

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΘΕΜΑ:
ISM: ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ Ή ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ

ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΩΝ:
ΜΠΗΜΠΑ ΜΑΡΙΑ, Α.Γ.Μ:3477
ΠΙΝΝΙΚΑ ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΜΠΙΚΑ, Α.Γ.Μ:3639

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ABSTRACT	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	6
2.1 Ποιοτική ναυτιλία.....	6
2.2 Η ανάγκη για ύπαρξη διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια στη θαλάσσια - Οι Διεθνείς παίκτες της θαλάσσιας ασφάλειας	8
2.3 Ναυτικά ατυχήματα και δέσμες μέτρων.....	12
2.3.1 Ατύχημα Erika.....	17
2.3.2 Ατύχημα Prestige.....	18
2.4 Ο ανθρώπινος παράγοντας ως η κυριότερη αιτία των ναυτικών ατυχημάτων.....	20
2.5 Η ανάγκη για συστηματική διαχείριση και ‘προοδευτικές’ πολιτικές ασφάλειας και μέτρα ευρωπαϊκής πολιτικής για την θαλάσσια ρύπανση	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΠΛΑΙΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ Ε.Ε.....	25
3.1 Έννοια του ISM CODE	27
3.2 Περιεχόμενο του ISM CODE	28
3.3 Απαιτήσεις του ISM CODE	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΚΟΣΤΗ ΚΑΙ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE	43
4.1 Οφέλη, Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα από την εφαρμογή του ISM CODE	43
4.2 Κόστη από την εφαρμογή του ISM CODE	49
4.3 Διαγραμματική ανάλυση για την κατανομή του κόστους	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	57
5.1 Συμπεράσματα της εφαρμογής του ISM	57
5.2 Η τιμή της ποιότητας.....	60
5.3 Εκτιμήσεις αποτελεσμάτων από την εφαρμογή του ISM Code	62
5.4 Προσωπική άποψη για την εφαρμογή του ISM	62
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	65

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το κείμενο αναφέρεται στην ανάπτυξη του κώδικα ism καθώς και στην έκβαση αυτού ως αναγκαιότητα ή πολυτέλεια. Αρχικά, γίνεται η ερμηνεία του κώδικα ism και το πως επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση μιας εταιρείας με τον κώδικα και κατ' επέκταση τα διαχειριζόμενα πλοία της. Στη συνέχεια, εξηγεί τον ορό «ποιοτική ναυτιλία» και την ανάγκη ύπαρξης διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ορίζεται το «ατύχημα» και το «σοβαρό ατύχημα» καθώς και παρατίθενται τα ατυχήματα «Erika», «Prestige». Ακόμα αναπτύσσεται το πόσο σημαντικός είναι ο ανθρώπινος παράγοντας ως κυριότερη αιτία των ναυτικών ατυχημάτων και τι μέτρα πρέπει να ληφθούν για την συστηματική διαχείριση καθώς και ορισμένες πολιτικές ασφαλείας. Μετ' έπειτα αναλύεται η ιστορική αναδρομή του κώδικα ISM, η δομή που ακολουθεί, τα περιεχόμενά του και οι απαιτήσεις που προϋποθέτουν για την ορθή και αποτελεσματική χρήση του. Αναλύονται τα κόστη και τα οφέλη του κώδικα καθώς και η διαγραμματική απεικονισή τους. Στο τελευταίο κεφάλαιο αυτής της εργασίας παρατίθενται συμπεράσματα, εκτιμήσεις και αποτελέσματα για την εφαρμογή του κώδικα ISM.

ABSTRACT

The text refers to the development of the ism code and its outcome as a necessity or luxury. Initially, the interpretation of the ism code and how the compliance of a company with the code and consequently its managed ships is confirmed. It then explains the term "quality shipping" and the need for international regulations on maritime safety. The "accident" and "serious accident" are defined and the "Erika", "Prestige" accidents are listed. It also raises the importance of the human factor as the main cause of marine casualties and what measures should be taken for systematic management and certain security policies. The historical review of the ISM Code, the structure that follows, its contents and the requirements for its proper and effective use are analyzed. It analyzes the costs and benefits of the code as well as their graphical depiction. The final chapter of this paper outlines conclusions, estimates and results for the implementation of the ISM Code.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο ISM (International Safety Management) Code έχει ως βάση τη δημιουργία και να θέσει σε λειτουργία ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης ενός πλοίου, του οποίου η λειτουργία βεβαιώνεται από την έκδοση δύο ειδών πιστοποιητικών, ενός για το γραφείο (Document of Compliance) και ενός για το κάθε πλοίο (Safety Management Certificate). Τα πιστοποιητικά αυτά τα εκδίδει η σημαία ή – όπως κατά κανόνα συμβαίνει στην φορτηγό ναυτιλία – ο νηογνώμονας δρώντας κατ' εξουσιοδότηση αυτής.

Γραφεία που διαχειρίζονται πλοία με περισσότερες από μια σημαία, δηλαδή τα πιο πολλά, υποχρεούνται να τηρούν τόσα DOCs όσες και οι σημαίες. Νηογνώμονες εξουσιοδοτημένοι από πολλές σημαίες δύνανται να εκδίδουν πολλαπλά DOC με μία μόνο επίσκεψη στο γραφείο για έλεγχο. Το κάθε SMC είναι συνδεδεμένο με ένα και μόνο DOC και αν το DOC ανακληθεί για κάποιο σοβαρό λόγο – π.χ. σοβαρά ευρήματα κατά την διάρκεια λιμενικού ελέγχου από την αρχή – καθίσταται αυτομάτως άκυρο και το πλοίο δεν φεύγει από το λιμάνι αν δεν εκλείψουν οι λόγοι ανάκλησης και δεν εκδοθεί νέο.

Η φιλοσοφία του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ) βασίζεται στην έγγραφη αναφορά διαχειριστικών ατελειών στην εκτέλεση διαδικασιών στο γραφείο και – κυρίως – στο πλοίο. Οι ατέλειες αυτές ονομάζονται non-conformities και προβλέπονται ειδικές διαδικασίες για το πως διορθώνονται. Η επανάληψη non-conformity που έχει διορθωθεί προηγουμένως θεωρείται σοβαρό παράπτωμα. Η διαπίστωση σοβαρού παραπτώματος ονομάζεται major non-conformity και δύναται να οδηγήσει στην ανάκληση του DOC της διαχειρίστριας.

Σε κάθε περίπτωση είναι σημαντικό να είναι σε θέση το γραφείο να αποδείξει ότι το ΣΑΔ του λειτουργεί. Το σύστημα λειτουργεί εφόσον οι διαχειριστικές ατέλειες:

1. Εντοπίζονται εγκαίρως.
2. Αναφέρονται εγγράφως.
3. Αντιμετωπίζονται εντός εύλογου διαστήματος.
4. Και κυρίως δεν ξανασυμβαίνουν.

Η τήρηση ή μη του ISM Code αποδεικνύεται από τα έγγραφα του ΣΑΔ. Σε περίπτωση ατυχήματος, η διαπίστωση από τις αρχές ότι το ΣΑΔ λειτουργεί αποτελεί ισχυρή ένδειξη της υπευθυνότητας του διαχειριστού και του πληρώματος και μπορεί να καταλήξει απλώς σε μια minor non-conformity.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

2.1 Ποιοτική ναυτιλία

Η έννοια της παροχής ποιοτικών υπηρεσιών στην πλειοψηφία των παραγωγικών κλάδων των εμπορικών συναλλαγών, εισήχθη μόλις την τελευταία δεκαετία του εικοστού αιώνα. Είναι γεγονός, ότι η ποιότητα της υπηρεσίας (ISO), άργησε να αναπτυχθεί συγκριτικά με την ποιότητα στον τομέα των προϊόντων. Εξάλλου, η εφαρμογή της δεν είναι υποχρεωτική, αλλά χρησιμοποιείται περισσότερο, ως ένα κριτήριο αξιολόγησης, το οποίο βοηθά τον καταναλωτή στο να επιλέξει ανάμεσα σε ομοειδή προϊόντα. Η έννοια της ποιοτικής υπηρεσίας, είναι συνεπώς λογικό να αναμένεται πως θα πρέπει να υπάρχει και στην ναυτιλία (Chauvel, 1997).

Ως μέτρο ποιοτικής υπηρεσίας στην ναυτιλία, εννοείται η αποδοτικότητα του πλοίου, σχετικά με το βαθμό ικανοποίησης του ναυλωτή ή του κατόχου των φορτίων από τις δια της θαλάσσης μεταφορές. Ειδικότερα, όταν γίνεται λόγος για ποιοτική ναυτιλία, πρόκειται για την, μέσα στους συμφωνημένους χρόνους, φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου από το πλοίο, χωρίς απώλεια ή αλλοίωσή του, χωρίς ρύπανση του περιβάλλοντος και βέβαια, χωρίς ατυχήματα (Chauvel, 1997).

Είναι προφανές ότι η ποιοτική ναυτιλία, απαιτεί πλοία τα οποία είναι αξιόπλοα, ασφαλή, ποιοτικά και υψηλής τεχνικής αξιοπιστίας, καθώς επίσης και προσωπικό θαλάσσης και ξηράς, το οποίο διαθέτει άριστα προσόντα και τεχνογνωσία.

Καθοριστικό είναι το γεγονός ότι η ποιότητα στη Ναυτιλία πρέπει να είναι υπόθεση καθολικής προσπάθειας, συμμετοχικής συμπράξεως καθώς και ανάληψης προσωπικών ευθυνών. Σημαντική είναι δε και η ποιότητα των συνεργαζόμενων εταιρειών με τη ναυτιλιακή εταιρεία καθώς και η αυστηρή επιλογή των διοικητικών υπευθύνων.

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν το αντικείμενο ενός υπομνήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 1985, με τίτλο «Προς μια πολιτική μεταφορών — θαλάσσιων μεταφορών», όπως επίσης και μιας ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 1996 με τίτλο «Προς μια νέα θαλάσσια στρατηγική» (European Commission, 1996).

Το «κείμενο στρατηγικής» της Επιτροπής πρότεινε μεταξύ άλλων την ανάληψη πρωτοβουλιών εκ μέρους της ΕΕ για:

- Την υποχρεωτική εφαρμογή –τόσο εκ μέρους των πλοίων του Κοινοτικού στόλου, όσο και εκ μέρους των πλοίων υπό σημαία τρίτης χώρας που αποπλέουν ή καταπλέουν σε λιμένες τη ΕΕ –κανόνων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, θεωρώντας ότι η μη τήρηση τους αποτελεί σημαντική πηγή αθέμιτου ανταγωνισμού.
- Την ενίσχυση των ελεγκτικών αρμοδιοτήτων του κράτους ελλιμενισμού καθώς επίσης και των κυρώσεων οι οποίες επιβάλλονται στους φορτωτές που σκόπιμα ή από αμέλεια ναυλώνουν χρησιμοποιούν πλοία που δεν πληρούν τους διεθνείς κανόνες (substandard ships) ή πλοία που δεν είναι ασφαλισμένα κατά τον δέοντα τρόπο.
- Την εξέταση της δυνατότητας εξάρτησης του κατάπλου σε κοινοτικούς λιμένες με την υποχρεωτική κάλυψη της αστικής ευθύνης.
- Την παροχή υποστήριξης σε συμφωνίες μεταφορέων και συνδικάτων σχετικά με τις συνθήκες εργασίας επί των οχηματαγωγών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια με προέλευση και προορισμό κοινοτικούς λιμένες.

Το 1997 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε εκστρατεία για την ποιοτική ναυτιλία στοχεύοντας στην εμπλοκή ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην εξασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Η υπογραφή στις 22 Ιουνίου στο Άμστερνταμ της «Χάρτας Ποιότητας» από αρκετούς σημαντικούς φορείς του τομέα ίσως ήταν το κορυφαίο γεγονός αυτής της εκστρατείας για τη ναυτιλία. Σύμφωνα με την Χάρτα, όλα τα 16 συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να θεωρούν την θαλάσσια ασφάλεια αναπόσπαστο τμήμα των καθημερινών δραστηριοτήτων τους με πρώτιστο γνώμονα την ανάγκη αυτορύθμισης.

Η εκστρατεία για την «Ποιοτική Ναυτιλία» έδωσε έμφαση στην ανάγκη για περισσότερη διαφάνεια σχετικά με την κατάσταση των πλοίων που πλέουν στα

διεθνή ύδατα. Το 2000 δημιουργήθηκε το σύστημα πληροφοριών EQUASIS. Οι αρμόδιες αρχές της Γαλλίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ισπανίας, της Σιγκαπούρης, της Ιαπωνίας, των ΗΠΑ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέγραψαν ένα Υπόμνημα Συμφωνίας (Memorandum Of Understanding) για τη δημιουργία μιας μοναδικής βάσης δεδομένων (EQUASIS) που συλλέγει από δημόσιες και ιδιωτικές πηγές τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες για το παγκόσμιο εμπορικό στόλο και τις καθιστά προσβάσιμες στο διαδίκτυο.

2.2 Η ανάγκη για ύπαρξη διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια στη θαλάσσια - Οι Διεθνείς παίκτες της θαλάσσιας ασφάλειας

Η ραγδαία ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών καθώς επίσης και η ανάγκη να εναρμονιστεί το πλαίσιο των νομοθεσιών των εθνικών κρατών, στο χώρο της Ναυτιλίας τέθηκαν με ένταση κατά την διάρκεια του 20ο αιώνα. Οι βασικότεροι λόγοι οι οποίοι ανάγκασαν τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες στο να απαιτήσουν τη δημιουργία διεθνών κανονισμών ασφάλειας στη θάλασσα είναι κατά κύριο λόγο τρεις (Chauvel, 1997):

(α) Η ανάγκη καθορισμού συνθηκών ναυσιπλοΐας στις διεθνείς θάλασσες, οι οποίες θα ήταν ευρέως αποδεκτές ούτως ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα τα οποία θα μπορούσαν ενδεχομένως να προκαλέσουν επικίνδυνες καταστάσεις όπως πυρκαγιές, συγκρούσεις κλπ.

(β) Η ανάγκη θέσπισης ομοιόμορφων επιθεωρήσεων και αναγνωρισμένων πιστοποιητικών για κάθε πλοίο το οποίο εισέρχεται στο λιμάνι μιας χώρας, 17 ανεξάρτητα από την εθνικότητά του, ώστε να μην υπάρχουν διαφορούμενες ή ακόμη και αντιφατικές μεταξύ τους απαιτήσεις ασφάλειας.

(γ) Η ανάγκη προστασίας σε επίπεδο διεθνούς ανταγωνισμού. Οι συχνά επαναλαμβανόμενες ναυτικές τραγωδίες, έκαναν σύντομα αντιληπτό ότι η ύπαρξη διαφορετικών κανονισμών σε εθνικό νομοθετικό επίπεδο, για την ρύθμιση θεμάτων

τα οποία σχετίζονταν με την διαχείριση (λειτουργική) των πλοίων (π.χ. κανόνες σχετικά με την φόρτωση των πλοίων ή την στελέχωσή τους με προσωπικό κλπ) ενδέχεται να προκαλέσει σοβαρούς κινδύνους στην διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου, μετατρέποντας τις εν λόγω μορφές μεταφορών, επισφαλείς, με πολύ σοβαρές και δυσμενείς συνέπειες, για τις οικονομίες των κρατών.

Η ασφάλεια, σχετίζεται άμεσα, με την ελαχιστοποίηση των κινδύνων. Με άλλα λόγια, η ελαχιστοποίηση του κινδύνου βελτιώνει την ασφάλεια. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος ενός όσο το δυνατόν υψηλότερου επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας, είναι απαραίτητο να διαθέτουμε μια σαφή εικόνα, σχετικά με το ποιος ή ποιοι φορείς αναπτύσσουν πολιτική σχετικά με το εν λόγω θέμα, και με ποιο τρόπο.

Πρωτίστως θα πρέπει να είναι απολύτως κατανοητό, το τι εννοούμε κάνοντας λόγο για «πολιτική για τη θαλάσσια ασφάλεια». Χρησιμοποιώντας την ευρύτερη δυνατή ερμηνεία, με τον όρο «πολιτική για την θαλάσσια ασφάλεια» εννοούμε, κανόνες, νόμους, οδηγίες, κανονισμούς, μνημόνια (MOUs), πρωτόκολλα, ψηφίσματα, υποδείξεις, προδιαγραφές, πρακτικές, κώδικες, και γενικά οποιοδήποτε πρόσφορο μέτρο το οποίο περιγράφει, υποχρεώνει, υποδεικνύει και ενθαρρύνει συγκεκριμένες δράσεις οι οποίες έχουν σημαντικό βαθμό επίδρασης στην ασφάλεια στη θάλασσα.

Ο βασικός φορέας διεθνώς, στη διαμόρφωση πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) ο οποίος αποτελεί τη συνέχεια του Διακυβερνητικού Συμβουλευτικού Ναυτιλιακού Οργανισμού (Intergovernmental Maritime Consultative Organization - IMCO) που ιδρύθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη αρχικά ως συμβουλευτικός οργανισμός σε τεχνικά θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και μετά από πολλές ενστάσεις και στις δυο πλευρές του Ατλαντικού ξεκίνησε το 1958 και μετονομάστηκε σε IMO το 1982 όταν είχε πλέον επικρατήσει ως ο κύριος διεθνής μηχανισμός στην προώθηση πολιτικών σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης των θαλασσών, την ποιότητα των πληρωμάτων των πλοίων και τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τις ανεπιθύμητες περιβαλλοντικές επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Οι συμβάσεις του IMO εφαρμόζονται υποχρεωτικά μόνο μετά από την επικύρωση τους από χώρες στις οποίες είναι νηολογημένο ένα σημαντικό ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας και μόνο τότε μπορούν να τεθούν σε ισχύ.

Η διεθνής σύμβαση SOLAS, αποτελεί την πλέον σημαντική συνθήκη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Convention on Safety of Life at Sea-SOLAS). Η τρέχουσα έκδοση της σύμβασης SOLAS εκδόθηκε το 1974 γνωστή ως SOLAS 1974 και τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980. Έτσι η SOLAS 1974, ρυθμίζει τα ζητήματα ναυτικών ατυχημάτων στη θάλασσα. Η πρώτη έκδοση της SOLAS ψηφίστηκε το 1914 ως απάντηση στο πολύνεκρο ναυάγιο του Τιτανικού με απώλεια 1500 ζώων. Η Συνθήκη του 1914 δεν τέθηκε ποτέ σε εφαρμογή εξαιτίας της έναρξης του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Περαιτέρω εκδόσεις πραγματοποιήθηκαν το 1929 ,το 1948 και το 1960. Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS, εισήχθη στο ελληνικό δίκαιο και κυρώθηκε με το υπ' αριθμ. 56/2004 Προεδρικό Διάταγμα και δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 47 Α' /11-2-2004.

Τα πλοία που ανήκουν στη SOLAS, είναι όλα τα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα δεξαμενόπλοια, τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα υγραεριοφόρα χωρητικότητας άνω των 500 GRT όχι αργότερα από την 01/07/1998, καθώς και τα επιβατηγά ταχύπλοα και τα ταχύπλοα. Λοιπά πλοία τεχνικά εξοπλισμένα για συμμετοχή στις εξορύξεις πετρελαίου-υδρογονανθράκων όχι πριν από την 01/07/2002.

Η ισχύουσα συνθήκη SOLAS περιλαμβάνει άρθρα καθορίζοντας τις γενικές υποχρεώσεις, τις διαδικασίες τροποποιήσεων κ.ά., σε ένα παράρτημα 14 κεφαλαίων ως ακολούθως:

1. Γενικές διατάξεις
2. Κατασκευή - υποδιαίρεση και σταθερότητα, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και πυροπροστασία, πυρανίχνευση και εξάλειψη πυρκαγιάς
3. Ρυθμίσεις και μέσα διάσωσης
4. Ραδιοεπικοινωνίες
5. Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας
6. Μεταφορά φορτίων
7. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων
8. Nuclear ships

9. Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων
10. Μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη
11. Ειδικά μέτρα ενίσχυσης της ασφάλειας στη θάλασσα ° Ειδικά μέτρα ενίσχυσης της προστασίας-ναυτασφάλιση
12. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τις μεταφορές χύδην φορτίου
13. Επαλήθευση Συμμόρφωσης –Υποχρεωτικοί έλεγχοι των μελών του IMO από 01/01/2016
14. Μέτρα ασφάλειας για πλοία που δραστηριοποιούνται σε πολικές περιοχές (Υποχρεωτικό από 01/01/2017)

Εκτός από την διεθνή σύμβαση SOLAS, ο IMO υιοθετεί και μια σειρά άλλων συμβάσεων όπως η Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και της φύλαξης των ναυτικών (CONVENTION OF STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS – S.T.C.W.) η οποία υπεγράφη το 1978, τέθηκε σε ισχύ το 1984 και καθιέρωσε τα διεθνώς αποδεκτά κατώτατα επίπεδα των πληρωμάτων. Ο S.T.C.W. θεωρείται ως η πρώτη διεθνής σύμβαση που καθορίζει τα κριτήρια εκπαίδευσης και πιστοποίησης των πληρωμάτων. Η Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της προκαλούμενης από τα πλοία (Convention for the prevention of maritime pollution from ships-MARPOL) υπεγράφη το 1973 και ενσωματώθηκε το 1978 σε ένα Πρωτόκολλο με πρόσθετα μέτρα, αφού νωρίτερα είχε καταστεί εξαιρετικά δύσκολη η επικύρωση της σύμβασης από πολλά κράτη ειδικά λόγω του κόστους εφαρμογής, όμως η σειρά ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων δραστηριοποίησε τον IMO. Το συνδυασμένο μέτρο πολιτικής που αναφέρεται και ως MARPOL 73/78 τέθηκε σε ισχύ μετά την επικύρωσή του το 1983.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) αποτελεί το βασικότερο εργαλείο για την αναβάθμιση της ασφάλειας των πλοίων τα οποία με βάση μια προβλεπόμενη διαδικασία, πιστοποιούνται σύμφωνα μ' αυτόν και συνιστά, έναν από τους βασικούς πυλώνες για τη λεγόμενη «ποιοτική ναυτιλία». Ωστόσο, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO, δεν υλοποιεί, ούτε ελέγχει την εφαρμογή του ISM ή και άλλων κανονισμών του, καθώς αυτό είναι αποκλειστική ευθύνη των χωρών-μελών του.

Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί, ότι εκτός από τον IMO, και διάφοροι άλλοι φορείς, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον σχεδιασμό, ανάπτυξη, υλοποίηση και εφαρμογή πολιτικών οι οποίες αφορούν, τη θαλάσσια ασφάλεια. Στους φορείς αυτούς, μετέχουν τα κράτη σημαίας (flag states), τα κράτη λιμένος (port states), οι νηογνώμονες και ο IACS, αλλά και μια σειρά υπερεθνικών οργανισμών, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, οργανισμοί εργασίας όπως ο ILO (International Labor Organization) που ιδρύθηκε το 1920 και εισήγαγε μια σειρά κανόνων για τις επικρατούσες συνθήκες εργασίας στα πλοία., όπως επίσης και όλη η ναυτιλιακή κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των ναυλωτών, των ναυπηγείων, των λιμανιών, των ασφαλιστικών εταιριών (P&I Clubs), σειρά περιβαλλοντικών οργανώσεων, ΜΚΟ, κλπ.

Οι πολιτικές για τη θαλάσσια ασφάλεια, οι οποίες προωθούνται στα πλαίσια των παραπάνω φορέων, τυποποιούνται με βάση ένα σύστημα ταξινόμησης σε πολλές, επιμέρους κατηγορίες. Ανάμεσά τους, περιλαμβάνονται εκτός άλλων, προδιαγραφές εκπαίδευσης όπως επίσης και πιστοποίηση του επαγγέλματος των ναυτικών, πιστοποίηση εκπλήρωσης προϋποθέσεων καταλληλότητας για εργασία, συνθήκες 21 εργασίας και διαβίωσης επάνω στο πλοίο, καθώς και κοινή γλώσσα εργασίας ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος.

Αντικείμενά τους είναι επίσης, ο εξοπλισμός του πλοίου, το σύστημα interface μεταξύ ανθρώπου και μηχανής, οι επικοινωνίες πλοίου-πλοίου και πλοίου-ξηράς, τα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι κανονισμοί ασφαλείας των λιμένων και τα συστήματα αναφοράς των πλοίων. Τέλος, προβλέπουν μια σειρά κανόνων ναυσιπλοΐας, κανονισμών φορτοεκφόρτωσης, πυρόσβεσης, σειρά διαδικασιών έρευνας και διάσωσης, δράσεις περιβαλλοντικής προστασίας, καθώς και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και εγκατάλειψης του πλοίου.

2.3 Ναυτικά ατυχήματα και δέσμες μέτρων

Ο όρος «ατύχημα» (accident) αναφέρεται σε μια σειρά συμβάντων, στα οποία συγκαταλέγονται τραυματισμοί ή απώλειες ανθρώπινης ζωής, όπως επίσης και

βλάβες στο πλοίο, στο φορτίο ή στο θαλάσσιο και φυσικό περιβάλλον, οφειλόμενα στον εξοπλισμό, στον ανθρώπινο παράγοντα ή στο περιβάλλον που λειτουργεί το σύστημα. Σαν "σοβαρό" περιστατικό ορίστηκε κάθε περιστατικό που συμπεριλαμβάνει τουλάχιστον ένα από τα παρακάτω γνωρίσματα: απώλεια πλοίου, μεγάλη ζημία στο πλοίο και/ή στο φορτίο του, συμπεριλαμβανομένης και της απώλειας ανθρώπινης.

Τα ατυχήματα προκαλούν ζημιές ή κόστος. Το κόστος των ατυχημάτων διακρίνεται σε:

- Ιδιωτικό κόστος (Private Cost) και χωρίζεται σε λογιστικό άμεσο κόστος και αφανές κόστος (δηλαδή αυτό που δεν έχει λογιστικοποιηθεί και βλάπτει μόνο την επιχείρηση, φήμη κτλ.)
- Κοινωνικό κόστος, το άλλο μέρος της ζημίας που έγινε λόγω του ατυχήματος και επιβαρύνει την κοινωνία και όχι την εταιρεία.

Υπάρχουν όμως και οι αφανείς κοινωνικές δαπάνες που είναι τα διαφυγόντα κέρδη προς άλλους κλάδους παραγωγής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Amoco Cadiz (VLCC) στις βόρειες ακτές της Γαλλίας με ζημιές στον τουρισμό και την αλιεία που ανέρχονται σε πολλά δις δολαρίων. Επίσης, σ' αυτήν την κατηγορία υπάγονται και οι ζημιές στο περιβάλλον για τις οποίες δεν υπάρχει νομική κάλυψη για αποζημίωση (Γουλιέλμος, Γκιζιάκης, 2003).

Ο Βρετανικός Νηογνώμονας "Lloyds Register Shipping" κατατάσσει τα ναυτικά ατυχήματα σε επτά βασικές κατηγορίες, με κριτήριο, το αποτέλεσμα το οποίο έχουν (Hackett & Bedford, 1996):

- «Αγνοούμενα» πλοία (πλοία, τα ίχνη των οποίων αγνοούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα, με συνέπεια να μην μπορεί να καθοριστεί η τύχη τους με βεβαιότητα).
- Πυρκαγιές και εκρήξεις.
- Συγκρούσεις μεταξύ πλοίων.
- Προσκρούσεις σε ακίνητα αντικείμενα (π.χ. βράχια, λιμάνια, γέφυρες, κ.ά.).
- Προσαράξεις.
- Απώλειες (ως συνέπεια αστοχίας ή καταστροφής της μεταλλικής κατασκευής ή του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου).

- Βυθίσεις (ως συνέπεια άσχημων ή απρόβλεπτων καιρικών συνθηκών, ή άλλων καταστάσεων που δεν εμπίπτουν στις προηγούμενες κατηγορίες).

Κάποια από τα ατυχήματα προσάραξης που σημειώθηκαν είναι (οι αριθμοί που δίνονται είναι από εκτιμήσεις):

1. του AMOCO CADIZ (στις 16 Μαρτίου 1978 στη Γαλλία 227.000 τόνοι)
2. το TORREY CANYON (στις 18 Μαρτίου 1967 στην Αγγλία 119.000 τόνοι)
3. του BRAER (στις 5 Ιανουαρίου 1993 στη Σκωτία 85.000 τόνοι)
4. το AEGEAN SEA (στις 3 Δεκεμβρίου 1992 στην Ισπανία 74.000 τόνοι)
5. το SEA EMPRESS (στις 15 Φεβρουαρίου 1996 στην Ουαλία 72.000 τόνοι)
6. το EXXON VALDEZ (στις 24 Μαρτίου 1989 στην Αλάσκα 37.000 τόνοι).

Ορισμένα ατυχήματα από σύγκρουση που σημειώθηκαν είναι:

1. Του ATLANTIC EMPRESS (στις 19 Ιουλίου 1979 στο Trinidad και Tobago, 287.000 τόνοι -Σύγκρουση με το AEGEAN CAPTAIN)
2. Του SEA STAR στις 19 Δεκεμβρίου 1972 στο Ομάν – Σύγκρουση με το HORTA BARBOSA)
3. Του EMPRESS OF IRELAND (Μάιο 1914, χάθηκαν 1024 άτομα)
4. Του HOBSON (Απρίλιο 1952, χάθηκαν 176 άτομα)
5. Του DONA PAZ (Δεκέμβριο 1987, πάνω από 4000 άτομα χάθηκαν).

Ατυχήματα που συνέβησαν από επαφή ενδεικτικά είναι:

1. Η καταστροφή του TITANIKΟΥ (τον Απρίλιο του 1912, 1.513 άτομα απεβίωσαν)
2. Του LADY OF THE LAKE (Μάιο 1833, 215 άτομα χάθηκαν)
3. Του PRINCIPE DE ASTURIAS (Μάρτιο 1912, 500 άτομα χάθηκαν).

Ατυχήματα από αποτυχία κατασκευής μονού τοιχώματος που κατέληξαν στο σπάσιμο σε δύο μέρη των βυτιοφόρων όπως:

1. ERIKA (στις 12 Δεκεμβρίου 1999 στη Γαλλία)
2. PRESTIGE

Ατυχήματα που σημειώθηκαν από πυρκαγιά και έκρηξη είναι:

1. ABT SUMMER (στις 28 Μαΐου 1991 στην Αγκόλα, 260.000 τόνοι)
2. CASTILLO DE BELLVER (στις 6 Αυγούστου 1983 στη Νότια Αφρική, 252.000 τόνοι)
3. SULTANA (Απρίλιο 1865, 1.547 άτομα χάθηκαν)
4. DARA (Απρίλιο 1962, 236 άτομα χάθηκαν)
5. CHANG TYONG-HO (βυθίστηκε τον Ιανουάριο του 1953, 249 αναφερόμενοι νεκροί).

Παρατηρήθηκε ότι μεταξύ των χρονολογιών 1974 και 2001 σημειώθηκαν περισσότερες περιπτώσεις διαρροών πετρελαίου στα βυτιοφόρα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας φόρτωσης, εκφόρτωσης, παρά από ατυχήματα σύγκρουσης, προσάραξης, πλοίων μονού τοιχώματος, πυρκαγιάς και έκρηξης.

Παρόλα αυτά στην ίδια περίοδο το 82% των ατυχημάτων διαρροής πετρελαίου αφορούν πλοία των 700 τόνων και πάνω. Από αυτό το ποσοστό, το 34% αφορά προσαράξεις, το 28% συγκρούσεις, το 14% μονού τοιχώματος και το 6% πυρκαγιές και εκρήξεις.

Το μείζον πρόβλημα που προκύπτει σε αυτές τις καταστάσεις είναι το θέμα της ασφάλειας στην θαλάσσια μεταφορά καθώς και οι συνέπειες των ατυχημάτων είναι η ρύπανση πετρελαίου ή η απώλεια ζωής. Η θαλάσσια μεταφορά αντιπροσωπεύει το 90% της διεθνούς αγοράς, ως εκ τούτου αποτελεί μεγίστης σημασίας η διαβεβαίωση για ασφαλή θαλάσσια μεταφορά.

Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι μια ευρεία έννοια. Η Maritime Safety Committee (Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας) έχει ορίσει αυτήν την έννοια ως «την απουσία απαράδεκτου επιπέδου των κινδύνων για τη ζωή και την υγεία». Η λέξη ‘ασφάλεια’ σημαίνει «απουσία κινδύνου για τη ζωή, την υγεία, την ιδιοκτησία και το περιβάλλον από σκόπιμες πράξεις του ανθρώπου». Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι μια ευρεία έννοια η οποία μπορεί να καλύψει τους διάφορους τομείς ασφάλειας (ασφάλεια της ζωής, της υγιεινής, της ασφάλειας των πλοίων και των φορτίων τους, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της διάσωσης).

Οι κανόνες ασφαλείας δημιουργούνται προκειμένου να εγγυηθούν όχι μόνο την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την προστασία της ανθρώπινης ζωής των μελών του πληρώματος και των επιβατών.

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Στην επέτειο της συμπλήρωσης των 20 ετών (1982-2002) από την συνθήκη UNCLOS σχετικά με το νόσο στη θάλασσα τα Ηνωμένα Έθνη βεβαίωσαν ότι «η κατάσταση των ωκεανών παγκοσμίως χειροτερεύει συνεχώς».

Ορίστηκαν πέντε κατηγορίες θαλάσσιας ρύπανσης:

- α) «μόλυνση από πλοίο»,
- β) «σκόπιμο ρίξιμο μεγάλης ποσότητας των αποβλήτων»,
- γ) «χερσαία ρύπανση»,
- δ) «ρύπανση που μεταφέρεται από τον αέρα»,
- ε) «ρύπανση ως αποτέλεσμα της εξερεύνησης ή της εκμετάλλευσης του βυθού».

Η σημαντικότερη πηγή ρύπανσης είναι η χερσαία πηγή, που αναπαριστά το 80% της ρύπανσης των ωκεανών. Σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας στη ναυτιλία, βασική αιτία ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι το πετρέλαιο. Αυτή η τελευταία παρατήρηση παρουσιάζει την επείγουσα ανάγκη μιας σειράς αναγκαιών και αποτελεσματικών δράσεων ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στα πλοία. Το ατύχημα του Prestige έχει χαρακτηριστεί ως «η χειρότερη οικολογική καταστροφή που έχει ποτέ σημειωθεί». Καμία συσχέτιση δεν μπορεί να γίνει μεταξύ της ποσότητας της διαρροής του πετρελαίου και του μεγέθους της καταστροφής. Κάποιες ποσότητες από τη διαρροή πετρελαίου, σημαντικές ποσότητες, δεν έφτασαν ποτέ στις ακτές, παρόλο που προκλήθηκαν μεγάλες περιβαλλοντικές καταστροφές. Για παράδειγμα, η διαρροή από το ERIKA ήταν σχετικά μικρή (μεταξύ 19.000 και 20.000 τόνων), ενώ η ζημιά που προκλήθηκε στο περιβάλλον ήταν τεράστια. Η προστασία του περιβάλλοντος υποθέτει μάχη ενάντια στη ρύπανση από πετρέλαιο, αλλά και ενάντια σε άλλα είδη ρύπανσης (χημικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες λύματα, απορρίμματα, κ.λ.π.).

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ

Ένα ακόμα κομμάτι της ασφάλειας στη θάλασσα, όπως η προστασία των ανθρώπινων ζωών είναι ένα επίσης μείζον ζήτημα. Τα διάφορα ατυχήματα στα οποία συμμετέχουν ατμόπλοια, κρουαζιερόπλοια, εμπορικά ferry-boat, επιβατικά ferry-boat έχουν εμφανιστεί εδώ και χρόνια. Σε αυτά τα ατυχήματα σημειώθηκαν και θάνατοι πολλών επιβατών. Χωρίς πρόθεση να είναι κουραστικά, πρέπει να δοθούν μερικά παραδείγματα, τα οποία παρουσιάζουν το μέγεθος των καταστροφών (οι αριθμοί που δίνονται είναι από εκτιμήσεις):

1. SULTANA, Απρίλιος 1865 (1547 άτομα χάθηκαν)
2. GENERAL SLOCUM, Ιούνιος 1904 (1021 άτομα χάθηκαν)
3. ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ, Απρίλιος 1912 (1513 άτομα χάθηκαν)
4. EMPRESS OF IRELAND, Μάιος 1914 (1024 άτομα χάθηκαν)
5. KIANGYA, Δεκέμβριος 1948 (3000 άτομα χάθηκαν)
6. TOYA MARU, Σεπτέμβριος 1954 (1000 άτομα χάθηκαν)
7. HERALD OF FREE ENTERPRISE, Μάρτιος 1987 (188 επιβάτες χάθηκαν)
8. DONA PAZ, Δεκέμβριος 1987 (πάνω από 4000 άτομα χάθηκαν)
9. NEPTUNE, Φεβρουάριος 1993 (1000 άτομα χάθηκαν)
10. ESTONIA, Σεπτέμβριος 1994 (1040 νεκροί επιβάτες)
11. M.V. BUKOBA, Μάιος 1996 (800 άτομα χάθηκαν)
12. HARTA RIMBA, Φεβρουάριος 1999 (325 άτομα χάθηκαν)
13. CAHAYA BAHARI, Ιούνιος 2000 (492 επιβάτες χάθηκαν)
14. EXPRESS SAMINA, Σεπτέμβριος 2000 (82 επιβάτες χάθηκαν).

Παρακάτω αναφερόμαστε αναλυτικά στα δύο μεγάλα ατυχήματα που προκάλεσαν τεράστια θαλάσσια ρύπανση και συνέβαλλαν στην δημιουργία του ISM-Code.

2.3.1 Ατύχημα Erika

Στις 8 Δεκεμβρίου 1999, το πετρελαιοφόρο μονού κύτους Erika build 1975, με σημαία Μάλτας, είχε ναυλωθεί από την εταιρεία Total-Fina και φόρτωσε στη Δουνκέρκη περίπου 31,000.00 τόνους βαρέως πετρελαίου με προορισμό το Λιβόρνο.

Στην περιοχή του Βισκαϊκού κόλπου και κάτω από δύσκολες καιρικές συνθήκες το δεξαμενόπλοιο κόπηκε σε δύο τμήματα, απελευθερώνοντας χιλιάδες τόνους πετρελαίου στη θάλασσα. Δημιουργήθηκε πετρελαιοκηλίδα με αποτέλεσμα ρύπανσης άνω των 400 χλμ. ακτών. Η οικολογική καταστροφή ήταν σημαντικότερη και με βαριές ζημιές στους επαγγελματίες της αλιείας, του τουρισμού και ίσως με πιθανές επιπτώσεις στη δημόσια υγεία.

Η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης σε θέματα περιβάλλοντος πόσο μάλλον ατυχήματα τέτοιας εκτεταμένης καταστροφής ενεργοποίησε δραστικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Υπουργών σε ευρύ Κοινοτικό επίπεδο ώστε σύντομα η υπεύθυνη Επιτροπή το Μάρτιο του 2000 να προτείνει την πρώτη φάση των νομοθετικών μέτρων «δέσμη μέτρων Erika I»:

- Τροποποίηση της οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (Οδηγία 95/21/EK 19/06/1995 –Port State Control (PSC))
- Τροποποίηση της οδηγίας σχετικά με τους νηογνώμονες (Οδηγία 94/57/EK 22/11/1994 – Classification Societies)
- Κανονισμός σχετικά με την εσπευσμένη καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού.

Στην ίδια ανακοίνωση κατατέθηκαν οι βασικές δομές της δεύτερης φάσης επονομαζόμενης ως «δέσμη μέτρων Erika II» που αφορά «στη διαφάνεια των πληροφοριών σχετικά με την ποιότητα των πλοίων και κυρίως την απόδοση ευθυνών στους διάφορους φορείς του ναυτιλιακού κλάδου».

2.3.2 Ατύχημα Prestige

Στις 13 Νοεμβρίου 2002, το μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοιο Prestige, ελληνόκτητο σύμφωνα με δημοσιεύματα, ιδιοκτησίας offshore εταιρείας με έδρα τη Λιβερία και σημαία Μπαχάμες με περίπου 77,000.00 τόνους καύσιμου πετρελαίου που φορτώθηκε στη Λετονία και προορισμό τη Σιγκαπούρη. Παρατηρήθηκε διαρροή κοντά στο πέρασμα της Γαλικίας. Είχε ήδη παρουσιαστεί ρήγμα και υπήρξε εκτίμηση

ότι είχαν ήδη διαρρεύσει 4,000.00 τόνοι καυσίμου. Το σύνθετο πρόβλημα που προέκυψε ενώ συνεχιζόταν η διαρροή καυσίμου είχε να κάνει με την άρνηση των ισπανικών αρχών να προσφέρει λιμένα καταφυγής στο δεξαμενόπλοιο ώστε να γίνει δεκτό στην παράκτια χώρα όπου ξεκίνησε το πρόβλημα. Τραγική εξέλιξη το δεξαμενόπλοιο να κοπεί στη μέση και τα δύο κομμάτια του να βυθιστούν παρασύροντας το υπόλοιπο φορτίο ενώ σύμφωνα με εκτιμήσεις περίπου 20,000.00 τόνοι πετρελαίου είχαν διαρρεύσει στη θάλασσα μέχρι τη βύθισή του.

Ο Έλληνας πλοίαρχος του Prestige, κατηγορήθηκε, για εγκλήματα που προκάλεσαν ανήκεστο βλάβη στο περιβάλλον καθώς και για ανυπακοή στις ισπανικές αρχές. Οι περιβαλλοντικές βλάβες που προκλήθηκαν από τη ρύπανση του Prestige στους τομείς της αλιείας και εν γένει, είχαν τεράστιες οικονομικές και οικολογικές ζημιές, συνέπειες και κόστη. Αρκετά κράτη-μέλη της ΕΕ έσπευσαν να διαθέσουν πόρους για την καταπολέμηση της ρύπανσης καθώς η κατάσταση χαρακτηρίστηκε εξαιρετικά κρίσιμη, ώστε να υιοθετηθούν οικονομικά μέτρα έκτακτης ανάγκης για όλους τους επαγγελματίες που επλήγησαν.

Αν και ο IMO για την ταχεία δράση στην αντιμετώπιση του ατυχήματος απένειμε τα εύσημα στις ισπανικές αρχές ωστόσο η απόφαση της ισπανικής κυβέρνησης να μην επιτρέψει στο Prestige να οδηγηθεί σε λιμένα καταφυγής έτυχε δριμείας κριτικής. Το ατύχημα του Prestige έφερε στο προσκήνιο μια σειρά σημαντικών ερωτημάτων, τα οποία απασχόλησαν την ναυτιλιακή κοινότητα. Θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί το ατύχημα με άλλους χειρισμούς; Είχαν εφαρμοστεί όλα τα μέσα προκειμένου να αποτραπεί η ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο;

Ποιος ήταν ο υπεύθυνος; Είχαν τηρηθεί και εφαρμοστεί σωστά όλοι οι κανονισμοί, οι νομοθεσίες, και οι έλεγχοι; Με ποιους κανόνες οι ναυτιλιακές αρχές θα παρέχουν βοήθεια σε πλοίο που βρίσκεται σε δεινή θέση;

Σε κάθε περίπτωση, το ατύχημα του Prestige έκανε φανερή την επιτακτική ανάγκη άμεσης απόσυρσης δεξαμενόπλοιων μονού κύτους (τοιχώματος), όπως επίσης και του ειδικού προβλήματος το οποίο παρουσιάζει η μεταφορά ακατέργαστου πετρελαίου, το οποίο μεταφέρεται συνήθως με δεξαμενόπλοια που φέρουν μονό τοίχωμα και είναι πολύ μεγάλης ηλικίας.

Μετά το ατύχημα του Prestige, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε στις 20 Δεκεμβρίου 2002 να προτείνει προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο,

την λήψη Κανονισμού, με βάση τον οποίο, το αργό πετρέλαιο να μεταφέρεται μόνο με δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος (double hull), την άμεση απόσυρση των δεξαμενόπλοιων άνω των 23 ετών και μεταβατική περίοδος μέχρι το 2010 αντί το 2015 για τα υπόλοιπα, ενώ για τα άνω των 15 ετών, δικαίωμα ελλιμενισμού μόνο μετά τη διεξαγωγή τεχνικών ελέγχων, καθώς και την ευρύτερη εφαρμογή του ειδικού καθεστώτος επιθεώρησης των δεξαμενόπλοιων για την εκτίμηση της δομικής καταλληλότητας των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος που έχουν υπερβεί την ηλικία των 15 ετών. Σε έκθεση που εγκρίθηκε τον Απρίλιο του 2004, το Κοινοβούλιο επέκρινε το χειρισμό της καταστροφής εκ μέρους των ισπανικών αρχών, ειδικότερα την απόφασή τους να ρυμουλκηθεί το πλοίο μακριά από τις ακτές της Γαλικίας, αντί να οδηγηθεί σε λιμένα καταφυγής.

Είναι μάλιστα γεγονός ότι η ανάληψη των σχετικών δράσεων καθώς και της θεσμοθέτησης σε νομικό επίπεδο σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, έχει γίνει μετά από μεγάλες ναυτικές καταστροφές, όπως οι περιπτώσεις του HERALD OF FREE ENTERPRISE -1987- ναυτικό ατύχημα που κόστισε τη ζωή σε 193 ανθρώπους και έθεσε σε πρώτη επίσημη αμφισβήτηση τα πρότυπα ασφαλείας που ίσχυαν μέχρι το 1987, του EXXON VALDEZ – 1989- που θεωρείται μία από τις σοβαρότατες περιβαλλοντικές καταστροφές που προκάλεσε άνθρωπος και η δεύτερη μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα στα ύδατα των ΗΠΑ μέχρι το 2010, του SCANDINAVIAN STAR (1990), του ESTONIA -1994- μετά τον Τιτανικό το πιο πολύνεκρο ναυτικό ατύχημα που κόστισε τη ζωή σε 852 επιβάτες.

2.4 Ο ανθρώπινος παράγοντας ως η κυριότερη αιτία των ναυτικών ατυχημάτων

Σύμφωνα με τον ορισμό των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών P&I Clubs, ως ανθρώπινο λάθος ορίζεται κάθε ανθρώπινη πράξη ή παράλειψη η οποία μπορεί να αποτελεί την άμεση αιτία ενός συγκεκριμένου γεγονότος από το οποίο προέκυψε η υποχρέωση για καταβολή αποζημίωσης στο club.

Σύμφωνα με έρευνα το 1976, που διενήργησε το Τμήμα Εμπορίου του Συμβουλίου Έρευνας των Μεταφορών των Η.Π.Α, η υπευθυνότητα του ανθρώπου στα ναυτικά ατυχήματα εμφανίζεται να κινείται σε ιδιαίτερος υψηλά επίπεδα, καθώς το ανθρώπινο λάθος ευθύνεται περίπου, σε ποσοστό 80% για τα ναυτικά ατυχήματα ενώ το 20% οφείλεται στην αστοχία υλικού.

Τα συχνότερα ανθρώπινα λάθη που συνδέονται αιτιωδώς με τα εν λόγω γεγονότα, μπορεί κατά περίπτωση να είναι, η έλλειψη γνώσης, η έλλειψη σχετικής πείρας, η έλλειψη καλής επικοινωνίας, η εσφαλμένη αντίληψη, ο αλαζονικός χαρακτήρας, η σωματική κόπωση, όπως επίσης και η ψυχική κατάσταση. Ανάμεσα στους λόγους αυτούς συγκαταλέγονται επίσης, η χαμηλή ικανότητα- αντίδραση του πληρώματος, η έλλειψη κανονικής συντήρησης, η έλλειψη εφαρμογής των διαδικασιών ασφάλειας ή άλλων διαδικαστικών ρουτίνας, η μη επαρκής εκπαίδευση και εξάσκηση του πληρώματος ή και του προσωπικού στα γραφεία της εταιρείας, καθώς επίσης και η μη-ικανοποιητική κρίση της υφιστάμενης κατάστασης.

Πολλά από τα ιδιαίτερος σοβαρά ατυχήματα τα οποία έχουν συμβεί στη θάλασσα, θα μπορούσαν συνεπώς να είχαν αποφευχθεί εάν κάποια από τα παραπάνω προβλήματα εξέλιπαν. Το ανθρώπινο λάθος ενδέχεται να εμφολοχωρήσει σε όλα τα στάδια, τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες οι οποίες διενεργούνται επί του πλοίου και τις οποίες συμμετέχει με οποιοδήποτε τρόπο, ο ανθρώπινος παράγοντας (Anderson, 2003).

Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας που σχετίζεται με την πρόκληση σοβαρών συμβάντων στη θάλασσα, μπορεί να είναι λανθασμένες ανθρώπινες ενέργειες, οι οποίες λαμβάνουν χώρα υπό την πίεση και υπό το καθεστώς, αστάθμητων παραγόντων, όπως μια ξαφνική επιδείνωση του καιρού, οι εμπορικές πιέσεις (νέα ορολογία – ο Πλοίαρχος είναι αυτός όμως που πάντα πρέπει να ενεργεί μετά από προσεκτικούς υπολογισμούς).

Σε κάθε περίπτωση πάντως οι παραπάνω λόγοι, επικυρώνουν τον κανόνα ότι η επίτευξη απόλυτης ασφάλειας και η ολοκληρωτική εξάλειψη των ανθρωπίνων λαθών είναι αδύνατον να επιτευχθούν.

Όπως προαναφέρθηκε, αξίζει να σημειώσουμε ότι τα ανθρώπινα λάθη δεν σχετίζονται αποκλειστικά και μόνο με το πλοίο αλλά και με τα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας ή και στην ξηρά με τις άλλες εμπλεκόμενες εταιρείες. Επί

παραδείγματι, έχουν αναφερθεί ακατάλληλες μέθοδοι χειρισμού του φορτίου από εταιρείες στοιβασίας ή και από παραρτήματα του λιμένα που δεν διαθέτουν τις απαραίτητες υποδομές για την αποφυγή ή την διαχείριση μιας κρίσιμης κατάστασης που μπορεί να οδηγήσει σε ατύχημα.

2.5 Η ανάγκη για συστηματική διαχείριση και ‘προοδευτικές’ πολιτικές ασφάλειας και μέτρα ευρωπαϊκής πολιτικής για την θαλάσσια ρύπανση

Οι πολιτικές ασφαλείας οι οποίες ιδίως τα τελευταία χρόνια αναπτύσσονται στο τομέα της ναυτιλίας χαρακτηρίζονται συχνά ως προοδευτικές, υπό την έννοια ότι προσανατολίζονται στην πρόληψη των παραμέτρων οι οποίες ενδέχεται να οδηγήσουν σε αρνητικά συμβάντα στη θαλάσσια ασφάλεια. Έτσι, συχνά αναλαμβάνονται πολιτικές και δράσεις σε θεσμικό επίπεδο, οι οποίες στοχεύουν στο να αποφευχθούν τέτοιου είδους περιστατικά. Για παράδειγμα, η Επιτροπή Maritime Safety Committee του IMO έχει αναπτύξει και υιοθετήσει μεθόδους όπως το Formal Safety Assessment (FSA), το οποίο θεωρείται ένα επιτυχημένο εργαλείο προληπτικής πολιτικής ασφάλειας στη θάλασσα (Anderson, 2003).

Ωστόσο θα πρέπει να επισημανθεί ότι τέτοιου είδους εργαλεία, μπορεί να αποδειχθούν αναποτελεσματικά στη χρήση τους σε περιπτώσεις που απαιτούνται άμεσες ενέργειες, καθώς στην πράξη χρησιμοποιούνται σπάνια. Επιπλέον χρειάζεται να επανεξεταστούν στη βάση ανάλυσης περισσότερων στοιχείων από όσον το δυνατό μεγαλύτερο αριθμό θαλάσσιων ατυχημάτων, προκειμένου να εξασφαλιστεί με αυτό τον τρόπο η ευελιξία και η μεγαλύτερη αποτελεσματικότητά τους. Πρόκειται όμως για χρονοβόρο και καθόλου εύκολη εργασία, μιας και ο εντοπισμός της ακριβούς αιτίας ή αιτιών κάποιων ατυχημάτων μπορεί να αποκαλυφθεί μετά από χρόνια ή να μην αποκαλυφθεί και ποτέ (Anderson, 2003).

Συνεπώς, αν και πράγματι διατίθενται τέτοιου είδους συστηματικά εργαλεία θαλάσσιας ασφάλειας, ωστόσο η διαμόρφωση πολιτικής στον τομέα αυτό, είναι

γεγονός ότι χρειάζεται να εξελιχθεί περαιτέρω με βελτιωτικές παρεμβάσεις και μάλιστα με γρήγορους ρυθμούς καθώς η πίεση που ασκείται συχνά από την κοινή γνώμη είναι μεγάλη.

Μια σειρά σχετικών μέτρων θεσπίστηκαν τον Δεκέμβριο του 2002 και συμπληρώθηκαν τον Μάρτιο του 2003 μετά από πρόταση για έκδοση Οδηγίας, αναφορικά με την θαλάσσια ρύπανση, η οποία προκαλείται από τα πλοία καθώς επίσης και για την θέσπιση κυρώσεων, ακόμη και ποινικών, σε περιπτώσεις τέλεσης αδικημάτων θαλάσσιας ρύπανσης.

Μια βασική καινοτομία, της σχετικής αυτής πρότασης, είναι το πεδίο εφαρμογής των κυρώσεων, το είδος της παράβασης, και το υποκείμενο της κύρωσης. Ιδίως όσον αφορά τις κυρώσεις, προτάθηκε να επιβάλλονται κυρώσεις, αν κάποιο από τα εμπλεκόμενα μέρη, κριθεί ένοχο για κάποιο από τα παραπτώματα θαλάσσιας ρύπανσης, ή έχει συμβάλει στην πρόκλησή του, ή το έχει εκούσια με δόλο ή από βαριά αμέλεια προκαλέσει. Οι κυρώσεις αφορούν κατά κύριο λόγο χρηματικές ποινές, ωστόσο στις σοβαρότερες περιπτώσεις, αφορούν στερητικές της ελευθερίας ποινές.

Πέραν αυτού, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρότεινε, την θέσπιση μέτρων για την αποτελεσματική εφαρμογή του μηχανισμού, τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών, όπως επίσης και κοινές διαδικασίες παρακολούθησης και ταχείας αναγνώρισης των πλοίων τα οποία προβαίνουν σε εκπομπές ρυπογόνων ουσιών.

Περαιτέρω, η Ευρωπαϊκή Ένωση, όσον αφορά το ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης, έχει αναλάβει μια σειρά δράσεων με διεθνή παρουσία, ενδεικτικά από το 1972/1975 (75/438/EEC: Council Decision of 3 March 1975), με σημαντική συμμετοχή της ΕΕ στη Σύμβαση των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea), και όπως παρατίθεται ακολούθως: Στην Ευρώπη, η προστασία των θαλάσσιων υδάτων διέπεται από τέσσερις δομές συνεργασίας (περιφερειακές συμβάσεις για τις θάλασσες) μεταξύ των κρατών μελών και γειτονικών χωρών με κοινά ύδατα:

- τη Σύμβαση OSPAR του 1992 (η οποία βασίζεται στις προηγούμενες συμβάσεις του Όσλο και του Παρισιού) για τον βορειοανατολικό Ατλαντικό

- τη Σύμβαση του Ελσίνκι του 1992 για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας (HELCOM).
- τη Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1995 για τη Μεσόγειο (UNEP-MAP)
- και τη Σύμβαση του Βουκουρεστίου του 1992 για τη Μαύρη Θάλασσα.
- Τα ποτάμια ύδατα της ΕΕ προστατεύονται από τη Σύμβαση για την προστασία του Δούναβη του 1996 και τη Σύμβαση για την προστασία του Ρήνου του 2009.

Η διαπεριφερειακή περιβαλλοντική συνεργασία βάσει θαλάσσιων λεκανών ή λεκανών απορροής ποταμού έχει οδηγήσει στη δημιουργία αρκετών μακροπεριφερειακών στρατηγικών στην ΕΕ:

- την στρατηγική για την περιοχή της Βαλτικής το 2009 (η πρώτη ολοκληρωμένη στρατηγική της ΕΕ για μακροπεριφέρεια).
- την πρώτη στρατηγική για την περιοχή της Βαλτικής (2009), μια στρατηγική για την περιοχή του Δούναβη (2011) και την πρόσφατη στρατηγική για την περιοχή της Αδριατικής και του Ιονίου (2014)

Περαιτέρω η Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι αντισυμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΛΑΙΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ Ε.Ε.

Ιστορία της ανάπτυξης του κώδικα ISM

Το βράδυ της 6ης Μαρτίου 1987, το Ro-Ro Herald of Free Enterprise με πάνω από 450 επιβάτες, με περίπου 80 πλήρωμα, περισσότερα από 80 αυτοκίνητα και περίπου 50 φορτηγά, έφυγε από το βελγικό λιμάνι Zebrügge για το αγγλικό λιμάνι του Ντόβερ. Λίγο μετά το πέρασμα του Herald of Free Enterprise από τον κυματοθραύστη του Zebrügge, το κατώτερο κατάστρωμα του οχηματαγωγού πλημμύρισε από νερό και έχασε την ευστάθειά του, το οποίο προκάλεσε την βύθισή του μέσα σε λίγα λεπτά. Χάθηκαν 193 ζωές.

Η άμεση αιτία του ατυχήματος ήταν ότι η πόρτα της πλώρης (πλωριός καταπέλτης) παρέμεινε ορθάνοιχτη, επιτρέποντας μια μεγάλη εισροή νερού καθώς το σκάφος αύξησε ταχύτητα. Ο υπεύθυνος για την ασφάλιση της πόρτας, λόγω κούρασης βρισκόταν στην καμπίνα του όπου και αναπαύοταν. Η δημόσια έρευνα που διεξήχθη από τον λόρδο Justice Sheen αποκάλυψε ότι η αμέλεια του υποναύκληρου ήταν απλώς η τελευταία σε μια μακρά σειρά ενεργειών που έθεσαν τις βάσεις για ένα μεγάλο ατύχημα. Η αναφορά του Sheen δεν σταμάτησε να εντοπίζει τις αδυναμίες του Πλοιάρχου του πλοίου και του πληρώματός του. Η έρευνα έδειξε ότι η διαχείριση της ακτής, Townsend Car Ferries Ltd, ήταν εξίσου επιλήψιμη. Μεγάλος αριθμός υπομνημάτων που γράφτηκε από τους Πλοιάρχους του πλοίου Townsend επισημαίνουν την ανάγκη εφαρμογής της ενίσχυσης των μέτρων ασφαλείας ή την αντιμετώπιση των σοβαρών ελαττωμάτων στα σκάφη, τα οποία πέρασαν άνευ προσοχής (Rasmussen και Svedung, 2000).

Το Herald of Free Enterprise ήταν ένα σύγχρονο πλοίο εξοπλισμένο με προηγμένη τεχνολογία και επανδρωμένο από ένα εξαιρετικά εξειδικευμένο πλήρωμα. Μόλις επτά χρόνια πριν από το ατύχημα, κατασκευάστηκε σε γερμανικό ναυπηγείο

σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια στη θάλασσα. Γιατί ανατράπηκε; Η γενική απογοήτευση στη ναυτιλιακή βιομηχανία μετά την ανατροπή του Herald of Free Enterprise είναι χαρακτηριστική του είδους του ατυχήματος που προκάλεσε μια αλλαγή στυλ στη διοίκηση της ναυτικής ασφάλειας και την ανάπτυξη του κώδικα ISM.



The Herald of Free Enterprise car ferry capsized on March 6th 1983 with the loss of 193 lives

Κατά την 16η συνέλευσή του IMO τον Οκτώβριο του 1989, ο ΔΝΟ υιοθέτησε το ψήφισμα A.647 (16), Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention.

Σκοπός αυτών των κατευθυντήριων γραμμών ήταν να δοθεί στους υπεύθυνους για τη λειτουργία των πλοίων ένα πλαίσιο για την ορθή ανάπτυξη, εφαρμογή και αξιολόγηση της διαχείρισης της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης σύμφωνα με τις ορθές πρακτικές.

Στόχος ήταν να εξασφαλιστεί η ασφάλεια, να αποφευχθεί ο τραυματισμός ή η απώλεια ζωής και να αποφευχθεί η ρύπανση στο περιβάλλον, ιδίως στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην κυριότητα. Οι κατευθυντήριες γραμμές βασίστηκαν σε γενικές αρχές και στόχους, προκειμένου να προωθηθεί η εξέλιξη των ορθών πρακτικών διαχείρισης και λειτουργίας στο σύνολο του κλάδου.

Οι κατευθυντήριες γραμμές αναγνώρισαν τη σημασία των υφιστάμενων διεθνών μέσων ως το σημαντικότερο μέσο πρόληψης των θαλάσσιων ατυχημάτων και της ρύπανσης της θάλασσας και περιέλαβαν τμήματα σχετικά με τη διαχείριση και τη σημασία μιας πολιτικής ασφάλειας και περιβάλλοντος.

Μετά από κάποια εμπειρία στη χρήση των κατευθυντήριων γραμμών, το 1993 ο ΔΝΟ υιοθέτησε τον διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM) και ο κώδικας κατέστη υποχρεωτικός το 1998.

3.1 Έννοια του ISM CODE

Στις 19 Μαΐου 1994, ενσωματώθηκε στη Συνθήκη SOLAS του 1974 το ψήφισμα με τίτλο «Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης», γνωστή ως Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code).

Σύμφωνα με τον κανονισμό 2 του SOLAS, ο ISM CODE έγινε υποχρεωτικός για τα κράτη που υπέγραψαν σε αυτό το συνέδριο²¹. Ο ISM CODE μπήκε σε εφαρμογή σε δύο φάσεις (κανονισμός 2 κεφάλαιο IX SOLAS 1974 (τροποποιήσεις του 1994)):

- Την 1η Ιουλίου 1998 σχετικά με τα επιβατηγά πλοία συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών-ταχύπλοων, πετρελαιοφόρων, βυτιοφόρων με χημικά, μεταφορών αερίου, και ταχύπλοων φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόνων.
- Την 1η Ιουλίου 2002 σχετικά με τα πλοία γενικού φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόνων.

Όσον αφορά τα ro-ro (roll-on/roll-off) επιβατικά πλοία που ταξιδεύουν μεταξύ των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ISM CODE θα έπρεπε να είχε εφαρμοστεί μέχρι την 1η Ιουλίου 1996. Πράγματι, σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης υιοθετήθηκαν διάφοροι κανόνες σχετικοί με την ασφάλεια του επιβάτη στα ro-ro επιβατικά πλοία.

3.2 Περιεχόμενο του ISM CODE

Ο Κώδικας ISM αποτελείται από 13 κεφάλαια. Αυτά περιγράφονται παρακάτω:

- Προοίμιο

Ο σκοπός του ISM αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του προοιμίου και είναι η καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου που θα ασχολείται με την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, καθώς και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

A. Γενικά (General)

Ο Κώδικας ISM, εκτός από τον γενικό σκοπό που αναφέρεται στο προοίμιο, είναι και η θεσμοθέτηση ενός διεθνούς προτύπου για την διαχείριση της ασφάλειας, τη λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, η εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, η πρόληψη του ανθρώπινου τραυματισμού ή της ανθρώπινης ζωής και η αποφυγή πρόκλησης βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην περιουσία.

A.1) Ορισμοί (Definitions)

Δίνονται οι ορισμοί της «εταιρείας» και της «διοικητικής αρχής», όροι οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την κατανόηση του περιεχομένου και την εφαρμογή του Κώδικα.

A.2) Στόχοι (Objectives)

Εκτός από τους γενικούς στόχους που αναφέρονται παραπάνω, ο Κώδικας περιλαμβάνει και στόχους που αναφέρονται στην ασφαλή διαχείριση της εταιρείας, οι οποίοι συνοψίζονται στα εξής: -τη παροχή λειτουργικών πρακτικών σε ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον προσανατολισμένες στο προσωπικό της εταιρείας - τη καθιέρωση μέτρων για όλους τους αναγνωρισμένους κινδύνους, η οποία αποτελεί στόχο μη πραγματοποιήσιμο καθώς ο μηδενισμός των κινδύνων δεν μπορεί να επιτευχθεί.

A.3) Εφαρμογή (Applications)

Ο Κώδικας ISM είναι εφαρμόσιμος σε όλα τα πλοία. Η αναφορά αυτή δείχνει την προσπάθεια του IMO να θεσμοθετήσει ένα πρότυπο που εφαρμόζεται από όλα τα πλοία και τις εταιρείες που τα διαχειρίζονται.

B. Πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος (Safety and environmental protection policy)

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να συντάξει και να εκδώσει την πολιτική που στοχεύει να εφαρμόσει και στην οποία θα πρέπει να δηλώνεται με σαφήνεια ότι περιλαμβάνονται οι ακόλουθοι στόχοι:

- Η ασφάλεια των πλοίων
- Η αποφυγή των ατυχημάτων
- Η πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος
- Η αποφυγή ζημιάς στην περιουσία

Στην παραπάνω δήλωση πολιτικής θα πρέπει να δηλώνεται επίσης με σαφήνεια, ότι οι παραπάνω στόχοι θα επιτευχθούν με:

- Την βελτίωση της ενημέρωσης του προσωπικού σε θέματα ασφάλειας
- Την συμμόρφωση των πλοίων με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς
- Την αναγνώριση και υιοθέτηση σχετικών Κωδικών, Οδηγιών και Προτύπων
- Την ύπαρξη ασφαλούς πρακτικής στην λειτουργία των πλοίων
- Την εξασφάλιση ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος
- Την προετοιμασία για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και την καθιέρωση προληπτικών μέτρων για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων κινδύνων.

Γ. Ευθύνες και Αρμοδιότητες της Εταιρείας (Companies responsibilities and authority)

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καταγράψει με σαφή τρόπο τις αρμοδιότητες των τμημάτων, τις θέσεις των ατόμων που απασχολούνται με θέματα ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς επίσης και την σχέση μεταξύ τους, τόσο στην εταιρεία όσο και στο πλοίο. Επιπλέον, πίνακες και διαγράμματα που να απεικονίζουν με παραστατικό τρόπο την δομή/ οργάνωση της εταιρείας πρέπει να επισυνάπτονται. Στα διαγράμματα αυτά πρέπει να δηλώνεται με σαφήνεια ο επικεφαλής του κάθε τμήματος και να εξασφαλίζεται εγγράφως η ύπαρξη ενός αρμόδιου προσώπου κάθε τμήματος κατά τις εργάσιμες ώρες. Η δυνατότητα επαφής κατά τις μη εργάσιμες ώρες με τον επικεφαλής ή τον αντικαταστάτη κάθε τμήματος και έγγραφες διαδικασίες σχετικά με την ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων σε περίπτωση απουσίας του επικεφαλής κάθε τμήματος πρέπει να περιλαμβάνονται στο Σ.Α.Δ.

Δ. Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (Designated Person (s))

Κάθε εταιρεία θα πρέπει εγγράφως να ορίσει ένα ή περισσότερα άτομα ως συνδέσμους μεταξύ πλοίων και εταιρείας, σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος. Ο καθορισμός αυτού του προσώπου θα πρέπει να εγκριθεί από τον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας ή άλλο αρμόδιο πρόσωπο. Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του πρέπει να καθορίζονται εγγράφως και μεταξύ των άλλων να περιλαμβάνουν:

-Τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας του Σ.Α.Δ. και τον βαθμό υλοποίησης του.

-Την παρακολούθηση της λειτουργίας συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων πλοίων στους τομείς ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

-Την εξασφάλιση επάρκειας μέσω και την αποστολή από την εταιρεία προς τα πλοία όλων των απαραίτητων εφοδίων, που ζητούνται.

-Την υποβολή αναφοράς ελλείψεων-παρατηρήσεων σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος προς το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας.

- Την υποβολή προτάσεων για βελτίωση του Σ.Α.Δ.
- Την υποβολή αναφοράς ατυχημάτων προς το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας.
- Τον έλεγχο αποκατάστασης ελλείψεων-παρατηρήσεων και αντικανονικοτήτων.
- Την διενέργεια συναντήσεων στα γραφεία της εταιρείας και στο πλοίο για συζήτηση θεμάτων ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος.
- Τον έλεγχο τήρησης προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού της εταιρείας και των πλοίων.
- Την διενέργεια εσωτερικών ελέγχων του Σ.Α.Δ. της εταιρείας και των πλοίων.
- Την έκδοση, διόρθωση και ενημέρωση όλων των εγγράφων που σχετίζονται με το Σ.Α.Δ.

Ε. Ευθύνες και αρμοδιότητες Πλοιάρχου (Master's responsibility and authority)

Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει εγγράφως τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες του Πλοιάρχου, αναφορικά με:

- Την υλοποίηση της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Την ενεργοποίηση του πληρώματος σε θέματα ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Την έκδοση διαταγών και οδηγιών με σαφή και απλό τρόπο.
- Τον έλεγχο τήρησης των απαιτούμενων του Σ.Α.Δ.
- Την αναθεώρηση του Σ.Α.Δ. του πλοίου και την υποβολή αναφοράς προς το αρμόδιο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο της εταιρείας.

Ειδικότερα, μεταξύ των ευθυνών και αρμοδιοτήτων του πλοιάρχου που καθορίζει εγγράφως η εταιρεία, θα πρέπει να περιλαμβάνονται:

- Η διασφάλιση της μελέτης των εγχειριδίων της εταιρείας.
- Η διασφάλιση της τήρησης των οδηγιών της εταιρείας.
- Η διασφάλιση της τήρησης της υδατοστεγανότητας του πλοίου.
- Η εξασφάλιση επαρκούς ευστάθειας ανά πάσα στιγμή για το πλοίο.
- Η διασφάλιση της τήρησης συνθηκών ασφαλούς πρακτικής.
- Η εξασφάλιση της ύπαρξης προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Η έκδοση διαταγών.
- Η εκτέλεση γυμνασίων πυρκαγιάς και καθαιρέσεως σωσίβιων λέμβων σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα.
- Η διενέργεια συναντήσεων σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα.
- Η εξασφάλιση δοκιμών του μηχανισμού πηδαλιουχίας.
- Η εξασφάλιση ασφαλούς προσδέσεως του φορτίου πριν τον απόπλου.
- Η εξασφάλιση τήρησης προληπτικών μέτρων σε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
- Η κατάρτιση σχεδίων εισόδου και αναχώρησης από το λιμάνι.
- Η παρακολούθηση εφαρμογής του προγράμματος εκπαίδευσης επί του πλοίου.
- Ο έλεγχος εκτέλεσης των απαραίτητων διορθώσεων στους χάρτες.
- Ο έλεγχος τήρησης της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα κατανάλωσης οινοπνευματωδών ποτών.
- Η επικοινωνία με τα γραφεία της εταιρείας κατά ένα συγκεκριμένο και τυπικό τρόπο.

-Η υποβολή αναφορών σχετικά με τις ικανότητες των μελών του πληρώματος.

-Η υποβολή αναφορών σε περίπτωση ατυχημάτων ή συμβάντων και η συλλογή στοιχείων για την τεκμηρίωση των ανωτέρω περιστατικών.

-Η υποβολή αναφορών για τις διαπιστούμενες ελλείψεις, αντικανονικότητες και παρατηρήσεις.

ΣΤ. Πόροι και Προσωπικό (Resources and Personnel)

Κάθε εταιρεία πρέπει να διαθέτει έγγραφα στοιχεία, που να τεκμηριώνουν ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων της, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα έχουν τα κατάλληλα προσόντα. Τέτοια στοιχεία είναι:

-Συνεντεύξεις με νέους υποψηφίους.

-Γραπτός καθορισμός των προσόντων του υπό πρόσληψη προσωπικού.

-Διαδικασία ελέγχου της αυθεντικότητας των υποβαλλομένων στοιχείων από την πλευρά των υποψηφίων.

-Διαδικασίες ελέγχου της δηλούμενης προϋπηρεσίας των υποψηφίων.

-Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει γραπτές διαδικασίες σχετικά με τον τρόπο που τα νέα μέλη του πληρώματος ενημερώνονται πάνω στο Σ.Α.Δ. σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα.

-Συστηματική παρακολούθηση και εκτίμηση της ικανότητας του πλοιάρχου να αντιληφθεί και να εφαρμόσει τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.

-Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει γραπτές διαδικασίες αναφορικά με την παροχή κινήτρων στα μέλη του πληρώματος για την καλύτερη εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως την ακριβή τήρηση του ωραρίου εργασίας, την προώθηση αλληλογραφίας, την παροχή κινήτρων για εξέλιξη-μετεκπαίδευση, κ.ά.

- Το Σ.Α.Δ. κάθε πλοίου πρέπει να περιέχει γραπτή δήλωση σχετικά με την κατανάλωση οινοπνευματωδών ποτών και χρήση ναρκωτικών και να προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία, για την τήρηση της πολιτικής της εταιρείας στο θέμα αυτό.

- Το Σ.Α.Δ. κάθε πλοίου πρέπει να περιέχει γραπτές διαδικασίες αναφορικά με την εξοικείωση του νέου προσωπικού στα καθήκοντα του.

- Στο Σ.Α.Δ. πρέπει να περιέχονται στοιχεία αναφορικά με τις έγγραφες οδηγίες που πρέπει να δίνονται σε κάθε πλοίο πριν τον απόπλου του, όπως:

- Οδηγίες για το επόμενο λιμάνι και πράκτορες

- Πιθανοί περιορισμοί αγκυροβολίας και βυθισμάτων.

- Στοιχεία για το είδος του φορτίου και λεπτομέρειες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

- Στο Σ.Α.Δ. κάθε εταιρείας και πλοίου θα πρέπει να υπάρχουν και να τεκμηριώνονται διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες τόσο το προσωπικό του πλοίου όσο και της ξηράς, απαιτείται να ενημερώνεται και να γνωρίζει τις διατάξεις των παρακάτω διεθνών συμβάσεων:

- Δ.Σ. SOLAS 1974 και τις τροποποιήσεις αυτής

- Δ.Σ. MARPOL 73/78 και τις τροποποιήσεις αυτής

- S.T.C.W. 95

- COLREGS 72 και τις τροποποιήσεις αυτής

- LOAD LINE 66 και οι τροποποιήσεις αυτής καθώς επίσης και της εθνικής νομοθεσίας, των σχετικών κωδικών και κανονισμών των Νηογνώμωνων.

-Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες εκπαίδευσης του προσωπικού της μεταξύ των οποίων μπορεί να είναι και:

-Η παρακολούθηση γυμνασίων και ασκήσεων.

-Η ανάλυση συγκεκριμένων αναφορών γυμνασίων.

-Τα αποτελέσματα εσωτερικών ελέγχων

-Η αξιολόγηση περιστατικών και ατυχημάτων

-Η αξιολόγηση στοιχείων σχετικά με την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.

Z. Ανάπτυξη σχεδίων για την λειτουργία του Πλοίου (Development of plans for shipboard operations)

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να έχει συγκεκριμενοποιήσει τις λειτουργίες του πλοίου που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, κάθε εταιρεία θα πρέπει να έχει να δώσει έγγραφες οδηγίες προς το πλοίο σχετικά με:

- διαδικασίες λειτουργίας της γέφυρας,
- διαδικασίες λειτουργίας του μηχανοστασίου,
- διαδικασίες χειρισμού, επιθεώρησης και συντήρησης σωστικών και πυροσβεστικών μέσων,
- διαδικασίες πρόληψης ρύπανσης, και
- διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης και άλλες λειτουργικές διαδικασίες.

H. Προετοιμασία για αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης (Emergency Preparedness)

Κάθε Σ.Α.Δ. θα πρέπει να περιλαμβάνει σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από το προσωπικό της ξηράς και του πλοίου. Σε κάθε Σ.Α.Δ. του πλοίου πρέπει να περιγράφονται τουλάχιστον οι ακόλουθες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και να δίνονται λύσεις για την αντιμετώπιση τους: - βλάβη κύριων μηχανών, απώλεια ηλεκτρικής ισχύος, βλάβη μηχανισμού πηδαλιουχίας, κατασκευαστική ζημιά γάστρας, σύγκρουση, προσάραξη, ρύπανση από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες, πυρκαγιά, κατάκλιση, εγκατάλειψη πλοίου, πειρατεία- τρομοκρατία, μετακίνηση φορτίου - σοβαρός τραυματισμός και ασθένεια, κάθε εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως την διαδικασία εκτέλεσης γυμνασίων ώστε να ελέγχεται η ετοιμότητα αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών, και - κάθε εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως την διαδικασία αξιολόγησης των αποτελεσμάτων από την εκτέλεση των γυμνασίων.

Θ. Αναφορές και Ανάλυση μη συμμορφώσεων ατυχημάτων και επικίνδυνων συμβάντων (Reports and analysis of non conformities, accidents and hazardous occurrences)

Κάθε εταιρεία στο Σ.Α.Δ. πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι αναφέρονται σε αυτή:

- Τα ατυχήματα, τα οποία και πρέπει να περιγράφονται
- Τα επικίνδυνα συμβάντα
- Η μη συμμόρφωση με απαιτήσεις του Σ.Α.Δ. που έχει αναπτύξει

-Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει τυποποιημένες αναφορές για τις παραπάνω τρεις περιπτώσεις. Επιπλέον, διαδικασίες για τον τρόπο διερεύνησης ατυχημάτων, επικίνδυνων καταστάσεων και μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ. πρέπει να καθιερωθούν.

Ι. Συντήρηση του Πλοίου και του Εξοπλισμού (Maintenance of the ship and equipment)

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει έγγραφες διαδικασίες για τον τρόπο επιθεώρησης και συντήρησης των πλοίων και του εξοπλισμού, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών. Οι έγγραφες διαδικασίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- επιθεώρηση σκάφους, μηχανημάτων και εξοπλισμού σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από έμπειρο αξιωματικό του πλοίου,
- επιθεώρηση σκάφους, μηχανημάτων και εξοπλισμού σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από έμπειρο αρχιμηχανικό της εταιρείας,
- περιοδικές επιθεωρήσεις σκάφους μηχανημάτων και εξοπλισμού από τον τεχνικό διευθυντή της εταιρείας
- η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει συγκεκριμένους καταλόγους ελέγχου (check lists) για την διενέργεια των ανωτέρω επιθεωρήσεων,

- στον τομέα του Σ.Α.Δ. θα πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα τυποποιημένης αναφοράς που θα υπογράφεται από το πρόσωπο που διενέργησε την επιθεώρηση ή της συντήρησης και θα υποβάλλεται στο Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (DPA),
- η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει τυποποιημένες διαδικασίες, ώστε να εξασφαλίζεται με τα απαραίτητα ανταλλακτικά και εφόδια. Για την ικανοποίηση αυτής της απαίτησης, θα πρέπει να υποδειχθεί συγκεκριμένο άτομο ή άτομα επί του πλοίου, το οποίο θα:
 - τηρεί και θα ενημερώνει πίνακα με τα απαραίτητα εφόδια και ανταλλακτικά,
 - θα προωθεί αιτήσεις (τυποποιημένης μορφής) προς την εταιρεία για την αποστολή εφοδίων και ανταλλακτικών,
 - θα καταγράφει τα υλικά που εισέρχονται στο πλοίο
 - θα τηρεί αρχείο των παραπάνω διαδικασιών, και
- η εταιρεία πρέπει να έχει να επισημάνει συγκεκριμένα μηχανήματα και εξοπλισμό επί του πλοίου, η βλάβη των οποίων θα μπορούσε να θέσει το πλοίο σε άμεσο κίνδυνο. Κατά συνέπεια για αυτά τα μηχανήματα η διαδικασία επιθεώρησης και συντήρησης, πρέπει να είναι ενδεδειγμένη και αυστηρή. Ενδεικτικά, αναφέρονται: η αντλία πυρκαγιάς, οι γεννήτριες, το σύστημα πηδαλιουχίας, το σύστημα διανομής καυσίμου, οι στεγανές θύρες και τα σωστικά μέσα.

ΙΑ. Τεκμηρίωση (Documentation)

Όλα τα έγγραφα και τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν από την εταιρεία για να περιγράψουν όλους τους τομείς του Σ.Α.Δ, θα πρέπει να ενσωματωθούν σε δύο βασικά εγχειρίδια: το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της Εταιρείας και το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης του Πλοίου. Αντίγραφο του Εγχειριδίου κάθε πλοίου πρέπει να υπάρχει στα γραφεία της εταιρείας και η θέση αυτού, στα γραφεία και στα πλοία, πρέπει να δηλώνεται σε αυτά. Τα νέα έγγραφα και οι τροποποιήσεις πρέπει να φέρουν την υπογραφή του επικεφαλής του αρμόδιου τμήματος. Η απομάκρυνση και ο τρόπος για τα έγγραφα που πρέπει να αποσύρονται από το αρχείο πρέπει να προβλέπεται στις έγγραφες διαδικασίες του Σ.Α.Δ.

ΙΒ. Έλεγχος, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση της Εταιρείας (Company verification, review and evaluation)

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εσωτερικούς ελέγχους στα γραφεία και στα πλοία της για να διαπιστώσει αν οι λειτουργίες που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα. Οι ανωτέρω εσωτερικοί έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από άτομα που ορίζονται από την εταιρεία και που κατά προτίμηση δεν ανήκουν στα ελεγχόμενα τμήματα. Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει μια τυποποιημένη διαδικασία αξιολόγησης και αναθεώρησης του Σ.Α.Δ. σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα. Η αναθεώρηση αυτή πρέπει να αναφέρεται κυρίως:

- στην δομή της εταιρείας και την σχέση των τμημάτων μεταξύ τους, σε θέματα αρμοδιότητας προσωπικού, σε θέματα εξοικείωσης με τις διαδικασίες του καθιερωμένου Σ.Α.Δ., σε θέματα καλύτερης εκπαίδευσης, σε θέματα τήρησης αρχείου.

ΙΓ. Πιστοποίηση, επαλήθευση και έλεγχος (Certification, verification and control)

Η πιστοποίηση τόσο του πλοίου όσο και της διαχειρίστριας εταιρείας γίνεται από τις Αρχές της Σημαίας, τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς ή και από την κυβέρνηση συμβαλλόμενου κράτους κατόπιν αίτησης της αρχής της σημαίας. Ο IMO έχει καθορίσει το πλαίσιο της εξουσιοδότησης με τις αποφάσεις:

- A.739(18) “Guidelines for the “Authorization of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”
- A.789(19) “Specifications on the survey and Certification Function of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”
- MSC/Circ.710 & MEPC/Circ.307 “Model Agreement for the Authorization of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”

- A.740(18) “Interim Guidelines to assist Flag States”.

3.3 Απαιτήσεις του ISM CODE

Οι στόχοι του ISM Κώδικα είναι η ασφάλεια των πλοίων, η αποφυγή ατυχήματος στα πλοία και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, κάθε εταιρεία που για τους σκοπούς του Κώδικα, ως τέτοια νοείται η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή διαχειρίστρια εταιρεία, ή ο ναυλωτής ή τέλος οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή οργανισμός που έχει αναλάβει από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου και κατά συνέπεια έχει αποδεχθεί τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον ISM Code, πρέπει να αναπτύξει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System), μέσω του οποίου θα διασφαλίζεται και θα αποδεικνύεται:

-Η συμμόρφωση των διαχειριζόμενων πλοίων με τους υποχρεωτικούς από τις Διεθνείς συμβάσεις και την εσωτερική νομοθεσία, κανόνες και κανονισμούς.

-Η ικανοποίηση των σχετικών, με την κατηγορία των διαχειριζόμενων πλοίων Κωδικών, Οδηγιών και Προτύπων που συνιστώνται από τους Διεθνείς Οργανισμούς, τις αρμόδιες αρχές και τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες, (Recognized Organizations, RO).

Η υποχρεωτική εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης είναι εδώ και χρόνια υποχρεωτική για όλους τους τύπους των πλοίων. Παρόλα αυτά τίθεται το ερώτημα αν η εισαγωγή του προσέφερε στην ναυτιλιακή παραγωγή ή την επιβάρυνε με έξτρα κόστος και γραφειοκρατία. Το μόνο σίγουρο είναι πως πρόκειται για μια ριζική αλλαγή στον τρόπο διαχείρισης και διοίκησης. Είναι χρήσιμο σε αυτό το σημείο να εντοπιστούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που απορρέουν από την υποχρεωτική εφαρμογή συγκεκριμένων διοικητικών συστημάτων.

3.4 Επιθεωρήσεις, εσωτερικοί έλεγχοι και εκθέσεις

Η σωστή διαχείριση του κινδύνου πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να προσδιορίσουν, να αξιολογήσουν και να δώσουν προτεραιότητα στον κύριο κίνδυνο. Κάποια στάδια που θα μπορούσαν να ακολουθήσουν είναι:

- Ανακαλύψτε και αναφέρετε τη μη συμμόρφωση
- Προσδιορίστε την αιτία του προβλήματος και αναλύστε τα γεγονότα που προκάλεσαν το ατύχημα
- Ελέγξτε εάν τα μέτρα που λήφθηκαν είναι αποτελεσματικά
- Προσπαθήστε να αλλάξετε το SMS με σκοπό τη βελτίωση των γραπτών διαδικασιών
- Καταγράψτε κάθε διορθωτική δράση.

Τα ατυχήματα, τα επικίνδυνα περιστατικά, οι μη-συμμορφώσεις, οι αποκλίσεις από τον κώδικα, παρατηρούνται στην ξηρά και στο πλοίο, πρέπει να αναφέρονται (ISM CODE άρθρο 9). Οι αποτυχίες και οι ασάφειες μέσα στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να καταγράφονται.

Δύο είδη μη-συμμορφώσεων υπάρχουν: σημαντικές και δευτερεύουσες.

Το άρθρο 1.1.9 του ISM-Code καθορίζει τις μη -συμμορφώσεις ως:

«μια παρατηρηθείσα κατάσταση όπου τα αντικειμενικά στοιχεία δείχνουν τη μη πραγματοποίηση της συγκεκριμένης απαίτησης».

Η σημαντική μη συμμόρφωση ορίζεται ως (ISM CODE άρθρο 1.1.10):

«μια ευπροσδιόριστη απόκλιση που ορίζει μια σοβαρή απειλή στην ασφάλεια του προσωπικού ή του πλοίου ή ένας σοβαρός κίνδυνος για το περιβάλλον που απαιτεί την άμεση διορθωτική δράση και περιλαμβάνει την έλλειψη αποτελεσματικής και συστηματικής εφαρμογής μιας απαίτησης του κώδικα αυτού».

Η σημαντική μη συμμόρφωση πιθανόν να είναι μια αποτυχία στην εφαρμογή του SMS, η απουσία εσωτερικού ελέγχου ή σημαντική παραβίαση του SMS. Η δευτερεύουσα μη συμμόρφωση αναφέρεται σε μια μικρή έλλειψη στο σύστημα. Παρόλα αυτά αρκετές δευτερεύουσες μη συμμορφώσεις μπορούν να οδηγήσουν σε μια σημαντική μη συμμόρφωση.

Η μη συμμορφώσεις μπορούν να βγουν στην επιφάνεια μετά από μια επιθεώρηση (άρθρο 10.2.1 του ISM- CODE) ή από αναφορές (άρθρα 9.2 και 10.2.3 του ISM – CODE).

Η ναυτιλιακή εταιρεία αφήνει να καθιερώσει τον τρόπο διεξαγωγής των εσωτερικών ελέγχων (ISM- CODE άρθρο 12) όπου θα φαίνεται ότι ο SMS λειτουργεί και λαμβάνονται διορθωτικές ενέργειες. Τα στοιχεία αυτά που απαιτούνται κατά τη διάρκεια του εσωτερικού ελέγχου είναι σωστά και σε ισχύ, οι διαδικασίες εφαρμόζονται και τηρούνται σωστά. Η πορεία του ελέγχου παρουσιάζει εάν οι διαδικασίες τηρούνται σωστά. Οι έλεγχοι εφιστούν την προσοχή στο σημείο του συστήματος που έγινε λάθος και την αιτία που συνέβη το ατύχημα. Εάν οι εσωτερικοί έλεγχοι δεν έχουν πραγματοποιηθεί κατάλληλα, αυτό προκαλεί πρόβλημα στους πλοιοκτήτες.

Οι διαδικασίες πρέπει να τεκμηριώνονται, να ελέγχονται, να αναθεωρούνται και να αξιολογούνται κατάλληλα.

Η υποβολή αναφορών αναπαριστά έναν κύκλο μιας συνεχούς βελτίωσης του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης για να αντιμετωπιστεί η επισφαλής συμπεριφορά. Για να συμμορφωθεί με τον ISM CODE, το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να ενημερώνεται μέσω γραπτών διαδικασιών ώστε να βελτιώνεται συνεχώς (ISM CODE άρθρο 11.2.3).

Τα ατυχήματα περιλαμβάνουν περιβαλλοντικές και οικονομικές απώλειες ή τραυματισμούς ανθρώπινων ζώων. Είναι πραγματικά σημαντικό τα ατυχήματα να αναλύονται, να προσδιορίζονται τα λάθη και να εφαρμόζονται οι διαδικασίες προκειμένου να αποφευχθούν ίδια ή παρόμοια περιστατικά στο μέλλον.

Στην πρακτική ο φόβος της κατηγορίας δεν σκοπεύει να προωθήσει την διαφάνεια μέσα στην ναυτιλιακή εταιρεία. Οι εκθέσεις είναι βάσιμα έγγραφα αποκαλύψεων. Οι πλοιοκτήτες δεν διατίθενται να τα αναφέρουν από φόβο διότι η έκθεση θα γυρίζει ενάντια σε αυτούς. Οι ναυτιλιακές εταιρείες με κάποιο όνομα ακόμη και τα κράτη πρέπει να κατανοήσουν ότι ο ISM CODE στηρίχθηκε στην ανάπτυξη μιας παιδείας σε θέματα ασφαλείας και όχι σε μια παιδεία με σκοπό την επίπληξη. Κατά συνέπεια οι επιθεωρήσεις, οι εκθέσεις, οι εσωτερικοί έλεγχοι των ατυχημάτων, απαιτούνται για να ενισχύσουν τα συστήματα διαχείρισης, τις διαδικασίες και τις πρακτικές και να μη διώξουν ποινικά τους πλοιοκτήτες.

Όταν τα αγαθά μεταφέρονται με ένα πλοίο προς έναν ιδιαίτερο προορισμό, ο μεταφορέας έχει την ευθύνη να διεξάγει το ταξίδι ακίνδυνα και να φροντίσει στο ακέραιο το φορτίο. Εάν τα αγαθά είναι χαλασμένα ή χάθηκαν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, ο μεταφορέας μπορεί να κριθεί ως ο άμεσα υπεύθυνος. Μια από τις συνηθισμένες αιτίες ζημιάς ή απώλειας είναι ότι το πλοίο θεωρείται μη αξιόπλοο. Ακόμα και αν η ασφαλής λειτουργία ή διαχείριση δεν αποτελούν αιτία της ζημιάς ή της απώλειας, ο ISM CODE επιδρά ορίζοντας την έννοια της αξιοπλοΐμότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΚΟΣΤΗ ΚΑΙ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE

Έχουν περάσει ήδη αρκετά χρόνια από την 1η Ιουλίου του 1998 από την εφαρμογή του κώδικα ISM για τα πλοία, συνεπώς τώρα είναι η ώρα να κοιτάξουμε πέρα από τα ζητήματα πιστοποίησης, εστιάζοντας περισσότερο στην εφαρμογή του Κώδικα και τους στόχους του. Αν παραλειφθεί αυτό να γίνει, όπως επισημαίνει ο (Forsmo, 2002), ο Κώδικας θα είναι μάλλον ένας χαμένος παράδεισος, ανάμεσα στα έγγραφα και την γραφειοκρατία, παρά μια ευκαιρία για επίτευξη οφέλους.

Σύμφωνα με μια μελέτη οι πλοιοκτήτες που εφαρμόζουν τον Κώδικα ISM μπορεί να αναμένουν να επιτευχθεί μια μείωση του κόστους έως 30 τοις εκατό. Μια παρόμοια βελτίωση στη συχνότητα εμφάνισης των αξιώσεων P & I μπορεί επίσης να αναμένεται (Hernquist, 2001).

Από τη μία πλευρά, παρατηρείται μια αυξανόμενη τάση της επισήμανσης ελλείψεων και απαγορεύσεων απόπλου των πλοίων διεθνώς και από την άλλη πλευρά πολλές ναυτιλιακές εταιρείες κύρους να έχουν αναμφισβήτητα αναπτύξει μια κουλτούρα ασφάλειας.

4.1 Οφέλη, Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα από την εφαρμογή του ISM CODE

Με δεδομένο το προ του Κώδικα μη αποδεκτό επίπεδο ατυχημάτων στους ανθρώπους, στα πλοία και ανυπολόγιστης αξίας ζημιών στο περιβάλλον, ο Κώδικας ήρθε να καθιερώσει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία

των πλοίων θεσπίζοντας κανόνες για τα θέματα οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργήθηκαν οι απαιτήσεις για να επιβάλλουν ένα σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης και Ποιοτικής ναυτιλίας με επικέντρωση στον τρόπο διοίκησης στα υψηλά κλιμάκια αλλά και ενίσχυση της στενής ενημέρωσης για τα μέτρα ασφάλειας ως καταμερισμός χειρισμών και ευθυνών τόσο για το προσωπικό των εγκαταστάσεων ξηράς όσο και των πλοίων.

Απαραίτητο λοιπόν και ίσως το πιο βασικό στοιχείο για να είναι αποτελεσματική η εφαρμογή του Κώδικα θα πρέπει η διοίκηση της εταιρείας να έχει πειστεί ότι τα οφέλη από την ανάπτυξη ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης τόσο από την υιοθέτηση μιας νοοτροπίας για ασφάλεια στη θάλασσα όσο και από την εφαρμογή ενός συστήματος ποιοτικής ασφαλούς ναυτιλίας συμβάλλουν στην γέννηση και ανάπτυξη μιας διαφορετικής κουλτούρας για την ασφάλεια.

Ο πρωταρχικός στόχος από την ορθή εφαρμογή του ISM CODE είναι η δραστική μείωση των ατυχημάτων στη ναυτιλία προκειμένου να εξαλειφθούν οι απώλειες σε υλικό και προσωπικό και να πραγματοποιείται η μεταφορά των φορτίων με ασφάλεια και αξιοπιστία. Η επίτευξη αυτού του στόχου έγινε διαμέσου της λήψης μέτρων και της σωστής εκπαίδευσης και ενημέρωσης του προσωπικού. Εν συνεχεία, οδήγησε τις ναυτιλιακές εταιρείες να λάβουν μέτρα για τον τρόπο βελτίωσης της συντήρησης του πλοίου διότι παρατηρήθηκε ότι ο τακτικός δοκιμαστικός έλεγχος σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες προλαμβάνει ατυχήματα και περιβαλλοντικές καταστροφές.

Μετά την ολοκληρωτική εφαρμογή του ISM CODE παρατηρήθηκε αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών εταιρειών κυρίως λόγω του κύρους που τους προσέφερε. Στο σύνολο του διεθνούς εμπορίου, το πιστοποιητικό εφαρμογής του Κώδικα θεωρείται πλέον αναγκαίο και υποχρεωτικό έγγραφο για την ναύλωση των πλοίων καθώς ζητείται από λιμενικές αρχές, ναυλωτές, ασφαλιστικές εταιρείες και P & I clubs.

Ο καθηγητής Γιάννης Θεοτοκάς στο βιβλίο του «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» σημειώνει ότι μέσα στα οφέλη που προκύπτουν από τον ISM CODE είναι: η πρόληψη, η ηγεσία και η δέσμευση από την κορυφή της εταιρείας, η αίσθηση ευθύνης από τους εργαζομένους και τα πληρώματα, η αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ πλοίου και γραφείων στη βάση του αμοιβαίου

σεβασμού και τέλος η συνειδητοποίηση τόσο από τους εργαζομένους όσο και από την επιχείρηση συνολικά της σπουδαιότητας της διοίκησης ασφάλειας.

Επομένως, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ορθή εφαρμογή του ISM CODE, έχει ως αποτέλεσμα την μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων ενώ παράλληλα μειώνει τα κόστη δραστικά λόγω του ότι βελτιώνονται μια σειρά παραμέτρων, όπως η αποδοτικότητα, η ασφαλής μεταφορά των φορτίων, η βελτίωση της παραγωγικότητας, η μείωση των απαιτήσεων για ρύπανση, η επίτευξη καλύτερων τιμών ασφαλίσεων, η προαγωγή της εμπιστοσύνης ανάμεσα στο προσωπικό, η ανάπτυξη των πόρων καθώς επίσης και η αλλαγή της όλης προσέγγισης της «ασφάλειας», η οποία έχει ως αποτέλεσμα την βελτίωση του τρόπου σκέψης και χειρισμών, μέσω της εισαγωγής της έννοιας της ποιότητας όπως αυτή προκύπτει από τα βελτιωμένα πρότυπα ασφάλειας.

Αρκετοί από τους στόχους του ISM CODE, όπως περιγράφηκαν παραπάνω, συμβαδίζουν και με την διεθνή σειρά προτύπων ISO 9000/9001/9004, η οποία καταγράφει τρόπους για τη δημιουργία, τεκμηρίωση και διατήρηση ενός αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της ποιότητας καθώς και κατευθυντήριες οδηγίες για τη βελτίωση των επιδόσεων. Συνεπώς, η υιοθέτηση και συμμόρφωση σύμφωνα με τον ISM CODE έχει ως αποτέλεσμα την επίτευξη πολλών παράλληλων από ίδια οφέλη με εκείνα του διεθνούς προτύπου, ISO 9000.

Ωστόσο τα τελευταία ιδίως χρόνια συγκριτικά με το παρελθόν, οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του ISM CODE, λόγω του ότι υποχρεούνται από τους Κανονισμούς τους οποίους θεσπίζουν Κρατικοί, Διακρατικοί και Διεθνείς Οργανισμοί και όργανα.

Είναι κατανοητό ότι η συμμόρφωση με την εφαρμογή του Κώδικα έγινε ανάγκη για αύξηση των κερδών μέσα από ένα ασφαλές περιβάλλον επιχειρηματικότητας και υγιούς ανταγωνιστικότητας στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν είναι διατεθειμένες να εγκαταλείψουν τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, καθώς αποφέρουν οικονομικό όφελος για την εταιρεία σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο.

Ένα ακόμη όφελος από την εφαρμογή του ISM είναι ότι η συνεργασία μεταξύ της ξηράς και του προσωπικού του πλοίου έχει βελτιωθεί λόγω των προηγμένων

συστημάτων επικοινωνίας και πληροφοριών μεταξύ της ξηράς και του προσωπικού θαλάσσης (Vieira, Moura, & Viegas, 2007).

Ο Κώδικας ISM έχει παράσχει χρήσιμα εργαλεία για την αναφορά των πτυχών της ασφάλειας από το πλοίο στο γραφείο της εταιρείας. Η συνεργασία και η λειτουργία μεταξύ των ομάδων του προσωπικού επί του πλοίου, επίσης, έχει βελτιωθεί, οι συναντήσεις ασφάλειας έχουν οργανωθεί σε τακτική βάση. Επιπλέον, οι πληροφορίες διαμοιράζονται μεταξύ των πλοίων του στόλου της εταιρείας και κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργείται μία βάση δεδομένων, η οποία μπορεί να τροφοδοτείται και να ανανεώνεται προς όφελος του προσωπικού.

Οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες του προσωπικού έχουν σε πολύ μεγάλο βαθμό αποσαφηνιστεί με την εφαρμογή του ISM, γεγονός που οφείλεται στα τυποποιημένα έγγραφα του συστήματος. Το προσωπικό έχει καλύτερη επίγνωση των καθηκόντων του. Ειδικά η κατανομή των ευθυνών σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης έχουν διευκρινιστεί μέσω της εφαρμογής του Κώδικα. Η τεκμηρίωση έχει επίσης, παράσχει πρακτικές πληροφορίες για τα διάφορα καθήκοντα και τις λειτουργίες τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στα γραφεία της εταιρείας.

Η εφαρμογή του κώδικα ISM έχει εναρμονιστεί με τις οδηγίες, γεγονός που έχει βοηθήσει την εξοικείωση του νέου προσωπικού με τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις ασφάλειας. Έτσι, τα νέα μέλη του πληρώματος μπορούν εύκολα να ενημερωθούν για τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους όπως αυτά φαίνονται στην τεκμηρίωση.

Ένα γεγονός που θεωρείται σημαντικό, είναι ότι ο Κώδικας ISM, έχει βελτιώσει σε μεγάλο βαθμό την υπευθυνότητα των εταιρειών για θέματα ασφαλείας με αποτέλεσμα να έχει βελτιωθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

Η αντίληψη του προσωπικού για την ρητή βούληση της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια μπορεί να θεωρηθεί ένα ακόμη πλεονέκτημα από την εφαρμογή του Κώδικα.

Αν και γενικά υποστηρίζεται ότι ο ISM Code δεν παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις και δεν υπάρχει καμία ανάγκη να αλλάξει ή να τροποποιηθεί, παρόλα αυτά ένα από τα σημαντικότερα μειονεκτήματα της εφαρμογής του κώδικα ISM είναι η αυξανόμενη γραφειοκρατία, η οποία εκτός των άλλων επιφέρει και κόστος και η

απαιτούμενη τεχνογνωσία από τις Αρχές, η οποία όμως δεν ήταν διαθέσιμη από όλα τα κράτη που διέθεταν εμπορικό στόλο.

Μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις χωρίς επαρκή διοικητικό μηχανισμό αντιμετώπισαν και αντιμετωπίζουν δυσκολία εφαρμογής του κώδικα λόγω του ότι για κάθε επιμέρους ευθύνη της διοίκησης σε πολλά ζητήματα ασφάλειας πλοίων απαιτείται και διαφορετικός εξειδικευμένος υπεύθυνος. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι μικρές επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να αυξήσουν τις διοικητικές τους δαπάνες χάνοντας έτσι το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα. Αντίθετα, όσο μεγαλύτερη είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία, το κόστος ανά μονάδα πλοίου γίνεται μικρότερο δεδομένου ότι η εταιρεία διαθέτει συνήθως μεγάλο αριθμό εξειδικευμένων ατόμων που μπορούν να αναλάβουν τις επιμέρους υπευθυνότητες των απαιτήσεων του Κώδικα. Έτσι καταγράφεται ένα άνισο τελικό αποτέλεσμα. Η επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους ανά πλοίο πλήττει τις μικρές επιχειρήσεις.

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας έχει επιβαρύνει το προσωπικό με συχνά, περιττές επίσημες διαδικασίες. Οι διαδικασίες υποβολής εκθέσεων θεωρούνται υπερβολικά περίπλοκες, δυσκίνητες και χρονοβόρες (Pum et al., 2002). Οι εταιρείες συχνά θεωρούν ότι το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας έχει γίνει εξαιρετικά περίπλοκο, οι οδηγίες είναι ιδιαίτερες αναλυτικές και λεπτομερείς, και συχνά αυτή η περιπλοκότητα των εγχειριδίων ασφάλειας, αυξάνει το κόστος. Έτσι, πολλοί δρώντες στον χώρο της θαλάσσιας ασφάλειας, θεωρούν ότι η τεκμηρίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να απλουστευθεί. Η βελτιωμένη και απλουστευμένη διαδικασία, εκτός του ότι μειώνει το κόστος, σημαίνει ότι το σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί καλύτερα.

Η βασική αρχή πρέπει να είναι ότι η τεκμηρίωση θα πρέπει να αντιστοιχεί με τις πραγματικές ανάγκες επί του πλοίου και όχι με εργασίες οι οποίες επιβάλλονται από μια αυστηρή γραφειοκρατία και που συχνά είναι περιττές.

Πρακτικά παραδείγματα επιτυχημένων υλοποιήσεων του Κώδικα ISM θα πρέπει να είναι διαθέσιμα, ενώ οι βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης της ασφάλειας εκ μέρους ναυτιλιακών εταιρειών, θα πρέπει να διαδοθούν σε ολόκληρο τον κλάδο της ναυτιλίας, ενώ η δημόσια διοίκηση θα πρέπει να παράσχει σε κάθε περίπτωση που απαιτείται, ερμηνείες για τις απαιτήσεις του Κώδικα, ώστε να αποφεύγονται

παρανοήσεις και ανάληψη εργασιών στα πλοία που μπορεί να μην χρειάζεται να γίνουν (Lappalainen, Kuronen, & Tapaninen, 2012).

Δεν έχει αποδειχθεί ακόμη με επιστημονικό τρόπο, ότι οι παράγοντες στους οποίους επηρεάζει (βελτιώνει) η εφαρμογή του Κώδικα είναι πράγματι εκείνοι που θα βοηθήσουν στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Ο Κώδικας αναπτύχθηκε με βάση τη σειρά ISO 9002 με προσαρμογή στη ναυτιλία. Καταλληλότερος τρόπος θα ήταν να αναπτυχθεί με βάση τη μελέτη των ατυχημάτων και τον προσδιορισμό με επιστημονικό τρόπο των παραγόντων που επιδρούν στη δημιουργία των ατυχημάτων. Με οδηγό τους παράγοντες που επιθυμούμε να βελτιώσουμε, ήταν δυνατόν να διαμορφωθεί ένας Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης με μετρούμενα αποτελέσματα. Η απλή μεταφορά των στοιχείων της σειράς ISO 9001 στη ναυτιλία και η άγνοια των παραγόντων που επιθυμούμε να βελτιώσουμε εκτός του γενικού όρου της μείωσης των ατυχημάτων κάνει δυσχερή τη μέτρηση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής του Κώδικα.

Δεν έχει αποδειχθεί με επιστημονικό τρόπο η αποτελεσματικότητα (κόστος-αποτέλεσμα) των προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Υπάρχει μία σειρά διοικητικών μέτρων που εφαρμόζονται βάσει του Κώδικα, αλλά δεν έχει μετρηθεί τι θα κοστίσει στον κλάδο της ναυτιλίας και αν αυτό το κόστος διατίθεται κατά τον καταλληλότερο τρόπο. Η συνολική αποτελεσματικότητα των μέτρων θα αποδειχθεί ακόμη περισσότερο στο μέλλον. Είναι αναγκαίο, όμως λόγω των περιορισμένων οικονομικών πόρων κάθε μέτρο που καταναλώνει τους περιορισμένους οικονομικούς πόρους να μπορεί να αξιολογηθεί κατά πόσο παράγει το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα. Είναι αναγκαίο, δηλαδή, να διαθέτουμε τους πόρους για μέτρα με τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Τα μέτρα που προτάθηκαν από τον Κώδικα για το περιβάλλον, έχουν προέλθει από υποκειμενικές προτάσεις εξειδικευμένων του κλάδου. Αυτό από μόνο του δεν μπορούσε να μας εγγυηθεί ότι θα είχε αποτελεσματικότητα, δηλαδή ότι θα έχουμε το μεγαλύτερο αποτέλεσμα με το μικρότερο κόστος.

4.2 Κόστη από την εφαρμογή του ISM CODE

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO International Maritime Organization) πραγματοποίησε μία μελέτη με θέμα «THE IMPACT OF THE ISM CODE AND ITS EFFECTIVENESS IN THE ENHANCEMENT OF SAFETY OF LIFE AT SEA AND PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT» προκειμένου να προσδιοριστούν οι νέες τάσεις στον τομέα της ασφάλειας και στην πρόληψη της ρύπανσης καθώς και οι επιπτώσεις του ISM CODE.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee -MSC), στην 75η σύνοδό της (15 - 24 Μαΐου 2002), αποφάσισε ότι θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μια ανάλυση προκειμένου να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος του Κώδικα ISM για την ασφάλεια των πλοίων, κατόπιν της δεύτερης φάσης εφαρμογής του Κώδικα την 1η Ιουλίου 2002. Σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας είναι να διαπιστωθεί εάν η εφαρμογή του ISM Code έχει συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας και της ποιότητας των θαλάσσιων μεταφορών.

Η Επιτροπή ανέθεσε στη Γραμματεία να συλλέξει πληροφορίες από το Port State Control (PSC), MoUs/Agreements, IACS σχετικά με τον αντίκτυπο του ISM Code, τις σοβαρές ελλείψεις που παρουσιάζονται και τα ατυχήματα, καθώς και την αξιολόγηση των επιπτώσεων του ISM Code και την αποτελεσματικότητά του από την εφαρμογή του. Οι πληροφορίες και τα δεδομένα συγκεντρώθηκαν από το World Maritime University (WMU) και αξιολογήθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Η ομάδα αξιολόγησης είχε αναλάβει να αναλύσει τον αντίκτυπο του Κώδικα ISM και την αποτελεσματικότητά του στην ενίσχυση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να υποβάλει την έκθεσή της στο Γενικό Γραμματέα. Ύστερα από την ανάλυση των αποτελεσμάτων διαπιστώθηκε ότι η συντριπτική πλειονότητα των απαντήσεων ήταν υποστηρικτική για την εφαρμογή του ISM Code. Ένα κομμάτι της έρευνας που πραγματοποιήθηκε,

επικεντρώθηκε και στο κόστος που αναλαμβάνει μία ναυτιλιακή εταιρεία για την ορθή εφαρμογή του κώδικα τόσο στα γραφεία της ξηράς όσο και στο ίδιο το πλοίο.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες, μετά την εφαρμογή του ISM CODE, όφειλαν να έχουν ειδικευμένο προσωπικό και τους κατάλληλους οικονομικούς πόρους ώστε να υπάρχει συνεχής βελτίωση.

Σύμφωνα με την συγκεκριμένη έκθεση, οι ναυτιλιακές εταιρείες φαίνεται να ισομερίζουν τα κόστη τους για την εφαρμογή του κώδικα στο Human Resources Department, στο Training και στο Auditing. Επομένως, η πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιρειών φέρεται να δαπανούν από 3.000-8.000\$, και ένα πολύ μικρό ποσοστό να δαπανά πάνω από 30.000\$.

Αυτό σημαίνει ότι κατά μέσο όρο οι εταιρείες δαπάνησαν για την αρχική εφαρμογή του κώδικα 8.500-9.000\$ ανά πλοίο. Όσον αφορά στα ετήσια κόστη, διαπιστώνεται ότι οι εταιρείες δαπανούν 4.000-4.500\$ ανά πλοίο για να διατηρούν και να συμμορφώνονται σύμφωνα με τις διαταγές του ISM CODE.

Σε μια ποσοτικοποίηση του κόστους, θα μπορούσαμε να πούμε ότι τα συνολικά κόστη για τα πλοία του παγκόσμιου στόλου (90,000.00 ενεργά πλοία on the water) είναι της τάξης των 405,000,000.00\$. Γεγονός που μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι υπάρχει μείωση των ατυχημάτων, των ασφαλιστρών και των αποζημιώσεων.

Όσον αφορά στο ανθρώπινο δυναμικό, τόσο της ξηράς όσο και της θάλασσας, οι περισσότερες ναυτιλιακές προκειμένου να θεωρούνται ανταγωνιστικές εκπαιδεύουν τους εργαζομένους τους ώστε να γίνεται η σωστή εφαρμογή του Κώδικα. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, το 55% των ναυτικών από την πρώτη κιόλας εφαρμογή του Κώδικα εκπαιδεύεται κάθε χρόνο σε θέματα που αφορούν τον ISM CODE. Η εκπαίδευση μπορεί να διαρκέσει από 1 έως και 5 ημέρες και διεξάγεται είτε στο πλοίο από ανώτερους αξιωματικούς/επιθεωρητές είτε σε ειδικά ιδρύματα κατάρτισης.

Η προσεκτικότερη σχεδίαση των συστημάτων διοίκησης ασφάλειας, στο ίδιο το πλοίο και στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας, αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την ορθή εφαρμογή του κώδικα αφού στοχεύει στη σωστή οργάνωση και την εκτέλεση των εργασιών.

Κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση που σέβεται τον εαυτό της και ενδιαφέρεται για την ασφάλεια του κάθε πλοίου της, φροντίζει να διαθέτει έναν εξειδικευμένο άνθρωπο

(Designated Person Ashore-DPA) ο οποίος βρίσκεται σε υψηλή θέση του μάνατζμεντ της επιχείρησης και εξασφαλίζει την επικοινωνία μεταξύ των γραφείων της ξηράς και του πλοίου.

Ανάμεσα στα καθήκοντα του DPA περιλαμβάνονται ο έλεγχος της ασφάλειας και η πρόληψη της ρύπανσης από τη λειτουργία του πλοίου καθώς και η εξασφάλιση ότι η ξηρά θα παρέχει επαρκείς πόρους, όπως άλλωστε απαιτείται. Ο Designated Person Ashore-DPA αποτελεί την κινητήρια δύναμη πίσω από την οποία κρύβεται η εφαρμογή και η επιτυχία του ISM CODE.

Όπως παρατηρήθηκε, υπήρχαν ενδείξεις ότι τα γυμνάσια που διαδραματίζονται μηνιαίως στα πλοία αυξήθηκαν με την πάροδο του χρόνου και η γενική τάση δείχνει μία μείωση των ατυχημάτων και των συμβάντων επί του πλοίου.

Ένας μεγάλος αριθμός επενδύσεων με τη μορφή της προσπάθειας, του ανθρωπίνου δυναμικού και των χρημάτων δόθηκε στην αρχική εφαρμογή του κώδικα και παραμένει ακόμα η ανάγκη για περαιτέρω χρηματοδότηση. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με την βοήθεια του ISM CODE βελτίωσαν τις διαδικασίες ασφάλειας, δεσμεύτηκαν για τη συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού τους, αναγνώρισαν τα οφέλη αυτού του συστήματος και δεσμεύτηκαν για συνεχή βελτίωση.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, παρατηρήθηκε ότι η πιο θετική επίδραση ήταν η βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ του πλοίου και της ξηράς, επακολούθησε μια μείωση των ατυχημάτων στα πληρώματα, της ρύπανσης καθώς και των ζημιών των φορτίων. Επίσης, η συντήρηση των συστημάτων και η δομημένη καταχώριση των εγγράφων-documentation, αποτέλεσαν ένα ακόμα όφελος της εφαρμογής του κώδικα.

Η πλειονότητα των επιχειρήσεων, σύμφωνα με την έρευνα, διαπίστωσε ότι άλλος ένας παράγοντας που συνέβαλλε στη βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας στη θάλασσα ήταν και η πρόοδος της τεχνολογίας. Άλλοι παράγοντες που επισημάνθηκαν ήταν τα συστήματα ποιότητας ISO, η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού ξηράς καθώς και οι έλεγχοι του Port State Control.

Παρόλες τις θετικές επιδράσεις που παρατηρήθηκαν από την εφαρμογή του ISM CODE, ένα ποσοστό των επιχειρήσεων θεωρεί ότι ο κώδικας μπορεί να λάβει ορισμένες βελτιώσεις όπως είναι η απλοποίηση και ο εξορθολογισμός του κώδικα, η

μείωση της γραφειοκρατίας, η αποτελεσματική χρήση των μέσων επικοινωνίας και πληροφορικής και η βελτίωση των κινήτρων στην ξηρά και στη θάλασσα. Ωστόσο, υπάρχουν και σημεία του κώδικα που μπορούν να βελτιωθούν σύμφωνα με τις προτεραιότητες των επιχειρήσεων, τα οποία είναι: η πιο συστηματική εκπαίδευση, η αναβάθμιση του ISM CODE με σύστημα μέτρησης των επιδόσεων, η βελτίωση των μέτρων συμμόρφωσης, η ενσωμάτωση στις απαιτήσεις της απασχόλησης και τέλος η συμμετοχή περισσότερων ανθρώπων, ειδικά των ναυτικών, στην προετοιμασία και συγγραφή των ειδικών εγχειριδίων του ISM CODE.

Με βάση τα πορίσματα της έρευνας αυτής, είναι σαφές ότι τα οφέλη από την εφαρμογή του κώδικα είναι ήδη ορατά και φαίνεται ότι οι ενδιαφερόμενοι/εμπλεκόμενοι βλέπουν με ιδιαίτερα θετική διάθεση την ύπαρξη αλλαγών και την περαιτέρω βελτίωση του στο μέλλον. Οι επιχειρήσεις με την εφαρμογή του ISM CODE αποδεικνύουν τη δέσμευσή τους να ακολουθήσουν μία κουλτούρα ασφάλειας.

Οι βασικές έννοιες του Κώδικα που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα, στην αποφυγή ατυχημάτων, στον ανθρώπινο παράγοντα και στην αποφυγή περιβαλλοντικών καταστροφών ερμηνεύτηκαν και ερμηνεύονται από τους εμπλεκόμενους φορείς στη ναυτιλία με διαφορετικές προσεγγίσεις.

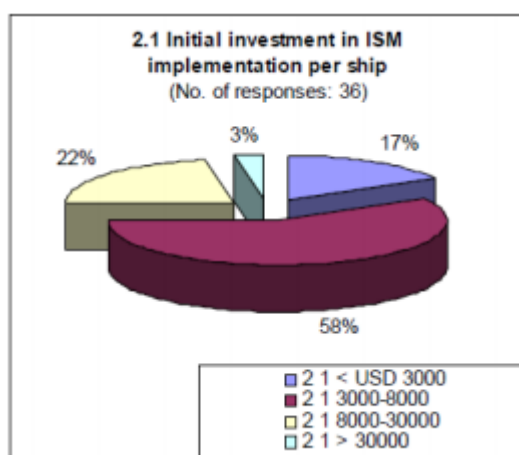
Η ασφάλεια στη θάλασσα για τις Αρχές ερμηνεύεται ως η εφαρμογή των διεθνών και κατά τόπους κανόνων από το πλοίο. Για τους πλοιοκτήτες, είναι η αποφυγή πράξεων που έχουν ως συνέπεια ταμειακές εκροές. Για τους ασφαλιστές, είναι η εφαρμογή των κανόνων για την αποφυγή των ασφαλιζόμενων κινδύνων.

Τα ανθρώπινα ατυχήματα έχουν κοινωνική διάσταση την οποία λαμβάνουν υπόψη οι Αρχές καθώς και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί.

Υπάρχουν πολλές θεωρητικές μέθοδοι που προσπαθούν να εκτιμήσουν την αξία της ανθρώπινης ζωής, όλες όμως παρουσιάζουν δυσχέρειες και ισχυρές αντιρρήσεις γι' αυτές τις προσπάθειες. Η ανθρώπινη ζωή είναι ανεκτίμητης αξίας και είναι λάθος και επικίνδυνο να προσπαθούμε να καθορίσουμε την μέση τιμή της αξία της.

4.3 Διαγραμματική ανάλυση για την κατανομή του κόστους

Ενδεικτικά, παρατίθενται με ανάλυση διαγραμματική τα αποτελέσματα στατιστικής έρευνας που διεξήγαγε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization, IMO) ανάμεσα σε 36 ερωτηθέντες από μεγάλους ναυτιλιακούς οίκους, διεθνή πανεπιστήμια και κρατικούς οργανισμούς. Σκοπός της έρευνας ήταν να αξιολογηθούν αλλά και να κοστολογηθούν οι επιπτώσεις από την εφαρμογή του κώδικα ISM αναφορικά με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στην προστασία του περιβάλλοντος.



ΠΗΓΗ: MARITIME SAFETY COMMITTEE 81st session Agenda item 17 MSC 81/17/1 21 December 2005, ROLE OF THE HUMAN ELEMENT

Ανάλυση διαγράμματος:

«Αρχική επένδυση στην εφαρμογή του ISM σε κάθε πλοίο»

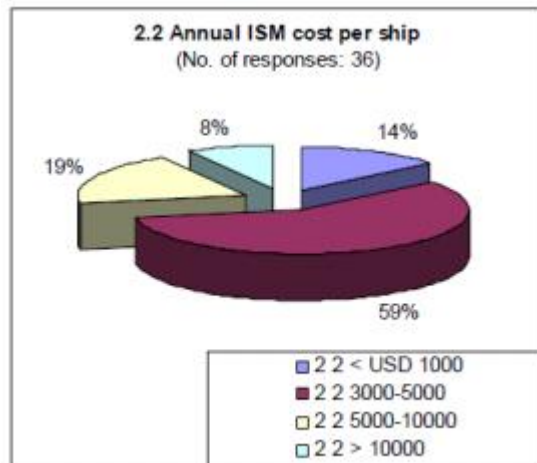
3% περισσότερο από 30.000

17% λιγότερο από 3.000

22% από 8.000 μέχρι 30.000

58% από 3.000 μέχρι 8.000

Το μεγαλύτερο ποσοστό που είναι πάνω από το μέσο δείχνει ότι η επένδυση στην αρχική εφαρμογή για τον ISM σε κάθε πλοίο είναι ανάμεσα σε 3.000 με 8.000 USD το οποίο και σημαίνει πως η άσκηση του ISM δεν είναι τόσο δαπανηρή συγκριτικά με την αξία της ανθρώπινης ζωής που εκτίθεται σε κινδύνους.



ΠΗΓΗ: MARITIME SAFETY COMMITTEE 81st session Agenda item 17 MSC 81/17/121 December 2005, ROLE OF THE HUMAN ELEMENT

Ανάλυση διαγράμματος :

«Ετήσιο κόστος του ISM για κάθε πλοίο»

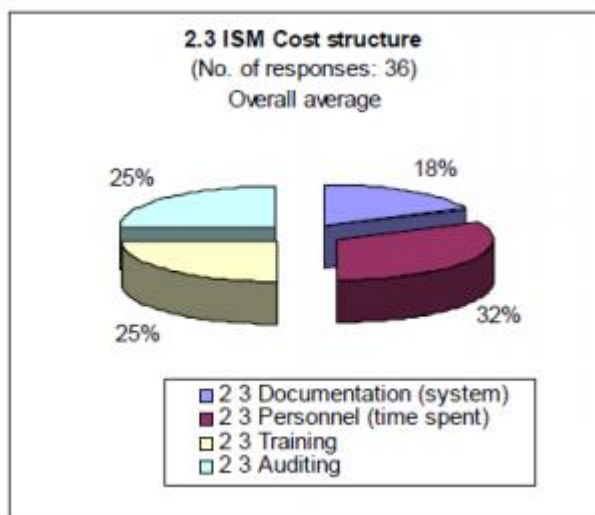
8% μεγαλύτερο των 10.000 USD

14% μικρότερο των 1.000

19% από 5.000 μέχρι 10.000

59% από 3.000 μέχρι 5.000

Παρατηρείται πως ακόμα και στον ετήσιο προϋπολογισμό για το κόστος της εφαρμογής του ISM, το μείζον ποσοστό της τάξης του 59% δεν δαπάνησε λιγότερο από 3.000 αλλά ούτε και περισσότερο από 5.000 για την διαχείριση ασφαλείας.



ΠΗΓΗ: MARITIME SAFETY COMMITTEE 81st session Agenda item 17 MSC 81/17/121 December 2005, ROLE OF THE HUMAN ELEMENT

Ανάλυση διαγράμματος:

«Δομή του κόστους του ISM»

18% Απόδειξη με έγγραφα (Σύστημα)

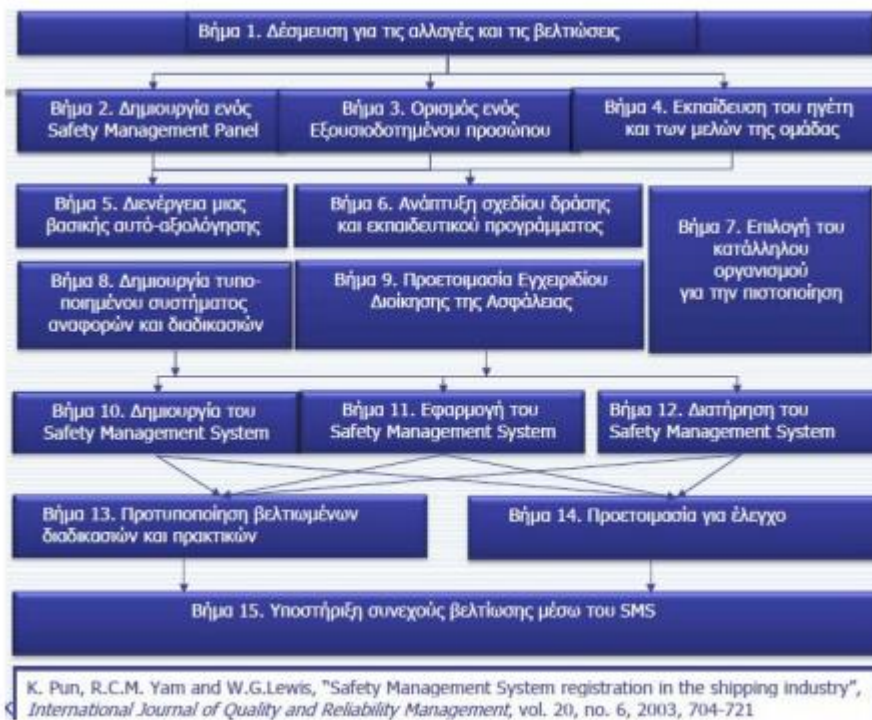
25% Έλεγχος

25% Εκπαίδευση

32% Προσωπικό (χρόνος που δαπανήθηκε)

Από το διάγραμμα φαίνεται ότι το κόστος που δαπανήθηκε τόσο για τον έλεγχο, όσο και για την εκπαίδευση είναι της τάξεως του 25%. Το μεγαλύτερο ποσοστό (32%) αφορούσε τον χρόνο που απασχολήθηκε το προσωπικό, ενώ το μικρότερο ποσοστό (18%) κατέλαβαν τα αποδεικτικά έγγραφα.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE



ΠΗΓΗ: Θεοτοκάς, 2011

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

5.1 Συμπεράσματα της εφαρμογής του ISM

Η εισαγωγή μιας κουλτούρας για ασφαλή θαλάσσια μεταφορά μέσα στις θαλάσσιες βιομηχανίες ήταν ο στόχος του διεθνούς θαλάσσιου οργανισμού όταν υιοθέτησε σε μια διπλωματική διάσκεψη το διεθνή διοικητικό κώδικα ασφάλειας το 1993. Δεν ήταν μια νέα έννοια, υπήρξε στην αεροπορία, στη παράκτια και πυρηνικές βιομηχανίες.

Παιδεία σε θέματα ασφαλείας σημαίνει ότι οι ναυτικοί πρέπει να γνωρίζουν την ανάγκη για ορθές και ασφαλείς πρακτικές. Η προώθηση παιδείας σε θέματα ασφαλείας προέρχεται από το διοικητικό συμβούλιο, τους πλοιοκτήτες, ακόμη και τον Πλοίαρχο. Οι ναυτικοί πρέπει να καταλάβουν τη σημασία της ασφάλειας. Για να επιτευχθεί η συμμόρφωση των μελών του πληρώματος, πρέπει να ολοκληρωθούν οι περίοδοι εκπαίδευσης και εξοικείωσης. Επιπλέον πρέπει να υπάρξει μια καλή επικοινωνία μεταξύ των ναυτικών προκειμένου να αποφευχθούν τα προβλήματα παρανόησης των οδηγιών ή σύγχυσης, τα οποία και αυξάνουν το επίπεδο του κινδύνου. Η κατάρτιση και η εξοικείωση των ναυτικών, σε σχέση με την καλή επικοινωνία εν πλω και ειδικά το να συνειδητοποιήσουν την έννοια της ασφάλειας οδηγεί σε μια ασφαλή διαχείριση του πλοίου.

Ο ISM Code εισάγει επίσης τη διαφάνεια μέσα στις πλοιοκτήτριες εταιρίες. Ο ISM Code δημιούργησε τη θέση του εξουσιοδοτημένου προσώπου. Όντας μια σύνδεση μεταξύ του γραφείου στην ξηρά και των ναυτικών εν πλω, ο DP (Designated Person) πρέπει να καταστήσει ευκολότερη την μεταξύ τους επικοινωνία. Από τις απαιτήσεις του ISM Code, μπορεί να συναχθεί ένα καθήκον του DP το να αναφέρει σε υψηλότερο επίπεδο διαχείρισης.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί η έννοια «αποδοτική τεκμηρίωση», πράγματι τα εγχειρίδια SMS πρέπει να είναι ακριβή και γραπτά με προσιτό και κατανοητό τρόπο. Είναι άχρηστο να δημιουργηθεί ένας τεράστιος σωρός εγχειρίδια που να εξηγούν σαφώς τις

διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσουν, είναι απαραίτητο για να βελτιώσουν την κατανόηση.

Οι διαδικασίες ασφαλείας εν πλω πρέπει να ενισχυθούν με την υποβολή αναφορών και αναλύσεων των συμβάντων, μη-συμμορφώσεων και πιθανόν απωλειών, και την ανάληψη διορθωτικών ενεργειών.

Στην εφαρμογή, όλοι οι πλοιοκτήτες και οι πλοίαρχοι δεν έχουν καταλάβει την αλλαγή της κουλτούρας. Μερικοί απ' αυτούς συντάσσουν ως επί το πλείστον μια τεράστια ποσότητα εγγράφων, θεωρώντας κατά αυτόν τον τρόπο ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του ISM Code. Είναι επίσης απρόθυμοι να υποβάλλουν αναφορές γνωστοποιώντας ότι τα έγγραφα και οι εκθέσεις είναι ελλιπή. Η αλλαγή του τρόπου σκέψης των ναυτικών και των διοικητικών μεθόδων που χρησιμοποιούν οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι δύσκολο να ολοκληρωθεί.

Ο ISM Code αναπτύσσει την ιδέα μιας κουλτούρας σε θέματα ασφάλειας, η οποία δεν πρέπει να στηρίζεται στην ύπαρξη καταπιεστικών μέτρων. Οι σημαντικοί βασικοί παράγοντες είναι η προώθηση των ασφαλών συστημάτων και διαδικασιών, η βελτίωση μέσω διορθωτικών ενεργειών και η ανάπτυξη της ασφάλειας. Ένα χάσμα υπάρχει ακόμα μεταξύ των στόχων του ISM Code και της εφαρμογής του. Ο ISM Code δεν δύναται να εφαρμόζεται πλήρως εάν οι επιχειρήσεις δεν κατανοήσουν την αλλαγή και τους στόχους του, και εάν η κοινωνία συνεχίζει να κατηγορεί μόνο τους πλοιοκτήτες.

Επιπλέον, ο ISM Code πρέπει να επιδρά στην έννοια της αξιοπλοΐας. Πράγματι το φορτίο μπορεί να χαλάσει ή να χαθεί λόγω της αναξιοπλοΐας και μη καλής κατάστασης του πλοίου. Ακόμα και αν η διαχείριση του πλοίου δεν είναι ο λόγος της ζημιάς ή της απώλειας, ο ISM Code έχει μια επίδραση στην έννοια της αξιοπλοΐας. Τα δικαστήρια δεν έχουν εκδώσει ακόμα απόφαση για τις επιπτώσεις του ISM Code στην έννοια της αξιοπλοΐας. Πρέπει να προσδοκηθεί μια επίδραση στην απόδειξη της άσκησης της οφειλόμενης επιμέλειας. Πράγματι εάν η ζημιά στο φορτίο είναι αποτέλεσμα της αξιοπλοΐας του πλοίου που συμβαίνει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, θα ήταν ευκολότερο για τον πλοιοκτήτη που συμμορφώνεται με τον ISM Code, να αποδείξει ότι άσκησε την οφειλόμενη επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο. Εάν ο μεταφορέας ασκήσει το καθήκον της οφειλόμενης επιμέλειάς του, έχει το δικαίωμα να στηριχθεί επάνω στις απαλλαγές της επικριμένης ευθύνης όπως

στο άρθρο IV κανόνας 2 των Hague-Visby Rules. Το άρθρο IV κανόνας 2 (b) και (q) του HVR εξετάζει το σφάλμα και τη νομιμότητα του μεταφορέα. Πράγματι η αιτία της ζημίας πρέπει να προκύψει χωρίς την γνώση του μεταφορέα. Σε σχέση με τον ISM Code, αυτό πρέπει να καθορισθεί εφόσον η γνώση του εξουσιοδοτημένου προσώπου υπονοεί τη γνώση του μεταφορέα. Η απάντηση αυτού του ζητήματος δεν είναι σαφής. Πρέπει να αναμένουμε τα δικαστήρια να δώσουν μια απόφαση.

Οι κύριοι στόχοι του ISM CODE είναι η πρόληψη ζημιών, θανάτου και αποφυγής της περιβαλλοντικής καταστροφής. Αυτοί οι στόχοι πρέπει να επιτευχθούν μέσω των επιθεωρήσεων και των ελέγχων που πραγματοποιούνται από τα κράτη και από την επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων στον πλοιοκτήτη. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής εν πλω και η πρόληψη της καταστροφής του περιβάλλοντος (ειδικά την ρύπανση από καύσιμα ή ακατέργαστου πετρελαίου) πρέπει να είναι μια από τις ανησυχίες των κρατών. Προκειμένου να ανιχνευθούν τα κάτω του μετρίου πετρελαιοφόρα ή επιβατηγά πλοία, τα κράτη πρέπει να πραγματοποιήσουν τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους. Τα πλοία και τα μέλη του πληρώματος πρέπει να κρατήσουν έγκυρα τα πιστοποιητικά (ISM CODE, πιστοποιητικά STCW, κ.λ.π.), η ναυτιλιακή εταιρία και τα πλοία πρέπει να συμμορφωθούν με τις ανάγκες που εκφράζονται στον ISM CODE και στους διάφορους διεθνείς και εσωτερικούς νόμους και κανονισμούς, το SMS πρέπει ακόμα να είναι σε λειτουργία και να εφαρμόζονται ασφαλείς πρακτικές. Εάν η ναυτιλία και τα πλοία της δεν ικανοποιούν οποιοσδήποτε από αυτές τις απαιτήσεις, το κράτος σημαίας οφείλει να αποσύρει τα πιστοποιητικά. Εντούτοις μερικά κράτη σημαίας δεν ολοκληρώνουν κατάλληλα τους ελέγχους τους και έτσι παρουσιάζεται πρόβλημα στην ποιότητα των επιθεωρήσεων. Κατά συνέπεια παρατηρήθηκε ότι οι λιμενικές αρχές άρχισαν να δείχνουν ενδιαφέρον για την πρόληψη της περιβαλλοντικής καταστροφής και την ναυτιλιακή ασφάλεια. Εάν οι λιμενικές αρχές ανιχνεύουν ένα κάτω του μετρίου πλοίο, το οποίο δεν συμμορφώνεται με τους διεθνείς και εσωτερικούς κανόνες, τότε μπορούν να αποφασίσουν να θέσουν υπό κράτηση το πλοίο αυτό.

Η απόσυρση των πιστοποιητικών ή/και η κράτηση του πλοίου στερούν στον πλοιοκτήτη την ευκαιρία να κάνει εμπόριο. Επιπλέον έρχεται αντιμέτωπος με τις σημαντικές οικονομικές δαπάνες και τα εμπορικά προβλήματα. Έτσι αυτές οι κυρώσεις πρέπει να έχουν αποτρεπτική επίδραση.

Επίσης η επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων στον πλοιοκτήτη μπορεί να έχει την επίδραση της παρεμπόδισης της απώλειας ζωής και του περιβάλλοντος. Οι πλοιοκτήτες που προκάλεσαν την περιβαλλοντική καταστροφή ή τραυματισμούς σε άτομα ή ακόμα και θανάτους βρίσκονται αντιμέτωποι με τα διεθνή και εσωτερικά αστικά και εγκληματικά κατηγορητήρια και οφείλουν να αποζημιώσουν τα θύματα που υπέστησαν τις ζημιές, και να απολυμάνουν και να αποκαταστήσουν το περιβάλλον ή/και να προβούν σε φυλάκιση και πρόστιμα. Στη συνέπεια, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να λάβουν υπόψη τις συνέπειες της δράσης τους. Η επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων θα μπορούσε να ενισχύσει το βαθμό πρόληψης και επίσης την αλλαγή συμπεριφορών. Κατά συνέπεια, πρέπει να έχει μια επίδραση στην προώθηση διαφορετικής κουλτούρας σε θέματα ασφάλειας.

Ακόμα και αν οι ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται αντιμέτωπες με τον σκληρό ανταγωνισμό, πρέπει να αξιολογήσουν τις συνέπειες της απόφασης τους. Ο μόνος στόχος, που οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να φθάσουν, είναι να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη (χωρίς να ενεργούν με ασφάλεια). Οι πλοιοκτήτες πρέπει να μετρήσουν τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις ως αποτέλεσμα της ευθύνης για τα ατυχήματα και τις μη-συμμορφώσεις με τους διεθνείς, ευρωπαϊκούς και εσωτερικούς κανονισμούς. Πρέπει να λάβουν υπόψη τις ασφαλιστικές επιπτώσεις (αύξηση των ασφαλιστρών, η επίδραση στην ασφαλιστική κάλυψη, κ.λ.π.). Κατά συνέπεια, θα μπορούσαν να συνειδητοποιήσουν ότι δεν θα έχαναν χρήματα και ούτε θα αύξαναν τα κέρδη τους κατά την εφαρμογή των διαδικασιών ασφάλειας και να ενεργούν με έναν ασφαλή τρόπο. Πράγματι μπορούν να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες τους (από-μίσθωση, σοβαρότητα, διάφορες καθυστερήσεις) και να αποφευχθούν τις πιθανές απαιτήσεις των ασφαλιστικών εταιρειών.

5.2 Η τιμή της ποιότητας

Η ποιότητα έχει μια τιμή και όπως συμβαίνει με όλα τα αγαθά και τις υπηρεσίες αυτή η τιμή προσδιορίζεται από την προσφορά και την ζήτηση. Ούτε οι πλοιοκτήτες, ούτε

οι κανονισμοί μπορούν από μόνοι τους να επιβάλλουν ή να διατάξουν αυτήν την τιμή εάν η ποιότητα δεν ζητείται από τους χρήστες της ναυτιλιακής υπηρεσίας. Επομένως το ζητούμενο, από την κοινωνία, επίπεδο ποιότητας στην ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εκείνο που αντιστοιχεί στην πληρωμή ολόκληρου του Μεταφορικού Κόστους. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου όμως λειτουργώντας στη βάση της προσφοράς-ζήτησης είναι προετοιμασμένος να πληρώσει μόνο το ποσό που αντιστοιχεί στην τιμή του ναύλου. Η τιμή όμως αυτή εκ των πραγμάτων είναι μόνο ένα μέρος του συνολικού κόστους. Επομένως η διαφορά μεταξύ του Μεταφορικού Κόστους και της τιμής του ναύλου παραμένει απλήρωτη όσο κάποιοι άλλοι δεν αποδέχονται το μερίδιο της ευθύνης που τους αναλογεί.

Ο ρόλος του IMO και των κρατών-μελών του είναι να δημιουργούν το πλαίσιο εντός του οποίου όσοι ασχολούνται με την ναυτιλία να λειτουργούν ομαλά. Έτσι στην παρούσα εργασία τοποθετήσαμε το πρόβλημα της ασφάλειας της ναυτιλίας στη σωστή του προοπτική ως οικονομικό και όχι μόνο ως κανονιστικό.

Παρόλα αυτά προκειμένου να γίνουν πράξη αυτές οι κατευθύνσεις απαιτείται μια μεθοδολογία η οποία να βοηθά προς:

- Την εξεύρεση προτάσεων για την αξιολόγηση των πλοίων πέρα από την πιστοποίηση κλάσης που σήμερα παρέχεται από τους Νηογνώμονες. Αυτή η αξιολόγηση θα μπορούσε να εστιάζεται στον ανθρώπινο παράγοντα και στη διαδικασία της διοίκησης.
- Τη μελέτη της επιρροής σε παγκόσμια βάση των μηχανισμών επιδοτήσεων οι οποίοι παραμορφώνουν την ισορροπία προσφοράς-ζήτησης και οδηγούν σε υπερχωρητικότητα. Η υπερχωρητικότητα οδηγεί σε χαμηλότερους ναύλους οι οποίοι με τη σειρά τους δημιουργούν την ανάγκη για περαιτέρω επιδότηση και έτσι συντηρείται ένας φαύλος κύκλος.
- Τη δημιουργία ενός συστήματος κινήτρων που δεν θα απευθύνεται στους πλοιοκτήτες αλλά στους ιδιοκτήτες φορτίων ή με άλλα λόγια στην πλευρά της ζήτησης. Αυτά τα κίνητρα θα πρέπει να δίνονται σ αυτούς προκειμένου να επιλέγουν ακριβότερα αλλά ασφαλέστερα πλοία. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να ασκήσει πίεση στους πλοιοκτήτες ώστε να παρέχουν τέτοιου είδους πλοία με συνέπεια τελικά να οδηγήσει σε βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα.

- Την εκτίμηση του κόστους οικονομικού και κοινωνικού που προκαλείται από ατυχήματα και συμβάντα τόσο σε περιουσίες όσο και σε ανθρώπινες ζωές. Αυτή η εκτίμηση θα μπορούσε να μας δώσει μια ιδέα του παγκόσμιου Μεταφορικού Κόστους που σήμερα δεν πληρώνεται μέσα από τους μηχανισμούς προσφοράς και ζήτησης.

Επομένως, αναζητείται μια μεθοδολογία που θα λαμβάνει υπόψη όλα τα παραπάνω, θα εξετάζει την ναυτιλιακή βιομηχανία από όλες τις προοπτικές και τέλος θα οδηγήσει στη δημιουργία ενός συστήματος αναδιανομής του Κοινωνικού Κόστους μεταξύ των διαφόρων ατόμων της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

5.3 Εκτιμήσεις αποτελεσμάτων από την εφαρμογή του ISM Code

Η εφαρμογή του ISM Code έγινε υποχρεωτική (για τα κράτη που υπέγραψαν στο συνέδριο στις 23 Νοεμβρίου 1995) τα έτη 1998 έως 2002 ανάλογα με τον τύπο πλοίου. Για την εφαρμογή ενός νέου συστήματος ασφάλειας και ποιότητας όπως είναι ο ISM Code στον χώρο της ναυτιλίας, χρειάζεται να περάσει κάποιο χρονικό διάστημα ικανό ώστε να έρθουν στην επιφάνεια τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του. Τυχόν οφέλη ή αστοχίες της εφαρμογής του καινούργιου στην βιομηχανία της ναυτιλίας συστήματος ασφάλειας.

5.4 Προσωπική άποψη για την εφαρμογή του ISM

Μετά την ίδρυση διεθνών προτύπων για την ασφαλή διαχείριση και τη λειτουργία των πλοίων με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια του

πληρώματος καθώς και του εξοπλισμού του πλοίου, ο κάθε ναυτικός έχει πάρει διαφορετικό ρόλο στην ιστορία της ναυτοσύνης.

Πλέον δεν είναι απαραίτητο ο αξιωματικός φυλακής να γνωρίζει επακριβώς τις διαδικασίες ναυτικών εργασιών καθώς ο ρόλος του και οι ευθύνες του ορίζονται από γραφειοκρατικές διαδικασίες αφού κατακλύζεται καθημερινώς από πληθώρα πληροφοριών, οι οποίες πρέπει να αναλύονται και να κατανοούνται πλήρως από τον ίδιο, ώστε να γίνεται η σωστή καταγραφή τους σε ειδικές φόρμες, οι οποίες θα εφαρμόζονται παράλληλα με εργασίες επί του πλοίου. Παρόλα αυτά, οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να αποστέλλονται και να ελέγχονται από τους αρμόδιους της πλοιοκτήτριας εταιρείας ώστε να διαπιστώνεται η συμμόρφωση αυτών με τα διεθνή πρότυπα.

Τι εστί όμως καλός ναυτικός; Στην εποχή που διανύουμε τείνει να γίνουν, εάν ήδη δεν έχουν γίνει, σημαντικότερα τα χαρτιά από την καθ' αυτή ναυτική εργασία στο πλοίο. Ο αξιωματικός φυλακής είναι λοιπόν υπεύθυνος για την καταγραφή των εντύπων που αφορούν την ασφάλεια, τόσο του πλοίου και του πληρώματος όσο και για το ίδιο το φορτίο.

Πώς μπορεί όμως να συμβαδίσει η θεωρία με την πράξη; Οι άνθρωποι οι οποίοι δεν έχουν την απαιτούμενη εμπειρία και ναυτοσύνη διοικούν τον κόσμο της ναυτιλίας και το πρώτο που τους απασχολεί είναι η σωστή συμπλήρωση των χαρτιών, και παρόλο που υπάρχουν κάποια σημαντικά έντυπα, δυστυχώς χάνουν το νόημα τους μέσα σε δεκάδες άλλα ασήμαντα.

Μήπως λοιπόν έχουμε ξεχάσει την πραγματική σημασία του όρου ναυτοσύνης; Αγνοούμε την πραγματικότητα στο πλοίο και έχουμε παραγκωνίσει σημαντικές ναυτικές εργασίες (φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου) που απαιτούν σκέψη και αντίληψη έχοντας εφησυχασθεί σε ένα πάτημα κουμπιού ή σε μια απλή καταγραφή ενός εντύπου που στέλνει η εταιρεία (checklist) και στηριζόμαστε σε σεμινάρια ώστε να πιστέψουμε πως είμαστε κατάλληλοι για μια υπεύθυνη θέση.

Όντας νέοι ναυτικοί θα πρέπει να μειώσουμε τον εγωισμό και την αλαζονεία που μας διακατέχει έτσι ώστε να ανοίξουμε νέους ορίζοντες στην ναυτική τέχνη. Να

γνωρίσουμε την αληθινή ζωή του ίδιου του πλοίου, τις ανάγκες του φορτίου ακόμα και την ίδια την ναυτιλία.

Βέβαια δεν θα ήταν αρεστό να αποκλείσουμε την βοήθεια που μας προσφέρει η συμπλήρωση ορισμένων εντύπων που αφορούν την ασφάλεια πλοίου, φορτίου και πληρώματος, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι πρέπει να αναλωνόμαστε και να σπαταλάμε σημαντικό χρόνο στην συμπλήρωση αυτών των εντύπων.

Εν κατακλείδι, η πρόταση μας για την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του κώδικα ISM είναι:

A) Ειδικά σεμινάρια των μελλοντικών αξιωματικών για την κατανόηση της λειτουργίας του κώδικα ISM.

B) Εκπαίδευση επί του πλοίου για τη σωστή διαχείριση χρόνου συμπλήρωσης εντύπων σε συνάρτηση με τον χρόνο εργασίας

Γ) Απομάκρυνση ασήμαντων εγγράφων από τον κώδικα ώστε η συμπλήρωση των εντύπων να γίνεται με τέτοιο τρόπο που ο αξιωματικός δεν θα αγνοεί σημαντικές διαδικασίες διεκπεραίωσης εργασιών όπως και γίνεται λόγω του φόρτου εργασίας από την συμπλήρωση των εντύπων.

Συμπεραίνοντας λοιπόν, η ύπαρξη του κώδικα ISM είναι απαραίτητη αλλά για να αποδώσει πρέπει ο αξιωματικός που είναι υπεύθυνος για την εκάστοτε βάρδια και αναλαμβάνει κάποια καθήκοντα να μην αναλώνεται σε ανούσιες γραφειοκρατικές διαδικασίες καθώς η παρουσία του σε μια ναυτική εργασία που απαιτεί αντίληψη και σκέψη αποδίδει περισσότερο την έννοια της ασφάλειας από την συμπλήρωση πολλαπλών άψυχων εντύπων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Άκουρου, Ε. (2007). *Η εφαρμογή του ISM CODE: κόστη και οφέλη στον κλάδο της ναυτιλίας* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς).
- Βαλάκη, Σ. Μ. (2016). *Ο ISM Code η εφαρμογή του κώδικα, τα κόστη και τα οφέλη για τις ναυτιλιακές εταιρείες και το πλοίο* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς).
- Θεοτοκάς, Γ. (2011). *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
- Κορρές, Α. Ι. Ε., & Θανόπουλος, Γ. Ν. (2005). *Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικότητα στην εποχή της ποιότητας*. Αθήνα: Interbooks.
- Ντάτσιος, Δ. Σ. (2015). Πρότυπα Ποιότητας (ISO - ISM). Retrieved from <https://nauticalinstitute.files.wordpress.com/2015/04/protypa-poiotitas-iso-ism.pdf>
- Σαατσάκη, Β. (2012). *Ασφάλεια στη θάλασσα: κόστη και οφέλη του ISM Code* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς).

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Anderson, P. (2003). *Cracking the code: the relevance of the ISM code and its impact on shipping practices*. Nautical Institute.

- Chauvel, A. M. (1997). *Managing Safety and Quality in Shipping: The Key to Success. A Guide to ISM, ISO 9002, TQM*. Nautical Institute.
- Forsmo, T. (2002). The ISM Code–Paradise Lost. *Gard News*, 167, 4-7.
- Hackett, C., & Bedford, J. G. (1996). *The sinking of SS Titanic: investigated by modern techniques*. Royal Institution of Naval Architects.
- International Management Code For The Safe Operation Of Ships And For Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)- Revised ISM Code (2015). Retrieved from https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/ism/ISM_Cd/ISM-Code-e.pdf
- IMO (2005). Role of the Human Element- Assessment of the impact and effectiveness of implementation of the ISM Code. International Maritime Organization, MSC 81/17
- Lappalainen, F. J., Kuronen, J., & Tapaninen, U. (2012). Evaluation of the ISM code in the Finnish Shipping Companies. *Journal of Maritime Research*, 9(1), 23-32
- Rasmussen, J., & Suedung, I. (2000). *Proactive risk management in a dynamic society*. Swedish Rescue Services Agency.
- Vieira, J., Moura, F., & Viegas, J. M. (2007). Transport policy and environmental impacts: The importance of multi-instrumentality in policy integration. *Transport Policy*, 14(5), 421-432.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

- www.wikipedia.com

- <https://www.phrs.gr/images/academy/ism-code.pdf>
- <http://www.e-nautilia.gr/oti-kapoi-os-einai-xartogiakas-den-simainei-oti0einai-kai-kalos-nautikos/>