



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: «ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΑΔ ΚΑΙ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ»**

**ΑΓΓΛΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ: «DESIGN OF SAFETY MANAGEMENT SYSTEM AND
OPERATION OF THE ISM CODE IN PRACTICE»**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΦΟΙΤΗΤΗ:

ΛΙΣΓΑΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΑΜ: 8066284

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ:

ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2024

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Κορρές Αλκιβιάδης

Παπουτσιδάκης Μιχαήλ

Δρόσος Χρήστος

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος ΛΙΣΓΑΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, με αριθμό μητρώου 8066284 φοιτητής του Διϋδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο/Η δηλών/ούσα

ΛΙΣΓΑΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ημερομηνία

10/04/2024



«ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΑΔ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ»

ΛΙΣΓΑΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας σηματοδοτεί την ολοκλήρωση του κύκλου σπουδών μου ως μεταπτυχιακό φοιτητή στο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής και συγκεκριμένα στο Πρόγραμμα Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές. Η συγγραφή της εργασίας υπήρξε αποτέλεσμα μιας συνολικής προσπάθειας που είχε διάρκεια αρκετούς μήνες και την οποία δε θα μπορούσα να ολοκληρώσω επιτυχώς χωρίς τη στήριξη ορισμένων ανθρώπων. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, Αλκιβιάδη Κορρέ, για την πολύτιμη βοήθεια του κατά την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας μου, από την αρχή μέχρι το τέλος, όχι μόνο σε θέματα καθοδήγησης αλλά και σε θέματα γνώσης, καθώς με κατεύθυνε να αναζητήσω πολύτιμες έννοιες με τις οποίες δεν ήμουν εξοικειωμένος και ήταν δίπλα μου σε δυσκολίες που παρουσιάστηκαν στην πορεία αυτής της προσπάθειας. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, που με στήριζε καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και όλους όσους ήταν δίπλα μου σε αυτό το ταξίδι.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που αφορούν τον ναυτιλιακό κλάδο είναι η ασφάλεια και η προστασία του θαλάσσιου χώρου. Είναι βέβαιο πως η ασφάλεια χρειάζεται νόμους και κανόνες που θα την καλύψουν πλήρως. Όμως, πολλοί θεωρούν βέβαιο ότι οι συγκεκριμένοι νόμοι δεν ωφελούν ως προς την ασφάλεια, με συνέπεια να ορίζουν κανόνες για τα δεδομένα της κάθε εποχής και τις ανάγκες που χρειάζονται να καλυφθούν. Ένας διεθνής κανόνας στη ναυτιλία είναι ο «Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης» (ISM CODE) ο οποίος συγκαταλέγεται στην «Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα» (SOLAS). Αυτό είναι και το αντικείμενο μελέτης της συγκεκριμένης εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, θα αναφερθούμε στην ανάγκη των ναυτιλιακών εταιριών για παροχή υπηρεσιών, με την καλύτερη ποιότητα, ακολουθώντας τους κανόνες και τα πρότυπα του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code). Πρέπει να χρησιμοποιούνται πλοία που δεν παραβλέπουν νομοθεσίες ασφάλειας πληρώματος ή ρύπανσης του περιβάλλοντος, καθώς επίσης να πραγματοποιείται η απαραίτητη συντήρησή τους. Τα παραπάνω είναι κοινά για κάθε πλοίο χωρίς διακρίσεις χάρη στην Ε.Ε. και τους νόμους που θέτει στα ύδατα της. Επίσης, θα αναφερθούμε στον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), ο οποίος ορίζει τους κανόνες για την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου και αν αυτοί φέρνουν τελικά φέρνουν θετικά αποτελέσματα και στο μεγαλύτερο μέρος της εργασίας θα εμβαθύνουμε περαιτέρω για αυτόν. Θα δούμε συγκεκριμένα άρθρα του, όπου και θα σχολιαστούν για την χρησιμότητά τους. Θα δοθεί επιπλέον βάση στη κατανόηση της σωστής εφαρμογής του, ενώ θα υπάρξει επίσης και αναφορά στα αρνητικά σχόλια που έχουν γραφεί για αυτόν. Είναι σημαντικό να ειπωθεί εξ' αρχής πως ο Κώδικας αυτός αποτελεί το κατευθυντήριο εργαλείο για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Λόγω του ότι οι εταιρίες διαφέρουν μεταξύ τους χρειάζονται ένα εργαλείο που θα καλύπτει τις δικές τους συγκεκριμένες ανάγκες. Έτσι δημιουργούν ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM), δηλαδή τον οδηγό τους προσαρμοσμένο στις ανάγκες τους ξεχωριστά συμβαδίζοντας με τον Κώδικα και το νομικό πλαίσιο που πρέπει να ακολουθούν οι εταιρίες για την ομαλή διαχείρισή τους. Τέλος, θα αναλύσουμε την πορεία περιπτώσεων ατυχημάτων στη θάλασσα και θα

σχολιάσουμε αν τελικά μέσα από την εφαρμογή του Κώδικα αυτά αυξάνονται ή μειώνονται.

ABSTRACT

One of the most important issues for the shipping industry is the safety and security of the sea. Safety of sea absolutely needs laws and rules that will fully support it. However, many people do not feel sure that these laws are beneficial to it and consequently they set rules for the conditions of the time and the requirements that need to be fulfilled. An international rule in shipping is the "ISM CODE" which is part of the "International Convention for the Safety of Life at Sea" (SOLAS). This is the topic of this study. More specifically, we will refer to the need of shipping companies to provide services with the best quality by following the rules and standards of the International Safety Management Code (ISM Code). They must use vessels that do not ignore crew safety or environmental pollution laws, as well as they need the necessary services. These are common to all vessels without any distinction thanks to the EU and the laws it sets in its waters. Also, it will be mentioned how the ISM Code contributes to the safety of the crew and the vessel by the proper practice of its rules. Then, in the main part of the paper we will take a deeper look at the International Safety Management Code. We will look at specific articles of it, where we will comment on their usability. Additional emphasis will be placed on understanding its proper implementation, and there will also be a reference to the negative comments that have been written about it. It is important to be mentioned that this Code is the guiding tool for shipping companies. Since companies are different from each other, they need a tool that covers their own specific needs. So, they create a Safety Management System, i.e. their guide tailored to the needs of each of them by following the Code and the legal framework that companies must follow for their smooth management. In conclusion, we will analyze some of accident cases at sea and also, we will be able to say if the use of ISM code has positive or negative impact on them.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
ABSTRACT.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	11
1.1 Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	11
1.2 Η ΑΝΑΓΚΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	12
1.3. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ	14
1.4. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	15
1.5 Η ΑΝΑΓΚΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE – ISM CODE)	19
2.1 Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ISM CODE	19
2.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ	20
2.3 ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ – ΣΑΔ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ISM.....	23
3.1 ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ – ΣΑΔ.....	23
3.2 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΣΑΔ.....	25
3.3 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ - ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ.....	27
3.4 ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	29
3.5 ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ.....	30
3.6 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	33
3.7 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ.....	36
3.8 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ.....	37
3.9 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΑΔ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ.....	40
3.10 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ, ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΑΔ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ...	41
3.11 ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	44
3.12 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΤΥΧΗΜΕΝΟΥ ΣΑΔ	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΗΣ	
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	47
4.1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ.....	47
4.2 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	48
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	51
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	52

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία είναι ένας από τους μεγαλύτερους κλάδους στην παγκόσμια οικονομία, με τη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων να αποτελούν τα μέσα για το διεθνές εμπόριο και την επικοινωνία. Ο τομέας αυτός ενεργεί σε διεθνές επίπεδο και εκτίθεται συνεχώς σε διάφορους κινδύνους. Για το λόγο αυτό, η ασφαλής διαχείριση θεωρείται πρώτο μέλημα για τις εταιρίες.

Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης στη ναυτιλία είναι πολύ ιδιαίτερος παράγοντας για την εξασφάλιση της ασφάλειας πλοίων, πληρωμάτων και φορτίων, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος και την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης. Με την εφαρμογή προληπτικών μέτρων και τεχνολογικών καινοτομιών έως την εκπαίδευση του προσωπικού και τη συμμόρφωση προς διεθνείς πρότυπα και κανονισμούς, ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης στη ναυτιλία είναι το μέσο για μια πιο αποτελεσματική και βιώσιμη λειτουργία του τομέα.

Ο Κώδικας από μόνος του δεν μπορεί να συνεισφέρει στο τεράστιο πλήθος των ναυτιλιακών εταιριών. Έτσι, η κάθε εταιρία υιοθετεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, όπου εκεί καταγράφονται οι ανάγκες τους και ακολούθως η ίδια η εταιρία προσπαθεί να βρει τις λύσεις στα προβλήματά που αντιμετωπίζει.

Το σύστημα αυτό δημιουργεί τους δικούς του μοναδικούς κανόνες με βάση τον Κώδικα, χωρίς να προσπερνά το νομοθετικό του πλαίσιο, για την ομαλή διαχείρισή της εταιρίας, τόσο στο πλοίο όσο και στο γραφείο.

Ακόμη, μια ναυτιλιακή εταιρία για να προσελκύσει ναυλωτές χρειάζεται να έχει ένα καλά συντηρημένο και εξοπλισμένο πλοίο, όπου το πλήρωμα του να έχει λάβει την απαραίτητη εκπαίδευση που αφορά την λειτουργία του πλοίου, την ασφάλεια του αλλά και των ιδίων καθώς και την απαραίτητη προσοχή που πρέπει να έχουν στην ασφάλεια του θαλάσσιου χώρου. Όλα αυτά θα αναλυθούν σε βάθος στη συνέχεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1.1 Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ιδέα της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στον περισσότερο αριθμό των κλάδων των εμπορικών συναλλαγών εισήχθη μόλις τα τελευταία χρόνια του 20ού αιώνα. Αξίζει να τονιστεί, πως η ποιότητα στις υπηρεσίες (ISO), αναπτύχθηκε με καθυστέρηση σε σχέση με την ποιότητα στην παραγωγή των προϊόντων. Ακόμη, η εφαρμογή της δεν κρίνεται απαραίτητη, όμως χρησιμοποιείται κυρίως ως μέτρο αξιολόγησης που βοηθά τους καταναλωτές να διαλέξουν μεταξύ παρόμοιων προϊόντων. Επομένως, είναι λογικό ότι και ο τομέας της ναυτιλίας θα συμβαδίσει με τις ποιοτικές υπηρεσίες (Chauvel, 1997).

Στον κλάδο της ναυτιλίας, πρωταρχικό κριτήριο της ποιοτικής υπηρεσίας θεωρείται η απόδοση του πλοίου, δηλαδή κατά πόσο ικανοποιεί τις ανάγκες του ναυλωτή ή του φορτωτή στις θαλάσσιες μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, όταν γίνεται αναφορά στην ποιοτική ναυτιλία, εννοείται η διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου από το πλοίο κατά τη χρονική στιγμή που έχει συμφωνηθεί, δίχως να υπάρχει κάποιο ατυχές συμβάν (απώλεια, ατύχημα, ρύπανση περιβάλλοντος κ.α.) (Chauvel, 1997).

Κύριος παράγοντας ποιοτικής ναυτιλίας είναι να υπάρχουν αξιόπλοια πλοία, με το προσωπικό του οποίου να έχει την κατάλληλη εκπαίδευση και τεχνογνωσία. Είναι ευθύνη όλων η διατήρηση της ποιότητας στη ναυτιλία, καθώς και των όσων εμπλέκονται σε αυτή π.χ. συνεργάτες των ναυτιλιακών εταιριών, όπως επίσης μεγάλη σημασία έχει η επιλογή διοικητικών ρόλων που πρέπει να γίνεται μετά από έλεγχο ότι τα συγκεκριμένα πρόσωπα είναι ικανά να ανταπεξέλθουν.

Όσον αφορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι θαλάσσιες μεταφορές συντέλεσαν το μέσω ενός υπομνήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 1985, με τίτλο «Προς μια πολιτική μεταφορών — θαλάσσιων μεταφορών», καθώς και μιας ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 1996 με τίτλο «Προς μια νέα θαλάσσια στρατηγική» (European Commission, 1996).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσα από το «κείμενο στρατηγικής» εξέδωσε την πρόταση για την λήψη πρωτοβουλιών εκπροσωπώντας την ΕΕ για:

- Πλοία με κοινοτική σημαία τρίτης χώρας υποχρεούνται να ακολουθούν τους κανόνες ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος απόπλου και κατάπλου σε λιμάνια ΕΕ. Αν δεν τηρηθούν αυτοί οι κανόνες τότε θεωρείται ότι υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός.
- Αύξηση στους ελέγχους σε κρατικό επίπεδο και στις κυρώσεις που θα έχουν οι εκναυλωτές για πλοία που δεν τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς (substandard ships) ή ακόμη για πλοία που δεν είναι ασφαλισμένα όπως θα έπρεπε.
- Δημιουργία καλύτερων συμφωνιών όσον αφορά στις συνθήκες εργασίας μεταξύ μεταφορέων και συνδικάτων για τα οχηματαγωγά (car carrier, car ferry) που κάνουν τακτικά δρομολόγια από και προς κοινοτικά λιμάνια (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006,σελ.181-182).

1.2 Η ΑΝΑΓΚΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Κατά τον 20^ο αιώνα οι θαλάσσιες μεταφορές αναπτύχθηκαν με γρήγορους ρυθμούς. Πράγμα που έκανε απαραίτητο να προσαρμοστεί η νομοθεσία των κρατών στα νέα δεδομένα, όπως φάνηκε και στο ναυτιλιακό κλάδο που δεν άργησαν να προσαρμοστούν. Παρακάτω παρατίθενται οι λόγοι όπου οι ναυτιλιακές εταιρίες ήθελαν οπωσδήποτε τη θέσπιση νέων νόμων σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά στην θαλάσσια ασφάλεια σύμφωνα με τον Chauvel (1997).

1. Οι συνθήκες που ορίζουν ένα πλοίο ως αξιόπλοο σε διεθνή ύδατα και με τις οποίες πρέπει όλοι να συμφωνούν και να αποδέχονται πλήρως για την αποφυγή ατυχημάτων
2. Οι επιθεωρήσεις και τα πιστοποιητικά που πρέπει να έχουν τα πλοία να είναι ίδια για όλα τα πλοία όταν δένουν σε λιμάνι μιας χώρας, ανεξαρτήτως εθνικότητας, για να μην υπάρχουν τυχόν παρεξηγήσεις, λόγω της προέλευσης τους και των διαφορετικών απαιτήσεων ασφάλειας.

3. Τα ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν συνεχώς έδωσαν το έναυσμα για τη δημιουργία ίδιων κανόνων για όλους μιας και η διαφορετικότητα αυτών από χώρα σε χώρα όσον αφορά στη λειτουργία των πλοίων (πχ κανόνες για πλήρωμα, φόρτωση-εκφόρτωση των πλοίων κ.α.) θα επέφεραν προβλήματα στο θαλάσσιο εμπόριο, δημιουργώντας κατά τον τρόπο αυτό συνθήκες που δεν θα είχαν καλό αντίκτυπο προς τις εταιρίες ή ακόμα και στις οικονομίες των κρατών (Ramesh, 2022).

Η δημιουργία αίσθησης ασφάλειας συνδέεται στενά με τη μείωση των κινδύνων. Μόνο αν αυτοί μειωθούν θα καταφέρει να βελτιωθεί και η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Για να πετύχουμε όμως το παραπάνω θα πρέπει να γίνει κατανοητό ποιοι θα είναι αυτοί που θα θέτουν αυτούς τους κανόνες και θα είναι υπεύθυνοι σε πολιτικό επίπεδο (Αλεξόπουλος Α, Φουρναράκης. Ν, 2018).

Αρχικά όμως πρέπει να γίνει κατανοητή, η έννοια της «πολιτικής της θαλάσσιας ασφάλειας». Μία ερμηνεία που μπορεί να δοθεί, όσον αφορά στον όρο «πολιτική για την θαλάσσια ασφάλεια» είναι οι κανόνες, νόμοι, οδηγίες, μνημόνια (MOUs), πρωτόκολλα, ψηφίσματα, υποδείξεις, προδιαγραφές, πρακτικές, κώδικες και γενικά όποιο θετικό μέτρο το οποίο περιγράφει, υποχρεώνει, υποδεικνύει και ενθαρρύνει συγκεκριμένες κινήσεις οι οποίες έχουν σημαντικό ρόλο ως προς την επίδραση της θαλάσσιας ασφάλειας (Αλεξόπουλος Α, Φουρναράκης. Ν, 2018).

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), είναι ο κύριος φορέας σε διεθνές επίπεδο όσον αφορά θέματα πολιτικού περιεχομένου που έχουν σχέση με την θαλάσσια ασφάλεια. Ο IMO έρχεται να συμπληρώσει τον Διακυβερνητικό Συμβουλευτικό Ναυτιλιακό Οργανισμό (Intergovernmental Maritime Consultative Organization - IMCO), ο οποίος δημιουργήθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη στην αρχή με συμβουλευτικό χαρακτήρα στο τεχνικό κομμάτι της θαλάσσιας ασφάλειας και έπειτα από πίεση άλλαξε επωνυμία σε IMO το 1982 και καθιερώθηκε ως ο βασικός διεθνής μηχανισμός που ασχολείται με την πολιτική θεμάτων ασφαλείας, ρύπανσης της θάλασσας, τήρηση κανονισμών ποιότητας από το πλήρωμα και νομικά ζητήματα για περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη δραστηριότητα των πλοίων (Banda et al., 2016).

Ο IMO επεκτείνεται μέσα από πολλές συμβάσεις όπως η Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και φύλαξης των ναυτικών (CONVENTION OF

STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS – S.T.C.W.) με την υπογραφή της το 1978, ξεκίνησε το 1984 και θεμελίωσε την αποδοχή στα κατώτατα επίπεδα πληρωμάτων. Ο S.T.C.W. είναι η πρωταρχική σύμβαση σε διεθνές επίπεδο που σύστησε τα κριτήρια εκπαίδευσης και πιστοποίησης των πληρωμάτων (Berg, H. P., 2013).

Όσον αφορά στους ρύπους που γίνονται από τα πλοία δημιουργήθηκε μία σύμβαση για την πρόληψή τους (Convention for the prevention of maritime pollution from ships-MARPOL), η οποία υπογράφηκε το 1973 και προστέθηκε σε ένα Πρωτόκολλο με επιπλέον μέτρα το 1978, διότι πολλά κράτη δεν την ενέκριναν καθώς είχε υψηλά κόστη ως προς την εφαρμογή της. Όμως, τα συνεχόμενα ατυχήματα πλοίων έκαναν τον IMO να λάβει άμεσα μέτρα. Το μέτρο αυτό ονομάστηκε MARPOL 73/78 με ενεργό ρόλο από το 1983 και μετέπειτα (Ramesh, 2022).

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) είναι αδιαμφισβήτητα σημαντικός διότι μόνο αυτός μπορεί να αναβαθμίσει την ασφάλεια των πλοίων. Αυτά με τη σειρά τους πρέπει να πιστοποιούνται όπως ορίζει ο κώδικας ώστε να δημιουργηθούν θεμέλια για την αναφερόμενη «ποιοτική ναυτιλία». Όμως, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO, δεν εφαρμόζει, ούτε επιτηρεί την εφαρμογή του ISM ή και άλλων κανονισμών του, διότι αυτό είναι ολοκληρωτική ευθύνη των χωρών- μελών του και των εταιριών ακολούθως (Jung, M. 2017).

1.3. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ

Με τη λέξη «ατύχημα» (accident) αναφερόμαστε σε συνεχόμενα γεγονότα, στα οποία περιλαμβάνονται τραυματισμοί ή απώλειες ανθρώπων, καθώς και βλάβες στο πλοίο, στο φορτίο ή στο θαλάσσιο και φυσικό περιβάλλον, χρεώνοντάς το εκάστοτε ατύχημα στον εξοπλισμό, στο άτομο ή στο περιβάλλον που ενεργεί το σύστημα. Ως "σημαντικό" περιστατικό αναφέρονται σε οποιοδήποτε γεγονός που έχει έστω ένα από τα παρακάτω γνωρίσματα: απώλεια πλοίου, μεγάλη ζημία στο πλοίο ή στο φορτίο του, συμπεριλαμβανομένης και της απώλειας ανθρώπινης ζωής (Ψαραύτης, Π. Καρύδης, Ν. Δεσύπρης, Γ. Παναγάκος, Ν.Π. Βεντικός, 2005).

Το μόνο σίγουρο είναι ότι φέρουν ζημίες ή κόστος για όλους. Το κόστος των ατυχημάτων διακρίνεται σε:

- Ιδιωτικό κόστος (Private Cost) και διακρίνεται σε λογιστικό άμεσο κόστος και αφανές κόστος (δηλαδή αυτό που δεν έχει λογιστικοποιηθεί και βλάπτει μόνο την επιχείρηση, φήμη κτλ.)
- Κοινωνικό κόστος, όταν το ατύχημα επιβαρύνει την κοινωνία και όχι την εταιρεία

Υπάρχουν βέβαια τα αφανή κοινωνικά κόστη, δηλαδή τα κέρδη που θα έπρεπε να λάβουν άλλοι κλάδοι παραγωγής και δεν έλαβαν ποτέ. Ένα παράδειγμα είναι το περιστατικό του δεξαμενοπλοίου Amoco Cadiz (VLCC) στις Βόρειες ακτές της Γαλλίας με ζημίες στον τουρισμό και την αλιεία πολλών δις δολαρίων. Επίσης, σε αυτήν την κατηγορία καταλογίζονται και οι ζημίες στο περιβάλλον όπου δεν υπάρχει νομική κάλυψη για αποζημίωση (Γουλιέλμος, Γκιζιάκης,1997).

Ο Βρετανικός Νηογνώμονας “Lloyds Register Shipping” ορίζει τα ναυτικά ατυχήματα σε επτά βασικές κατηγορίες, με παράμετρο, το αποτέλεσμα το οποίο έχουν: (Hackett & Bedford, 1996)

1. «Αγνοούμενα» πλοία (πλοία που δεν έχουν βρεθεί για πολύ καιρό, με αποτέλεσμα να μην είναι βέβαιη η τύχη τους)
2. Πυρκαγιές και εκρήξεις
3. Συγκρούσεις μεταξύ πλοίων
4. Προσκρούσεις σε μέρη όπως βράχια, λιμάνια, γέφυρες, κ.α.
5. Προσαράξεις
6. Απώλειες (ως αποτέλεσμα αστοχίας ή καταστροφής της μεταλλικής κατασκευής ή του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου)
7. Βυθίσεις (ως αποτέλεσμα κακών ή απρόβλεπτων καιρικών συνθηκών, ή άλλων καταστάσεων που δεν αναφέρονται στις προηγούμενες κατηγορίες)

1.4. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τα P&I Clubs ορίζουν ως ανθρώπινο λάθος οποιαδήποτε πράξη που κάνει ο άνθρωπος και αυτή προκαλεί άμεσα πρόβλημα που πρέπει να αποζημιωθεί στο club. Στο τμήμα Εμπορίου του Συμβουλίου Έρευνας των Μεταφορών στις ΗΠΑ διεξήχθη έρευνα το 1976, όπου έδειξε ότι μεγάλο ποσοστό αφορά τον άνθρωπο όσον αφορά στο

ποιος είναι υπεύθυνος για τα ατυχήματα. Ακολούθως, είναι ξεκάθαρο με 80% ότι τα ατυχήματα γίνονται λόγω ανθρώπινου λάθους και το υπόλοιπο ποσοστό αφορά τα μέρη του πλοίου (υλικός εξοπλισμός) (Anderson, 2003).

Δεν είναι λίγες οι φορές που οι άνθρωποι κάνουν λάθη επειδή δεν έχουν αρκετή γνώση και εμπειρία ή ακόμη δεν υπάρχει σωστή επικοινωνία, με αποτέλεσμα να αντιλαμβάνονται τα πράγματα και να λειτουργούν με λάθος τρόπο ή ακόμη να λειτουργούν υπό συνθήκες κούρασης σωματικής και ψυχικής (Anderson, 2003).

Επίσης, ένας ακόμη παράγοντας που μπορούμε να προσθέσουμε, είναι η ελλιπής γνώση του πληρώματος που δεν τους επιτρέπει να επεμβαίνουν άμεσα στα γεγονότα, η συντήρηση που ίσως να μην γίνεται σωστά, η μη τήρηση των διαδικασιών ασφάλειας που θα έπρεπε να ακολουθείται πάνω στο πλοίο, η ελλιπής εκπαίδευση ακόμη και των υπαλλήλων στα γραφεία των εταιριών (B. Αλεξόπουλος , N. Φουρναράκης 2018).

Εάν οι άνθρωποι δεν έκαναν λάθη ή αν μπορούσαμε να διορθώσαμε κάποια από τα προβλήματα, θα μπορούσαμε να αποτρέψουμε πολλά πραγματικά άσχημα ατυχήματα που συμβαίνουν στη θάλασσα (πχ. θανατηφόρα ατυχήματα). Οι άνθρωποι μπορούν να κάνουν λάθη ανά πάσα στιγμή κατά την εργασία τους η οποία όμως φαίνεται να περιορίζεται σταδιακά, καθώς πολλές λειτουργίες αυτοματοποιούνται για διευκόλυνσή τους (Anderson, 2003).

Αξίζει να σχολιάσουμε εκ νέου τις εσφαλμένες πράξεις των ανθρώπων ως ένα γεγονός το οποίο είναι αιτία σοβαρών ατυχημάτων στη θάλασσα, όπου συνήθως γίνονται εξαιτίας της πίεσης που επικρατεί σε στιγμές κρίσιμες και επικίνδυνες για το πλοίο και το πλήρωμα (πχ. καιρός) (B. Αλεξόπουλος , N. Φουρναράκης 2018).

Σίγουρο είναι ότι εξαιτίας όσον προαναφέραμε είναι αδύνατο να υπάρχει πλήρης ασφάλεια και απαλοιφή όλων των λαθών. Αυτό κρίνεται σε έναν σημαντικό βαθμό αδύνατο, καθώς τα ανθρώπινα λάθη γίνονται είτε στο πλοίο είτε στο γραφείο ή ακόμη όταν εμπλέκονται και τρίτοι, όπως λιμάνια και εταιρίες που ασχολούνται με τη διαχείριση, τοποθέτηση και μεταφορά εμπορεύματος ίσως να μην έχουν τις κατάλληλες υποδομές ώστε να αποτρέψουν ένα συμβάν (Anderson, 2003).

1.5 Η ΑΝΑΓΚΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Στον κλάδο της ναυτιλίας σχηματίζονται τα τελευταία χρόνια πολιτικές ασφαλείας που θα έλεγε κανείς ότι έχουν προοδευτικό ύψος διότι κατευθύνονται στην εξασφάλιση παραμέτρων. Όμως αυτές δεν φέρουν θετικά αποτελέσματα ως προς την θαλάσσια ασφάλεια. Γι' αυτό το λόγο παίρνονται αποφάσεις συλλογικά που έχουν σκοπό να αποτρέψουν τέτοια περιστατικά. Η Επιτροπή Maritime Safety Committee του IMO έχει ως εργαλείο το Formal Safety Assessment (FSA), που χαρακτηρίζεται ως το καλύτερο τους εργαλείο προληπτικής πολιτικής ασφαλείας στη θάλασσα (Anderson, 2003).

Όμως είναι σημαντικό να αναφερθεί πως εργαλεία όμοια με το παραπάνω δεν έχουν την ίδια χρησιμότητα για περιστατικά που χρειάζονται άμεση αντίδραση, διότι δεν χρησιμοποιούνται τόσο συχνά. Επίσης, σίγουρα χρειάζεται εκ νέου μελέτη σε μεγαλύτερο δείγμα θαλάσσιων ατυχημάτων, ώστε να γίνει πιο έγκυρη η αποτελεσματικότητά της έρευνας. Βέβαια, αυτό απαιτεί πολύ χρόνο και μόχθο αφού η λήψη των επακριβών αιτιών των ατυχημάτων ίσως να δοθεί για το κοινό ύστερα από χρόνια ή και ποτέ (Anderson, 2003).

Κατά συνέπεια, αν και υπάρχουν τα προαναφερόμενα εργαλεία που αποσκοπούν στη θαλάσσια ασφάλεια, η υλοποίηση ενός καθεστώτος στον κλάδο αυτό χρειάζεται μεγαλύτερη υποστήριξη για να βελτιωθεί όσο πιο άμεσα γίνεται λόγω της κριτικής του κόσμου.

Τις χρονολογίες 2002-2003 ορίστηκαν μέτρα και εκδόθηκαν οδηγίες σχετικά με τη ρύπανση του περιβάλλοντος που δημιουργούν τα πλοία, αναφέρθηκαν επίσης οι χρηματικές κυρίως κυρώσεις για πράξεις ασέβειας ως προς τη θάλασσα.

Η Ε.Ε. έφερε στο τραπέζι την οριστικοποίηση μέτρων για την καλύτερη εφαρμογή του μηχανισμού, όπου αναφέρονται σε ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα σε κράτη μέλη, καθώς και παρακολούθηση από κοινού πλοία που μολύνουν αφήνοντας στο θαλάσσιο χώρο ρύπους.

Ακόμη, η Ε.Ε. σχετικά με το θέμα της θαλάσσιας ρύπανση, δραστηριοποιείται με διεθνή παρουσία, αναφορικά από το 1972/1975 (75/438/EEC: Council Decision of 3 March 1975), στη Σύμβαση των Η.Ε. σχετικά με το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea), και όπως αναφέρεται

ο θαλάσσιος χώρος της Ευρώπης ορίζεται μέσα από 4 δομές συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη μέλη και χωρών που έχουν κοινά ύδατα:

- Σύμβαση OSPAR του 1992 (η οποία στηρίζεται στις παλαιότερες συμβάσεις του Όσλο και του Παρισιού) για τον Βορειοανατολικό Ατλαντικό
- Σύμβαση του Ελσίνκι του 1992 για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας (HELCOM)
- Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1995 για τη Μεσόγειο (UNEP-MAP)
- Σύμβαση του Βουκουρεστίου του 1992 για τη Μαύρη Θάλασσα
- Τα ποτάμια ύδατα της ΕΕ προστατεύονται από τη Σύμβαση για την προστασία του Δούναβη του 1996 και τη Σύμβαση για την προστασία του Ρήνου του 2009.

Η περιβαλλοντική συνεργασία βάση πολλών περιφερειών σχετικά με θαλάσσιες λεκάνες ή ποταμούς έφερε ως αποτέλεσμα να πραγματοποιηθούν στρατηγικές στην ΕΕ:

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

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί αντισυμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση της Βασιλείας για την εποπτεία της διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο). (UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea, last updated 2023)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE – ISM CODE)

2.1 Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ISM CODE

Με το πέρας της συνέλευσης του ΔΙΕΘΝΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ (ΔΟΝ), όπου έλαβε χώρα στις 04 Νοεμβρίου 1993, πάρθηκε η απόφαση Α.741 (18) και στη συνέχεια στις 19 Μαΐου 1994 εκχωρήθηκε στην συνθήκη “ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ» SOLAS 1974 σαν ένα κεφάλαιο με τίτλο «ΑΣΦΑΛΕΣ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ» (MANAGEMENT FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR POLLUTION PREVENTION) ή αλλιώς «ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ (ISM CODE)» (Γιάννης Θεοτοκάς, 2014).

Ο ΔΟΝ βέβαια για να βοηθήσει περαιτέρω τα κράτη, μέσα από μία συνέλευση το 1995 αποφασίστηκε η Α.788 (19) με τίτλο «ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΔ» (GUIDELINES ON IMPLEMENTATION OF THE ISM CODE BY ADMINISTRATIONS).

Μία από τις πιο σημαντικές συνθήκες που έχει εγκριθεί είναι η σύμβαση SOLAS, η οποία σχετίζεται με θέματα ασφαλείας στο θαλάσσιο χώρο. Η SOLAS έλαβε ισχύ στις 25 Μαΐου το 1980 η οποία βοηθά έκτοτε στα ατυχήματα πλοίων και ναυτικών στο θαλάσσιο χώρο. Η SOLAS πρωτοεμφανίστηκε το 1914 με το ατύχημα του Τιτανικού, όταν ο θάνατος ζώων είχαν ξεπεράσει τις 1500. Βέβαια, η Συνθήκη του 1914 δεν εφαρμόστηκε ποτέ μιας και την ίδια περίοδο υπήρχε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (Asyali & Bastug, 2014).

Στη SOLAS ανήκουν τα εξής: όλα τα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα δεξαμενόπλοια, τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα υγραεριοφόρα χωρητικότητας άνω των 500 GRT όχι αργότερα από την 01/07/1998 καθώς και τα επιβατηγά ταχύπλοα και τα ταχύπλοα. Λοιπά πλοία τεχνικά εξοπλισμένα για συμμετοχή στις εξορύξεις πετρελαίου-υδρογονανθράκων όχι πριν από την 01/07/2002 (Wu et al., 2015).

Η διεθνής συνθήκη SOLAS συμπεριλαμβάνει επίσης άρθρα ορίζοντας τις γενικές υποχρεώσεις, τις διαδικασίες τροποποιήσεων κ.ά., σε ένα παράρτημα 14 κεφαλαίων ως ακολούθως:

1. Γενικές διατάξεις
2. Κατασκευή - υποδιαίρεση και σταθερότητα, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και πυροπροστασία, πυρανίχνευση και εξάλειψη πυρκαγιάς
3. Ρυθμίσεις και μέσα διάσωσης
4. Ραδιοεπικοινωνίες
5. Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας
6. Μεταφορά φορτίων
7. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων
8. Nuclear ships
9. Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων
10. Μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη
11. Ειδικά μέτρα ενίσχυσης της ασφαλείας στη θάλασσα & Ειδικά μέτρα ενίσχυσης της προστασίας-ναυτασφάλιση
12. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τις μεταφορές χύδην φορτίου
13. Επαλήθευση Συμμόρφωσης –Υποχρεωτικοί έλεγχοι των μελών του IMO από 01/01/2016
14. Μέτρα ασφαλείας για πλοία που δραστηριοποιούνται σε πολικές περιοχές (Υποχρεωτικό από 01/01/2017) (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης , 2006).

2.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

«Σκοπός του κώδικα αυτού είναι η παροχή διεθνών προτύπων ασφαλούς διαχείρισης πλοίων και πρόληψης ρύπανσης» (Προοίμιο του κώδικα, παρ. 1)

«Στόχος του κώδικα είναι να διασφαλίσει την ασφάλεια στη θάλασσα, την πρόληψη τραυματισμού ή θανάτου των ναυτεργατών και την αποφυγή της ρύπανσης του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα του θαλάσσιου καθώς και τη προστασία της περιουσίας» (Άρθρο 1.2.1 του κώδικα).

Η εταιρία είναι υποχρεωμένη να ακολουθεί τον κώδικα και να φτιάξει από μεριά της ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System) ώστε να μην χρεωθεί ποινές στη μη-συμμόρφωση ως προς τον κώδικα (Li & Guldenmund, 2018).

Στόχος του ΔΟΝ είναι να εξασφαλίσει, μέσα από τον κώδικα, ένα ασφαλές περιβάλλον στη βιομηχανία της ναυτιλίας (Banda et al., 2016). Πιο συγκεκριμένα, ο ΔΟΝ αναφέρει: «Η επιτυχής εφαρμογή του κώδικα θα πρέπει να οδηγήσει στην απομάκρυνση από την κουλτούρα όπου η εταιρία θα προσαρμόζει την ασφαλή διαχείριση στις ανάγκες της. Η υιοθέτηση μίας κουλτούρας με επίκεντρο την ασφάλεια περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου ο καθένας ανεξάρτητα θα νιώθει υπεύθυνος για τις αποφάσεις που λαμβάνονται με στόχο την βελτίωση της ασφάλειας και της επίδοσης».

Από μία άλλη οπτική πλευρά στην αναφορά του Λόρδου Ντόναλντσον υποστηρίζεται ότι «Σε βραχυχρόνιο επίπεδο ο κώδικας έχει σχεδιαστεί για να ανακαλύψει και να εξαλείψει τα πλοία, τους μάνατζερ και τους πλοιοκτήτες χαμηλού επιπέδου για να μην αναφέρω και πολλούς άλλους που συνεισφέρουν στην επιβίωση και σε μερικές περιπτώσεις στην ευημερία αυτών. Σε μακροχρόνιο επίπεδο στόχος του κώδικα είναι να ανακαλύψει νέες και βελτιωμένες μεθόδους διαχείρισης πλοίων, μάνατζμεντ και κανόνων οι οποίοι θα παράγουν ένα πιο ασφαλές επίπεδο που θα πλησιάζει εκείνο των αερομεταφορών. Αλλά όπως λέω και παραπάνω αυτό χρειάζεται πολύ χρόνο» (Ντόναλντσον, 1998).

2.3 ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης αποσκοπεί στη μεγαλύτερη δυνατή μείωση της ρύπανσης της θάλασσας και στην αύξηση της ασφάλειας μέσα σε αυτή. Δεν συμμετέχει σε τεχνικά ζητήματα και δεν ορίζει νέους κανόνες. Όμως εστιάζει στην διαχείριση των πλοίων από την ίδια την εταιρία. Σχετικοί κανόνες που αφορούν τεχνικά ζητήματα είναι οι «Κανόνες Φόρτωσης» (Load Line Regulations), «Κανόνες Επικοινωνίας» (Radio Regulations), «Κανόνες Σύγκρουσης» (Collision Regulations), «Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία» (MARPOL) και κάποια κεφάλαια από την «Συνθήκη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα» (SOLAS) (Asyali & Bastug, 2014)

Ο ΔΟΝ μαζί με όλο σχεδόν τον ναυτιλιακό κόσμο, κατάλαβε πώς άλλος ένας νόμος «a prescriptive regulatory approach» δεν είναι αρκετά αποτελεσματικός όσο περίμεναν και δεν έδινε κάτι καινούριο ούτε μπορούσε να πετύχει τους στόχους του. Ο κανόνας αν εφαρμόζεται σωστά τότε θεωρείται αποτελεσματικός. Όμως, η εφαρμογή γίνεται από τους ίδιους τους ανθρώπους, οι οποίοι πολλές φορές δεν είναι αλάνθαστοι και είναι οι ίδιοι υπαίτιοι για τα ατυχήματα που συμβαίνουν. Συνεπώς, εκτός από τις ελλείψεις που ίσως έχει ένας νόμος, μεγάλο μέρος ευθύνης έχει σίγουρα το πλήρωμα που είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή του. Σκοπός του ΔΟΝ είναι οι νόμοι και οι κανόνες να εφαρμόζονται όπως θα έπρεπε από τους ανθρώπους (Asyali & Bastug, 2014)

Έτσι λοιπόν, ο κώδικας στοχεύει στον ανθρώπινο παράγοντα και δεν εισάγει καινούριους κανόνες απαραίτητα. Θέλει να ενσωματώσει μια κουλτούρα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή κοινότητα. Με την επιτυχή θέσπιση αυτής της κουλτούρας, όλοι οι εμπλεκόμενοι στη βιομηχανία θα πράττουν και θα σκέφτονται με γνώμονα την ασφάλεια. Συνεπώς, η εφαρμογή των κανόνων θα είναι επιτυχής και όταν αντιμετωπίζονται ζητήματα που δεν καλύπτονται από κανόνες ο συλλογικός τρόπος σκέψης θα επιτρέπει την επίτευξη των επιθυμητών αποτελεσμάτων (Asyali & Bastug, 2014).

Η διαμόρφωση αυτής της συγκεκριμένης κουλτούρας, με εστίαση στην ασφάλεια, δεν αφορά μόνο συγκεκριμένους ανθρώπους και θέσεις εταιριών. Αφορά όλους τους εργαζομένους, από την ανώτατη διοίκηση έως τους νέους υπαλλήλους. Επομένως, όπως επισημαίνεται σαφώς στην εισαγωγή του κώδικα: «Είναι υποχρέωση των ανωτέρων επιπέδων διοίκησης να θέσουν τα θεμέλια για επιτυχημένη ασφαλή διαχείριση. Σε θέματα ασφαλείας και πρόληψης μόλυνσης το τελικό αποτέλεσμα καθορίζεται από την ικανότητα, τη συμπεριφορά και το κίνητρο κάθε ενός ανεξάρτητα, σε όλα τα επίπεδα διαχείρισης.» (Εισαγωγή του Κώδικα παρ. 6)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ – ΣΑΔ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ISM

3.1 ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ – ΣΑΔ

«Το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης πρέπει να εξασφαλίζει:

1. Συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς
2. Ότι (στη δημιουργία του) λαμβάνονται υπόψη οι σχετικοί κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που συνιστούν ο οργανισμός (ΔΟΝ), οι διοικήσεις της ναυτιλίας, οι νηογνώμονες και οι λοιποί φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας» (Παρ. 1.2.3 του Κώδικα)

Όλες οι εταιρίες είναι υποχρεωμένες από τον κώδικα ως προς τη δημιουργία ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ) που θα συμμορφώνεται με τις ισχύουσες νομικές διατάξεις που έχουν ήδη υπογραφεί. Αυτό αποσκοπεί σε ένα πλαίσιο με οδηγίες, ορίζοντας συγχρόνως τους στόχους για μια ασφαλή διαχείριση. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ) δεν περιέχει πρότυπους κανόνες. Πρέπει να ληφθεί υπόψη η διαφορετικότητα μεταξύ των εταιριών και έχοντας κατά νου ότι η ασφαλής διαχείριση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με την προσαρμογή του ΣΑΔ στις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες κάθε εταιρίας (Vandenborn Y. , 2018).

«Αναγνωρίζοντας ότι δύο ναυτιλιακές εταιρίες ή πλοιοκτήτες δεν είναι μπορεί να είναι ίδιες, και ότι τα πλοία διαχειρίζονται υπό διαφορετικές συνθήκες, ο κώδικας βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους» (Εισαγωγή του Κώδικα παρ. 4)

«Ο κώδικας εκφράζεται με ευρύς όρους για να επιτύχει εκτεταμένη εφαρμογή. Πράγματι, διαφορετικά επίπεδα μάνατζμεντ, είτε βρίσκονται στη ξηρά είτε στο πλοίο, απαιτούν ποικίλα επίπεδα γνώσεων και πλήρη επίγνωση των θεμάτων που ασχολούνται.» (Εισαγωγή του Κώδικα παρ. 5)

Η κάθε εταιρία πρέπει να έχει ένα και μόνο για αυτή ΣΑΔ, βασισμένο στις ανάγκες αυτής και των πλοίων της. Με αυτό τον τρόπο και μόνο ο κώδικας θα είναι μοναδικός για κάθε μία.

Σύμφωνα με τα λόγια του Λόρδου Ντόναλντσον: «Αυτό που επιδιώκει ο ISM κώδικας είναι να υπερθέσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης που θα είναι ρυθμιστικό έχοντας την έννοια του υποχρεωτικού και θα επιδιώκει να γίνει εκτελεστικό, την ίδια στιγμή που θα είναι συγκεκριμένο μόνο στις γενικές απαιτήσεις του» (Ντόναλντσον, 1998).

Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να πούμε ότι ο κανονισμός ορίζει με τη δημιουργία του ΣΑΔ, ότι όλες οι ναυτιλιακές εταιρίες θα πρέπει δημιουργήσουν έναν δικό τους μοναδικό πλαίσιο κανονισμών. Αυτό μπορεί να φαίνεται λίγο περίπλοκο, ακόμη και επαναστατικό, αλλά ακριβώς αυτό θέλει να πετύχει ο ΚΑΔ. Το "κείμενο" του νόμου αυτού θα αποτελεί το ΣΑΔ κάθε εταιρίας.

Όπως δηλώνει ο τίτλος των κανονισμών αυτών, ο στόχος τους είναι να εισχωρήσουν στη διαχείριση των πλοίων και των εταιριών μία κουλτούρα με κύριο άξονα την ασφάλεια. Όμως, το διαχειριστικό (management) μοντέλο δεν είναι ένα φυσικό αντικείμενο που μπορεί να καθοριστεί με τρόπο εύκολο, καθώς υπάρχει μεγάλη ποικιλία διαφορετικών προσεγγίσεων για τον τρόπο πραγμάτωσης μιας επιτυχημένης άσκησης (Grote, 2012 & Leveson, 2011).

Κάθε άτομο, λαμβάνοντας υπόψη ότι διαφέρει μεταξύ των υπολοίπων, είναι σε θέση να χειρίζεται κάθε κατάσταση με τρόπο προσαρμοσμένο στη δική του κρίση. Αντίστοιχα, ο τρόπος διαχείρισης των εταιριών είναι μοναδικός για κάθε μία ξεχωριστά. Είναι αρκετό να εξετάσουμε τις διαφορές στις παραδόσεις μεταξύ δύο κρατών για να διακρίνουμε την αξιοπιστία των προαναφερόμενων. Ο ΔΟΝ είναι σε θέση να κατανοήσει ότι η υιοθέτηση ενός σταθερού και αποτελεσματικού τρόπου διαχείρισης θα ήταν αδύνατη να γίνει με επιτυχία από τη ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς ορίζει απλά κάποιους γενικούς κανόνες που πρέπει να τηρηθούν. Χάρη σε αυτό, όλες οι εταιρίες θα είναι σε θέσει να συμβαδίζουν με τους κανόνες με τον τρόπο που θεωρεί η κάθε μία κατάλληλο, και στη συνέχεια να τις εφαρμόσουν στη πράξη.

Πιο συγκεκριμένα, ο κανονισμός, όπως θα δούμε μετ' έπειτα, δείχνει ότι η εταιρία πρέπει να παρέχει την κατάλληλη εκπαίδευση στα πληρώματα και να τα αξιολογεί, πριν αναλάβουν καθήκοντα πάνω στα πλοία. Αυτή αποτελεί τη γενική αρχή του κανονισμού. Το τμήμα management θα είναι υπεύθυνο για το παραπάνω και για τέτοιου είδους ζητήματα (Asyali & Bastug, 2014).

Συνεπώς, οι εταιρίες θα είναι σε θέση να φτιάξουν έναν μηχανισμό αξιολόγησης πληρωμάτων και τρόπο εκπαίδευσης που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες τους. Ο εν λόγω μηχανισμός θα αναφέρεται στο ΣΑΔ της εταιρίας. Αν κάποια εταιρία δεν συμμορφώνεται με τις καθορισμένες διαδικασίες, θα αποτελεί παράβαση του κανονισμού. Γι' αυτό και το ΣΑΔ αποτελεί ένα εγχειρίδιο με μοναδικούς "νόμους" για κάθε μία. Ο κανονισμός θα εξετάζει αν οι κανόνες στο ΣΑΔ τηρούνται από αυτήν. Αν συμβαδίζει στις απαιτήσεις του κανονισμού και φυσικά αν εφαρμόζει τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς του κώδικα (Asyali & Bastug, 2014).

3.2 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΣΑΔ

«Κάθε εταιρία θα πρέπει να αναπτύξει, εγκαταστήσει και διατηρήσει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (γνωστό και ως SMS) το οποίο θα περιλαμβάνει τις παρακάτω λειτουργικές απαιτήσεις:

1. Μία πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος
2. Οδηγίες και διαδικασίες που θα διασφαλίζουν την ασφαλή διαχείριση των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος και θα είναι συμβατές με τους ισχύοντες διεθνής και εθνικούς νόμους
3. Καθορισμένα επίπεδα εξουσίας και γραμμές επικοινωνίας μεταξύ και ανάμεσα στο προσωπικό πλοίου και ξηράς
4. Διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων και μη-συμμόρφωσης με τα μέτρα του κώδικα
5. Διαδικασίες ετοιμασίας και αντιμετώπισης καταστάσεων κινδύνου και
6. Διαδικασίες εσωτερικού ελέγχου και επιθεώρησης του μάνατζμεντ»

(Άρθρο 1.4 του κώδικα)

Επομένως, οι εταιρίες είναι υποχρεωμένες να συλλέξουν ίσως σε κάποια βάση δεδομένων, την προτεινόμενη πολιτική που έχει ως κύριο στόχο ζητήματα υψηλής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Να κάνει τις αναγκαίες υποδομές με κατάλληλη διοίκηση και διαχείριση για να επιτευχθεί ο στόχος. Χάρη σε αυτό

δημιουργείται μία δέσμευση για την τήρηση όσων συλλέγονται, ενώ ταυτόχρονα ενημερώνεται και το σύνολο των υπαλλήλων.

Στο ΣΑΔ πρέπει να συμπεριληφθούν οδηγίες και διαδικασίες, με στόχο την επίτευξη ασφαλούς διαχείρισης και την προστασία του περιβάλλοντος από την εταιρία. Σίγουρα, είναι αναγκαίο να υπάρχει συμβατότητα αυτών των οδηγιών με τους υπάρχοντες διεθνείς και εθνικούς νόμους (Asyali & Bastug, 2014).

Επισημαίνεται, ότι είναι σημαντικό να υπάρχει ενδελεχής καταγραφή όλων των διαδικασιών και του τρόπου με τον οποίο εκτελούνται πάνω στο πλοίο ή μέσα στα γραφεία της εταιρίας. Ο κώδικας θεωρεί σημαντική την καταγραφή, και με τη βοήθεια των Εγγράφων Ελέγχου ("Checklists"), να μη γίνεται παράβλεψη των διαδικασιών, ενώ παράλληλα γίνεται πιο εύκολα ο έλεγχος. Βλέπουμε ότι καμία ενέργεια δεν εξαρτάται πλέον από τη διακριτική ευχέρεια των υπαλλήλων όσον αφορά το για τη διεκπεραίωση αυτών, μιας και γραπτές οδηγίες βοηθάνε σε αυτό (Banda et al., 2016).

Οι εταιρείες θα πρέπει να δείξουν το πόσο ισχυρές είναι. Αυτός είναι ένας τρόπος για να καταλάβουμε ότι οι εταιρείες θέλουν να προσπαθήσουν να φέρουν τον κώδικα στην καθημερινότητα της εταιρείας ώστε να τους παρέχει ασφάλεια. Ο κώδικας δηλαδή δεν επιβάλλει τον τρόπο λειτουργίας είτε του πλοίου είτε της εταιρείας αλλά δείχνει το πως θα έρθουν θετικά αποτελέσματα μέσα από αυτόν. Επιπλέον, για να υπάρχει διαφάνεια μέσα στην εταιρία και να μην υπάρχει κατάχρηση της εξουσίας θα πρέπει να τηρείται ένα οργανόγραμμα που θα ορίζει τη θέση του καθενός.

Το μείζον ζήτημα μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι η αλληλεπίδραση του γραφείου με το πλοίο. Για αυτό λοιπόν θα πρέπει να γίνει ξεκάθαρο στο πλοίο και να μπορεί να βασιστεί σε συγκεκριμένα άτομα και από συγκεκριμένα τμήματα για διάφορα ζητήματα του πλοίου ούτως ώστε να γίνει πιο εύκολη η εξυπηρέτησή του. Για τον εφοδιασμό του πλοίου είναι υπεύθυνο το τμήμα εφοδιασμού και διαχείρισης. Έτσι, η επικοινωνία θα γίνεται πιο εύκολα και η εταιρεία ανά πάσα στιγμή θα έχει καλύτερη γνώση του τι γίνεται και τι ανάγκες υπάρχουν πάνω στο πλοίο.

Ένας από τους στόχους το ΚΑΔ είναι και ο παραπάνω, η καλύτερη επικοινωνία γραφείου με πλοίο, και για αυτό ορίζει όπως προαναφέραμε συγκεκριμένα ζητήματα να αναφέρονται στα επιμέρους τμήματα. Για ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια και την πρόληψη δημιουργείται ένα σχέδιο συμμόρφωσης ώστε να γνωρίζουν ποιος

ευθύνεται σε κάποιο ατύχημα αλλά το πιο σημαντικό να υπάρχει περεταίρω ασφάλεια (Γκιζιάκης-Γουλιέλμος, 2001).

Η επίτευξη ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης είναι να ελαττωθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα ανθρώπινα λάθη στα ατυχήματα, για αυτό σημειώνει τη δραστηριότητα των ναυτικών πάνω στο πλοίο. Με την καταγραφή μπορούμε να γνωρίζουμε από πριν τη δραστηριότητα του κάθε ατόμου πάνω στο πλοίο και μπορούμε να καταλάβουμε αν θα υπάρξει λανθασμένη κίνηση. Ωστόσο, πέρα από τις διαδικασίες που έχουν οριστεί και είναι στη ρουτίνα των ναυτικών, είναι αυτονόητο ότι θα υπάρξουν και απρόβλεπτες σε συγκεκριμένες και κρίσιμες καταστάσεις κινδύνου. Η εκπαίδευση του πληρώματος αλλά και των υπαλλήλων στο γραφείο για τέτοιου είδους καταστάσεις στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση αυτών των κινδύνων (Lakshmi, 2018).

Αυτονόητο είναι ότι το ΣΑΔ μίας εταιρίας θα πρέπει να μελετάται και να αναπροσαρμόζεται με βάση τα ζητήματα που προκύπτουν ούτως ώστε να τον καθιστά συνεχώς ένα πολύτιμο εργαλείο για κάθε εταιρεία.

3.3 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ - ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ

«Για την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης κάθε πλοίου και για να καθοριστεί ένας σύνδεσμος μεταξύ της εταιρίας και του πλοίου, κάθε εταιρία πρέπει να εξουσιοδοτεί ένα πρόσωπο στο γραφείο το οποίο θα έχει άμεση επαφή με τους προϊστάμενους της εταιρίας. Υπό την ευθύνη και αρμοδιότητα του εξουσιοδοτημένου προσώπου ή προσώπων θα πρέπει να περιλαμβάνεται η παρακολούθηση των θεμάτων ασφάλειας και αποφυγής μόλυνσης, στην διαχείριση κάθε πλοίου, και η διασφάλιση ότι παρέχονται τα απαραίτητα μέσα και η υποστήριξη από τη ξηρά όπως αυτή απαιτείται.» (Άρθρο 4 του κώδικα)

Ο ρόλος και οι ευθύνες του Εξουσιοδοτημένου Προσώπου φαίνεται πως είναι σχετικά νέοι για το μεγαλύτερο μέρος των ναυτιλιακών εταιριών. Η σαφής πρόθεση των δημιουργών του κώδικα με την εισαγωγή του θεσμού του Ε.Π. ήταν η δημιουργία ενός αναγνωρίσιμου δεσμού μεταξύ των ανωτέρων επιπέδων διαχείρισης της ξηράς και του πλοίου. Η έννοια της ύπαρξης ενός τέτοιου συνδέσμου δεν είναι πρωτόγνωρη, αλλά συναντάται συνήθως σε παραδοσιακές εταιρίες με το πρόσωπο του μηχανικού ή του ναυτιλιακού διευθυντή. Ωστόσο, οι μεταβολές στη ναυτιλία των τελευταίων τριών

δεκαετιών οδήγησαν στην εξαφάνιση αυτού του συνδέσμου, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα κενό και να χαθεί η έννοια του "ανήκω" για τους εργαζόμενους στο πλοίο, η καθοδήγηση, καθώς και να αναπτυχθεί ένα αίσθημα απομόνωσης.

Η ύπαρξη ενός εξουσιοδοτημένου προσώπου είναι κάτι πρωτόγνωρο για πολλές ναυτιλιακές εταιρείες. Ο κώδικας, με την προσθήκη αυτή, θέλει να υπάρχει ένας συνδετικός κρίκος ο οποίος θα βρίσκεται στην εξουσία και θα συνδέει το πλοίο με το γραφείο. Συνήθως, ένα τέτοιο πρόσωπο είναι κάποιος με εμπειρία στη θάλασσα όπως ένας πλοίαρχος που τώρα εμφανίζεται σε ρόλο διευθυντή. Μέσα σε όλες τις αλλαγές που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στη ναυτιλία ήταν και η εξαφάνιση ενός τέτοιου συνδέσμου δημιουργώντας ένα χάος-κενό μεταξύ πλοίου και εταιρείας (Ασπασία Αθυμαρίτη, 2021)

«Το Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο πρέπει να διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και εμπειρία στη διαχείριση πλοίων σε θέματα ασφάλειας και ελέγχου ρύπανσης, και να έχει πλήρη γνώση της πολιτικής της εταιρίας για θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Θα πρέπει να έχει την ανεξαρτησία και αρμοδιότητα να αναφέρει τις ελλείψεις που παρατηρούνται, στα ανώτερα επίπεδα μάνατζμεντ. Τέλος θα πρέπει να έχει την ευθύνη για την οργάνωση ελέγχων ασφαλείας, και να επιβλέπει ότι εκτελούνται οι διορθωτικές κινήσεις» (Guidelines of ICS/ISF).

Είναι απαραίτητο να τονίσουμε για την αποφυγή παρεξηγήσεων, ότι το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο δεν χρειάζεται να είναι αυτός που θα καθορίζει πως θα εφαρμόζεται το ΣΑΔ διότι αυτό ισχύει για όλους τους εργαζόμενους. Σε κάποιες μικρές εταιρίες, είναι αρκετά εύκολο, για τους υπαλλήλους που ανήκουν σε διευθυντικές θέσεις, να έχουν τη δυνατότητα να επιβλέπουν και να έχουν άμεση γνώση για την διαχείριση των πλοίων και συνεπώς να γνωρίζουν ότι έλλειψη ή ζήτημα που υπάρχει κατά την εφαρμογή του κώδικα.

Στις μεγάλες επιχειρήσεις, οι πληροφορίες αυτές παρέχονται από το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο. Πολλές φορές όμως υπάρχουν σε καθημερινή βάση πολλά προβλήματα μικρής σημασίας που ίσως να μην αναφέρονται. Για αυτό λοιπόν πρέπει να δίνεται εξουσία σε αυτό το πρόσωπο για να δίνει λύσεις στα καθημερινά αυτά προβλήματα ώστε να λειτουργεί σωστά η εταιρία (Anderson, 1998).

Πολλοί ερευνητές έχουν αναλύσει εις βάθος το θέμα της νομικής ευθύνης του εξουσιοδοτημένου προσώπου. Χαρακτηριστικά ο Γ. Παμπορίδης αναφέρει: «Η δουλειά του Εξουσιοδοτημένου Προσώπου είναι να εποπτεύει και να ελέγχει. Είναι αυτός που πρέπει να γνωρίζει τα πάντα για το πλοίο, τη διαχείρισή του, το πλήρωμα και το μάνατζμεντ του. Είναι ο αποδέκτης του συνόλου των αναφορών και επικοινωνιών ανάμεσα στο πλοίο και την εταιρία και δεν μπορεί να αποφύγει τις συνέπειες αυτού. Αν γνωρίζει κάποια έλλειψη ή πρόβλημα, τότε η εταιρία τεκμαίρεται ότι έχει λάβει γνώση, που σημαίνει ότι είναι πιθανό να χαθεί η ασφαλιστική κάλυψη» (Pamborides, 1999). Ωστόσο μέχρι τώρα δεν έχει καθοριστεί η νομική ευθύνη του εξουσιοδοτημένου προσώπου.

3.4 ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

«Η εταιρία θα πρέπει να καθορίσει με σαφή τρόπο και να τεκμηριώσει τις αρμοδιότητες του Πλοιάρχου αναφορικά με:

- Την εφαρμογή της πολιτικής της εταιρίας για την ασφάλεια και τη προστασία του περιβάλλοντος
- Την υποκίνηση των πληρωμάτων για την τήρηση αυτής της πολιτικής
- Την έκδοση κατάλληλων οδηγιών και εντολών με σαφή και απλό τρόπο
- Την επιβεβαίωση ότι τηρούνται οι συγκεκριμένες απαιτήσεις
- Την αναθεώρηση του ΣΑΔ και την αναφορά των ελλείψεων στο προσωπικό ξηράς

Η εταιρία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το ΣΑΔ που λειτουργεί στο πλοίο περιέχει σαφή δήλωση η οποία δίνει έμφαση στις δικαιοδοσίες του πλοιάρχου. Η εταιρία πρέπει να ορίζει στο ΣΑΔ ότι ο πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα αρμοδιότητα και την ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις με σεβασμό στην ασφάλεια να την προστασία του περιβάλλοντος και να ζητά την βοήθεια της εταιρίας όταν είναι αναγκαίο.»

«Η εταιρία πρέπει να διασφαλίσει ότι ο πλοίαρχος: α) διαθέτει τα προσόντα για τη διακυβέρνηση του πλοίου, β)έχει πολύ καλή και πλήρη γνώση του ΣΑΔ της εταιρίας, γ)του παρέχεται η απαραίτητη υποστήριξη ώστε να καθήκοντά του να εκτελούνται με ασφάλεια». (παράγραφος 6.1)

Είναι γνωστό ότι ο πλοίαρχος είναι το άτομο που έχει τις περισσότερες ευθύνες πάνω στο πλοίο, πρέπει όμως να δούμε εάν λόγω του κώδικα υπάρχουν αλλαγές σε αυτές. Ο πλοίαρχος θεωρείται το άτομο που εποπτεύει για την λειτουργία του κώδικα πάνω στο πλοίο. Είναι αυτός που πρέπει να έχει πλήρη γνώση του κώδικα ώστε να μπορεί να εκπαιδεύσει και να δίνει οδηγίες στο πλήρωμά του με σωστό τρόπο (Chlomoudis, C. I. & Kostagiolas, P. A., 2010)

Ο πλοίαρχος πρέπει είναι ο νομικός εκπρόσωπος της εταιρίας και ένας μάνατζερ πρώτης γραμμής πάνω στο πλοίο. Πρέπει να δίνει εντολές και οδηγίες για τη σωστή διαχείριση και τη ναυσιπλοΐα, να ελέγχει και να είναι σίγουρος ότι το ΣΑΔ εκτελείται ορθά σε καθημερινή βάση πάνω στο πλοίο.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ο κώδικας ορίζει ότι πρέπει να γίνεται ενδελεχή καταγραφή όλων των διαδικασιών και ενεργειών του πληρώματος. Ωστόσο, πολλές από τις περιπτώσεις των εργασιών και ο τρόπος που εκτελούνται είναι δύσκολο να καταγραφούν με ακρίβεια διότι πολλές φορές αλλάζουν με συνέπεια οι εντολές που είχαν δοθεί να μην είναι αξιόπιστες τελικά. Όμως, η παρέμβαση και η εξουσία που έχει ο πλοίαρχος μπορούν να δώσουν λύση όπου εκείνος θεωρεί ότι η ανθρώπινη επέμβαση χρειάζεται. Βέβαια, στη συνέχεια θα είναι υπόλογος των πράξεων του. Βλέπουμε λοιπόν ότι ο πλοίαρχος έχει περισσότερες ευθύνες μιας και είναι το άτομο που μπορεί να παραβλέψει τον κώδικα για σημαντικές αποφάσεις (Anderson, 1998).

3.5 ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ

Όπως αναφέραμε, ο πλοίαρχος έχει την ευθύνη για την εφαρμογή του ΣΑΔ πάνω στο πλοίο. Δεν είναι δυνατή η ολοκλήρωση του στόχου αυτού αν δεν υπάρχει η υποστήριξη από ένα εκπαιδευμένο και καλά καταρτισμένο πλήρωμα. «Η εταιρία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με υγιές πλήρωμα που διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα και πιστοποιητικά σύμφωνα με τους διεθνείς και εθνικούς κανόνες.» (Άρθρο 6.2)

Τα πιστοποιητικά που αναφέρονται εδώ και αφορούν τη διεθνή νομοθεσία καθορίζονται από τον STCW 1978 όπως τροποποιήθηκε το 1995, 1997 και 1998. Ο STCW ορίζει κάποια ελάχιστα διεθνή επίπεδα που αφορούν την εκπαίδευση, τα

πιστοποιητικά και την παρακολούθηση των ναυτικών. Ακόμη ορίζει εκτεταμένες ευθύνες οι οποίες είναι πάνω από κάθε ναυτιλιακή εταιρία, όπως:

- Διατήρηση Αρχείων
- Εξοικείωση του πληρώματος με το πλοίο
- Ικανότητα του πληρώματος για συντονισμό των εργασιών του
- Ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης

Σύμφωνα με τον ILO (International Labour Organisation Convention 147 Συνθήκη 1976), ο οποίος προβλέπει την θέσπιση ελάχιστων επιπέδων ικανοποίησης από του νηογνώμονες για τα εξής θέματα:

- Επίπεδα ασφαλούς επάνδρωσης
- Ωρες εργασίας
- Ικανότητα πληρωμάτων
- Κοινωνική ασφάλεια
- Όρια ηλικίας
- Εκπαίδευση

Κατά συνέπεια, το πλήρωμα που επανδρώνει ένα πλοίο πρέπει να είναι σε θέση να εμφανίζει τα παραπάνω αναφερόμενα πιστοποιητικά. Με λίγα λόγια στον τομέα αυτό, ο κώδικας δεν θέλει να γίνουν επιπλέον αλλαγές στην μέχρι τώρα διαδικασία πρόσληψης πληρώματος (Berg, H. P., 2013).

«Η εταιρία θα πρέπει να δημιουργήσει διαδικασίες που θα διασφαλίζουν ότι τα νέα πληρώματα ή αυτά που αναλαμβάνουν νέα καθήκοντα τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια και τη προστασία του περιβάλλοντος, έχουν λάβει απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του. Οι απαραίτητες οδηγίες θα πρέπει να έχουν συγκεντρωθεί, τεκμηριωθεί και παραδοθεί πριν την αναχώρηση» (Άρθρο 6.3)

Για πλήρωμα που πρόκειται να ταξιδέψει πρώτη φορά σε ένα πλοίο, οι εταιρείες πρέπει να τους παρέχουν με κάποιον τρόπο μια μορφή εξοικείωσης, πάνω στο πλοίο για θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, δείχνοντάς τους κάποιες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούν όλοι είτε είναι νέοι πάνω στο πλοίο είτε υπήρχαν ήδη στο πλήρωμα.

«Η εταιρία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το σύνολο του πληρώματος που εμπλέκεται στο ΣΑΔ έχει επαρκή κατανόηση των σχετικών κανόνων, κανονισμών και οδηγιών.

Η εταιρία θα πρέπει να δημιουργήσει και να διατηρήσει διαδικασίες αναγνώρισης οποιασδήποτε εκπαίδευσης απαιτείται για την υποστήριξη του ΣΑΔ και να διασφαλίσει ότι αυτή η εκπαίδευση θα παρέχεται σε όλο το προσωπικό που το αφορά». (Άρθρα 6.4, 6.5).

Είναι φανερό ότι ο ΚΑΔ δεν επαναπαύεται σε καμία περίπτωση στην υπόθεση ότι αν ένας ναυτικός έχει τα κατάλληλα προσόντα και κάποια χρόνια εμπειρίας είναι σίγουρο ότι μπορεί να ταξιδέψει στο πλοίο και να εκτελέσει τις εργασίες που θα του ανατεθούν με σωστό τρόπο, αποτελεσματικά και με ασφάλεια. Ο κώδικας πάντα θα θεωρεί το αντίθετο μέχρι αυτό να διαπιστωθεί.

Ας πάρουμε για παράδειγμα ότι ένας ναυτικός οποιασδήποτε ειδικότητας, δουλεύει σε Bulk Carriers για 20 χρόνια και η αξιολόγησή του, υπήρξε πάντα άριστη. Αν προσληφθεί από μία εταιρία που διαθέτει μόνο Tankers, σίγουρα δεν θα είναι σε θέση να συνεχίσει να έχει άριστη απόδοση αν δε λάβει την απαραίτητη εκπαίδευση που αφορά αυτά τα πλοία. Οι διαφορές των δύο τύπων πλοίων είναι πολλές και σημαντικές και θα πρέπει να γίνουν κατανοητές καθώς και να καλυφθούν τα κενά στην εκπαίδευσή του.

Έτσι ο κώδικας θέλει να καταγράφονται όλες οι διαδικασίες από όλες τις επιχειρήσεις, για να ελέγχει το επίπεδο γνώσης του πληρώματος, να παρέχει εξοικείωση και να διαπιστώνει τυχόν ελλείψεις και να παρέχει επιπλέον εκπαίδευση όπου θεωρεί ότι χρειάζεται. Ο κώδικας δεν αναλύει ποια είναι η εκπαίδευση που θα πρέπει να παρέχεται ούτε τον τρόπο με τον οποίο αυτή θα μεταδίδεται. Επίσης, δεν ορίζει το πλοίο ως χώρο παροχής της εκπαίδευσης αν και θεωρείται ο ιδανικός.

Όλοι οι εργαζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να είναι εκπαιδευμένοι όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Πέραν της αξιολόγησης πριν την πρόσληψή προσωπικού, η εταιρία πρέπει να δίνει την σωστή εκπαίδευση και τα χρήσιμα εργαλεία ώστε με ασφαλή τρόπο και φιλικά προς το περιβάλλον οι ναύτες θα εκτελούν τις εργασίες τους στο βέλτιστο, θα είναι ικανοί να λειτουργούν στο πλαίσιο μιας ομάδας αποφεύγοντας όσον το δυνατό περισσότερο τα ατυχήματα.

Η εκπαίδευση μπορεί να γίνει είτε μέσα από προβολή βίντεο, χρήση εξομοιωτών, δημιουργίας γυμνασίων κ.α. Σε όλες τις περιπτώσεις, θα πρέπει να καταγράφεται από την εταιρία κάθε είδους εκπαίδευση για να θεωρηθεί αποδεικτικό στοιχείο ως προς την συμμόρφωση και σωστή αξιοποίηση του ΣΑΔ. Με την καθιέρωση των απαιτήσεων αυτών, ο κώδικας αποσκοπεί στο τρόπο σκέψης, όσον αφορά την ιδεολογία της κάθε εταιρίας, από κάθε νέο μέλος του πληρώματος. Πρέπει να καταλαβαίνει πως σημασία έχει η καλή λειτουργία του πλοίου τηρώντας μία όμοια και συγκεκριμένη νοοτροπία σε κάθε πλοίο έχοντας υπόψιν την ασφάλεια. Μειώνονται με αυτό τον τρόπο οι πιθανότητες να υπάρξουν μεγάλες διαφορές στις συμπεριφορές των ναυτικών και κατά συνέπεια όλο το πλήρωμα θα μπορεί να δουλεύει σαν μία καλά συμπαγής ομάδα.

«Η εταιρία θα πρέπει να δημιουργήσει διαδικασίες με τις οποίες το πλήρωμα του πλοίου θα λαμβάνει σχετική πληροφόρηση για το ΣΑΔ στη γλώσσα εργασίας ή γλώσσα κατανοητή στο πλήρωμα. Η εταιρία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το πλήρωμα του πλοίου είναι ικανό να επικοινωνεί αποτελεσματικά στην διεκπεραίωση των καθηκόντων του που αφορούν το ΣΑΔ». (Άρθρα 6.6, 6.7)

Για να καταφέρει το πλήρωμα να λειτουργεί σαν μία ομάδα, όπως αναφέραμε παραπάνω, γίνεται γρήγορα αντιληπτό ότι είναι η επιτακτική η καλή επικοινωνία. Όπως πολλές φορές που τα πληρώματα είναι πολυεθνικά, η εταιρία θα πρέπει να ορίζει εξ αρχής ότι μία κοινή γλώσσα θα χρησιμοποιείται από το πλήρωμα. Επιπλέον, το ΣΑΔ θα πρέπει να είναι γραμμένο σε όσες και οποίες γλώσσες είναι αναγκαίο ώστε όλοι να μπορούν να το διαβάσουν και να το συμβουλεύονται.

3.6 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

«Η εταιρία θα πρέπει να δημιουργήσει διαδικασίες για την προετοιμασία σχεδίων και οδηγιών για σημαντικές λειτουργίες του πλοίου που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη μόλυνσης. Οι διάφορες εργασίες που θα περιλαμβάνονται σε αυτά θα πρέπει να είναι καθορισμένα και να ανατεθούν σε προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.»

Η εταιρία θα πρέπει να δημιουργήσει διαδικασίες για να ανακαλύψει, περιγράψει και να ανταποκριθεί σε πιθανές καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης στο πλοίο. Θα πρέπει

ακόμη, να δημιουργήσει προγράμματα για γυμνάσια και ασκήσεις για καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης.

Το ΣΑΔ θα πρέπει να ορίζει μέτρα που θα εξασφαλίζουν ότι η οργάνωση της εταιρίας μπορεί να ανταποκριθεί σε κινδύνους, ατυχήματα και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στις οποίες εμπλέκονται τα πλοία της.» (Άρθρα 7, 8)

Είναι σαφές ότι ο κώδικας ασφαλούς διαχείρισης στοχεύει στη μείωση των εργασιών του πληρώματος ώστε να αποφεύγονται τα ατυχήματα. Για αυτό το λόγο, έχουν δημιουργηθεί κάποιες συγκεκριμένες λειτουργίες ώστε να αποφεύγονται τα λάθη και να χρησιμοποιούνται σε δύσκολες καταστάσεις.

Συνεπώς, όλες οι εργασίες είναι προσχεδιασμένες ώστε να εκτελούνται ορθά. Συνήθως μοιράζονται οι εργασίες στο προσωπικό, στους υπεύθυνους, και στη συνέχεια γίνεται και ο απαραίτητος έλεγχος.

Έχει γίνει αναφορά ξανά στην παρούσα εργασία για το πόσο σημαντικό είναι να υπάρχει ένα σχέδιο. Όμως ο κώδικας δεν αναφέρει τις εργασίες και τις διαδικασίες για τις οποίες πρέπει να σχεδιαστούν αυτά τα σχέδια. Η ICS/ISF παρουσιάζει ένα πρότυπο που θεωρεί ότι για αυτές τις εργασίες είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένα σχέδιο. Βλέπουμε επίσης ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες το θεωρούν σημαντικό.

Αδιαμφισβήτητο είναι ότι τα σχέδια αυτά πρέπει να υπακούν στους υπάρχοντες νόμους και κανόνες. Δηλαδή το σχέδιο που αφορά τη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης θα πρέπει να συμβαδίζει την MARPOL 73/78, άρα πάνω στο πλοίο πρέπει να υπάρχει το εγχειρίδιο του σχεδίου αντιμετώπισης κινδύνων (SOPEP).

Όλοι οι εργαζόμενοι πάνω στο πλοίο είναι υποχρεωμένοι να συμβαδίζουν με τις οδηγίες του σχεδίου. Οι διεργασίες πρέπει να γίνονται όπως αναφέρει το σχέδιο και αυτό για να διαπιστώνεται ότι γίνεται με ορθό τρόπο πρέπει να υπάρχει κάποιος εσωτερικός έλεγχος, διότι σε περίπτωση κάποιου συμβάντος που δεν έλαβε χώρα όπως αναφέρεται στις οδηγίες και υπάρξει κάποιο ατύχημα τότε δεν μπορεί να υπάρξει και ασφαλιστική κάλυψη.

Πέρα από τη ρουτίνα και τις καθημερινές εργασίες που υπάρχουν πάνω στο πλοίο, ο κώδικας αναφέρει επίσης ενέργειες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Ορισμένες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης μπορεί να είναι οι εξής:

- Άμεσος κίνδυνος για το πλοίο, τους ναυτικούς ή για τη θαλάσσια περιοχή
- Μέτρα πρόληψης που δεν απέφεραν καρπούς
- Η άμεση αντίδραση σε κάποιο γεγονός (Γκιζιάκης-Γουλιέλμος, 2001)

Όμως ο κώδικας δεν αναφέρει πως να ενεργεί το πλήρωμα σε βάση κάποιου σχεδίου. Το ICS/ISF αφήνει το ελεύθερο με πληθώρα επιλογών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες για να καλύψουν τέτοιου είδους καταστάσεις πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι οι ενέργειες που έγιναν σε κάποιο γεγονός ήταν οι κατάλληλες, έγιναν με τον σωστό τρόπο και έχουν καταγραφεί στο απαραίτητο εγχειρίδιο και ότι είναι σωστά εκπαιδευμένη για πάσης φύσης έκτακτη ανάγκη.

Είναι γνωστό ότι αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να έχουν προχωρήσει στην υλοποίηση σχεδίων επειδή έτσι προβλέπει ο κώδικας όμως δεν εστιάζουν και τόσο στο σχέδιο και αυτό τους οδηγεί σε λανθασμένες αποφάσεις. Η ύπαρξη ενός σχεδίου είναι για να εφαρμόζεται με ορθό τρόπο, να βοηθάει το πλήρωμα και να μειώνει τυχόν ατυχήματα και λάθη. Για να καταστεί ένα σχέδιο πετυχημένο, η εταιρεία θα πρέπει να συνεργαστεί κυρίως με τους αξιωματικούς του πλοίου, όπως είναι ο πλοίαρχος, ώστε να μπορεί να κατανοήσει τις δυσκολίες που υπάρχουν πάνω στο πλοίο.

Πολλές εταιρείες προς διευκόλυνσή τους αποκτούν ένα ήδη υπάρχον σχέδιο και δεν προβαίνουν στη δημιουργία κάποιου άλλου. Το ΣΑΔ δεν θα πρέπει να εγκρίνει τέτοιου είδους σχέδια. Ένα παράδειγμα είναι η περίπτωση του πλοίου Eurasian Dream στο οποίο υπήρχαν ακατάλληλά και ελλιπή εγχειρίδια, με το γεγονός της φωτιάς στο κατάστρωμα να μην μπορεί το πλήρωμα να αντιμετωπίσει σωστά το γεγονός αυτό, αφού δεν υπήρχε κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο σε τέτοια περίπτωση, και δεν κατάφεραν να εκκενώσουν τους χώρους που είχαν πιάσει φωτιά.

Τα λόγια του Philip Anderson για το θέμα αυτό είναι τα εξής: «Ο κώδικας είναι ο ίδιος για κάθε πλοίο και κάθε πλοιοκτήτη σε όλο τον κόσμο. Τα προβλήματα εντοπίζονται από την διαφορετική ερμηνεία και εφαρμογή του ΚΑΔ από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε αναποτελεσματικά συστήματα ασφάλειας.»

Στην πράξη φαίνεται πόσο αποτελεσματικό είναι ένα σχέδιο, διότι σε μια έκτακτη ανάγκη οι ενέργειες που θα γίνουν αν δεν φέρουν τα αποτελέσματα που πρέπει

σημαίνει ότι το σχέδιο είναι αναξιόπιστο ή το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να το ακολουθήσει. Επίσης, βλέπουμε περιπτώσεις που είχαν σωστή αντιμετώπιση χωρίς την εφαρμογή του σχεδίου, κάτι που δείχνει τα λάθος πρότυπα που προβάλλει η εταιρεία.

3.7 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

«Το ΣΑΔ θα πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που θα διασφαλίζουν ότι οι μη-συμμορφώσεις, τα ατυχήματα καθώς και τα επικίνδυνα περιστατικά θα αναφέρονται στην εταιρία, θα ερευνώνται και θα αναλύονται με στόχο την βελτίωση της ασφάλειας και της πρόληψης ρύπανσης. Η εταιρία θα πρέπει να δημιουργήσει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών». (Άρθρο 9)

Σκοπός του κώδικα είναι να βελτιώνει συνεχώς το ΣΑΔ επινοώντας διαδικασίες που είναι σε θέση να δίνουν λύσεις και να είναι κατανοητές από όλους. Μια εταιρεία πρέπει να λάβει υπόψιν τυχόν παρατηρήσεις ώστε να πάρει και τα κατάλληλα μέτρα. Συνεπώς, πάντα θα υπάρχει η αξιολόγηση αυτού ώστε να καταφέρει να βελτιωθεί και να γίνει πιο αποδοτικό. Επίσης μέσω της αξιολόγησης και του ελέγχου το ΣΑΔ, οι εταιρείες μπορούν να προσαρμοστούν σε κάθε αλλαγή συνθηκών. Το σχέδιο ασφαλούς διαχείρισης είναι σίγουρο ότι μπορεί να πετύχει μεγάλη αποδοτικότητα, όμως μπορεί να δημιουργηθεί μια νέα κατάσταση και να αλλάξουν οι συνθήκες πάνω στις οποίες λειτουργούσε. Η αναφορά αυτών των αλλαγών και οι ενέργειες μιας εταιρείας ώστε να προσαρμοστούν οι εργαζόμενοι της σε αυτές καθιστούν το ΣΑΔ πάλι ως ένα αξιόπιστο εργαλείο.

Στη περίπτωση ατυχήματος, όπως προσδιορίζει η «Πυραμίδα ατυχημάτων» (Anderson, 2002), οι μη ασφαλείς ενέργειες πρέπει να ξεπερνούν τις 30.000, οι οποίες οδηγούν σε 3.000 ατυχήματα που παρά λίγο δεν επήλθαν. Τα οποία είναι υπεύθυνα για 300 τραυματισμούς και ίσως για ένα θανατηφόρο ατύχημα. Οι αναφορές αποσκοπούν, όπως αναφέρει το άρθρο 7 του κώδικα, είναι να μειώσει τον αριθμό των μη ασφαλών ενεργειών και να είναι σε θέση το πλήρωμα να αντιμετωπίσει ένα πρόβλημα εξ αρχής.

Ο νηογνώμονας έχει εκδώσει ένα έντυπο στο οποίο μπορούν να γίνονται οι αναφορές. Αυτό το έντυπο θεωρείται και αποδεικτικό στοιχείο. Ευθύνη για κάποιο συμβάν είναι εύκολο να δοθεί σε κάποιο πρόσωπο μιας και όλα καταγράφονται. Ο Peter

Martyr αναφέρει επί του θέματος: «Η απαίτηση του κώδικα οι αναφορές να είναι γραπτές, είναι σίγουρο ότι θα επιφέρει αλλαγές στην ικανότητα των μνηυτών και των εναγόντων να αποδείξουν και να πετύχουν δικαίωση έναντι των πλοιοκτητών, όταν στο παρελθόν κάτω από τις ίδιες συνθήκες ήταν δύσκολο να βρεθούν οι απαραίτητες αποδείξεις».

Ιδιαίτερα μεγάλο πρόβλημα παρουσιάστηκε στο ξεκίνημα της εφαρμογής του κώδικα, καθώς το πλήρωμα δεν έστειλε αναφορές στην εταιρία, φοβούμενο ότι αυτές θα οδηγήσουν στην απόδοση ευθυνών και την απόλυση μέλους του πληρώματος. Το πρόβλημα εμφανίζεται ακόμη και σήμερα. Οι εταιρίες οφείλουν να δημιουργήσουν συνθήκες εμπιστοσύνης και να κάνουν κατανοητό στα πληρώματα ότι οι αναφορές χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη βελτίωση της διαχείρισης των πλοίων.

Στα στάδια του κώδικα υπήρξαν σημαντικά προβλήματα, αφού το πλήρωμα δεν απέστειλε αυτή τη φόρμα με πλήρη αναφορά προς την εταιρεία διότι πίστευαν ότι θα ρίξουν τις ευθύνες πάνω τους και θα χάσουν τη δουλειά τους. Αυτό το γεγονός διαπιστώνεται και σήμερα. Οι εργαζόμενοι πάνω στο πλοίο πρέπει να λάβουν εμπιστοσύνη από τις εταιρείες για να καταλάβουν μετέπειτα ότι οι αναφορές αυτές είναι για την καλύτερη διαχείριση του πλοίου.

3.8 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

«Η εταιρία θα πρέπει να δημιουργήσει διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι το πλοίο συντηρείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σχετικών κανόνων και κανονισμών και τυχόν επιπρόσθετες απαιτήσεις που θέτει η εταιρία.

Για την επίτευξη των απαιτήσεων αυτών η εταιρία πρέπει να διασφαλίσει ότι:

- Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται στα κατάλληλα χρονικά διαστήματα
- Κάθε μη-συμμόρφωση θα αναφέρεται μαζί με την αιτία αυτής αν είναι γνωστή
- Λαμβάνονται οι απαραίτητες διορθωτικές κινήσεις
- Διατηρούνται αρχεία των ενεργειών αυτών

Η εταιρία θα πρέπει να δημιουργήσει διαδικασίες στο ΣΑΔ για να αναγνωρίζει τον εξοπλισμό και τα τεχνικά συστήματα, η απρόσμενη λειτουργική αποτυχία των οποίων είναι δυνατόν να επιφέρει επικίνδυνες καταστάσεις. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να

περιλαμβάνουν τακτικό έλεγχο των συστημάτων και εξοπλισμού που είναι σε αναμονή και σε μη διαρκή χρήση». (Άρθρο 10)

Ο κώδικας πέρα από τους ναυτικούς θεωρεί ότι και το πλοίο από μόνο του πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση ώστε να υπάρχει ασφάλεια. Ένα πλοίο το οποίο δεν πληροί τις κατάλληλες προϋποθέσεις δεν είναι σε θέση να φέρει ασφάλεια στο πλήρωμα. Όπως προ είπαμε σκοπός του κώδικα είναι όλοι να λειτουργούν με γνώμονα την ασφάλεια και σε αυτό έχει σίγουρα μερίδιο ευθύνης η κατάσταση του πλοίου (Asyali & Bastug, 2014)

Υπάρχουν πλοιοκτήτες που θεωρούν ότι πρέπει πρώτα να χαλάσει κάτι πάνω στο πλοίο τους για να το φτιάξουν και αυτοί που θέλουν ανά πάσα στιγμή το πλοίο τους να αποδίδει τα μέγιστα δίχως οι βλάβες να αποτελούν πρόβλημα για αυτούς προνοώντας εξ αρχής και εξοπλίζοντας το πλοίο με τα κατάλληλα αποθέματα σε ανταλλακτικά. Ο κώδικας συμβαδίζει με την πολιτική που ακολουθούν στη 2^η περίπτωση οι πλοιοκτήτες. Το service στο πλοίο πρέπει να μελετηθεί και να γίνει βάση συγκεκριμένων διαδικασιών (Teery Ogg 3 from a lecture on the ISM code, given to the staff of North England P&I Association 14-2-1995).

Οι εταιρείες πρέπει να σχεδιάζουν εξαρχής κάθε πότε πρέπει να γίνει η συντήρηση των πλοίων και ο έλεγχός τους. Το μόνο σίγουρο είναι ότι αυτά πρέπει να γίνουν σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα όπως αναφέρουν οι κανονισμοί.

Ο κώδικας δεν αναφέρει ποια συγκεκριμένα συστήματα πρέπει να συντηρούνται. Η ICS/ISF θεωρεί σημαντικό να συντηρούνται τα παρακάτω:

- Κύτος και υπερκατασκευή
- Πυροσβεστικός εξοπλισμός και εξοπλισμός για αντιμετώπισης ρύπανσης
- Εξοπλισμός διακυβέρνησης
- Σύστημα πλοήγησης
- Εξοπλισμός άγκυρας και αγκυροβολιάς
- Κύρια μηχανή και βοηθητική μηχανή
- Αγωγοί και βαλβίδες
- Εξοπλισμός φόρτωσης/ εκφόρτωσης
- Συστήματα αδράνειας
- Συστήματα ανίχνευσης φωτιάς, γκαζιού

- Αντλίες και σύστημα έρματος και υφάλων
- Εξοπλισμός επικοινωνίας

Ο κώδικας πέρα από τη συντήρηση του εξοπλισμού που υπάρχει πάνω στο πλοίο αναφέρεται και ότι είναι σημαντικό να συντηρούνται και τα αποθέματα αυτού. Με βάση τα παραπάνω φαίνεται ότι ο κώδικας για ακόμα μια φορά θέλει τη μέγιστη απόδοση της λειτουργίας του πλοίου διασφαλίζοντας έτσι τυχόν προβλήματα που προκύπτουν (Banda et al., 2016).

Τα «κρίσιμα» 4 αυτά σημεία λοιπόν αναφέρονται ως:

- α) το σβήσιμο του συναγερμού
- β) η ακεραιότητα του συστήματος παροχής πετρελαίου καύσης
- γ) η ακεραιότητα του συστήματος που αφορά το φορτίο
- δ) το σύστημα εκτάκτου ανάγκης
- ε) ο εξοπλισμός ασφαλείας.

Σε κάθε περίπτωση το πλήρωμα θα πρέπει να καταγράφει όλα τα γεγονότα που γίνονται πάνω στο πλοίο όσον αφορά σε θέματα έκτακτης ανάγκης και συντήρησης για να αντιμετωπίζονται άμεσα. Το άρθρο 11 του κώδικα γενικεύει την αρχή αυτή: «Η εταιρία πρέπει να δημιουργήσει και να διατηρήσει διαδικασίες για τον έλεγχο όλων των εγγράφων και των δεδομένων που αφορούν το ΣΑΔ

Η εταιρία πρέπει να διασφαλίσει ότι:

- A) τα ισχύοντα έγγραφα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις
- B) αλλαγές στα έγγραφα εξετάζονται και εγκρίνονται από αναγνωρισμένο προσωπικό
- Γ) τα άκυρα έγγραφα πρέπει να αποσύρονται.

Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν και εφαρμόσουν το ΣΑΔ μπορούν να αναφέρονται ως «Εγχειρίδιο Ασφαλούς Μάνατζμεντ (“SAFETY MANAGEMENT MANUAL”). Τα έγγραφα πρέπει να διατηρούνται με τρόπο που η εταιρία θεωρεί κατάλληλο. Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει μαζί του όλα τα σχετικά έγγραφα που το αφορούν» (Asyali & Bastug, 2014).

Σωστές είναι οι εκφράσεις του Philip Anderson, που αναφέρει ότι η κεντρική ιδέα του ΚΑΔ στοχεύει στο τρίπτυχο: «Πες τι κάνεις», «Κάνε ότι λες» και «Απέδειξε ότι κάνεις αυτό που λες»

3.9 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΑΔ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ

«Η εταιρία πρέπει να διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους ασφάλειας για να διαπιστώνει αν οι ενέργειες για την ασφάλεια και τη πρόληψη ρύπανσης πληρούν τις απαιτήσεις του ΣΑΔ. Η εταιρία πρέπει περιοδικά να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα και όταν χρειάζεται να το αναθεωρεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθιέρωσε η ίδια. Οι έλεγχοι και οι πιθανές διορθωτικές κινήσεις θα πρέπει να διενεργούνται σύμφωνα με τις καθορισμένες και έγγραφες διαδικασίες. Το προσωπικό που εκτελεί τους ελέγχους θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο από τους τομείς που ελέγχονται εκτός και αν αυτό είναι αδύνατο από τη φύση και το μέγεθος της εταιρίας. Τα αποτελέσματα του ελέγχου θα πρέπει να τυγχάνουν της προσοχής του συνόλου του προσωπικού που έχουν την ευθύνη για το συγκεκριμένο τομέα. Το διευθυντικό προσωπικό που είναι υπεύθυνο για το συγκεκριμένο τομέα θα πρέπει εγκαίρως να εκτελεί τις διορθωτικές κινήσεις». (Άρθρο 12)

Μπορεί καθένας να καταλάβει ότι ο κώδικας εστιάζει στην καταγραφή όλων των ενεργειών πάνω στο πλοίο. Το ΣΑΔ από μεριάς του, είναι ένας οδηγός που δείχνει τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσει το πλήρωμα βάση του κώδικα. Το ΣΑΔ διενεργείται από τους εργαζόμενους της εταιρίας. Για αυτό πρέπει να ελέγχονται όλες οι ενέργειες – διαδικασίες ώστε να διαπιστώνεται αν ακολουθούν το ΣΑΔ.

Έλεγχος μπορεί να γίνει εσωτερικά της εταιρίας από άλλους φορείς ή εξωτερικά.

Εξωτερικοί συνεργάτες που ελέγχουν κάποια εταιρεία, με εσωτερικό έλεγχο, κάνει λόγο και ο κώδικας στο θετικό αντίκτυπο που έχει αυτό διότι με αυτόν τον τρόπο υπάρχει άμεση αντιμετώπιση και αναφορά περιστατικών που πρέπει να λυθούν. Συνεπώς, είναι ένας ακόμη επιπλέον έλεγχος στο εσωτερικό της εταιρίας που στοχεύει επίσης στην καλύτερη εφαρμογή του ΣΑΔ. Ο πρώτος έλεγχος όπως έχουμε προαναφέρει εμφανίζεται μέσω της καθημερινής ροής της εταιρείας. Ο έλεγχος από τρίτο πρόσωπο είναι σίγουρα πιο αντικειμενικός και δίνει πιο άμεσα λύσεις

καταγράφοντας τα πάντα μέσα στην εταιρία ώστε αυτή να προβεί στις κινήσεις που χρειάζονται (Bhattacharya, 2012).

3.10 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ, ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΑΔ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

«Το πλοίο θα πρέπει να διαχειρίζεται από την εταιρία που είναι εφοδιασμένη με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που αφορά το πλοίο αυτό. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης θα πρέπει να εκδίδεται για κάθε εταιρία, η οποία συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κώδικα από τη διοίκηση ή από οργανισμό αναγνωρισμένο από τη διοίκηση ή από τη κυβέρνηση της χώρας η οποία ενεργεί εκ μέρους της διοίκησης στην οποία η εταιρία έχει επιλέξει να εκτελεί τις εργασίες της. το έγγραφο αυτό πρέπει να θεωρείται αποδεικτικό συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κώδικα. Ένα αντίγραφου του εγγράφου θα πρέπει να υπάρχει στο πλοίο ώστε ο πλοίαρχος, αν του ζητηθεί, να είναι σε θέση να το παρουσιάσει για έλεγχο από τη διοίκηση ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτήν. Ένα πιστοποιητικό με την ονομασία Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης θα πρέπει να εκδίδεται για το πλοίο από τη διοίκηση ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτήν. Η διοίκηση θα πρέπει όταν εκδίδει το πιστοποιητικό να διαπιστώνει ότι η εταιρία και το μάνατζμεντ που ασκείται στο πλοίο λειτουργούν σύμφωνα με το αναγνωρισμένο ΣΑΔ. Η διοίκηση ή οργανισμός αναγνωρισμένος από αυτήν, θα πρέπει περιοδικά να πιστοποιεί τη σωστή λειτουργία του ΣΑΔ όπως έχει εγκριθεί.» (Άρθρο 13)

Μετά από τη δημιουργία του ΣΑΔ, όταν δηλαδή θεωρεί εταιρεία ότι πλέον καλύπτει τις ανάγκες τους, τέλος έρχεται η έγκριση της διοίκησης. Αν διαβεβαιωθεί πώς το σύστημα που έχει διαμορφωθεί συμφωνεί με τα πρότυπα του ΚΑΔ εκδίδει το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC). Για να εκδοθεί αυτό το έγγραφο πρέπει να φανεί η εφαρμογή του ΣΑΔ επάνω στα πλοία όλων των τύπων που έχει η εταιρεία το λιγότερο για 3 μήνες. Ως απόδειξη είναι τα σχετικά έγγραφα που καταγράφονται οι ενέργειες και τα αρχεία στον εσωτερικό έλεγχο που πραγματοποιεί η κάθε εταιρεία ανά έτος.

Εφόσον η διοίκηση διαπιστώσει πώς όλα βαίνουν με τα προβλεπόμενα, εκδίδει για μια ορισμένη κατηγορία πλοίου το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC). Βέβαια αν η εταιρεία θέληση να εκδώσει Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC) για περαιτέρω

τύπους πλοίου, είναι υποχρεωμένη να αποδείξει ότι και σε αυτά μπορεί να εφαρμοστεί ο κώδικας (Λαθουράκη Γεωργία, 2009)

Σύμφωνα με τις οδηγίες του IMO το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC) έχει πενταετή ισχύ αλλά θα πρέπει να επικυρώνεται κάθε χρόνο. Κατά τη διάρκεια της ετήσιας αυτής επικύρωσης, ελέγχεται αν το ΣΑΔ εξακολουθεί να δουλεύει κατάλληλα. Δίνεται μία απόκλιση τριών μηνών σε όλες τις εταιρίες για να επικυρώσουν το ΠΣ, αναγνωρίζοντας κατά αυτό τον τρόπο τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο IMO αναφέρει πως το πιστοποιητικό μπορεί να έχει ισχύ μέχρι 5 χρόνια, όμως χρειάζεται η επικύρωση του κάθε έτος. Όσο διενεργείται η ετήσια επικύρωση παράλληλα γίνονται έλεγχοι εάν το ΣΑΔ λειτουργεί όπως θα έπρεπε. Βέβαια ο IMO έχοντας γνώση για τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες γενικώς, τους δίνει τη δυνατότητα παράτασης της επικαιροποίησης τριών μηνών ώστε να το πιστοποιητικό τους (EMSA, 2022)

Με το πέρας των 5 ετών υπάρχει μια πιο ενδελεχής πραγματοποίηση ελέγχου για την επανέκδοση του πιστοποιητικού.

Από την άλλη, ένα μείζον ζήτημα είναι η ακύρωση του πιστοποιητικού. Πρέπει να αναφέρουμε ότι οι λιμενικές αρχές (Port State Control) δεν έχουν την δικαιοδοσία να ακυρώσουν τα DOC και SMC πλοίου με ξένη σημαία. Την εξουσιοδότηση για τέτοιο πράγμα την έχει μόνο η διοίκηση σε περιπτώσεις που αποδεικνύεται ότι η εταιρεία δεν συμμορφώνεται ως προς τον κώδικα. Βλέπουμε ότι ένας τέτοιος έλεγχος γίνεται μια φορά το χρόνο, επομένως είναι δύσκολο η διοίκηση να βρει αρκετές περιπτώσεις που δεν συμμορφώνονται, κάτι που πολλές φορές οι λιμενικές αρχές (Port State Control) βρίσκουν. Συνεπώς η διοίκηση θα πρέπει να ενημερώνεται άμεσα ώστε να επέμβει και να κάνει τους απαραίτητους ελέγχους για να διαπιστώσει εάν υπάρχει όντως μη συμμόρφωση του πλοίου. Επίσης, ακύρωση του πιστοποιητικού υπάρχει εάν δεν ζητηθεί η ετήσια επικύρωση του.

Άλλο ένα θέμα που έχει συζητηθεί είναι για εταιρείες που τα πλοία τους έχουν διαφορετική σημαία, ποιος είναι υπεύθυνος να εκδίδει το πιστοποιητικό. Σε αυτό το ζήτημα η εταιρεία καλείται να έρθει σε επικοινωνία με την διοίκηση που ασχολείται με την κάθε σημαία ώστε να του ζητήσουν την ομοφωνία ως προς την έγκριση όλων. Γι' αυτό οι εταιρείες σχεδιάζουν ένα πλάνο που τους το παραδίδουν, όπου μέσα σε αυτό αναφέρουν ποια αρχή θα ασχοληθεί με κάθε διαδικασία. Από την άλλη μεριά, οι

διοικήσεις πρέπει να έρθουν σε επαφή μεταξύ τους ώστε να ενεργήσουν ομαδικά ως προς μια κοινή απόφαση. Είναι δύσκολο βέβαια να γίνει κάτι τέτοιο καθώς πολλές φορές διαφέρουν οι απαιτήσεις και ο τρόπος ενέργειας των διοικήσεων.

Επίσης οι οδηγίες που έχουν δοθεί για πολυεθνικές εταιρίες αναφέρουν για περιπτώσεις αλλαγής σημαίας από το πλοίο, αλλαγής πλοιοκτήτη, ίδρυσης νέας εταιρίας, όταν προστίθενται νέοι τύποι πλοίων σε ένα πιστοποιητικό.

Σε τέτοιου είδους περιπτώσεις γίνεται αναφορά για έκδοση μικρής διάρκειας πιστοποιητικού ώστε να μην καθυστερήσει η εφαρμογή του κώδικα. Το έγγραφο που εκδίδεται μπορεί να έχει διάρκεια μέχρι ενός έτους, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να παρουσιάζεται από την πλευρά της εταιρίας το ΣΑΔ που ακολουθεί καλύπτοντας τις προϋποθέσεις των παραγράφων 1.2.3 του κώδικα. Η εταιρία είναι υποχρεωμένη να παρουσιάσει το ΣΑΔ που ακολουθεί με τα προ απαιτούμενά μέσα στην περίοδο της λειτουργίας του προσωρινού πιστοποιητικού.

Ο Λόρδος Ντόναλτσον αναφέρει για το πιστοποιητικό συμμόρφωσης: «Αποτελεί προσωπική υπόθεση κάθε πλοιοκτήτη να αποκτήσει ένα Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης που θα πιστοποιεί ότι είναι κατάλληλος κάποιος για να είναι διαχειριστής πλοίου στα πλαίσια του ασφαλούς μάνατζμεντ, το οποίο εξελίσσει και ενδυναμώνει σε σχέση με τον εαυτό του και κάθε του πλοίο» (Ντόναλτσον, 1998).

Υπάρχει σχετική διοίκηση που εκδίδει το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Μάνατζμεντ (“Safety Management Certificates” – SMC). Χρειάζεται να πραγματοποιηθεί εξωτερικός έλεγχος στο πλοίο για να έγκριση ότι υπάρχει συμμόρφωση βάσει του κώδικα, νωρίτερα της έκδοσης του πιστοποιητικού. Καταρχήν να έλεγχος γίνεται αν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης αφορά το συγκεκριμένο πλοίο, ευχαριστώ σας που έχει το πλοίο καλύπτει όλες τις απαιτήσεις του κώδικα, διαπίστωσε ότι το ΣΑΔ γίνεται πράξη πάνω στο πλοίο και με σωστό τρόπο το λιγότερο για 3 μήνες και να υπάρχει το όλο το αρχείο όλων των εσωτερικών ελέγχων που γίνονται πάνω στο πλοίο (Εξαρχου Σταύρος, 2023).

Επίσης στο Πιστοποιητικό Ασφαλούς Μάνατζμεντ χρειάζεται η ανανέωση στα πέντε έτη. Εδώ όμως χρειάζεται μία επικαιροποίηση ανά δύο ανανεώσεις, καθώς σε περιπτώσεις απόρριψης ανανέωσης και ακύρωσης και εδώ ισχύουν όσα προαναφέραμε για το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Υπάρχει επίσης η προσωρινή έκδοση των έξι μηνών. Για να εκδοθεί το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Μάνατζμεντ χρειάζονται τα

παρακάτω: Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης να αφορά το συγκεκριμένο πλοίο, το ΣΑΔ πρέπει να καλύπτει τις παραγράφους 1.2.3 του κώδικα, ο καπετάνιος και οι managers να έχουν πλήρη γνώση του ΣΑΔ, οδηγίες πριν πλεύσει το πλοίο πρέπει να δοθούν για ναυσιπλοΐα, σχεδιασμός των απαραίτητων ελέγχων που θα πρέπει να γίνουν τους επόμενους τρεις μήνες στο πλοίο, το ΣΑΔ πρέπει να δοθεί στο πλήρωμα στις γλώσσες που θα είναι εύκολο να το κατανοήσουν.

3.11 ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Σύμφωνα με τα όσα αναφέραμε, ο ΚΑΔ αναφέρει τις μεθόδους που οι εταιρίες πρέπει με αυτές να λειτουργούν ώστε να υπάρχει σε καθημερινή βάση ασφάλεια. Οι νέοι θεσμοί (ΕΠ, ΣΑΔ κ.α) και η καθοδήγηση για τον τρόπο λειτουργίας των εργασιών μιας εταιρίας, θέτουν βάσεις για καλύτερες συνθήκες εργασίας. Όμως από την άλλη υπάρχουν φορείς που κατακρίνουν τον κώδικα για τα παρακάτω:

- Απαιτεί συμπλήρωση πολλών αναφορών
- Εισάγει πολλά εγχειρίδια
- Το ΣΑΔ είναι «ξένο» προς το πλοίο
- Δεν υπάρχει αρκετός χρόνος και ανθρώπινο δυναμικό για να εφαρμοστεί
- Αποτελεί «δουλειά γραφείου»
- Δεν υπάρχει υποστήριξη από το γραφείο
- Δεν υπάρχει εμπιστοσύνη στα κατώτερα μέλη του πληρώματος

Όλα τα παραπάνω, ο ΚΑΔ τα προσπερνά στην περίπτωση όπου οι εταιρείες και τα πλοία εφαρμόζουν σωστά όσα απαιτεί. Φαίνεται πως οι φορείς που έχουν τέτοια άποψη προφανώς δεν έχουν καταλάβει τον κώδικα και δεν ξέρουν πώς γίνεται η εφαρμογή του.

Όπως αναφέραμε οι εταιρίες είναι στην ευχέρεια τους να φτιάξουν το δικό τους πρότυπο ΣΑΔ κάτι που δεν συνάδει της άποψης ότι αυτό είναι «ξένο». Είναι σίγουρο ότι οι εταιρίες που έχουν αυτή την ιδεολογία απέκτησαν προπαρασκευασμένο ΣΑΔ και ίσως αυτός είναι ο λόγος που δεν είναι σε θέση να το κατανοήσουν. Δεν γίνεται να ονομάζεται ξένο κάτι το οποίο το δημιούργησες εσύ.

Οι αναφορές που πρέπει να καταγράφονται πρέπει να γίνονται κατά την διάρκεια της λειτουργίας της εταιρίας και όχι στο τέλος αυτής ώστε να θεωρείται ότι ο κώδικας αξιοποιείται σωστά.

Ο κώδικας επίσης καλύπτει και το ζήτημα της έλλειψης εμπιστοσύνης στα κατώτερα πληρώματα. Αναφέρει πως όλοι οι εργαζόμενοι μιας εταιρίας είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του κώδικα (Εισαγωγή του κώδικα, άρθρο 6). Επιπλέον, αξίζει να σημειώσουμε ότι αν υπάρχουν πολλές αναφορές πρέπει να δημιουργηθεί νέο εγχειρίδιο. Βέβαια υπάρχει θετικό αντίκτυπο για την εταιρία και σίγουρα το θέμα που θα υπάρξει είναι μείζον σημασίας. Είναι σίγουρο ότι η καθοδήγηση από τον ΚΑΔ φέρνει θετικά αποτελέσματα σε όλες τις εταιρίες.

3.12 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΤΥΧΗΜΕΝΟΥ ΣΑΔ

Είναι σίγουρο πως ένα ΣΑΔ με αποτελεσματικά χαρακτηριστικά παίζει σημαντικό ρόλο στη σωστή χρήση του ΚΑΔ. Δίνει λύσεις σε οποιοδήποτε πρόβλημα υπάρξει που αφορά τον κώδικα, συνεπώς οι εταιρίες πρέπει να είναι σε θέση να δημιουργήσουν ένα ΣΑΔ που θα καλύπτει τις απαιτήσεις τους. Από την άλλη όπως αναφέραμε πολλές εταιρίες δεν δημιουργούν ένα δικό τους ΣΑΔ αλλά συμβαδίζουν με ήδη υπάρχοντα. Κάνοντας έτσι τις καταγραφές τυποποιημένες. Αυτό δείχνει πως οι εταιρίες αυτές δεν ενδιαφέρονται τόσο για τα προβλήματα που ίσως αντιμετωπίσουν και το μόνο που θέλουν είναι η απόκτηση του Π.Σ. και Π.Α.Μ. Με αυτή τους την κίνηση, με την πάροδο του χρόνου, οι έλεγχοι που θα γίνουν ίσως βγάλουν στην επιφάνεια προβλήματα που αφορούν τα πλοία κυρίως και να υπάρξουν κυρώσεις για αυτές. Το ΣΑΔ είναι ένα σημαντικό εργαλείο για κάθε εταιρία και σίγουρα πρέπει να υλοποιείται και να εκτελείται πολύ προσεκτικά.

Ο Mohamad Rosni Othman μέσω έρευνας είχε ως στόχο να εντοπίσει που υπάρχει διαφωνία μεταξύ του ΣΑΔ κάθε εταιρίας με τις απαιτήσεις του κώδικα. Εντοπίζει τυχόν αδυναμίες του ΣΑΔ εταιριών ανεξαρτήτως αποτελέσματος από την εφαρμογή του. Με τίτλο “Effectiveness of safety management system (SMS) by Malaysian shipping companies in compliance to the international safety management code” και σαν παράδειγμα παίρνει εταιρίες με έδρα την Μαλαισία. Αν και εστιάζει σε μία χώρα

μπορούμε να διαπιστώσουμε σημαντικά θέματα που τα βρίσκουμε ακόμη και σε πολλές εταιρίες εταιρείες διαφορετικής έδρας.

Αυτή η έρευνα αναλύει σε ποιους τομείς ο ΣΑΔ δεν συνάδει βάση του ΚΑΔ. Αξιοποιώντας δείγμα από τους εσωτερικούς ελέγχους που γίνονται, αναφέρει που βρέθηκαν, από επιθεωρητές, προβλήματα και μη συμμορφώσεις με τον ΚΑΔ.

Αγκάθι για τις ναυτιλιακές είναι σε τομείς που απαιτείται η τεκμηρίωση θεμάτων, όπου με το ποσοστό να ανέρχεται στο 41% των εταιριών οι οποίες δεν είναι σε θέση να λύσουν τέτοιου είδους ζήτημα μέσω του ΣΑΔ τους. Αναφέρεται στην έρευνα πως οι εταιρίες έχουν υλοποιήσει ένα μοντέλο τεκμηρίωσης, όμως τα απαραίτητα έγγραφα δεν διανέμονται και δεν διατηρούνται όπως αναφέρει το ΣΑΔ, ενώ δεν γίνονται προσπάθειες ώστε να υπάρξει λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα.

Οι ελλείψεις αυτές οφείλονται στο ότι: Δεν υπάρχει σωστή πληροφόρηση στο πλήρωμα όσον αφορά την ρύπανση του περιβάλλοντος καθώς δεν υπάρχει επίσης εκπαίδευση μέσω του ΣΑΔ για τέτοια ζητήματα. Επίσης, όπως αναφέραμε ξανά η απόκτηση ήδη προτύπων μοντέλων ΣΑΔ από τις εταιρίες.

Ακολούθως, ένα μείζον ζήτημα είναι τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσει το πλήρωμα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ενώ ακολουθούν οι απαιτήσεις του άρθρου 6 του κώδικα (Πόροι και πλήρωμα). Σίγουρα δεν είναι τόσο μεγάλο θέμα όπως αυτό της τεκμηρίωσης καθώς σε κινδύνους δεν μπορεί να δοθεί μια οδηγία για όλα τα περιστατικά καθώς διαφέρουν μεταξύ τους.

Από την άλλη πολλές εταιρίες συμπεριλαμβάνουν στο ΣΑΔ τις ενέργειες που αναφέρουν την λήψη πρωτοβουλιών από τον Πλοίαρχο και επισημαίνουν τις ευθύνες του πάνω στο πλοίο. Επίσης μεγάλο μέρος των εταιριών (ξεπερνά το 80%) εκτελούσαν επιτυχώς τα θέματα των παραγράφων 2.2, 3.1, 5.1, 6.1, 6.7, του κώδικα, στο ΣΑΔ λόγω του ότι:

1. Οι εταιρίες θέσπισαν τον όρο «υψηλό επίπεδο αρμοδιότητας» στο ΣΑΔ με την πολιτική ασφαλείας να κατασκευάζεται από τα στελέχη και έπειτα να περνάει στο προσωπικό ξηράς και το πλήρωμα όπως αναφέρουν οι διαδικασίες ελέγχου των εγγράφων (άρθρο 2.2)
2. Ο πλοιοκτήτης έκανε κατανοητό στους εμπλεκόμενους, ποιος είναι υπεύθυνος της ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων στη Διοίκηση (άρθρο 3.1)

3. Ο πλοίαρχος πλέον είναι ξεκάθαρο ποιες είναι οι ευθύνες και η εξουσίες (άρθρο 5.1)
4. Οι εταιρίες είναι σίγουρες ότι ο πλοίαρχος είναι γνώστης του ΣΑΔ σε μεγάλο βαθμό μέσα από την εκπαίδευση που του παρέχουν ώστε αυτός με τη σειρά του να φέρει εις πέρας τους στόχους που το αναθέτονται. (άρθρο 6.1)
5. Η εταιρία είχε κάνει διαδικασίες με τις οποίες εξασφάλιζε πως το πλήρωμα έπαιρνε τις πληροφορίες που αφορούσαν το ΣΑΔ σε γλώσσα κατανοητή (άρθρο 6.7)

Συνεπώς, μπορούμε να πούμε πως μεγάλο μέρος των εταιριών ορθώς κατανόησαν και λειτούργησαν ως προς την επίτευξη των όρων που θέτει ο κώδικας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Η εκτέλεση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων είναι δύσκολο να κατανοηθεί λόγω της πολυπλοκότητάς της, η οποία συμπεριλαμβάνει πληθώρα αλληλεπιδράσεων μεταξύ ανθρώπινων, μηχανικών, τεχνικών και περιβαλλοντικών παραγόντων. Έτσι και η διαχείριση ενός πλοίου συνεπάγεται εξίσου περίπλοκους και ποικίλους κινδύνους.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι οι ανθρώπινοι παράγοντες έχουν μεγαλύτερη επίδραση στις θαλάσσιες καταστροφές σε σχέση με τα τεχνολογικά σφάλματα. Συγκεκριμένα, παράγοντες όπως τα διαπιστευτήρια του πληρώματος, οι συνθήκες εργασίας και στέγασης, καθώς και η συμμόρφωση με τους κανόνες εργασίας και ασφάλειας, διαφέρουν από τα τεχνολογικά στοιχεία που σχετίζονται με τη διαχείριση ναυτικών ατυχημάτων.

Κατά τη συλλογή νέων πληροφοριών, είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι διάφοροι τρόποι αλληλεπίδρασης μεταξύ ανθρώπινων και τεχνολογικών παραγόντων. Επιπλέον, η διαδικασία συλλογής δεδομένων θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους ρόλους των ανθρώπινων παραγόντων και των τεχνολογικών αστοχιών στην αλυσίδα των γεγονότων που οδηγούν σε θαλάσσιες καταστροφές.

Η δημιουργία νέων δεικτών κινδύνου αποτελεί έναν τρόπο εξασφάλισης της συνεχούς βελτίωσης των διαδικασιών ασφαλείας. Η ψηφιακή επανάσταση στον τομέα της ναυτιλίας επηρεάζει θετικά τη δυνατότητα εφαρμογής του κώδικα ISM και των Συστημάτων Ασφαλούς Διαχείρισης, καθώς οι καινοτόμες προσεγγίσεις για τη διαχείριση κινδύνων μπορούν να εκμεταλλευτούν τα μεγάλα δεδομένα που προσφέρονται από τις λειτουργίες του πλοίου (Kretschmann, 2020).

4.2 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τα κριτήρια για τα Συστήματα Διαχείρισης Ασφαλείας (SMS) είναι περιεκτικά και αυστηρά. Επομένως, απαιτείται συνεχής επίβλεψη ώστε να εξασφαλιστεί η πλήρης συμμόρφωση με τις απαιτήσεις. Οποιαδήποτε απόκλιση από τα πρότυπα του SMS που αποτελεί σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια ή το περιβάλλον απαιτεί την άμεση αντίδραση του πληρώματος.

Αυτού του είδους οι παρεκκλίσεις είναι εύκολο να μη ληφθούν σοβαρά υπόψιν και να αγνοηθούν. Οι πιθανοί κίνδυνοι περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, δυσλειτουργικά συστήματα συναγερμού πυρκαγιάς, προβλήματα με το σύστημα διαχωρισμού λαδιού και νερού ή ανεπαρκή ποσότητα σωσίβιων σκαφών. Όλα αυτά αποτελούν πιθανούς κινδύνους που πρέπει να αντιμετωπιστούν, να καταγραφούν και να τεκμηριωθούν.

Σε αυτό αποτελεί εμπόδιο κυρίως η γραφειοκρατία, καθώς οι αλλαγές απαιτούν αναθεώρηση και ενημέρωση της τεκμηρίωσης σύμφωνα με τις νέες συνθήκες. Ένα πλοίο μπορεί να αλλάξει σημαία, τα μέτρα ασφαλείας για ορισμένα φορτία μπορεί να τροποποιηθούν ή μπορεί να αλλάξει από κανονικές σωσίβιες λέμβους σε σωσίβιες λέμβους ελεύθερης πτώσης. Όλες όμως αυτές οι αλλαγές απαιτούν διαδικασίες τεκμηρίωσης (Safety4sea, 2022).

Αξίζει να σημειωθεί πως πραγματοποιούνται έλεγχοι, τόσο εσωτερικοί όσο και εξωτερικοί, για την ανίχνευση ελλείψεων ή μη συμμόρφωσης με τα SMS. Επιπλέον, ελέγχεται η συμμόρφωση των συστημάτων διαχείρισης του πλοίου με τον Κώδικα ISM. Ωστόσο, δεν υπάρχει οδηγία για τον τρόπο διεξαγωγής εσωτερικών ελέγχων ή το περιεχόμενο αυτών, με αποτέλεσμα να υπονομεύεται η αξιοπιστία τους.

Τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, πραγματοποιούνται εσωτερικοί έλεγχοι με κύριο στόχο την συμμόρφωση με τους κανονισμούς, τη διασφάλιση της σωστής εφαρμογής του SMS και την επικράτηση των διαδικασιών που έχουν εφαρμοστεί για τη βελτίωση της ασφάλειας.

Συγκεκριμένα, ένα άτομο στην ακτή θα επιβλέπει τον έλεγχο και στη συνέχεια θα εκπονήσει μια έκθεση βασισμένη στα αποτελέσματα της έρευνας. Μετά την αναφορά, η εταιρεία και το πλήρωμα του πλοίου χρειάζεται να λάβουν μέτρα, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες. Η τεκμηρίωση αυτών των μέτρων πρέπει να είναι πλήρης και ακριβής ανά πάσα στιγμή (Safety4sea, 2022).

Για να είναι πλήρες το σύστημα SMS, οι εργαζόμενοι στην ακτή πρέπει να παρακολουθούν στενά τις εργασίες που εκτελούνται επάνω στο πλοίο. Αυτό, στη συνέχεια, επιβάλλει την συνεχή ανταλλαγή εγγράφων μεταξύ πλοίου και ακτής, κάτι που μπορεί να είναι δύσκολο, ειδικά όταν τα πλοία δεν έχουν τακτική πρόσβαση στο διαδίκτυο. Η επέκταση της νομοθεσίας πιθανόν να συνοδεύεται από αύξηση του όγκου των εγγράφων που πρέπει να υποβληθούν.

Ειδικά τα τελευταία χρόνια, οι περιβαλλοντικοί νόμοι έχουν επεκταθεί σημαντικά και αναμένεται αυτή η τάση να συνεχιστεί καθώς ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) εργάζεται για την επίτευξη των στόχων του για το 2030 και το 2050. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του φόρτου εργασίας που απαιτείται για την ακριβή συμπλήρωση όλων των απαραίτητων εγγράφων και να αυξήσει την πιθανότητα ανθρώπινων λαθών.

Παρά τη διαθεσιμότητα της ψηφιακής τεχνολογίας η οποία μπορεί να απλοποιήσει και να ενισχύσει την αποτελεσματικότητα, ο παραδοσιακός τρόπος αντιμετώπισης των απαιτήσεων του SMS παραμένει η μη αυτόματη τεκμηρίωση και επεξεργασία των εγγράφων, ακόμη και όταν αυτό μπορεί να γίνει ψηφιακά.

Η πλειονότητα των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης οφείλεται σε προβλήματα με τη μη αυτόματη τεκμηρίωση. Ο υπερβολικός χρόνος και η μη συμμόρφωση με τους πιο πρόσφατους κανονισμούς οδηγούν στη χρήση απαρχαιωμένων διαδικασιών, λιστών ελέγχου ή αδειών εργασίας. Επίσης, η επεξεργασία των αναφορών δεν γίνεται πάντα

σωστά και ο ελεγκτής μερικές φορές δεν μπορεί να λάβει αντίγραφα των σχετικών εγγράφων.

Η τεκμηρίωση αντιπροσωπεύει σχεδόν το ήμισυ της διαδικασίας ελέγχου και το μεγαλύτερο μέρος των ευρημάτων της μη συμμόρφωσης οφείλεται σε ανακριβή συμπλήρωση και επεξεργασία εγγράφων από τον άνθρωπο. Η χρήση ψηφιακών τεχνολογιών σχεδόν εξαλείφει την πιθανότητα να συμβεί αυτό και επιταχύνει συνολικά τη διαδικασία. Οι επιθεωρήσεις πλοίων, που αφορούν κυρίως την τεχνική κατάσταση του σκάφους απαιτούν την ορθότητα όλων των εγγράφων (Safety4sea, 2022).

Η πιθανότητα σφαλμάτων στην τεκμηρίωση εξαλείφεται όταν χρησιμοποιείται ένα ψηφιακό σύστημα διαχείρισης. Δεδομένου ότι όλο και περισσότερα επίσημα έγγραφα είναι διαθέσιμα σε ψηφιακή μορφή, είναι λογικό να επεκταθεί η χρήση ψηφιακών λύσεων και για τη διαχείριση του SMS.

Επιπλέον, ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) θεωρείται σημαντικό στοιχείο του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας από πολλά κράτη σημαίας, όπως τα νησιά Μάρσαλ. Σε περιπτώσεις όπως αυτή, οι έλεγχοι για το ISM, το ISPS και τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC) συχνά διεξάγονται ταυτόχρονα.

Η αποθήκευση των εγγράφων για κάθε κώδικα σε διαφορετικά μέρη μπορεί να προκαλέσει καθυστερήσεις στους ελέγχους που μπορούν να αντιμετωπιστούν με χρήση ψηφιακών λύσεων. Σε σύγκριση με τη χειροκίνητη διαχείριση, ένα ολοκληρωμένο ψηφιακό σύστημα είναι πιο αποδοτικό και επιτρέπει συνολικά αυξημένη απόδοση χάρη στην ψηφιακή τεχνολογία. Αυτή η μετάβαση είναι απαραίτητη για τη ναυτιλιακή βιομηχανία (Safety4sea, 2022).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εν κατακλείδι, με όσα αναλύθηκαν στην παρούσα εργασία, ο ISM κώδικας προτρέπει τις εταιρίες να φτιάξουν το δικό τους σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (SMS) ώστε να εξασφαλισθεί η ασφάλεια των εργαζομένων πάνω στο πλοίο και του θαλάσσιου χώρου. Μπορούμε να συμπεράνουμε πως τόσο ο ISM Code όσο και η προσπάθεια των ναυτιλιακών εταιριών, μέσω του ΣΑΔ, προσπαθούν και θέλουν ένα καλύτερο και ποιοτικότερο ταξίδι. Το ταξίδι αυτό θέλουν να έχει ασφάλεια, για το πλήρωμα και το εμπόριο, και αποφυγή της ρύπανσης της θαλάσσιας περιοχής. Ανά τα χρόνια παρατηρείται ότι η συμμόρφωση προς τους κανόνες βοηθάει να συμβεί αυτό. Μέσα από τη τεχνολογική εξέλιξη, τη συνεχή εκπαίδευση και αφοσίωση στους κανόνες έχουμε μείωση των ατυχημάτων και των ρύπων. Σκοπός αυτών των κανόνων είναι η διευκόλυνση του ανθρώπου, κυρίως των πληρωμάτων που αντιμετωπίζουν πληθώρα προκλήσεων και καλούνται να τα βγάλουν εις πέρας. Έτσι με τη βοήθεια όσον αναλύσαμε διαπιστώνεται πως η φιλοσοφία γύρω από το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης και η συνέπεια ως προς τον ISM κώδικα έχει θετικό αντίκτυπο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία:

Αλεξόπουλος, Α.Β., Φουρναράκης, Ν.Γ., 2018. Διεθνείς Κανονισμοί-Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας. 3η έκδοση. Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου.

Ασπασία Αθυμαρίτη, 2021 ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: «ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ- ISM CODE (ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ)»

<https://polynoe.lib.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/11400/971/%ce%91%ce%98%ce%a5%ce%9c%ce%91%ce%a1%ce%99%ce%a4%ce%97%20%ce%91%ce%a3%ce%a0%ce%91%ce%a3%ce%99%ce%912.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Γουλιέλμος Α.Μ & Γκιζιάκης Κ. Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο, Εκδόσεις Α.Σταμούλης, 1997, τ. Α΄

“Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο”. Γκιζιάκης- Γουλιέλμος, Εκδόσεις Σταμούλη΄, Αθήνα 2001

Έξαρχου Σταύρος, 2023 ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: “ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ISM ΒΕΛΤΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ”

https://polynoe.lib.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/11400/4301/Exarchos_8066282.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Γιάννης Θεοτοκάς, Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 2η Έκδοση, Εκδόσεις ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΓΙΑΝΝΗΣ ΘΕΟΤΟΚΑΣ, ΑΘΗΝΑ 2014

Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ., Πάλλης, Α., Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθήτω-Γιώργος Δάρδανος, 2006

Λαθουράκη Γεωργία, 2009 ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: «ISM CODE: Κόστη και οφέλη από τον Κώδικα»

<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/3444/Lathouraki%201.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

“International shipping Law”, G.P. Pamborides, Kluwer Law, 1999

Chlomoudis, C. I., Kostagiolas, P. A. & Lampridis, C. D. (2011). Quality and safety systems for the port industry: empirical evidence for the main Greek ports. *European Transport Research Review*, 3(2): 85-93.

Χαρίλαος Ψαραύτης *Ναυτικά χρονικά* Φεβρουάριος 2003

Ψαραύτης Χ.Ν., Παναγάκος Γ., Δεσύπρης Ν., Βεντικός Ν.Π., «ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΡΙΣΚΟΥ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ», Συνέδριο ISOPE, Μόντρεαλ, Καναδάς, Μάιος 2005.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία:

Anderson, P. (2003): *Cracking the Code – The Relevance of the ISM Code and its impacts on shipping practices*, The Nautical Institute, London.

“ISM code: A practical guide to the legal and insurance implications” , Anderson, P, Lloyd’s, 1998

“The ISM code – A seafarers perspective”, Phil Anderson, 2002

Akyuz, E. & Celik, M. (2014). A hybrid decision-making approach to measure effectiveness of safety management system implementations on-board ships. *Safety Science*, 68: 169-179.

Asyali, E. & Bastug, S. (2014). Influence of scientific management principles on ISM Code. *Safety Science*

Banda, O. A. V., Hänninen, M., Lappalainen, J., Kujala, P. & Goerlandt, F. (2016). A method for extracting key performance indicators from maritime safety management norms. *WMU Journal of Maritime Affairs*.

Berg, H. P. (2013). Human factors and safety culture in maritime safety. *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters*

Bhattacharya, S. (2012). The effectiveness of the ISM Code: A qualitative enquiry.

Chauvel A.M., Managing safety and quality in shipping: The key to success: A guide to ISM, ISO 9002, TQM, The Nautical Institute, 1997, London, σσ. 63-64

EMSA 2022, <https://www.emsa.europa.eu/>

EUROSTAT, Maritime accident fatalities in the EU, November 2023

European Commission (1995) The Barcelona Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean adopted in 1995, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV%3A128084>, date accessed, 5/9/2016

Grote, G. (2012). Safety management in different high-risk domains—all the same?. *Safety Science*, 50(10): 1983-1992.

Hasanspahić Nermin, Vujičić Srđan, Kristić Miho, Mandušić Mario, 2022, Improving Safety Management through Analysis of Near-Miss Reports—A Tanker Ship Case Study, MDPI, <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/3/1094>

IMO, The International Safety Management (ISM) Code, <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx>

Jung, M. (2017). A study on the effectiveness of the ISM Code on the seafarers' awareness of safety culture. World Maritime University of Sweden https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1560&context=all_dissertations

Kretschmann, L. (2020). Leading indicators and maritime safety: predicting future risk with a machine learning approach. *Journal of Shipping and Trade*, 5(1), 1-22

Lakshmi, A. (2018). IUMI Προειδοποιήσεις για την Παγκόσμια Ασφάλιση Θαλάσσης

Leveson, N. (2011). *Engineering a Safer World: Systems Thinking Applied to Safety*. MIT Press.

Li, Y. & Guldenmund, F. W. (2018). Safety management systems: A broad overview of the literature. *Safety Science*

“The ISM code is the road to discovery” Lord Donalson of Lymington, 1998

Safety4sea 2022:

<https://safety4sea.com/modernising-the-handling-of-safety-management-systems-for-better-efficiency/>

Ramesh K., 2022, What is International Safety Management Code or ISM Code for Ships? <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-international-safety-managementcode-or-ism-code-for-ships>

Vandenborn Y. (2018), Twenty years of the ISM code, The Standard P&I Club, Standard Safety, <https://www.standardclub.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/publications/standardsafety/2018/2734867-standard-safety-july-2018.pdf>

(UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea, last updated 2023) https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

Wu, B., Wang, Y., Zhang, J., Savan, E. E. & Yan, X. (2015). Effectiveness of maritime safety control in different navigation zones using a spatial sequential DEA model: Yangtze River case. *Accident Analysis & Prevention*, 81: 232-242.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

The International Safety Management Code IMO

Assembly Resolution A.741(18) - 1993

THE ASSEMBLY.

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO resolution A.680(17), by which it invited Member Governments to encourage those responsible for the management and operation of ships to take appropriate steps to develop, implement and assess safety and pollution prevention management in accordance with the IMO Guidelines on management for the safe operation of ships and for pollution prevention,

RECALLING ALSO resolution A.596(15) by which it requested the Maritime Safety Committee to develop, as a matter of urgency, guidelines, wherever relevant, concerning shipboard and shore-based management and its decision to include in the work program of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee an item on shipboard and shore-based management for the safe operation of ships and for the prevention of marine pollution, respectively,

RECALLING FURTHER resolution A.441(XI), by which it invited every State to take the necessary steps to ensure that the owner of a ship which flies the flag of that State provides such State with the current information necessary to enable it to identify and contact the person contracted or otherwise entrusted by the owner to discharge his responsibilities for that ship in regard to matters relating to maritime safety and the protection of the marine environment,

FURTHER RECALLING resolution A.443(XI), by which it invited Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities in regard to maritime safety and the protection of the marine environment,

RECOGNIZING the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection, **RECOGNIZING ALSO** that the most important means of preventing maritime casualties and pollution of the sea from ships is to design, construct, equip and maintain ships and to operate them with properly trained crews in compliance with international conventions and standards relating to maritime safety and pollution prevention,

NOTING that the Maritime Safety Committee is developing requirements for adoption by Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, which will make compliance with the Code referred to in operative paragraph 1 mandatory

CONSIDERING that the early implementation of that Code would greatly assist in improving safety at sea and protection of the marine environment,

NOTING FURTHER that the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee have reviewed resolution A.680(17) and the Guidelines annexed thereto in developing the Code, **HAVING CONSIDERED** the recommendations made by the Maritime Safety Committee at its sixty-second session and by the Marine Environment Protection Committee at its thirty-fourth session,

1. **ADOPTS** the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, (International Safety Management (ISM) Code), set out in the Annex to the present resolution;

2. **STRONGLY URGES** Governments to implement the ISM Code on a national basis, giving priority to passenger ships, tankers, gas carriers, bulk carriers and mobile offshore units, which are flying their flags, as soon as

possible but not later than 1 June 1998, pending development of the mandatory applications of the Code;

3. **REQUESTS GOVERNMENTS** to inform the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee of the action they have taken in implementing the ISM Code;

4. **REQUESTS** the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to develop Guidelines for the implementation of the ISM Code;

5. **REQUESTS ALSO** the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the Code and its associated Guidelines, under review and to amend them, as necessary;

6. **REVOKES** resolution A.680(17).

The International Safety Management (ISM) Code

Annex to IMO Assembly Resolution A.741(18) – 1993

PREAMBLE

1. The purpose of this Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.

2. The Assembly adopted resolution A.443(XI) by which it invited all Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities with regard to maritime safety and the protection of the marine environment.

3. The Assembly also adopted resolution A.680(17) by which it further recognized the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection.

4. Recognizing that no two shipping companies or shipowners are the same, and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives.

5. The Code is expressed in broad terms so that it can have a widespread application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined.

6. The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters of safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.

1. GENERAL

1.1 Definitions

1.1.1 "International Safety Management (ISM) Code" means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as maybe amended by the Organization.

1.1.2 "Company" means the Owner of the ship or any other organization or person such as the Manager, or the Bareboat Charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the Shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the Code.

1.1.3 "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

1.2 Objectives

1.2.1 The objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular, to the marine environment, and to property.

1.2.2 Safety management objectives of the Company should, inter alia:

- provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;
- establish safeguards against all identified risks; and
- continuously improve safety management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing for emergencies related both to safety and environmental protection.

1.2.3 The safety and management system should ensure:

- compliance with mandatory rules and regulations; and
- that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations are taken into account.

1.3 Application

The requirements of this Code may be applied to all ships.

1.4 Functional requirements for a Safety Management System (SMS)

Every Company should develop, implement and maintain a Safety Management System (SMS) which includes the following functional requirements:

- a safety and environmental protection policy
- instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation
- defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel
- procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code
- procedures to prepare for and respond to emergency situations
- procedures for internal audits and management reviews

2. SAFETY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION POLICY

2.1 The Company should establish a safety and environmental protection policy which describes how the objectives, given in paragraph 1.2, will be achieved.

2.2 The Company should ensure that the policy is implemented and maintained at all levels of the organization both ship based as well as shore based.

3. COMPANY RESPONSIBILITIES AND AUTHORITY

3.1 If the entity who is responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.

3.2 The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

3.3 The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore based support are provided to enable the designated person or persons to carry out their functions.

4. DESIGNATED PERSON(S)

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the company and those on board, every company, as appropriate, should designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution prevention aspects of the operation of each ship and to ensure that adequate resources and shore based support are applied, as required.

5. MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY

5.1 The Company should clearly define and document the master's responsibility with regard to:

- implementing the safety and environmental protection policy of the Company
- motivating the crew in the observation of that policy
- issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner
- verifying that specified requirements are observed
- reviewing the SMS and reporting its deficiencies to the shore based management.

5.2 The Company should ensure that the SMS operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the Master's authority. The Company should establish in the SMS that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

6. RESOURCES AND PERSONNEL

6.1 The Company should ensure that the master is:

- properly qualified for command
- fully conversant with the Company's SMS
- given the necessary support so that the Master's duties can be safely performed.

6.2 The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements.

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's SMS have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the SMS and ensure that such training is provided for all personnel concerned.

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the SMS in a working language or languages understood by them.

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS.

7. DEVELOPMENT OF PLANS FOR SHIPBOARD OPERATIONS

The Company should establish procedures for the preparation of plans and instructions for key shipboard operations concerning the safety of the ship and the prevention of pollution. The various tasks involved should be defined and assigned to qualified personnel.

8. EMERGENCY PREPAREDNESS

8.1 The Company should establish procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situations.

8.2 The Company should establish programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions.

8.3 The SMS should provide for measures ensuring that the Company's organization can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships.

9. REPORTS AND ANALYSIS OF NON-CONFORMITIES, ACCIDENTS AND HAZARDOUS OCCURRENCES

9.1 The SMS should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analyzed with the objective of improving safety and pollution prevention.

9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action.

10. MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT

10.1 The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company.

10.2 In meeting these requirements the Company should ensure that:

inspections are held at appropriate intervals

- any non-conformity is reported with its possible cause, if known
- appropriate corrective action is taken
- records of these activities are maintained.

10.3 The Company should establish procedures in SMS to identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The SMS should provide for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use

10.4 The inspections mentioned in 10.2 as well as the measures referred to 10.3 should be integrated in the ship's operational maintenance routine.

11. DOCUMENTATION

11.1 The Company should establish and maintain procedures to control all documents and data which are relevant to the SMS.

11.2 The Company should ensure that:

- valid documents are available at all relevant locations;
- changes to documents are reviewed and approved by authorized personnel;
- obsolete documents are promptly removed.

11.3 The documents used to describe and implement the SMS may be referred to as the "Safety Management Manual". Documentation should be kept in a form that the Company considers most effective. Each ship should carry on board all documentation relevant to that ship.

12. COMPANY VERIFICATION, REVIEW AND EVALUATION

12.1 The Company should carry out internal safety audits to verify whether safety and pollution prevention activities comply with the SMS.

12.2 The Company should periodically evaluate the efficiency and when needed review the SMS in accordance with procedures established by the Company.

12.3 The audits and possible corrective actions should be carried out in accordance with documented procedures.

12.4 Personnel carrying out audits should be independent of the areas being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company.

12.5 The results of the audits and reviews should be brought to the attention of all personnel having responsibility in the area involved.

12.6 The management personnel responsible for the area involved should take timely corrective action on deficiencies found.

13. CERTIFICATION, VERIFICATION AND CONTROL

13.1 The ship should be operated by a company which is issued a document of compliance relevant to that ship.

13.2 A document of compliance should be issued for every Company complying with the requirements of the ISM Code by the Administration, by an organization recognized by the Administration or by the Government of the country, acting on behalf of the Administration in which the Company has chosen to conduct its business. This document should be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the requirements of the Code.

13.3 A copy of such a document should be placed on board in order that the Master, if so asked, may produce it for the verification of the Administration or organizations recognized by it.

13.4 A Certificate, called a Safety Management Certificate, should be issued to a ship by the Administration or organization recognized by the Administration. The Administration should, when issuing a certificate, verify that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved SMS.

13.5 The Administration or an organization recognized by the Administration should periodically verify the proper functioning of the ship's SMS as approved.