

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**‘Διαχείριση κρίσεων στην διεθνή ναυτιλία. Περιπτώσεις
εταιρείας, πλοίο’**



ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: Σαλάτας Σάββας, Α.Γ.Μ 4138

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Βασιλόπουλος Δημήτριος

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ 2020

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

‘Διαχείριση κρίσεων στην διεθνή ναυτιλία. Περιπτώσεις εταιρείας, πλοίο’

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Βασιλόπουλος Δημήτριος
ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: Σαλάτα Σάββα Α.Γ.Μ: 4138

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>				
<i>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i>				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ABSTRACT.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	
1.1 Τι είναι και πότε έχουμε κρίση.....	7
1.2 Η διαφορά της κρίσης με το ατύχημα.....	7
1.3 Οι παράγοντες σε μια κρίση	8
1.4 Τα διάφορα στάδια σε μια κρίση	10
1.5 Τα βήματα διαχείρισης της κρίσης.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	
2.1 Οι βασικές αιτίες ατυχημάτων	15
2.1.1 Η αστοχία του εξοπλισμού	15
2.1.2 Τα ανθρώπινα σφάλματα και η έλλειψη εκπαίδευσης	16
2.1.3 Οι συγκρούσεις στη θάλασσα.....	17
2.1.4 Η κακή συντήρηση.....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : Η ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	
3.1 Η εννοιολογική προσέγγιση του κινδύνου.....	19
3.2 Η νομική διάσταση της ασφάλειας.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	
4.1 Η περιγραφή του όρου.....	24
4.2 Το ατύχημα σε ένα επιβατηγό πλοίο.....	24
4.3 Η επικοινωνία της κρίσης στη ναυτιλία.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	
5.1 Η ανάγκη να υπάρχει ένας κώδικας	30
5.2 Ο κώδικας ISM	31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο : Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

6.1 Η γενική προσέγγιση.....	38
6.2 Ο σκοπός και ο τρόπος εφαρμογής της επιθεώρησης.....	39
6.3 Η προετοιμασία και η εκτέλεση.....	39
6.4 Η συμπλήρωση των εγγράφων	41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο : Η ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

7.1 Η σχέση κώδικα ISM και επιθεώρησης κράτους-λιμένα.....	45
7.2 Οι συμφωνίες επιθεωρήσεων από το κράτος λιμένα	45
7.3 Η διεξαγωγή μιας επιθεώρησης και ο χειρισμός των ανεπαρκειών ISM.....	46

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα εργασία δεν αποτελεί προϊόν λογοκλοπής, είναι προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας, η βιβλιογραφία και οι πηγές που έχω χρησιμοποιήσει, έχουν δηλωθεί κατάλληλα με παραπομπές και αναφορές. Τα σημεία όπου έχω χρησιμοποιήσει ιδέες, κείμενο ή/και πηγές άλλων συγγραφέων, αναφέρονται ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή. Επισημαίνεται πως η συγκεκριμένη επιλογή βοηθά στον περιορισμό της λογοκλοπής διασφαλίζοντας έτσι το/τη συγγραφέα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με το πέρασμα του χρόνου οι ναυτιλιακές δραστηριότητες αυξάνουν καθώς η παγκοσμιοποίηση έχει καταργήσει τα σύνορα και μεγάλες ποσότητες φορτίων, όπως και μεγάλος αριθμός ατόμων διακινούνται από το ένα άκρο της Γης στο άλλο. Καθώς σήμερα γίνονται περισσότερα ταξίδια πλοίων και μεγαλύτερος αριθμός πλοίων ταξιδεύει αυξάνονται οι πιθανότητες να συμβούν ατυχήματα ή να ξεσπάσει κάποια κρίση που μπορεί να έχει σοβαρές συνέπειες και να επηρεάσει όλο τον κόσμο της ναυτιλίας. Κατά συνέπεια οι απαιτήσεις από τις ναυτιλιακές εταιρείες καθώς και για το επάγγελμα του ναυτικού μεγαλώνουν, ενώ ταυτόχρονα αυξάνεται η πίεση, το άγχος και αντίθετα μικραίνει ο χρόνος και τα περιθώριά για λάθη και διορθωτικές κινήσεις.

Για να ανταποκριθεί η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα σε αυτές τις μεταβολές του ναυτιλιακού περιβάλλοντος, οδηγήθηκε σε αλλαγές στις πρακτικές αλλά και τους κανονισμούς οι οποίοι εφαρμόστηκαν από τις εταιρείες και τα πλοία με σκοπό την προστασία του συνόλου, ναυτικών και περιβάλλοντος. Αποτέλεσμα των αλλαγών αυτών ήταν και η δημιουργία του κώδικα ISM με τον οποίο εμφανίζονται απαιτήσεις όπως η ανάπτυξη ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης δραστηριοτήτων του πλοίου, η διάδοση των αρχών ασφαλούς ναυσιπλοΐας σε όλους του εμπλεκόμενους με αυτήν και η διασφάλιση αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και εταιρείας. Ο κώδικας επιβάλλει οι απαιτήσεις αυτές όχι μόνο να υπάρχουν αλλά να μπορούν να πιστοποιηθούν σε κάθε επιθεώρηση και επομένως χρειάζεται να υπάρχει και η τήρηση αρχείων για το σκοπό αυτό.

Η εφαρμογή του κώδικα ISM φαίνεται ότι συνέβαλε στη μείωση των πολύ σοβαρών ατυχημάτων καθώς και στην μείωση συμπεριφορών που επιβαρύνουν το περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα έκανε πιο εύκολη την επιθεώρηση των πλοίων από τις αρχές του κράτους-λιμένα.

ABSTRACT

Maritime activities have increased as a consequence of the globalization effects eliminating borders, transported a continuously increased number of cargo shipments, as well as a large number of people moving from one end of the Earth to the other. As more ships travels take place and more ships travel, the chances of accidents or a crisis that could have serious consequences and affect the entire shipping world increase. As a result, the obligations from the shipping companies as well as for the whole maritime profession are increasing, while at the same time the pressure and the stress are increasing and on the contrary the time and the margins for mistakes and corrective actions are further reduced.

In order for the international shipping community to respond to these requests in the shipping environment, changes have been made to the practices and regulations applied by the companies and their ships to protect the maritime and environmental environment. One of the results of these changes has been the creation of the ISM code, which sets out requirements such as developing a secure ship management system, disseminating safe navigation to all involved people and ensuring effective communication between ship and company. The code is demanding that these requirements not only exist but can be certified in each inspection and therefore files must be kept for this purpose.

The implementation of the ISM code seems to have contributed to the reduction of very serious accidents as well as to the reduction of behaviors that burden the environment, while at the same time made easier to inspect ships from the port-state authorities.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

1.1 Τι είναι και πότε έχουμε κρίση

Ο επιστημονικός ορισμός της κρίσης είναι " κρίση είναι ένα συναισθηματικά αγχωτικό συμβάν ή μια κατάσταση που ενέχει μια επικείμενη, απότομη και αποφασιστική αλλαγή". Πιο κατατοπιστικός είναι όμως ο πιο συνηθισμένος ορισμός που δίνεται σύμφωνα με τον οποίο " κρίση είναι μια ανώμαλη και ασταθής κατάσταση που απειλεί τους στρατηγικούς στόχους, τη φήμη ή τη βιωσιμότητα μιας οντότητας" (Callahan, 1994) Βάσει του ορισμού αυτού δημιουργείται η ανάγκη προετοιμασίας για πιθανές κρίσεις, η αναζήτηση του κατά περίπτωση κρίσιμου χρόνου για δράση και αποφασίζονται οι αναγκαίες επενδύσεις σε μέσα δράσης .

Το πιο σημαντικό όμως που πρέπει να τονισθεί για τις κρίσεις είναι ότι στο ξεκίνημα τους δεν είναι απαραίτητως καταστροφικές, αλλά μπορεί πολύ γρήγορα στη πορεία να αποδειχθούν δραματικές. Ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζονται είναι καθοριστικός για τον καθορισμό της κατεύθυνσης που ακολουθούν και τον περιορισμό των συνέπειών τους.

1.2 Η διαφορά της κρίσης με το ατύχημα

Η βασική διαφορά που υπάρχει μεταξύ μιας κρίσης και ενός ατυχήματος είναι ότι τα ατυχήματα είναι πιο προβλέψιμα και μπορούν να αντιμετωπιστούν μέσω προετοιμασμένων πρότυπων λύσεων και εξαντλητικά επεξεργασμένων απαντήσεων. Αντίθετα, οι κρίσεις, είναι "εγγενώς απρόβλεπτες και αβέβαιες" και οποιεσδήποτε λύσεις προετοιμασμένες εκ των προτέρων μπορεί να είναι αντιπαραγωγικές και αναποτελεσματικές (Down, 2016).

Αν μια σειρά ατυχών συμβάντων συμβεί ταυτόχρονα, ενδέχεται να εξελιχθεί σε κρίση, αν δεν είναι εφικτό να εφαρμοσθούν διάφορα σχέδια μιας προγραμματισμένης για παρόμοιες περιπτώσεις απόκρισης, ή αν εμφανισθούν πρόσθετοι απρόβλεπτοι κίνδυνοι. Ως εκ τούτου, ενώ τα ατυχήματα έχουν συγκεκριμένο τρόπο αντιμετώπισης οι κρίσεις για να αντιμετωπισθούν απαιτούν πιο ευέλικτες και δημιουργικές αντιδράσεις και συνεχή πληροφόρηση σε στρατηγικό επίπεδο. Όσοι συμμετέχουν στην αντιμετώπιση της κρίσης χρειάζεται να έχουν μια

αξιόπιστη βάση πληροφόρησης για να τους κατευθύνει στις τελικές επιλογές τους. Επομένως η κρίση απαιτεί, για να αντιμετωπισθεί με επιτυχία, να υπάρχει μια αποτελεσματική οργάνωση (Laferriere, 2013).

Οι κρίσεις μπορεί να προκύψουν από περιστατικά που από μόνα τους ίσως να μην έχουν ιδιαίτερη σημασία ακόμη μπορεί να μην είναι καν εμφανή. Πολλές φορές πρόκειται για μια κατάσταση που προκαλείται από κάποια ανακριβή γεγονότα ή από εσφαλμένες εκτιμήσεις. Τα περιστατικά ατυχημάτων έχουν σοβαρές αλλά πάντοτε μειωμένες επιπτώσεις. Μόλις περάσει το ατύχημα, ο στόχος είναι να επανέλθει η οντότητα στις κανονικές συνθήκες λειτουργίας, ελαχιστοποιώντας ταυτόχρονα τις οικονομικές και όποιες άλλες ζημιές, όπως είναι η φήμη της εταιρείας. Αντίθετα, οι κρίσεις είναι γεγονότα που έχουν πάντοτε στρατηγικές επιπτώσεις και ενδέχεται να έχουν βαθιές συνέπειες στη φήμη της οντότητας καθώς μπορούν να εκθέσουν λανθάνουσες αδυναμίες της, οι οποίες διαφορετικά δεν θα είχαν φανεί ποτέ.

Οι λαθεμένες αποφάσεις στη διάρκεια μιας κρίσης μπορεί να είναι καθοριστικές για την οντότητα, αλλά συνήθως υπάρχει χρόνος για να διορθωθούν και να εφαρμοστούν διορθωτικές κινήσεις, αν και κάποιες φορές, τα χρονοδιαγράμματα συχνά μειώνονται από τις εξωτερικές πιέσεις που ασκούνται από τις ρυθμιστικές αρχές, τα μέσα ενημέρωσης κλπ.(Bradley et al., 2013)

1.3 Οι παράγοντες που εμφανίζονται σε μια κρίση

Σε κάθε κρίση υπάρχουν πέντε παράγοντες που είναι πάντα παρόντες. Πρόκειται για τον κίνδυνο που δημιουργείται, την αβεβαιότητα που υπάρχει, τον περιορισμένο χρόνο αντίδρασης, τον ανθρώπινο παράγοντα και τις πιθανές σοβαρές συνέπειες.

Ο κίνδυνος: Ο κίνδυνος είναι αναπόφευκτος σε κάθε κρίση και εμφανίζεται σε πολλά επίπεδα και με πολλές μορφές. Υπάρχει κίνδυνος για τους εργαζόμενους, τον εξοπλισμό και την ιδιοκτησία. Πολλές φορές υπάρχει όχι μόνο προσωπικός κίνδυνος, αλλά και επαγγελματικός κίνδυνος. Οι μεγάλες αποφάσεις των ηγετών μερικές φορές έχουν ως αποτέλεσμα μεγάλες επιτυχίες, αλλά μπορούν επίσης κάποιες φορές να οδηγήσουν σε μεγάλες αποτυχίες. Αν χρειάζεται να παρθεί μια απόφαση ή να δοθεί μια εντολή για να αντιμετωπισθεί ένας κίνδυνος, και οι υπεύθυνοι καθυστερούν να πάρουν αποφάσεις, χρησιμοποιώντας την αναβλητικότητα ως στρατηγική, ο κίνδυνος θα ενισχυθεί και ότι είχε αποφασισθεί προηγουμένως δεν θα είναι πια αποτελεσματικό. (Klein, 2011)

Η αβεβαιότητα: Το στοιχείο της αβεβαιότητας είναι εξίσου αναπόφευκτο όπως και ο κίνδυνος. Υπάρχουν πάντα παράγοντες που συμμετέχουν στο αποτέλεσμα μιας ενέργειας και είναι άγνωστοι ενώ είναι πιθανό να παραμείνουν άγνωστοι και μετά την εκδήλωση της κρίσης.

Κάποιος μπορεί να προσπαθήσει να μειώσει την αβεβαιότητα μέσω της συλλογής επιπλέον πληροφοριών, αλλά ποτέ δεν θα μπορέσει να την εξαλείψει. Και πρέπει να επισημανθεί βέβαια ότι υπάρχει ένα σημείο όπου πάρα πολλές πληροφορίες μπορούν να παραλύσουν τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Μερικές φορές, οι υποτίθεται περισσότερες πληροφορίες είναι στην πραγματικότητα λιγότερες προκειμένου κάποιος να μπορέσει να πάρει μια κρίσιμη απόφαση απέναντι στην αβεβαιότητα που υπάρχει. Αντίθετα φαίνεται πως η μόνη λύση σε αυτό είναι να κατανοήσει τις πληροφορίες που έχει για να λάβει τις καλύτερες αποφάσεις (Klein, 2011) .

Η σημασία του χρόνου: Ο χρόνος δεν παίρνει θέση για τη μια ή την άλλη απόφαση αλλά είναι ένας ουδέτερος παράγοντας. Υπάρχουν όμως ανταγωνιστικοί παράγοντες που επηρεάζουν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιείται ο χρόνος. Σε μια φυσική καταστροφή, όπως για παράδειγμα ήταν το τσουνάμι που έπληξε την Ιαπωνία το 2011, ο χρόνος μπορεί να έχει πάντα να κάνει με το πόσο γρήγορα μπορεί να ενημερωθούν οι κάτοικοι ώστε να μεταφερθούν σε υψηλότερο επίπεδο εδάφους. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι με κάποιον που βρίσκεται απέναντι και προσπαθεί να περιορίσει τις συνέπειες ο χρόνος είναι ανταγωνιστικός.

Ο ανθρώπινος παράγοντας: Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο πιο περίπλοκος και σημαντικός από τους πέντε παράγοντες που πρέπει να διαχειριστεί ένας ηγέτης κατά τη διάρκεια μιας κρίσης. Οι άνθρωποι είναι εκείνοι που θα είναι πάντα παρόντες τη στιγμή της κρίσης και αποτελούν κάθε φορά μέρος της εξίσωσης, όποιος και να είναι ο ρόλος τους, καθώς μπορεί να είναι υπεύθυνοι, μάρτυρες, παρόντες τυχαία αλλά και θύματα. Σε μια κρίση το πως αντιδρούν οι άνθρωποι και πως κάθε φορά ο υπεύθυνος τους φροντίζει και ενδιαφέρεται για αυτούς μπορεί να διαμορφώσει τη διαφορά μεταξύ επιτυχίας και αποτυχίας αντιμετώπισης της κρίσης. Ο χρόνος που χρειάζεται για να αρχίσει κάποιος να σκέφτεται τους συνεργάτες του πρέπει να έχει βρεθεί πολύ πριν εμφανισθεί μια κρίση.

Οι πιθανές σοβαρές συνέπειες: Ενδεχόμενες σοβαρές συνέπειες είναι εγγενείς σε κρίσεις. Είναι αδύνατο να υπάρξει μια κρίση χωρίς την απειλή μιας καταστροφικής

συνέπειας. Σε πολλές κρίσεις, οι σοβαρές συνέπειες μπορεί να έχουν ήδη εμφανισθεί προτού οι εμπλεκόμενοι προλάβουν να τις αντιμετωπίσουν. Ακόμη όμως και το γεγονός ότι δεν θα υπάρξει κάποια σοβαρή συνέπεια δεν αποκλείει τη περίπτωση ένα περιστατικό να οδηγήσει σε μια κρίση, καθώς η πιθανότητα για πολύ χειρότερες συνέπειες είναι πάντα παρούσα (Bradley et al., 2013).

Η κατανόηση και η αποδοχή των πέντε παραγόντων μιας κρίσης επιτρέπουν στους έχοντες την ευθύνη της δράσης να αντιμετωπίζουν καλύτερα τις κρίσεις όταν εμφανίζονται.

1.4 Τα διάφορα στάδια μιας κρίσης

Η κρίση, αν και ουσιαστικά αναγνωρίζεται όταν ξεσπάσει από τη βιαιότητα που εκδηλώνεται, σε όλο το προηγούμενο διάστημα εμφανίζει κάποια πρόδρομα σημάδια που ένας ειδικός μπορεί να αποκρυπτογραφήσει (Callahan, 1994). Επίσης, όταν η κρίση τελειώσει και η επιστροφή στη φυσιολογική κατάσταση ολοκληρωθεί, είναι απαραίτητο να διατεθεί ένα χρονικό διάστημα για να γίνει μια ανακεφαλαίωση και μια κριτική θεώρηση για να παρθούν αποφάσεις που θα προλαβαίνουν την επανάληψη στο μέλλον παρόμοιων καταστάσεων, καθώς και η πιο μικρή κρίση μπορεί να έχει πράγματι καθοριστικό αντίκτυπο σε διαχειριστές και οργανισμούς.

Η κρίση ξεκινά όταν οι οργανισμοί χάσουν τον έλεγχο του γεγονότος που την πυροδότησε με αποτέλεσμα να υπάρχουν άμεσες συνέπειες (Safety4Sea, 2010).

Στάδιο 1: Αυτή είναι η κανονική φάση λειτουργίας και αντιστοιχεί σε μια περίοδο καθημερινής ρουτίνας. Κατά τη περίοδο αυτή, τίποτα δεν φανερώνει τη κρίση που έρχεται.

Στάδιο 2: είναι η περίοδος επώασης, μια περίοδος που εμφανίζει κάποια πρόδρομα προειδοποιητικά σημάδια. Αρχίζει και εμφανίζεται μια συσσώρευση γεγονότων που τις περισσότερες φορές δεν λαμβάνονται υπόψη από τον οργανισμό.

Στάδιο 3: Εμφανίζεται το συμβάν που δημιουργεί το ερέθισμα για να ξεκινήσει η κρίση και φανερώνει τις δυσλειτουργίες που υπάρχουν από τη προηγούμενη φάση.

Στάδιο 4: Είναι η πραγματική αρχή της κρίσης, η φάση που η κρίση οξύνεται, εμφανίζονται οι πρώτες συνέπειες και έρχεται η καταστροφή.

Στάδιο 5: Πρόκειται για τη φάση βοήθειας και διάσωσης. Κατά τη διάρκεια της δημιουργείται μια οργανωμένη αντίδραση στη κρίση, για να ανταποκριθεί στην κατάσταση.

Στάδιο 6: είναι η φάση της επιστροφής στη κανονική κατάσταση. Η κρίση έχει τελειώσει και προκαλεί μια ανάλυση των γεγονότων της κρίσης προκειμένου να αποτυπωθεί η ακολουθία συμβάντων στη κρίση και οι παγίδες που πρέπει να αποφευχθούν στο μέλλον.

Στάδιο 7: πρόκειται για τη διαχείριση των αναγκαίων αναπροσαρμογών που προκύπτουν από το 6^ο βήμα. Οι αναπροσαρμογές αυτές περιλαμβάνουν τις κατευθύνσεις για τη βελτίωση της πρόληψης και του σχεδιασμού κρίσεων.

Η κρίση διακόπτει τη θεσμική λειτουργία του οργανισμού. Τα καθήκοντα τα οποία τα θεσμικά όργανα του οργανισμού συνήθως αντιμετωπίζουν, δεν είναι ξεκάθαρα. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται στις πρώτες ώρες μετά την εκδήλωση της κρίσης είναι κρίσιμες επειδή μπορούν να περιορίσουν εν μέρει την αποδιοργάνωση που επικρατεί ή ακόμα και να αρχίσουν να αποκαθιστούν την κατάσταση. Ωστόσο, οι επικεφαλής δεν είναι άνοσοι σε εκδηλώσεις έντονου στρες που ενδέχεται να παρεμποδίσουν εν μέρει ή τελειώσουν την ικανότητά τους να αντιδρούν αποτελεσματικά. Η ανθρώπινη διάσταση εξακολουθεί να είναι το κλειδί της επιτυχίας στην αντιμετώπιση μιας κρίσης. Επομένως πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι σε μια κρίση να μάθουν να εντοπίζουν σφάλματα και σωστές ενέργειες καθώς έτσι ανακαλύπτουν τα κενά μεταξύ των προθέσεων τους και τις συνέπειες των ενεργειών τους. Αυτό τους επιτρέπει να μετατρέψουν την εμπειρία τους από τη κρίση σε γνώση για το μέλλον (Lindstroem & Petersson, 2011).

1.5 Τα βήματα διαχείρισης της κρίσης

Τα βήματα της διαχείρισης κρίσεων μπορούν να περιγραφούν ως οι δραστηριότητες που χρησιμοποιεί μια οντότητα για να αντιμετωπίσει ή να ανταποκριθεί απέναντι σε μια μεγάλη κρίση. Η διαχείριση των κρίσεων ξεκινά πολύ πριν από την εμφάνιση μιας καταστροφής. Η πρόβλεψη, ο προγραμματισμός και η πρόγνωση μιας κρίσης καθώς και ο τρόπος με τον οποίο θα διαχειριστεί η οντότητα τη κρίση, για να την αντιμετωπίσει με επιτυχία, αποτελούν το κύριο μέρος της διαχείρισης κρίσεων. Οι

μεγάλες οντότητες προγραμματίζουν με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίσουν ότι θα έχουν κάθε στιγμή ένα ρεαλιστικό σχέδιο διαχείρισης κρίσεων για να αντιμετωπίσουν μια κρίση που ενδέχεται να προκαλέσουν καθώς και τις παρενέργειες που αυτή θα δημιουργήσει. Από τη σταθεροποίηση της δημόσιας εικόνας της επιχείρησης, τη διασφάλιση ότι θα αντιμετωπίσει μια παροδική κάμψη των κερδών και της αξίας της, την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων εστιάζοντας ταυτόχρονα και στις δημόσιες σχέσεις, είναι μόνο μερικά από εκείνα που αποτελούν το περιεχόμενο της διαχείρισης κρίσεων. Εκτός από αυτό, κάθε επιχειρηματική οντότητα πρέπει να έχει κατά νου πώς μια συγκεκριμένη κρίση πρόκειται να επηρεάσει τόσο τους συνεργάτες όσο και τους πελάτες της. (Bernstein, 2017).

Υπάρχουν πέντε κύρια βήματα στη διαχείριση μιας κρίσης:

Δημιουργία συγκεκριμένων στόχων. Αν δεν υπάρχει ένα λεπτομερές και ξεκάθαρο σχέδιο θα υπάρξει πάντα κάτι που δεν θα ταιριάζει με τις άλλες ενέργειες. Για το σκοπό αυτό, χρειάζεται να υπάρχει πάντοτε μια πολύ σαφής εικόνα των στόχων που υπάρχουν και του τρόπου με τον οποίο ορισμένες κρίσεις θα επηρεάσουν αυτούς τους στόχους. Αυτό είναι εκείνο το σημείο, που θα πρέπει να καταλήξουν οι στόχοι του σχεδίου διαχείρισης κρίσης και για να συμβεί αυτό απαιτείται πολλή σκέψη και πρόβλεψη. Τις περισσότερες φορές αυτό δεν είναι εύκολο ιδιαίτερα αν έχει περάσει μια μεγάλη περίοδος ηρεμίας ή αν δεν υπάρχει η απαιτούμενη εμπειρία από παρόμοια συμβάντα. Παρόμοιες καταστάσεις δημιουργούν επίσης μια επίπλαστη αίσθηση ασφάλειας που έχει καταστροφικές συνέπειες τη στιγμή της κρίσης. Για να αποφευχθούν παρόμοιες καταστάσεις χρειάζεται προγραμματισμός από την αρχή και λεπτομερές σχεδιασμός. Σε αυτό το σχέδιο, κάθε ενέργεια που πρέπει να αναληφθεί, σχετικά με κάθε τομέα της οντότητας, θα πρέπει να αναλυθεί με σαφήνεια. Όταν ολοκληρωθεί αυτό το σχέδιο θα πρέπει να διανεμηθεί σε όλους τους ενδιαφερόμενους και σε όσους συνδέονται με την οντότητα. Επιπλέον, το σχέδιο θα πρέπει να τροποποιείται και να ενημερώνεται ανά τακτά διαστήματα (Allen, & Caillouet, 1994)

Δημιουργία μιας ομάδας ειδικά για την αντιμετώπιση της κρίσης. Ένα από τα πιο συνηθισμένα λάθη που οι επιχειρήσεις συχνά κάνουν είναι να πιστεύουν ότι η συγκέντρωση όλων των διαθέσιμων ατόμων για την αντιμετώπιση της κρίσης είναι ο ορθός τρόπος για να υπάρχει μια επιτυχημένη αντιμετώπιση. Αλλά αυτή η τακτική μπορεί να αποδειχθεί ότι είναι η συνταγή για μια ακόμα μεγαλύτερη καταστροφή. Όσον αφορά τις στρατηγικές διαχείρισης κρίσεων, ο αποτελεσματικότερος τρόπος

αντιμετώπισης μιας κρίσης είναι να δημιουργηθεί μια ολόκληρη ομάδα αποκλειστικά για αυτόν τον σκοπό. Αυτή η ομάδα πρέπει να αποτελείται από ανώτερα στελέχη, τα οποία θα έχουν αποκλειστική αρμοδιότητα να ασχολούνται με τη διαχείριση κρίσεων.

Η ομάδα αυτή από την αρχή θα πρέπει να αρχίσει με τις προβλέψεις για το είδος της κρίσης που μπορεί να αντιμετωπίσει η εταιρεία. Ο σχεδιασμός, η πρόβλεψη, καθώς και η πορεία δράσης θα πρέπει να αποφασιστούν από αυτή την ομάδα. Ως εκ τούτου θα πρέπει να επιλεγούν προσεκτικά τα στελέχη που θα απαρτίζουν την ομάδα καθώς και ο επικεφαλής της ομάδας που θα πρέπει να αναφέρεται και να ενημερώνει τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. (Bernstein, 2016)

Η ομαλή ροή της επικοινωνίας. Μια από τις πιο κρίσιμες πτυχές της διαχείρισης κρίσεων είναι να υπάρχει ένα άμεσο και καλά οργανωμένο δίκτυο επικοινωνίας. Το πρώτο βήμα της επικοινωνίας είναι η ενημέρωση, για όλους τους δυνητικούς κινδύνους που μπορεί να προκύψουν από τη κρίση, από ένα επιλεγμένο πρόσωπο που θα γνωρίζει το αντικείμενο ενώ ταυτόχρονα θα γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες της θέσης (Chandler, 2000).

Αν υπάρχει μια πιθανότητα μια συγκεκριμένη κρίση να έχει αντίκτυπο τόσο στο κοινό όσο και στο περιβάλλον, τότε είναι σίγουρο ότι θα υπάρξει εμπλοκή των ΜΜΕ. Η δουλειά του εκπροσώπου θα είναι να ενεργεί ως φωνή της επιχείρησης, έτοιμη να κατευνάσει το ευρύ κοινό και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης απαντώντας με σε όλες τις ερωτήσεις και τις ανησυχίες. Ένα βασικό στοιχείο της ενημέρωσης είναι η ειλικρίνεια και η διαφάνεια. Ενώ μια κρίση δεν μπορεί να ανατραπεί, η αρνητική δημοσιότητα που αυτή συνεπάγεται μπορεί να αποφευχθεί με το να υπάρχει μια συνεχής, ανοικτή και ειλικρινής ενημέρωση για την κατάσταση των πραγμάτων. Το άτομο που θα κάνει την ενημέρωση πρέπει να χειρίζεται με ηπιότητα και με θετική διάθεση τα προβλήματα που η κρίση δημιουργεί (Bradshaw, 2017).

Επιπλέον, χρειάζεται να διατηρούνται όλοι όσοι εμπλέκονται αλλά, και το πλατύ κοινό, ενημερωμένοι με τις πιο πρόσφατες πληροφορίες όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Αυτό εμποδίζει να εκδηλωθεί μια φρενίτιδα σχολίων και επικρίσεων που αναπτύσσεται, σε αντίθετη περίπτωση, και με τη σειρά της οδηγεί στη διασπορά άσχημων φημών κατά τη στιγμή της κρίσης. Επισημάνετε ότι όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώνονται έγκαιρα και τακτικά, για κάθε μικρή βελτίωση ή εμφάνιση απρόοπτης εξέλιξης.

Η ανάγκη της πρόληψης. Αυτή είναι μια πιο λεπτή πτυχή της διαχείρισης κρίσεων που διαφεύγει από πολλούς. Αν σε ένα οργανισμό υπάρχει η κατάλληλη προετοιμασία για τη διαχείριση κρίσεων, σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν μέχρι τώρα, θα πρέπει να έχουν καθοριστεί οι στόχοι που προβλέπεται να υπάρχουν σε ένα σχέδιο διαχείρισης κρίσης. Με το σχέδιο αυτό, θα έχει προβλεφθεί τι είδους κρίση μπορεί να αντιμετωπίσει η εταιρεία. Ένα σημαντικό βήμα που οι περισσότερες εταιρείες δεν θεωρούν ότι αποτελεί μέρος της διαχείρισης κρίσεων είναι η περιγραφή των προσπαθειών για να αποτρέψουν πραγματικά τις καταστάσεις που έχουν προβλεφθεί ως πιθανές αιτίες κρίσης.

Μερικές φορές, είναι εύκολο να διαπιστώσει κάποιος ότι μια κρίση μπορεί να αποφευχθεί απλά με την αλλαγή των υφιστάμενων μεθοδολογιών και λειτουργιών. Ένας καλά οργανωμένος οργανισμός είναι λιγότερο πιθανό να αντιμετωπίσει μια μεγάλη κρίση, από έναν οργανισμό που έχει αδύναμη διαχείριση και ελλιπείς οργανωτικές πρακτικές.

Η ανάγκη της πρόβλεψης. Η πρόβλεψη της κρίσης σε πραγματικούς όρους σημαίνει ότι ο οργανισμός πρέπει να γνωρίζει ότι κάθε ένα από τα βήματα ή τα λάθη του μπορεί να τον οδηγήσει σε πιθανή κρίση και να είναι έτοιμος να τα διορθώσει έγκαιρα. Επομένως, πριν γίνει οποιοδήποτε βήμα, πρέπει να εξετάζονται οι συνέπειες του. Ακόμη και το παραμικρό σφάλμα δεδομένων, τεχνικό, οικονομικό ή νομικό, μπορεί να είναι στη πραγματικότητα το άλμα προς την κρίση. Η κακή δημοσιότητα, οι αρνητικές γνώμες, η ασφάλεια του κυβερνοχώρου και κάθε άλλη αρνητική συμπεριφορά που συνήθως ο οργανισμός δεν αξιολογεί στα σοβαρά μπορεί να είναι στην πραγματικότητα τα δομικά στοιχεία της κρίσης. Με αυτές τις προϋποθέσεις η πρόβλεψη της πιθανότητας εμφάνισης κρίσης συσχετίζεται με την απαίτηση για επαναλαμβανόμενους ελέγχους σε όλο το βάθος του οργανισμού (Koster, M.C. & Politis-Norton, H. 2004).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

2.1 Οι βασικές αιτίες ατυχημάτων

Οι εργασίες στο χώρο της ναυτιλίας συνοδεύονται από πολλούς κινδύνους και ρίσκα. Πολλές φορές, τα ατυχήματα, που οδηγούν ακόμη και σε καταστροφικά γεγονότα, φαινομενικά φαίνονται σαν να έρχονται από το πουθενά. Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός από διαφορετικούς παράγοντες που συμβάλλουν στα θαλάσσια ατυχήματα, με ορισμένους από αυτούς να είναι πιο συχνοί από κάποιους άλλους (Hollnagel, 2008). Κάποιοι από τους πιο συνηθισμένους παράγοντες είναι:

2.1.1 Η αστοχία εξοπλισμού

Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός είναι συνήθως καλά σχεδιασμένος και κατασκευασμένος για να ανέχεται τις καταπονήσεις που υφίστανται όλα τα πλοία κατά την πλοήγηση τους στους ωκεανούς και τις διάφορες πλωτές οδούς του πλανήτη. Ωστόσο, γίνεται επίσης όλο και πιο περίπλοκος και περιέχει ένα μεγάλο αριθμό κινούμενων μερών και ηλεκτρονικών μετρητών και ελεγκτών.

Πολλά θαλάσσια ατυχήματα οφείλονται σε βλάβες των κινητήρων του πλοίου, σε προβλήματα στα ηλεκτρονικά συστήματα του πλοίου και σε άλλους τύπους βλαβών του εξοπλισμού. Μερικές φορές, οι ζημιές στον εξοπλισμό είναι αποτέλεσμα φυσικών φαινομένων, όπως κακές καιρικές συνθήκες ή τρικυμισμένες θάλασσες, αλλά σε πολλές περιπτώσεις υπάρχουν και άλλοι αιτιώδεις παράγοντες που μπαίνουν στο παιχνίδι.

Ο κατάλογος με τους πιο συνηθισμένους από τους παράγοντες αυτούς περιλαμβάνει:

- Έλλειψη κατάλληλης και σταθερής συντήρησης για την πρόληψη των ζημιών του εξοπλισμού
- Αδυναμία ή έλλειψη παρακολούθησης των λειτουργικών συστημάτων του πλοίου προκειμένου να αντιμετωπισθούν πιθανά προβλήματα προτού συμβούν
- Έλλειψη του απαραίτητου εξοπλισμού για την αντιμετώπιση των ζημιών μόλις αυτές συμβαίνουν και πριν επεκταθούν
- Ελλείψεις στις επιχειρησιακές διαδικασίες
- Ελλείψεις στις διαδικασίες επικοινωνίας

Μια άλλη σημαντική αιτία της αστοχίας του εξοπλισμού είναι το πρόβλημα κατανόησης των εγχειριδίων λειτουργίας καθώς σε κάθε πλοίο υπάρχουν άτομα από διάφορες χώρες που δεν καταλαβαίνουν τη γλώσσα που είναι γραμμένα (Hollnagel, 2008).

2.1.2 Ανθρώπινα σφάλματα και έλλειψη κατάλληλης εκπαίδευσης

Σύμφωνα με το σύστημα προειδοποίησης και αναφοράς των ναυτικών (MARS1), τα ανθρώπινα λάθη αντιπροσωπεύουν την πλειονότητα των θαλάσσιων ατυχημάτων. Ανθρώπινο σφάλμα συμβαίνει συνήθως λόγω ακατάλληλης εκπαίδευσης ή έλλειψης κατάρτισης, απειρίας, κόπωσης από την υπερβολική και εξαντλητική εργασία και υπερπροσπάθεια. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως η προσάραξη του Costa Concordia, η οποία προκάλεσε 32 θανάτους τον Ιανουάριο του 2012, μπορεί να προκληθεί ατύχημα λόγω της ανικανότητας ή της έλλειψης προσοχής του καπετάνιου ενός πλοίου.

Ακόμη και σε έναν κόσμο όπου οι λειτουργίες πολλών πλοίων είναι αυτοματοποιημένες, η εμπειρία και η σωστή εκπαίδευση συντελούν να υπάρχει σημαντική διαφορά σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας ενός σκάφους. Πολλά ατυχήματα συμβαίνουν επειδή ένας ναυτικός ή ένας αξιωματικός του πλοίου δεν αντιδρά γρήγορα ή σωστά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, όπως σε περίπτωση σύγκρουσης με άλλο πλοίο ή ξαφνική πυρκαγιά στο πλοίο. Στις περισσότερες περιπτώσεις, το καλά εκπαιδευμένο προσωπικό έχει ταχύτερους χρόνους αντίδρασης και μπορεί να αντιμετωπίσει απροσδόκητες κρίσεις καλύτερα από τυχόν άπειρα μέλη του πληρώματος ή κατώτερους αξιωματικούς. Οι εκπαιδευμένοι και έμπειροι ναυτικοί δεν πανικοβάλλονται και μπορούν να αναλάβουν άμεσα την ευθύνη για να κάνουν τις ενέργειες εκείνες που είναι απαραίτητες για να σώσουν το σκάφος, το περιεχόμενό του, το πλήρωμά του και τους επιβάτες.

Ακόμη όμως και να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι, οι ναυτικοί, που έχουν περάσει υπερβολικά πολλές ώρες εξαντλητικής εργασίας, γίνονται επίσης επικίνδυνοι καθώς κινδυνεύουν να εξαντληθούν σωματικά και διανοητικά. Οι εξαντλημένοι ναυτικοί είναι πιο πιθανό να πάρουν κακές αποφάσεις, να διαβάσουν εσφαλμένα ή να ερμηνεύσουν πλημμελώς τους χάρτες πλοήγησης ή τα προειδοποιητικά σήματα και να έχουν βραδύτερους χρόνους αντίδρασης από όσους εργάζονται κανονικά..

¹ Maritime mobile Access and Retrieval System

2.1.3 Συγκρούσεις στη θάλασσα

Παρά την ύπαρξη σύγχρονων βοηθημάτων πλοήγησης και επικοινωνιών, όπως η ραδιοφωνική σύνδεση πλοίων-πλοίων, το ραντάρ, GPS και τα υπερσύγχρονα μηχανογραφημένα διαγράμματα πλοήγησης, οι συγκρούσεις στη θάλασσα εξακολουθούν να αποτελούν σημαντική αιτία θαλάσσιων καταστροφών. Το χειρότερο θαλάσσιο ατύχημα που συνέβη ποτέ σε καιρό ειρήνης ήταν η σύγκρουση του επιβατηγού πλοίου MV Dona Paz με το δεξαμενόπλοιο MT Vector. Αυτή η σύγκρουση, η οποία σκότωσε πάνω από 4.000 άτομα σε πλοίο που προοριζόταν να μεταφέρει μόνο 1500 επιβάτες, σημειώθηκε στα νησιά των Φιλιππίνων στις 20 Δεκεμβρίου 1987. Μόνο 24 ήταν τελικά οι επιζώντες που διασώθηκαν.

Οι συγκρούσεις στη θάλασσα είναι πιο πιθανό να συμβούν σε πολυσύχναστα λιμάνια και γεμάτες λωρίδες θαλάσσιων μεταφορών, ιδίως κοντά στην ακτή ή σε περιορισμένα στενά και εισόδους. Αυτά τα ατυχήματα είναι συχνά αποτέλεσμα ελλιπούς παρατήρησης στη γέφυρα, σφάλματα πλοήγησης, δυσλειτουργίας ή κακής χρήσης συστημάτων ραντάρ και κακής λήψης αποφάσεων από εργαζόμενους που εργάζονται υπερβολικά.

2.1.4 Η κακή συντήρηση

Λόγω του υψηλού κόστους αγοράς τους τα πλοία δεν είναι εύκολο να αντικατασταθούν καθώς η αγορά τους απαιτεί μεγάλα κεφάλαια. Συνήθως βρίσκονται σε λειτουργική δραστηριότητα για περισσότερα από 25 χρόνια. Όλο αυτό το διάστημα είναι εκτεθειμένα σε ακραίες συνθήκες και υψηλές καταπονήσεις. Τα πλοία είναι στη πραγματικότητα ένας συνδυασμός διασυνδεδεμένων συστημάτων που πρέπει να συνεργάζονται για να λειτουργούν και να πλέουν τα πλοία με ασφάλεια στο νερό. Κάθε σύστημα του πλοίου είναι αναγκαίο να λειτουργεί συνεχώς, όταν χρειάζεται, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για τις μηχανές του πλοίου, για τις δεξαμενές καυσίμων ή για το φωτισμό. Το ίδιο συμβαίνει και για τα συμπαγή μέρη του κελύφους του πλοίου καθώς και αυτά επηρεάζονται από τη φθορά. Ως εκ τούτου, η ύπαρξη ενός οργανωμένου και κατάλληλου σχεδίου συντήρησης συμβάλλει στην πρόληψη θαλάσσιων ατυχημάτων.

Πολλοί ναυτικοί τραυματίστηκαν ή σκοτώθηκαν και πολλά σκάφη υπέστησαν ζημιές ή χάθηκαν λόγω κακής συντήρησης. Πολλές φορές οι διαρροές των καυσίμων ρύπαιναν τη θάλασσα και το τριγύρω θαλάσσιο περιβάλλον. Απλά ατυχήματα στις

μετακινήσεις και πτώσεις όσων κυκλοφορούν παρουσιάζονται συχνά όταν οι μεταλλικές σκάλες και προσβάσεις είναι διαβρωμένες, δεν είναι σωστά ασφαλισμένες ή δεν έχουν αντικατασταθεί. Μεγάλες πυρκαγιές έχουν δημιουργηθεί από τις ελλιπώς συντηρημένες εγκαταστάσεις καυσίμων του πλοίου. Αυτά τα θαλάσσια ατυχήματα δεν ήταν αναπόφευκτα καθώς θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί αν είχαν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα συντήρησης για να διατηρηθούν τα πλοία ασφαλή και αξιόπλοα. (www.safety4sea.com)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

3.1 Η εννοιολογική προσέγγιση

Ο κίνδυνος ορίζεται ως ένα αβέβαιο γεγονός ή μια υπόθεση που, αν πραγματοποιηθεί, έχει επίδραση σε τουλάχιστον έναν στόχο μιας οντότητας (έργο ή δραστηριότητα). Στη πραγματικότητα δεν υπάρχει ένας γενικά αποδεκτός ορισμός του κινδύνου, αλλά μια ευρέως επικρατούσα άποψη στις περισσότερες βιομηχανικές ή οικονομικές δραστηριότητες, που ορίζει τον κίνδυνο ως "συνδυασμό της πιθανότητας ή της συχνότητας εμφάνισης ενός καθορισμένου βλαπτικού συμβάντος και του μεγέθους των συνεπειών που προκύπτουν από αυτό". Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), ο κίνδυνος είναι ο «συνδυασμός της συχνότητας και της σοβαρότητας των συνεπειών», ορίζοντας με τον τρόπο αυτό δύο συνιστώσες: τη πιθανότητα εμφάνισης και τη πιθανότητα σοβαρότητας των προβλέψιμων και μη προβλέψιμων συνεπειών (Vanem and Skjong, 2006).

Το ISO 8402: 1995 / BS 4778 ορίζει τη διαχείριση κινδύνου, η οποία περιλαμβάνει την εκτίμηση της θαλάσσιας επικινδυνότητας ως : " μια διαδικασία με την οποία λαμβάνονται αποφάσεις για την αποδοχή γνωστού ή εκτιμώμενου κινδύνου ή / και την εφαρμογή ενεργειών για τη μείωση των συνεπειών ή της πιθανότητας εμφάνισης του".

Βασικά, η διαδικασία εκτίμησης κινδύνων αφορά την παρατήρηση των δραστηριοτήτων και των λειτουργιών της ναυτιλιακής εταιρείας, τον εντοπισμό του τι μπορεί να πάει στραβά και τη λήψη αποφάσεων για το τι πρέπει να γίνει ώστε αυτό να αποφευχθεί. Η διαδικασία εκτίμησης κινδύνου αποτελείται επομένως από τα εξής τέσσερα στάδια (Dasgupta, 2019):

- Προσδιορισμός των κινδύνων
- Εκτίμηση των σχετικών κινδύνων
- Εφαρμογή ελέγχων για τη μείωση των κινδύνων
- Παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων

Ο εντοπισμός των κινδύνων είναι πολύ σημαντικός, καθώς καθορίζει την πορεία των ενεργειών που θα ακολουθηθούν στη συνέχεια. Η παρατήρηση των δραστηριοτήτων της εταιρείας βοηθά στην επίτευξη τέλει ακρίβειας και πληρότητας, η οποία και

πάλι για να επιτευχθεί απαιτείται συστηματική διαδικασία. Για το σκοπό αυτό είναι απαραίτητο να υπάρχει επαγγελματική κατάρτιση και οδηγίες ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή της διαδικασίας εκτίμησης κινδύνου με πλήρη και συνεπή τρόπο.

Επίσης, η εκτίμηση του κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον συμβάλλει στην αξιολόγηση κάθε κινδύνου για το περιβάλλον που μπορεί να συνδέεται με τις συνέπειες μιας πιθανής ζημιάς ενός πλοίου. Η αξιολόγηση βοηθάει την Εταιρεία καθώς της παρέχει τη δυνατότητα να επιλέξει προτεραιότητες και να εκμεταλλεύεται τα διαθέσιμα κεφάλαια της για να πετύχει τη μέγιστη αποτελεσματικότητα (Det Norske Veritas, 2002).

3.2 Η νομική διάσταση της ασφάλειας στις θαλάσσιες διαδρομές

3.2.1 Οι διεθνείς συμβάσεις

Οι διεθνείς κανονισμοί είναι σημαντικοί για την παρακολούθηση της ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς τα πλοία μπορούν να ταξιδέψουν στα χωρικά ύδατα των διαφόρων χωρών. Το υψηλότερο επίπεδο κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα ορίζεται σε διεθνές επίπεδο (ΟΗΕ), αλλά υπάρχουν και κανονισμοί σε υπερεθνικό (ΕΕ), εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Τα χαμηλότερα επίπεδα κανονισμών πρέπει πάντοτε να είναι συμβατά με τα υψηλότερα επίπεδα, διαφορετικά η εφαρμογή τους θα είναι αναποτελεσματική. Για το λόγο αυτό τα πρότυπα ασφαλείας συντάσσονται βάσει των υψηλότερων και όχι των πιο χαμηλών προτύπων και με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ότι θα γίνουν αποδεκτά από όλους (Sotiroski, 2016) .

Όλες οι συμβάσεις που έχουν μέχρι σήμερα συμφωνηθεί και αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα ανήκουν σε μια από τις δύο ομάδες: τις συμβάσεις που έχουν για στόχο τον περιορισμό των ατυχημάτων και εκείνες που έχουν για στόχο να περιορίσουν τις συνέπειες των ατυχημάτων (Ακούρου, 2007)

Οι συμβάσεις που έχουν υπογραφεί, έχουν για στόχο τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στη θάλασσα και για να μπορεί κάποιος να ξέρει ποια σύμβαση εφαρμόζεται θα πρέπει να ξέρει πως οριοθετείται ο θαλάσσιος χώρος. Τα παράκτια ύδατα χωρίζονται σε τρεις ζώνες για τους σκοπούς του διεθνούς δικαίου, που είναι: τα χωρικά ύδατα, η παρακείμενη ζώνη και η αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) (Τσίγκα, 2017). Έξω από την ΑΟΖ, τα θαλάσσια νερά θεωρούνται μέρος της "ανοικτής θάλασσας", τα οποία είναι πέραν της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους. Τα παράκτια κράτη ασκούν κυριαρχία επί των χωρικών τους υδάτων, τα οποία

μπορούν να εκτείνονται μέχρι τα 12 ναυτικά μίλια. Τα σημερινά διεθνώς αναγνωρισμένα χωρικά ύδατα για την Ελλάδα (και την Τουρκία) απέχουν 6 ναυτικά μίλια από τις ακτές της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών. Το δικαίωμα της "αβλαβούς διέλευσης" μέσω των εδαφικών θαλασσών είναι καθιερωμένο στο διεθνές δίκαιο². Τα πλοία που ασκούν το δικαίωμα αυτό δεν υπόκεινται γενικά στην παράκτια δικαιοδοσία (δικαστικές διαδικασίες), αλλά εξακολουθούν να υπόκεινται σε παράκτιους ελέγχους όσον αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές περί υγιεινής και τους κανόνες πλοήγησης. Οι πιο βασικές συμβάσεις που έχουν σημασία στη διασφάλιση της ασφαλούς πλοήγησης είναι

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) που είναι ο μόνος οργανισμός που έχει δικαιοδοσία σε ανοικτές θάλασσες.

Η πρώτη διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)³

Τα Διεθνή Προγράμματα Διαχωρισμού Κυκλοφορίας (T.S.S.⁴)

Οι υπηρεσίες κυκλοφορίας σκαφών (VTS)

Ο κανονισμός SOLAS V / 10 (παράρτημα Β')

Άλλοι κανονισμοί που διέπουν τις δραστηριότητες στη ναυτιλία είναι

Η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 και το πρωτόκολλο του 1997 (MARPOL).

Η διεθνής σύμβαση για τη θαλάσσια έρευνα και διάσωση (SAR), 1979, και

Η Διεθνής Σύμβαση για τη Διάσωση (SALVAGE), 1989

3.2.2 Οι συμβάσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εμφάνισε για πρώτη φορά την πρόθεσή της να εκδώσει τις δικές της ιδιαίτερες ρυθμίσεις για την ασφάλεια και τη ρύπανση στη θάλασσα,

² [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)&from=PT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:21998A0623(01)&from=PT)

³ Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

⁴ traffic separation scheme

εκδίδοντας μια οδηγία σχετικά με μια κοινή πολιτική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα το 1993. Η ανακοίνωση αυτή περιγράφει ένα σχέδιο δράσης που αποσκοπεί στην απομάκρυνση των εταιρειών που δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου, στη προώθηση της ομοιόμορφης εφαρμογής των διεθνών κανονισμών, τη βελτίωση της κατάρτισης των πληρωμάτων και την επίτευξη εναρμονισμένης ανάπτυξης των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και της υποδομής επιτήρησης της κυκλοφορίας. Η ΕΚ έχει εγκρίνει επομένως ορισμένα μέτρα ναυτικής ασφάλειας και επιβάλλει αυστηρότερες απαιτήσεις στα κράτη μέλη αποκλίνοντας από το διεθνές νομικό καθεστώς. Κάποια ενδεικτικά παραδείγματα είναι:

Με αφορμή την καταστροφή του 1999, όταν το δεξαμενόπλοιο Erika βυθίστηκε και μεγάλες ποσότητες πετρελαίου διέρρευσαν στη θάλασσα προκαλώντας τεράστιες ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον, η ΕΚ ενέκρινε μέτρα με στόχο τη βελτίωση των μέτρων ελέγχου του κράτους, για την ενίσχυση της νομοθεσίας σχετικά με τους νηογνώμονες και ένα χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή κατάργηση της χρήσης δεξαμενόπλοιων μονού κύτους (αυτή η δέσμη μέτρων είναι γνωστή ως δέσμη μέτρων «Erika I»). Το πακέτο αυτό τέθηκε σε εφαρμογή το 2003 και ακολουθήθηκε από ένα δεύτερο στάδιο (πακέτο Erika II) στο οποίο η ΕΚ προέβλεπε πιο περίπλοκα μέτρα με στόχο την αύξηση της διαφάνειας, την ενίσχυση της επιτήρησης και την επέκταση της ευθύνης στους μεταφορείς και τους ιδιοκτήτες του φορτίου. Το «Erika II» περιείχε σημαντικά μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) και της δημιουργίας ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και πληροφόρησης για όλα τα πλοία που πλέουν στα ευρωπαϊκά ύδατα. Ο EMSA ιδρύθηκε για να εξασφαλίσει ένα «υψηλό, ομοιόμορφο και αποτελεσματικό επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης». Ο κύριος ρόλος του EMSA είναι να παράσχει επιστημονική και τεχνική υποστήριξη στα κράτη μέλη σχετικά με τη νομοθεσία για τη θαλάσσια ασφάλεια καθώς και πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης. Ο EMSA επίσης επικουρεί την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στην εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια στη ναυτιλία παρακολουθώντας τη γενική λειτουργία του καθεστώτος ελέγχου του κράτους λιμένα και υποδεικνύοντας πιθανές βελτιώσεις.

Ένα τρίτο σύνολο προτάσεων εγκρίθηκε τον Μάρτιο του 2009 και αποσκοπούσε στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της αντίδρασης σε ατυχήματα και στην ενίσχυση

των μέτρων πρόληψης. Από την άποψη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, τα σχετικά μέτρα τροποποιούν και ενισχύουν την οδηγία σχετικά με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων μέσα από την ανάπτυξη του συστήματος πληροφοριών SafeSeaNet, το οποίο επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρακολουθούν την κυκλοφορία των πλοίων που μεταφέρουν δυνητικά επικίνδυνο φορτίο.

Το μνημόνιο συμφωνίας του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (Paris MoU)⁵

Ενώ είναι σαφές ότι η ευθύνη για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των πλοίων προς τις διατάξεις των σχετικών συμβάσεων βαραίνει τους ιδιοκτήτες, τους πλοιάρχους και τα κράτη σημαίας, ορισμένα κράτη σημαίας, για διάφορους λόγους, δεν εκπληρώνουν τις δεσμεύσεις τους, όπως αυτές περιγράφονται στα επίσημα συμφωνημένα διεθνή νομικά μέσα, συνεπώς ορισμένα πλοία πλέουν στις διάφορες θάλασσες του πλανήτη όντας ανασφαλή, απειλώντας τη ζωή όλων όσων βρίσκονται στο πλοίο καθώς και τη ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με τη συμφωνία καθιερώνεται η έννοια της λίστας WGB που, όπως θα δούμε στη συνέχεια, διαχωρίζει τα κράτη-σημαίες σε εκείνα που δίνουν περισσότερη ή λιγότερη σημασία στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

Το μνημόνιο συμφωνίας του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα είναι ένα σύστημα εναρμονισμένων διαδικασιών επιθεώρησης σχεδιασμένων να εντοπίζουν τα πλοία που δεν πληρούν τα πρότυπα σε θέματα ασφάλειας, να καθορίζουν ένα διάστημα ώστε να αποκαταστήσουν τις ανεπάρκειες που εντοπίζονται και να προχωρούν, αν αυτό δεν γίνει εφικτό, στην ενδεχόμενη διακράτησή το

5

https://www.google.com/search?q=paris+MoU+ANNUAL+REPORT+2018&rlz=1C1EODB_enGR573GR575&og=PARIS+MoU&aqs=chrome..69j57j69j59j0l2j46j0l3.9794j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΕΙΑ

4.1 Η περιγραφή του όρου

Ο όρος « διαχείριση της κρίσης» αναφέρεται στη διαδικασία με την οποία ένας ναυτιλιακός οργανισμός ασχολείται με ένα απροσδόκητο γεγονός που απειλεί να βλάψει τον οργανισμό γενικά ή τους ενδιαφερόμενους, ιδιαίτερα. Συγκεκριμένα, υπάρχουν 4 στοιχεία που χαρακτηρίζουν μια κρίση (Hollnagel, 2008):

- η απειλή για τον οργανισμό
- το στοιχείο της έκπληξης
- η ανάγκη για άμεσες αποφάσεις
- η ανάγκη για να γίνουν αλλαγές

Το τελευταίο στοιχείο είναι πολύ σημαντικό στη διαμόρφωση της στρατηγικής για την αντιμετώπιση της κρίσης καθώς η «κρίση είναι μια διαδικασία μετασχηματισμού όπου το παλαιό σύστημα δεν μπορεί πλέον να διατηρηθεί» και μόνο αν ο οργανισμός αξιολογήσει τα μαθήματα που προέκυψαν, από αυτή τη κατάσταση που είχε διαμορφωθεί, και προχωρήσει σε αλλαγές μπορεί να ελπίζει ότι δεν θα ξαναβρεθεί ή ίδια ή μια παρόμοια κρίση μπροστά του (Venette et al., 2003)

Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να αναφερθούν οι διαφορές που υπάρχουν με την διαχείριση των κινδύνων. Η διαχείριση των κινδύνων αφορά την εκτίμηση των πιθανών απειλών και την εξεύρεση των καλύτερων τρόπων αποφυγής τους, ενώ η διαχείριση κρίσεων συνεπάγεται την αντιμετώπιση απειλών πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την εμφάνισή τους. Με άλλα λόγια, η διαχείριση κρίσεων έρχεται ως μια αμυντική απάντηση σε ένα γεγονός, ενώ η διαχείριση κινδύνων είναι μια στρατηγική τακτική (Shrivastava and Miglani, 1988).

Οι τρεις φάσεις σε οποιαδήποτε διαχείριση κρίσεων είναι:

- Η διάγνωση του επικείμενου προβλήματος ή των σημάτων κινδύνου που υπάρχουν.
- Η επιλογή της κατάλληλης στρατηγικής για την ανατροπή της κατάστασης.
- Η εφαρμογή της διαδικασίας αλλαγής και η παρακολούθηση της εφαρμογής αυτής

Σήμερα, η ναυτιλιακή βιομηχανία απειλείται από πολλές περιπτώσεις κρίσεων που μπορεί να προκληθούν από:

- σοβαρά ατυχήματα (δηλαδή συγκρούσεις / πετρελαιοκηλίδες) και θανάτους
- περιστατικά πειρατείας
- περιστατικά ασφάλειας στον κυβερνοχώρο
- αποτυχίες των συστημάτων θαλάσσιων συναλλαγών και logisites
- οικονομικά προβλήματα ή ακόμα και περιστατικά πτώχευσης κλπ.

Οι πιο συνηθισμένες τακτικές αντιμετώπισης μιας κρίσης σε ένα ναυτιλιακό οργανισμό είναι (Barnes, 2001):

- Η δημιουργία και η εκπαίδευση μιας υπεύθυνης ομάδας διαχείρισης κρίσεων
- Η ανάπτυξη μιας ισχυρής ικανότητας πρόβλεψης και αξιολόγησης απειλών
- Η διεξαγωγή ολοκληρωμένων αναλύσεων των συνεπειών, κάθε φορά που υπάρχει μια κρίση, για να γίνει κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να προκύψουν πολλαπλές και αλυσιδωτές επιπτώσεις
- Η ανάπτυξη της ικανότητα λήψης γρήγορων αποφάσεων διαχείρισης κρίσεων
- Η ανάπτυξη αποτελεσματικών μηχανισμών επικοινωνίας

Αν υπάρχουν εδραιωμένες αυτές οι 5 τακτικές διαχείρισης κρίσης, παρόλο που δεν είναι δυνατόν να καταργηθούν εντελώς και να μην υπάρχουν τυχόν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και συμβάντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και στη συνέχεια μπορούν να οδηγήσουν σε κρίση, οι ναυτιλιακοί οργανισμοί μπορούν να ελπίζουν ότι θα βρίσκουν κάθε φορά νέους τρόπους διαχείρισης για τον μετριασμό πιθανών προβλημάτων και επακόλουθων απωλειών (Mousavi et al., 2017).

4.2 Το ατύχημα σε ένα επιβατηγό πλοίο

Η αποτελεσματική διαχείριση της κρίσης στη περίπτωση των επιβατηγών πλοίων συνοδεύεται και από τη διαχείριση του πλήθους και ως εκ τούτου υπάρχουν πρόσθετες δυσκολίες για το επιθυμητό αποτέλεσμα. Αυτός είναι και ένας πρόσθετος λόγος για να τονισθεί η σημασία της αποτελεσματικής διαχείρισης έκτακτης ανάγκης στα επιβατηγά πλοία.

Όμως για να διαχειριστεί κάποιος αποτελεσματικά τη συμπεριφορά των ατόμων σε μια κρίση, πρέπει πρώτα να κατανοήσει χωριστά τους ρόλους και τους κανόνες όλων όσων βρίσκονται στο πλοίο (Poole & Springett, 1998).

Οι επιβάτες έχουν μάθει στη ζωή τους να έχουν έναν καθημερινό ρόλο και φυσικά θα συνεχίσουν να έχουν αυτό τον ρόλο όταν βρίσκονται στο πλοίο. Αν οι επιβάτες έχουν πεισθεί για τις ικανότητες του πληρώματος και την ποιότητα των υπηρεσιών του πλοίου, τότε θα ακολουθήσουν εντολές και θα συμπεριφερθούν κατάλληλα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (Reason, 1990).

Αντίθετα τα άτομα του πληρώματος του πλοίου έχουν προκαθορισμένους καθημερινούς ρόλους στους οποίους είναι πολύ εξοικειωμένοι. Εκτός όμως από τα συνηθισμένα καθήκοντά τους, πρέπει να έχουν σαφώς καθορισμένες ευθύνες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Για να βελτιωθεί η εξοικείωση και η ικανότητα με αυτά τα καθορισμένα καθήκοντα, κάποιες ασκήσεις ετοιμότητας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να διεξάγονται τακτικά.

Η διαφορά μεταξύ αυτών των δύο ομάδων ανθρώπων είναι ότι οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται για τους ρόλους τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης από το πλήρωμα, ενώ ο ρόλος των αξιωματικών και του πληρώματος στο πλοίο, πρέπει να είναι ήδη σαφώς καθορισμένος (Γκιζιάκη, 1998). Οι διαφορές που υπάρχουν αφορούν

4.2.1 Προειδοποίηση

Ο τρόπος με τον οποίο οι άνθρωποι αντιδρούν στα προειδοποιητικά σημάδια διαφέρει ανάλογα με το ρόλο που παίζουν σε μια κατάσταση. Το πλήρωμα εκπαιδεύεται ώστε να κτυπήσει συναγερμό στο πρώτο σημάδι ότι υπάρχει κάτι ανώμαλο ή επικίνδυνο. Οι επιβάτες, από την άλλη πλευρά, θα περιμένουν να δουν μια σειρά ενδείξεων πριν αναγνωρίσουν ότι υπάρχει κάποιο πρόβλημα. Αυτές οι διαφορετικές συμπεριφορές επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ανταπόκριση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Λόγω της εκπαίδευσης του και της εξοικείωσης του με τη πιθανότητα εμφάνισης μιας κρίσης, το πλήρωμα αντιδρά γενικά πιο αποτελεσματικά από τους επιβάτες. Οι επιβάτες θα απαιτήσουν οδηγίες για να εξασφαλίσουν ότι ενεργούν ανάλογα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (Poole & Springett, 1998) .

4.2.2 Επιπτώσεις

Μόλις κτυπήσει συναγερμός, οι φυσικές και ψυχολογικές συνέπειες της κατάστασης έκτακτης ανάγκης θα αρχίσουν να εμφανίζονται. Η ανωμαλία της κατάστασης σημαίνει ότι οι επιβάτες θα βιώσουν μια σειρά συναισθημάτων που πολύ συχνά θα τους κάνουν να αισθάνονται φοβισμένοι και αβοήθητοι και θα τους οδηγήσουν σε καταστάσεις άγχους. Οι επιβάτες μπορούν επίσης να αρχίσουν να δημιουργούν στο

μυαλό τους τα χειρότερα σενάρια, τα οποία ενδέχεται να εντείνουν ακόμη περισσότερο αυτά τα συναισθήματα και να αρχίσουν να επηρεάζουν την αντίδραση τους. Ο ρόλος του πληρώματος είναι καθοριστικής σημασίας για να εξασφαλιστεί ότι αυτές οι συναισθηματικές αντιδράσεις ελαχιστοποιούνται και συνεπώς θα έχουν περιορισμένο αντίκτυπο στην κατάσταση έκτακτης ανάγκης και την εξέλιξη της κρίσης (Poole & Springett, 1998) .

4.2.3 Η εγκατάλειψη του πλοίου

Αν χρειασθεί να εγκαταλειφθεί το πλοίο, οι σαφείς οδηγίες και η αποτελεσματική οργάνωση είναι απαραίτητες. Σε αυτό το σημείο, είναι σημαντικό το πλήρωμα να γνωρίζει τις ευθύνες του και να ακολουθεί τις οδηγίες που περιέχονται στις διαδικασίες αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης του σκάφους. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι άνθρωποι αντιδρούν διαφορετικά σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και αρκετά συχνά τα άτομα που είναι υπεύθυνα για την ασφαλή εκκένωση των ανθρώπων κάνουν λανθασμένες υποθέσεις για τις ανθρώπινες συμπεριφορές, υποθέσεις που μπορεί να περιλαμβάνουν (Wang et al., 2014):

- Οι επιβάτες αντιδρούν γρήγορα μόλις ακούσουν ένα συναγερμό. Στην πραγματικότητα, αν δεν καθοδηγηθούν σωστά, κάποιοι άνθρωποι αργούν να αφήσουν μια επικίνδυνη περιοχή ή κατάσταση καθώς φοβούνται να μετακινηθούν.

- Το κίνητρο της διαφυγής καθορίζει τις κινήσεις που κάνουν οι άνθρωποι ή τις ενέργειες που πραγματοποιούν. Οι επιβάτες θα χρειαστούν χρόνο για να συνειδητοποιήσουν ότι πρέπει να αναζητήσουν μια κατάσταση διαφυγής και πολλές φορές χρειάζονται ισχυρές οδηγίες για να συνειδητοποιήσουν την έκταση του κινδύνου.

- Ο χρόνος που χρειάζεται για να εκκενωθεί το πλοίο εξαρτάται μόνο από το χρόνο που χρειάζεται για να μετακινηθούν όλοι οι επιβάτες με φυσικό τρόπο.

- Οι άνθρωποι είναι πιο πιθανό να κινηθούν προς την έξοδο που βρίσκεται πιο κοντά. Τις περισσότερες φορές φαίνεται ότι επιλέγουν την έξοδο που τους φαίνεται πιο ασφαλής. Καθώς όμως το άγχος αρχίζει να τους κυριεύει, οι επιβάτες μπορούν να χάσουν από τα μάτια τους τις σημάνσεις που υπάρχουν κάτι που σημαίνει ότι πρακτικά τα σημάδια εξόδου έχουν ελάχιστη ή καθόλου επίδραση.

□ Οι άνθρωποι κινούνται μεμονωμένα, χωρίς να εξετάζουν τι κάνουν οι άλλοι , αν και η συσσώρευση ενός πυκνού πλήθους στις εξόδους σημαίνει ότι οι άνθρωποι στη πραγματικότητα ακολουθούν κάποιους άλλους. Οι οικογένειες μόνο μετακινούνται συχνότερα ως μία μονάδα.

□ Η ασφάλεια των ανθρώπων δεν είναι εγγυημένη, καθώς είναι πολύ πιθανό να πανικοβληθούν. Ο πανικός προκαλείται συνήθως από την έλλειψη πληροφοριών. Η παροχή πληροφοριών θα οδηγήσει σε ξεκάθαρες εικόνες και θα επιτρέψει στους επιβάτες να κατανοήσουν καλύτερα την κατάσταση.

Εφόσον λοιπόν κάποιες από τις παραπάνω σκέψεις είναι λαθεμένες μπορούμε να δεχθούμε ότι οι επιβάτες θα εμφανίζουν συχνότερα τις ακόλουθες αντιδράσεις (Γκιζιάκη, 1998):

- Η ξαφνική εμφάνιση της κρίσης μπορεί να τους προκαλέσει πάγωμα.
- Θα αναζητήσουν μια εύκολη διαδρομή για να ξεφύγουν και θα χάσουν χρόνο προσπαθώντας να συγκεντρώσουν τα πιο πολύτιμα από τα πράγματα τους.
- Θα αρχίσουν να χάνουν τον έλεγχο και θα προχωρήσουν από την προστασία των άλλων στην αυτοπροστασία τους.
- Οι επιβάτες που δεν πανικοβάλλονται μπορούν να ενεργούν ορθολογικά και πολλές φορές αναζητούν τρόπους με τους οποίους μπορούν να βοηθήσουν.

Η καλή κατανόηση αυτών των συμπεριφορών είναι το κλειδί για το πλήρωμα του πλοίου που θα του επιτρέψει να βοηθήσουν και να κατευθύνουν καλύτερα τους επιβάτες ώστε να ελαχιστοποιήσουν τις συνέπειες της κρίσης.

Μετά από μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, οι επιβάτες θα χρειαστούν χρόνο για να συνειδητοποιήσουν το τι συνέβη και θα το κάνουν με διαφορετικούς ρυθμούς. Οι αξιωματικοί και το πλήρωμα πρέπει να καθησυχάζουν και να ενεργούν με τρόπο που ταυτόχρονα να τους χαλαρώνει και να τους ενθαρρύνει. Η συμπεριφορά του πληρώματος είναι κρίσιμη για τη διαχείριση των μακροπρόθεσμων επιπτώσεων μιας κρίσης στους επιβάτες. Όσο ταχύτερα οι επιβάτες χαλαρώσουν, τόσο πιο γρήγορα θα ανακάμψουν από το σοκ και θα ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες (Tesmer BA, 2010)

4.3 Η επικοινωνία της κρίσης στη ναυτιλία

Η διαχείριση κρίσεων, όπως αυτή ενός ναυτικού ατυχήματος είναι ένα κρίσιμο ζήτημα που αφορά τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες καθώς ένα παρόμοιο

ατύχημα μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην εταιρεία, όπως και στην κοινωνία γενικότερα. Λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις που έχουν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης στη διαμόρφωση της κοινής γνώμης, είναι σαφές ότι ο τρόπος με τον οποίο μια εταιρεία αντιμετωπίζει μια τέτοια διαχείριση κρίσεων έχει εξαιρετική σημασία και καθορίζει ουσιαστικά και το αποτέλεσμα (Giziakis & Bountri ,2013).

Στη προηγούμενη παράγραφο φάνηκε η κρισιμότητα κάποιων παραγόντων, όπως η καλή κατάρτιση των πληρωμάτων όσο και η αποτελεσματική μεταφορά πληροφορίας για την κρίση που εμφανίζεται κυρίως προς τα δύο πιο σημαντικά επίπεδα: το οριζόντιο επίπεδο της επικοινωνίας του πληρώματος με τους επιβάτες που μπορεί να υπάρχουν και το προς τα άνω επίπεδο επικοινωνίας του πληρώματος με τους ιδιοκτήτες. Η αποτελεσματική επικοινωνία στα επίπεδα αυτά είναι εμφανώς πιο πολύτιμη από εκείνη της κοινοποίησης του προβλήματος προς τα έξω (Bernstein, 2013)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

5.1 Η ανάγκη να υπάρχει ένας κώδικας

Σκοπός του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM) είναι να παρέχει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και να φροντίζει για την πρόληψη της ρύπανσης που ένα ατύχημα μπορεί να προκαλέσει (Rodríguez, 1999). Η αφετηρία για τη δημιουργία του Κώδικα ανάγεται στα τέλη της δεκαετίας του 80, όταν υπήρχε μια συνεχώς αυξανόμενη ανησυχία για τα ατελή πρότυπα διαχείρισης στο χώρο της ναυτιλίας.

Οι έρευνες που διεξήχθησαν στη δεκαετία του 80 για διάφορα ναυτικά ατυχήματα αποκάλυψαν ότι στα περισσότερα υπήρχαν σημαντικά λάθη ή παραλείψεις εκ μέρους της διοίκησης των πλοίων. Έτσι, το 1987, η Συνέλευση του ΙΜΟ ενέκρινε το ψήφισμα Α.596 (15), το οποίο κάλεσε την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας να αναπτύξει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη διαχείριση επί των πλοίων αλλά και την ξηρά για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των επιβατηγών οχηματαγωγών τύπου ro-ro. Το 1994, ο κώδικας ISM εγκρίθηκε και ενσωματώθηκε επίσημα ως μέρος της σύμβασης SOLAS, ενώ αργότερα το 1998 καθίσταται υποχρεωτικός για τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, με τα πλοία γενικού φορτίου να ακολουθούν υποχρεωτικά μέχρι το 2001 (Ακούρου, 2007).

Ο Κώδικας ISM, αν και αρχικά έγινε αμέσως αποδεκτός, γρήγορα μετατράπηκε σε ένα από τα πιο αμφιλεγόμενα κείμενα. Μετά από 20 χρόνια εφαρμογής, ο κλάδος της ναυτιλίας εξακολουθεί να εξετάζει την αποτελεσματικότητα του Κώδικα, καθώς υπάρχουν πολλοί ναυτικοί και στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών που πιστεύουν ότι ο Κώδικας ISM έχει καταφέρει μόνο να δημιουργήσει περισσότερη γραφειοκρατία στις καθημερινές ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ωστόσο, η γενική ιδέα και ο στόχος του Κώδικα είναι να ενισχυθεί η κουλτούρα ασφάλειας στον κόσμο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, βασισμένη σε ένα τεκμηριωμένο και αξιολογούμενο περιβάλλον λειτουργίας, στο οποίο ο καθένας έχει συγκεκριμένο ρόλο και ευθύνη (τόσο στην ξηρά όσο και στο προσωπικό του πλοίου)

5.2 Ο κώδικας ISM

5.2.1 Το περιεχόμενο του Κώδικα

Σε γενικές γραμμές, σε όλα τα θέματα η νομοθεσία που υπάρχει αποσκοπεί στον περιορισμό ορισμένων πράξεων, προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι ατομικές ενέργειες ευθυγραμμίζονται με τα συμφέροντα του δημόσιου συμφέροντος. Οι ρυθμιστικές αρχές αναζητούν όλο και περισσότερο εναλλακτικές προσεγγίσεις στην παραδοσιακή διχοτόμηση μεταξύ της ύπαρξης μιας «ελεύθερης αγοράς» και την ανάγκη του «ελέγχου τήρησης» (Gilad 2010).

Με τον Κώδικα ISM, το πρόβλημα έχει αμβλυνθεί καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει μετακινηθεί από τη αναγκαστική συμμόρφωση προς την υποχρέωση αυτορρύθμισης (Kristiansen 2005). Η αναγκαστική αυτορρύθμιση σημαίνει ότι ο ρυθμιστής (π.χ. διαχειριστής / κράτος) απαιτεί από τα υποκείμενα ρύθμισης (π.χ. πλοιοκτήτες) να αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να διατηρήσουν τα δικά τους συστήματα διαχείρισης για τη ρύθμιση της συμπεριφοράς και της πρακτικής σύμφωνα με ορισμένους νόμους και κανονισμούς (Baldwin et al., 2010). Αυτό παρέχει στους ρυθμιζόμενους στόχους (στη περίπτωση μας τις ναυτιλιακές εταιρείες) ευελιξία για την προσαρμογή των οικονομικά αποδοτικών μέτρων τήρησης της ασφάλειας που θα θεσπίσουν ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες τους (Gunningham and Rees 1997).

Ο κώδικας ορίζει ότι η «Εταιρεία» έχει την τελική ευθύνη να αναλάβει όλα τα καθήκοντα που επιβάλλει ο Κώδικας, ενσωματώνοντας τα Safety Management System στις τακτικές επιχειρηματικές δραστηριότητες της. Απαιτεί επίσης να γίνονται εσωτερικοί και εξωτερικοί έλεγχοι, να υπάρχουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά, και να έχει ορισθεί ένα πρόσωπο που θα είναι ο σύνδεσμος μεταξύ πλοίου και ακτής. Ταυτόχρονα ξεκαθαρίζει ποια είναι τα επίπεδα εξουσίας και ποιες οι γραμμές επικοινωνίας. Αυτά όλα συνοδεύονται επίσης, όπως είναι φυσικό, από λίστες ελέγχου, συναφή έντυπα και διαδικασίες.

Αναγνωρίζοντας ότι δύο ναυτιλιακές εταιρείες δεν μπορούν ποτέ να είναι ίδιες καθώς και ότι τα πλοία ταξιδεύουν και λειτουργούν σε ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών συνθηκών, ο Κώδικας βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους, τόσο για το πρώτο μέρος Α (εφαρμογή) όσο και για το μέρος Β (πιστοποίηση και επαλήθευση) (IMO, 2002).

Η πρώτη και βασική αρχή του είναι ότι «ο ακρογωνιαίος λίθος της αποτελεσματικής διαχείρισης της ασφάλειας είναι η δέσμευση από την κορυφή της ιεραρχίας μέχρι το τέλος της, ότι η στάση και τα κίνητρα των ατόμων, σε όλα τα επίπεδα, καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα σε θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης »

Στο παράρτημα Α' εμφανίζονται τα περιεχόμενα για τα δύο μέρη που υπάρχουν στον Κώδικα. Όπως αναφέρθηκε οι επιμέρους ενότητες του Κώδικα είναι ηθελημένα γενικού περιεχομένου, έτσι ώστε να καλύπτουν ευρύ φάσμα περιπτώσεων. Σαφώς όμως, τα διαφορετικά επίπεδα διαχείρισης, είτε στη ξηρά είτε στη θάλασσα, απαιτούν διαφοροποιημένα επίπεδα γνώσης και συνειδητοποίησης των στοιχείων που περιγράφονται στον Κώδικα (Anderson, 2003).

5.2.2 Οι στόχοι και οι απαιτήσεις του Κώδικα

Όπως αναφέρθηκε, οι κύριοι στόχοι του Κώδικα είναι η διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, η πρόληψη τραυματισμών ή απώλειας ανθρώπινων ζωών και η αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον, ιδίως στο θαλάσσιο περιβάλλον και στις παράκτιες περιουσίες (Bhattacharya, 2009).

Οι στόχοι της διαχείρισης της ασφάλειας από τη ναυτιλιακή Εταιρεία θα πρέπει, μεταξύ άλλων:

- να προβλέπουν ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον,
- να έχουν μεριμνήσει για την αξιολόγηση όλων των εντοπισμένων κινδύνων για τα πλοία, το προσωπικό και το περιβάλλον και να έχουν θεσπίσει κατάλληλες διασφαλίσεις, και
- να βελτιώνουν διαρκώς τις δεξιότητες διαχείρισης του προσωπικού που βρίσκεται στην ξηρά και τα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της προετοιμασίας για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να εξασφαλίζει:

- τη τήρηση υποχρεωτικών κανόνων και κανονισμών, και
- ότι λαμβάνονται υπόψη οι εφαρμοστέοι κώδικες, κατευθυντήριες γραμμές και πρότυπα που συνιστώνται από τον Οργανισμό, τις διοικήσεις, τους νηογνώμονες και τους οργανισμούς ναυτιλιακής βιομηχανίας

5.2.3 Οι αρχές του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου

Στο άρθρο 1.2.1 του κώδικα αναφέρονται οι στόχοι που αυτός έχει (Ακούρου, 2007):

- η διατήρηση της ασφαλούς πλοήγησης,
- η πρόληψη ενός ανθρώπινου ατυχήματος,
- ο μηδενισμός των απωλειών ανθρώπινης ζωής και
- η αποφυγή βλάβης στο περιβάλλον και ειδικότερα στο θαλάσσιο περιβάλλον

Στον κώδικα ορίζεται επακριβώς η έννοια της «εταιρείας» (άρθρο 1..1.2) που είναι η εξής:

«εταιρεία είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο που εκτελεί χρέη διαχειριστή ή και ο ναυλωτής σε κενό πλοίο, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και που στην ανάληψη τέτοιας ευθύνης έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και την ευθύνη που επιβάλλονται από τον κώδικα»

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει, να εφαρμόσει και να διατηρήσει ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) το οποίο περιλαμβάνει τις ακόλουθες λειτουργικές απαιτήσεις (ClassNK, 2019):

- μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,
- τις οδηγίες και τις διαδικασίες για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με τη σχετική διεθνή νομοθεσία και τη νομοθεσία των ‘‘κρατών σημαίας’’,
- καθορισμένα επίπεδα εξουσίας και γραμμές επικοινωνίας μέσα στο πλοίο και μεταξύ του προσωπικού της ξηράς και του πλοίου,
- διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και μη συμμορφώσεων με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα,
- διαδικασίες για την προετοιμασία και αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, και
- διαδικασίες για τους εσωτερικούς ελέγχους και τις ανασκοπήσεις της διοίκησης.

Η κάθε Εταιρεία θα πρέπει να έχει προσδιορίσει ενδεχόμενες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης επί του πλοίου και να καθορίσει διαδικασίες για να ανταποκριθεί σε αυτές.

Σε περίπτωση που η εταιρεία δεν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM για την εφαρμογή ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης εκτίθεται σε εγκληματικές κυρώσεις⁶

Με βάση το τι έχει εντοπίσει η Εταιρεία θα πρέπει να θεσπίσει μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος που να περιγράφει τον τρόπο επίτευξης των βασικών στόχων της. Ταυτόχρονα, πρέπει να διασφαλίζει ότι η πολιτική αυτή θα εφαρμοστεί και θα διατηρηθεί σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης τόσο με βάση τα πλοία όσο και με βάση τις εγκαταστάσεις στη στεριά.

Η Εταιρεία πρέπει να καθορίζει και να τεκμηριώνει την ευθύνη, την εξουσία και την αλληλεξάρτηση του προσωπικού που διαχειρίζεται, εκτελεί και επαληθεύει τις εργασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης. Παράλληλα, είναι υπεύθυνη για την εξασφάλιση επαρκών πόρων και υποστήριξης στη ξηρά, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στα καθορισμένα πρόσωπα να ασκούν τα καθήκοντά τους.

Κομβικό σημείο στην εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας πλοίου είναι η επιλογή ενός συντονιστή του συστήματος.

Με στόχο να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία κάθε πλοίου και να παρέχει σύνδεση μεταξύ της εταιρείας και του πλοίου, κάθε εταιρεία, κατά περίπτωση, θα πρέπει να ορίζει ένα ή περισσότερα άτομα που βρίσκονται στην ξηρά και έχουν άμεση πρόσβαση στο ανώτατο επίπεδο διοίκησης. Η ευθύνη και η εξουσία αυτών των προσώπων θα πρέπει να περιλαμβάνουν την παρακολούθηση των πτυχών ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης από τη λειτουργία κάθε πλοίου και τη διασφάλιση, όταν απαιτείται, της διάθεσης των κατάλληλων πόρων και υποστήριξης από τη ξηρά.

5.2.4 Οι αρχές του Κώδικα για την επιλογή και εκπαίδευση του προσωπικού του πλοίου

Η Εταιρεία πρέπει να καθορίζει και να τεκμηριώνει με σαφήνεια την ευθύνη του πλοιάρχου όσον αφορά (Γουλιέλμος, 1998):

- την εφαρμογή της πολιτικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος της Εταιρείας,
- την παρακίνηση του πληρώματος για την τήρηση αυτής της πολιτικής,

⁶ ISM Code 19 (1) SI 1998/1561

- την έκδοση κατάλληλων εντολών και οδηγιών με σαφή και απλό τρόπο,
- τον έλεγχο για εξακρίβωση ότι τηρούνται συγκεκριμένες κανονιστικές απαιτήσεις
- την κατά διαστήματα επανεξέταση του SMS και αναφορά των ελλείψεων του στο άτομο που διαχειρίζεται το SMS στη ξηρά.

Επιπλέον η Εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το SMS που εφαρμόζεται στο πλοίο περιέχει σαφή δήλωση που δίνει έμφαση στην εξουσία του Πλοιάρχου. Η Εταιρεία θα πρέπει να αναφέρει στο SMS ότι ο πλοίαρχος έχει την πρωταρχική εξουσία και την ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης και να ζητά τη βοήθεια της Εταιρείας, μόνο όταν αυτό είναι απαραίτητο.

Η Εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε πλοίο είναι:

- επανδρωμένο με ειδικευμένους, πιστοποιημένους και ιατρικά κατάλληλους ναυτικούς σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις
- κατάλληλα επανδρωμένο ώστε να καλύπτουν όλες τις πτυχές της διατήρησης των ασφαλών λειτουργιών επί του πλοίου

Η Εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες ώστε να διασφαλίζεται ότι τα νέα μέλη του προσωπικού της έχουν κατάλληλη εξοικείωση με τα καθήκοντά τους (ClassNK, 2019).

5.2.5 Οι έλεγχοι που προβλέπονται από τον Κώδικα

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πλοίων πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι οι μη συμμορφώσεις, τα ατυχήματα και οι επικίνδυνες καταστάσεις αναφέρονται στην Εταιρεία, διερευνώνται και αναλύονται με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης. Στη περίπτωση αυτή, η Εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων που αποσκοπούν στην αποτροπή της επανάληψης (ClassNK, 2019).

Γενικότερα, η Εταιρεία πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες για τον έλεγχο όλων των εγγράφων και δεδομένων που σχετίζονται με το SMS ,έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι (Βαλάκη, 2016)

- σε όλες τις σχετικές θέσεις είναι διαθέσιμα έγκυρα έγγραφα

➤ οι αλλαγές στα έγγραφα εξετάζονται και εγκρίνονται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό, και

➤ Τα παρωχημένα έγγραφα καταργούνται αμέσως.

Όλα μαζί τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή και εφαρμογή του SMS μπορεί να αναφέρονται ως "εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας". Η τεκμηρίωση του πρέπει να φυλάσσεται σε μορφή που η Εταιρεία θεωρεί πιο αποτελεσματική. Κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει όλα τα έγγραφα που αφορούν το συγκεκριμένο πλοίο.

Τέλος υπάρχει ειδική πρόβλεψη στον Κώδικα για τον έλεγχο της ίδιας της οργανωτικής δομής της Εταιρείας, πόσο συμβατή δηλαδή είναι με τις απαιτήσεις που αυτός θέτει. Συγκεκριμένα

➤ Η Εταιρεία οφείλει να διεξάγει εσωτερικούς ελέγχους επί του σκάφους και στην ξηρά, σε θέματα ασφαλείας και τήρησης των οδηγιών του SMS σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους δώδεκα μήνες για να επαληθεύσουν εάν οι δραστηριότητες ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης συμμορφώνονται με το SMS.

➤ Η Εταιρεία πρέπει να επαληθεύει περιοδικά κατά πόσον όλοι όσοι εκτελούν τα καθήκοντα που σχετίζονται με το ISM ενεργούν σύμφωνα με τις ευθύνες της Εταιρείας βάσει του Κώδικα

➤ Η Εταιρεία θα πρέπει να αξιολογεί περιοδικά την αποτελεσματικότητα του SMS σύμφωνα με τις διαδικασίες που η ίδια έχει θεσπίσει.

➤ Οι έλεγχοι και οι ενδεχόμενες διορθωτικές ενέργειες που γίνονται στην Εταιρεία πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τεκμηριωμένες διαδικασίες.

➤ Το προσωπικό που διενεργεί τους ελέγχους θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο από τους τομείς που ελέγχονται, εκτός αν αυτό είναι ανέφικτο λόγω του μεγέθους και της φύσης της Εταιρείας.

➤ Τα αποτελέσματα των ελέγχων και των ανασκοπήσεων θα πρέπει να γνωστοποιούνται στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τον εμπλεκόμενο τομέα, ενώ το διευθυντικό προσωπικό που είναι αρμόδιο για τον εμπλεκόμενο τομέα πρέπει να λαμβάνει έγκαιρα διορθωτικά μέτρα για τις διαπιστωθείσες ελλείψεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM

6.1 Η γενική προσέγγιση

Οι διαδικαστικές απαιτήσεις για την πιστοποίηση της εφαρμογής του κώδικα ISM που ετοίμασε η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων (IACS) αντικατοπτρίζουν τόσο τις αρχές που εκφράζονται με το ψήφισμα A.1118 (30) του IMO "Αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της Διεθνούς Ασφάλειας (ISM) από τις ναυτιλιακές οργανώσεις " όσο και εκείνες που περιγράφονται στο ψήφισμα του IMO A.741 (18) " Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM) " όπως τροποποιήθηκε με συνεχείς προσθήκες. Με αυτά τα ψηφίσματα καθορίζονται οι αρχές ελέγχου και επιθεώρησης ενός πλοίου. Οι διαδικασίες ελέγχου και πιστοποίησης, εσωτερικές και εξωτερικές, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του καθεστώτος διαχείρισης της ασφάλειας (Hale et al., 1997).

Στο κεφάλαιο αυτό αναφέρονται οι βασικές αρχές που χρειάζεται να ακολουθούν οι φορείς πιστοποίησης και ταξινόμησης στις διαδικασίες και τα κριτήρια που ακολουθούν κατά τη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων για την επαλήθευση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM και για την έκδοση των αντίστοιχων εγγράφων συμμόρφωσης (DOC) και των πιστοποιητικών διαχείρισης της ασφάλειας (SMC).

Επίσης παρατίθενται οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν, από τις εταιρείες πιστοποίησης, όταν ελλείψεις ή λάθη, που συνδέονται με τον Κώδικα ISM, εντοπίζονται από τα όργανα Ελέγχου Λιμένων (PSCOs).

Στην αρχή αναφέρονται κάποιοι επιλεγμένοι ορισμοί οι οποίοι εκτός από την εννοιολογική προσέγγιση κάποιων όρων, επιτρέπουν την κατάταξη των ευρημάτων ως προς τις συνέπειες τους (π.χ. διαφορές μεταξύ παρατήρησης, μη συμμόρφωσης , σημαντικής μη συμμόρφωσης) (Anish, 2019).

6.2 Ο σκοπός και ο τρόπος εφαρμογής της επιθεώρησης

Σε αυτή την ενότητα καθορίζονται οι βασικές διαδικασίες για:

➤ τη διεξαγωγή αρχικών, ενδιάμεσων, προγραμματισμένων και πρόσθετων επιθεωρήσεων των θαλάσσιων και ηπειρωτικών δραστηριοτήτων με βάση τις αρχές του κώδικα ISM ·

➤ την έκδοση πιστοποιητικών τήρησης ISM σε εταιρείες και πλοία

Σε γενικές γραμμές, η επιθεώρηση που γίνεται μπορεί να οριστεί ως « η συστηματική, ανεξάρτητη και τεκμηριωμένη διαδικασία για την απόκτηση ελεγκτικών τεκμηρίων (άρθρο 3 παράγραφος 3) και αντικειμενική αξιολόγηση του βαθμού ικανοποίησης των κριτηρίων ελέγχου (άρθρο 3 παράγραφος 2)» ((ISO 2011). Συνήθως διακρίνουμε μεταξύ της εσωτερικής επιθεώρησης, του ελέγχου από δεύτερο μέρος (έλεγχος από τον ναυλωτή) και επιθεώρησης τρίτου μέρους (έλεγχοι του κράτους σημαίας) (ISO 2011). Τα κριτήρια ελέγχου ορίζονται βάσει πολιτικών, διαδικασιών ή απαιτήσεων, ενώ τα στοιχεία, τα γεγονότα ή άλλες επαληθεύσιμες πληροφορίες αποτελούν αποδεικτικά στοιχεία ελέγχου (Batalden & Sydnes, 2015).

Όλες οι μορφές επιθεωρήσεων γίνονται είτε από τις εγκεκριμένες εταιρείες πιστοποίησης ή από εταιρείες πιστοποίησης που διενεργούν ελέγχους είτε για την έκδοση προαιρετικών βεβαιώσεων τήρησης του κώδικα ISM ή για να καθορισθούν οι βασικές αρχές που πρέπει να ακολουθηθούν στις περιπτώσεις που παραλείψεις ή λάθος εφαρμογές του SMS ενός πλοίου εντοπίζονται από τους ελεγκτές ενός κράτους-λιμένος.

Τα κριτήρια για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους κανόνες και τους κανονισμούς τους οποίους πρέπει να ακολουθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM, που προκύπτουν από τα ισχύοντα άρθρα του ψηφίσματος A.1118 (30) του IMO "Αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα διεθνούς διαχείρισης της ασφάλειας (ISM) από τις Αρχές" και το ψήφισμα του IMO A.741 (18) " Κώδικας Διεθνούς Διαχείρισης Ασφάλειας (ISM) είναι τα εξής⁷:

➤ Να έχουν ολοκληρωθεί όλες οι ενέργειες για την δημιουργία, επιθεώρηση, έγκριση, και πιστοποίηση σχετικά με τα ναυτιλιακά πιστοποιητικά που απαιτούνται από τον κώδικα·

7

<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1118%20830%29%20Corr.1.pdf>

➤ Να τηρούνται οι όροι που θέτει το SMS που εφαρμόζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM,

➤ Να έχει το πλήρωμα την απαιτούμενη πρακτική εμπειρία των εργασιών στο πλοίο

➤ Να γίνει επιτυχημένη αξιολόγηση των συστημάτων διαχείρισης που έχουν δημιουργηθεί.

□ Οι υπηρεσίες ελέγχου και πιστοποίησης ορθής εφαρμογής του κώδικα ISM πρέπει: να διεξάγονται από άτομα που διαθέτουν πρακτικές γνώσεις σχετικά με το πνεύμα του Κώδικα ISM, ως προς τη προσέγγιση των διαδικασιών και πρακτικών που ακολουθείται, έχουν εκτός από τις πρακτικές γνώσεις την απαιτούμενη εργασιακή και ελεγκτική εμπειρία που είναι κατάλληλη για το μέγεθος και την πολυπλοκότητα της εταιρείας ή του πλοίου που πρόκειται να ελεγχθεί.

Για να εξασφαλίσει μία εταιρεία πιστοποίηση της ορθής εφαρμογής του κώδικα ISM ότι η διαδικασία πιστοποίησης εκτελείται σύμφωνα με τις αρχές του κώδικα πρέπει να ακολουθεί τα βήματα μιας διαδικασίας ελέγχου που περιλαμβάνει οδηγίες για:

➤ Τη σύναψη συμβάσεων για την παροχή υπηρεσιών πιστοποίησης ISM

➤ Τον προγραμματισμό, την προετοιμασία και τη διεξαγωγή των ελέγχων ISM

➤ Τη δημιουργία αναφορών για τα αποτελέσματα των ελέγχων ISM

➤ Τη δημιουργία των ενδιάμεσων και των τελικών DOCs και SMCs

➤ Τον τρόπο αξιολόγησης και παρακολούθησης των διορθωτικών ενεργειών, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων που πρέπει να δρομολογηθούν ως αποτέλεσμα σημαντικών μη συμμορφώσεων.

Σκοπός του ελέγχου είναι να εξακριβωθεί ότι:

➤ το Safety Management System πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα ISM ·

➤ η εφαρμογή του SMS γίνεται αποτελεσματικά και με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι στόχοι του κώδικα ISM πληρούνται.

➤ όλα τα αρχεία που έχουν τη δυνατότητα να διευκολύνουν την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον κώδικα ISM είναι προσβάσιμα κατά τη διάρκεια ενός ελέγχου. Για το σκοπό αυτό, η Εταιρεία θα παρέχει στους ελεγκτές όλα τα αρχεία σχετικά με τις ενέργειες που έχει αναλάβει η Εταιρεία για να διασφαλίσει την τήρηση των υποχρεωτικών κανόνων και κανονισμών. Από την άποψη αυτή, τα αρχεία μπορούν να

εξεταστούν από τους ελεγκτές για να τεκμηριώσουν την αυθεντικότητα και την αξιοπιστία τους (Hihnen & Hasle, 2003).

6.3 Η προετοιμασία και η εκτέλεση της επιθεώρησης

Ένα σχέδιο επιθεώρησης περιλαμβάνει:

- την ταυτοποίηση των ατόμων ή οργανωτικών μονάδων που έχουν άμεσες και σημαντικές ευθυνότητες στο πλαίσιο του SMS ·
- τον προσδιορισμό του αριθμού των ελεγκτών που χρειάζονται και τη κατανομή που θα έχουν
- τη γλώσσα στην οποία θα γίνονται οι έλεγχοι
- την ημερομηνία και τον τόπο διεξαγωγής της επιθεώρησης
- το χρονοδιάγραμμα των επαφών και παρουσιάσεων των ευρημάτων στη διοίκηση της Εταιρείας

Όλες οι μορφές επιθεώρησης ενός πλοίου εκτελούνται μόνο υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας, δηλαδή κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Στη περίπτωση που είναι αναγκαίο να γίνει η επιθεώρηση υπό συνθήκες διαφορετικές από τις κανονικές συνθήκες λειτουργίας, μπορούν να γίνουν με την προϋπόθεση ότι το πλοίο είναι πλήρως επανδρωμένο σύμφωνα με το Πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης που προβλέπει ο ISM.

Η επιθεώρηση που γίνεται πρέπει να γίνει σε όλο το πεδίο εφαρμογής, το πεδίο που καλύπτει δηλαδή όχι μόνο όλες τις πτυχές που αναφέρονται στον κώδικα ISM αλλά και θέματα όπως η διαχείριση της ασφάλειας επί των πλοίων και η πρόληψη της ρύπανσης.

Οι ελεγκτές αξιολογούν το SMS με βάση τα έγγραφα που τους υποβάλλει η εταιρεία και αντικειμενικές ενδείξεις για την αποτελεσματική εφαρμογή του. Τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία συλλέγονται μέσω συνεντεύξεων, ανασκόπησης εγγράφων και αρχείων, παρατήρησης δραστηριοτήτων και εξέτασης της κατάστασης και της λειτουργίας του πλοίου και του εξοπλισμού του και των τεχνικών του συστημάτων. Οι ελεγκτές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τυχόν αλλαγές στο SMS που έγιναν από την τελευταία φορά που πραγματοποιήθηκε εξωτερικός έλεγχος.

Τα πορίσματα του ελέγχου πρέπει να τεκμηριώνονται με σαφή, συνοπτικό τρόπο και να υποστηρίζονται από αντικειμενικές αποδείξεις. Ως εκ τούτου οι έλεγχοι που

γίνονται χρειάζεται να επανεξεταστούν από τους ελεγκτές προκειμένου να προσδιοριστεί ποια ευρήματα μπορούν να αναφερθούν ως σημαντικές μη συμμορφώσεις, μη διορθώσεις ή παρατηρήσεις.

Μετά το πέρας του ελέγχου, και πριν από την προετοιμασία της έκθεσης ελέγχου, ο ελεγκτής προγραμματίζει μια συνάντηση με τα ανώτερα στελέχη της Εταιρείας ή του πλοίου και τους υπεύθυνους τήρησης του κώδικα ISM. Σκοπός αυτής της συνάντησης είναι να παρουσιάσει τις σημαντικές μη συμμορφώσεις, παραλείψεις αποκατάστασης και παρατηρήσεις στην Εταιρεία ή τη διαχείριση των πλοίων με τέτοιο τρόπο ώστε να γίνει κατανοητή η σημασία των αποτελεσμάτων του ελέγχου.

6.5 Η συμπλήρωση των εγγράφων ελέγχου

Σύμφωνα με τον κώδικα ISM στο κεφάλαιο IX της SOLAS, μια εταιρεία οφείλει να διαθέτει ένα Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC) και τα σκάφη της οφείλουν με τη σειρά τους να είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικά Διαχείρισης Ασφάλειας (SMC) (IMCA, 2009). Τα πιστοποιητικά αυτά εκδίδονται μόνο αφού ο έλεγχος συμμόρφωσης από μια εταιρεία επιθεώρησης διασφαλίσει ότι η εταιρεία διαθέτει Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) και όλα τα πλοία λειτουργούν σύμφωνα με το SMS αυτό (ClassNK, 2019)..

Τα έγγραφα ελέγχου που εκδίδονται σε μια ναυτιλιακή εταιρεία μετά από μία επιθεώρηση εφαρμογής του κώδικα ISM μπορούν να ανήκουν σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες:

- Έγγραφα Συμμόρφωσης και
- Πιστοποιητικά Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίου

Το Έγγραφο Συμμόρφωσης

Ένα έγγραφο συμμόρφωσης ή έγγραφο DOC εκδίδεται σε μια εταιρεία με βάση τον τύπο του πλοίου. Αυτό σημαίνει ότι το DOC θα είναι διαφορετικό για διαφορετικούς τύπους πλοίων (Wankhede, 2019) .

Το έγγραφο DOC εκδίδεται υπό την εποπτεία των Αρχών του κράτους σημαίας αφού έχει ολοκληρωθεί με επιτυχία η επιθεώρηση και η ανασκόπηση του SMS της εταιρείας και το πως αυτό εφαρμόζεται στα πλοία της εταιρείας.

Το ενδιάμεσο DOC

Ένα ενδιάμεσο DOC είναι ένα προσωρινό που εκδίδεται σε μια εταιρεία η οποία δεν έχει πρακτική επιχειρησιακή εμπειρία εφαρμογής ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας.

Ένα προσωρινό DOC μπορεί να εκδοθεί στις ακόλουθες περιπτώσεις (ClassNK, 2019) .

- Στην περίπτωση νεοσυσταθείσας εταιρείας
- Στην περίπτωση προσθήκης νέου τύπου πλοίου,
- Σε περίπτωση που μια εταιρεία, η οποία έχει μεν στην κατοχή της ένα DOC που έχει εκδοθεί, εφαρμόζει το SMS της σε ένα νέο τύπο πλοίου που δεν αναφέρεται στο υπάρχον DOC.

Η περίοδος ισχύος του προσωρινού DOC είναι δώδεκα μήνες και μέσα στο διάστημα αυτό η Εταιρεία οφείλει να ζητήσει να υποβληθεί σε αρχική επιθεώρηση, σε περίπτωση νεοσυσταθείσας Εταιρείας, ή να υποβληθεί σε πρόσθετη ενδιάμεση επιθεώρηση σε περίπτωση προσθήκης ενός νέου τύπου πλοίου, προκειμένου να λάβει DOC (ClassNK, 2019).

Το τελικό DOC

Πιστοποιητικό πλήρους διάρκειας που εκδίδεται υπό την εποπτεία της Διοίκησης της χώρας-Σημαίας μετά την επιτυχή ολοκλήρωση μιας επιθεώρησης του κώδικα ISM.

Κατά τον έλεγχο, το SMS της εταιρείας και τουλάχιστον ένα πλοίο από κάθε τύπου πλοίου που καλύπτεται από το SMS θα πρέπει να είναι σε ισχύ για τουλάχιστον τρεις μήνες και επίσης, θα πρέπει να έχουν προηγηθεί όλοι οι εσωτερικοί έλεγχοι για τα πλοία αυτά. Είναι προφανές ότι όταν μια Εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο σημαίας με διαφορετικούς τύπους πλοίων, πρέπει να εκδοθούν τόσα DOCs όσοι είναι και οι τύποι των πλοίων (ClassNK, 2019) .

Η περίοδος ισχύος ενός DOC, που εκδίδεται μετά την αρχική επιθεώρηση, είναι πέντε χρόνια από την τελευταία ημερομηνία της επιθεώρησης και υπόκειται σε ετήσιο έλεγχο για την ανανέωση που πρέπει να γίνεται μέσα σε μια περίοδο τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης ενός υπάρχοντος DOC. Στη περίπτωση αυτή η περίοδος ισχύος του νέου DOC είναι πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου DOC.

Το βραχυπρόθεσμο DOC

Ένα βραχυπρόθεσμο πιστοποιητικό που εκδίδεται για να καλύψει την περίοδο μέχρι την έκδοση DOC πλήρους διάρκειας. Το βραχυπρόθεσμο DOC, που έχει ισχύ πέντε μηνών εκδίδεται, από την RO την τελευταία ημέρα της επιθεώρησης ως απόδειξη της ικανοποιητικής ολοκλήρωσης της αρχικής ή μιας επιθεώρησης ανανέωσης.

Το Πιστοποιητικό Διαχείρισης της Ασφάλειας του πλοίου (SMC)

Ένα προσωρινό SMC εκδίδεται στις εξής περιπτώσεις: κατά την παράδοση ενός νέου πλοίου, όταν μια εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία ενός πλοίου που είναι νέο για την εταιρεία. όταν ένα πλοίο αλλάζει τη σημαία του από μια χώρα σε μια άλλη.

Το προσωρινό SMC εκδίδεται για μια περίοδο 6 μηνών σε μια εταιρεία η οποία ήδη κατέχει ένα DOC για οιοδήποτε τύπο πλοίου. Σε ειδικές περιστάσεις, το προσωρινό SMC μπορεί να επεκταθεί για ένα μέγιστο διάστημα έξι επιπλέον μηνών (Wankhede, 2019).

Ένα βραχυπρόθεσμο SMC εκδίδεται την ημέρα του ελέγχου από τον ελεγκτή της διοίκησης ως απάντηση ή απόδειξη της ολοκλήρωσης της αρχικής, ετήσιας ή διαδικασίας ανανέωσης επιθεώρησης (ClassNK, 2019).

Το τελικό Πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας (SMC) είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται για ένα συγκεκριμένο πλοίο. Η ύπαρξη αυτού του πιστοποιητικού , σημαίνει ότι η Εταιρεία και η διοίκηση του πλοίου της λειτουργούν σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας. Το SMC πρέπει να εκδίδεται σε πλοίο μετά από μια αρχική επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM και ισχύει για μια περίοδο 5 ετών.

Η ισχύς του SMC υπόκειται τουλάχιστον σε μια ενδιάμεση επιθεώρηση για επαλήθευση, της αποτελεσματικής λειτουργίας του SMS και πιστοποιεί ότι οι τυχόν τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά την προηγούμενη επαλήθευση είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM⁸.

Στο πιστοποιητικό αναγράφονται: όλα τα στοιχεία του πλοίου, όπως το όνομα, ο χαρακτηρισμός του τύπου ,το λιμάνι νηολόγησης,η ολική χωρητικότητα, ο αριθμός IMO, η ονομασία και η διεύθυνση εταιρείας και ημερομηνία ισχύος του πιστοποιητικο

⁸ <https://navsregs.wordpress.com/2016/11/22/ism-certification-a-handly-guide/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

Η μελέτη περίπτωσης

7.1 Η σχέση κώδικα ISM και επιθεώρησης κράτους-λιμένα

Ο Οργανισμός Ελέγχου Λιμένων (PSC) - ενεργώντας με τα δικαιώματα που απορρέουν από την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS) έχει δείξει ότι έχει τη δυνατότητα να επεκτείνει τους ελέγχους και στα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι του κράτους-λιμένα (Hosanee, 2010). Αυτός ο τύπος επιθεώρησης λειτουργεί συμπληρωματικά της επιθεώρησης του κράτους-σημαίας και ξεχωρίζει γιατί έχει το δικαίωμα της κατακράτησης του πλοίου αν μετά την επιθεώρηση, το πλοίο δεν φθάνει στο επιθυμητό επίπεδο ασφαλείας.

Το ψήφισμα A-1119 (30) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (30) «Διαδικασίες για τους ελέγχους από το κράτος-λιμένα» το 2017 στα 17 προσαρτήματα που έχει παρέχει λεπτομερείς κατευθυντήριες γραμμές για το πώς πρέπει να γίνονται οι επιθεωρήσεις από το κράτος-λιμένα. Οι κατευθυντήριες γραμμές του IMO δεν είναι μεν υποχρεωτικές, αλλά τα κράτη-λιμένες "προσκαλούνται" από τον IMO για να τις ακολουθήσουν με στόχο την εναρμόνιση όλων των επιθεωρήσεων σε μια κοινή παγκόσμια βάση.

7.2 Οι συμφωνίες επιθεωρήσεων από το κράτος-λιμένα

Οι συμφωνίες αυτού του τύπου ξεκίνησαν να εφαρμόζονται με αφορμή τους ελλείψεις ή αναποτελεσματικούς ελέγχους από τα κράτη-σημαίας. Πρόκειται για περιφερειακές συμφωνίες, γνωστές και ως MoU (Memorandum of Understanding) που ξεκίνησαν να δημιουργούνται με σκοπό να διασφαλίσουν ότι τα πλοία που θα έφθαναν στα λιμάνια τους τηρούσαν όλους τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας (Μπράτη, 2014).

Δύο από τις πιο γνωστές συμφωνίες αυτού του τύπου είναι το Πρωτόκολλο (Συμφωνία) του Παρισιού και το Πρωτόκολλο του Τόκυο. Το Πρωτόκολλο του Παρισιού υπογράφηκε το 1982 από 14 Ευρωπαϊκά κράτη με στόχο την εφαρμογή ενός εναρμονισμένου κρατικού συστήματος επιθεώρησης των πλοίων που φθάνουν στα λιμάνια τους. Στη συνέχεια προστέθηκαν όλες οι χώρες της Ε.Ε. (καθώς με την οδηγία 95/21/ΕΚ υπάρχει απαίτηση από όλες τις χώρες-μέλη να πραγματοποιούνται στα λιμάνια τους PSCs) καθώς και η Ρωσία με τον Καναδά.

Στα πρότυπα του Paris MoU, δέκα χρόνια αργότερα, μια μεγάλη ομάδα κρατών της Άπω Ανατολής αποφασίζει τη δημιουργία του Ειρηνικού-Ασιατικού πρωτοκόλλου, περισσότερο γνωστού ως Tokyo MoU. Σε αυτό συμμετέχουν επίσης η Ρωσία με τον Καναδά καθώς και η Αυστραλία με τη Νέα Ζηλανδία.

Οι δύο συμφωνίες από την αρχή ξεκίνησαν να συνεργάζονται μεταξύ τους, έτσι ώστε να επιλέγουν κάθε χρονιά τα κατάλληλα πλοία για επιθεώρηση ή να κοινοποιούν η μία στην άλλη στοιχεία όπως λίστες αφίξεων σε λιμάνια, εκθέσεις από προηγούμενες επιθεωρήσεις, δρομολόγια πλοίων, κ.α. Τα στοιχεία αυτά υπάρχουν σε κατάλληλα διαμορφωμένες βάσεις δεδομένων, που είναι για μεν το Πρωτόκολλο Παρισιού η SIRENAC (Thetis) για δε το πρωτόκολλο Τόκυο η APCIS (Βαλαντάση, 2010). Η επεξεργασία των στοιχείων που υπάρχουν για κάθε πλοίο επιτρέπει την αξιολόγηση του κάθε πλοίου, και επομένως τη σκοπιμότητα της επιλογής του για επιθεώρηση, βάσει μιας τελικής βαθμολογίας. Η βαθμολογία αυτή θα βασίζεται σε (Μπράτη, 2014):

- Γενικούς παράγοντες, βασισμένους σε στοιχεία και χαρακτηριστικά του κάθε σκάφους (χώρα-σημαία, ηλικία, χωρητικότητα, τύπος, κ.α.)
- Ιστορικούς παράγοντες, βασισμένους στο ιστορικό των προηγούμενων επιθεωρήσεων που έχουν γίνει στο πλοίο, σε λιμάνια που βρίσκονται στη λίστα Paris MoU.

7.3 Η διεξαγωγή μιας επιθεώρησης κράτους-λιμένα και ο χειρισμός των ανεπαρκειών ISM

Στο ξεκίνημα μιας επιθεώρησης PSC, ο υπεύθυνος του ελέγχου από το κράτος – λιμένα (PSCO) θα πρέπει να επαληθεύσει ότι το πλοίο φέρει τα απαραίτητα πιστοποιητικά ISM σύμφωνα με τη SOLAS IX και τον κώδικα ISM εξετάζοντας το αντίγραφο των εγγράφων DOC και SMC, που προβλέπεται ότι πρέπει να υπάρχουν στο πλοίο. Αυτή η αρχή επιθεώρησης ξεκίνησε να εφαρμόζεται το 2007, πέντε χρόνια μετά την εφαρμογή του κώδικα ISM, ο οποίος απαιτούσε την αλλαγή όλων των πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας των πλοίων. Το αντίγραφο του DOC δεν απαιτείται να είναι επικυρωμένο ή να έχει πιστοποιηθεί η εγκυρότητα του με άλλο τρόπο, ενώ το SMC δεν ισχύει παρά μόνο αν η ναυτιλιακή εταιρεία έχει ένα έγκυρο για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

Οι ανεπάρκειες που χαρακτηρίζονται ως ISM είναι αντικειμενικές ενδείξεις σοβαρής ανεπάρκειας ή έλλειψης αποτελεσματικότητας όσον αφορά την εφαρμογή του κώδικα ISM. Ανεπάρκειες αυτής της μορφής πρέπει να αποκαθίστανται μέσα σε ένα διάστημα τριών μηνών. Οι ανεπάρκειες που σχετίζονται με το ISM κωδικοποιούνται και αναφέρονται στα έντυπα επιθεώρησης PSC με τον κωδικό αριθμό 15150. Οι ελλείψεις που σχετίζονται με το ISM θα ακολουθούνται πάντοτε και με την αναφορά ISM (www.parismou.org/⁽³⁾)

Μια ανεπάρκεια που δεν είναι χαρακτηρισμένη ως ISM αφορά οποιαδήποτε άλλη ανεπάρκεια που δεν σχετίζεται άμεσα με τις διατάξεις του κώδικα ISM. Τέτοιες ανεπάρκειες μπορεί να σχετίζονται, αλλά χωρίς αυτό να είναι απόλυτο, με τεχνικές, λειτουργικές ή περιβαλλοντικές απαιτήσεις, πιστοποίηση και τεκμηρίωση ή τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του σκάφους. Στη περίπτωση αυτή η αναφορά για μια τέτοια ανεπάρκεια δεν αναφέρει την ένδειξη ISM.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης από τον PSCO, αν εντοπισθεί ότι εκκρεμεί μια ανεπάρκεια χαρακτηρισμένη ISM (που πρέπει δηλαδή να έχει αποκατασταθεί εντός τριών μηνών από την προηγούμενη επιθεώρηση PSC) και ενώ έχει γίνει στο ενδιάμεσο διάστημα μια εσωτερική επιθεώρηση του πλοίου, χωρίς να υπάρχει στο πλοίο επαρκής τεκμηρίωση για την επιθεώρηση αυτή, ούτε μπορεί ο καπετάνιος του πλοίου να αποδείξει την ύπαρξη της, ο υπεύθυνος του ελέγχου από το κράτος –λιμένα μπορεί να αποφασίσει, βασισμένος στην εμπειρία του, αν θα εμποδίσει την αναχώρηση του πλοίου ή αν θα απαιτήσει να γίνει μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση (clear ground)

Οι ακόλουθες ελλείψεις δικαιολογούν την κράτηση (DROMON, 2017):

- ελλείψεις τεχνικής ή επιχειρησιακής φύσης που είτε ατομικά ή συλλογικά παρέχουν αντικειμενικές ενδείξεις σοβαρή αποτυχίας και πιθανού ατυχήματος, ή έλλειψη αποτελεσματικότητας της εφαρμογής του κώδικα ISM
 - δεν υπάρχει κανένα SMC, προσωρινό ή μόνιμο, και κανένα αντίγραφο του DOC ή του προσωρινού DOC, πάνω στο πλοίο
 - δεν υπάρχει έγκυρο SMC ή προσωρινό SMC επί του σκάφους.
 - η ημερομηνία της ενδιάμεσης επαλήθευσης του SMC έχει περάσει.
 - το SMC έχει λήξει και δεν υπάρχουν αντικειμενικές ενδείξεις επέκτασης εκ μέρους της διοίκησης. ή ακόμη το SMC έχει αποσυρθεί από τη διοίκηση.

- το DOC ή το προσωρινό DOC έχει λήξει ή αποσυρθεί ·
- ο τύπος πλοίου, όπως αναφέρεται στο SMC ή το προσωρινό SMC, δεν είναι αυτός που αναφέρεται στο DOC ή στο προσωρινό DOC.
- δεν υπάρχουν στοιχεία σχετικά με την ετήσια επιθεώρηση DOC επί του σκάφους.
- ο αριθμός πιστοποιητικού στο αντίγραφο του DOC και στα φύλλα επικύρωσης δεν είναι οι ίδιοι, και
- η ονομασία της εταιρείας, η διεύθυνση της εταιρείας ή η δημόσια αρχή έκδοσης του DOC δεν είναι ίδια με εκείνη που αναφέρεται στο SMC ή το προσωρινό SMC.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι απαιτήσεις για αυξημένη ασφάλεια στις διακινήσεις των πλοίων δημιούργησαν την ανάγκη εισαγωγής μιας ανάλογης κουλτούρας στους κανονισμούς που καθόριζαν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Η δημιουργία του κώδικα ISM δεν είναι παρά η αποτύπωση της κουλτούρας αυτής σε μια σειρά από άρθρα που καθορίζουν τις βασικές απαιτήσεις και τους κανόνες που μια ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να ακολουθεί όχι μόνο για τα πλοία της αλλά και για τις εν γένει δραστηριότητες της.

Καθώς η προώθηση της κουλτούρας ασφαλείας είναι βασική υποχρέωση για τα υψηλά επίπεδα ιεραρχίας της εταιρείας η τήρηση των αρχών του κώδικα ISM είναι βασική υποχρέωση της εταιρείας η οποία πρέπει να διασφαλίζει τη κατάρτιση και την εξοικείωση των εργαζομένων της στις βασικές αρχές του κώδικα για μια ασφαλή διαχείριση του πλοίου.

Οι κυρίως στόχοι του κώδικα ISM είναι η πρόληψη ατυχημάτων που μπορεί να προκαλέσουν ζημιές, θανάτους και περιβαλλοντικές καταστροφές.

Με τη δημιουργία του κώδικα ISM εμφανίζονται δύο κατευθύνσεις στις οποίες πρέπει να περιστρέφονται οι ενέργειες της εταιρείας. Αυτές είναι η συνεχής ενημέρωση και εκπαίδευση όλων των εμπλεκόμενων σε θέματα ασφαλούς ναυσιπλοΐας και η ανάγκη ύπαρξης ενός επικαιροποιημένου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου.

Προκειμένου να αποφευχθούν καταστάσεις που μπορεί να οδηγήσουν στην εμφάνιση μιας κρίσης πρέπει οι επιθεωρήσεις που γίνονται να μπορούν εύκολα και αξιόπιστα να ανιχνεύσουν τα πλοία εκείνα που δεν καλύπτουν τις αρχές της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Η συμμόρφωση της ναυτιλιακής εταιρείας με τις αρχές του κώδικα ISM, η διατήρηση των πιστοποιητικών ελέγχων και επιθεώρησης, ενημερωμένων και τακτοποιημένων και ο έλεγχος ότι το SMS του πλοίου είναι σε λειτουργία αποτελούν τις προϋποθέσεις που οι λιμενικές αρχές σε μια χώρα λιμένα απαιτούν να υπάρχουν για να αποφασίσουν αν θα αφήσουν το πλοίο να αποπλεύσει ελεύθερο η αν θα το θέσουν σε παρατήρηση ή υπό κράτηση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Ακούρου, Ευγ., (2007). *Η εφαρμογή του ISM code, κόστη και οφέλη στον κλάδο της ναυτιλείας*. Διπλωματική εργασία μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2007

Βαλάκη, Στ. Μ., (2016). *Ο ISM Code, η εφαρμογή του κώδικα, τα κόστη και τα οφέλη για τις ναυτιλιακές εταιρείες και το πλοίο*. Διπλωματική εργασία, στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Νοέμβριος 2016.

Βαλαντάση, Χριστιάννα, (2010). *Ελλείψεις των πλοίων μέσα από τις επιθεωρήσεις των κρατικών λιμενικών αρχών του Paris MoU και Tokyo MoU*. Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, για το μεταπτυχιακό τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Ιανουάριος 2010.

Γκεράζη, Ιωάννα (2007). *Επικοινωνιακή Διαχείριση εκτάκτων αναγκών*. Εθνική Σχολή Τουρκικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα, 2007.

Γκιζιάκη, Ε, (1998). *Κίνδυνος ατυχημάτων στην επιβατηγό ναυτιλία*. 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλασσιών Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Γουλιέλμος, Α., (1998). *Η ευθύνη και η δικαιοδοσία του πλοιάρχου σε σχέση με τον ISM Code*. 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλασσιών Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Μπράτη, Αναστασία, (2014). *Σύγκριση των Paris MoU και Tokyo MoU στις περιοχές που ορίζουν*. Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Οκτώβριος 2014.

Τσίγκα, Στ., (2017). *Όροι και προϋποθέσεις της ελεύθερης ναυσιπλοΐας σύμφωνα με το σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας*. Διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Σεπτέμβριος 2017

Ψαραύτης, Χ., (1998). *Ο ανθρώπινος παράγοντας παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων*. 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλασσιών Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Ξένη Βιβλιογραφία

- Abrahamsen, E B., Aven, T, Vinnem, J E, Wiencke H S, (2004). Safety management and the use of expected values. *Risk Decision Policy* 9 (4)
- Allen, M. W., & Caillouet, R. H. (1994). Legitimation endeavors: Impression management strategies used by an organization in crisis. *Communication Monographs*, 61(1)
- Anderson P (2003) *Cracking the code : the relevance of the ISM code and its impact on shipping practices*. Nautical Institute, LondonReturn, 2003
- Anish, I, (2019). *6 Definitions Every Seafarer Must Know Under the ISM Code*, (online), retrieved from <https://www.marineinsight.com/maritime-law/6-definitions-every-seafarer-must-know-under-the-ism-code/>
- Baldwin, R, Cave, M, Lodge M, (2010). *The Oxford handbook of regulation*. Oxford University, Oxford
- Batalden, Bjorn-Morten, Sydnes, Are-Kristoffer, (2015). Auditing in the Maritime Industry: a case study of the Offshore Support Vessel segment. *Safety Science Monitor*, vol. 1 issue 1, 2015
- Batalden B-M, Sydnes AK (2013) Maritime safety and the ISM Code: a study of investigated casualties and incidents. *Journal of Maritime Affairs*. 13, published 27 August 2013
- Bhattacharya S (2009) *The Impact of the ISM Code on the Management of Occupational Health and Safety in the Maritime Industry*. Ph.D dissertation, Cardiff University, Cardiff
- Bernstein, Jonathan, (2013). *The 10 Steps of Crisis Communication*, (online), retrieved from <https://www.bernsteincrisismanagement.com/the-10-steps-of-crisis-communications/>
- Bhattacharya, S., (2009). *The Impact of the ISM Code on the Management of Occupational Health and Safety in the Maritime Industry*. Ph.D dissertation, Cardiff University, Cardiff
- Bradley, Penuel, Statler, Matt and Hagen, Ryan (2013). *Encyclopedia of Crisis Management*. SAGE Publications, 14 February, 2013

- Bradshaw, Andrew, (2017). *Seven steps to crisis management*, (online) retrieved from <https://bbn-international.com/2017/07/03/7-steps-to-crisis-management/>
- Callahan, Jay (1994). Defining crisis and emergency. *The Journal of Crisis Intervention and Suicide Prevention*, 15(4) : 164-171, February 1994
- Chandler, Robert C. (2000). *The six stages of a Crisis*. Center for Crisis Communication, Nicholson School of Communication, 2000
- ClassNK, (2019). Handbook for ISM Audits, Nippon Kaiji Kyokai, 6th edition, September 2019
- Dasgupta, Soumyajit, (2019). Risk assessment for Ships: a general overview, (online) retrieved from <https://www.marineinsight.com/marine-safety/risk-assessment-for-ships-a-general-overview/>
- Det Norske Veritas, (2002). *Marine Risk Assessment*. Offshore Technology Report 2001/063, Crown, United Kingdom 2002
- Down, James (2016). *Incident, emergency, crisis or disaster?*, online, available at <https://www.professionalsecurity.co.uk/news/case-studies/incident-emergency-crisis-or-disaster/>
- Dromon Class, (2017). *IMO Guidelines to PSC officers for ISM Code inspections*, online available at <https://www.dromon.com/wp-content/uploads/2018/08/C17006-IMO-Guidelines-to-PSC-officers-for-ISM-Code-inspections.pdf>
- Gilad, S., (2010). *It runs in the family: meta-regulation and its siblings*. Regulatory Governance 4(4)
- Giziakis, K., Bountri,K., (2013). Investigation of Maritime Accidents' Communication Management; Impact on the Post-Accident Operation of the Shipping Companies Involved: Case Studies Presented, *Journal of Economics and Business*, Vol. 63 (2013), Issue 3-4
- Gunningham, N, Rees, J, (1997). Industry self-regulation: an institutional perspective. *Law & Policy* 19(4):363–414
- Hale, A R, Heming, B, J, Carthey, J, Kirwan, B (1997). Modelling of safety management systems. *Safety Science* 26 (1–2):1
- Hollnagel, E., (2008). Risk +Barriers = safety?. *Safety Science* 46, 221-229

Hohnen, P, Hasle, P, (2011). Making work environment auditable: A 'critical case' study of certified occupational health and safety management systems in Denmark. *Safety Science* 49 (7)

Hosanne, Nivedita M., (2010). A Critical Analysis of Flag State Duties as laid down under article 94 of UNCLOS. The United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2009 - 2010

IMO, (2010) *ISM Code: International Safety Management Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code*. 3rd ed International Maritime Organization, London
International Association of Ports and Harbors (IAPH). Maritime safety

Kantharia, Raunek, (2019). What Is Safety Management System (SMS) On Ships *Marine Safety*, December, 2019

Klein, Gary, (2011). *Streetlights and Shadows*. Bradford Book; 1 edition, September 30, 2011

Koster, M. C., Politis-Norton, H. 2004. Crisis Management Strategies. *Drug Safety*, 27(8): 603–608.

Laferriere, Roger (2013). *A Role comparison of Crisis Management Teams and Incident Management Teams*, online, available site EMSI, July 15, 2013, retrieved at <http://www.emsics.com/role-comparison-crisis-management-teams-incident-management-teams/>

Lindstroem, Petter, Petersson, Viktor, (2011). *Crisis Management*. Bachelor thesis Joenköping University, May 2011

MMIA, (2019). *ISM Code related deficiencies lead as cause of PSC detentions*. *Maritime Mutual Insurance Association*, online available at <https://maritime-mutual.com/wp-content/uploads/2019/03/MMIA-bulletin-009.pdf>

Mousavi, Majid, Ghazi, Iran, Omarae, Behrooz, (2017). Risk assessment in the Maritime Industry. *Engineering, Technology & Applied Science Research*, vol.7 No 1

Paris MoU, (2019). *Port State Control, Consistent Compliance, annual report 2018*, online, available at <https://www.parismou.org/system/files/2018%20Annual%20Paris%20MoU.pdf>

Psarafitis, H.N., (1998) *The Human Element as a Factor in Marine Accidents*. IMLA-10 Conference, St. Malo, France, September 1998

[Poole](#), Thelma, [Springett](#), Peter, (1998). *Understanding Human Behaviour in Emergencies*. Odyssey Training, 1998

Reason, James, (1990). *Human Error*. Cambridge University Press, October 1990

Reason, James, (2016). *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Routledge, 2016

Rodriguez, A. H, Campbell, M (1998/1999) International Safety Management (ISM) Code: A new level of uniformity. *Tulane Law Review* 73 (5 & 6)

Rosenthal, Uriel, Boil, Arjen, Comfort,Louise K., (2001). *Managing crises*. Charles C. Thomas Publisher, January 2001

Safety4Sea (2010). Crisis management explained: The shipping industry case, online Maritime Knowledge, 20 April 2010, retrieved at <https://safety4sea.com/cm-crisis-management-explained-the-shipping-industry-case/>

Shrivastava, Paul, Mitroff, Ian I., Miller, Danny, Miglani, Anil, (1988). Understanding Industrial Crises. *Journal of Management Studies* 25: 4, JULY 1988

Sotiroski,Ljupco, (2016). The EU and International legal Framework in Maritime Safety. *International Journal of Sciences: Basic and Applied Research*, Volume 25, No 1

Tesmer, B A., (2010). Crew Resource Management (CRM) and Line Operations Safety Audit (LOSA). Chapter 10 in: Kanki BG, Helmreich RL, Anca J (eds) *Crew Resource Management* (2nd edn). Academic Press, San Diego.

Vanem, Erik and Skjong, Rolf, (2006). Designing for safety in passenger ships utilizing advanced evacuation analyses—A risk based approach. *Safety Science* 44(2): February 2006

Venette, Steven J., Sellnow,Timothy L., Lng, Patricia A., (2003). Metanarration's role in restructuring perceptions of crisis. *The Journal of Business Communication*, July, 2003

Xiaoli, Lu, (2017). *Managing uncertainty in Crisis*. Springer Nature Singapoure Pte Ltd

Wang, W.L., Liu, S.B., Gao, L.J., (2014). *Passenger Ship Evacuation Simulation and Validation by Experimental Data*. Procedia Engineering, vol. 71, 2014

Wankhede, Anish, (2019). What ISM Certificates You Require to Start a Shipping Company. *Marine Safety*, November, 2019

Στο Διαδίκτυο

<https://maritime-mutual.com/wp-content/uploads/2019/03/MMIA-bulletin-009.pdf>

<https://safety4sea.com/tokyo-mou-ship-detentions-drop-in-2018-ism-remains-key-cause/>

<https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/deficiencies>

<https://www.parismou.org/inspections-risk/inspection-types/more-detailed-inspection>

[https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)&from=PT](https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:21998A0623(01)&from=PT)

<http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN18-web.pdf>

<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/2/2006/EN/2-2006-689-EN-1-7.Pdf>

https://www.google.com/search?q=paris+MoU+ANNUAL+REPORT+2018&rlz=1C1EODB_enGR573GR575&oq=PARIS+MoU&aqs=chrome.1.69i57j69i59j012j46j013.9794j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8

