

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**  
**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**  
**ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΑΚΟΥΡΟΥ ΕΥΓΕΝΙΑ**  
**MN 020202**

**Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE**  
**ΚΟΣΤΗ ΚΑΙ ΟΦΕΛΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ**  
**ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**Επόπτης: Κος ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΗΣ**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2007**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b>	4
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	5
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	
1.1.Το ατύχημα Prestige	12
1.2.Το θέμα της ασφάλειας στη θαλάσσια μεταφορά	14
1.2.1.Η προστασία του περιβάλλοντος	16
1.2.2.Η προστασία της ανθρώπινης ζωής	17
1.3.Η ασφάλεια στη θάλασσα όπως ορίζεται από τους διεθνείς, ευρωπαϊκούς και εθνικούς κανόνες	18
1.4.Θαλάσσιο εμπόριο και ασφάλεια στη θάλασσα	23
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b>	
2.1.Ο ISM CODE: η εισαγωγή της έννοιας της παιδείας σε θέματα ασφάλειας μέσα στις ναυτιλιακές εταιρίες και τα πλοία	26
2.1.1. Η υιοθέτηση του ISM CODE	26
2.1.2. Η αλλαγή στην κουλτούρα	27
2.2.Η προώθηση της συνειδητοποίησης της ασφάλειας	
2.2.1.Ο ρόλος του πλοιάρχου	30
2.2.2.Ένα κατάλληλα εκπαιδευμένο και εξοικειωμένο πλήρωμα	32
2.2.3.Μια καλή επικοινωνία εν πλω	35
2.3.Η προώθηση ορθών και ασφαλών πρακτικών	35
2.4.Η εισαγωγή της διαφάνειας μέσα στις πλοιοκτητρικές εταιρείες	39
2.4.1.Το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (DP): ο συνδετικός κρίκος μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας στην ξηρά και τους ανθρώπους εν πλω	40
2.4.2.Αποδοτική τεκμηρίωση	41
2.4.3.Επιθεωρήσεις, εσωτερικοί έλεγχοι και εκθέσεις	43
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b>	
3.1.Οι στόχοι του ISM CODE: ασφάλεια στη θάλασσα και πρόληψη της ρύπανσης	46
3.2.Οι ανησυχίες των κρατών για ασφάλεια στη θάλασσα και πρόληψη της ρύπανσης	46
3.2.1.Εμπιστοσύνη στα κράτη σημαίας ώστε να εξασφαλισθεί η προστασία	

της ανθρώπινης ζωής και πρόληψη της ρύπανσης	47
3.2.2. Η ευθύνη των λιμεναρχείων (Port state Control, PSC) για την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και της πρόληψης της ρύπανσης	53
3.3. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη στο σύστημα πρόληψης	57
3.3.1. Η εφαρμογή στα διεθνή και εσωτερικά επίπεδα της αρχής ο μολύνων πληρώνει	57
3.3.2. Θετικά επιπτώσεις	61
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b>	
4.1. Τα οφέλη και κόστη της εφαρμογής του ISM CODE	64
4.1.1. Τα οφέλη του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης	64
4.1.2. Τα οφέλη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του ISM CODE	65
4.2. Προσέγγιση του κόστους εφαρμογής του ISM CODE	66
4.3. Η προτεινόμενη μέθοδος FSA	66
4.3.1. Η μέθοδος Formal Safety Assessment (FSA) και παράγοντες αξιοπιστίας	68
4.3.2. Ο σκοπός της FSA	70
4.3.3. Οφέλη και συμπεράσματα από την εφαρμογή της FSA	70
4.4. Συσχέτιση της FSA με τον ISM Code	71
4.5. Αξιολόγηση κόστους – οφέλους σε θέματα ασφάλειας	75
4.5.1. Το κόστος ποιότητας	76
4.5.2. Το πέρασμα του κόστους ποιότητας πάνω στην τιμή του ναύλου	76
4.5.3. Η αποζημίωση του κόστους ποιότητας ως ανταμοιβή της ποιότητας	77
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</b>	
5. Συμπέρασμα Αποτελέσματα	79
5.1. Συμπεράσματα της εφαρμογής του ISM Code	79
5.2. Η τιμή της ποιότητας	82
5.3. Εκτιμήσεις αποτελεσμάτων από τη εφαρμογή του ISM Code	84
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	91

## Περίληψη

Αυτή η εργασία αποτελεί μια ανάλυση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code). Το πώς εφαρμόζεται από τις ναυτιλιακές εταιρείες, το κόστος εφαρμογής του, και τα οφέλη που προσδίδει σε αυτές. Ο Διεθνής Θαλάσσιος Οργανισμός (IMO, International Marine Organization) υιοθέτησε τον ISM CODE με απώτερο σκοπό να καθιερώσει την έννοια της 'παιδείας-κουλτούρας' σε θέματα ασφάλειας στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Στην πορεία θα εξηγηθεί τι είναι ο ISM CODE, τι καλύπτει, πώς αντιλαμβάνεται και εκπαιδεύει σε θέματα ασφάλειας και ποιους στόχους προσπαθεί να επιτύχει. Η έρευνα αυτή περιλαμβάνει επίσης μια σύγκριση μεταξύ των στόχων του ISM CODE και πώς η αλλαγή της νοοτροπίας και της κουλτούρας γίνεται αντιληπτή και κατανοητή από τους άμεσα ενδιαφερόμενους (πλοιοκτήτες, ναυτικούς, ναυτιλιακούς υπαλλήλους). Επιπλέον θα παρουσιάσω τις επιπτώσεις του ISM CODE και πώς οι στόχοι του πρέπει να εκπληρωθούν μέσω κρατικών μηχανισμών (ελέγχων-επιθεωρήσεων) καθώς και τον καταμερισμό των ευθυνών στον πλοιοκτήτη.

Αποφάσισα να μελετήσω τον ISM CODE δεδομένου ότι αποτελεί πλέον παγκοσμίως ένα σημαντικό μέτρο, μείζονος σημασίας, για την αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων. Εάν ο κώδικας αυτός εφαρμόζεται πλήρως, ακολουθείται και κατανοείται από τους πλοιοκτήτες, τους υπαλλήλους των ναυτιλιακών εταιρειών, τους πλοιάρχους, τους ανώτερους αξιωματικούς και όλα τα μέλη του πληρώματος, τότε αυτό είναι κάτι που θα επηρεάσει σημαντικά τις θαλάσσιες βιομηχανίες. Θα εξηγήσω γιατί το θαλάσσιο εμπόριο δεν μπορεί πλέον να υφίσταται δίχως ασφάλεια και οι ναυτιλιακοί διαχειριστές θα πρέπει να βρουν ισορροπία μεταξύ εμπορίου και ασφάλειας.

## Εισαγωγή

Η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων είναι βασικός σκοπός του IMO, ο οποίος λειτουργεί ως μηχανισμός συνεργασίας μεταξύ των Κυβερνήσεων στο πεδίο των κανονισμών και πρακτικών που σχετίζονται με κάθε είδους τεχνικά θέματα που επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία. Ένας άλλος επίσης σκοπός του είναι η ενθάρρυνση της γενικής υιοθέτησης υψηλότερων προτύπων (όσο αυτό είναι πρακτικό), σε θέματα που αφορούν στην ασφάλεια και στην αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας. Στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του ο IMO ασχολήθηκε με την κατάρτιση συμβάσεων σχεδιασμένων ειδικά για τη βελτίωση της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας. Αργότερα όμως η πρόληψη ρύπανσης έγινε το ίδιο σημαντική, όπως και στη συνέχεια η αποζημίωση από ναυτικές απαιτήσεις.

Οι συμβάσεις που ασχολούνται με την ασφάλεια μπορούν να διακριθούν: (α) σ' εκείνες που προορίζονται για την πρόληψη των ατυχημάτων και (β) σ' εκείνες που σχεδιάστηκαν για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών των ατυχημάτων. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν οι διατάξεις των περισσότερων κεφαλαίων της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, της Διεθνούς Σύμβασης για τις γραμμές Φόρτωσης, των Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων, της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, της Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών Ναυτικών, καθώς και μιας σειράς άλλων ειδικότερων Συμβάσεων. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι διατάξεις των κεφαλαίων III (Σωστικά Μέσα) και IV (Ραδιοεπικοινωνίες) της Σύμβασης SOLAS και της Σύμβασης για την Έρευνα και διάσωση. Ο IMO αναγνωρίζει ότι η απόλυτη ασφάλεια δεν είναι εφικτή. Τα εκάστοτε υιοθετούμενα επίπεδα ασφάλειας είναι πάντοτε προϊόν συμβιβασμού, που βασίζεται στη διαθέσιμη τεχνολογία, στη σχέση κόστους-οφέλους, στην αξιοπιστία, στο θαλάσσιο περιβάλλον και στις κοινωνικοοικονομικές προσδοκίες σε σχέση με το θέμα της ασφάλειας των ενδιαφερομένων κοινωνιών.

Παρόλο ότι τα πρότυπα ασφάλειας είναι προϊόν συμβιβασμού, δεν παύουν όμως να αντιπροσωπεύουν τα υψηλότερα, και όχι τα χαμηλότερα πρότυπα, όσο βέβαια αυτό είναι πρακτικό. Με αυτόν τον τρόπο, κατά τον IMO, διασφαλίζεται ότι τα πρότυπα αυτά θα γίνουν παγκόσμια αποδεκτά σε εύλογα σύντομο χρονικό διάστημα<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Πανόπουλος 1998

Έτσι ο IMO ακολουθώντας αυτήν την πολιτική έχει προωθήσει πολυάριθμες συμβάσεις και πρωτόκολλα τα οποία ανέρχονται σε πάνω από 700 Κώδικες και Συστάσεις<sup>2</sup>, ενώ τα κράτη-μέλη του σήμερα είναι πάνω από 158.

Αναγνωρίζεται από όλους ότι με αυτόν τον τρόπο πραγματοποιήθηκαν μεγάλα βήματα προς την κατεύθυνση της βελτίωσης του σχεδιασμού, της κατασκευής και του εξοπλισμού των πλοίων με συνέπεια να πρεσβεύεται από κάποιους ότι δεν μπορούμε πλέον να αναμένουμε μεγάλα επιτεύγματα σε θέματα ασφάλειας με παρόμοιους τρόπους σ' αυτούς τους τομείς. Οι τελευταίοι είναι που υποστηρίζουν ότι είναι καιρός να επικεντρωθούμε στον ανθρώπινο παράγοντα, ο οποίος είναι ο μόνος τομέας ο οποίος δεν έχει διερευνηθεί αρκετά σε σχέση με τους άλλους<sup>3</sup>.

Πολλοί είναι αυτοί που συνεχίζουν να αναρωτιούνται για το ποια μπορεί να είναι η αιτία πίσω από την έλλειψη προόδου σύμφωνα με τις προσδοκίες σε θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία. Κάποιοι απαντούν ότι η έλλειψη προόδου οφείλεται στο γεγονός ότι το πρόβλημα της ασφαλούς ναυτιλίας αντιμετωπίστηκε διεθνώς σαν ένα τεχνικό πρόβλημα χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι κρίσιμες αλληλεπιδράσεις που υφίστανται μεταξύ της οικονομίας και της ασφάλειας. Η απάντηση αυτή θεωρούν ότι αναγκαστικά οδηγεί στην αναζήτηση εκείνων των συνθηκών οι οποίες είναι ουσιαστικές για την επιτυχία της απορύθμισης της αγοράς της ναυτιλίας, ή με άλλα λόγια στο τι θα μπορούσε να γίνει για να τεθούν σε κίνηση οι δυνάμεις της αυτορύθμισης της αγοράς της. Η οικονομική έρευνα που σχετίζεται με την ασφάλεια μέχρι σήμερα έχει επικεντρωθεί κυρίως στα οικονομικά κόστη της ασφάλειας. Έτσι εξετάζονται οι παράγοντες που συνεισφέρουν στα ατυχήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ενώ αντίθετα οι μηχανισμοί που βρίσκονται πίσω από τα συμπτώματα αντιμετωπίζονται συνήθως αποσπασματικά.

Κύρια προσπάθεια της Διεθνούς Κοινότητας ήταν και είναι η βελτίωση της ασφάλειας και την εισαγωγή της έννοιας της ποιότητας στη θάλασσα με σκοπό τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων, και κατ' επέκταση τη μείωση των απωλειών σε ανθρώπινες ζωές<sup>4</sup>. Η ποιότητα στη ναυτιλία καθιερώθηκε τελικά με τον ISM Code ο οποίος όπως αναφέρουμε και παρακάτω αποτελεί το κεφάλαιο

---

<sup>2</sup> Piersal 1998

<sup>3</sup> Ψαράκης 1998

<sup>4</sup> Πρεκεζές, 1998

IX στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS του 1974.

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια ανάλυση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code). Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να μελετηθεί το θέμα της ασφάλειας στη θάλασσα. Θα εξεταστεί το πώς εφαρμόζεται από τις ναυτιλιακές εταιρείες ο ISM Code, το τι κόστος έχει η εφαρμογή του από τις ναυτιλιακές εταιρείες, και τα οφέλη που προσδίδει σε αυτές.

Μέσα από αυτή την εργασία προσπαθώ να συνεισφέρω στη γνώση για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Αποφάσισα να μελετήσω τον ISM CODE δεδομένου ότι αποτελεί πλέον παγκοσμίως ένα σημαντικό μέτρο, μείζονος σημασίας, για την αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων. Πώς λειτουργεί όμως; Είναι αποτελεσματικός; Η ενασχόληση με το θέμα αυτό δόθηκε από το γεγονός ότι ο IMO και οι φορείς που ασχολούνται με αυτό για δεκάδες χρόνια εισάγουν συνεχώς κανονισμούς διαπιστώνοντας όμως εκ των υστέρων και εκ των αποτελεσμάτων ότι το πρόβλημα ουσιαστικά δεν λύθηκε. Θέλησα λοιπόν να εξετάσω το κατά πόσο η εφαρμογή του ISM Code συμβάλει στη βελτίωση της λειτουργίας των εταιρειών και κατά πόσο συνδράμει στη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων.

Η παρούσα εργασία υιοθετεί την άποψη που άρχισε να εκφράζεται τελευταία από κάποιους ερευνητές ότι το πρόβλημα δεν είναι τεχνικό όπως αντιμετωπίστηκε από τον IMO, αλλά αντίθετα οικονομικό και σαν τέτοιο θα πρέπει να αντιμετωπισθεί.

Ο σκοπός της εργασίας επομένως είναι να συνεισφέρει στη γνώση για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα και ως τεχνικό αλλά και ως οικονομικό. Για την αντιμετώπισή του εξετάζονται τα βήματα που έχουν γίνει μέχρι σήμερα από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κοινότητα και ιδιαίτερα την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management – ISM Code) και αν χρειάζεται κάποια βελτίωση (γίνεται αναφορά κεφάλαιο 4) στη υπό εξέταση ακόμη μέθοδο Formal Safety Assessment – FSA. Η άποψή μου είναι ότι ενδεχομένως θα υπάρξει κάποια βελτίωση από την εφαρμογή τους, δεν θα δοθεί όμως η λύση στο βαθμό που επιζητείται, πράγμα που σημαίνει ότι θα πρέπει να υιοθετηθεί άλλος τρόπος προσέγγισης του προβλήματος. Βασική

προϋπόθεση για την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι η εκτίμηση του κόστους των ατυχημάτων, αλλά και του κόστους εφαρμογής του ISM Code στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Ξεκινώντας την παρούσα εργασία, στο κεφάλαιο 1, θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθούμε στο ατύχημα του πλοίου Prestige, το οποίο υπήρξε η αφορμή για την δημιουργία του ISM Code για τον έλεγχο της ασφάλειας των πλοίων. Στις 4 Νοεμβρίου 1993, στη 18η σύνοδό, η συνέλευση IMO (Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO, του οποίου ίσως η παλαιότερη και σημαντικότερη σύμβαση είναι η γνωστή ως SOLAS) ενέκρινε το ψήφισμα A.741 (18). Στις 19 Μαΐου 1994 το ψήφισμα ενσωματώθηκε στη Συνθήκη SOLAS του 1974 ως κεφάλαιο IX, με τίτλο «*Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης*», γνωστή ως Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code)<sup>5</sup>. Επίσης στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει αναφορά στη ασφάλεια στη θαλάσσια βιομηχανία, την πρόληψη για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και της ανθρώπινης ζωής που αποτελούν βασικό κομμάτι μείζονος σημασίας της ασφάλειας στη θάλασσα. Στη συνέχεια θα παρουσιάσω το πώς οι Διεθνείς Ευρωπαϊκοί και Εθνικοί κανόνες και κανονισμοί ορίζουν την έννοια της ασφάλειας στη θάλασσα, και κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό θα τονιστεί η σημαντική και άμεση συσχέτιση της ασφάλειας και ποιότητας στη θάλασσα με το θαλάσσιο εμπόριο που αποτελεί το 80% του παγκοσμίου εμπορίου.

Στο κεφάλαιο 2 γίνεται μια εισαγωγή στην έννοια της παιδείας των ναυτικών σε θέματα ασφάλειας και κατά πόσο αυτό μπορεί να είναι εφικτό μέσα από την εφαρμογή του ISM Code. Πράγματι μέσα από τον ISM Code δεν επιδιώκουμε μονό την μείωση των ναυτικών ατυχημάτων αλλά και την αλλαγή στη κουλτούρα των ναυτικών και γενικά όσων ασχολούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτό βέβαια θα εξαρτηθεί άμεσα όπως θα δούμε μέσω της ύπαρξης ενός καλά εξειδικευμένου προσωπικού αλλά και ενός 'καλού' πλοίαρχου ο οποίος κατέχει καταλυτικό ρόλο όσο αφορά την ορθή εφαρμογή και λειτουργία του ISM Code από το πλήρωμα. Ο ISM Code δημιουργήθηκε για να καταργήσει το κάτω του μετρίου πλήρωμα και τις φτωχές διοικητικές πρακτικές. Σκοπό έχει λοιπόν να εισαγάγει τη διαφάνεια μέσα στις ναυτιλιακές εταιρείες και να μειώσει τον

---

<sup>5</sup> ISM Code: Crick Sahatjian, L. The ISM Code: A Brief Overview. 1998 Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.29, p.405



αριθμό των λαθών.

Στο κεφάλαιο 3 γίνεται αναφορά των στόχων του ISM Code και εξετάζεται σε πιο βαθμό έχει προχωρήσει η εφαρμογή του ISM Code. Τα πλοία και οι ναυτιλιακές εταιρείες συμμορφώνονται με τους κανόνες και τους κανονισμούς, ή αναζητούν διεξόδους αποφυγής της εφαρμογής του ISM Code καθαρά για οικονομικούς λόγους; Μελετώ τις ανησυχίες των κρατών για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης, καθώς και την εμπιστοσύνη που δείχνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στα κράτη σημαίας με σκοπό την εξασφάλιση της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον αναφέρω τον ρόλο των νηογνομόνων και των λιμεναρχείων (PSC) στην εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται λόγος και για την γνωστή σε όλους αρχή ο μολύνων πληρώνει, και την εφαρμογή της όχι μόνο σε εσωτερικά επίπεδα αλλά και σε διεθνή. Δημιουργούνται λοιπόν δύο καίρια ζητήματα, αρχικά ο προσδιορισμός του μολύνοντος και στη συνέχεια η μέτρηση του κόστους της ζημιάς, κάνοντας την υπόθεση ότι όλα συμπεριλαμβανομένου και του περιβάλλοντος έχουν μια προσαρμοσμένη τιμή. Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό αναφέρω τις θετικές επιπτώσεις της εφαρμογής του ISM Code.

Στη πορεία της εργασίας μου στο κεφάλαιο 4 παρουσιάζω τα οφέλη και το κόστος εφαρμογής του ISM Code. Πώς δηλαδή μπορούμε να έχουμε μεγιστοποίηση των ωφελειών μειώνοντας τα κόστη κατά την ορθή εφαρμογή του ISM Code. Γίνεται μια προσέγγιση του κόστους εφαρμογής του ISM Code, για τους πλοιοκτήτες. Το κόστος τελικά πληρώνεται είτε ως κόστος πρόληψης είτε ως κόστος ατυχήματος. Ένας επιπλέον σκοπός της εργασίας είναι να συνεισφέρει στη γνώση για τη βελτίωση της ασφάλειας της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών, αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα ως οικονομικό. Για την αντιμετώπισή του εξετάζει τα βήματα που έχουν γίνει μέχρι σήμερα από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και ιδιαίτερα την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management – ISM Code) και την υπό εξέταση ακόμη μέθοδο Formal Safety Assessment – FSA. Η άποψή μας είναι ότι ενδεχομένως θα υπάρξει κάποια βελτίωση από την εφαρμογή τους, δεν θα δοθεί όμως η λύση στο βαθμό που επιζητείται, πράγμα που σημαίνει ότι θα πρέπει να

υιοθετηθεί άλλος τρόπος προσέγγισης του προβλήματος.

Τέλος στο κεφάλαιο 5 παραθέτω κάποια συμπεράσματα και αποτελέσματα στα οποία κατέληξα και θεώρησα σημαντικό να αναφερθούν. Γίνεται λόγος για το βαθμό στον οποίο έχει προχωρήσει η εφαρμογή του ISM Code, τι αποτελέσματα έχει επιφέρει στη θαλάσσια βιομηχανία και πιθανές βελτιώσεις που χρειάζεται στο μηχανισμό λειτουργίας του ISM Code, και το κόστος της ποιότητας.

Ο σκοπός του ISM Code είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, η πρόληψη των ανθρώπινων ατυχημάτων ή η απώλεια ανθρώπινων ζώων και η αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον και ειδικότερα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για πρώτη φορά από τον Διεθνή Οργανισμό προσεγγίζεται η ασφάλεια από την πλευρά της διοίκησης. Έτσι μέσω του ISM γίνεται προσπάθεια συντονισμού της διοίκησης της εταιρείας η οποία βασίζεται στον συντονισμό των ανθρώπινων ενεργειών μεταξύ πλοίων και γραφείου εταιρείας. Ο συντονισμός προβλέπει εκχώρηση εξουσιών, η οποία εκχώρηση ενέχει ως συστατικό στοιχείο και την απόδοση ευθυνών<sup>6</sup>.

Η καινοτομία που εισάγει ο ISM Code, αφορά τις γραπτές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται πιστά και αφορούν κάθε στάδιο της μεταφοράς. Επισημαίνεται ότι ουσιαστικά ο ISM Code δεν μεταβάλλει καμιά από τις διαδικασίες που ακολουθούσε κάθε πλοίο μέχρι σήμερα, απλά και μόνο επιβάλλει την γραπτή τήρησή τους<sup>7</sup>.

Επομένως ο ISM Code προτίθεται να βελτιώσει την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας και να μειώσει την ρύπανση από τα πλοία επιδρώντας στον τρόπο που οι ναυτιλιακές εταιρείες διοικούνται και λειτουργούν. Ο ISM Code εδραίωσε ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS). Η αποτελεσματική εφαρμογή του ISM Code θα μπορούσε να οδηγήσει σε απομάκρυνση από την 'μη σκεπτόμενη' εφαρμογή με τους εξωτερικούς κανόνες προς την κατεύθυνση μιας κουλτούρας 'σκεπτόμενης' αυτορυθμιζόμενης ασφάλειας π.χ. προς την ανάπτυξη της 'κουλτούρας ασφάλειας'. Η κουλτούρα ασφάλειας περιλαμβάνει την μετακίνηση προς μια κουλτούρα αυτορύθμισης, με τα άτομα –από τον υψηλότερο βαθμό μέχρι τον χαμηλότερο- να νοιώθουν

---

<sup>6</sup> Γουλιέλμος 1995, Λαβιδάς 1997

<sup>7</sup> Βλάχος- Νικολαΐδης, 1998, Θεοδωρόπουλος, 1998

υπεύθυνοι για τις ενέργειες που αναλαμβάνονται για να βελτιώσουν την ασφάλεια και την επίδοση της (IMO, 2001)<sup>8</sup>.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

---

<sup>8</sup> Ζουμπούλης, 1996

## Κεφάλαιο 1

### 1.1. Το ατύχημα Prestige

Στις 13 Νοεμβρίου 2002 σ' ένα πετρελαιοφόρο με το όνομα *Prestige*, που άνηκε σε μια Λιβεριανή εταιρεία, και με δυνατότητα μεταφοράς 77.000 τόνων Ρωσικού βαρύ καυσίμου πετρελαίου, παρατηρήθηκε διαρροή. Όταν το πλοίο αρχικά είχε να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες της διαρροής, ο Έλληνας πλοίαρχος αρνήθηκε τη βοήθεια ρυμουλκού λόγω του κόστους το οποίο εκτιμήθηκε πάρα πολύ μεγάλο. Κατόπιν τέσσερα ρυμουλκά προσπάθησαν να διασώσουν το έχων διαρροή πετρελαιοφόρο. Η Ισπανική κυβέρνηση αποφάσισε να ρυμουλκήσει το πετρελαιοφόρο έξω, στη ανοιχτή θάλασσα παρά να του επιτραπεί μια θέση καταφυγίου. Στις 19 Νοεμβρίου 2002, το πλοίο έσπασε στα δύο και βυθίστηκε στην Galician ακτή στην Ισπανία<sup>9</sup>,

Το ατύχημα του *Prestige* αναβιώνει τα εξής πάγια ερωτήματα: θα μπορούσε αυτό το ατύχημα να είχε αποφευχθεί; Είχαν εφαρμοστεί όλα τα μέσα προκειμένου να αποτραπεί η ρύπανση από πετρέλαιο; Είχαν τηρηθεί και εφαρμοστεί σωστά όλοι οι κανονισμοί, οι νομοθεσίες, και οι έλεγχοι; Ποιος ήταν ο υπεύθυνος;

Ο Έλληνας πλοίαρχος «έχει κατηγορηθεί για εγκλήματα ενάντια στο περιβάλλον και ανυπακοή στις ισπανικές αρχές κατά τη διάρκεια των πρώτων ωρών του ατυχήματος<sup>10</sup>». Εντούτοις ποιος είναι ο πραγματικά υπεύθυνος για αυτήν την καταστροφή;

Η «επίσημη δήλωση» του Διεθνούς Θαλάσσιου Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) «εγκωμιάζει τις ισπανικές αρχές για την ταχεία και αποτελεσματική δράση τους στην αντιμετώπιση του συμβάντος<sup>11</sup>». Παρόλα αυτά η απόφαση της ισπανικής κυβέρνησης είχε επικριθεί. Αλήθεια, θα ήταν τεχνικά δυνατή μια άλλη εκδοχή εφόσον λαμβάναμε υπόψη μας τις περιβάλλουσες συνθήκες; Ο δικαστής Javier Collazo, που ερευνούσε το

---

<sup>9</sup> Τα αναφερόμενα αντλήθηκαν από: Le Monde (Paris) URL <http://www.lemonde.fr> (Νοέμβριο και Δεκέμβριο 2002)

<sup>10</sup> Reyes, B. Ο πλοίαρχος του Prestige στην αίτηση στην Ισπανία για την ελευθερία: Mangauras λέει ότι διακινδύνευσε τα πάντα για να μείνει με το πλοίο [Online]. Lloyd's List, 21 Ιανουαρίου 2003. Περίληψη από: <http://uk.westlaw.com/welcome/UKCurrentAwareness/default> (28 Φεβρουάριος 2003)

<sup>11</sup> Forbes, K. Losing Prestige [Online] New Law Journal. Περίληψη από: <http://lexisnexis.butterworths.co.uk/law/legalUpdater/index.htm> (7 Φεβρουαρίου 2003)

ατύχημα *Prestige*, είχε απαιτήσει τις Εκθέσεις των τεχνικών σε σχέση με την απόφαση των ισπανικών αρχών να τραβήξουν το πλοίο έξω στη θάλασσα <sup>12</sup>.

Το ατύχημα του *Prestige* κατέδειξε την επιτακτική ανάγκη απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και το ειδικό πρόβλημα που τίθεται από το βαρύ μαζούτ, το οποίο μεταφέρεται συνήθως με δεξαμενόπλοια πολύ μεγάλης ηλικίας, σχεδιασμού "μονού τοιχώματος". Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφάσισε στις 20 Δεκεμβρίου 2002 να προτείνει:

- το βαρύ πετρέλαιο να μεταφέρεται μόνο με δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος
- την αναθεώρηση του προγράμματος σταδιακής απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος
- την ευρύτερη εφαρμογή του ειδικού καθεστώτος επιθεώρησης των δεξαμενόπλοιων για την εκτίμηση της δομικής καταλληλότητας των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος που έχουν υπερβεί την ηλικία των 15 ετών.

Εξάλλου, τα μέτρα που θεσπίστηκαν το Δεκέμβριο, συμπληρώθηκαν το Μάρτιο 2003 με πρόταση οδηγίας σχετικά με τη ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, ιδίως ποινικών, σε περιπτώσεις αδικημάτων ρύπανσης. Οι διατάξεις της πρότασης αυτής συμπληρώνουν ένα σημαντικό νομικό κενό διότι επί του παρόντος, όσον αφορά τις απορρίψεις πλοίων, το ναυτικό δίκαιο δεν είναι επαρκώς αποτρεπτικό ώστε να αποφεύγονται επικίνδυνες ή παράνομες πρακτικές στη μεταφορά ρυπογόνων ουσιών συμπεριλαμβανομένων των χημικών ουσιών.

Το πρώτο καινοτόμο στοιχείο της πρότασης αυτής είναι το πεδίο εφαρμογής του, και κυρίως ο τύπος του σκάφους, το είδος της παράβασης, το υποκείμενο της κύρωσης, και η γεωγραφική ζώνη

Το δεύτερο καινοτόμο στοιχείο αφορά τις κυρώσεις. Προτείνεται να επιβάλλονται κυρώσεις εάν κάποιο από τα εμπλεκόμενα πρόσωπα αναγνωριστεί ένοχο ενός από τα παραπτώματα που αναφέρθηκαν ή έχει συμβάλει σε αυτό ή το έχει προκαλέσει εκουσίως ή λόγω βαρείας αμέλειας.

---

<sup>12</sup> Reyes, B. Ο δικαστής του *Prestige* ζητά τα έγγραφα σχετικά με την άρνηση για παροχή καταφυγίου: ερώτηση άσχετη με την αξιολόγηση για τον κίνδυνο πιθανών επιπτώσεων [Online]. Lloyd's List, 3 Ιανουαρίου 2003. Από: <http://uk.westlaw.com/welcome/UKCurrentAwareness/default> (28 Φεβρουαρίου 2003)

Οι εν λόγω παράνομες πράξεις αφορούν όχι μόνον τις εσκεμμένες απορρίψεις κατά παράβαση των διατάξεων της σύμβασης Marpol (παράνομοι καθαρισμοί δεξαμενών) αλλά και τη ρύπανση που προκαλείται από το πλοίο. Οι κυρώσεις θα έχουν πιθανόν τη μορφή χρηματικών ποινών, πλην όμως, για τα φυσικά πρόσωπα, είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν, στις σοβαρότερες των περιπτώσεων, στέρηση της ελευθερίας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προτείνει τη θέσπιση πρακτικών μέτρων εφαρμογής ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του μηχανισμού. Τα μέτρα αυτά πρέπει να περιλαμβάνουν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών, κοινές διαδικασίες παρακολούθησης και ταχείας αναγνώρισης των πλοίων που προβαίνουν σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, τεχνολογικά εργαλεία για την καταχώριση των απορρίψεων καθώς και για την προειδοποίηση του προσωπικού στο πλοίο ή στην ξηρά. Τέλος η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώνεται περιοδικά (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2003).

## 1.2 Το θέμα της ασφάλειας στη θαλάσσια μεταφορά

Το ατύχημα του Prestige υπενθυμίζει σε όλους μας τις διάφορες διαρροές πετρελαίου, οι οποίες έχουν εμφανιστεί αυτά τα τελευταία τριάντα έξι έτη.

Οι διάφορες κατηγορίες ατυχήματος<sup>13</sup> που συμβαίνουν είναι: σύγκρουση, προσάραξη, επαφή, πυρκαγιά, έκρηξη, απώλεια σε πόλεμο ή καταστροφή από εχθροπραξία, πλημμύρα, βύθιση, κ.λπ.). Κάποια από τα ατυχήματα προσάραξης που σημειώθηκαν είναι (οι αριθμοί που δίνονται είναι από εκτιμήσεις): του *Amoco Cadiz* (στις 16 Μαρτίου 1978 στη Γαλλία, 227.000 τόνοι), του *Torrey Canyon* (στις 18 Μαρτίου 1967 στην Αγγλία, 119.000 τόνοι), του *Braer* (στις 5 Ιανουαρίου 1993 στη Σκωτία, 85.000 τόνοι), του *Aegean Sea* (στις 3 Δεκεμβρίου 1992 στην Ισπανία, 74.000 τόνοι), του *Sea Empress* (στις 15 Φεβρουαρίου 1996 στην Ουαλία, 72.000 τόνοι) και του *Exxon Valdez* (στις 24 Μαρτίου 1989 στην Αλάσκα, 37.000 τόνοι). Ατυχήματα από σύγκρουση που σημειώθηκαν ενδεικτικά είναι: του *Atlantic Empress* (στις 19 Ιουλίου 1979 στο Trinidad και Tobago, 287.000 τόνοι -

---

<sup>13</sup> Ένα ατύχημα ορίζεται ως «ένα μη προμελετημένο συμβάν που περιλαμβάνει το μοιραίο περιστατικό, τον τραυματισμό, την απώλεια πλοίου, ή ζημιά, ή άλλη μορφή απώλειας, ζημιάς ή περιβαλλοντική καταστροφή» Maritime Safety Committee, 76th session, 15 Αυγούστου 2002, on bulk carrier safety. URL:[http://www.iacs.org.uk/imo\\_submissions/MSC76\\_INF3.pdf](http://www.iacs.org.uk/imo_submissions/MSC76_INF3.pdf) (3 Μαρτίου 2003)

σύγκρουση με τον *Aegean Captain*), του *Sea Star* (στις 19 Δεκεμβρίου 1972 στο Ομάν - σύγκρουση με το *Horta Barbosa*), του *Empress of Ireland* (Μάιο 1914, 1.024 άτομα χάθηκαν), του *Hobson* (Απρίλιο 1952, 176 άτομα χάθηκαν), του *Dona Paz* (Δεκέμβριο 1987, πάνω από 4.000 άτομα χάθηκαν). Ατυχήματα από επαφή που συνέβησαν όπως στην καταστροφή του *Τιτανικού* (τον Απρίλιο 1912, 1.513 άτομα πέθαναν), του *Lady of the Lake* (Μάιο 1833, 215 άτομα χάθηκαν), του *Principe de Asturias* (Μάρτιο 1912, 500 άτομα χάθηκαν) η αποτυχία της κατασκευής μονού τοιχώματος όπως του *Erika* (στις 12 Δεκεμβρίου 1999 στη Γαλλία) και του *Prestige* κατέληξε στο σπάσιμο σε δύο μέρη των βυτιοφόρων. Παραδείγματα συμβάντων από πυρκαγιά και έκρηξη είναι: του *ABT Summer* (στις 28 Μαΐου 1991 στην Αγκόλα, 260.000 τόνοι), του *Castillo de Bellver* (στις 6 Αυγούστου 1983 στη Νότια Αφρική, 252.000 τόνοι), του *Sultana* (Απρίλιο 1865, 1.547 άτομα χάθηκαν), του *Dara* (Απρίλιο 1962, 236 άτομα χάθηκαν). Τέλος το *Chang Tyong-Ho* (Ιανουάριο 1953, 249 αναφερόμενοι νεκροί) βυθίστηκε.

Παρατηρήθηκε ότι μεταξύ των χρονολογιών 1974 και 2001<sup>14</sup>, σημειώθηκαν περισσότερες περιπτώσεις διαρροών πετρελαίου στα βυτιοφόρα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας φόρτωσης, εκφόρτωσης, παρά από ατυχήματα σύγκρουσης, προσάραξης, πλοίων μονού τοιχώματος, πυρκαγιάς και έκρηξης).

Παρόλα αυτά στην ίδια περίοδο, το 82% των ατυχημάτων διαρροής πετρελαίου αφορούν πλοία των 700 τόνων (tonnes) και πάνω. Από αυτό το ποσοστό του 82%, το 34% αφορά προσάραξεις, το 28% συγκρούσεις, το 14% μονού τοιχώματος και το 6% πυρκαγιές & εκρήξεις.

Το μείζον πρόβλημα που προκύπτει σε αυτές τις καταστάσεις είναι το θέμα της ασφάλειας στην θαλάσσια μεταφορά καθώς οι συνέπειες των ατυχημάτων είναι η ρύπανση πετρελαίου ή η απώλεια ζωής. Η θαλάσσια μεταφορά αντιπροσωπεύει το 90% της διεθνούς αγοράς<sup>15</sup>, ως εκ τούτου αποτελεί μέγιστης σημασίας η διαβεβαίωση για ασφαλή θαλάσσια μεταφορά.

Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι μια ευρεία έννοια. Η Maritime Safety Committee (Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας) έχει ορίσει αυτήν την έννοια ως «την απουσία απαράδεκτου επιπέδου των κινδύνων για τη ζωή και την

---

<sup>14</sup> International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.

URL: <http://www.itopf.com/datapack2002.pdf> (18 Φεβρουαρίου 2003)

<sup>15</sup> The International Chamber of Shipping and International shipping Federation. URL: <http://www.marisec.org/main/newtos/whatis.htm> (4 Φεβρουαρίου 2003)

υγεία (*unwilful acts*)<sup>16</sup>. Η λέξη 'ασφάλεια' σημαίνει «απουσία κινδύνου για τη ζωή, την υγεία, την ιδιοκτησία και το περιβάλλον από σκόπιμες πράξεις του ανθρώπου». Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι μια ευρεία έννοια, η οποία μπορεί να καλύψει τους διάφορους τομείς ασφάλειας (ασφάλεια της ζωής, της υγιεινής, της ασφάλειας των πλοίων και των φορτίων τους, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, και της διάσωσης...).

Οι κανόνες ασφάλειας δημιουργούνται προκειμένου να εγγωθηθούν όχι μόνο τη προστασία του περιβάλλοντος αλλά και τη προστασία της ανθρώπινης ζωής των μελών του πληρώματος και των επιβατών.

### 1.2.1. Η προστασία του περιβάλλοντος

Στη επέτειο της συμπλήρωσης των 20 ετών (1982-2002) από τη Συνθήκη UNCLOS σχετικά με το νόμο στη θάλασσα τα Ηνωμένα Έθνη βεβαίωσαν ότι «η κατάσταση των ωκεανών παγκοσμίως χειροτερεύει συνεχώς<sup>17</sup>».

Ορίσθηκαν πέντε κατηγορίες θαλάσσιας ρύπανσης: «μόλυνση από πλοίο», «σκόπιμο ρήξιμο μεγάλης ποσότητας των αποβλήτων», «χερσαία ρύπανση» «ρύπανση ως αποτέλεσμα της εξερεύνησης ή της εκμετάλλευσης του βυθού» «ρύπανση που μεταφέρεται από τον αέρα<sup>18</sup>». Η σημαντικότερη πηγή ρύπανσης είναι η χερσαία πηγή, που αναπαριστά το 80% της ρύπανσης των ωκεανών<sup>19</sup>. Σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας στη ναυτιλία, βασική αιτία ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι το πετρέλαιο<sup>20</sup>. Αυτή η τελευταία παρατήρηση παρουσιάζει την επείγουσα ανάγκη μιας σειράς αναγκαίων και αποτελεσματικών δράσεων ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στα πλοία.

Το ατύχημα του *Prestige* έχει χαρακτηριστεί ως «η χειρότερη οικολογική καταστροφή που έχει ποτέ συμβεί<sup>21</sup>». Καμία συσχέτιση δε μπορεί να γίνει μεταξύ της ποσότητας της διαρροής του πετρελαίου και του μεγέθους της καταστροφής. Κάποιες ποσότητες από τη διαρροή πετρελαίου, σημαντικές ποσότητες, δεν

---

<sup>16</sup> Maritime Safety Committee, 76<sup>th</sup> session, 15 August 2002, on Bulk Carrier safety.op.cit.

<sup>17</sup> Oceans and law of the Sea (24 February 2003), 1982-2002: 20<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

URL: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_20years/oceanssourceofile.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_20years/oceanssourceofile.pdf) Oceans, p.5 (27 Φεβρουαρίου 2003)

<sup>18</sup> Kiss, A. Shelton, D. (1997) Manual of European environmental law. Grotius publications. Cambridge University Press, p.340.

<sup>19</sup> 1982-2002: 20<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Convention on the Law of the Sea. p. 16 (25 Φεβρουαρίου 2003)

<sup>20</sup> 1982-2002: 20<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Convention on the Law of the Sea. p. 6

<sup>21</sup> Forbes, K., op.cit.



έφθασαν ποτέ στις ακτές, παρόλο που προκλήθηκαν μεγάλες περιβαλλοντικές καταστροφές. Για παράδειγμα, η διαρροή από το *Erika* ήταν σχετικά μικρή (μεταξύ 19.000 και 20.000 τόνων) ενώ η ζημία που προκλήθηκε στο περιβάλλον ήταν τεράστια. Η προστασία του περιβάλλοντος υποθέτει μάχη ενάντια στη ρύπανση από πετρέλαιο, αλλά και ενάντια σε άλλα είδη ρύπανσης (χημικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες, λύματα, απορρίμματα, κ.λπ.).

### 1.2.2. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής

Ένα ακόμα κομμάτι της ασφάλειας στη θάλασσα, όπως η προστασία των ανθρώπινων ζωών είναι ένα επίσης μείζον ζήτημα. Τα διάφορα ατυχήματα στα οποία συμμετέχουν ατμόπλοια, κρουαζιερόπλοια, εμπορικά ferry-boat, επιβατικά ferry-boat έχουν εμφανιστεί εδώ και χρόνια. Σε αυτά τα ατυχήματα σημειώθηκαν και θάνατοι πολλών επιβατών. Χωρίς πρόθεση να είναι κουραστικά, πρέπει να δοθούν μερικά παραδείγματα, τα οποία παρουσιάζουν το μέγεθος των καταστροφών (οι αριθμοί που δίνονται είναι από εκτιμήσεις): *Sultana*, Απρίλιος 1865 (1.547 άτομα χάνονται), *General Slocum*, Ιούνιος 1904 (1.021 άτομα πέθαναν). *Τιτανικός*, Απρίλιος 1912 (1.513 άτομα πέθαναν). Το *Empress of Ireland*, Μάιος 1914 (1.024 άτομα χάνονται), ένα μη αναγνωρισμένο κινεζικό troopship Νοέμβριος 1948 (6.000 άτομα πέθαναν), *Kiangya*, Δεκέμβριος 1948 (πάνω από 3.000 άτομα πέθαναν), *Toya Maru*, Σεπτέμβριος 1954 (1.000 άτομα πέθαναν), *Herald of Free Enterprise*, Μάρτιος 1987 (188 επιβάτες πέθαναν), *Dona Paz*, Δεκέμβριος 1987 (πάνω από 4.000 άτομα πέθαναν), *Neptune*, Φεβρουάριος 1993 (πάνω από 1.000 επιβάτες χάνονται), *Estonia*, Σεπτέμβριος 1994 (1.040 νεκροί επιβάτες), *M.V. Bukoba*, Μάιος 1996 (800 άτομα πέθαναν), *Harta Rimba*, Φεβρουάριος 1999 (περίπου 325 άνθρωποι πέθαναν), *Cahaya Bahari*, Ιούνιος 2000 (θάνατος 492 επιβατών), *Express Samina*, Σεπτέμβριος 2000 (θάνατος 82 επιβατών), *M.V. Shona*, Μάιος 2002, *M.V. Le Joola*, Σεπτέμβριος 2002.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Provincial Occupational Safety, Health, & Environment and BC Ferry & Marine Workers Union.  
URL: <http://www.poshe.org/disasters.htm> (26 Φεβρουαρίου 2003)

### 1.3. Η ασφάλεια στη θάλασσα όπως ορίζεται από τους διεθνείς, ευρωπαϊκούς και εθνικούς κανόνες

Κατανοώντας την ανάγκη για ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής, οι διεθνείς οργανισμοί έχουν θεσπίσει συνθήκες. Η ασφάλεια στη θάλασσα χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο αριθμό τέτοιων συνθηκών, ευρωπαϊκών και εθνικών νομοθεσιών, κανονισμών, και μέτρων. Θα ήταν κουραστικό και άχρηστο να αναφερθούν όλα αυτά. Οι θαλάσσιες βιομηχανίες διαιρούνται σύμφωνα με το επίπεδο του κινδύνου: σε υψηλού κινδύνου (πετρελαιοφόρα και επιβατικά ferry-boat) και χαμηλού κινδύνου (γενικά φορτία) βιομηχανίες.

Πρέπει να αναφερθούν μόνο οι πιο σημαντικοί κανόνες και για τις δύο κατηγορίες. Υπάρχουν τρία επίπεδα ρύθμισης και σύνταξης των κανόνων: διεθνής, ευρωπαϊκά και εθνικά

Σε διεθνές επίπεδο, όπου στη περίπτωση αυτή ελέγχεται γενικά η θαλάσσια περιοχή, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών (United Nations General Assembly) υιοθέτησε το UNCLOS στις 10 Δεκεμβρίου 1982 στο Montego Bay (Τζαμάικα)<sup>23</sup>. Η Συνθήκη UNCLOS, γνωστή και ως «*σύνταγμα της θάλασσας*»<sup>24</sup>, αναφέρει:

*«η πρώτη σημαντική συμφωνία μεταξύ των κρατών για να προστατεύσει εξ ολοκλήρου όλους τους ωκεανούς από όλες τις ενδεχομένως ρυπογόνες θαλάσσιες δραστηριότητες, σε αντιδιαστολή με την κατά ένα μεγάλο μέρος αποσπασματική, περιφερειακή και περιορισμένη δραστηριότητα - σχετικά με διεθνείς νόμιμες διαδικασίες είχαν έως τώρα χαρακτηρίσει τις εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα του διεθνούς περιβαλλοντικού νομικού πλαισίου»<sup>25</sup>.*

Η Συνθήκη έχει στόχο «*την καθολική παγκόσμια συμμετοχή*», πράγματι 137 κράτη, συν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι μέλη<sup>26</sup>.

Ο σκοπός της Συνθήκης είναι τεράστιος, εξετάζει τα όρια των

---

<sup>23</sup> 21 ILM (1982) 1261. UNCLOS τέθηκε σε ισχύ την 16 Νοεμβρίου 1994.

<sup>24</sup> 1982-2002: 20<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Convention on the Law of the Sea. op.cit., p.3.

<sup>25</sup> Sunkin, M.Mong, D.Wight, R.(2002) Sourcebook on Environmental Law. Cavendish Publishing Limited, p.205.

<sup>26</sup> 1982-2002: 20<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Convention on the Law of the Sea. op.cit, p.3

θαλάσσιων ζωνών (χωρικά ύδατα και παρακείμενες θαλάσσιες ζώνες<sup>27</sup>, αποκλειστικά οικονομικές ζώνες<sup>28</sup>, ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα<sup>29</sup>, υψηλές θάλασσες<sup>30</sup>), το δικαίωμα ναυσιπλοΐας<sup>31</sup>, την ελευθερία και την ασφάλεια των θαλασσών και των ωκεανών<sup>32</sup>, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πηγών διαβίωσης<sup>33</sup>, την προστασία και συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος<sup>34</sup>, την επιστημονική θαλάσσια έρευνα<sup>35</sup>, και τη τακτοποίηση διεκδικήσεων ή αμφισβητήσεων<sup>36</sup>. Το διεθνές δικαστήριο (International Tribunal) που ελέγχει τη νομοθεσία της θάλασσας ιδρύθηκε στο Αμβούργο και λειτουργεί από τον Οκτώβριο του 1996).

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν θέματα ναυτιλίας, τα Ηνωμένα Έθνη δημιούργησαν τον Διεθνή Θαλάσσιο Οργανισμό (IMO)<sup>37</sup> το 1948 κατά τη διάρκεια μιας Διεθνούς Διάσκεψης στη Γενεύη. Ο IMO, που ιδρύθηκε και εγκαθίσταται στο Λονδίνο, έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα. Υποβάλλει συστάσεις σχετικά με τα θέματα ναυτιλίας προκειμένου να:

- παρέχει μηχανισμούς για συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων στον τομέα κυβερνητικών κανονισμών και πρακτικών σχετικά με τεχνικά θέματα όλων των ειδών των επιπτώσεων στη ναυτιλία, και που έχουν σχέση με το διεθνές εμπόριο
- ενθαρρύνει και διευκολύνει την υιοθέτηση γενικά, των υψηλότερων πρότυπων που εφαρμόζονται σε θέματα σχετικά με τη ασφάλεια στη θάλασσα, την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία<sup>38</sup>

---

<sup>27</sup> Part II (articles 2-33) UNCLOS

<sup>28</sup> Part V (articles 55-75) UNCLOS

<sup>29</sup> Part VI (articles 76-85) UNCLOS

<sup>30</sup> Part VII (articles 86-120) UNCLOS

<sup>31</sup> Part VII (article 90) UNCLOS

<sup>32</sup> Part VII (article 87) UNCLOS

<sup>33</sup> Part V (articles 61 και 62) Part VII (articles 116-120) UNCLOS

<sup>34</sup> Articles 192-237 UNCLOS

<sup>35</sup> Part XIII (articles 238-265) UNCLOS

<sup>36</sup> Part XV (articles 279-299) UNCLOS

<sup>37</sup> Η συνθήκη έρχεται σε ισχύ την 17 Μαρτίου 1958. Την 31 Δεκεμβρίου 2002, 162 κράτη υπογράφουν την IMO Convention: The International Maritime Organisation. Summary of status of Convention as at 31 December 2002. URL:

[http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp/topic\\_id=247](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp/topic_id=247) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>38</sup> Article 1 (a) από το Convention creating the IMO.

- αίρει μεροληπτικές ενέργειες και περιττούς περιορισμούς<sup>39</sup>
- εξετάζει άδικες περιοριστικές πρακτικές
- θεωρεί τα ναυτιλιακά θέματα που αναφέρονται στον οργανισμό από οποιαδήποτε όργανο ή ειδικευμένο πράκτορα των Ενωμένων Εθνών
- είναι δέκτης και ανταλλάσει πληροφορίες μεταξύ των κυβερνήσεων.

Σχετικά με τα συγκεκριμένα ζητήματα της πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο και της «ασφάλειας εμπορικών πλοίων»<sup>40</sup> η IMO υιοθέτησε στις 2 Νοεμβρίου 1973 τη Διεθνή Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL Convention) και στη 1 Νοεμβρίου 1974 την Συνθήκη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής εν πλω (SOLAS Convention).

Πράγματι μετά από το ατύχημα του *Torrey Canyon* προέκυψε το ζήτημα της αποτελεσματικότητας της ύπαρξης μέτρων προστασίας σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από πετρελαιοφόρα. Κατόπιν υιοθετήθηκε η Συνθήκη MARPOL από τον IMO. Η MARPOL το 1973 εξέτασε τη περίπτωση της μόλυνσης από πετρέλαιο, χημικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή, λύματα και σκουπίδια<sup>41</sup>. Ως απάντηση στα διάφορα ατυχήματα με βυτιοφόρα το 1976-1977, τον Φεβρουαρίου του 1978 υιοθετήθηκε ένα πρωτόκολλο<sup>42</sup> σε μια διάσκεψη σχετικά με την ασφάλεια των βυτιοφόρων και την πρόληψη ρύπανσης, μέσω του οποίου τροποποιήθηκε η Συνθήκη<sup>43</sup> MARPOL 73/78, παράρτημα I «πρόληψη από μόλυνση από πετρέλαιο» και τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983<sup>44</sup>. Ο στόχος της Συνθήκης ήταν να αποτρέψει και να ελαχιστοποιήσει τη ρύπανση από τα πλοία που δημιουργείται είτε τυχαία είτε από καθημερινές συνήθειες<sup>45</sup>. Οι τροποποιήσεις μερικών

---

<sup>39</sup> HALSBURY'S LAWS OF ENGLAND Vol.43 (1) Shipping and Navigation, Fourth Edition Reissue. Butterworths, para.8.

<sup>40</sup> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=647](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>41</sup> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=678&topic\\_id=258](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>42</sup> Γνωστό ως MARPOL 73/78.

<sup>43</sup> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=678&topic\\_id=258](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>44</sup> 31 Δεκεμβρίου 2002, MARPOL 73/78 (Annex I) περιέχει 125 κράτη που συμφώνησαν. The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=247](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>45</sup> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=678&topic\\_id=258](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258) (31 Ιανουαρίου 2003)

κανονισμών της MARPOL 73/78 παράρτημα I (Annex I) υιοθετήθηκαν άμεσα<sup>46</sup>. Οι τελευταίες αλλαγές εξετάζουν τη βελτίωση του προγράμματος των επιθεωρήσεων, το χρονοδιάγραμμα για την γρήγορη σταδιακή κατάργηση των μονοπύθμενων πετρελαιοφόρων και το όριο ηλικίας για ένα βυτιοφόρο στην αγορά<sup>47</sup>.

Επιπλέον, σε απάντηση στο ατύχημα του Τιτανικού, έγινε μια πρώτη έκδοση της Συνθήκης SOLAS. Μετά από διάφορες εκδόσεις, η Συνθήκη SOLAS υιοθετήθηκε το 1974 από την IMO<sup>48</sup>. Σε αρκετές περιπτώσεις, αυτή η Συνθήκη έχει ενημερωθεί και τροποποιηθεί<sup>49</sup> μετά από τα ατυχήματα σε βυτιοφόρα όπως το 1976/77 του *Amoco Cadiz*, του *Herald of Free Enterprise* και των καταστροφών του ατυχήματος *Estonia*, που σκοπό είχε την εναρμόνιση με άλλες Συνθήκες. Ο σκοπός της Συνθήκης SOLAS είναι να ορίζει τα κατώτατα επίπεδα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, που οδηγούν σε ασφαλή ναυσιπλοΐα<sup>50</sup>. Τα κράτη σημαίας πρέπει να εγγυηθούν ότι τα πλοία κάτω από τη σημαία τους ικανοποιούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται από τη Συνθήκη SOLAS, κάτι που εξετάζεται και από τον κρατικό έλεγχο στα λιμάνια.

Ο IMO καθορίζει επίσης το καθεστώς ευθύνης προκειμένου να αποζημιωθούν οι ζημίες που υφίστανται (η Διεθνής Συνθήκη σχετικά με την αστική ευθύνη για τη καταστροφή από ρύπανση πετρελαίου, το Διεθνές Ταμείο για την αποζημίωση για τη ζημία από ρύπανση πετρελαίου και η

---

<sup>46</sup> Του Σεπτεμβρίου 1984 (τέθηκε σε ισχύ 7 Ιανουαρίου 1986), του Δεκεμβρίου 1987 (τέθηκε σε ισχύ 1 Απριλίου 1989), του Νοεμβρίου 1990 (τέθηκε σε ισχύ 17 Μαρτίου 1992), του Ιουλίου 1991 (τέθηκε σε ισχύ 4 Απριλίου 1993), του Μαρτίου 1992 (τέθηκε σε ισχύ 6 Ιουλίου 1995), του Νοεμβρίου 1994 (τέθηκε σε ισχύ 3 Μαρτίου 1996), του Σεπτεμβρίου 1997 (τέθηκε σε ισχύ 1 Φεβρουαρίου 1999), του Ιουλίου 1999 (τέθηκε σε ισχύ 1 Ιανουαρίου 2001), και του Απριλίου 2001 (τέθηκε σε ισχύ 1 Σεπτεμβρίου 2002).

<sup>47</sup> The International Maritime Organisation. URL:

[http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=678&topic\\_id=258](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>48</sup> Αυτό αντικατέστησε το International Convention for Safety of Life at Sea 1960. London, 1 November 1974 to 1 July 1975, TS 46 (1980), Cmnd 7874. Τέθηκε σε ισχύ 25 Μαΐου 1980. Στις 31 Δεκεμβρίου 2002, το SOLAS 1974 υπογράφηκε από 146 κράτη. The International Maritime Organisation. Summary of status of Convention as at 31 December 2002. URL:

[http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp/topic\\_id=247](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp/topic_id=247) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>49</sup> Πρωτόκολλο London, 1 June 1978 to 1 March 1979, TS 40 (1981), Cmnd 8277. Το πρωτόκολλο 1978 τέθηκε σε ισχύ 1 Μαΐου 1981. Τον Δεκέμβριο του 2002, 100 κράτη συμφώνησαν για το SOLAS 1978 The International Maritime Organisation. Summary of status of Convention as at 31 December 2002. URL: [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp/topic\\_id=247](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp/topic_id=247) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>50</sup> The International Maritime Organisation. URL:

[http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=647](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647) (31 Ιανουαρίου 2003)

Συνθήκη της Αθήνας για τη μεταφορά των επιβατών και αποσκευών τους δια θαλάσσης).

Είναι ύψιστης σημασίας η ανάπτυξη της ναυτιλιακής νοοτροπίας (κουλτούρας) σε θέματα ασφάλειας. Εντούτοις, όπως ο Lord Donaldson σημειώνει, μια Διεθνής Συνθήκη λειτουργεί μόνο εφόσον όλα ή τα περισσότερα κράτη την έχουν επικυρώσει<sup>51</sup>. Πράγματι αυτές οι Διεθνείς Συνθήκες έχουν πραγματική επίδραση στα θαλάσσια θέματα μόνο εάν τα κράτη τις υιοθετούν και τις εφαρμόζουν σε εσωτερικό επίπεδο.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Συνθήκη της Ρώμης<sup>52</sup> καθόρισε μια κοινή πολιτική στις μεταφορές (Title V, από το άρθρο 70 έως 80) και μια κοινοτική πολιτική για το περιβάλλον (Title XIX, από το άρθρο 174 έως 176). Προκειμένου να εφαρμοστούν οι πολιτικές περιβάλλοντος και μεταφορών η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δημιούργησε μια δευτεροβάθμια νομοθεσία (κανονισμοί, οδηγίες, αποφάσεις, συστάσεις, επικοινωνίες, απόψεις). Έχει μεταθέσει τους διεθνείς κανόνες στο κοινοτικό δίκαιο και έχει εξασφαλίσει τη νομική δύναμη και την ενιαία εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη<sup>53</sup>.

Σχετικά με την επικύρωση των Συνθηκών SOLAS και MARPOL, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα υπέβαλε τη σύσταση ενός Συμβουλίου Συστάσεων στις 26 Ιουνίου 1978<sup>54</sup>.

Ως συνέπεια του ατυχήματος *Erika*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε δύο πακέτα (*Erika I* και *Erika II*) για να ενισχύσει τη ασφάλεια στη θάλασσα στα ευρωπαϊκά ύδατα. Ο στόχος του *Erika I* είναι να ενισχύσει την υπάρχουσα οδηγία για τον κρατικό έλεγχο στους λιμένες και τις εταιρείες νηογνομόνων, αλλά και να θέσει ένα χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή κατάργηση των μονού τοιχώματος πετρελαιοφόρων. Το *Erika II* εξετάζει τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής αντιπροσωπείας ασφάλειας στη θάλασσα (European Maritime Safety Agency), τη βελτίωση του ελέγχου της κυκλοφορίας και την αύξηση του οικονομικού ορίου της αποζημίωσης για τη ρύπανση από πετρελαίου. Το καταστροφικό ατύχημα του *Prestige* παρουσιάζει την ανάγκη να εφαρμοστούν επειγόντως τα πακέτα *Erika I* και *Erika II*.

---

<sup>51</sup> Lord Donaldson of Lynton. *The ISM Code: the road to discovery* (1998)

<sup>52</sup> Υιοθετήθηκε 25 Μαρτίου 1957. Τροποποιήθηκε από τη συνθήκη του Maastricht το 1992 και την συνθήκη του Amsterdam το 1997 (Official Journal, 10 November 1997)

<sup>53</sup> European parliament fact sheets. (21 May 2001) Sea transport: traffic and safety rules. URL: [http://www.europarl.eu.int/factsheets/4\\_5\\_9\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_9_en.htm) (6 Μαρτίου 2003)

<sup>54</sup> EC Council Recommendation 78/584, OJ L.194, 19.07.78, p.17

Σε σχέση με την ασφάλεια στα επιβατηγά πλοία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε μια ανακοίνωση, η οποία συμπληρώθηκε με μια πρόταση για μια οδηγία που αφορά την εισαγωγή συγκεκριμένων απαιτήσεων για την αξιοπλοΐα των επιβατηγών πλοίων RO-RO που κινούνται από ή προς κοινοτικό λιμάνι.

Αξιοσημείωτο είναι ότι οι ναυτιλιακοί κανονισμοί έχουν γίνει απαραίτητοι στη ναυτιλιακή κοινωνία. Εντούτοις, όλα αυτά τα ατυχήματα και οι καταστροφές, φέρνουν στην επιφάνεια το ζητούμενο, εάν οι νομοθεσίες, οι κανονισμοί και τα μέτρα αποτελούν μόνο έννοιες και θεωρητικά κείμενα. Αυτοί οι κανόνες είναι πραγματικά αποτελεσματικοί; Όταν εξετάζουμε τις στατιστικές του International Tanker Owners Pollution Federation Ltd, η γενική τάση που παρατηρείται είναι η μείωση του αριθμού των περιπτώσεων διαρροής πετρελαίου. Οι περιπτώσεις διαρροής πετρελαίου (περισσότεροι από 700 τόνοι) μειώθηκαν κατά 89.65% μεταξύ 1970 και 2001<sup>55</sup>. Αυτοί οι αριθμοί πρέπει να αναλυθούν προσεκτικά. Η πτωτική αυτή τάση δεν σημαίνει απαραίτητα ότι οι κανόνες είναι αποτελεσματικοί. Η μείωση του αριθμού των περιπτώσεων διαρροής πετρελαίου μπορεί να εξηγηθεί από διάφορους λόγους, όπως η μείωση του αριθμού πετρελαιοφόρων που μεταφέρουν περισσότερους από 700 τόνους, η καλύτερη διαχείριση του πλοίου, κ.λπ. Εντούτοις ατυχήματα όπως το *Prestige* ή το *Estonia* θα φέρουν στην επιφάνεια το γεγονός ότι ο στόχος των κρατών δεν είναι μια αποτελεσματική δράση (μέσω των ελέγχων) και μια πραγματική εφαρμογή των υπαρχόντων κανόνων.

Επιπλέον, οι κυβερνήσεις ενεργούν συχνά θεσπίζοντας νέους κανόνες για πολιτικούς λόγους. Οι συνέπειες των ατυχημάτων των πετρελαιοφόρων ή των επιβατικών πλοίων στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη ζωή έλκουν την προσοχή των ΜΜΕ και της κοινής γνώμης. Προκειμένου να μειωθεί η πίεση και να ικανοποιηθούν το ευρύ κοινό, οι κυβερνήσεις προσπαθούν να εμφανιστούν ότι ενεργούν για να αποτρέψουν τέτοια ατυχήματα.

#### **1.4. Θαλάσσιο εμπόριο και ασφάλεια στη θάλασσα**

Όταν εξετάζουμε το ατύχημα *Prestige*, πρέπει να αναρωτηθούμε εάν το θαλάσσιο εμπόριο έχει διδαχθεί κάτι από τα προηγούμενα ατυχήματα και καταστροφές. Το εμπορικό ενδιαφέρον είναι αυτό που κυβερνά στη θάλασσα

---

<sup>55</sup> International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.

περιοχή. Οι πλοιοκτήτες υπακούνε στις εμπορικές πιέσεις έχοντας ως στόχο τους να ελαχιστοποιήσουν τις οικονομικές τους απώλειες. Αυτό εξηγείται από τη μέγιστη εκμετάλλευση του πληρώματος που είναι συχνά από τριτοκοσμικές χώρες, τα οποία στερούνται την εμπειρία ή και την εκπαίδευση, και κατά συνέπεια λαμβάνουν μικρότερο εισόδημα. Το *Prestige* κυβερνούσε Έλληνας πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος ήταν από τις Φιλιππίνες. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι αυτά τα πετρελαιοφόρα συχνά φέρουν σημαία ευκαιρίας όπως Λιβεριανή σημαία (*Atlantic Empress, ABT Summer, AmocoCadiz, Torrey Canyon, Braer, Sea Empress, Sea Star ...*), σημαία Μάλτας (*Erika...*), σημαία Μπαχάμες (*Prestige...*)<sup>56</sup>, Μερικές εταιρείες και πλοιοκτήτες προσπαθούν να αποφύγουν τους ελέγχους με τη χρησιμοποίηση κάποιων τεχνασμάτων.

Επιπλέον επιδιώκουν να πραγματοποιήσουν μέγιστα κέρδη από πλοία τα οποία έχουν κάνει απόσβεση κεφαλαίου αρκετό καιρό πριν. Το *Prestige* ήταν ένα παλιό μονού τοιχώματος πετρελαιοφόρο, που κατασκευάστηκε το 1976 στην Ιαπωνία.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες ακολουθούν οικονομικές και τεχνικές λογικές. Η ασφάλεια δεν είναι η κύρια προτεραιότητά τους. Προκειμένου, να μετριαστούν και να αποφευχθούν τα θαλάσσια ατυχήματα, η ασφάλεια στη θάλασσα θα πρέπει να γίνει η κεντρική ανησυχία των θαλάσσιων βιομηχανιών. Πράγματι οι κανόνες ασφάλειας θεσπίζονται για να αποτρέψουν τα ατυχήματα. Επιπλέον σύμφωνα με τους στόχους<sup>57</sup> των βιομηχανιών αυτών, ο πλοιοκτήτης μπορεί ακόμη και να κερδίσει χρήματα εάν συμμορφωθεί με τις αρχές για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η συμμόρφωση με τα μέτρα ασφάλειας περιλαμβάνει «τη μείωση των χαμένων ωρών εργασίας, των δαπανών στα νοσοκομεία, των αδειών για λόγους υγείας, των δαπανών ρύπανσης, των ζημιών φορτίου, και των ασφαλιστρών». Είναι γεγονός ότι, αντίθετα με τη πεποίθηση των πλοιοκτητών, η εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας δεν σημαίνει ότι τα κέρδη θα μειωθούν. Επίσης μπορεί ακόμα και να αυξηθεί το κέρδος των ναυτιλιακών εταιριών (μειώνοντας τις περιττές απώλειες στη διαχείριση, ελαχιστοποιώντας τις ασφαλιστικές δαπάνες, κ.λπ.).

---

<sup>56</sup> URL: <http://www.g-o.de/> (18 Φεβρουαρίου 2003)

<sup>57</sup> The International Maritime Organisation. International Shipping Federation. Safety Culture: How can companies check if they are losing money?  
URL: [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D2783/safetycultureleaflet.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D2783/safetycultureleaflet.pdf)  
(11 Μαρτίου 2003)



Ο IMO δηλώνει ότι «η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής εν πλω, το θαλάσσιο περιβάλλον και περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εξαρτώνται από τον επαγγελματισμό και την ικανότητα των ναυτικών»<sup>58</sup>. Ο Lord Donaldson αναφέρει:

*«Είναι γενικά αποδεκτό ότι το ανθρώπινο λάθος είναι η αιτία των τεσσάρων πέμπτων περίπου των θαλάσσιων ατυχημάτων»<sup>59</sup>*

Τα ατυχήματα οφείλονται συχνά σε μια ανασφαλή δράση ή απραξία των ναυτικών (έλλειψη βασικής συντήρησης του πλοίου, ανεπαρκούς ή απύσας κατάρτισης του πληρώματος, κ.λπ.). Τα πληρώματα πρέπει να είναι σε θέση να εκτιμήσουν τις συνήθεις καταστάσεις και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Σε σχέση με την ασφάλεια στη θάλασσα, οι νομοθέτες και οι συγγραφείς υπερεκτιμούν την κατασκευή και τη φυσική αντοχή του πλοίου σε σχέση με την ανθρώπινη ζωή. Εντούτοις το ανθρώπινο στοιχείο είναι ύψιστης σημασίας προκειμένου να βελτιωθούν η ασφάλεια στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η παιδεία σε θέματα ασφάλειας αποτελεί μια προσωπική συνειδητοποίηση των πλοιοκτητών, των ναυτικών και όλων των ναυτικών πρακτόρων, της ανάγκης να συμμορφωθούν με τα πρότυπα ασφάλειας και να καθιερωθεί η καλύτερη δυνατή πρακτική. Η παιδεία σε θέματα ασφάλειας καλύπτει τους κανόνες, τις πρακτικές εργασίας, τις πεποιθήσεις, και τις αξίες των ναυτικών.

Στην εργασία που ακολουθεί, έχω σκοπό αρχικά να αποδείξω πώς ο ISM CODE εισάγει την έννοια της παιδείας σε θέματα ασφάλειας μέσα στις ναυτιλιακές εταιρίες. Στη συνέχεια θα εξετάσω τις επιπτώσεις του ISM CODE στην έννοια της πλοϊμότητας του πλοίου, το οποίο συσχετίζεται άμεσα με τη δράση του μεταφορέα, του ναυλωτή, του ιδιοκτήτη φορτίου και των επιβατών. Κατόπιν θα αποδείξω πώς οι στόχοι του ISM CODE, δηλ. πρόληψη ζημιάς, απώλειας ζωής και αποφυγή της περιβαλλοντικής ζημιάς, μπορεί να επιτευχθεί μέσω των επιθεωρήσεων και των ελέγχων των πλοίων που πραγματοποιούνται από τα κράτη και την επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων στον πλοιοκτήτη.

---

<sup>58</sup> The International Maritime Organisation.

URL:[http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic\\_id=62](http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=62) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>59</sup> Lord Donaldson. Safer Ships, Cleaner Seas: Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping. Μάιος 1994, para. 2.1.

## Κεφάλαιο 2

### 2.1. Ο ISM CODE: η εισαγωγή της έννοιας της παιδείας σε θέματα ασφάλειας μέσα στις ναυτιλιακές εταιρίες και τα πλοία

#### 2.1.1. Η υιοθέτηση του ISM CODE

Στις 4 Νοεμβρίου 1993, στη 18<sup>η</sup> σύνοδό, η συνέλευση IMO ενέκρινε το ψήφισμα A.741 (18). Στις 19 Μαΐου 1994 το ψήφισμα ενσωματώθηκε στη Συνθήκη SOLAS του 1974 ως κεφάλαιο IX, με τίτλο «Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης», γνωστή ως Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code)<sup>60</sup>. Προκειμένου να παρασχεθούν οι οδηγίες για τις χώρες μέλη, στις 23 Νοεμβρίου 1995 η συνέλευση IMO ενέκρινε το ψήφισμα A.788 (19) «Οδηγίες για την εφαρμογή του ISM CODE από τις υπηρεσίες». Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το ψήφισμα A.788 (19) δεν είναι νομικά δεσμευτικό.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 2 του SOLAS, ο ISM CODE έγινε υποχρεωτικός για τα κράτη που υπόγραψαν σε αυτό το συνέδριο<sup>61</sup>. Ο ISM CODE μπήκε σε εφαρμογή σε δύο φάσεις (κανονισμός 2 κεφάλαιο IX SOLAS 1974 (τροποποιήσεις του 1994)):

- Την 1η Ιουλίου 1998 σχετικά με τα επιβατηγά πλοία συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών-ταχύπλοων, πετρελαιοφόρων, βυτιοφόρων με χημικά, μεταφορών αερίου, και ταχύπλοων φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 τόρων.
- Την 1η Ιουλίου 2002 σχετικά με τα πλοία γενικού φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 τόρων

Όσον αφορά τα ro-ro (roll-on/roll-off) επιβατικά πλοία που ταξιδεύουν μεταξύ των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ISM CODE θα έπρεπε να είχε εφαρμοστεί μέχρι την 1η Ιουλίου 1996. Πράγματι, σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης υιοθετήθηκαν διάφοροι κανόνες σχετικοί με την ασφάλεια του επιβάτη στα ro-ro επιβατικά πλοία<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> ISM Code: Crick Sahatjian, L. The ISM Code: A Brief Overview. 1998 Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.29, p.405

<sup>61</sup> Σε αυτό συμφώνησαν για όλα σχεδόν τα πλοία από όλα σχεδόν τα ναυτιλιακά κράτη

<sup>62</sup> The European Union. URL:

[http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/safety/legislative\\_notes/saf..\(3](http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/safety/legislative_notes/saf..(3)

### 2.1.2. Η αλλαγή στην κουλτούρα

Ο ISM CODE «παρέχει διεθνή πρότυπα για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για τη προστασία από την ρύπανση»<sup>63</sup>. Οι στόχοι του κώδικα είναι: 1.2.1... να παρέχει ασφάλεια εν πλω, πρόληψη του ανθρώπινου ατυχήματος ή απώλεια ανθρώπινης ζωής, και αποφυγή ζημίας στο περιβάλλον ειδικά στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο ISM CODE εξετάζει τη διαχείριση της ασφάλειας του πλοίου. Η εταιρεία οφείλει να επιτύχει αυτούς τους στόχους. Η εταιρεία ορίζεται, από τον κανονισμό 2 (1) SI 1998/1561 και το άρθρο 1.1.2 του ISM CODE, όπου αναφέρει ότι:

*«ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή οποιουδήποτε άλλου οργανισμού ή προσώπου που εκτελεί χρέη διαχειριστή, ή ο κενού πλοίου ναυλωτής, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και που στην ανάληψη τέτοιας ευθύνης, έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και την ευθύνη που επιβάλλονται από τον κώδικα».*

Πράγματι η εταιρεία πρέπει να ικανοποιήσει τις ανάγκες που εκφράζονται στον ISM CODE (ISM CODE 4 SI 1998/1561) και να εφαρμόσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (Safety Management Systems (SMS)). Η εταιρεία εκτίθεται σε εγκληματικές κυρώσεις (ISM CODE 19 (1) SI 1998/1561), εάν δεν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του ISM CODE.

Μια αλλαγή στο πώς γίνεται αντιληπτή η έννοια της ασφάλειας εμφανίζεται με την υιοθέτηση του ISM CODE. Ο IMO εξηγεί την αλλαγή ως εξής<sup>64</sup>:

*«Η αποτελεσματική εφαρμογή του ISM CODE πρέπει να οδηγήσει σε μια απομάκρυνση από την άποψη μιας 'ασυλλόγιστης-άλογης' συμμόρφωσης με τους εξωτερικούς κανόνες προς μια άποψη 'λογικής' αυτορύθμισης της ασφάλειας - ανάπτυξη της άποψης 'παιδείας σε θέματα ασφάλειας'. Η παιδεία σε θέματα ασφάλειας περιλαμβάνει την πορεία προς την ιδέα της ατομικής αυτορύθμισης, - από την μια άκρη έως την άλλη - αισθανόμενος υπεύθυνος για τις*

---

Μαρτίου 2003)

<sup>63</sup> The International Maritime Organisation. ISM – Frequently Asked Questions. URL: [http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc\\_id=1364&topic\\_id=477](http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1364&topic_id=477) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>64</sup> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic\\_id=62](http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=62) (31 Ιανουαρίου 2003)

*ενέργειες που λαμβάνονται για να βελτιώσουν την ασφάλεια και την απόδοση»*

Ο ISM CODE καθορίζει τους διοικητικούς στόχους ασφάλειας. Αποτελεί ένα πλαίσιο, έναν οδηγό.<sup>65</sup> Ο ISM CODE είναι ένα σχέδιο που δίνει τις συντεταγμένες και ισχύει για όλα τα πλοία (ISM CODE άρθρο 1.3) αυτός καθορίζει τις γενικές αρχές και τους στόχους, οι οποίοι πρέπει να επιτευχθούν. Πρέπει να τονιστεί ότι ο ISM CODE δεν δημιουργεί νέους κανόνες παρά μόνο απαιτεί την ύπαρξη ενός δομημένου συστήματος ασφαλούς διαχείρισης (SMS) και τη συμμόρφωσή του με τους κανόνες και τους κανονισμούς που ήδη υπάρχουν (το SOLAS, της Διεθνούς Συνθήκης σχετικά με τα πρότυπα κατάρτισης, πιστοποίησης και επιτήρησης για τους ναυτικούς, της γραμμής φόρτωσης και των κανονισμών περί σύγκρουσης, τη MARPOL, των κανόνων ταξινόμησης των εταιρειών, κ.λπ.). Το κράτος πρέπει να εξασφαλίσει ότι η εταιρεία τηρεί τους αντίστοιχους και υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς (ψήφισμα Α. 788 άρθρου 2.3.5 (19)).

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία είναι διαφορετική. Κατά συνέπεια οι πλοιοκτήτες πρέπει να αναπτύξουν τέτοια συστήματα, ώστε να επιτύχουν τους στόχους τους. Ο Phil Anderson υπογραμμίζει ότι *«κάθε επιχείρηση θα πρέπει να αναπτύξει το δικό της μοναδικό σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (SMS), το οποίο πρέπει να είναι συγκεκριμένο για την εταιρεία και συγκεκριμένο για το κάθε πλοίο»*<sup>66</sup>. Κάθε εταιρεία θα ερμηνεύσει τον ISM CODE με τον τρόπο που της αρμόζει. Είναι μια υποκειμενική επεξήγηση του κώδικα. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του ISM CODE, η εταιρεία πρέπει να διαμορφώσει ένα SMS για την ίδια και για κάθε πλοίο που της ανήκει.

Ο IMO εισήγαγε την έννοια της παιδείας σε θέματα ασφάλειας στις θαλάσσιες βιομηχανίες υιοθετώντας τον ISM CODE. Περιλαμβάνει μια αλλαγή στην κουλτούρα που κεντρικό στόχο έχει τη διαχείριση ενός πλοίου με ασφάλεια προκειμένου να αποτραπούν κίνδυνοι, περιβαλλοντική ζημία και απώλεια ζωής. Η φιλοσοφία αυτή δεν είναι βασισμένη στην έννοια της επίπληξης (Anderson). Πράγματι ο κώδικας δεν περιέχει καταπιεστικά μέτρα.

---

<sup>65</sup> Lord Donaldson of Lynton. The ISM Code : the road of discovery?

<sup>66</sup> Anderson P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides, p.178.

Ο πλοιοκτήτης πρέπει να κατανοήσει ότι μια αλλαγή της κουλτούρας επήλθε μέσω του ISM CODE. Ο Phil Anderson είχε αναλάβει μια έρευνα προκειμένου να αξιολογήσει την εφαρμογή του ISM CODE. Σε μια προσωρινή αναφορά<sup>67</sup> του, περιγράφει την ανάλυση των στοιχείων και των σχολίων που έλαβε από ναυτικούς και διαχειριστές πλοίων (ανώτεροι και κατώτεροι αξιωματικοί, πλοίαρχοι...). Εμφανίζονται δύο διαφορετικές απόψεις στην έρευνα αυτήν.

Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD) διεθνώς έχει μια αρνητική άποψη για τον ISM CODE δεν τον θέλουν ή δεν τον χρειάζονται δεδομένου ότι θεωρούν ότι διαχειρίζονται το πλοίο τους ακίνδυνα. Κατά την άποψή τους, ο ISM CODE έχει προσθέσει ένα σημαντικό κομμάτι γραφειοκρατίας και διοίκησης. Είναι *«μια γραπτή άσκηση χωρίς οποιοδήποτε προφανές όφελος»*. Από την άλλη, οι ναυτικοί και οι διαχειριστές πλοίων από διαφορετικές υπηκοότητες έχουν πραγματικά μια θετική άποψη για τον ISM CODE, υποστηρίζουν ότι είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για να εφαρμοσθεί η ασφάλεια στο πλοίο και παρέχει μια δομημένη διοίκηση. Οι διάφορες απόψεις δείχνουν ότι οι πολιτισμοί και οι παραδόσεις συμβάλλουν σημαντικά στην καθιέρωση της αποδοτικότητας του ISM CODE. Ο Anderson βεβαιώνει ότι *«εδώ εξετάζουμε ένα σημαντικό πολιτιστικό θέμα»*.

Επομένως, στην πράξη, η αλλαγή της κουλτούρας δεν έχει γίνει κατανοητή από όλους τους ναυτικούς. Είναι καθολικά δυσκολότερο να αλλαχτεί ο τρόπος σκέψης, και οι διοικητικές μέθοδοι σε προϋπάρχουσες βιομηχανίες όπως οι θαλάσσιες βιομηχανίες, από το να εισαχθεί εξ αρχής η παιδεία σε θέματα ασφάλειας σε μια νέα βιομηχανία (πυρηνική, αεροπορία, παράκτια βιομηχανία, κ.λπ.). Οι άνθρωποι έχουν την τάση να εγκλωβίζονται στην παράδοσή τους.

Ο ISM CODE καθιερώνει την έννοια της παιδείας σε θέματα ασφάλειας. Εμπεριέχει ορθές και ασφαλείς πρακτικές που πρέπει να ακολουθηθούν σε ένα πλοίο. Ο ISM CODE εισάγει επίσης τη διαφάνεια μέσα στις ναυτιλιακές εταιρίες.

---

<sup>67</sup> The ISM Survey-An Interim Report. URL: <http://www.ismcode.net/INTERMREPORT.html> (31 Μαρτίου 2003)

## 2.2. Η προώθηση της συνειδητοποίησης της ασφάλειας

Ο Anderson δηλώνει ότι οι εταιρείες πρέπει «να παρακινήσουν το προσωπικό τους και να επιμείνουν με την εφαρμογή και τη διατήρηση του SMS» προκειμένου να γίνει συστηματική εργασία. Η συνειδητοποίηση της ασφάλειας προέρχεται από το διοικητικό συμβούλιο, και τον πλοιοκτήτη. Η παιδεία σε θέματα ασφάλειας καθορίζεται από τις συμπεριφορές, τις πεποιθήσεις, τις αξίες και τις πρακτικές εργασίας των ατόμων και των ομάδων σε σχέση με το πώς αντιλαμβάνονται τον κίνδυνο και πώς συνειδητοποιούν την ύπαρξη ανάγκης να ληφθούν προληπτικά μέτρα.

Στο πλοίο, ο πλοίαρχος φέρει έναν σημαντικό ρόλο σε σχέση με τα διάφορα θέματα της ασφαλούς διαχείρισης. Για να επιτευχθεί ο στόχος που είναι η ασφάλεια, όλο το προσωπικό πρέπει να εκπαιδευθεί κατάλληλα και να εξοικειωθεί τόσο της θάλασσας όσο και της ξηράς, να καθιερωθεί μια καλή επικοινωνία και οι ναυτικοί πρέπει να γνωρίζουν τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

### 2.2.1. Ο ρόλος του πλοίαρχου

Ο πλοίαρχος έχει μια πρόσθετη θέση στο πλοίο. Οι ευθύνες του πρέπει να καθοριστούν από τον πλοιοκτήτη. Το άρθρο 5.1 του ISM CODE ορίζει:

*«Η εταιρεία πρέπει σαφώς να καθορίσει και να τεκμηριώσει την ευθύνη του πλοίαρχου όσον αφορά:*

- 1. την εφαρμογή της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος στην πολιτική της εταιρείας*
- 2. την δραστηριοποίηση του πληρώματος στην εφαρμογή της πολιτικής της εταιρείας*
- 3. την έκδοση των κατάλληλων εντολών και οδηγιών κατά τρόπο σαφή και απλό*
- 4. τον έλεγχο ότι οι συγκεκριμένες απαιτήσεις εφαρμόζονται και*
- 5. την αναθεώρηση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης και την έκθεση για τυχόν ανεπάρκειά του με βάση την διαχείριση στην παράκτια περιοχή.»*

Ο πλοίαρχος έχει έναν σημαντικό ρόλο στο πλοίο. Πρέπει να κατανοήσει πρώτος την μεγάλη συμβολή της παιδείας σε θέματα ασφάλειας. Έχει την ευθύνη να παρακινήσει στη συνέχεια το πλήρωμα. Πρέπει να επιστήσει την προσοχή των ναυτικών στη σημασία των διαδικασιών ασφάλειας, του σεβασμού και του να δρουν ακίνδυνα. Επομένως ο πλοίαρχος είναι ο κύριος συνδετικός κρίκος για να μεταδώσει την παιδεία σε θέματα ασφάλειας στους ναυτικούς. Ο πλοίαρχος παραμένει υπεύθυνος για την έκδοση των διαταγών του πλοίου. *«Έχει την εξαιρετικά σημαντική εξουσία και την ευθύνη να λάβει τις αποφάσεις όσον αφορά την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης»* (ISM CODE άρθρο 5.2). Ο Anderson υπογραμμίζει *«ο πλοίαρχος είναι ένας νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρείας και ένας διαχειριστής στην πρώτη γραμμή»<sup>68</sup>*. Έχει την εξουσία για να δώσει σαφείς και απλές διαταγές και οδηγίες για τη ορθή διαχείριση και ναυσιπλοΐα. Πρέπει να καταστήσει καθημερινότητα την εργασία όσο αφορά την εφαρμογή του SMS. Για να εκτελέσει αυτό το καθήκον, η εταιρεία πρέπει να του παρέχει την απαραίτητη υποστήριξη υπό μορφή προσωπικού και οικονομικών πόρων (ISM CODE άρθρα 5.2 και 6.1.3). Ο πλοίαρχος πρέπει να ακολουθήσει τις διαδικασίες που καθορίζονται στα εγχειρίδια SMS (κανονισμού 7 SI 1998/1561) αλλά να μην τα τροποποιήσει.

Αναφερόμενοι σε έναν πεπειραμένο και ειδικευμένο ναυτικό<sup>69</sup>, ο πλοίαρχος πρέπει να ενεργήσει εύλογα και με επαγγελματισμό. Πρέπει να είναι σε θέση να εξηγεί τις ενέργειές του. Προκειμένου να απαλλαχθεί κατηγοριών, ο πλοίαρχος πρέπει να αποδείξει ότι το SMS εφαρμόζεται κατάλληλα. Τα στοιχεία θα εμφανιστούν στα διάφορα έγγραφα, ως εκθέσεις εσωτερικών ελέγχων, εκθέσεις γεγονότων, μη-συμμορφώσεις και επικίνδυνα γεγονότα, αρχεία της εκπαίδευσης που συνοδεύονται από έγγραφα εξοικείωσης, κ.λπ.

Ορισμένα γεγονότα δίνουν αφορμή να καθιστούν μια απόφαση αντίθετη προς το στόχο που είναι η ασφάλεια και η πρόληψη ρύπανσης. Αγγλικά δικαστήρια ανέπτυξαν την έννοια *«της αγωνίας της στιγμής»<sup>70</sup>*. Ο πλοίαρχος έρχεται αντιμέτωπος ξαφνικά σε έναν επικείμενο κίνδυνο και δεν

---

<sup>68</sup> Anderson P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications p.108

<sup>69</sup> Άρθρο 6.1.1 του ISM Code

<sup>70</sup> The Homer (1973) 1 Lloyd's Rep 501, The Regina D (1992) 1 Lloyd's Rep 543

έχει κανέναν χρόνο να αντιδράσει με μια εναλλακτική δράση για να αποφύγει τον κίνδυνο.

### **2.2.2. Ένα κατάλληλα εκπαιδευμένο και εξοικειωμένο πλήρωμα**

Η εκπαίδευση και η εξοικείωση είναι δύο σημαντικά στοιχεία στην προώθηση της συνειδητοποίησης της ασφάλειας. Η οργάνωση ομάδων εκπαίδευσης και εξοικείωσης αποτελεί ένα επιπλέον φορτίο για την εταιρεία από άποψη χρηματοδότησης, χρόνου και προσωπικού.

Σύμφωνα με το άρθρο 1.2.3.1 του ISM CODE, το SMS πρέπει να συμμορφωθεί με τις ανάγκες που εκφράζονται στην STCW του 1978, όπως αυτό τροποποιείται το 1995, το 1997 και το 1998<sup>71</sup>. Η STCW καθορίζει τα κατώτατα επίπεδα σχετικά με την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την επιτήρηση για τους ναυτικούς. Η STCW του 1995 παρείχε μια μεταβατική περίοδος έως την 1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2002. Από αυτήν την ημερομηνία οι ναυτικοί οφείλουν να κατέχουν ένα έγκυρο πιστοποιητικό, το οποίο συμμορφώνεται με την STCW του 1995 και μια επικύρωση που εκδίδεται από το κράτος σημαίας. Ο IMO αξιολογεί εάν τα κράτη συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της STCW του 1995. Ο IMO καθιέρωσε μια «λευκή λίστα», που είναι ένας κατάλογος κρατών, τα οποία εφαρμόζουν κατάλληλα την STCW του 1995<sup>72</sup>.

Σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης, η σύσταση ενός συμβουλίου E.E (EC Council Recommendation) στις 21 Δεκεμβρίου 1978 εξέτασε την επικύρωση της STCW. Επιπλέον, η οδηγία (Directive) 94/58 στις 22 Νοεμβρίου 1994 για το κατώτερο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών υιοθετήθηκε και τροποποιήθηκε από την οδηγία του συμβουλίου (Council Directive)

---

<sup>71</sup> Η 1978 STCW τέθηκε σε ισχύ 28 Απριλίου 1984. στις 31 Δεκεμβρίου 2002 η 1978 STCW υπογράφηκε από 144 κράτη. The International Maritime Organisation. Summary of status of Convention as at 31 December 2002. URL:

[http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=247](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247) (31 Ιανουαρίου 2003) Το 1995 οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν 7 Ιουλίου 1995 και τέθηκαν σε ισχύ 1 Φεβρουαρίου 1997. Αντίθετα με την 1978 STCW, η 1995 STCW συμφωνεί με την αρμοδιότητα και ικανότητα των ναυτικών παρά με την γνώση τους. Οι τροποποιήσεις του 1997 υιοθετήθηκαν τον Ιούνιο 1997 και τέθηκαν σε ισχύ 1 Ιανουαρίου 1999, και τέλος οι τροποποιήσεις του 1998 υιοθετήθηκαν 9 Δεκεμβρίου 1998 και τέθηκαν σε ισχύ 1 Ιανουαρίου 2003.

<sup>72</sup> Όλες οι πληροφορίες για την 1995 STCW είναι από: The International Maritime Organisation. STCW 95 URL: <http://www.imo.org> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc\\_id=1363&topic\\_id=477](http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1363&topic_id=477) (6 Αυγούστου 2003) The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=651&topic\\_id=257](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257) (31 Ιανουαρίου 2003)



2001/25/EC. Μια τροποποίηση στην οδηγία αυτή που προτάθηκε είναι<sup>73</sup> το άρθρο 1.2.2.3 του ISM CODE που εξετάζει την πολιτική που αφορά την εκπαίδευση<sup>74</sup>:

*«Οι στόχοι της ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας πρέπει να είναι η συνεχής απόδειξη των δεξιοτήτων για ασφαλής διαχείριση από το προσωπικό στην ξηρά και στα πλοία, συμπεριλαμβανομένου της προετοιμασίας για έκτακτες ανάγκες σχετικές με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος».*

Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν τα προσόντα που αναφέρονται στο άρθρο 6.2 του ISM CODE. Όλο το προσωπικό που συσχετίζεται με τον ISM CODE πρέπει να εκπαιδευτεί πλήρως.<sup>75</sup>

Το άρθρο 6.5 του ISM CODE καθορίζει:

*«Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει και να διατηρήσει τις διαδικασίες για οποιαδήποτε εκπαίδευση που μπορεί να απαιτηθεί υπέρ του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης»*

Η εταιρεία έχει την ευθύνη να οργανώσει την απαραίτητη εκπαίδευση κατά συνέπεια οι ναυτικοί να είναι έτοιμοι τόσο για συνήθεις καταστάσεις όσο και για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης<sup>76</sup>. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να καθιερώσει το επίπεδο της γνώσης και εκπαίδευσης του ναυτικού που προσλαμβάνει άρα κατά συνέπεια η εταιρεία δύναται να καθορίσει το είδος της εκπαίδευσης των ιδιαίτερων αναγκών των μελών του πληρώματος προκειμένου να εκτελεστεί η εργασία με ασφαλή, ικανό, αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο.

Το κεφάλαιο V της STCW του 1995 εισήγαγε επιπλέον χαρακτηριστικά για την εκπαίδευση και τα προσόντα των ναυτικών στα επιβατηγά Ro-Ro πλοία. Πρέπει να εκπαιδεύονται σε ειδικές συνθήκες όπως στη σωστή διαχείριση πλήθους, τη διαχείριση κρίσης, την ανθρώπινη συμπεριφορά, την εκκένωση σε έκτακτη ανάγκη<sup>77</sup>.

---

<sup>73</sup> Directive 94/58 of 22.11.1994, Directive 2001/25/EC of 4.04.2001

<sup>74</sup> Regulation I/14 STCW

<sup>75</sup> Regulation I/6 STCW

<sup>76</sup> Άρθρο 8.2 του ISM Code, Regulation I/14 STCW, άρθρο 2.2.1 από την Regulation A.788

<sup>77</sup> Όλες οι πληροφορίες για την 1995 STCW είναι από: The International Maritime Organisation. STCW 95 URL: <http://www.imo.org> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc\\_id=1363&topic\\_id=477](http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1363&topic_id=477) (6 Αυγούστου 2003) The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=651&topic\\_id=257](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257) (31 Ιανουαρίου 2003)

Όσο αφορά την πρακτική, η διοίκηση εκπαιδεύει τους μηχανικούς στο γραφείο. Κατόπιν αυτοί οι μηχανικοί εκπαιδεύουν το πλήρωμα στο πλοίο. Η κατάρτιση, οι δεξιότητες και οι ασκήσεις μπορούν να λαμβάνονται υπό μορφή περιοδικών ασκήσεων-γυμνασίων στην ξηρά, στηριζόμενοι σε σχετική βιβλιογραφία, βίντεο, χρήση των προσομοιωτών, δεξιοτήτων των ναυτικών στις έκτακτες ανάγκες κ.λπ. Οι ναυτικοί οφείλουν να γνωρίζουν να διαχειρίζονται σωστά όσα διδάχτηκαν και να προσπαθήσουν να τα υλοποιούν κατά τη διάρκεια της εργασίας τους. Πρέπει να υιοθετήσουν ένα νέο διαφορετικό τρόπο σκέψης. Ο ναυτικός πρέπει να αισθανθεί ότι ανήκει σε μια ομάδα που ως στόχο έχει να ενεργεί δίχως κίνδυνο.

Δεν αρκεί μόνο η εκπαίδευση αλλά και η εξοικείωση των ναυτικών (ISM CODE άρθρο 6.3) η οποία διερευνάται εξονυχιστικά όταν εμφανίζεται ένα ατύχημα. Η κατάρτιση και η εξοικείωση των ναυτικών πρέπει να τεκμηριώνεται και να καταγράφεται από την εταιρεία. Κατά συνέπεια να αποτελούν στοιχεία και γεγονότα στα χέρια της εταιρείας οι οργανωμένες και πραγματοποιημένες συναντήσεις κατάρτισης και εξοικείωσης που έχουν κατάλληλα εφαρμοστεί σύμφωνα με το SMS της.

Η εξοικείωση του πληρώματος είναι δυνατή μόνο πάνω στο πλοίο. «Οι οδηγίες που ουσιαστικά παρέχονται πριν από τη ναυσιπλοΐα πρέπει να προσδιοριστούν, να τεκμηριωθούν και να αποδοθούν» (ISM CODE άρθρο 6.3). Οι πλοιοκτήτες πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα μέλη του πληρώματος καταλαβαίνουν τις οδηγίες, τα βιβλία, τις ειδοποιήσεις και όλες τις γραπτές πληροφορίες (ISM CODE άρθρο 6.4). Πρέπει να γνωρίζουν τους στόχους, τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει την πολιτική της για την ασφάλεια και το περιβάλλον, αντί ο τρόπος της διαχείρισής της και των ενεργειών της να στηρίζονται στο αν συμβεί κάτι τότε θα αντιμετωπισθεί. Η καθιέρωση γενικά πολιτικών έχουν ψυχολογική επίδραση στους ναυτικούς διότι γνωρίζουν επακριβώς και σαφώς τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσουν, και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους. Παίζει μεγάλο ρόλο η προώθηση παιδείας σε θέματα ασφάλειας.

Δεν είναι επαρκές το να παρακολουθήσουν ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα. Ο ρόλος των διευθυντών και αρχιμηχανικών στην εφαρμογή των διαδικασιών

ασφάλειας είναι πραγματικά πολύ σημαντικός διότι έχει στόχο να αλλάξει τη συμπεριφορά των μελών του πληρώματος. Σκοπός τους είναι να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ατυχημάτων, ρύπανσης, θανάτου και καταστροφής του περιβάλλοντος.

### **2.2.3. Μια καλή επικοινωνία εν πλω**

Σημαντικά προβλήματα επικοινωνίας μπορούν να συμβούν λόγω των γλωσσικών προβλημάτων. Τα μέλη του πληρώματος είναι συχνά πολυ-εθνικά. Οι ναυτικοί στο πλοίο είναι διαφορετικών υπηκοοτήτων, γλωσσών, πολιτισμών, και θρησκειών και σημαντικό είναι να καταλαβαίνουν ο ένας τον άλλον.

Οι οδηγίες που δίνονται στους ναυτικούς πρέπει να είναι σε γλώσσα που να τους είναι κατανοητή (ISM CODE άρθρο 6.6). Πράγματι η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι απαραίτητο να είναι τα αγγλικά. Το εγχειρίδιο του ISM CODE πρέπει να μεταφραστεί στη γλώσσα του κάθε ναυτικού στην περίπτωση πολυεθνικού πληρώματος και τα μέλη του πληρώματος πρέπει να κατανοούν τις διαταγές, τις οδηγίες και τις πληροφορίες που τους αφορούν. Κατά συνέπεια τα εγχειρίδια μπορούν να γραφτούν στα γαλλικά, γερμανικά, ρωσικά, κ.λπ. το άρθρο 6.7 του ISM CODE αναφέρει:

*«Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίσει ότι το προσωπικό του πλοίου είναι σε θέση να επικοινωνήσει αποτελεσματικά στην εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικών με το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης.»<sup>78</sup>*

Πράγματι μια καλή επικοινωνία στο πλοίο είναι ύψιστης σημασίας. Μια φτωχή επικοινωνία μεταξύ του πλοιάρχου, των πιλότων, του πληρώματος και των ανώτερων αξιωματικών μπορεί να οδηγήσει στη σύγχυση, η οποία αυξάνει τον κίνδυνο ατυχήματος.

### **2.3. Η προώθηση ορθών και ασφαλών πρακτικών**

Ένας μεγάλος αριθμός ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος<sup>79</sup> και συχνά συνδέεται με διοικητικά προβλήματα. Αρχικά ο στόχος του ISM CODE πρέπει να αφομοιωθεί στο μυαλό των συσχετιζόμενων. Δεν αποτελεί απαίτηση ούτε του ISM CODE ούτε των δικαστηρίων να φθάσουν σε λάθος μηδέν.

---

<sup>78</sup> Regulation I/14 STCW.

<sup>79</sup> Lord Donaldson. Safer Ships, Cleaner Seas: Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping. Μάιος 1994, para. 2.1.

Σκοπός τους είναι μόνο να μειωθεί ο αριθμός λαθών.

Πράγματι ο David Steel αναφέρει κάτι που βεβαιώνεται στο *Torepo*<sup>80</sup> ότι αναμένεται καλύτερη πρακτική και όχι τελειότητα. Η καλύτερη πρακτική καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη την έννοια της λογικής, πρέπει να καθοριστεί αυτό που είναι λογικό μέσα στο πλαίσιο των παρόντων γεγονότων<sup>81</sup>. Η απαίτηση είναι να ακολουθηθούν ορθές πρακτικές, δηλαδή στην προσπάθεια του πλοιοκτήτη να εφαρμόσει το SMS του και να εργαστεί ανάλογα. Θα ήταν χρήσιμο να δηλωθεί το υπόβαθρο του συμβάντος. Το *Torepo* ήταν ένα βυτιοφόρο που φορτώθηκε με βενζίνη για ένα ταξίδι από το La Plata (Αργεντινή) στο Esmeraldas (Εκουαδόρ). Στις 9 Ιουλίου 1997 το πλοίο προσάραξε στα κανάλια της Patagonian. Τελικά σώθηκε. Οι πλοιοκτήτες δήλωσαν το γενικό μέσο όρο. Οι ιδιοκτήτες του φορτίου προσπάθησαν να ανακτήσουν το ποσό που πλήρωσαν. Υποστήριξαν ότι η προσάραξη οφειλόταν σε ανθρώπινο λάθος. Τα τελευταία γεγονότα βεβαίωσαν ότι το γεγονός προκλήθηκε από αμέλεια του πιλότου, επιπρόσθετα αυτή η προσάραξη οφείλεται σε αναξιοπιστία του πλοίου, δεν είχαν ασκήσει την οφειλόμενη επιμέλεια να καταστήσουν το πλοίο αξιόπλοο. Το δικαστήριο σημείωσε ότι ο ενάγων απέτυχε να αποδείξει ότι το γεγονός οφειλόταν στην αναξιοπιστία του πλοίου. Αν και οι αποδοτικές διαδικασίες ήταν σε ισχύ και είχαν εφαρμοσθεί κατάλληλα, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού διαπιστώθηκαν διάφορα λάθη, κυρίως ανθρώπινα λάθη στη ναυσιπλοΐα και τη διαχείριση του πλοίου. Ο δικαστής δεν πρόσμενε την τελειότητα. Οι ναυτικοί πρέπει να μάθουν από τα λάθη, κατά συνέπεια αυτός είναι και ο καλύτερος τρόπος να αποφευχθούν παρόμοια λάθη στο μέλλον.

Η ανθρώπινη διαχείριση είναι το βασικό στοιχείο προκειμένου να επιτευχθούν οι ορθές και ασφαλείς πρακτικές<sup>82</sup>. Σχετικά με την επίδραση του ISM CODE, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα ο Lord Donaldson επισημαίνει:

*«Βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα ως σκοπό έχει να ανακαλύψει και να αποσύρει τα κάτω του μετρίου πλοία, μαζί με τους κάτω του*

---

<sup>80</sup> David Steel J. Owners of the Cargo lately laden on board the ship 'Torepo' v. Owners and/or demise charterers of the ship 'Torepo'. (2002)

<sup>81</sup> Anderson P. (November 2002) Implications of the ISM – Evidence and Audit Trails.

<sup>82</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 1.2.2.1 του ISM Code η εταιρεία οφείλει να προωθήσει ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου και ασφαλές περιβάλλον εργασίας.

*μετρίου ιδιοκτήτες και διευθυντές... μακροπρόθεσμα σκοπός του είναι να ανακαλύψει νέες και βελτιωμένες μεθόδους λειτουργίας, διαχείρισης και κανονισμών των πλοίων που θα παραγάγουν πιο προσιτά μέτρα ασφάλειας. Αλλά, είναι ολοφάνερο ότι αυτό είναι κάτι πάρα πολύ μακρινό στο μέλλον»<sup>83</sup>.*

Ο ISM CODE οργανώθηκε για να καταργήσει το κάτω του μετρίου πλήρωμα και τις φτωχές διοικητικές πρακτικές. Αυτός είναι και ο λόγος γιατί μια ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να δώσει προσοχή στην ικανότητα, και εμπειρία των ναυτικών όταν πραγματοποιεί διαδικασίες ναυτολόγησής τους. Επιπλέον ο στόχος των ορθών και ασφαλών πρακτικών μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί γνωρίζουν την ανάγκη να ενεργήσουν ακίνδυνα.

Για να είναι αποδοτική, η ναυτολόγηση πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του άρθρου 6 του ISM CODE. Μια ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί που απασχολούνται σ' αυτήν ανταποκρίνονται στα κατώτατα διεθνή και εθνικά επίπεδα ικανότητας. Πράγματι το άρθρο 6.2 του ISM CODE ορίζει:

*«Η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίσει ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με κατάλληλους, πιστοποιημένους και ιατρικά αποδεκτούς ναυτικούς σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις»*

Η ναυτιλιακή εταιρεία έχει την ευθύνη, οι νεοπροσληφθέντες να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι, τα μέλη του πληρώματος να είναι έμπειρα και ικανά, κυρίως οι ανώτεροι αξιωματικοί και το σύνολο του πληρώματος να είναι επαρκής και ικανοποιητικό. Η φράση «ιατρικά αποδεκτούς» σημαίνει ότι ο ναυτικός δεν θα έχει προβλήματα αλκοολισμού ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών, ή σημαντικό πρόβλημα όρασής, κ.λπ.

Από την άλλη, ο πλοιοκτήτης πρέπει να τηρεί τις ελάχιστες προδιαγραφές της εθνικής νομοθεσίας που αφορούν<sup>84</sup>: τις ώρες εργασίας, τα πρότυπα για ασφαλή επάνδρωση και την κοινωνική ασφάλιση. Η δε ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να εξασφαλίσει ότι ο πλοίαρχος, οι ανώτεροι αξιωματικοί και το πλήρωμα που απασχολούνται πρέπει να είναι ικανοί και κατάλληλα πιστοποιημένοι σύμφωνα

---

<sup>83</sup> Lord Donaldson of Lyvington. The ISM Code: the road to discovery?

<sup>84</sup> Anderson P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. p.174

με την STCW του 1978, όπως τροποποιήθηκε το 1995<sup>85</sup>.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organisation) καθορίζει τα πρότυπα απασχόλησης, π.χ. την ελάχιστη ηλικία, την ιατρική φροντίδα και εξέταση, την εκπαίδευση.

Πρέπει να τονιστεί ότι οι εμπορικές πιέσεις, το άγχος, η πλήξη, η κούραση, η υπερηφάνεια, ο εγωισμός μπορούν να είναι αιτίες της απροσεξίας ή της απεισκευσίας ακόμη και των κατάλληλα εκπαιδευμένων ναυτικών. Τα ζητήματα των πόρων και του προσωπικού είναι ύψιστης σημασίας προκειμένου να υπάρχει μια συνεχής επαρκής και αποδοτική επιφυλακή. Η STCW σε συνδυασμό με την νομοθεσία του κράτους καθορίζουν τον ελάχιστο αριθμό προσωπικού που απαιτείται. Σε σχέση με το θέμα της κούρασης, οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να σεβαστούν τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης και το μέγιστο αριθμό συνεχόμενων ωρών απασχόλησης, που καθορίζονται από τις διάφορες νομοθεσίες όπως αναφέρεται στη Διεθνή Συνθήκη Εργασίας (International Labour Convention) αριθ. 147<sup>86</sup> και στο κεφάλαιο VII της STCW του 1995.

Από τη δεκαετία του '70, περίοδο κάμψης των θαλάσσιων βιομηχανιών, οι πλοιοκτήτες σκόπευαν να μειώσουν τις δαπάνες τους ναυτολογώντας φτηνότερους ναυτικούς. Αυτό το εργατικό δυναμικό ήταν άπειρο, χωρίς οποιαδήποτε προσόντα, και κακώς εκπαιδευμένο.

Στα μέσα του 1980 τα ατυχήματα αυξήθηκαν<sup>87</sup> και η θέση του IMO<sup>88</sup> ήταν ότι στα τέλη του 1980 σημειώθηκαν σοβαρά ατυχήματα, που οφείλονται σε ανθρώπινα λάθη, και διοικητικές αστοχίες. Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι η αλλαγή στη μέθοδο της ναυτολόγησης αποτέλεσε πηγή αύξησης του αριθμού των ατυχημάτων.

Το δικαστήριο επέκρινε την πολιτική ναυτολόγηση των πλοιοκτητών<sup>89</sup>. Στο *Patraikos 2*<sup>90</sup>, το ανώτατο δικαστήριο της Σιγκαπούρης βεβαίωσε ότι ο πλοιοκτήτης δεν άσκησε την οφειλόμενη επιμέλεια για να ελέγξει το υπόβαθρο,

---

<sup>85</sup> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc\\_id=1363&topic\\_id=477](http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1363&topic_id=477) (6 Αυγούστου 2003)

<sup>86</sup> Geneva 11 Νοεμβρίου 1976, TS 22 (1984) The International Labour Convention dealt with minimum standards in merchant ships. The EC council Recommendation of 26 June 1978 (EC 78/584, 19.07.78, p.17) dealt with the ratification of the International Labour Convention No 147.

<sup>87</sup> Anderson P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. p.176

<sup>88</sup> . The International Maritime Organisation. Summary of status of Convention as at 31 December 2002. URL: [http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp/topic\\_id=182](http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp/topic_id=182) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>89</sup> Standard Oil Co, of New York v. The Clan Line Steamers, (The "Clan Gordon") (1924) AC100

<sup>90</sup> The Patraikos 2 Singapore Law Reports (2002) 4 SLR High Court, p.47.

την εκπαίδευση και τα προσόντα του δεύτερου ανώτερου αξιωματικού.

Η στρατηγική της διοίκησης του ανθρώπινου δυναμικού πρέπει να βελτιωθεί. Το τμήμα του ανθρώπινου δυναμικού πρέπει να αφιερώνει περισσότερο χρόνο να πραγματοποιεί λεπτομερή διαδικασία επιλογής και ναυτολόγησης των ναυτικών. Η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να εξετάζει την ικανότητα και την εμπειρία κάθε ναυτικού. Πρέπει να καταγράφει τους τίτλους σπουδών, το επίπεδο γνώσεων, τα πιστοποιητικά, την εμπειρία του ναυτικού, αλλά και τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου, το είδος φορτίου που φέρει εν πλω, κ.λπ. Αυτό το αρχείο των πληροφοριών είναι σημαντικό και χρήσιμο σε μια εταιρεία. Για παράδειγμα στο *The Eurasian Dream*<sup>91</sup> ο πλοίαρχος κατείχε έγκυρο πιστοποιητικό ικανότητας. Εντούτοις δεν είχε οποιαδήποτε εμπειρία και προσόντα για να πλεύσει έναν πλοίο μεταφοράς αυτοκινήτων. Η τεκμηρίωση πρέπει να παρουσιάζει ότι η πολιτική ναυτολόγησης πραγματοποιείται κατάλληλα. Εάν οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να απευθυνθούν σε μια εταιρεία επάνδρωσης, η διαδικασία αυτή πρέπει να καταγραφεί. Η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να ενημερώσει την εταιρεία αυτή για τις πολιτικές της ναυτολόγησης και επιλογής της. Επιπλέον, η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να έχει τις διαδικασίες σε ισχύ σχετικά με την επιτήρηση των δραστηριοτήτων και των ενεργειών του πράκτορα.

#### **2.4. Η εισαγωγή της διαφάνειας μέσα στις πλοιοκτητρικές εταιρείες**

Σχετικά με την υιοθέτηση του ISM CODE, ο Pamborides βεβαιώνει:

*«Γενικά, ο νέος κώδικας εισάγει «τη διαφάνεια» στη ναυτιλία, κάτι που θα ρίξει φως στις καθημερινές διαδικασίες ενός πλοίου, μια περιοχή που μέχρι τώρα έχει παραμείνει ως αποκλειστικό προνόμιο του πλοιοκτήτη. Αυτό τώρα είναι αναγκασμένο να αλλάξει, δίνοντας πρόσβαση σε τέτοιες πληροφορίες σε όλα τα ενδιαφέροντα πεδία»<sup>92</sup>.*

Κατά συνέπεια η διαφάνεια υπονοεί πρόσβαση στις πληροφορίες σχετικά με τη ναυτιλιακή εταιρεία. Η αποδοτική τεκμηρίωση και η ολοκλήρωση των επιθεωρήσεων, των λογιστικών ελέγχων και της καταγραφής των εκθέσεων βοηθούν στο να εισαγάγουν τη διαφάνεια μέσα στη ναυτιλιακή εταιρεία.

<sup>91</sup> *Papera Traders Co Ltd and others v. Hyundai Merchant Marine Co Ltd and another, known as Eurasian Dream case (2002) para.26, Cresswell J. p.40*

<sup>92</sup> *Pamborides G.P. (1996) The ISM Code: Potential Legal Implications. , Anderson P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. p.19*

#### **2.4.1. Το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (Designate Person, DP): ο συνδεδετικός κρίκος μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας στην ξηρά και τους ανθρώπους εν πλω**

Το άρθρο 4 του ISM CODE και ο κανονισμός 8 του SI 1998/1561 εξετάζουν το ρόλο, τις ευθύνες και τις δικαιοδοσίες του DP (Designate Person). Ο DP αναπαριστά ένα από τα βασικά στοιχεία σχετικά με την εισαγωγή της διαφάνειας μέσα στις ναυτιλιακές εταιρίες. Με τον DP καθιερώνεται μια σχέση μεταξύ του γραφείου στην ξηρά και των ναυτικών εν πλω, κατά συνέπεια ο ρόλος του DP είναι να ενισχύει την επικοινωνία και στόχο έχει την υποβολή εκθέσεων μέσα στην πλοιοκτητρία εταιρεία. Η επιλογή του εξουσιοδοτημένου προσώπου (ή των προσώπων) είναι θεμελιώδης και έχει την ευθύνη να εφαρμόζεται επιτυχώς ο ISM CODE. Αυτό το πρόσωπο μπορεί να είναι μέλος της ναυτιλιακής εταιρείας ή ενός εξωτερικού γραφείου, η εναλλακτική λύση εξαρτάται από τις εργασίες και το τι είναι καλύτερο για τον πλοιοκτήτη. Εντούτοις ο DP πρέπει να έχει καλή γνώση για τη λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας.

Φαίνεται ότι οι υποχρεώσεις του DP δεν δηλώνονται σαφώς στον κώδικα. Άρθρο 4 του ISM CODE:

*«...η ευθύνη και η αρχή του εξουσιοδοτημένου προσώπου ή προσώπων πρέπει να περιλάβουν τις πτυχές της ασφάλειας, της ρύπανσης-πρόληψης και του ελέγχου της λειτουργίας κάθε πλοίου και να εξασφαλίσουν επαρκείς πόρους και υποστήριξη με βάση την παράκτια περιοχή που εφαρμόζεται, όπως απαιτείται.»*

Πρακτικά ο ρόλος του DP μπορεί να εξαρτηθεί από το μέγεθος της εταιρείας (μεγάλες ή οικογενειακές εταιρείες).

Ο DP έχει μια άμεση πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης. Ακόμα κι αν ο ISM CODE δεν ξεκαθαρίζει την υποχρέωση του DP να αναφέρει τα γεγονότα στην ναυτιλιακή εταιρεία, είναι αυτονόητο ότι έχει καθήκον να υποβάλει εκθέσεις για τη «άμεση πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο διαχείρισης»<sup>93</sup>. Εντούτοις όπως δήλωσε ο Anderson, στην πρακτική κάθε γεγονός, μη συμμόρφωσης και απόκλισης από τον κώδικα θα μπορούσαν να μην αναφερθούν στην ναυτιλιακή εταιρεία. Μόνο οι σημαντικότερες μη-

---

<sup>93</sup> Anderson P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. p.66-67



συμμορφώσεις πρέπει να υποπέσουν στην αντίληψη του υψηλότερου επιπέδου διαχείρισης.

#### 2.4.2 Αποδοτική τεκμηρίωση

Η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης, (Safety Management System, SMS). Το SMS ορίζεται (ISM CODE άρθρο 1.1.4) ως:

*«ένα δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα που επιτρέπει στο προσωπικό της ναυτιλιακής εταιρείας να εφαρμόσει αποτελεσματικά την πολιτική της εταιρείας για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος»*

Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ο τίτλος του εγχειρίδιου ISM δεν είναι «ISM» αλλά «η πολιτική της ναυτιλιακής εταιρείας» ή οποιοσδήποτε άλλος τίτλος. Ο ISM CODE δεν επιβάλλει τον τίτλο και το περιεχόμενο.

Το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Manuals) και όλη η γραφειοκρατία (εγχειρίδια, εκθέσεις, πίνακες ελέγχου...) πρέπει να βρίσκονται και πάνω στο πλοίο και στο γραφείο στη ξηρά. Το SMS περιλαμβάνει (άρθρο 1.4 ISM CODE):

1. μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος
2. οδηγίες και διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η ασφαλής λειτουργία των πλοίων και η προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία και του κράτους σημαίας
3. καθορισμένα επίπεδα αρχής και γραμμές επικοινωνίας μεταξύ, γραφείου στη ξηρά και πληρώματος
4. διαδικασίες για τα ατυχήματα και τις μη συμμορφώσεις με τις διατάξεις του κώδικα αυτού
5. διαδικασίες που προετοιμάζουν όλο το προσωπικό και που ανταποκρίνονται στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και
6. διαδικασίες για τους εσωτερικούς λογιστικούς ελέγχους και διοικητικών ανασκοπήσεων.

Εδώ αναπαριστούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις προκειμένου να υπάρξει ένα αποδεκτό SMS, ένας μη-περιοριστικός κατάλογος. Άρα το SMS περιέχει τις διαδικασίες για τα ατυχήματα και τις μη-συμμορφώσεις σύμφωνα με τον κώδικα,

την πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος και τις διαδικασίες για στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Το κράτος έχει την ευθύνη να ελέγχει εάν η ναυτιλιακή εταιρεία και τα πλοία της συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του ISM CODE<sup>94</sup>. Εάν η ναυτιλιακή εταιρεία και τα πλοία της συμμορφώνονται, ο αρμόδιος φορέας του κράτους θέτει σε ισχύ τα πιστοποιητικά για το ISM CODE.

Τα δικαστήρια επικρίνουν την ύπαρξη ογκωδών και άσχετων εγχειριδίων. Δεν είναι αποδοτικό να χρησιμοποιηθούν έτοιμα εγχειρίδια διαδικασιών στα πλοία. Ένα τέτοιο SMS πρέπει να θεωρηθεί σοβαρά ανεπαρκές και άχρηστο. Στο *The Eurasian Dream*, στο πλοίο βρίσκονταν ανεπαρκή και ακατάλληλα εγχειρίδια. Κανένα εγχειρίδιο δεν αναφερόταν στο πώς να αντιμετωπιστεί μια πυρκαγιά σε μια γέφυρα πλοίου μεταφοράς αυτοκινήτων. Ο πλοίαρχος δεν έλαβε κάποια εγχειρίδια ή οδηγίες σχετικά με το πώς να προετοιμάσει το πλοίο για να αναπτύσσει το CO<sub>2</sub>. Οι τυποποιημένες διαδικασίες για τις ζώνες πυρκαγιάς ήταν ανύπαρκτες. Στο *The Eurasian Dream*, η τεκμηρίωση ήταν άσχετη ή και ξεπερασμένη.

Εντούτοις δεν διακυβεύεται μόνο η αποδοτικότητα του ISM CODE, αλλά και το SMS που συντάσσεται από τον κάθε πλοιοκτήτη. Ο Anderson βεβαιώνει ότι «ο ISM CODE είναι ίδιος για κάθε πλοίο και κάθε πλοιοκτήτη στον κόσμο. Τα προβλήματα προκύπτουν από τη διαφορετική ερμηνεία και εφαρμογή του από μεμονωμένους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μπορούν να οδηγήσουν σε ανεφάρμοστο και μη λειτουργικό σύστημα ασφάλειας»<sup>95</sup>.

Το SMS πρέπει να παρέχει σαφήνεια και εσωτερική διαφάνεια. Οι οδηγίες και οι διαδικασίες πρέπει να είναι συγκεντρωμένες συνοπτικά και τα εγχειρίδια προσιτά στον ναυτικό, τα οποία έχουν διαμορφωθεί για έναν συγκεκριμένο πλοίο

Στο *Torepo* ο πλοίαρχος έγραψε διαταγές στάσης και νύχτας οι ανώτεροι αξιωματικοί βάρδιας υπέγραψαν αυτές τις διαταγές και φάνηκαν να γνωρίζουν την πολιτική της ναυτιλιακής εταιρείας. Στο πλοίο πάνω ήταν σε ισχύ ένα «εγχειρίδιο διαδικασιών πλοήγησης» μαζί με ένα «οδηγό διαδικασιών γέφυρας» τα οποία και δημοσιεύθηκαν από το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο

---

<sup>94</sup> Παράγραφοι 1 και 3 του Κεφαλαίου IX της οδηγίας 4 από τη συνθήκη SOLAS

<sup>95</sup> The Indian Marines' NewDesk. URL: [http://www.indianmariner.com/ism\\_review.htm](http://www.indianmariner.com/ism_review.htm) (6 Μαΐου 2003)

(International Chamber of Shipping). Οι πιθανές εναλλακτικές διαδρομές που το πλοίο ακολουθούσε προβλέπονταν. Κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας πάνω στο πλοίο δεν υπήρχαν τα σωστά διαγράμματα για το Patagonian Channel εντούτοις οι τοπικοί πιλότοι έδωσαν τα σχετικά διαγράμματα στο *Torepo*. Ο πλοίαρχος, οι πιλότοι και οι ανώτεροι αξιωματικοί βάρδιας εφάρμοσαν ένα σχέδιο μεταβάσεων και αντάλλαξαν πληροφορίες. Ο έλεγχος, η εξέλιξη της μετάβασης, οι διαδικασίες και οι τεχνικές ναυσιπλοΐας ήταν εμφανώς αυτές που έπρεπε να ακολουθηθούν.

Ήταν ολοφάνερο ότι στο *Torepo* το SMS περιείχε σαφείς διαδικασίες και οδηγίες. Στην ενδιάμεση έκθεση, ο Anderson υπογραμμίζει ότι οι διάφοροι χειριστές, οι πλοίαρχοι και οι ναυτικοί είχαν καθορίσει το «*pain barrier*»<sup>96</sup>. Η γραφειοκρατία ήταν υπό έλεγχο.

#### **2.4.3. Επιθεωρήσεις, εσωτερικοί έλεγχοι και εκθέσεις**

Η σωστή διαχείριση του κινδύνου πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να προσδιορίσουν, να αξιολογήσουν και να δώσουν προτεραιότητα στον κύριο κίνδυνο. Κάποια στάδια που θα μπορούσαν να ακολουθηθούν είναι:

- ανακαλύψτε και αναφέρετε τη μη συμμόρφωση
- προσδιορίστε την αιτία του προβλήματος και αναλύστε τα γεγονότα που προκάλεσαν το ατύχημα
- ελέγξτε εάν τα μέτρα που λήφθηκαν ήταν αποτελεσματικά
- προσπαθήστε να αλλάξετε το SMS με σκοπό τη βελτίωση των γραπτών διαδικασιών
- καταγράψτε κάθε διορθωτική δράση

Τα ατυχήματα, τα επικίνδυνα περιστατικά, οι μη-συμμορφώσεις, οι αποκλίσεις από τον κώδικα, που παρατηρούνται στην ξηρά και στο πλοίο, πρέπει να αναφέρονται (ISM CODE άρθρο 9). Οι αποτυχίες και ασάφειες μέσα στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να καταγράφονται.

Δύο είδη μη-συμμορφώσεων υπάρχουν: σημαντικές και δευτερεύουσες. Το άρθρο 1.1.9 του ISM CODE καθορίζει τις μη συμμορφώσεις ως:

*«μια παρατηρηθείσα κατάσταση όπου τα αντικειμενικά στοιχεία*

---

<sup>96</sup> The ISM Survey – An Interim Report

*δείχνουν τη μη πραγματοποίηση της συγκεκριμένης απαίτησης».*

Η σημαντική μη συμμόρφωση ορίζεται ως (ISM CODE άρθρο 1.1.10)

*«μια ευπροσδιόριστη απόκλιση που ορίζει μια σοβαρή απειλή στην ασφάλεια του προσωπικού ή του πλοίου ή ένας σοβαρός κίνδυνος για το περιβάλλον που απαιτεί την άμεση διορθωτική δράση και περιλαμβάνει την έλλειψη αποτελεσματικής και συστηματικής εφαρμογής μιας απαίτησης του κώδικα αυτού».*

Η σημαντική μη συμμόρφωση πιθανόν να είναι μια αποτυχία στην εφαρμογή του SMS, η απουσία εσωτερικού ελέγχου ή σημαντική παραβίαση του SMS. Η δευτερεύουσα μη συμμόρφωση αναφέρεται σε μια μικρή έλλειψη (παράλειψη) στο σύστημα. Παρόλα αυτά αρκετές δευτερεύουσες μη συμμορφώσεις μπορούν να οδηγήσουν σε μια σημαντική μη συμμόρφωση.

Οι μη συμμορφώσεις μπορούν να βγουν στην επιφάνεια μετά από μια επιθεώρηση (άρθρο 10.2.1 του ISM CODE) ή από αναφορές (άρθρα 9.2 και 10.2.3 του ISM CODE)

Η ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να καθιερώσει τον τρόπο διεξαγωγής των εσωτερικών ελέγχων (ISM CODE άρθρο 12), όπου θα φαίνεται ότι το SMS λειτουργεί και λαμβάνονται διορθωτικές ενέργειες. Τα στοιχεία που απαιτούνται κατά τη διάρκεια του εσωτερικού ελέγχου είναι σωστά και σε ισχύ, οι διαδικασίες εφαρμόζονται και τηρούνται σωστά. Η πορεία του ελέγχου παρουσιάζει εάν οι διαδικασίες τηρούνται σωστά. Οι έλεγχοι επιστούν την προσοχή στο σημείο του συστήματος που έγινε λάθος και την αιτία που συνέβη το ατύχημα. Εάν οι εσωτερικοί έλεγχοι δεν έχουν πραγματοποιηθεί κατάλληλα, αυτό προκαλεί προβλήματα στους πλοιοκτήτες.

Οι διαδικασίες πρέπει να τεκμηριώνονται, να ελέγχονται, να αναθεωρούνται και να αξιολογούνται κατάλληλα (ISM CODE άρθρο 12).

Η υποβολή αναφορών αναπαριστά έναν κύκλο μιας συνεχούς βελτίωσης του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης για να αντιμετωπιστεί η επισφαλής συμπεριφορά. Για να συμμορφωθεί με τον ISM CODE, το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να ενημερώνεται μέσω γραπτών διαδικασιών ώστε να βελτιώνεται συνεχώς (ISM CODE άρθρο 11.2.3).

Τα ατυχήματα περιλαμβάνουν περιβαλλοντικές, και οικονομικές απώλειες ή τραυματισμούς ανθρώπινων ζώων. Είναι πραγματικά σημαντικό τα

ατυχήματα να αναλύονται, να προσδιορίζονται τα λάθη και να εφαρμόζονται οι διαδικασίες προκειμένου να αποφευχθούν ίδια ή παρόμοια περιστατικά στο μέλλον.

Στην πρακτική, ο φόβος της κατηγορίας (ποινικής δίωξης) δεν σκοπεύει να προωθήσει τη διαφάνεια μέσα στη ναυτιλιακή εταιρεία. Οι εκθέσεις είναι βάσιμα έγγραφα αποκαλύψεων. Οι πλοιοκτήτες δεν διατίθενται να τα αναφέρουν από φόβο διότι η έκθεση θα γυρίζει ενάντια σε αυτούς. Οι ναυτιλιακές εταιρείες με κάποιο όνομα ακόμη και τα κράτη πρέπει να κατανοήσουν ότι ο ISM CODE στηρίχθηκε στη ανάπτυξη μιας παιδείας σε θέματα ασφάλειας και όχι σε μια παιδεία με σκοπό την επίπληξη. Κατά συνέπεια, οι επιθεωρήσεις, οι εκθέσεις, οι εσωτερικοί έλεγχοι των ατυχημάτων, απαιτούνται για να ενισχύσουν τα συστήματα διαχείρισης, τις διαδικασίες και τις πρακτικές και να μην διώξουν ποινικά τους πλοιοκτήτες.

Όταν τα αγαθά μεταφέρονται με ένα πλοίο προς έναν ιδιαίτερο προορισμό, ο μεταφορέας έχει την ευθύνη να διεξάγει το ταξίδι ακίνδυνα και να φροντίσει στο ακέραιο το φορτίο. Εάν τα αγαθά είναι χαλασμένα ή χάθηκαν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, ο μεταφορέας μπορεί να κριθεί ως ο άμεσα υπεύθυνος. Μια από τις συνηθισμένες αιτίες ζημίας ή απώλειας είναι η αναξιοπλοϊμότητα του πλοίου. Ακόμα κι αν η ασφαλής λειτουργία ή διαχείριση δεν αποτελούν αιτία της ζημίας ή της απώλειας, ο ISM CODE επιδρά ορίζοντας την έννοια της αξιοπλοϊμότητας.

## Κεφάλαιο 3

### 3.1. Οι στόχοι του ISM CODE: ασφάλεια στη θάλασσα και πρόληψη της ρύπανσης

Οι στόχοι του ISM CODE είναι η «*πρόληψη της ρύπανσης, προστασία της ανθρώπινης ζωής και αποφυγή ζημίας στο περιβάλλον, και ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον*» (1.2.1. ISM CODE).

Όχι μόνο οι πλοιοκτήτες αλλά και τα κράτη ενδιαφέρονται για ακίνδυνες θάλασσες, προστασία της ανθρώπινης ζωής και πρόληψη της ρύπανσης. Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, τα κράτη πρέπει να ελέγχουν τα κάτω του μετρίου πετρελαιοφόρα ή τα πλοία στα οποία μεταφέρονται επιβάτες. Κατά συνέπεια τα κράτη πρέπει να πραγματοποιούν ελέγχους στα πλοία και να επιβεβαιώνουν τα πιστοποιητικά εν πλω. Πρέπει να καθοριστεί εάν η ναυτιλιακή εταιρεία και το πλοίο της συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ISM CODE, και συνεπώς με τις υποχρεώσεις που ορίζονται από τις διάφορες διεθνείς, ευρωπαϊκές και εσωτερικές συμβάσεις, τους νόμους και τους κανονισμούς.

Επιπλέον η επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων στον πλοιοκτήτη που προκάλεσε την περιβαλλοντική ζημία ή το θάνατο πρέπει να έχει προληπτική επίδραση. Αυτό μπορεί να είναι ένας τρόπος προσέγγισης των στόχων του ISM CODE.

### 3.2. Οι ανησυχίες των κρατών για ασφάλεια στη θάλασσα και πρόληψη της ρύπανσης

Η UNCLOS καθορίζει την ανάγκη προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (άρθρο 145) και της ανθρώπινης ζωής (άρθρο 146). Η πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο και η ασφάλεια στη θάλασσα πρέπει να είναι οι στόχοι και η προτεραιότητα των κρατών. Το άρθρο 192 της UNCLOS επιβάλλει στα κράτη μια «*υποχρέωση να προστατευθεί και να συντηρηθεί το θαλάσσιο περιβάλλον*». Το άρθρο 194 της UNCLOS ορίζει τις ευθύνες των κρατών:

*«Τα κράτη να λάβουν, χωριστά ή από κοινού ανάλογα με την περίπτωση, όλα τα μέτρα σύμφωνα με αυτήν την Συνθήκη που είναι απαραίτητα για να αποτρέψουν, να μειώσουν και να ελέγξουν τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από οποιαδήποτε πηγή».*

Άρα η πρόληψη, η μείωση και ο έλεγχος της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ευθύνη των κρατών.

### **3.2.1. Εμπιστοσύνη στα κράτη σημαίας ώστε να εξασφαλισθεί η προστασία της ανθρώπινης ζωής και πρόληψη της ρύπανσης**

Για χρόνια, η Διεθνής Κοινότητα στηρίχθηκε στα κράτη σημαίας (το κράτος όπου το πλοίο νηολογείται) προκειμένου να εφαρμοστούν τα πρότυπα ασφάλειας και να εξασφαλιστεί η προστασία της ανθρώπινης ζωής, και του περιβάλλοντος<sup>97</sup>. Πράγματι μερικές διεθνείς συμβάσεις (MARPOL 73/78, SOLAS, UNCLOS, κ.λπ.) προσδίδουν την υποχρέωση στα κράτη σημαίας να ικανοποιήσουν αυτές τις απαιτήσεις. Κατά συνέπεια, η ασφάλεια στη θάλασσα και η αποφυγή καταστροφής στο θαλάσσιο περιβάλλον (ISM CODE άρθρο 1.2.1) πρέπει να είναι ένας από τους στόχους των κρατών σημαίας. Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, το κράτος σημαίας οφείλει να εξασφαλίσει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του συμμορφώνονται με:

*«εφαρμοσίμους διεθνείς κανόνες και πρότυπα, που θεσπίζονται μέσω του διεθνούς οργανισμού ή της γενικής διπλωματικής διάσκεψης, και με τους νόμους και τους κανονισμούς που εκδίδονται σύμφωνα με αυτήν την Συνθήκη για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία» (άρθρο 217 (1) UNCLOS).*

Η εφαρμογή ελέγχων και πιστοποιήσεων είναι ένας τρόπος που καθορίζεται εάν τα πλοία συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες. Πράγματι το άρθρο 217 (3) UNCLOS ορίζει:

*«Τα κράτη οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία ή νηολόγησή τους στα πιστοποιητικά που απαιτούνται και εκδίδονται είναι σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα κράτη οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους επιθεωρούνται περιοδικά προκειμένου να ελεγχθεί ότι τα πιστοποιητικά είναι σε ισχύ και σύμφωνα με την υπάρχουσα συνθήκη για ασφαλή κίνηση των πλοίων...»*

---

<sup>97</sup> Clarke A. Port State Control or sub-standard ships: who is to blame? What is the cure? (1994)

Κατά συνέπεια, κρατική επιθεώρηση, που είναι «η κυβέρνηση του κράτους του οποίου έχει σημαία το πλοίο και έχει το δικαίωμα να φέρει» (άρθρο 1.1.3 ISM CODE), έχει την ευθύνη να εκδώσει τα πιστοποιητικά και να ελέγξει εάν η ναυτιλιακή εταιρεία και τα πλοία της συμμορφώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM CODE<sup>98</sup>. Η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να αποδείξει ότι το SMS είναι σε λειτουργία για τουλάχιστον τρεις μήνες<sup>99</sup>.

Εάν το κράτος θεωρεί ότι η ναυτιλιακή εταιρεία και τα πλοία της συμμορφώνονται με τις θέσεις του ISM CODE, η αρμόδια υπηρεσία του κράτους εκδίδει το πιστοποιητικό του ISM<sup>100</sup>, δηλ. το έγγραφο συμμόρφωσης (DOC, Document of Compliance) και το πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης (SMC, Safety Management Certificate). Το DOC είναι το έγγραφο που εκδίδεται για να πιστοποιηθεί ότι η ναυτιλιακή εταιρεία εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM CODE (ISM CODE άρθρου 13.1). Ενώ το SMC είναι το έγγραφο που πιστοποιεί τη συμμόρφωση του πλοίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM CODE. Και τα δύο πιστοποιητικά ισχύουν για πέντε χρόνια<sup>101</sup>.

Μετά από την έκδοση των πιστοποιητικών, η αρμόδια υπηρεσία του κράτους πρέπει να κάνει περιοδικές επιθεωρήσεις που έχουν οριστεί (άρθρα 4.3 και 4.4 του ψηφίσματος A.788 (19)). Ο στόχος των περιοδικών επιθεωρήσεων είναι να διαπιστωθεί εάν οι τροποποιήσεις του SMS συμμορφώνονται με τον ISM CODE και εάν το SMS λειτουργεί ακόμα (άρθρα 3.2.3 και 3.1-6 ψηφίσμα A. 788 (19)).

Η ετήσια επιθεώρηση για την θεώρηση του DOC, πρέπει να προγραμματισθεί και ολοκληρωθεί μέσα σε τρεις μήνες πριν ή μετά από κάθε επετειακή ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού<sup>102</sup>. Κατά τη διάρκεια του ισχύοντος χρόνου, πρέπει να πραγματοποιηθεί τουλάχιστον μια ενδιάμεση επιθεώρηση του SMC «μεταξύ των δευτέρων και τρίτων επετειακών ημερομηνιών του SMC»<sup>103</sup>.

Μετά από χρονικό διάστημα πέντε ετών, η αρμόδια υπηρεσία του

---

<sup>98</sup> Άρθρα 13.2 και 13.7 του ISM Code

<sup>99</sup> Άρθρα 3.1.2 και 3.2.1 της Resolution A.788(19)

<sup>100</sup> Regulation 4 para. 1 και 3 κεφάλαιο IX του SOLAS, άρθρα 13.2 και 13.7 του ISM Code

<sup>101</sup> Άρθρα 13.2 και 13.7 του ISM Code, reg. 9(1) και (2) του SI 1998/1561

<sup>102</sup> Άρθρο 13.4 του ISM Code, reg. 13 του SI 1998/1561

<sup>103</sup> Άρθρο 13.8 του ISM Code, reg. 14 του SI 1998/1561



κράτους μπορεί να ανανεώσει το πιστοποιητικό<sup>104</sup>. Επίσης εκδίδονται και προσωρινά πιστοποιητικά. (ISM CODE άρθρο 14).

Εντούτοις προκύπτει ένα πρόβλημα από την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον ISM CODE. Η αρμόδια υπηρεσία του κράτους οφείλει να ελέγξει εάν οι ναυτιλιακές εταιρίες και τα πλοία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του ISM CODE. Δεν είναι εύκολο θέμα να ερμηνευθεί η έννοια «*συμμόρφωση με τον ISM CODE*». Κάθε κράτος σημαίας έχει το δικό του τρόπο συμμόρφωσης. Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον ISM CODE είναι υποκειμενική.

Για παράδειγμα, η λιμενική αρχή μπορεί να πραγματοποιήσει ελέγχους και να ανιχνεύσει σοβαρές μη συμμορφώσεις. Σύμφωνα με τα πρότυπα συμμόρφωσης, το λιμεναρχείο (Port State Control, PSC) μπορεί να βεβαιώσει ότι το πλοίο (έγκυρα πιστοποιητικά σε ισχύ που εκδίδονται από το κράτος σημαίας) δεν ικανοποιεί τις απαιτήσεις του ISM CODE. Εντούτοις οι λιμενικές αρχές δεν έχουν την αρμοδιότητα να αποσύρουν τα πιστοποιητικά.

Πράγματι το κράτος σημαίας είναι η μόνη αρχή, η οποία έχει την αρμοδιότητα να αποσύρει το DOC και το SMC<sup>105</sup>. Κατά συνέπεια μέσω του ελέγχου τους οι λιμενικές αρχές μπορούν μόνο να αποφασίσουν και να θέσουν υπό κράτηση ένα πλοίο. Παρά την ανακάλυψη σοβαρών μη-συμμορφώσεων, το κράτος σημαίας μπορεί να αποφασίσει την μη απόσυρση του DOC και του SMC, πράγματι έχει ακόμα και την δυνατότητα να θεωρήσει ότι η ναυτιλιακή εταιρεία και το πλοίο της ικανοποιούν τους όρους του ISM CODE. Εάν οι πλοιοκτήτες δεν κατέχουν αυτά τα πιστοποιητικά ή το κράτος αποσύρει το DOC και το SMC τους (ISM CODE άρθρο 13.5.1), δεν έχουν το δικαίωμα να μπουν στην αγορά.

Πράγματι, οι ναυτιλιακές εταιρίες και τα πλοία τους πρέπει να έχουν έγκυρα πιστοποιητικά, σύμφωνα με τον κανονισμό 5 του SI 1998/1561, οι ναυτιλιακές εταιρίες δεν μπορούν να λειτουργούν ένα πλοίο χωρίς DOC και SMC σε ισχύ. Εάν ο πλοιοκτήτης παραβαίνει τον παρόντα κανονισμό, εκτίθεται σε εγκληματικές κυρώσεις (reg.19(1) SI 1998/1561). Επιπλέον κάθε πλοίο οφείλει να φέρει έγκυρα πιστοποιητικά<sup>106</sup> ειδάλλως μια παράβαση του παρόντος κανονισμού αποτελεί μια άμεσα τιμωρητέα παράβαση (reg.19(2), SI1998/1561).

---

<sup>104</sup> Άρθρα 13.10 και 13.11 του ISM Code, άρθρα 3.1.7, 3.2.4. και 4.5 Resolution A 788 (19)

<sup>105</sup> Άρθρα 1.5, 13.6.1 και 13.9 του ISM Code, reg. 18 του SI 1998/1561, άρθρα 3.2.5. και 3.1.8. Resolution A. 788 (19)

<sup>106</sup> Άρθρο 13.6 του ISM Code Reg. 4 para. 2 κεφάλαιο IX του SOLAS, regulation 6 SI 1998/1561

Οι λόγοι για την απόσυρση ή παρακράτηση των πιστοποιητικών ISM CODE μπορούν να είναι

*«όταν δεν ζητείται η ετήσια επιθεώρηση που απαιτείται στην παράγραφο 13.4 ή εάν υπάρχουν στοιχεία σημαντικών μη-συμμορφώσεων σύμφωνα με αυτόν τον κώδικα» (ISM CODE άρθρα 13.5 και 13.9).*

Στην πρακτική, οι αποκλίσεις μεταξύ του κράτους σημαίας και το λιμεναρχείο (Port State Control, PSC) μπορούν να οφείλονται σε διαφορά των προτύπων στα μέτρα συμμόρφωσης. Το πρόβλημα έχει προσδιοριστεί και εντοπιστεί στην ύπαρξη των σημαίων ευκαιρίας (FOC). Τα κράτη καθιερώνουν, λίγο πολύ, αυστηρά κριτήρια για να αξιολογήσουν τη συμμόρφωση. Μερικές σημαίες κρατών εκδίδουν τα πιστοποιητικά ακόμη και χωρίς την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων<sup>107</sup>. Πράγματι ο Goldie αναφέρει:

*«Μερικά κράτη σημαίας ενθαρρύνουν επίσης τους πλοιοκτήτες για να χρησιμοποιήσουν το νηολόγιό τους λόγω της εφαρμογής γενικά αμελών προτύπων και απροθυμίας να ασκηθεί ο αποτελεσματικός έλεγχος των εν λόγω πλοίων»<sup>108</sup>.*

Για τις σημαίες ευκαιρίας (FOC), που εμφανίζονται συνήθως σε φτωχές χώρες, δείχνουν ενδιαφέρον περισσότερο για το διεθνές εμπόριο, διότι προτιμούν να αυξάνουν τις οικονομίες τους, από το να εξασφαλίζουν συμμόρφωση σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις. Επίσης πλοία κάτω του μετρίου και ξεπερασμένα, νηολογούνται σε σημαίες ευκαιρίας για να μειώσουν τις δαπάνες τους και να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικά<sup>109</sup>. Δεν υπάρχει καμία υπέρ εθνική αρχή, η οποία θα μπορούσε να επιβάλει σε σημαίες ευκαιρίας τη συμμόρφωση με τις διεθνείς απαιτήσεις. Πράγματι ο Duruigbo εξηγεί:

*«Ο σεβασμός της έννοιας της κρατικής κυριαρχίας καθιστά δύσκολο να κρατήσει τα κράτη υπεύθυνα όταν αυτά αποτυγχάνουν να είναι.»<sup>110</sup>*

Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι αυτές οι αποκλίσεις στην αξιολόγηση της

---

<sup>107</sup> Lord Donaldson of Lynton. The ISM Code: the road to discovery? p.235

<sup>108</sup> Goldie. Environmental Catastrophes and Flags of Convenience – Does the Present law Pose Special Liability Issues?(1991), Duruigbo E. Reforming the International law and Policy on Marine Oil Pollution. (2000) Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.31, p. 65-82.

<sup>109</sup> Clarke A. αναφέρει: “Flags of convenience arose which had the benefit for the state of earning foreign exchange and for the ship-owner of cutting cost”.

<sup>110</sup> Duruigbo E. op.cit at 82.

συμμόρφωσης υπάρχουν μεταξύ των κρατών αλλά και μεταξύ των εταιρειών νηογνομώνων. Το κράτος έχει τη δυνατότητα να εξουσιοδοτήσει και να δώσει τις αρμοδιότητες για υπεύθυνη πιστοποίηση «σε έναν οργανισμό που να αναγνωρίζεται από αυτό» (ISM CODE άρθρα 13.2 και 13.7). Εντούτοις κάποια άλλα κράτη σημαίας εξουσιοδοτούν τις εταιρείες νηογνομώνων να έχουν την ευθύνη της πιστοποίησης<sup>111</sup>. Ο λόγος για το ποιος είναι εξουσιοδοτημένος είναι συχνά το γεγονός ότι μερικά κράτη σημαίας δεν έχουν την εμπειρία, την πείρα και τους απαραίτητους πόρους να πραγματοποιήσουν τις επιθεωρήσεις.

Η Διεθνής Ένωση των Εταιρειών Νηογνομώνων (International Association of Classification Societies, IACS) δημιουργήθηκε με σκοπό να επιβάλλει ποιοτικές απαιτήσεις στα μέλη του. Ο Lord Donaldson υπογραμμίζει ότι:

*«η δημιουργία της IACS αποτρέπει τους ιδιοκτήτες από μια κοινωνία μελών σε μια άλλη απλή προκειμένου να αποφύγει το να πρέπει να πάρει τα διορθωτικά μέτρα που απαιτούνται από τη πρώτη κοινωνία»<sup>112</sup>.*

Οι εταιρείες νηογνομώνων εξετάζουν την ασφάλεια πλοίων. Ενεργώντας εξ ονόματος των κρατών σημαίας, οι εταιρείες αυτές μπορούν και εκδίδουν τα πιστοποιητικά ISM CODE και άλλα πιστοποιητικά που απαιτούνται. Ελέγχουν επίσης την ποιότητα και την αξιοπλοΐα των πλοίων και εκδίδουν πιστοποιητικών αξιοπλοΐας. Στην πρακτική, αυτές οι εταιρείες πρέπει να κάνουν μια ακριβή διάκριση μεταξύ της συμβολής του πλοιοκτήτη και να ενεργούν εξ ονόματος των κρατών.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του ISM CODE διαφέρει από μια εταιρεία νηογνομώνων σε άλλη. Όπως ο Clarke υπογραμμίζει «δεν εφαρμόζουν όλες οι εταιρείες τους κανόνες με την ίδια αυστηρότητα»<sup>113</sup>. Λειτουργώντας εξ ονόματος των κρατών της

---

<sup>111</sup> The Council Directive 94/57/EC στις 22 Νοεμβρίου 1994 έφτιαξε μια λίστα από αναγνωρισμένους οργανισμούς: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Hellenic Register of Shipping (HR), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Registro Italiano Navale (RINA), και Maritime Register of Shipping (MRS), European Union. URL: [http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/safety/legislative\\_notes/shi..](http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/safety/legislative_notes/shi..) (3 Μαρτίου 2003)

<sup>112</sup> Lord Donaldson of Lymington. The ISM Code: the road to discovery? p.527.

<sup>113</sup> Clarke A. op.cit at 204

Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι εταιρείες νηογνομόνων πρέπει να συμμορφωθούν με τα ποιοτικά κριτήρια που δηλώνονται στην οδηγία του Συμβουλίου 94/57/EC<sup>114</sup> της Communication στις 3.12.2002 όπου αναφέρεται<sup>115</sup>:

*«οι εταιρείες νηογνομόνων θα πρέπει να τηρούν καλά τα αρχεία απόδοσης ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης, τα μέτρα για όλα τα πλοία τους, ανεξάρτητα από τη σημαία των πλοίων, και ανεξάρτητα από την περιοχή του κόσμου όπου πλέουν».*

Οι εταιρείες νηογνομόνων, που δεν εκπληρώνουν τα πρότυπα, θα αντιμετωπισθούν με προσωρινή ή μόνιμη απόσυρση του community authorisation<sup>116</sup> τους.

Ο Duruigbo προτείνει τρεις λύσεις να ξεκαθαρίσει το ζήτημα που προκύπτει από τη σημαία ευκαιρίας:

«...

- 1) να προωθηθεί η διεθνής συνεργασία και το αμοιβαίο συμφέρον ως συνταγή για την αύξηση της αποτελεσματικότητας των διεθνών κανόνων και των κανονισμών
- 2) να βελτιωθεί ο τρόπος συμμόρφωσης με την ενσωμάτωση και οικονομικά ενδυνάμωση των αναπτυσσόμενων χωρών και,
- 3) να καθιστούν υπεύθυνες για τις ενέργειές τους τις εταιρείες και τα νομικά πρόσωπα που έχουν διεθνείς επιπτώσεις, και να τους αναγκάσουν να έχουν προσεκτική εξέταση για την επιχειρησιακή ηθική σε αντιδιαστολή με τις εκτιμήσεις μόνο της μεγιστοποίησης κέρδους.»<sup>117</sup>

Επιπλέον, προκειμένου να αξιολογηθεί η συμμόρφωση και να συνταχθεί ένα εξίσου ορθό συμπέρασμα, εμφανίζεται μια ανάγκη για υλοποίηση ομοιόμορφων πρότυπων εφαρμοσμένα από κάθε κράτος σημαίας.

Δεδομένου ότι μερικά κράτη σημαίας είναι απρόθυμα να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους, ο Donaldson θέτει υπό αμφισβήτηση την αποτελεσματικότητα

---

<sup>114</sup> Council Directive 94/57/EC 22 November 1994 όπως τελικά τροποποιήθηκε από την Directive 2001/105/EC στο European Parliament και από το Council την 19 December 2001 η Directive 2001/105/EC τέθηκε σε ισχύ 22 Ιουλίου 2003.

<sup>115</sup> Communication of the 3 December 2002 στο οποίο επισημάνθηκε η ασφάλεια στη θάλασσα ως απάντηση στο ατύχημα Prestige, COM (2002) 681.

<sup>116</sup> Άρθρο 9 της Directive 94/57/EC: The European Union. URL: [http://europa.eu.int/Comm/transport/themes/maritime/prestige/2003\\_01\\_08\\_memo\\_en.pdf](http://europa.eu.int/Comm/transport/themes/maritime/prestige/2003_01_08_memo_en.pdf) (12 Φεβρουαρίου 2003)

<sup>117</sup> Duruigbo E. op.cit. at 85.

των ελέγχων που πραγματοποιούνται από αυτούς<sup>118</sup>.

### **3.2.2. Η ευθύνη των λιμεναρχείων (Port state Control, PSC) για την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και της πρόληψης της ρύπανσης**

Μερικοί συγγραφείς έχουν αντιληφθεί, αυτό που προσδιορίζει ο Ademuni Odeke την «μετατόπιση του ελέγχου από το κράτος σημαίας στις λιμενικές αρχές»<sup>119</sup>. Πράγματι, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, μερικά κράτη δεν επιθυμούν να αναλαμβάνουν υπευθυνότητες<sup>120</sup>. Επιπλέον τα παράκτια κράτη έχουν ενημερωθεί για την αναγκαιότητα να ενδυναμώσουν την έννοια της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πράγματι μερικά κράτη ανακάλυψαν ότι η ακτή τους είναι μολυσμένη (το Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, οι Ηνωμένες Πολιτείες, Ισπανία, κ.λπ.). Τα κάτω του μετρίου πλοία συνέβαλλαν σε πολλές καταστροφές, οι οποίες προκάλεσαν τη ρύπανση από πετρέλαιο ή το θάνατο ατόμων.

Το λιμεναρχείο (Port State Control, PSC) πρέπει να ελέγχει τα πλοία και ακόμη να εξασφαλίζει ότι τα κάτω του μετρίου πλοία να μην μπαίνουν ή να μην φεύγουν από τους λιμένες του. Επομένως οι παράκτιες λιμενικές αρχές αποφασίστηκε να είναι ενεργές. Πράγματι ο Clarke εξηγεί:

*«καθυστερήσεις ανάμεσα στη δημιουργία των Συνθηκών και στη εφαρμογή αυτών έχουν πείσει τις λιμενικές αρχές ότι πρέπει να κινηθούν ανεξάρτητα, ή τουλάχιστον σε συνεργασία με τους κρατικούς συνεργάτες τους, παρά να περιμένουν ολόκληρη την διεθνή κοινότητα»<sup>121</sup>.*

Είναι μια από τις αιτίες για τις οποίες οι διάφορες κρατικές συμφωνίες συντάχθηκαν. Η πρώτη είναι το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού (Paris Memorandum of Understanding, Paris MOU)<sup>122</sup> στον κρατικό έλεγχο των λιμένων (Port State Control). Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο

---

<sup>118</sup> Lord Donaldson of Lynton. The ISM Code: the road to discovery? p.529

<sup>119</sup> Ademuni Odeke. Port State Control and UK Law. (1997) Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.28, p.657

<sup>120</sup> Ademuni Odeke. Port State Control and UK Law. (1997) Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.28, p.657, 659, 662

<sup>121</sup> Clarke A. 203

<sup>122</sup> Paris MOU, 21 ILM 1 (1982)

Καναδάς υπέγραψαν το Paris MOU. Αυτό εφαρμόζει τις συμφωνίες για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι στόχοι του είναι η εναρμόνιση των επιθεωρήσεων σε ίδιο επίπεδο, η καθιέρωση κοινών πολιτικών και η αποτελεσματική εφαρμογή των προτύπων που καθορίζονται από τις διάφορες συμβάσεις και κανονισμούς<sup>123</sup>. Κατά συνέπεια ο στόχος του Paris MOU είναι να πραγματοποιηθούν αποτελεσματικές και ουσιαστικές επιθεωρήσεις.

Άλλες συμφωνίες συνάφθηκαν σε διαφορετικά μέρη του κόσμου είναι το Acuerdo de Vina Del Mar, υπογράφηκε στις 5 Νοεμβρίου 1992, καλύπτοντας την Λατινική Αμερική, το Tokyo MOU, υπογράφηκε στις 2 Δεκεμβρίου 1993, περιλαμβάνοντας την Ασία και τον Ειρηνικό. Επίσης υπάρχει το Caribbean MOU (1996), Mediterranean MOU (1997), Indian Ocean MOU (1998), Abuja MOU (1999) που καλύπτουν την κεντρική και δυτική Αφρική και Black Sea MOU(2000).

Ως συνέπεια του ατυχήματος του *Erika*, η Ευρωπαϊκή Ένωση υπογράμμισε την ανάγκη της αύξησης του αριθμού και της συχνότητας των ελέγχων στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ύπαρξη της Directive 95/21/EC<sup>124</sup> στον κρατικό έλεγχο των λιμένων απαιτεί τις εθνικές λιμενικές αρχές να ελέγχουν τουλάχιστον το 25% των πλοίων που μπαίνουν στα λιμάνια<sup>125</sup> τους.

Μετά από την καταστροφή του *The Prestige*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βεβαίωσε σε μια ανακοίνωση της 3ης Δεκεμβρίου 2002, ότι τα κράτη μέλη πρέπει να διαθέτουν έναν ικανοποιητικό αριθμό επιθεωρητών ώστε να υλοποιείται το ελάχιστο που απαιτείται, το 25% του συνόλου των επιθεωρήσεων που αναφέρονται στην οδηγία 95/21/EC. Πράγματι το 2001, πέντε χώρες δεν εκπλήρωσαν το ελάχιστο όριο των επιθεωρήσεων που απαιτήθηκε, αυτές είναι: η Γαλλία (9.63%), η Ιρλανδία (21,05%), η Γερμανία (21.78%), η Σουηδία (23.09 %) και οι Κάτω Χώρες (23.47%)<sup>126</sup>. Η Επιτροπή προσδοκεί ότι τα κράτη μέλη παρέχουν στις λιμενικές αρχές μέσα προκειμένου να πραγματοποιηθούν αυστηρότερες επιθεωρήσεις (λιμενικές εγκαταστάσεις, κατάρτιση των επιθεωρητών, υπηρεσίες επιθεωρήσεων, και εξοπλισμό ελέγχου, κ.λπ.).

---

<sup>123</sup> Lord Donaldson of Lymington. The ISM Code: the road to discovery? p.528

<sup>124</sup> Directive 95/21/EC 19 June 1995, τροποποιήθηκε με την Directive 2001/106/EC του European Parliament and of Council of 19 December 2001 τέθηκε σε ισχύ την 22 Ιουλίου 2003

<sup>125</sup> Άρθρο 5 της Directive 95/21/EC

<sup>126</sup> Annex 3 of the Communication of 3.12.2002

Επιπλέον από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίστηκε να δημιουργηθεί μια «μαύρη λίστα» των κάτω του μετρίου πλοίων, τα οποία θα απορριφθούν από την πρόσβαση σε λιμένες της ΕΕ (οδηγία 95/21/EC όπως τροποποιείται). Η ΕΕ δημοσίευσε μια ενδεικτική «μαύρο λίστα» με πλοία που απαγορεύονται στα λιμάνια της ΕΕ<sup>127</sup>. Προκειμένου να καθιερωθεί ο κατάλογος αυτός, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της το Paris MOU και τη βάση δεδομένων του Equasis<sup>128</sup>, το οποίο συλλέγει πληροφορίες για την ασφάλεια και την ποιότητα των πλοίων και των ναυτικών. Το παράρτημα 2 (annex 2) της Επιτροπής στις 3 Δεκεμβρίου 2002 έβαλε στη μαύρη λίστα 66 πλοία, τα οποία αντιστοιχούν σε 13 διαφορετικές σημαίες.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή πρότεινε να απαγορεύσει στα μονού τοιχώματος πετρελαιοφόρα βαριών καυσίμων τη πρόσβαση σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω του ότι θεωρούνται οι πιο ρυπογόνοι τύποι πετρελαίων (Επιτροπή της 3ης Δεκεμβρίου 2002).

Αρχικά το λιμεναρχείο (PSC) πραγματοποιεί τους βασικούς ελέγχους σύμφωνα με το άρθρο 217 παράγραφο (3) της UNCLOS που δηλώνει ότι: *«αυτά τα πιστοποιητικά θα γίνουν αποδεκτά από άλλα κράτη ως στοιχεία της κατάστασης των πλοίων και θα θεωρηθούν ότι έχουν την ίδια δύναμη με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τους ιδίους»*.

Εντούτοις εάν *«υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η κατάσταση του πλοίου δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις απαιτήσεις των πιστοποιητικών»* (άρθρο 217 παράγραφος (3) του UNCLOS), το λιμεναρχείο (PSC) μπορεί να εφαρμόσει λεπτομερείς ελέγχους.

Κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης, το λιμεναρχείο (PSC) μπορεί να ανιχνεύσει τις ελλείψεις, τις ρωγμές, και τη διάβρωση του εξοπλισμού των πλοίων. Η κάτω του μετρίου κατάσταση του πλοίου και η ύπαρξη άκυρων πιστοποιητικών εν πλω μπορεί να οδηγήσει το λιμεναρχείο (PSC) στο να αποφασίσει τη κράτηση του πλοίου, ή την άρνηση να μπει στο λιμάνι ή οποιαδήποτε επανορθωτικά μέτρα.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το λιμεναρχείο (PSC) μπορεί να αρνηθεί την πρόσβαση των πλοίων στο λιμένα αλλά όχι το δικαίωμα της αθώας μετάβασης. Πράγματι τα παράκτια κράτη έχουν την κυριαρχία πέρα από τα

---

<sup>127</sup> Άρθρο 7b Directive 95/21/EC όπως τροποποιήθηκε

<sup>128</sup> Equasis. URL: <http://www.EQUASIS.org> (3 Αυγούστου 2003)

εσωτερικά τους ύδατα, που περιλαμβάνει τους λιμένες. Εντούτοις, τα κράτη δεν θα έπρεπε να υιοθετούν τη νομοθεσία που είναι ασυμβίβαστη με το δικαίωμα της αθάας μετάβασης. Τα άρθρα 17 και 45 της UNCLOS εξετάζουν το δικαίωμα της αθάας μετάβασης μέσω των υψηλών θαλασσών, της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και των χωρικών υδάτων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μια ανασκόπηση των παροχών UNCLOS σε σχέση με το δικαίωμα της αθάας μετάβασης μόνο για τα πλοία που αναπαριστούν μια απειλή στο θαλάσσιο περιβάλλον. Πράγματι στο συνέδριο στις 3 Δεκεμβρίου 2002, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε:

*«να τροποποιήσουν το διεθνές δίκαιο της θάλασσας προκειμένου να βρεθεί μια καλύτερη ισορροπία μεταξύ του ενδιαφέροντος της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και του ενδιαφέροντος των παράκτιων κρατών που πρέπει να προστατεύσουν τις ακτές τους από τις οικολογικές καταστροφές».*

Επομένως, το λιμεναρχείο (PSC) δεν αντικαθιστά το κράτος σημαίας ή τον πλοιοκτήτη στις ευθύνες τους να εξασφαλίσουν ασφάλεια εν πλω. Το λιμεναρχείο (PSC) λειτουργεί συμπληρωματικά. Όπως ο Clarke αναφέρει:

*«Ο έλεγχος στους λιμένες δεν αποτελεί εναλλακτική λύση του ελέγχου του κράτους σημαίας αλλά μέσο εξαναγκασμού των ιδιοκτητών των κάτω του μετρίου πλοίων, είτε να τους απορρίπτει είτε να τους ανεβάζει τα πρότυπα<sup>129</sup>.*

Κατά συνέπεια οι έλεγχοι που πραγματοποιούνται από το λιμεναρχείο (PSC) μπορούν να συμβάλουν στο να αναπτύξουν την έννοια της ασφάλειας στη συνείδηση των πλοιοκτητών. Οι πιστοποιήσεις και οι έλεγχοι είναι μέσα για να αλλάξει ο τρόπος σκέψης σε θέματα ασφάλειας στο πλοίο.

Συμπερασματικά, μπορεί να παρατηρηθεί η ανάγκη για ποιότητα και ποσότητα πιστοποιήσεων και ελέγχων προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που ορίζονται στον ISM CODE, δηλ. η αποφυγή της περιβαλλοντικής καταστροφής και η προστασία της ανθρώπινης ζωής.

---

<sup>129</sup> Clarke A. 205



### 3.3. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη στο σύστημα πρόληψης

Όπου ένα πλοίο προκαλεί ρύπανση εν πλω ως αποτέλεσμα της διαρροής πετρελαίου, ο πλοιοκτήτης να είναι αστικά ή ποινικά διωκόμενος. Αυτή είναι η εφαρμογή της αρχής του ο μολύνων πληρώνει.

Μέσα από αναλύσεις και να επεξηγήσεις των κανόνων εγκληματικής και αστικής ευθύνης που υπάρχουν στα διεθνή και εσωτερικά επίπεδα μπορεί να γίνει κατανοητό πώς η επιβολή κυρώσεων στον πλοιοκτήτη πιθανόν να φέρει θετικά αποτελέσματα.

#### 3.3.1. Η εφαρμογή στα διεθνή και εσωτερικά επίπεδα της αρχής ο μολύνων πληρώνει

Το 1902 που ο OECD ανέπτυξε την αρχή ο μολύνων πληρώνει που σημαίνει ότι ο υπεύθυνος για την πρόκληση της ρύπανσης (ο μολύνων) πρέπει να επιβαρυνθεί τις δαπάνες της ρύπανσης και των επακόλουθων δαπανών. Αυτή η αρχή έλαβε ευρεία αποδοχή.

Η αρχή ο μολύνων πληρώνει αναφέρεται στο άρθρο 174 παράγραφος (2) (πρώην άρθρο 130r) της Συνθήκης της Ρώμης<sup>130</sup> και στη Διακήρυξη της διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το περιβάλλον που έγινε στο Rio de Janeiro (1992)<sup>131</sup>. Η αρχή 16 της Διακήρυξης του Rio αναφέρει:

*«Οι εθνικές αρχές πρέπει να προσπαθήσουν να προωθήσουν την εσωτερικοποίηση του περιβαλλοντικού κόστους και τη χρήση των οικονομικών μέσων, λαμβάνοντας υπόψη την προσέγγιση ότι ο μολύνων πρέπει, σε γενικές γραμμές, να αντέξει το κόστος της ρύπανσης, με τον οφειλόμενο σεβασμό στο δημόσιο ενδιαφέρον και χωρίς διαστρέβλωση του διεθνούς εμπορίου»*

Η πολυπλοκότητά της δίνει αφορμή για δύο κύρια ζητήματα: προσδιορισμός του μολύνοντος και μέτρηση του κόστους της ζημίας. Υποτίθεται ότι «όλα, συμπεριλαμβανομένου του περιβάλλοντος, έχουν μια προσαρμοσμένη τιμή αγοράς»<sup>132</sup>. Εντούτοις ακόμα κι αν έχει πρόθεση να πληρώσει ο μολυνών τη

---

<sup>130</sup> Η συνθήκη της Ρώμης όπως τροποποιήθηκε.

<sup>131</sup> Rio de Janeiro Declaration on Environment and Development, 16 June 1992 UN Doc. A/CONF.151/5

<sup>132</sup> Ellis Ej. International Law and oily waters: a critical analysis. (1995) Colorado Journal of International Environmental law and policy p.31-60, p.57, Sunkin M., Mong D., Wight R., (2002) Sourcebook on Environmental law. Cavendish Publishing Limited.

ζημία που προκαλείται στο περιβάλλον, είναι δύσκολο να καθιερωθεί το ακριβές ποσό. Πράγματι αυτό οφείλεται τόσο στο γεγονός ότι χρειάζεται πολλά χρόνια για να καθαριστεί όσο στο ότι είναι αδύνατη η πλήρη αποκατάσταση. Οι διάφορες διεθνείς και εσωτερικές συμβάσεις και οι νομοθεσίες εφαρμόζουν την αρχή ο μολύνων πληρώνει.

Αρχικά, η αρχή ο μολύνων πληρώνει εφαρμόστηκε σε περιπτώσεις αστικής ευθύνης. Μετά από το ατύχημα Torrey Canyon, προέκυψαν ζητήματα για την ανεπάρκεια του υπάρχοντος συστήματος σε θέματα αποζημίωσης για το θαλάσσιο ατύχημα. Προκειμένου να καθοριστεί ποιος είναι υπεύθυνος για τη ζημία, ο IMO καθιέρωσε το 1969 με τη Διεθνή Συνθήκη τα σχετικά με την αστική ευθύνη για τη ζημία ρύπανσης πετρελαίου στη Συνθήκη αστικής ευθύνης (Civil Liability Convention, CLC)<sup>133</sup>. Ο στόχος του CLC είναι να εγγυηθεί μια επαρκής αποζημίωση στα θύματα. Ο πλοιοκτήτης να κρίνεται διωκόμενος αλλά να καθορίζεται η ευθύνη του. Κατόπιν προκειμένου να συμπληρωθεί το καθεστώς CLC, αποφασίστηκε να συσταθεί το Διεθνές Ταμείο για την αποζημίωση της ζημίας από ρύπανση πετρελαίου ή η Συνθήκη Ταμείων (International Fund for Compensation for oil Pollution Damage, IOPC) που υιοθετήθηκε το 1971<sup>134</sup>.

Αυτές οι δύο Συνθήκες αναθεωρήθηκαν το 1984. Τα πρωτόκολλα του 1984 δεν μπήκαν σε εφαρμογή λόγω της απουσίας επικύρωσης από τα Ηνωμένα Έθνη United States<sup>135</sup>. Το 1992 μια διπλωματική διάσκεψη της IMO στο Λονδίνο αναθεώρησε τον όρο της έναρξης ισχύος των πρωτοκόλλων. Το CLC και το IOPC αντικαταστάθηκαν από ένα πρωτόκολλο το 1992 και τροποποιήθηκαν το 2000<sup>136</sup>, ακολουθώντας το ατύχημα του Erika. Με βάση τις CLC και IOPC, ο

---

<sup>133</sup> 9 ILM (1970) 45. Η CLC υιοθετήθηκε 29 Νοεμβρίου 1969 και τέθηκε σε ισχύ 19 Ιουνίου 1975

<sup>134</sup> 11 ILM (1972) 284. Υιοθετήθηκε 18 Δεκεμβρίου 1971 και τέθηκε σε ισχύ 16 Οκτωβρίου 1978

<sup>135</sup> Πρέπει να σημειωθεί ότι τα Ηνωμένα Έθνη δεν επικύρωσαν το CLC και το Fund Conventions διότι η ΗΠΑ θεώρησαν ότι τα διεθνή οικονομικά όρια είναι αρκετά χαμηλά. Αυτοί εισήγαγαν το Oil Pollution Act (OPA90) το 1990 σε απάντηση της διαρροής του Exxon Valdez στην Αλάσκα το 1989. Οι πληροφορίες για το OPA είναι από: Bessemer Clark A.F. The US Oil Pollution Act of 1990. (1991), Swanson S.R. OPA 90+10: The Oil Pollution Act of 1990 after Ten Years. (2001) Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.32 p.135.

<sup>136</sup> Το πρωτόκολλο υιοθετήθηκε 27 Νοεμβρίου 1992 και τέθηκε σε ισχύ 30 Μαΐου 1996. 90 κράτη υιοθέτησαν το CLC 92 και το Fund Protocol 92 υπογράφηκε από 84 κράτη: The International Maritime Organisation. Summary of status of Convention as at 31 December 2002. URL: [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=247](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247) (31 Ιανουαρίου 2003) Οι τροποποιήσεις του 2000 υιοθετήθηκαν 18 Οκτωβρίου 2000 και τέθηκαν σε ισχύ 1 Νοεμβρίου 2003

πλοιοκτήτης είναι αυστηρά υπεύθυνος για τη ζημία στη θάλασσα<sup>137</sup>, που περιλαμβάνει πλοία που φέρουν πετρέλαιο<sup>138</sup>. Εντούτοις ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγεί των ευθυνών του, εάν συμβούν ορισμένα γεγονότα, όπως ύπαρξη πολέμου, φυσικών φαινομένων, πράξη ή παράλειψη τρίτου, πράξη της Κυβέρνησης, κ.λπ. (άρθρο III παράγραφος (2) του CLC 1992). Επιπλέον ο πλοιοκτήτης δεν είναι διωκόμενος:

*«όπου η ζημία που διαπράχθηκε προκύπτει από προσωπική πράξη ή παράλειψη (του πληρώματος, πιλότοι, ναυλωτές) με πρόθεση για να προκαλέσει τέτοια ζημία, ή απρόσεκτα και με τη γνώση πιθανώς ότι θα οδηγούσε σε τέτοια ζημία» (άρθρο III παράγραφος (4) του CLC 1992).*

Μια θέση για την αποζημίωση μπορεί να παρουσιαστεί άμεσα στον ασφαλιστή. Τα τελευταία μπορούν επίσης να περιορίσουν την ευθύνη του (άρθρο VII (8) του CLC 1992). Πράγματι το πλοίο που φέρει περισσότερους από 2.000 τόνους πετρελαίου (μεγάλη ποσότητα) οφείλει να ασφαλιστεί (άρθρο VII του CLC 1992).

Η θαλάσσια βιομηχανία δέχτηκε μια ρητή υπαιτιότητα αλλά σε αντάλλαγμα ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να περιορίσει την οικονομική του ευθύνη. Είναι αξιοσημείωτη μια συνοπτική εξήγηση του λόγου του περιορισμού της ευθύνης. Οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να βρεθούν αντιμέτωποι με μια απεριόριστη ευθύνη. Στην ουσία ο πλοιοκτήτης μπορεί να εγκαταλείψει το πλοίο.<sup>139</sup> Η αρχική μέθοδος, για να υπολογιστεί το ποσό που ο πλοιοκτήτης πρέπει να καταβάλει, εμφανίστηκε με το να υπολογίζεται στην πραγματική αξία του πλοίου και του φορτίου «ένα πολλαπλάσιο της χωρητικότητας του πλοίου ανεξάρτητα από τη μετά-ατύχηματος αξία του»<sup>140</sup> Ο πλοιοκτήτης μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του μόνο όταν το ατύχημα που συνέβη δεν είναι αποτέλεσμα δικού του σφάλματος<sup>141</sup>.

Το 2000 οι τροποποιήσεις θα αυξήσουν τα όρια αποζημιώσεων που

---

<sup>137</sup> Το άρθρο III (1) του CLC 1992 “The owner of a ship ... shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident”, στο άρθρο I (1) ορίζεται το “πλοίο” και στο άρθρο I (3) ορίζεται ο “πλοιοκτήτης”.

<sup>138</sup> Άρθρο XI του CLC

<sup>139</sup> Anderson P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. p.91-92

<sup>140</sup> Steel D. Ship are different: the case for limitation of liability. (1995) p.77-79

<sup>141</sup> Άρθρο V (2) του CLC 1992.

παρέχονται στο πρωτόκολλο του 1992 (άρθρο V (1) του CLC 1992)<sup>142</sup>:

- Ένα πλοίο που δεν υπερβαίνει 5.000 ακαθάριστη χωρητικότητα, η ευθύνη του περιορίζεται στο:
  - ο το 1992: 3 εκατομμύρια SDR<sup>143</sup> (περίπου ΗΠΑ \$3.8 εκατομμύρια)
  - ο το 2000: 4.5 εκατομμύρια SDR (περίπου ΗΠΑ \$5.78 εκατομμύρια)
- Ένα πλοίο από 5.000 έως 140.000 ακαθάριστη χωρητικότητα, η ευθύνη του περιορίζεται στο:
  - ο Το 1992: 3 εκατομμύρια SDR συν 420 SDR (περίπου ΗΠΑ \$538) για κάθε επιπλέον ακαθάριστο τόνο άνω των 5.000
  - ο το 2000: 4.5 εκατομμύρια SDR συν 631 SDR (περίπου ΗΠΑ \$907) για κάθε επιπλέον ακαθάριστο τόνο άνω των 5.000
- Ένα πλοίο άνω των 140.000 ακαθάριστη χωρητικότητα, η ευθύνη του περιορίζεται σε:
  - ο το 1992: 59.7 εκατομμύρια SDR (περίπου ΗΠΑ \$76.5 εκατομμύρια)
  - ο το 2000: 89.77 εκατομμύρια SDR (περίπου ΗΠΑ \$115 εκατομμύρια)

Εάν οι δαπάνες της ζημίας της ρύπανσης λόγω ενός θαλάσσιου γεγονότος υπερβούν την διαθέσιμη αποζημίωση από το CLC, το Ταμείο θα πληρώσει ένα πρόσθετο ποσό<sup>144</sup>. Οι καταστάσεις, στις οποίες το Ταμείο πληρώνει την πρόσθετη αποζημίωση, παρατίθενται στο άρθρο 4 (1) του IOPC1992.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 (4) (α) και (β) του IOPC το 1992, το μέγιστο πληρωτέο ποσό αποζημίωσης από το Ταμείο για ένα μεμονωμένο γεγονός, συμπεριλαμβανομένου του ορίου που καθιερώνεται από το CLC 1992, είναι 135

---

<sup>142</sup> The International Maritime Organisation. Summary of status of Convention as at 31 December 2002. URL: [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=256&doc\\_id=660](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=660) (31 Ιανουαρίου 2003)

<sup>143</sup> Άρθρο V (9) (α) του CLC 1992 η μονάδα μέτρησης αναφέρεται στη παράγραφο 1 του άρθρου αυτού και είναι Special Drawing Right όπως ορίζεται από το International Monetary Fund. Τετάρτη 13 Αυγούστου 2003 1SDR=1,39402USD ( International Monetary Fund. URL: <http://www.imf.org>)

<sup>144</sup> Άρθρο 10 (1) του IOPC 1992, άρθρο 2 (α) IOPC 1992

εκατομμύρια SDR (περίπου US\$173 εκατομμύρια)<sup>145</sup>. Εάν τρία συμβαλλόμενα μέρη αυτής της Συνθήκης, που συμβάλλουν στο Ταμείο λαμβάνουν ίσο ή υπερβαίνουν τον αριθμό των 600 εκατομμυρίων τόνων του πετρελαίου το χρόνο, το μέγιστο ποσό θα είναι 200 εκατομμύρια SDR (περίπου US\$256 εκατομμύρια)<sup>146</sup>.

Μετά από το ατύχημα του Erika, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να αυξήσει το μέγιστο πληρωτέο ποσό αποζημίωσης στην περίπτωση της διαρροής πετρελαίου στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυτό το ποσό προτάθηκε να καθιερωθεί σε €1 δισεκατομμύριο. Κατά συνέπεια, στις 16 Μαΐου 2003 η IMO σε διπλωματική διάσκεψη υιοθέτησε το πρωτόκολλο του 2003 σχετικά με την καθιέρωση ενός συμπληρωματικού Ταμείου για τη ζημία ρύπανσης πετρελαίου (Supplementary Fund for Oil Pollution Damage). Ο στόχος είναι να παρασχεθεί μια πρόσθετη αποζημίωση για τη ρύπανση πετρελαίου. Αυτό το συμπληρωματικό Ταμείο είναι προαιρετικό. Στην αρχή της εφαρμογής του, το μέγιστο ποσό αποζημίωσης πληρωνόταν από το Ταμείο για ένα γεγονός, συμπεριλαμβανομένου του ορίου που καθιερώνεται από το CLC, το ταμείο θα περιοριστεί στο 750 εκατομμύρια SDR (περίπου US\$1,000 εκατομμύριο)<sup>147</sup>.

Το CLC και το IOPC συμφώνησαν στην ευθύνη για τη ζημία από τα θαλάσσια ατυχήματα, που περιλαμβάνουν τα πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο. Σε σχέση με τα πλοία που φέρουν πετρέλαιο για ανεφοδιασμό, ο IMO υιοθέτησε το 2001 μια Διεθνή Συνθήκη σχετικά με την αστική ευθύνη για τη ζημία ρύπανσης πετρελαίου από ανεφοδιασμό, ευθυνών και αποζημιώσεων για τις διαρροές πετρελαίου από ανεφοδιασμό των πλοίων. Αυτή η Συνθήκη είναι παρόμοια με το CLC 1969.

Στο εσωτερικό επίπεδο ο μολύνων μπορεί να είναι ποινικά υπεύθυνος για την ελεγχόμενη ρύπανση των υδάτων. Εντούτοις ένα τέτοιο ποινικό σύστημα ευθύνης δεν υπάρχει στο διεθνές επίπεδο.

### 3.3.2. Οι θετικές επιπτώσεις

Εδώ θα ήθελα να αποδείξω πώς οι κανόνες οι οποίοι επιβάλλουν τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη, εξηγούν τα παραπάνω κάτι που μπορεί να έχει

<sup>145</sup> Τροποποιήσεις του 2000: 203 million SDR (260 million USD\$)

<sup>146</sup> Τροποποιήσεις του 2000: 300.740.000 SDR (386 million USD\$)

<sup>147</sup> The International Maritime Organisation. Summary of status of Convention as at 31 December 2002. URL: [http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic\\_id=358](http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=358) (30 Μαΐου 2003)

πραγματικά θετικές επιπτώσεις. Οι πλοιοκτήτες που προκάλεσαν την περιβαλλοντική ζημιά, τον τραυματισμό στα πρόσωπα ή την απώλεια ζωής βρίσκονται αντιμέτωποι με σημαντικές οικονομικές δαπάνες. Πρέπει να αποζημιώσουν τα θύματα που υπέστησαν τις ζημιές, και να απολυμαίνουν και να αποκαταστήσουν το περιβάλλον. Οι ναυτιλιακές εταιρίες, που προκάλεσαν τη ρύπανση των ελεγχόμενων υδάτων, βρίσκονται αντιμέτωπες επίσης με φυλάκιση και πρόστιμα. Επομένως οι πλοιοκτήτες πρέπει να σκεφτούν τις συνέπειες των ενεργειών τους και να προσπαθήσουν να αποφύγουν την περιβαλλοντική ζημιά, να αποτρέψουν τον ανθρώπινο τραυματισμό και την απώλεια της ανθρώπινης ζωής. Πρέπει να αναπτύξουν μια περισσότερο υπεύθυνη συμπεριφορά. Η επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων θα μπορούσε να αλλάξει τις συμπεριφορές και επιπλέον να ενισχύσει το βαθμό πρόληψης.

Πράγματι η κακοδιαχείριση ή οποιοσδήποτε ανασφαλείς πρακτικές στα πετρελαιοφόρα ακατέργαστου πετρελαίου ή τα επιβατικά πλοία μπορεί να συμβάλει στην περιβαλλοντική ζημιά (ρύπανση πετρελαίου) ή τους τραυματισμούς ακόμα και το θάνατο των επιβατών ή των μελών του πληρώματος. Η υιοθέτηση μιας ασφαλούς συμπεριφοράς και οι εν πλω πρακτικές πρέπει να συμμετέχουν στην πρόληψη των ατυχημάτων που δίνουν αφορμή για τις ανθρώπινες και οικολογικές καταστροφές. Επομένως ο ακρογωνιαίος λίθος είναι η προώθηση μιας παιδείας σε θέματα ασφάλειας εν πλω.

Τα προληπτικά μέσα πρέπει να ενισχυθούν μέσω της ενίσχυσης της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Μπορεί να παρατηρηθεί από το τέλος της δεκαετίας του '60, ότι η ευθύνη του πλοιοκτήτη έχει ενισχυθεί. Όλα τα ακόλουθα μέτρα πρέπει να αποσκοπεύουν στο να καταστήσουν ισχυρότερη την ευθύνη της ναυτιλιακής εταιρείας. Αρχικά ο IMO αποφάσισε να επιβάλει ρητή υπαιτιότητα. Η υιοθέτηση ενός καθεστώτος ρητής υπαιτιότητας καθιστά ευκολότερη για τον ενάγοντα την απόδειξη της ευθύνης του κατηγορουμένου κατά συνέπεια το θύμα δεν χρειάζεται να αποδείξει το λάθος ή την αμέλεια του πλοιοκτήτη. Πρόσφατα, ο IMO έχει αυξήσει το οικονομικό όριο της αποζημίωσης για τη ρύπανση πετρελαίου. Κατόπιν ο πλοιοκτήτης εκτίθεται σε μια σημαντικότερη οικονομική ευθύνη. Επιπλέον, με την έναρξη ισχύος του ISM CODE, προκύπτει ένα σημαντικό ζήτημα. Πράγματι πρέπει να αναρωτηθούμε εάν ο πλοιοκτήτης θα

μπορούσε να έχει το δικαίωμα να περιορίσει την οικονομική του ευθύνη στην περίπτωση της σοβαρής παραβίασης των απαιτήσεων που καθορίστηκαν στον ISM CODE. Υποτίθεται θα μπορούσε να ισχυρισθεί ότι, εάν η ναυτιλιακή εταιρεία δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που δηλώνονται στον ISM CODE, δεν θα μπορούσε να περιορίσει την ευθύνη του. Θα μπορούσε να βρεθεί αντιμέτωπος με απεριόριστη ευθύνη.

Επιπλέον σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως συνέπεια του ατυχήματος Prestige, η Επιτροπή πρότεινε μια οδηγία της 5ης Μαρτίου 2003<sup>148</sup> όπου καθιερώνεται ένα καθεστώς ποινικών κυρώσεων σε περιπτώσεις σκόπιμων απαλλαγών από τα πλοία συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών καθαρισμού δεξαμενής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προετοίμαζε τα νομοθετικά μέτρα ώστε να επιβληθούν ποινικές κυρώσεις προς όλες τις πλευρές (πλοιοκτήτες, ιδιοκτήτης φορτίου, νηογνώμονες, κ.λπ.) που απαλλάσσουν καταστάσεις μόλυνσης<sup>149</sup>. Το να είναι αστικά διωκόμενοι, οι πλοιοκτήτες ίσως αυτό υπόκειται σε εγκληματικές κυρώσεις.

Σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά των επιβατών, είναι πρόσφατη η ενίσχυση της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Πράγματι η Συνθήκη της Αθήνας του 1974 για τη θαλάσσια μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους, αναθεωρήθηκε με το πρωτόκολλο του 2002 που υιοθετήθηκε κατά τη διάρκεια μιας διπλωματικής διάσκεψης του IMO από τις 21 Οκτωβρίου έως τις 1η Νοεμβρίου 2002. Η Συνθήκη της Αθήνας του 1974 οργάνωσε ένα καθεστώς ευθύνης για τη ζημία που υφίστανται οι επιβάτες των πλοίων. Ο μεταφορέας ήταν αρμόδιος για τη ζημία ή τη απώλεια που υφίστανται μόνο εάν το ατύχημα οφείλεται σε σφάλμα του ή αμέλειά του<sup>150</sup>. Το πρωτόκολλο του 2002 της Συνθήκης της Αθήνας αυξάνει τα όρια για τις ζημιές των επιβατών. Η βάση της ευθύνης έχει αναθεωρηθεί, και το σφάλμα όπου στηρίζεται το σύστημα ευθύνης αντικαθίσταται με ένα αυστηρό σύστημα ευθύνης. Ο μεταφορέας πρέπει να έχει υποχρεωτική ασφάλεια που να καλύπτει αυτούς τους ενδεχόμενους ισχυρισμούς<sup>151</sup>.

---

<sup>148</sup> European Parliament Com (2003) 0092 final – COD 2003/0037

<sup>149</sup> Άρθρο 9 της Directive 94/57/EC: The European Union. URL: [http://europa.eu.int/Comm/transport/themes/maritime/prestige/2003\\_01\\_08\\_memo\\_en.pdf](http://europa.eu.int/Comm/transport/themes/maritime/prestige/2003_01_08_memo_en.pdf) (12 Φεβρουαρίου 2003)

<sup>150</sup> The International Maritime Organisation. URL: [http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic\\_id=358](http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=358) (30 Μαΐου 2003)

<sup>151</sup> The International Maritime Organisation. Summary. URL:

## Κεφάλαιο 4

### 4.1. Τα οφέλη και κόστος της εφαρμογής του ISM CODE

#### 4.1.1. Τα οφέλη του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης

Η ανάπτυξη μιας νοοτροπίας για ασφάλεια στη θάλασσα και η εφαρμογή ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης από το προσωπικό τόσο στη ξηρά όσο και εν πλώ, οδηγεί στη δημιουργία μιας διαφορετικής κουλτούρας. Το γεγονός αυτό προσφέρει μεγιστοποίηση των ωφελειών μειώνοντας πολλές φορές και τα κόστη, κάτι που προέρχεται κατ' επέκταση από την ορθή εφαρμογή του ISM CODE.

Τα οφέλη του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης είναι:

- μείωση του αριθμού των ατυχημάτων, του δεσέματος των πλοίων στα λιμάνια και των καθυστερήσεων
- αύξηση της εμπιστοσύνης από πλευρά πελατών
- μείωση των κοστών ως συνέπεια της βελτίωσης της αποδοτικότητας και παραγωγικότητας
- ασφαλή μεταφορά φορτίων και μείωση των απαιτήσεων
- μείωση των απαιτήσεων για ρύπανση
- ευνοϊκότερες τιμές ασφαλίσεων
- ηθική ανάπτυξη των εταιρειών
- αύξηση της εμπιστοσύνης ανάμεσα στο προσωπικό
- εστίαση στην ανάπτυξη των πόρων και προσωπική δραστηριοποίηση μέσω της εκπαίδευσης
- αλλαγές στην συμπεριφορά και στο τρόπο σκέψης (κουλτούρα)
- εισαγωγή της έννοιας της ποιότητας στο σύστημα διαχείρισης μέσω της διαβεβαίωσης των βελτιωμένων προτύπων ασφάλειας.

---

[http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic\\_id=583&doc\\_id=253](http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=253) (30 Μαΐου 2003) Το πρωτόκολλο του 2002 θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την αποδοχή του από 10 κράτη.



#### 4.1.2. Τα οφέλη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του ISM CODE

Πολλοί από τους στόχους του ISM CODE απεικονίζονται από τα πρότυπα ποιότητας της σειράς ISO9000. Επομένως η συμμόρφωση με τον ISM CODE επιφέρει πολλά από τα ίδια οφέλη με εκείνα της σειράς ISO9000. Παρατηρείται ότι για τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες, δεν είναι μόνος λόγος, οι κυβερνητικοί κανονισμοί που τις οδηγούν (αναγκάζουν) στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ISM CODE. Είναι η ανάγκη για δημιουργία καλύτερων συνθηκών εργασίας, μιας επιχείρησης με ευρύτερο όριο κέρδους και ασφαλέστερο μέλλον.

Ένας μακροπρόθεσμος στόχος του ISO9000 είναι η εξασφάλιση της ποιότητας μέσω μιας οργανωμένης και συστηματικής προσέγγισης της ασφάλειας για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και των πλοίων της. Τελικά αυτή η προσέγγιση «*επίπεδο του πεδίου δράσης*» παγκοσμιοποιήθηκε μέσω της συνεπούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για ασφάλεια και πρόληψη ρύπανσης. Θα υπάρξει ένα όφελος των μειωμένων δαπανών καθώς και οι πρακτικές για ασφάλεια καθιερώνονται και τα κόστη σημαίας και οι επιθεωρήσεις από τις λιμενικές αρχές μειώνονται.

Η σημαντικότερη ωφέλεια μείωσης κόστους από τη συμμόρφωση με τον ISM CODE που οι εταιρείες συνειδητοποιούν είναι ο έλεγχος των απωλειών λόγω των ατυχημάτων και τις συσχετιζόμενες με αυτό ζημίες σε ανθρώπους, φορτίο και περιβάλλον. Η εφαρμογή υγιών αρχών διαχείρισης του ISM CODE εκθέτει πολλές από τις δευτερογενής και τριτογενής δαπάνες που συνδέονται με απώλειες και ατυχήματα και συμβάλλει στη αποβολή ή μετρίαση αυτών των δαπανών. Όταν αυτά τεκμηριώνονται συστηματικά, καθιερώνεται μια βάση δεδομένων που οδηγεί στη μείωση του ρίσκου και χρησιμοποιείται για να χαμηλώσει δραστικά τα ασφάλιστρα.

Για κάποιες εταιρείες η πιστοποίηση ISO9002 επιδιώκεται εν μέρει για υπεράσπιση των ευθυνών. Παρόμοια πολλές ναυτιλιακές εταιρείες που δεν υπόκεινται στις υποχρεωτικές απαιτήσεις του ISM CODE επιδιώκουν την συμμόρφωση για να χαμηλώσουν την έκθεση των ευθυνών. Ειδικά σε θέματα ασφάλειας προσωπικού το χάσμα μεταξύ του τι τα δικαστήρια ορίζουν ασφαλή και του τι απαιτείται από τους νόμους περί ασφάλειας, κανονισμούς, κώδικες γίνεται όλο και πιο ευρύ με πιο γρήγορο ρυθμό. Ο ISM CODE υιοθετεί την αρχή περί συνεχούς βελτίωσης μέσω ελέγχων, αναθεωρήσεων και διορθωτικών

ενεργειών. Όταν αυτή η αρχή χρησιμοποιείται για να διαπιστώσει και να προστατεύσει από πιθανές επικίνδυνες καταστάσεις τότε θα υπάρξουν και λιγότεροι τραυματισμοί και ζημιές. Εντούτοις εάν συμβεί κάποιο ατύχημα η εταιρεία έχει μια καλά τεκμηριωμένη υπεράσπιση ενάντια στην αμέλεια ή στην σκόπιμα λανθασμένη πράξη.

#### **4.2. Προσέγγιση του κόστους εφαρμογής του ISM CODE**

Το κόστος στους πλοιοκτήτες της εφαρμογής ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης ποικίλει, και εξαρτάται από το ήδη υπάρχον σύστημα, την πολυπλοκότητα του συστήματος που εφαρμόζεται και το μέγεθος του πλοίου του στόλου. Τα κόστη<sup>152</sup> κυμαίνονται από \$225.000 το πολύ έως \$10.000 το ελάχιστο ανά πλοίο σε πετρελαιοφόρα (oil tanker) και (bulk carrier). Για πλοία στα οποία οι κανονισμοί ήδη εφαρμόζονται εκτιμάται ένας μέσος όρος κόστους εφαρμογής \$116.000 ανά πλοίο. Οι επιπλέον τύποι πλοίων που οι κανονισμοί εφαρμόστηκαν από 1 Ιουλίου 2002 έχουν λιγότερο δύσκολο (περίπλοκο) σύστημα, έτσι έχουμε μείωση του εκτιμώμενου μέσου κόστους. Θα υπάρχει λοιπόν ένα τρέχον κόστος συντήρησης που εκτιμάται να είναι περίπου \$5.000 τον χρόνο.

Αυτές οι δαπάνες αναμένεται να καλυφθούν από μειώσεις των ασφαλιστρών, πλοία με πιστοποιητικά ISM CODE ευνοούνται έως 2% μείωσης των ασφαλιστρών. Στα πλοία που συμμορφώνονται με ISM CODE έχει παρατηρηθεί μια μείωση κατά 30% στα διπύθμενα και προστατευμένα και αποζημίωση των απαιτήσεων. Πολλοί πλοιοκτήτες έχουν εφαρμόσει τις απαιτήσεις του ISM CODE στα πλοία τους εθελοντικά διότι αυτό αποδεικνύεται οικονομικό και με ασφαλή κέρδη.

#### **4.3 Η προτεινόμενη μέθοδος FSA**

Η Μεγάλη Βρετανία ήταν η πρώτη χώρα η οποία εισήγαγε τη μέθοδο Formal Safety Assessment (FSA) στον IMO κατόπιν σχετικής έρευνας η οποία πραγματοποιήθηκε από την Ειδική Επιτροπή Ναυτιλιακής Τεχνολογίας για λογαριασμό του Βρετανικού Κοινοβουλίου το 1992. Μια από τις πιο σημαντικές συστάσεις, μεταξύ άλλων, στην αναφορά της Επιτροπής αφορούσε την εφαρμογή της προσέγγισης safety – case στα πλοία. Έτσι ο όρος ‘Formal Safety

---

<sup>152</sup> Registration SOR/2001-294 1 August 2001, CANADA SHIPPING ACT

Assessment' (FSA) επινοήθηκε από την Βρετανία, η οποία ανέλαβε αυτή την υπόθεση με ενθουσιασμό σαν ένα τρόπο να προσαρμοσθεί η παραδοσιακή έννοια safety-case όπως εφαρμόζεται για παράδειγμα στις πυρηνικές ή τις παράκτιες βιομηχανίες, στην διεθνή ναυτιλία.

Η Βρετανία πρωταγωνιστεί σε μια διαδικασία όπου θα μπορούσε με πρώτη ευκαιρία να εφαρμοσθεί σε επίπεδο σύμβασης. Το αυξανόμενο ενδιαφέρον και η συνολική συμμετοχή στην συζήτηση υπήρξε εξαιρετικά ενθαρρυντική. Κατά τη διάρκεια αυτής της συζήτησης, έγινε ξεκάθαρο ότι γενικά η φιλοσοφία της εφαρμογής της FSA στο ανώτατο επίπεδο έχει τεράστια απήχηση. Αναγνωρίζεται ο πιθανός κίνδυνος στην ανάπτυξη της διαδικασίας στο επίπεδο ενός πλοίου, πριν να υπάρξει ένας διεθνής μηχανισμός που να διασφαλίζει ότι τα κράτη μέλη έχουν τη θέληση, την αντίληψη και την ικανότητα να εφαρμόσουν ένα συνεπές πρότυπο<sup>153</sup>.

Μια τέτοια προσέγγιση θέτει μια νέα πρόκληση στον IMO να αυξήσει την εμπλοκή του στις εμπορικές πλευρές της ναυτιλίας. Θεωρείται δε ως ένα καλό πρώτο βήμα προς μια πιο συστηματική εκτίμηση του εμπλεκόμενου κόστους στους κανονισμούς ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος η οποία τώρα αναλαμβάνεται μέσω της εφαρμογής της Formal Safety Assessment (FSA).

Η ιδέα της FSA ξεκίνησε από την παραδοχή του Λόρδου Carver ότι η σύγχρονη επιστήμη και τεχνολογία δεν εφαρμόζεται επαρκώς σε πολλούς τομείς που επηρεάζουν την ασφάλεια της ναυτιλίας. Ακολουθώντας αυτή την παραδοχή η κυβέρνηση της Βρετανίας εισήγαγε την FSA σαν μια προσέγγιση που περιλαμβάνει την χρήση της διαχείρισης της επικινδυνότητας και της ανάλυσης κόστους-οφέλους, όχι ατομικά σε επίπεδο πλοίου αλλά σαν μια βάση στην διαδικασία λήψης αποφάσεων του IMO και της εμπορικής ναυτιλίας γενικά. Η Βρετανία ισχυρίστηκε ότι η υιοθέτηση της FSA θα επιτρέψει τα θέματα ασφάλειας στον IMO να έχουν προτεραιότητα και έτσι οι εξαγόμενοι κανονισμοί να είναι αποτελεσματικοί από πλευράς κόστους και με την αναλογικά ισόποση επικινδυνότητα. Η αντίδραση του IMO ήταν ευνοϊκή από την αρχή: Συστήθηκε μια Ομάδα Εργασίας κάτω από την Maritime Safety Committee (MSC) η οποία εξέδωσε οδηγίες για την εφαρμογή της FSA. και οι οποίες στη συνέχεια εγκρίθηκαν από την MSC.

---

<sup>153</sup> Bradley, 1998

Ο IMO δεν δείχνει να αγνοεί την ανάγκη μιας τέτοιας ανάγκης (ζυγίσματος κόστους και επικινδυνότητας). Οι Στόχοι της Απόφασης A.500(XII) προβλέπουν ότι

*«το Συμβούλιο και οι Επιτροπές φιλοξενούν προτάσεις για νέες συμβάσεις ή τροποποιήσεις σε υπάρχουσες συμβάσεις μόνο στη βάση ξεκάθαρης και καλά τεκμηριωμένης παρουσίασης πειστικών αναγκών έχοντας λάβει υπόψη τα κόστη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την επιβάρυνση σε νομοθετικούς και διοικητικούς πόρους των κρατών μελών»<sup>154</sup>.*

Έτσι προς το παρόν σε ότι αφορά την FSA, το κύριο ενδιαφέρον του IMO περιορίζεται στην εφαρμογή των τεχνικών της FSA πάνω στους κανόνες και τους κανονισμούς του ίδιου του IMO και όχι στα μεμονωμένα πλοία. Η προσέγγιση αυτή παρέχει ένα νέο τρόπο επικοινωνίας σε θέματα ασφάλειας, δηλαδή την επικοινωνία σε όρους κινδύνων, πιθανοτήτων, συνεπειών και κόστους. Αυτή είναι η κοινή γλώσσα της εκτίμησης της επικινδυνότητας η οποία είναι άλλωστε αρκετά τυποποιημένη σε πολλές άλλες βιομηχανίες<sup>155</sup>.

#### **4.3.1. Η μέθοδος Formal Safety Assessment (FSA) και παράγοντες αξιοπιστίας**

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (Maritime Safety Committee – MSC), στην δέκατη έκτη σύνοδο (28 Μαΐου μέχρι 6 Ιουνίου 1997) και η Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee) στην τεσσαρακοστή όγδοη σύνοδο (18 έως 25 Σεπτεμβρίου 1997), ενέκρινε τις ενδιάμεσες οδηγίες για την εφαρμογή της Formal Safety Assessment (FSA) στον IMO ως διαδικασία Λήψης Αποφάσεων του IMO (IMO, 1997). Τελικά οι οδηγίες αυτές εγκρίθηκαν από την εβδομηκοστή τέταρτη σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (30 Μαΐου μέχρι 8 Ιουνίου 2001) και την τεσσαρακοστή έβδομη σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος από 4 μέχρι 8 Μαρτίου 2002), σαν Οδηγίες για χρήση από τον IMO στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Η FSA κατά τον Peachy, είναι μια λογική και συστηματική διαδικασία για

---

<sup>154</sup> Haralambides, 1998

<sup>155</sup> Mathiesen – Skjong, 1998

την αξιολόγηση των επικινδυνοτήτων<sup>156</sup> που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε ότι αφορά την αξιολόγηση του κόστους και των ωφελειών που απορρέουν από τις επιλογές του IMO στην προσπάθεια μείωσης αυτών των επικινδυνοτήτων<sup>157</sup>.

Η χρήση της FSA είναι συνεπής με την διαδικασία λήψης αποφάσεων του IMO και θα μπορούσε να του παράσχει υποστήριξη. Παρέχει μια βάση για την λήψη αποφάσεων συμφωνά με τις αποφάσεις A. 500 (XII) "Στόχοι του Οργανισμού για τη δεκαετία του 1980" και την A.777 (18) "Εργασιακές Μέθοδοι και Οργάνωση της Εργασίας στις Επιτροπές και των Επικουρικών Σωμάτων".

Έτσι η εφαρμογή της FSA σχετίζεται ιδιαίτερα με τις προτάσεις κανονιστικών μέτρων τα οποία ενδέχεται να προκαλέσουν εκτεταμένες συνέπειες κόστους στην ναυτιλιακή βιομηχανία είτε σε όρους διοικητικής είτε νομικής επιβάρυνσης. Αυτό επιτυγχάνεται αφενός μέσω της άριστης τεκμηρίωσης των προτεινόμενων μέτρων και αφετέρου μέσω της σύγκρισης των δυνατοτήτων που προσφέρουν οι διάφορες επιλογές των υπό ανάληψη μέτρων.

Η βασική φιλοσοφία της FSA είναι ευθυγραμμισμένη με το ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν εργαλείο για να διευκολύνει τη διάφανη διαδικασία λήψης αποφάσεων και επιπρόσθετα παρέχει το μέσο προληπτικής λειτουργίας, δίνοντας τη δυνατότητα να εξετάζονται οι πιθανοί κίνδυνοι πριν προκληθεί ένα σοβαρό ατύχημα.

Οι κατευθυντήριες γραμμές έχουν στόχο να διευκολύνουν δοκιμαστικές εφαρμογές της διαδικασίας FSA και θα παραμείνουν ως ενδιάμεσες όσο χρόνο απαιτηθεί προκειμένου να αποκτηθεί εμπειρία. Τέτοιες δοκιμαστικές εφαρμογές θα οδηγήσουν σε μεγαλύτερη κατανόηση της FSA από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, ανεξάρτητα από την τυχόν προηγούμενη εμπειρία τους στην εφαρμογή τεχνικών αξιολόγησης της επικινδυνότητας.

Στο πλαίσιο αυτό οι κυβερνήσεις-μέλη και οι μη-κυβερνητικοί οργανισμοί καλούνται να διεξάγουν δοκιμαστικές εφαρμογές της FSA και να υποβάλουν τα αποτελέσματά τους στον IMO.

---

<sup>156</sup> Peachy, 1999

<sup>157</sup> Καρύδης, 1998

#### 4.3.2. Ο σκοπός της FSA

Η FSA είναι μια δομημένη και συστηματική μεθοδολογία, που στοχεύει στην εξύψωση της ναυτικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της ζωής, της υγείας, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της περιουσίας, μέσω της χρήσης των αξιολογήσεων της επικινδυνότητας και του κόστους-οφέλους.

Η FSA μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν ένα εργαλείο για να βοηθήσει στην εκτίμηση των νέων κανονισμών ασφάλειας ή για να κάνει σύγκριση μεταξύ υφισταμένων και πιθανά βελτιωμένων κανονισμών, από την οπτική της επίτευξης ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων τεχνικών και λειτουργικών θεμάτων, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, και μεταξύ της ασφάλειας και του κόστους<sup>158</sup>.

Η FSA είναι συνεπής με την τρέχουσα διαδικασία λήψης αποφάσεων του IMO και παρέχει μια βάση για την λήψη αποφάσεων σύμφωνα με τους Κανονισμούς A. 500 και A. 177/ 18).

Οι λήπτες αποφάσεων στον IMO μέσω της FSA θα είναι ικανοί να εκτιμούν το αποτέλεσμα των προτεινόμενων κανονιστικών αλλαγών σε όρους ωφελειών (π.χ. αναμενόμενης μείωσης ανθρώπινων απωλειών ή ρύπανσης) και του σχετικού κόστους που προκαλείται αφενός στη βιομηχανία και αφετέρου στα ατομικά μέρη που ενδέχεται να επηρεάζονται από τη συγκεκριμένη απόφαση. Έτσι η FSA θα διευκολύνει την ανάπτυξη των κανονιστικών αλλαγών ισότιμα μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων μερών, βοηθώντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην επίτευξη συμφωνίας.

#### 4.3.3. Οφέλη και συμπεράσματα από την εφαρμογή της FSA

Μπορούμε τώρα να δοκιμάσουμε να καταγράψουμε κάποια αρχικά οφέλη και συμπεράσματα από την εφαρμογή της FSA.

Τα οφέλη από την FSA είναι τα ακόλουθα:

- Συνεπείς/κατανοητές απαιτήσεις κατά μήκος όλων των πλευρών της ασφάλειας
- Αποτελεσματικότητα κόστους
- Πρόληψη όχι αντίδραση (reaction)
- Κανονισμοί σε αντιστοιχία με την επικινδυνότητα

---

<sup>158</sup> Xie κ.α., 2000

- Εισαγωγή νέων επικινδυνοτήτων εξαιτίας της αλλαγής της τεχνολογίας

Τα συμπεράσματα από την FSA ως εργαλείου αλλαγής κουλτούρας είναι:

- Περισσότερο επιστημονική προσέγγιση βασισμένη στην επικινδυνότητα για την κανονιστικοποίηση της ασφάλειας στην ναυτιλία
- Ερευνήθηκε, αναπτύχθηκε και προωθήθηκε από τη Μεγάλη Βρετανία για τον IMO
- Πρόκειται για μια δομημένη, συστηματική προσέγγιση για χρήση του IMO και τα μέλη του με σκοπό την εξύψωση του κανονιστικού πλαισίου στην ναυτιλία
- Η υιοθέτησή του από την κανονιστική αρχή συνιστά μεγάλη αλλαγή κουλτούρας
- Βοηθά στην εδραίωση προτύπων και συμβατικών απαιτήσεων τα οποία αντιμετωπίζουν καλύτερα τις επικινδυνότητες, και είναι δίκαια για όλους τους συμμετέχοντες στην βιομηχανία
- Διευκολύνει την εισαγωγή ενός διαφανούς και δίκαιου κανονιστικού πλαισίου, το οποίο να ενθαρρύνει την συμμόρφωση και οδηγεί στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα.

Το πρότυπο μέχρι εδώ δεν δίνει τα στοιχεία για διενέργεια ανάλυσης κόστους-οφέλους. Το κόστος θα πρέπει να στηριχθεί στην επικινδυνότητα. Ποιο είναι όμως το μέγεθος της επικινδυνότητας; Ποιος την ορίζει; Σ' αυτό δεν απαντά ούτε ο ISM Code ούτε η FSA.

#### 4.4 Συσχέτιση της FSA με τον ISM Code

Μέχρι εδώ ολοκληρώσαμε τη θεωρητική προσέγγιση ανάλυσης της FSA έχοντας γνωρίσει ως εκ τούτου και τις δυνατότητές της. Έτσι τώρα πλέον μπορούμε να προχωρήσουμε συγκρίνοντας την με τον ISM Code. Ο Kuo δίνοντας τη δική του εκδοχή συγκρίνοντας τον ISM Code με την προσέγγιση Safety Case που είναι μια παραλλαγή της FSA παρουσίασε τα πλεονεκτήματα χρήσης της μεθόδου FSA (ή Safety Case approach κατά τον Kuo έναντι του ISM Code.<sup>159</sup>.

---

<sup>159</sup> Kuo, 1998, Garner, 1998

Τρία σημαντικά στοιχεία αναδεικνύονται από τη σύγκριση του Κιου μεταξύ FSA και ISM Code. Αυτά είναι τα εξής:

- Της επικρατούσας σύγχυσης στον ISM Code μεταξύ των όρων risk (επικινδυνότητα) και hazard (κινδύνου)
- Της ανάγκης για παροχή κινήτρων
- Της δυνατότητας εφαρμογής της FSA σε όλες τις φάσεις του κύκλου ζωής του συστήματος, σε αντίθεση με τον ISM Code που χρησιμοποιείται μόνο κατά τη λειτουργική φάση.

Μετά την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας του ISM Code, μπορεί κανείς να προχωρήσει ένα βήμα πιο πέρα, σε μια προσπάθεια να συσχετίσει την FSA και τους παράγοντες αξιοπιστίας με τις ισχύουσες Συμβάσεις και Κώδικες του IMO.

Ο ISM Code στο άρθρο 7 συνιστά τον σχεδιασμό διαδικασιών και οδηγιών για τις κύριες λειτουργίες του πλοίου που αφορούν την ασφάλειά του και την πρόληψη της ρύπανσης. Επίσης στο άρθρο 8 συνιστά τον εντοπισμό και την περιγραφή των επειγουσών καταστάσεων που είναι δυνατόν να παρουσιασθούν στο πλοίο, αλλά επίσης και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπισή τους, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης προγράμματος κατάλληλων ασκήσεων. Η έννοια του προγράμματος εδώ αναφέρεται στις διαδικασίες, τα σχέδια και τις οδηγίες που σχετίζονται με αυτές τις καταστάσεις.

Αντίθετα η μέθοδος FSA, έρχεται να συμπληρώσει και να ποσοτικοποιήσει τον ISM Code ακριβώς στα αναφερόμενα άρθρα<sup>160</sup>.

Επομένως ο ISM Code δια των άρθρων 7, 8 απαιτεί το σχεδιασμό διαδικασιών οι οποίες να αντιμετωπίζουν επείγουσες καταστάσεις. Δεν προσδιορίζει όμως ούτε ποιες είναι αυτές οι επείγουσες καταστάσεις, ούτε και πως αυτές μπορούν να εντοπισθούν. Φυσικά κάθε εταιρεία και πολύ περισσότερο κάθε πλοίο είναι διαφορετικά, έχουν διαφορετικές αδυναμίες και επομένως έχουν ανάγκη από διαφορετικά σχέδια.

Αντίθετα όμως με τον ISM Code, η FSA δίνει τη δυνατότητα μέσω της ανάλυσης που προσφέρουν να εντοπίσουν τις αδυναμίες και κατά συνέπεια να οδηγήσουν στη σύνταξη των αντίστοιχων απαραίτητων σχεδίων για το κάθε συγκεκριμένο πλοίο. Έτσι με αυτόν τον τρόπο μπορεί να αποφεύγεται η γενική

---

<sup>160</sup> Angelis – Katarellos, 2000).



και ασαφής χρήση σχεδίων, αφού τα σχέδια αφενός εξειδικεύονται στο κάθε συγκεκριμένο πλοίο και αφετέρου εντοπίζονται στα σημεία και τους τομείς που πραγματικά έχει ανάγκη, καλύπτοντας έτσι τις αδυναμίες του.

Εδώ πρέπει να διευκρινίσουμε ότι δεν απορρίπτουμε τη δομή του ISM Code, αντίθετα προτείνουμε την ενίσχυσή του με τη μέθοδο FSA στα αναφερόμενα άρθρα 7, 8 και 9, των οποίων οι απαιτήσεις παύουν να είναι γενικές.

Έχοντας μέχρι εδώ ολοκληρώσει τη σύγκριση μεταξύ του ISM Code και της FSA συνεχίζουμε συσχετίζοντας τον ISM Code και πάλι με τις υφιστάμενες συμβάσεις του IMO.

Αν θελήσουμε να συσχετίσουμε την σύμβαση STCW με τον ISM Code, θα μπορούσαμε να πούμε ότι αναφέρεται στα άρθρα 5 και 6 'Εξουσία και Ευθύνη Πλοιάρχου' και 'Πόροι και προσωπικό' αντίστοιχα.

Επίσης η σύμβαση SOLAS και η σύμβαση MARPOL κατά τον ίδιο τρόπο θα μπορούσαμε να πούμε ότι αναφέρονται στα άρθρα 2, 8 και 10 του ISM Code, 'Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος', 'Προετοιμασία Επειγουσών Καταστάσεων', και 'Συντήρηση του πλοίου και εξοπλισμού'.

Σκόπιμα θελήσαμε όλες οι συγκρίσεις να γίνουν με βάση τον ISM Code αφενός γιατί είναι η τελευταία προσπάθεια του IMO και αφετέρου γιατί ο ίδιος ο ISM Code έχει δηλώσει ότι βασικός του στόχος είναι να επιδιώξει την εφαρμογή των ήδη υφιστάμενων συμβάσεων.

Όπως είδαμε και προηγούμενα η μέθοδος FSA ασχολείται κυρίως με τα θέματα των άρθρων 7,8 και του άρθρου 9 του ISM Code. Στη συνέχεια μπορούμε να κάνουμε τις εξής παρατηρήσεις:

1. Με τα άρθρα 1,3,4,11,12 και 13 δεν ασχολούνται ούτε οι υπόλοιπες συμβάσεις του IMO ούτε η μέθοδος FSA. Ερμηνεύοντας το γεγονός αυτό σημαίνει ότι για πρώτη φορά ο ISM Code έρχεται να ασχοληθεί με τα θέματα της δημιουργίας ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης που να αντιμετωπίζει ολοκληρωμένα την ασφάλεια. Για πρώτη φορά τίθενται και προσδιορίζονται οι ευθύνες της εταιρείας, ενώ ορίζεται και υπεύθυνο πρόσωπο που ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας. Τέλος η τεκμηρίωση μέσω εντύπων, ο εσωτερικός έλεγχος και η

πιστοποίηση είναι επίσης καινούργια θέματα τα οποία και πάλι εισάγει και αντιμετωπίζει μόνο ο ISM Code.

2. Το μοναδικό θέμα με το οποίο ασχολείται ο ISM Code, ενώ ήδη είχαν ασχοληθεί η SOLAS και η MARPOL και σήμερα εισάγεται επίσης με τη FSA είναι το άρθρο 8 'Προετοιμασία Επείγουσών Καταστάσεων'. Το γεγονός αυτό δείχνει αφενός τη σπουδαιότητα του θέματος και αφετέρου ότι εμμέσως πλην σαφώς αναγνωρίζεται η αποτυχία αντιμετώπισης του περισσότερο σοβαρού θέματος της ασφάλειας τόσο από τις ισχύουσες συμβάσεις όσο και από τον ISM Code.
3. Με το άρθρο 7, 'Ανάπτυξη σχεδίων λειτουργιών πλοίου' ασχολείται για πρώτη φορά ο ISM Code και σήμερα και η μέθοδος FSA. Για πρώτη φορά δίνεται προσοχή στις συνήθεις λειτουργίες του πλοίου και όχι μόνο σ' αυτές της έκτακτης ανάγκης, πράγμα το οποίο είναι πολύ σωστό δεδομένου ότι ένας κακός χειρισμός μιας συνήθους λειτουργίας μπορεί πολύ εύκολα να την μετατρέψει σε κίνδυνο διαχείρισης έκτακτης ανάγκης. Η αντιμετώπιση του θέματος από την FSA είναι κατά τη γνώμη μας αρτιότερη δεδομένου ότι απαιτεί ως προϋπόθεση τη διενέργεια ανάλυσης όλων των λειτουργιών του πλοίου με σκοπό τον εντοπισμό κινδύνων.

Η ανωτέρω ανάλυση μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο ISM Code ορθά εφαρμόστηκε δεδομένου ότι αντιμετωπίζει περισσότερο εμπειριστατωμένα τα θέματα ασφάλειας, υστερεί όμως στην αντιμετώπιση της ανάπτυξης σχεδίων τόσο των κανονικών λειτουργιών όσο και αυτών της έκτακτης ανάγκης. Με αυτά της έκτακτης ανάγκης όμως ασχολείται η FSA, πράγμα το οποίο μας οδηγεί στο να προτείνουμε την ενσωμάτωσή τους στον ISM Code.

Η FSA έρχεται να εξειδικεύσει, να ποσοτικοποιήσει και να συμπληρώσει τόσο τον ISM Code όσο και τις Συμβάσεις του IMO

Από τη συγκριτική ανάλυση του Κιου προκύπτει ότι:

- Μέσω της FSA αποκαταστάθηκε και εμπεδώθηκε η διαφορά μεταξύ risk (επικινδυνότητα) και hazard (κινδύνου)
- Φάνηκε η ανάγκη παροχής κινήτρων για τη βελτίωση της

ασφάλειας, ενώ η FSA φαίνεται να έχει περιθώρια δράσης προς αυτή την κατεύθυνση

- Η FSA μπορεί να εφαρμοσθεί σε όλο τον κύκλο ζωής του συστήματος αντίθετα από τον ISM Code που εφαρμόζεται μόνο στη φάση λειτουργίας
- Η FSA εξειδικεύει και ποσοτικοποιεί τον ISM Code

Επομένως αφού ο ISM Code θεωρείται ως η ομπρέλα των υπόλοιπων Συμβάσεων του IMO και η FSA είναι η εξειδίκευση/συμπλήρωση του ISM Code εύκολα μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η FSA είναι ταυτόχρονα η εξειδίκευση και ποσοτικοποίηση και των υπόλοιπων συμβάσεων του IMO (SOLAS, MARPOL κλπ)

Η διαπίστωση αυτή στη συνέχεια μας οδηγεί να σχεδιάσουμε τον ISM Code βελτιωμένο και ενισχυμένο ακριβώς εκεί που είναι ελλιπής. Έτσι μπορούμε να προτείνουμε μια νέα μορφή του ISM Code

Αυτός ο νέος ISM Code κρατά όλα τα πλεονεκτήματα του υφιστάμενου 'παλιού' ISM Code ενισχυμένος όμως με όλα τα πλεονεκτήματα της FSA και παράλληλα χωρίς η εφαρμογή του να επιβάλλει επί πλέον κόστος.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι ο συσχετισμός ISM Code-FSA βελτιώνει το αρχικό πρότυπο του ISM Code χωρίς όμως να μπορεί να απαντήσει σε κάποια κρίσιμα ερωτήματα όπως:

1. που θα βρεθούν τα απαραίτητα δεδομένα για τη διενέργεια της απαιτούμενης από την FSA ανάλυση κόστους-οφέλους
2. πόση επικινδυνότητα θα πρέπει να αναλάβει μια επιχείρηση προκειμένου να είναι ανταγωνιστική στην αγορά που λειτουργεί
3. ποιο θα πρέπει να είναι το αντίστοιχο της επικινδυνότητας κόστος,
4. και τέλος ποιο είναι το όφελος που προσδοκά να εισπράξει η επιχείρηση από το αναλαμβανόμενο επίπεδο επικινδυνότητας.

#### **4.5 Αξιολόγηση κόστους – οφέλους σε θέματα ασφάλειας**

Μέχρι εδώ είδαμε το υπαρκτό πλαίσιο της ασφάλειας στη ναυτιλία, τόσο του εφαρμοσμένου ISM Code και της υπό δοκιμασία FSA όσο και των συσχετίσεων μεταξύ αυτών. Ο ISM Code ενισχύθηκε από την εφαρμογή της FSA με συνέπεια να προκύψει ένας καλύτερα εφαρμόσιμος, αποτελεσματικός και

περισσότερο ποσοτικοποιημένος ISM Code. Το πρότυπο αυτό όμως δεν μπόρεσε να απαντήσει στα ερωτήματα 'πόση επικινδυνότητα, με ποιο κόστος και για ποιο όφελος' που ζητούν οι ναυτιλιακές εταιρείες προκειμένου να εφαρμόσουν οποιοδήποτε πρότυπο. Εφόσον τα ερωτήματα αυτά δεν μπορούν να απαντηθούν με τα υπάρχοντα εργαλεία της ναυτιλίας, θεωρούμε σκόπιμη την έρευνα προς άλλες κατευθύνσεις τις οποίες η βιομηχανία και ο IMO μέχρι σήμερα δεν έχουν πραγματοποιήσει.

Στόχος μας είναι να εντοπίσουμε μεθόδους και μοντέλα τα οποία είτε αυτούσια είτε συνδυαστικά θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν στη ναυτιλία. Πρέπει εδώ να προσθέσουμε επίσης, ότι το συνδυαστικό μοντέλο FSA και ISM Code παρουσιάζει εκτός από ατέλειες οι οποίες εντοπίζονται τόσο στην πολυπλοκότητα των εννοιών και των απαιτήσεων όσο και της εστίασης της FSA περισσότερο στην επικινδυνότητα και λιγότερο στο κόστος.

Αναζητούμε επομένως ένα μοντέλο το οποίο θα κρατάει όλα τα πλεονεκτήματα των FSA και του ISM Code και θα είναι περισσότερο προσανατολισμένο στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, του κόστους και θα είναι απλούστερο στη χρήση του.

#### **4.5.1. Το κόστος ποιότητας**

Η εφαρμογή ενός ποιοτικού συστήματος διαχείρισης είναι μια χρονοβόρα εργασία και είναι δυνατή μόνο όταν τα κόστη μπορούν να περάσουν πάνω στην τιμή του ναύλου ή όταν μπορούν να αποζημιωθούν μέσω της μείωσης των λειτουργικών εξόδων. Στην πρώτη περίπτωση ανταμείβεται η ποιότητα και στη δεύτερη προλαμβάνεται κάποιο πρόστιμο για έλλειψη αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας.

#### **4.5.2. Το πέρασμα του κόστους ποιότητας πάνω στην τιμή του ναύλου**

Αυτό είναι δυνατό εάν ο ναυλωτής είναι προετοιμασμένος να πληρώσει για την υψηλότερη ποιότητα. δυστυχώς όμως αυτό δεν συμβαίνει και οφείλεται σε μια σειρά αιτίες, των οποίων η κυριότερη είναι ότι ο καταναλωτής δεν είναι συχνά ενήμερος για τα μεταφορικά κόστη που συμπεριλαμβάνονται στην τιμή που πληρώνει. Γι' αυτόν μόνο η σχέση τιμής ποιότητας είναι σημαντική, η μέθοδος παραγωγής δεν τον ενδιαφέρει.

Η κατάσταση όμως είναι διαφορετική σε ότι αφορά την μεταφορά των χημικών και των χύδην αερίων, όπου οι εταιρείες ναυλώνουν ποιοτικά πλοία και είναι προετοιμασμένες να πληρώσουν γι' αυτήν την ποιότητα. Δεν εκπλήσσει επομένως ότι η μεταφορική βιομηχανία των χημικών και των αερίων έχει τα δικά της πρότυπα και συστήματα ποιότητας. Εδώ φαίνεται ότι η επιτυχία οφείλεται στο ότι η ποιότητα αμείβεται.

#### **4.5.3. Η αποζημίωση του κόστους ποιότητας ως ανταμοιβή της ποιότητας**

Η ποιότητα στις βιομηχανίες όπου έχει εφαρμοσθεί, έχει δείξει ότι η επένδυση στην ποιότητα αναμφίβολα αποζημιώνεται από χαμηλότερα κόστη συντήρησης, λιγότερα άχρηστα, περισσότερο υποκινούμενο προσωπικό, λιγότερες ζημιές στο πλοίο και στο φορτίο κλπ. Παρόλα αυτά είναι εξαιρετικά δύσκολο να υπολογισθεί πόσο σημαντικά είναι όλα αυτά και πόσο πολύ υψηλότερα θα ήταν τα κόστη χωρίς αυτήν την ποιότητα, με αποτέλεσμα οι άνθρωποι συχνά να αρνούνται ότι αυτά τα πλεονεκτήματα πραγματικά υπάρχουν.

Ορατές μορφές αποζημίωσης για παράδειγμα είναι οι επιπτώσεις στα τέλη λιμανιών που βασίζονται στις διαβαθμίσεις ποιότητας ή και περιβάλλοντος. Η παγκόσμια διαθεσιμότητα και το επίπεδο υπηρεσίας των ευκολιών λήψης των λιμανιών είναι αποκαρδιωτικό, ενώ οι τιμές που πρέπει να πληρωθούν γι' αυτές δεν αντανakλά απολύτως τη σχέση μεταξύ του επιπέδου υπηρεσίας και του κόστους της. Για παράδειγμα η MARPOL είναι μια σύμβαση μέσω της οποίας δυο μέρη – οι πλοιοκτήτες και τα λιμάνια – υποχρεούνται να συνεισφέρουν και οι κυβερνητικές αρχές που εμπλέκονται οφείλουν να ενισχύσουν αυτήν τους την υποχρέωσή, όταν αυτό είναι απαραίτητο. Πάνω σ' αυτήν τη σχέση μπορεί και πρέπει να εξετασθεί η εισαγωγή ενός κώδικα για τα λιμάνια ανάλογου με του ISM Code που ισχύει για τα πλοία.

Στο σημείο αυτό είναι σκόπιμο να παρατηρήσουμε ότι το Κοινωνικό Κόστος τελικά πληρώνεται από την αγορά και την κοινωνία, αλλά με άσχημο τρόπο, δηλαδή μέσω ατυχημάτων, ζημιών περιουσιών, θανάτων, ρύπανσης του περιβάλλοντος κλπ. Σκοπός της βιομηχανίας όμως είναι η πρόληψη, επομένως το κόστος που σήμερα ήδη πληρώνει η κοινωνία και η βιομηχανία θα πρέπει να πληρώνεται σε πρόληψη και όχι σε ατυχήματα.

Φυσικά τα ατυχήματα δεν πρόκειται να μηδενισθούν διότι η τελειότητα

δεν είναι κατορθωτή ως ανθρώπινο επίτευγμα, αφενός γιατί οι άνθρωποι δεν κατέχουν το σύνολο της απαιτούμενης γνώσης και αφετέρου γιατί ίσως δεν είναι οικονομικά εφικτό το σύνολο της υφιστάμενης γνώσης να μετατραπεί σε κόστος πρόληψης.

Επομένως παραμένει αναπάντητο το ερώτημα του πως θα μπορούσε το όποιο μέρος του Κοινωνικού Κόστους τελικά αποδεχθεί η παγκόσμια βιομηχανία και η κοινωνία να πληρώσει, να κατανεμηθεί δίκαια στους διάφορους εταίρους της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

## Κεφάλαιο 5

### 5. Συμπέρασμα Αποτελέσματα

#### 5.1. Συμπεράσματα της εφαρμογής του ISM Code

Η εισαγωγή μιας κουλτούρας για ασφαλή θαλάσσια μεταφορά μέσα στις θαλάσσιες βιομηχανίες ήταν ο στόχος του διεθνούς θαλάσσιου οργανισμού όταν υιοθέτησε σε μια διπλωματική διάσκεψη το διεθνή διοικητικό κώδικα ασφάλειας το 1993. Δεν ήταν μια νέα έννοια, υπήρξε στην αεροπορία, στη παράκτια και πυρηνικές βιομηχανίες.

Παιδεία σε θέματα ασφάλειας σημαίνει ότι οι ναυτικοί πρέπει να γνωρίζουν την ανάγκη για ορθές και ασφαλείς πρακτικές. Η προώθηση παιδείας σε θέματα ασφάλειας προέρχεται από το διοικητικό συμβούλιο, τους πλοιοκτήτες, και ακόμη και τον πλοίαρχο. Οι ναυτικοί πρέπει να καταλάβουν τη σημασία της ασφάλειας. Για να επιτευχθεί η συμμόρφωση των μελών του πληρώματος, πρέπει να ολοκληρωθούν οι περίοδοι εκπαίδευσης και εξοικείωσης. Επιπλέον πρέπει να υπάρξει μια καλή επικοινωνία μεταξύ των ναυτικών προκειμένου να αποφευχθούν τα προβλήματα παρανόησης των οδηγιών ή σύγχυσης, τα οποία και αυξάνουν το επίπεδο του κινδύνου. Η κατάρτιση και η εξοικείωση των ναυτικών, σε σχέση με τη καλή επικοινωνία εν πλω και ειδικά το να συνειδητοποιήσουν την έννοια της ασφάλειας οδηγεί σε μια ασφαλή διαχείριση του πλοίου.

Ο ISM Code εισάγει επίσης τη διαφάνεια μέσα στις πλοιοκτητρικές εταιρίες. Ο ISM Code δημιούργησε τη θέση του εξουσιοδοτημένου προσώπου. Όντας μια σύνδεση μεταξύ του γραφείου στην ξηρά και των ναυτικών εν πλω, ο DP (Designated Person) πρέπει να καταστήσει ευκολότερη την μεταξύ τους επικοινωνία. Από τις απαιτήσεις του ISM Code, μπορεί να συναχθεί ένα καθήκον του DP το να αναφέρει σε υψηλότερο επίπεδο διαχείρισης.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί η έννοια «αποδοτική τεκμηρίωση», πράγματι τα εγχειρίδια SMS πρέπει να είναι ακριβή και γραπτά με προσιτό και κατανοητό τρόπο. Είναι άχρηστο να δημιουργηθεί ένας τεράστιος σωρός εγχειριδίων, εκθέσεων και πινάκων ελέγχου. Μόνο λίγα εγχειρίδια που να εξηγούν σαφώς τις διαδικασίες, που πρέπει να ακολουθηθούν, είναι απαραίτητα για να βελτιώσουν την κατανόηση.

Οι διαδικασίες ασφάλειας εν πλω πρέπει να ενισχυθούν με την υποβολή

αναφορών και αναλύσεων των συμβάντων, μη-συμμορφώσεων και πιθανών απωλειών, και την ανάληψη διορθωτικών ενεργειών.

Επομένως η ύπαρξη του DP, μιας αποδοτικής τεκμηρίωσης και ενός συστήματος υποβολής αναφορών θα μπορούσε να συμβάλει στο να δημιουργήσει τη διαφάνεια μέσα στις ναυτιλιακές εταιρίες.

Στην εφαρμογή, όλοι οι πλοιοκτήτες και οι πλοίαρχοι δεν έχουν καταλάβει την αλλαγή της κουλτούρας. Μερικοί απ' αυτούς συντάσσουν ως επί το πλείστον μια τεράστια ποσότητα εγγράφων, θεωρώντας κατά αυτόν τον τρόπο ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του ISM Code. Είναι επίσης απρόθυμοι να υποβάλουν αναφορές γνωστοποιώντας ότι τα έγγραφα και οι εκθέσεις είναι ελλιπή. Η αλλαγή του τρόπου σκέψης των ναυτικών και των διοικητικών μεθόδων που χρησιμοποιούν οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι δύσκολο να ολοκληρωθεί.

Ο ISM Code αναπτύσσει την ιδέα μιας κουλτούρας σε θέματα ασφάλειας, η οποία δεν πρέπει να στηρίζεται στην ύπαρξη καταπιεστικών μέτρων. Οι σημαντικοί βασικοί παράγοντες είναι η προώθηση των ασφαλών συστημάτων και διαδικασιών, η βελτίωση (μέσω των διορθωτικών ενεργειών) και η ανάπτυξη της ασφάλειας. Ένα χάσμα υπάρχει ακόμα μεταξύ των στόχων του ISM Code και της εφαρμογής του. Ο ISM Code δεν δύναται να εφαρμόζεται πλήρως εάν οι επιχειρήσεις δεν κατανοήσουν την αλλαγή και τους στόχους του, και εάν η κοινωνία συνεχίζει να κατηγορεί μόνο τους πλοιοκτήτες.

Επιπλέον, ο ISM Code πρέπει να επιδρά στην έννοια της αξιοπλοΐας. Πράγματι το φορτίο μπορεί να χαλάσει ή να χαθεί λόγω της αναξιοπλοΐας και μη καλής κατάστασης του πλοίου. Ακόμα κι αν η διαχείριση του πλοίου δεν είναι ο λόγος της ζημίας ή της απώλειας, ο ISM Code έχει μια επίδραση στην έννοια της αξιοπλοΐας. Τα δικαστήρια δεν έχουν εκδώσει ακόμα απόφαση για τις επιπτώσεις του ISM Code στην έννοια της αξιοπλοΐας (όπως δηλώνεται στους κανόνες Hague-Visby Rules). Πρέπει να προσδοκηθεί μια επίδραση στην απόδειξη της άσκησης της οφειλόμενης επιμέλειας. Πράγματι εάν η ζημία στο φορτίο είναι αποτέλεσμα της αναξιοπλοΐας του πλοίου που συμβαίνει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, θα ήταν ευκολότερο για τον πλοιοκτήτη, που συμμορφώνεται με τον ISM Code, να αποδείξει ότι άσκησε την οφειλόμενη επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο. Εάν ο μεταφορέας ασκήσει το καθήκον της οφειλόμενης



επιμέλειάς του, έχει δικαίωμα να στηριχθεί επάνω στις απαλλαγές της επικριμένης ευθύνης όπως στο άρθρο IV κανόνας 2 των Hague-Visby Rules. Το άρθρο IV κανόνας 2 (b) και (q) του HVR εξετάζει το σφάλμα και τη νομιμότητα του μεταφορέα. Πράγματι η αιτία της ζημίας πρέπει να προκύψει χωρίς τη γνώση του μεταφορέα. Σε σχέση με τον ISM Code, αυτό πρέπει να καθοριστεί εφόσον η γνώση του εξουσιοδοτημένου προσώπου υπονοεί τη γνώση του μεταφορέα. Η απάντηση αυτού του ζητήματος δεν είναι σαφής. Πρέπει να αναμένουμε τα δικαστήρια να δώσουν μια απόφαση.

Οι κύριοι στόχοι του ISM Code είναι η πρόληψη ζημιών, θανάτου και αποφυγής της περιβαλλοντικής καταστροφής. Αυτοί οι στόχοι πρέπει να επιτευχθούν μέσω των επιθεωρήσεων και των ελέγχων που πραγματοποιούνται από τα κράτη και από την επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων στον πλοιοκτήτη. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής εν πλω και η πρόληψη της καταστροφής του περιβάλλοντος (ειδικά τη ρύπανση από καύσιμα ή ακατέργαστου πετρελαίου) πρέπει να είναι μια από τις ανησυχίες των κρατών. Προκειμένου να ανιχνευθούν τα κάτω του μετρίου πετρελαιοφόρα ή επιβατηγά πλοία, τα κράτη πρέπει να πραγματοποιήσουν τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους. Τα πλοία και τα μέλη του πληρώματος πρέπει να κρατήσουν έγκυρα τα πιστοποιητικά (ISM Code, πιστοποιητικά STCW, κ.λπ.), η ναυτιλιακή εταιρία και τα πλοία της πρέπει να συμμορφωθούν με τις ανάγκες που εκφράζονται στον ISM Code και στους διάφορους διεθνείς και εσωτερικούς νόμους και κανονισμούς, το SMS πρέπει ακόμα να είναι σε λειτουργία και να εφαρμόζονται ασφαλείς πρακτικές. Εάν η ναυτιλία και τα πλοία της δεν ικανοποιούν οποιοσδήποτε από αυτές τις απαιτήσεις, το κράτος σημαίας οφείλει να αποσύρει τα πιστοποιητικά. Εντούτοις μερικά κράτη σημαίας δεν ολοκληρώνουν κατάλληλα τους ελέγχους τους και έτσι παρουσιάζεται πρόβλημα στην ποιότητα των επιθεωρήσεων. Κατά συνέπεια παρατηρήθηκε ότι οι λιμενικές αρχές άρχισαν να δείχνουν ενδιαφέρον για την πρόληψη της περιβαλλοντικής καταστροφής και τη ναυτιλιακή ασφάλεια. Εάν οι λιμενικές αρχές ανιχνεύουν ένα κάτω του μετρίου πλοίο, το οποίο δεν συμμορφώνεται με τους διεθνείς και εσωτερικούς κανόνες, τότε μπορούν να αποφασίσουν να θέσουν υπό κράτηση το πλοίο αυτό.

Η απόσυρση των πιστοποιητικών ή/και η κράτηση του πλοίου στερούν στον πλοιοκτήτη την ευκαιρία να κάνει εμπόριο. Επιπλέον έρχεται αντιμέτωπος

με τις σημαντικές οικονομικές δαπάνες και τα εμπορικά προβλήματα. Έτσι αυτές οι κυρώσεις πρέπει να έχουν αποτρεπτική επίδραση

Επίσης η επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων στον πλοιοκτήτη μπορεί να έχει την επίδραση της παρεμπόδισης της απώλειας ζωής και του περιβάλλοντος. Οι πλοιοκτήτες που προκάλεσαν την περιβαλλοντική καταστροφή, ή τραυματισμούς σε άτομα ή θανάτους βρίσκονται αντιμέτωποι με τα διεθνή και εσωτερικά αστικά ή/και εγκληματικά κατηγορητήρια και οφείλουν να αποζημιώσουν τα θύματα που υπέστησαν τις ζημιές, και να απολυμάνουν και να αποκαταστήσουν το περιβάλλον ή/και να προβούν σε φυλάκιση και πρόστιμα. Στη συνέπεια, οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να λάβουν υπόψη τις συνέπειες της δράσης τους. Η επιβολή των αστικών και εγκληματικών κυρώσεων θα μπορούσε να ενισχύσει το βαθμό της πρόληψης και επίσης την αλλαγή συμπεριφορών. Κατά συνέπεια, πρέπει να έχει μια επίδραση στην προώθηση διαφορετικής κουλτούρας σε θέματα ασφάλειας.

Ακόμα κι αν οι ναυτιλιακές εταιρίες βρίσκονται αντιμέτωπες με τον σκληρό ανταγωνισμό, πρέπει να αξιολογήσουν τις συνέπειες της απόφασής τους. Ο μόνος στόχος, που οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να φθάσουν, είναι να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη (χωρίς να ενεργούν με ασφάλεια). Οι πλοιοκτήτες πρέπει να μετρήσουν τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις ως αποτέλεσμα της ευθύνης για τα ατυχήματα και τις μη-συμμορφώσεις με τους διεθνείς, ευρωπαϊκούς και εσωτερικούς κανονισμούς. Πρέπει να λάβουν επίσης υπόψη τις ασφαλιστικές επιπτώσεις (αύξηση των ασφαλιστρών, η επίδραση στην ασφαλιστική κάλυψη, κ.λπ.). Κατά συνέπεια, θα μπορούσαν να συνειδητοποιήσουν ότι δεν θα έχαναν χρήματα και ούτε θα αύξαναν τα κέρδη τους κατά την εφαρμογή των διαδικασιών ασφάλειας και να ενεργούν με έναν ασφαλή τρόπο. Πράγματι μπορούν να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες τους (από-μίσθωση, σοβαρότητα, διάφορες καθυστερήσεις.) και να αποφευχθούν τις πιθανές απαιτήσεις των ασφαλιστικών εταιρειών.

## **5.2 Η τιμή της ποιότητας**

Η ποιότητα έχει μια τιμή και όπως συμβαίνει με όλα τα αγαθά και τις υπηρεσίες αυτή η τιμή προσδιορίζεται από την προσφορά και τη ζήτηση. Ούτε οι πλοιοκτήτες ούτε οι κανονισμοί μπορούν από μόνοι τους να επιβάλλουν ή να

διατάζουν αυτήν την τιμή εάν η ποιότητα δεν ζητείται από τους χρήστες της ναυτιλιακής υπηρεσίας. Επομένως το ζητούμενο από την κοινωνία επίπεδο ποιότητας στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εκείνο που αντιστοιχεί στην πληρωμή ολόκληρου του Μεταφορικού Κόστους. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου όμως λειτουργώντας στη βάση της προσφοράς-ζήτησης είναι προετοιμασμένος να πληρώσει μόνο το ποσό που αντιστοιχεί στην τιμή του ναύλου. Η τιμή όμως αυτή εκ των πραγμάτων είναι μόνο ένα μέρος του συνολικού κόστους.

Επομένως η διαφορά μεταξύ του Μεταφορικού Κόστους και της τιμής του ναύλου παραμένει απλήρωτη όσο κάποιοι άλλοι δεν αποδέχονται το μερίδιο της ευθύνης τους που τους αναλογεί.

Ο ρόλος του IMO και των κρατών – μελών του είναι να δημιουργούν το πλαίσιο εντός του οποίου όσοι ασχολούνται με την ναυτιλία να λειτουργούν ομαλά.

Έτσι στη παρούσα εργασία τοποθετήσαμε το πρόβλημα της ασφάλειας της ναυτιλίας στη σωστή του προοπτική ως οικονομικό και όχι μόνο ως κανονιστικό.

Παρόλα αυτά προκειμένου να γίνουν πράξη αυτές οι κατευθύνσεις απαιτείται μια μεθοδολογία η οποία να βοηθά προς:

- την εξεύρεση προτάσεων για την αξιολόγηση των πλοίων πέρα από την πιστοποίηση κλάσης που σήμερα παρέχεται από τους Νηογνώμονες. Αυτή η αξιολόγηση θα μπορούσε να εστιάζεται στον ανθρώπινο παράγοντα και στη διαδικασία της διοίκησης
- τη μελέτη της επιρροής σε παγκόσμια βάση των μηχανισμών επιδοτήσεων οι οποίοι παραμορφώνουν την ισορροπία προσφοράς – ζήτησης και οδηγούν σε υπερχωρητικότητα. Η υπερχωρητικότητα οδηγεί σε χαμηλότερους ναύλους οι οποίοι με τη σειρά τους δημιουργούν την ανάγκη για περαιτέρω επιδότηση, και έτσι συντηρείται ένας φαύλος κύκλος
- τη δημιουργία ενός συστήματος κινήτρων που δεν θα απευθύνεται στους πλοιοκτήτες αλλά στους ιδιοκτήτες φορτίων ή με άλλα λόγια στην πλευρά της ζήτησης. Αυτά τα κίνητρα θα πρέπει να δίνονται σ' αυτούς προκειμένου να επιλέγουν ακριβότερα αλλά ασφαλέστερα πλοία. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε

να ασκήσει πίεση στους πλοιοκτήτες ώστε να παρέχουν τέτοιου είδους πλοία με συνέπεια τελικά να οδηγήσει σε βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα

- την εκτίμηση του κόστους οικονομικού και κοινωνικού που προκαλείται από ατυχήματα και συμβάντα τόσο σε περιουσίες όσο και σε ανθρώπινες ζωές. Αυτή η εκτίμηση θα μπορούσε να μας δώσει μια ιδέα του παγκόσμιου Μεταφορικού Κόστους που σήμερα δεν πληρώνεται μέσα από τους μηχανισμούς προσφοράς και ζήτησης<sup>161</sup>

Επομένως αναζητείται μια μεθοδολογία που θα λαμβάνει υπόψη όλα τα πιο πάνω, θα εξετάζει την ναυτιλιακή βιομηχανία από όλες τις προοπτικές και τέλος θα οδηγεί στη δημιουργία ενός συστήματος αναδιανομής του Κοινωνικού Κόστους μεταξύ των διαφόρων ατόμων της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

### **5.3. Εκτιμήσεις αποτελεσμάτων από τη εφαρμογή του ISM Code**

Μετά από επεξεργασία στοιχείων που συγκέντρωσα από την ιστοσελίδα του IMO «Casualties statistics and investigations» συνέταξα τους παρακάτω συγκεντρωτικούς πίνακες με τα αντίστοιχα στον καθένα σχεδιαγράμματα. Στα στοιχεία που συνέλλεξα δίνεται ο χαρακτηρισμός «πολύ σημαντικές και σημαντικές απώλειες» (very serious and serious casualties) και αφορούν τα έτη 2001, 2002 και 2003.

Θεώρησα σκόπιμο να κάνω σύγκριση των τριών πιο προσφάτων ετών των στοιχείων που είχα προς επεξεργασία. Γνωρίζουμε ότι η εφαρμογή του ISM Code έγινε υποχρεωτική (για τα κράτη που υπέγραψαν στο συνέδριο στις 23 Νοεμβρίου 1995) τα έτη 1998 έως 2002 ανάλογα με τον τύπο του πλοίου. Έτσι πιστεύω ότι για την εφαρμογή ενός νέου συστήματος ασφάλειας και ποιότητας όπως είναι ο ISM Code στον χώρο της ναυτιλίας, χρειάζεται να περάσει κάποιο χρονικό διάστημα ικανό ώστε να έρθουν στην επιφάνεια τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του. Τυχόν οφέλη ή και αστοχίες της εφαρμογής του καινούργιου στην βιομηχανία της ναυτιλίας συστήματος ασφάλειας.

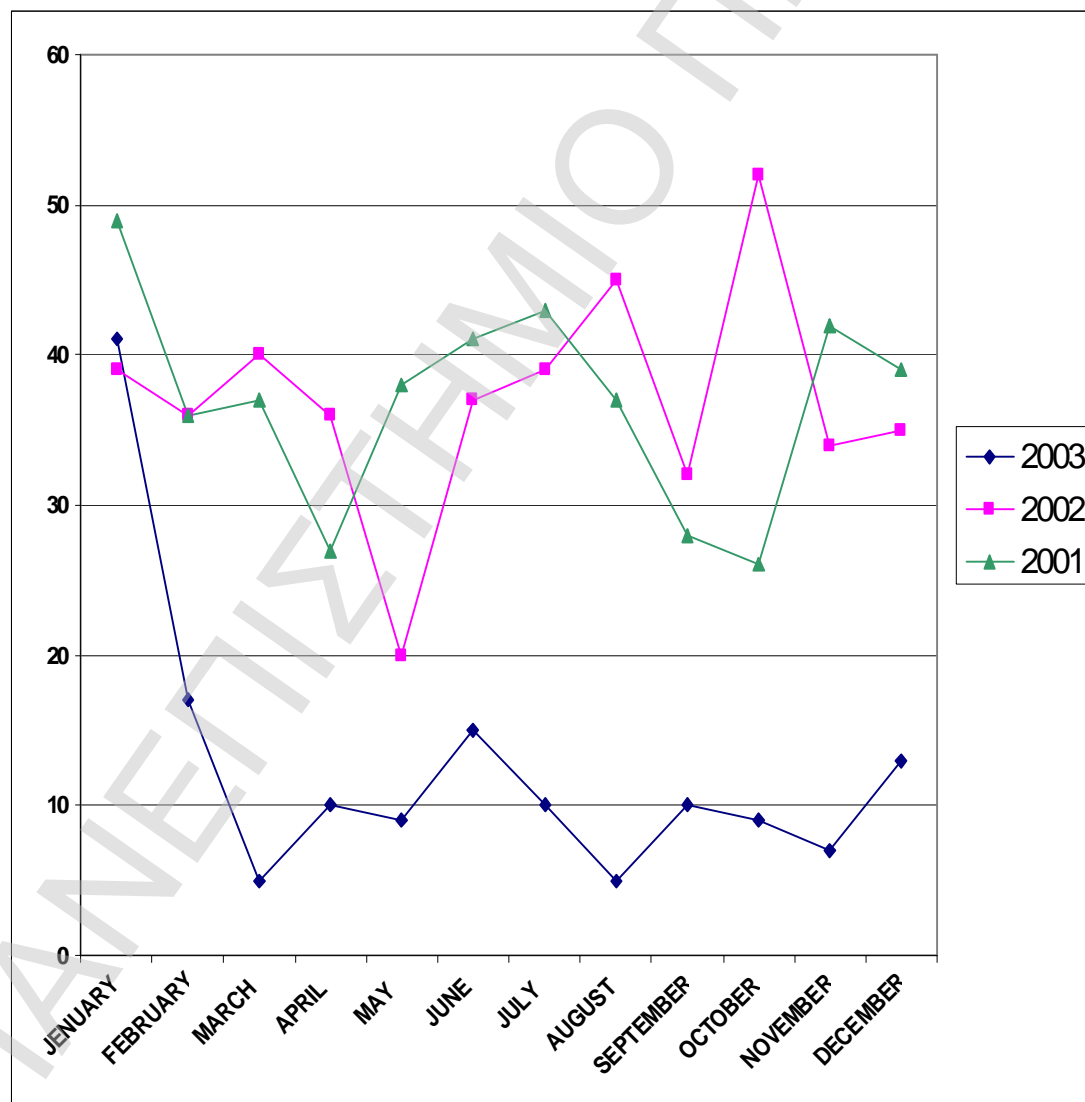
---

<sup>161</sup> Σαμπράκος – Γκατζόλη, 1998).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1 'ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑ ΕΤΟΣ'**

MONTH	2001	2002	2003
JENUARY	49	39	41
FEBRUARY	36	36	17
MARCH	37	40	5
APRIL	27	36	10
MAY	38	20	9
JUNE	41	37	15
JULY	43	39	10
AUGUST	37	45	5
SEPTEMBER	28	32	10
OCTOBER	26	52	9
NOVEMBER	42	34	7
DECEMBER	39	35	13

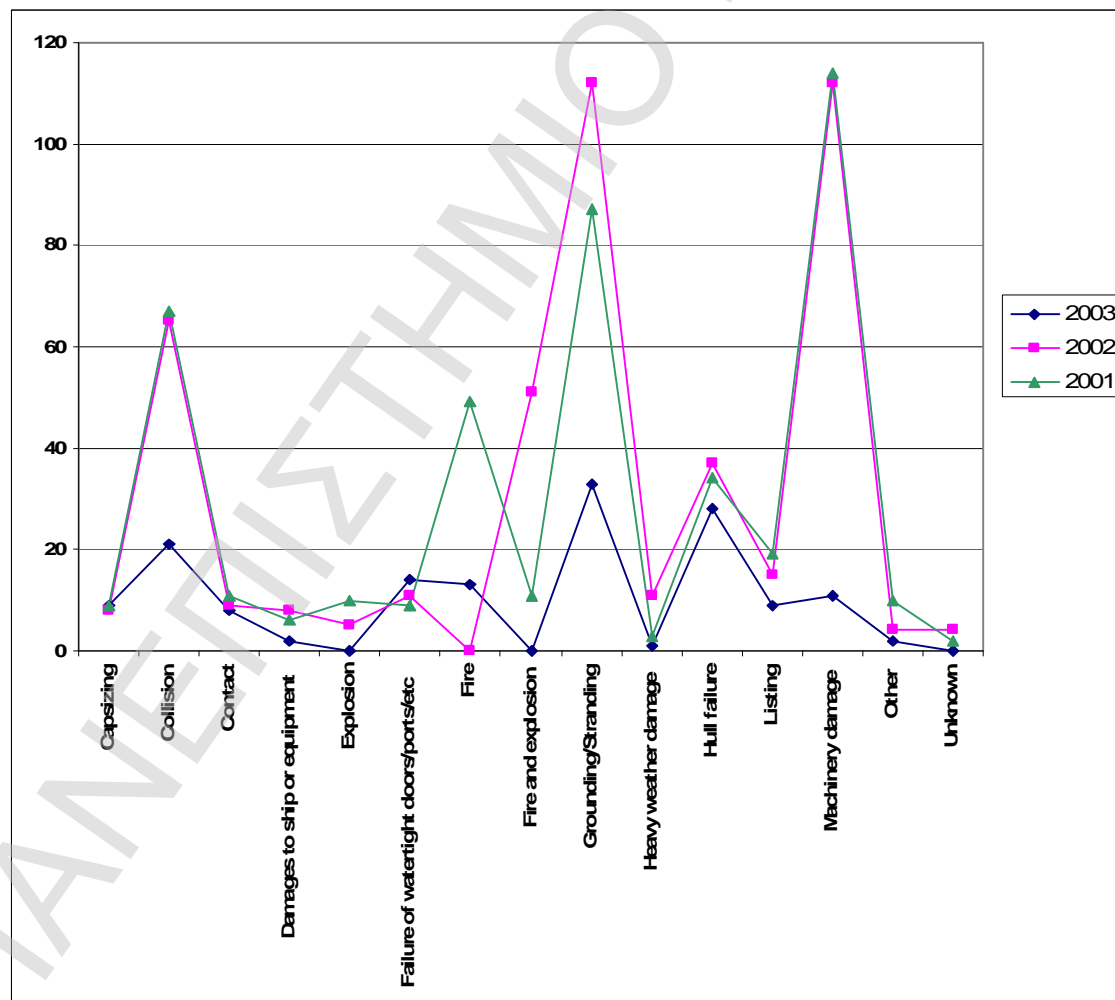
**ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1**



**ΠΙΝΑΚΑΣ 2 'ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑ ΕΤΟΣ'**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	2001	2002	2003
Capsizing	9	8	9
Collision	67	65	21
Contact	11	9	8
Damages to ship or equipment	6	8	2
Explosion	10	5	0
Failure of watertight doors/ports/etc	9	11	14
Fire	49	0	13
Fire and explosion	11	51	0
Grounding/Stranding	87	112	33
Heavy weather damage	3	11	1
Hull failure	34	37	28
Listing	19	15	9
Machinery damage	114	112	11
Other	10	4	2
Unknown	2	4	0

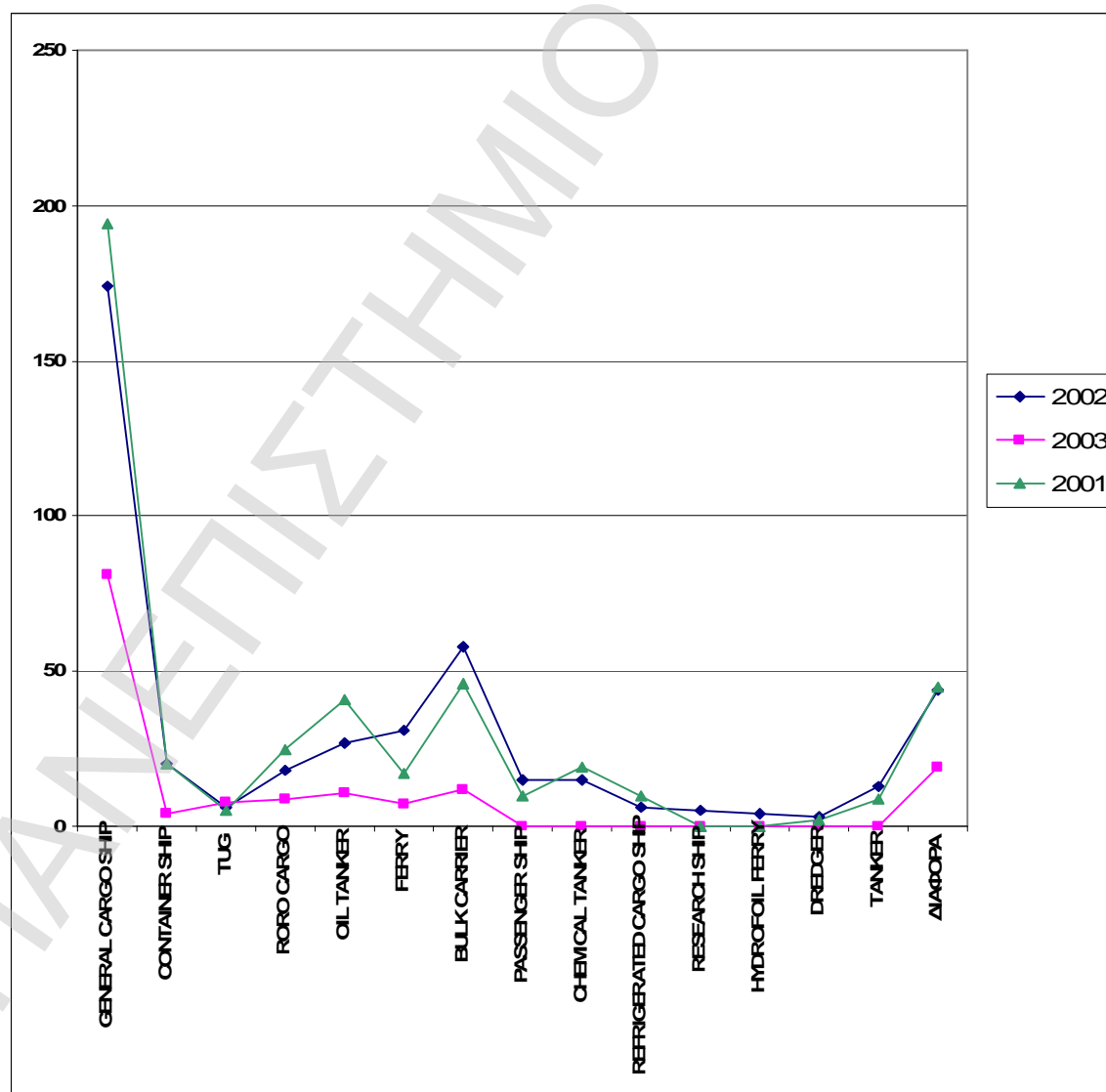
**ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2**



**ΠΙΝΑΚΑΣ 3 'ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑ ΕΤΟΣ'**

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	2001	2002	2003
GENERAL CARGO SHIP	194	174	81
CONTAINER SHIP	20	20	4
TUG	5	6	8
RORO CARGO	25	18	9
OIL TANKER	41	27	11
FERRY	17	31	7
BULK CARRIER	46	58	12
PASSENGER SHIP	10	15	0
CHEMICAL TANKER	19	15	0
REFRIGERATED CARGO SHIP	10	6	0
RESEARCH SHIP	0	5	0
HYDROFOIL FERRY	0	4	0
DREDGER	2	3	0
TANKER	9	13	0
ΔΙΑΦΟΡΑ	45	44	19

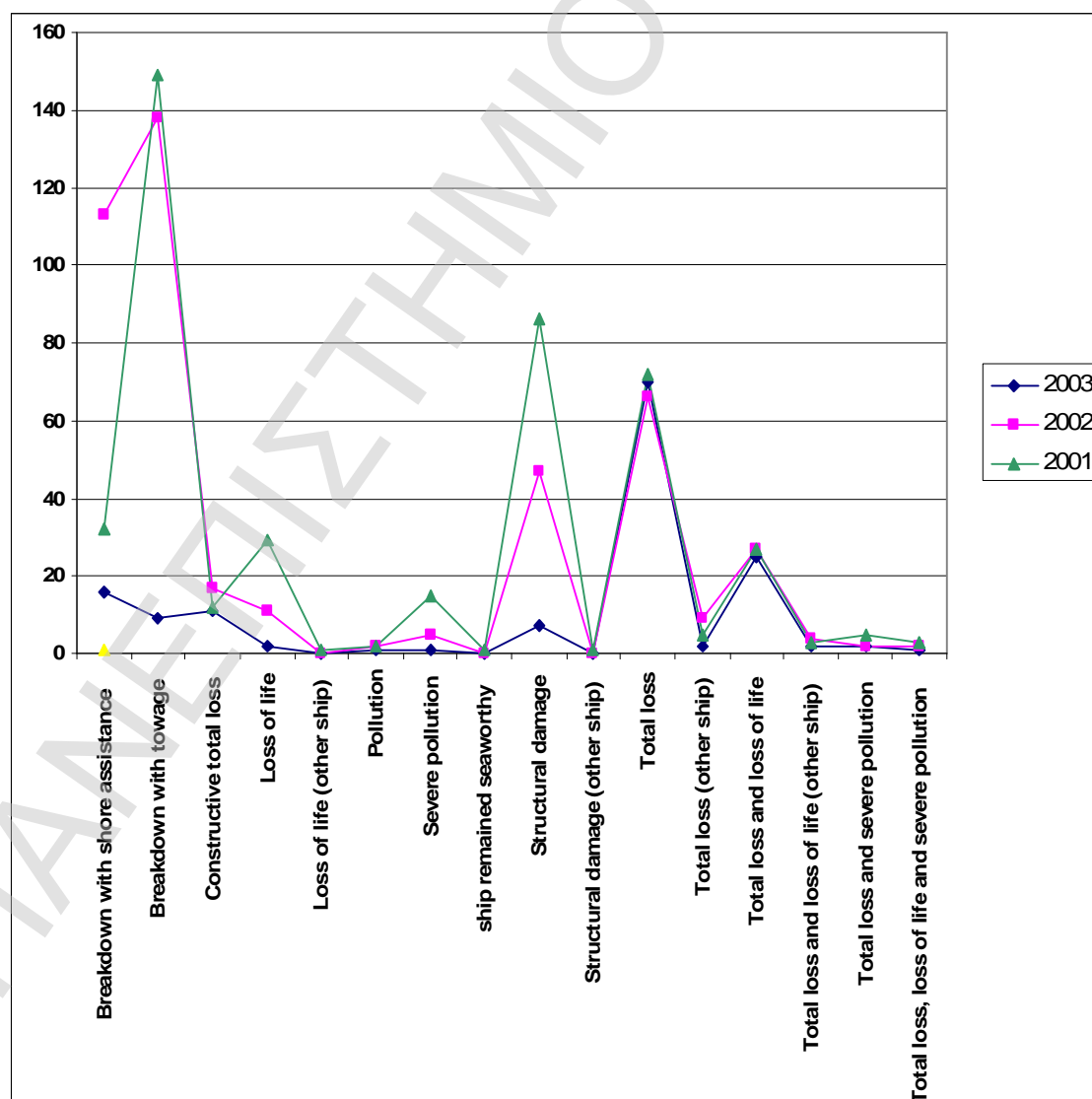
**ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3**



**ΠΙΝΑΚΑΣ 4 'ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ'**

ΠΡΟΚΛΕΙΘΗΣΑ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ	2001	2002	2003
Breakdown with shore assistance	32	113	16
Breakdown with towage	149	138	9
Constructive total loss	12	17	11
Loss of life	29	11	2
Loss of life (other ship)	1	0	0
Pollution	2	2	1
Severe pollution	15	5	1
ship remained seaworthy	1	0	0
Structural damage	86	47	7
Structural damage (other ship)	1	0	0
Total loss	72	66	70
Total loss (other ship)	5	9	2
Total loss and loss of life	27	27	25
Total loss and loss of life (other ship)	3	4	2
Total loss and severe pollution	5	2	2
Total loss, loss of life and severe pollution	3	2	1

**ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4**

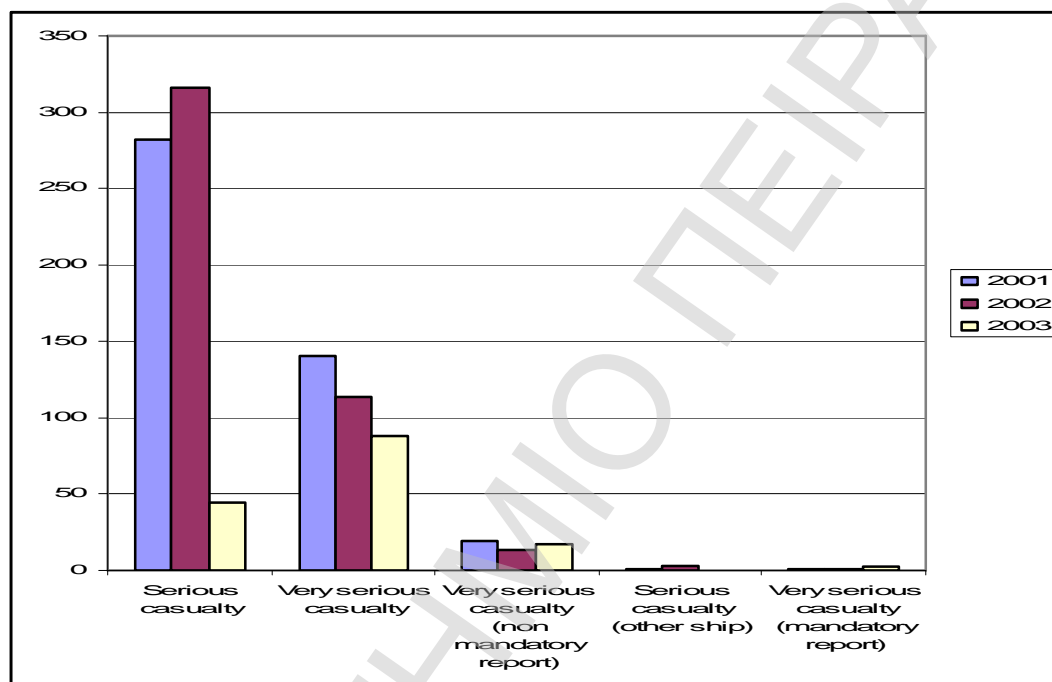




**ΠΙΝΑΚΑΣ 5 'ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ'**

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	2001	2002	2003
Serious casualty	282	316	44
Very serious casualty	140	114	88
Very serious casualty (non mandatory report)	19	13	17
Serious casualty (other ship)	1	3	0
Very serious casualty (mandatory report)	1	1	2

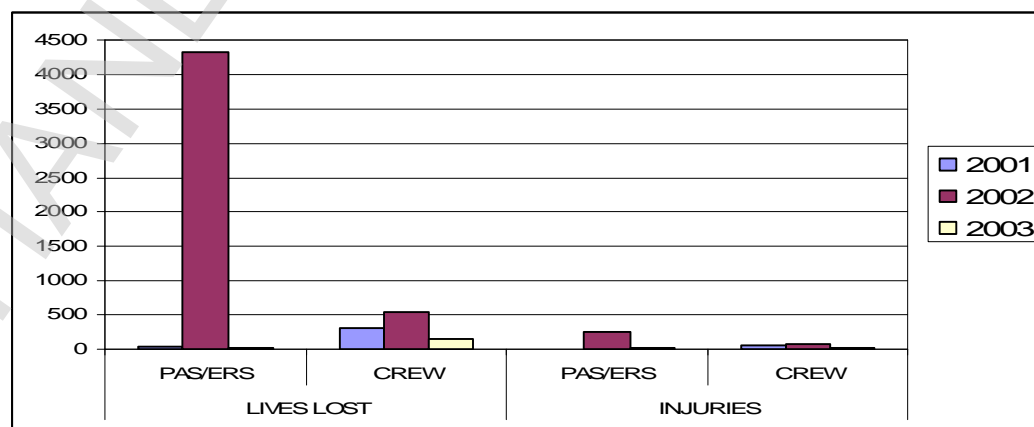
**ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5**



**ΠΙΝΑΚΑΣ 6 'ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ-ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ'**

		2001	2002	2003
LIVES LOST	PAS/ERS	40	4331	26
	CREW	311	541	158
INJURIES	PAS/ERS	5	259	19
	CREW	58	77	21

**ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6**



Εκτιμώντας τα δεδομένα που προέκυψαν από την επεξεργασία των στοιχείων που πήρα από την ιστοσελίδα του IMO καταλήγουμε και αριθμητικά πλέον σε συμπεράσματα που προσδίδουν θετικές συνέπειες στην εφαρμογή του ISM Code όπως αναφέρθηκαν στην αρχή του κεφαλαίου αυτού.

Πράγματι παρατηρούμε ότι ο ISM Code συμβάλει στην μείωση των ατυχημάτων, και των πολύ σοβαρών αλλά και των σοβαρών απωλειών. Από τα στοιχεία του πίνακα 1 και με τη βοήθεια του αντίστοιχου σχεδιαγράμματος 1 που ακολουθεί προκύπτει ότι ενώ για τα έτη 2001 και 2002 παρατηρείται μια παράλληλη πορεία εξέλιξης των ατυχημάτων μέσα στη πάροδο του έτους, για το έτος 2003 έχουμε να παρατηρήσουμε μια σημαντική μείωση των ατυχημάτων. Με μία γρήγορη ματιά παρατηρούμε ότι για τα έτη 2001 και 2002 έχουμε μια μέση τιμή περίπου 38 ατυχημάτων το έτος, ενώ για το έτος 2003 η τιμή αυτή πέφτει στα 10 ατυχήματα.

Από τον πίνακα 2 και το αντίστοιχο σχεδιάγραμμα 2 που έπεται παρατηρούμε μία σημαντική αύξηση των ατυχημάτων που οφείλονται σε προσάραξη και σε μηχανική ζημιά, κάτι που πρέπει να μας προβληματίσει.

Με την βοήθεια του πίνακα 3 αλλά και του σχετικού σχεδιαγράμματος 3 εκτιμούμε ότι τα περισσότερα ατυχήματα σημειώνονται σε πλοία γενικού φορτίου με σημαντική διαφορά σε σχέση με τους υπόλοιπους τύπους πλοίων.

Στη συνέχεια εκτιμώντας τα στοιχεία του πίνακα 4 και του σχεδιαγράμματος 4 παρατηρούμε ότι η προκλειθήσα καταστροφή με το μεγαλύτερο ποσοστό είναι η ζημιά του πλοίου με ρυμούλκηση, τα ποσοστά αυτά μειώνονται στο ελάχιστο για το έτος 2003. Ενώ τα ποσοστά της ρύπανσης γενικά αλλά και ειδικά από πετρέλαιο έχουν εξαλειφθεί.

Τέλος στο σχεδιάγραμμα 5 που προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα 5 παρατηρούμε ότι οι πολύ σημαντικές και οι σημαντικές απώλειες έχουν ελαττωθεί αρκετά το 2003 σε σχέση με τα έτη 2001 και 2002. Και κλείνοντας στο σχεδιάγραμμα 6 που θεωρώ και το πιο σημαντικό διότι αναφέρεται σε απώλειες ανθρώπινων ζωών παρατηρούμε σημαντική και απότομη μείωση των απωλειών ανθρώπινων ζωών όχι μόνο για το έτος 2003 αλλά και του 2002.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Anderson, P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides,
- Lord Donaldson. Safer Ships, Cleaner Seas: Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping. Cm.2560, HMSO, May 1994.
- Boyd, S.C. Burrows, A.S. Foxton, D. (1996) Scrutton on charterparties and Bills of lading. Sweet & Maxwell.
- Sunkin, M. Mong, D. Wight, R. (2002) Sourcebook on Environmental law. Cavendish Publishing Limited.
- Goulielmos, A.M. (1998), 'The Human Factor and its Role in Quality shipping. Πρακτικά Συνεδρίου 'Quality Shipping', Erasmus Publishing σελ. 174, 178,
- Giziakis, K. & Giziaki, E. (1994), A statistical analysis that examines factors affecting marine traffic accidents in European waters for evaluation of traffic systems in Shortsea shipping, European Research Conference on Shortsea shipping, Athens 1994
- Giziakis, K. and Karlis, A. (2001), A synergistic approach to safety. Cutting cost advantages from non-compliance to international rules and standards, Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece
- Giziaki, E. and Giziakis, K. (2001) Analysing ship accidents due to fire towards safety, Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece
- Haralambides, H.E., (1998), Introduction: A synthesis in Haralambides, H. E., (ed.), Quality shipping. Market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, pp XXVII-XXXVIII.
- Haralambides, H.E., (2001), Efficient Pricing for Cost recovery in European Sea Ports (reconciling socio-economic objectives with efficient resource allocation), Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece
- IMO: 'Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in th IMO Rule- Making process, IMO Circular MSC/Circ.1023 MEPC/Circ.392, 5

April 2002

- Kuo, C. (1998), 'Managing ship safety' LLP, σελ. 22-23
- Lloyd's Shipping Economist, Flouting safety rules can a competitive edge, March 1996, σελ. 16-18
- Lloyd's Shipping Economist, untitled, London, June 1996, UK, pp16-17
- Lloyd's Shipping Economist, Time to standardize shiprepair contracts?, January 1998, London, UK, pp 14
- Lloyd's Shipping Economist, safety and Efficiency: A difficult balancing act, December 1996, pp 6
- Lloyds Shipping Economist, "Chemical brothers in arms", April 2000
- Naftemporiki, (2000),"Perceptible increase of Greek shipping companies", May, 4th
- Panayides, P. (1998), A theoretical analysis of penalties and incentives for the implementation and enforcement of the ISM Code in the shipping industry, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 201-212
- Xie, M. – Tan, K.C. & Goh, K.H. (2000), Optimum prioritisation and resource allocation based on fault tree analysis, International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 17 No. 2, 2000, pp. 189-199
- Anderson, P, (November 2002) Implications of the ISM - Evidence and Audit Trails, document used for seminars and workshops in Greece, Norway and other centres.
- Martyr, P. ISM Code/Pollution - Lawyer, Paper presented at The International Marline Insurance Conference - A Time for Change, London, 12-13 February 1997. In: Anderson, P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.
- Ademuni Odeke. Port State Control and UK Law. [1997] Journal of Maritime Law and Commerce, VoL 28, 657,
- Berlingeri, F. Basis of liability and exclusions of liability. [2002] LMCLQ 336. Bessemer Clark A.F. The US Oil Pollution Act of 1990. [1991] LMCLQ 246.
- Clarke, A. Fort State control or sub-standard ships: who is to blame? What is the cure? [1994] LMCLQ 202,

- Crick Sahatjian, L The 35M Code: A Brief Overview, [1998] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 29, 405,
- Duruigbo, E. Reforming the International Law and Policy on Marine\_Oil Pollution. [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, 65.
- Ellis, EJ, International Law and oily waters: a critical analysis, (1995) Colorado Journal of International Environmental law and policy 31. In: Sunkin, M, Mong, D. Wight, R, (2002) Sourcebook on Environmental law Cavendish Publishing Limited.
- English Update. [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, 486.
- Goldie. Environmental Catastrophes and Flags of Convenience - Does the Present law Pose Special Liability Issues? 3 Pace Y.B InfL.63 (1991). In: Duruigbo, E. Reforming the International law and Policy on Marine Oil Pollution- [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31,65,
- Lord Donaldson of Lymington. The ISM Code: the road to discovery? [1998] LMCLQ 526.
- Pamborides, G.R (1996) The ISM Code: Potential Legal Implications. 2 Int. ML 56-62. In: Anderson, P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.
- Steel, D. Ship are different: the case for limitation of liability- [1995] LMCLQ 77,
- Swanson S. R. QPA 90+10: The Oil Pollution Act of 1990 after Ten Years. [2001] journal of Maritime Law & Commerce, VoL 32,135.
- Wallace, M. W. "Safer ships, cleaner seas'1: The report of the Donaldson Inquiry.\_mto the prevention of pollution from merchant shipping, [1995] LMCLQ404.
- White, R, Human factor in unseaworthiness claim, [2995] LMCLQ 221. White, R. Human Unseaworthiness. [1996] LMCLQ 24.
- Θεοδωρόπουλος Σ., Μαρία Β. Λεκάκου, Α. Πάλλης, (2006), Ευρωπαϊκή πολιτική για την ναυτιλία.
- Βλάχος, Γ.Π. & Νικολαΐδης, Ε... (1998), Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία κάτω από το πρίσμα της οικονομικής

αποδοτικότητας και της αύξησης των επιπέδων ασφάλειας, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 268-288

- Βλάχος, Γ.Π. & Φουρναράκης, Ν.Γ. (1998), Η προβληματική της βελτίωσης των επιπέδων ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές, υπό το πρίσμα των νέων δυνατοτήτων που παρέχουν η τηλεματική και η αποτελεσματική διαχείριση των εμψύχων πόρων, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 290-302
- Γκιζιάκη, Ε. (1996), Ανάλυση κινδύνου ατυχημάτων στις θαλάσσιες παράκτιες οδούς, Πρακτικά Δηήμερου Συνεδρίου 'Ελληνικές ακτές & θάλασσες στο 2000', Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις J&J Hellas, 345-351
- Γκιζιάκη, Ε. (1998), Κίνδυνος ατυχημάτων στην επιβατηγό ναυτιλία, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 184-189
- Γκιζιάκης, Κ. (1998), Αξιολόγηση της αποδοτικότητας των μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 139-144
- Γουλιέλμος, Α. –Γκιζιάκης, Κ. (1997), 'Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο', Εκδόσεις Σταμούλης, Πειραιάς
- Διευκρινιστική Εγκύκλιος του ΥΕΝ για την εφαρμογή του ISM Code. δελτίο Ναυτιλίας Τεύχος 139
- Γουλιέλμος, Α. (1998), Η ευθύνη και η δικαιοδοσία του πλοιάρχου σε σχέση με τον ISM Code, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 214-220
- Γουλιέλμος, Α. (1999), Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Τρίτη έκδοση, Α. Εκδόσεις Σταμούλης, Πειραιάς Ευρωπαϊκή Ένωση (2003), Δελτίο Τύπου σχετικά με το ατύχημα του Prestige, της 5ης Μαρτίου 2003
- Ζουμπούλης, Ι. (1996), Ο ρόλος του ανθρώπινου και οργανωτικού παράγοντος στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης, Πρακτικά Δηήμερου Συνεδρίου 'Ελληνικές ακτές & θάλασσες στο 2000', Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις J&J Hellas, 333-343
- Θεοδωρόπουλος, Σ. (1998), Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την

ασφάλεια στη θάλασσα, Πρακτικά 1ου Πανελληνίου Συνεδρίου Ασφάλειας θαλασσιών μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 257-267

- Θεοτοκάς, Ι. (2001), Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές, Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, 92-114, 133-145
- Λαβίδας, Μ. (1997), Έκπαιδευτικό υλικό σεμιναρίου ISM Code στην Χίο της DET NORSKE VERITAS
- Λεκάκου, Μ. (1996), Κοινωνικό κόστος παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, Πρακτικά Δηήμερου Συνεδρίου 'Ελληνικές ακτές & θάλασσες στο 2000', Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις J&J Hellas, 215-224
- Οικονομικός ταχυδρόμος, Αύγουστος 2001, σελ. 12-13
- Πανόπουλος, Ι. (1998), Το έργο του IMO στην πρόληψη και διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 29-40
- Περκεζές, Κ. (1998), Ο άνθρωπος, η ασφάλεια στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 239-245
- Σαμπράκος, Ε. (1997), Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα, 122-225
- Σαμπράκος, Ε. & Γκατζόλη, Α. (1998), Μια κριτική προσέγγιση του κοινωνικού κόστους των ναυτικών ατυχημάτων: Η περίπτωση του Amoco Cadiz, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 171-182
- Ψαραύτης, Χ. (1998), Ο ανθρώπινος παράγοντας παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 41-53

### **Statutory Instruments**

- 1988 Merchant Shipping (Operations Book) Regulations, SI 1988/1716 1995  
Merchant Shipping (Port State Control) Regulations, SI 995/3128
- 1997 Merchant Shipping (ISM Code) (ro-ro Passenger Ferries) Regulations, SI 1997/3022
- 1998 The Merchant Shipping (International Safety Management (ISM) Code)

Regulations, SI 1998/1561

2001 The Merchant Shipping (Domestic Passenger Ships) (Safety Management Code) Regulations, SI 2001/3209

### Law Reports

- Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum [1959] AC 133
- Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft GMBH v. Tossa Marine Co Ltd, (The "Derby") [1985] 2 Lloyd's Rep 325
- Alphacell v. Woodward [1972] AC 824
- Attorney General's Reference (No 1 of 1994) [1995] 2 All ER 1007
- Cambridge Water Co v. Eastern Counties Leather Pic [1994] 1 All ER 53
- Cheikh Boutros Selim El-Khoury and others v. Ceylon Shipping Lines Ltd. (The "Madeleine") [1967] 2 Lloyd's Rep. 224
- F.C Bradley & Sons Ltdv. Federal Steam Navigation Co (1926) 24 LI, L Rep 446 Grand Champion Tankers Ltd v, NorpipeA/S, (The "Marion") [1954] AC 563 Hong Kong Fir Shipping Co Ltd v. Kawasaki Kaisha Ltd [1962] 2 QB 26 Ingram and Royle Ltdv. Services Maritimes du Treport [1913] 1 KB 538 Kopitoffv. Wilson and others (1876) 1 QBD 377
- Kuo International Oil v. Daisy Shipping Co, (The "Yamatogawa") [1990] 2 Lloyd's Rep 39
- Lennard's Carrying Co Ltd v. Asiatic Petroleum Co Ltd [1915] AC 705
- Manifest Shipping Co Ltd v. Uni-Polaris Insurance Co Ltd, (The "Star Sea") [1997] 1 Lloyd's Rep 360
- Maxine Footwear Co. Ltd. and Another v. Canadian Government Merchant Marine Ltd. [1959] AC 589
- Me Fadden v. Blue Star Line [1905] 1 KB 697 Moore v. Lunn (1922) 11 LI. L. Rep. 86
- National Rivers Authority v. Yorkshire Water Services Ltd [1995] 1 All ER 225, HL
- Stanton v. Richardson (1875) L,R 9 CP, 390
- Steel v. State Line SS Co (1877) 3 App Cas 72
- The 'Europa'[1905] P. 84
- The 'Eurysthenes' [1976] 2 Lloyd's Rep 171



- The 'Garden City' [1982] 2 Lloyd's Rep 382 QBD (Adm Ct)
- The 'Homer' [1973] 1 Lloyd's Rep 501
- The 'Makedonia' [1962] 1 Lloyd's Rep 316
- The 'Patraikos 2' Singapore Law Reports [2002] 4 SLR High Court
- The 'Regina D' [1992] 1 Lloyd's Rep 543
- The 'Roberta' (1933) 60 Ll. L. Rep, S4
- The 'Thorsa' [1916] P. 257
- The 'Toledo' [1995] 1 Lloyd's Rep 40

### **Legal Encyclopaedias**

HALSBURY'S LAWS OF ENGLAND, Vol. 43 (1) Shipping and Navigation, Fourth Edition Reissue. Butterworths.

HALSBURY'S LAWS OF ENGLAND- Vol. 43 (2) Shipping and Navigation, Fourth Edition Reissue, Butterworths.

### **Treaty:**

1997 Treaty of Amsterdam, OJ C. 340, 10 November 1997.

### **Regulations:**

1995 Regulation No 3051/95 of 8 December 1995 on the safety management of ro-ro passenger vessels, OJ L. 320, 30.12.95, p.14.

1998 Regulation No 179/98 of 23 January 1998, OJ L. 19, 24.1.1998.

### **Directives:**

1994 Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations, OJ L. 319, 12.12.1994, p. 20.

Directive 94/58/EC of 22 November 1994 on minimum level of training of seafarers, OJ L. 319, 12.12.94 p.28.

1995 Directive 95/21/EC of 19 June 1995 concerning the enforcement in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions

(port State control), OJ L. 157, 7.7.1995, p.1.

1996 Directive 98/15/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships, OJ L. 144, 15.5.1998, p.1.

2001 Directive 2001/25/EC of 4 April 2001 on minimum level of training of seafarers, OJ L. 136, 18.05.2001.

Directive 2001/105/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001, OJ L. 19, 22.1.2002, p.9.

Directive 2001/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001, OJ L. 19, 22.1.2002, P-17

#### **Recommendations:**

1978 EC Council Recommendation 78/584 of 26 June 1978, OJ L194, 19, 0778, p.17.

1979 EC Council Recommendation 79/114 of 21 December 1978, OJ L. 33, 8.2.79 p, 31.

#### **Resolution:**

1994 Council Resolution of 22 December 1994 on the safety of ro-ro passenger ferries, OJ C 379, 31.12.1994.

#### **Communications:**

2000 Communication of the 21 March 2000 on the safety of the sea borne oil trade, COM (2000) 142 Final.

Communication of the 6 December 2000 on a second set of Community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika, COM (2000) 802 final.

2002 Communication of the 3 December 2002 on improving safety at sea in response to the Prestige accident, COM (2002) 6S1 final.

#### **Proposals:**

2002 Proposal for a Directive on specific stability requirements for ro-ro passenger, COM (2002) 0158 final - COD 2002/0074,

Proposal of amendment of the Directive 98/18/EC, COM (2002) 0720

final.

Amended proposal for a Directive on specific stability requirements for ro-ro passenger ships, COM (2002) 0721 final.

2003 Proposal of amendment of the Directive 2001/25/EC, COM (2003) 0001 final.

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on ship-service pollution and on the introduction of sanctions. Including criminal sanctions, for pollution offences, COM (2003) 0092 final - COD 2003/0037.

### **International Conventions, Declaration, Resolutions and Agreements**

1948 The International Maritime Organisation Convention.

1969 The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 9 ILM (1970) 45.

1971 The International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (the Fund Convention), 11 ILM (1972) 2S4-

1973 The International Convention for the Prevention of Pollution from ships (MARPOL), London, 8 October to 2 November 1973; Misc 26 (1974); Cmnd 5748.

1974 The Athens Convention about the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea,  
The Safety of Life at Sea Convention (SOLAS), London, 1 November 1974 to 1 July 1975; TS 46 (1980); Cmnd 7574.

1976 International Labour Convention No 147 Geneva, 11 November 1976; TS 22 (1984); Cmnd 9186.

1978 MARPOL 1978, Protocol, London, 1 June 1978 to 31 May 1979; Misc 27 (1978); Cmnd 7347.

SOLAS 1978, Protocol, London, 1 June 1978 to 1 March 1979; TS 40 (1981); Cmnd 8277.

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), London, December 1978 to 30 November

1979 TS 50 (1984); Cmnd 9266.

- 1982 The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 21ILM (1982), The United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, 21 ILM (1982) 1261.
- 1992 CLC, Cmnd 6183,8238, Cm 3432.  
Fund Convention, Cmnd 7383, Cm 3433.  
Rio de Janeiro Declaration on Environment and Development, June 16,1992, UN Doc. A/CONF. 151/5,
- 1993 The IMO Resolution A,788 (18) of 4 November 1993 integrated in Chapter IX of SOLAS 1974 'Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention' (ISM Code).
- 1995 The IMO Resolution A. 788 (19) of 23 November 1995 'Guidelines on implementation of the ISM Code by Administrations'.

### Internet

- Equasis. URL: <http://www.EQUASIS.org>
- European, parliament fact sheets- (21 May 2001) Sea transport; traffic and safety rules. URL: [http://www.europarl.eu.int/factsheets/4\\_5\\_9\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_9_en.htm)
- European Union,  
URL:[http://europa.eu.int/Comm/transport/themes/maritime/prestige/2003\\_01\\_08\\_memo\\_en.pdf](http://europa.eu.int/Comm/transport/themes/maritime/prestige/2003_01_08_memo_en.pdf)
- URL:[http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/safety/legislative\\_notes/saf](http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/safety/legislative_notes/saf).
- Indian Mariners' NewsDesk,  
URL:[http://www.indianmariner.com/ism\\_review.htm](http://www.indianmariner.com/ism_review.htm)
- International Chamber of Shipping and International Shipping Federation.  
URL: <http://www.marisec.org/miain/newtos/whatis.htm>
- [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr) Πέμπτη 13 Φεβρουαρίου 2003.
- International Maritime Organisation.
  - Summary of status of Conventions as at 31 December 2002.URL: <http://www-imo.org/Conventions/mainframe.asp?topicjd=247>
  - URL:[http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=647](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647)
  - URL:[http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=678&topic\\_id](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id)

=258

- URL:[http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic\\_id=62](http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=62)
- ISM- Frequently Asked Questions.
- URL:  
[http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc\\_id=1364&topic\\_id=477](http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1364&topic_id=477)
- URL:[http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=651&topic\\_id=257](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257)
- URL:[http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic\\_id=182](http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=182)
- URL:[http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=256&doc\\_id=660](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=660)
- International Shipping Federation. Safety culture; How can companies check if they are losing money?
- URL:<http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/dataid%3D2783/safetycultureleaflet.pdf>
- URL:[http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic\\_id=358](http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=358)
- URL:[http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic\\_id=583&doc\\_id=2535](http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2535)
- URL:[http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc\\_id=1363&topic\\_id=477](http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?doc_id=1363&topic_id=477)
- STCW 95 now in force. URL: <http://www.imo.org>
- International Monetary Fund. URL:<http://www.imf.org>
- International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.
- URL:<http://www.itopf.com/datapack2002.pdf>
- Le Monde (Paris), URL:<http://www.lemonde.fr>
- Lexisnexis Butterworths.
  - Forbes, K. Losing Prestige? [Online] New Law Journal. Abstract from:  
<http://lexisnexis.butterworths.co.uk/law/legalUpdater/index.htm>
- Maritime Safety Committee, 76th session 15 August 2002, on Bulk Carrier safety. URL:[http://www.iacs.org.uk/imo\\_submissions/MSC76\\_INF3.pdf](http://www.iacs.org.uk/imo_submissions/MSC76_INF3.pdf)
- Oceans and law of the Sea (24 February 2003). 1982-2002: 20th anniversary of the United Nations Convention on the Law of the Sea.
  - URL:[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_20years/oceanssourceoflife.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_20years/oceanssourceoflife.pdf) Oceans

- Provincial Occupational Safety, Health, & Environment and BC Ferry & Marine Workers Union- URL:<http://www.poshe.org/disasters.htm>
- The ISM Survey-An Interim Report.
- URL:<http://www.ismcode.net/INTERIMREPORT.html>

**Westlaw.**

- Reyes, B. Prestige judge seeks documents on refusal to grant refuge: query over risk assessment of potential implications [Online]. Lloyd's List 3 January 2003. Abstract from:  
<http://uk.westlaw.com/welcome/UKCurrentAwareness/default>
- Reyes, B. Prestige master in plea to Spain for freedom: Mangouras says he risked all to stay with stricken ship [Online]. Lloyd's List. 21 January 2003. Abstract from:  
<http://uk.westlaw.com/welcome/UKCurrentAwareness/default>