



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> – ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ / ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ**  
**ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

**4.1 Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Η υποχρεωτική εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης είναι πλέον εδώ και κάποια χρόνια υποχρεωτική για όλους τους τύπους πλοίων. Παρόλα αυτά δεν είναι ρητορικό το ερώτημα που καθημερινά τίθεται· δηλαδή αν τελικά προσέφερε η εισαγωγή του στη ναυτιλιακή παραγωγή ή την επιβάρυνε με επιπλέον κόστος και γραφειοκρατία. Το μόνο σίγουρο είναι πως πρόκειται για μία ριζική όσον αφορά στον τυπικό τρόπο διαχείρισης και διοίκησης αλλαγή. Το μεγαλύτερο ποσοστό της ναυτιλιακής κοινότητας αντέδρασε αρνητικά σε αυτή. Ένα άλλο ποσοστό το είδε επιφυλακτικά και μία μικρή μόνο μερίδα καλοδέχτηκε την εισαγωγή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Αντιλαμβάνεται κανείς πόσο δύσκολο θα ήταν αν είχε ο ISM προαιρετική εφαρμογή σαν τον Κώδικα ISO. Ο λόγος που κυρίως οι ελληνικές ναυτιλιακές δεν το είδαν θετικά είναι σαφώς το αυξημένο κόστος διαχείρισης που ακολουθεί κάθε απαίτηση με τη μορφή κανονισμού. Δεν είναι όμως ο μόνος λόγος. Απέναντι σε κάθε αλλαγή όλοι είναι τουλάχιστον διστακτικοί. Στη προκειμένη περίπτωση, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είχαν και έχουν έναν ιδιαίτερο τρόπο με τον οποίο διοικούν τα ποντοπόρα πλοία. Πάνω στη συγκεκριμένη στρατηγική η χώρα



μας απέκτησε τόσο μεγάλη ναυτική ιστορία, φήμη αλλά και πλούτο ο οποίος ενίσχυσε σε πολλές εποχές την εθνική οικονομία. Η «συνταγή» ακόμα και σήμερα θεωρείται ιδιαίτερα επιτυχημένη. Μέρος αυτής της στρατηγικής αποτελεί η διορατικότητα και το επιχειρηματικό ένστικτο που έχουν οι Έλληνες όσον αφορά στα ναυτιλιακά δρώμενα αλλά και στο παγκόσμιο εμπόριο το οποίο είναι αλληλένδετο με τη θαλάσσια μεταφορά. Επιπλέον ο αποτελεσματικός και οικονομικός τρόπος διοίκησης, άρα και πιο ανταγωνιστικός, φέρνει τους Έλληνες εφοπλιστές στην πρώτη θέση παγκοσμίως στον επιχειρηματικό αυτό τομέα. Λογική λοιπόν φαίνεται τουλάχιστον σε πρώτο στάδιο η αμφισβήτηση του Κώδικα εφόσον υποδεικνύει στους εφοπλιστές έναν τρόπο διοίκησης. Παρόλα αυτά οι παραδοσιακοί εφοπλιστές αντέδρασαν λιγότερο σε σχέση με τους νεότερους επιχειρηματίες. Ο λόγος όπως έχει ήδη αναφερθεί στην εισαγωγή, είναι πως πολλές από τις πρακτικές τους τις υιοθέτησε ο Κώδικας.

#### **4.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ<sup>2,6,12</sup>**

Είναι χρήσιμο σε αυτό το σημείο να εντοπιστούν και να σχολιαστούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που απορρέουν από την υποχρεωτική εφαρμογή συγκεκριμένων διοικητικών συστημάτων καθ' υπόδειξη του ΙΜΟ. Μέσα από την ανάλυση αυτή θα προκύψουν χρήσιμα συμπεράσματα τα οποία αφορούν τόσο στην κοινωνία αλλά και στους επιχειρηματίες. Παράλληλα προσεγγίζεται πλέον με μεγαλύτερη ακρίβεια το θέμα που απασχολεί τη συγκεκριμένη εργασία όσον αφορά στο



πόσο τελικά συμφέρει από οικονομικής πλευράς να εφαρμόσει μία εταιρεία τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και κυρίως σε τι βαθμό.

#### **4.2.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ**

Τα πλεονεκτήματα δεν αφορούν τη ναυτιλιακή εταιρεία μόνο αλλά και την κοινωνία γενικότερα. Γι' αυτό το λόγο θα γίνει μία διάκριση αυτών των πλεονεκτημάτων.

Αρχικός στόχος της εφαρμογής ενός ενοποιημένου κώδικα διαχείρισης των ναυτιλιακών εταιρειών ήταν η μείωση του αριθμού και του μεγέθους των ατυχημάτων τα οποία επιβάρυναν την κοινωνία σαν σύνολο αλλά και ατομικά τους άμεσα εμπλεκόμενους με τη ναυτιλιακή μεταφορά. Ο στόχος αυτός σύμφωνα με σχετικές μελέτες και στατιστικές που αναπτύχθηκαν συγκρίνοντας την εποχή πριν και μετά από την εφαρμογή του Κώδικα, φαίνεται πως σε ένα μεγάλο ποσοστό έχει επιτευχθεί.

##### **4.2.1.1 ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ**

- ✚ Η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί ποιοτικότερη υπηρεσία σε σχέση με το παρελθόν. Ήδη πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν πιστοποιηθεί κατά τα πρότυπα ISO και ελέγχονται περιοδικά.
- ✚ Λαμβάνονται αυστηρά υποχρεωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση και πρόληψη των κινδύνων που παρουσιάζονται στη θάλασσα κατά τη μεταφορά. Αυτό έχει περιορίσει αισθητά τα ατυχήματα τα οποία έχουν σαν αποδέκτη το περιβάλλον. Έχουν με μεγάλη ακρίβεια εντοπιστεί όλες εκείνες οι δραστηριότητες που επιβαρύνουν το οικοσύστημα και σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη ναυτιλιακή



δραστηριότητα. Για κάθε τέτοια δραστηριότητα έχουν οριστεί τα προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται και τα οποία ελέγχονται περιοδικά από ανεξάρτητες αρχές. Σε πολλές χώρες όπως στις Η.Π.Α. αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση η πρόκληση ατυχήματος με αποδέκτη το περιβάλλον έχει ποινικοποιηθεί. Αντιλαμβάνεται κανείς πόσο αυστηρά είναι πλέον τα μέτρα και πως η συμμόρφωση είναι μονόδρομος. Στο παρελθόν όλοι γνώριζαν ποιες είναι οι επιβαρυντικές για το περιβάλλον δραστηριότητες αλλά και τα προστατευτικά μέτρα. Απλά η εφαρμογή τους ήταν μη τυποποιημένη και σε μεγάλο βαθμό ανεξέλεγκτη. Μέσω του ISM πλέον συστηματοποιήθηκαν και τα μέτρα αλλά και οι έλεγχοι για τη σωστή εφαρμογή τους. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια προς αυτή την κατεύθυνση καταλυτικό ρόλο έχουν παίξει τα Port State Controls τα οποία έχουν ξεκινήσει εξοντωτικούς ελέγχους στα πλοία και κυρίως στα συστήματα ασφάλειας και πρόληψης ατυχημάτων.

- ✚ Εντατικοποιήθηκαν τα προγράμματα εκπαίδευσης των ναυτικών πριν αλλά και κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους. Όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο ο άνθρωπος ευθύνεται για το μεγαλύτερο ποσοστό ατυχημάτων. Έχει υπολογιστεί πως ο χρόνος μετά από ένα ατύχημα είναι κρίσιμος. Άρα για τον περιορισμό τους έπρεπε να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα προς τη σωστή κατεύθυνση που είναι η εκπαίδευση των πληρωμάτων. Τυποποιήθηκαν πλέον τα πιστοποιητικά που πρέπει να έχει κάποιος ναυτικός ανάλογα με το βαθμό του



πριν ναυτολογηθεί αλλά επίσης και τα γυμνάσια και η συνολική εκπαίδευση που πρέπει να επαναλαμβάνει σε συγκεκριμένα διαστήματα επί του πλοίου προκειμένου να είναι έτοιμος για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών αλλά και για την ατομική του προστασία σε καθημερινές εργασίες ρουτίνας. Αυτές οι διαδικασίες ελέγχονται πλέον εντατικά και είναι υποχρεωτικό να καταγράφονται στα επίσημα έγγραφα του πλοίου. Σαν αποτέλεσμα μειώθηκαν τα ατομικά ατυχήματα στα πλοία σε σημαντικό βαθμό ο οποίος βέβαια θα μπορούσε να είναι ακόμη μεγαλύτερος αν δεν υπήρχε η γενικότερη στρόφη της ναυτιλιακής κοινότητας σε επιλογή φτηνών και άναυτων πληρωμάτων από μη παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες τα τελευταία χρόνια. Τα αποτελέσματα σίγουρα θα ήταν πολύ χειρότερα αν δεν υπήρχε σε αυτόν τον πολύ ευαίσθητο τομέα η τυποποίηση που επέβαλλε ο Κώδικας.

- ✚ Με την υιοθέτηση διαδικασιών ασφαλούς διαχείρισης όλων σχεδόν των δραστηριοτήτων του πλοίου, μειώθηκαν οι απώλειες και οι ζημιές στα πλοία και τα φορτία. Όσον αφορά στα φορτία επειδή οι ευθύνες κατανέμονται ατομικά είτε επί του πλοίου είτε στην εταιρεία, αυτό έχει αναγκάσει τους αρμόδιους να είναι πιο υπεύθυνοι προκειμένου να ανταποκριθούν επαρκώς στις αυξημένες υποχρεώσεις τους. Επιπλέον με αρωγό τον Κώδικα, οι ασφαλιστικοί φορείς και οι νομικοί έλεγχοι που διενεργούνται μετά από κάποιο ατύχημα, έχουν ουσιαστική υπόσταση εφόσον υπάρχουν έγγραφα τα οποία περιγράφουν κάθε



δραστηριότητα που έχει σχέση με την ασφάλεια του πλοίου. Έτσι αν από τους ελέγχους που εκτελέσουν οι εμπειρογνώμονες, αποδειχθεί ότι οι προβλεπόμενες διαδικασίες σύμφωνα με το σύστημα διαχείρισης της εταιρείας, δεν εφαρμόστηκαν, τότε υπάρχει σοβαρή πιθανότητα ο εφοπλιστής να μην αποζημιωθεί και επίσης να μην καλυφθούν ζημιές προς τρίτους. Γι' αυτό το λόγο, πολλοί εφοπλιστές ισχυρίζονται σήμερα πως ο Κώδικας εξυπηρετεί συμφέροντα ασφαλιστών και δικηγόρων.

- ✚ Σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί για τη ναυτιλία γενικότερα το γεγονός πως κάθε πλοίο πιστοποιημένο με το έγγραφο ασφαλούς διαχείρισης (SMC), αποδεικνύει συμμόρφωση με όλους τους διεθνείς κανονισμούς. Για την ακρίβεια το συγκεκριμένο πιστοποιητικό χορηγείται εφόσον έχουν προηγηθεί όλα τα άλλα πιστοποιητικά τα οποία αποδεικνύουν πως το πλοίο είναι αξιόπλοο (πιστοποιητικό κλάσης, κατασκευής, μηχανικής εγκατάστασης και εξοπλισμού, μεταλλικής κατασκευής, πρόληψης θαλάσσιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ραδιοεγκατάστασης και τηλεπικοινωνιών κ.α.). Όλα τα παραπάνω πιστοποιητικά περιλαμβάνουν τους διεθνείς κανονισμούς και standards. Μέρος της διαδικασίας της πιστοποίησης (audit) αποτελεί ο έλεγχος της εγκυρότητας των παραπάνω πιστοποιητικών. Έτσι κάθε πλοίο που φέρει αυτό το πιστοποιητικό (SMC), αποτελεί εγγύηση για κάθε ενδιαφερόμενο εμπορικά



προς το πλοίο και κυρίως τους ναυλωτές και τους ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου.

✚ Βελτιώνεται ο τρόπος και η εντατικότητα της συντήρησης του πλοίου και του εξοπλισμού του. Οι εργασίες συντήρησης είναι υποχρεωτικά προγραμματισμένες και όχι τυχαίες και ακολουθούν το πρόγραμμα που η εταιρεία έχει προσαρμόσει στις διεθνείς πρακτικές και το οποίο έχει εγκρίνει ο ελεγκτικός φορέας κατά τη διάρκεια της πιστοποίησης της εταιρείας αλλά και του πλοίου. Τυχόν αποκλίσεις δεν επιτρέπονται και το πρόγραμμα πρέπει να τηρείται με ακρίβεια. Μπορεί θεωρητικά να ακούγεται εξωπραγματικό και αυστηρό αλλά με αυτό τον τρόπο βελτιώθηκε σημαντικά η κατάσταση των πλοίων. Βέβαια η συγκεκριμένη τυποποίηση δημιούργησε άλλα προβλήματα. Έχουν διαπιστωθεί περιπτώσεις όπου ενώ οι εργασίες ήταν καταγεγραμμένες σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης, στην πραγματικότητα δεν είχαν διενεργηθεί. Περισσότερες πληροφορίες σχετικά θα δοθούν στην αναφορά των μειονεκτημάτων του Κώδικα. Μέρος του εξοπλισμού του πλοίου αποτελούν και τα σωστικά μέσα του. Αυτά υπόκεινται σε εξαντλητικούς ελέγχους και συντήρηση ενισχύοντας την αξιοπιστία τους. Αυτό έχει σαν συνέπεια και την γενικότερη ασφάλεια του πλοίου και του ανθρώπινου δυναμικού.

✚ Βελτιώθηκαν οι συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών πάνω στα πλοία. Οι κανονισμοί της STCW που υιοθετούνται από το Κώδικα, επιβάλλουν οι



συνθήκες υγιεινής και διαβίωσης να είναι αναβαθμισμένες σύμφωνα με διεθνή πρότυπα αποδεκτά από τις περισσότερες σημαίες. Σήμερα οι έλεγχοι γύρω από την υγιεινή και τον εξοπλισμό διευκόλυνσης των πληρωμάτων από τα Port State Controls, είναι εντατικότεροι. Επιπλέον κάτι πολύ σημαντικό είναι η επιβολή μεγίστου ημερήσιου ωραρίου εργασίας. Υποχρεωτικά πρέπει να αναρτώνται εβδομαδιαία πλάνα εργασίας για τις βάρδιες φυλακής και τις υπερωρίες που εκτελούνται από όλα τα μέλη του πληρώματος. Επιπλέον πρέπει σύμφωνα με τα πρότυπα του ILO να συμπληρώνονται μηνιαίοι ατομικοί πίνακες εργασίας οι οποίοι και ελέγχονται περιοδικά από διάφορες αρχές. Τυχόν παραπτώματα τιμωρούνται με αυστηρά πρόστιμα. Έμμεσα μέσω αυτών των ορίων, ο Κώδικας που δείχνει ιδιαίτερη ευαισθησία γύρω από το συγκεκριμένο θέμα, επιβάλλει στις εταιρείες την αύξηση του αριθμού των πληρωμάτων εφόσον οι εργασίες είναι τέτοιες που το απαιτούν. Για παράδειγμα σε κάποια πλοία μεταφοράς πετρελαίου έχει προστεθεί ένας επιπλέον αξιωματικός γεφύρας προκειμένου να εκτελεί βάρδιες απαλλάσσοντας τον υποπλοίαρχο ο οποίος είναι υπεύθυνος για την φορτοεκφόρτωση του φορτίου. Πρακτικά βέβαια οι καταστάσεις αυτές έχουν μόνο τυπικό χαρακτήρα και ελάχιστα ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Σε αυτό όσο κι αν φαίνεται οξύμωρο, έχει συμβάλει και ίδιος ο Κώδικας, ο οποίος με τις επιπλέον εργασίες που προστίθενται μέσω της





απαίτησης της καταγραφής των εργασιών που συντελούνται πάνω στο πλοίο, επιβαρύνει το ήδη φορτωμένο πρόγραμμα των ναυτικών.

#### **4.2.1.2 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ**

Κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί πως η επιβολή του Κώδικα είχε μόνο στόχο τη λήψη ουσιαστικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, του ανθρώπου και της περιουσίας. Τα δευτερογενή οφέλη που όπως ήδη αναφέρθηκε αφορούν στην ίδια τη ναυτιλιακή επιχείρηση συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- ✚ Επικρατεί η άποψη πως η σωστή εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα επιφέρει θετικά αποτελέσματα στη διοίκηση της εταιρείας. Υπέρ αυτής της απόψεως δεν θα συνταχθούν οι περισσότεροι Έλληνες εφοπλιστές. Ο λόγος είναι το επιπλέον κόστος που τουλάχιστον φαινομενικά καλούνται να επωμιστούν για ενέργειες που στο παρελθόν δεν ήταν αναγκασμένοι. Είναι όμως πράγματι έτσι; Θεωρητικά τουλάχιστον είναι βάσιμη η άποψη πως ένα καλό διοικητικό σύστημα μόνο οφέλη μπορεί να αποφέρει στην εταιρεία μέσω του ουσιαστικού και εντατικού ελέγχου όλων των δραστηριοτήτων της. Αυτό σαφώς και είναι σωστό και κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει τη συμβολή του Κώδικα προς αυτή την κατεύθυνση. Σίγουρα βελτιώνεται η αποδοτικότητα και η διαχειριστική αποτελεσματικότητα της εταιρείας. Βέβαια αυτό συνοδεύεται και από το αντίστοιχο κόστος το οποίο δεν είναι μικρό.



- ✚ Σε συνέχεια του προηγούμενου πλεονεκτήματος που αποφέρει η εφαρμογή του Κώδικα, υπάρχει η άποψη η οποία βέβαια ελέγχεται, πως μειώνεται το λειτουργικό κόστος της εταιρείας. Σαφώς αυτή η άποψη έχει λογική υπόσταση για τους λόγους που εξηγήθηκαν προηγουμένως, δεν είναι όμως και απολύτως βέβαιο. Προκειμένου να δοθεί μία απάντηση στο ερώτημα αυτό, σε επόμενο κεφάλαιο θα εντοπιστούν οι πηγές κόστους μιας ναυτιλιακής εταιρείας οι σχετιζόμενες με τη διοίκηση και την εφαρμογή του Κώδικα καθώς και η αποτίμησή τους.
- ✚ Μέσω των καλύτερων αποτελεσμάτων της μια εταιρεία όσον αφορά στην αποτελεσματικότητά της, ενισχύει την ανταγωνιστικότητά της εφόσον γίνεται ευκολότερα αποδεκτή από τους πελάτες της. Τόσο οι ασφαλιστικοί φορείς όσο και οι ναυλωτές, είναι δεδομένο ότι προτιμούν εταιρείες που έχουν υψηλά standards διαχείρισης και ικανοποιούν τα πρότυπα ασφάλειας και ποιότητας. Βέβαια είναι γνωστό πως τα ποντοπόρα πλοία λειτουργούν σαν ταξί. Κανείς δεν θα επέλεγε να χρησιμοποιήσει ένα πολυτελές ταξί προκειμένου να τον πάει στον προορισμό του με υψηλότερο κόμιστρο. Εφόσον είναι δεδομένη η «ταρίφα» οποιοδήποτε ταξί είναι διαθέσιμο μπορεί να εκτελέσει τη μεταφορική αποστολή. Αρκεί να τη φέρει εις πέρας στοιχειωδώς με ασφάλεια. Αυτό απαιτείται και στην ποντοπόρο ναυτιλία. Όλοι θα ήθελαν μία ποιοτικότερη μεταφορική υπηρεσία αλλά κανείς δεν θέλει να καταβάλει περισσότερα χρήματα (πόρους)



από αυτά που καθορίζει η αγορά και για την ακρίβεια ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης. Γιατί αν κάποιος (σε συνέχεια του προηγούμενου χαρακτηριστικού παραδείγματος) ζητά απεγνωσμένα ταξί χωρίς αυτό να είναι διαθέσιμο, όταν βρεθεί κάποιος, λίγο θα τον απασχολήσει αν είναι πολυτελής. Μάλιστα υπάρχει και περίπτωση να πληρώσει «όσο-όσο» προκειμένου να κάνει τη δουλειά του. Αυτό ακριβώς συμβαίνει και στην ποντοπόρο ναυτιλία. Οι περιττές πολυτέλειες δεν απαιτούνται από κανέναν και η έννοια ενίσχυση του ανταγωνισμού είναι σχετικής σημασίας εφόσον οι οικονομικοί νόμοι που κινούν τα νήματα της ναυτιλίας συνήθως έχουν πηγές πολύ μακριά από αυτή.

- ✚ Αναμφισβήτητα μία εταιρεία η οποία έχει υψηλά πρότυπα και εναρμονίζεται με όλους τους Διεθνείς κανονισμούς, θα έχει και καλύτερα αποτελέσματα όσον αφορά στη μείωση των ατυχημάτων αλλά και γενικότερα των απωλειών/ζημιών. Αυτό δημιουργεί γύρω από το όνομά της καλύτερη φήμη ενισχύοντας το κύρος της και την εμπιστοσύνη των πελατών της. Η συμβολή της σωστής εφαρμογής του Κώδικα προς αυτή την κατεύθυνση είναι σημαντική. Το διοικητικό σύστημα αγκαλιάζει όλες τις δραστηριότητες της εταιρείας αποδίδοντας υψηλότερο έλεγχο και κατά συνέπεια καλύτερα αποτελέσματα τα οποία εύκολα μπορούν να διαγνωστούν από τους συναλλασσόμενους με αυτή (ναυλωτές, ασφαλιστές, προμηθευτές πληρωμάτων, προμηθευτές γενικά, υπαλληλικό προσωπικό, ελεγκτικές αρχές, σημαίες κλπ.). Έτσι βελτιώνει τη θέση της στην



αγορά και όλοι επιδιώκουν συνεργασία με αυτή. Μπορεί όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη παράγραφο, η ανταγωνιστικότητα να είναι σχετικής σημασίας στη ναυτιλία, σίγουρα όμως όχι αμελητέα. Με λίγα λόγια κάποιος μη ανταγωνιστικός, μπορεί να έχει αντικείμενο εργασίας αλλά με αβέβαιο χρονικό ορίζοντα. Σίγουρα όμως αυτός που παρέχει ποιοτικές υπηρεσίες θέτοντας τον πήχη ψηλότερα, θα έχει αντικείμενο εργασίας σε βάθος χρόνου ακόμα και σε περιόδους που τα ναύλα είναι χαμηλά. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της καλύτερης διοικητικής υποδομής που εξασφαλίζει το σύστημα, η οποία αφήνει περιθώρια για περιορισμό των κερδών. Κάτι τέτοιο όμως δε διαφαίνεται μέσα σε μικρά χρονικά διαχειριστικά διαστήματα.

- ✚ Ίσως λιγότερο γενικής μορφής και πιο εύκολα αναγνωρίσιμο πλεονέκτημα της εφαρμογής του Κώδικα, είναι η διαχείριση των πληρωμάτων τα οποία είναι και οι εκφραστές και φορείς όλων των προσπαθειών της εταιρείας και των εφοπλιστών. Μέσω του συστήματος αξιολόγησης και εκπαίδευσης, το επίπεδο των ναυτικών έχει τη δυναμική βελτίωσης. Ειδικά τα τελευταία χρόνια που η επάνδρωση των πλοίων έφυγε από τα χέρια των παραδοσιακά ναυτλιακών χωρών, οι απαιτήσεις πρέπει να γίνουν υψηλότερες για τη διασφάλιση καλύτερης διαχείρισης των καταστάσεων που συναντά το πλοίο. Επιπλέον με την εντατικοποίηση της εκπαίδευσης, το επίπεδο των γνώσεων των ναυτικών

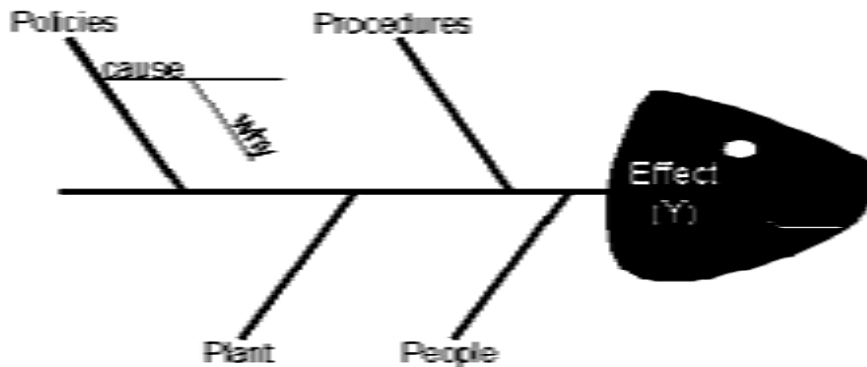


αναπόφευκτα ανεβαίνει έτσι ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας.

- ✚ Μέσω της επιβολής του Κώδικα, κυρίως από το ανθρώπινο δυναμικό πάνω στα πλοία, έγινε κατανοητή η έννοια της ασφάλειας. Ενισχύθηκε η ενημέρωση γύρω από αυτά τα θέματα αλλά και γενικότερα γύρω από την αντιμετώπιση των κινδύνων. Συστηματοποιήθηκαν μέσα από τα γυμνάσια οι ενέργειες που πρέπει να ακολουθούν ένα ατύχημα έτσι ώστε να μειώνονται οι καταστροφικές συνέπειες. Με λίγα λόγια η λέξη ασφάλεια πέρασε από το καθαρά αφηρημένα εννοιολογικό επίπεδο σε μία χειροπιαστή καθημερινότητα. Μετά από κάθε ατύχημα, η εταιρεία οφείλει να διενεργήσει έρευνα για τα αίτια. Η διαδικασία είναι συγκεκριμένη και ιδιαίτερα απαιτητική (incident investigation and analysis). Η τεχνική διδάσκεται και περιλαμβάνει σε βάθος αναζήτηση των αιτιών καθώς και των ευθυνών των υπευθύνων. Μέσω του ενιαίου συστήματος διαχείρισης που εξασφαλίζει η σωστή εφαρμογή του Κώδικα, αυτό είναι δυνατόν, καταρτίζοντας το λεγόμενο πίνακα Events/Causal factors<sup>36</sup>.



### INCIDENT INVESTIGATION PROCESS<sup>36</sup>



Σχήμα 4.1

Οι ευθύνες δεν πρέπει να κατανέμονται προσωπικά εφόσον σκοπός του συστήματος δεν είναι να παίρνονται προσωπικές αποφάσεις αλλά εγκεκριμένες μέσα από διοικητικές συναντήσεις και καταγεγραμμένες διαδικασίες που περιγράφονται στο σύστημα διαχείρισης της εταιρείας.

- ✚ Μέσω των διαδικασιών που περιγράφουν τις δραστηριότητες της εταιρείας και του πλοίου, καταγράφονται, αναλύονται και επιλύονται όλα τα προβλήματα και βλάβες/ζημιές. Μέσα από την ανάλυση προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα τα οποία συζητούνται τόσο επί του πλοίου αλλά και μεταξύ των στελεχών της εταιρείας. Αυτά τα συμπεράσματα κοινοποιούνται και στον υπόλοιπο στόλο με σκοπό την πρόληψη και την αποφυγή παρόμοιων καταστάσεων στο μέλλον. Μέσω αυτής της συστηματοποιημένης επισήμανσης αποκαλύπτεται ένα από τα σπουδαιότερα πλεονεκτήματα της σωστής εφαρμογής του Κώδικα Ασφαλούς



Διαχείρισης, που είναι η πρόληψη. Μία σπουδαία διαφορά σε σχέση με το παρελθόν η οποία έχει και οικονομικά οφέλη. Η πρόληψη μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις δραστηριότητες και σε όλα τα επίπεδα διαχείρισης. Για παράδειγμα η αστοχία ενός μηχανολογικού εξαρτήματος επιτρέπει πλέον την προληπτική αντικατάστασή του σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα μέσω της συστηματικής καταγραφής των χαρακτηριστικών αστοχίας. Το κόστος λειτουργίας μειώνεται με αυτόν τον τρόπο εφόσον το πλοίο δεν έχει καθυστερήσεις ή πρόστιμα που να έχουν σαν αιτία τη συγκεκριμένη αστοχία.

- ✚ Τέλος, όφελος σημαντικό το οποίο έχει άμεση σχέση με τη διοίκηση των πλοίων, είναι η απόκρυψη λανθασμένων ενεργειών εφόσον πλέον όλες οι δραστηριότητες συνδέονται από καταγεγραμμένες διαδικασίες οι οποίες συνοδεύονται από τα αντίστοιχα έντυπα τα οποία θα ενισχύουν αλλά δεν θα αποδεικνύουν την υλοποίησή τους. Κατά συνέπεια μία ενέργεια η οποία είναι καταγεγραμμένη δεν εξασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί σωστά. Αν όμως δεν είναι σωστά καταγεγραμμένη ή δεν είναι καθόλου, αυτό καθιστά λάθος και αναζητούνται ευθύνες από τους υπεύθυνους.

#### **4.2.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ**

Σαφώς ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης δεν εισάχθηκε στη ναυτιλία «ως μάνα εξ ουρανού» για τη λύση όλων των προβλημάτων που στατιστικά παρουσιάζονται. Αποτελεί απλά ένα χρήσιμο εργαλείο το οποίο στα σωστά χέρια μπορεί να δώσει



σαφώς καλύτερα αποτελέσματα στον τομέα της διοίκησης αλλά πιθανόν και στη μείωση του κόστους λειτουργίας της εταιρείας. Σίγουρο είναι όμως πως δημιουργεί και νέα προβλήματα. Μερικά από αυτά συνοψίζονται ακολούθως:

- ✚ Τα αποτελέσματα της ορθής εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα, δεν είναι εύκολα μετρήσιμα αν εξαιρέσει ίσως κανείς τον απόλυτο αριθμό των ατυχημάτων. Αυτά άλλωστε θα πρέπει να διαχωριστούν σε μικρά ή μεγάλα αν ανάλογα με τη σοβαρότητα των συνεπειών τους. Επίσης δεν μπορεί με κάποιο τρόπο να υπολογιστεί η συνεισφορά του σε κάθε κατηγορία ατυχημάτων γιατί συνήθως ένα ατύχημα έχει πολλές συνιστώσες οι οποίες δεν είναι ανεξάρτητες η μία από την άλλη. Άλλωστε ένα ατύχημα ποτέ δεν είχε μία και μόνη αιτία. Πέρα από τα ατυχήματα λοιπόν που είναι τα πρωτογενή οφέλη, τα υπόλοιπα ελέγχονται χωρίς να μπορεί κανείς με ορθολογικό τρόπο να αποδείξει ότι ο Κώδικας εξασφαλίζει σαφή πλεονεκτήματα. Για το λόγο αυτό τους τελευταίους μήνες εισάχθηκε στη διαχείριση των δεξαμενοπλοίων ένα νέο διαχειριστικό σύστημα το οποίο έχει εθελοντική συμμόρφωση προς τις εταιρείες. Πρόκειται για το TMSA (Tanker Management Self Assessment) το οποίο καλείται να συμπληρώσει τα όποια κενά αφήνει ο Κώδικας κατά την άποψη του OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)<sup>37</sup>. Μεταξύ αυτών είναι και η θέσπιση μετρήσιμων στόχων για μία εταιρεία ή αλλιώς key performance indicators.





✚ Ύστερα από σχεδόν μία δεκαετία εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα, κανείς δεν μπορεί με βεβαιότητα να ισχυριστεί πως οι εμπλεκόμενοι στην παραγωγική διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς, έχουν κατανοήσει πλήρως ή μερικώς τι προσέφερε και τι προσπαθεί να επιβάλλει αυτός ο νέος κανονισμός στη ναυτιλία. Οι διατάξεις ερμηνεύονται με διαφορετικό τρόπο ανάλογα από ποια σκοπιά αντιμετωπίζει κανείς τη θαλάσσια μεταφορά. Οι Αρχές για παράδειγμα, αναλώνονται στον έλεγχο της ακριβούς εφαρμογής των διεθνών και τοπικών κανονισμών χωρίς να συνυπολογίζουν άλλες παραμέτρους που πιθανόν να δυσχεράνουν την κατά 100% εφαρμογή τους. Για τους εφοπλιστές η εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα μεταφράζεται σε εκείνες τις ενέργειες που δεν θα θέσουν το πλοίο σε θέση οικονομικά δυσχερή. Δηλαδή πρόστιμα, καθυστερήσεις, επιπρόσθετους ελέγχους, χαμένοι ναύλοι, απρόσμενα έξοδα συντήρησης κ.α.. Οι ναυλωτές πατώντας πάνω στις διατάξεις προσπαθούν να αποδείξουν ότι η υπηρεσία εκτελεστήκε πλημμελώς (π.χ. μη αξιόπλοο πλοίο) ζητώντας αντίστοιχες αποζημιώσεις ή μείωση του ναύλου (claims). Οι ασφαλιστικοί φορείς ασχολούνται μόνο με τις διατάξεις εκείνες που επηρεάζουν τους ασφαλισμένους κινδύνους και ελέγχουν όλες εκείνες τις ενέργειες (έγγραφα) που σχετίζονται με αυτούς προκειμένου να βρουν ατασθαλίες για να μην καταβάλλουν αποζημιώσεις. Έστω για παράδειγμα η θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία. Οι κατά τόπους Αρχές θεωρούν ότι κάθε πλοίο υποβαθμίζει με τη



δραστηριότητά του το περιβάλλον και κατά συνέπεια τον τουρισμό και την αλιεία. Είναι όμως δεδομένο πως αν δεν υπήρχε η ναυτιλιακή μεταφορά θα προέκυπταν άλλα προβλήματα για τον τόπο. Επειδή λοιπόν δεν υπάρχει ιδανική ισορροπία, οφείλουν οι Αρχές να αποδεχθούν ένα minimum όριο ρύπανσης. Οι εφοπλιστές από τη μεριά τους θέλουν να παράγουν με το μικρότερο δυνατό κόστος λαμβάνοντας ρίσκα τα οποία επιβαρύνουν τρίτους. Πρέπει λοιπόν και αυτοί να κατανοήσουν ότι η επίτευξη των επιχειρηματικών τους στόχων απαιτεί επενδύσεις που δεν θα έχουν άμεσα οφέλη οι ίδιοι αλλά πιθανώς άλλοι θιγόμενοι από το δική τους παραγωγική δραστηριότητα. Αυτό συμβαίνει άλλωστε και σε άλλους παραγωγικούς κλάδους (βιομηχανία). Ο Κώδικας λοιπόν, δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου έχει γίνει αντικείμενο εκμετάλλευσης. Στην πραγματικότητα η ναυτιλιακή μεταφορά όπως έχει ήδη αναφερθεί είναι μία πολύ σύνθετη πράξη η οποία πρέπει και οφείλει να αντιμετωπίζεται από όλους σφαιρικά και όχι μεμονωμένα. Η ανάλυση σε συνιστώσες βοηθά στην σωστότερη αντιμετώπιση των κινδύνων και στη λήψη των κατάλληλων μέτρων. Το αποτέλεσμα όμως πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν συνιστώσα όλων των ενεργειών που συνθέτουν αυτήν την πράξη. Όσο πιο κοντά στην παραγωγική διαδικασία βρίσκεται κανείς, τόσο ρεαλιστικότερα αντιμετωπίζει το θέμα διότι γνωρίζει καλύτερα απ'όλους τις δυσκολίες. Δυστυχώς κατά τη διάρκεια των ελέγχων και επιθεωρήσεων των πλοίων,



παρατηρείται για τους λόγους που αναφέρθηκαν, μία υπερβολική αυστηρότητα απομονώνοντας κάθε ελεγκτικός φορέας το κομμάτι που τον αφορά. Υπό αυτή την έννοια ο ISM Code έγινε το σκαλοπάτι γι' αυτού του είδους την εκμετάλλευση.

- ✚ Το διαχειριστικό σύστημα που επιχειρήθηκε μέσω του Κώδικα να υιοθετηθεί από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, έχει σα βάση το Αγγλοσαξονικό πρότυπο διοίκησης το οποίο απέχει σίγουρα από το προσωποκεντρικό και πατροπαράδοτο ελληνικό ναυτιλιακό στυλ. Κατά συνέπεια τουλάχιστον σε πρώτη φάση ήταν δύσκολο από τους Έλληνες εφοπλιστές να γίνει αμέσως αποδεκτό. Ειδικά από τις μικρές σε μέγεθος ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Για την ακρίβεια για τους Αγγλοσάξονες αλλά και γενικότερα για την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα είναι ακατανόητο το γεγονός πως μπορεί να υπάρξουν βιώσιμοι οικονομικά επιχειρηματίες οι οποίοι διαθέτουν ένα ή δύο πλοία. Αυτό αποτελεί ελληνική επιτυχία. Αυτές όμως οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες είναι άμεσα πληγμένες από την εφαρμογή του Κώδικα διότι δεν διαθέτουν μεγάλο αριθμό διοικητικού προσωπικού που να μπορέσει να απορροφήσει όλους τους μηχανισμούς που υποδεικνύονται απ' αυτόν. Συνήθως ένα άτομο σε αυτές τις εταιρείες είναι υπεύθυνο για διάφορες δραστηριότητες. Αυτό αποτελούσε και το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα και τις έκανε βιώσιμες. Αυτό το ευέλικτο σχήμα μπορούσε και απορροφούσε τις ανάγκες της εταιρείας και ταυτόχρονα



επιτύγχανε και καλύτερο έλεγχο χωρίς υψηλό κόστος. Σήμερα αυτές οι εταιρείες είναι αναγκασμένες να αυξήσουν το διοικητικό κόστος είτε προσλαμβάνοντας επιπλέον προσωπικό που θα ασχολείται αποκλειστικά με τα θέματα ασφάλειας, εκπαιδεύοντας αλλά και επιφορτίζοντας το υπάρχον προσωπικό γύρω από τις νέες αρμοδιότητές του. Αυτό σε κάποιο βαθμό μειώνει την ανταγωνιστικότητά τους που όπως ειπώθηκε πριν αποτελούσε το αναγκαίο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη βιωσιμότητά τους. Με λίγα λόγια το ανά μονάδα κόστος λειτουργίας αυξάνεται αντιστρόφως ανάλογα με το μέγεθος του στόλου. Μία ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει πλέον να διαθέτει υποχρεωτικά ένα άτομο στο γραφείο το οποίο να ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας επί των πλοίων και να ελέγχει την εφαρμογή τους, είτε η εταιρεία διοικεί ένα είτε είκοσι πλοία. Οι μικρές εταιρείες συνήθως αντιμετωπίζουν και τα περισσότερα προβλήματα γύρω από τη σωστή εφαρμογή των διατάξεων από τους ελεγκτικούς φορείς με βάση τα στατιστικά. Υπάρχουν περιπτώσεις που αναθέτουν σε εξειδικευμένους συμβούλους μέρος της εργασίας και του ελέγχου των θεμάτων ασφάλειας προκειμένου να αντεπεξέλθουν στις αυξημένες διοικητικές απαιτήσεις. Επίσης δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που τέτοιες εταιρείες ανέθεσαν τα πλοία τους υπό τη διαχείριση άλλων μεγάλων εταιρειών. Ξεφεύγοντας από τα στενά ναυτιλιακά όρια, παρατηρεί κανείς πως αυτή είναι και η γενικότερη παγκόσμια οικονομική πολιτική μέσα από τις συγχωνεύσεις και τις εξαγορές. Σε άλλους κλάδους είναι



ήδη δρομολογημένη η επιβίωση μόνο των μεγάλων εταιρειών. Η ελληνική ναυτιλία ευτυχώς ακόμα αντιστέκεται σε αυτή την τακτική με σχετική επιτυχία μάλιστα. Ελπίζουμε αυτό να συνεχιστεί και στο μέλλον διότι αποτελεί ιδιαίτερα σημαντική πηγή πλούτου για τη χώρα μας.

- ✚ Έχει παρουσιαστεί μετά από μια οκταετία εφαρμογής του Κώδικα μία σημαντική απόκλιση στο επίπεδο εφαρμογής από εταιρεία σε εταιρεία. Παρόλο που όλες οι εταιρείες και τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες είναι πιστοποιημένες, το επίπεδο εφαρμογής διαφέρει δραματικά. Σε αυτό συμβάλει η μη σωστή εκπαίδευση αλλά και αντίληψη των διατάξεων του Κώδικα από όλα τα ελεγκτικά σώματα στα λιμάνια του κόσμου. Με λίγα λόγια ενώ οι έλεγχοι έχουν μία συστηματοποιημένη και σχεδόν ενιαία μορφή μέσω προτύπων που έχει θεσπίσει ο IACS (International Association of Classification Societies), οι επιθεωρητές και ελεγκτές δεν πραγματοποιούν κατά το δοκούν τις διαδικασίες πιστοποίησης και ελέγχου. Κατά συνέπεια παρατηρείται το φαινόμενο να επιλέγουν οι εφοπλιστές να περνούν αυτούς τους ελέγχους σε «βολικά» λιμάνια όπου οι είτε οι έλεγχοι είναι πλημμελείς είτε υπάρχει μία πελατειακή σχέση. Σε αυτό το φαινόμενο συμβάλουν και οι σημαίες ευκαιρίας οι οποίες θέτουν χαμηλότερα κριτήρια έχοντας υποτυπώδη υποδομή. Με λίγα λόγια υπάρχουν μετά την εφαρμογή του Κώδικα εταιρείες και πλοία δύο ταχυτήτων όσον αφορά στην εφαρμογή των διατάξεών του. Και στις δύο περιπτώσεις τα πλοία είναι



πιστοποιημένα. Αυτό πολώνει και διαστρεβλώνει την αγορά διότι πλημμελείς έλεγχοι χαμηλώνουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου και το κάνουν ανταγωνιστικότερο προσφέροντας φθηνότερη υπηρεσία χωρίς να αξίζει τέτοια θέση στην αγορά εφόσον είναι λιγότερο αξιόπλοο από άλλα πλοία. Δυστυχώς αυτό το πρόβλημα δεν κατάφερε να το εξομαλύνει η εφαρμογή του Κώδικα παρόλο που μετά τη μείωση των ατυχημάτων ήταν ίσως ο πιο άμεσος στόχος των εισηγητών του.

- ✚ Η εφαρμογή του Κώδικα όπως άλλωστε είναι λογικό επέφερε πάνω στα πλοία επιπλέον φορτίο εργασίας. Αυτό δυστυχώς δεν κατανέμεται σε περισσότερα μέλη πληρώματος. Για την ακρίβεια συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Ο αριθμός πληρωμάτων ολοένα μικραίνει εφόσον οι σημαίες έχουν ελάχιστες απαιτήσεις προκειμένου να γίνουν ανταγωνιστικότερες και να προσελκύσουν περισσότερους εφοπλιστές και πλοία. Επιπλέον με αφορμή την εισαγωγή ολοένα και περισσότερων συστημάτων αυτοματισμού, οι εφοπλιστές έχουν σημαντική δικαιολογία για τη μείωση του δυναμικού. Για την ακρίβεια λοιπόν το φορτίο της εφαρμογής ενός επιπλέον κανονισμού στα πλοία κατανέμεται σε λιγότερους εργαζομένους. Αυτό με τη σειρά του μειώνει τον ελεύθερο χρόνο των ναυτικών, και τις γνωστές ώρες ανάπαυσης σύμφωνα με τη σύμβαση STCW. Είναι λογικό αυτό να αυξάνει τον κίνδυνο ατυχήματος. Άρα εδώ υπάρχει μία τεράστια αντίφαση και δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου



ατυχήματα έχουν σαν αιτία την κόπωση των ναυτικών οι οποίοι εκτελούν πλημμελώς πλέον τις βάρδιες φυλακής ή ασχολούνται με εργασίες και συμπλήρωση εντύπων που αφορούν στην εφαρμογή του Κώδικα κατά τη διάρκεια αυτών. Επιπλέον λόγω μειωμένης εγρήγορσης οι αντιδράσεις κατά τη διάρκεια εκτάκτων καταστάσεων είναι αισθητά μειωμένες. Ο χρόνος λοιπόν είναι ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα πάνω στο πλοίο διότι οι απαιτήσεις αυξάνονται ολοένα ενώ κανείς δεν είναι διατεθειμένος να επανδρώσει το πλοίο με επιπλέον άτομα γιατί έτσι αυξάνει το κόστος λειτουργίας. Η μόνη λύση στο πρόβλημα είναι οι ίδιες οι σημαίες να επιβάλλουν μέσω του *Πιστοποιητικού Ελάχιστης Επάνδρωσης* επιπλέον προσωπικό.

- ✚ Σε συνέχεια του προηγούμενου μειονεκτήματος, παρατηρείται τα τελευταία χρόνια όχι μόνο από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες το φαινόμενο όλα τα έγγραφα τα σχετιζόμενα με την εφαρμογή του Κώδικα να είναι τακτικά και σωστά συμπληρωμένα αλλά να μην ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Ο περιορισμένος χρόνος θέτει πολλές φορές δίλημμα στους αξιωματικούς τόσο του γραφείου όσο και του πλοίου, προκειμένου να είναι εναρμονισμένοι με τις απαιτήσεις, να συμπληρώνουν μόνο τα έντυπα χωρίς οι αντίστοιχες δραστηριότητες ή ενέργειες να έχουν πραγματοποιηθεί. Άλλωστε αυτό που συνήθως ελέγχεται κατά τη διάρκεια των περιοδικών επιθεωρήσεων είναι τα έντυπα. Για παράδειγμα το πρόγραμμα των γυμνασίων μπορεί να έχει





ακολουθηθεί κατά 100% σύμφωνα με τα έντυπα αλλά αυτά να μην έχουν πραγματοποιηθεί. Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει κάτι τέτοιο παρά μόνο αν επιχειρήσει να διενεργήσει ένα αντίστοιχο γυμνάσιο κατά τη διάρκεια του ελέγχου. Με λίγα λόγια επικρατεί η αντίληψη του «ας φαίνομαι τίμιος κι ας μην είμαι». Το παραπάνω φαινόμενο είναι ιδιαίτερα συχνό και σίγουρα δυνητικά μπορεί να επιφέρει οδυνηρές συνέπειες.

- ✚ Η διαχείριση των πλοίων απέκτησε μία γραφειοκρατική τάση. Σαν αποτέλεσμα ενισχύθηκε η γραφειοκρατική νοοτροπία όλων όσων εμπλέκονται στη ναυτιλιακή παραγωγική διαδικασία. Το γεγονός ότι κάθε δραστηριότητα πρέπει να συνοδεύεται από αντίστοιχη συμπλήρωση εντύπων και εφαρμογή προκαθορισμένων διαδικασιών, δημιουργεί μία καθυστέρηση στην εκτέλεση των εργασιών τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο. Αυτό όσον αφορά στο πλοίο μπορεί να έχει σημαντικές αρνητικές συνέπειες διότι ο χρόνος έχει σπουδαία σημασία τόσο κατά τη διάρκεια των καθημερινών δραστηριοτήτων, αλλά κυρίως στις περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών και καταστάσεων. Τέτοιου είδους γραφειοκρατικές διαδικασίες εφαρμόζονται εδώ και πολλές δεκαετίες στο πολεμικό ναυτικό με σχετική επιτυχία. Βέβαια η δομή και η πειθαρχία που επικρατεί στις τάξεις των πολεμικών σωμάτων ευνοεί αυτόν το τρόπο διαχείρισης πράγμα το οποίο δε συμβαίνει στην εμπορική ναυτιλία τουλάχιστον σε αυτό το βαθμό. Εάν υποθέσουμε πως ένας επιπλέον αξιωματικός





αναλάμβανε αποκλειστικά να επωμιστεί το γραφειοκρατικό κομμάτι των δραστηριοτήτων που συνδέονται ευθέως με την επιβολή των διατάξεων του Κώδικα, τότε θα συνέβαινε το φαινόμενο όλοι οι υπόλοιποι να έχουν άγνοια γύρω από τα θέματα ασφάλειας που τους αφορούν και είναι άμεσα συνδεδεμένα με την καθημερινότητά τους. Άρα χάνεται ο αρχικός στόχος της επιβολής του Κώδικα.

- ✚ Τέλος δεν έχει αποδειχθεί με εμπειριστατωμένο τρόπο κατά πόσο η εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα έχει αποτελεσματικότητα σε σχέση με το κόστος εφαρμογής τους. Επιπλέον δεν είναι εφικτό να εκτιμηθεί αν το επιπλέον αυτό κόστος που καταβάλλεται για την εφαρμογή του Κώδικα μέσω των πρόσθετων μέτρων διατίθεται αποδίδοντας το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα. Η εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα έχει φέρει αποτελέσματα και σίγουρα έχει θέσει σε ασφαλέστερη θέση τη ναυτιλία. Αυτό αποδεικνύεται μέσα από τα στατιστικά που έχουν υπολογιστεί τα τελευταία χρόνια. Μένει λοιπόν να αποδειχθεί αν οι πόροι κατανέμονται με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο ή αν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν καλύτερα. Βέβαια μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν επίσημες εναλλακτικές προτάσεις εκτός βέβαια από το προαναφερόμενο TMSA το οποίο είναι ακόμα πιο απαιτητικό και σίγουρα δεν καταργεί τον ISM Code αλλά τον συμπληρώνει. Είναι επίσης βέβαιο πως η εισαγωγή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης αύξησε το κόστος λειτουργίας της ναυτιλιακής εταιρείας όχι όμως



σε απαγορευτικά επίπεδα. Ελπίζω μέσα από τα κεφάλαια αυτής της εργασίας να προκύψουν χρήσιμα συμπεράσματα όσον αφορά στα οικονομικά οφέλη ή τη ζημία που πιθανόν να αποφέρει σε μία διαχειρίστρια εταιρεία.

Σαφώς κάθε προσπάθεια για καλύτερευση μίας κατάστασης σε όλες τις δραστηριότητες στη ζωή, επαγγελματικές ή μη, έχει παράπλευρες συνέπειες οι οποίες συνοδεύουν τα πιθανά θετικά αποτελέσματα με κάποιες αρνητικές καταστάσεις. Οι υψηλοί στόχοι απαιτούν θυσίες. Η ναυτιλία είναι μία παγκόσμια βιομηχανία η οποία έχει κοινωνική προβολή αλλά και σημαντικά κοινωνικά οφέλη. Όπως παρατέθηκε το δίλημμα σε προηγούμενο κεφάλαιο η μηδενική ναυτιλιακή παραγωγή ζημιώνει περισσότερο την κοινωνία από τον κίνδυνο ή ακόμη και την ύπαρξη της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Για την ακρίβεια αναζητείται η ιδανική ισορροπία η οποία δεν είναι απίθανο να είναι ένα σημείο πράγμα που την κάνει πολύ ευμετάβλητη. Αυτό το σημείο επιχειρείται να βρεθεί και στις οικονομικές προεκτάσεις της δραστηριότητας της ναυτιλιακής διαχείρισης.