



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ  
ΑΤΤΙΚΗΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ,  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ &  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ  
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

**Διπλωματική Εργασία:**

**«ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ- ISM CODE (ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ  
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ)»**

**Συγγραφέας: ΑΣΠΑΣΙΑ ΑΘΥΜΑΡΙΤΗ**

**ΑΜ: 12019**

**Επιβλέπων καθηγητής: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΩΗΣ**

**ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2021**



**UNIVERSITY OF WEST ATTICA  
SCHOOL OF ADMINISTRATION,  
ECONOMICS AND SOCIAL  
SCIENCES  
DEPARTMENT OF  
ACCOUNTING AND FINANCE**

**Thesis:**

**“SAFE COMPANY AND SHIP MANAGEMENT -  
INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM  
CODE)”**

**Student: ASPASIA ATHYMARITI**

**Registration Number: 12019**

**Supervisor: KONSTANTINOS ZOIS**

**ATHENS, JULY 2021**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ  
ΑΤΤΙΚΗΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ,  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ &  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ  
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

**Τίτλος εργασίας:**

**ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ  
ΠΛΟΙΩΝ- ISM CODE (ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ)**

**Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής συμπεριλαμβανομένου και του Εισηγητή:**

**Κωνσταντίνος Ζώης, Ελένη Ιμπριξή, Βασίλειος Πανάγου**

Η διπλωματική εργασία εξετάστηκε επιτυχώς από την κάτωθι Εξεταστική Επιτροπή:

<b>A/a</b>	<b>ΟΝΟΜΑ ΕΠΩΝΥΜΟ</b>	<b>ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ</b>
1	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΩΗΣ	
2	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΥ	
3	ΕΛΕΝΗ ΙΜΠΡΙΞΗ	

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ/ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Ασπασία Αθυμαρίτη του Αριστείδη, με αριθμό μητρώου 12019 φοιτήτρια του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής δηλώνω υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής/διπλωματικής 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 πτυχίου μου».

Η Δηλούσα



Αθυμαρίτη Ασπασία

Ευχαριστίες: Ευχαριστώ τον κύριο Κωνσταντίνο Ζώη, επιβλέποντα καθηγητή μου, για τις συμβουλές και την καθοδήγηση που μου παρείχε κατά τη διάρκεια της συγγραφής της διπλωματικής μου εργασίας.

## Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει σκοπό να παρουσιάσει την ασφαλή διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των πλοίων μέσα από τη σκοπιά του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και ιδιαίτερα του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code). Μέσα από την καταγραφή των απαιτήσεων-κεφαλαίων του κώδικα θα γίνει προσπάθεια για μία πιο βαθιά κατανόηση της σημασίας του και του τρόπου με τον οποίο μπορεί να εφαρμοσθεί.

Με τον IMO και τις συμβάσεις του να κυριαρχούν σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας της ανθρώπινης ζωής, του περιβάλλοντος και της παρουσίας από τους κινδύνους που προκύπτουν μέσω της ναυτιλιακής δραστηριότητας η πρόληψη αποκτά άλλες διαστάσεις στον τομέα της ναυτιλίας.

Με την ενσωμάτωση του κώδικα στην Διεθνή Σύμβαση SOLAS (Safety Of Life At Sea) και την υποχρεωτική τήρηση του από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 1998 η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα έχει στρέψει το βλέμμα της σε αυτόν. Οι πλοιοκτήτες έχουν ξοδέψει υπέρογκα χρηματικά ποσά με σκοπό να εφαρμόσουν τον ISM και να πιστοποιηθούν αναλόγως από τους ναυτιλιακούς οργανισμούς που εκδίδουν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, οι οποίοι με τη σειρά τους πρέπει να πληρούν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να εκτελούν αξιοκρατικά όλα τα βήματα της διαδικασίας της πιστοποίησης.

Με αφορμή για την καθιέρωση του κώδικα τη μείωση των ανθρώπινων λαθών που ήταν αιτίες για να προκληθούν μεγάλα ναυτιλιακά ατυχήματα κάθε ναυτιλιακή εταιρεία είναι υποχρεωμένη να έχει το δικό της Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης- ΣΑΔ και να είναι ικανή να δρα άμεσα σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Επίσης, ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η σχέση διαφόρων φορέων με τον ISM Code. Εκτός από τους νηογνώμονες, τα P&I Clubs (Protection & Indemnity Clubs) και το Port State Control- PSC συνδέονται με τον κώδικα και τη συμμόρφωση με αυτόν.

Μέσα από την ανάλυση τόσο του κώδικα όσο και των στατιστικών στοιχείων από οργανισμούς που σχετίζονται μαζί του, προκύπτει το πόρισμα για το αν έχουν επιτευχθεί πλήρως οι στόχοι για την ασφαλή διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των πλοίων και τι βαθμό επιτυχίας σημειώνουν.

## Abstract

This dissertation aims to present the safe management of shipping companies and ships through the perspective of the International Maritime Organization (IMO) and in particular the International Safe Management Code (ISM CODE). Through the recording of the requirements-chapters of the code, an effort will be made for a deeper understanding of its meaning and the way in which it can be applied.

With IMO and its conventions dominating maritime safety, the protection of human life, the environment and property from the dangers posed by maritime activity, prevention takes entirely other dimensions in the shipping sector.

With the incorporation of the code into the International Convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) and its mandatory observance from 1 July 1998, the global shipping community has turned its sites on it. Shipowners have spent huge sums of money to implement ISM and to be certified accordingly by the shipping organizations that issue the certificates of conformity, which in term must meet all necessary conditions to carry out all the steps to carry out all the steps of the certification process with credibility.

On the grounds of introducing the code for the reduction of human error that was the cause of major maritime accidents, every shipping company is obligated to have its own Safe Management System – SMS and to be able to act immediately in case of emergency.

Of particular interest is also the relationship of various bodies with the ISM Code. In addition to classification societies, P&I Clubs (Protections & Indemnity Clubs) and Port State Control – PSC are directly and indirectly associated with the implementation and compliance of the Code.

Through the analysis of both the Code and the statistics from organizations related to it, the conclusion emerges as to whether the objectives for the safe of management of shipping companies and ships have been fully achieved and how successful they are.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη .....	5
Abstract.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	9
Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION IMO) .....	9
1.1 Ιστορική αναδρομή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) .....	9
1.2 Η Δομή του International Maritime Organization (IMO).....	10
1.3 Οι βασικότερες οργανώσεις που λαμβάνουν μέρος στις Συνδιασκέψεις του IMO .....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	20
ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (IMO) ...	20
2.1 Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (Convention on Safety of Life at Sea, SOLAS 1974) .....	21
2.2 Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 1973) .....	25
2.3 Η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα Πιστοποιητικών, Εκπαιδεύσεως και τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (International Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers STCW) .....	27
2.4 Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention MLC) .....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	32
Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ- (ISM CODE)- ΔΟΜΗ-ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	32
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	32
3.2 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ISM CODE- ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ .....	34
3.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE .....	41
3.3.1 Η εφαρμογή του ISM Code από τις Ναυτιλιακές Εταιρείες .....	41
3.3.2 Ο ρόλος των αρμόδιων Αρχών στην εφαρμογή του ISM Code .....	43
3.3.3 Η Διαδικασία της Πιστοποίησης.....	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	49
Η ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ISM CODE ΚΑΙ Η ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ .....	49
4.1 Προετοιμασία για τη συμμόρφωση με τον κώδικα .....	49
4.2 Ο ISM Code στην πράξη .....	52



4.3 Ο ISM Code και σχέση του με άλλους φορείς .....	55
4.3.1 Η σχέση με τα P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs).....	55
4.3.2 Η σχέση με τους Νηογνώμονες .....	55
4.4 Port State Control (PSC) και ISM Code.....	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	60
ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – ΑΙΤΙΕΣ – ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ – ΚΟΣΤΟΣ.....	60
5.1 Αναφορές ατυχημάτων.....	60
5.2 Αξιολόγηση ναυτικών ατυχημάτων .....	62
Κεφάλαιο 6 .....	65
ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	65
Βιβλιογραφία .....	67

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) αποτελεί μια από τις δημοφιλέστερες οργανώσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και ασχολείται αποκλειστικά με θέματα ναυτιλίας που σχετίζονται με το Διεθνές Εμπόριο, την ασφάλεια στη θάλασσα εξεταζόμενη από κάθε σκοπιά, τη διαχείριση του ανθρώπινου παράγοντα και την προστασία του περιβάλλοντος.

#### 1.1 Ιστορική αναδρομή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)

Ως Διεθνής Οργανισμός έχει τις ρίζες του στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, όμως η ιδέα ίδρυσης ενός διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού ανιχνεύεται μερικά χρόνια πιο πριν όταν ο Ρώσος δικηγόρος P. Kazansky στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα χαρακτήρισε επιτακτική την ανάγκη ίδρυσης μιας Επιτροπής ή Ένωσης με σκοπό την λύση διαφόρων ναυτιλιακών θεμάτων της εποχής όπως η πειρατεία. Ωστόσο, η ύπαρξη της διεθνούς κοινωνίας και της διεθνούς οργάνωσης άρχισε να παίρνει νομική και θεσμική μορφή, κυρίως μετά των Ά Παγκόσμιο Πόλεμο, γεγονός που αντικατοπτρίζεται και σε ό,τι αφορά τον IMO.

Μία σειρά ιστορικών γεγονότων συνετέλεσαν δραστικά στην ίδρυση του IMO. Κατά τη διάρκεια του Β Παγκόσμιου Πολέμου διάφορα ναυτιλιακά ζητήματα οδήγησαν στην σύσταση του Combined Shipping Adjustment Board που το 1944 πήρε τη μορφή της United Maritime Authority- UMA το οποίο με τη σειρά του παρέδωσε τη σκυτάλη στο Joint Maritime Consultative Council. Το Joint Maritime Consultative Council ήταν η αφορμή για τη δημιουργία ενός πιο σταθερού ναυτιλιακού οργάνου το 1947.

Τελικά ο IMO καθιερώθηκε το 1948 στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη και αφού είχαν προηγηθεί δύο αποτυχημένες απόπειρες καθιέρωσης ενός διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού, η μία στη διάσκεψη της Washington το 1889 και η άλλη στη διάσκεψη του St. Petersburg το 1912. Τέθηκε

σε ισχύ δέκα χρόνια αργότερα ενώ η αρχική του ονομασία ήταν Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). Όπως αναφέρει και το όνομα του ο ρόλος του ήταν κατά βάση συμβουλευτικός γεγονός που προκάλεσε ποικίλες αντιδράσεις από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη που θεωρούσαν ότι η εξάλειψη των μέτρων περιορισμού του διεθνούς εμπορίου ήταν δύσκολη υπόθεση. Τη σημερινή του ονομασία την πήρε μόλις στις 23 Μαΐου του 1982 ταυτόχρονα με την αναβάθμιση του ρόλου του. Ο αρχικός στόχος ήταν η συνεργασία των κρατών με σκοπό την υιοθέτηση ρυθμιστικών αρχών και πρακτικών αναφορικά με τεχνικά ναυτιλιακά ζητήματα που προέκυπταν από το Διεθνές Εμπόριο. Άλλοι βασικοί στόχοι ήταν η σύνταξη κανονισμών ασφαλείας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, η προετοιμασία Διεθνών Συμβάσεων καθώς και η ανταλλαγή προτάσεων.<sup>1</sup>

Με λίγα λόγια θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι σημερινοί στόχοι του IMO διαμορφώνονται ως εξής:

- *Βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας στη θάλασσα και στην ξηρά.*
- *Η διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της εμπορικής ναυτιλίας.*
- *Η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.*

(Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2015)

## 1.2 Η Δομή του International Maritime Organization (IMO)

Ο IMO αποτελείται από τη Συνέλευση, το Συμβούλιο, τη Γραμματεία, τις Συνδιασκέψεις, 5 Επιτροπές και αρκετές Υποεπιτροπές με τα κράτη-μέλη του να αριθμούνται στα 170 με 3 ακόμη συνδεδεμένα μέλη.

### Συνέλευση (Assembly)

---

<sup>1</sup><https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

Η Συνέλευση αποτελεί το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΙΜΟ, συνέρχεται κανονικά κάθε δύο χρόνια αλλά και σε έκτακτες περιστάσεις εφ' όσον κριθεί αναγκαίο και ζητηθεί επίσημα από το 1/3 των κρατών-μελών ή το Συμβούλιο.

Συχνά οι αποφάσεις της ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία κάποιων κρατών-μελών και μετέπειτα στις διεθνείς συνθήκες.

### Συμβούλιο (Council)

Το Συμβούλιο αποτελείται από 40 κράτη-μέλη τα οποία εξετάζουν και διατυπώνουν σχόλια περί των εκθέσεων των Επιτροπών προτού παρουσιαστούν ενώπιον της Συνέλευσης. Το συμβούλιο συνέρχεται δύο φορές το χρόνο και τα μέλη του εκλέγονται κάθε δύο χρόνια έχοντας τη δυνατότητα να επανεκλεγούν.

### Γραμματεία

Η Γραμματεία αποτελείται από 300 μέλη περίπου, με επικεφαλής το Γενικό Γραμματέα ο οποίος εκλέγεται από το Συμβούλιο αλλά επιβεβαιώνεται η εκλογή από τη Συνέλευση. Παρόλο που αποτελεί ένα από τα μικρότερα όργανα του ΟΗΕ ο ρόλος της έχει ιδιαίτερη βαρύτητα κατά τη διαδικασία της σύνταξης των Διεθνών Συμβάσεων. Επίσης, παρ' όλο που δεν ανήκει στη δικαιοδοσία της η λήψη οποιασδήποτε πρωτοβουλίας ή απόφασης, τα θέματα προς συζήτηση υποβάλλονται συνήθως από αυτή.

### Συνδιασκέψεις

Στις Συνδιασκέψεις υποβάλλεται ένα πρόχειρο (draft instrument) από τις επιτροπές το οποίο όταν οριστεί ως τελικό υποβάλλεται στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών για να το επικυρώσουν και εφ' όσον υπογραφεί από ορισμένο αριθμό κρατών τότε καθιερώνεται ως Διεθνές Δίκαιο.

Επιτροπές: Το μεγαλύτερο μέρος της αποστολής του ΙΜΟ πραγματοποιείται από τις πέντε βασικές Επιτροπές και από ένα πλήθος υποεπιτροπών. Οι επιτροπές είναι οι εξής:

#### α. Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee)

Κατά βάση θεωρείται τεχνικό όργανο του IMO που συνέρχεται δύο φορές το χρόνο και κάθε κράτος μπορεί να γίνει μέλος της. Στις διασκέψεις της, λόγω της φύσης της δραστηριότητας της λαμβάνουν μέρος και εμπειρογνώμονες.

Οι υποεπιτροπές που απαρτίζουν την επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας είναι οι εξής:

- *Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Navigation and Safety)*
- *Ραδιοεπικοινωνίας (Radio-Communications)*
- *Μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (Carriage of Dangerous Goods by Sea)*
- *Εκπαίδευσης και παρακολούθησης των πληρωμάτων (Standards of Training and Watchkeeping)*
- *Κατασκευής πλοίων και εξοπλισμού (Ship Design and Equipment)*
- *Προστασίας από πυρκαγιά (Fire Protection)*
- *Ευστάθειας και γραμμής φόρτωσης των πλοίων (Stability and Load Lines)*
- *Ασφάλειας των αλιευτικών πλοίων (Fishing Vessels Safety)*
- *Αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα (Preventing Collisions at Sea)*
- *Εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων (Containers and Cargoes)*
- *Φορτίων χύμα (Χημικά) (Bulk Chemicals)*
- *Κανονισμών για θέματα ναυτικής ασφάλειας και διάσωσης (Life Saving, Search and Rescue)*

(Βλάχος, 2015)

#### β. Νομική Επιτροπή ( Legal Committee)

Δημιουργήθηκε το 1967 μετά το ατύχημα του Torrey Canyon με σκοπό να εξετάσει θέματα Ναυτιλιακού Δικαίου που είχαν σχέση με το ατύχημα αλλά το 1975 καθιερώθηκε ως όργανο του IMO. Ασχολείται με διάφορα νομικά θέματα που σχετίζονται με απόδοση ευθύνης και αντίστοιχα αποζημίωσης μετά από

κάθε μορφής θαλάσσια ρύπανση και γενικά αναλαμβάνει τη νομική επιμέλεια των ναυτικών ατυχημάτων έχοντας ως μέλημα την μείωση τους. Διευθετεί ζητήματα που προκύπτουν από τον ελλιμενισμό πλοίων σε λιμάνια άλλων κρατών. Επιπρόσθετα κατά τη μελέτη διαφόρων ζητημάτων εξετάζει την εφαρμογή ή όχι των διεθνών κανονισμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

«Στις 18 Μαρτίου του 1967 το πρώτης γενιάς τότε cape size tanker Torrey Canyon μήκους 297 μέτρων μετά την προσάραξη του στον ύφαλο Seven Stones λίγα μόλις μίλια από τις ακτές της Αγγλίας αποδεσμεύει στη θάλασσα 100.000 τόνους πετρελαίου προκαλώντας τεράστια και πρωτοφανή οικολογική καταστροφή για τα δεδομένα της εποχής.»<sup>2</sup>

γ. Επιτροπή προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee)

Η επιτροπή προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος ιδρύθηκε το 1973 ως ο διάδοχος της υποεπιτροπής που είχε την επιμέλεια της σύνταξης της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL 73/78) γεγονός που αποτέλεσε σταθμό για την αντιμετώπιση της ρύπανση με την ίδια βαρύτητα της ασφάλειας. Από τότε είναι υπεύθυνη για τις τροποποιήσεις της MARPOL 73/78.

δ. Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Co-operation Committee)

Ιδρύθηκε από το Συμβούλιο το 1969 ως συμβουλευτικό όργανο, αλλά καθιερώθηκε ως επίσημο όργανο το 1977 από όπου και έπειτα επιμελείται τη χρηματοδότηση των κρατών από τα Προγράμματα: UNDP- United Nations Development Program (Ανάπτυξης) και UNEP- United Nations Environment Program (Περιβάλλοντος) .

---

<sup>2</sup> <https://safety4sea.com/cm-torrey-canyon-the-worlds-first-major-oil-tanker-disaster/>

ε. Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee)

Αποτελεί ενισχυτικό - βοηθητικό όργανο του Παγκόσμιου ναυτιλιακού οργανισμού με κύρια δραστηριότητα την διευκόλυνση της γραφειοκρατικής διαδικασίας που απαιτείται κατά την είσοδο ή έξοδο των πλοίων στα λιμάνια.

### 1.3 Οι βασικότερες οργανώσεις που λαμβάνουν μέρος στις Συνδιασκέψεις του IMO

Στις συνδιασκέψεις του IMO συχνά λαμβάνουν μέρος διάφορες οργανώσεις και όργανα με συμβουλευτική αρμοδιότητα με αποτέλεσμα να ενισχύεται η δράση και το έργο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι:

#### Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization)

Για πρώτη φορά υιοθετήθηκε το 1919 ως 'Το σύνταγμα της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας' και ήταν η πρώτη ειδική οργάνωση που συνδέθηκε με τον ΟΗΕ το 1946. Στόχος του είναι η ρύθμιση διαφόρων θεμάτων εργασίας σε διεθνές επίπεδο όπως η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και η θέσπιση διεθνών όρων εργασίας. Αριθμεί 185 κράτη-μέλη και διαθέτει τα εξής όργανα:

Τη Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας, το Διοικητικό Συμβούλιο και το Διεθνές Γραφείο Εργασίας.

Ασχολείται με θέματα που αφορούν τη ναυτική εργασία και συνεργάζεται με τον IMO μέσω της επιτροπής Committee on Training. Η κοινή αυτή επιτροπή επικεντρώνεται κυρίως στην εκπαίδευση και την έκδοση των πιστοποιητικών των πληρωμάτων. Μέσα από τις δέκα συνόδους της Διεθνούς Διάσκεψης έχει συγκροτηθεί ο «Διεθνής Ναυτεργατικός Κώδικας» που απαρτίζεται από 53 συμβάσεις.

Το 1998 δημιουργήθηκε επίσης μια κοινή ομάδα εμπειρογνώμων του IMO και του ILO με σκοπό να ενεργοποιήσει τα αντίστοιχα διεθνή όργανα και να απευθύνεται στην Νομική Επιτροπή του IMO ή του ILO για ότι αφορά τις ευθύνες και την αποζημίωση στις περιπτώσεις θανάτου, τραυματισμού ή εγκατάλειψης των ναυτικών όποτε αυτή κρίνει ότι είναι απαραίτητο.

Πιο πρόσφατα το 2006 μία νέα διεθνής συνθήκη εργασίας μέσα από μία ιδιαίτερη μορφή αναφερόμενη στη Ναυτική Εργασία θέτει νέα πρότυπα στις συνθήκες εργασίας των ναυτικών και εξασφαλίζει την επιβολή τους μέσω όχι μόνο του πλοιοκτήτη και του καπετάνιου αλλά και μέσω των ελέγχων από τα κράτη σημαίας και των λιμενικών αρχών. Επιπλέον η νέα αυτή διεθνής συνθήκη απαιτεί όλα τα πλοία άνω των 500 κοχ που εκτελούν διεθνή ταξίδια ή ταξίδια μεταξύ ξένων λιμένων να φέρουν «Πιστοποιητικό Ναυτικής εργασίας» και «Διακήρυξη της συμμόρφωσης της ναυτικής εργασίας».

#### Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping- ICS)

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο ιδρύθηκε το 1948 και πρόκειται για ιδιωτικό οργανισμό. Βασικές του αρμοδιότητες είναι αφενός να παρέχει συμβουλές στα μέλη του και αφετέρου να ενεργεί ως υποστηρικτής των δικαιωμάτων και των συμφερόντων τους. Τα μέλη του που συνήθως είναι εφοπλιστές και εφοπλιστικές οργανώσεις απαρτίζονται από 40 πλοιοκτήτριες εταιρείες που κατέχουν άνω του 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας και κάποια Ναυτικά Επιμελητήρια. Η δράση του σε σχέση με τον IMO έγκειται στη συμμετοχή του στα Συνέδρια και στις συνδιασκέψεις της Νομικής Επιτροπής και της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

#### Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης (Protection and Indemnity Clubs)



Στο ναυτιλιακό χώρο είναι γνωστοί ως P&I Clubs και ουσιαστικά παρέχουν ασφαλιστικές καλύψεις που οι παραδοσιακές ασφαλιστικές δεν καλύπτουν όπως ασφαλιστικές καλύψεις τρίτων, καλύψεις που αφορούν το φορτίο και καλύψεις σε περιπτώσεις πολέμων και ρύπανσης. Τα 17 Clubs που ουσιαστικά συνθέτουν τη διεθνή ομάδα των P&I Clubs ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για τις αποφάσεις του IMO σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης. Ωστόσο η ύπαρξη των P&I Clubs επιφέρει διάφορα πλεονεκτήματα στους πλοιοκτήτες όπως, χαμηλότερα ασφάλιστρα τα calls όπως τα αποκαλούν, αφού πολλές φορές όταν το κοινό αυτό ταμείο (P&I Club) διαθέτει χρηματικά υπόλοιπα, είναι μειωμένα ενώ, ουσιαστικά δεν συμπεριλαμβάνουν την αμοιβή των ασφαλιστικών μεσιτικών εταιριών γεγονός, που τα διατηρεί πάντα χαμηλότερα.

Σήμερα μετά από μία σειρά γεγονότων ο θεσμός των P&I Clubs έχει καθιερωθεί έχοντας ως μέλη τους πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλωτές, πράκτορες αλλά και επιχειρήσεις διαχείρισης αποθηκών.

Όσον αφορά τις καλύψεις εφ' όσον το πλοίο διατηρεί την κλάση του και δεν εκτελεί παράνομο ή επικίνδυνο ταξίδι αν και υπάρχουν αποκλίσεις μεταξύ των διαφόρων Clubs καθώς και διάφορες εξαιρέσεις θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχουν ως εξής:

- 25% για ζημιές που προκλήθηκαν από άλλο πλοίο ή γενικότερα από αιτία που δεν σχετίζεται με το ίδιο το πλοίο μετά από σύγκρουση ή άλλη αιτία. Το μέρος της ζημιάς που υπολείπεται (75%) καλύπτεται συνήθως από την ασφάλεια «Hull and Machinery».
- Απώλεια ή ζημιά στο μεταφερόμενο φορτίο
- Ευθύνη δεξαμενόπλοιου για ρύπανση
- Διάφορες δαπάνες ή αποζημιώσεις για περιπτώσεις που σχετίζονται με θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια όσων ασχολούνται επίσημα με τη θαλάσσια μεταφορά και για απώλεια προσωπικών αντικειμένων και μισθών του πληρώματος

- Απώλεια ή ζημιά σε λιμάνι, εξέδρα ή προβλήτα
- Διάφορα έκτακτα έξοδα σε περίπτωση μολυσματικής ασθένειας στο πλοίο που το υποχρέωσαν να μεταβεί σε υποχρεωτική каранτίνα
- Διάφορα έξοδα ναυαγιαίρεσης
- Αποζημίωση σε πληγέντες από ρύπανση που προκλήθηκε από το πλοίο και
- Ανάλογα με την περίπτωση μπορεί να καλυφθούν έξοδα λιμένος ή ρυμουλκήσεως.

#### Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (International Association of Classification Societies- IACS)

Οι Νηογνώμονες είναι ιδιωτικοί τεχνικοί μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί που βασική τους αρμοδιότητα είναι ο έλεγχος των πλοίων τόσο κατά την κατασκευή τους όσο και κατά τη διάρκεια της ζωής τους και η ταξινόμηση τους. Αναγνωρίζονται όχι μόνο από το κράτος που ιδρύθηκαν αλλά και από άλλα κράτη. Πιο συγκεκριμένα είναι αυτοί που εγκρίνουν τα σχέδια και τις προδιαγραφές των πλοίων που ναυπηγούνται και τα επιθεωρούν κάθε πέντε χρόνια με την Ειδική Επιθεώρηση εκδίδοντας για αυτά πιστοποιητικά σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια ζωής στη Θάλασσα (SOLAS). Επίσης πραγματοποιούν ετήσιες επιθεωρήσεις και την ενδιάμεση επιθεώρηση (στο ενδιάμεσο των πέντε ετών) που είναι σχεδόν ισάξια της Ειδικής Επιθεώρησης και ιδιαίτερος σημαντική για την ανανέωση του Πιστοποιητικού Ταξινόμησης.

Εκτός από τις διάφορες μετρήσεις και ελέγχους κατά την επιθεώρηση των πλοίων οι Νηογνώμονες με υψηλή φήμη πραγματοποιούν έρευνες με στόχο την επίτευξη υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας και δημοσιεύουν ετησίως διάφορα στατιστικά στοιχεία για ποικίλα ναυτιλιακά ζητήματα.

Όσον αφορά τα μέλη του IACS αυτά είναι Νηογνώμονες με τριακονταετή παρουσία στο ναυτιλιακό χώρο, το λιγότερο 1500 εγγεγραμμένα πλοία και ελάχιστη χωρητικότητα 8 εκατομμύρια κ.ο.χ. που απασχολούν το λιγότερο 150 επιθεωρητές και 100 εξειδικευμένους τεχνικούς. Ουσιαστικά η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων IACS λειτουργεί ως σύμβουλος του IMO αν και οι εκπρόσωποι του συμμετέχουν μόνο ως παρατηρητές στις Συνεδριάσεις της Γενικής Συνέλευσης, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και διαφόρων άλλων υποεπιτροπών του IMO. Ταυτόχρονα, οι Νηογνώμονες προσαρμόζονται στις νέες διατάξεις του IMO και της SOLAS.

Τα δέκα μέλη του IACS και το ένα συνδεδεμένο επιθεωρούν ετησίως πάνω από 400 εκατομμύρια κ.ο.χ. δηλαδή περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (περισσότερα από 40000 πλοία). Εκδίδουν και χορηγούν εκτός από το Πιστοποιητικό Ταξινόμησης και άλλα πιστοποιητικά όπως τα παρακάτω:

- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (Tonnage Certificate)
- Πιστοποιητικό γραμμών φόρτωσης (Load Line Certification)
- Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (Certificate of Sea Worthiness)
- Πιστοποιητικό φορτο-εκφορτωτικών μέσων (Cargo Gear Certificate)
- Πιστοποιητικό βλαβών (Certificate of Damages) κ.α.

#### Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Independent Tanker Owners- INTERTANGO)

Η INTERTANKO είναι μια μη κερδοσκοπική οργάνωση ιδιωτικού χαρακτήρα, με έδρα το Όσλο της Νορβηγίας. Τα μέλη της που είναι εταιρείες δεξαμενόπλοιων, αριθμούνται περίπου σε 252 και προέρχονται από 40 διαφορετικές χώρες. Κύριος σκοπός του οργανισμού είναι η προώθηση των συμφερόντων των μελών του και συμμετέχει συχνά στις συνδιασκέψεις του IMO προβάλλοντας ζητήματα που σχετίζονται με λιμενικές εγκαταστάσεις, τη συνθήκη MARPOL και την ευθύνη του

ιδιοκτήτη του φορτίου και του πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις ρύπανσης. Κάθε μέλος έχει υποχρέωση να καταβάλλει ετήσια συνδρομή σύμφωνα με τον αριθμό των πλοίων που διαθέτει και γι' αυτό οφείλει να ενημερώνει τον οργανισμό για τις αλλαγές στο στόλο του ή την πρόθεση του να αποχωρήσει.

#### Οργανισμός Οικονομικής συνεργασίας και Ανάπτυξης (Organization for Economic Co-operation and Development)

Ανάμεσα στις δραστηριότητες του οργανισμού συναντάμε διάφορες δραστηριότητες που σχετίζονται με τον ναυτιλιακό χώρο όπως την προώθηση ναυτιλιακών σχέσεων, την πειρατεία, τις διαλύσεις πλοίων και την ναυπηγική. Για το λόγο αυτό στα συνέδρια του οργανισμού μετέχουν και επίσημοι αντιπρόσωποι του IMO.

#### Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (International Maritime Committee)

Ουσιαστικά αποτελεί ένα Ναυτιλιακό φόρουμ που συμμετέχει στις συνδιασκέψεις του IMO με συμβουλευτικό χαρακτήρα. Ιδρύθηκε το 1898 και διαθέτει εμπειρία σε θέματα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου.

Άλλες οργανώσεις που λαμβάνουν μέρος στις Συνδιασκέψεις του IMO είναι οι εξής:

#### Το πρόγραμμα ανάπτυξης του ΟΗΕ (United Nations Development Program)

#### Ο Οργανισμός Εκπαίδευσης και Επιστήμης (United Nations Education and Scientific Organization)

#### Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (Food and Agriculture Organization)

Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός (World Meteorological Organization)

Ομάδα εμπειρογνομώνων για Επιστημονικά Ζητήματα στον τομέα της Θαλάσσιας Ρύπανσης (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution)

Διεθνής Οργάνωση Ατομικής Ενέργειας (International Atomic Energy Agency)

Διεθνής Ναυτιλιακή Συνέλευση Επιχειρήσεων Πετρελαιοειδών (Oil Companies International Marine Forum)

Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Φορτηγών Πλοίων (INTERCARGO)

Διεθνής Ένωση Διαχείρισης Φορτίων (International Cargo Handling Co-ordination Association)

Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Organization for Economic Co-operation and Development)

Η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)

Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (International Shipping Federation)

Baltic and International Maritime Council

Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowners Association)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (IMO)

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS, αποτελεί μία από τις παλαιότερες συμβάσεις του IMO και ίσως η σημαντικότερη. Θεωρείται κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων και μαζί με τη MARPOL 73/78 συνθέτουν τον πυρήνα του IMO χωρίς να υποβιβάζουν το ρόλο άλλων συμβάσεων όπως η STCW και η MLC.

## 2.1 Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (Convention on Safety of Life at Sea, SOLAS 1974)

### Ιστορική αναδρομή

Η πρώτη προσπάθεια για τη συγκρότηση μιας Σύμβασης για την Ασφάλεια στη θάλασσα έλαβε χώρα το 1914 στη διάσκεψη του Λονδίνου με αφορμή το ναυάγιο του ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ που στέρησε τη ζωή σε 1500 άτομα. Τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 1915 προαπαιτώντας από όλα τα εμπορικά πλοία κοινά χαρακτηριστικά τόσο στην κατασκευή του πλοίου όσο και στις παροχές. Ουσιαστικά αποτέλεσε την αφετηρία για χρήση πυροπροστασίας, σωστικών μέσων και χρήση ραδιοτηλεγραφικού εξοπλισμού.

Το 1929 πάλι στη διάσκεψη του Λονδίνου, με συμμετοχή 18 κρατών αυτή τη φορά και με την παρουσίαση νέων προτάσεων όπως η πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα η SOLAS επεκτάθηκε μετρώντας πια 60 άρθρα. Έχοντας αυτή τη μορφή τέθηκε σε ισχύ το 1933. Η επόμενη προέκταση του 1948 τέθηκε το ισχύ το 1952.

Το 1960 με τη βοήθεια του IMO άρχισε να παίρνει διαστάσεις Διεθνούς Σύμβασης και τέθηκε σε ισχύ το 1965.

Ωστόσο το 1974 αντικαταστάθηκε πλήρως από τη Διεθνή Σύμβαση (SOLAS, 1974).

### Δομή της ΔΣ SOLAS, 1974

«Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS αποτελείται από 14 κεφάλαια τα οποία είναι δομημένα ως εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I: Γενικές διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-1: Κατασκευές, Υποδιαίρεση και Ευστάθεια. Μηχανικές και Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-2: Προστασία από Πυρκαγιά. Ανίχνευση και Κατάσβεση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III: Σωστικά Μέσα και Διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: Ράδιο-Τηλεπικοινωνία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: Μεταφορά ξηρών φορτίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII: Πυρηνικά Πλοία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX: Ασφαλής διαχείριση των πλοίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ X: Μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI: Ειδικά μέτρα για βελτίωση της ασφάλεια στη θάλασσα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XII: Επιπλέον μέτρα ασφαλείας για τη μεταφορά χύδην φορτίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII: Επιβεβαίωση της συμμόρφωσης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIV: Μέτρα ασφαλείας για πλοία που πλέουν σε πλοία που πλέουν σε πολικά ύδατα»<sup>3</sup>

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ΔΣ SOLAS, 1974 δεν εφαρμόζεται σε αλιευτικά, πολεμικά πλοία, πλοία μεταφοράς στρατευμάτων, πλοία χωρητικότητας κάτω από 500 κ.ο.χ., πλοία αναψυχής και πλοία που πλέουν στον ποταμό Άγιος Λαυρέντιος, βόρεια από το νησί Αντικόστι και στις Μεγάλες λίμνες της Βόρειας Αμερικής.

### Τροποποιήσεις

---

<sup>3</sup> <https://www.marineinsight.com/maritime-law/safety-of-life-at-sea-solas-convention-for-prevention-of-marine-pollution-marpol-a-general-overview/>

- Το 1978 στη συνδιάσκεψη του IMO για την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης καθιερώθηκαν τα εξής:

Το σύστημα αδρανούς αερίου (Inert Gas System) κατά το οποίο αποκλείεται η καύση των υδρογονανθράκων

Επιπρόσθετα ραντάρ και

Διπλή δυνατότητα πλοήγησης

- Το 1983 καθιερώθηκε ο Διεθνής Κώδικας για την κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Χημικά Χύμα και ο Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Ρευστοποιημένα Αέρια Χύμα δηλαδή οι κώδικες: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, IBC και International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC.
- Ακολούθησαν τροποποιήσεις σε πλοία Ro Ro, για την ευστάθεια των πλοίων, η καθιέρωση του Παγκόσμιου συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and safety System) και του Διεθνή Κώδικα για την ασφαλή μεταφορά Σιτηρών Χύμα (International Code For the Safe Carriage of Grain in Bulk)
- Το 1994 προστέθηκε το κεφάλαιο που αναφέρεται στον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code, ISM)
- Το 2002 προστέθηκε επίσης το κεφάλαιο που αναφέρεται στον Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια στο Πλοίο και στο Λιμάνι (International Ship and Port Facility Security Code, ISPS)
- Το 2006 επεκτάθηκε η χρήση του συστήματος LRIT (Long Rang Identification and Tracking Systems). Η βασική διαφορά του LRIT με το AIS είναι σύστημα εκπομπής ενώ το LRIT στέλνει πληροφορίες μόνο στους παραλήπτες.



- Μία σειρά τροποποιήσεων που τέθηκαν σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 2010 ενίσχυσε ακόμη περισσότερο το ρόλο της SOLAS.

Στο κεφάλαιο II: Έγινε υποχρεωτικό τα πλοία να φέρουν ψεκαστήρες για την ανάσχεση της φωτιάς (Κανονισμός 9).

Εφαρμόστηκε ο (Κανονισμός 15) για τα εύφλεκτα λάδια σε περισσότερα πλοία.

Στο Κεφάλαιο III: Προστέθηκαν στις προσωπικές ναυαγοσωστικές συσκευές (Κανονισμός 7) και βρεφικά σωσίβια.

Στο Κεφάλαιο IV: Σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έγιναν τροποποιήσεις στον Κανονισμό 22 σχετικά με την Ορατότητα της ναυτιλιακής γέφυρας.

Πραγματοποιήθηκαν επίσης τροποποιήσεις στον Διεθνή Κώδικα για Συστήματα προστασίας από Φωτιά (FSS Code) και στον Διεθνή Κώδικα για Ναυαγοσωστικές Συσκευές, αλλά και στις Οδηγίες για την εξουσιοδότηση οργανισμών του ενεργούν εκ μέρους της Διοίκησης.<sup>4</sup>

- Το Δεκέμβριο του 2006 πραγματοποιήθηκε μία σειρά τροποποιήσεων σε ζητήματα ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων.
- Τον Οκτώβριο του 2007 οι τροποποιήσεις αφορούσαν τους παρόχους δορυφορικών συστημάτων Global Maritime Distress and Safety System GMDSS και τη σύσταση δεδομένων ασφαλείας.
- Το Δεκέμβριο του 2008 καθιερώθηκε ο Διεθνής Κώδικας περί ευστάθειας και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας στερεών χύδην φορτίων.
- Το Δεκέμβριο του 2010 καθιερώθηκε ο Διεθνής Κώδικας για την Εφαρμογή των Διαδικασιών Πυρασφάλειας.

### Ο ρόλος της SOLAS

---

<sup>4</sup> Αφορμή για τις τροποποιήσεις του Κώδικα FSS αποτέλεσε η πυρκαγιά στο Star Princess το Μάρτιο του 2006, όπου περισσότερο από ένα κατάστρωμα υπέστη σοβαρές καταστροφές από την πυρκαγιά.

Ο ρόλος της ΔΣ SOLAS έχει αποδειχθεί μέσα από την πάροδο των ετών που εφαρμόζεται και τροποποιείται ότι είναι προσδιοριστικός για την Ναυτιλιακή Δραστηριότητα. Εκτός από τη MARPOL θα μπορούσαμε να πούμε ότι αλληλοσυμπληρώνει την LL και την STCW και αυτό γιατί η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων. Η εκπαίδευση, η τεχνολογία και η διαδικασία της επιτήρησης- πιστοποίησης συμβάλλουν στην τήρηση των κανονισμών και των διατάξεων της σύμβασης. Ωστόσο, ως ΔΣ μπορεί να εξασφαλίσει ότι ένα παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει έλεγχο σε πλοίο που φέρει αλλοδαπή σημαία. Οι επιθεωρήσεις αυτές όταν υπάρχει υπόνοια ότι το προαναφερθέν πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί πλήρως με τη σύμβαση αναφέρονται συχνά ως Port State Control για το οποίο θα γίνει εκτενής αναφορά παρακάτω.

## 2.2 Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 1973)

Παρόλο που διάφοροι τομείς δραστηριότητας καθώς και διάφορες κυβερνητικές ή μη οργανώσεις έχουν στρέψει το βλέμμα τους προς την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος την κυρίαρχη θέση σε αυτό το Παγκόσμιο Εγχείρημα κατέχει η ΔΣ MARPOL.

Βασικός στόχος της, είναι η πλήρη εξάλειψη της διεθνούς θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και της καθ' οποιονδήποτε τρόπο απόρριψης πετρελαίου ή άλλων επιβλαβών ουσιών στη θάλασσα.

Έχοντας ορίσει ορισμένες περιοχές ως 'ειδικές'<sup>5</sup> στις οποίες ισχύουν αυστηρότερα μέτρα η ΔΣ MARPOL άρχισε τη δράση της στις 2 Οκτωβρίου του 1983.

---

<sup>5</sup> Οι 'ειδικές' περιοχές στις οποίες αναφέρεται η MARPOL είναι οι εξής: Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος.

Αποτελείται από 6 Παραρτήματα τα οποία είναι:

«I Πρόληψη της ρύπανσης από Πετρέλαιο

II Πρόληψη της Ρύπανση από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες Χύμα

III Πρόληψη της Ρύπανση από Επιβλαβές Ουσίες που μεταφέρονται διά θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή

IV Πρόληψη της Ρύπανσης από Λύματα πλοίων

V Πρόληψη της Ρύπανσης από Απορρίμματα πλοίων

VI Πρόληψη της Ρύπανσης της ατμόσφαιρας από πλοία»<sup>6</sup>

Επίσης περιλαμβάνει και δύο πρωτόκολλα, τα οποία είναι:

I Υποχρεωτικές Αναφορές Περιστατικών Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες

II Διαδικασία Διαιτησίας για Διακανονισμό Διαφωνιών

Οι σημαντικότερες γενικές διατάξεις και τροποποιήσεις που διέπουν τη σύμβαση είναι οι εξής:

- Στις 'ειδικές' περιοχές απαγορεύεται πλήρως η απόρριψη πετρελαιοειδών από tankers και γενικότερα πλοία χωρητικότητας άνω των 40000 dwt.
- Tankers άνω των 150 GRT και άλλα πλοία άνω των 400 GRT πρέπει να τηρούν βιβλίο πετρελαίου και να διαθέτουν μετά από επιθεωρήσεις το πιστοποιητικό: International Oil Pollution Prevention (IOPP).
- Τα πλοία χωρίζονται σε υπάρχοντα και νέα και ανάλογα με τη χωρητικότητα τους υπόκεινται σε ανάλογες διατάξεις.

---

<sup>6</sup> <https://stavridaki.gr/wp-content/uploads/2020/06/%CE%9D%CE%9F-8-MARPOL.pdf>

- Tankers άνω των 150 GRT πρέπει να διαθέτουν δεξαμενές καταλοίπων (Slop Tanks) και συσκευές παρακολούθησης και ελέγχου του πετρελαίου (Monitoring and Control System).
- Πλοία άνω των 400 GRT πρέπει να διαθέτουν ( Oil Water Separator)
- Η τροποποίηση του Παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78 το 1992 όρισε τα εξής: Κατασκευή δεξαμενόπλοιων με διπλό πυθμένα ή διπλό περίβλημα και ενδιάμεσο κατάστρωμα καθώς επίσης σχέδια προστασίας ενάντια στη ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων για πλοία άνω 600 dwt. Σχετικά με τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια από τις 6 Ιουλίου του 1995 εφαρμόστηκαν διάφορες απαιτήσεις στα πετρελαιοφόρα αργού πετρελαίου άνω των 20000 dwt και στα πετρελαιοφόρα μεταφοράς προϊόντων άνω των 30000 dwt.
- Οι τροποποιήσεις του κανονισμού το 2003 επίσπευσαν την σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και διαφοροποίησαν ελάχιστα τις περιπτώσεις εξαίρεσης της συμμόρφωσης του κανονισμού.
- Όλα τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα ηλικίας άνω των πέντε ετών οφείλουν να τηρούν πλήρη φάκελο επιθεωρήσεων, μετρήσεων και αναφορών αλλά και έκθεση εκτίμηση της κατάστασης του πλοίου διαθέσιμο για κάθε Αρχή κράτους-μέλους της ΔΣ.

### 2.3 Η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα Πιστοποιητικών, Εκπαιδύσεως και τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (International Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers STCW)

Υιοθετήθηκε στις 7 Ιουλίου του 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984 έχοντας προηγηθεί αρκετές προσπάθειες δημιουργίας μίας τέτοιας σύμβασης, ενώ οι αναφορές στα ελάχιστα προσόντα των ναυτικών συναντιόνται και σε άλλες συμβάσεις όπως η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας Law of Sea Convention, 1982 και η Σύμβαση για τις Προϋποθέσεις Μηολογήσεως των Πλοίων (Convention in the Condition for Registration of Ships 1986).

Σπουδαίο ρόλο στην κατάρτιση αυτής της σύμβασης έπαιξε το ατύχημα του Δ/Ξ Amoco Cadiz το 1978 όπου ο ανθρώπινος παράγοντας συνετέλεσε αρκετά στο μέγεθος του ατυχήματος. Ωστόσο μία σειρά από ατυχήματα που ενίσχυσαν τη σπουδαιότητα της Σύμβασης ήταν στα εξής πλοία:

- Betelguese 1979
- Independenta 1979
- Venoil και Venpet 1977
- Atlantic Empress και Aegean Captain 1979
- Energy Concentration 1980

Κυρίαρχος σκοπός της Σύμβασης είναι οι υποχρεωτικές απαιτήσεις για τη χορήγηση Πιστοποιητικών σε Πλοιάρχους, Αξιωματικούς και Πληρώματα. Επίσης θέτει βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, πιστοποίηση και τήρηση φυλακών των Ναυτικών σε Διεθνές επίπεδο ενώ είναι πάντα επικεντρωμένος στον ανθρώπινο παράγοντα.

Αποτελείται από 17 άρθρα και παράρτημα με τεχνικές απαιτήσεις και εφαρμόζεται σε πλοία που επισκέπτονται λιμάνια που ανήκουν σε κράτη-μέλη ακόμα και αν το κράτος της σημαίας δεν είναι μέλος.

Οι βασικές ελλείψεις και ασάφειες στο πρωτότυπο οδήγησαν σε τροποποιήσεις το 1997, το 1998 και το 1995 όπου ενσωματώθηκε στη Σύμβαση και ένας κώδικας ο οποίος αναφερόταν σε ζητήματα τεχνογνωσίας, εμπειρίας και εξειδίκευσης σε τεχνικής φύσεως ζητήματα αλλά και αντιμετώπισης ζητημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Με τις παραπάνω τροποποιήσεις στην **STCW 1995** ορίστηκαν καλύτερα οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν πριν δοθούν πιστοποιητικά ικανότητας στα πληρώματα καθώς και οι υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας

δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην γνώση της αγγλικής γλώσσας (εξάλλου αποτελεί την επίσημη γλώσσα της ναυτιλίας).

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη διασφάλιση της ποιότητας που διέπει την έκδοση των πιστοποιητικών και κατ' επέκτασιν την εξάλειψη πλαστών πιστοποιητικών με παράλληλη υποχρέωση του κράτους της σημαίας να εφαρμόζει πειθαρχικές και νομικές ποινές σε περιπτώσεις παραβίασεως όλων των παραπάνω. Άμεσες είναι και οι υποχρεώσεις τις ναυτιλιακής εταιρείας σε ότι έχει σχέση με τη συμμόρφωση του πλοίου με τη Διεθνή Σύμβαση ενώ μπορεί να απαγορευθεί ο απόπλους πλοίου όταν κατά τη διεξαγωγή ελέγχου από τις λιμενικές αρχές παρουσιάστηκαν προβλήματα ακατάλληλης επάνδρωσης, έλλειψης τήρησης των φυλακών της γέφυρας ή κίνδυνοι προς την ανθρώπινη ζωή, περιουσία ή περιβάλλον.

#### Δομή της ΔΣ STCW 1995

Η ΔΣ STCW 1995 αποτελείται από τα εξής κεφάλαια:

«ΚΑΦΑΛΑΙΟ I: Γενικές Διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II: Πλοίαρχος Αξιωματικοί και Προσωπικό Καταστρώματος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III: Προσωπικό Μηχανής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: Ραδιοεπικοινωνίες και Προσωπικό Ραδιοεπικοινωνιών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: Ειδική εκπαίδευση και Απαιτήσεις για το Προσωπικό Συγκεκριμένων Τύπων Πλοίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: Αντιμετώπιση Έκτακτων Περιστατικών, Ιατρική Βοήθεια και Τεχνικές Επιβιώσεως

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: Εναλλακτικά Πιστοποιητικά

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII: Τήρηση Φυλακών»<sup>7</sup>

### Πιστοποιητικά που προβλέπει η STCW

- Πιστοποιητικό Ικανότητας
- Πιστοποιητικά Προσωπικού Δεξαμενόπλοιων
- Πιστοποιητικά Προσωπικού Ro Ro E/Γ πλοίων
- Πιστοποιητικό Συνεχούς Ικανότητας και Εκσυγχρονισμού των Γνώσεων
- Πιστοποιητικό Τηρήσεως Φυλακής Γέφυρας ή Μηχανής που χορηγείται στους κατώτερους ναυτικούς

### Σχέση της ΔΣ STCW 1995 με τον κώδικα ISM (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης)

Παρ' όλο που η ΔΣ STCW περιέχει βασικά σημεία που είχαν εμφανιστεί προηγουμένως στις ΔΣ MARPOL και SOLAS καθιέρωσε αυστηρότερα κριτήρια για την εκπαίδευση και την επιμόρφωση των πληρωμάτων. Ωστόσο, υπάρχουν βασικές διαφορές ανάμεσα στις ναυτιλιακές εταιρείες όσον αφορά την πολιτική διαχείρισης τους με πολλές από τις άμεσες ευθύνες τους να προκύπτουν και από την εφαρμογή του ISM CODE. Η βασική διαφορά είναι ότι ο ISM CODE απαιτεί ότι η ναυτιλιακή εταιρεία θα εξασφαλίσει ότι τηρούνται οι βασικές διαδικασίες για τα πληρώματα ενώ η STCW 1995 αναφέρει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να διαθέτουν την ικανότητα να αποδεικνύουν ότι οι διατάξεις της έχουν εφαρμοστεί. Γενικά επικρατεί η άποψη ότι αν μία εταιρεία έχει πιστοποιηθεί για τον ISM CODE πρέπει να εφαρμόζει και τις διατάξεις της Σύμβασης ενώ και στις

---

<sup>7</sup> <https://www.saturatore.it/Diritto/STCW95.pdf>

δύο περιπτώσεις αναγνωρίζεται ότι ο ρόλος των ανθρώπων που εργάζονται στην ξηρά είναι εξίσου σημαντικός με αυτών που εργάζονται στο πλοίο.

Έχει επικυρωθεί από 159 κράτη που διαθέτουν περίπου το 97-98% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Νέες τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν στις 25 Ιουνίου του 2010 και τέθηκαν σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2012 φέρνοντας νέες απαιτήσεις στη διαχείριση πληροφοριακών συστημάτων, σε ηλεκτροτεχνικά ζητήματα, σε ναυτικούς LNG πλοίων, σε περιβαλλοντικά και πειρατικά συμβάντα κ.α..

#### 2.4 Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention MLC)

Αποτελεί μία σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας. Ιδρύθηκε το 2006 και τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου του 2013. Αρχικά επικυρώθηκε από 30 κράτη που γρήγορα αυξήθηκαν σε 65.

Γενικά ενσωματώνει πρότυπα και αρχές Διεθνών Συστάσεων και Συμβάσεων.

Αποτελείται από 16 άρθρα με γενικές διατάξεις και Κώδικα ο οποίος εστιάζει στα εξής σημεία:

- Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που πρόκειται να εργαστούν σε πλοίο
- Απασχόληση και συνθήκες
- Διαμονή, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, διατροφή και υπηρεσίες εστίασης
- Προστασία της Υγείας, Ευημερίας, Ιατρικής Περίθαλψης και Κοινωνικής Ασφάλισης
- Συμμόρφωση κα Επιβολή

\*Τα πλοία που έχουν συμμορφωθεί με τη σύμβαση λαμβάνουν «Πιστοποιητικό Θαλάσσιας Συμμόρφωσης» από το κράτος της σημαίας.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ- (ISM CODE)- ΔΟΜΗ-ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Μία σειρά ατυχημάτων με συνέπειες τόσο στο περιβάλλον όσο και στον ανθρώπινο παράγοντα δημιούργησαν διάφορα ερωτηματικά για την ποιοτική διαχείριση των πλοίων κα των ναυτιλιακών εταιρειών που τα διαχειρίζονται με αποτέλεσμα οι αρμόδιοι φορείς να δράσουν άμεσα.

#### 3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 17/11/1993 υιοθετήθηκε η απόφαση A 741 (18) από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) που αφορούσε το Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή

Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Περιβάλλοντος, (International Safety Management Code, ISM Code). Ήδη όμως από τα μέσα του 1991 είχε εμφανιστεί στη Διεθνή Ναυτιλιακή Κοινότητα το θέμα της πιστοποίησης της διοίκησης του πλοίου με γνώμονα την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και των πληρωμάτων σε συνδυασμό με την αποφυγή της ρύπανσης του περιβάλλοντος. Λίγους μήνες αργότερα στις 21 Ιουνίου 1994, στη συνδιάσκεψη της ΔΣ SOLAS ο ISM Code ενσωματώθηκε στο νέο πια ΙΧ κεφάλαιο της αλλά έγινε υποχρεωτικός την 1 Ιουλίου του 1998.

Ουσιαστικά ο ISM Code αποτελεί ένα διεθνές θεσμικό πλαίσιο- πρότυπο με στόχο την ασφάλεια και την αποφυγή ρύπανσης και ανθρώπινων λαθών. Καλύπτοντας όλα τα στάδια της διοίκησης τόσο των πλοίων όσο και των εταιρειών που τα διαχειρίζονται επιβάλλει την ορθή τήρηση των προαναφερθέντων ΔΣ STCW, MARPOL, και SOLAS και επιβάλλει γραπτές διαδικασίες για όλα τα στάδια της μεταφοράς.

Ωστόσο, προλογίζοντας ο IMO τον ISM Code αναφέρει ότι σε όλα τα επίπεδα της διοίκησης ανεξάρτητα από το αν βρίσκονται στην ξηρά ή τη θάλασσα απαιτείται να έχουν γενικές γνώσεις ανάλογα με τη θέση που κατέχουν. Επιπλέον, δίνεται έμφαση στα ανώτερα επίπεδα της διοίκησης για μία πιο ασφαλή διαχείριση, καθώς σε ζητήματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης η αφοσίωση, η ικανότητα, η στάση και τα κίνητρα των εργαζομένων σε όλα τα επίπεδα καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα.

Ουσιαστικά ο ISM Code δεν εισάγει νέους κανονισμούς και διατάξεις, απλά επισημαίνει την ύπαρξη τους και δεσμεύει όλα τα εμπλεκόμενα μέλη να τηρούν πιστά όλες τις διαδικασίες που «πρέπει» να ακολουθούν. Ακόμη, επιβάλλεται η γραπτή τήρηση τους. Αποτέλεσμα αυτής της καταγραφής είναι η δημιουργία ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ)- Safety Management System (SMS) το οποίο είναι εναρμονισμένο με τον ISM Code και εξασφαλίζει ότι τόσο τα πλοία

όσο και οι εγκαταστάσεις της ξηράς είναι οργανωμένα, διοικούνται και ελέγχονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα.

### 3.2 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ISM CODE- ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Στο πρώτο κεφάλαιο εκτός από τους γενικούς ορισμούς ορίζονται οι στόχοι του κώδικα, οι οποίοι έχουν ως εξής:

*Οι στόχοι του κώδικα είναι να εξασφαλίσουν ασφάλεια στη θάλασσα, πρόληψη ανθρώπινων τραυματισμών ή απώλειας ζωής και αποφυγή καταστροφής του περιβάλλοντος, ειδικά του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της περιουσίας.*

*Οι στόχοι της ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας πρέπει μεταξύ άλλων, να:*

- Καθορίζουν πρακτικές ασφάλειας στη λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον*
- Αξιολογούν όλους τους συγκεκριμένους κινδύνους στα πλοία, προσωπικό και περιβάλλον και καθιερώνουν μέτρα προστασίας και*
- Βελτιώνουν συνεχώς τις ικανότητες ασφαλούς διαχείρισης του προσωπικού στην ξηρά και τη θάλασσα, περιλαμβανομένης της προετοιμασίας για αντιμετώπιση καταστάσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.*

Αναφέρεται επίσης ότι κάθε εταιρεία πρέπει να αναπτύσσει, να εφαρμόσει και να διατηρεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο να περιλαμβάνει τις ακόλουθες λειτουργικές απαιτήσεις:

- Την πολιτική της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος*
- Τις οδηγίες και διαδικασίες για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και της προστασίας του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη σχετική και διεθνή νομοθεσία*

- Τα καθορισμένα επίπεδα αρμοδιοτήτων και τρόπους επικοινωνίας και προσωπικού της ξηράς, του προσωπικού του πλοίου και μεταξύ τους
- Τις διαδικασίες αναφοράς και της μη συμμόρφωσης με τις διατάξεις του κώδικα
- Διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- Διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και αναθεώρησης του συστήματος

Το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης εξασφαλίζει: Συμμόρφωση με υποχρεωτικούς κανονισμούς, τους σχετικούς κώδικες, τα πρότυπα ή τις οδηγίες που συνιστώνται από τους Διεθνείς Οργανισμούς, τις αρμόδιες Κρατικές Αρχές και τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες.

Απαίτηση κεφαλαίου 2:

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος η οποία να περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα πραγματοποιηθούν οι παραπάνω στόχοι.*

*Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι η πολιτική της εφαρμόζεται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, τόσο στην ξηρά όσο και στο πλοίο.*

Απαίτηση κεφαλαίου 3:

*Εάν ο υπεύθυνος για τη λειτουργία είναι άλλος εκτός του πλοιοκτήτη, ο πλοιοκτήτης πρέπει να αναφέρει το πλήρες όνομα και τα λεπτομερή στοιχεία του υπευθύνου αυτού στη Αρχή.*

*Η εταιρεία πρέπει να καθορίσει και να τεκμηριώσει την ευθύνη, αρμοδιότητα και διασύνδεση όλου του προσωπικού που διαχειρίζεται, εκτελεί και ελέγχει εργασίες που σχετίζονται και επηρεάζουν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.*

*Η εταιρεία είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι παρέχονται επαρκή μέσα και υποστήριξη ξηράς, ώστε το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή πρόσωπα να μπορούν να εκτελούν τα καθήκοντα τους.*

*Απαίτηση κεφαλαίου 4:*

*Για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας κάθε πλοίου και τον καθορισμό συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και του προσωπικού του πλοίου, κάθε εταιρεία, ανάλογα με την περίπτωση, πρέπει να ορίσει ένα πρόσωπο ή πρόσωπα στην ξηρά που να έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του εξουσιοδοτημένου προσώπου πρέπει να περιλαμβάνει την παρακολούθηση θεμάτων της λειτουργίας κάθε πλοίου που αφορούν στην ασφάλεια και πρόληψη ρύπανσης και να διασφαλίζει ότι παρέχονται τα απαραίτητα μέσα και η υποστήριξη ξηράς, όπως απαιτείται.*

*Απαίτηση κεφαλαίου 5:*

*Η εταιρεία πρέπει να καθορίσει σαφώς και να τεκμηριώσει την ευθύνη του πλοιάρχου αναφορικά με:*

- Την εφαρμογή της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος*
- Την ενεργοποίηση του πληρώματος για την τήρηση της πολιτικής αυτής*
- Την έκδοση των κατάλληλων διαταγών και οδηγιών με σαφή και απλό τρόπο*
- Τον έλεγχο της τήρησης των συγκεκριμένων απαιτήσεων και*
- Την αναθεώρηση του ΣΑΔ και την αναφορά των ελλείψεων του και της εταιρείας στην ξηρά*

*Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι το ΣΑΔ που λειτουργεί στο πλοίο παρέχει μια σαφή δήλωση, η οποία να επισημαίνει την αρμοδιότητα του Πλοιάρχου. Η εταιρεία πρέπει να καθορίζει στο ΣΑΔ ότι ο πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα*

αρμοδιότητα και ευθύνη στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης καθώς και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας όταν αυτό είναι απαραίτητο.

Απαίτηση κεφαλαίου 6:

*Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος:*

- Διαθέτει κατάλληλα προσόντα για διοίκηση
- Έχει πλήρη γνώση του ΣΑΔ της εταιρείας και
- Έχει την απαραίτητη υποστήριξη έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια

*Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με ναυτικούς που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, τα απαραίτητα πιστοποιητικά και είναι υγιείς, σύμφωνα με τις διεθνείς και εθνικές απαιτήσεις.*

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι το νέο προσωπικό και το προσωπικό που αναλαμβάνει νέα καθήκοντα τα οποία σχετίζονται με ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος έχει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντα του. Οι οδηγίες που είναι απαραίτητο να παρέχονται πριν την αναχώρηση του πλοίου, πρέπει να έχουν καθορισθεί, τεκμηριωθεί και να παραδίδονται γραπτά.*

*Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι το προσωπικό που εμπλέκεται στο ΣΑΔ της εταιρείας έχει επαρκή κατανόηση των σχετικών κανόνων, κανονισμών, κωδικών και οδηγιών.*

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει και να διατηρεί διαδικασίες για τον προσδιορισμό της εκπαίδευσης που τυχόν απαιτείται για την υποστήριξη του ΣΑΔ και να διασφαλίσει ότι η εκπαίδευση αυτή παρέχεται σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό.*

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες με τις οποίες το προσωπικό του πλοίου λαμβάνει πληροφορίες σχετικές με το ΣΑΔ στη γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσες που μπορεί να καταλάβει.*

*Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι το προσωπικό του πλοίου μπορεί να επικοινωνεί αποδοτικά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, που σχετίζονται με το ΣΑΔ.*

Απαίτηση κεφαλαίου 7:

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την προετοιμασία σχεδίων και οδηγιών, συμπεριλαμβανομένων πινάκων ελέγχου, όπου χρειάζεται, για σημαντικές λειτουργίες στο πλοίο, που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου και στην πρόληψη της ρύπανσης. Οι σχετικές αρμοδιότητες πρέπει να καθορίζονται και να ανατίθενται σε εξειδικευμένο προσωπικό.*

Απαίτηση κεφαλαίου 8:

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για να αναγνωρίζει, περιγράφει και ανταποκρίνεται σε πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στο πλοίο.*

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει προγράμματα ασκήσεων που προετοιμάζουν για ενέργειες έκτακτης ανάγκης.*

*Το ΣΑΔ πρέπει να ορίζει μέτρα τα οποία να διασφαλίζουν ότι η οργάνωση της εταιρείας μπορεί να ανταποκριθεί οποτεδήποτε σε κινδύνους, ατυχήματα και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που αφορούν τα πλοία της.*

Απαίτηση κεφαλαίου 9:

*Το ΣΑΔ πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι μη συμμορφώσεις ατυχήματα και επικίνδυνες καταστάσεις αναφέρονται στην εταιρεία, ερευνώνται και αναλύονται με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης.*

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών.*

**Απαίτηση κεφαλαίου 10:**

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι το πλοίο συντηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών κανόνων και κανονισμών και με τις όποιες πρόσθετες απαιτήσεις μπορεί να καθιερωθούν από την εταιρεία.*

*Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων αυτών η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι:*

- *Διενεργούνται επιθεωρήσεις σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα*
- *Αναφέρεται οποιαδήποτε μη συμμόρφωση με την πιθανή αιτία της, αν είναι γνωστή*
- *Γίνονται κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες και*
- *Τηρούνται αρχεία των ανωτέρω δραστηριοτήτων*

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες στο ΣΑΔ για τον προσδιορισμό του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων των οποίων η ξαφνική βλάβη μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα επικίνδυνες καταστάσεις. Το ΣΑΔ πρέπει να ορίζει συγκεκριμένα μέτρα που να στοχεύουν στη βελτίωση της αξιοπιστίας αυτών των εξοπλισμών ή συστημάτων. Τα μέτρα πρέπει να περιλαμβάνουν τον τακτικό έλεγχο των εφεδρικών διατάξεων και εξοπλισμών ή των τεχνικών συστημάτων που δεν βρίσκονται σε συνεχή χρήση.*

**Απαίτηση κεφαλαίου 11:**

*Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες ελέγχου όλων των εγγράφων και στοιχείων που σχετίζονται με το ΣΑΔ.*

*Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι:*

- *Τα ισχύοντα έγγραφα βρίσκονται διαθέσιμα σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις*



- *Αλλαγές στα έγγραφα εξετάζονται και εγκρίνονται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό και*
- *Τα μη ισχύοντα έγγραφα αποσύρονται άμεσα*

*Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν και να εφαρμόσουν το ΣΑΔ μπορούν να αναφέρονται σαν Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης. Τα έγγραφα και στοιχεία πρέπει να τηρούνται με μορφή που η εταιρεία θεωρεί περισσότερο αποτελεσματική. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με όλα τα αναφερόμενα σ' αυτό έγγραφα και εγχειρίδια.*

*Απαίτηση κεφαλαίου 12:*

*Η εταιρεία πρέπει να διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους ασφαλούς διαχείρισης για να διαπιστώνει αν οι δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης πληρούν τις απαιτήσεις του ΣΑΔ.*

*Η εταιρεία πρέπει περιοδικά να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ και όταν απαιτείται να το αναθεωρεί, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθιερώθηκαν από την ίδια.*

*Οι έλεγχοι και οι πιθανές διορθωτικές ενέργειες πρέπει να διενεργούνται σύμφωνα με καθορισμένες έγγραφες διαδικασίες.*

*Το προσωπικό που διενεργεί ελέγχους πρέπει να είναι ανεξάρτητο από τους τομείς που ελέγχονται, εκτός αν αυτό δεν είναι πρακτικά εφικτό εξαιτίας εξ αιτίας του μεγέθους και της μορφής της εταιρείας.*

*Το αποτέλεσμα των ελέγχων και αναθεωρήσεων πρέπει να τίθενται υπόψη όλου του προσωπικού, που έχει αρμοδιότητα στο τμήμα αυτό.*

*Το διευθυντικό προσωπικό που είναι υπεύθυνο για το τμήμα αυτό πρέπει να εκτελεί έγκαιρα διορθωτικές ενέργειες για τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν.*

*(ISM Code INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE, 2010)*

### 3.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE

#### 3.3.1 Η εφαρμογή του ISM Code από τις Ναυτιλιακές Εταιρείες

Η εφαρμογή του ISM Code πρέπει να υποστηρίζει και να ενθαρρύνει την ανάπτυξη μίας ασφαλούς κουλτούρας στη Ναυτιλία. Επιτυχημένοι παράγοντες είναι η αφοσίωση, η αξίες και τα πιστεύω.

Οι βασικές αρχές που πρέπει να καθιερώσει κάθε εταιρεία είναι:

- Αναθεώρηση του ΣΑΔ
- Προσδιορισμός του ρόλου του καθορισμένου προσώπου του ISM Code
- Αναφορά και ανάλυση περί μη συμμόρφωσης, ατυχημάτων και επικίνδυνων περιστατικών
- Καθιέρωση εσωτερικών ελέγχων και αναφορά στη διοίκηση

Χωρίς να γίνονται αλλαγές στις αρμοδιότητες έτσι όπως περιγράφονται στον κώδικα.

Για να συμμορφωθεί με τον κώδικα η εταιρεία πρέπει:

- Το καθορισμένο πρόσωπο ή πρόσωπα για τον ISM πρέπει να έχει απευθείας πρόσβαση με τα ανώτερα επίπεδα της διοίκησης τα οποία πρέπει να έχουν τον έλεγχο για την ασφαλή διαχείριση κάθε πλοίου.
- Να διασφαλίζει ότι παρέχονται επαρκείς πηγές και υποστήριξη από τις εγκαταστάσεις της ξηράς στο καθορισμένο πρόσωπο ή πρόσωπα για να εκπληρώνουν τα καθήκοντα τους.
- Να προσδιορίζει και να τεκμηριώνει τις ευθύνες του πλοιάρχου σχετικά με το ΣΑΔ και να αναφέρει τις ελλείψεις του στη διοίκηση.
- Να αξιολογεί περιοδικά την αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ και να το αναθεωρεί όταν χρειάζεται.
- Να εκτελεί εσωτερικούς ελέγχους για να επαληθεύει ότι οι απαιτήσεις του ΣΑΔ εφαρμόζονται κανονικά.

Το καθορισμένο πρόσωπο είναι πάντα εγκατεστημένο στην ξηρά ενώ ο ρόλος του θεωρείται κλειδί σε ότι αφορά την κουλτούρα ασφάλειας της εταιρείας.

Επίσης, ελέγχει και επαληθεύει την ασφάλεια και την αποφυγή της ρύπανσης σε ότι αφορά τη διαχείριση κάθε πλοίου.

Επιπλέον:

- Αξιολογεί και αναθεωρεί την αποδοτικότητα του ΣΑΔ
- Αναφέρει και αναλύει κάθε μη συμμόρφωση, ατύχημα και επικίνδυνη περίπτωση
- Οργανώνει και επιθεωρεί εσωτερικούς ελέγχους
- Αναθεωρεί το ΣΑΔ
- Εξασφαλίζει ότι υπάρχουν επαρκείς πηγές και υποστήριξη από την ξηρά

Η εταιρεία από τη μεριά της οφείλει να παρέχει στο καθορισμένο πρόσωπο τα εξής:

- Επαρκή προσωπικό
- Κατάλληλα μέσα
- Εκπαίδευση αν χρειάζεται
- Τεκμηρίωση υποχρεώσεων και επιθεώρηση από τα ανώτερα επίπεδα της διοίκησης

(ISM Code, 2010 σ: 55-60)

Σε κάθε περίπτωση το καθορισμένο άτομο πρέπει να διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα, εκπαίδευση και εμπειρία.

Σχετικά με την εκπαίδευση θα πρέπει να ανήκει σε τουλάχιστον μία από τις παρακάτω περιπτώσεις:

- Απόφοιτος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης Διοικητικού τομέα ή Μηχανικών ή Φυσικών επιστημών

- Να έχει προϋπηρεσία ως αξιωματικός σε πλοίο που τηρούσε την ΔΣ STCW
- Να διαθέτει οποιαδήποτε εκπαίδευση σε συνδυασμό με τριετή τουλάχιστον προϋπηρεσία σε διοικητική θέση Ναυτιλιακής Εταιρείας

Σχετικά με τα επιπλέον προσόντα και την εμπειρία το καθορισμένο πρόσωπο πρέπει να διαθέτει τεχνικές και διοικητικές γνώσεις ασφάλειας, γνώσεις ελέγχου, αξιολόγησης και ανάλυσης δεδομένων με ναυτιλιακό υπόβαθρο.

(ISM Code, 2010 σ: 64-65)

Οι εσωτερικοί έλεγχοι τόσο στην ξηρά όσο και τη θάλασσα πρέπει να διενεργούνται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο ενώ οι ελλείψεις του ΣΑΔ που γίνονται αντιληπτές από τον πλοίαρχο πρέπει να αναφέρονται στην ναυτιλιακή εταιρεία και να διευθετούνται αναλόγως. Η εταιρεία με τη σειρά της πρέπει να αξιολογεί το ΣΑΔ σε σχέση πάντα με τις διαδικασίες που έχει καθιερώσει η διοίκηση λαμβάνοντας υπόψη τις αναφορές από τους εσωτερικούς ελέγχους και αναλύοντας παρατηρήσεις, περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή ατυχημάτων και επικίνδυνες καταστάσεις. Επιπλέον πρέπει να εκτιμά την αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ σε σχέση με τους στόχους του ISM Code και να δρα αναλόγως όταν χρειάζεται.

Όλες οι διαδικασίες που ορίζονται στο ΣΑΔ πρέπει να τροποποιούνται ή ακόμη και να προστίθενται νέες ανάλογα με τα συμβάντα που αντιμετωπίζει το προσωπικό που είναι υπεύθυνο, εκπαιδευμένο και πλήρως εξοικειωμένο με το ΣΑΔ.

### 3.2.2 Ο ρόλος των αρμόδιων Αρχών στην εφαρμογή του ISM Code

Από τη στιγμή που ο κώδικας έγινε υποχρεωτικός οι αρμόδιες αρχές (κράτος ή Εξουσιοδοτημένοι Οργανισμοί - Νηογνώμονες) καλούνται να διασφαλίσουν ότι τόσο η εταιρεία όσο και τα πλοία της είναι συμμορφωμένα με τον κώδικα και τηρούνται επαρκή πρότυπα ασφάλειας και αποτροπής της ρύπανσης.

Η επαλήθευση της συμμόρφωσης από τις αρχές γίνεται με την έκδοση των παρακάτω πιστοποιητικών:

- Χορηγείται για τη Ναυτιλιακή Εταιρεία Document of Compliance- DOC.
- Και για το κάθε πλοίο Safety Management Certificate- SMC.

Με αυτό τον τρόπο πιστοποιείται από τις αρχές ότι ο κώδικας εφαρμόζεται και οι στόχοι του συμπίπτουν με αυτούς του ΣΑΔ.

Σχετικά με το Document of Compliance (DOC) έχει 5ετή ισχύ με ετήσια υποχρεωτική θεώρηση. Πάνω πρέπει να αναγράφεται ο τύπος των πλοίων στα οποία αναφέρεται και παύει να ισχύει αν δεν εκτελεστεί έστω και μία από τις ενδιάμεσες θεωρήσεις ή αν διαπιστωθούν σοβαρές αποκλίσεις από τις απαιτήσεις του κώδικα.

Το Safety Management Certificate (SMC) έχει και αυτό 5ετή ισχύ με μία υποχρεωτική θεώρηση στο διάστημα από τη δεύτερη μέχρι την τρίτη επετειακή ημερομηνία. Για να εκδοθεί το SMC θα πρέπει να υπάρχει DOC που να αναφέρεται οπωσδήποτε στον τύπο του συγκεκριμένου πλοίου ενώ, παύει να ισχύει αν δεν πραγματοποιηθεί η ενδιάμεση επιθεώρηση ή αν διαπιστωθεί παραβίαση του κώδικα.

Η ομάδα που επιθεωρεί και εγκρίνει την έκδοση των πιστοποιητικών πρέπει να διαθέτει την απαραίτητη εκπαίδευση και ικανότητες όπως:

- Πρέπει να διαθέτουν πλήρη γνώση των διαδικασιών της έρευνας και της επιθεώρησης
- Να έχουν βαθιά γνώση του ISM συνοδευόμενη από την αντίστοιχη πιστοποίηση
- Να έχουν εμπειρία σε ότι αφορά τη σωστή διαχείριση των πλοίων

- Να είναι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης Μηχανικής ή Φυσικής επιστήμης σε συνδυασμό με εξειδικεύσεις από Ναυτιλιακά εκπαιδευτήρια και προϋπηρεσία ως αξιωματικοί πλοίου
- Να γνωρίζουν τεχνικές κατάλληλης επιθεώρησης και αξιολόγησης
- Να έχουν εμπειρία σε τουλάχιστον ένα σύστημα διοίκησης
- Να έχουν γνώση τεχνικής ή λειτουργικής ασφαλούς διοίκησης
- Να γνωρίζουν και να αξιολογούν αν τηρούν οι ναυτιλιακές εταιρείες και τα πλοία κανονισμούς που δεν καλύπτονται από τις επιθεωρήσεις της σημαίας ή της κλάσης
- Οι επικεφαλής των ομάδων αυτών πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον 5ετή προϋπηρεσία στον τομέα ασφαλούς διοίκησης καθώς επίσης και να έχουν παρακολουθήσει τουλάχιστον τρεις φορές τη διαδικασία επιθεώρησης – πιστοποίησης
- Σχετικά με τις ετήσιες ή τις ενδιάμεσες επιθεωρήσεις – πιστοποιήσεις τα άτομα που τις εκτελούν πρέπει να διαθέτουν βασικά προσόντα, σωστή καθοδήγηση και προηγούμενη συμμετοχή σε τουλάχιστον δύο επιθεωρήσεις τέτοιου είδους
- Σε κάθε περίπτωση οι αρμόδιες ομάδες που χορηγούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τον ISM Code πρέπει συνεχώς να ενισχύουν τις γνώσεις τους και τις ικανότητες τους μέσω αποδεδειγμένης συμμετοχής σε ανάλογα εκπαιδευτικά προγράμματα

### 3.3.3 Η Διαδικασία της Πιστοποίησης

Η διαδικασία της πιστοποίησης πρέπει να ακολουθεί τις κατευθύνσεις που ορίζει ο IMO. Σύμφωνα με αυτές για να χορηγηθεί Safety Management Certificate (SMC) για κάποιο πλοίο πρέπει να έχει προηγηθεί Document of Compliance (DOC) για την ναυτιλιακή εταιρεία.

Γενικά η επιθεώρηση αποτελείται από δύο μέρη:

- Τον έλεγχο των εγγράφων στα οποία είναι τεκμηριωμένο το ΣΑΔ και οι σχετικές με αυτό διαδικασίες και
- Τον έλεγχο του τρόπου εφαρμογής του ΣΑΔ.

Η διαδικασία της πιστοποίησης αποτελείται από τα παρακάτω βήματα:

- Προκαταρτική συζήτηση μεταξύ των επιθεωρητών και της εταιρείας σχετικά με τα βασικά σημεία της διαδικασίας
- Προκαταρτική επιθεώρηση για να επιβεβαιωθεί ότι η εταιρεία μπορεί να προχωρήσει σε κανονική επιθεώρηση
- Τελική επιθεώρηση κατά την οποία επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση ή μη με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM
- Χορήγηση πιστοποιητικού με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν σημεία «μη συμμορφώσεως»

Εάν διαπιστωθούν σημεία «μη συμμορφώσεως» προτείνονται διορθωτικές ενέργειες, ορίζεται νέα ημερομηνία επιθεώρησης, όπου και επαναλαμβάνεται η επιθεώρηση.

Σε κάθε περίπτωση έκδοσης πιστοποιητικού πρέπει να αποδεικνύεται ότι στην εταιρεία ή στο πλοίο αντίστοιχα το ΣΑΔ εφαρμόζεται και λειτουργεί αποτελεσματικά για τουλάχιστον τρεις μήνες πριν την έκδοση του πιστοποιητικού. Στην περίπτωση του DOC αυτό ισχύει για την εταιρεία και ένα πλοίο τουλάχιστον κάθε τύπου που αναγράφεται στο πιστοποιητικό.

Για την ανανέωση των πιστοποιητικών η εταιρεία πρέπει να υποβάλει σχετική αίτηση στην αρμόδια υπηρεσία 6 μήνες πριν τη λήξη του πιστοποιητικού.

Ωστόσο, σε μερικές περιπτώσεις εκδίδονται προσωρινά πιστοποιητικά DOC και SMC. Αυτές είναι:

- Η περίπτωση αλλαγής σημαίας ενός πλοίου
- Η περίπτωση αλλαγής της εταιρείας

- Η περίπτωση προσθήκης νέων κατηγοριών πλοίων που δεν καλύπτονται ήδη από το DOC της εταιρείας
- Η περίπτωση ναυπήγησης νέου πλοίου

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις τα προσωρινά πιστοποιητικά έχουν ισχύ 6-12 μήνες.

Σε κάθε περίπτωση τα πιστοποιητικά DOC και SMC μπορούν να ακυρωθούν σε περίπτωση που εντοπιστεί κάποια σημαντική έλλειψη, αν υπάρχει μη συμμόρφωση με το ΣΑΔ ή δεν έχει ολοκληρωθεί η πληρωμή της αμοιβής του νηογνώμονα.

Παρακάτω δίνεται ένα παράδειγμα πιστοποιητικού Document of Compliance.





Rewritten  
Certificate No. 14HO-1272LBRDOC

# DOCUMENT OF COMPLIANCE

REPUBLIC OF LIBERIA

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,  
Under the authority of the Government of the Republic of Liberia  
by NIPPON KAIJI KYOKAI

Name and address  
of the Company : **ASM MARITIME B.V.**  
**Strawinskylaan 1057, Tower D, Level 10, 1077 XX**  
**Amsterdam, The Netherlands**

Company identification number : **IMO 5596595**

**THIS IS TO CERTIFY THAT** the Safety Management System of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the types of ships listed below (delete as appropriate):

- ~~Passenger ship~~
- ~~Passenger-high-speed craft~~
- ~~Cargo-high-speed craft~~
- Bulk carrier
- Oil tanker
- Chemical tanker
- Gas carrier
- ~~Mobile offshore drilling unit~~
- Other cargo ship

This Document of Compliance is valid until **1st September 2016**, subject to periodical verification.

Completion date of the verification on which this certificate is based: **2nd September 2011**

Issued at **Tokyo**

Date of issue **29th July 2014**

Anniversary Date : **1st September**



See Notes on the reverse side.  
DOC-LJB(2009.1.1)

  
Yoshinori Kozeki  
General Manager of Safety Management Systems Department  
NIPPON KAIJI KYOKAI

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### Η ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ISM CODE ΚΑΙ Η ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ

Προσπαθώντας μια ναυτιλιακή εταιρεία να συμμορφωθεί με τον κώδικα ISM υιοθετεί αυτόματα μία νέα κουλτούρα στην οποία όλα τα στάδια της μεταφοράς συνοδεύονται από γραπτές διαδικασίες, οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες αποκτούν μεγαλύτερη βαρύτητα, τα πλοία λειτουργούν, συντηρούνται και εξοπλίζονται με νέα “standards” και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης είναι όλοι είναι περισσότερο προετοιμασμένοι.

#### 4.1 Προετοιμασία για τη συμμόρφωση με τον κώδικα

Ένα γενικό πλάνο που ακολουθείται από τις ναυτιλιακές εταιρείες κατά την προετοιμασία της εναρμόνισής τους με τον κώδικα είναι το εξής:

- Αξιολόγηση - εκτίμηση της ασφάλειας και της ποιότητας, κάποιες φορές γίνεται με χρήση κάποιας κλίμακας
- Προτάσεις βελτίωσης – Χρονοδιάγραμμα
- Πολιτική της εταιρείας (σύνταξη ή αναθεώρηση όπου χρειάζεται)
- Δέσμευση από το αρμόδιο τμήμα ότι θα εφαρμόσουν την πολιτική της εταιρείας
- Καθορισμός της ομάδας του ISM Code και του DPA (Designated Person Ashore ο καθορισμένος επικεφαλής)
- Διαδικασίες τόσο της εταιρείας όσο και του πλοίου, συνήθως αφορούν τα έγγραφα που πρέπει να ανταλλάσσονται μεταξύ εταιρείας και πλοίου
- Έλεγχος τήρησης του χρονοδιαγράμματος – αναθεώρηση και τροποποιήσεις αν χρειαστεί
- Εκπαίδευση και απόκτηση εκπαιδευτικού και ενημερωτικού υλικού
- Τελική εκτίμηση και επικοινωνία με την οργανισμό πιστοποίησης

Μετά από την παραπάνω διαδικασία γίνεται έλεγχος αποδοτικότητας των checklists της εταιρείας και αξιολογούνται περισσότερο οι ειδικές και κρίσιμες λειτουργίες των πλοίων.

Παραδείγματα σημείων που μπορεί να περιέχονται σε checklists μπορεί να είναι τα παρακάτω:

1. Are the emergency towing wires correctly positioned?
2. Is the ship ready to move under its own power?
3. Is there safe access between ship and shore?
4. Are the fire hoses and fire fighting equipment on board positioned and ready for immediate use?
5. Are deck seals in good working order?
6. Is there provision for an emergency escape?
7. Can the ship supplying the moorings provide all lines on winch drums?
8. Are the ship emergency fire control plans located externally?
9. Is the pallet free of corrosion?
10. Does the cargo have required markings?

Εκτός από τα checklists συμπληρώνονται και τηρούνται επίσης Risk Assessments και Test Records και Maintenance Records.

Ένα τυπικό παράδειγμα Cargo Equipment Test Record για Tanker Ship είναι το παρακάτω:

<b>Cargo-Item</b>	<b>Test Interval</b>	<b>Test Description/Result</b>	<b>Signature</b>
Fixed/ Portable Gas instruments, calibration	Monthly		

Watertight doors, inspect gaskets and grease dogs	Monthly		
Stability computer ( test conditions )	Monthly		
Flame screens (vent pipes, sample ports,etc.) check	Monthly		
Hydraulic Valve Remote Operations	3 Months		
Nitrogen system	3 Months		
Portable Cargo Pump, Functional Test	6 Months		
Manifold pressure gauges	6 Months		
Cargo pump pressure gauges	6 Months		
P/V Valves, overhaul	6 Months		
Butterworth Hoses	Annually		
Reference Thermometer, calibration	Annually		
Cargo Lines Pressure Test	Annually		
ODME line, pressure test Sea chest valves	Annually		
T/Cleaning line and heater, pressure test	Annually		
Level gauges	Dry Dock		
Fixed remote reading temperature system	Dry Dock		

## 4.2 Ο ISM Code στην πράξη

Στην ουσία ο διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης είναι ένας διεθνής κώδικας διοίκησης της ασφάλειας μέσω του οποίου οργανώνεται το management και κατ' επέκτασιν προσδιορίζονται ποιες εργασίες πρέπει να γίνουν από ποιους και με ποιον τρόπο, ποιος λαμβάνει τις αποφάσεις και ποιος δίνει εντολές σε ποιον.

Έτσι περισσότερο από κάθε άλλη φορά οι ορισμοί εφοπλιστής και πλοιοκτήτης ορίζονται με σαφήνεια και στην περίπτωση που υπάρχει εφοπλιστής έχει την ευθύνη επιλογής ικανού πληρώματος, διατήρησης της κλάσης του πλοίου και της αξιοπλοΐας του με πειθαρχία και αποδοτικότητα. Από τη μεριά του ο πλοιοκτήτης συναινεί με όλες τις νόμιμες πράξεις του εφοπλιστή που έχουν απώτερο σκοπό την εφαρμογή του κώδικα.

Με αφορμή την θέσπιση του κώδικα για να μειωθούν τα ανθρώπινα λάθη που προκαλούν σοβαρά ναυτικά ατυχήματα γίνεται μία προσπάθεια να αυξηθεί η απόδοση του συντελεστεί «ανθρώπινος παράγοντας» μέσα σε ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας.



Διάγραμμα 1: «Ανθρώπινος Παράγοντας»

Απαιτώντας γραπτές διαδικασίες από τον πλοίαρχο με υπευθυνότητα και σύνεση η οργάνωση του ταξιδιού πρέπει να περιλαμβάνει τα παρακάτω στάδια:

- Υπολογισμός της απόστασης
- Ρεύματα και μετεωρολογικές συνθήκες που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

- Ευστάθεια σε σχέση με το φορτίο και τη γραμμή φόρτωσης
- Βοηθήματα ναυσιπλοΐας που απαιτούνται
- Πυκνότητα κίνησης
- Πιθανοί κίνδυνοι και αντίστοιχες ενέργειες που θα πρέπει να γίνουν
- Χρόνος άφιξης

Ο εξοπλισμός που απαιτείται για την ασφαλή ναυσιπλοΐα είναι:

- Σύγχρονες εκδόσεις χαρτών
- Πίνακες παλιρροιών
- Κατάλογο Σημάτων Ασυρμάτου
- Αντίγραφο του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων
- Πυξίδες
- Ραντάρ
- Συσκευή ηχοβόλισης
- Συσκευή ένδειξης γωνίας πηδαλίου
- Συσκευή μέτρησης ταχύτητας
- Συσκευή ένδειξης συσκευής των πτερυγίων της έλικας
- Συσκευή εύρεσης της κατεύθυνσης με ασύρματο εν πλω πλοίων

Παράλληλα με όλα τα παραπάνω πρέπει να υπάρχει πρόσβαση σε διάφορα εγχειρίδια και σχέδια όπως: μηχανής, πηδαλίου, γενικής διάταξης πλοίου, σωλήνων καυσίμου σωλήνων φορτίου, ευστάθειας, ακεραιότητας και πυρόσβεσης.

Επισημαίνοντας την ιεραρχία του Management το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, επεκτείνει τη θεωρητική του βάση και δίνει το δικαίωμα στον πλοίαρχο και στο καθορισμένο πρόσωπο να μελετούν την πολιτική της ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και να συμβάλουν στην αναβάθμιση της αποκαλύπτοντας τόσο τα δυνατά όσο και τα αδύνατα σημεία της. Οι εκθέσεις ασφαλείας που προέκυψαν από περιπτώσεις ατυχήματος ή έκτακτης ανάγκης, οι επιθεωρήσεις ασφαλείας στα σημεία επικινδυνότητας και οι απρογραμμάτιστοι δειγματοληπτικοί έλεγχοι είναι τα βασικά μέσα αποδοτικότητας του ΣΑΔ.

Αν προσπαθήσουμε να απεικονίσουμε κάπως τα επίπεδα του management στις ναυτιλιακές εταιρείες και στα πλοία σίγουρα μετά την εφαρμογή του ISM Code το καθορισμένο πρόσωπο και ο πλοίαρχος βρίσκονται αρκετά ψηλά απαιτώντας από αυτούς να έχουν αναπτυγμένο το αίσθημα της ευθύνης και της παρακίνησης.

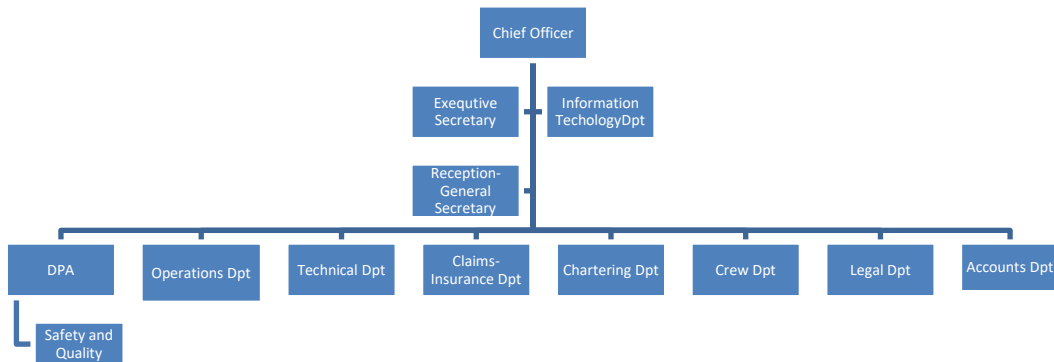
Έτσι, τα άτομα αυτά πρέπει να επιλέγονται μετά από την κατάλληλη αξιολόγηση και αφού διαθέτουν την ανάλογη εκπαίδευση και εμπειρία.

Η εξοικείωση και η εκπαίδευση αποτελούν ένα ακόμη καινοτομικό στοιχείο του κώδικα. Το νέο προσωπικό ξεκινάει με διαδικασίες εξοικείωσης πριν αναλάβει πλήρως τα καθήκοντα του ενώ η γλώσσα επικοινωνίας πρέπει να είναι κατανοητή από όλο το πλήρωμα.

Μέσα από όλα τα παραπάνω είναι φανερό ότι η υπάρχει κάποια αλληλεξάρτηση πλοίου- γραφείου που επιβεβαιώνεται από τις διαδικασίες επικοινωνίας και τις από κοινού αποφάσεις του λαμβάνονται σε περιπτώσεις κινδύνου ή δυσάρεστου συμβάντος. Η αναφορά δυσάρεστου συμβάντος από τον πλοίαρχο στην εταιρεία γίνεται άμεσα και συνοδεύεται από την αντίστοιχη φόρμα επικοινωνίας (Report) με αποτέλεσμα την αμεσότερη αντίδραση και τη λήψη ορθών αποφάσεων και ενεργειών.

Επιπρόσθετα, μέσω του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης οι συντηρήσεις των πλοίων γίνονται συχνότερα και σωστότερα είτε ως προληπτικές είτε ως ενδεικτικές (λόγω φθοράς).

(Γουλιέλμος & Γκιζιάκης, 2005)



Διάγραμμα 2: Οργανόγραμμα μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακής εταιρείας

### 4.3 Ο ISM Code και σχέση του με άλλους φορείς

#### 4.3.1 Η σχέση με τα P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs)

Παρά το γεγονός ότι τα ασφαλιστήρια συμβόλαια περιλαμβάνουν ολοένα και περισσότερους κινδύνους τα P&I Clubs καλύπτουν επιπρόσθετους κινδύνους όπως πόλεμος, σύλληψη και κατάληψη του πλοίου και άλλους που σχετίζονται με εμπλοκή τρίτων χωρίς να υπάρχει περιορισμός στις ασφαλιστικές καλύψεις.

Έχοντας ιδρυθεί με στόχους που ως ένα βαθμό συμπίπτουν με αυτούς του ISM Code η συμμόρφωση με τον κώδικα βοηθάει στη μείωση των “Calls”<sup>8</sup> τα ασφάλιστρα που προκαταβάλλονται από τα μέλη των Clubs. Τα “Calls” διαφοροποιούνται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, τους κινδύνους στους οποίους εκτίθεται κ.α.. Επιπλέον αν υπάρχουν ελλείματα τα μέλη καταβάλουν πρόσθετα ασφάλιστρα τα “Additional Calls”.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μερικοί από τους σκοπούς του κώδικα που καλύπτονται από τα P&I Clubs είναι οι παρακάτω:

- Σωματικός τραυματισμός μέλους του πληρώματος του πλοίου
- Θάνατος μέλους του πληρώματος
- Ευθύνη του πλοίου για τραυματισμό ή θάνατο λιμενεργάτη
- Τραυματισμός επιβατών ή άλλων επισκεπτών πάνω στο πλοίο

#### 4.3.2 Η σχέση με τους Νηογνώμονες

Από νωρίς οι νηογνώμονες είχαν αναπτύξει τη φιλοσοφία ενός συστήματος ασφάλειας στη ναυτιλία το οποίο θα είχε ως αποτέλεσμα την ποιότητα. Πρώτος ο Det Norske Veritas που είχε ιδρυθεί το 1864 είχε αναπτύξει ένα σύστημα το Total Safety Class (TSC) με σκοπό την προσέγγιση της ασφάλειας, της λειτουργίας, του management και των προσόντων του πληρώματος. Στόχοι, οι οποίοι φέρουν πολλά κοινά με αυτούς του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Χρησιμοποιώντας εξειδικευμένα πληροφοριακά συστήματα, συλλέγουν πληροφορίες, κάνουν προβλέψεις και παρακινούν τις ναυτιλιακές εταιρείες να βελτιωθούν σε ζητήματα ασφάλειας ώστε να μπορούν να απολάβουν τα πλεονεκτήματα όπως: μείωση των ατυχημάτων, λιγότερα πρόστιμα, λιγότερες απαγορεύσεις απόπλου και χαμηλότερο κόστος σε πολλούς τομείς.

---

<sup>8</sup> Βλ. κεφάλαιο 1 σελ.: 11



Επιπλέον, προσηλωμένοι στην ασφάλεια δημιουργούν πρότυπα πιστοποίησης προσωπικού, κατασκευής και συντήρησης των πλοίων. Παρακολουθούν τα πλοία από την κατασκευή τους μέχρι το τέλος της ζωής τους μέσω των επιθεωρήσεων καθώς είναι εξουσιοδοτημένοι από τις κυβερνήσεις να εκδίδουν τα πιστοποιητικά Document of Compliance (DOC) και Safety Management Certificate (SMC)<sup>9</sup>.

Ωστόσο οι νηογνώμονες είναι υπεύθυνοι για τα πιστοποιητικά που χορηγούν μετά από τις επιθεωρήσεις που διενεργούν γι' αυτό και αξιολογούνται από τον ΙΜΟ με ένα αποδεκτό σύστημα πόντων. Όμως δεν υποβιβάζονται όταν σημειωθούν γεγονότα όπως:

- ζημιές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (εκτός και αν είχαν επισημανθεί στην επιθεώρηση),
- απουσία μικροεξοπλισμού
- ληγμένα πιστοποιητικά
- πράξεις του πληρώματος.

#### 4.4 Port State Control (PSC) και ISM Code

Το Port State Control είναι ο έλεγχος από το κράτος στο οποίο ανήκει ο λιμένας δηλαδή, η επιθεώρηση των ξένων πλοίων σε άλλους εθνικούς λιμένες.

Η συμμόρφωση με εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις είναι ευθύνη του εφοπλιστή, του πλοίαρχου και της σημαίας που φέρει το πλοίο. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις πλοίων που παρουσιάζουν αδυναμία ή ελλείψεις σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα. Η επιθεώρηση των πλοίων από τις Λιμενικές Αρχές αποσκοπεί στον εντοπισμό αυτών των πλοίων. Μάλιστα, ο ΙΜΟ ζητά, οι Λιμενικές Αρχές να έχουν επαρκή εκπαίδευση και γνώση των διατάξεων του ISM Code ώστε να είναι αποτελεσματικές οι επιθεωρήσεις που διεκπεραιώνουν.

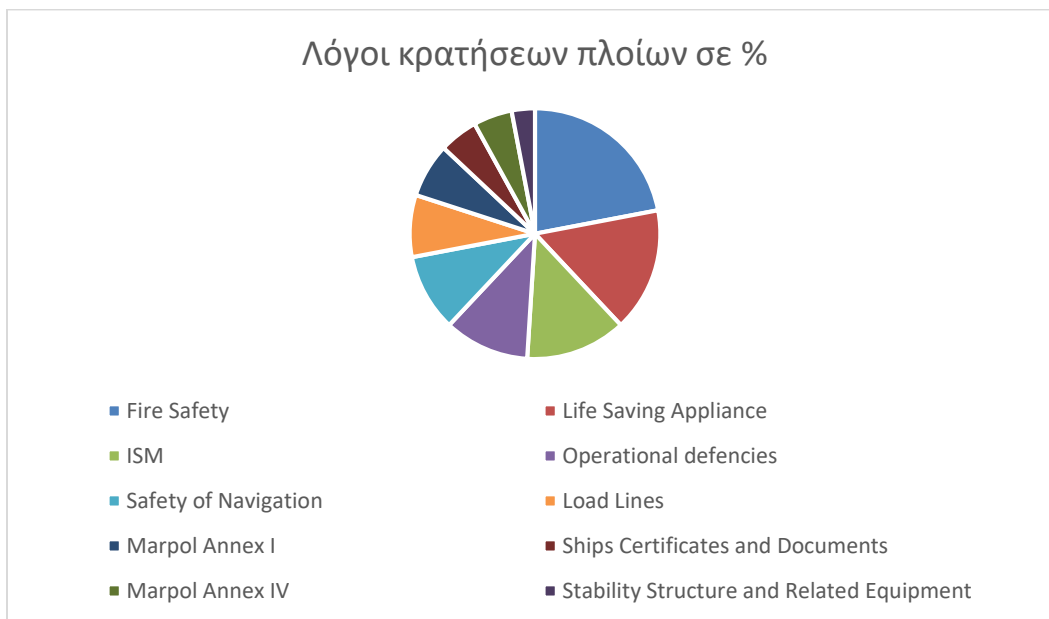
Βασικός σκοπός του Port State Control είναι η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος. Ήταν μόλις το 1982 που συμφωνήθηκε η θέσπιση του PSC από 26 χώρες και τον Καναδά στο Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού (Paris MOU, Paris Memorandum Of Understanding).

---

<sup>9</sup> Βλ. κεφάλαιο 3.3.3

Άλλα μνημόνια που έχουν υπογραφεί είναι:

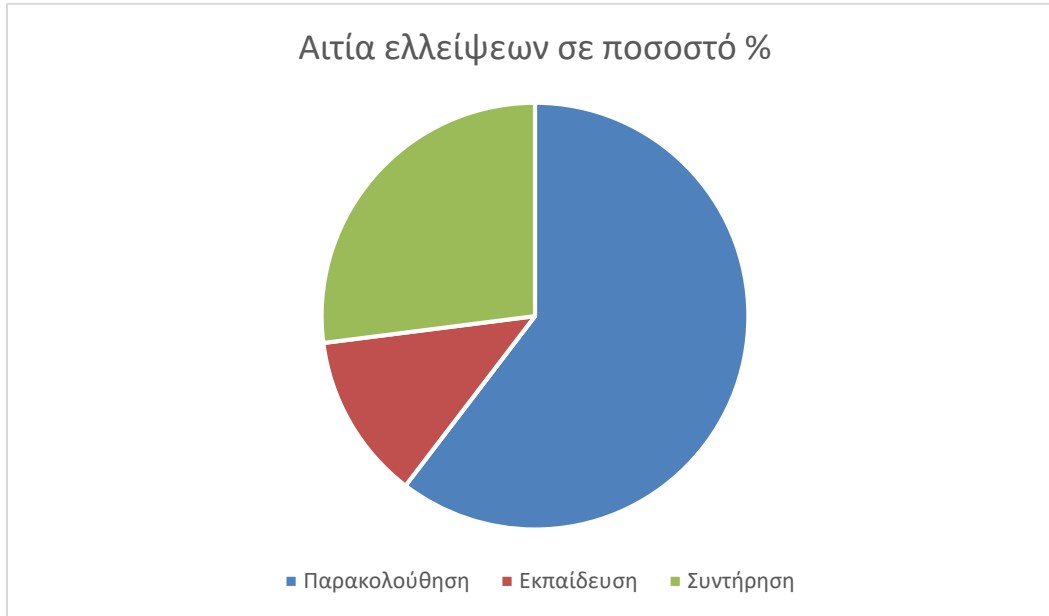
- Tokyo MOU
- Indian Ocean MOU
- Mediterranean MOU
- Acuerdo de Vina del Mar
- Caribbean MOU
- Abuja MOU
- Black Sea MOU
- Riyadh MOU



Διάγραμμα 3: Είναι εμπνευσμένο από τα στατιστικά στοιχεία του American Bureau of Shipping

Στο παραπάνω διάγραμμα απεικονίζονται οι λόγοι παρακράτησης πλοίων σε ποσοστό %, σε παγκόσμιο επίπεδο κατά τη διενέργεια επιθεωρήσεων στο πλαίσιο του Port State Control, για το έτος 2019.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Paris MoU για την ίδια χρονιά οι ελλείψεις που παρατηρήθηκαν στα πλοία είχαν την παρακάτω αναλογία:



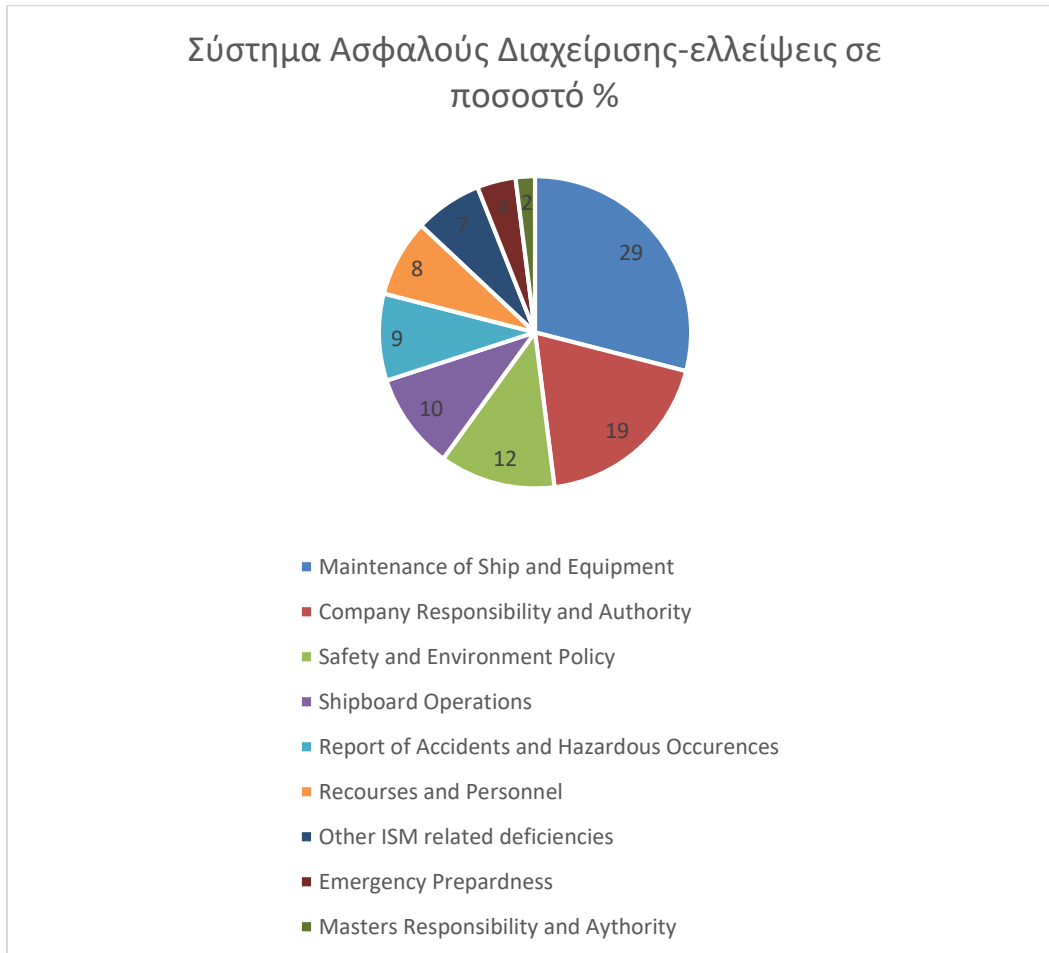
Διάγραμμα 4: Πηγή:<https://safety4sea.com/cm-paris-mou-key-findings-from-cic-on-emergency-systems/>

Τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία αφορούν ελλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διενέργεια επιθεωρήσεων από το Port State Control. Το γεγονός ότι η παρακολούθηση κατέχει το μεγαλύτερο με διαφορά ποσοστό φανερώνει ότι πλοία και ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζουν ελλείψεις στο ΣΑΔ-Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης τους αυξάνοντας τις πιθανότητες να υπάρξουν δυσλειτουργίες στα συστήματα κινδύνου που φέρουν τα πλοία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Οι επιθεωρητές του Port State Control μπορούν να επιβάλουν ποινές σε ένα πλοίο για διάφορες ελλείψεις όπως ασήμαντες παραβάσεις που μπορούν να αποκατασταθούν μέσα σε 14 μέρες, πιο σοβαρές που μπορούν να διορθωθούν μέχρι το πλοίο να φτάσει στον επόμενο λιμένα αλλά και για ελλείψεις που πρέπει να διορθωθούν άμεσα, πριν το πλοίο αναχωρήσει για το επόμενο λιμάνι. Ακόμη, μπορεί και να προβεί στην κράτηση του πλοίου, γεγονός που δεν είναι επιθυμητό και από τις δύο πλευρές, για το λιμάνι λόγω των κινδύνων που μπορεί να φέρει το πλοίο και για τον εφοπλιστή λόγω των ναύλων που δε θα εισπράξει.

Επίσης, δίνεται ιδιαίτερη σημασία από τους επιθεωρητές του PSC στην αξιολόγηση των νηογνομόνων που επιθεωρούν τα πλοία καθώς σχετίζεται άμεσα με τη συχνότητα και την ποιότητα των ελλείψεων που παρατηρούνται.

Τέλος, με βασικό μέλημα του Port State Control την τήρηση από τα πλοία των διεθνών συμβάσεων SOLAS, MARPOL και STCW οι ελλείψεις που αφορούν τον κώδικα ISM και του ΣΑΔ αποτελούν την μεγαλύτερη ανησυχία των επιθεωρητών. Στο παρακάτω διάγραμμα κατανέμονται οι ελλείψεις που καταγράφηκαν παγκοσμίως κατά το έτος 2019 από το PSC και αφορούσαν το ΣΑΔ.



Διάγραμμα 5: Ελλείψεις του ΣΑΔ κατά το PSC. Πηγή: <https://safety4sea.com/uscg-annual-detention-rate-slightly-decreases-in-2019/>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – ΑΙΤΙΕΣ – ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ – ΚΟΣΤΟΣ

Ως ναυτικό ατύχημα θεωρείται συνήθως το θαλάσσιο συμβάν που συνοδεύεται από απώλεια του πλοίου ή του φορτίου του. Σύμφωνα με τον κώδικα ναυτικό ατύχημα θεωρείται κάθε συμβάν που έχει σαν αποτέλεσμα:

- Το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου
- Απώλεια κάθε μορφής τεκμαρτή ή ακόμη και εγκατάλειψη του πλοίου
- Υλική ζημιά στο πλοίο
- Προσάραξη ή ανικανότητα πλοίου ή εμπλοκή σε σύγκρουση
- Υλική ζημιά που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου
- Ζημιά στο περιβάλλον που συνέβη από τη βλάβη πλοίου ή πλοίων και που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου ή των πλοίων

Οι αιτίες των ατυχημάτων μπορεί να ποικίλουν από απλά τυχαία γεγονότα μέχρι γεγονότα εκ προθέσεως. Οι συνέπειες κυμαίνονται και αυτές από μικρές έως καταστροφικές όπου τις περισσότερες φορές αφορούν και περιβαλλοντικές συνέπειες. Κάπως ανάλογα θα μπορούσαμε να πούμε ότι κυμαίνεται και το κόστος των ναυτικών ατυχημάτων.

#### 5.1 Αναφορές ατυχημάτων

##### «Το ναυάγιο του Atlantic Empress

Ήταν 19 Ιουλίου του 1979 όταν το υπέρ-δεξαμενόπλοιο Atlantic Empress συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο Aegean Captain 10 μίλια ανοιχτά της νήσου Tobago στην Καραϊβική. Και τα δύο πλοία έφεραν σημαία Λιβερίας αλλά ήταν ελληνικής πλοιοκτησίας. Παραμένει ένα από τα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα και συγκαταλέγεται στις λίγες περιπτώσεις σύγκρουσης δύο tanker. Τα ακριβή αίτια της σύγκρουσης δεν εντοπίστηκαν ποτέ και το μόνο που μπορεί να θεωρηθεί ως βασική αιτία είναι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν τη στιγμή του συμβάντος καθώς εκείνη τη στιγμή είχε σημειωθεί ισχυρή τροπική καταιγίδα.

Οι συνέπειες ήταν δραματικές αφού έχασαν τη ζωή τους 27 άτομα και χύθηκαν συνολικά 287.000 τόνοι πετρελαίου. Δυστυχώς δεν έγιναν ποτέ επιστημονικές έρευνες ώστε να προσδιοριστούν οι περιβαλλοντικές συνέπειες.

##### Το ναυάγιο του ABT summer

Μία έκρηξη που σημειώθηκε στο δεξαμενόπλοιο στις 28 Μαΐου του 1991 ήταν η αιτία για να βυθιστεί 700 μίλια ανοιχτά της Αγκόλα. Πέντε άτομα έχασαν τη ζωή τους αλλά, 260.000 τόνοι πετρελαίου κάλυψαν 200 τετραγωνικά χιλιόμετρα.

#### Το ναυάγιο του Irene Serenade

Τον Φεβρουάριο του 1980 το ελληνικής πλοιοκτησίας Irene Serenade βυθίστηκε στον κόλπο της Πύλου ύστερα από ισχυρή έκρηξη με αποτέλεσμα 100.000 τόνοι πετρελαίου να διασκορπιστούν έως και 100 χιλιόμετρα μακριά.

#### Το ναυάγιο του Aegean Sea

Οι ισχυροί άνεμοι βορειοδυτικά της Ιβηρικής ήταν η αιτία να εκτραπεί της πορείας του το Aegean Sea το Δεκέμβριο του 1992 με αποτέλεσμα να συγκρουστεί σε ύφαλο και να προσαράξει. Διέρρευσαν 74.000 τόνοι πετρελαίου που προκάλεσαν ανυπολόγιστη οικολογική καταστροφή.

#### Το ναυάγιο του Prestige

Στην ίδια περιοχή με το Aegean Sea 10 χρόνια αργότερα βυθίστηκε εξαιτίας μεγάλης τρικυμίας το Prestige. Ήταν Νοέμβριος του 2002 όπου ο Έλληνας καπετάνιος του πλοίου Prestige δεν υπάκουσε στις εντολές που του δόθηκαν, το μονού τοιχώματος πλοίο κόπηκε στα δύο και ο ίδιος φυλακίστηκε από τις Ισπανικές αρχές. Διέρρευσαν 63.000 τόνοι πετρελαίου και σημειώθηκαν περιβαλλοντικές και οικονομικές συνέπειες μεγάλων διαστάσεων. Το κόστος του ναυαγίου υπολογίζεται στα 10 δισεκατομμύρια δολάρια.

#### Το ναυάγιο του Katina P. 1992

Έπλεε κοντά στη Μοζαμβίκη το Katina P. όταν υπέστη ζημιά στο κύτος του. Ο πλοίαρχος προσπάθησε να αποτρέψει τις συνέπειες αλλά μάλλον το αποτέλεσμα ήταν εξίσου καταστροφικό. Το πλοίο κόπηκε στα δύο κατά τη ρυμούλκηση και 67.000 τόνοι πετρελαίου κατέληξαν στη θάλασσα.

#### Το ναυάγιο του EXXON Valdez

Ήταν το 1989 όταν από το EXXON Valdez διέρρευσαν 37.000 τόνοι πετρελαίου προς τις ακτές της Αλάσκας καθώς είχε υποστεί ρήγμα λόγω προσάραξης. Οι συνέπειες στο παρθένο οικοσύστημα της περιοχής ήταν καταστροφικές.

#### Διάφορα άλλα ατυχήματα που σημειώθηκαν στις ελληνικές θάλασσες

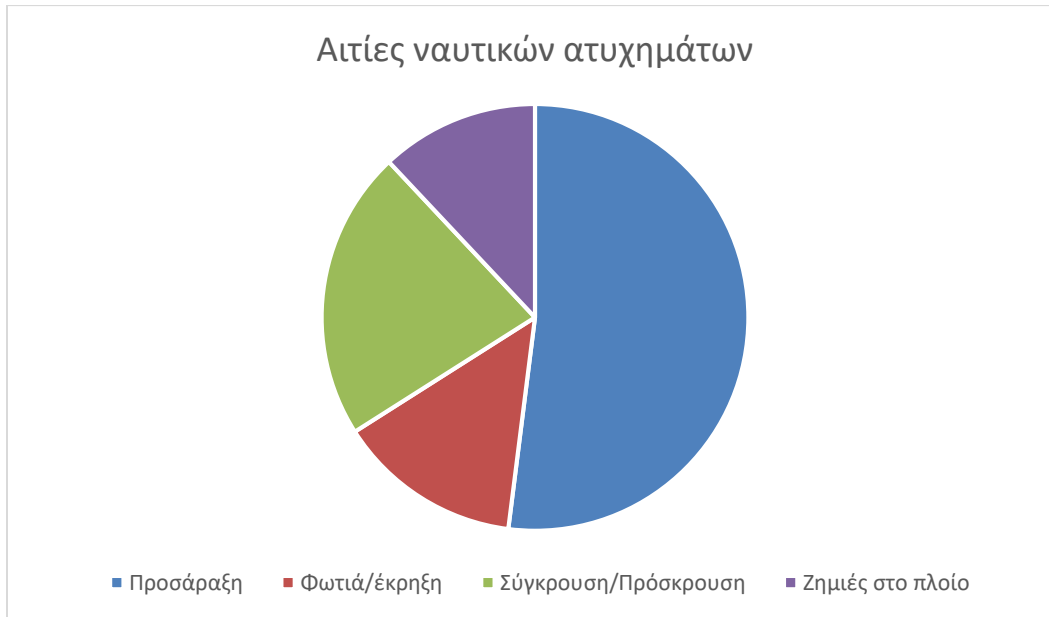
- Στις 30 Ιουνίου του 1976 από το Al Dammam άγνωστη ποσότητα φορτίου διέρρευσε κοντά στους Αγ. Θεόδωρους Αττικής ενώ στις 8 Αυγούστου του 1996, 500 τόνοι πετρελαίου διέρρευσαν από το πετρελαιοφόρο Kriti Sea
- Στις 2 Μαρτίου του 1979 νότια της Κρήτης προσάραξε το Μεσσηνιακή Φροντίς με αποτέλεσμα 12000 τόνοι πετρελαίου να χυθούν στη θάλασσα
- Στις 21 Οκτωβρίου του 1988 ανοιχτά του Πειραιά, 1.000 τόνοι καυσίμου διέρρευσαν από το ατύχημα στο οποίο ενεπλάκησαν το εμπορικό Adige και το κρουαζιερόπλοιο Jupiter
- 800 τόνοι καυσίμου μαύρισαν την τουριστική Βοϊδοκοιλιά μετά την προσάραξη του εμπορικού liad στη Σφακτηρία στις 9 Οκτωβρίου του 1993
- Ήταν 1 Οκτωβρίου του 1994 όταν διέρρευσαν 800 τόνοι πετρελαίου από το δεξαμενόπλοιο La Guardia στα διωλιστήρια του Ασπροπύργου
- Στις 28 Αυγούστου του 2000 διέρρευσαν 700 τόνοι καυσίμου από τη βύθιση του Eurobulker X στο Λευκαντί της Εύβοιας
- Δύο φορές έχει μαυρίσει η Σαλαμίνα, μία το 2000 από πλωτό διαχωριστήρα και μία το 2017 από το Αγία Ζώνη II
- Στις 3 Μαΐου του 1992, νότια τις Σκύρου συγκρούστηκαν τα εμπορικά Geori Chemomorga και Sigulda με αποτέλεσμα 1700 τόνοι πετρελαίου να διασκορπιστούν σε όλο το Αιγαίο
- Το 2007 στη Μεθώνη διαρρέουν χημικά και 330 τόνοι καύσιμα από τη βύθιση του Kira ενώ λίγο αργότερα βυθίζεται το Sea Diamond στην Καλντέρα της Σαντορίνης»<sup>10</sup>

## 5.2 Αξιολόγηση ναυτικών ατυχημάτων

Κάθε φορά που σημειώνεται ένα ναυτικό ατύχημα είτε αυτό είναι μικρό είτε είναι μεγάλο μια σειρά από διάφορα ερωτήματα αρχίζουν να δημιουργούνται για το πως και γιατί προκλήθηκε το ατύχημα, ποιος φταίει και αν γινόταν να αποφευχθεί. Έπειτα γίνεται εκτενής αναφορά στις περιβαλλοντικές συνέπειες αλλά και στις ζωές που ενδεχομένως χάθηκαν ενώ δεν μπορεί να μην γίνει αναφορά στις οικονομικές συνέπειες. Φυσικά μεγάλοι οργανισμοί όπως ο IMO βρίσκονται σε διαρκή αγώνα για να μην ‘επαναληφθούν τα ίδια λάθη’.

<sup>10</sup> <https://www.protothema.gr/environment/article/715717/ta-epta-heiroteta-atuhimata-me-petrelaiofora-ston-kosmo-/>  
<https://ecopress.gr/ta-megala-atychimata-pou-mavrisan-ti/>  
<http://www.aukevisser.nl/supertankers/VLCC%20A/id1187.htm>

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του UK P&I Club τα μισά περίπου ατυχήματα προκαλούνται από τον ανθρώπινο παράγοντα. Παρόμοια είναι τα ποσοστά που δίνουν και άλλα P&I Club με τον ανθρώπινο παράγοντα να ευθύνεται σε ποσοστό έως και 80%. Εξάλλου αυτή ήταν και η αφορμή της σύστασης του ISM Code από τον IMO. Ένα μεγάλο ποσοστό δίνεται και στις καιρικές συνθήκες. Μία μετέπειτα αξιολόγηση των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων ανεξάρτητα από την αφορμή που προκλήθηκαν δίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 6: Εμπνευσμένο από το UK P&I Club

Ωστόσο έχει αποδειχθεί επιστημονικά ότι στα περισσότερα σοβαρά ατυχήματα υπήρξαν προειδοποιήσεις που απλά αγνοήθηκαν.

Στην προσπάθεια των ειδικών να εντοπίσουν και να εξαλείψουν τις αιτίες που ο άνθρωπος προκαλεί ένα τόσο μεγάλο ατύχημα είτε βρίσκεται πάνω στο πλοίο ή όχι, οι παρακάτω παράγοντες είναι αυτοί που απασχολούν περισσότερο:

- Έλλειψη γνώσης
- Απειρία
- Αμέλεια
- Απροσεξία
- Αλαζονεία
- Έλλειψη επικοινωνίας
- Ψυχολογικοί Παράγοντες
- Ασθένεια



- Κούραση

Όσον αφορά τις περιβαλλοντικές συνέπειες τις περισσότερες φορές είναι ανυπολόγιστες. Τα θαλάσσια οικοσυστήματα τις περισσότερες φορές καταστρέφονται ανεπανόρθωτα ενώ η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται στις περιπτώσεις πυρκαγιάς επηρεάζουν τόσο τα ζώα όσο και τους ανθρώπους που κατοικούν στις παράκτιες περιοχές προκαλώντας τους σοβαρά αναπνευστικά προβλήματα.

Οι κοινωνικο-οικονομικές συνέπειες μετά από κάθε ατύχημα απασχολούν τόσο τους τοπικούς φορείς όσο και την παγκόσμια κοινότητα.

Από τη μεριά της πλοιοκτήτριας εταιρείας το οικονομικό κόστος ανάλογα με το μέγεθος του ατυχήματος μπορεί να είναι:

- Αύξηση των ασφαλιστικών υποχρεώσεων
- Αύξηση του διοικητικού κόστους αφού πρέπει να ενδυναμώσει το προσωπικό της διοίκησης τόσο σε ποιότητα όσο και σε ποσότητα
- Μείωση της φήμης και της αξιοπιστίας με αποτέλεσμα να μειωθεί ο αριθμός των ναύλων που θα εκτελέσει η πλοιοκτήτρια εταιρεία
- Ακόμη μπορεί και να καταστραφεί ολοσχερώς η εταιρεία

Στις περισσότερες από τις παραπάνω περιπτώσεις η μείωση των εσόδων θα επιφέρει μείωση των εργαζομένων, όπου κατ' επέκτασιν θα προκληθούν κοινωνικές συνέπειες όπως αύξηση της ανεργίας.

Αναμφίβολα στις περισσότερες περιπτώσεις των ναυτικών ατυχημάτων πλήττονται άμεσα οι παράκτιες περιοχές είτε λόγω μείωσης της αλιείας είτε λόγω επίδρασης στην τουριστική δραστηριότητά τους.

Σε κάθε περίπτωση το κράτος της σημαίας έχει καθήκον να διερευνά κάθε ατύχημα που συμβαίνει σε πλοίο της. Οι εκθέσεις από τις έρευνες αυτές είναι υποχρεωτικό να υποβάλλονται στον ΙΜΟ υπόψη της ναυτικής επιτροπής με σκοπό να διαπιστωθεί ποιες αλλαγές πρέπει να υποστούν οι διεθνείς κανονισμοί και διατάξεις και ποια προληπτικά μέτρα μπορούν να ληφθούν. Για τη διερεύνηση ο παγκόσμιος οργανισμός έχει ορίσει βασικές οδηγίες που συνοδεύονται από ορισμούς, ερωτηματολόγια και επιλεγμένη βιβλιογραφία επικεντρωμένη στον ανθρώπινο παράγοντα.

## Κεφάλαιο 6

### ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Καθώς η ασφάλεια στη Ναυσιπλοΐα απασχολεί όλους όσους η ιδιότητα τους σχετίζεται με την Ναυτιλιακή βιομηχανία και με δεδομένο ότι η συμμόρφωση με τον ISM Code είναι υποχρεωτική για όλα τα επιβατηγά και όλα τα πλοία χωρητικότητας 500 gross tonnage και άνω που εκτελούν διεθνή ταξίδια, το ερώτημα αν ο κώδικας είναι τελικά αποτελεσματικός έχει απασχολήσει τόσο τους πλοιοκτήτες όσο και διάφορους οργανισμούς που σχετίζονται με αυτόν. Παράλληλα, πολλοί συγγραφείς και ερευνητές έχουν προσπαθήσει να αξιολογήσουν την αποδοτικότητα του κώδικα. Για μερικούς η εισαγωγή του κώδικα σχετίζεται με τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια σε σχέση με τη συχνότητα που παρουσίαζαν παλαιότερα. Για άλλους ερευνητές θεωρείται ότι σε σημεία ο κώδικας από μόνος του έχει αποτύχει στο να εκπληρώσει πλήρως τους στόχους του ενώ υπάρχουν και αυτοί που έχουν συμπεράνει ότι η διοίκηση των ναυτιλιακών εταιρειών δεν μπορεί να εναρμονιστεί με τον κώδικα.

Σε γενικές γραμμές η αποδοτικότητα του κώδικα εντοπίζεται κυρίως σε ότι έχει σχέση με τη συνείδηση της ασφαλούς διαχείρισης των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων τους, στα κίνητρα για να υιοθετήσουν νέα πολιτική όχι μόνο για την προστασία της περιουσίας τους αλλά της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος μέσα από μία διαφορετική καθημερινότητα που χαρακτηρίζεται από άμεση επικοινωνία του management.

Από την άλλη διάφορες έρευνες αποδεικνύουν ότι συνεχίζουν να υπάρχουν ναυτικοί που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για την απόκτηση της εργασίας τους γιατί έχουν εμφανή έλλειψη γνώσης και εμπειρίας. Επιπλέον, έχει αποδειχθεί ότι ένα ποσοστό των ατυχημάτων οφείλεται σε ελλειψείς οδηγίες που δόθηκαν στον καπετάνιο και ακόμη υπάρχουν και οι περιπτώσεις όπου μη συμμόρφωση με το ΣΑΔ της εταιρείας ήταν η αιτία να προκληθεί ναυτικό ατύχημα.

Όσον αφορά την οικονομική πλευρά της συμμόρφωσης με τον κώδικα παρ' όλο που για μερικούς τύπους πλοίων όπως Oil Tanker και Bulk Carriers το κόστος για τους πλοιοκτήτες για να εφαρμοστεί ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης είναι περίπου 100000 δολάρια ανά πλοίο εκτιμάται ότι είναι δαπάνες οι οποίες πρόκειται να καλυφθούν από τη μείωση των ασφαλίσεων, τη μείωση του μετέπειτα λειτουργικού κόστους, τη μείωση σε έξοδα λιμένων όπως π.χ. στο

λιμάνι του Rotterdam και οπωσδήποτε από τη μείωση του κόστους των ατυχημάτων.

Συμπερασματικά μέσω του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM Code)

- Βελτιώνεται η ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου στη θάλασσα
- Βελτιώνεται το ηθικό και το κύρος της εταιρείας και υπάρχει μεγαλύτερη εμπιστοσύνη από τη μεριά των ναυλωτών
- Λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αποφυγή ατυχημάτων και την προστασία του περιβάλλοντος
- Βελτιώνεται ο διοικητικός έλεγχος
- Βελτιώνεται η αποδοτικότητα της εταιρείας
- Μειώνεται το λειτουργικό κόστος τόσο της εταιρείας όσο και του πλοίου καθώς και το κόστος συντήρησης
- Εξασφαλίζεται ο έλεγχος συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς
- Εντοπίζονται οι αδυναμίες των πληρωμάτων
- Επιτυγχάνεται η έγκαιρη ανανέωση των πιστοποιητικών του πλοίου

Ωστόσο, υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης αλλά και βασικά μειονεκτήματα που αφορούν κυρίως τις μικρές επιχειρήσεις αφού το κόστος εφαρμογής του κώδικα είναι αντιστρόφως ανάλογο του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στα μειονεκτήματα κατατάσσεται και το γεγονός ότι σε πολλά κράτη που διαθέτουν εμπορικό στόλο οι αρχές που εκτελούν τις επιθεωρήσεις δεν έχουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία. Ένας άλλος τομέας που μπορεί να βελτιωθεί περισσότερο είναι περιβαλλοντικοί έλεγχοι που επιβάλλει ο κώδικας οι οποίοι θα πρέπει να εκτελούνται με πιο δυναμικούς ελέγχους και όχι τόσο στατικούς όπως γίνονται μέχρι τώρα.

Αναμφίβολα, μέσω των καινοτομιών του κώδικα, την αυστηρή νομοθεσία και τη δέσμευση για περαιτέρω βελτίωση το μέλλον της ναυτιλίας αναμένεται να είναι ακόμη πιο ασφαλές και με ακόμη πιο μειωμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

## Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία:

Αλεξόπουλος Α. & Φουρναράκης Ν., (2015) *ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Εκδόσεις ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, (Γ Έκδοση) Αθήνα

Βλάχος Γ., (2015) *ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ*, Εκδόσεις UNIBOOKS, (Γ Έκδοση) Αθήνα

Γεωργακοπούλου Α., (2005) *ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ – ISM CODE*, ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ, Αθήνα

Γουλιέλμος Α. & Γκιζιάκης Κ., (2005) *ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ*, Τόμος Α, Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, (Γ Έκδοση) Αθήνα

Ξενογλωσση Βιβλιογραφία

*ISM Code INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE*, (2010), IMO INTERNATIONAL MARTIME ORGANIZATION, Third edition, London

Διαδίκτυο

1. [http://www.pantouvakis.com/wp-content/uploads/Karakasnaki2018\\_Article\\_ISMCodeImplementationAnInve.pdf](http://www.pantouvakis.com/wp-content/uploads/Karakasnaki2018_Article_ISMCodeImplementationAnInve.pdf)
2. <https://www.marineinsight.com/maritime-law/safety-of-life-at-sea-solas-convention-for-prevention-of-marine-pollution-marpol-a-general-overview/>
3. <https://stavridaki.gr/wp-content/uploads/2020/06/%CE%9D%CE%9F-8-MARPOL.pdf>
4. <https://www.saturatore.it/Diritto/STCW95.pdf>
5. <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx>
6. <https://ecopress.gr/ta-megala-atychimata-pou-mavrisan-ti/>
7. <http://www.aukevisser.nl/supertankers/VLCC%20A/id1187.htm>
8. <https://www.protothema.gr/environment/article/715717/ta-epta-heirotera-atuhimata-me-petrelaiofora-ston-kosmo-/>

9. <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
10. <https://safety4sea.com/uscg-annual-detention-rate-slightly-decreases-in-2019/>
11. <https://safety4sea.com/cm-torrey-canyon-the-worlds-first-major-oil-tanker-disaster/>