

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ



ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ:

ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗ ΜΑΡΙΝΟΥ – ΧΑΡΙΛΑΟΥ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

2014-2015

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

**ΘΕΜΑ: Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΜΑΡΙΝΟΥ – ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗ

Α.Γ.Μ.: 3254

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΜΑΪΟΣ 2014

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΜΑΪΟΣ 2015

Α/Α	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΞΙΟΛΟΓΙΣΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ – ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.		
2	ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ – ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.		
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΙΣΗ				

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	3
ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	5
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ – ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ – ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ	5
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ	5
ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΧΗΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ	6
ΜΟΡΦΕΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	6
ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	22
Η ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	24
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ (MANAGEMENT)	25
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ MANAGEMENT	26
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	27
ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΟΥ MANAGEMENT.....	30
Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΚΑΘΟΛΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ MANAGEMENT	31
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	32
ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	36
ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	43
Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	46
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM.....	48
ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ.....	49
ΟΡΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ Ε.Α.Δ.	50
ΔΙΑΝΟΜΗ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΤΟΥ Ε.Α.Δ.	51
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	52
ΟΦΕΛΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ISM CODE	56
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	57
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ	58
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	75

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι πολύπλοκοι οργανισμοί που καλούνται να λειτουργήσουν σε ένα σύνθετο και δυναμικό επιχειρηματικό περιβάλλον το οποίο δεν έχει γεωγραφικά όρια. Οι ιδιαιτερότητες αυτού του περιβάλλοντος αναγκάζουν τις επιχειρήσεις σε επιλογές που συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητά τους, όπως η διαφοροποίηση του τύπου λειτουργίας πλοίων και γραφείων αλλά και του θεσμικού πλαισίου τους και η απασχόληση σε αυτές πολυπολιτισμικού ανθρώπινου δυναμικού. Όλοι αυτοί οι παράγοντες οδηγούν αναπόφευκτα σε προσαρμογές που αφορούν την οργάνωση και την διοίκηση των επιχειρήσεων προκειμένου να αναζητηθούν λύσεις για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας και τις αποδοτικότητας τους.

Η δομή και η λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι αποτέλεσμα της προσαρμογής των θεωριών της επιστήμης της διοίκησης – οργάνωσης επιχειρήσεων και της ναυτιλιακής οικονομικής για την εφαρμογή τους στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν επιτρέπουν την αυτόματη προσαρμογή θεωριών της επιστήμης της διοίκησης των επιχειρήσεων χωρίς την αντίστοιχη προσαρμογή τους. Ακόμη και στο εσωτερικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων παρατηρούνται σημαντικές διαφορές στους τρόπους διοίκησης, οργάνωσης και λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών αυτών, οι οποίες συμμετέχουν με τα πλοία τους σε διαφορετικές ναυλαγορές και εν γένει στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

Το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μεταβάλλεται συνεχώς. Η παγκοσμιοποίηση είναι φαινόμενο που ενώ καταγράφεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία εδώ και αρκετό καιρό, στις μέρες μας παρουσιάζεται με διαφορετική ένταση και με τρόπο ο οποίος επηρεάζει άμεσα όλες τις πτυχές της οργάνωσης, της διοίκησης, της δομής και της λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα συνδέονται με την ποιότητα της παραγόμενης υπηρεσίας και την επικέντρωση στον ανθρώπινο παράγοντα. Το πρότυπο των επιτυχημένων επιχειρήσεων του παρελθόντος που βασιζόταν στην εμπειρία και στην παράδοση, τείνει, κάτω από τις σημερινές συνθήκες να εξαντλήσει την δυναμικότητά του.

Στο πλαίσιο αυτό η δομή και η λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καλείται να συμβάλει στην αναζήτηση λύσεων για την καλύτερη προσαρμογή των εταιρειών στις νέες συνθήκες και την αύξηση της αποτελεσματικότητάς και της αποδοτικότητάς τους.

Η παρούσα εργασία μου, σκοπό έχει να εντρυφήσει στα θέματα της διοίκησης και οργάνωσης καθώς και στη δομή των ναυτιλιακών εταιρειών στη χώρας μας.

Η εργασία αυτή αποτελείται από τέσσερα βασικά κεφάλαια.

- + Το πρώτο κεφάλαιο περιλαμβάνει βασικές έννοιες περί πλοιοκτησίας, εφοπλισμού κτλ. καθώς και το νομικό πλαίσιο που αναφέρεται στην σύσταση και λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα.
- + Στο δεύτερο κεφάλαιο επιχειρείται μια ιστορική αναδρομή και μια επιστημονική προσέγγιση της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων.
- + Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρονται διάφορα οργανογράμματα και η λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών.
- + Τέλος, το τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται στο Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), και τον τρόπο που αυτός επηρεάζει την δομή και λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών.



ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ – ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ – ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

- **ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ**
Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται στο όνομα του και για λογαριασμό του το δικό του πλοίο.
→Συνδυνασμός: κυριότητα & εκμετάλλευση.
- **ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**
Πρόσωπο που έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο και δεν το εκμεταλλεύεται.
→Κυριότητα χωρίς εκμετάλλευση.
- **ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ**
Πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του χωρίς να έχει την κυριότητα.
→Εκμετάλλευση χωρίς κυριότητα.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ

- **ΠΛΟΙΟ**
Κάθε σκάφος με χωρητικότητα καθαρή άνω των 10 κόρων που είναι προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα.
- **ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΑΛΛΟΥ**
Χρήση πλοίου που είναι ιδιοκτησία άλλου. Δεν έχει σημασία η σχέση βάσει της οποίας γίνεται η χρησιμοποίηση του αλλότριου πλοίου (εμπράγματα, ενοχική, απλή πραγματική κατάσταση).
- **ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΑΛΛΟΥ**
Οργάνωση οικονομικών μέσων, υλικών και ανθρώπινων, που είναι αναγκαία με σκοπό την άσκηση ναυσιπλοΐας με σκοπό το κέρδος.
- **ΝΑΥΤΙΚΗ Ή ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΞΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**
Εξουσία ξένου πλοίου κατά την ναυσιπλοΐα του για την άσκηση της ναυτιλιακής εταιρείας (δρομολόγηση πλοίου, φροντίδα καλής πορείας της επιχείρησης, διορισμός πλοιάρχου κτλ.).

- **ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ «ΔΙ' ΕΑΥΤΟΝ» ΞΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**
Εκτέλεση με ξένο πλοίο ναυτιλιακών εργασιών, με σκοπό το κέρδος, στο όνομά του και προς το συμφέρον του.

ΤΥΠΙΚΕΣ

- **ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ**
 1. Καταχώρηση δήλωσης στο νηολόγιο.
 2. Σημείωση στο έγγραφο εθνικότητας.

ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΧΗΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ

Οι Επιχειρήσεις διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στις **ατομικές** και στις **εταιρικές**.

- ΑΤΟΜΙΚΕΣ: Παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι οι αποφάσεις λαμβάνονται σύντομα και έχουν μικρές δαπάνες λειτουργίας. Οι συγκεκριμένες εταιρίες, βασίζονται στις αποφάσεις ενός μόνου ατόμου (leader) που συνήθως είναι και ο ιδιοκτήτης τους. Σήμερα αυτή η μορφή της διοίκησης τείνει να εκλείψει.
- ΕΤΑΙΡΙΚΕΣ: Σήμερα οι επιχειρήσεις έχουν την μορφή εταιρείας και δεν στηρίζονται σε leaders αλλά σε managers.

ΜΟΡΦΕΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

- **ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Α.Ε.)**
- **ΟΜΟΡΡΥΘΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ο.Ε.)**
- **ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ (Ε.Π.Ε.)**
- **ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ**
- **ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 959/79**
- **ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 849/78**
- **ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**
- **ΑΛΛΟΔΑΠΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΟΥ ΕΓΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟ ΝΟΜΟ 89/67**

Ας δούμε, όμως, καλύτερα τις μορφές των ανωτέρω εταιρειών.

1. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Α.Ε.)

Η Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.) είναι κεφαλαιουχική εταιρεία, της οποίας το κεφάλαιο της είναι διαιρεμένο σε μετοχές. Το νομικό της πλαίσιο διαμορφώθηκε από τον κωδικοποιημένο νόμο 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών», που αποτέλεσε και το επιμέρους «Δίκαιο της Α.Ε.». Σύμφωνα με το Εμπορικό Δίκαιο η Α.Ε. είναι πάντα εμπορική εταιρεία ακόμα και όταν δεν ασκεί εμπορία. Για την σύσταση της πρέπει να είναι συγκεντρωμένο το κατώτατο όριο μετοχικού κεφαλαίου 24.000 ευρώ σύμφωνα με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 12/12/2012, ΦΕΚ 240 Α'. Το ποσό αυτό οριζόταν στα 60.000 ευρώ μέχρι το 2012.

Η Ανώνυμη Εταιρεία πρέπει να διατηρεί ορισμένες διατυπώσεις δημοσιότητας, οι οποίες προστατεύουν τους καλόπιστους τρίτους και τους συναλλασσόμενους. Μέσα σε αυτές είναι η δημοσίευση των ετήσιων αποτελεσμάτων κατά ορισμένο τρόπο (δηλ. τον Ισολογισμό, τα Αποτελέσματα Χρήσεως και Αποτελέσματα Διαθέσεως τηρώντας το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο) στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία πολιτική εφημερίδα. Στις Α.Ε. το εταιρικό κεφάλαιο διαιρείται σε ίσα μέρη, τις μετοχές, οι οποίες είναι ανώνυμες ή ονομαστικές, και μεταβιβάζονται ελεύθερα, εκτός αν το καταστατικό υποβάλλει το μεταβιβαστό σε ορισμένους περιορισμούς («δεσμευμένες μετοχές»). Κάθε μέτοχος ευθύνεται μέχρι και το ποσό της εισφοράς του.

Όργανα της Α.Ε

Το ανώτατο όργανο της Α.Ε. είναι η Γενική Συνέλευση (Γ.Σ.), στην οποία λαμβάνονται όλες οι μεγάλες αποφάσεις. Την Γενική Συνέλευση απαρτίζουν οι μέτοχοι της εταιρείας. Οι συνελεύσεις είναι έκτακτες και τακτικές. Τακτική Γενική Συνέλευση γίνεται τουλάχιστον μία φορά το έτος. Κάθε μετοχή αποτελεί μία ψήφο και καθένας έχει δικαίωμα να ψηφίσει ή και να ψηφιστεί. Στις Γενικές Συνελεύσεις γίνεται η ψηφοφορία για τη σύνθεση του επόμενου Διοικητικού Συμβουλίου, ορίζονται τα καθήκοντα του, λαμβάνονται αποφάσεις για σημαντικά ζητήματα όπως ο καθορισμός της μακροχρόνιας πολιτικής της εταιρείας και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που πέτυχε η εταιρεία την προηγούμενη χρήση και εγκρίνεται ο ισολογισμός της. Τέλος οποιαδήποτε αλλαγή στο Καταστατικό της εταιρείας πρέπει να αποφασιστεί από Γενική Συνέλευση.

Το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) αποτελείται από τα μέλη που ψηφίστηκαν στην Γενική Συνέλευση και έχει το καθήκον της επίβλεψης της εταιρείας και της χάραξης πολιτικής και στρατηγικής αυτής. Έτσι το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει για πολύ σημαντικά ζητήματα και παρακολουθεί την πορεία της εταιρείας στην αγορά. Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει τον Πρόεδρό του, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τον

συντονισμό των εργασιών του, καθώς και τον "Διευθύνοντα Σύμβουλο", ο οποίος ασκεί την διοίκηση και εκπροσώπηση της εταιρείας. Ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος μπορεί να είναι συχνά το ίδιο πρόσωπο, ενώ μπορεί να οριστούν περισσότεροι από ένας Διευθύνοντες Σύμβουλοι.

2. ΟΜΟΡΡΥΘΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ο.Ε.)

Ομόρρυθμη εταιρεία (Ο.Ε.) είναι εταιρεία την οποία ιδρύουν τουλάχιστον δύο εταίροι, εισφέροντας όσο κεφάλαιο τους χρειάζεται ή όσο διαθέτουν, χωρίς να δεσμεύονται για συγκεκριμένο ποσό από τον νόμο. Οι λεπτομέρειες της συνεργασίας τους αναφέρονται στο συμβολαιογραφικό έγγραφο, που λέγεται καταστατικό. Το καταστατικό, με τη δημοσίευση του οποίου τυπικά ιδρύεται η Ο.Ε., αναφέρει τους όρους συνεργασίας, δηλαδή τι κεφάλαιο εισέφεραν οι εταίροι, πώς θα μοιράζονται τα κέρδη, ποιο θα είναι το αντικείμενο της Ο.Ε., η επωνυμία της, η έδρα της, η διάρκεια συνεργασίας κτλ. Χαρακτηριστικό γνώρισμα της Ο.Ε., που τη διαφοροποιεί μάλιστα από άλλες προσωπικές εταιρείες, είναι η ευθύνη των εταίρων, που είναι ίδια για όλους. Καθένας ευθύνεται με όλη του την περιουσία και για το σύνολο των υποχρεώσεων της εταιρείας, όποιο και αν είναι το ύψος της συμμετοχής του στο κεφάλαιο. Στη διοίκηση συμμετέχουν ισότιμα όλοι οι εταίροι, ενώ η πιστοληπτική ικανότητα, λόγω του τρόπου κατανομής της ευθύνης, είναι αρκετά υψηλή.

Η ομόρρυθμη εταιρεία (Ο.Ε.) είναι ένα νομικό πρόσωπο, που συνιστάται μεταξύ δύο ή περισσότερων προσώπων, φυσικών ή νομικών, που έχουν σκοπό να συνεμπορεύονται υπό εταιρική επωνυμία. Βασικό χαρακτηριστικό της εταιρείας είναι ότι οι εταίροι της ευθύνονται με ολόκληρη την περιουσία τους για όλες τις υποχρεώσεις της εταιρείας, με αλληλέγγυα ευθύνη τους. Με τη λύση της εταιρείας δεν παύει η ευθύνη τους. Η ομόρρυθμη εταιρεία δεν χρειάζεται συμβολαιογραφικό έγγραφο για την κατάρτισή της, αντιθέτως αρκεί ένα ιδιωτικό συμφωνητικό.

3. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ (Ε.Π.Ε.)

Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) είναι μια εταιρική μορφή. Ως θεσμός στην Ελλάδα καθιερώθηκε το 1955, ενώ στην Δυτική Ευρώπη από το τέλος του προηγούμενου αιώνα, κάλυψε μια κοινωνική και οικονομική ανάγκη των ανθρώπων που ασχολούνται με τις επιχειρήσεις. Η ανάγκη αυτή ήταν να διοικούν οι ίδιοι την εταιρεία τους, αλλά να ευθύνονται μόνο μέχρι του ποσού που συμμετέχουν σε αυτή. Παλαιότερα, οι επιχειρηματίες χρησιμοποιούσαν τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας για να συγκαλύψουν μια οικογενειακή επιχείρηση.

Στην Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης συμμετέχουν ονομαστικά ορισμένα πρόσωπα. Καθένα από αυτά ευθύνεται μόνο μέχρι του ποσού της εταιρικής του μερίδας, που δεν μπορεί να παρασταθεί με μετοχές και δεν μπορεί να μεταβιβαστεί αν δεν συμφωνούν όλοι οι εταίροι. Επομένως, στην εταιρεία περιορισμένης ευθύνης συνδυάζονται πλεονεκτήματα των ομόρρυθμων εταιρειών και ανώνυμων εταιρειών,

ενώ δεν αντιμετωπίζει δυσχέρειες στην ίδρυση της και τη διάλυση της και ούτε απαιτούνται μεγάλα κεφάλαια σε σχέση με τις Ανώνυμες.

Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης διοικείται από τη γενική συνέλευση των εταίρων. Η διαχείριση της εταιρείας ανήκει κατ' αρχήν σε όλους τους εταίρους, αλλά οπωσδήποτε υπάρχει η δυνατότητα να διοριστούν διαχειριστές, ή διαχειριστής που να είναι εταίρος ή όχι. Τέλος, Υπάρχει η δυνατότητα (σύμφωνα με τον άρθρο 43Α του Ν.3190/1955[1]) δημιουργίας Ε.Π.Ε. η οποία να έχει μέτοχο μόνο ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό). Πάντως η σύσταση ή η μετατροπή σε Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε. θεωρείται άκυρη αν το μοναδικό πρόσωπο που συμμετέχει σε αυτήν είναι ταυτόχρονα και το μοναδικό πρόσωπο σε άλλη, επίσης Μονοπρόσωπη, Ε.Π.Ε. ή το μοναδικό πρόσωπο είναι μια άλλη Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε.

4. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Στην ελληνική ναυτιλία ένας από τους συνηθέστερους θεσμούς εκμετάλλευσης των πλοίων είναι ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας. Θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει ότι ο θεσμός αυτός αποτέλεσε την κυριότερη μορφή ναυτικής επιχείρησης στην οποία και στηρίχθηκε η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αφού υπήρξε επί μακρά σειρά ετών ο προσαρμοζόμενος καλύτερα τρόπος προς τον συγγενικό χαρακτήρα των πλοιοκτητών των μεγάλων ναυτικών οικογενειών.

Η Συμπλοιοκτησία αποτελεί μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης που εμφανίζεται στη περίπτωση που ένα πλοίο ανήκει κατά κυριότητα σε πολλούς ιδιοκτήτες (πλοιοκτήτες), οι οποίοι από κοινού και κατόπιν συμφωνίας εκμεταλλεύονται αυτό, καλούμενοι συμπλοιοκτήτες. Συμπλοιοκτησία δεν υφίσταται ως ιδιαίτερη μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης όταν η εκμετάλλευση του συγκεκριμένου κοινού πλοίου γίνεται υπό οποιασδήποτε άλλης μορφής εταιρεία (π.χ. Α.Ε., Ε.Π.Ε. κλπ.). Επομένως κύρια χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας είναι:

- ✓ η συγκυριότητα
- ✓ η συνεκμετάλλευση, και
- ✓ η έλλειψη παντός άλλου είδους εταιρικού δεσμού μεταξύ των συμπλοιοκτητών.

Γενικά η συμπλοιοκτησία είναι απλή εταιρική σύμβαση μεταξύ των συγκυρίων του υπόψη πλοίου με απώτερο σκοπό την εκμετάλλευση αυτού χωρίς ν' αποτελεί νομικό πρόσωπο. Για τον λόγο δε αυτό η συμπλοιοκτησία δεν έχει εταιρική ονομασία και ούτε πτωχεύει.

Έτσι σε αντιδιαστολή των όσων ισχύουν σε προσωπικές επιχειρήσεις ούτε η πτώχευση ή ο θάνατος, αλλά ούτε και τυχόν ανικανότητα προς δικαιοπραξία ενός των συμπλοιοκτητών μπορεί να επιφέρει τη λύση της συμπλοιοκτησίας.

Διαχειριστής συμπλοιοκτησίας

Ο Διαχειριστής συμπλοιοκτησίας είναι το φυσικό πρόσωπο, συμπλοιοκτήτης ή όχι στο οποίο έχει ανατεθεί η διαχείριση όλων των θεμάτων που αφορούν τη συμπλοιοκτησία. Εκλέγεται από την πλειοψηφία των μερίδων του πλοίου. Η διαχείριση του πλοίου μπορεί ν' ανατεθεί και σε περισσότερους διαχειριστές οπότε αυτοί ενεργούν από κοινού.

Αν όμως η διαχείριση έχει ανατεθεί με σύμβαση σε κάποιον από τους συμπλοιοκτήτες τότε αυτή μπορεί ν' ανακληθεί μόνο όταν συντρέχει σπουδαίος λόγος και αποφασίσουν επ' αυτού οι υπόλοιποι συμπλοιοκτήτες που συγκεντρώνουν τουλάχιστον τα 2/3 των μερίδων.

Ο διορισμός, η παραίτηση ή η ανάκληση του διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας ισχύει έναντι των τρίτων μόνο εφόσον γίνει σχετική εγγραφή στο νηολόγιο, κατόπιν ειδικής επί τούτου αίτησης και όχι από άλλα έγγραφα που μπορεί να μαρτυρούν περί αυτού. Η σημασία αυτής της εγγραφής, κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ., είναι σπουδαία, διότι έτσι δίνεται δημοσιότητα που αποβλέπει στη καλύτερη λειτουργία και σε διευκολύνσεις π.χ. συναλλαγές, κλπ. χωρίς αμφισβητήσεις στην εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας.

Υποχρεώσεις διαχειριστή

Ο Διαχειριστής ενεργεί κάθε πράξη διαχείρισης και κάθε δικαιοπραξία που αφορά την συμπλοιοκτησία του πλοίου. Περιορισμός αυτού έναντι τρίτων δεν υφίσταται. Αυτός διορίζει τον Πλοίαρχο του πλοίου, ο οποίος και οφείλει να ακολουθεί τις οδηγίες του και όχι ενός εκάστου των συμπλοιοκτητών. Στις κύριες υποχρεώσεις του περιλαμβάνονται:

- ✓ Να ακολουθεί τις οδηγίες της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών
- ✓ Να τηρεί ιδιαίτερα βιβλία περί της διαχείρισης της συμπλοιοκτησίας
- ✓ Να αρχειοθετεί και να φυλάσσει όλα τα περί της διαχείρισης έγγραφα, δικαιολογητικά αποδείξεις κλπ..
- ✓ Να λογοδοτεί τουλάχιστον μία φορά το χρόνο ή κάθε φορά που αποφασίζει περί αυτού η πλειοψηφία. Και
- ✓ Να λογοδοτεί προς καθένα των συμπλοιοκτητών κατόπιν αιτήσεως.

Δικαιώματα συμπλοιοκτητών

Τα σημαντικότερα δικαιώματα των συμπλοιοκτητών συνοψίζονται στα ακόλουθα:

Κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί να λαμβάνει γνώση της πορείας όλων των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας, να εξετάζει τα βιβλία και τα παραστατικά και οποιαδήποτε έγγραφα και να ζητεί λογοδοσία του διαχειριστή.

Οι συμπλοιοκτήτες μετέχουν στα κέρδη και τις ζημίες κατ' αναλογία της μερίδας τους, όπου κατ' έτος κλείνονται οι λογαριασμοί και διανέμονται τα κέρδη (στο τέλος του ημερολογιακού έτους), συνεισφέροντας, επίσης κατ' αναλογία μερίδας τους, στις διάφορες δαπάνες της συμπλοιοκτησίας.

Καθένας των συμπλοιοκτητών διατηρεί το δικαίωμα της ελεύθερης εκποίησης των μεριδίων του που ενεργεί έναντι των υπολοίπων συμπλοιοκτητών μόνο και εφόσον γνωστοποιηθεί σ' αυτούς και στον διαχειριστή. Οι τυχόν υποχρεώσεις αυτού μεταβιβάζονται δια των μεριδίων στους αποκτώντες αυτά, δια παραχώρησης. Αν από την εκποίηση αυτή τυχόν επέρχεται αποβολή της ελληνικής σημαίας, δηλαδή αλλάζει η εθνικότητα πλοίου τότε αυτή για να είναι έγκυρη θα πρέπει προηγουμένως να συναινέσουν τα 4/5 των μεριδίων της συμπλοιοκτησίας. Η συναίνεση αυτή θα πρέπει να παρέχεται εγγράφως με βεβαιωμένη τη χρονολογία.

Κάθε συμπλοιοκτήτης που δεν συναινεί σε ληφθείσα απόφαση περί ευρείας επισκευής του πλοίου ή πληρωμής κάποιας απαίτησης για την οποία μπορεί ν' ασκηθεί το δικαίωμα της παραχώρησης, μπορεί ν' απαλλαγεί αυτών διαθέτοντας το μερίδιό του υπέρ των λοιπών συμπλοιοκτητών χωρίς αποζημίωση.

Συμπλοιοκτήτης που τυγχάνει να είναι ο πλοίαρχος ή κάποιο μέλος του πληρώματος του πλοίου δικαιούται όταν απολυθεί να ζητήσει της εξαγορά των μεριδίων του από τους άλλους συμπλοιοκτήτες. Το τίμημα των μεριδίων αυτών καθορίζεται από δικαστήριο με γνωμοδότηση πραγματογνωμόνων. Μετά τη καταβολή του καθορισθέντος τιμήματος γίνεται εγγραφή στο νηολόγιο περί της μεταγραφής της εξαγοραζόμενης μερίδας του πλοίου.

Ευθύνες συμπλοιοκτητών

Κάθε συμπλοιοκτήτης ευθύνεται κατ' αναλογία της μερίδας του μετά των άλλων συμπλοιοκτητών για κάθε εκ της συμπλοιοκτησίας υποχρέωση, ανεξάρτητα αν αναφέρεται επί τούτου το όνομά του, και αυτό χάριν των τρίτων, συναλλασσομένων, που αποβλέπουν σε όλους τους συμπλοιοκτήτες.

Αποφάσεις συμπλοιοκτησίας

Για κάθε ζήτημα που φέρεται στο συμβούλιο των συμπλοιοκτητών οι αποφάσεις λαμβάνονται δια πλειοψηφίας του συνόλου των μεριδίων του πλοίου. Ειδικότερα όμως σε περίπτωση υποθήκευσης ή εκποίησης του πλοίου απαιτείται ειδική πλειοψηφία.

Απόφαση υποθήκευσης

Για την υποθήκευση όλου του πλοίου απαιτείται απόφαση της πλειοψηφίας των 4/5 των μεριδίων του πλοίου, ή απόφαση της πλειοψηφίας των 2/3 κατόπιν άδειας όμως του δικαστηρίου. Αν όμως πρόκειται για υποθήκευση μερίδας συμπλοιοκτήτη τότε απαιτείται η συναίνεση της πλειοψηφίας των 2/3 που θα πρέπει να παρέχεται με χρονολογημένο έγγραφο.

Απόφαση εκποίησης

- α) Η απόφαση εκποίησης ολόκληρου του πλοίου πρέπει να καλύπτει τα 4/5 των μερίδων του πλοίου. Συνεπώς συμπλοιοκτήτες που συγκεντρώνουν το παραπάνω ποσοστό μπορούν να προβούν στην εκποίηση οποτεδήποτε. Η κυριότητα πλοίου μεταβιβάζεται στον αγοραστή όταν καταβληθεί στον δικαιούχο συμπλοιοκτήτη το ανάλογο τίμημα ή έχει γίνει δημόσια κατάθεση.
- β) Συμπλοιοκτήτες που συγκεντρώνουν το μισό (1/2) των μερίδων μπορούν μόνο κατόπιν αδειάς δικαστηρίου να εκποιήσουν ολόκληρο το πλοίο.
- γ) Συμπλοιοκτήτες που συγκεντρώνουν μόνο το τέταρτο (1/4) των μερίδων θα πρέπει να ζητήσουν από το δικαστήριο την άδεια εκποίησης εφόσον συντρέχει πολύ σπουδαίος λόγος.
- δ) Τέλος, κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει την εκποίηση ολόκληρου του πλοίου εφόσον αυτό έχει καταστεί ανίκανο προς πλου.

Για τις παραπάνω β), γ), και δ) περιπτώσεις η εκποίηση του πλοίου γίνεται εντός εξαμήνου από της τελεσίδικης απόφασης που επιτρέπει την εκποίηση. Αν στο χρόνο αυτό το πλοίο είναι ναυλωμένο, η εκποίηση γίνεται μετά την εκφόρτωση. Ο δε πλειστηριασμός γίνεται είτε στον λιμένα που βρίσκεται το πλοίο, είτε στον λιμένα κατάπλου, όταν αυτό ταξιδεύει, είτε σε κάποιο συγκεκριμένο που διατάζει το δικαστήριο.

Λύση συμπλοιοκτησίας

Μία συμπλοιοκτησία μπορεί να διαλυθεί υπό τους ακόλουθους τρόπους:

- ✓ Με τη συγκέντρωση όλων των μεριδίων του πλοίου σ' ένα πλοιοκτήτη.
- ✓ Με την εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.
- ✓ Με τη συμβατική εκποίηση του πλοίου.
- ✓ Με την ολική απώλεια ή καταστροφή του πλοίου.
- ✓ Δικαστική επίλυση

Σημειώνεται ότι κάθε αναφερόμενη σοβαρή διαφορά επί της συμπλοιοκτησίας επιλύεται μόνο από το δικαστήριο που εδρεύει στο λιμένα νηολογίου του πλοίου. Όταν δυσχεραίνεται ουσιωδώς η εκμετάλλευση του πλοίου λόγω ασυμφωνίας της συμπλοιοκτησίας, όταν δηλαδή δεν επέρχεται πλειοψηφία για λήψη τελικής απόφασης, τότε οποιοσδήποτε των συμπλοιοκτητών μπορεί να αιτήσει από το εν λόγω δικαστήριο, είτε να διατάξει την αναγκαστική εκποίηση του πλοίου ή αντ' αυτού ακόμη και τον διορισμό προσωρινού διαχειριστή.

5. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 959/79

Η ναυτική εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό, την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων. Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά και τα ναυταθλητικά πλοία.

Η ναυτική εταιρεία περιλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρείες και η σύμβαση της καταρτίζεται εγγράφως, καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και αποκτά νομική προσωπικότητα.

Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει, επί ποινή ακυρότητας τα παρακάτω:

- Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και την διάρκεια της εταιρείας.
- Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.
- Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή κτλ.).
- Τη Γενική Συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση κτλ.).
- Τα δικαιώματα των μετόχων.
- Τους λόγους λύσεις και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.

Επιπλέον πρέπει να καθορίζει τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτική Εταιρεία» ή τα αρχικά Ν.Ε..

Η έδρα της ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της Ελληνικής επικράτειας. Η Ναυτική Εταιρεία συνίσταται για ορισμένο χρόνο. Οι μέτοχοι πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο. Το κεφάλαιο της πρέπει να καταβληθεί όλο μετρητοίς εντός δύο ημερών από την καταχώρηση της εταιρείας στο μητρώο.

Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο είναι 880 ευρώ ή το ισόποσο ξένου νομίσματος το ύψος του οποίου βρίσκεται με την επίσημη τιμή του την ημέρα της καταχώρησης της εταιρείας στο μητρώο.

Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής είναι τουλάχιστον 1cent ή το ισάξιο αυτούσε ξένο νόμισμα.

Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών του. Επιτρέπεται με την σύμβαση να οριστούν προνόμια υπέρ μετόχων ή μετοχών και η έκδοση προνομιούχων μετοχών μετά η χωρίς ψήφο.

Η σύσταση ναυτικής εταιρείας είναι άκυρη αν κάποιος ιδρυτής στερούνταν της ικανότητας για δικαιοπραξία κατά τον χρόνο της υπογραφής της εταιρικής σύμβασης. Οι μετοχές της Ν.Ε. μπορεί να είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες.

Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με παράδοση του τίτλου. Η μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών γίνεται με εγγραφή στο βιβλίο των μετόχων, που χρονολογείται και υπογράφεται από τα δύο μέρη. Εάν με την εταιρική σύμβαση, επιβάλλονται περιορισμοί στην μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών τότε η διάταξη αυτή πρέπει να γράφεται πίσω από τον τίτλο της μετοχής.

Μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο του 50% του εταιρικού κεφαλαίου, μπορεί να αποκτηθούν από αλλοδαπούς.

Κατά την έκδοση των μετοχών πρέπει να αναφέρεται στο πάνω μέρος του τίτλου της μετοχής αν μπορεί να μεταβιβαστεί ή όχι σε αλλοδαπούς.

Αυτού του είδους η ναυτική εταιρεία διοικείται και εκπροσωπείται από ένα διοικητικό συμβούλιο το οποίο έχει τουλάχιστον τρία μέλη.

Τα καθαρά κέρδη διατίθενται ελεύθερα ύστερα από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, χωρίς υποχρέωση για διανομή μερίσματος ή σχηματισμού αποθεματικού.

Η ναυτική εταιρεία λύεται στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Με τη λήξη του χρόνου διάρκειάς της.
- Με απόφαση της γενικής συνέλευσης και με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των μετοχών που δικαιούνται ψήφο.
- Με την κήρυξη αυτής σε πτώχευση

Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα μόνο πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της Ναυτικής Εταιρείας.

Τέλος οι Ναυτικές Εταιρίες – Πλοιοκτήτριες πλοίων πρέπει να τηρούν βιβλίο εσόδων – εξόδων.

6. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 849/78

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται επιβατικά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών λειτουργούν με την μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Οι εταιρείες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

Η σύσταση και η λειτουργία τους γίνεται:

- Με βάση τον νόμο 849/78.
- Με βάση την νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρείες ν. 2190/20.
- Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του νόμου 1065/1980.

Ειδικότερα ο νόμος 849/78 (άρθρο 45) συμπληρώνει τα παρακάτω στην ισχύουσα νομοθεσία περί Α.Ε..

- 1) Οι φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές μετοχές (μη προνομιούχες) που αντιπροσωπεύουν αθροιστικά το 35% τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου και μαζί με τους συνεταιρισμούς διατηρούν πάντοτε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, ενώ καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το 2% του μετοχικού κεφαλαίου.
- 2) Όλες οι μετοχές, κοινές και προνομιούχες, είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών. Οι κοινές μετοχές είναι δεσμευμένες ονομαστικές, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920 και οι προνομιούχες χωρίς δικαίωμα ψήφου.
- 3) Στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων, αν αυτοί είναι περισσότεροι από 20. Τα λοιπά μέλη εκλέγονται από την γενική συνέλευση.
- 4) Σε κάθε δημοτική εταιρεία λαϊκής βάσης συνίσταται εποπτικό συμβούλιο που έχει τουλάχιστον 3 μέλη. Το εποπτικό συμβούλιο ασκεί αρμοδιότητες ανάλογες με τις αρμοδιότητες των εποπτικών συμβουλίων των συνεταιρισμών.
- 5) Αν η εταιρεία διαλυθεί, οι οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης που συμμετέχουν έχουν δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας με ανάλογη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του άρθρου 55 του νόμου 947/1979.

Δημοτική ή κοινοτική εταιρεία λαϊκής βάσης, μπορεί να συσταθεί από ένα δήμο ή κοινότητα μαζί με άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα, εφόσον ο δήμος ή η κοινότητα έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 35% του μετοχικού κεφαλαίου και καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το 2% του μετοχικού κεφαλαίου. Στην περίπτωση αυτή οι μέτοχοι, που είναι φυσικά πρόσωπα, πρέπει να είναι δημότες του δήμου ή της κοινότητας ή να κατοικούν στον νομό ή να κατάγονται από τον νομό στον οποίο υπάγεται ο δήμος ή η κοινότητα.

Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης εξομοιώνονται ως προς την φορολογική μεταχείριση των μερισμάτων των μετοχών τους με τις εταιρίες των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο.

Για την κάλυψη του μετοχικού κεφαλαίου των δημοτικών και κοινοτικών εταιρειών λαϊκής βάσης με δημόσια εγγραφή, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 8 Α1 του νόμου 2190/1920. Οι δημοτικές και κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης, για την πρώτη διετία της λειτουργίας τους, έχουν τις φορολογικές απαλλαγές των αμιγώς δημοτικών ή κοινοτικών επιχειρήσεων του άρθρου 225 του νόμου 1065/1980.

Με Προεδρικά Διατάγματα που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υπουργών Εμπορίου και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων αυτού του άρθρου. Ειδικότερα στα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και των συνεταιρισμών που συμμετέχουν, τα σχετικά με τον ορισμό εκπροσώπου των εργαζομένων στο διοικητικό συμβούλιο και την συγκρότηση, τις αρμοδιότητες και τη λειτουργία του εποπτικού συμβουλίου.

7. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Ως «Ειδικές Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες» νοούνται οι ανώνυμες εκείνες εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το Ελληνικό Δίκαιο, άρα εδρεύουν στην Ελλάδα, και στις οποίες έχει παρασχεθεί με αποφάσεις των αρμοδίων υπουργών η άδεια θέσεως πλοίου υπό ελληνική σημαία ως «εισαγωγή κεφαλαίου εξωτερικού», κατ' εφαρμογή του άρθρου 13 του νομοσχεδίου 2687/53.

Η εταιρική αυτή μορφή είναι μεν Ανώνυμη Εταιρεία αλλά έχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και υπάγεται σε εξαιρετικές διατάξεις, οι οποίες την διαφοροποιούν από την ανώνυμη εταιρεία του νόμου 2190/20 και οι οποίες συμπληρώνονται από το κοινό δίκαιο περί νομικών προσώπων (και όχι από το κοινό δίκαιο της Α.Ε.). Η εταιρεία αυτή έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- ❖ Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας αυτής είναι «η κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση ελληνικών πλοίων ενεργούντων διεθνείς πλόες». Σε περίπτωση εκτροπής από τον αποκλειστικό σκοπό της, η εταιρεία λύεται ύστερα από απόφαση του μονομελούς πρωτοδικείου.
- ❖ Η εταιρεία θα πρέπει να φέρει στην επωνυμία της τις λέξεις «Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία».
- ❖ Το κεφάλαιό της δεν υπόκειται σε δεσμεύσεις και μπορεί να εκφράζεται σε ξένο νόμισμα (πχ λίρα Αγγλίας ή δολάριο Η.Π.Α.), μπορεί να καταβληθεί ή και να εξαχθεί στο εξωτερικό σε αλλοδαπή τράπεζα στο όνομα της εταιρείας.
- ❖ Η εκτίμηση της αξίας του πλοίου ή του μεριδίου επί του πλοίου σαν εταιρική εισφορά σε είδος πρέπει να πραγματοποιείται εντός 15 ημερών από την υποβολή της σχετικής αιτήσεως.
- ❖ Οι μετοχές της εταιρείας μπορεί να είναι ανώνυμες, μπορούν να εξαχθούν στο εξωτερικό αλλά απαγορεύεται ρητά η εισαγωγή τους στο χρηματιστήριο.
- ❖ Η σύγκληση και συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων υπόκειται στις διατυπώσεις του νόμου 2190/20 περί ανωνύμων εταιρειών και πραγματοποιείται στην έδρα της εταιρείας, αλλά μπορεί να συνεδριάσει έγκυρα και χωρίς να ακολουθηθούν οι διατυπώσεις αυτές με σύμφωνη απόφαση των μετόχων της εταιρείας. Επομένως οι μέτοχοι έχουν την δυνατότητα να συνεδριάσουν και σε άλλο μέρος είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.
- ❖ Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας οφείλει να συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά κάθε εξάμηνο και μπορεί να συνεδριάζει είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή, με την παρουσία ή την νόμιμη εκπροσώπηση όλων των μελών του.
- ❖ Τα λογιστικά βιβλία της εταιρείας και ο ισολογισμός της τηρούνται στο νόμισμα στο οποίο εκφράζεται το μετοχικό της κεφάλαιο. Επίσης ο ισολογισμός πρέπει να κατατεθεί εντός 20 ημερών από την έγκρισή του από την Γενική Συνέλευση στο Ναυτικό Επιμελητήριο και στο αρμόδιο Υπουργείο για εμπορικά θέματα (Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού.)
- ❖ Επιτρέπεται η ελεύθερη διανομή των κερδών της εταιρείας, χωρίς περιορισμούς αναφορικά με διανομή μερισμάτων και σχηματισμό αποθεματικών, ύστερα από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

- ❖ Τα συμβόλαια με τα οποία συστήθηκε η εταιρεία, οι αποφάσεις αναφορικά με την αύξηση κεφαλαίου της, οι τίτλοι των μετοχών οι εξοφλήσεις των μερισμάτων και η επιστροφή κεφαλαίου απαλλάσσονται από την καταβολή του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου, από τα τέλη χαρτοσήμου και από εισφορές υπέρ Νομικών Προσώπων ή τρίτων.

Το άρθρο 13 ν.δ. 2687/53 πέτυχε τον στόχο του να προσελκύσει δηλαδή τους Έλληνες πλοιοκτήτες προκειμένου να νηολογήσουν υπό ελληνική σημαία τα πλοία τους. Αυτό πράγματι συνέβη αφού μέχρι το τέλος του 1980 το 77,24% των πλοίων ελληνικών συμφερόντων βρισκόταν νηολογημένο υπό ελληνική σημαία. Δεν έτυχε όμως αντίστοιχης ανταπόκρισης και επιτυχίας το εγχείρημα της «Ειδικής Ανωνύμου Ναυτιλιακής Εταιρείας». Παρά το γεγονός ότι η εταιρεία αυτή αποτελούσε μια εξαπλουστευμένη μορφή της Α.Ε., η σύστασή της εξακολουθούσε να παραμένει μια ιδιαίτερα πολύπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία. Αυτό γιατί απαιτούνταν αρχικά να συσταθεί σαν κανονική ανώνυμος εταιρεία του νόμου 2190/20, στη συνέχεια να αποκτήσει πλοίο το οποίο θα νηολογούνταν ως ελληνικό βάση της εγκριτικής πράξης και αφού η εγκριτική αυτή πράξη δημοσιευόταν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μόνο τότε θα μετατρέποταν τελικά δια της τροποποίησης του Καταστατικού της σε «Ειδική Ανωνύμη Ναυτιλιακή Εταιρεία». Η ταυτόχρονη ύπαρξη της Ε.Α.Ν.Ε., δεν απέκλειε και την χρησιμοποίηση της κοινής Α.Ε. για ναυτιλιακό σκοπό. Επιπλέον οι Εταιρείες αυτές έπρεπε να διατηρούν λογιστικά βιβλία σύμφωνα με τον κώδικα φορολογικών στοιχείων και να μεριμνούν και για άλλες, φορολογικού είδους, διαδικασίες, κάτι το οποίο δεν συνέβαινε στις αλλοδαπές εταιρείες. Το εταιρικό αυτό μόρφωμα δεν ευδοκίμησε και συναντάται σπάνια στη πράξη. Για τους λόγους αυτούς, οι Έλληνες πλοιοκτήτες εξακολουθούσαν να προτιμούν τις υπεράκτιες εταιρίες όπως του Παναμά της Λιβερίας κ.α..

8. ΑΛΛΟΔΑΠΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΟΥ ΕΓΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟ ΝΟΜΟ 89/67

Οι χώρες της Μέσης Ανατολής μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, παρουσίασαν τεράστια ανάπτυξη. Από την μία πλευρά η διώρυγα του Σουέζ, η οποία αποτελούσε σημείο αναφοράς της παγκόσμιας ναυτιλίας (μαζί με την διώρυγα του Παναμά), από την άλλη ο τεράστιος πετρελαϊκός πλούτος της περιοχής, είχαν σαν αποτέλεσμα να καταστήσουν τις χώρες της περιοχής αυτής, πόλο έλξης για της μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις, Αμερικανικών κυρίως συμφερόντων, με αποτέλεσμα αυτές να εγκαταστήσουν υποκαταστήματα και γραφεία, έχοντας ως οικονομικό κέντρο την πόλη της Βηρυτού, εκμεταλλευόμενες την γεωγραφική της θέση, προκειμένου να προωθήσουν τα προϊόντα τους στη Μέση Ανατολή. Οι ταραχές όμως που επικράτησαν στην περιοχή, με σημαντικότερα γεγονότα την κρίση του Σουέζ το 1956 αλλά και τον πόλεμο των 6 ημερών το 1967 αλλά και η ολοένα αυξανόμενη ένταση μεταξύ των χωρών της Μέσης Ανατολής να δυσχεράνει σε μεγάλο βαθμό τη συνέχιση των δραστηριοτήτων των εταιρειών αυτών στην περιοχή.

Το Ελληνικό Κράτος το οποίο ανέκαθεν αναζητούσε εισρεόμενο συνάλλαγμα, αφού τα πλεονεκτήματα της εισροής αυτής ήταν πολλαπλά (δημιουργία θέσεων εργασίας, στήριξη τραπεζικού συστήματος, εισαγωγή τεχνογνωσίας προϋποθέσεις διεθνούς προβολής, ανάπτυξη συναφών επιχειρήσεων από ημεδαπούς επιχειρηματίες κτλ.) αποφάσισε να στοχεύσει στην προσέλκυση των εταιρειών αυτών στην Ελλάδα, εκμεταλλευόμενο την γεωγραφική της θέση και την γειτνίαση της με τις χώρες της Μέσης Ανατολής, προσφέροντας ειδικά προνόμια στις εταιρείες αυτές. Αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας προσέλκυσης ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα υπήρξε ο Αναγκαστικός Νόμος 89/1967 «Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών».

Με τον Α.Ν. 89/67 ορίζεται ότι «Αλλοδαπαί Εμποροβιομηχανικοί Εταιρείαι υπό οιονδήποτε τύπο ή μορφήν λειτουργούσαι νομίμως εν τη έδρα των ασχολούμεναι δε αποκλειστικώς εις εκτέλεσιν εμπορικών εργασιών ων το αντικείμενον ευρίσκεται εκτός της Ελλάδος, δύνανται να εγκαθίστανται εν Ελλάδι, κατόπιν ειδικής αδείας παρεχομένης δι' αποφάσεως του Υπουργού Συντονισμού». Με το νόμο καθίσταται σαφές ότι οι αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες ασχολούνται αποκλειστικά με εμπορικές εργασίες με αντικείμενο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας εκτός Ελλάδας, έχουν το δικαίωμα να εγκαταστήσουν υποκατάστημα στην Ελλάδα.

Η διατύπωση όμως αυτή του νόμου ήταν γενική και ασαφής με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα και διενέξεις αναφορικά με την υπαγωγή ή όχι αυτών των ναυτιλιακών εταιρειών στον Α.Ν. 89/67. Οι απόψεις της εποχής για το κατά πόσο η ναυτιλία και κατ' επέκταση οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπάγονται στον όρο «εμποροβιομηχανικές» υπήρξαν πολλές. Μια άποψη υποστήριζε ότι ο όρος αυτός αναφέρεται αποκλειστικά σε εταιρείες που ασχολούνται αποκλειστικά με την εκτέλεση εμπορικών εργασιών, επομένως δεν μπορεί να επεκταθεί ο νόμος και σε εταιρείες που έχουν και άλλο αντικείμενο. Βέβαια, ερμηνεύοντας διασταλτικά το εν λόγω άρθρο και σε συνδυασμό με τον εμπορικό νόμο, ο οποίος θεωρεί όλες τις θαλάσσιες αποστολές (μεταφορά αγαθών, ανθρώπων, ναυλώσεις, ναυτικά δάνεια κτλ.) ως εμπορικές πράξεις γίνεται αποδεκτό ότι ο όρος εμπορικές πράξεις ταυτίζεται με τον όρο εμπορικές διαδικασίες ο οποίος αναφέρεται στον Α.Ν. 89/67. Άλλη άποψη θεωρεί την ναυτιλία ως κατ' εξοχήν βιομηχανική δραστηριότητα λόγω της παροχής διεθνών μεταφορών (είτε πρώτων υλών είτε τελικών προϊόντων), που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της βιομηχανικής δραστηριότητας. Απόρροια της αμφισβήτησης περί της δυνατότητας υπαγωγής των ναυτιλιακών εταιρειών στις διατάξεις του Α.Ν. 89/67, ήταν οι Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, οι οποίοι χρησιμοποιούσαν κατά κύριο λόγο τότε τις εταιρείες Παναμά και Λιβερίας για τις επιχειρηματικές δραστηριότητές τους, για να μην έχουν την δυνατότητα εγκατάστασης στην Ελλάδα υποκαταστημάτων ή γραφείων των εταιρειών τους, στερώντας έτσι από το Ελληνικό κράτος μια σημαντική πηγή εσόδων.

Ο Α.Ν. 89/67 δεν εισήγαγε κάποιο νέο εταιρικό μόρφωμα. Αποτέλεσε στην ουσία ένα ειδικό προνομιακό καθεστώς, ένα θεσμικό πλαίσιο συντιθέμενο από διατάξεις προκειμένου να προσελκύσει αλλοδαπές εταιρείες, είτε Ελληνικών είτε ξένων συμφερόντων να εγκαταστήσουν γραφεία ή υποκατάστημα τους στην Ελλάδα,

προκειμένου το κράτος να εκμεταλλευτεί το ελάχιστο εισαγόμενο συνάλλαγμα το οποίο έχετε ως προϋπόθεση για την υπαγωγή τους. Επομένως θεωρείτε ως δεδομένη η ύπαρξη μιας αλλοδαπής εταιρείας ή επιχείρησης σε άλλη χώρα, η οποία με την υπαγωγή της στο νόμο αυτό νομιμοποιείται να ασκεί εμπορική και κατ' επέκταση ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα. Για αυτό και απαραίτητη προϋπόθεση για αλλοδαπές εταιρείες που ενδιαφέρονταν να εγκαταστήσουν γραφείο ή υποκατάστημα στην Ελλάδα ήταν η κατάθεση αίτησης στην οποία θα αναφερόταν η ακριβής επωνυμία, η έδρα και η ιθαγένεια της εταιρείας, ο τύπος υπό τον οποίο λειτουργεί καθώς και η δραστηριότητα της εταιρείας στη χώρα της έδρας της, η μορφή υπό την οποία θα λειτουργήσει στην Ελλάδα (υποκατάστημα ή γραφείο) το συγκεκριμένο αντικείμενο των εργασιών της στην Ελλάδα καθώς και τον εκπρόσωπό της. Οι ευνοϊκές ρυθμίσεις και παροχές τις οποίες θα απολάμβαναν αυτές οι εταιρείες με την υπαγωγή τους στον Α.Ν. 89/67 αφορούσαν φορολογικά και δασμολογικά θέματα και αναφέρονται στο άρθρο 3 του εν λόγω νόμου. Οι ρυθμίσεις αυτές προέβλεπαν:

- I. Την χορήγηση σε αλλοδαπό προσωπικό άδειας εργασίας στην Ελλάδα μέχρι δύο χρόνια.
- II. Τη χορήγηση πιστοποιητικού φορολογικής ενημερότητας στο παραπάνω προσωπικό.
- III. Την απαλλαγή από την καταβολή δασμών, φόρων, τελών χαρτοσήμου, εισφορών, φόρων κύκλου εργασιών, φόρων πολυτελείας και παντός εν γένει δικαιωμάτων ή κρατήσεων υπέρ του Δημοσίου αναφορικά με την εισαγωγή εξοπλισμού με τα γραφεία στην Ελλάδα.
- IV. Την απαλλαγή από φόρους εισοδήματος και κάθε είδους φόρου εισφορών, κρατήσεων υπέρ του δημοσίου αναφορικά με εισόδημα διοικούμενων επιχειρήσεων που αποκτάτε στο εξωτερικό, αλλά και του εισοδήματος του αλλοδαπού προσωπικού για τις αποδοχές του στη Ελλάδα.
- V. Την ατελή εισαγωγή και κυκλοφορία αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως αλλά και οικοσκευών του υπαλληλικού προσωπικού των ως άνω εταιρειών.
- VI. Την ταχυδρόμηση συστημένων επιστολών στο εξωτερικό χωρίς έλεγχο από το ταχυδρομείο.
- VII. Την εισαγωγή και εξαγωγή δειγμάτων και διαφημιστικού υλικού άνευ εμπορικής αξίας των εταιρειών αυτών.
- VIII. Την εξαίρεση από τις διατάξεις του νόμου 2190/20 περί Ανωνύμων Εταιρειών αναφορικά με την υποχρέωση τήρησης βιβλίων στην Ελληνική γλώσσα.

- IX. Την επανεξαγωγή εξοπλισμού ή αυτοκινήτων που έχουν εισαχθεί ατελώς ή την μεταβίβαση τους σε πρόσωπα τα οποία υπάγονται στο νόμο αυτό.

Ο Α.Ν. 89/67, προσέλκυσε σε μικρό χρονικό διάστημα αρκετές αλλοδαπές εταιρείες, με μεγάλη ωφέλεια για το ελληνικό κράτος. Η μη ρητή αναφορά του όμως στις ναυτιλιακές εταιρίες και η αμφισβήτηση που ακολούθησε αναφορικά με την υπαγωγή τους ή μη στο νόμο αυτό, όπως προαναφέρθηκε, καθιστούσε επιτακτική την ανάγκη συμπλήρωσής του με νέο νομοθέτημα. Εξάλλου οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες την εποχή εκείνη επετύγχαναν εντυπωσιακά άλματα ανάπτυξης, αποτελούσαν το κατ' εξοχήν πεδίο όπου θα μπορούσαν να εφαρμοστούν τέτοιες θεσμικές αλλαγές με ουσιαστικά και επωφελή αποτελέσματα στην Ελλάδα. Το ενδιαφέρον που προέκυψε από αλλοδαπές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων περί υπαγωγής τους στο νόμο αυτό, η επιτυχία που γνώρισε ο νόμος αυτός με τις εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις σε σύντομο μάλιστα χρονικό διάστημα αλλά και η ανάγκη θέσπισης νέου νομοθετήματος που να λαμβάνει υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της ναυτιλιακής επιχείρησης, οδήγησαν στη θέσπιση του Α.Ν. 378/68. Άλλες ρυθμίσεις και σημαντικές αλλαγές που επέφερε ο Α.Ν. 378/68 είναι:

- I. Η απεριόριστη παράταση ανά διετία της άδειας εργασίας και παραμονής του αλλοδαπού προσωπικού στην Ελλάδα.
- II. Η ρύθμιση λεπτομερειών για τα δικαιώματα ατελούς εισαγωγής και κυκλοφορίας ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων των αλλοδαπών υπαλλήλων.
- III. Η ρύθμιση στο θέμα των εγγυήσεων (στο οποίο γίνεται μια γενική αναφορά στον Α.Ν. 89/67) και καθορίζεται πλέον ως κατώτατο όριο των τραπεζικών εγγυητικών επιταγών το ποσό των 1000 δολαρίων και ανώτατο όριο το ποσό των 5000 δολαρίων Η.Π.Α..

Σημαντική επίσης, είναι η διευκρίνιση ότι με τον όρο «Εταιρεία» στον Α.Ν. 89/67 νοείται κάθε μορφή επιχείρησης, ακόμα και τις ατομικής, προκειμένου να αποφευχθούν γραφειοκρατικά εμπόδια στην ομαλή εφαρμογή του νόμου.

Τέλος, οι δύο αυτοί αναγκαστικοί νόμοι πέτυχαν σε μεγάλο βαθμό το σκοπό για τον οποίο νομοθετήθηκαν. Πλήθος ναυπλιακών επιχειρήσεων, πολλές από τις οποίες δεν εξυπηρετούσαν Ελληνικά συμφέροντα και οι οποίες ασχολούνταν εκτός από την διαχείριση των πλοίων και με άλλους τομείς την ναυτιλίας, όπως ναυλομεσιτικά γραφεία, διακανονιστές αβαριών, ασφαλιστές, πραγματογνώμονες, εκμεταλλεύτηκαν το νόμο αυτό και την προνομιακή μεταχείριση που τους παρείχε το Ελληνικό κράτος και εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα. Δημιουργήθηκε επομένως μια επαρκής υποδομή για την περεταίρω ανάπτυξη της ναυτιλίας. Η υποδομή αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τη διεθνή προβολή της χώρας, την αύξηση και άνθιση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στον Πειραιά, ο οποίος κατέστη πλέον ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Την εγκατάσταση αλλοδαπών τραπεζικών ιδρυμάτων, την αύξηση των νέων θέσεων

εργασίας και επομένως την ανάπτυξη του τουρισμού (μέσω την παγκόσμιας προβολής που τύγχανε η χώρα).

Το κράτος επωφελήθηκε από την εισροή ξένου συναλλάγματος και γενικότερα υπήρξε μια βαθμιαία ανάπτυξη της οικονομίας.

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Η επιδίωξη του χαμηλού κόστους και η συμμετοχή στην αγορά με βάση αυτή τη στρατηγική για το σύνολο της μεταπολεμικής περιόδου επιτεύχθηκε σε σημαντικό βαθμό χάρη στην επιχειρηματική φιλοσοφία των Ελλήνων πλοιοκτητών. Αυτή όμως η επιδίωξη αποτέλεσε τη βάση και για την ανάπτυξη σημαντικών καινοτομικών εφαρμογών και στρατηγικών από τους Έλληνες εφοπλιστές.

Ο Αριστοτέλης Ωνάσης θεωρείται αξεπέραστη ιδιοφυΐα στο Ναυτιλιακό γίγνεσθαι. Δικής του επινοήσης είναι η καθιέρωση της πρακτικής κάθε πλοίου και μια εταιρεία και πάνω από όλες μια διαχειρίστρια εταιρεία (Managing Company, M.C.).

Η εισαγωγή του όρου Super-Tanker συνδέεται αρχικά με τον Αριστοτέλη Ωνάση και στη συνέχεια με τον Σταύρο Νιάρχο καθώς και την επιδίωξη τους για μείωση του μέσου κόστους στον τομέα της κατασκευής αλλά και της λειτουργίας και εκμετάλλευσης του πλοίου. Ο όρος αυτός αποτέλεσε καινοτομία που υιοθετήθηκε πολύ σύντομα από τη βιομηχανία για να γενικευθεί αργότερα η εφαρμογή της. Πραγματικά, το μέγεθος των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε περισσότερες από τριάντα φορές σε διάστημα τριάντα ετών. Βέβαια, στην εξέλιξη αυτή συνέβαλε και ο εξωτερικός περιορισμός που δημιουργήθηκε από το κλείσιμο για δεύτερη φορά της διώρυγας του Σουέζ, από το 1967 μέχρι το 1975. Ο αποκλεισμός αυτός οδήγησε στην αύξηση των αποστάσεων και στην ανάγκη δημιουργίας μεγαλύτερων πλοίων προκειμένου να μειωθεί το κόστος μεταφοράς κατά μονάδα. Η συμβολή της καινοτόμου στρατηγικής του Αριστοτέλη Ωνάση στην εξέλιξη αυτή όμως ήταν η καθοριστική.

Την ίδια περίοδο, οι Αριστοτέλης Ωνάσης και Σταύρος Νιάρχος εφαρμόζουν παράλληλα τη στρατηγική της ναυπήγησης πλοίων σε σειρά, κατά την οποία τοποθετούν παραγγελίες για ναυπήγηση πολλών πλοίων με ίδια χαρακτηριστικά. Με τον τρόπο αυτό βοηθούν τα ναυπηγεία να βελτιστοποιήσουν τις λειτουργίες και το κόστος παραγωγής τους και οι ίδιοι επιτυγχάνουν σημαντική μείωση του κόστους κατασκευής των πλοίων. Καινοτόμος για τον ελληνόκτητο στόλο υπήρξε και η επενδυτική στρατηγική των δύο αυτών εφοπλιστών, κατά την οποία, βάση για την άντληση χρηματοδότησης για τη ναυπήγηση των πλοίων, αποτελούσε ένα μακροχρόνιο συμβόλαιο ναύλωσης τους.

Άλλη σημαντική καινοτόμος εφαρμογή, που επηρέασε σημαντικά την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών σε κατεύθυνση αντίθετη από αυτή του γιγαντισμού, ήταν η εισαγωγή των πλοίων minibulkcarrier από τον Γεώργιο Π. Λιβανό ο οποίος βάσισε την πρωτοβουλία του αυτή στην ιδέα να δημιουργηθεί ένα ευέλικτο και αξιόπλοο πλοίο που να μπορεί να ταξιδεύει σε θάλασσες και κανάλια με χαμηλό βύθισμα.

Θα μπορούσαν να απαριθμηθούν μια σειρά από άλλες καινοτόμες εφαρμογές των Ελλήνων εφοπλιστών κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, όπως για παράδειγμα ο γιγαντισμός στα πλοία χύδην ξηρού φορτίου και η ανάπτυξη του στόλου πλοίων μεταφοράς μικτού φορτίου από τον Κ.Μ. Λεμό. Η καινοτομία όμως δεν συνδεόταν μόνο με την εισαγωγή νέων προϊόντων ή νέων τεχνολογιών. Καινοτομία μπορεί να προκύψει και σε διοικητικό επίπεδο από συνδυασμό συντελεστών της παραγωγής που μέχρι τότε δεν είχε εφαρμοστεί. Έχει, από την άποψη αυτή, περισσότερη σημασία να σταθεί κανείς σε καινοτομίες που συνδέονται με αυτή καθεαυτή τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων που είναι ο τομέας στον οποίο οι Έλληνες εφοπλιστές θεωρούνται περισσότερο ανταγωνιστικοί. Θα μπορούσε στο σημείο αυτό να αναφερθεί η υιοθέτηση των σημαιών ευκολίας και η απασχόληση αλλοδαπών πληρωμάτων χαμηλού κόστους, που είναι όμως μια εφαρμογή η οποία συνδέεται με το μεγαλύτερο ποσοστό των Ελλήνων εφοπλιστών. Η τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίων είναι, όπως αναφέρθηκε ήδη, ένα από τα στοιχεία που στηρίζουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των ελληνόκτητων επιχειρήσεων. Αυτή η τεχνογνωσία είναι η βάση πάνω στην οποία αναπτύχθηκαν μια σειρά από σημαντικές καινοτόμες εφαρμογές σε διοικητικό επίπεδο κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Πρέπει δε να αναφερθεί ότι αυτές οι εφαρμογές δεν συνδέονται μόνο με τους εφοπλιστές, δηλαδή τη διοίκηση της επιχείρησης, αλλά και με τα στελέχη τους στην ξηρά και τη θάλασσα.

Σημαντική καινοτόμος εφαρμογή υπήρξε επίσης η εφαρμογή της βασικής στρατηγικής του χαμηλού κόστους. Η εταιρεία Costamare Shipping S.A. εφήρμοσε την παραδοσιακή προσέγγιση των Ελλήνων εφοπλιστών για τις αγορές της χύδην φορτηγού ναυτιλίας στη ναυτιλία τακτικών γραμμών όχι ως lineroperator αλλά ως εφοπλιστής.

Ξεκίνησε να δημιουργεί στόλο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, λειτουργώντας όχι ως διαχειριστής τακτικών γραμμών, αλλά πλοίων που ναυλώνονταν για μεγάλο χρονικό διάστημα στις εταιρείες τακτικών γραμμών. Με δεδομένο ότι οι εταιρείες τακτικών γραμμών προτιμούσαν να πουλήσουν ένα πλοίο σε έναν αποτελεσματικό διαχειριστή και στη συνέχεια να το χρονοναυλώσουν μεναύλο χαμηλότερο από το αντίστοιχο δικό τους λειτουργικό κόστος, η εταιρεία προσπάθησε να εκμεταλλευθεί την ευκαιρία και να καλύψει το κενό που υπήρχε στην αγορά. Η στρατηγική της ακολουθήθηκε στη συνέχεια και από άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αποτέλεσε τη βάση για την επέκταση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διαχείριση αυτής της εξειδικευμένης κατηγορίας πλοίων.

Η ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.

Ως επενδυτική στρατηγική μπορεί να περιγραφεί ο τρόπος με τον οποίο μια επιχείρηση προγραμματίζει να κινηθεί, προκειμένου να επιτύχει τους μακροχρόνιους επενδυτικούς της στόχους. Η σπουδαιότητα της επενδυτικής στρατηγικής προκύπτει κυρίως από το γεγονός ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία παρουσιάζει διακυμάνσεις που θέτουν σε κίνδυνο τις επενδύσεις επιχειρήσεων όλων των κατηγοριών. Οι διακυμάνσεις δημιουργούν κίνδυνο, στοιχείο που καθιστά το χρόνο πραγματοποίησης της επένδυσης παράγοντα καθοριστικής σημασίας. Επένδυση σε λάθος χρόνο μπορεί να οδηγήσει στην απώλεια του πλοίου ή και στην έξοδο από την αγορά. Υπάρχουν δύο στρατηγικές σχετικά με την εκμετάλλευση του χρόνου. Η πρώτη αφορά το «χτύπημα της αγοράς» με βραχυχρόνιες αγορές και πωλήσεις και η δεύτερη τη μακροχρόνια πώληση μεταφορικών υπηρεσιών. Στην πρώτη περίπτωση τα κέρδη προέρχονται κυρίως από τις αγορές και πωλήσεις των πλοίων και στη δεύτερη από την εκμετάλλευση της παραγωγικής - μεταφορικής τους ικανότητας.

Η πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ήταν και είναι διαφορετική από την πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας διότι:

- Ως προς την τεχνογνωσία υπήρξε καθαρά ελληνική.
- Ως προς τις σημαίες είχε μια πορεία με διακυμάνσεις.
- Ως προς τη χρηματοδότηση και την εξεύρεση φορτίων ήταν σχεδόν πάντοτε διεθνής.
- Ως προς τα πληρώματα υπήρξε κατά μεγαλύτερο ποσοστό (60%) ελληνική.
- Ως προς την ανταγωνιστικότητα υπήρξε πρώτη.
- Ως προς την ανάθεση της διοίκησης σε εταιρείες ship management υπήρξε τελευταία.
- Η ταύτιση ιδιοκτησίας και management υπήρξε στο ίδιο ή τα ίδια πρόσωπα.
- Η εγκατάσταση των πολυεθνικών ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών υπήρξε και αυτή με διακυμάνσεις, αλλά και με σοβαρή παρουσία με 1031 εταιρείες το 1995 εγκατεστημένες στον Πειραιά. Επομένως στερείται το στοιχείο της παγκοσμιοποίησης.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ (MANAGEMENT)

ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

Έχει παρατηρηθεί ότι δεν υπάρχει σαφής αντίληψη της σημασίας του όρου "διοίκηση ή management επιχειρήσεων", ακόμη κι από άτομα που ασκούν κάποια επιχειρηματική δραστηριότητα. Για παράδειγμα ο ιδιοκτήτης ενός αλιευτικού σκάφους που απασχολεί δύο αλιείς έχει πιο απλή αντίληψη για το management απ' ό,τι ο δ/ντής μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που απασχολεί εκατοντάδες εργαζόμενους.

Φαίνεται ότι ο προσδιορισμός της έννοιας του όρου εξαρτάται από το παρελθόν, την πείρα και την ευρύτητα των ασκούμενων δραστηριοτήτων των ανθρώπων. Έχουν δοθεί πολλοί και διαφορετικοί ορισμοί για το management, όπως, για παράδειγμα ότι είναι:

Ένα σύστημα ενεργειών με τις οποίες επιτυγχάνονται οι στόχοι μιας κοινωνικής οργάνωσης αξιοποιώντας αποτελεσματικά συγκεκριμένους πόρους. Η λειτουργία που επιτρέπει να επιτευχθούν αποτελέσματα ή στόχοι μέσω άλλων ανθρώπων.

Ο ορισμός όμως που συμβάλλει ουσιαστικά στην κατανόηση της έννοιας αυτής είναι ο παρακάτω, που ορίζει ως management τη διαδικασία του προγραμματισμού (planning), της οργάνωσης (organizing), της διεύθυνσης (directing), και του ελέγχου (controlling) που ασκούνται σε μια επιχείρηση (ή σε ένα οργανισμό), προκειμένου να επιτευχθούν αποτελεσματικά οι στόχοι τους.

Γίνεται λοιπόν σαφές ότι η έννοια του management (οργάνωσης και διοίκησης) συνδέεται άμεσα με την αποτελεσματικότητα της Επιχείρησης (ή του Οργανισμού). Στην πραγματικότητα αποτελεί τη βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική αξιοποίηση των πόρων (συντελεστών παραγωγής) που διαθέτει μια επιχείρηση (οργανισμός) και την επίτευξη των στόχων. Η συμβολή του management στην αποτελεσματικότητα μιας επιχείρησης γίνεται πλήρως κατανοητή, αν σκεφτεί κανείς τα αποτελέσματα που θα υπήρχαν, για παράδειγμα, σε ένα Νοσοκομείο ή στην Αστυνομία, αν δεν υπήρχε κανένας προγραμματισμός, καμιά οργάνωση, κανένας έλεγχος και κακή διοίκηση των ανθρώπων.

Στην ελληνική γλώσσα το management έχει μεταφραστεί με αρκετούς τρόπους. Επικρατέστεροι όροι φαίνεται να είναι οι "οργάνωση και διοίκηση", "διοικητική", "διοίκηση". Κανείς όμως από αυτούς δεν εκφράζει με ακρίβεια την έννοια του όρου. Γι' αυτό πλέον χρησιμοποιείται η αγγλική λέξη "management".

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ MANAGEMENT

Το management ως λειτουργία παρατηρείται από την αρχαιότητα, όμως η συστηματική οργάνωση της γνώσης του ξεκίνησε ουσιαστικά από τις αρχές του αιώνα μας. Ο Fraderich Taylor (1856 - 1915) υπήρξε ένας από τους θεμελιωτές της Οργάνωσης και Διοίκησης. Με το σύγγραμμά του "Αρχές Επιστημονικού Management", που δημοσιεύθηκε το 1910 στις ΗΠΑ, αναδεικνύεται ο πατέρας της Επιστήμης της Οργάνωσης και Διοίκησης. Πίστευε ότι η αύξηση της παραγωγικότητας ήταν η μόνη λύση για την εξασφάλιση υψηλών μισθών, αλλά και μεγαλύτερων κερδών. Παράλληλα, υποστήριζε ότι με την εφαρμογή επιστημονικών μεθόδων ήταν δυνατό να υπάρξει αύξηση της παραγωγικότητας, χωρίς να δαπανάται άσκοπα ανθρώπινη εργασία. Επίσης, ότι οι εργοδότες και οι εργαζόμενοι έπρεπε να σταματήσουν να θεωρούν ότι η διανομή κερδών ήταν το κυρίαρχο πρόβλημα και έπρεπε να εστιάσουν την προσοχή τους στην κατά το δυνατό μεγαλύτερη αύξηση των κερδών, μέσα σε κλίμα κατανόησης και καλής συνεργασίας.

Ο Henri Fayol (1841 - 1925), Γάλλος μηχανικός, θεωρείται μετά τον Taylor ο πατέρας της "Θεωρίας της Διοίκησης" και στην Ευρώπη υπήρξε ο θεμελιωτής της επιστημονικής Οργάνωσης και Διοίκησης. Ως προς τις αρχές του management έδωσε πολύ μεγάλη έμφαση στα υψηλά ιεραρχικά επίπεδα της οργανωτικής και διοικητικής πυραμίδας και ανέλυσε τα καθήκοντα των διοικητικών στελεχών. Υποστήριξε ότι οι διάφορες και ποικίλες ενέργειες ή δραστηριότητες μέσα στην επιχείρηση, παρά τις διαφορές που παρατηρούνται μεταξύ τους, μπορούν να ενταχθούν σε ορισμένες κατηγορίες, οι οποίες λέγονται επιχειρησιακές λειτουργίες. Αυτές είναι: Η τεχνική, η εμπορική, η χρηματοοικονομική, η ασφάλεια (προστασία των εργαζομένων και της περιουσίας) και η λογιστική. Στις λειτουργίες αυτές προσθέτει και τις λειτουργίες της διοίκησης, οι οποίες αναλύονται σε εργασίες σχεδιασμού, πρόβλεψης, οργάνωσης, διεύθυνσης των ανθρώπων, συντονισμού και ελέγχου. Αυτές οι εργασίες, που συνθέτουν τις βασικές λειτουργίες της Διοίκησης, αποτελούν και σήμερα με μικρές παραλλαγές σημαντικό τμήμα της θεωρίας του management.

Ο Max Weber (1864 - 1920) ήταν ένας άλλος εκπρόσωπος της κλασικής θεωρίας. Ασχολήθηκε ειδικά με τις μεθόδους έρευνας των κοινωνικών επιστημών, προσδίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στο διοικητικό φαινόμενο. Υποστήριξε ότι η γραφειοκρατία (διοίκηση μέσω γραφείων) είναι το πλέον λογικό μέσο για την άσκηση ελέγχου πάνω στους ανθρώπους. Το ίδιο συμβαίνει και στον τομέα της διοίκησης. Σύμφωνα με τις απόψεις του, η γραφειοκρατία, η οποία δεν αποτελεί αρνητικό φαινόμενο, είναι μια θεωρία οργάνωσης που ανταποκρίνεται κυρίως στις ανάγκες των μεγάλων και πολύπλοκων επιχειρήσεων. Ως βασικά χαρακτηριστικά της αναφέρει τις στενά καθορισμένες αρμοδιότητες, τους αυστηρούς κανόνες και την εφαρμογή του ιεραρχικού συστήματος οργάνωσης.

Ο Gantt συνεργάτης του Taylor, εργάστηκε ως σύμβουλος επιχειρήσεων σε θέματα επιλογής εργατών και στην ανάπτυξη συστημάτων, κινήτρων και πρόσθετων αμοιβών. Υποστήριξε και αυτός την ανάγκη για ανάπτυξη της συνεργασίας και της

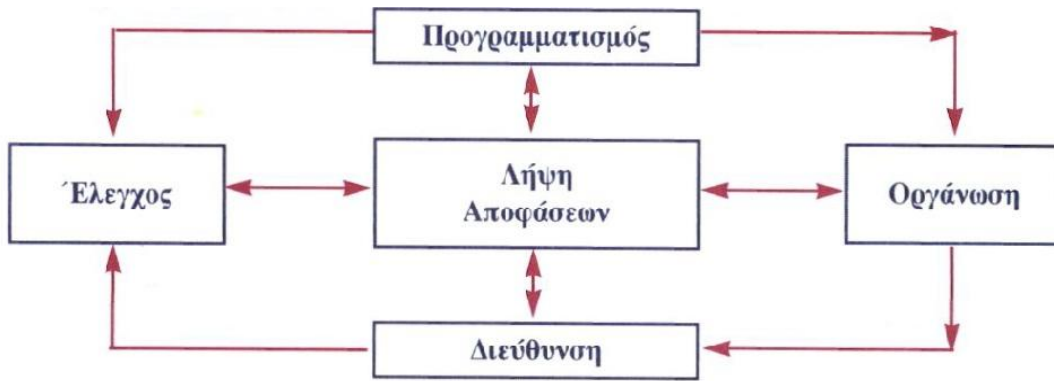
κατανόησης μεταξύ της διοίκησης και των εργαζομένων. Τόνισε επίσης τη σημασία της εκπαίδευσης και του ανθρώπινου παράγοντα σε όλα τα διοικητικά προβλήματα. Ανάπτυξε γραφικές μεθόδους απεικόνισης σχεδίων, με στόχο τον καλύτερο διοικητικό έλεγχο, και έδωσε έμφαση στη σημασία του χρόνου και του κόστους για το σχεδιασμό και τον έλεγχο της εργασίας.

Το 1920 εμφανίστηκαν οι πρώτοι αμφισβητίες της θεωρίας του Taylor και των οπαδών του. Οι κατηγορίες εστιάζονταν στο γεγονός ότι το επιστημονικό management μεταχειριζόταν τους εργαζόμενους ως εξαρτήματα μηχανής, απαιτώντας τυποποιημένες κινήσεις και μεθόδους. Υποστήριζαν ότι, αν οι επιχειρήσεις επέτρεπαν στους εργαζόμενους να έχουν ενεργό συμμετοχή σε θέματα που αφορούσαν τις συνθήκες και τις μεθόδους εργασίας, τότε το ηθικό τους θα βελτιωνόταν και θα έδειχναν μεγαλύτερη προθυμία για συνεργασία. Η θεωρία αυτή ονομάστηκε κίνημα ανθρώπινων σχέσεων και οι κυριότεροι εκπρόσωποι της ήταν οι Elton Mayo και F. Roethlisberger. Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 1920 σε μεγάλες βιομηχανικές επιχειρήσεις προέκυψε ότι η συμμετοχή των εργαζομένων σε ομάδα εργασίας και το γεγονός ότι οι εργαζόμενοι ένιωθαν ότι οι γνώμες και τα συναισθήματά τους είχαν σημασία για την επιχείρηση βοηθούσε στην αύξηση της παραγωγικότητας και μάλιστα ανεξάρτητα από τη βελτίωση ή τη χειροτέρευση των συνθηκών εργασίας.

Σήμερα, οι προσεγγίσεις που αφορούν τις διάφορες διαστάσεις του management και των οργάνωσεων (οικονομική, επιχειρηματική, πληροφορική, ποσοτική, ψυχολογική, κοινωνική, πολιτική, κτλ.) αντλούν το επιστημονικό τους υπόβαθρο από άλλες επιστήμες, όπως τα μαθηματικά, την οικονομία, την κοινωνιολογία, την ανθρωπολογία, την ψυχολογία, κτλ. και οριοθετούν επιμέρους κλάδους ή επιστημονικές προσεγγίσεις της ευρύτερης επιστήμης του management.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Η διοίκηση, όπως προαναφέρθηκε, έχει οριστεί και ως διαδικασία τεσσάρων βασικών λειτουργιών, προγραμματισμού ή σχεδιασμού, οργάνωσης, διεύθυνσης και ελέγχου. Αποτελεσματική διοίκηση σημαίνει σωστή εκτέλεση των λειτουργιών της διοίκησης, οι οποίες εκτελούνται καθημερινά μέσα σε μια επιχείρηση, αλληλοεπηρεάζονται και είναι πολύ δύσκολο να διαχωριστούν από έναν παρατηρητή, που βρίσκεται έξω απ' αυτή. Η διαδικασία της αποτελεσματικής διοίκησης ξεκινά με τον προγραμματισμό, συνεχίζει με την οργάνωση και τη διεύθυνση και καταλήγει στον έλεγχο, ο οποίος με τη σειρά του οδηγεί στην αναθεώρηση ή μη του προγραμματισμού. Βασική επίσης λειτουργία της Διοίκησης των Επιχειρήσεων είναι και η λήψη αποφάσεων στην επιχείρηση (ή στον οργανισμό), η οποία εμπλέκεται σε όλες τις άλλες και γι' αυτό συνήθως δεν αναφέρεται ως ξεχωριστή λειτουργία της Διοίκησης.



Σχήμα:
Διαδικασία αποτελεσματικής διοίκησης

Παράδειγμα:

Σ' ένα ναυτιλιακό γραφείο το στέλεχος πρώτης γραμμής (manager) σχεδιάζει το πρόγραμμα, οργανώνει τους πόρους και μοιράζει τις θέσεις εργασίας στο προσωπικό, διευθύνει (ενεργοποιεί) τη διαδικασία δίνοντας εντολές και οδηγίες και τέλος ελέγχει τα αποτελέσματα.

Είναι όμως χρήσιμο να δοθούν εδώ οι σύντομοι ορισμοί των λειτουργιών Οργάνωσης και Διοίκησης των εταιρειών.

Ο Προγραμματισμός

Είναι η διαδικασία ή το σύστημα των ενεργειών με τις οποίες καθορίζονται οι στόχοι της επιχείρησης, προβλέπεται η μελλοντική εξέλιξη των μεταβλητών του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της και προσδιορίζονται οι τρόποι, οι ενέργειες και τα μέσα με τα οποία θα επιτευχθούν οι στόχοι στο συγκεκριμένο περιβάλλον.

Αναφέρεται, δηλαδή, στο "τι" θα γίνει, "γιατί", "με ποια μέσα", "πότε" θα γίνει και "ποιος" θα το κάνει. Είναι "η σκέψη πριν τη δράση", η σχεδίαση για το "τι", "ποιος" και "γιατί" θα πραγματοποιηθεί μια ενέργεια, ποια μέσα θα χρησιμοποιηθούν

και τελικά ποιες θα είναι οι οικονομικές επιπτώσεις στην επιχείρηση (ή σε οποιονδήποτε άλλο οργανισμό). Ο προγραμματισμός, επομένως, περιλαμβάνει:

1. τον καθορισμό στόχων,
2. τη διαμόρφωση των στρατηγικών και πολιτικών,
3. τα λειτουργικά προγράμματα δράσης.

Η Οργάνωση

Είναι ο συνδυασμός των δομών (θέσεων εργασίας, τμημάτων, σχέσεων εξουσίας, ιεραρχικών επιπέδων), των διαδικασιών και των κανόνων λειτουργίας, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα στην επιχείρηση (ή στον οργανισμό). Με τη λειτουργία αυτή γίνεται σαφές ποιος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή μιας δράσης, τη λήψη μιας απόφασης, τα είδη διαδικασιών και κανόνων, σύμφωνα με τα οποία επιλύονται τα προβλήματα σε έναν οργανισμό, όπως η επιχείρηση, το σχολείο κτλ. Επομένως, η οργάνωση είναι η διαδικασία με την οποία το σύνολο των εργασιών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης ταξινομείται σε επιμέρους καθήκοντα, κατανέμεται στα κατάλληλα στελέχη, στα οποία αναθέτονται παράλληλα οι σχετικές ευθύνες και διαθέτονται οι κατάλληλοι πόροι. Η λειτουργία αυτή καθιστά αναγκαία την ύπαρξη ενός "οργανισμού" με συγκεκριμένη δομή και λειτουργική διάρθρωση. Η επιχείρηση αποτελεί μία μορφή τέτοιου οργανισμού που ασχολείται με παραγωγικές δραστηριότητες με σκοπό την επίτευξη κέρδους. Επομένως, η οργάνωση εκφράζεται συνήθως με:

- α. Οργανόγραμμα, το οποίο παρουσιάζει την οργανωτική διάρθρωση, δηλ. μια σχηματική απεικόνιση σε διάγραμμα διευθύνσεων, τμημάτων κτλ. που υπάρχουν σε μια επιχείρηση.
- β. Καταμερισμό των εργασιών.
- γ. Εκχώρηση εξουσίας σε χαμηλότερα κλιμάκια διοίκησης,
- δ. Τμηματοποίηση των λειτουργιών ή με άλλη μορφή τμηματοποίησης.

Η Διεύθυνση

Η διεύθυνση αφορά τη σωστή διοίκηση του ανθρώπινου παράγοντα. Είναι, δηλαδή, η καθοδήγηση, η ενθάρρυνση και η ενεργοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της επιχείρησης για την καλύτερη δυνατή επίτευξη των στόχων τόσο μακροχρόνια όσο και βραχυχρόνια. Η λειτουργία της διεύθυνσης ξεπερνά τα όρια της απλής έκδοσης οδηγιών και εντολών από τα ανώτερα προς τα κατώτερα στελέχη της επιχείρησης.

Αποτελεσματική διεύθυνση σημαίνει και αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των μελών μιας επιχείρησης. Πολλά προβλήματα μέσα στην επιχείρηση δημιουργούνται από έλλειψη επικοινωνίας. Η συνεχής πληροφόρηση που απαιτείται σήμερα για την εκτέλεση των βασικών δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης καθιστά την επικοινωνία απαραίτητο εργαλείο της αποτελεσματικής διεύθυνσης. Η διαμόρφωση κλίματος συνεργασίας και κατανόησης μεταξύ των στελεχών της επιχείρησης είναι πλέον απαραίτητη προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη της, στο πλαίσιο του σκληρού ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει. Είναι ευθύνη της διεύθυνσης να ενεργοποιεί όλες τις ικανότητες των ανθρώπινων πόρων προς όφελος της επιχείρησης, αλλά και του ίδιου του στελέχους της επιχείρησης.

Ο Έλεγχος

Είναι η συστηματική παρακολούθηση των ενεργειών των διάφορων μελών της επιχείρησης, για την εξακρίβωση και τη διόρθωση τυχόν αποκλίσεων από τους στόχους που έχουν τεθεί. Υπάρχουν πολλοί τρόποι με τους οποίους μπορεί να γίνει ο έλεγχος και ο σχεδιασμός του κατάλληλου συστήματος ελέγχου. Η λειτουργία του ελέγχου δεν είναι ανεξάρτητη από τη λειτουργία του προγραμματισμού. Οι δύο λειτουργίες είναι ή θα πρέπει να είναι οργανικά δεμένες. Η ανάπτυξη των κριτηρίων ελέγχου δεν μπορεί να είναι αποκομμένη από τους στόχους που έχουν τεθεί κατά τη διαδικασία.

ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΟΥ MANAGEMENT

Οι λειτουργίες του management ασφαλώς ασκούνται από τους ανθρώπους (διοικητικά στελέχη). Συνεπώς, η αποτελεσματική άσκηση αυτών στο πλαίσιο των επιχειρήσεων (ή οργανισμών) προϋποθέτει την ύπαρξη:

1. Γνώσεων, που αφορούν τις έννοιες, τις αρχές, τις μεθόδους και τις τεχνικές του management και των επιμέρους λειτουργιών του.
2. Διοικητικών ικανοτήτων, με την έννοια της δυνατότητας των στελεχών να εφαρμόζουν τη γνώση του management στην πράξη.
3. Φιλοσοφίας ή κουλτούρας ("πιστεύω", αξίες, νοοτροπίες) των στελεχών ως προς την αναγκαιότητα και τον τρόπο άσκησης του management.

Για παράδειγμα, ο Διευθυντής μιας ναυτιλιακής εταιρείας, προκειμένου να ασκήσει αποτελεσματική διοίκηση (management), δεν αρκεί να γνωρίζει ναυσιπλοΐα. Είναι απαραίτητο να ξέρει (γνώση), να μπορεί (ικανότητα) και να θέλει (κουλτούρα, νοοτροπία) να διοικεί (να προγραμματίζει, να οργανώνει, να στελεχώνει, να ελέγχει, να διευθύνει) τους ανθρώπους.

4. Εκτός από τις διοικητικές γνώσεις, τις ικανότητες και τη διοικητική κουλτούρα, η άσκηση του management στηρίζεται και σε συγκεκριμένα διοικητικά συστήματα ή "εργαλεία" διοίκησης. Τέτοια, για παράδειγμα, μπορεί να είναι ένα σύστημα αμοιβών, ένα σύστημα αξιολόγησης της απόδοσης, ένα σύστημα ελέγχου του χρόνου εργασίας των εργαζομένων, ένα σύστημα προγραμματισμού. Τα συστήματα αυτά σχεδιάζονται και αναπτύσσονται συνήθως από ειδικούς συμβούλους και χρησιμοποιούνται από τα διοικητικά στελέχη.

Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΚΑΘΟΛΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ MANAGEMENT

Η χρησιμότητα της εφαρμογής της Οργάνωσης και Διοίκησης (management) σε όλες τις μορφές οργανώσεων είναι δεδομένη και διαμορφώνεται, ανάλογα με τους στόχους, τη μορφή και τον προορισμό καθεμιάς. Όλες όμως έχουν ως κοινό προσανατολισμό την επιδίωξη της αποτελεσματικότητας, με την έννοια της επίτευξης στόχων με το μικρότερο δυνατό κόστος. Έτσι, για παράδειγμα:

Η οικογένεια, πέρα από τις βασικές επιδιώξεις και προορισμούς της, επιδιώκει και ως κοινωνική ομάδα να εξασφαλίσει την κατά το δυνατόν καλύτερη ποιότητα ζωής στα μέλη της, πραγματοποιώντας τις μικρότερες δυνατόν θυσίες.

Ο συνδικαλιστικός σύλλογος, στα πλαίσια του δικού του προορισμού, επιδιώκει την επίτευξη των στόχων του με τις μικρότερες δυνατόν θυσίες.

Η ιδιωτική επιχείρηση, έχοντας ως κύριο σκοπό την επίτευξη κέρδους, επιδιώκει την καλύτερη σχέση ωφέλειας- κόστους.

Στο βαθμό, επομένως, που κάθε κοινωνική οργάνωση επιδιώκει την αποτελεσματικότητα το management είναι αναγκαίο, αφού εξ ορισμού αποτελεί το σύνολο των ενεργειών μέσω των οποίων χρησιμοποιούνται αποτελεσματικά οι διαθέσιμοι πόροι. Η αποτελεσματικότητα λοιπόν θα υπάρξει μόνο στην περίπτωση που υπάρχει κάποια μορφή προγραμματισμού ή οργάνωσης ή ελέγχου ή καθοδήγησης των ατόμων που αφορούν την οικογένεια, την επιχείρηση, το συνδικάτο κτλ..

Βεβαίως ο προγραμματισμός, η οργάνωση, η στελέχωση, η ηγεσία, ο έλεγχος δεν μπορεί να παίρνουν την ίδια μορφή και να εφαρμόζονται με τον ίδιο τρόπο σε μια οικογένεια, σε ένα συνδικαλιστικό σύλλογο, σε μια πολυεθνική ή σε μια μικρή επιχείρηση, σε ένα δημόσιο ή σε ένα ιδιωτικό οργανισμό. Κάθε περίπτωση εμφανίζει ιδιαιτερότητες και απαιτεί ξεχωριστή εφαρμογή της γνώσης του management. Τα βασικά όμως στοιχεία, δηλαδή οι έννοιες, οι αρχές και οι θεωρίες έχουν γενική ισχύ και καθολική εφαρμογή.

Ένας άλλος προβληματισμός θα μπορούσε να υπάρξει ως προς τον τρόπο ανάπτυξης και εφαρμογής του management σε χώρες με διαφορετικές πολιτιστικές, κοινωνικές, οικονομικές και τεχνολογικές ιδιαιτερότητες. Αν, για παράδειγμα, το management που εφαρμόζεται στις βιομηχανικά αναπτυγμένες χώρες, θα μπορούσε να εφαρμοστεί και στην Ελλάδα. Η απάντηση σ' αυτόν τον προβληματισμό είναι ότι οι βασικές έννοιες και αρχές του management ισχύουν σ' όλες τις χώρες. Τα στοιχεία που χρειάζονται προσαρμογή είναι οι μέθοδοι, οι διαδικασίες και οι τεχνικές εφαρμογής των λειτουργιών του management, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στην ελληνική πραγματικότητα.

ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ηγεσία Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Σε κάθε οργάνωση, η ηγεσία αποτελεί τη σημαντικότερη παράμετρο που προσδιορίζει τη φυσιογνωμία, τη λειτουργία και την εξέλιξή της. Για τις επιχειρήσεις, η ηγεσία αποτελεί παράγοντα κλειδί, αφού προσδιορίζει το βαθμό αξιοποίησης της δυναμικότητας των εργαζομένων και κατά συνέπεια την ανάπτυξή τους, καθώς και τη συνολική αποτελεσματικότητα του οργανισμού. Πρόκειται για τη διαδικασία επηρεασμού των στάσεων και της συμπεριφοράς μιας μικρής ή μεγάλης, τυπικής ή άτυπης ομάδας ανθρώπων από ένα άτομο με τέτοιο τρόπο, ώστε εθελοντικά, πρόθυμα και με την κατάλληλη συνεργασία να προσπαθούν να υλοποιήσουν στόχους που απορρέουν από την αποστολή της ομάδας, με τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Προκειμένου να γίνει πλήρως κατανοητή η έννοια της ηγεσίας, αξίζει να σημειωθεί ότι δεν ταυτίζεται με το Management και ότι ένα διοικητικό στέλεχος δεν είναι εξ ορισμού ηγέτης. Παράλληλα, η έννοια της ηγεσίας δεν είναι ταυτόσημη αυτών της δύναμης, της επιρροής και της εξουσίας. Έτσι, η δύναμη ορίζεται ως η δυνατότητα κάποιου να επιβάλλει τις επιθυμίες του στους άλλους, επηρεάζοντας τη συμπεριφορά τους. Εξουσία, από την άλλη, είναι το νόμιμο δικαίωμα που έχει κανείς να ασκεί τη δύναμη που διαθέτει, ενώ επιρροή είναι η αλλαγή της σκέψης και της συμπεριφοράς ενός ατόμου, που προκύπτει από την επίδραση της δύναμης που ασκείται σε αυτό από άλλο άτομο. Η ηγεσία αποτελεί, λοιπόν, μια λειτουργία, ενώ η δύναμη και η εξουσία αποτελούν μέσα που χρησιμοποιεί ο ηγέτης.

Τα χαρακτηριστικά του ηγέτη είναι:

Υπευθυνότητα και επιθυμία για επιτέλεση και ολοκλήρωση του καθήκοντος, επιμονή στην επιδίωξη των στόχων, ριψοκίνδυνη συμπεριφορά και πρωτοτυπία κατά την επίλυση προβλημάτων, τάση για ανάληψη πρωτοβουλιών σε κοινωνικές καταστάσεις, αυτοπεποίθηση και αίσθηση προσωπικής ταυτότητας, προθυμία να αποδεχτεί ο ηγέτης της συνέπειες των ενεργειών του και των αποφάσεών του, ετοιμότητα στο να καταστέλλει και να μειώνει το διαπροσωπικό στρες, προθυμία στο να υπομένει τη ματαίωση ή απογοήτευση και την καθυστέρηση, ικανότητα να επιδρά στη συμπεριφορά των άλλων και να δομεί συστήματα κοινωνικής αλληλεπίδρασης σε σχέση με τον επιδιωκόμενο στόχο.

Manager-Ηγέτης

Ο τρόπος ενέργειας ενός Manager στη ναυτιλία εξαρτάται από την προσωπικότητα του Manager, αν αυτός δηλαδή είναι συγκεντρωτικός ή αποκεντρωτικός χαρακτήρας στην εργασία του, και από το ποια θέση παίρνει σε σχέση με την εκχώρηση της εξουσίας (delegation) που αυτός έχει. Στη ναυτιλιακή επιχείρηση, η διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι συνεχής και όχι πολύ δημοκρατική και αποτελεί την πλέον κρίσιμη διαδικασία του Management. Πολλοί Managers ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν είναι ενθουσιώδεις να μοιραστούν τη δύναμη που παρέχει η θέση τους, την επιρροή που ασκούν και τη διαδικασία της λήψης

αποφάσεων που πραγματοποιούν, απέναντι σε υφιστάμενους μεταξύ των οποίων αισθάνονται ανώτεροι. Ο κυριότερος λόγος αντίστασης των Managers στη διανομή της δύναμής τους είναι η ενδεχόμενη ήπιθανολογούμενη απώλεια της επιρροής πάνω στους υφισταμένους. Διακρίνονται τέσσερις ηγετικοί τρόποι ενέργειας:

1. Ο ηγέτης ορίζει τους ρόλους και λέει στα άτομα τι, πώς, πότε και πού να πραγματοποιούν τα διάφορα καθήκοντά τους. Έχει δηλαδή, κατευθυντήρια συμπεριφορά.
2. Ο ηγέτης εκδηλώνει κατευθυντήρια συμπεριφορά, αλλά και συμπεριφορά υποστήριξης.
3. Ο ηγέτης και οι υφιστάμενοι παίρνουν αποφάσεις από κοινού και ο κύριος ρόλος του ηγέτη είναι να παρέχει διευκόλυνση και να έχει επικοινωνία.
4. Ο ηγέτης παρέχει λίγη κατεύθυνση ή υποστήριξη.

Επιλογή Προσωπικού

Οι διάφορες μέθοδοι επιλογής προσωπικού αποσκοπούν στη διαπίστωση των χαρακτηριστικών του ατόμου και των χαρακτηριστικών της εργασίας με απώτερο στόχο το ιδανικό ταιρίασμα τους προς όφελος της επιχείρησης και του ατόμου. Αποβλέπει δηλαδή στη βελτίωση της αποδοτικότητας και την εξοικονόμηση χρηματικών πόρων. Η επιτυχής επιλογή δεν αναφέρεται μόνο στην απόδοση του εργαζομένου αλλά και στην παραμονή του στην επιχείρηση.

Βασική επιδίωξη της διαδικασίας επιλογής προσωπικού Γραφείου και Πλοίου στις ναυτιλιακές εταιρείες είναι να εξεταστεί το αν ο υποψήφιος “κάνει για την εταιρεία” ή αν “κάνει για το Πλοίο”, πράγμα που σημαίνει αν ταιριάζει για την εταιρεία ή για το Πλοίο. Η διαδικασία αυτή είναι έμμεση, δεν ανακοινώνεται στον υποψήφιο, καθόσον αυτή εξυπακούεται και είναι φυσική και αναγκαία. Η διαδικασία που φαίνεται είναι ο έλεγχος στα τυπικά προσόντα, στην ηλικία, στην προσωπικότητα και φυσικά στην προϋπηρεσία (αν πρόκειται για πεπειραμένο στέλεχος). Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι ιδιαίτερα προσεκτικές στο να “πάρουν”, δηλαδή να αποσπάσουν στελέχη, η μια από την άλλη. Ειδικά για στελέχη, οι managers λαμβάνουν πληροφορίες κατ’ ευθείαν από την εταιρεία στην οποία ο υποψήφιος εργάζεται. Ναυτικοί που αλλάζουν συχνά εταιρείες και μένουν λίγο διάστημα σε κάθε πλοίο δεν έχουν μεγάλες πιθανότητες πρόσληψης από σοβαρές ναυτιλιακές εταιρείες. Γενικά, το κατάλληλο πρόσωπο για πρόσληψη είναι αυτό που ναι μεν θα πραγματοποιήσει την εργασία του με επιτυχή τρόπο, αλλά του οποίου η προσωπικότητα, οι εργασιακές συνήθειες και οι θέσεις είναι σε ευθεία γραμμή και συμφωνούν με αυτό που επιθυμεί η εταιρεία.

Αυτό γίνεται καμιά φορά φανερό στις ναυτιλιακές εταιρείες με το σύστημα δοκίμων ή εκπαιδευομένων (trainee) στελεχών, ή των temps (πρόσωπα προσωρινής

πρόσληψης ορισμένης διάρκειας), ώστε να δίνεται η ευκαιρία να παρατηρείται η συμπεριφορά κυρίως του ατόμου πριν αυτό προσληφθεί τελικά. Την ίδια λογική έχουν και οι καλοκαιρινές εργασίες ή προσλήψεις προσωρινής αντικατάστασης. Στις ναυτιλιακές εταιρείες παίζει σημαντικό ρόλο αν ένα υποψήφιο άτομο έχει συστάσεις ή είναι γνωστό ή συγγενεύει με ήδη υπάρχον στελέχος της εταιρείας. Εικάζεται ότι το άτομο έχει την ίδια νοοτροπία του υπάρχοντος στελέχους. Άρα το άτομο αυτό θα είναι πιο κατάλληλο έναντι ενός “άγνωστου” ατόμου. Για το λόγο αυτό, για την τελική πρόσληψη ενός ατόμου παίζει ρόλο η γνώμη αυτού ή αυτής, ο οποίος έχει την ευθύνη και την επίβλεψη της προσωρινής εργασίας του ατόμου.

Προσαρμογή στις ανάγκες της επιχείρησης και εκπαίδευση

Η εκπαίδευση προσωπικού είναι μια διαδικασία που αποκτά όλο και περισσότερη σημασία τα τελευταία χρόνια. Ένας βασικός λόγος είναι ότι εντείνεται ο ανταγωνισμός, μεταξύ των επιχειρήσεων και μακροπρόθεσμα επιβιώνουν αυτές που έχουν σωστά καταρτισμένα στελέχη σε θέματα διοίκησης, παραγωγής, πωλήσεων κ.ο.κ.. Ο δεύτερος λόγος, που ίσως είναι και σημαντικότερος είναι η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας που απαιτεί συνεχή αναπροσαρμογή της παραγωγικής διαδικασίας και, φυσικά, συνεχή εκπαίδευση και επανεκπαίδευση του προσωπικού. Μέσα από την εκπαίδευση επιτυγχάνεται η ανάπτυξη δεξιοτήτων των υπαλλήλων και η βελτίωση της απόδοσής τους καθώς και η προσωπική ανάπτυξη των εργαζομένων έτσι ώστε να καλύπτονται εσωτερικά οι ανάγκες της επιχείρησης σε ανθρώπινο δυναμικό. Γενικά, ένα σύστημα εκπαίδευσης, βοηθάει τα στελέχη να αντιμετωπίσουν τους περιορισμούς (τωρινούς και μελλοντικούς) που τα οδηγούν να έχουν μειωμένη, με βάση την αναμενόμενη, αποδοτικότητα.

Μέθοδοι εκπαίδευσης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις όπως και σε πολλές άλλες μπορεί να είναι η εκπαίδευση σε πραγματικές συνθήκες εργασίας (on the job training) όπου κάποιο έμπειρο στέλεχος της εταιρείας αναλαμβάνει να εκπαιδεύσει το καινούργιο στέλεχος να εκτελεί συγκεκριμένα καθήκοντα εργασίας με υψηλή αποδοτικότητα. Ένας άλλος τρόπος είναι η εκπαίδευση με βάση τον προσανατολισμό του οργανισμού (orientation training) με τον οποίο τα καινούργια στελέχη έρχονται σε επαφή με την κουλτούρα του οργανισμού, το όραμα της εταιρείας, τα πρότυπα, τους στρατηγικούς στόχους. Σημαντική επίσης θεωρείται και η μέθοδος εκπαίδευσης μέσω διδασκαλίας (classroom training) η οποία περιλαμβάνει διαλέξεις, προβολή σύντομων ταινιών, χρήση πολυμέσων, παροχή εκπαιδευτικού υλικού παρέχοντας στον εργαζόμενο μια πλήρη πληροφόρηση για την εταιρεία αλλά και για τα καθήκοντά του. Τέλος, η διενέργεια μελετών περιπτώσεων σε ομάδες (case discussion group simulation games) υπό την επίβλεψη καθοδηγητών εκπαίδευσης και διενέργεια ομαδικών ασκήσεων βελτιώνοντας, οι εργαζόμενοι, με αυτό τον τρόπο τις επικοινωνιακές ικανότητες αλλά και τις διαπροσωπικές τους σχέσεις. Η αναγκαιότητα της εκπαίδευσης προέρχεται από το γεγονός ότι αφενός μεν έχει θετική επίδραση πάνω στην παραγωγικότητα της επιχείρησης και το ηθικό των

υπαλλήλων, αφετέρου δε μπορεί να συμβάλλει στους στόχους της επιχείρησης που αποβλέπουν στην μεγαλύτερη ικανοποίηση των πελατών, στη μείωση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς επίσης και στη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των ατόμων.

Αξιολόγηση απόδοσης των εργαζομένων

Στόχος της αξιολόγησης είναι να διερευνηθούν και να επισημανθούν προβληματικές επαγγελματικές σχέσεις πάνω στη βάση του δεν μπορώ ή δεν θέλω. Δηλαδή περιπτώσεις εργαζομένων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές της θέσης στην οποία βρίσκονται ή περιπτώσεις εργαζομένων που δεν είναι παρακινήμενοι να εργάζονται για την εταιρεία έτσι ώστε να προταθούν τρόποι ανάπτυξης ή παρακίνησης των. Η αξιολόγηση δεν μπορεί να είναι μια μοναδική σφαιρική κρίση, αλλά πρέπει να περιέχει χαρακτηρισμούς για επιμέρους διαστάσεις της εργασιακής συμπεριφοράς.

Η αξιολόγηση του εργαζομένου έχει τους εξής σκοπούς και χρήσεις:

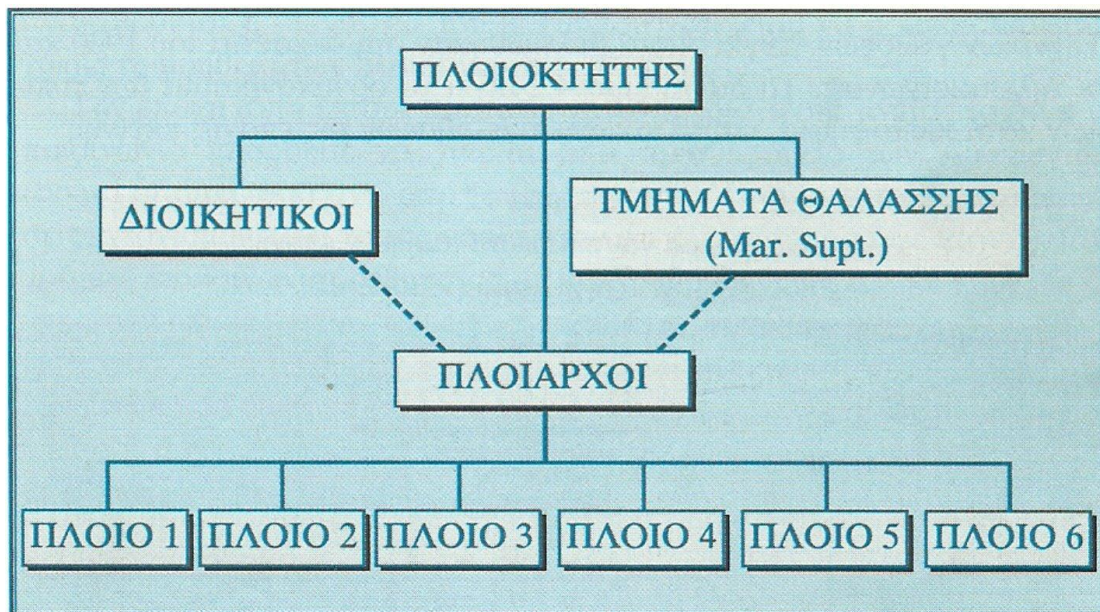
- Υποβοηθάει στη δημιουργία και τη διατήρηση ενός ικανοποιητικού επιπέδου εκτέλεσης από τους εργαζόμενους στην παρούσα δουλειά τους.
- Συντελεί στην επισήμανση των αναγκών και ευκαιριών για ανάπτυξη και εξέλιξη ενός ατόμου.
- Ενθαρρύνει και υποκινεί τους προϊσταμένους να μελετούν την συμπεριφορά των υφισταμένων τους και να παίρνουν τη σωστή στάση απέναντί τους με ενδιαφέρον και βοήθεια προς τον καθένα, κάτι δηλαδή που διευκολύνει τη μεταξύ τους αμοιβαία κατανόηση.
- Υποβοηθάει στη λήψη αποφάσεων για προαγωγές, διακοπές εργασίας του εργαζομένου και απολύσεις, ενέργειες δηλαδή που γίνονται σωστά και λογικά, αν η αξιολόγηση γίνεται συστηματικά επί μια μακρά περίοδο από πολλούς εκτιμητές.
- Αποτελεί για πολλούς οργανισμούς τη βάση για το μέγεθος και τη συχνότητα των αυξήσεων των αμοιβών των εργαζομένων.
- Δίνει έμφαση για ακριβείς προβλέψεις κατά την επιλογή των εργαζομένων, που επιτυγχάνεται με τη σύγκριση της εκτίμησης της εργασίας με τα αποτελέσματα των τεστ, των εκτιμήσεων κατά τις συνεντεύξεις κλπ. Με τις διάφορες μεθόδους αξιολόγησης, επιτυγχάνεται η ακριβής πληροφόρηση του εργαζομένου σχετικά με τις αδυναμίες που παρουσιάζει, η ανάπτυξη αποτελεσματικών προγραμμάτων εκπαίδευσης σε ατομικό επίπεδο και σαφής επαναπροσδιορισμός των στόχων. Από την άλλη μεριά, απαιτείται υψηλό κόστος σε χρηματικές μονάδες καθώς και πολύς χρόνος.

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

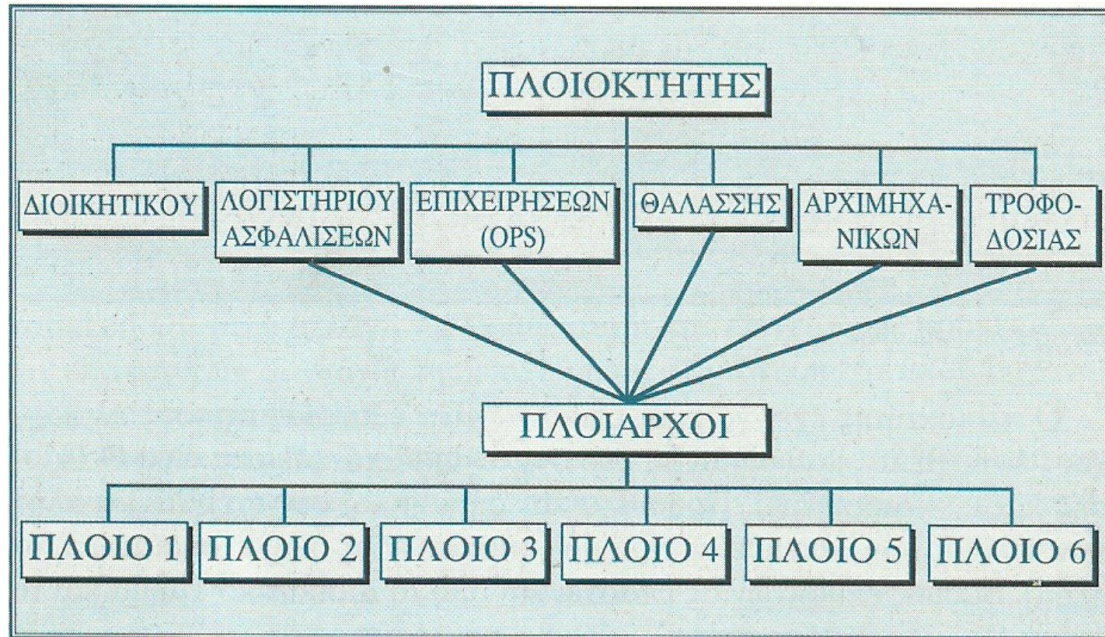
Στη χώρα μας και ιδιαίτερα στον Πειραιά δραστηριοποιούνται διάφορων ειδών εταιρείες, όπως ποντοπόρες αλλά και ακτοπλοϊκές. Οι ακτοπλοϊκές μπορούν να διακριθούν σε εταιρείες πολυμετοχικές, γνωστές σαν λαϊκής βάσης και ολιγομετοχικές. Οι δύο αυτές κατηγορίες εταιρειών είναι ιδιωτικής πρωτοβουλίας αλλά στις λαϊκής βάσεως οι μέτοχοι έχουν κατά πλειοψηφία το στοιχείο της εντοπιότητας. Υπάρχουν ακόμα εταιρείες που διαθέτουν επιβατηγά πλοία κυκλικών περιηγήσεων (κρουαζιέρες). Αντίθετα μια μεγάλη ποντοπόρος ναυτιλιακή εταιρεία, μπορεί να διαχειρίζεται πλοία ενός μόνο τύπου ή και πλοία διαφόρων τύπων πχ. φορτηγών μεταφοράς χύδην φορτίων (Bulkcarriers), φορτηγών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containerships), πλοίων μεταφοράς πετρελαιοειδών (Tankerships) κα..Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία προσαρμόζει το οργανόγραμμά την ανάλογα με τον τύπο των πλοίων που διαχειρίζεται. Στις εταιρείες που διαχειρίζονται επιβατηγά πλοία ακτοπλοϊάς ή κρουαζιέρας, το οργανόγραμμά τους καταρτίζεται έτσι ώστε να περιλαμβάνει τμήματα ξενοδοχειακής εκμετάλλευσης, εκμετάλλευσης εστιατορίων των πλοίων, bars, καζίνων, ηλεκτρονικών μηχανημάτων, καταστημάτων αφορολογήτων ειδών (dutyfrees) κα..

Το οργανόγραμμα, λοιπόν, μιας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από την μορφή και τους στόχους αυτής της επιχείρησης. Επηρεάζεται δε από την τεχνολογία καθώς και από τις αρχές του management. Καθοριστικό ρόλο παίζει επίσης, το μέγεθος της επιχείρησης. Παρακάτω παραθέτω ενδεικτικά διαγράμματα οργανογραμμάτων διαφόρων εποχών όπως τα παραθέτει στο βιβλίο του «Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» ο καθηγητής Αλέξανδρος Γουλιέλμος.

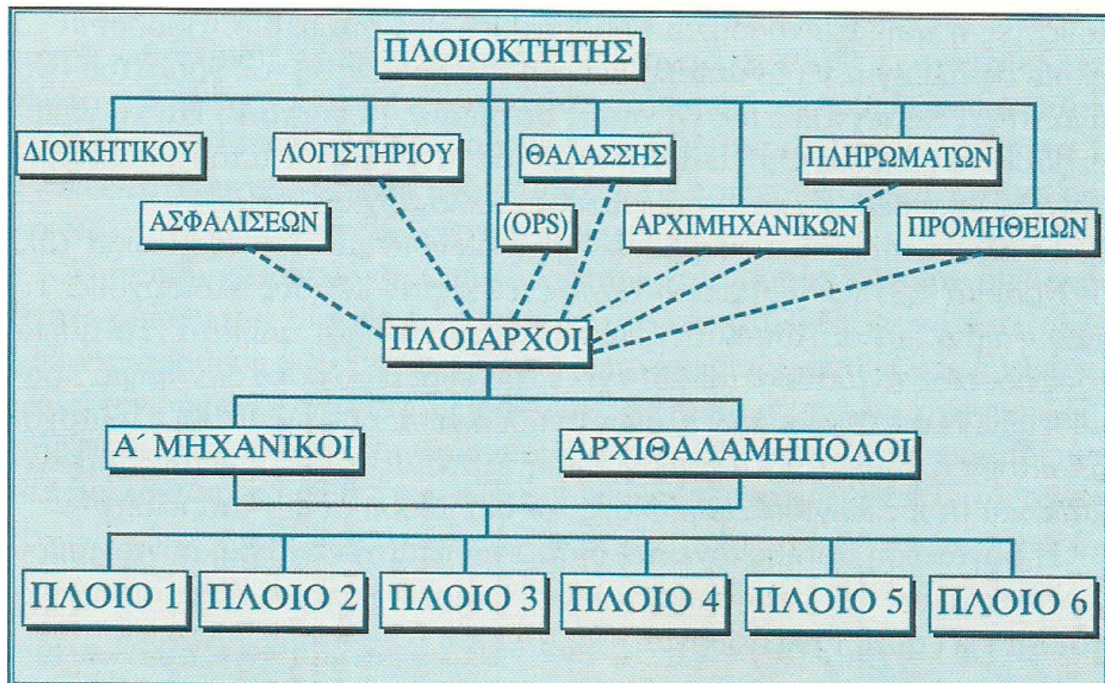
Οργανόγραμμα Ιστιοφόρου Ναυτιλίας, αρχές 20^{ου} αιώνα.



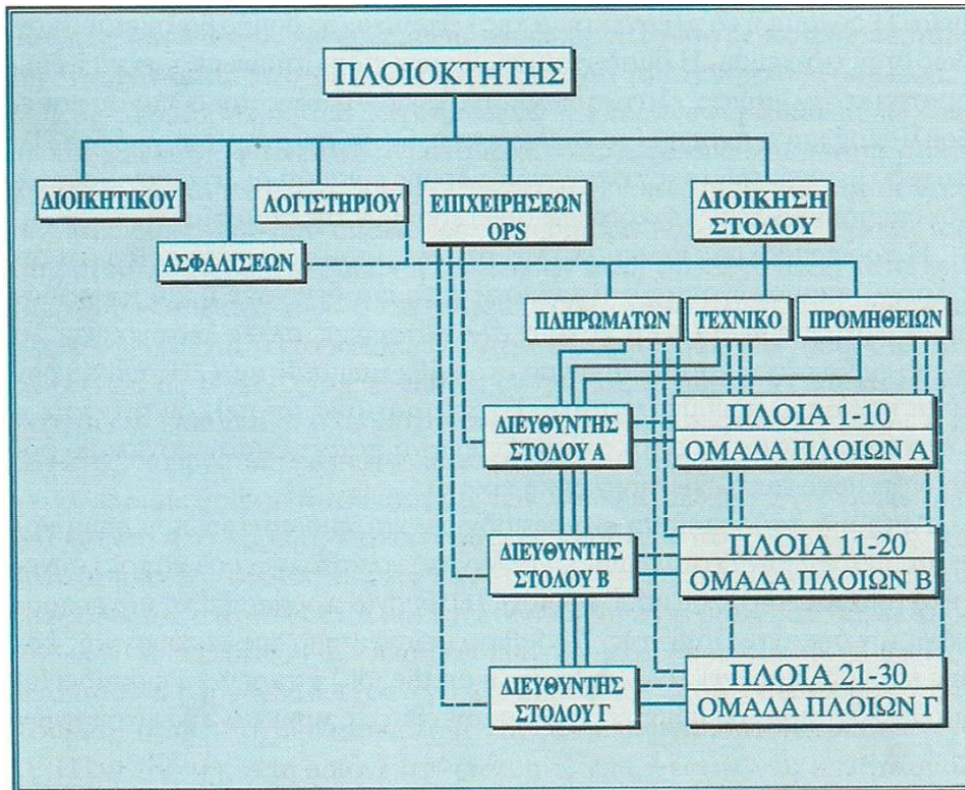
Οργανόγραμμα Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων της εποχής Ατμού (1930-1940).



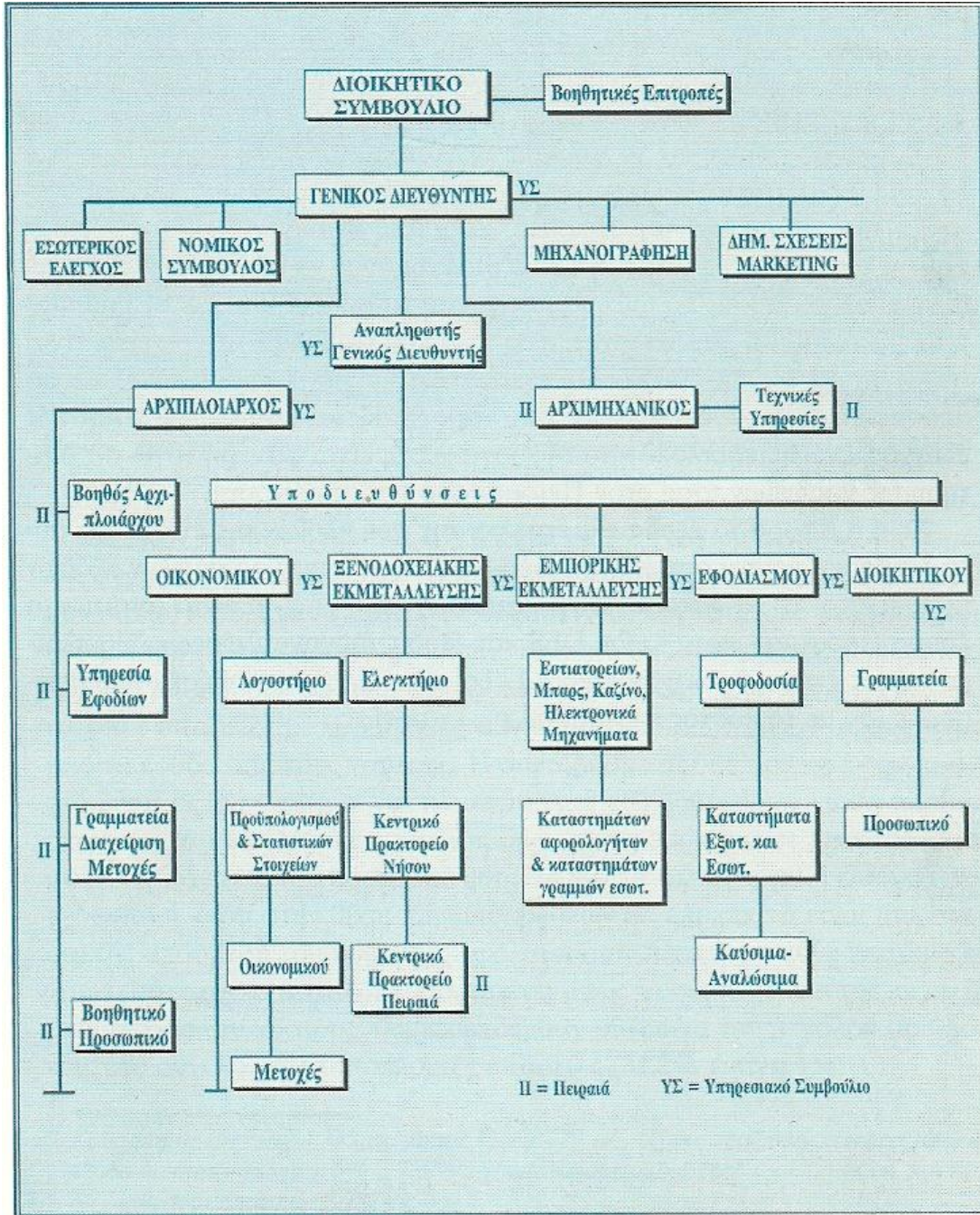
Οργανόγραμμα Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων περιόδου 1960 – 1970.



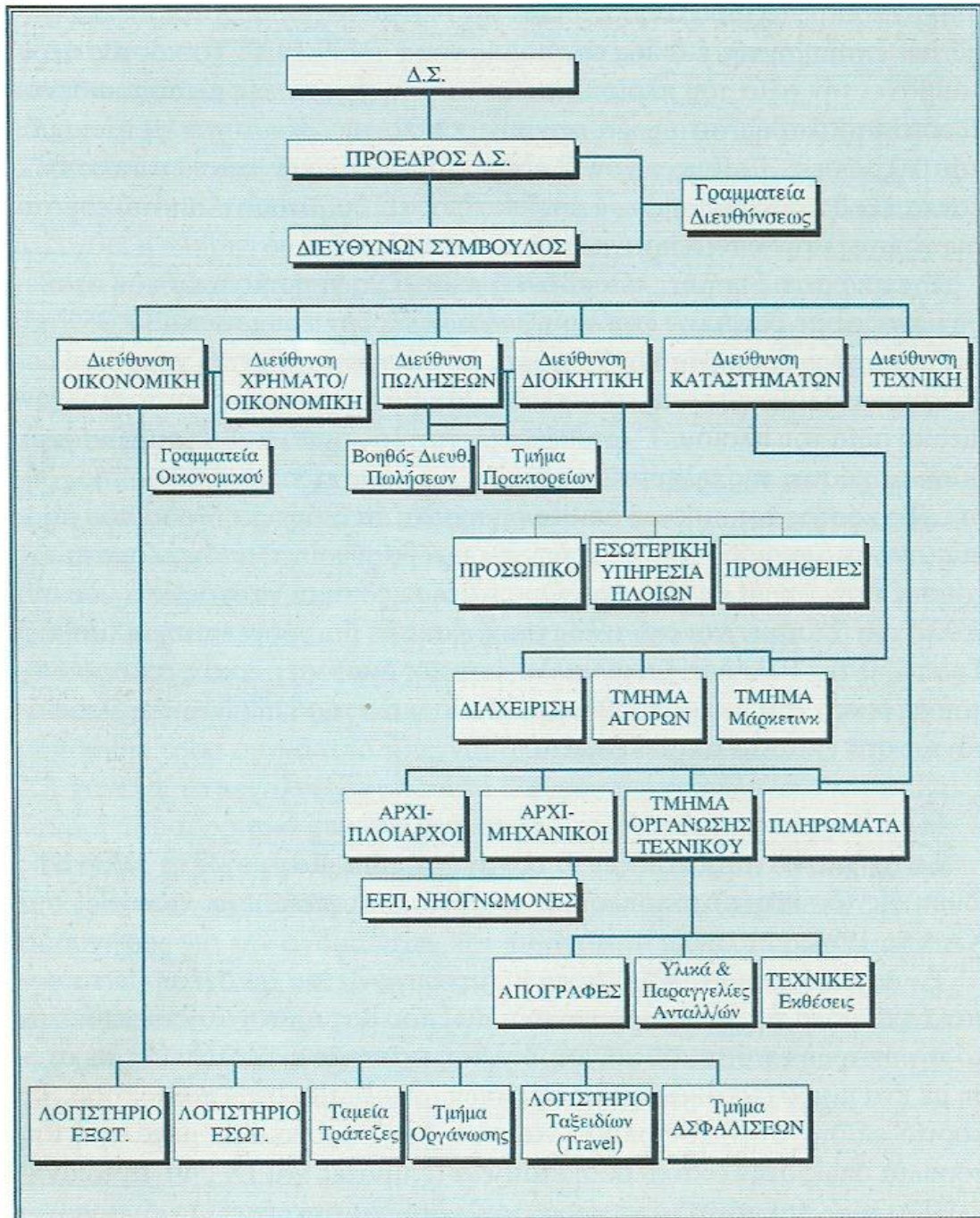
Οργανόγραμμα τύπου πλέγματος Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων περιόδου 1970 – 1980.



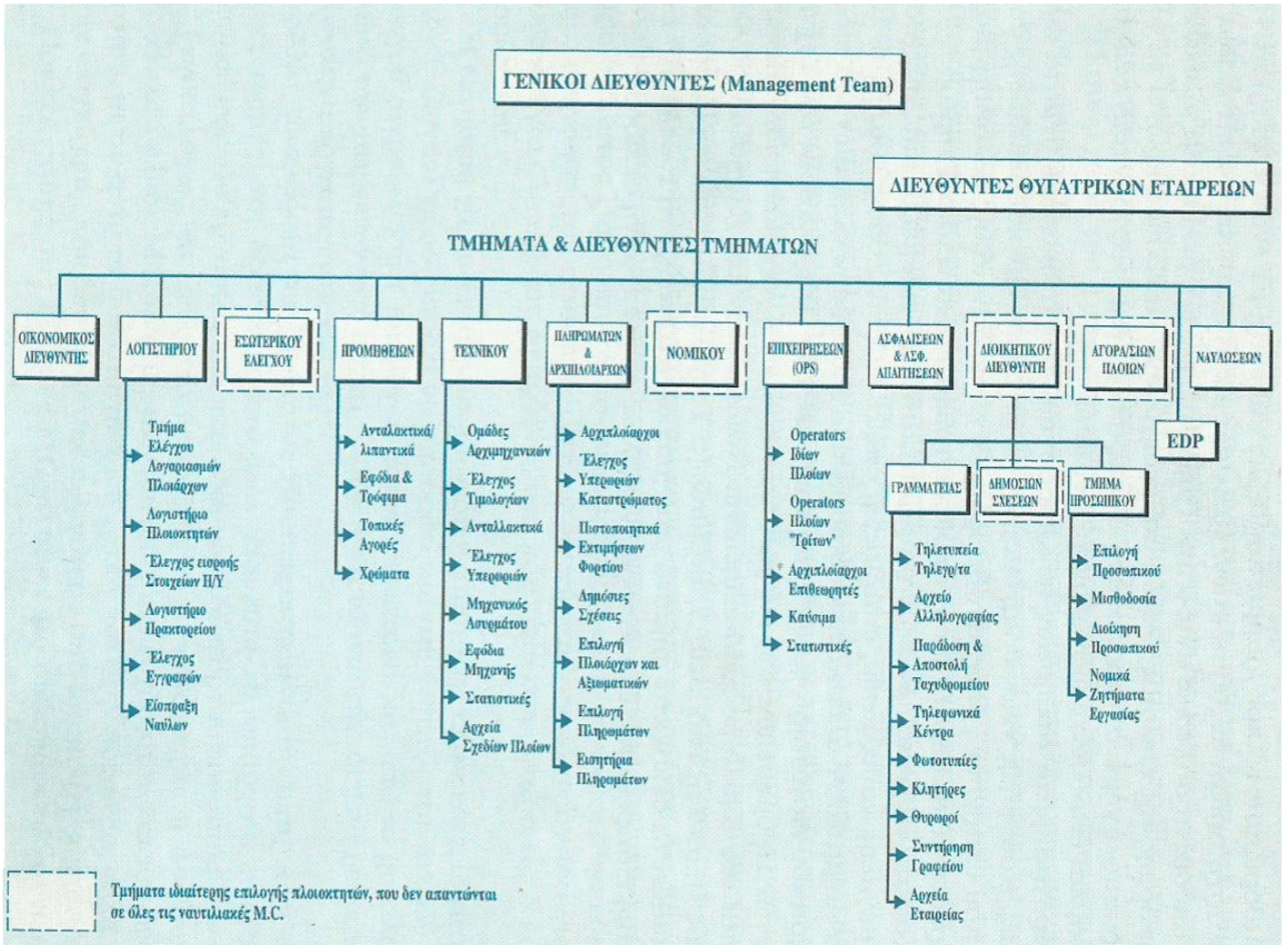
Οργανόγραμμα μεγάλης Ακτοπλοϊκής Εταιρείας λαϊκής βάσης.



Οργανόγραμμα μεγάλης ακτοπλοϊκής ιδιωτικής εταιρείας.



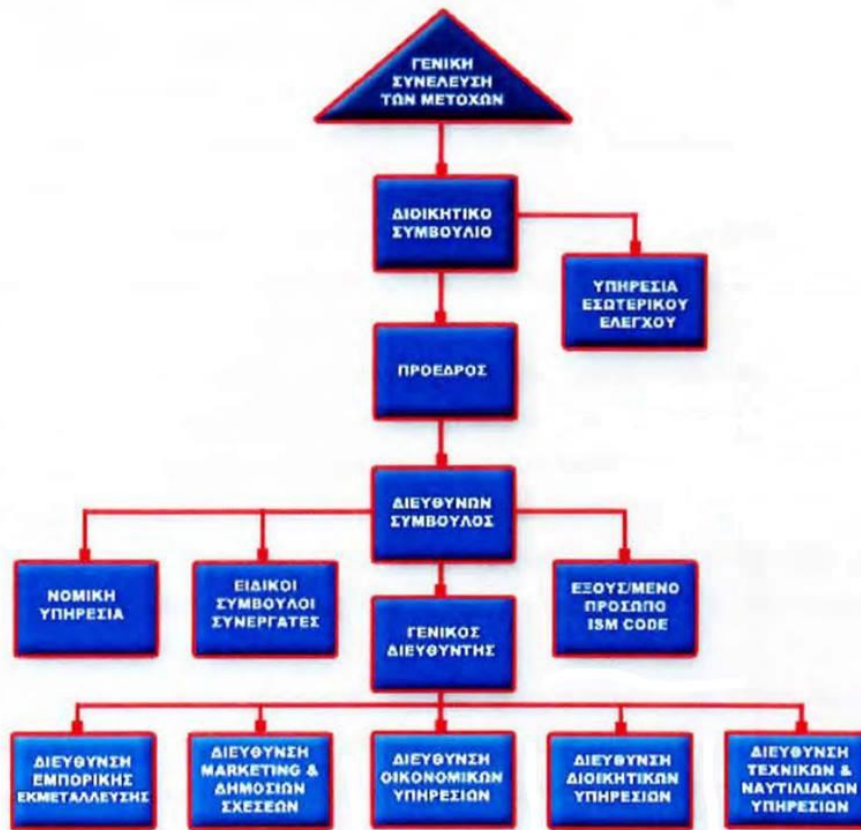
Οργανόγραμμα μιας διαχειρίστριας MC (Managing Company).



Στις μέρες μας όμως, στα μισά της δεύτερης δεκαετίας τους 21^{ου} αιώνα, δύο παράγοντες επηρεάζουν σημαντικά τη δομή, την οργάνωση και τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών. Ο πρώτος παράγοντας είναι η αλματώδης ανάπτυξη της τεχνολογίας, η ευρεία χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών, ο τρομακτικός όγκος των πληροφοριών και η μεγάλη ταχύτητα μετάδοσης της πληροφορίας. Όπως είναι φυσικό επηρέασαν όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες επειδή δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο πρωτίστως ενδιαφέρονται για τη σωστή πληροφόρηση και την ταχεία επικοινωνία με τα πλοία.

Δεύτερον, η, από τον 1998 καταρχάς και εν συνεχεία από το 2002, υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM CODE) δημιούργησε υποχρεωτικά ιδιαίτερο τμήμα ISM CODE σε κάθε εταιρεία και επηρέασε όπως είναι φυσικό όλα τα άλλα τμήματα της εταιρείας (σχετικά με τον ISM CODE θα ασχοληθώ περισσότερο διεξοδικά παρακάτω).

Για τους λόγους αυτούς ένα τυπικό οργανόγραμμα μιας ναυτιλιακής εταιρείας μπορεί να είναι όπως το παρακάτω.



Ενδεικτικό Οργανόγραμμα Ναυτιλιακής Εταιρείας

ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Γενική Διεύθυνση (General Management)

Το κέντρο επιχειρήσεων και στρατηγικών αποφάσεων της ναυτιλιακής Εταιρείας. Δίνει κατευθύνσεις, συντονίζει και συνεργάζεται με όλα τα τμήματα της επιχείρησης. Καθορίζει τις σχέσεις της Εταιρείας με τον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο (κράτος σημαίας, τράπεζες, ασφαλιστικούς οργανισμούς κλπ.). Έχει επικεφαλής ένα έμπειρο στέλεχος, πού μπορεί να είναι και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, πλαισιωμένο από επιτελείο με σφαιρική αντίληψη του ναυτιλιακού χώρου .

Λογιστήριο

Το λογιστήριο αποτελεί ένα από τα κυριότερα (αν όχι το κυριότερο τμήμα) μιας επιχείρησης, καθώς εκεί ελέγχονται τα έσοδα και τα έξοδα της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων πληρωμών μισθών, εξόφληση τιμολογίων και εισπράξεις. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες μάλιστα έχουν και διαφορετικό λογαριασμό για κάθεπληρωμή.Ειδικότερά:

Master General Accounts (M.G.A.)

Πρόκειται για τους λογαριασμούς των πλοιάρχων των πλοίων και έχουν σχέση με την πληρωμή των πληρωμάτων.

InvoiceReporting

Αφορά στην πληρωμή και την καταχώρηση των τιμολογίων, τα οποία εκδίδονται προς πληρωμή των εξόδων των πλοίων.

Insurance

Πρόκειται για το λογαριασμό που αφορά στην ασφάλεια του πλοίου.

Χρήματα, δηλαδή, τα οποία προορίζονται αποκλειστικά για την πληρωμή των ασφαλιστικών εταιρειών.

Disbursements Agency

Οι πράκτορες των πλοίων είναι επιφορτισμένοι να διεκπεραιώνουν πληθώρα υποθέσεων για λογαριασμό των πλοίων. Αυτός λοιπόν είναι ο λογαριασμός από τον οποίο λαμβάνουν την αμοιβή τους.

Τμήμα Επιχειρήσεων (Operations Department)

Ασχολείται με την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων της Εταιρείας σύμφωνα με τις συμβατικές τους υποχρεώσεις απέναντι στους Ναυλωτές. Η παρακολούθηση των πλοίων γίνεται με επικεφαλής ένα έμπειρο στέλεχος, κατά κανόνα Α' πλοίαρχο Ε.Ν.

Το συγκεκριμένο τμήμα παλιότερα στελεχωνόταν κατά βάση από πλοιάρχους, ενώ τώρα λόγω των αυξημένων απαιτήσεων γίνονται αθρόες προσλήψεις οικονομολόγων και νομικών. Έχει αυξημένη βαρύτητα η λειτουργία του Τμήματος Επιχειρήσεων, καθώς αυτό είναι που ελέγχει την λειτουργία των πλοίων, την άφιξη τους στους λιμένες με την αντίστοιχη παρουσία των πρακτόρων τους. Επίσης, σε συνεννόηση με το Λογιστήριο προβαίνει στην πληρωμή όλων των εξόδων των πλοίων και είναι υπεύθυνο να διαχειριστεί οποιαδήποτε κρίση ή πρόβλημα

παρουσιαστεί είτε με το φορτίο, είτε με τους επιβάτες είτε με το πλήρωμα. Τέλος, από εκεί ελέγχονται και τηρούνται τα υπογραφέντα ναυλοσύμφωνα.

Το Operation Department είναι η καρδιά της Ναυτιλιακής Επιχείρησης. Στο τμήμα αυτό, τα στελέχη ασχολούνται αποκλειστικά με τα ταξίδια των πλοίων. Το Operation Department αναλαμβάνει το πλοίο, αμέσως μετά τη ναύλωσή του, από το Chartering Department και το παρακολουθεί παρέχοντας υποστήριξη και συμβουλές στο πλήρωμά του, μέχρις ότου ολοκληρώσει τις υποχρεώσεις του, από τη ναύλωση.

Τμήμα Πληρωμάτων (Crew Management)

Έχει τη σημαντική ευθύνη της επιλογής αξιωματικών και πληρωμάτων για την επάνδρωση των πλοίων. Έχει επικεφαλής σχεδόν πάντα ένα πλοίαρχο Ε.Ν. κατά κανόνα παλιό στέλεχος της εταιρείας, με εμπειρία στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού, τον Αρχικαπετάνιο της Εταιρείας, όπως κοινώς αποκαλείται. Πρόκειται για το τμήμα εκείνο που ελέγχει τον ειδικό λογαριασμό Master General Accounts, που αναφέρθηκε ανωτέρω, και προορίζεται για την στελέχωση των πλοίων με το κατάλληλο πλήρωμα, είτε είναι νέο είτε προς αντικατάσταση.

Τεχνικό Τμήμα (Technical Department)

Το Τεχνικό Τμήμα έχει ως πεδίο δράσης την συντήρηση των πλοίων της εταιρείας, των μηχανημάτων και τον προγραμματισμό των επισκευών και επιδιορθώσεων που πρέπει να γίνουν. Γενικώς, αναλαμβάνει οτιδήποτε σχετίζεται με την τεχνική συντήρηση του πλοίου. Έχει την ευθύνη της παρακολούθησης της καλής λειτουργίας και της συντήρησης των πλοίων ώστε αυτά να είναι πάντα σε πλήρη επιχειρησιακήτοιμότητα. Πρωτοστατεί στις ναυπηγήσεις, τους δεξαμενισμούς και τις επισκευές των πλοίων της Εταιρείας. Έχει επικεφαλής συνήθως ένα πολύ έμπειρο Ναυπηγό ή Α' Μηχανικό Ε.Ν., τον Αρχιμηχανικό και στελεχώνεται από ναυπηγούς, τεχνικούς και μηχανικούς Ε.Ν. διαφόρων ειδικοτήτων. Είναι το τμήμα όπου η μηχανοργάνωση απαιτείται καθώς μπλέκονται πολλοί τεχνικοί όροι - άγνωστοι για τους περισσότερους που δεν έχουν ασχοληθεί - σημαντικοί για την λειτουργία του πλοίου και των μηχανών, καθώς επίσης πρόκειται και για το τμήμα εκείνο όπου απαιτεί υψηλότατα κονδύλια.

Τμήμα Ναυλώσεων (Chartering and brokering department)

Ασχολείται με την αναζήτηση ναύλων για τα πλοία από τη διεθνή ναυλαγορά. Στελεχώνεται από στελέχη εξειδικευμένα σε θέματα ναυλώσεων που περιλαμβάνουν και πλοιάρχους Ε.Ν.. Υπάρχουν όμως και μεγάλα ναυτικά γραφεία, που ασχολούνται αποκλειστικά με τις ναυλώσεις πλοίων διαφόρων εταιρειών, τα αποκαλούμενα ναυλομεσιτικά γραφεία. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες συνεργάζονται με αυτά. Το πεδίο εργασιών του ανήκει η εμπορική προώθηση των πλοίων και η σύναψη κερδοφόρων ναυλοσυμφώνων που θα αφορούν στην εκμετάλλευση του στόλου της εταιρείας. Δεν είναι λίγες οι εταιρείες που θεωρούν πιο επικερδές να αναθέτουν τις ναυλώσεις σε άλλες εταιρείες, το οποίο αντικείμενο απασχόλησής τους είναι αποκλειστικά αυτό. Βέβαια, πάντως αυτό έχει να κάνει με την στελέχωση της εκάστοτε εταιρείας και τις δυνατότητές της να διαχειριστεί η ίδια το στόλο της.

Δηλαδή σε μία μεγάλη εταιρεία με ομοιογενή στόλο απαιτείται να υπάρχει και το αντίστοιχο τμήμα ναυλώσεων εντός των τειχών της ναυτιλιακής.

Τμήμα ασφαλίσεων (Insurance and claims department)

Ασχολείται με την ασφαλιστική κάλυψη κάθε πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό καθώς και με τη διεκπεραίωση όλων των υποθέσεων που έχουν σχέση με την ασφάλιση (δικεκδικήσεις από και προς τρίτα μέρη). Στελεχώνεται από νομικούς εξειδικευμένους σε θέματα ναυτικού δικαίου και ναυτασφαλίσεων καθώς και από πλοιάρχους Ε.Ν..

Τμήμα Ποιότητας και Ασφαλείας (Quality and Safety Department)

Το τμήμα αυτό καθιερώθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του '90, προκειμένου να τηρούνται οι κανόνες ποιότητας και οι διαδικασίες που ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισεως (ISM Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Στελεχώνεται κυρίως από άτομα με γνώσεις από όλες τις δραστηριότητες της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων και έμπειρων πλοιάρχων και μηχανικών Ε.Ν. Πρόκειται για ένα σχετικά νέο- για τα ελληνικά δεδομένα - τμήμα το οποίο σε συνεργασία με άλλα τμήματα προσπαθεί να θέσει σε εφαρμογή τις κοινοτικές οδηγίες διασφάλισης ποιότητας και ασφαλείας, ελέγχοντας ποιοτικά όλες τις διαδικασίες που διενεργούνται στη ναυτιλιακή εταιρεία αλλά και στα ίδια τα πλοία.

Τμήμα προμηθειών (Purchasing Department)

Έχει την ευθύνη του εφοδιασμού των πλοίων με τρόφιμα και κάθε είδους αναλώσιμα υλικά καθώς και ανταλλακτικά. Στελεχώνεται συνήθως από πλοίαρχο ή μηχανικό Ε.Ν. καθώς και από στελέχη έμπειρα στο χώρο των προμηθειών ναυτικών και άλλων υλικών.

Το εν λόγω τμήμα μπορεί να είναι είτε αυτόνομο είτε το πεδίο εργασιών του να έχει αναλάβει το Τεχνικό Τμήμα. Στόχος του είναι ο έλεγχος, η αγορά και η προώθηση πλοίων, μηχανημάτων, ανταλλακτικών και εργαλείων.

Νομικό Τμήμα (Legal Department)

Συναντάται κυρίως στις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στελεχώνεται από δικηγόρους εξειδικευμένους σε θέματα ναυτικού δικαίου.

Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο Διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός(ΙΜΟ) αναγνώρισε την ανάγκη ύπαρξης ενός διεθνούς προτύπου ασφαλείας, ιδιαίτερα μετά από σοβαρά θαλάσσια ατυχήματα που κόστισαν ανθρώπινες ζωές και προκάλεσαν ανυπολόγιστες καταστροφές στο θαλάσσιο οικοσύστημα. Τέτοια θαλάσσια ατυχήματα ήταν:

- ✦ AmocoCadiz, το οποίο στις 16 Μαρτίου του 1978 βυθίστηκε 3,1 ναυτικά μίλια ανοιχτά της Βρετάνης (Γαλλία), από την βύθιση του οποίου διέρρευσε στη θάλασσα 219.797 τόνοι CrudeOil.
- ✦ ExxonValdez, το Super-Tanker, το οποίο στις 24 Μαρτίου 1989, προσάραξε στις ακτές της Αλάσκας με φορτίου 210.000 m³, από το οποίο το περισσότερο διέρρευσε στη θάλασσα προξενώντας τεράστια οικολογική καταστροφή στην περιοχή.
- ✦ Prestige, το οποίο ήταν Ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο και μετέφερε 77.000 m³ βαρύ Ρωσικό μαζούτ, στις 13 Νοεμβρίου 2002 έξω από τις ακτές της Ισπανίας μέσα σε σφοδρή θαλασσοταραχή έπαθε ρήγμα και αντί να οδηγηθεί σε ασφαλές μέρος όπως ζήτησε ο Έλληνας Πλοίαρχος, υποχρεώθηκε από τις Ισπανικές αρχές να ανοιχτεί στον Ωκεανό όπου τελικά κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε δημιουργώντας και αυτό με την σειρά του ανυπολόγιστες καταστροφές στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το πλοίο αυτό ήταν μονού τοιχώματος και έκτοτε ο ΙΜΟ υποχρέωσε όλα τα δεξαμενόπλοια να κατασκευάζονται με διπλά τοιχώματα.
- ✦ E/G DoñaPaz, το οποίο στις 20 Δεκεμβρίου του 1987 βυθίστηκε μετά από σύγκρουση ανοιχτά των Φιλιππίνων, παρασύροντας στο θάνατο 4386 ανθρώπους.
- ✦ E/G Estonia, επιβατηγό οχηματαγωγό το οποίο στις 28 Σεπτεμβρίου του 1994, κατά την αναχώρηση του από το Ταλίν της Εσθονίας για Στοκχόλμη και μέσα σε σφοδρή θαλασσοταραχή, βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων λόγω μη ασφάλισης του προωραίου καταπέλτη. Τα θύματα του ατυχήματος ήταν 803 άτομα.
- ✦ Bukoba, το οποίο βυθίστηκε στις 24 Μαΐου 1996, μέσα στη λίμνη Βικτόρια με 1000 περίπου θύματα.

Παράλληλα μια σειρά από αλλαγές που επήλθαν στην ναυτιλία τα τελευταία χρόνια όπως η εξαφάνιση παραδοσιακών πλοιοκτητών και η αντικατάστασή τους από πολυμετοχικές εταιρείες ή εταιρείες συμμετοχών, η έλλειψη ποιοτικού εργατικού δυναμικού και το ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται η ναυτιλία, δημιούργησαν την ανάγκη εφαρμογής μιας πολιτικής πρόληψης από ατυχήματα και προστασίας της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Στο παρελθόν, η ασφάλεια των πλοίων μειώθηκε κυρίως λόγω της προσπάθειας μείωσης του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων, επανδρώνοντάς τα με ανειδίκευτα πληρώματα, η οποία σε συνδυασμό με ελλιπή συντήρηση των πλοίων από κάποιες εταιρίες έφεραν σε δεύτερη μοίρα τα θέματα της ασφάλειας.

Υπήρξε λοιπόν, η ανάγκη εφαρμογής μιας κοινής πολιτικής η οποία να θέτει τα ελάχιστα κριτήρια σχετικά με θέματα ασφαλείας και η οποία θα εφαρμοζόταν από το σύνολο της ναυτιλίας ανεξαρτήτως εθνικότητας και για όλες τις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις. Με γνώμονα τα παραπάνω δημιουργήθηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), τον οποίον υιοθέτησαν οι κυβερνήσεις των κρατών και όλη η ναυτιλιακή κοινότητα, με σκοπό να επιτευχθούν υψηλά κριτήρια(standards) ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος.

Με τον κώδικα ISM προσεγγίζεται η ασφάλεια από πλευράς της διοίκησης της εταιρείας που μέσω των διαδικασιών οι οποίες ακολουθούνται από το γραφείο αλλά και το πλοίο να υπάρξουν θετικά αποτελέσματα όσο αναφορά τη μείωση των ατυχημάτων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Έτσι λοιπόν ο στόχος του Κώδικα είναι να διασφαλίσει την ασφάλεια στην θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος μέσα από διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισης τόσο από πλευράς της ναυτιλιακής εταιρείας όσο και από την αποτελεσματική διαχείριση καταστάσεων από πλευράς του πλοίου.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων ο κώδικας ISM, προβλέπει την ύπαρξη ενός εγχειριδίου ασφαλούς διαχείρισης για κάθε εταιρεία, μέσα στο οποίο περιλαμβάνονται οι διαδικασίες και οι πρακτικές που πρέπει να ακολουθούνται για να υπάρξει ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας μέσα στο πλοίο. Ακόμη προβλέπονται κριτήρια για αναγνώριση μη ασφαλών περιπτώσεων έτσι ώστε αυτά να αποτραπούν και να μην θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM

Ο Κώδικας ISM σχεδιάστηκε έτσι ώστε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία να τον υιοθετήσει και να τον προσαρμόσει στις ανάγκες της, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στο μέγεθος και στον τύπο των πλοίων που διαθέτει η κάθε εταιρεία. Ο κώδικας αυτός αναφέρεται τόσο στη διοίκηση της επιχείρησης όσο και στις πρακτικές ασφάλειας που ακολουθούνται στο πλοίο:

- + Ο κώδικας ISM απαιτεί από κάθε εταιρεία να δημιουργήσει και να εφαρμόσει ένα εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης. Στο εγχειρίδιο αυτόθα πρέπει να περιγράφονται οι διαδικασίες που ακολουθούνται από τα πλοία και την εταιρεία σχετικά με την διαχείριση ζητημάτωνασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος μέσα από καθημερινές πρακτικές και σχετικά με έκτακτα περιστατικά.
- + Καθορίζονται εσωτερικές επιθεωρήσεις από την ίδια την εταιρεία (internalaudits) για να διαπιστωθεί εάν ακολουθούνται οι ασφαλείς πρακτικές και αν αυτές είναι αποτελεσματικές.
- + Καθορίζεται ένα ενδεδειγμένο πρόσωπο (D.P.A.) το οποίο θα έχει άμεση επαφή, όταν απαιτείται, με την ανώτερη διοίκηση την εταιρείας και το οποίο θα αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ πλοίου και εταιρείας σχετικά με ζητήματα ασφάλειας που απαιτούν την στήριξη της εταιρείας αλλά και ζητήματα εκτάκτων περιστατικών.
- + Καθορίζεται ένα σύστημα αναγνώρισης κινδύνων καθώς επίσης και τι προληπτικά ή διορθωτικά μέτρα θα λαμβάνονται σχετικά με τους κινδύνους αυτούς και θα υπάρχει και δυνατότητα αναθεώρησης (managementreview) όταν απαιτείται σχετικά με ζητήματα στα οποία παρατηρείται αδυναμία συμμόρφωσης ή αναποτελεσματικότητα σε κάποια άλλα σημεία του εγχειριδίου ασφαλούς διαχείρισης.
- + Καθορίζεται ένα σύστημα προγραμματισμού συντήρησης του πλοίου και του εξοπλισμούς του, που θα περιλαμβάνει όλους τους τομείς, τα μέτρα που λαμβάνονται και τις ενέργειες που πραγματοποιούνται σχετικά.
- + Τέλος, η αποτελεσματικότητα σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης της κάθε εταιρείας, ελέγχεται από το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο, δηλαδή την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (Ε.Ε.Π.) ή συνήθως μέσω εξουσιοδοτημένου νηογνώμονα το δε πλοίο και η εταιρεία πιστοποιούνται σχετικά μετά από επιθεώρηση και έκδοση του πιστοποιητικού SafetyManagementCertificate (S.M.C.) και DocumentofCompliance (DoC).

Το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (Ε.Α.Δ.) συντάσσεται με σκοπό να περιγράψει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.) που αναπτύσσει, εφαρμόζει και διατηρεί η εταιρεία σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM CODE.

Συγκεκριμένα, το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (Ε.Α.Δ.) περιγράφει:

- 1) Την πολιτική της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος.
- 2) Τις διαδικασίες και τις οδηγίες που έχει αναπτύξει η εταιρεία σύμφωνα με την Διεθνή και Εσωτερική νομοθεσία, για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος.
- 3) Τις καθορισμένες αρμοδιότητες του προσωπικού της εταιρείας και του πλοίου και τις γραμμές επικοινωνίας μεταξύ τους.
- 4) Τις διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων και μη συμμορφώσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.
- 5) Τις διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και
- 6) Τις διαδικασίες Εσωτερικού Ελέγχου και αναθεώρησης του Σ.Α.Δ..

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Ένα εγχειρίδιο συστήματος ασφαλούς διαχείρισης περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	Σύστημα ασφαλούς διαχείρισης.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	Πολιτική για την προστασία της υγείας, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	Ευθύνες και αρμοδιότητες εταιρείας.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	Εξουσιοδοτημένο πρόσωπο.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	Ευθύνες και αρμοδιότητες πλοιάρχου.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	Μέσα και προσωπικό.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	Ανάπτυξη σχεδίων για τις λειτουργίες του πλοίου.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8	Προετοιμασία για την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9	Αναφορά και ανάλυση μη συμμορφώσεων, ατυχημάτων και επικίνδυνων καταστάσεων.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10	Συντήρηση πλοίου και εξοπλισμού.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11	Τεκμηρίωση.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12	Έλεγχος, αξιολόγηση και εξέταση της εταιρείας.

ΟΡΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ Ε.Α.Δ.

Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (Δ.Κ.Α.Δ. – ISMCode): Είναι ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος όπως υιοθετήθηκε απ’ την συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Αρχή (Authority): Είναι η Κυβέρνηση της χώρας, της οποίας την σημαία, δικαιούται να φέρει το πλοίο.

Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ. – S.M.S.): Είναι το σύστημα που έχει αναπτύξει και τεκμηριώσει η εταιρεία με σκοπό να βοηθήσει το προσωπικό της ώστε να εφαρμόσει αποτελεσματικά την πολιτική της.

Έλεγχος ασφαλούς διαχείρισης (Inspection): Είναι η συστηματική και ανεξάρτητη εξέταση που γίνεται για να προσδιοριστεί αν η ενέργειες του Σ.Α.Δ. και τα σχετικά αποτελέσματα τους συμμορφώνονται με τις προδιαγεγραμμένες απαιτήσεις του και αν οι απαιτήσεις αυτές εφαρμόζονται αποτελεσματικά και είναι κατάλληλες για την επίτευξη των στόχων του.

Ελεγκτής (Auditor): Είναι ένα ανεξάρτητο άτομο ειδικευμένο στην επιβεβαίωση της συμμόρφωσης του Σ.Α.Δ. με τις απαιτήσεις του ISMCODE.

Εσωτερικός Ελεγκτής (Internal Auditor): Είναι άτομο ειδικευμένο στην επιβεβαίωση της συμμόρφωσης του Σ.Α.Δ. με τις απαιτήσεις του ISMCODE.

Παρατήρηση (Remark): Είναι η διαπίστωση ενός γεγονότος που γίνεται κατά την διάρκεια ενός ελέγχου στα πλαίσια εφαρμογής του Σ.Α.Δ. και τεκμηριώνεται με αντικειμενικά στοιχεία.

Αντικειμενικά Στοιχεία (Objectively Details): Είναι οι ποσοτικές ή ποιοτικές πληροφορίες ή τα αρχεία ή οι διατάξεις που σχετίζονται με θέματα ασφάλειας, ή τέλος, η ύπαρξη και η εφαρμογή μιας απαίτησης του Σ.Α.Δ., που βασίζονται σε παρατήρηση, μέτρηση ή δοκιμή και μπορούν να επιβεβαιωθούν.

Μη συμμόρφωση (Non – Conformity): Είναι η παρατηρούμενη κατάσταση, κατά την οποία αντικειμενικά στοιχεία επιβεβαιώνουν την μη εκπλήρωση μιας καθοριζομένης απαίτησης.

Σημαντική μη συμμόρφωση (MajorNon – Conformity): Είναι μια συγκεκριμένη απόκλιση που αποτελεί σοβαρή απειλή για το προσωπικό ή την ασφάλεια του πλοίου ή σοβαρό κίνδυνο για το περιβάλλον και απαιτεί άμεση διορθωτική ενέργεια. Επιπροσθέτως, μια σημαντική μη συμμόρφωση, μπορεί να περιλαμβάνει έλλειψη αποτελεσματικής και συστηματικής εφαρμογής των απαιτήσεων του ISMCode.

Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (E.Π.–D.P.A.): Είναι το πρόσωπο που έχει οριστεί με απόφαση του γενικού διευθυντή της εταιρείας και αποτελεί τον σύνδεσμο μεταξύ της εταιρείας και του προσωπικού του πλοίου. Το πρόσωπο αυτό έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο κλιμάκιο της διοίκησης της εταιρείας. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του Ε.Π. ως προς την σχεδίαση, εφαρμογή και παρακολούθηση του Σ.Α.Δ. αναφέρονται στο σχετικό κεφάλαιο του Ε.Α.Δ..

Έγγραφο Συμμόρφωσης (LetterofCompliance): Είναι πιστοποιητικό που εκδίδεται για την εταιρεία από την Αρχή, από οργανισμό αναγνωρισμένο από την αρχή ή από την κυβέρνηση της χώρας, ύστερα από αίτηση της αρχής, στην οποία η εταιρεία έχει επιλέξει να διενεργεί τις εργασίες της και πιστοποιεί ότι η εταιρεία έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του ISMCode. Το πιστοποιητικό αυτό έχει πενταετή ισχύ και υπόκειται σε ετήσιο έλεγχο και αντίστοιχη θεώρηση.

Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (SafetyManagementCertificate): Είναι πιστοποιητικό που εκδίδεται για κάθε πλοίο από την Αρχή ή από οργανισμό αναγνωρισμένο από την Αρχή και πιστοποιεί ότι η εταιρεία και η επί του πλοίου διαχείρισή της λειτουργούν σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σ.Α.Δ.. Το πιστοποιητικό αυτό, έχει πενταετή ισχύ και υπόκειται σε ενδιάμεσο έλεγχο και αντίστοιχη θεώρηση.

ΔΙΑΝΟΜΗ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΤΟΥ Ε.Α.Δ.

Ελεγχόμενο αντίγραφο του Ε.Α.Δ. διατίθεται:

- ◆ Στο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο.
- ◆ Στη βιβλιοθήκη της εταιρείας.
- ◆ Σε κάθε πλοίο της εταιρείας.

Το Ε.Α.Δ. αναθεωρείται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο κεφάλαιο 11. Όλο το προσωπικό της εταιρείας και των πλοίων μπορεί και πρέπει να ενημερώνεται για το περιεχόμενο του Ε.Α.Δ. για το λόγο αυτό τα αντίγραφα, μη ελεγχόμενα, φυλάσσονται σε χώρους εύκολα προσιτούς. Στα πλοία μπορούν να φυλάσσονται στη Γέφυρα του πλοίου καθώς επίσης και στο χώρο ελέγχου Μηχανοστασίου, ώστε να μπορεί εύκολα το πλήρωμα να τα συμβουλευτείται όποτε το επιθυμεί.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Ο Κώδικας ISM από το 1998 και το 2002 που εφαρμόστηκε σε όλους τους τύπους των πλοίων, οπωσδήποτε έφερε κάτι καινούριο για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πλοία. Ανεξάρτητα ποια πολιτική ή φιλοσοφία για τη διαχείριση της ασφάλειας, ακολουθούσε η κάθε εταιρεία, ο κώδικας ISM ήρθε να αναδείξει μια νέα κουλτούρα ως προς την διαχείριση της ασφάλειας και τη πρόληψη των ατυχημάτων. Μετά από περίπου μια δεκαπενταετία από την εφαρμογή του, έχουν εξαχθεί κάποια συμπεράσματα ως προς την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του και θα μπορούσαμε να τα κατηγοριοποιήσουμε ως Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα.

Πλεονεκτήματα:

1) Διασφαλίζεται ένα ασφαλέστερο περιβάλλον εργασίας.

Ο Κώδικας προβλέπει και καθορίζει συγκεκριμένες διαδικασίες, ευθύνες, οδηγίες και μέτρα για κάθε περίπτωση. Μέσα στο εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της κάθε εταιρείας (S.M.S.) γίνεται αναφορά σε διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται τόσο σε περιπτώσεις επικίνδυνων καταστάσεων όσο και σε καθημερινές εργασίες ρουτίνας. Αυτό επιτυγχάνεται με γραπτές οδηγίες και ερωτηματολόγια που κάθε εργαζόμενος στο γραφείο αλλά και κάθε αξιωματικός στο πλοίο, πρέπει να ακολουθεί για την επίτευξη του στόχου της ασφάλειας. Επίσης το εγχειρίδιο αυτό περιλαμβάνονται η πολιτική της εταιρείας για το περιβάλλον και την ασφάλεια αλλά και συγκεκριμένα καθήκοντα για κάθε μέλος του συστήματος με τα οποία ο εργαζόμενος θα πρέπει να εξοικειώνεται.

2) Μείωση ατυχημάτων και προστασία περιβάλλοντος.

Αν και δεν είναι εύκολο να ποσοτικοποιήσουμε τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του κώδικα ISM, θα μπορούσαμε να πούμε ότι με βάση τη διαχείριση της ασφάλειας που επιδιώκεται από τον Κώδικα, τελικά το πλοίο μάλλον είναι πιο ασφαλές, πιο αξιόπιστο και μπορεί να προσφέρει ποιοτικότερες υπηρεσίες.

3) Βελτιώνονται οι γνώσεις και οι ικανότητες του προσωπικού.

Ο Κώδικας ISM δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις ικανότητες και τις γνώσεις του προσωπικού. Απαιτεί την εξοικείωση κάθε μέλους του πληρώματος με την πολιτική της εταιρείας για το περιβάλλον και την αποφυγή τραυματισμού. Κατά την ναυτολόγηση του Ναυτικού στο πλοίο, ο ναυτικός θα εξοικειωθεί μέσα στο πρώτο εικοσιτετράωρο από τον υπεύθυνο αξιωματικό με τα συστήματα ασφαλείας του πλοίου, τα καθήκοντά του σε περίπτωση κινδύνου τον κώδικα I.S.P.S. καθώς επίσης

θα ενημερωθεί σχετικά με τους κανόνες και πρακτικές ασφαλούς εργασίας. Στη συνέχεια και αφού ενημερωθεί με τα παραπάνω θα υπογράψει το έγγραφο εξοικείωσης (familiarization) το οποίο και αρχειοθετείται για όποτε ζητηθεί.

Ο κώδικας ISM προβλέπει και την διεξαγωγή γυμνασίων σύμφωνα με τους κανονισμούς της σημαίας που φέρει το πλοίο, στα οποία θα πρέπει να συμμετάσχει όλο το πλήρωμα. Σχετικά έγγραφα συντάσσονται και αρχειοθετούνται, επίσης γίνεται και σχετική αναφορά στο ημερολόγιο του πλοίου από τον πλοίαρχο.

Αξίζει επίσης να αναφέρουμε ότι πολλές εταιρείες ακολουθούν πολιτικές επιπλέον εκπαίδευσης για το ανθρώπινο δυναμικό τους με τη διεξαγωγή σεμιναρίων στην εταιρεία ή μέσω εξωτερικών συνεργατών και αποστέλλουν εκπαιδευτικό υλικό πάνω στα πλοία. Το κάθε μέλος του πληρώματος περνά από ιατρικές εξετάσεις πριν τη ναυτολόγηση, για να διαπιστωθεί η καλή φυσική του κατάσταση.

4) Επιτυγχάνεται καλύτερη και αποτελεσματικότερη διαχείριση κινδύνου.

Μέσα στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης της κάθε εταιρείας θα πρέπει να υπάρχουν σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για κάθε πιθανή περίπτωση συμβάντος που υπάρχουν συνήθως με την μορφή ερωτηματολογίου. Με τον τρόπο αυτό, ο αξιωματικός και σε συνδυασμό με την πραγματοποίηση γυμνασίων θα μπορεί να ενεργήσει άμεσα και θα λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου.

5) Βελτίωση Διοικητικού Ελέγχου.

Με την εφαρμογή του κώδικα προσεγγίζεται το ζήτημα της οργάνωσης της διοίκησης σχετικά με την αναγνώριση και διαχείριση κινδύνου. Με τον τρόπο αυτό τυχόν προβλήματα σχετικά με την ασφάλεια, την συντήρηση και την διαχείριση ατυχημάτων θα αναγνωρίζονται άμεσα και θα λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα ώστε το πλοίο να είναι σύμφωνο με τους διεθνείς κανονισμούς.

6) Υπάρχει συνολική επιθεώρηση πλοίου για τη διατήρηση του επιπέδου ασφάλειας.

Στα πλαίσια πιστοποίησης του κώδικα τόσο η εταιρεία όσο και το πλοίο επιθεωρούνται για την έκδοση του πιστοποιητικού D.O.C. και S.M.C. αντίστοιχα. Με την επιθεώρηση αυτή από ελεγκτή της Αρχής της σημαίας που φέρει το πλοίο γίνεται έλεγχος στα πιστοποιητικά του πλοίου και της εταιρείας καθώς επίσης ελέγχονται τα αρχεία που κρατούνται ως προς την συντήρηση του πλοίου, εργασίες ρουτίνας, βλάβες, σωστικά μέσα, εξοπλισμός που φέρει το πλοίο και αν βρίσκεται σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Έλεγχοι του εξοπλισμού, προγραμματισμός ταξιδιού, επισκευές, χρόνος ανάπαυσης του πληρώματος καθώς και ο καθημερινός τρόπος εργασίας για να διαπιστωθεί αν ακολουθούνται ασφαλείς πρακτικές.

7) Ελαχιστοποιούνται οι αστοχίες υλικού μέσα από διαδικασίες ελέγχου και συντήρησης.

Μέσα στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης που διαθέτει κάθε εταιρεία περιλαμβάνονται συγκεκριμένες οδηγίες για τη συντήρηση του πλοίου και των συστημάτων του με ερωτηματολόγια για κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Υπάρχει περιγραφή του συστήματος το οποίο ακολουθεί η κάθε εταιρεία ως προς τον προγραμματισμό των εργασιών συντήρησης, επισκευών και εργασιών ρουτίνας. Τέλος, περιγράφονται τα μέτρα που λαμβάνονται για την αποφυγή ατυχημάτων κατά τις διαδικασίες ελέγχου και συντήρησης εξοπλισμού.

8) Ανταγωνιστικότητα και βελτίωση λειτουργικού κόστους ανά πλοίο.

Με την εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης ελαχιστοποιούνται ατυχήματα και περιστατικά ρύπανσης, το πλοίο είναι ασφαλές αξιόπιστο και καλοδιατηρημένο, με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιούνται κόστη από αστοχίες υλικού και καθυστερήσεις. Έτσι το πλοίο κερδίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά έναντι των υποβαθμισμένων πλοίων. Υπάρχει επίσης αξιόπιστη και ασφαλή μεταφορά του φορτίου και μείωση των απαιτήσεων αποζημίωσης από ζημιές σε αυτό. Τέλος, μειώνονται τα ασφάλιστρα του πλοίου καθώς το πλοίο είναι πιο ασφαλές και απομακρύνεται το ενδεχόμενο ατυχήματος. Έτσι το πλοίο κερδίζει την εμπιστοσύνη των ναυλωτών και δραστηριοποιείται περισσότερο χρόνο στην αγορά σε όλους τους κύκλους της ναυτιλίας.

Μειονεκτήματα:

A. Γραφειοκρατία.

Η εφαρμογή του συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης στο πλοίο και στο γραφείο, απαιτεί ένα μεγάλο αριθμό ερωτηματολογίων, εντύπων, οδηγιών και αρχειοθέτησης, ο οποίος είναι απαραίτητο να διατηρείται και από τις δύο πλευρές. Έντυπα συντήρησης, εκπαίδευσης, γυμνασίων, εξοπλισμού και επιθεώρησης, βλαβών, δοκιμών συστημάτων επικοινωνίας, φορτοεκφορτώσεων, ναυσιπλοΐας, Μηχανοστασίου, δεξαμενισμού, σωστικών μέσων, πλοηγού, ανάπαυσης του πληρώματος, αγκυροβολιάς και πρόσδεσης και ένας μεγάλος ακόμη αριθμός εντύπων και ερωτηματολογίων που βάση του κώδικα θα πρέπει να τηρούνται στο πλοίο και στο γραφείο. Πολλά από αυτά τα έντυπα θα πρέπει να συμπληρώνονται σε καθημερινή βάση, έτσι μερικές φορές έχει σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει ο ανάλογος χρόνος για να γίνει αυτό, οπότε συμπληρώνονται μέσα σε ελάχιστο χρόνο μόνο και μόνο για να συμπληρωθούν είτε δεν συμπληρώνονται καθόλου τη στιγμή που πρέπει να συμπληρωθούν, αλλά αργότερα με σκοπό και μόνο την αρχειοθέτηση.

Αυτό γίνεται ιδιαίτερα εμφανές όταν το πλοίο προσεγγίζει στο λιμάνι όπου και πρέπει παράλληλα να πραγματοποιηθεί ένας πολύ μεγάλος αριθμός εργασιών παραλαβής ή εκφόρτωσης φορτίου, υπολογισμών, να ληφθούν προμήθειες, να γίνουν επιθεωρήσεις, να γίνει αλλαγή πληρώματος κτλ..

B. Κόστος.

Για την συμμόρφωση του γραφείου και του πλοίου για τη λειτουργία τους μέσα στα πλαίσια που ορίζονται από τον κώδικα απαιτείται κάποιο κόστος τόσο σε προσωπικό όσο και σε εκπαίδευση του πληρώματος, κάτι το οποίο είναι συχνά πολύ μεγάλο για μια εταιρεία ιδίως όταν αυτή είναι μικρή. Σε μια μικρή επιχείρηση με ένα ή δύο πλοία είναι πιθανό κάποιο άτομο να απασχολείται σε δύο ή και περισσότερες θέσεις. Με τον κώδικα ISM το κάθε άτομο κάνει μια συγκεκριμένη εργασία και είναι υπεύθυνο για τον τομέα του. Με τον τρόπο αυτό αυξάνεται το προσωπικό του γραφείου οπότε αυξάνεται και το μέσω κόστος της εταιρείας. Επιπλέον, πολλές εταιρείες, για να ανταπεξέρχονται αποτελεσματικότερα οι εργαζόμενοι στα γραφεία και τα πληρώματα στα πλοία, όσο αναφορά την διαχείριση της ασφάλειας, πραγματοποιούν σεμινάρια είτε στο εσωτερικό της εταιρείας είτε τα αναθέτουν σε ιδιωτικές επιχειρήσεις πράγμα το οποίο αυξάνει και άλλο το κόστος λειτουργίας.

Με την εφαρμογή του κώδικα σε πολλές εταιρίες δημιουργήθηκε κάποιο επιπλέον κόστος, για την συντήρηση του πλοίου, το οποίο πρέπει να διατηρείται σε ένα επίπεδο που να είναι σύμφωνο με τις αρχές του κώδικα. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο για να εφαρμόσει το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης το οποίο περιλαμβάνει προγραμματισμό συντήρησης και επισκευών ανά συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα σε όλους τους τομείς του σκάφους, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να δαπανήσει περισσότερα χρήματα, αφού οι επισκευές και η συντήρηση θα γίνονται πιθανός σε μικρότερα χρονικά διαστήματα από ότι πριν.

Με την εφαρμογή του κώδικα ISM αυξάνονται οι επιθεωρήσεις του πλοίου κάτι το οποίο συνεπάγεται σε επιπλέον κόστος και επιπλέον πιθανές μη συμμορφώσεις του πλοίου με τις απαιτήσεις του κώδικα πράγμα που σημαίνει καθυστερήσεις που και αυτές σε τελική ανάλυση είναι κόστος

C. Δυσκολίες εφαρμογής.

Ο κώδικας ISM χαρακτηρίζεται από την γενικότητα και την ασάφεια του. Είναι γενικός και θα πρέπει να εφαρμόζεται σε από όλα τα είδη των πλοίων και των εταιρειών ανεξάρτητα από τον τύπο, μέγεθος κτλ.. Έτσι η προσαρμογή του στα δεδομένα της κάθε εταιρείας είναι κάτι το περίπλοκο και δημιουργεί πολλά σφάλματα στο κομμάτι αυτό. Πολλές φορές στη προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης από μια εταιρεία αυτό δεν ανταποκρίνεται πραγματικά στις ανάγκες της εταιρείας και τις απαιτήσεις του πλοίου, αλλά αποτελεί πιθανή αντιγραφή από σύστημα άλλης εταιρείας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, το σύστημα

αυτό να είναι μόνο θεωρητικό και να μην καλύπτει την οργάνωση της εταιρείας και την πολιτική της.

ΟΦΕΛΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ISM CODE

Πολλοί από τους στόχους του ISM Code απεικονίζονται από τα πρότυπα ποιότητας της σειράς ISO 9000. Επομένως η συμμόρφωση με τον ISM Code επιφέρει πολλά από τα ίδια οφέλη με εκείνα της σειράς ISO 9000. Παρατηρείται ότι για τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες, δεν είναι μόνος λόγος η κυβερνητικοί κανονισμοί που τις αναγκάζουν στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ISM Code. Είναι η ανάγκη για δημιουργία καλύτερων συνθηκών εργασίας, μιας επιχείρησης με ευρύτερο όριο κέρδους και ασφαλέστερο μέλλον.

Ένας μακροπρόθεσμος στόχος του ISO 9000 είναι η εξασφάλιση της ποιότητας μέσω μιας οργανωμένης και συστηματικής προσέγγιση της ασφάλειας για κάθε ναυτιλιακή εταιρείας και των πλοίων της. Τελικά, αυτή η προσέγγιση παγκοσμιοποιήθηκε μέσω της συνεπούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για ασφάλεια και πρόληψης ρύπανσης.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), εφαρμόζεται για μια δεκαπενταετία περίπου. Έτσι, είναι σχετικά νωρίς να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει. Από την παραπάνω όμως μικρή ανάλυση τους, γίνεται αντιληπτό, ότι στο ισοζύγιο πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα, υπερέχουν σαφώς τα πλεονεκτήματα.

Τα οφέλη του κώδικα παρόλο ότι είναι βέβαιο ότι υπάρχουν είναι δύσκολο να αποτιμηθούν πλήρως, είναι όμως κοινά αποδεκτό ότι είναι πολύ σημαντικά, ιδίως σε θέματα διαχειριστικά και θέματα ασφάλειας. Τα οφέλη όμως αυτά γίνονται σχεδόν μηδαμινά σε εταιρίες οι οποίες συμμορφώνονται με τον κώδικα με μοναδικό σκοπό την πιστοποίηση αλλά δεν βρίσκονται μέσα στο πνεύμα του κώδικα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Ελληνική οικονομία βασίζεται κυρίως σε δύο πυλώνες, στη ναυτιλία και στον τουρισμό. Αν και ο τελευταίος βασίζεται εν πολλοίς στη ναυτιλία (κρουαζιέρα – ακτοπλοΐα). Η δύσκολη οικονομική συγκυρία την οποία αντιμετωπίζει η χώρα μας τα τελευταία χρόνια, σε συνδυασμό με τις αναδυόμενες οικονομίες της ανατολικής Ασίας αλλά και τον ανταγωνισμό σε παγκόσμιο επίπεδο, έχουν φέρει σε πολύ δύσκολη θέση, όπως και πολλούς άλλους οικονομικούς τομείς και τις ναυτιλιακές εταιρίες, ιδίως τις ακτοπλοϊκές. Πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες αντιμετωπίζουν τεράστια οικονομικά προβλήματα με αποτέλεσμα πολλά πλοία να παροπλίζονται, πολλές γραμμές να μην εξυπηρετούνται επαρκώς και πολλοί ναυτικοί να παραμένουν απλήρωτοι ή να απολύονται όπως διαβάζουμε σχεδόν καθημερινά στον τύπο. Παρά τις δύσκολες αυτές συγκυρίες, παρουσιάζεται μια χρυσή ευκαιρία για την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και του Ελληνικού κράτους προκειμένου αυτό να ξεφύγει από το οικονομικό τέλμα στο οποίο έχει βρεθεί. Οι οικονομικές δυσκολίες που παρουσιάζουν και τα λοιπά μεσογειακά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνδυασμό με την πολιτική αναταραχή και τους περιφερειακούς πολέμους των Αραβικών κρατών της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής, δίνουν την δυνατότητα στην Ελλάδα, που είναι παραδοσιακή παγκόσμια ναυτική δύναμη να αποκτήσει το ρόλο του ηγέτη στα ναυτιλιακά δρώμενα της περιοχής. Σ' αυτό όμως πρέπει να σταθεί αρωγός και το Ελληνικό κράτος κατανοώντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία και σε συνδυασμό με το ναυτιλιακό επιχειρηματικό “δαιμόνιο” των Ελλήνων πλοιοκτητών, οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες να μεγαλουργήσουν και πάλι και να αποκτήσουν την δυναμική που απαιτείται για να στηρίξουν ασφαλώς όχι μόνο την Ελληνική οικονομία, αλλά και την Ελληνική κοινωνία στο σύνολό της.

Τέλος, λόγω του καθοριστικού ρόλου που παίζει ο ISM CODE στην δομή και τη λειτουργία των σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών θεωρώ απαραίτητο να παραθέσω ως προσάρτημα σε αυτή την εργασία, αυτούσιο το Φ.Ε.Κ. με το κείμενο των Αναθεωρημένων Οδηγιών σχετικά με την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM), του έτους 2014.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 2255
19 Αυγούστου 2014

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Αποφ. 4113.318/02/2014

Αποδοχή αναθεωρημένων οδηγιών σχετικά με την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE) από τις Αρχές, όπως οι οδηγίες αυτές υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) σύμφωνα με την απόφαση Α.1071(28)/04.12.2013.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου 2 παρ. 2 του ν. 2013/1992 «Αποδοχή τροποποιήσεων Κεφαλαίου Ι του Παραρτήματος της Διεθνούς Συμβάσεως “περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, 1974, και περί άλλων τινών διατάξεων”» (Α΄28).

β) Του ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α΄ 102) όπως ισχύει.

γ) Του άρθρου 5 του π.δ. 85/2012 «Ίδρυση και μετονομασία Υπουργείων, μεταφορά και κατάργηση υπηρεσιών» (Α΄141), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 του π.δ. 94/2012 (Α΄ 149)

δ) Του π.δ. 119/2013 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α΄153)

ε) Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

2. Την ανάγκη προσαρμογής της εθνικής νομοθεσίας στο διεθνές ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο.

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας, δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Γίνονται αποδεκτές οι οδηγίες που υιοθετήθηκαν με την αριθμ. RESOLUTION A.1071(28)/04.12.2013

απόφαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), στο Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), ο οποίος έγινε αποδεκτός με την αριθμ. 1218.78/1/95/1.8.1995 υπουργική απόφαση (Β΄709) και τροποποιήθηκε με τις αριθμ. 4113.166/01/2002/27.8.2002 (Β΄1201) 4113.262/01/2009/20.05.2009 (Β΄1056) και αριθ.

4113.272/01/10/06-08-2010 (Β΄1459) υπουργικές αποφάσεις.

2. Το κείμενο της αριθμ. RESOLUTION A.1071(28)/

04.12.2013 απόφασης σε πρωτότυπο στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα, παρατίθεται συνημμένα ως ΜΕΡΟΣ Α΄ και ΜΕΡΟΣ Β΄, αντίστοιχα, στην παρούσα απόφαση και αποτελούν αναπόσπαστα μέρη αυτής.

3. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφοράς μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, πού γίνονται αποδεκτές με την απόφαση αυτή, υπερισχύει το αγγλικό κείμενο. ΜΕΡΟΣ Α΄

Κείμενο στην Αγγλική Γλώσσα
Resolution A.1071(28)

Adopted on 4 December 2013

REVISED GUIDELINES ON THE IMPLEMENTATION OF THE INTERNATIONAL SAFETY (ISM) CODE

BY ADMINISTRATION THE ASSEMBLY,
RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention

and control of marine pollution from ships, RECALLING ALSO resolution A.741(18) by which it adopted the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), RECALLING FURTHER resolution A.788(19) by which it adopted the Guidelines on implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations, NOTING that the ISM Code became mandatory, under the provisions of chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, for companies operating certain types of ships, on 1 July 1998; and for companies operating other cargo ships and mobile offshore drilling units propelled by mechanical means of 500 gross tonnage and upwards, on 1 July 2002, NOTING ALSO resolution A.1022(26) by which it adopted the Guidelines on the implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations, NOTING FURTHER that the Maritime Safety Committee, at its ninety-second session, adopted, by resolution MSC.353(92), amendments to the ISM Code, RECOGNIZING that an Administration, in establishing that safety standards are being maintained, has a responsibility to ensure that Documents of Compliance and Safety Management Certificates have been issued in accordance with the ISM Code taking into account the aforementioned Guidelines, RECOGNIZING ALSO that there may be a need for Administrations to enter into agreements in respect of the issue of certificates by other Administrations in compliance with chapter IX of the 1974 SOLAS Convention and in accordance with resolution A.741(18), RECOGNIZING FURTHER the need for uniform implementation of the ISM Code, HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Marine Environment Protection Committee, at its sixty-fourth session, and the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session, 1 ADOPTS the Revised Guidelines on implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations, as set out in the annex to the present resolution; 2 URGES Governments, when implementing the ISM Code, to adhere to the Revised Guidelines; 3 REQUESTS Governments to inform the Organization of any difficulties they may experience when using the Revised Guidelines; 4 AUTHORIZES the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the Revised Guidelines under review and to amend them as necessary; 5 REVOKES resolution A.1022(26) with effect from 1 July 2014.

Annex

REVISED GUIDELINES ON THE IMPLEMENTATION OF THE ISM CODE BY ADMINISTRATIONS

Table of contents

1 INTRODUCTION

1.1 The ISM Code

1.2 Mandatory application of the ISM Code

1.3 Verification and certification responsibilities

2 SCOPE AND APPLICATION

2.1 Definitions

2.2 Scope and application

3 VERIFYING COMPLIANCE WITH THE ISM CODE

3.1 General

3.2 Ability of the safety management system to meet general safety management objectives

3.3 Ability of the safety management system to meet specific requirements of safety and pollution prevention

4 CERTIFICATION AND VERIFICATION PROCESS

4.1 Certification and verification activities

4.2 Interim verification

4.3 Initial verification

4.4 Annual verification of Document of Compliance

4.5 Intermediate verification of Safety Management Certificates

4.6 Renewal verification

4.7 Additional verification

4.8 Safety management audits

4.9 Application for audit

4.10 Preliminary review (Document review)

4.11 Preparing the audit

4.12 Executing the audit

4.13 Audit report

4.14 Corrective action follow-up

4.15 Company responsibilities pertaining to safety management audits

4.16 Responsibilities of the organization performing the ISM Code certification

4.17 Responsibilities of the verification team

Appendix – STANDARDS ON ISM CODE CERTIFICATION ARRANGEMENTS

1 INTRODUCTION

2 STANDARD OF MANAGEMENT

3 STANDARDS OF COMPETENCE

3.1 ISM Code certification scheme management

3.2 Basic competence for performing verification

3.3 Competence for initial verification and renewal verification

3.4 Competence for annual, intermediate and interim verification

4 QUALIFICATION ARRANGEMENTS

5 CERTIFICATION PROCEDURES AND INSTRUCTIONS

1 INTRODUCTION

1.1 The ISM Code

1.1.1 The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution

Prevention (International Safety Management (ISM) Code) was adopted by the Organization by resolution A.741(18) and became mandatory by virtue of the entry into force, on 1 July 1998, of SOLAS chapter IX on Management for the Safe Operation of Ships. The ISM Code provides an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.

1.1.2 The Maritime Safety Committee, at its ninety-second session held in June 2013, adopted amendments to sections 3, 6, 12 and 14 and footnotes of the ISM Code by resolution MSC.353(92). As a result it was necessary to revise the Guidelines on the implementation of the ISM Code by Administrations (resolution A.1022(26)), which are superseded by these Revised Guidelines.

1.1.3 The ISM Code requires that companies establish safety objectives as described in section 1.2 (Objectives) of the ISM Code and, in addition, that companies develop, implement and maintain a safety management system which includes functional requirements as listed in the Code's section 1.4 (Functional requirements for a safety management system).

1.1.4 The application of the ISM Code should support and encourage the development of a safety culture in shipping. Success factors for the development of a culture that promotes safety and environmental protection are, inter alia, commitment, values, beliefs and clarity of the safety management system.

1.2 Mandatory application of the ISM Code

1.2.1 The appropriate organization of management, ashore and on board, is needed to ensure adequate standards of safety and pollution prevention. A systematic approach to management by those responsible for management of ships is therefore required. The objectives of the mandatory application of the ISM Code are to ensure:

.1 compliance with mandatory rules and regulations related to the safe operation of ships and protection of the environment; and
.2 the effective implementation and enforcement thereof by Administrations.

1.2.2. Effective enforcement by Administrations must include verification that the safety management system complies with the requirements as stipulated in the ISM Code, as well as verification of compliance with mandatory rules and regulations.

1.2.3 The mandatory application of the ISM Code should ensure, support and encourage that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations are taken into account.

1.3 Verification and certification responsibilities

1.3.1 The Administration is responsible for verifying compliance with the requirements of the ISM Code and for issuing Documents of

Compliance to companies and Safety Management Certificates to ships.

1.3.2 The Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration (resolution A.739(18)) and the Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration (resolution A.789(19)), which have been made mandatory by virtue of SOLAS regulation XI/1, and the Guidelines to assist flag States in the implementation of IMO instruments (resolution A.847(20)) are applicable when Administrations authorize organizations to issue Documents of Compliance and Safety Management Certificates on their behalf.

2 SCOPE AND APPLICATION

2.1 Definitions

The terms used in these Revised Guidelines have the same meaning as those given in the ISM Code.

2.2 Scope and application

These Revised Guidelines establish basic principles for:

- .1 verifying that the safety management system of a Company responsible for the operation of ships, or the safety management system for the ship or ships controlled by the Company, complies with the ISM Code;
- .2 carrying out the interim, initial, annual and renewal verification of the Document of Compliance and the interim, initial, intermediate and renewal verification(s) of the Safety Management Certificate and the issuing/endorsement of corresponding documents; and
- .3 the scope of the additional verification.

3 VERIFYING COMPLIANCE WITH THE ISM CODE

3.1 General

3.1.1 To comply with the requirements of the ISM Code, companies should develop, implement and maintain a documented safety management system to ensure that the safety and environmental protection policy of the Company is implemented. The Company policy should include the objectives defined by the ISM Code.

3.1.2 Administrations should verify compliance with the requirements of the ISM Code by determining:

- .1 the conformity of the Company's safety management system with the requirements of the ISM Code; and
- .2 that the safety management system ensures that the objectives defined in paragraph 1.2.3 of the ISM Code are met.

3.1.3 Determining the conformity or non-conformity of safety management system elements with the requirements specified by the ISM Code may demand that criteria for assessment be developed. Administrations are recommended to limit the development of

criteria in the form of prescriptive management system solutions. Criteria for assessment in the form of prescriptive requirements may have the effect that safety management in shipping results in companies implementing solutions prepared by others, and it may then be difficult for a Company to develop the solutions which best suit that particular Company, operation or ship. Therefore, particular operations should be ship specific and fully reflected in manuals, procedures and instructions.

3.1.4 Therefore, Administrations are recommended to ensure that these assessments are based on determining the effectiveness of the safety management system in meeting specified objectives, rather than conformity with detailed requirements in addition to those contained in the ISM Code, so as to reduce the need for developing criteria to facilitate assessment of the companies' compliance with the Code.

3.2 Ability of the safety management system to meet general safety management objectives
The ISM Code identifies general safety management objectives in section 1.2.2. The verification should support and encourage companies in achieving these objectives, which provide clear guidance to companies for the development of safety management system elements in compliance with the ISM Code. However, the ability of the safety management system to achieve these objectives cannot be determined beyond whether the safety management system complies with the requirements of the ISM Code. Therefore, the objectives should not form the basis for establishing detailed interpretations to be used for determining conformity or non-conformity with the requirements of the ISM Code.

3.3 Ability of the safety management system to meet specific requirements of safety and pollution prevention

3.3.1 The main criterion which should govern the development of interpretations needed for assessing compliance with the requirements of the ISM Code should be the ability of the safety management system to meet the specific requirements defined by the ISM Code in terms of specific standards of safety and pollution prevention. The specific standards of safety and protection of the environment are specified in section 1.2.3 of the ISM Code.

3.3.2 All records having the potential to facilitate verification of compliance with the ISM Code should be open to scrutiny during an examination. These may include records from delegated SMS tasks. For this purpose, the Administration should ensure that the Company provides auditors with statutory and classification records relevant to the actions taken by the Company to ensure that compliance with mandatory rules and regulations is maintained. In this

regard the records may be examined to substantiate their authenticity and veracity.

3.3.3 Some mandatory requirements may not be subject to statutory or classification surveys, such as:

- .1 maintaining the condition of ship and equipment between surveys; and
- .2 certain operational requirements.

3.3.4 Specific arrangements may be required to ensure compliance with the ISM Code and to provide the objective evidence needed for verification in these cases, such as:

- .1 documented procedures and instructions;
- .2 documentation of the verification carried out by senior officers of day-to-day operations when relevant to ensure compliance; and
- .3 relevant records of the ships being operated by the Company, e.g. flag State records, port State controls, class and accident reports.

3.3.5 The verification of compliance with mandatory rules and regulations, which is part of the ISM Code certification, neither duplicates nor substitutes surveys for other maritime certificates. The verification of compliance with the ISM Code does not relieve the Company, the master or any other entity or person involved in the management or operation of the ship of their responsibilities.

3.3.6 Administrations should ensure that the Company has:

- .1 taken into account the recommendations, as referred to in paragraph 1.2.3.2 of the ISM Code, when establishing and maintaining the safety management system; and
- .2 developed procedures to ensure that these recommendations are implemented ashore and on board.

4 CERTIFICATION AND VERIFICATION PROCESS

4.1 Certification and verification activities

4.1.1 The certification process relevant to a Document of Compliance for a Company and to a Safety Management Certificate for a ship will normally involve the following steps:

- .1 interim verification;
- .2 initial verification;
- .3 annual or intermediate verification;
- .4 renewal verification; and
- .5 additional verification.

4.1.2 These verifications are carried out at the request of the Company to the Administration, or to the organization recognized by the Administration to perform certification functions under the ISM Code, or the verifications are carried out at the request of the Administration by another Contracting Government to the SOLAS Convention. The verifications will include an audit of the safety management system.

4.2 Interim verification

4.2.1 Interim certification may be issued under certain conditions as specified by the ISM Code and should facilitate the implementation of a safety management system.

4.2.2 The Company should apply for interim certification to the Administration.

4.2.3 The process of interim Document of Compliance

verification of the management system undertaken by the Administration would require an assessment at the Company's offices in accordance with paragraph 14.1 of the ISM Code.

4.2.4 On satisfactory completion of the assessment of the shoreside safety management system, arrangements/planning may commence for the assessment of applicable ships in the Company's fleet.

4.2.5 The process of interim verification of the ship should be undertaken by the Administration to ensure that the ship is provided with a safety management system, in accordance with paragraph 14.4 of the ISM Code.

4.2.6 On satisfactory completion of the interim verification, an Interim Document of Compliance will be issued to the Company; copies should be made available by the Company to every shoreside premises and each applicable ship in the Company's fleet. As each ship is assessed and issued with an Interim Safety Management Certificate, a copy of the certificate should also be forwarded to the Company's head office.

4.3 Initial verification

4.3.1 The Company should apply for ISM Code certification to the Administration.

4.3.2 An assessment of the shoreside management system undertaken by the Administration would necessitate assessment of the offices where such management is carried out and possibly of other locations which may include delegated safety management system tasks, depending on the Company's organization and the functions at the various locations.

4.3.3 On satisfactory completion of the assessment of the shoreside safety management system, arrangements/planning may commence for the assessment of the Company's ships.

4.3.4 On satisfactory completion of the assessment, a Document of Compliance will be issued to the Company, copies of which should be made available to each shoreside premises and each ship in the Company's fleet. As each ship is assessed and issued with a Safety Management Certificate, a copy of it should also be forwarded to the Company's head office.

4.3.5 In cases where certificates are issued by a recognized organization, copies of all certificates should also be sent to the Administration.

4.3.6 The safety management audit for the Company and for a ship will involve the same basic steps. The purpose is to verify that a Company or a ship complies with the requirements of the ISM Code. The audits

include:

.1 verification of the conformity of the Company's safety management system with the requirements of the ISM Code, including objective evidence demonstrating that the Company's safety management system has been in operation for at least three months and that a safety management system has been in operation on board at least one ship of each type operated by the Company for at least three months; and

.2 verification that the safety management system ensures that the objectives defined in paragraph 1.2.3 of the ISM Code are met. This includes verification that the Document of Compliance for the Company responsible for the operation of the ship is applicable to that particular type of ship, and it includes assessment of the shipboard safety management system to verify that it complies with the requirements of the ISM Code and that it is implemented. Objective evidence demonstrating that the Company's safety management system has been functioning effectively for at least three months on board the ship and ashore should be available, including, inter alia, records from the internal audit performed by the Company.

4.4 Annual verification of Document of Compliance

4.4.1 Annual safety management audits are to be carried out to maintain the validity of the Document of Compliance, and should include examining and verifying the correctness of the statutory and classification records presented for at least one ship of each type to which the Document of Compliance applies. The purpose of these audits is to verify the effective functioning of the safety management system, and that any modifications made to the safety management system comply with the requirements of the ISM Code.

4.4.2 Annual verification is to be carried out within three months before and after each anniversary date of the Document of Compliance.

4.4.3 Where the Company has more than one shoreside premises and/or delegates safety management system tasks, the annual assessments should endeavour to ensure that all sites are assessed during the period of validity of the Document of Compliance.

4.4.4 During the annual verification, administrations should verify if the Company is operating all ship types on the Document of Compliance. Appropriate action should be taken if the Company has stopped operating a particular ship type.

4.5 Intermediate verification of Safety Management Certificates

4.5.1 Intermediate safety management audits should be carried out to maintain the validity of the Safety Management Certificate. The purpose of these audits is to verify the effective

functioning of the safety management system and that any modifications made to the safety management system comply with the requirements of the ISM Code. In certain cases, particularly during the initial period of operation under the safety management system, the Administration may find it necessary to increase the frequency of the intermediate verification. Additionally, the nature of non-conformities may also provide a basis for increasing the frequency of intermediate verifications.

4.5.2 If only one intermediate verification is to be carried out, it should take place between the second and third anniversary date of the issue of the Safety Management Certificate.

4.6 Renewal verification Renewal verifications are to be performed before the validity of the Document of Compliance or the Safety Management Certificate expires. The renewal verification will address all the elements of the safety management system and the activities to which the requirements of the ISM Code apply. Renewal verification may be carried out from three months before the date of expiry of the Document of Compliance or the Safety Management Certificate, and should be completed before the date of expiry.

4.7 Additional verification

4.7.1 The Administration may, where there are clear grounds, require an additional verification to check if the safety management system still functions effectively. Additional verifications may be carried out following situations beyond normal procedures such as port State control detentions, or in the case of reactivation after the interruption of the operations due to a period out of service, or in order to verify that effective corrective actions have been taken and/or are being properly implemented.

Additional verifications may affect the shore-based organization and/or the shipboard management system. The Administration should determine the scope and depth of the verification, which may vary from case to case. The additional verifications should be completed within the time period agreed, taking into account guidelines developed by the Organization.

The Administration should follow up on the results of the verification and take appropriate measures, as necessary.

4.7.2 On satisfactory completion of the shipboard assessment, the Safety Management Certificate should be endorsed for additional verification.

4.8 Safety management audits

The procedure for safety management audits outlined in the following paragraphs includes all steps relevant for initial verification. Safety management audits for the interim, annual, intermediate, additional and renewal verification should be based on the same principles, even if their scope may be different.

4.9 Application for audit

4.9.1 The Company should submit a request for audit to the Administration or to the organization recognized by the Administration for issuing a Document of Compliance or a Safety Management Certificate on behalf of the Administration.

4.9.2 The Administration or the recognized organizations should then nominate the lead auditor and, if relevant, the audit team.

4.10 Preliminary review (Document review)

As a basis for planning the audit, the auditor should review the safety management manual to determine the adequacy of the safety management system in meeting the requirements of the ISM Code. If this review reveals that the system is not adequate, the audit will have to be delayed until the Company undertakes corrective action.

4.11 Preparing the audit

4.11.1 The auditor should review the relevant safety performance records of the Company and take them into consideration when preparing the audit plan, for example, flag State records, port State controls, and class and accident reports.

4.11.2 The nominated lead auditor should liaise with the Company and produce an audit plan.

4.11.3 The auditor should provide the working documents which are to govern the execution of the audit in order to facilitate the assessments, investigations and examinations in accordance with the standard procedures, instructions and forms which have been established to ensure consistent auditing practices.

4.11.4 The audit team should be able to communicate effectively with auditees.

4.12 Executing the audit

4.12.1 The audit should start with an opening meeting in order to introduce the audit team to the Company's senior management, summarize the methods for conducting the audit, confirm that all agreed facilities are available, confirm time and date for a closing meeting and clarify possible unclear details relevant to the audit.

4.12.2 The audit team should assess the safety management system on the basis of the documentation presented by the Company, and objective evidence as to its effective implementation.

4.12.3 The objective evidence should be collected through interviews and examination of documents. Observation of activities and conditions may also be included when necessary to determine the effectiveness of the safety management system in meeting the specific standards of safety and protection of the environment required by the ISM Code.

4.12.4 Audit findings should be documented.

After activities have been audited, the audit team should review the objective evidence collected. This should then be used to determine

what is to be reported as major non-conformities, non-conformities or observations, and should be reported in terms of the general and specific provisions of the ISM Code.

4.12.5 At the end of the audit, prior to preparing the audit report, the audit team should hold a meeting with the senior management of the Company and those responsible for the functions concerned. The purpose is to present the observations in such a way as to ensure that the result of the audit are clearly understood.

4.13 Audit report

4.13.1 The audit report should be prepared under the direction of the lead auditor, who is responsible for its accuracy and completeness.

4.13.2 The audit report should include the audit plan, identification of audit team members, dates and identification of the Company, and observations on any non-conformities and on the effectiveness of the safety management system in meeting the specified objectives.

4.13.3 The Company should receive a copy of the audit report. The Company should be advised to provide a copy of the shipboard audit reports to the ship.

4.14 Corrective action follow-up

4.14.1 The Company is responsible for determining and initiating the corrective action needed to correct a non-conformity or to correct the cause of the non-conformity. Failure to correct non-conformities with specific requirements of the ISM Code may affect the validity of the Document of Compliance and related Safety Management Certificates.

4.14.2 Corrective actions and possible subsequent audits should be completed within the time period agreed. For corrective actions this should not normally exceed three months. The Company should apply for the follow-up audits as agreed.

4.14.3 Failure to take adequate corrective actions, in compliance with the requirements of the ISM Code, including measures to prevent recurrence, may be considered as a major non-conformity.

4.15 Company responsibilities pertaining to safety management audits

4.15.1 The verification of compliance with the requirements of the ISM Code does not relieve the Company, management, those undertaking delegated safety management system tasks, officers or seafarers of their obligations as to compliance with national and international legislation related to safety and protection of the environment.

4.15.2 The Company is responsible for:

- .1 informing relevant employees and those undertaking delegated safety management system tasks about the objectives and scope of the ISM Code certification;
- .2 appointing responsible members of staff to accompany members of the team performing

the certification;

.3 providing the resources needed by those performing the certification to ensure an effective and efficient verification process;

.4 providing access and evidential material as requested by those performing the certification; and

.5 cooperating with the verification team to permit the certification objectives to be achieved.

4.15.3 Where major non-conformities are identified, Administrations and recognized organizations (ROs) should comply with the procedures stated in the Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities (MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401).

4.16 Responsibilities of the organization performing the ISM Code certification
The organization performing the ISM Code certification is responsible for ensuring that the verification and certification process is performed according to the ISM Code and these Revised Guidelines. This includes management control of all aspects of the certification according to the appendix to these Revised Guidelines.

4.17 Responsibilities of the verification team

4.17.1 Whether or not the verifications involved with certification are performed by a team, one person should be in charge of the verification. The leader should be given the authority to make final decisions regarding the conduct of the verification and any observations. His responsibilities should include:

- .1 preparation of a plan for the verification; and
- .2 submission of the report of the verification.

4.17.2 Personnel participating in the verification are responsible for complying with the requirements governing the verification, ensuring confidentiality of documents pertaining to the certification and treating privileged information with discretion.

Appendix

STANDARDS ON ISM CODE CERTIFICATION ARRANGEMENTS

1 INTRODUCTION

The audit team involved with ISM Code certification and the organization under which it may be managed should comply with the specific requirements stated in this appendix.

2 STANDARD OF MANAGEMENT

2.1 Organizations managing verification of compliance with the ISM Code should have, in their own organization, competence in relation to:

- .1 ensuring compliance with the rules and regulations, including certification of seafarers, for the ships operated by the Company;
- .2 approval, survey and certification activities;
- .3 the terms of reference that must be taken into account under the safety management system as required by the ISM Code; and

.4 practical experience of ship operation.

2.2 The Convention requires that organizations recognized by Administrations for issuing a Document of Compliance and a Safety Management Certificate at their request should comply with resolution A.739(18) on Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration and resolution A.789(19) on Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration.

2.3 Any organization performing verification of compliance with the provisions of the ISM Code should ensure that there exists independence between the personnel providing consultancy services and those involved in the certification procedure.

3 STANDARDS OF COMPETENCE

3.1 ISM Code certification scheme management

Management of ISM Code certification schemes should be carried out by those who have practical knowledge of ISM Code certification procedures and practices.

3.2 Basic competence for performing verification

3.2.1 Personnel who are to participate in the verification of compliance with the requirements of the ISM Code should have a minimum of formal education comprising the following:

.1 qualifications from a tertiary institution recognized by the Administration or by the recognized organization within a relevant field of engineering or physical science (minimum two years programme); or .2 qualifications from a marine or nautical institution and relevant seagoing experience as a certified ship officer.

3.2.2 They should have undergone training to ensure adequate competence and skills for performing verification of compliance with the requirements of the ISM Code, particularly with regard to:

- .1 knowledge and understanding of the ISM Code;
- .2 mandatory rules and regulations;
- .3 the terms of reference which the ISM Code requires that companies should take into account;
- .4 assessment techniques of examining, questioning, evaluating and reporting;
- .5 technical or operational aspects of safety management;
- .6 basic knowledge of shipping and shipboard operations; and
- .7 participation in at least one marine-related management system audit.

3.2.3 Such competence should be demonstrated through written or oral examinations, or other acceptable means.

3.3 Competence for initial verification and renewal verification

3.3.1 In order to assess fully whether the Company or the ship complies with the

requirements of the ISM Code, in addition to the basic competence stated under 3.2 above, personnel who are to perform initial verifications or renewal verifications for a Document of Compliance or a Safety Management Certificate must possess the competence to:

- .1 determine whether the safety management system elements conform or do not conform with the requirements of the ISM Code;
- .2 determine the effectiveness of the Company's safety management system, or that of the ship, in order to ensure compliance with rules and regulations as evidenced by the statutory and classification survey records;
- .3 assess the effectiveness of the safety management system to ensure compliance with other rules and regulations which are not covered by statutory and classification surveys and to enable verification of compliance with these rules and regulations; and
- .4 assess whether the safe practices recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations have been taken into account.

3.3.2 This competence can be accomplished by teams that together possess the total competence required.

3.3.3 Personnel who are to be in charge of initial verification or renewal verification of compliance with the requirements of the ISM Code should have at least five years' experience in areas relevant to the technical or operational aspects of safety management, and should have participated in at least three initial verifications or renewal verifications.

Participation in verification of compliance with other management standards may be considered as equivalent to participation in verification of compliance with the ISM Code.

3.4 Competence for annual, intermediate and interim verification Personnel who are to perform annual, intermediate and interim verifications should satisfy basic requirements for personnel participating in verifications and should have participated in a minimum of two annual, renewal or initial verifications. They should have received the special instructions needed to ensure that they possess the competence required to determine the effectiveness of the Company's safety management system.

4 QUALIFICATION ARRANGEMENTS

Organizations performing ISM Code certification should have implemented a documented system for qualification and continuous updating of the knowledge and competence of personnel who are to perform verification of compliance with the ISM Code. This system should comprise theoretical training courses covering all the competence requirements and the appropriate procedures connected to the certification process, as well as practical tutored training, and it should

provide documented evidence of satisfactory completion of the training.

5 CERTIFICATION PROCEDURES AND INSTRUCTIONS

Organizations performing ISM Code certification should have implemented a documented system to ensure that the certification process is performed in accordance with this standard. This system should, inter alia, include procedures and instructions for the following:

- .1 contract agreements with companies;
- .2 planning, scheduling and performing verification;
- .3 reporting results from verification;
- .4 the issuing of Documents of Compliance, Safety Management Certificates and Interim Documents of Compliance and Safety Management Certificates; and
- .5 corrective action and follow-up of verifications, including actions to be taken in cases of major non-conformity.

ΜΕΡΟΣ Β΄

Κείμενο στην Ελληνική Γλώσσα

Απόφαση Α.1071 (28)

Υιοθετήθηκε την 4η Δεκεμβρίου 2013

ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ Η ΓΕΝΙΚΗ

ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το

άρθρο 15 (j) της Συνθήκης του Διεθνούς

Ναυτιλιακού Οργανισμού που αφορά στις

λειτουργίες της Γενικής Συνέλευσης, σχετικά με

τους κανονισμούς και τις οδηγίες που αφορούν

τη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη και

έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ΥΠΟΨΗ την

απόφαση Α. 741 (18) με την οποία υιοθετήθηκε

ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή

Λειτουργία Πλοίων και την Πρόληψη της

Ρύπανσης (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς

Διαχείρισης (ISM) ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ

ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΨΗ την απόφαση

Α.788 (19) με την οποία υιοθετήθηκαν οι

Οδηγίες για την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα

Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) από τις

Αρχές ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι ο Κώδικας ISM

έγινε υποχρεωτικός, σύμφωνα με τις διατάξεις

του Κεφαλαίου ΙΧ της Διεθνούς Σύμβασης για

την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS),

1974, όπως έχει τροποποιηθεί, για

εταιρείες που διαχειρίζονται συγκεκριμένους

τύπους πλοίων, την 1η Ιουλίου 1998 και για

εταιρείες που διαχειρίζονται άλλα εμπορικά

πλοία και κινητές θαλάσσιες μονάδες γεώτρησης

που κινούνται με μηχανικά μέσα

πρώτης 500 ο.χ. και άνω, την 1η Ιουλίου

2002, ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ την απόφαση

Α.1022 (26) με την οποία υιοθετήθηκαν οι

Οδηγίες για την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα

Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) από

τις Αρχές ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ότι η

Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, κατά τη

ενενηκοστή δεύτερη σύνοδό της υιοθέτησε με

την απόφαση MSC 353 (92) τροποποιήσεις στον Κώδικα ISM ΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι μία Αρχή, κατά την επιβεβαίωση ότι τα πρότυπα ασφαλείας τηρούνται, έχει ευθύνη να διασφαλίζει ότι έχουν εκδοθεί Έγγραφα Συμμόρφωσης καθώς και Πιστοποιητικά Διαχείρισης Ασφαλείας σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερόμενες

Οδηγίες, ΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ότι

μπορεί να υπάρξει ανάγκη οι Αρχές να έρθουν

σε συμφωνία με σκοπό την έκδοση

πιστοποιητικών από άλλες Αρχές σύμφωνα

με το Κεφάλαιο ΙΧ της Διεθνούς Σύμβασης

SOLAS 1974 και σύμφωνα με την απόφαση

Α.741 (18) ΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ

την ανάγκη για ομοιόμορφη εφαρμογή του

Κώδικα ISM ΑΦΟΥ ΕΞΕΤΑΣΕ τις συστάσεις

που έγιναν από την Επιτροπή Προστασίας

Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, κατά την εξηκοστή

τέταρτη σύνοδό της και την Επιτροπή Ναυ-

τικής Ασφάλειας στην ενενηκοστή πρώτη

σύνοδό της,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ τις Αναθεωρημένες Οδηγίες για

εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς

Διαχείρισης (ISM) από τις Αρχές, όπως

παράτιθενται στο παράρτημα της παρούσας

απόφασης,

2. ΠΑΡΟΤΡΥΝΕΙ τις Κυβερνήσεις, κατά την

εφαρμογή του Κώδικα ISM να τηρούν τις

Αναθεωρημένες Οδηγίες,

3. ΖΗΤΑ από τις Κυβερνήσεις να ενημερώνουν

τον Οργανισμό για οποιοσδήποτε τυχόν

δυσκολίες που μπορεί να αντιμετωπίσουν κατά

τη χρήση των Αναθεωρημένων Οδηγιών

4 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ την Επιτροπή Ναυτικής

Ασφάλειας και την Επιτροπή Προστασίας

Θαλάσσιου Περιβάλλοντος να επανεξετάζουν

τις Αναθεωρημένες Οδηγίες και να τις

τροποποιούν όταν απαιτείται.

5 ΑΝΑΚΑΛΕΙ την απόφαση Α.1022 (26) από 1η

Ιουλίου 2014 .

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ

ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Ο Κώδικας ISM

1.2 Υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM

1.3 Ευθύνες εξακρίβωσης και πιστοποίησης

2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

2.1 Ορισμοί

2.2 Εύρος και πεδίο εφαρμογής

3. ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΜΕ ΤΟ

ΚΩΔΙΚΑ ISM

3.1 Γενικά

3.2 Ικανότητα του συστήματος ασφαλούς

διαχείρισης να ανταποκρίνεται στους γενικούς

αντικειμενικούς στόχους ασφαλούς διαχείρισης

3.3 Ικανότητα του συστήματος ασφαλούς

διαχείρισης να ανταποκρίνεται σε

συγκεκριμένες απαιτήσεις ασφαλείας και

προστασίας περιβάλλοντος
 4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ
 4.1 Διαδικασίες πιστοποίησης και εξακρίβωσης
 4.2 Προσωρινή εξακρίβωση
 4.3 Αρχική εξακρίβωση
 4.4 Ετήσια εξακρίβωση εγγράφου συμμόρφωσης
 4.5 Ενδιάμεση εξακρίβωση Πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης
 4.6 Εξακρίβωση ανανέωσης
 4.7 Επιπρόσθετη εξακρίβωση
 4.8 Έλεγχοι ασφαλούς διαχείρισης
 4.9 Αίτηση για έλεγχο
 4.10 Προκαταρκτική ανασκόπηση (Ανασκόπηση εγγράφων)
 4.11 Προετοιμασία ελέγχου
 4.12 Διενέργεια του ελέγχου
 4.13 Αναφορά του ελέγχου
 4.14 Παρακολούθηση (υλοποίησης) διορθωτικών ενεργειών
 4.15 Ευθύνες εταιρείας σχετικά με ελέγχους ασφαλούς διαχείρισης
 4.16 Ευθύνες του οργανισμού που εκτελεί πιστοποίηση στο πλαίσιο του Κώδικα ISM.
 4.17 Ευθύνες της ομάδας ελέγχου
 ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ
 ΠΡΟΤΥΠΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM
 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ
 2 ΠΡΟΤΥΠΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
 3 ΠΡΟΤΥΠΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ
 3.1 Διαχείριση των σχεδίων πιστοποίησης κατά τον Κώδικα ISM
 3.2 Βασική ικανότητα (προσόντα) για τη διενέργεια ελέγχων
 3.3 Ικανότητα (προσόντα) για αρχικό έλεγχο και έλεγχο ανανέωσης πιστοποιητικού
 3.4 Ικανότητα (προσόντα) για ετήσιο, ενδιάμεσο και προσωρινό έλεγχο
 4 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ
 5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ
 1.1 Ο Κώδικας ISM
 1.1.1 Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία Πλοίων και για την Πρόληψη της Ρύπανσης (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης-Κώδικας ISM) υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.741(18) και κατέστη υποχρεωτικός δυνάμει της θέσης σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998, του κεφαλαίου IX της SOLAS για τη διαχείριση της Ασφαλούς Λειτουργίας των Πλοίων. Ο Κώδικας ISM παρέχει διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.
 1.1.2 Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, κατά την ενενηκοστή δεύτερη σύνοδό της που έλαβε χώρα την 1^η Ιουνίου 2013, υιοθέτησε τροποποιήσεις στις παραγράφους 3,6 12 και 14 και τις υποσημειώσεις του Κώδικα ISM με την απόφαση MSC 353(92). Κατά συνέπεια, ήταν απαραίτητη η αναθεώρηση των Οδηγιών για την εφαρμογή του Κώδικα ISM από τις

Αρχές (απόφαση Α1022(26)), έναντι των οποίων υπερισχύουν αυτές οι Αναθεωρημένες Οδηγίες.

1.1.3 Ο Κώδικας ISM απαιτεί οι εταιρείες να θεσπίζουν στόχους ασφαλείας όπως περιγράφονται στην παράγραφο 1.2 (Στόχοι) του Κώδικα ISM και επί πλέον, οι εταιρείες να αναπτύσσουν εφαρμόζουν και τηρούν ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης το οποίο περιλαμβάνει λειτουργικές απαιτήσεις όπως περιλαμβάνονται στην παράγραφο 1.4 του Κώδικα (Λειτουργικές απαιτήσεις για σύστημα διαχείρισης ασφαλείας).

1.1.4 Η εφαρμογή του Κώδικα ISM πρέπει να υποστηρίζει και να ενθαρρύνει την ανάπτυξη ενός πνεύματος ασφάλειας στη ναυτιλία. Παράγοντες επιτυχίας για την ανάπτυξη ενός πνεύματος που προωθεί την ασφαλεία και την προστασία του περιβάλλοντος είναι, μεταξύ άλλων, η δέσμευση, αξίες, πεποιθήσεις και σαφήνεια του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης.

1.2 Υποχρεωτική εφαρμογή Κώδικα ISM

1.2.1 Κατάλληλη οργάνωση της διαχείρισης, τόσο στηθάλασσα όσο και στην ξηρά, είναι απαραίτητη για να διασφαλιστούν επαρκή πρότυπα ασφαλείας και πρόληψης ρύπανσης. Μια συστηματική προσέγγιση της διαχείρισης από τους υπεύθυνους διαχείρισης των πλοίων είναι αναγκαία. Οι αντικειμενικοί στόχοι της υποχρεωτικής εφαρμογής του Κώδικα ISM είναι να διασφαλιστούν:

.1 η συμμόρφωση με υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος και
 .2 η αποτελεσματική εφαρμογή και επιβολή τους από τις Αρχές

1.2.2 Η αποτελεσματική επιβολή από τις Αρχές πρέπει να περιλαμβάνει εξακρίβωση ότι το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις όπως ορίζονται από τον Κώδικα ISM καθώς επίσης και επιβεβαίωση της συμμόρφωσης με υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς.

1.2.3 Η υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM πρέπει να διασφαλίζει, υποστηρίζει και ενθαρρύνει να λαμβάνονται υπόψη οι εφαρμόσιμοι κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που συνιστώνται από τον Οργανισμό, τις Αρχές, τους ηγούμενους και τους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

1.3 Ευθύνες εξακρίβωσης και πιστοποίησης

1.3.1 Η Αρχή είναι υπεύθυνη για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM και για την έκδοση Εγγράφων Συμμόρφωσης για τις εταιρείες και Πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης για τα πλοία.

1.3.2 Οι αποφάσεις Α.739 (18) «Οδηγίες για την εξουσιοδότηση οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό της Αρχής» και Α.789 (19) «Προδιαγραφές για τις λειτουργίες επιθεώρησης και πιστοποίησης αναγνωρισμένων

οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό της Αρχής» που έχουν γίνει υποχρεωτικές δυνάμει του κανονισμού XI/1 της SOLAS, και η απόφαση Α.847 «Οδηγίες που βοηθούν την Αρχή της Σημείας στην εφαρμογή των οργάνων IMO» είναι εφαρμόσιμες όταν οι Αρχές εξουσιοδοτούν οργανισμούς να εκδίδουν Έγγραφα Συμμόρφωσης και Πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχείρισης για λογαριασμό τους.
2 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

2.1 Ορισμοί

Οι όροι που χρησιμοποιούνται σ' αυτές τις Αναθεωρημένες Οδηγίες έχουν την ίδια έννοια με εκείνη που δίδεται στο Κώδικα ISM.

2.2. Εύρος και πεδίο εφαρμογής

Αυτές οι Αναθεωρημένες Οδηγίες θεσπίζουν βασικές αρχές για την:

.1 εξακρίβωση ότι το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης μιας εταιρείας που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία πλοίων ή το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου των πλοίων που ελέγχονται από την Εταιρεία, συμμορφώνεται με το Κώδικα ISM.

.2 διεξαγωγή της προσωρινής, αρχικής, ετήσιας και ανανεωτικής εξακρίβωσης του Εγγράφου Συμμόρφωσης και της προσωρινής, αρχικής ενδιάμεσης και ανανεωτικής εξακρίβωσης του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης και την έκδοση/θεώρηση των αντίστοιχων εγγράφων και

.3 το εύρος της επιπρόσθετης εξακρίβωσης.

3 ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ISM

3.1 Γενικά

3.1.1 Για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, οι εταιρείες πρέπει να αναπτύξουν, εφαρμόζουν και τηρούν ένα τεκμηριωμένο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης που να διασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η πολιτική της ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος της Εταιρείας. Η πολιτική της Εταιρείας πρέπει να περιλαμβάνει τους αντικειμενικούς στόχους που ορίζονται από τον Κώδικα ISM.

3.1.2 Οι Αρχές πρέπει να εξακρίβωνουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM προσδιορίζοντας:

.1 τη συμμόρφωση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης της Εταιρείας με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM και

.2 ότι το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης διασφαλίζει ότι οι στόχοι που προσδιορίζονται στην παράγραφο 1.2.3 του Κώδικα ISM έχουν επιτευχθεί.

3.1.3 Για τον καθορισμό της συμμόρφωσης ή μη των στοιχείων του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης με τις απαιτήσεις που προσδιορίζονται από τον Κώδικα ISM είναι δυνατόν να απαιτηθεί η ανάπτυξη κριτηρίων αξιολόγησης. Οι Αρχές οφείλουν να περιορίζουν την ανάπτυξη κριτηρίων σε μορφή προδιαγεγραμμένων τύπων συστημάτων διαχείρισης. Κριτήρια αξιολόγησης σε μορφή

προδιαγεγραμμένων τύπων συστημάτων διαχείρισης ενδέχεται να έχουν ως συνέπεια, χάρin της ασφαλούς διαχείρισης στη ναυτιλία, να αναγκάζονται εταιρείες να εφαρμόζουν λύσεις που έχουν προετοιμασθεί από τρίτους και ως εκ τούτου μπορεί να δυσχεραίνεται η ανάπτυξη λύσεων που να ενδείκνυνται για τη συγκεκριμένη εταιρεία, τη λειτουργία ή το πλοίο. Για τολόγο αυτό, συγκεκριμένες λειτουργίες πρέπει να είναι ειδικές για κάθε πλοίο, και πρέπει να αντανakλώνται πλήρως σε εγχειρίδια, διαδικασίες και οδηγίες.

3.1.4 Συνεπώς, οι Αρχές οφείλουν να διασφαλίζουν ότι αυτές οι αξιολογήσεις βασίζονται στην εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης εκπληρώνοντας συγκεκριμένους στόχους, παρά στη συμμόρφωση με λεπτομερείς απαιτήσεις επιπρόσθετα αυτών που εμπεριέχονται στον Κώδικα ISM, μειώνοντας με αυτό τον τρόπο την ανάγκη ανάπτυξης κριτηρίων για τη διευκόλυνση της αξιολόγησης της συμμόρφωσης των εταιρειών με το Κώδικα.

3.2 Ικανότητα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης να ανταποκρίνεται στους γενικούς αντικειμενικούς στόχους ασφαλούς διαχείρισης. Ο Κώδικας ISM προσδιορίζει γενικούς αντικειμενικούς στόχους ασφαλούς διαχείρισης στην παράγραφο 1.2.2.

Η εξακρίβωση πρέπει να υποστηρίζει και να ενθαρρύνει εταιρείες για την επίτευξη αυτών των αντικειμενικών στόχων, που παρέχουν σαφή καθοδήγηση σε εταιρείες για την ανάπτυξη συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης σε συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM. Ωστόσο, η ικανότητα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης να επιτύχει αυτούς τους στόχους δεν μπορεί να προσδιορισθεί πέρα από το εάν το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Γι' αυτό τολόγο οι αντικειμενικοί στόχοι δεν πρέπει να αποτελούν τη βάση για τη θέσπιση λεπτομερών ερμηνειών για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης ή μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.

3.3 Ικανότητα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος

3.3.1 Το κύριο κριτήριο που διέπει την ανάπτυξη των ερμηνειών που απαιτούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM πρέπει να είναι η ικανότητα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης να πληροί τις συγκεκριμένες απαιτήσεις που καθορίζονται από τον Κώδικα ISM σύμφωνα με τα ειδικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος. Τα ειδικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος ορίζονται στην παράγραφο 1.2.3 του Κώδικα ISM.

3.3.2 Όλα τα αρχεία που μπορούν να

διευκολύνουν την εξακρίβωση συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM, πρέπει να είναι διαθέσιμα για έλεγχο κατά τη διάρκεια της εξέτασης. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν εκθέσεις απόκαθάρσιμα που έχουν ανατεθεί σύμφωνα με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης. Γι' αυτό το σκοπό, η Αρχή πρέπει να διασφαλίζει ότι η Εταιρεία παρέχει στους ελεγκτές αρχεία της κρατικής πιστοποίησης και κλάσης που είναι συναφή με τις ενέργειες που αναλαμβάνονται από την εταιρεία, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς. Υπ' αυτήν την άποψη τα αρχεία μπορεί να εξετάζονται προς εξακρίβωση της αυθεντικότητας και της ακρίβειάς τους.

3.3.3 Κάποιες υποχρεωτικές απαιτήσεις μπορεί να μην υπόκεινται σε κρατικές επιθεωρήσεις πιστοποίησης ή επιθεωρήσεις κλάσης, όπως:

.1 η διατήρηση της κατάστασης του πλοίου και του εξοπλισμού μεταξύ επιθεωρήσεων και
 .2 ορισμένες λειτουργικές απαιτήσεις
 3.3.4 Συγκεκριμένες ρυθμίσεις μπορεί να απαιτούνται για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM και την παροχή των απαιτούμενων σε αυτές τις περιπτώσεις αντικειμενικών αποδείξεων για την εξακρίβωση, όπως:

.1 τεκμηριωμένες διαδικασίες και οδηγίες
 .2 τεκμηρίωση της εξακρίβωσης που διεξάγεται από ανώτερους αξιωματικούς καθημερινών λειτουργιών όταν σχετίζονται με τη διασφάλιση συμμόρφωσης και
 .3 συναφή αρχεία των πλοίων που διαχειρίζεται η Εταιρεία π.χ αρχεία Κράτους σημαίας, έλεγχοι Κράτους λιμένος, εκθέσεις κλάσης και αναφορές ατυχημάτων.

3.3.5 Η εξακρίβωση συμμόρφωσης με υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς που αποτελεί μέρος της πιστοποίησης του Κώδικα ISM ούτε επαναλαμβάνει ούτε υποκαθιστά τις επιθεωρήσεις για άλλα ναυτικά πιστοποιητικά. Η εξακρίβωση συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM δεν απαλλάσσει την Εταιρεία, τον πλοίαρχο ή οποιαδήποτε άλλη οντότητα ή πρόσωπο εμπλεκόμενο με τη διαχείριση ή λειτουργία του πλοίου από τις ευθύνες τους.

3.3.6 Οι Αρχές πρέπει να διασφαλίζουν ότι η Εταιρεία έχει:

.1 λάβει υπόψη τις συστάσεις, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1.2.3.2 του Κώδικα ISM κατά τη θέσπιση και τηρήση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης και
 .2 αναπτύξει διαδικασίες για να διασφαλίσει ότι αυτές οι συστάσεις εφαρμόζονται στην ξηρά και στη θάλασσα.

4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

4.1 Διαδικασίες πιστοποίησης και εξακρίβωσης
 4.1.1 Η διαδικασία πιστοποίησης σχετικά με το Έγγραφο Συμμόρφωσης της Εταιρείας και το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης για το πλοίο κανονικά περιλαμβάνει τα εξής βήματα:

.1 προσωρινή εξακρίβωση
 .2 αρχική εξακρίβωση
 .3 ετήσια ή ενδιάμεση εξακρίβωση
 .4 εξακρίβωση ανανέωσης
 .5 επιπρόσθετη εξακρίβωση
 4.1.2 Αυτές οι εξακρίβώσεις διεξάγονται μετά από αίτηση της Εταιρείας προς την Αρχή ή τον αναγνωρισμένο από την Αρχή οργανισμό που παρέχει υπηρεσίες πιστοποίησης σύμφωνα με τον Κώδικα ISM ή μετά από αίτηση προς την Αρχή εκ μέρους άλλης Αρχής συμβαλλόμενου Κράτους-Μέλους στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS. Οι εξακρίβώσεις περιλαμβάνουν έλεγχο του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης.

4.2 Προσωρινή εξακρίβωση
 4.2.1 Προσωρινή πιστοποίηση μπορεί να εκδίδεται υπό ορισμένες προϋποθέσεις όπως ορίζονται στον Κώδικα ISM και πρέπει να διευκολύνει την εφαρμογή συστήματος ασφαλούς διαχείρισης
 4.2.2 Η Εταιρεία πρέπει να υποβάλλει προς την Αρχή αίτηση για προσωρινή πιστοποίηση.
 4.2.3 Η διαδικασία εξακρίβωσης προσωρινού Εγγράφου Συμμόρφωσης του συστήματος διαχείρισης που έχει αναληφθεί από την Αρχή απαιτεί αξιολόγηση των γραφείων της Εταιρείας σύμφωνα με τη παράγραφο 14.1 του Κώδικα ISM.

4.2.4 Μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση της αξιολόγησης του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης στις εγκαταστάσεις της εταιρείας, μπορεί να αρχίσει ο σχεδιασμός για την αξιολόγηση υπόχρεων πλοίων του στόλου της Εταιρείας.

4.2.5 Η διαδικασία προσωρινής εξακρίβωσης του πλοίου αναλαμβάνεται από την Αρχή για να διασφαλιστεί ότι το πλοίο διαθέτει σύστημα ασφαλούς διαχείρισης σύμφωνα με την παράγραφο 14.4 του Κώδικα ISM.

4.2.6 Μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση της προσωρινής εξακρίβωσης, εκδίδεται Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης για την Εταιρεία και παρέχονται αντίγραφα από την Εταιρεία σε κάθε επί μέρους εγκατάσταση (γραφείο) ξηράς και σε κάθε υπόχρεο πλοίο του στόλου της Εταιρείας. Επίσης, όταν κάθε πλοίο αξιολογείται και λαμβάνει Προσωρινό Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης, αντίγραφο του πιστοποιητικού πρέπει να διαβιβάζεται στην έδρα της Εταιρείας.

4.3 Αρχική εξακρίβωση

4.3.1 Η Εταιρεία υποβάλλει αίτηση για πιστοποίηση του Κώδικα ISM στην Αρχή.
 4.3.2 Η αξιολόγηση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης των εγκαταστάσεων της εταιρείας που διεξάγεται από την Αρχή, απαιτεί αξιολόγηση των γραφείων όπου γίνεται αυτή η διαχείριση και ενδεχομένως και άλλων τοποθεσιών (παράρτημάτων), που μπορεί να έχουν αναλάβει καθήκοντα ασφαλούς διαχείρισης, ανάλογα με την οργάνωση της Εταιρείας και τις λειτουργίες των διάφορων παραρτημάτων αυτής.

4.3.3 Μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση της

αξιολόγησης του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης στην ξηρά, μπορεί να αρχίσει ο σχεδιασμός για την αξιολόγηση των πλοίων της Εταιρείας

4.3.4 Μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση της αξιολόγησης, εκδίδεται Έγγραφο Συμμόρφωσης στην Εταιρεία αντίγραφο του οποίου πρέπει είναι διαθέσιμα σε κάθε επιμέρους εγκατάσταση (γραφείο) ξηράς και σε κάθε πλοίο του στόλου της Εταιρείας. Για κάθε πλοίο που έχει αξιολογηθεί και έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης, πρέπει να διαβιβαστεί αντίγραφο αυτού στην έδρα της Εταιρείας.

4.3.5 Σε περιπτώσεις όπου πιστοποιητικά εκδίδονται από αναγνωρισμένο οργανισμό, αντίγραφα όλων των πιστοποιητικών πρέπει να αποστέλλονται επίσης στην Αρχή.

4.3.6 Ο έλεγχος ασφαλούς διαχείρισης για την Εταιρεία και το πλοίο περιλαμβάνει τις ίδιες βασικές ενότητες. Ο σκοπός είναι να εξακριβωθεί ότι η Εταιρεία ή το πλοίο αντίστοιχα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Οι έλεγχοι περιλαμβάνουν:

.1 εξακρίβωση της συμμόρφωσης του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης της Εταιρείας με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, συμπεριλαμβανομένων και αντικειμενικών αποδείξεων ότι το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης της Εταιρείας έχει τεθεί σε εφαρμογή για τουλάχιστον τρεις μήνες και ότι το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης έχει τεθεί σε εφαρμογή για τουλάχιστον τρεις μήνες σε ένα τουλάχιστον πλοίο από κάθε τύπο πλοίων που διαχειρίζεται η Εταιρεία. Και

.2 εξακρίβωση ότι το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης διασφαλίζει οι αντικειμενικοί στόχοι που ορίζονται στην παράγραφο 1.2.3 του Κώδικα ISM επιτυγχάνονται. Αυτό περιλαμβάνει έλεγχο εξακρίβωσης ότι το Έγγραφο Συμμόρφωσης της Εταιρείας που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία του πλοίου έχει εφαρμογή για το συγκεκριμένο τύπο πλοίου καθώς και αξιολόγηση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης επί του πλοίου ώστε να επαληθεύεται ότι το σύστημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM και ότι εφαρμόζεται. Αντικειμενικά στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης της Εταιρείας έχει λειτουργήσει αποτελεσματικά για τουλάχιστον τρεις μήνες στο πλοίο και στην ξηρά πρέπει να είναι διαθέσιμα, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των αρχείων εσωτερικού ελέγχου που έγινε από την Εταιρεία.

4.4 Ετήσια εξακρίβωση Εγγράφου Συμμόρφωσης

4.4.1 Για τη διατήρηση της ισχύος του Εγγράφου Συμμόρφωσης διενεργούνται ετήσιοι έλεγχοι ασφαλούς διαχείρισης και πρέπει να περιλαμβάνουν εξέταση και επαλήθευση της ορθότητας των αρχείων κρατικής πιστοποίησης και κλάσης για ένα τουλάχιστον πλοίο από κάθε τύπο πλοίων στους οποίους το

Έγγραφο Συμμόρφωσης αναφέρεται. Ο σκοπός αυτών των ελέγχων είναι να επαληθεύουν την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης και ότι οι ενδεχόμενες τροποποιήσεις του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM

4.4.2 Η ετήσια εξακρίβωση πρέπει να διενεργείται εντός τριών μηνών πριν ή μετά την επετειακή ημερομηνία του Εγγράφου Συμμόρφωσης.

4.4.3 Στις περιπτώσεις που η Εταιρεία διαθέτει περισσότερες από μια επιμέρους εγκαταστάσεις στην ξηρά και/ή αναθέτει καθήκοντα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, οι ετήσιες αξιολογήσεις πρέπει να προσπαθούν να εξασφαλίζουν ότι αξιολογούνται όλοι οι εγκαταστάσεις στη διάρκεια της περιόδου ισχύος του Εγγράφου Συμμόρφωσης.

4.4.4 Στη διάρκεια της ετήσιας εξακρίβωσης, οι Αρχές διαπιστώνουν αν η Εταιρεία λειτουργεί όλους τους τύπους πλοίων που αναφέρονται στο Έγγραφο Συμμόρφωσης. Αν η Εταιρεία έχει πάψει να διαχειρίζεται ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίου πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα.

4.5 Ενδιάμεση εξακρίβωση Πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης

4.5.1 Ενδιάμεσοι έλεγχοι ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να διενεργούνται για τη διατήρηση του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης σε ισχύ. Ο σκοπός αυτών των ελέγχων είναι η εξακρίβωση της αποτελεσματικής λειτουργίας του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης και της συμμόρφωσης τυχόν τροποποιήσεων του με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδιαίτερα κατά την αρχική περίοδο εφαρμογής του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, η Αρχή μπορεί να θεωρήσει απαραίτητο να αυξήσει τη συχνότητα των ενδιάμεσων ελέγχων. Επιπλέον, η φύση των μη συμμορφώσεων μπορεί επίσης να παρέχει μια βάση για την αύξηση της συχνότητας των ενδιάμεσων ελέγχων.

4.5.2 Αν διεξαχθεί μόνο ένας ενδιάμεσος έλεγχος, αυτός πρέπει να γίνεται μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετειακής ημερομηνίας έκδοσης του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης.

4.6 Εξακρίβωση ανανέωσης

Οι εξακρίβώσεις ανανέωσης πρέπει να γίνονται πριν τη λήξη της ισχύος του Εγγράφου Συμμόρφωσης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης. Η εξακρίβωση ανανέωσης περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης και τις δραστηριότητες, στις οποίες έχουν εφαρμογή οι απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Η εξακρίβωση ανανέωσης μπορεί να διενεργείται από τρεις μήνες πριν την ημερομηνία λήξης του Εγγράφου Συμμόρφωσης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης και πρέπει να ολοκληρώνεται πριν την ημερομηνία λήξης αυτών.

4.7 Επιπρόσθετη εξακρίβωση

4.7.1 Η Αρχή μπορεί, όπου υπάρχουν σαφείς λόγοι, να απαιτεί επιπρόσθετη εξακρίβωση για να ελέγχειαν το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης εξακολουθεί να λειτουργεί αποτελεσματικά. Επιπρόσθετες εξακρίβώσεις μπορούν να διεξάγονται μετά από καταστάσεις πέρα από τις συνήθεις διαδικασίες, όπως κρατήσεις στο πλαίσιο ελέγχων του Κράτους λιμένας ή στην περίπτωση επανέναρξης λειτουργία μετά από διακοπή, λόγω περιόδου εκτός υπηρεσίας ή για να εξακριβώνεται ότι έχουν αναληφθεί αποτελεσματικές διορθωτικές ενέργειες αποκατάστασης και/ή ότι εφαρμόζονται μεροθύ τρόπο. Επιπρόσθετες εξακρίβώσεις μπορεί να αφορούν την οργάνωση των εγκαταστάσεων ξηράς της εταιρείας και/ή το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης επί του πλοίου. Η Αρχή πρέπει να ορίζει το εύρος και το βάθος της εξακρίβωσης, που μπορεί να ποικίλλουν ανά περίπτωση. Οι επιπρόσθετες εξακρίβώσεις πρέπει να ολοκληρώνονται στην περίοδο που έχει συμφωνηθεί, λαμβάνοντας υπόψη οδηγίες που αναπτύσσονται από τον Οργανισμό. Η Αρχή πρέπει να εξετάζει τα αποτελέσματα της εξακρίβωσης και να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα, όπως απαιτούνται.

4.7.2 Μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση της επί του πλοίου αξιολόγησης το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης πρέπει να θεωρείται για επιπρόσθετη εξακρίβωση.

4.8 Έλεγχος ασφαλούς διαχείρισης
Η διαδικασία για έλεγχο ασφαλών διαχείρισης που περιγράφεται στις ακόλουθες παραγράφους περιλαμβάνει όλα τα βήματα που αφορούν στην αρχική εξακρίβωση. Οι έλεγχοι για προσωρινή, ετήσια, ενδιάμεση, επιπρόσθετη εξακρίβωση και εξακρίβωση ανανέωσης πρέπει να βασίζονται στις ίδιες αρχές ακόμα και αν το εύρος τους είναι διαφορετικό.

4.9 Αίτηση για έλεγχο

4.9.1 Η Εταιρεία οφείλει να υποβάλει αίτηση για έλεγχο στην Αρχή ή σε αναγνωρισμένο από την Αρχή Οργανισμό, για την έκδοση του Εγγράφου Συμμόρφωσης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης εκ μέρους της Αρχής.

4.9.2 Η Αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει τότε να διορίσει τον επικεφαλής ελεγκτή και εφ' όσον απαιτείται, την ομάδα διεξαγωγής του ελέγχου.

4.10 Προκαταρκτική ανασκόπηση (Ανασκόπηση Εγγράφων) Ως βάση σχεδιασμού της διαδικασίας ελέγχου, ο ελεγκτής πρέπει να εξετάσει το εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης για να προσδιορίσει την επάρκεια του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης αναφορικά με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Αν κατά την ανασκόπηση διαπιστωθεί ότι το σύστημα δεν είναι επαρκές, ο έλεγχος θα πρέπει να καθυστερήσει μέχρι η εταιρεία να αναλάβει διορθωτικές ενέργειες.

4.11 Προετοιμασία ελέγχου

4.11.1 Ο ελεγκτής πρέπει να εξετάζει τα αρχεία ασφαλούς απόδοσης της Εταιρείας και πρέπει να λαμβάνει υπόψη του κατά την εκπόνηση του σχεδίου ελέγχου, π.χ. αρχεία Κράτους Σημαίας, έλεγχοι Κράτους λιμένα, εκθέσεις κλάσης και αναφορές ατυχημάτων.

4.11.2 Ο επικεφαλής ελεγκτής πρέπει να έρχεται σε συνεννόηση με την εταιρεία και να καταστρώνει ένα σχέδιο ελέγχου.

4.11.3 Ο ελεγκτής πρέπει να παρέχει τα έγγραφα εργασίας που διέπουν την διενέργεια του ελέγχου προς διευκόλυνση των αξιολογήσεων, ερευνών και εξετάσεων σύμφωνα με τις πρότυπες διαδικασίες, οδηγίες και έντυπα που έχουν καθιερωθεί για να διασφαλίζουν τις σταθερές διαδικασίες ελέγχου.

4.11.4 Η ομάδα ελέγχου πρέπει να είναι ικανή να επικοινωνεί αποτελεσματικά με τους ελεγχόμενους.

4.12 Διενέργεια του ελέγχου

4.12.1 Ο έλεγχος αρχίζει με μία εναρκτήρια συνάντηση παρουσία της ανώτερης διοίκησης της εταιρείας, όπου παρουσιάζονται τα μέλη της ομάδας ελέγχου και ημεροδογία ελέγχου, επιβεβαιώνεται η διαθεσιμότητα των συμμεφωνημένων διευκολύνσεων, επιβεβαιώνεται η ώρα και η ημερομηνία της τελικής συνάντησης και αποσαφηνίζονται τυχόν λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία ελέγχου.

4.12.2 Η ομάδα ελέγχου αξιολογεί το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης με βάση τα έγγραφα που παρουσιάζονται από την εταιρεία και τις αντικειμενικές αποδείξεις που αφορούν στην αποτελεσματική εφαρμογή του.

4.12.3 Οι αντικειμενικές αποδείξεις συλλέγονται μέσω των συνεντεύξεων και της εξέτασης των εγγράφων. Η παρακολούθηση των δραστηριοτήτων και των καταστάσεων μπορεί επίσης να συμπεριληφθεί, όταν κριθεί απαραίτητο, για να προσδιοριστεί η αποτελεσματικότητα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης να ανταποκρίνεται στα καθορισμένα πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που απαιτούνται από τον Κώδικα ISM.

4.12.4 Τα ευρήματα του ελέγχου πρέπει να τεκμηριώνονται. Μετά τον έλεγχο των δραστηριοτήτων η ομάδα ελέγχου πρέπει να διενεργεί ανασκόπηση των αντικειμενικών αποδείξεων που έχουν συγκεντρωθεί. Η ανασκόπηση χρησιμοποιείται για να καθοριστεί τι πρέπει να αναφέρεται ως σημαντική μη-συμμόρφωση, μη-συμμόρφωση ή παρατήρηση και πρέπει να καταχωρηθεί σύμφωνα με τις γενικές και ειδικές διατάξεις του Κώδικα ISM.

4.12.5 Στο τέλος του ελέγχου, πριν την προετοιμασία της αναφοράς του ελέγχου, η ομάδα ελέγχου πρέπει να οργανώσει μία συνάντηση με την ανώτερη διοίκηση της εταιρείας και με εκείνους που είναι υπεύθυνοι για τις συγκεκριμένες λειτουργίες. Σκοπός είναι

να παρουσιάσει τις παρατηρήσεις με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα αποτελέσματα του ελέγχου έχουν γίνει πλήρως κατανοητά.

4.13 Αναφορά ελέγχου

4.13.1 Η αναφορά ελέγχου πρέπει να καταρτίζεται με την καθοδήγηση του επικεφαλής ελεγκτή, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ακρίβεια και την πληρότητά της.

4.13.2 Η αναφορά ελέγχου περιλαμβάνει το σχέδιο ελέγχου, τα ονόματα των μελών της ομάδας ελέγχου, τις ημερομηνίες και τα στοιχεία της εταιρείας, τις παρατηρήσεις που αφορούν μη-συμμορφώσεις και την αποτελεσματικότητα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης να ανταποκρίνεται στους προκαθορισμένους στόχους.

4.13.3 Η εταιρεία παραλαμβάνει αντίγραφο της αναφοράς ελέγχου. Στην εταιρεία πρέπει να συνιστάται να παρέχεται στο εμπλεκόμενο πλοίο ένα αντίγραφο της αναφοράς ελέγχου αυτού.

4.14 Παρακολούθηση (υλοποίηση) διορθωτικών ενεργειών

4.14.1 Η εταιρεία είναι υπεύθυνη για τον καθορισμό και τη δρομολόγηση των διορθωτικών ενεργειών που είναι απαραίτητες για την αποκατάσταση των μη-συμμορφώσεων ή για την αποκατάσταση της αιτίας των μη-συμμορφώσεων. Η αποτυχία να αποκατασταθούν οι μη-συμμορφώσεις σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις του Κώδικα ISM μπορεί να επηρεάσει την ισχύ του Εγγράφου Συμμόρφωσης και των σχετικών με αυτό Πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης.

4.14.2 Διορθωτικές ενέργειες και πιθανοί επακόλουθοι έλεγχοι πρέπει να ολοκληρώνονται στη συμφωνημένη χρονική περίοδο. Για διορθωτικές ενέργειες αυτή η χρονική αυτή περίοδος δεν πρέπει να υπερβαίνει κανονικά τους τρεις μήνες. Η Εταιρεία πρέπει να αιτείται τη διενέργεια των επακόλουθων ελέγχων όπως έχει συμφωνηθεί.

4.14.3 Αποτυχία ανάληψης επαρκών διορθωτικών ενεργειών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, περιλαμβανομένων μέτρων για την πρόληψη της επανεμφάνισης, μπορεί να θεωρείται ως σημαντική μη-συμμόρφωση.

4.15 Ευθύνες Εταιρείας σχετικά με ελέγχους ασφαλούς διαχείρισης

4.15.1 Η εξακρίβωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM δεν απαλλάσσει την Εταιρεία, τη διοίκηση, όσους αναλαμβάνουν καθήκοντα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, τους αξιωματικούς ή ναυτικούς από τις υποχρεώσεις τους να συμμορφώνονται με την εθνική και διεθνή νομοθεσία περί ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

4.15.2 Η Εταιρεία είναι υπεύθυνη για:

.1 την ενημέρωση των αρμόδιων υπαλλήλων και όσων αναλαμβάνουν καθήκοντα συστήματος ασφαλούς διαχείρισης σχετικά με τους στόχους και το πεδίο εφαρμογής πιστοποίησης του Κώδικα ISM.

.2 το διορισμό υπεύθυνων μελών του προσωπικού να συνοδεύουν τα μέλη της ομάδας που διενεργεί την πιστοποίηση,

.3 την παροχή των απαραίτητων πόρων σε αυτούς που διενεργούν την πιστοποίηση, ώστε να διασφαλιστεί αποτελεσματική και αποδοτική διαδικασία πιστοποίησης,

.4 την παροχή πρόσβασης και αποδεικτικό υλικό, το οποίο ζητήθηκε από εκείνους που διενεργούν την πιστοποίηση, και

.5 τη συνεργασία με την ομάδα ελέγχου, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της πιστοποίησης.

4.15.3 Όπου διαπιστώνονται σημαντικές μη-συμμορφώσεις οι Αρχές και οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί (Α.Ο.) πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες, οι οποίες περιγράφονται στην Εγκύκλιο MSC/Circ.1059 –MEPC/Circ.401 του IMO.

4.16 Ευθύνες του οργανισμού που εκτελεί πιστοποίηση στο πλαίσιο του Κώδικα ISM
Ο οργανισμός που διενεργεί την πιστοποίηση στο πλαίσιο του Κώδικα ISM είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση ότι η διαδικασία εξακρίβωσης και πιστοποίησης διενεργείται σύμφωνα με τον Κώδικα ISM και τις παρούσες Αναθεωρημένες Οδηγίες. Αυτό περιλαμβάνει έλεγχους διαχείρισης όλων των πτυχών της πιστοποίησης, σύμφωνα με το προσάρτημα στις Οδηγίες αυτές.

4.17 Ευθύνες της ομάδας ελέγχου

4.17.1 Ανεξάρτητα από το εάν οι έλεγχοι εξακρίβωσης σχετικά με την πιστοποίηση διενεργούνται από μία ομάδα ή όχι, για την εξακρίβωση πρέπει να είναι υπεύθυνος ένα πρόσωπο. Ο επικεφαλής πρέπει να έχει την εξουσία να λαμβάνει τελικές αποφάσεις για τη διενέργεια της εξακρίβωσης και για οποιαδήποτε παρατηρήσεις. Οι ευθύνες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν :

.1 την προετοιμασία ενός σχεδίου ελέγχου, και
.2 την υποβολή της αναφοράς ελέγχου.

4.17.2 Το προσωπικό που συμμετέχει στον έλεγχο είναι υπεύθυνο για να τηρούνται οι απαιτήσεις που αφορούν στη διαδικασία εξακρίβωσης, τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας των σχετικών με την πιστοποίηση εγγράφων και το χειρισμό ουσιαστών πληροφοριών με διακριτικότητα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΟΤΥΠΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ομάδα ελέγχου που είναι επιφορτισμένη με την πιστοποίηση στο πλαίσιο του Κώδικα ISM και ο οργανισμός στον οποίο αυτή υπάγεται, πρέπει να συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις που αναφέρονται σε αυτό το προσάρτημα.

2. ΠΡΟΤΥΠΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1 Οι οργανισμοί που χειρίζονται θέματα ελέγχου συμμόρφωσης στο πλαίσιο του Κώδικα ISM πρέπει να διαθέτουν ικανότητα, σχετικά με:

.1 τη διασφάλιση συμμόρφωσης προς τους κανόνες και τους κανονισμούς οι οποίοι έχουν

εφαρμογή σταπλοία που διαχειρίζεται η εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων περί πιστοποίησης των ναυτικών,

.2 την έγκριση, επιθεώρηση και διαδικασίες πιστοποίησης,

.3 τους όρους αναφοράς που πρέπει να ληφθούν υπόψη για το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης, όπως απαιτεί ο Κώδικας ISM, και

.4 την πρακτική εμπειρία λειτουργίας του πλοίου.

2.2 Η Σύμβαση απαιτεί όπως οριζόμενοι από την Αρχή οργανισμοί για την έκδοση εκ μέρους της Αρχής Εγγράφου Συμμόρφωσης και Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης, πρέπει να συμμορφώνονται με τις αποφάσεις A.739 (18) (Οδηγίες για την εξουσιοδότηση οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό της Αρχής) και A.789 (19) – (Προδιαγραφές για τις λειτουργίες επιθεώρησης και πιστοποίησης από αναγνωρισμένους οργανισμούς που ενεργούν για λογαριασμό της Αρχής).

2.3 Οποιοσδήποτε οργανισμός διενεργεί ελέγχους συμμόρφωσης με τις διατάξεις του Κώδικα ISM πρέπει να διασφαλίζει ότι υπάρχει ανεξαρτησία μεταξύ του προσωπικού που παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες και εκείνου που εμπλέκεται στη διαδικασία πιστοποίησης.

3. ΠΡΟΤΥΠΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

3.1 Διαχείριση των σχεδίων πιστοποίησης κατά τον Κώδικα ISM Η διαχείριση των σχεδίων πιστοποίησης κατά τον Κώδικα ISM πρέπει να διενεργείται από όσους έχουν πρακτική γνώση των διαδικασιών και πρακτικών πιστοποίησης που προβλέπει ο Κώδικας ISM.

3.2 Βασική ικανότητα (προσόντα) για τη διενέργεια ελέγχων

3.2.1 Το προσωπικό που διενεργεί ελέγχους εξακρίβωσης για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, πρέπει να έχει ελάχιστη τυπική εκπαίδευση που περιλαμβάνει τα παρακάτω:

.1 τίτλο σπουδών από τριτοβάθμιο εκπαιδευτικό ίδρυμα αναγνωρισμένο από την Αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό σε πεδίο σχετικό με θέματα μηχανικής ή φυσικής επιστήμης (διετές πρόγραμμα κατ' ελάχιστον), ή

.2 τίτλο σπουδών από ναυτιλιακό ή ναυτικό ίδρυμα και ανάλογη θαλάσσια εμπειρία ως πιστοποιημένο αξιωματικό πλοίου.

3.2.2 Το παραπάνω προσωπικό πρέπει να έχει εκπαιδευτεί για τη διασφάλιση επάρκειας ικανοτήτων και προσόντων για την εκτέλεση ελέγχων εξακρίβωσης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, ειδικά όσον αφορά στα εξής:

.1 γνώση και κατανόηση του Κώδικα ISM,

.2 υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς,

.3 τους όρους αναφοράς τους οποίους ο Κώδικας ISM απαιτεί οι εταιρείες να λαμβάνουν υπόψη,

.4 τεχνικές αξιολόγησης για τις διαδικασίες εξέτασης, ερωταποκρίσεων, εκτίμησης και

αναφοράς,

.5 τεχνικές ή λειτουργικές απόψεις της ασφαλούς διαχείρισης,

.6 βασικές ναυτιλιακές γνώσεις και γνώσεις των λειτουργιών του πλοίου, και

.7 συμμετοχή σε έναν τουλάχιστον έλεγχο ασφαλούς διαχείρισης σχετιζόμενο με θέματα ναυτιλίας.

3.2.3 Η ως άνω κατάρτιση πρέπει να τεκμηριώνεται μέσω γραπτών ή προφορικών εξετάσεων, ή άλλων αποδεικτικών μέσων.

3.3 Ικανότητα (προσόντα) για αρχικό έλεγχο και έλεγχο ανανέωσης πιστοποιητικού

3.3.1 Για να αξιολογηθεί πλήρως αν η εταιρεία ή τοπλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM, επιπρόσθετα της βασικής ικανότητας που αναφέρεται στην ανωτέρω παρ. 3.2, το προσωπικό που διενεργεί αρχικό έλεγχο ή έλεγχο ανανέωσης του Εγγράφου Συμμόρφωσης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης πρέπει να έχει την ικανότητα να:

.1 καθορίζει, εάν τα στοιχεία του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης συμμορφώνονται ή μη, με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM,

.2 καθορίζει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας ή του πλοίου, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανόνες και τους κανονισμούς, όπως τεκμηριώνεται από τα αρχεία επιθεωρήσεων κρατικής πιστοποίησης και κλάσης,

.3 αξιολογεί την αποτελεσματικότητα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης για να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τους άλλους κανόνες και κανονισμούς που δεν εμπίπτουν στις επιθεωρήσεις κλάσης και κρατικής πιστοποίησης και διευκολύνουν την εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τους εν λόγω κανόνες και κανονισμούς, και

.4 αξιολογεί αν οι ασφαλείς πρακτικές που συνιστώνται από τον Οργανισμό, την Αρχή, τους Νηογνώμονες και άλλους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας έχουν ληφθεί υπόψη.

3.3.2 Η ικανότητα αυτή μπορεί να επιτευχθεί από ομάδες που από κοινού διαθέτουν συνολικά την ικανότητα που απαιτείται.

3.3.3 Το υπεύθυνο προσωπικό για την αρχική εξακρίβωση ή την εξακρίβωση ανανέωσης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM πρέπει να έχει εμπειρία τουλάχιστον πέντε ετών σε πεδία σχετικά με την τεχνική και την λειτουργική πλευρά της ασφαλούς διαχείρισης και πρέπει να έχει συμμετάσχει σε τρεις τουλάχιστον αρχικούς ελέγχους ή ελέγχους ανανέωσης πιστοποιητικών. Η συμμετοχή σε ελέγχους συμμόρφωσης με άλλα πρότυπα διαχείρισης δύναται να θεωρηθεί ισόδυναμη με τη συμμετοχή σε ελέγχους συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM.

3.4 Ικανότητα (προσόντα) για ετήσιο, ενδιάμεσο και προσωρινό έλεγχο. Το προσωπικό που είναι αρμόδιο να διενεργεί ετήσιους, ενδιάμεσους και προσωρινούς ελέγχους εξακρίβωσης πρέπει να ικανοποιεί τις

βασικές προϋποθέσειςσυμμετοχής σε ελέγχους και πρέπει να έχει συμμετάσχει σε δύο τουλάχιστον ετήσιους, αρχικούς ή ελέγχους ανανέωσης πιστοποιητικών. Πρέπει να έχειλάβει τριετιδικές οδηγίες που απαιτούνται για να διασφαλισθεί ότικατέχει την ικανότητα που απαιτείται για τον καθορισμότης αποτελεσματικότητας του συστήματοςασφαλούςδιαχείρισης της εταιρείας.

4 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΝΤΩΝ

Οι οργανισμοί που διενεργούν πιστοποίηση στο πλαίσιο του Κώδικα ISM πρέπει να έχουν εφαρμόσει ένατεκμηριωμένο σύστημα για την παρακολούθηση τωνπροσόντων και τη συνεχή απόκτηση γνώσης και ικανότητας τουπροσωπικού τους που διενεργεί ελέγχουςεξακρίβωσης της συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM. Το σύστημα αυτό πρέπει να περιλαμβάνει θεωρητικήεκπαίδευση που να καλύπτει όλες τις σχετικές με τηνκατάρτιση απαιτήσεις και τις κατάλληλες διαδικασίεςπου συνδέονται με τη διαδικασία πιστοποίησης, καθώξεπίσης και πρακτική εκπαίδευση υπό την εποπτεία κατάλληλων εκπαιδευτών και πρέπει να παρέχει τεκμηριωμένες αποδείξεις της ικανοποιητικής ολοκλήρωσηςτης εκπαίδευσης.

5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

Οι οργανισμοί που διενεργούν πιστοποίησηστο πλαίσιο του Κώδικα ISM πρέπει να έχουν εφαρμόσει ένατεκμηριωμένο σύστημα που να διασφαλίζει ότι η διαδικασία πιστοποίησης διεξάγεται σε συμφωνία με αυτότο πρότυπο. Το σύστημα αυτό πρέπει, μεταξύ άλλων, να περιλαμβάνει διαδικασίες και οδηγίες για τα ακόλουθα :

- .1 συμφωνίες με τις εταιρείες που απορρέουν απόσυμβάσεις,
- .2 σχεδιασμό, προγραμματισμό και διενέργεια ελέγχων,
- .3 αναφορά των αποτελεσμάτων των ελέγχων,
- .4 έκδοση Εγγράφων

Συμμόρφωσης, Πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης και Προσωρινών Εγγράφων Συμμόρφωσης και Προσωρινών Πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης, και

- .5 διορθωτικές ενέργειες και συνέχιση της παρακολούθησης των ελέγχων, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών που γίνονται σε περιπτώσεις σημαντικώνμη-συμμορφώσεων.

Άρθρο 2

Από την έναρξη ισχύος της παρούσας παύει να ισχύειη απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου αριθμ.4113.290/01/2012/06.08.2012 (Β´ 2366).

Άρθρο 3

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδατης Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 16 Ιουλίου 2014

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Έντυπη

MANAGEMENT ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΤΟΜΟΣ Α΄, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ, 1999.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ Α.Ν. 89/67, ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ε. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΘΕΟΤΟΚΑΣ ΓΙΑΝΝΗΣ.

MARKETING OF SHIPPING COMPANIES, ΕΥΗΠΛΩΜΑΡΙΤΟΥ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE ΚΟΣΤΗ ΚΑΙ ΟΦΕΛΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΚΟΥΡΟΥ ΕΥΓΕΝΙΑ.

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ (ISM CODE) ΣΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΣΙΔΕΡΗ Ι.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΑΛΕΟΤΕΡΕΣ ΠΤΥΧΙΑΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ.

Διαδίκτυο

<https://en.wikipedia.org/> (διάφορες πληροφορίες)

http://www.pepen.gr/pagesgr/ISM/FEK_2255B_2014.pdf

