

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

<<Σύστημα Διαχείρισης Υγείας και Ασφάλειας στα πλοία.

Κώδικας OHSAS18001>>

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΚΑΛΑΙΤΖΟΓΛΟΥ ΙΟΡΔΑΝΑ (Α.Γ.Μ. 3557)

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

Μακεδονίας, 2017



ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ:ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ(ΟHSAS 18001)**

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ:ΚΑΛΑΙΤΖΟΓΛΟΥ ΙΟΡΔΑΝΑΣ

Α.Γ.Μ 3557

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ :ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α'- ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ		
2	ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α'		
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ:				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	5
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ-	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
ABSTRACT.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ	09
1.1 Τρεις ξεχωριστοί στόχοι της διαχείρισης της ασφάλειας.....	10
1.2 Εξέλιξη της διαχείρισης της ασφάλειας	12
1.3 Εξέλιξη της διαχείρισης της ασφάλειας στη ναυτιλία	15
1.3.1 Η προσέγγιση εσωτερικού ελέγχου για τη διαχείριση της ασφάλειας	15
1.3.2. Εξέλιξη της ασφάλειας στον τομέα της ναυτιλίας (Ναυτιλία).....	18
1.4 Προσπάθειες διαχείρισης της ασφάλειας στη ναυτιλία πριν από τον Κώδικα ISM.....	24
1.5 Απαιτήσεις συστήματος στο πλαίσιο του κώδικα ISM.....	24
1.6 Σύγχρονη διαχείριση ασφάλειας στη ναυτιλία.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΚΩΔΙΚΑΣ OHSAS 18001	30
2.1 Τι είναι ο κώδικας OHSAS 18001	31
2.2 Στοιχεία του συστήματος διαχείρισης.....	34
2.3 Γενικές απαιτήσεις	35
2.4 Πολιτική	36
2.5 Τι απαιτεί ο νόμος	37

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ.....	42
3.1 Σχεδιασμός για αναγνώριση επικινδυνότητας, αξιολόγηση κινδύνου και τον έλεγχο κινδύνων	42
3.2 Πώς αξιολογούνται οι κίνδυνοι στο χώρο εργασίας	43
3.2.1 Μέθοδος αξιολόγησης '5x5'.....	43
3.2.2 Εξάλειψη, καταπολέμηση ή ελαχιστοποίηση.....	44
3.3 Προσδιορισμός των κινδύνων και εκτίμηση των κινδύνων.....	46
3.4 Νομικές και άλλες απαιτήσεις.....	47
3.4.1 Συμβουλές για την εφαρμογή	47
3.4.2 Κοινές ασυμφωνίες.....	48
3.5 Οφέλη από το κώδικα OHSAS 18001	51
3.6 OHSAS 18001 και αλληλογραφία με άλλα πρότυπα διαχείρισης	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.....	55
4.1 Δομή και ευθύνη	56
4.2 Ετοιμότητα και ανταπόκριση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.....	60
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	63
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	64

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

HSE	Health and Safety Executive of the United Kingdom
ICS	International Chamber of Shipping
IMO	International Maritime Organization
ISM Code	International Management Code for Safe Operations of Ships and Pollution Prevention
ISO	International Organization for Standardization
LR	Lloyds Register of Shipping
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78 as amended
OHSE	Occupational Health, Safety and Environment
OHSEMS	Occupational Health, Safety and Environmental Management System
SMC	Safety Management Certificate issued under ISM Code
SMS	Safety Management System
SOLAS	The International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 as Amended

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Μέσα από αυτές τις λίγες γραμμές, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους με βοήθησαν και με στήριξαν για την εκπόνηση και την ολοκλήρωση της πτυχιακής μου εργασίας. Η εκπόνηση της εργασίας αυτής ήταν μια πρόκληση για μένα διότι είναι η βασική προϋπόθεση για την ολοκλήρωση του κύκλου σπουδών μου στην ΑΕΝ Μακεδονίας.

Πρώτα από όλα θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον καθηγητή μου, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε και την ανάθεση της παραπάνω πτυχιακής εργασίας. Το αμείωτο ενδιαφέρον, οι υποδείξεις, η καθοδήγηση, η προθυμία του και η συμπαράστασή του κατά τη συγγραφή της εργασίας, ήταν καθοριστική. Θερμές ευχαριστίες απευθύνω σε όλους τους καθηγητές που είχα όλα τα χρόνια της ακαδημαϊκής μου ζωής, για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν και με έκαναν καλύτερο άνθρωπο.

Τέλος ένα τεράστιο ευχαριστώ αξίζουν οι ήρωες της καθημερινότητάς μου, η οικογένεια μου, που με στηρίζουν όλα αυτά τα χρόνια, δίνοντάς μου κουράγιο να προχωρώ και τελικά να επιτύχω τους στόχους μου.

Την παρούσα εργασία την αφιερώνω στον γιό μου Νικόλαο.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία αναλύει το σύστημα διαχείρισης υγείας και ασφάλειας στα πλοία. Για να γίνει κατανοητό γίνεται μια ιστορική αναδρομή στα συστήματα διαχείρισης των πλοίων που ίσχυαν παλιότερα, αλλά και πως προέκυψε μια τέτοια ανάγκη. Μια ιστορική αναδρομή που φτάνει έως και σήμερα. Στη συνέχεια ακολουθεί η περιγραφή του κώδικα OHSAS18001, για το τι πρόκειται και το πώς εξελίχθηκε όπως επίσης και τα οφέλη από την ακολουθία του κώδικα αυτού. Στη συνέχεια περιγράφονται οι νομοθεσίες, οι στόχοι, ο προγραμματισμός για τη διαχείριση της ασφάλειας και της υγείας. Τέλος, αναφέρεται στην εφαρμογή και τη λειτουργία του κώδικα αυτού όχι μόνο στα πλοία αλλά και σε οποιοδήποτε οργανισμό.

Λέξεις κλειδιά: Ασφάλεια, Κώδικας OHSAS18001, Πλοία, Σύστημα διαχείρισης

ABSTRACT

This thesis analyzes the ship management and safety system. In order to understand it, there is a historical retrospection of the old ship management systems, and how such a need arose. A historical flash that reaches up to date. The following is the description of the OHSAS18001 code for what is going on and how it evolved, as well as the benefits of the code sequence. The following is a description of legislation, objectives, planning for safety and health management. Finally, it refers to the implementation and operation of this code not only on ships but also in any organization.

Keywords: *Code OHSAS18001, Management system, Safety, Ships*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

1.1 Τρεις ξεχωριστοί στόχοι της διαχείρισης της ασφάλειας

Η διαχείριση της ασφάλειας μπορεί να είναι άμεση σε τρεις ξεχωριστές οργανωτικές πτυχές. Πρώτον, υπάρχει η διαχείριση επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας με στόχο την προστασία των εργαζομένων από τις ασθένειες και τους τραυματισμούς που συνδέονται με την εργασία.¹ Ο σκοπός είναι να αποφευχθούν τα ατομικά ατυχήματα, τα οποία θα μπορούσαν να βλάψουν ή να τραυματίσουν είτε τον ναυτικό, είτε την ομάδα εργαζομένων είτε ένα τοπικό κομμάτι μηχανών.² Αυτά, σε ένα ναυτιλιακό πλαίσιο, είναι εκείνα τα ατυχήματα που συμβαίνουν επί του πλοίου κατά την κανονική λειτουργία, τα οποία επηρεάζουν είτε τους ναυτικούς είτε τον εξοπλισμό επί του πλοίου. Περιλαμβάνουν επίσης ατυχήματα όπως η επαφή με άλλο πλοίο, μικρές πυρκαγιές, βλάβες από άσχημες καιρικές συνθήκες και βλάβες μηχανών.

Δεύτερον, υπάρχει η διαχείριση της ασφάλειας με στόχο την πρόληψη των οργανωτικών ατυχημάτων που εξηγείται³ ως τα συγκριτικά σπάνια αλλά συχνά καταστροφικά γεγονότα, με πολλά αίτια, που αφορούν πολλούς ανθρώπους που λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα του οργανισμού. Έχουν συνήθως καταστροφικές επιπτώσεις στους περιβάλλοντες πληθυσμούς, το περιβάλλον και την οργάνωση που είναι αυτοί. Εάν διασφαλιστεί η ασφάλεια και η υγεία του εργατικού δυναμικού τότε θα μειωθεί η πιθανότητα οργανωτικών ατυχημάτων (δεν έχει εξαλειφθεί πλήρως σήμερα). Στη ναυτιλία, αυτά τα ατυχήματα (οργανωτικά) προκύπτουν συχνά από

¹ Διεθνής Οργανισμός Εργασίας, 2001

² Reason, 1997

³ Reason, 1997

γείωση, πυρκαγιά, ανατροπή ή έκρηξη που οδηγεί στη συνολική απώλεια του πλοίου και του πληρώματος ή στην κατασκευαστική απώλεια του πλοίου.⁴

Περαιτέρω στοιχεία για τις παραπάνω προσεγγίσεις της διαχείρισης της ασφάλειας εντοπίζονται στην εξέλιξη των θεωριών αιτιώδους συνάφειας και των αιτιών ατυχημάτων. Ο Hollnagel⁵ εξηγεί ότι, όταν διερευνάται η αιτιώδης συνάφεια, η εστίαση έχει μετακινηθεί από την τεχνολογική (μέχρι τη δεκαετία του 1950), στον άνθρωπο με τη μορφή ανθρώπινου σφάλματος και στη συνέχεια σε οργανωτικές αιτίες. Αυτή η κατανομή των αιτιών στους διάφορους παράγοντες σήμαινε ότι η εστίαση για τη διαχείριση της ασφάλειας μετατοπίστηκε αναλόγως. Επομένως, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι με την τρέχουσα έμφαση που δίδεται στους ανθρώπινους και οργανωτικούς παράγοντες ως αιτίες ατυχημάτων, η εστίαση στη διαχείριση της ασφάλειας σήμερα έχει μετατοπιστεί σε ανθρώπους και οργανισμούς. Στη συνέχεια, η θεωρία δείχνει ότι οι επιδόσεις ασφάλειας του ανθρώπου και του οργανισμού στο σύνολό του εξαρτώνται από την κουλτούρα ασφάλειας στην οργάνωση. Στο επίκεντρο της επίτευξης της απαιτούμενης νοοτροπίας ασφάλειας είναι το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

1.2 Εξέλιξη της διαχείρισης της ασφάλειας

Οι πρώιμες μορφές διαχείρισης της ασφάλειας βασίστηκαν σε πρακτικές ασφαλούς εργασίας και μείωση ανθρώπινων σφαλμάτων. Για τους ρυθμιστικούς φορείς, πρωταρχική εστίαση ήταν η εξασφάλιση ότι οι εργαζόμενοι είχαν ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον, ενώ για τον εργοδότη δόθηκε έμφαση στη μείωση του ανθρώπινου λάθους για την προστασία των περιουσιακών τους στοιχείων και των οργανώσεων ώστε να μεγιστοποιηθεί η παραγωγικότητα. Αυτό τελικά οδήγησε σε κυβερνητικούς κανονισμούς όπως ο νόμος για την ασφάλεια και την υγεία των κατοίκων μιας περιοχής και ο νόμος περί υγείας και ασφάλειας στην εργασία το 1974. Η φιλοσοφία από τότε ήταν η συμμόρφωση με τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία.

⁴ Amanyire, 2007

⁵ 2004

Βασιζόμενοι κυρίως σε αυτό το ρυθμιστικό πλαίσιο, οι οργανισμοί υιοθέτησαν μεθόδους διαχείρισης της ασφάλειας που έχουν διακριθεί σαφώς με τη μορφή μοντέλων από τον Lucas ⁶- Πρότυπο Μοντέλου, Μοντέλο Μηχανικής και Οργανωτικό Μοντέλο. Παρά το γεγονός ο Reason δεν διακρίνει πότε χρησιμοποιήθηκε καθένα από αυτά, είναι εύκολο να συσχετιστεί το καθένα με μια συγκεκριμένη εποχή της εξέλιξης της διαχείρισης της ασφάλειας.

Είτε πρόκειται για την πρόληψη ατυχημάτων σε ατομικό επίπεδο είτε σε οργανωτικό επίπεδο έχουν χρησιμοποιηθεί οι ακόλουθες προσεγγίσεις.

Η προσέγγιση του μοντέλου της ατομικότητας για τη διαχείριση της ασφάλειας επικεντρώνεται στις ανασφαλείς πράξεις των ατόμων.⁷ Σύμφωνα με τον Petenser,⁸ οι ασκούντες την ασφάλεια έχουν θεωρήσει τη θεμελιώδη πεποίθηση ότι ο μοναδικός μεγαλύτερος λόγος πίσω από τα ατυχήματα είναι οι άνθρωποι από το 1931, όταν ο HW Heinrich το είπε για πρώτη φορά στο πρόγραμμά του σχετικά με την πρόληψη βιομηχανικών ατυχημάτων και ότι πριν από τότε δεν υπήρχαν οι έννοιες στη δουλειά. Η βάση αυτού του μοντέλου είναι το πλέον κοινό κλισέ του ανθρώπινου λάθους που είναι η αιτία των περισσότερων ατυχημάτων. Από αυτό το πλαίσιο, οι προηγούμενες πρακτικές διαχείρισης της ασφάλειας επικεντρώνονταν σε τρόπους εξάλειψης αυτού του «ανθρώπινου λάθους».⁹

Στην πραγματικότητα, θα μπορούσε κανείς να φτάσει μέχρι και να λέει την ταχεία πρόοδο της τεχνολογίας μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο οδήγησε εν μέρει στην επιθυμία των μηχανικών να εξαλείψουν το ανθρώπινο λάθος. Υπήρξαν επίσης προσπάθειες να κατασκευαστεί ο άνθρωπος στην τελειότητα, αλλά αυτό τελικά ήταν μια μάταιη προσπάθεια.¹⁰

⁶ Reason, 1997

⁷ Reason, 1997

⁸ Petenser, 1996

⁹ Amanyire, 2007

¹⁰ Hollnagel, 2004

Σε αυτό το μοντέλο, η ασφάλεια θεωρείται ως κάτι που πρέπει να κατασκευαστεί στο σύστημα και, όπου είναι δυνατόν, να ποσοτικοποιηθεί όσο το δυνατόν περισσότερο. Πρόκειται για μια εξέλιξη στο προηγούμενο μοντέλο στο ότι ο άνθρωπος είναι κατανοητό ότι δεν είναι εντελώς υπαιτιότητά του λόγω βλάβης των μηχανημάτων αλλά μάλλον ότι η μηχανή πρέπει να σχεδιαστεί για να ταιριάζει με τα ανθρώπινα χαρακτηριστικά (εργονομία). Επιπλέον, τα συστήματα σχεδιάζονται εγγενώς ισχυρότερα με διάφορες άμυνες έναντι πιθανών ατυχημάτων.¹¹ Η τυποποίηση των περισσότερων προϊόντων μηχανικής από τους ίδιους τους σχεδιαστές είναι ένα άλλο παράδειγμα που προσπαθεί να βελτιώσει την ασφάλεια αυτών των προϊόντων. Τα τεχνικά πρότυπα αποτελούν μέρος της δομής που εξασφαλίζει ότι όλα τα τεχνολογικά συστήματα έχουν κάποιο επίπεδο ασφάλειας.¹²

Αυτή είναι μια πιο πρόσφατη προσέγγιση στη διαχείριση της ασφάλειας. Μπορεί να θεωρηθεί ως κληρονομιά ιστορικών καταστροφών όπως οι Flixborough (1974) 9, Bhopal (1984) 10, Τσερνομπίλ (1986), Herald of Free Enterprise (1987) και πολλά άλλα. Σε όλα αυτά τα ατυχήματα, οι επίσημες αναφορές διερεύνησης ατυχημάτων έδειξαν οργανωτικούς παράγοντες ως αιτίες των ατυχημάτων. Αυτό το μοντέλο αντιμετωπίζει τα ανθρώπινα σφάλματα περισσότερο ως συνέπειες παρά ως αιτίες. Είναι συμπτώματα που αποκαλύπτουν υποκείμενες λανθάνουσες συνθήκες στο σύστημα γενικά. Αυτές οι λανθάνουσες συνθήκες υπάρχουν επειδή δεν έχουν αντιμετωπιστεί από την οργάνωση. Το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας βρίσκεται στο επίκεντρο της προσπάθειας να εφαρμοστεί αυτό το μοντέλο. Ενσωματώνει και τα δύο παραπάνω μοντέλα και δεν είναι στην πραγματικότητα ασύμβατη με αυτά.¹³

¹¹ Reason, 1997

¹² Bahr, 1997

¹³ Amanyire, 2007

1.3 Εξέλιξη της διαχείρισης της ασφάλειας στη ναυτιλία

1.3.1 Η προσέγγιση εσωτερικού ελέγχου για τη διαχείριση της ασφάλειας

Η έννοια του Εσωτερικού Ελέγχου (IC) στη διαχείριση της ασφάλειας έχει τις ρίζες της στη νορβηγική βιομηχανία πετρελαίου ανοικτής θάλασσας.¹⁴ Η έννοια αυτή ήταν μέρος των κανονισμών που εκδόθηκαν με βασιλικό διάταγμα στις 28 Ιουνίου 1985 στο πλαίσιο του νόμου περί πετρελαίου της 22ας Μαρτίου 1985 και η αρχή Norwegian Petroleum Directorate ανατέθηκε στην αρχή για τον συντονισμό της πρακτικής εφαρμογής του συστήματος.¹⁵ Το 1992, έγινε απαίτηση για όλες τις χερσαίες επιχειρήσεις και υιοθετήθηκε επίσης στη Σουηδία το ίδιο έτος. Ο εσωτερικός έλεγχος ορίζεται ως συστηματικές ενέργειες για να εξασφαλιστεί και να τεκμηριωθεί ότι οι δραστηριότητες εκτελούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις κανονιστικές πράξεις και ότι οι συστηματικές ενέργειες περιγράφονται στις διοικητικές διαδικασίες.¹⁶

Ο κανονισμός απαιτεί από τα πλοία να συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:¹⁷

1. να αποσαφηνίσει τους στόχους, τις ευθύνες και τα καθήκοντα για τις δραστηριότητες περιβάλλοντος και ασφάλειας
2. να προσδιορίζει και να αξιολογεί τους κινδύνους και τα προβλήματα και να καταρτίζει ημερήσια διάταξη με μέτρα
3. να παρακολουθεί συστηματικά ότι οι δραστηριότητες της επιχείρησης τηρούν τους στόχους που καθορίζει η επιχείρηση

Απαιτεί επίσης επίσημες τεκμηριωμένες διαδικασίες και ικανοποιητικό εσωτερικό έλεγχο.¹⁸

¹⁴ Hovden, 1998

¹⁵ Vinnem & Hope, 1986

¹⁶ Hovden, 1998, Saksvik & Nytro, 1996

¹⁷ Gaupset, 2000

¹⁸ Gaupset, 2000

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το σύστημα αυτό είναι η ομοιότητά του με τον Κώδικα ISM. Από τον ορισμό οι συστηματικές δράσεις υποτίθεται ότι εξασφαλίζουν την εφαρμογή πράξεων και κανονισμών στη Νορβηγία. Αυτές οι πράξεις και οι κανονισμοί καλύπτουν θέματα όπως το εργασιακό περιβάλλον, τον έλεγχο της ρύπανσης, τον έλεγχο προϊόντων, τη πολιτική άμυνα, τις πυρκαγιές και τις εκρήξεις, τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και τον ηλεκτρολογικό εξοπλισμό.¹⁹

Είναι αμφισβητήσιμο κατά πόσον μπορεί να γίνει η διαδικασία συνταγογράφησης που θεωρείται ως διαχείριση της ασφάλειας. Ωστόσο, όταν εξετάζονται στο πλαίσιο του μοντέλου μηχανικής, μπορεί κανείς να εξετάσει την πρακτική της συνταγογράφησης των προτύπων κατασκευής πλοίων ως τρόπου διαχείρισης της ασφάλειας. Εκτός από αυτό το καθεστώς από τις ρυθμιστικές αρχές, οι συνετές ναυτιλιακές εταιρείες είχαν κανονισμούς για το στόλο και διαρκείς εντολές στο πλαίσιο των προσπαθειών τους να διαχειριστούν την ασφάλεια,²⁰ μερικές από τις οποίες θεωρούνταν μη επιθυμητές, για παράδειγμα στην περίπτωση του Herald of Free Enterprise.²¹

Υπάρχουν τρία στάδια που έχουν εντοπιστεί στην ανάπτυξη της ασφάλειας της διαχείρισης στη ναυτιλία.²² Στο πρώτο στάδιο, η διοίκηση θα φροντίσει κάποιον να είναι υπεύθυνος για οποιεσδήποτε σωματικές βλάβες, θανάτους και ζημιές ή απώλεια πλοίων και φορτίων και την περιβαλλοντική ρύπανση. Η ιδέα ήταν «να τους διδάξουμε ένα μάθημα» προκειμένου το λάθος να μην επαναληφθεί ξανά ή να ενθαρρυνθεί η ασφαλή συμπεριφορά. Τελικά, το μόνο που έκανε ήταν να δημιουργήσει μια κουλτούρα τιμωρίας. Οι απειλές απόλυσης και τα πρόστιμα είναι μερικά από τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται σε αυτό το στάδιο.²³

¹⁹ Saksvik & Nytrø, 1996

²⁰ Bond, 2001

²¹ Sheen, 1987

²² Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία & Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο, 1996,

²³ Amanyire, 2007

Η δεύτερη φάση συνίσταται σε μια προσπάθεια ελέγχου των γνωστών σημείων κινδύνου πριν συμβούν πραγματικά. Παρόλο που ο Kristiansen²⁴ δεν επισημαίνει πώς επιτυγχάνεται αυτό χωρίς να αντιδράσει, είναι σαφές με τον ισχυρισμό του ότι οδηγεί σε μια κουλτούρα συμμόρφωσης με τον κανονιστικό κανόνα, ότι αυτά τα σημεία κινδύνου είναι γνωστά μόνο αφού αποκαλυφθούν με τη μορφή Ένα ατύχημα και αντιμετωπίζονται με τη λήψη των κανονισμών. Η συνήθεια που προκύπτει είναι ότι οι οργανισμοί συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις αυτών των κανονισμών.²⁵

Το τρίτο στάδιο περιλαμβάνει μια προληπτική προσέγγιση από τους πλοιοκτήτες ή τα διευθυντικά στελέχη για τη διαχείριση της ασφάλειας στη θάλασσα με την καθιέρωση οργανωτικών στόχων όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Πέραν του καθορισμού των εξωτερικών κανονισμών αναμένεται να δημιουργηθεί μια κουλτούρα αυτορρύθμισης. Αυτό, υποστηρίζει, περιλαμβάνει την ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) ειδικά για την εταιρεία ή το πλοίο.²⁶

1.3.2. Εξέλιξη της ασφάλειας στον τομέα της ναυτιλίας (Ναυτιλία)

Η ασφάλεια δεν κατατάσσεται ποτέ πολύ ψηλά στην κλίμακα προτεραιοτήτων των πλοιοκτητών.²⁷ Η κύρια προτεραιότητά τους είναι πάντα και ίσως πάντα να κερδίζουν χρήματα δημιουργώντας κέρδος. Το σημερινό σύστημα για τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα είναι σχετικά πρόσφατο, αν και ορισμένα στοιχεία αυτών των διατάξεων υπήρχαν στο μακρινό παρελθόν.²⁸ Αυτά τα στοιχεία είναι αυτά που δημιουργήθηκαν από το Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, το οποίο δημιουργήθηκε το 1834, θεσμοθετώντας έτσι την έννοια της ασφάλειας και της

²⁴ Kristiansen , 2005

²⁵ Amanyire, 2007

²⁶ Amanyire, 2007

²⁷ Cahill, 1990

²⁸ Kopacz, Morgas, & Urbanski, 2001

ανάλυσης κινδύνου.²⁹ Δεδομένου ότι οι κανόνες αυτοί έχουν ξεκινήσει από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς με σκοπό να διασφαλιστεί ότι τα πλοία ήταν κατάλληλα για το σκοπό, ο Cahill υποστηρίζει ότι συχνά φαινόταν να ενθαρρύνει τους εφοπλιστές να αγνοούν την επιχειρησιακή ασφάλεια. Επομένως, η στάση φάνηκε να είναι η λέξη «laissez faire», γνωρίζοντας ότι καλύπτονταν από τους ασφαλιστές τους.

Όλα αυτά άλλαξαν, όταν ο γνωστός Τιτανικός βυθίστηκε το 1912. Πρόκειται για ένα πλοίο που βυθίστηκε παρόλο που όλοι σκέφτονταν ότι ήταν αβύθιστο.³⁰ Κατά συνέπεια, έπρεπε να τεθούν ερωτήσεις σχετικά με τις διατάξεις σχεδιασμού και ασφάλειας (ιδίως τις σωστικές συσκευές που υπάρχουν στο πλοίο) του πλοίου. Σε απάντηση, η διεθνής κοινότητα εκείνη τη στιγμή συγκάλεσε μια διάσκεψη και συνήψε μια διεθνή σύμβαση για τον καθορισμό ενιαίων κανόνων όσον αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Η σύμβαση αυτή κάλυπτε τομείς όπως η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η κατασκευή, η ραδιοτηλεγραφία, τα σωστικά μέσα και η πυροπροστασία και η πρωταρχική ανησυχία της ήταν η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Ξεκίνησε την ευρέως γνωστή αντιδραστική και κανονιστική προσέγγιση για την υιοθέτηση κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα, ο οποίος εξακολουθεί να ισχύει και αποτελεί τον πυρήνα της ναυτικής ασφάλειας σήμερα.³¹

Η προσέγγιση αυτή έχει οδηγήσει σε πληθώρα κανονισμών και ο IMO είναι σήμερα ο θεματοφύλακας περισσότερων από 50 συμβάσεων που ρυθμίζουν τη διεθνή ναυτιλία και 11 από αυτές ασχολούνται άμεσα με τη θαλάσσια ασφάλεια, όπως αναφέρονται παρακάτω. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός είναι ένας μόνιμος διεθνής οργανισμός ικανός να εγκρίνει νομοθεσία για όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα. Ωστόσο, η εφαρμογή και επιβολή των συμβάσεων είναι ευθύνη των κρατών μελών. Ακολουθεί ο κατάλογος των συμβάσεων σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα:

²⁹ Bahr, 1997

³⁰ Veiga, 2002

³¹ IMO, 1998

- Διεθνής σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης (LL) 1966
- Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) 1974
- Σύμβαση για τους διεθνείς κανονισμούς για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα (COLREGS), 1972
- Διεθνής σύμβαση για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια (CSC), 1972
- Διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW), 1978
- Συμφωνία ειδικών εμπορικών επιβατηγών πλοίων (STP), 1971
- Η διεθνής σύμβαση Torremolinos για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών (SFV), 1977
- Πρωτόκολλο σχετικά με τις απαιτήσεις χώρου για ειδικά εμπορικά επιβατηγά πλοία, 1973
- Σύμβαση για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό Ναυτιλίας (INMARSAT), 1976
- Διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών για το προσωπικό αλιευτικών σκαφών (STCW – F) 1995 · και
- Διεθνής σύμβαση για τη θαλάσσια έρευνα και διάσωση (SAR), 1979.

Αν και άλλες συμβάσεις που ρυθμίζουν την ασφάλεια στη θάλασσα θεωρούνται συμπληρωματικές της SOLAS,³² η οποία θεωρείται ευρέως ως η σημαντικότερη όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα,³³ μια άλλη σύμβαση, σχετικά με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία 1973/78 όπως τροποποιήθηκε (MARPOL) που ταξινομούνται από τον IMO ως ασχολούμενο με τη θαλάσσια ρύπανση περιέχει διατάξεις που ορίζουν πρότυπα σχεδιασμού για ορισμένα είδη πλοίων (δεξαμενόπλοια) για τη βελτίωση της ασφάλειας των συγκεκριμένων τύπων πλοίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι κάθε φορά που ένα πλοίο αποτυγχάνει εξαιτίας των κινδύνων για την ασφάλεια που αντιμετωπίζει ενώ βρίσκεται στη θάλασσα και καταβυθίζεται ή το κέλυφος του παραβιάζεται, θα μπορούσε με τη σειρά του να αποτελέσει κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον απελευθερώνοντας ρύπους στη θάλασσα. Αυτό καθιστά την ασφάλεια στη ναυτιλία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

³² Koracz et al., 2001

³³ IMO, 1998

άρρηκτα συνδεδεμένα ή, όπως το έθεσε ο Franson (2005), θα πρέπει να αποτελεί μέρος της κουλτούρας της προστασίας της θαλάσσιας ασφάλειας.³⁴

Το κοινό θέμα σε όλους τους παραπάνω κανονισμούς είναι ότι προδιαγράφουν για τον πλοιοκτήτη τι πρέπει να κάνει για να επιτύχει τα απαιτούμενα ή ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας. Η SOLAS και η LL ασχολούνται άμεσα με το σχεδιασμό του πλοίου. Έχουν αποτελέσει τον πυρήνα της διαχείρισης της ασφάλειας στον ναυτιλιακό τομέα για δεκαετίες. Αυτή η προσέγγιση μπορεί καλύτερα να συσχετιστεί με το Μοντέλο Τεχνικής Ασφάλειας Lucas της Διαχείρισης Ασφάλειας όπως εξηγήθηκε παραπάνω, αν και προκύπτει από κανονισμούς που έχουν ξεκινήσει οι νηογνώμονες και οι επιμέρους κυβερνήσεις και όχι οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές πλοίων. Τα πρότυπα αποσκοπούν στο να καταστήσουν ασφαλέστερα τα πλοία, σχεδιάζοντας την ασφάλεια «μέσα» τους.

Όλοι αυτοί οι νέοι κανονισμοί και απαιτήσεις περιέχουν συνήθως διατάξεις για αυστηρότερα πρότυπα σχεδιασμού πλοίων. Η κατάσταση αυτή δείχνει ότι ένα ευρύ φάσμα κανονισμών για την πρόληψη θαλάσσιων ατυχημάτων, μολονότι είναι αποτελεσματικοί, έχουν εγκριθεί χωρίς συστηματική εκτίμηση κινδύνου όπως θα απαιτούσε οποιαδήποτε προληπτικά μέτρα ασφαλείας. Αντ' αυτού, ήταν αποτέλεσμα των εκθέσεων διερεύνησης ατυχημάτων και της δημόσιας κατακραυγής. Το τελευταίο είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό γιατί οδηγεί σε κοινωνική ενίσχυση του κινδύνου που συνδέεται με τη ναυτιλία, όπως προβλέπεται από τους Kasperson et al.³⁵ Ουσιαστικά, αυτό που συμβαίνει εδώ είναι ότι λόγω των διαδικασιών πληροφόρησης, των θεσμικών δομών και των ατομικών αντιδράσεων σε ένα ανεπιθύμητο συμβάν, ο κίνδυνος που συνδέεται με μια συγκεκριμένη τεχνολογία ή βιομηχανία μπορεί να ενισχυθεί, οδηγώντας έτσι σε πιο αυστηρούς κανονισμούς.³⁶ Ο Franson επεσήμανε ορισμένους κανονισμούς ασφαλείας που θα μπορούσαν να είχαν εγκριθεί πραγματικά από τον IMO λόγω αυτού του φαινομένου, όπως περιγράφεται παρακάτω:³⁷

³⁴ Gold, 2006

³⁵ 1988

³⁶ Kasperson κ.ά., 1988

³⁷ 2005

- Ο Κώδικας ISPS περιέχει κανονισμούς που εξυπηρετούν το σκοπό τους καλά, αλλά θα μπορούσαν να βελτιωθούν χωρίς την τεράστια πίεση μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 9^{ης} Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ
- Ελήφθησαν τροποποιήσεις στην SOLAS μετά την καταστροφή του χρόνου εγγραφής της Εσθονίας.
- Η απαίτηση Double Hull μετά την πετρελαιοκηλίδα Erika χωρίς επαρκή αιτιολόγηση, δεδομένου ότι ο αρχικός σχεδιασμός των δεξαμενόπλοιων Double Hull ήταν να αμβλύνουν τις ελαφρές συγκρούσεις και τις ελαφρές γηπέδες και να μην εμποδίζουν τη διάσπαση των πλοίων σε κακή θαλάσσια κατάσταση.

Αυτό έλαβε περαιτέρω πίστη όταν ο τότε Γ.Γ. του IMO William O'Neil (1999) έγραψε ότι δεν υπήρχε αμφιβολία ότι ορισμένες από τις νομοθεσίες που αναπτύχθηκαν στο παρελθόν προκλήθηκαν από πολιτικές παρά από τεχνικές παραμέτρους

Ανεξάρτητα από την παραπάνω συζήτηση, το καθεστώς αυτό εξακολουθεί να υφίσταται και έχει προσφέρει σημαντική βελτίωση στα αρχεία ασφαλείας της ναυτιλίας. Παρ' όλα αυτά, όπως σημειώνεται από τον Mejia³⁸, χαρακτηρίζεται από μεγάλη εξάρτηση από την τεχνολογική καινοτομία.

Επιπλέον, τέθηκε υπό αμφισβήτηση όταν, παρά την αυξημένη αυστηρότητα των διεθνών προτύπων, η συχνότητα και η σοβαρότητα των ναυτικών ατυχημάτων παρέμειναν επιδεινωμένα.

Επίσης, η κανονιστική προσέγγιση έχει ως στόχο να δώσει περισσότερες «απαντήσεις» προτού τεθούν όλα τα «ερωτήματα» επειδή πολλοί φορείς εκμετάλλευσης πλοίων θα πληρούν κανόνες και κανονισμούς πριν εντοπιστούν όλοι οι κίνδυνοι. Σύμφωνα με την Boisson,³⁹ η οποία υποστήριξε ότι η αντιδραστική προσέγγιση ενθαρρύνει την περιορισμένη αιτιολογία, διότι βασίζεται σε αποτυχίες

³⁸ 2005

³⁹ 1996

και δυσλειτουργίες · οι προκύπτουσες προβλέψεις δεν καλύπτουν όλους τους σχετικούς κινδύνους.⁴⁰

Πρέπει να προστεθεί ότι η παραπάνω πρακτική της συνταγογράφησης κανονισμών και τεχνικών προτύπων μετά από ένα σοβαρό ατύχημα δεν ήταν και δεν είναι μοναδική στον ναυτιλιακό τομέα, όπως θα πίστευαν ορισμένοι ναυτικοί συντάκτες. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η μετάβαση στη διαχείριση της ασφάλειας σε όλες τις βιομηχανίες ξεκίνησε με κυβερνητικούς κανονισμούς στα μέσα του περασμένου αιώνα. Και τέτοια περιστατικά όπως το Τσερνομπίλ (1986) και το Flixborough (1974) συνέβαλαν σημαντικά στην καινοτομία και τη διαχείριση της ασφάλειας στους τομείς τους όπως και ο Τιτανικός και ο Εραλδικός Ελεύθερος Επιχειρηματικός τομέας στον ναυτιλιακό τομέα.

Επίσης, πολλές βιομηχανίες εξαρτώνται από την τεχνική εμπειρογνωμοσύνη για την ίδια τους την ύπαρξη και δεν είναι έκπληξη το γεγονός ότι η τεχνική σκέψη έχει πρωτεύοντα ρόλο στον καθορισμό του επιπέδου ασφάλειας αυτών των βιομηχανιών. Ως εκ τούτου, η ναυτιλιακή βιομηχανία μέσω των τεχνικών κανονισμών που προβλέπει ο ΙΜΟ δεν πρέπει να αναμένεται να είναι διαφορετική.⁴¹

Η αντιδραστική προσέγγιση για την ασφάλεια στον ναυτιλιακό τομέα, η οποία έχει τόσο ευρέως δημοσιευθεί, δεν είναι επίσης ένα μοναδικό χαρακτηριστικό «θαλάσσιου τομέα», αλλά ήταν επίσης σύμφωνη με τις παραδοσιακές προσεγγίσεις άλλων βιομηχανιών. Ήταν πάντα μια γενική τάση σε οποιονδήποτε τομέα, διότι μετά από ένα σημαντικό περιστατικό το κόστος των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας μπορεί εύκολα να δικαιολογηθεί και σε περίπτωση κυβερνητικών κανονισμών, τότε μόνο η ασφάλεια μπορεί να πάρει την απαραίτητη προσοχή. Αυτό είναι φανερό και θεωρητικά όπως ο Rahimi υποστηρίζει ότι η παραδοσιακή προσέγγιση της ασφάλειας είχε ελάχιστο έλεγχο στη διαδικασία με την οποία οι επικίνδυνες συνθήκες απομακρύνθηκαν συστηματικά και η ανώτατη διοίκηση αφορούσε μόνο ελάχιστα πρότυπα και κανονισμούς.⁴²

⁴⁰ Kuo, 1998

⁴¹ Waring, 1996

⁴² 1995

1.4 Προσπάθειες διαχείρισης της ασφάλειας στη ναυτιλία πριν από τον Κώδικα ISM

Η ρυθμιστική διαδικασία, επικεντρώθηκε στην ανάπτυξη μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας για την βελτίωση του τι μπορεί να χαρακτηριστεί ως υλικό στη ναυτιλία (τα πλοία, ο τρόπος κατασκευής τους και ο εξοπλισμός τους, ο τρόπος με τον οποίο διατηρούνται). Ως εκ τούτου, οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες προσπάθησαν να συμμορφωθούν με τους εν λόγω κανονισμούς για να εξασφαλίσουν την ασφάλεια στη θάλασσα αλλά όπως παρατηρήθηκε από τον Card, οι κυβερνητικοί κανονισμοί δεν μπορούν να λύσουν όλα τα προβλήματά μας στην προσπάθεια πρόληψης των ατυχημάτων και έχουν ως στόχο να θέσουν ως ρυθμιστικό πεδίο τις βάσεις για περαιτέρω δράσεις ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.⁴³

Η κίνηση για αλλαγή αυτής της στάσης πιθανότατα ξεκινά από το 1982, όταν το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) και η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (ISF) δημοσίευσαν από κοινού τον «Κώδικα ορθής πρακτικής διαχείρισης σε ασφαλείς πτητικές λειτουργίες».⁴⁴ Η είσοδος στην αγορά διαφόρων μικρών παικτών στα τέλη της δεκαετίας του 1970 και στις αρχές της δεκαετίας του 1980, επέτρεψε στις ιδιαίτερα ανεπτυγμένες και οργανωμένες ναυτιλιακές εταιρείες να διακρίνουν από αυτό το περιβάλλον των εταιρειών διαχείρισης πλοίων υιοθετώντας συστήματα διαχείρισης της ποιότητας.⁴⁵

⁴³ Card, 1998

⁴⁴ McGuire, 1995

⁴⁵ Lang, 1998

1.5 Απαιτήσεις συστήματος στο πλαίσιο του κώδικα ISM

Ένας αριθμός συγγραφέων έχουν γράψει για τον Κώδικα ISM, την εφαρμογή του και τον τρόπο δομής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Όλα τα τμήματα ή τα 13 κεφάλαια του Κώδικα εξηγούνται συνήθως πολύ καλά από τους διάφορους συγγραφείς.⁴⁶ Ωστόσο, όλη η σχετική βιβλιογραφία έχει ως στόχο την τήρηση των απαιτήσεων του Κώδικα, λαμβάνοντας έτσι μια περιορισμένη εικόνα των απαιτήσεων ενός αποτελεσματικού SMS. Αυτό, συνεπώς, θέτει υπό αμφισβήτηση την πιθανή επιτυχία της αυτορρύθμισης της κουλτούρας ή της κουλτούρας ασφάλειας, εάν όλες οι προσπάθειες είναι για την παροχή συμβουλών στους αναγνώστες και τους επαγγελματίες σχετικά με τη συμμόρφωση. Αυτό θα οδηγούσε πίσω στην κουλτούρα συμμόρφωσης.⁴⁷

Οι στόχοι του κώδικα ISM για συνεχή βελτίωση της διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να καθορίσουν το κλίμα στο οποίο ένας καλά εκπαιδευμένος και υγιής ναυτικός μπορεί να υιοθετήσει σωστά την κουλτούρα ασφάλειας που απαιτείται για την επιτυχή ολοκλήρωση οποιουδήποτε θαλάσσιου περιπέτεια. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την ορθή κατανόηση του SMS, όχι ως μέσο συμμόρφωσης με τις νομικές υποχρεώσεις (σύμφωνα με το ISM), αλλά ως εργαλείο διασφάλισης ασφαλών και ποιοτικών πλοίων που έχουν καλή επιχειρηματική λογική.⁴⁸

Επιπλέον, ελάχιστες είναι διαθέσιμες για την ασφάλεια της εργασίας στη ναυτιλία και τον τρόπο με τον οποίο συνδέεται με τον Κώδικα, παρά το γεγονός ότι ο Κώδικας δηλώνει σαφώς ότι αποτελεί έναν από τους στόχους. Μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος δεν αποκλείει και δεν πρέπει να αποκλείει την επαγγελματική ασφάλεια. Εάν προβάλλεται επιχείρημα ότι η επαγγελματική ασφάλεια είναι πέρα από τη σφαίρα και την εντολή του IMO, ενδέχεται να απαιτηθεί η εφαρμογή ενός διαφορετικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας στην εργασία,

⁴⁶ Anderson, 2003, Kuo, 1998, Chauvel, 1997

⁴⁷ ICS / ISF, 1996, Kristiansen, 2005

⁴⁸ Winbow, 2000

σύμφωνα με τις πρόσφατα δημοσιευθείσες οδηγίες της ΔΟΕ (2001). Δεν είναι επίσης σωστό να συγκρίνουμε τον κώδικα ISM και τη σύμβαση STCW, διότι η σύμβαση είναι ακριβώς όπως κάθε άλλη σύμβαση εκτός από το γεγονός ότι εφαρμόζεται κυρίως από το κράτος σημαίας. Ο Chauvel συζητά και συγκρίνει τον ISO 9002, τον κώδικα ISM και τη σύμβαση STCW, αλλά δεν αγγίζει το ISO 14000 για συστήματα διαχείρισης περιβάλλοντος. Πρέπει να επισημανθεί εδώ ότι η σύμβαση STCW δεν είναι καν πρότυπο διαχείρισης με τον ίδιο τρόπο όπως ο κώδικας ISM και η σειρά ISO 9000 ή ISO 14000.⁴⁹

Αυτή η κατακερματισμένη ανάλυση δείχνει μόνο ότι δεν υπάρχει ολιστική προσέγγιση ανεξάρτητα από τα επιχειρήματα που μπορεί να παρουσιαστούν σχετικά με την ύπαρξη ενός συνόλου γνώσεων σχετικά με τον κώδικα και του απαιτούμενου συστήματος διαχείρισης. Μια ολιστική προσέγγιση θα πρέπει να περιλαμβάνει την επαγγελματική υγεία, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η πρόβλεψη ότι η κατακερματισμένη ανάλυση δείχνει ότι δεν υπάρχει ολιστική προσέγγιση ανεξάρτητα από τα επιχειρήματα που μπορεί να παρουσιαστούν σχετικά με την ύπαρξη ενός συνόλου γνώσεων σχετικά με τον κώδικα και του απαιτούμενου συστήματος διαχείρισης. Μια ολιστική προσέγγιση θα πρέπει να περιλαμβάνει την επαγγελματική υγεία, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό συνεπάγεται ότι λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις του κώδικα ISM, της σειράς ISO 9000 και της σειράς ISO 14000 για την εφαρμογή των κανονισμών και των συστάσεων του IMO και της ILO.

Η βιομηχανία βασισμένη στη ξηρά έχει καθιερώσει πρότυπα για την επαγγελματική ασφάλεια επί σειρά ετών, αν και υπάρχει έλλειψη διεθνούς προτύπου, όπως ισχύει για άλλα συστήματα ποιότητας και περιβαλλοντικής διαχείρισης, δεδομένου ότι οι βιομηχανίες που βασίζονται στην ξηρά διέπονται από εθνικά πρότυπα από τον κώδικα ISM, Σειρά ISO 9000 και σειρά ISO 14000 για την εφαρμογή των προδιαγραφών κανονισμών και των συστάσεων του IMO και της ILO. Η βιομηχανία βασισμένη στη ξηρά διαθέτει πρότυπα για την επαγγελματική ασφάλεια εδώ και αρκετά χρόνια, αν και δεν υπάρχει διεθνές πρότυπο, όπως συμβαίνει με τα άλλα συστήματα ποιότητας και περιβαλλοντικής διαχείρισης, δεδομένου ότι οι βιομηχανίες βασισμένες στην ξηρά διέπονται από εθνικά πρότυπα.

⁴⁹

Για το λόγο αυτό, παρά το γεγονός ότι ο κώδικας ISM ζητά κυριολεκτικά την εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, αυτό που πραγματικά απαιτεί είναι η εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης της υγείας, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος εργασίας (OHSEMS). Τα πρότυπα στα οποία υποτίθεται ότι πρέπει να διαχειρίζονται αυτές οι τρεις λειτουργίες ενός οργανισμού περιλαμβάνονται σε διάφορες συμβάσεις του IMO και στις συμβάσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ). Επομένως, ο ναυτιλιακός οργανισμός δεν καθορίζει τα δικά του ελάχιστα πρότυπα. Δεν θα ήταν ορατό να αναμένεται η χωριστή εφαρμογή διαφορετικών συστημάτων διαχείρισης για τη συμμόρφωση με τις συμβάσεις των δύο διεθνών οργανισμών ή οποιοσδήποτε άλλες συστάσεις από οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος, εξ ου και το OHSEMS.

Από το πλαίσιο της εξέτασης του απαιτούμενου συστήματος στον Κώδικα ως συστήματος επαγγελματικής υγείας, ασφάλειας και περιβαλλοντικής διαχείρισης (OHSEMS), οι ορισμοί στο σημείο 3.1 είναι στενοί και παραπλανητικοί για τον συγκεκριμένο σκοπό. Στην πραγματικότητα, η μη συμπερίληψη της ανθρώπινης υγείας στον ορισμό του SMS είναι ένας από τους κύριους λόγους για τους οποίους οι συζητήσεις σχετικά με τον κώδικα επικεντρώνονται συνήθως στην ασφάλεια του πλοίου και όχι στην απαραίτητη ασφάλεια και ασφάλεια των ναυτικών. Ένας νέος ορισμός (λαμβάνοντας υπόψη τους παραπάνω ορισμούς και εξηγήσεις) παρέχεται ως εξής⁵⁰:

Το OHSEMS²⁴ είναι ένα συστηματικό, δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα που εξασφαλίζει ότι η επαγγελματική ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον και η ασφάλεια διαχειρίζονται με ενεργό και ρητό τρόπο, σύμφωνα με την πολιτική της εταιρείας για την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Αυτός ο τύπος συστήματος διαχείρισης που συνδυάζει όλες αυτές τις τρεις οργανωτικές λειτουργίες εφαρμόστηκε με επιτυχία στη βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου. Το σύστημα, ωστόσο, ξεκίνησε με επιτυχία τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας για να διαχειριστεί την ασφάλεια ακόμη και πριν από το

⁵⁰ Hudson, 2007

ατύχημα του Piper Alpha, το οποίο αργότερα επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει την διαχείριση της υγείας και του περιβάλλοντος στην κατοχή.⁵¹

1.6 Σύγχρονη διαχείριση ασφάλειας στη ναυτιλία

Οι τρέχουσες πρακτικές διαχείρισης της ασφάλειας από τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων επικεντρώνονται στη συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM23. Όπως και κάθε άλλο πιστοποιητικό ασφαλείας που προβλέπεται στις διάφορες συμβάσεις του IMO, τα πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας (SMC) και τα έγγραφα συμμόρφωσης (DOC) που προβλέπονται στον κώδικα παρουσιάζονται ως επαρκή απόδειξη συμμόρφωσης με τον κώδικα, ιδίως κατά τον έλεγχο του κράτους του λιμένα. Αυτά τα έγγραφα εκδίδονται υπό την προϋπόθεση ότι η εταιρεία και το πλοίο διαθέτουν ένα λειτουργικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Ωστόσο, όπως σημειώθηκε προηγουμένως, υπάρχει τάση συμμόρφωσης με τα ελάχιστα πρότυπα, όπως ορίζονται από τους κανονισμούς, υπερισχύουν της εποχής της παραδοσιακής διαχείρισης της ασφάλειας. Επίσης, ο Yu & Hunt επεσήμανε ότι το SMS που βασίζονται σε συμμόρφωση, τα μέτρα ασφαλείας που αντιμετωπίζουν διαφορετικούς τύπους κινδύνων διοικούνται και εκτελούνται από ξεχωριστά στελέχη και συχνά υπό διαφορετικούς τεχνικούς κλάδους. Προσθέτουν επίσης ότι οι τεχνικές απαιτήσεις που επιβάλλονται από τους κανονισμούς και τη βιομηχανία είναι συνήθως πολύ στενά εστιασμένες και στερούνται της δυναμικής για συνεχή βελτίωση.⁵² Επομένως, φαίνεται λίγο αντιφατικό ότι η ίδια μέθοδος συμμόρφωσης πρέπει να χρησιμοποιηθεί για να αναγκάσει τους διαχειριστές πλοίων να εφαρμόσουν πρακτικές διαχείρισης της ασφάλειας όπως περιέχονται στον κώδικα ISM. Παρά τα παραπάνω επιχειρήματα, ο Gunningham κατέληξε στο συμπέρασμα ότι "όταν χρησιμοποιείται ως ρυθμιστικό εργαλείο, τα SMS έχουν σημαντική δυνατότητα να τονώσουν την αυτοοργάνωση και

⁵¹ Hudson, 2007

⁵² Yu & Hunt, 2003

την αυτορρύθμιση των επιχειρήσεων, γεγονός που ενθαρρύνει την εσωτερική αυτοκριτική τον προβληματισμό, τη συνεχή βελτίωση και την πολιτιστική αλλαγή".⁵³ Ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας περιλαμβάνει την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφαλείας ενός αεροσκάφους διασφαλίζοντας ότι η διαχείριση της ασφάλειας γίνεται με συστηματικό, προορατικό και ρητό τρόπο.⁵⁴ Αποτελεί σαφές στοιχείο της ευθύνης της εταιρικής διακυβέρνησης, η οποία καθορίζει την πολιτική ασφαλείας της εταιρείας και καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να διαχειριστεί την ασφάλεια ως αναπόσπαστο μέρος της συνολικής δραστηριότητάς της.⁵⁵ Ο Waring έχει ορίσει ένα SMS ως δομημένο, συστηματικό μέσο για να εξασφαλίσει ότι ένας οργανισμός ή ένα καθορισμένο τμήμα του είναι ικανό να επιτύχει και να διατηρήσει υψηλά πρότυπα ασφαλείας.⁵⁶ Περιλαμβάνει τις ρυθμίσεις που έχει λάβει ο οργανισμός για την διαχείριση της ασφάλειας, προκειμένου να προωθηθεί μια ισχυρή κουλτούρα ασφαλείας η οποία συνεπώς οδηγεί σε καλές επιδόσεις ασφαλείας.⁵⁷ Ο ίδιος ο Κώδικας ISM ορίζει ένα SMS ως δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα το οποίο επιτρέπει στο προσωπικό της εταιρείας να εφαρμόζει αποτελεσματικά την πολιτική ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος της εταιρείας.⁵⁸

⁵³ Gunningham, 1999

⁵⁴ Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, 2006

⁵⁵ United Kindom Civil Aviation Authority, 2002

⁵⁶ Waring, 1996,

⁵⁷ Διεθνής Οργανισμός Ατομικής Ενέργειας / Διεθνής Συμβουλευτική Ομάδα για την Πυρηνική Ασφάλεια, 1999

⁵⁸ IMO, 2002:6

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΚΩΔΙΚΑΣ OHSAS 18001

2.1 Τι είναι ο κώδικας OHSAS 18001

Ο κώδικας OHSAS 18001, (επίσημα BS OHSAS 18001) είναι ένα διεθνώς εφαρμοζόμενο βρετανικό πρότυπο, από τη Σειρά Αξιολόγησης της Υγιεινής και Ασφάλειας, για τα συστήματα διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία. Ο κώδικας αυτός υπάρχει για να βοηθηθούν όλα τα είδη των οργανισμών να εφαρμόσουν αποδεδειγμένα αποτελεσματικές επαγγελματικές επιδόσεις στον τομέα της υγείας και της ασφάλειας. Είναι ένα ευρέως αναγνωρισμένο και δημοφιλές σύστημα διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία.⁵⁹

Η προδιαγραφή του κώδικα OHSAS 18001 «αναβαθμίστηκε» τον Ιούλιο του 2007. Μεταξύ άλλων αλλαγών, η νέα προδιαγραφή ευθυγραμμίστηκε περισσότερο με τις δομές του κώδικα ISO 9000 και του ISO 14000, ώστε οι οργανισμοί να μπορούν να υιοθετούν ευκολότερα το κώδικα OHSAS 18001 παράλληλα με τα υφιστάμενα συστήματα διαχείρισης. Επιπλέον, δόθηκε μεγαλύτερη έμφαση στην συνιστώσα «υγεία» και «υγεία και ασφάλεια».⁶⁰

Αργότερα, ο όμιλος BSI αποφάσισε να υιοθετήσει το κώδικα OHSAS 18001 ως βρετανικό πρότυπο. Στη συνέχεια ο Όμιλος BSI ενέκρινε την ενημερωμένη προδιαγραφή καθοδήγησης 18002 για δημοσίευση ως BS OHSAS 18002 το 2008.⁶¹

⁵⁹ "ISO 45001 Whitepaper: A new International Standard for Occupational Health and Safety Management Systems" (PDF). BSIgroup.com. British Standards Institution. Retrieved 2017-8-11.

⁶⁰ ISO 45001 Whitepaper: A new International Standard for Occupational Health and Safety Management Systems" (PDF). BSIgroup.com. British Standards Institution. Retrieved 2017-8-11.

⁶¹ ISO 45001 Whitepaper: A new International Standard for Occupational Health and Safety Management Systems" (PDF). BSIgroup.com. British Standards Institution. Retrieved 2017-8-11.

Οι υποστηρικτές υποστηρίζουν ότι ένα σύστημα διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία (OHSMS) προωθεί ένα ασφαλές και υγιές περιβάλλον εργασίας παρέχοντας ένα πλαίσιο που βοηθά τους οργανισμούς να ⁶²:

- Προσδιορίσουν και να ελέγξουν τους κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια
- Μειώσουν τις πιθανότητες ατυχημάτων
- Υπάρξει συμμόρφωση προς τη νομοθεσία
- Βελτιώσουν τη συνολική απόδοση

Τα πρότυπα OHSAS 18000 παρέχουν στους οργανισμούς τα στοιχεία ενός αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, τα οποία μπορούν να ενσωματωθούν σε άλλα συστήματα διαχείρισης και να βοηθήσουν τους οργανισμούς να επιτύχουν καλύτερες επιδόσεις στην υγεία και την ασφάλεια στην εργασία και στους οικονομικούς στόχους.⁶³

Το πρότυπο BS OHSAS 18001 καθορίζει τις απαιτήσεις για ένα σύστημα διαχείρισης OH & S που βοηθά έναν οργανισμό να αναπτύξει και να εφαρμόσει μια πολιτική και στόχους, οι οποίοι λαμβάνουν υπόψη τις νομικές απαιτήσεις και τις πληροφορίες για τους κινδύνους OH & S. Εφαρμόζεται σε όλα τα είδη και τα μεγέθη των οργανισμών και φιλοξενεί ποικίλες γεωγραφικές, πολιτιστικές και κοινωνικές συνθήκες.⁶⁴

Το πρότυπο BS OHSAS 18002 παρέχει καθοδήγηση για τη δημιουργία, εφαρμογή ή βελτίωση ενός συστήματος διαχείρισης που βασίζεται στο OHSAS 18001 και το οποίο αποδεικνύει την επιτυχή εφαρμογή του OHSAS 18001.⁶⁵

Το OHSAS 18001 μπορεί να ευθυγραμμιστεί με τα υπάρχοντα συστήματα διαχείρισης ISO 9001 και ISO 14001. Ιστορικά, πολλοί οργανισμοί αρχίζουν με το σύστημα διαχείρισης ποιότητας ISO 9001 και στη συνέχεια προσθέτουν τις

⁶² OHSAS,2007

⁶³ OHSAS,2007

⁶⁴ OHSAS,2007

⁶⁵ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

απαιτήσεις διαχείρισης περιβάλλοντος από το ISO 14001. Πολλοί οργανισμοί εξετάζουν τώρα την εφαρμογή και των τριών προτύπων ταυτόχρονα, γεγονός που μπορεί να ελαχιστοποιήσει το κόστος και τη διακοπή λειτουργίας. Τα πρότυπα μπορούν να ενσωματωθούν χρησιμοποιώντας ένα πρότυπο όπως το PAS 99 της BSI.⁶⁶

2.2 Στοιχεία του συστήματος διαχείρισης

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το BS OHSAS 18001 ευθυγραμμίζεται με το πρότυπο ISO 14001, το οποίο βασίζεται στη δομή «Plan (σχεδιάσε), Do (κάνε), Check (έλεγε), Act (δράσε) » που πρωτοστάτησε από τον Αμερικανό εμπειρογνώμονα W. Edwards Deming στη δεκαετία του 1950. Αυτή η απλή αλλά αποτελεσματική δομή εξακολουθεί να χρησιμοποιείται σήμερα για να διασφαλιστεί ότι οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τις δραστηριότητες των οργανισμών, τα προϊόντα και τις υπηρεσίες εντοπίζονται συστηματικά και αξιολογούνται, ελέγχονται, παρακολουθούνται και βελτιώνονται συνεχώς.⁶⁷

⁶⁶ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

⁶⁷ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

2.3 Γενικές απαιτήσεις

Η ανώτατη διοίκηση καθορίζει και εξουσιοδοτεί την πολιτική του οργανισμού OH & S και εξασφαλίζει ότι εντός των καθορισμένων πεδίων εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης⁶⁸:

- α) είναι κατάλληλη για τη φύση και την κλίμακα του οργανισμού OH & S κινδύνων
- β) περιλαμβάνει δέσμευση για πρόληψη τραυματισμών και κακής υγείας και τη συνεχή βελτίωση της διαχείρισης του OH & S και της απόδοσης του OH & S
- γ) περιλαμβάνει δέσμευση τουλάχιστον για τη συμμόρφωση με τις ισχύουσες νομικές απαιτήσεις και με άλλες απαιτήσεις που ο οργανισμός προσυπογράφει ότι σχετίζεται με τους κινδύνους του OH & S.
- δ) παρέχει το πλαίσιο για τον καθορισμό και την αναθεώρηση των στόχων του οργανισμού του OH & S.
- ε) τεκμηριώνεται, υλοποιείται και συντηρείται
- στ) κοινοποιείται σε όλα τα άτομα που εργάζονται υπό τον έλεγχο του οργανισμού με την πρόθεση να γνωρίζουν τις επιμέρους υποχρεώσεις του OH & S
- ζ) είναι διαθέσιμη στα ενδιαφερόμενα μέρη και
- η) επανεξετάζεται περιοδικά για να διασφαλιστεί ότι παραμένει σχετική και κατάλληλη για τον οργανισμό.

2.4 Πολιτική

Η αποστολή της πολιτικής του OH & S στους πελάτες της μπορεί να αποτελέσει μέρος μιας στρατηγικής του μάρκετινγκ και να εξασφαλίσει στους πελάτες ότι έχει ξεκινήσει την πορεία προς την πιστοποίηση του BS OHSAS 18001. Οι απαιτήσεις πολιτικής του BS OHSAS 18001 βασίζονται σε παρόμοιες προθέσεις όπως αυτές που περιλαμβάνονται στο νόμο του 1974 για την υγεία και την ασφάλεια στα πλοία κ.λπ.

⁶⁸

<https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

(HSAWA). Ωστόσο, δεν απαιτούν ότι η «οργανωτική δομή» και οι ρυθμίσεις για την υγεία και την ασφάλεια »αποτελούν μέρος του πραγματικού εγγράφου πολιτικής. Αντ' αυτού, σύμφωνα με το BS OHSAS 18001, τέτοιες φιλοδοξίες συνήθως τεκμηριώνονται και κοινοποιούνται μέσω της ανάπτυξης και της επακόλουθης έκδοσης ενός Εγχειριδίου Πολιτικής για την Υγεία, την Ασφάλεια και την υποστήριξη επιχειρησιακών διαδικασιών.⁶⁹

2.5 Τι απαιτεί ο νόμος

Νόμος περί υγείας και ασφάλειας στα πλοία κ.λπ. του 1974.

«Εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται, είναι καθήκον του κάθε πλοιοκτήτη να προετοιμάζει και, όποτε κρίνεται σκόπιμο, να αναθεωρεί με γραπτή δήλωση της γενικής πολιτικής του όσον αφορά την υγεία και την ασφάλεια στα πλοία των εργαζόμενων του, της οργάνωσης και των ρυθμίσεων που ισχύουν προς το παρόν για τη διεξαγωγή αυτής της πολιτικής και να φέρει τη δήλωση και κάθε αναθεώρησή της προς ενημέρωση όλων των υπαλλήλων της".⁷⁰

Η μόνη εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 είναι εκείνη που περιλαμβάνεται στους κανονισμούς του 1975 για τις πολιτικές, για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων (Εξαιρέσεις) που απαλλάσσουν τον εργοδότη που ασκεί μια επιχείρηση στην οποία απασχολεί επί του παρόντος λιγότερους από πέντε εργαζόμενους".⁷¹

Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 3, η γραπτή δήλωση πρέπει να:

- Δηλώνει τη γενική πολιτική για την υγεία και την ασφάλεια
- Περιγράφει την οργάνωση και τις ρυθμίσεις για την εφαρμογή της πολιτικής
- Ενημερώνει όλους τους υπαλλήλους
- Αναθεωρεί όποτε κρίνεται σκόπιμο και κάθε αναθεώρηση πρέπει να επισημανθεί στους υπαλλήλους.

⁶⁹ OHSAS,2007

⁷⁰ OHSAS,2007

⁷¹ OHSAS,2007

Μια σημαντική σημείωση αποτελεί ο νόμος που απαιτεί μόνο δηλώσεις πολιτικής ασφαλείας να καλύπτουν την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων. Ωστόσο, καλό θα ήταν να καθοριστούν η στρατηγική για την προστασία άλλων ατόμων που θα μπορούσαν να τεθούν σε κίνδυνο από τις δραστηριότητες, όπως οι πλοιοκτήτες, οι πελάτες και το κοινό. Εάν οι δραστηριότητες άλλων ανθρώπων (π.χ. εκείνων των εργολάβων στον ιστότοπο) θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο τους ναυτικούς, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να εξεταστεί ο τρόπος αποφυγής αυτών των κινδύνων και να καλυφτεί αυτή η πτυχή στη δήλωση πολιτικής.⁷²

Σύμφωνα με τον οργανισμό HSAWA, η γενική πολιτική, η οργάνωση και οι ρυθμίσεις πρέπει να καλύπτονται όλα, αλλά εξαρτάται το πώς καθορίζονται οι πληροφορίες. Επομένως, είναι αποδεκτό να διαρθρωθεί το σύστημα διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας όπως επιθυμεί ο επιχειρηματίας και να αποδείξει ότι συμμορφώνεται με το νόμο. Το σημαντικό είναι να σκεφτεί κανείς προσεκτικά όλους τους πιθανούς κινδύνους και τους καλύτερους τρόπους αντιμετώπισής τους και να καθορίσει τη δήλωση πολιτικής με τον τρόπο που νομίζει κανείς ότι θα είναι πιο ξεκάθαρη στους υπαλλήλους χρησιμοποιώντας την καθημερινή γλώσσα. Στην περίπτωση εταιρειών που ασχολούνται με διάφορες δραστηριότητες ή των οποίων οι δραστηριότητες είναι γεωγραφικά διαδεδομένες, μια ενιαία δήλωση πολιτικής ασφαλείας μπορεί να μην είναι η καλύτερη λύση. Μια εναλλακτική λύση θα ήταν να υπάρξει μια γενική δήλωση στο ανώτατο επίπεδο, η οποία θα καθορίζει τις βασικές αρχές, οι οποίες στη συνέχεια θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για περισσότερες λεπτομερείς δηλώσεις σχετικά με κάθε επιχειρησιακή μονάδα.⁷³

Το BS OHSAS 18001 θέτει ορισμένες υποχρεωτικές απαιτήσεις στον οργανισμό όσον αφορά την αποτελεσματική ανάπτυξη, έκδοση, συντήρηση και επικοινωνία μιας πολιτικής του OH & S.⁷⁴

⁷² American Bureau of Shipping, 2005

⁷³ American Bureau of Shipping, 2005

⁷⁴ OHSAS, 2007

Αρχή διαχείρισης που εξουσιοδοτεί την πολιτική

Μόλις αναπτυχθεί, η πολιτική του OH & S πρέπει να εγκριθεί και επικυρωθεί από την ανώτατη διοίκηση για την προώθηση της δέσμευσης σε ανώτατο επίπεδο τις φιλοδοξίες και τους γενικούς στόχους που περιέχονται σε αυτό. Δεν είναι ασυνήθιστο για όλη την ομάδα διαχείρισης να εγκρίνει την πολιτική, με υπογραφή (ως συλλογική ομάδα) για να επιδείξουν την υποστήριξή τους να διασφαλιστεί ότι οι φιλοδοξίες πολιτικής εφαρμόζονται αποτελεσματικά και παραδίδονται. Μια τέτοια δέσμευση αποδεικνύει την αξιοπιστία του συστήματος εντός του οργανισμού.⁷⁵

Κατά τη διάρκεια των διαδικασιών έγκρισης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η υγεία και η ασφάλεια των επιχειρήσεων καθώς οι πολιτικές και οι φιλοδοξίες που μπορεί να υπάρχουν. Πρέπει να ελεγχθεί η συμβατότητα δήλωσης και να γίνει επίσημη έγκριση της πολιτικής που ζητήθηκε από την εταιρική οργάνωση.⁷⁶

Η αφοσίωση στο OHSMS θα πρέπει επίσης να παρουσιαστεί με άλλους τρόπους. Εκτός από την έγκριση της πολιτικής, η ομάδα διαχείρισης πρέπει να υποστηρίξει το σύστημα διαθέτοντας κατάλληλους και επαρκείς πόρους. Απλές και κανονικές επικοινωνίες (για παράδειγμα μέσω δελτίων) από τη διοίκηση για την πρόοδο του συστήματος θα αποδείξει συνεχή υποστήριξη.⁷⁷

Η πολιτική θα πρέπει να περιλαμβάνει τους γενικούς στόχους υγείας και ασφάλειας, δηλαδή την προσπάθεια επιτυχίας με την εισαγωγή ενός επίσημου τεκμηριωμένου συστήματος διαχείρισης, π.χ. «Να εντοπίζουν ενεργά τους κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια με στόχο την ενεργό εξάλειψή τους, τον έλεγχο ή την ελαχιστοποίησή τους όπου αυτό είναι εφικτό». Οι προσδοκίες της κοινωνίας αυξάνουν την πίεση που ασκείται στους οργανισμούς για τη μείωση του κινδύνου

⁷⁵ OHSAS,2007

⁷⁶ OHSAS,2007

⁷⁷ OHSAS,2007

ασθένειας, ατυχημάτων και συμβάντων στο χώρο εργασίας. Εκτός από την εκπλήρωση των νομικών υποχρεώσεων, ο οργανισμός θα πρέπει να επιδιώξει να βελτιώσει αποτελεσματικά τις επιδόσεις της ΟΗ & S και το σύστημα διαχείρισης του ΟΗ & S, ώστε να ανταποκρίνεται στις μεταβαλλόμενες επιχειρηματικές και ρυθμιστικές ανάγκες. Ως εκ τούτου, η δέσμευση σε αυτά είναι επιτακτική ανάγκη στη δήλωση πολιτικής. Αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να βελτιωθεί σε όλους τους τομείς ταυτόχρονα, αλλά η πολιτική θα πρέπει να οδηγήσει σε γενικές προσπάθειες για τη συνεχή βελτίωση την απόδοση της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία.⁷⁸

Οι οργανισμοί πρέπει να συμμορφώνονται με την ισχύουσα νομοθεσία του ΟΗ & S και άλλες απαιτήσεις του ΟΗ & S. Η δέσμευση πολιτικής της ΟΗ & S αναγνωρίζει από την οργάνωση το καθήκον της να συμμορφώνεται με αυτή τη νομοθεσία ή άλλες απαιτήσεις και δηλώνει ότι προτίθεται να το πράξει. Άλλες απαιτήσεις μπορεί να σημαίνουν, για παράδειγμα, εταιρικές ή ομαδικές πολιτικές, οι οργανισμοί διαθέτουν εσωτερικά πρότυπα ή προδιαγραφές ή Κώδικες ορθής πρακτικής και σημειώσεις καθοδήγησης.⁷⁹

Για να είναι αποτελεσματική η πολιτική ασφάλειας, θα πρέπει να τεκμηριώνεται και να επανεξετάζεται περιοδικά για τη συνέχιση της επάρκειας και, στη συνέχεια, να τροποποιείται ή να αναθεωρείται ανάλογα με τις ανάγκες. Ο νόμος απαιτεί να αναθεωρηθεί η δήλωση πολιτικής όσες φορές χρειάζεται.⁸⁰

Ο σχεδιασμός και η κατάλληλη προετοιμασία είναι το κλειδί για την επιτυχή εφαρμογή. Συχνά, οι δηλώσεις πολιτικής του ΟΗ & S και οι στόχοι του ΟΗ & S είναι μη ρεαλιστικοί, επειδή υπάρχουν ανεπαρκείς ή ακατάλληλοι πόροι για την παράδοσή τους. Πριν κάνει οποιοσδήποτε δημόσιες δηλώσεις, ο οργανισμός θα πρέπει να διασφαλίσει ότι υπάρχουν διαθέσιμες οι απαραίτητες χρηματοδοτήσεις, δεξιότητες και πόροι και ότι όλοι οι στόχοι του ΟΗ & S είναι ρεαλιστικά εφικτοί σε ένα τέτοιο πλαίσιο.⁸¹

⁷⁸ OHSAS,2007

⁷⁹ OHSAS,2007

⁸⁰ American Bureau of Shipping,2005

⁸¹ American Bureau of Shipping,2005

Να κοινοποιείται σε όλα τα άτομα που εργάζονται στο πλαίσιο του οργανισμού τον έλεγχο της οργάνωσης με την πρόθεση ότι έλαβαν γνώση των επιμέρους υποχρεώσεων του OH & S. Αυτό απαιτεί από την οργάνωση να επικοινωνεί με σαφήνεια η OH & S πολιτική (και ως εκ τούτου γενικούς στόχους του OH & S) σε οποιοδήποτε πρόσωπο που εργάζεται υπό τον έλεγχο της οργάνωσης, η οποία θα μπορούσε (επίσης ως ναυτικοί) να είναι πλοιοκτήτες, προσωρινά απασχολούμενοι κ.λπ. να τους επιτρέψει να έχουν ένα πλαίσιο στο οποίο μπορούν να μετρήσουν τη δική τους επιδόσεις στον οργανισμό του OH & S. Οι εκπρόσωποι ασφαλείας έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν και να λάβουν τα δικά τους αντίγραφα σύμφωνα με τον Κανονισμό 7 της Ασφάλειας «Εκπρόσωποι και Επιτροπές Ασφαλείας των Επιτροπών» του 1977.⁸²

Δέσμευση για την πρόληψη τραυματισμών και κακής υγείας

Οποιοδήποτε άτομο ή ομάδα (εσωτερική ή εξωτερική) που ενδιαφέρεται ή επηρεάζεται από την απόδοση του οργανισμού OH & S θα ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για τη δήλωση πολιτικής της OH & S. Ως εκ τούτου, πρέπει να υπάρχει μια διαδικασία για την επικοινωνία της πολιτικής της OH & S σε αυτές. Η διαδικασία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη λαμβάνουν την πολιτική της OH & S κατόπιν αιτήματος, αλλά δεν παρέχουν απαραίτητα ανεπιθύμητα αντίγραφα. Δεν χρειάζεται να γίνει παροχή στους επιθεωρητές υγείας και ασφάλειας αντίγραφο της δήλωσης, εκτός εάν ζητηθεί. Ωστόσο, αν ένας επιθεωρητής επισκέπτεται τους χώρους, χρειάζεται να γίνει έλεγχος της δήλωσης ότι υπάρχει συμμόρφωση απέναντι στο νόμο.⁸³

Κοινοποίηση των δεσμεύσεων πολιτικής του BS OHSAS 18001

Να επανεξετάζεται περιοδικά για να διασφαλίζεται ότι παραμένει σχετική και κατάλληλη για τον οργανισμό.

⁸² American Bureau of Shipping, 2005

⁸³ OHSAS, 2007

Η νομοθεσία εξελίσσεται, λόγω της αύξησης των κοινωνικών προσδοκιών που οδηγεί την αλλαγή να είναι αναπόφευκτη. Συνεπώς, θα πρέπει να αναθεωρείται τακτικά το σύστημα πολιτικής και διαχείρισης του οργανισμού της ΟΗ & S, ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής καταλληλότητα και αποτελεσματικότητά του. Μια τέτοια αναθεώρηση διεξάγεται συνήθως στο πλαίσιο της επισκόπησης της διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας.⁸⁴

Η νομική απαίτηση, μια δήλωση πολιτικής ασφαλείας μπορεί να αποφέρει πραγματικά οφέλη. Αν είναι καλά μελετημένο, έχει την υποστήριξη, τις εντολές, το σεβασμό και είναι σε βάθος στην πράξη, θα πρέπει να οδηγήσει σε καλύτερα πρότυπα υγείας και ασφάλειας.⁸⁵

Επομένως, η πολιτική του ΟΗ & S δεν πρέπει να θεωρείται ως πέτρινη εντολή, αλλά ως ένα ζωντανό έγγραφο, το οποίο οδηγεί το σύστημα, αλλά επίσης και τον ωριμάζει.

⁸⁴ OHSAS,2007

⁸⁵ OHSAS,2007

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ

3.1 Σχεδιασμός για αναγνώριση επικινδυνότητας, αξιολόγηση κινδύνου και τον έλεγχο κινδύνων

Αφού χρησιμοποιηθεί η διαδικασία ταυτοποίησης κινδύνου, εκτίμησης κινδύνου και ελέγχου κινδύνου, ο οργανισμός θα πρέπει να έχει πλήρη κατανόηση όλων των σημαντικών κινδύνων του ΟΗ & S. Τα αποτελέσματα της διαδικασίας θα αποτελέσουν τη βάση ολόκληρου του συστήματος διαχείρισης.⁸⁶

Εάν ο οργανισμός δεν διαθέτει τρέχον σύστημα διαχείρισης του ΟΗ & S, η τρέχουσα θέση του όσον αφορά τους κινδύνους του ΟΗ & S μπορεί να καθοριστεί πραγματοποιώντας μια «αρχική επανεξέταση». Ο στόχος αυτής της «αρχικής επανεξέτασης» είναι να εξεταστούν όλοι οι κίνδυνοι του ΟΗ & S που αντιμετωπίζει η οργάνωση, ως βάση για τη δημιουργία του συστήματος διαχείρισης. Τα παρακάτω θέματα θεωρούνται συχνά ως μέρος αυτής της αρχικής αναθεώρησης⁸⁷:

- Αναγνώριση των κινδύνων του ΟΗ & S
- Νομοθετικές, κανονιστικές απαιτήσεις και άλλες απαιτήσεις (π.χ. κώδικες πρακτικής της βιομηχανίας)
- Την προσεκτική εξέταση όλων των υφιστάμενων πρακτικών, διαδικασιών και διαδικασιών διαχείρισης της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας
- Συγκέντρωση και αξιολόγηση της ανατροφοδότησης από τη διερεύνηση προηγούμενων ατυχημάτων, συμβάντων και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

⁸⁶ <http://www.aims.org.pk/wp-content/uploads/2014/08/OHSAS-18001-2007-Standards.pdf>

⁸⁷ <http://www.aims.org.pk/wp-content/uploads/2014/08/OHSAS-18001-2007-Standards.pdf>

Η αρχική επανεξέταση μπορεί να διεξαχθεί χρησιμοποιώντας μια σειρά μεθόδων, η οποία περιλαμβάνει συχνά:

- Χρήση λιστών ελέγχου
- Διεξαγωγή συνεντεύξεων
- Απευθείας έλεγχος των διαδικασιών
- Μέτρηση και παρακολούθηση της ιστορικής και τρέχουσας απόδοσης του OHS & S
- Αποτελέσματα προηγούμενων ελέγχων και ανασκοπήσεων.

Ο οργανισμός καταρτίζει, εφαρμόζει και διατηρεί μια διαδικασία για τον εν εξελίξει προσδιορισμό του κινδύνου, την εκτίμηση κινδύνου και τον καθορισμό των απαραίτητων ελέγχων.

Η (οι) διαδικασία (-ες) για τον προσδιορισμό του κινδύνου και την εκτίμηση κινδύνου λαμβάνει υπόψη⁸⁸:

- α) συνήθειες και μη συνήθειες δραστηριότητες
- β) δραστηριότητες όλων των ατόμων που έχουν πρόσβαση στο χώρο εργασίας (συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων και των επισκεπτών)
- γ) ανθρώπινη συμπεριφορά, ικανότητες και άλλους ανθρώπινους παράγοντες
- δ) αναγνωρισμένους κινδύνους που προέρχονται εκτός του χώρου εργασίας, να βλάπτουν την υγεία και την ασφάλεια των ατόμων κατά τον έλεγχο της οργάνωσης στο χώρο εργασίας
- ε) τους κινδύνους που δημιουργούνται κοντά στο χώρο εργασίας από τις δραστηριότητες υπό τον έλεγχο του οργανισμού
- στ) υποδομή, εξοπλισμός και υλικά στο χώρο εργασίας, είτε παρέχονται από τον οργανισμό είτε από άλλους

⁸⁸

<http://www.aims.org.pk/wp-content/uploads/2014/08/OHSAS-18001-2007-Standards.pdf>

ζ) αλλαγές ή προτεινόμενες αλλαγές στον οργανισμό, τις δραστηριότητές του, ή υλικά

η) τροποποιήσεις στο σύστημα διαχείρισης του ΟΗ & S, συμπεριλαμβανομένων τις προσωρινές αλλαγές και τις επιπτώσεις του, στις επιχειρήσεις, διαδικασίες και δραστηριότητες

θ) τυχόν ισχύουσες νομικές υποχρεώσεις σχετικά με την εκτίμηση κινδύνου και την εφαρμογή των απαραίτητων ελέγχων

ι) ο σχεδιασμός χώρων εργασίας, διαδικασιών, εγκαταστάσεων, μηχανημάτων, εξοπλισμού, για τις διαδικασίες λειτουργίας και την οργάνωση της εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της προσαρμογής τους στις ανθρώπινες ικανότητες.

Η μεθοδολογία της οργάνωσης για τον εντοπισμό του κινδύνου να:

α) να καθοριστεί σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής, τη φύση και το χρονοδιάγραμμα του

β) να προβλέπει τον προσδιορισμό, την ιεράρχηση προτεραιοτήτων και την τεκμηρίωση των κινδύνων και την εφαρμογή των ελέγχων, κατά περίπτωση.

Για τη διαχείριση της αλλαγής, ο οργανισμός προσδιορίζει τους κινδύνους του ΟΗ & S που σχετίζονται με τις αλλαγές στην οργάνωση, το σύστημα διαχείρισης ΟΗ & S ή τις δραστηριότητές του, πριν από την εισαγωγή τέτοιων αλλαγών.⁸⁹

Η οργάνωση εξασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων εξετάζονται κατά τον προσδιορισμό των ελέγχων.

Κατά τον προσδιορισμό των ελέγχων ή την εξέταση των αλλαγών στους υφιστάμενους ελέγχους, πρέπει να εξετασθεί η μείωση των κινδύνων σύμφωνα με την ακόλουθη ιεράρχηση⁹⁰:

⁸⁹

ΟΗΣΑΣ,2007

- α) εξάλειψη
- β) υποκατάσταση
- γ) μηχανικοί έλεγχοι
- δ) σήμανση / προειδοποιήσεις ή / και διοικητικούς ελέγχους
- ε) εξοπλισμός ατομικής προστασίας.

Ο οργανισμός τεκμηριώνει και φυλάσσει τα αποτελέσματα της αναγνώρισης των κινδύνων, των εκτιμήσεων κινδύνου και των καθορισμένων ενημερωμένων ελέγχων.

Ο οργανισμός εξασφαλίζει ότι οι κίνδυνοι του OH & S και οι καθορισμένοι έλεγχοι λαμβάνονται υπόψη κατά τη θέσπιση, την εφαρμογή και τη διατήρηση του συστήματος διαχείρισης OH & S.⁹¹

⁹⁰ OHSAS,2007

⁹¹ OHSAS,2007

3.2 Πώς αξιολογούνται οι κίνδυνοι στο χώρο εργασίας

Η πολυπλοκότητα του προσδιορισμού κινδύνου, της εκτίμησης κινδύνου και οι διαδικασίες ελέγχου εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από παράγοντες όπως το μέγεθος, την οργάνωση, τις καταστάσεις εργασίας στον οργανισμό και τη φύση, την πολυπλοκότητα και τη σημασία των κινδύνων. Δεν είναι ο σκοπός της BS OHSAS 18001 να αναγκάσει τους μικρούς οργανισμούς με - πολύ περιορισμένους κίνδυνους για τον εντοπισμό πολύπλοκων κινδύνων και - αξιολόγηση του κινδύνου.⁹²

Η Καθοδήγηση του HSE προωθεί μια προσέγγιση 5 βημάτων για την αναγνώριση κινδύνου και αξιολόγησης του κινδύνου⁹³:

Βήμα 1: Έλεγχος για κινδύνους

Βήμα 2: Αποφασιστικότητα για το ποιος μπορεί να βλάπτεται και πώς

Βήμα 3: Αξιολόγηση των κινδύνων και απόφαση εάν υπάρχουν τα υπάρχοντα οι προφυλάξεις είναι επαρκείς ή εάν πρέπει να γίνουν περισσότερα

Βήμα 4: Καταγραφή των ευρημάτων

Βήμα 5: Αναθεώρηση της εκτίμησής.

Δεν υπάρχει επίσημη οδηγία σχετικά με την καταλληλότερη μεθοδολογία για την ταξινόμηση των κινδύνων. Ωστόσο, η μεθοδολογία που προτείνεται παρακάτω χρησιμοποιείται από πολλές επιχειρήσεις και οργανισμούς και έχει βρεθεί σε ένα κατάλληλο μέσο προσδιορισμού και ιεράρχησης της δράσης. Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι όλες οι εκτιμήσεις κινδύνου είναι υποκειμενικές, αντανακλώντας τις «απόψεις» και τις «κρίσεις» του αξιολογητή. Κατά τη διεξαγωγή μιας αξιολόγησης, μπορεί να διεξάγεται τον προσδιορισμό των κινδύνων, των διαδικασιών

⁹² https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/archives/other/92_marinehsgmanagement2005/pub92_mhsqe_aug05.pdf

⁹³ OHSAS,2007

εκτίμησης κινδύνων και ελέγχου κινδύνου χρησιμοποιώντας μια ομαδική προσέγγιση, με την οποία επιτυγχάνεται συναίνεση ως προς την επικρατούσα δράση.⁹⁴

Η μέθοδος 5x5 μετρά κάθε προσδιορισμένο κίνδυνο έναντι δύο συστατικών κινδύνου. Πιθανότητα - ή πιθανότητα εμφάνισης, σοβαρότητα - ή, τις πιθανές συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία.⁹⁵

3.2.1 Μέθοδος αξιολόγησης '5x5'

Τυπικοί κίνδυνοι μπορεί να περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε:

- Ηλεκτρικά
- Πυρκαγιά
- Χειρισμός
- Ολίσθηση
- Τερματισμός λειτουργίας
- Θόρυβος
- Δονήσεις
- Χημική χρήση και διαρροή
- Εξαερισμός
- Ακτινοβολία
- Ανύψωση
- Πτώση αντικειμένων
- Κυκλοφορία κίνησης
- Μοναχική εργασία κλπ.

⁹⁴ https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/archives/other/92_marinehsgmanagement2005/pub92_mhsqe_aug05.pdf

⁹⁵ https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/archives/other/92_marinehsgmanagement2005/pub92_mhsqe_aug05.pdf

3.2.2 Εξάλειψη, καταπολέμηση ή ελαχιστοποίηση

Όπου είναι εφικτό, πρέπει να εξαλειφθούν οι κίνδυνοι, προτού υιοθετηθούν επιλογές ελέγχου ή ελαχιστοποίησης. Η σήμανση, το θέμα του Προσωπικού Προστατευτικού Εξοπλισμού (PPE) ή το ζήτημα των επίσημων οδηγιών πρέπει να υιοθετούνται μόνο ως έσχατη λύση. Το BS OHSAS 18001 τροποποιήθηκε το 2007 για να διασφαλίσει ότι αντικατοπτρίζει την ιεράρχηση του ελέγχου των Κανονισμών για τη Διαχείριση Υγιεινής και Ασφάλειας στην Εργασία δηλαδή⁹⁶:

- Εξάλειψη
- Αντικατάσταση
- Έλεγχοι μηχανικής
- Σήμανση / προειδοποιήσεις και / ή διοικητικά στοιχεία ελέγχου
- Εξοπλισμός ατομικής προστασίας.

Όλοι οι κίνδυνοι που εντοπίζονται θα απαιτήσουν κάποια μορφή δράσης για την εξάλειψη, τον έλεγχο ή την ελαχιστοποίηση του (των) κινδύνου (-ων) που εντοπίστηκε. Στη συνέχεια, θα πρέπει να οριστεί έναν ή αρκετούς στόχο (στόχους). Εντούτοις, μπορεί να αναπτυχθεί ένας γενικός στόχος να «εξαλειφθούν, να ελεγχτούν ή να ελαχιστοποιηθούν όλοι οι ανυπόφοροι κίνδυνοι για την υγεία και την ασφάλεια που προσδιορίζονται από τις διαδικασίες προσδιορισμού κινδύνου και εκτίμησης επικινδυνότητας», βάσει του οποίου θα τοποθετηθούν διάφορες υποστρώσεις ή καθήκοντα υποστήριξης ειδικού κινδύνου που χαρακτηρίζεται ως απαράδεκτος.⁹⁷

Πρέπει να διατηρούνται ενημερωμένα τα στοιχεία και τα αρχεία σχετικά με τον προσδιορισμό των κινδύνων, την εκτίμηση κινδύνου και τον επακόλουθο έλεγχο των κινδύνων σε σχέση με τις τρέχουσες δραστηριότητες, αλλά και να επεκταθούν ώστε

⁹⁶ OHSAS,2007

⁹⁷ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

να καλύπτουν τυχόν νέες ή τροποποιημένες δραστηριότητες που ενδέχεται να πραγματοποιηθούν εντός του οργανισμού πριν να παρουσιαστούν.⁹⁸

Η τεκμηρίωση πρέπει να περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των κινδύνων. Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει την αξιολόγηση των κινδύνων με υπάρχοντα ή προτεινόμενα μέτρα ελέγχου, αλλά επίσης να λαμβάνει υπόψη την έκθεση σε συγκεκριμένους κινδύνους, την πιθανότητα αποτυχίας των μέτρων ελέγχου και τη δυνητική σοβαρότητα των συνεπειών του τραυματισμού ή της βλάβης. Άλλα στοιχεία που πρέπει να συμπεριληφθούν είναι η αξιολόγηση της ανοχής του εναπομένοντος κινδύνου, ο προσδιορισμός τυχόν πρόσθετων μέτρων ελέγχου κινδύνου που απαιτούνται και η αξιολόγηση του κατά πόσον τα μέτρα ελέγχου κινδύνου επαρκούν για τη μείωση του σε ένα ανεκτό επίπεδο.⁹⁹

Η μεθοδολογία των οργανισμών για τον εντοπισμό των κινδύνων και την αξιολόγηση των κινδύνων ζητά¹⁰⁰:

- Να καθορίζεται σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής, τη φύση και το χρονοδιάγραμμα ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι προληπτικό και όχι αντιδραστικό και
- Να προβλέπεται ο προσδιορισμός, η ιεράρχηση και η τεκμηρίωση των κινδύνων και η εφαρμογή των ελέγχων, ανάλογα με την περίπτωση.

Για τη διαχείριση της αλλαγής, ο οργανισμός προσδιορίζει τους κινδύνους της ΟΗ & S και τους κινδύνους που σχετίζονται με αλλαγές στον οργανισμό, το σύστημα διαχείρισης της ή τις δραστηριότητές του, πριν από την εισαγωγή τέτοιων αλλαγών.¹⁰¹

⁹⁸ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

⁹⁹ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

¹⁰⁰ OHSAS,2007

¹⁰¹ OHSAS,2007

3.3 Προσδιορισμός των κινδύνων και εκτίμηση των κινδύνων

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, ο προσδιορισμός των κινδύνων γίνονται με τις μη κοινές συμμορφώσεις όπως¹⁰²:

- Έλλειψη ολοκληρωμένων, τεκμηριωμένων διαδικασιών για την αναγνώριση των κινδύνων
- Ατελής κάλυψη για παρελθούσες, τρέχουσες και προγραμματισμένες δραστηριότητες
- Ελλιπής κάλυψη όλων των δραστηριοτήτων, προϊόντων ή υπηρεσιών
- Προσδιορισμός κινδύνου κατά τη συνήθη και μη ρουτίνα που δεν καλύπτεται επαρκώς
- Αξιολόγηση του κινδύνου των δραστηριοτήτων του προσωπικού που έχει πρόσβαση στο χώρο εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των υπεργολάβων και των επισκεπτών που δεν εξετάστηκαν
- Ο εντοπισμός κινδύνων και η εκτίμηση επικινδυνότητας δεν περιλαμβάνουν εγκαταστάσεις στο χώρο εργασίας που παρέχονται από άλλους
- Άσχημη πρόβλεψη για την ενημέρωση των πληροφοριών.

¹⁰²

<https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

3.4 Νομικές και άλλες απαιτήσεις

Οποιοσδήποτε οργανισμός πρέπει να γνωρίζει και να κατανοεί τον τρόπο με τον οποίο οι δραστηριότητές του επηρεάζονται ή θα επηρεαστούν από την ισχύουσα νομοθεσία και άλλες απαιτήσεις, όπως οι εγκεκριμένοι κώδικες πρακτικής (ACOP). Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να κοινοποιούνται σε όλο το σχετικό προσωπικό και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέλη, όπως οι πλοιοκτήτες. Η οργάνωση πρέπει επίσης να παρακολουθεί τις αλλαγές στη νομοθεσία και την εισαγωγή νέας νομοθεσίας. Αυτό θα συμβάλει στη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τη νομοθεσία και στην αποφυγή των μέτρων επιβολής από τους ρυθμιστικούς φορείς.¹⁰³

Η απαίτηση του BS OHSAS 18001: 2007 αποσκοπεί στην προώθηση της συνειδητοποίησης και κατανόησης των νομικών ευθυνών. Μία από τις δεσμεύσεις της πολιτικής του OH & S είναι να συμμορφωθεί με την ισχύουσα νομοθεσία του OH & S και με άλλες απαιτήσεις στις οποίες ο οργανισμός προσυπογράφει. Το Σύστημα Διαχείρισης του OHS βοηθάει στο¹⁰⁴:

- Προσδιορισμό και αξιολόγηση στις ισχύουσες τρέχουσες και μελλοντικές νομικές και άλλες απαιτήσεις και τις σημειώσεις καθοδήγησης που δημοσιεύονται από τον Υπεύθυνο Υγείας και Ασφάλειας (HSE)
- Βεβαίωση ότι όλες οι σχετικές απαιτήσεις είναι ενσωματωμένες στους λειτουργικούς και διαχειριστικούς ελέγχους του συστήματός.

¹⁰³ Amanyire, 2007

¹⁰⁴ Amanyire, 2007

Τυπικές εισόδους¹⁰⁵:

- Λεπτομέρειες των διαδικασιών υλοποίησης της παραγωγής ή της εξυπηρέτησης του οργανισμού
- Προσδιορισμός κινδύνου, αξιολόγηση κινδύνου και αποτελέσματα ελέγχου κινδύνου
- Βέλτιστες πρακτικές (π.χ. κωδικοί, οδηγίες βιομηχανίας)
- Νομικές απαιτήσεις / κυβερνητικοί κανονισμοί
- Καταχώρηση πηγών πληροφοριών
- Εθνικά, ξένα, περιφερειακά ή διεθνή πρότυπα
- Εσωτερικές οργανωτικές απαιτήσεις
- Απαιτήσεις των ενδιαφερομένων

Η επεξεργασία της διαδικασίας:

- Θα πρέπει να προσδιοριστεί η σχετική νομοθεσία και άλλες απαιτήσεις (Άλλες απαιτήσεις μπορεί να περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται απαραίτητως σε κώδικες ορθής πρακτικής και κατευθυντήριες γραμμές)
- Οι οργανισμοί θα πρέπει να αναζητήσουν τα καταλληλότερα μέσα για την πρόσβαση στις πληροφορίες. Είναι σημαντικό να αναγνωριστεί ότι η πρόσβαση θα απαιτηθεί από τους ισχύοντες κανονισμούς και από τυχόν αλλαγές που γίνονται σε αυτές. Η πρόσβαση στους ισχύοντες κανονισμούς μπορεί να γίνει μέσω του Διαδικτύου, της πρόσβασης σε δημόσιες βιβλιοθήκες κ.λπ. Ενώ η ενημέρωση για τις νομοθετικές αλλαγές και τις εξελίξεις μπορεί να γίνει μέσω περιοδικών υγείας και ασφάλειας, νομοθετικών ενημερωτικών υπηρεσιών κ.λπ.¹⁰⁶
- Ο οργανισμός θα πρέπει επίσης να αξιολογήσει ποιες απαιτήσεις ισχύουν και πού εφαρμόζονται και ποιος χρειάζεται να λάβει το είδος των πληροφοριών.

¹⁰⁵ Amanyire, 2007

¹⁰⁶ Amanyire, 2007

3.4.1 Συμβουλές για την εφαρμογή

Λαμβάνοντας υπόψη τον μεγάλο όγκο της νομοθεσίας που εφαρμόζεται τώρα στις επιχειρήσεις, αυτό το στοιχείο του BS OHSAS 18001 μπορεί να φανεί ιδιαίτερα δύσκολο. Ωστόσο, υπάρχουν διάφοροι τρόποι με τους οποίους ο οργανισμός μπορεί να λάβει πληροφορίες σχετικά με τους ισχύοντες νόμους ή κανονισμούς, χωρίς να καταφεύγει σε δαπανηρές νομικές συμβουλές.¹⁰⁷

Αυτά περιλαμβάνουν:

- Επιχειρηματικά περιοδικά υγείας / ασφάλειας / ενημερωτικά δελτία / περιοδικά
- Σημειώσεις καθοδήγησης για την υγεία και την ασφάλεια και ACoPs
- Συμβουλές από ρυθμιστικούς οργανισμούς (π.χ. Υπεύθυνος Υγείας και Ασφάλειας ή τοπικές αρχές)
- Εμπορικοί σύλλογοι
- Επιχειρηματικές λέσχες / δίκτυα
- Δημόσιες βιβλιοθήκες
- Το διαδίκτυο
- Πελάτες, προμηθευτές και άλλες εταιρείες.

Με τον ίδιο τρόπο όπως το ISO 14001, το BS OHSAS 18001 δεν απαιτεί την κατάρτιση μητρώου νομοθεσίας. Απαιτεί, ωστόσο, από την εταιρεία να καθιερώσει μια διαδικασία για τον εντοπισμό και την πρόσβαση σε νομικές και άλλες απαιτήσεις. Ο οργανισμός πιστοποίησης θα θέλει επίσης να δει στοιχεία ότι η εταιρεία έχει αξιολογήσει τη συμμόρφωση και ότι το σύστημα OH & S έχει σχεδιαστεί για να παρέχει συμμόρφωση. Όταν εντοπίζεται μη συμμόρφωση, πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για τη διόρθωση της κατάστασης. Συνεπώς, να είναι καλή πρακτική να δημιουργηθεί ένα είδος εγχειριδίου / μητρώου που να δείχνει ότι έχει προσδιορίσει

¹⁰⁷

Amanyire, 2007

τη σχετική νομοθεσία και τεκμηριωμένους τρέχοντες ελέγχους συμμόρφωσης. Το παρόν Εγχειρίδιο / Μητρώο θα πρέπει να αναθεωρηθεί και να ενημερωθεί, καθώς οι συνθήκες στην εταιρία αλλάζουν και η νομοθεσία εξελίσσεται.¹⁰⁸

Μια προ-μορφή για αυτό το μητρώο θα μπορούσε να περιλαμβάνει τις ακόλουθες επικεφαλίδες:

- Προέλευση της νομοθεσίας
- Σκοπός της νομοθεσίας
- Κάλυψη / πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας
- Απαιτήσεις συμμόρφωσης
- Τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης
- Ευθύνη συμμόρφωσης
- Συχνότητα αναθεώρησης.

Αυτό το μητρώο όχι μόνο θα παράσχει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει εντοπίσει και έχει πρόσβαση στη νομοθεσία, αλλά θα αποτελέσει επίσης ένα εξαιρετικό εργαλείο για την κατάρτιση του προσωπικού σε νομοθετική ευαισθητοποίηση.

¹⁰⁸

3.4.2 Κοινές ασυμφωνίες

Σε γενικές γραμμές, η πιστοποίηση της BS OHSAS 18001 μπορεί να παρακρατηθεί εάν διαπιστωθεί παραβίαση της νομοθεσίας. Μόνο σε περιπτώσεις όπου έχει επιτευχθεί τεκμηριωμένη συμφωνία με την ρυθμιστική αρχή, μπορεί να συστήνεται πιστοποίηση.¹⁰⁹

Άλλες δυνητικές ανωμαλίες περιλαμβάνουν:

- Οι διαδικασίες δεν έχουν καθιερωθεί ή διατηρηθεί
- Η αναγνώριση των νομικών απαιτήσεων δεν είναι αρκετά πλήρης
- Μικρή ή καθόλου αναφορά σε άλλες απαιτήσεις
- Μη αναγνώριση του τρόπου με τον οποίο ο οργανισμός έχει νόμους, κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις
- Η πρόσβαση σε νομικές και άλλες απαιτήσεις δεν μπορεί να αποδειχθεί
- Δεν μπορεί να αποδειχθεί η ύπαρξη αποδεικτικών στοιχείων για τη συμμόρφωση με το δίκαιο.

¹⁰⁹

OHSAS,2007

3.5 Οφέλη από το κώδικα OHSAS 18001

Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους οι οργανισμοί αποφασίζουν να θέσουν σε εφαρμογή ένα σύστημα διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας στο χώρο εργασίας, και ιδίως τον μειωμένο κίνδυνο μη συμμόρφωσης με τη νομοθεσία. Μια συστηματική προσέγγιση στην αποτελεσματική διαχείριση της υγείας και της ασφάλειας μπορεί να αποφέρει πολλά οφέλη, όπως¹¹⁰:

- Συμμόρφωση με τη νομοθεσία

Το BS OHSAS 18001 παρέχει ένα πλαίσιο βάσει του οποίου ένας οργανισμός μπορεί να προσδιορίσει τη νομοθεσία για την υγεία και την ασφάλεια που ισχύει για τις δραστηριότητες, τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τους κινδύνους που εντοπίζονται. Ένα τέτοιο πλαίσιο εκτείνεται ώστε να παρέχει τα μέσα συμμόρφωσης προς τις ρυθμιστικές απαιτήσεις που προσδιορίζονται.

- Ιδιοκτησία ζητημάτων υγείας και ασφάλειας

Το BS OHSAS 18001 παρέχει τα μέσα με τα οποία ένας οργανισμός μπορεί να επικοινωνήσει και να συμβουλευτεί τα θέματα υγείας και ασφάλειας.

- Απαιτείται ονομαστική προσπάθεια

Οι εταιρείες με επίσημο τεκμηριωμένο σύστημα διαχείρισης σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001 (Quality) ή / και ISO 14001 (Περιβαλλοντική) μπορούν εύκολα να επεκτείνουν τους υφιστάμενους ελέγχους του συστήματος ώστε να συμπεριλαμβάνουν τη διαχείριση της υγείας και της ασφάλειας.

- Εντόπιση και υλοποίηση των αναγκών κατάρτισης

Το BS OHSAS 18001 επιτρέπει να εντοπίζονται οι ανάγκες κατάρτισης σε θέματα υγείας και ασφάλειας και να αξιολογείται η επάρκεια της επακόλουθης κατάρτισης μέσω μέτρων ικανότητας.

¹¹⁰

Amanyire, 2007

- Μείωση του κόστους

Το κόστος ενός ατυχήματος εκτείνεται πέραν της αποζημίωσης που καταβάλλεται σε έναν ναυτικό. Με την εφαρμογή στρατηγικών βελτίωσης της υγείας και της ασφάλειας, μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής ενός τεκμηριωμένου συστήματος διαχείρισης του ΟΗ & Σ, μπορούν να πραγματοποιηθούν σημαντικές οικονομικές αποταμιεύσεις, χωρίς να ξεχνάμε την επίδραση που μπορεί να έχει η μείωση των ατυχημάτων στο ηθικό των εργαζομένων.

- Ευκαιρία για ολοκλήρωση

Η συμβατότητα με το πρότυπο ISO 9001/14001 παρέχει την ευκαιρία να ενσωματωθούν τα συστήματα διαχείρισης, μειώνοντας έτσι τη γραφειοκρατία και μεγιστοποιώντας την αποτελεσματικότητα.

- Ελαχιστοποιημένες υποχρεώσεις

Καθώς οι κίνδυνοι και οι συναφείς κίνδυνοι εξαλείφονται ή μειώνονται, οι ελεγχόμενες υποχρεώσεις προσφέρονται με μεγαλύτερη σταθερότητα στην επιχείρησή.

3.6 OHSAS 18001 και αλληλογραφία με άλλα πρότυπα διαχείρισης

Το BS OHSAS 18001 είναι μια προδιαγραφή που παρέχει απαιτήσεις για ένα σύστημα διαχείρισης του ΟΗ & S για την Υγιεινή και την Ασφάλεια στα πλοία, ώστε να μπορεί ένας οργανισμός να ελέγχει τους κινδύνους του ΟΗ & S και να βελτιώνει τις επιδόσεις του. Δεν καθορίζει συγκεκριμένα κριτήρια απόδοσης ούτε παρέχει λεπτομερείς προδιαγραφές για την πραγματική δομή ή μορφή του συστήματος διαχείρισης. Ισχύει για κάθε οργανισμό που επιθυμεί¹¹¹:

- Δημιουργία συστήματος διαχείρισης ΟΗ & S για την εξάλειψη ή την ελαχιστοποίηση του κινδύνου για τους ναυτικούς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που ενδέχεται να εκτεθούν σε κινδύνους ΟΗ & S που σχετίζονται με τις δραστηριότητές του
- Εφαρμογή, διατήρηση και συνεχής βελτίωση ενός συστήματος διαχείρισης ΟΗ & S
- Βεβαίωση ότι συμμορφώνεται με την πολιτική της ΟΗ & S που έχει δηλωθεί
- Επίδειξη της συμμόρφωσης αυτή σε άλλους
- Ζήτηση της πιστοποίησης / εγγραφής του συστήματος διαχείρισης ΟΗ & S από εξωτερικό οργανισμό
- Αυτοδιάθεση και δήλωση συμμόρφωσης με αυτή την προδιαγραφή OHSAS.

Όλες οι απαιτήσεις του BS OHSAS 18001 προορίζονται να ενσωματωθούν σε οποιοδήποτε σύστημα διαχείρισης ΟΗ & S. Η έκταση της εφαρμογής των προδιαγραφών θα εξαρτηθεί από παράγοντες όπως η δήλωση πολιτικής, η φύση των δραστηριοτήτων του οργανισμού και οι κίνδυνοι και η πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων του. Στόχος της είναι η αντιμετώπιση της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία και όχι η ασφάλεια των προϊόντων και των υπηρεσιών.¹¹²

¹¹¹ OHSAS,2007

¹¹² Amanyire, 2007

Το OHSAS 18002 είναι η καθοδήγηση, παρέχοντας γενικές συμβουλές για την εφαρμογή του BS OHSAS 18001. Εξηγεί τις βασικές αρχές του BS OHSAS 18001 και περιγράφει τις προθέσεις, τις τυπικές εισόδους, τις διαδικασίες και τις τυπικές εξόδους, έναντι κάθε απαίτησης του προτύπου και διαδικασία εφαρμογής. Δεν περιέχει καμία πρόσθετη απαίτηση ούτε προβλέπει υποχρεωτικές προσεγγίσεις για την εφαρμογή του BS OHSAS 18001.¹¹³

Αλληλογραφία με άλλα πρότυπα

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το BS OHSAS 18001 ακολουθεί πιστά τις αρχές της διαχείρισης της ποιότητας (Plan, Do, Check και Act) που αντικατοπτρίζουν τις βασικές αρχές και τη δομή άλλων συστημάτων διαχείρισης. Η σύνδεση μεταξύ της διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής διαχείρισης είναι ισχυρή και σχεδόν όλες οι ρήτρες BS OHSAS 18001 είναι παρόμοιες με το ISO 14001, η δυνατότητα ενσωμάτωσης αυτών των δύο συστημάτων είναι επομένως πολύ σαφής.¹¹⁴

¹¹³ Amanyire, 2007

¹¹⁴ OHSAS, 2007

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

4.1 Δομή και ευθύνη

Παρόλο που διαδραματίζει θεμελιώδη ρόλο, οι οργανωτικές και ανθρώπινες πτυχές της διοίκησης του ΟΗ & S παραβλέπονται συχνά σε σύγκριση με τις πιο τεχνικές πτυχές της κανονιστικής συμμόρφωσης. Ως αποτέλεσμα, πολλά συστήματα είναι κακώς κατανοητά και προσελκύουν ελάχιστη ή καθόλου την υποστήριξη από το προσωπικό.¹¹⁵

Κατά τη δημιουργία του Συστήματος Διαχείρισης του ΟΗ & S είναι κρίσιμο να εξεταστεί αυτή η ανθρώπινη διάσταση. Θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή σε όλα τα επίπεδα εντός της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένης της κορυφής της μεσαίας διαχείρισης και το επιχειρησιακό προσωπικό. Για να είναι το σύστημά αποτελεσματικό, πρέπει να οριστεί σαφώς η επικοινωνία και τον ρόλο κάθε ατόμου μέσα στο σύστημα. Είτε είναι ο Διευθύνων Σύμβουλος ή το προσωπικό που εκπαιδεύτηκε να παρέχει Πρώτες Βοήθειες.¹¹⁶

Επεξεργασία διαδικασίας γίνεται από την:

1) Επισκόπηση

Οι ευθύνες και η εξουσία όλων των ατόμων που εκτελούν καθήκοντα που αποτελούν μέρος του Συστήματος Διαχείρισης του ΟΗ & S, πρέπει να καθοριστούν, συμπεριλαμβανομένων των σαφών ορισμών των αρμοδιοτήτων στις διεπαφές μεταξύ διαφορετικών λειτουργιών.¹¹⁷

Τέτοιοι ορισμοί μπορούν, μεταξύ άλλων, να απαιτούνται για:

¹¹⁵ Amanyire, 2007

¹¹⁶ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

¹¹⁷ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

- Κορυφαία διαχείριση
- Διαχείριση γραμμών σε όλα τα επίπεδα της επιχείρησης
- Οι υπεύθυνοι επεξ και το γενικό εργατικό δυναμικό
- Εκείνοι που διαχειρίζονται τα OH & S των εργολάβων
- Οι υπεύθυνοι για την εκπαίδευση του OH & S
- Όσοι είναι υπεύθυνοι για τον εξοπλισμό που είναι κρίσιμος για την OH & S.
- Οι υπάλληλοι με προσόντα του OH & S ή άλλοι ειδικοί OH & S, εντός του οργανισμού
- Εκπρόσωποι του OH & S εργαζομένων σε συμβουλευτικά φόρουμ.

Ωστόσο, ο οργανισμός πρέπει να επικοινωνήσει και να προωθήσει την ιδέα ότι το OH & S είναι ευθύνη όλων των οργανώσεων, όχι μόνο την ευθύνη των ατόμων με καθορισμένη διαχείριση του OH & S.

2) Ορισμός των αρμοδιοτήτων ανώτατης διαχείρισης

Η ευθύνη της ανώτατης διοίκησης πρέπει να περιλαμβάνει τον ορισμό της πολιτικής του OH & S του οργανισμού και την εξασφάλιση της εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης του OH & S. Στο πλαίσιο αυτής της δέσμευσης, η ανώτατη διοίκηση πρέπει να ορίσει έναν ειδικό διορισμένο διευθυντή με καθορισμένες αρμοδιότητες και εξουσιοδότηση για την εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης OH & S. (Σε μεγάλες ή σύνθετες οργανώσεις ενδέχεται να υπάρχουν περισσότεροι από έναν.)¹¹⁸

3) Καθορισμός των αρμοδιοτήτων της διοίκησης

Ο διοριστής της διοίκησης OH & S θα πρέπει να είναι μέλος της ανώτατης διοίκησης. Το λοιπό προσωπικό που έχει αναθέσει αρμοδιότητες για την παρακολούθηση της συνολικής λειτουργίας της λειτουργίας OH & S μπορεί να υποστηρίξει τον διορισμό της διοίκησης OH & S. Εντούτοις, πρέπει να υπάρχουν στοιχεία ότι ο διορισμένος από τη διοίκηση είναι τακτικά ενημερωμένος για την απόδοση του συστήματος και διατηρεί ενεργό συμμετοχή στις περιοδικές αναθεωρήσεις και τον καθορισμό των στόχων του OH & S.¹¹⁹

¹¹⁸ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

¹¹⁹ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

Ο οργανισμός θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οποιαδήποτε άλλα καθήκοντα ή λειτουργίες που έχουν ανατεθεί σ' αυτό το προσωπικό δεν αντιβαίνουν στην εκπλήρωση των αρμοδιοτήτων του ΟΗ & S.

4) Καθορισμός των ευθυνών διαχείρισης γραμμής

Η ευθύνη της διαχείρισης γραμμών πρέπει να περιλαμβάνει τη διασφάλιση της διαχείρισης της ΟΗ & S στον τομέα δραστηριότητάς της. Όταν η κύρια ευθύνη για τα θέματα ΟΗ & S έγκειται στη διαχείριση γραμμών, ο ρόλος και οι αρμοδιότητες οποιασδήποτε εξειδικευμένης υπηρεσίας ΟΗ & S εντός του οργανισμού θα πρέπει να οριστούν κατάλληλα για να αποφευχθεί η ασάφεια όσον αφορά τις ευθύνες και τις αρχές. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την επίλυση οποιωνδήποτε συγκρούσεων μεταξύ των θεμάτων του ΟΗ & S και των παραγόντων παραγωγικότητας με την κλιμάκωση σε υψηλότερο επίπεδο διαχείρισης.¹²⁰

5) Τεκμηρίωση ρόλων και ευθυνών

Οι αρμοδιότητες και οι αρχές της ΟΗ & S θα πρέπει να τεκμηριώνονται με μορφή κατάλληλη για τον οργανισμό. Αυτό μπορεί να λάβει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω μορφές ή μια εναλλακτική επιλογή της επιλογής του οργανισμού¹²¹:

- Εγχειρίδια του συστήματος διαχείρισης ΟΗ & S
- Διαδικασίες
- Περιγραφές εργασιών
- Πακέτο κατάρτισης επαγωγής.

Εάν ο οργανισμός επιλέξει να εκδώσει γραπτές περιγραφές θέσεων εργασίας που καλύπτουν άλλες πτυχές των ρόλων και των ευθυνών των εργαζομένων, τότε οι αρμοδιότητες του ΟΗ & S θα πρέπει να ενσωματωθούν στις εν λόγω περιγραφές θέσεων εργασίας.

¹²⁰ OHSAS,2007

¹²¹ OHSAS,2007

6) Ανακοίνωση ρόλων και ευθυνών

Οι αρμοδιότητες και οι αρχές του OH & S πρέπει να κοινοποιούνται αποτελεσματικά σε όλους εκείνους τους οποίους επηρεάζουν σε όλα τα επίπεδα τον οργανισμό. Αυτό θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα άτομα κατανοούν το πεδίο και τις διεπαφές μεταξύ των διαφόρων λειτουργιών και τα κανάλια που θα χρησιμοποιηθούν για την έναρξη της δράσης.¹²²

7) Πόροι

Η διοίκηση πρέπει να διασφαλίσει ότι υπάρχουν επαρκείς πόροι για τη διατήρηση ενός ασφαλούς χώρου εργασίας, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, του ανθρώπινου δυναμικού, της εμπειρογνομosύνης και της κατάρτισης. Οι πόροι μπορούν να θεωρηθούν επαρκείς εάν επαρκούν για την υλοποίηση προγραμμάτων και δραστηριοτήτων OH & S, συμπεριλαμβανομένης της μέτρησης και παρακολούθησης της απόδοσης.¹²³

Για οργανισμούς με εγκατεστημένα συστήματα διαχείρισης OH & S, η επάρκεια των πόρων μπορεί τουλάχιστον μερικώς να αξιολογηθεί συγκρίνοντας την προγραμματισμένη επίτευξη των στόχων του OH & S με πραγματικά αποτελέσματα.

8) Δεσμεύσεις διαχείρισης

Οι διαχειριστές πρέπει να παρέχουν ορατή επίδειξη της δέσμευσής τους στην OH & S. Τα μέσα επίδειξης μπορούν να περιλαμβάνουν επισκέψεις και επιθεωρήσεις τοποθεσιών, συμμετοχή σε έρευνα ατυχημάτων και παροχή πόρων στο πλαίσιο διορθωτικών ενεργειών, συμμετοχής σε συνεδριάσεις OH & S και έκδοσης μηνυμάτων υποστήριξης.¹²⁴

¹²² <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

¹²³ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

¹²⁴ OHSAS,2007

4.2 Ετοιμότητα και ανταπόκριση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

Ο οργανισμός θα πρέπει να αναπτύξει ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης, να εντοπίσει και να παράσχει κατάλληλο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και να ελέγξει τακτικά την ικανότητά του να ανταποκριθεί μέσω πρακτικών ασκήσεων.

Οι ασκήσεις επείγουσας πρακτικής θα πρέπει να αποσκοπούν στη δοκιμή της αποτελεσματικότητας των πλέον κρίσιμων τμημάτων του σχεδίου έκτακτης ανάγκης και στη δοκιμή της πληρότητας της διαδικασίας εκτάκτου σχεδιασμού. Ενώ οι ασκήσεις επιφάνειας εργασίας μπορεί να είναι χρήσιμες κατά τη διαδικασία σχεδιασμού, οι πρακτικές ασκήσεις πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο ρεαλιστικές για να είναι αποτελεσματικές. Αυτό μπορεί να απαιτεί τη διεξαγωγή προσομοιώσεων συμβάντων πλήρους κλίμακας.¹²⁵

Τα αποτελέσματα των ασκήσεων επείγουσας ανάγκης και πρακτικής άσκησης θα πρέπει να αξιολογηθούν και θα πρέπει να εφαρμοστούν οι αλλαγές που κρίνονται απαραίτητες.¹²⁶

1) Σχέδιο έκτακτης ανάγκης

Το (τα) σχέδιο (-τα) έκτακτης ανάγκης πρέπει να περιγράφει τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν όταν προκύψουν συγκεκριμένες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και πρέπει να περιλαμβάνει:

- Εντοπισμός δυνητικών ατυχημάτων και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης
- Αναγνώριση του προσώπου που θα αναλάβει την ευθύνη κατά την έκτακτη ανάγκη
- Λεπτομέρειες των ενεργειών που πρέπει να αναληφθούν από το προσωπικό κατά τη διάρκεια έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών

¹²⁵ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

¹²⁶ <https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

που πρέπει να αναληφθούν από εξωτερικό προσωπικό που βρίσκεται στην περιοχή έκτακτης ανάγκης, όπως οι εργολάβοι ή οι επισκέπτες (που μπορεί να απαιτείται, για παράδειγμα, σημεία)

- Ευθύνη, αρμοδιότητα και καθήκοντα προσωπικού με συγκεκριμένους ρόλους κατά τη διάρκεια της έκτακτης ανάγκης (π.χ. πυροσβέστες, προσωπικό πρώτων βοηθειών, ειδικοί πυροσβεστικών / τοξικών διαρροών κ.λπ.)
- Διαδικασίες εκκένωσης
- Ταυτοποίηση και θέση επικίνδυνων υλικών και απαιτούμενη επείγουσα δράση
- Διεπαφή με εξωτερικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης
- Επικοινωνία με τα καταστατικά όργανα
- Επικοινωνία με τους γείτονες και το κοινό
- Προστασία ζωτικών αρχείων και εξοπλισμού
- Διαθεσιμότητα των απαραίτητων πληροφοριών κατά τη διάρκεια της έκτακτης ανάγκης, π.χ. τα σχέδια σχεδιαγράμματος των εγκαταστάσεων, τα δεδομένα επικίνδυνων υλικών, τις διαδικασίες, τις οδηγίες εργασίας και τους αριθμούς τηλεφώνου επαφών.

Η συμμετοχή των εξωτερικών υπηρεσιών στον προγραμματισμό έκτακτης ανάγκης και η ανταπόκριση πρέπει να τεκμηριώνονται σαφώς. Οι οργανισμοί αυτοί θα πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με τις πιθανές περιστάσεις της συμμετοχής τους και να παρέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται για να διευκολύνουν τη συμμετοχή τους στις δραστηριότητες αντιμετώπισης.¹²⁷

2) Εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης

Πρέπει να εντοπιστούν οι ανάγκες σε εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ο εξοπλισμός πρέπει να παρασχεθεί σε επαρκή ποσότητα. Αυτό θα πρέπει να ελέγχεται σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα για συνεχή λειτουργία.

Τα παραδείγματα περιλαμβάνουν:

- Συστήματα συναγερμού
- Φωτισμός έκτακτης ανάγκης και ισχύς
- Μέσα απόσπασης

¹²⁷

<https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>

- Ασφαλείς καταφύγια
- Βαλβίδες απομόνωσης κρίσιμης σημασίας, διακόπτες και κλείδωμα
- Εξοπλισμός πυρόσβεσης
- Εξοπλισμός πρώτων βοηθειών (συμπεριλαμβανομένων των ντους έκτακτης ανάγκης, των σταθμών έκπλυσης ματιών κλπ.)
- Εγκαταστάσεις επικοινωνίας.

3) Ασκήσεις πρακτικής εξάσκησης

Οι ασκήσεις έκτακτης ανάγκης πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με προκαθορισμένο χρονοδιάγραμμα. Όπου ενδείκνυται και είναι εφικτό, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η συμμετοχή εξωτερικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης στις πρακτικές ασκήσεις.¹²⁸

Κατάλογος ελέγχου για ετοιμότητα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και σχέδιο ανταπόκρισης

Το σχέδιο περιγράφει τα εξής:

- Βασικές οργανωτικές ευθύνες
- Πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (όπως ατυχήματα, διαρροές, πυρκαγιές, εκρήξεις και φυσικές καταστροφές)
- Διαδικασίες αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών, συμπεριλαμβανομένης έκτακτης ανάγκης διαδικασίες επικοινωνίας
- Ρυθμίσεις με τοπικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και ρυθμιστικές αρχές
- Η θέση και ο όγκος των επικίνδυνων πρώτων υλών αποβλήτων
- Οι θέσεις και τα είδη εξοπλισμού αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης
- Συντήρηση εξοπλισμού αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης
- Κατάρτιση / δοκιμή προσωπικού, συμπεριλαμβανομένης της επείγουσας επιτόπιας κατάστασης
- Δοκιμή συστημάτων συναγερμού / δημόσιας διεύθυνσης
- Οδοί εκκένωσης και έξοδοι (χάρτης) και σημεία συναρμολόγησης.

Κοινή μη συμμόρφωση που πιστοποιείται με πιστοποίηση περιλαμβάνουν:

¹²⁸

- Τα σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης που δεν αναπτύχθηκαν ή ελέγχθηκαν
- Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης δεν ελέγχθηκαν μετά τα γεγονότα και δεν υπήρχαν αρχεία για να δείξει ότι αυτό έχει συμβεί
- Εκπαιδευτικά προγράμματα που δεν έχουν επεκταθεί για να συμπεριληφθούν ετοιμότητα έκτακτης ανάγκης
- Οι εργολάβοι δεν ενημερώθηκαν για τις διαδικασίες.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Έχει αναγνωρισθεί ο σημαντικός αντίκτυπος των πρακτικών διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων κάποια στιγμή. Η Γενική Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ζήτησε από τη Ναυτική Επιτροπή Ασφαλείας, με την απόφαση A.596 (15), εξέδωσε επείγοντως κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με επί του πλοίου και στη διαχείριση της ξηράς, και να συμπεριληφθούν στο πρόγραμμα εργασίας τόσο της ναυτικής επιτροπής ασφαλείας και την Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος ένα στοιχείο σχετικά με το πλοίο και την ξηρά διαχείρισης του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (Κώδικας ISM). Ο Κώδικας ISM αναπτύχθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό να παρέχει στη ναυτιλιακή κοινότητα μια διεθνή αναγνωρισμένου προτύπου για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης.

Έχουν αναπτυχθεί και άλλα πρότυπα και προδιαγραφές του συστήματος διαχείρισης, ιδίως τα ISO 9001, ISO 14001 και το OHSAS 18001, μη ειδικά για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, τα οποία αφορούν τις πρακτικές διαχείρισης από την άποψη του ελέγχου της ποιότητας, των κινδύνων για την υγεία κατά την εργασία και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αυτά τα πρότυπα, αν και όχι ειδικά για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, παρέχουν χρήσιμες οδηγίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διαχείριση της θάλασσας και τη λειτουργία των πλοίων για την περαιτέρω ενίσχυση συστημάτων διαχείρισης επικεντρωμένων στην ασφαλείς πρακτικές λειτουργίας και πρόληψη της ρύπανσης. Οι αρχές του γενικού συστήματος διαχείρισης που ενσωματώνονται στον κώδικα OHSAS 18001 στοχεύει στην όσο καλύτερη δυνατή διαχείριση της υγείας και της ασφάλειας, στην περίπτωσή μας, στα πλοία, ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα προβλήματα που μπορεί να προκύπτουν κάθε φορά. Συμπεραίνεται δηλαδή ότι σωστή εκπαίδευση και η αυστηρή εφαρμογή των κανονισμών αποτρέπει σε μεγάλο βαθμό τα λάθη προσφέροντας ασφαλεία και ομαλή λειτουργία γενικά του συστήματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Amanire, R. (2007). *Safety management in shipping an historical comparison to the state of the art*. Master of science in maritime affairs, Republic of Uganda.

American Bureau of Shipping, (2005). *Marine health, safety, qyaity and environmental management*. Incorporated by the Legislature of the State of New York 1862

Bahr, N. J. (1997, 2nd Ed.). *System safety engineering and risk assessment: a practical approach*. Philadelphia: Taylor & Francis.

Bond, P. (2001, March 2001). Reflections on safety management. *Seaways*.

Card, J. C. (1998). Safety is good Business. In H. E. Heralambides (Ed.), *Quality shipping: market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans* (pp. 27-39). Rotterdam: Erasmus Publishing.

Gunningham, N. (1999). Intergrating management systems and occupation safety and health regulation. *Journal of Law and Society*, 22(2), 192 - 214.

Hollnagel, E. (2004). *Barriers and accident prevention*. Aldershot, England: Ashgate Publishing

International Labour Organisation. (2001). *Guidelines on occupational health and safety management systems*. Retrieved from <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/cops/english/download/e000013.pdf>

International Maritime Organisation. (1998). *IMO 1948 - 1998: process of change*. Retrieved from http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D7994/IMO1948to1998processofchangein.pdf

International Maritime Organisation. (2002). *ISM CODE, International Safety Management Code and Revised Guidelines on Implementation ISM Code*. London Author.

International Atomic Energy Agency / International Nuclear Safety Advisory Group. (1999). *Management of Operational Safety in Nuclear Power Plants - INSAG-13*. Retrieved from http://wwwpub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/P083_scr.pdf.

International Civil Aviation Organisation. (2006). *Safety management manual (SMM)*. Retrieved from http://www.icao.int/icaonet/dcs/9859/9859_1ed_en.pdf.

Kristiansen, S. (2005). *Maritime transportation: safety management and risk analysis*. Oxford: Elsevier Butterworth - Heinemann.

Lang, D. (1998). The quest for safety and quality management. In M. Willingale (Ed.), *Ship Management*. London: LLP

McGuire, G. (1995, 29 - 30 March 1995). *Quality and the ISM code: the common foundation*. Paper presented at the Marine Safety Management International Conference and Exhibition, Glasgow, Scotland.

OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY ASSESSMENT SERIES,(2007).
OHSAS 18001:2007

Reason, J. (1997). *Managing the risks of organisational accidents*. Aldershot: Ashgate.

United Kindom Civil Aviation Authority. (2002). Safety management systems for commercial air transport operations. Retrieved from <http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP712.PDF>

Waring, A. (1996). *Safety management systems*. London: Chapman & Hall.

Yu, S. C. K., & Hunt, B. (2003). A fresh approach to safety management systems in Hongkong. *The TQM Magazine*, 16(3), 210 - 215.

<https://www.certificationeurope.com/app/uploads/2017/06/OHSAS-18001-Brochure.pdf>