



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9<sup>ο</sup> – ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

### **9.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ**

Αντικειμενικός στόχος μιας επιχείρησης σε οποιοδήποτε κλάδο κι αν αυτή δραστηριοποιείται, είναι το κέρδος. Κατά τη διάρκεια της παραγωγικής διαδικασίας είτε πρόκειται για χειροπιαστό προϊόν είτε για υπηρεσία, πολλοί είναι οι αστάθμητοι παράγοντες οι οποίοι είναι πιθανόν να παρουσιαστούν και να θέσουν τη διαδικασία ευμετάβλητη και ευάλωτη με αποτέλεσμα να αποκλίνει από τον αρχικό προορισμό/σχεδιασμό της με δυσάρεστα αποτελέσματα από επιχειρηματική σκοπιά. Αυτό μπορεί να σημαίνει είτε διαφυγόντα κέρδη είτε και ολική καταστροφή με αντίστοιχα sunk costs.

Για να γίνουμε πιο συγκεκριμένοι, κατά τη διαδικασία παραγωγής της ναυτιλιακής μεταφορικής δραστηριότητας, το κέρδος θα προέλθει από την ασφαλή μεταφορά του αγαθού από έναν προορισμό σε έναν άλλο με όσο το δυνατό χαμηλότερο μεταφορικό κόστος. Σε αυτό το σημείο αξίζει να επισημανθεί πως και σε αυτό τον κλάδο συμβαίνει ότι σε όλους τους έντονα ανταγωνιστικούς παραγωγικούς κλάδους. Επιδίωξη για την παροχή μιας ικανοποιητικής υπηρεσίας με τη διατήρηση του κόστους παραγωγής σε χαμηλά επίπεδα. Όσο όμως χαμηλότερο είναι το κόστος παραγωγής, αυξάνεται ο κίνδυνος μείωσης της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας ή του προϊόντος



αντίστοιχα. Εδώ λοιπόν μπαίνει το θέμα της απόφασης του βέλτιστου σημείου ισορροπίας ανάμεσα στη σχέση ποιότητα-κόστος. Αυτό πάντα καθορίζεται από την απόφαση της διοίκησης και την ανταγωνιστικότητα της εκάστοτε αγοράς. Αυτή η απόφαση είναι ουσιαστική όχι μόνο για τη βιωσιμότητα της επιχείρησης, αλλά και για τη φήμη της απέναντι στο καταναλωτικό κοινό. Αυτό άλλωστε ρυθμίζει και την ανταγωνιστικότητά της. Πρόκειται λοιπόν για έναν κύκλο αποφάσεων και όχι για μία μεμονωμένη αρχική τοποθέτηση απέναντι στο σημείο της «χρυσής» ισορροπίας.

Είναι σχεδόν πάντα αναγκαίο η επιχείρηση να αναπροσαρμόζει τα σχέδιά της ανάλογα με την απόδοση των στόχων της ή τις απαιτήσεις της ίδιας της αγοράς η οποία όποια κι αν είναι συνεχώς μεταβάλλεται. Έτσι λοιπόν οι επιχειρήσεις εκείνες που διαβλέπουν τις μελλοντικές ευκαιρίες αλλά και δυσκολίες που πρόκειται να αντιμετωπίσουν, με συνέπεια διορθωτικές ή διαρθρωτικές κινήσεις, θα εξακολουθήσουν να είναι βιώσιμες και άλλοτε λιγότερο ζημιογόνες ή κερδοφόρες. Στον χώρο της ναυτιλίας οι προαναφερόμενοι προσδιορισμοί είναι μία σχεδόν διαχρονική υπόθεση. Η επιχειρηματική τοποθέτηση σαφώς δεν είναι σταθερή μέσα στο χρόνο και δεν αποτελεί πανάκεια. Κατά συνέπεια και το προαναφερόμενο σημείο ισορροπίας ανάμεσα στην ποιότητα/ασφάλεια και το χαμηλό κόστος δεν είναι σταθερό και μετατοπίζεται ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς. Βέβαια υπάρχουν πάντα κάποιες πάγιες τακτικές οι οποίες δύσκολα αλλάζουν όπως για παράδειγμα η επιλογή της εθνικότητας των πληρωμάτων. Και αυτό πάλι είναι σχετικό διότι αν τα φτηνά πληρώματα δεν κάνουν



σωστά τη δουλειά τους, τελικά κοστίζουν περισσότερο στον εφοπλιστή μέσω των λαθών τους.

## **9.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ**

Μέσα από ανάλογα παραδείγματα θα επιχειρηθεί η οικονομική προσέγγιση της ασφαλούς διαχείρισης από όλους τους τομείς που επηρεάζονται οικονομικά από τη σωστή εφαρμογή του Κώδικα.

Η ναυτιλιακή αγορά είναι μία ελεύθερη αγορά στην οποία οι εφοπλιστές είναι ελεύθεροι να επιλέξουν τη διαχειριστική πολιτική της εταιρείας τους η οποία άμεσα επηρεάζει την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Θα έλεγε κανείς πως ένας εφοπλιστής έχει να επιλέξει ανάμεσα στο φθηνό και ριψοκίνδυνο τρόπο διαχείρισης και στον ακριβότερο και ασφαλέστερο. Όχι στον ασφαλή. Δηλαδή με το να εφοδιάσει το πλοίο με άρτια εκπαιδευμένα και ακριβοπληρωμένα πληρώματα που να μπορούν να αναγνωρίζουν τους κινδύνους, ή να εφαρμόσει εντατικά προγράμματα συντήρησης, δεν εξασφαλίζει μηδέν ή ελάχιστα, ατυχήματα, αλλά μειώνει τις πιθανότητες αυτά να συμβούν. Ίσως να τις μειώνει και σημαντικά.

Η διαχειριστική πολιτική παίζει το σπουδαιότερο ρόλο στην επίτευξη των στόχων της ναυτιλιακής εταιρείας. Αυτή οφείλει να υποστηρίζει κατάλληλα τον πλοίαρχο και το πλήρωμά του έτσι ώστε να προλαμβάνει ή/και να επιλύει προβλήματα, να ανταποκρίνεται σε έκτακτες ανάγκες, και γενικά να λειτουργεί απρόσκοπτα όσο αυτό είναι δυνατόν στο θαλάσσιο περιβάλλον εργασίας. Αυτό όμως κοστίζει για τον



εφοπλιστή. Τέσσερις είναι οι κύριες περιοχές οι οποίες επηρεάζουν άμεσα το κόστος και αυξάνουν ευθέως την ασφάλεια στο πλοίο και την προστασία του περιβάλλοντος:

- Η συντήρηση του εξοπλισμού και του σκάφους
- Η ετοιμότητα των συστημάτων εκτάκτων αναγκών (πυρασφάλεια, σωστικά)
- Η επάνδρωση των πλοίων με κατάλληλα εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα πληρώματα σύμφωνα με τη σύμβαση STCW καθώς και η υποστήριξη της συνεχούς εκπαίδευσής τους τόσο πάνω στο πλοίο όσο και έξω από αυτό
- Η ανάπτυξη και διατήρηση ενός άρτιου συστήματος ασφαλούς διαχείρισης (SMS) το οποίο να περιγράφει διαδικασίες που αφορούν τόσο τις λειτουργίες του πλοίου όσο και του γραφείου γύρω από τις πολιτικές συντήρησης και επιθεωρήσεων, εσωτερικών ελέγχων, ανασκοπήσεων διοίκησης, πρόληψης και αντιμετώπισης ατυχημάτων.

Το κόστος των παραπάνω προϋποθέσεων δεν είναι δεδομένο και σαφώς δεν είναι εύκολο να υπολογιστεί αλλά ούτε και να απομονωθεί κατά περίπτωση. Παρόλα αυτά επιχειρήθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο μία προσέγγιση αυτού του κόστους για διάφορα μεγέθη εταιρειών.

Οι διαχειρίστριες εταιρείες οφείλουν να υπακούουν στις επιταγές των σημαιών που επιλέγουν να φέρουν τα πλοία τους. Οι συμβάσεις του IMO που οι περισσότερες σημαίες έχουν υιοθετήσει, οφείλουν να τηρούνται στο ακέραιο. Άρα θα υπέθετε κανείς, εφόσον δεν υπάρχει περιθώριο επιλογής, για ποιο λόγο να διερευνάται το συγκεκριμένο



θέμα; Στη ναυτιλιακή πραγματικότητα συμβαίνει το οξύμωρο όλες οι εταιρείες και τα πλοία να φέρουν τα αντίστοιχα πιστοποιητικά ασφαλείας, αλλά ο βαθμός συμμόρφωσης να έχει τεράστιο εύρος χωρίς αυτό να καταγράφεται στο πιστοποιητικό εφόσον αυτό δε μπορεί να ποσοτικοποιηθεί με κάποιο τρόπο. Σαφώς υπάρχουν διαχειρίστριες εταιρείες διαφόρων βαθμίδων οι οποίες όμως έχουν την ίδια πιστοποιήσιμη αξία εφόσον όλες φέρουν πιστοποιητικά. Κι εδώ λοιπόν μπαίνει το δίλημμα του εφοπλιστή γύρω απ' το αν θα πρέπει να επενδύσει, έστω ότι θέλει, περισσότερα χρήματα προκειμένου απλά να μειώσει τις πιθανότητες ατυχήματος με τις αντίστοιχες οικονομικές συνέπειες.

Τουλάχιστον στο shipping industry αλλά και στα offshore platforms, όσο υψηλά κι αν είναι τα μέτρα προστασίας που μπορεί να παρθούν, οι κίνδυνοι δεν μπορούν παρά απλά και μόνο να μειωθούν σε βαθμό μάλιστα όχι ευθέως ανάλογο των χρημάτων που επενδύονται προς αυτή την κατεύθυνση. Κάτω από αυτό το πρίσμα οι εφοπλιστές βλέπουν με επιφυλακτικότητα τον Κώδικα που όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο προσθέτει επιπλέον κόστος στη διαχείριση του στόλου. Δεν πρέπει να ξεχνάμε πως στο χώρο που εξετάζουμε δεν υπάρχει σταθερότητα διαχρονικά όσον αφορά στα ναύλα που άλλωστε ορίζουν και τα έσοδα της ναυτιλιακής εταιρείας. Στις εποχές με πολύ χαμηλά ναύλα, δηλαδή όταν υπάρχει υπερπροσφορά τονάζ, έχει διαπιστωθεί πως οι εταιρείες παρουσιάζουν καθημερινά ζημιά. Είναι λοιπόν πολυτέλεια σε αυτές τις περιπτώσεις ο εφοπλιστής να σκέφτεται την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Για την ακρίβεια είναι πεδία από τα οποία μπορεί να περικόψει



χωρίς αυτό να διαταράξει την εμπορική δραστηριότητα του πλοίου αλλά και χωρίς να γίνει άμεσα αντιληπτό. Ειδικά στις περιπτώσεις που πρέπει να καλυφθούν οι διατάξεις της MARPOL όσον αφορά στην απόρριψη υπολειμμάτων πετρελαίου και σκουπιδιών<sup>33</sup>. Μέχρι πριν λίγα χρόνια τα πρόστιμα ήταν ιδιαίτερα χαμηλά και κατά συνέπεια άξιζε το ρίσκο. Αυτό βέβαια σήμερα άλλαξε εφόσον οι έλεγχοι είναι περισσότεροι και πιο σοβαροί χρησιμοποιώντας τεχνικά μέσα τα οποία δεν υπήρχαν στο παρελθόν (δορυφορική ή εναέρια παρακολούθηση).

#### ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ



**ΣΧΗΜΑ 9.1**

Στις επόμενες παραγράφους θα παρατεθεί μία προσπάθεια ερμηνείας των διοικητικών αποφάσεων των εφοπλιστών έναντι των διατάξεων του Κώδικα με στόχο τη σύγκριση των πιθανών ωφελειών ή ζημιών σε σχέση με το βαθμό συμμόρφωσης ή εφαρμογής των σχετικών διατάξεων.



### 9.2.1 ΕΠΙΠΕΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ<sup>34</sup>

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία για δύο κλασικούς τύπους πλοίων σε σχέση με τις προαναφερόμενες πρακτικές διαχείρισης. Τα ποσά είναι ενδεικτικά και αναφέρονται σε μία εποχή που ακόμη ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης παρόλο που είχε παρουσιαστεί στη ναυπλιακή κοινότητα, δεν ήταν ακόμη υποχρεωτική η εφαρμογή του. Οι αποκλίσεις στα επίπεδα διαχείρισης είναι της τάξης του 70%. Σίγουρα τα σημερινά δεδομένα έχουν μικρύνει αυτή την απόκλιση. Το ουσιαστικό συμπέρασμα είναι όμως διαχρονικά το ίδιο: διαφορετικά επίπεδα διαχείρισης δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε αυτούς που επιτυγχάνουν να ελέγχουν τα πλοία τους με χαμηλό κόστος με substandard συνθήκες σε βάρος της ασφάλειας και του περιβάλλοντος.

#### VESSEL OPERATING COST “LEVELS” AND FINANCIAL ADVANTAGES

(20 year old bulk carrier; 30 000 dwt) US\$/Day		(1990 built product tanker; 40 000 dwt) US\$/Day
7 500	Ceiling (1)	9 500
4 500	Good Practice (2)	4 850
3 750	Common Practice (3)	4 250
3 250	Standard (4)	3 750
2 750	Floor (5)	3 100

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.1**

Παρόλο που η έρευνα βασίζεται σε στοιχεία της προηγούμενης δεκαετίας, αυτά δεν



απέχουν πολύ από τα σημερινά δεδομένα. Η κλίμακα από το common practice και κάτω όπου πλέον αρχίζουν να διαφαίνονται τα πρώτα σημάδια μη επαρκούς διαχείρισης, παρουσιάζει ετήσια επιπλέον έσοδα για τους εφοπλιστές από 13-20%. Σήμερα, παρόλο που σε σχέση με την ημερομηνία λήψης των προηγούμενων στατιστικών στοιχείων πολλά έχουν αλλάξει τόσο στους ελέγχους και στη λήψη μέτρων για τον περιορισμό των substandard εφοπλιστών και πλοίων<sup>35</sup>, όσο και στην επιβολή προστίμων, ένα ποσοστό της τάξης του 15% του παγκόσμιου στόλου εξακολουθεί να λειτουργεί στη γκρίζα ζώνη. Αυτό μεταφράζεται σε έναν αριθμό 7500 πλοίων που δίνει στους πλοιοκτήτες τους σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εφόσον σε βάρος τρίτων κερδίζουν περισσότερα. Στο παράρτημα παρατίθενται αναλυτικά τα επιμέρους κόστη που αφορούν δύο τύπους πλοίων ανάμεσα σε δύο διαφορετικές πρακτικές διαχείρισης. Σε προηγούμενο κεφάλαιο μέσω του διαχωρισμού των λειτουργικών δραστηριοτήτων της ναυτιλιακής εταιρείας αποκαλύφθηκαν τα επί μέρους κόστη που προσθέτει η εφαρμογή του ISM Code από τα επί μέρους τμήματα αυτής. Πάνω στην ίδια βάση θα επιχειρηθεί μία εκτίμηση της πιθανής ζημίας που προκύπτει από την ελλιπή ή πλημμελή εφαρμογή του Κώδικα η οποία δεν περιορίζεται στην αποκατάσταση των συνεπειών των ατυχημάτων αλλά και στην αντιμετώπιση των πιθανών καθυστερήσεων και προστίμων ύστερα από εκούσια παράβλεψη των διατάξεών του.

Στις ανώτερες κλίμακες, ανάμεσα στο “good practice” και στο “common practice”, οι διαφορές επιμερισμένες σε τέσσερις γενικές κατηγορίες δίνουν τα παρακάτω





αποτελέσματα:

- Όσον αφορά στις επισκευές, τη συντήρηση και γενικότερα τις τεχνικές δραστηριότητες, περιλαμβανομένων και των ανταλλακτικών, οι διαφορές στο κόστος φτάνουν το 30% ή περίπου τα \$350/ημέρα
- Στη διαχείριση των προμηθειών, το ποσοστό αυτό φτάνει το 25% και περίπου \$120/ημέρα
- Τα διοικητικά έξοδα περιορίζονται κατά \$33/ημέρα
- Όσον αφορά στο κόστος διαχείρισης των ναυτικών, η μείωσή του φτάνει το 3% επί του συνολικού ετήσιου προϋπολογισμού

Αν θελήσουμε να προσεγγίσουμε ποσοτικά το πιθανό όφελος που μπορεί να έχει εφοπλιστής ο οποίος δουλεύει με substandard κριτήρια, πρέπει να ακολουθήσουμε την εξής πολύ απλή μαθηματική πράξη:

Profit (or loss) =  $X \cdot Y - Z$ , όπου:

X= ημερήσιο εμπορικό όφελος από τη μη συμμόρφωση

Y= περίοδος που ισχύει η μη συμμόρφωση

Z= κόστος διορθωτικών κινήσεων

Το να εκτιμηθούν τα πιθανά οφέλη ή ζημιές είναι ανάλογο των περιστάσεων και δεν έχει πρακτική ουσία η παράθεση κάποιων ποσών από περιστατικά του παρελθόντος εφόσον οι συνθήκες συνεχώς μεταβάλλονται. Στη συνέχεια του κεφαλαίου παραθέτοντας με όσο το δυνατό μεγαλύτερη ακρίβεια το γενικότερο περιβάλλον των



ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ίσως να εξαχθούν σαφέστερα συμπεράσματα για το αν τελικά συμφέρει ή όχι έναν εφοπλιστή να διαχειρίζεται τα πλοία του μη συμμορφούμενος με τις διατάξεις του Κώδικα.

### **9.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ**

Τα τελευταία χρόνια οι κανονισμοί, όπως όλοι όσοι εμπλέκονται ενεργά με τη ναυτιλιακή παραγωγή γνωρίζουν, έχουν αυξηθεί και τίθενται σε εφαρμογή με μεγάλη συχνότητα. Αυτή η τάση δεν είχε παρατηρηθεί στο παρελθόν τουλάχιστον στον ίδιο βαθμό. Κάθε καινούριος κανονισμός έχει σα στόχο την ποιοτικότερη και ασφαλέστερη ναυτιλιακή υπηρεσία. Τον ίδιο στόχο δηλαδή που πρεσβεύει και ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης. Οι κανονισμοί προσθέτουν επιπλέον λειτουργικά κόστη στους εφοπλιστές τα οποία μεταφράζονται σε διαφυγόντα κέρδη. Ο ISM καλείται να ελέγξει εποπτικά και συνολικά τη σωστή εφαρμογή των κανονισμών της SOLAS, STCW, MARPOL, COLREG κ.α.. Την εφαρμογή τουλάχιστον των τεχνικών κανονισμών καλείται να ελέγξει περιοδικά η κλάση του πλοίου. Έχει διαπιστωθεί ότι τόσο στις επιθεωρήσεις που διενεργεί ο Νηογνώμονας όσο και στους ελέγχους που γίνονται για λογαριασμό του Κώδικα είτε από την ίδια τη σημαία είτε πάλι από κάποιο Νηογνώμονα, δεν υπάρχει μία ενιαία στάση απέναντι στους εφοπλιστές που ανήκουν τα πλοία. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας των πελατειακών σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ του ελεγκτικού φορέα και των πλοιοκτητών. Μπορεί οι Νηογνώμονες θεωρητικά να είναι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί σύμφωνα με το καταστατικό λειτουργίας τους αλλά αυτό σήμερα είναι



αποδεκτό από όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα πως δεν ισχύει. Έχουν άμεσο συμφέρον από τη διατήρηση της σχέσης με κάθε ναυτιλιακή εταιρεία, ούτως ώστε να εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητά τους. Δεν πρέπει να θεωρείται παράξενο το γεγονός ότι οι Νηογνώμονες έχουν έντονο ανταγωνισμό μεταξύ τους ιδιαίτερα τα μέλη του IACS παρόλο που οι υπηρεσίες τους είναι σχεδόν ταυτόσημες. Σε πολλές λοιπόν περιπτώσεις όπου υπάρχουν επιπλέον και προσωπικές σχέσεις με επιθεωρητές, οι έλεγχοι είναι πλημμελείς με συνέπεια να μειώνεται η αξιοπιστία των πλοίων όσον αφορά στην εφαρμογή των κανονισμών και γενικότερα στην ασφάλεια. Διαφορές έχει παρατηρηθεί ότι υπάρχουν ακόμη και στη στάση της ίδιας κλάσης από λιμάνι σε λιμάνι. Ακόμα και αυτή η διαπίστωση έγινε αντιληπτή από τους ιθύνοντες στον IMO στο τέλος της προηγούμενης δεκαετίας. Αυτό το κενό κλήθηκε να το καλύψει κατά ένα μεγάλο μέρος η εφαρμογή του Κώδικα. Προς αυτή την κατεύθυνση η συνεισφορά του είναι σημαντική αλλά όχι η αναμενόμενη. Ο Κώδικας αποτέλεσε ένα επιπλέον εργαλείο όσον αφορά στις επιθεωρήσεις ως δικλείδα ασφαλείας στην περίπτωση που κάτι δεν καλύπτεται από την Κλάση. Συμβαίνει όμως στις περισσότερες των περιπτώσεων και τα audits τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο να πραγματοποιούνται επίσης από την Κλάση. Σαν συνέπεια και εδώ αναπτύχθηκαν πελατείες σχέσεις νοθεύοντας την αξιοπιστία των πλοίων. Τα τελευταία χρόνια το κενό αυτό εφόσον εύστοχα εντοπίστηκε, τέθηκε υπό έλεγχο από μία άλλη εντελώς ανεξάρτητη αρχή, την ακτοφυλακή.



#### **9.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ**

Ο συγκεκριμένος πρόλογος έγινε προκειμένου να υπάρξει μία σύνδεση με την κύρια αιτία απωλειών σε επίπεδο οικονομικού κόστους για τα πλοία τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κώδικα αν εξαιρέσει κανείς τα ατυχήματα.

Όπως είναι γνωστό οι δραστηριότητες μιας εταιρείας διαχείρισης πλοίων είναι πολλές και αλληλένδετες. Η σύνθεση αυτών των δραστηριοτήτων έχει ως αποτέλεσμα τη ναυτιλιακή μεταφορά αγαθών ή προσώπων. Όσο αυτή εκτελείται απρόσκοπτα όλοι, όσοι εμπλέκονται σε αυτή είναι ευχαριστημένοι. Αυτό συμβαίνει γιατί στη ναυτιλιακή μεταφορική υπηρεσία δεν υπάρχουν έντονα αντικρουόμενα συμφέροντα. Μετά την επιτυχή εκτέλεση της μεταφοράς οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν έσοδα, οι ναυλωτές εκπληρώνουν την αποστολή της μεταφοράς από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης αν πρόκειται για προϊόντα, οι ασφαλιστές εφόσον δεν καταβάλουν καμία αποζημίωση έχουν σαφές οικονομικό όφελος και τέλος οι τοπικές αρχές είτε του σημείου παραλαβής είτε του σημείου παράδοσης του προϊόντος δεν αντιμετωπίζουν πρόβλημα εφόσον ενισχύονται οι τοπικές τους οικονομίες οριακά σε σχέση με την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκύπτει έτσι κι αλλιώς από τη μεταφορική δραστηριότητα. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτή η ιδανική μεταφορά, οι Διεθνείς και τοπικοί κανονισμοί έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια κάνοντας τη θαλάσσια μεταφορά ακόμα πιο σύνθετη σε δραστηριότητα. Φυσικά μοναδικός στόχος είναι η προστασία όλων όσων εμπλέκονται στην παραγωγική διαδικασία, δηλαδή αξιόπλοα



πλοία, προστασία της περιουσίας και του περιβάλλοντος, προστασία των ανθρωπίνων ζωών. Η υιοθέτηση νέων κανονισμών υπέδειξε αυξημένες ελεγκτικές απαιτήσεις. Εν μέρει αυτό κλήθηκε να το καλύψει με σχετική επιτυχία ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης. Για τους λόγους που αναπτύχθηκαν σε προηγούμενη παράγραφο, κρίθηκε επιτακτικό οι κατά τόπους αρχές να κληθούν να καλύψουν ένα μεγάλο μέρος των ελέγχων αξιοπλοΐας των πλοίων σαν ανεξάρτητοι φορείς που μπορούν και λειτουργούν απρόσκοπτα.

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση του κόστους των επιθεωρήσεων, πρέπει να γίνει μία μικρή αναφορά στον τρόπο καθώς και στη δικαιοδοσία που έχουν τα λιμάνια σαν ελεγκτικές αρχές. Τα Port State Controls λοιπόν, έχουν ενισχυμένο ρόλο τα τελευταία χρόνια και μέσω των ελέγχων που πραγματοποιούν, έχουν φέρει σημαντικά αποτελέσματα προς την κατεύθυνση μιας ασφαλέστερης ναυτιλίας. Οι τοπικές αρχές έχουν το δικαίωμα να διενεργήσουν ελέγχους σε βάθος και σε όλα τα επίπεδα τα οποία μπορεί να οδηγήσουν σε ενδεχόμενο ατυχήματος. Αυτεπάγγελτα και απροειδοποίητα μπορούν να ανέβουν σε κάθε πλοίο το οποίο προσεγγίζει τις ακτές οι οποίες βρίσκονται κάτω από τα όρια ευθύνης τους. Οι επιθεωρήσεις μπορεί να είναι ήπιες ή ενδελεχείς και σε βάθος. Έχουν το δικαίωμα να κρατήσουν το πλοίο στο λιμάνι όσο διαρκεί η επιθεώρηση. Σαν ανώτατη τοπική αρχή υπεύθυνη για την περιβαλλοντική προστασία αλλά και ευημερία της παράκτιας περιοχής, έχει την εξουσία να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι όσο επιθυμεί μη παρέχοντάς του την άδεια εξόδου αν και εφόσον κρίνει ότι δεν



πληροί τους διεθνείς κανονισμούς (port clearance). Επιπλέον έχει δικαίωμα να προβεί σε προσωποκράτηση του πληρώματος αν παρατηρηθούν παρατυπίες που θέτουν σε κίνδυνο το τοπικό και διεθνές δίκαιο. Έχει δικαίωμα να απαιτήσει αποζημιώσεις από τη διαχειρίστρια εταιρεία σε περίπτωση ατυχήματος και να κατασχέσει το πλοίο και το φορτίο του. Στις Η.Π.Α. σύμφωνα με το OPA'90 και τον αντίστοιχο ομοσπονδιακό νόμο, μπορεί μετά από κάποιο ατύχημα το οποίο χρίζει σοβαρής αποζημίωσης, να δημευθεί και η προσωπική περιουσία του πλοιοκτήτη προκειμένου να καλυφθούν τα έξοδα αποκατάστασης. Με λίγα λόγια το πλοίο κατά την είσοδό του σε ένα λιμάνι υπόκειται στους τοπικούς νόμους και υπακούει στις τοπικές αρχές.

Οι έλεγχοι που διενεργούνται από τις Λιμενικές Αρχές γίνονται απρόσκοπτα και χωρίς προειδοποίηση. Συνήθως οι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από κατάλληλο προσωπικό το οποίο οφείλει να έχει σφαιρική γνώση των λειτουργιών του πλοίου. Οι ελεγκτές των Λιμενικών Αρχών είναι σε θέση να επιθεωρήσουν την κατάσταση του πλοίου όσον αφορά το επίπεδο συντήρησης της μεταλλικής κατασκευής, των μηχανημάτων και του μηχανολογικού εξοπλισμού γενικότερα. Πάνω σε αυτό έχουν το δικαίωμα να ενημερώσουν και να απαιτήσουν ακόμα την παρουσία της κλάσης που είναι καταχωρημένο το πλοίο προκειμένου να διενεργήσει επιπλέον έλεγχο πριν τον απόπλου από το λιμάνι. Το ίδιο μπορούν ζητήσουν από τη σημαία που φέρει το πλοίο. Επιπλέον έχει το δικαίωμα ο επιθεωρητής του Port State Control να ελέγξει όλες τις διαδικασίες και τα έντυπα του πλοίου που έχουν να κάνουν με την πρόσληψη των



ναυτικών, το πρόγραμμα εκπαίδευσης, τα πιστοποιητικά των ναυτικών, τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης, τις συνθήκες διαβίωσης, τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, τη ναυσιπλοΐα και τα πιστοποιητικά. Με λίγα λόγια μία πλήρης επιθεώρηση ενός Port State Control είναι εφάμιλλη ενός audit κατά τις απαιτήσεις του ISM. Άρα υπάρχει μία ευθέως ανάλογη σχέση ανάμεσα στην απρόσκοπτη λειτουργία του πλοίου και το επίπεδο εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα, εφόσον αυτό ελέγχεται όχι μόνο μία φορά κάθε 2½ χρόνια όπως προβλέπεται για τη χορήγηση του Safety Management Certificate, αλλά από λιμάνι σε λιμάνι.

#### **9.5 ΚΟΣΤΟΣ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΛΕΓΧΩΝ**

Προκειμένου να υπολογιστεί προσεγγιστικά το πόσο κοστίζει η πλημμελής εφαρμογή του Κώδικα, θα πρέπει να γίνει ένας βασικός διαχωρισμός βασισμένος αποκλειστικά στις συνέπειες που αντιμετωπίζει η διαχειρίστρια εταιρεία. Η μία κατηγορία συνεπειών έχει σαν απαρχή την ύπαρξη κάποιου μικρού ή μεγάλου ατυχήματος. Είναι απόλυτα κατανοητό πως σε αυτή την περίπτωση σταματά τόσο η εύρυθμη λειτουργία του πλοίου και κατά συνέπεια και η εμπορική εκμεταλλευσιμότητά του όσο και της διαχειρίστριας εταιρείας σε κάποιες περιπτώσεις. Αναλόγως το μέγεθος και το είδος του ατυχήματος οι συνέπειες ποικίλουν. Η δεύτερη κατηγορία συνεπειών έχει να κάνει με ακριβώς αυτή την πιθανότητα που περιγράφηκε στις προηγούμενες παραγράφους, δηλαδή να ελεγχθεί το πλοίο και να παρατηρηθεί ο μειωμένος δείκτης συμμόρφωσης με τον Κώδικα, άρα και με επιμέρους κανονισμούς. Με λίγα λόγια το πλοίο να μην είναι αξιόπλοο. Η



συγκεκριμένη έννοια είναι πολύ σημαντική διότι χρησιμοποιείται αυτούσια τόσο στα ναυλοσύμφωνα όσο και στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Στις επόμενες παραγράφους θα αναλυθούν οι οικονομικές συνέπειες που πηγάζουν από τη διαδικασία των ελέγχων και επιθεωρήσεων. Τα αποτελέσματα των ατυχημάτων, κυρίως αυτά που περιλαμβάνουν περιβαλλοντική ρύπανση τα οποία είναι και τα περισσότερο δαπανηρά, αναλύονται σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Προκειμένου να υπάρξει μία ενιαία αντιμετώπιση και απευθείας σύγκριση σε σχέση με προηγούμενο κεφάλαιο όπου περιγράφηκαν τα κόστη που προέκυψαν από την εφαρμογή του Κώδικα, η ομαδοποίηση των παρατηρήσεων και ευρημάτων γενικότερα (deficiencies) θα κατανεμηθεί ανά δραστηριότητα η οποία αντιστοιχεί στο κατάλληλο τμήμα της ναυτιλιακής εταιρείας. Με τον ίδιο τρόπο άλλωστε γίνεται και η ομαδοποίηση που χρησιμοποιούν για στατιστικούς λόγους όλοι οι ελεγκτικοί φορείς<sup>7</sup>.

#### **9.5.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ**

Μία μεγάλη γκάμα από παρατηρήσεις κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων από τους ελεγκτικούς φορείς είναι άμεσα συνδεδεμένη με την πλημμελή συντήρηση των πλοίων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί η συντήρηση είναι ευθέως ανάλογη με την αξιοπλοΐα του πλοίου και με την ασφάλεια γενικότερα. Ο Κώδικας επιμένει πολύ σε αυτό το θέμα όπως έχει περιγραφεί σε άλλο κεφάλαιο. Πρέπει βέβαια σε αυτό το σημείο να υπογραμμιστεί ότι σε μία πλωτή βιομηχανία όπως είναι το πλοίο, εκτεθειμένη σε δύσκολες συνθήκες, είναι πρακτικά απίθανο να λειτουργούν όλα πάντα στην εντέλεια.





Αυτό είναι κατανοητό από όλους τους επιθεωρητές. Γι' αυτό και υπάρχει μία ιεράρχηση στη σπουδαιότητα των μηχανημάτων και κατά συνέπεια αντίστοιχη προτεραιότητα στη συντήρηση (critical equipment). Στόχος κάθε επιθεώρησης που πραγματοποιείται με γνώμονα την εφαρμογή του Κώδικα, δεν είναι να καταγραφεί απλά εκείνο το μηχάνημα το οποίο δε λειτουργεί και αυτό να διευθετηθεί σαν απόκλιση από τις προβλεπόμενες διαδικασίες. Αυτό ισχύει μόνο για τα προαναφερόμενα critical equipment. Πράγματι αν κάποιο από αυτά βρεθεί να μη λειτουργεί τότε το πλοίο κινδυνεύει να χάσει τα πιστοποιητικά του. Στόχος των ελέγχων πιστοποίησης για τον ISM, είναι να αποδειχθεί ότι η συντήρηση σαν σύστημα αποδίδει ή όχι βασισμένη σε αντικειμενικά κριτήρια όπως είναι η επί τόπου επιθεώρηση. Δεν ισχύει όμως το ίδιο με τους επιθεωρητές των Port State Controls. Σε αυτές τις επιθεωρήσεις κάθε μηχάνημα που δε λειτουργεί καταγράφεται και ανάλογα με τη σπουδαιότητά του οφείλει η εταιρεία να το επισκευάσει σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Ακόμα και πριν το πλοίο αναχωρήσει από το λιμάνι στο οποίο επιθεωρήθηκε σε κάποιες περιπτώσεις. Σαφώς οι έλεγχοι αυτού του είδους είναι σκληρότεροι και πιο δαπανηροί από την πλευρά της εταιρείας.

Αν για παράδειγμα η εταιρεία δεν θέλει να δαπανήσει τα απαιτούμενα χρήματα προκειμένου να κρατήσει το πλοίο σε μία ικανοποιητική κατάσταση από πλευράς συντήρησης, αυτό μπορεί εύκολα να γίνει αντιληπτό. Το αποτέλεσμα θα είναι στην καλύτερη περίπτωση τα χρήματα αυτά να δαπανηθούν μεταγενέστερα σε σοβαρά



μεγαλύτερο βαθμό εφόσον θα πρέπει οι απαιτούμενες εργασίες να γίνουν άμεσα. Αυτό επιβάλλει συνήθως τη χρήση εξωτερικών συνεργείων ή την επιπλέον πρόσληψη ναυτικών (fitters). Αντιθέτως αν οι εργασίες γίνουν όπως είθισται κατά τις κοινές πρακτικές αλλά και τις εγκεκριμένες διαδικασίες σε συγκεκριμένα και τακτά χρονικά διαστήματα, τότε αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν από το ίδιο το πλήρωμα χωρίς επιπλέον κόστος. Συνήθως τα συνεργεία πάνω στα πλοία χρεώνουν ανά άτομο ανά ημέρα από 250~500 \$, ενώ το πλήρωμα αν υποχρεωθεί σε υπερωρία στοιχίζει περί τα 50\$/ημέρα. Σε αυτή την προσέγγιση πρέπει να υπολογιστεί και ο χρόνος που δαπανάται από το προσωπικό του γραφείου το οποίο σπαταλά εργατο-ώρες πάνω σε θέματα αλληλογραφίας με προμηθευτές υλικών, προσωπικού, τις σημαίες, την κλάση του πλοίου, τους ναυλωτές, κ.α.. Αυτά είναι διαφυγόντα κέρδη που είναι πρακτικά ανέφικτο να υπολογιστούν αλλά είναι δεδομένο πως μειώνουν την παραγωγικότητα τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο. Αυτό αυτομάτως μεταφράζεται σε κόστος. Αν τα μηχανήματα και το μεταλλικό περίβλημα του πλοίου δεν είναι σωστά συντηρημένα και αυτό γίνει έντονα αντιληπτό κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, τότε αρχίζει μία σειρά προβλημάτων να εμφανίζεται. Το πλοίο κατόπιν εντολής κρατείται (detention), και επί τούτου καλείται τόσο η κλάση του, όσο και ο φορέας που χορήγησε τα πιστοποιητικά του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Επιπλέον ειδοποιείται και η σημαία. Το αμεσότερο αποτέλεσμα είναι το πλοίο να βγει off hire εφόσον οι ναυλωτές ειδοποιούνται άμεσα για τις ενδεχόμενες καθυστερήσεις. Το πλοίο οφείλει να διενεργήσει σε σύντομο



σχετικά χρονικό διάστημα εκ νέου όλες τις επιθεωρήσεις τόσο της κλάσης όσο και του ISM προκειμένου να έχει την όσο δυνατό μικρότερη καθυστέρηση. Η κλάση προκειμένου να πραγματοποιήσει μη προγραμματισμένη επιθεώρηση μίας ημέρας συνήθως χρεώνει το ποσό των 3500\$. Το αντίστοιχο ποσό για τον επιθεωρητή του ISM είναι γύρω στις 2000\$. Πέρα από το ήδη προαναφερόμενο κόστος των εργασιών αποκατάστασης, η εταιρεία οφείλει να πραγματοποιήσει τις προαναφερόμενες επιθεωρήσεις σε διάστημα μικρότερο των τριών μηνών προκειμένου να αποκτήσει πάλι μόνιμα πιστοποιητικά εφόσον με την προαναφερόμενη διαδικασία αυτά έχουν τεθεί σε αναστολή. Κατά συνέπεια τα παραπάνω έξοδα διπλασιάζονται.

Από τη στιγμή που το πλοίο κρατηθεί τα προβλήματα εμφανίζονται με τη μορφή ντόμινο. Πέραν των προαναφερόμενων κατά παραγγελία ελέγχων, το πλοίο στις περισσότερες στατιστικά περιπτώσεις που κρατείται, βγαίνει off hire που σημαίνει ότι χάνει τα ναύλα. Αυτά ανάλογα με την εποχή και τον τύπο του πλοίου και του μεταφερόμενου προϊόντος, κυμαίνονται ημερησίως από 10,000-20,000\$<sup>4</sup>. Τα ποσά αυτά είναι καταστροφικά για τη διαχειρίστρια εταιρεία. Τέλος, σοβαρός οικονομικός αντίκτυπος είναι και οι επισκευές που πρέπει να διενεργηθούν προκειμένου να δοθεί στο πλοίο άδεια να αποπλεύσει. Τα έξοδα αποκατάστασης είναι σημαντικά και η εταιρεία δεν έχει την πολυτέλεια να δεχθεί προσφορές από συνεργεία και προμηθευτές προκειμένου να επιλέξει την καλύτερη από οικονομικής πλευράς λύση. Ο χρόνος πιέζει και μόνο οι τοπικοί προμηθευτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν άμεσα. Με βάση την



ετήσια έκθεση του AMSA (Australian Maritime Safety Authority)<sup>11</sup> το Σεπτέμβριο του 2004, τα ημερήσια έξοδα που υφίσταται η διαχειρίστρια εταιρεία της οποίας το πλοίο κρατείται από το λιμάνι στο οποίο επιθεωρήθηκε, σε πολλές περιπτώσεις αγγίζουν τα \$100,000.

Οι παρατηρήσεις που στατιστικά οδηγούν σε κράτηση και είναι συνδεδεμένες με την κακή συντήρηση του πλοίου, έχουν σα συνέπεια υψηλό κόστος αποκατάστασης. Αυτό προκύπτει αναλύοντας τα στατιστικά που παρουσιάζουν τα Port State Controls όπως το Paris MOU και το Tokyo MOU, σε ετήσια βάση εφόσον παρουσιάζονται και οι παρατηρήσεις που οδηγούν σε κράτηση (παράρτημα). Στις περισσότερες περιπτώσεις αναφέρονται η πλημμελής συντήρηση της μεταλλικής κατασκευής και η μη σωστή λειτουργία των προαναφερόμενων critical equipment. Η πιο συνηθισμένη περίπτωση είναι το bilge-water separator στο μηχανοστάσιο.



ΣΧΗΜΑ 9.2

Επίσης το oil discharge monitoring device αν πρόκειται για δεξαμενόπλοιο, τα συστήματα και ο εξοπλισμός πυροπροστασίας καθώς και τα αντίστοιχα σωστικά μέσα. Τα άμεσα έξοδα αποκατάστασης κυμαίνονται από \$10,000-15,000 πριν τον απόπλου του πλοίου. Επιπλέον αν κάποιο από τα εξαρτήματα που δεν λειτουργούν σωστά, έχει άμεση σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, τότε χωρίς να έχει αποδειχθεί κάτι, η διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου καλείται να καταβάλει και πρόστιμα εφόσον υπάρχει η υποψία της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και του τοπικού οικοσυστήματος. Για την ακρίβεια τα μισά από τα πλοία που επιθεωρούνται παρατηρείται ότι έχουν κάνει παράβαση σε σχέση με παράνομη απόρριψη στη θάλασσα



λημμάτων πετρελαίου (κυρίως από τα κατάλοιπα των καυσίμων (85%)) και σκουπιδιών.

Oil Inputs into the sea from maritime transport, 1999 (tonnes)					
	Operational tanker discharges	Tanker bilge oil discharge	Non-tanker bilge oil discharge	Fuel sludge discharge, all vessels	Totals
Compliant vessels	7056	36	171	0	7263
Non-compliant vessels	29381	1129	15436	255700	301646
Totals	36437	1165	15607	255700	308909

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.2**

Ίσως η πιο ευρέως διαδεδομένη περίπτωση είναι αυτή που το bilge-water separator στο μηχανοστάσιο βρεθεί απορυθμισμένο και ενώ πρέπει να διακόπτει την απόρριψη στα 15 ppm, να το πραγματοποιεί στα 100 ppm. Η παράνομη απόρριψη έχει υπολογιστεί ότι σε παγκόσμια κλίμακα σώζει τους εφοπλιστές από έξοδα της τάξης των \$13,000,000. Αν γίνει ανάλυση στο δίκτυο απόρριψης και ανιχνευθούν κατάλοιπα λαδιού ή βρεθεί να έχει παρακαμφθεί το Oil Water Separator, οι παραβάτες διαχειριστές καθώς και τα υπεύθυνα μέλη του πληρώματος διώκονται ποινικά. Οι ποινές είναι βαρύτερες και ανάλογα το λιμάνι φτάνουν τις δεκάδες χιλιάδες δολάρια. Τα τελευταία χρόνια μάλιστα τα πρόστιμα ανέβηκαν αισθητά σε σχέση με το παρελθόν έτσι ώστε να αποτελεί οικονομικό κίνητρο η συμμόρφωση. Βέβαια δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι δεν υπάρχουν σε πολλά λιμάνια του κόσμου κατάλληλες εγκαταστάσεις δομημένες για την υποδοχή και επεξεργασία τέτοιων λυμάτων. Παραδείγματα τέτοιων προστίμων παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.



## ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΑΡΡΟΛ

Examples of recent fines and penalties imposed in the prosecution of MARPOL offences <sup>4</sup>			
Spain	2002	Queen T	594 000 USD
United States	2002	M/T Alkyon , Ionia Management, S.A.	1 035 000 USD
United States	2002	Fleet-wide breaches of MARPOL, Carnival Corporation	18 000 000 USD
United States	2002	Shipping Fleet, Boyang Maritime Kyeong Shin Deep Sea Fisheries Company of Pusan, Korea, Boyang Limited, Trans-Ports International (TPI) and Oswego Limited	5 000 000 USD
Canada	2002	M/V Baltic Conference	78 335 USD
France	2002	Stonegate	75 000 USD
France	2002	Nada III	75 000 USD
United States	2001	Lihue, Matson Navigation Company	3 000 000 USD
United States	2001	SS Norway, Norwegian Cruise Line Ltd.	1 500 000 USD
France	2001	Kestutis	90 000 USD
Canada	2000	Nordholt	27 265 USD
United Kingdom	2000	Stena Alexita, Partrederiet Stena Ugland Shuttle Tankers	11 737 USD
United Kingdom	2000	Crystal Rubino, Finbeta Spa	32 863 USD
France	2000	Hyundai Continental	120 000 USD
France	2000	Great Century	100 000 USD
France	2000	Irongate	45 602 USD
United States	1999	Fleet-wide breaches of MARPOL, Royal Caribbean Cruises Ltd.	18 000 000 USD
Canada	1999	Bradenburg	16 500 USD
Netherlands	1999	M/V World Prophet	81 000 USD
United Kingdom	1999	Sirte Star, Seaside Shipping Ltd	40 987 USD
United Kingdom	1999	Luckyman, Lindos Shipping Co Ltd	13 239 USD
France	1999	Far East Victory	91 470 USD
United States	1998	Fleet-wide breaches of MARPOL, Royal Caribbean Cruises Ltd.	9 000 000 USD
United States	1998	SS Rotterdam, Holland America Line Ltd.	2 000 000 USD
United Kingdom	1998	M/V Weser	411 000 USD
United States	1997	M/V Frances Hammer	509 000 USD

## ΠΙΝΑΚΑΣ 9.3

Πρέπει να επισημανθεί ότι πρόστιμα που προκύπτουν από παραβάσεις των διεθνών συμβάσεων, όπως αυτά της SOLAS και της MARPOL δεν καλύπτονται από τα P&I CLUBS αλλά από τους ίδιους τους εφοπλιστές.

Η πλημμελής λοιπόν συντήρηση που μπορεί έστω μία φορά το χρόνο να οδηγήσει στα προαναφερόμενα αποτελέσματα, έχει σοβαρές οικονομικές συνέπειες. Από την άλλη πλευρά, η ετήσιες εργασίες συντήρησης ενός παλαιού πλοίου για τα προαναφερόμενα



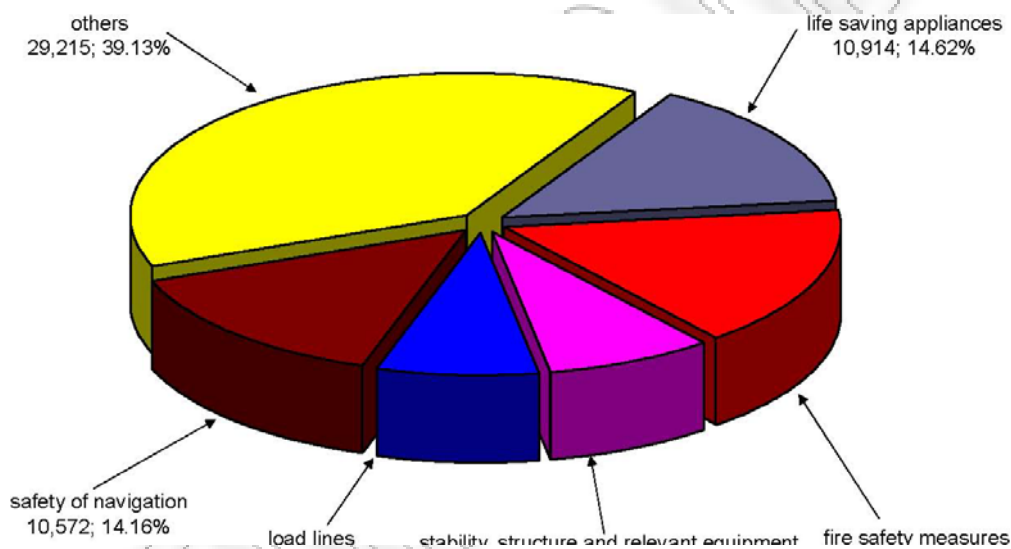
συστήματα, κοστίζει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, από \$150,000-\$250,000 αν διενεργηθούν εκ των προτέρων. Αυτά τα ποσά σε περιόδους χαμηλών ναύλων όπου τα πλοία λειτουργούν στο οριακό κόστος παραγωγής, αναλογούν στο 11-15% των συνολικών εσόδων του πλοίου. Οι επισκευές εκ των υστέρων που έχουν κατασβεστικό ρόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες συνέπειες που αναφέρθηκαν, δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς πως δε συγκρίνονται οικονομικά με το κόστος της προληπτικής συντήρησης. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα ανάλογα με την περιοχή που κινούνται τα πλοία, δε συμφέρει η προληπτική συντήρηση που κατά την εκτίμηση που έγινε σε προηγούμενο κεφάλαιο δεν ξεπερνά το 120% της συντήρησης της προ-ISM εποχής. Άρα το 20% του επιπλέον κόστους που πρέπει να δαπανηθεί για εργασίες και προμήθειες προληπτικής συντήρησης, κατά περίπτωση μπορεί να ξεπερνά το κόστος των συνεπειών από την απουσία αυτής της πολιτικής. Βέβαια η πλειοψηφία των παρατηρήσεων (deficiencies) δεν υποστηρίζει αυτό το συμπέρασμα εφόσον το συντριπτικό ποσοστό είναι άμεσα συνδεδεμένο με τη συντήρηση του πλοίου και τη γενικότερη κατάστασή του. Σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις αυτό το ποσοστό κυμαίνεται από 50-60% στο σύνολο των παρατηρήσεων (παράρτημα). Επιγραμματικά αναφέρουμε τις κατηγορίες που είναι άμεσα σχετιζόμενες με τη συντήρηση:

- Stability, structural integrity and related equipment
- Propulsion and auxiliary machinery
- Alarm signals





- Fire safety appliances
- Life saving appliances
- Radiocommunications
- Navigational equipment
- Load line convention items
- Mooring arrangements



ΣΧΗΜΑ 9.3

### 9.5.2 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Προσπαθώντας να αντιπαραθέσουμε τα επιπλέον κόστη που προκύπτουν από την εφαρμογή του Κώδικα ανά κατηγορία δραστηριοτήτων που αφορούν στη ναυτιλιακή εταιρεία, σε σχέση με τα κόστη που προκύπτουν από την πλημμελή εφαρμογή του, προκύπτει μία σοβαρή κατηγορία παρατηρήσεων/παραπτωμάτων που έχει σχέση με την



καταλληλότητα όσον αφορά στην εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών. Πιο συγκεκριμένα ένα ποσοστό από 3-5% των παρατηρήσεων αφορά σε αυτό το συγκεκριμένο θέμα. Κύριες παρατηρήσεις είναι η πλημμελής αντίδραση του πληρώματος κατά την εφαρμογή των γυμνασίων πυρκαγιάς και εγκατάλειψης του πλοίου. Σε αντίθεση με τις τεχνικές παρατηρήσεις οι οποίες έχουν ποικίλες μορφές, αιτίες και συνέπειες, οι παρατηρήσεις που συνδέονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία, στις περισσότερες των περιπτώσεων οδηγούν σε κράτηση του πλοίου με ταυτόχρονη ενημέρωση της σημαίας που φέρει το πλοίο και σχεδόν πάντα τον οργανισμό που έχει χορηγήσει το πιστοποιητικό «Ασφαλούς Διαχείρισης». Με λίγα λόγια θίγεται άμεσα η ασφάλεια του πλοίου εφόσον το πλήρωμα δεν είναι επαρκώς εκπαιδευμένο ή δε φέρει τα κατάλληλα πιστοποιητικά προκειμένου να φέρει εις πέρας τις αυξημένες σε σχέση με το παρελθόν υποχρεώσεις του. Η εκπαίδευση καθώς και οι διαδικασίες πιστοποίησης ελέγχονται ενδελεχώς από τους επιθεωρητές τα τελευταία χρόνια για δύο λόγους. Ο πρώτος είναι ότι πλέον τα απαραίτητα πιστοποιητικά των ναυτικών είναι πολλά προκειμένου να καλύπτουν τις αυξημένες απαιτήσεις των κανονισμών. Για παράδειγμα τα τελευταία δύο χρόνια πάνω σε κάθε πλοίο πρέπει να υπάρχουν δύο έως τρεις ναυτικοί οι οποίοι να φέρουν το πιστοποιητικό του “ship security officer” προκειμένου το πλοίο να εναρμονιστεί με τις απαιτήσεις του ISPS Code. Αυτό προαπαιτεί εκπαίδευση όσο ο ναυτικός είναι στη στεριά. Επειδή παρατηρήθηκε το φαινόμενο να υπάρχουν πολλές περιπτώσεις με πλαστά πιστοποιητικά, οι έλεγχοι γίνονται με βάση τα



εκπαιδευτικά ιδρύματα που ανά τον κόσμο εγκρίνουν οι σημαίες. Τα συμπεράσματα από τους ελέγχους αρχικά ήταν όχι ενθαρρυντικά εφόσον παρατηρήθηκε το παραπάνω φαινόμενο. Ο δεύτερος και ίσως σημαντικότερος λόγος, είναι σαφώς πιο ουσιαστικός και λιγότερο τυπικός. Ήδη σχολιάστηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο ότι ο σπουδαιότερος παράγοντας που οδηγεί σε ατυχήματα είναι το ανθρώπινο λάθος σε συντριπτικό ποσοστό. Εφόσον αυτό πλέον αποτελεί δεδομένο, σύσσωμη η ναυτιλιακή κοινότητα αποφάσισε να περιορίσει τις αιτίες που οδηγούν σε ανθρώπινα λάθη. Ο πιο άμεσος και εφικτός τρόπος είναι μέσω της εξειδικευμένης και επαναλαμβανόμενης εκπαίδευσης των ναυτικών, των εκφραστών της ναυτιλιακής μεταφορικής υπηρεσίας. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια, έχουν πληθύνει σύμφωνα με τη σύμβαση STCW τα ελάχιστα απαιτούμενα κριτήρια πρόσληψης για κάθε βαθμό και ποικίλουν ανά τύπο πλοίου. Επιπλέον έχουν θεσπιστεί υποχρεωτικά εκπαιδευτικά προγράμματα επανάληψης (refresher training) σε τακτά χρονικά διαστήματα (από 2½ -3 χρόνια) για κάθε βαθμό και επιπλέον εκπαίδευση για προαγωγή (promotion criteria). Ειδικά στην περίπτωση των δεξαμενοπλοίων όπου τα ατυχήματα έχουν πολύ μεγαλύτερη σπουδαιότητα με βάση τις συνέπειες, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης είναι αυστηρότατες. Εκτός από τους επιθεωρητές της ακτοφυλακής, η εκπαίδευση και γενικότερα οι διαδικασίες διαχείρισης των δεξαμενοπλοίων, ελέγχονται (vetting inspections) και από το εξειδικευμένο προσωπικό των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών (OIL MAJORS) που ναυλώνουν τα πλοία ή διαθέτουν τους δικούς τους τερματικούς σταθμούς. Μάλιστα τα τελευταία δύο



χρόνια, επιπλέον των διεθνών κανονισμών, οι OIL MAJORS έχουν θέσει αυστηρότερα κριτήρια ελέγχου από αυτά των συμβάσεων του IMO (TANKER MANAGEMENT SELF ASSESSMENT). Σύμφωνα επίσης με τα standards που θέτουν οι OIL MAJORS, οι απαιτήσεις εκπαίδευσης αλλά και ελέγχου της γνησιότητας των πιστοποιητικών είναι αυξημένες. Επιπλέον υποχρεώνει τις διαχειρίστριες εταιρείες να ενσωματώσουν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα των ναυτικών, εκπαιδευτικά courses επιπλέον αυτών που επιβάλλει η STCW. Τέλος η διαδικασία πρόσληψης και διαχείρισης πληρωμάτων θα πρέπει να γίνεται πιο συστηματοποιημένα με άμεση εμπλοκή της ναυτιλιακής εταιρείας μη θεωρώντας τη χρήση των manning agents αποδεκτή.

Αντιλαμβάνεται λοιπόν κανείς και μέσα από αυτή τη σύντομη αναφορά στις σύγχρονες απαιτήσεις των μεγάλων ναυλωτών, το μέγεθος της ευθύνης που αντιστοιχεί στη σωστή επιλογή και επιμόρφωση των ναυτικών. Ευτυχώς οι ετήσιες εκθέσεις των port state controls από χρόνο σε χρόνο δείχνουν μία μειωτική τάση στον αριθμό των παρατηρήσεων αυτής της κατηγορίας πράγμα που καταδεικνύει πως έγινε γρήγορα αντιληπτό από τις διαχειρίστριες εταιρείες το μέγεθος της βαρύτητας των απανταχού επιθεωρήσεων. Ίσως σε αυτή την κατεύθυνση να οδηγήθηκαν και μέσω των συνεπειών που αντιμετώπισαν μετά από παρατηρήσεις κατά τη διάρκεια ελέγχων. Η πλειονότητα αναφέρεται στην πλημμελή εκπαίδευση των ναυτικών κατά τη διάρκεια της περιόδου που βρίσκονται στο πλοίο (sea service). Αυτό εύκολα μπορεί να διαπιστωθεί εφόσον οι έλεγχοι περιλαμβάνουν γυμνάσια μέσα από τα οποία ελέγχεται η απόδοση των



ναυτικών και η ανταπόκρισή τους σε έκτακτες ανάγκες (π.χ. πυρκαγιά, εγκατάλειψη, πετρελαϊκή ρύπανση). Αν κατά τη διάρκεια των γυμνασίων η απόδοση των ναυτικών κριθεί ανεπαρκής, τότε το πλοίο κρατείται μέχρι το πλήρωμα του να αποδείξει στους επιθεωρητές ότι μπορεί πλέον αποτελεσματικά να ανταποκριθεί στις έκτακτες καταστάσεις όπως προβλέπουν οι κανονισμοί (SOLAS). Αυτό συνήθως σημαίνει καθυστέρηση με τις προαναφερόμενες συνέπειες σε επίπεδο κόστους. Μία επίσης σημαντική κατηγορία παρατηρήσεων σχετίζεται με την ανεπάρκεια των πιστοποιητικών των πληρωμάτων. Την τελευταία δεκαετία οφείλουμε να πούμε πως οι τυπικές απαιτήσεις τόσο από τις σημαίες των πλοίων όσο και από τους διεθνείς κανονισμούς έχουν αυξηθεί σε βαθμό που είναι δύσκολο να παρακολουθηθούν χωρίς παραλήψεις από τα αντίστοιχα τμήματα των ναυτιλιακών εταιρειών. Είναι σίγουρο ότι ενισχύεται η γραφειοκρατία χωρίς να εξασφαλίζεται ότι με αυτό τον τρόπο η ποιότητα των ναυτικών βελτιώνεται. Αυτό συμβαίνει διότι στα πληρώματα που προέρχονται κυρίως από οικονομικά αναπτυσσόμενα κράτη, το σύστημα της εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών είναι διαβλητό. Η μη ενιαία αποδοχή των πιστοποιητικών καταλληλότητας των ναυτικών, δημιουργεί συχνά αιτία για καθυστερήσεις στα λιμάνια μέχρι τα πλοία να εφοδιαστούν με τα κατάλληλα πληρώματα όπου αυτό απαιτείται. Αν δηλαδή κάποιος αξιωματικός δεν έχει τα πιστοποιητικά που προβλέπει η σημαία, το πλοίο δεν αποπλέει εάν αυτός δεν αντικατασταθεί στο συγκεκριμένο λιμάνι, πράγμα το οποίο έχει πρακτικές δυσκολίες αν αναλογιστεί κανείς πως τα πλοία μένουν στα λιμάνια σήμερα



πολύ λιγότερο χρόνο απ' ό τι στο παρελθόν (1-4 ημέρες αναλόγως τον τύπο του φορτίου).

Το ακόλουθο παράδειγμα είναι χαρακτηριστικό: έστω ένα πλοίο μεταφοράς χημικών προϊόντων (chemical tanker). Ο κανονισμός επιβάλλει για τους αξιωματικούς να φέρουν πιστοποιητικά εκπαίδευσης γύρω από χημικά φορτία. Αυτό είναι επιπλέον απαίτηση από τα απλά δεξαμενόπλοια. Αυτομάτως αυτό μεταφράζεται σε κόστος για τον εφοπλιστή εφόσον πρέπει να αναζητήσει πιο εξειδικευμένους ναυτικούς οι οποίοι να έχουν περάσει τα αντίστοιχα εκπαιδευτικά σεμινάρια. Είναι επόμενο εφόσον είναι εξειδικευμένοι, να έχουν υψηλότερα μισθολόγια και λόγω εκπαίδευσης αλλά και για λόγους υγείας εφόσον κάποια χημικά φορτία είναι τοξικά. Επιπλέον η περίοδος που απασχολείται ο ναυτικός είναι μικρότερη σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση εργασίας για τον ίδιο λόγο. Άρα λοιπόν τα έξοδα αυξάνονται συγκριτικά με τη διαχείριση ενός απλού δεξαμενόπλοιου όσον αφορά στην επάνδρωση των πλοίων. Στην περίπτωση που το πλοίο παρόλο που είναι χημικό, ναυλώνεται με καθαρά φορτία όπως προϊόντα πετρελαίου, λάδια ή έστω με όχι χημικά φορτία, ο κανονισμός είναι σαφής, το πλήρωμα πρέπει να εξακολουθεί να φέρει τα σχετικά πιστοποιητικά. Αυτό το λάθος κάνουν σχετικά συχνά οι εφοπλιστές κρίνοντας πως δεν είναι αναγκαίο να πληρώνουν εξειδικευμένους αξιωματικούς εφόσον δεν χρησιμοποιούνται γι' αυτό το σκοπό. Όταν κάτι τέτοιο παρατηρηθεί κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης από την ακτοφυλακή ή τις λιμενικές αρχές, πράγμα το οποίο συμβαίνει συχνά, το πλοίο θα καθυστερήσει τον



απόπλου του μέχρι η εταιρεία να φροντίσει να το εφοδιάσει με νέους αξιωματικούς. Αυτό δημιουργεί πολλά προβλήματα και κυρίως κόστος εφόσον υπάρχουν πολλές πρακτικές δυσκολίες. Μία άλλη λύση που εφαρμόζεται με ακόμα χειρότερες οικονομικά συνέπειες για τον εφοπλιστή, είναι ο αποχαρακτηρισμός του πλοίου από χημικό στο παράδειγμά μας έστω σε product carrier, δηλαδή εμπορικά υποδεέστερο. Με λίγα λόγια μειώνεται η εμπορική αξία του πλοίου. Τέτοια παραδείγματα υπάρχουν αρκετά και ο κύριος λόγος είναι ότι μερικοί εφοπλιστές θεωρούν ότι τους βολεύει οικονομικά να αγνοούν αυτά που με ακρίβεια τίθενται από τους κανονισμούς και συστηματοποίησε ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης. Στην πράξη όμως συναντούν μπροστά τους αυτή την αδιαλλαξία η οποία τους κοστίζει αρκετά παραπάνω. Σίγουρα τέτοιες τακτικές είναι κατάλοιπα του παρελθόντος όσον αφορά στον τρόπο διαχείρισης. Σήμερα όμως οι συστηματικοί και σχεδόν αυτοματοποιημένοι έλεγχοι από τα port state controls και όχι μόνο, δεν αφήνουν περιθώριο για ημίμετρα σαν λύσεις κυρίως όσον αφορά τόσο τυπικά θέματα όπως είναι η εκπαίδευση και τα πιστοποιητικά των ναυτικών όπου δεν χωράει υποκειμενισμός. Σε προηγούμενο κεφάλαιο αναφέρθηκε πως σε σχέση με το παρελθόν (τα χρόνια πριν την εφαρμογή του Κώδικα), μία διαχειρίστρια εταιρεία πρέπει να δαπανά ετησίως περίπου έως και 50% περισσότερα χρήματα όσον αφορά στις δραστηριότητες του crew & manning department. Τουλάχιστον για τα πρώτα χρόνια μέχρι να προσαρμοστεί στις καινούριες αυξημένες, όπως περιγράφηκαν σε αυτή την παράγραφο, απαιτήσεις. Αν κάποιος το έθετε στη σωστή του βάση, θα



έλεγε πως αυτά τα επιπλέον έξοδα είναι μονόδρομος πλέον για τους εφοπλιστές. Οι οικονομικές συνέπειες είναι σοβαρές και επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό και άμεσα τη λειτουργία του πλοίου. Θετικό είναι το γεγονός πως κάθε χρόνο μετά το 2003 το ποσοστό των συγκεκριμένων παρατηρήσεων έχει μία πτωτική τάση πράγμα το οποίο σημαίνει πως η εκπαίδευση σίγουρα αποτελεί προτεραιότητα για τις διαχειρίστριες εταιρείες πλοίων.

### **9.5.3 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ**

Σε προηγούμενο κεφάλαιο σχολιάστηκε το αυξημένο κόστος των τελευταίων ετών που αναλογεί στο τμήμα προμηθειών της ναυτιλιακής εταιρείας. Η συμβολή του Κώδικα είναι σαφώς σημαντική όσον αφορά στην ποιοτική αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών πάνω στα πλοία. Τα τελευταία δύο χρόνια μετά την έντονη δραστηριοποίηση του ILO, οι επιθεωρήσεις των port state controls έχουν μία επιπλέον συνιστώσα. Πλέον ελέγχονται με προσοχή οι χώροι όπου ζουν οι ναυτικοί μέσα στο ακομμωδέσιο του πλοίου. Ελέγχονται οι συνθήκες υγιεινής, οι καμπίνες, οι κοινόχρηστοι χώροι, η ποιότητα της τροφής καθώς και τα μέρη που φυλάσσονται τα τρόφιμα, τα μέσα ψυχαγωγίας και γενικότερα όλα εκείνα τα οποία συνήθως στα πλοία υποβαθμίζουν ή αναβαθμίζουν τη ζωή των ναυτικών. Παράλληλα λοιπόν με τον ISM ο οποίος συνέβαλε ουσιαστικά στη θέσπιση μεγίστου ορίου ωρών εργασίας κα ανάπαυσης, οι έλεγχοι από τους επιθεωρητές των port state control βοήθησαν πολύ προς την αναβάθμιση των συνθηκών διαμονής. Οι παρατηρήσεις που συνδέονται





ευθέως με την κατηγορία που περιγράφουμε είναι σε ποσοστό 2-3% επί του συνολικού αριθμού. Πιο συγκεκριμένα αφορούν σε δύο υποκατηγορίες. Στη πρώτη και όχι τόσο σοβαρή, ανήκουν παρατηρήσεις για βελτίωση των συνθηκών στο πλοίο, αναγκάζοντας τον εφοπλιστή να προμηθευτεί τα κατάλληλα υλικά για αναβάθμιση από το τοπικό λιμάνι. Συνήθως αυτές οι παρατυπίες είναι εύκολα και γρήγορα επιδιορθώσιμες αλλά κοστίζουν από λίγες εκατοντάδες μέχρι και κάποιες χιλιάδες δολάρια. Συνήθως δεν ξεπερνούν στη χειρότερη περίπτωση τις \$5,000. Οι Έλληνες εφοπλιστές σε αυτό τον τομέα υστερούν χωρίς να δίνουν βαρύτητα στη διατήρηση των κοινόχρηστων χώρων, των καμπινών αλλά και των μέσων ψυχαγωγίας. Οι παρατηρήσεις που προκύπτουν τους ανάγκασαν όμως να συμμορφωθούν. Επιπλέον οι έλεγχοι από τους επιθεωρητές του ίδιου του ILO οι οποίοι είναι σαφώς συχνότεροι απ' ότι στο παρελθόν, έχουν σαν αποτέλεσμα τσουχτερά πρόστιμα προς τα πλοία που αφορούν στο συγκεκριμένο θέμα. Μάλιστα κατά τη διάρκεια αυτών των ελέγχων, πολλά μέλη του πληρώματος περνούν από συνέντευξη παρέχοντας σημαντικές πληροφορίες που μπορούν να βελτιώσουν τη ζωή τους. Η δεύτερη κατηγορία των σχετικών παρατηρήσεων έχει σχέση με τη χρήση των λεγόμενων personal protective equipment δηλαδή με την κατάσταση ή ακόμα και την έλλειψη ατομικού εξοπλισμού προστασίας που είναι άμεσα συνδεδεμένος με την ασφάλεια του πληρώματος κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών του. Έχει παρατηρηθεί πως μία μεγάλη μερίδα ατυχημάτων συνδέεται με τη χρήση όχι κατάλληλου εξοπλισμού ή με την έλλειψή του. Για παράδειγμα οι φορητές συσκευές



μέτρησης του επιπέδου της ευφλεκτότητας των κλειστών χώρων, οι πυροσβεστικές στολές, οι αναπνευστικές συσκευές, οι στολές εμβάπτισης, οι στολές προστασίας από υποθερμία, και γενικότερα όλος εκείνος ο εξοπλισμός ο οποίος περιγράφεται με ακρίβεια στο “Record of Cargoship safety equipment” που φέρει κάθε πλοίο. Οι παρατηρήσεις αυτές σχεδόν πάντα οδηγούν σε κράτηση του πλοίου μέχρι να αποκατασταθεί είτε η βλάβη είτε η έλλειψη. Ο λόγος είναι ότι ο εξοπλισμός αυτός συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου. Οι εφοπλιστές επειδή ο συγκεκριμένος εξοπλισμός κοστίζει και συνήθως η συντήρησή του περιλαμβάνει τη χρήση εξωτερικών συνεργείων, αποφεύγουν να ακολουθήσουν στο ακέραιο τη σωστή οδό. Το κόστος αυτής της κίνησης μάλλον δε συμφέρει και πάλι, εφόσον κατά την αποκατάσταση των παρατηρήσεων η διαχειρίστρια εταιρεία πληρώνει όσο-όσο στο λιμάνι που έχει επιθεωρηθεί το πλοίο και έχουν καταγραφεί οι παρατηρήσεις και χάνει το πλεονέκτημα των προσφορών και επιλογής του φθηνότερου προμηθευτή.

#### **9.5.4 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ IMO**

Ένα ποσοστό γύρω στο 15% επί του ετήσιου συνόλου των παρατηρήσεων, έχει σχέση με την απευθείας εφαρμογή των κανονισμών των συμβάσεων της SOLAS και της MARPOL. Κυρίως οι παρατηρήσεις που σχετίζονται με το Annex I της MARPOL αγγίζουν το 13%. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται οι υποκατηγορίες των πιθανών μη συμμορφώσεων με τις παραπάνω διατάξεις και τα ποσοστά τους.



ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL

<b>Deficiencies discovered during Paris MOU Port State inspections in 2000</b>	<b>Annex I</b>	<b>67%</b>	Oil Pollution Prevention (IOPP)	879
			MARPOL – SOPEP	1012
			Oil Record Book	1441
			Control of Discharge of Oil	160
			Retention of Oil on Board	418
			Segregation of Oil and Ballast	9
			Oil Filtering Equipment	780
			Pumping Discharge Arrangements	80
			Oil Discharge Monitoring and Control System	112
			15 ppm Alarm Arrangements	340
			Oil/Water Interface Detector	8
			Standard Discharge Connection	55
			Ballast Arrangements: SBT/CBT/COW	16
			Pollution Report - Annex I	14
			Ship Type and Designation - Annex I	3
			Suspected of Discharge Violation	48
			Oil-Oily Mixtures in Machinery Spaces	118
	Other Annex I	379		
	<b>Annex II</b>	<b>1%</b>	Certificate Pollution Prevention Noxious Liquid Substances	8
			Cargo Record Book	19
			P&A Manual	12
			Residue from Discharge Systems	2
			Tankwashing Equipment	4
			Cargo Heating Systems for Cat. B Substances	7
			Ventilation Procedures/Equipment	8
			Pollution Report - Annex II	2
			Loading/unloading/cleaning Cargo tanks	6
	Other Marpol Annex II	17		
<b>Ann. III</b>	<b>.5%</b>	Marking and Labeling	4	
		Documentation	6	
		Stowage	12	
		Other Annex III	9	
<b>Annex V</b>	<b>13%</b>	Placards	94	
		Garbage Management Plan	364	
		Garbage Record Book	251	
		Garbage	422	
		Other Annex V	33	
<b>Other</b>	<b>19%</b>	Other Marpol Operations	72	
		Ballast Fuel and Other Tanks	290	
		Cleanliness of Engine Room	1218	
		Bilge Pumping Arrangements	118	

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.4**



Η πλειονότητα αυτών των παρατηρήσεων έχει σαν αιτία την μη ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων στα λιμάνια, καθώς και εμπορικές πιέσεις προκειμένου τα πλοία και κυρίως τα δεξαμενόπλοια να εκμεταλλευτούν την πλήρη μεταφορική ικανότητα του πλοίου μετά από εντολή των ναυλωτών. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία πρέπει να φτάσουν στα λιμάνια με άδειες τις δεξαμενές αποβλήτων (slop/bilge tanks).

Σαφώς από πλευράς αναγνώρισης και σύνδεσης των παρατηρήσεων αυτών με κάποιο από τα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας, δεν μπορούν να βγουν και πολλά συμπεράσματα. Αυτούς τους κανονισμούς τους ελέγχει η σημαία είτε κατευθείαν είτε μέσω κάποιου Νηογνώμονα. Δεν είναι εύκολη η σύνδεση με κάποιο τμήμα, αλλά εμπειρικά μπορούν να αναχθούν στο Τεχνικό Τμήμα κατά πρώτο λόγο και στο Marine/Operations κατά δεύτερο. Ο οικονομικός αντίκτυπος είναι επίσης σημαντικός διότι σε πολλές περιπτώσεις οι παρατηρήσεις συνοδεύονται και από υψηλά πρόστιμα (κυρίως όσον αφορά στη MARPOL).

Πιο συγκεκριμένα τα κόστη που προκύπτουν από αυτή την κατηγορία των παρατηρήσεων έχουν τις εξής πηγές<sup>33</sup>:

- Το κόστος συντήρησης των μηχανημάτων και γενικότερα των συστημάτων που ελέγχουν, παρακολουθούν, επεξεργάζονται, αποθηκεύουν και απορρίπτουν τα απόβλητα που παράγονται κατά την λειτουργία του πλοίου. Αυτό ανέρχεται ημερησίως σε \$35-\$45.



- Το κόστος απόρριψης σε ειδικές εγκαταστάσεις στεριάς στα λιμάνια (reception facilities). Αυτό σύμφωνα με κάποιες μελέτες κυμαίνεται από \$140-\$1000 ανά ημέρα κατά μέσο όρο
- Το κόστος στελέχωσης με κατάλληλα πληρώματα καθώς και αυτό της εκπαίδευσης τους γύρω από τη σωστή χρήση σε σχέση με τους σχετικούς κανονισμούς.

Το μεγάλο ποσοστό των σχετικών παρατηρήσεων κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, έχει σα βάση το γεγονός ότι κανένα από αυτά τα συστήματα δεν μπορεί να εμποδίσει την από πρακτικής πλευράς απρόσκοπτη λειτουργία του πλοίου. Δηλαδή την πλοήγηση, την πρόωση, τη φορτοεκφόρτωση κ.α.. Άρα είναι λογικό σε κάποιες substandard εταιρείες να μη δοθεί η απαραίτητη βαρύτητα. Ειδικά στις περιόδους όπου τα ναύλα είναι χαμηλά ίσως και χαμηλότερα από τα ημερήσια λειτουργικά έξοδα του πλοίου.

#### **9.5.5 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΟΝ ISM**

Στις προηγούμενες παραγράφους έγινε η προσπάθεια της σύνδεσης του περιεχομένου των εκδιδόμενων παρατηρήσεων που βασίζονται στις ετήσιες εκθέσεις των port state controls με τα αντίστοιχα υπεύθυνα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Το μεγαλύτερο ποσοστό των παρατηρήσεων έχοντας άμεση σχέση με τα μέχρι τώρα προαναφερόμενα, το κατέχουν τα μέτρα και μέσα πυροπροστασίας και τα αντίστοιχα σωστικά. Το ποσοστό αυτό ανέρχεται ετησίως κατά μέσο όρο στο 30% του συνόλου. Κάποια από αυτά αντιστοιχούν στο τεχνικό τμήμα εφόσον πρόκειται για θέματα



συντήρησης, κάποια στο τμήμα προμηθειών, κάποια στο τμήμα εκπαίδευσης και κάποια στο τμήμα ασφάλειας. Είναι πραγματικά δύσκολος ο διαχωρισμός τουλάχιστον με τον τρόπο που εκδίδουν τα στατιστικά οι φορείς των επιθεωρήσεων. Πάντως σημασία έχει πως εφόσον το πλοίο αντιμετωπίζεται συνολικά, με τον ίδιο τρόπο οφείλει να το αντιμετωπίζει και η ναυτιλιακή εταιρεία εφόσον επιθυμεί την εύρυθμη λειτουργία του και την εμπορική του επιτυχία. Πως άλλωστε μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι οι παρατηρήσεις που σχετίζονται με τα παραπάνω αναπόσπαστα εξαρτήματα του πλοίου, δεν έχουν σχέση με την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Παρόλα αυτά, οι εκθέσεις των port state control, έχουν παρατηρήσεις τις οποίες κατατάσσουν σε ειδική κατηγορία αφιερωμένη στον ISM CODE. Για την ακρίβεια ονομάζονται ISM related deficiencies. Σε αυτά αν προστεθούν οι παρατηρήσεις που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά και τα πλάνα ασφάλειας που φέρει το πλοίο και τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου αυτό να έχει εμπορική δραστηριότητα (trading certificates), το ποσοστό επί του συνόλου ανέρχεται στο 7-10%. Γιατί όμως εφόσον και οι προαναφερόμενες κατηγορίες παρατηρήσεων έχουν άμεση σχέση με την εφαρμογή του Κώδικα, να υπάρχει ειδική μνεία σε αυτόν με ξεχωριστή κατηγορία; Μπορούν με αυτό τον τρόπο να απομονωθούν οι πραγματικές αιτίες και στη συνέχεια να αντιμετωπιστούν; Είναι σωστός ο ισχυρισμός ότι με βάση αυτές τις εκθέσεις διαφαίνεται η αναλογία και κατά συνέπεια η συνεισφορά του Κώδικα στη γενικότερη ασφάλεια; Μάλλον όχι. Δυστυχώς όπου συναντώνται παρατηρήσεις με τέτοιο



χαρακτηρισμό το πλοίο είναι σχεδόν πάντα υπό καθεστώς κράτησης. Όλες οι παρατηρήσεις έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την εφαρμογή του Κώδικα. Απλά σε αυτές τις περιπτώσεις έχει επιβληθεί στο πλοίο επιπλέον επιθεώρηση από την κλάση που είναι υπεύθυνη για το hull & machinery καθώς και από το φορέα που εκδίδει το πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης, συνήθως κάποιο Νηογνώμονα. Ο λόγος είναι ότι το διαχειριστικό σύστημα για κάποιο λόγο συνολικά έχει αποτύχει εφόσον δεν εφαρμόζεται με επιτυχία κρίνοντας από τα αποτελέσματα (system failure). Εκεί συνήθως οδηγούνται οι επιθεωρητές όταν το πλήθος των παρατηρήσεων είναι μεγάλο, ή όταν υπάρχουν σοβαρές παραλείψεις, ή όταν τα έντυπα δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση του πλοίου (ψευδή έντυπα). Στην περίπτωση αυτή ουσιαστικά τα πιστοποιητικά του πλοίου είναι σε διαθεσιμότητα (suspension) για μία περίοδο από τρεις έως έξι μήνες. Στο τέλος αυτού του διαστήματος το πλοίο επιθεωρείται ξανά μέχρι να αποδειχθεί ότι τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα έχουν παρθεί (corrective action). Επιπλέον η εταιρεία οφείλει να διενεργήσει έρευνα (investigation & analysis) για τα αίτια που οδήγησαν στην έκδοση των συγκεκριμένων παρατηρήσεων, και τέλος να αποδείξει ότι έχει λάβει υπόψη της επιπλέον προληπτικά μέτρα (preventive action) προκειμένου να μην επαναληφθεί στο μέλλον το ίδιο συμβάν.

Οι επιπλέον επιθεωρήσεις είναι υποχρέωση της εταιρείας και οι οποίες χρεώνονται όπως έχει ήδη αναφερθεί. Επιπλέον προκειμένου το πλοίο να πάρει άδεια να αποπλεύσει πρέπει ο επιθεωρητής της ακτοφυλακής να κληθεί από το πλοίο όταν αυτό



είναι έτοιμο. Ενώ η πρώτη επιθεώρηση διενεργείται αυτεπάγγελτα, κάθε επιπλέον επιθεώρηση που έχει σαν αιτία παρατυπία του πλοίου, χρεώνεται ξεκινώντας από το ποσό των \$500.

Οι παραπάνω περιπτώσεις είναι από τις χειρότερες που μπορεί να συναντήσει ένα πλοίο κατά διάρκεια της εμπορικής του ζωής. Οι λόγοι είναι πολλοί. Σχετικά πρόσφατα υιοθετήθηκε από τα μέλη του IACS, με τη δικαιολογία πως κάθε πλοίο που κρατείται βλάπτει τη φήμη τους, να διενεργείται και επιπλέον ετήσιος έλεγχος στα κεντρικά γραφεία της διαχειρίστριας εταιρείας αν έστω ένα πλοίο της έχει υποστεί κράτηση σε κάποιο λιμάνι. Και σε αυτή την περίπτωση το κόστος είναι ευνόητο ότι διπλασιάζεται. Με λίγα λόγια οι ετήσιοι έλεγχοι είναι περισσότερο χρονοβόροι και λεπτομερείς. Αντίστοιχες είναι και οι χρεώσεις. Άρα για κάθε πλοίο που κρατείται δεν διπλασιάζονται τα έξοδα των επιθεωρήσεων μόνο για το ίδιο το πλοίο, αλλά και για την εταιρεία. Ο λόγος που οδηγήθηκαν να εφαρμόσουν αυτή την τακτική δεν είναι οικονομικός. Τα port state controls, τουλάχιστον αυτά που ανήκουν στα Paris και Tokyo MOU αλλά και του U.S. Coast Guard, εκτός από τα πλοία, τις εταιρείες και τις σημαίες, αξιολογούν και τους Νηογνώμονες με βάση τον αριθμό και τη σπουδαιότητα των παρατηρήσεων. Για λόγους γοήτρου και ανταγωνιστικότητας, οι Νηογνώμονες με τη σειρά τους με αυτή την κίνηση ανεβάζουν κι άλλο τον ελεγκτικό πήχη, δείχνοντας καλή θέληση σε αυτή την κίνηση για πιο ασφαλή πλοία και καλύτερο περιβάλλον. Μάλιστα κάποιοι Νηογνώμονες έχουν θέσει κριτήρια ηλικίας προκειμένου να





αναλάβουν να πιστοποιήσουν πλοία με πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχείρισης (π.χ. ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας δεν αναλαμβάνει πλοία άνω των 20 ετών).

#### **9.6 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ**

Επειδή και οι σημαίες δε μένουν αμέτοχες σε αυτό το συνολικό θέμα και επειδή και οι ίδιες αξιολογούνται και τίθενται στις λεγόμενες ζώνες, έχουν θέσει υψηλότερα standards ασφάλειας σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν. Στις προαναφερόμενες ετήσιες εκθέσεις παρουσιάζονται στατιστικά γύρω από κάθε σημαία. Τα χειρότερα αποτελέσματα τα παρουσιάζουν οι αποκαλούμενες σημαίες ευκαιρίας. Οι χειρότερες τίθενται στη μαύρη λίστα. Ακολουθεί η γκρι και στη συνέχεια η άσπρη λίστα. Η ελληνική σημαία και στα δύο προαναφερόμενα MOU βρίσκεται στην λευκή λίστα, πράγμα το οποίο υποδηλώνει πως ένα σοβαρό ποσοστό των Ελλήνων εφοπλιστών, όχι έχει μόνο συμμορφωθεί και έχει κατανοήσει πλήρως τόσο τον Κώδικα όσο και τον τρόπο που «παίζεται» το ναυτιλιακό εμπόριο, αλλά μπορεί να συγκαταλεχθεί στο ανώτερο επίπεδο ανταγωνιστικά, εφόσον στην ίδια ζώνη βρίσκονται σημαίες με πολύ πιο δυνατές οικονομίες, άρα και μεγαλύτερη επιρροή, αλλά επιπλέον και με πολύ μικρότερο τονάζ. Αυτό που απομένει είναι η ελληνική σημαία να δώσει κίνητρα και σε άλλες χώρες να την υψώσουν στα πλοία τους.

Τέλος, σύμφωνα με το νέο καταστατικό τουλάχιστον του Paris Memorandum of Understanding, κάθε πλοίο που κάτω από το ίδιο management, κρατηθεί δύο φορές σε οποιοδήποτε λιμάνι το οποίο ανήκει στο Paris MOU, δεν θα του επιτραπεί στο μέλλον



να προσεγγίσει κανένα λιμάνι από αυτά που ανήκουν στην παραπάνω συνομοσπονδία. Με λίγα λόγια χάνει μεγάλο μέρος της εμπορικής του εκμεταλλευσιμότητας εφόσον αν είναι στην αγορά του spot, θα αποκλείει ναύλους προς σχεδόν όλες τις ευρωπαϊκές κατευθύνσεις. Αν είναι χρονοναυλωμένο, πέραν των off hire ημερών, πολύ πιθανόν να χάσει και το συμβόλαιο ολικά ή έστω αυτό να αναπροσαρμοστεί σε πολύ χαμηλότερη ημερήσια ναύλωση. Όλες αυτές οι συνέπειες είναι ρεαλιστικότερες και για τον εφοπλιστή καταστροφικές εφόσον θα πρέπει να καταφύγει σε εικονικές αγοραπωλησίες προκειμένου να φύγει το εν λόγω πλοίο από τη μαύρη λίστα. Τα τελευταία χρόνια η χρήση του διαδικτύου έγινε ιδιαίτερα εντατική από όλους τους ελεγκτικούς φορείς όπως Νηογνώμονες, oil majors, port state controls. Κατά συνέπεια όλα τα αποτελέσματα και οι εκθέσεις των επιθεωρήσεων παρουσιάζονται σε δημόσια θέα για κάθε ενδιαφερόμενο (EQUASIS<sup>3</sup>: European quality shipping information system). Μέσω του EQUASIS το Paris και Tokyo MOU, η ευρωπαϊκή ένωση και το κράτος της Γαλλίας, πέτυχαν να προβάλλουν το επίπεδο ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών κάθε πλοίου μέσω των επιθεωρήσεων. Αυτές οδηγούν σε παρατηρήσεις οι οποίες είναι διαθέσιμες στο διαδίκτυο. Επιπλέον επιτεύχθηκε ένα ενιαίο σύστημα κωδικοποίησης του τύπου των παρατηρήσεων και των προτεινόμενων μέτρων. Έτσι το ιστορικό ενός πλοίου είναι διαθέσιμο. Επιπλέον τα port state controls έχουν δημιουργήσει έναν τρόπο μέτρησης των αποτελεσμάτων αποδίδοντας ένα νούμερο σε κάθε πλοίο και το κατατάσσουν ανάλογα σαν targeted ship ή όχι. Η μέθοδος υπολογισμού παρατίθεται



στο παράρτημα. Κάθε targeted πλοίο αποτελεί προτεραιότητα για να ελεγχθεί από τις αρχές παρόλο που μπορεί να έχει ξαναελεγχθεί σε διάστημα μικρότερο του ενός έτους για εκτενή έλεγχο, ή σε διάρκεια έξι μηνών για τυπικό έλεγχο. Κατά συνέπεια αυξάνονται ακόμα περισσότερο οι πιθανότητες να ξανακρατηθεί με τα προαναφερόμενα αποτελέσματα. Τα πλοία με καλά records, σπάνια επιθεωρούνται. Επίσης το ίδιο συμβαίνει και με τις διαχειρίστριες εταιρείες. Καταχωρούνται τα στοιχεία τους, και ανάλογα με την αξιολόγησή τους επηρεάζουν και τους ελέγχους στα υπόλοιπα πλοία του στόλου. Άρα, μία κακή διαχειρίστρια εταιρεία δεν βλάπτει ένα ή δύο πλοία, αλλά με την κακή της φήμη δυσχεραίνει συνολικά τη λειτουργία της περιορίζοντας τους εμπορικούς της ορίζοντες και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της. Μετά από την εκτενή περιγραφή όλων των σύγχρονων παραμέτρων των επιθεωρήσεων που διενεργούνται πάνω στα πλοία, εξάγονται διάφορα χρήσιμα συμπεράσματα. Το πιο ευδιάκριτο είναι πως σε αντίθεση με πριν από δέκα χρόνια, σήμερα τα πλοία επιθεωρούνται συχνότερα. Επιπλέον έχουν αυξηθεί οι ελεγκτικοί φορείς, δηλαδή ο Νηογνώμονας, η σημαία, τα P&I Club, οι charterers, οι oil majors, τα port state controls. Ταυτόχρονα διαφαίνεται πως κάθε μορφής επιθεώρηση γίνεται με διαφορετική σκοπιά αλλά με τον ίδιο στόχο. Την εξασφάλιση της αξιοπλοΐας των πλοίων και την ποιοτική και φιλική προς το περιβάλλον μεταφορική υπηρεσία. Βέβαια το πρόβλημα που διέπει ακόμα και σήμερα τους ελέγχους στα πλοία είναι ότι δεν γίνονται απρόσκοπτα έχοντας κάποιας μορφής ιδιοτέλεια. Οι πιο συνηθισμένες περιπτώσεις



είναι αμοιβαία συμφέροντα να ρυθμίζουν το επίπεδο και το βάθος του ελέγχου. Αυτός είναι ίσως και ο μοναδικός λόγος που οι ελεγκτικοί φορείς αυξήθηκαν. Μέσω αυτής της κατάστασης όμως όλες οι ενδιαφερόμενες ομάδες δέχθηκαν μία μορφή πίεσης. Οι εφοπλιστές είναι πλέον υπόλογοι σε περισσότερους μη μπορώντας να καλύψουν ατέλειες χρησιμοποιώντας διάφορες έμμεσες μεθόδους του παρελθόντος. Οι δε ελεγκτικοί φορείς πλέον ελέγχονται μέσω των παρατηρήσεών τους από άλλους φορείς και οποιαδήποτε μη θεμιτή επιθεώρηση θα αφήσει πλέον «αποτυπώματα» εφόσον οι ατέλειες θα διαγνωστούν από τον επόμενο φορέα που θα επιθεωρήσει το πλοίο. Έτσι μειώνεται η αξιοπιστία του και κατά συνέπεια η φήμη του και η ανταγωνιστικότητά του. Ειδοποιός διαφορά επήλθε ουσιαστικά με την ισχυροποίηση των ελέγχων από τις τοπικές αρχές δηλαδή τα port state controls. Ο λόγος είναι πως δε διαφαίνεται να υπάρχει κανενός είδους συμφέρον από αυτό το φορέα για να ευνοήσει ή να καταποντίσει ένα πλοίο μέσω μιας επιθεώρησης. Θα έλεγε κανείς πως τα port state controls τάραξαν τα νερά στη ναυτιλία τα τελευταία χρόνια. Μέσω των ετήσιων εκθέσεών τους και των στατιστικών που αναπτύσσουν είναι σε θέση να αξιολογούν τα πλοία, τις διαχειρίστριες εταιρείες, τις σημαίες, τους Νηογνώμονες, ακόμα και τους ναυλωτές μέσα από τα πλοία που επιλέγουν. Το μόνο ίσως μελανό σημείο είναι πως οι επιθεωρητές των port state control σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι. Πολλές φορές λόγω άγνοιας στις εκθέσεις τους πέφτουν σε αντιφάσεις. Επίσης δεν αντιμετωπίζουν πάντα ρεαλιστικά τα όποια προβλήματα συναντούν πάνω



στα πλοία. Απομονώνουν το πλοίο από τον εξοπλισμό του και δε διαθέτουν σε πολλές περιπτώσεις σφαιρική γνώση. Σε πολλά λιμάνια δε, κυρίως αναπτυσσόμενων οικονομικά χωρών, παρατηρείται η έντονη διάθεση των επιθεωρητών να δημιουργήσουν εικόνα εντυπωσιασμού μέσω των παρατηρήσεών τους προκειμένου να εκμαιεύσουν από το πλοίο ίδια οφέλη. Βέβαια αυτή η τάση είναι περιορισμένη και ελεγχόμενη. Όσον αφορά στην εκπαίδευση, με πρώτο το U.S. Coast Guard, τα port state controls επενδύουν πολλά χρήματα ετησίως προκειμένου να μειώνονται τα προαναφερόμενα κρούσματα. Παρόλα αυτά η συμβολή τους είναι σημαντική. Δυστυχώς για όλους η γλώσσα των αριθμών είναι σκληρή και σχεδόν πάντα αντιπροσωπευτική. Τα ακόλουθα στατιστικά έχουν μεγάλο ενδιαφέρον.

#### ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ

Port state control inspections, deficiencies uncovered and detentions 2000, Paris MOU and Tokyo MOU areas.					
	Inspections	Inspections w/ deficiencies	% Inspections w/ deficiencies	Detentions	% Detentions
Bulk carriers	8 776	5 153	58.72%	598	6.81%
Chemical carriers	1 481	785	53.00%	92	6.21%
Gas carriers	616	276	44.81%	20	3.25%
General dry cargo	12 793	9 079	70.97%	1 593	12.45%
Passenger ships/ferries	861	473	54.94%	43	4.99%
Refrigerated cargo	1 269	767	60.44%	92	7.25%
Container-ro-ro-vehicle carrier	5 108	2 906	56.89%	203	3.97%
Tankers combined carriers	2 786	1 418	50.90%	196	7.04%
Other types	903	517	57.25%	28	3.10%
<b>Total</b>	<b>34 593</b>	<b>21 374</b>	<b>61.79%</b>	<b>2865</b>	<b>8.28%</b>

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 9.5

- ✚ Σήμερα το 70% των πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια, επιθεωρούνται ετησίως.



- ✚ Το ποσοστό των επιθεωρούμενων πλοίων που «φορτώνονται» με παρατηρήσεις, μέσα σε μία δεκαετία έχει ανέβει κατά 10%, δηλαδή από 4% το 1995 σε 14% το 2005.
- ✚ Ο τύπος πλοίων που απορροφά τις περισσότερες επιθεωρήσεις είναι τα φορτηγά γενικού φορτίου (29%).
- ✚ Κατά το U.S. Coast Guard, το οποίο διακρίνεται για την αυστηρότητά του απέναντι στη ρύπανση από πετρέλαιο, το 20% των επιθεωρούμενων πλοίων είναι oil tankers, τα οποία συνεισφέρουν κατά 7% στο συνολικό αριθμό των κρατούμενων πλοίων. Η απόδοσή τους κρίνεται από τις καλύτερες ανάμεσα σε πλοία άλλων τύπων σε σχέση βέβαια πάντα με το διακινούμενο τονάζ.
- ✚ Το ποσοστό των επιθεωρούμενων πλοίων αυξάνεται από χρόνο σε χρόνο κατά 3% περίπου.
- ✚ Το ποσοστό των κρατήσεων μειώνεται από το έτος 2000 και έπειτα, με αυξανόμενο ρυθμό ξεκινώντας από 4% και φτάνοντας το 9% η ετήσια μείωση.
- ✚ Το ποσοστό των παρατηρήσεων αυξάνεται από το 1997 και έπειτα αλλά με μειωμένο ρυθμό ξεκινώντας από 11% και φτάνοντας το 0.5%.
- ✚ Κατά μέσο όρο σε θέματα ασφάλειας, προστασίας περιβάλλοντος, πιστοποίησης πληρωμάτων, συνθηκών εργασίας και διαβίωσης, τα παλαιότερα πλοία ( $\geq 15$  έτη) έχουν περισσότερες παρατηρήσεις από 15 έως και 40 φορές περισσότερο σε σχέση με τα νεότερα ( $\leq 5$  έτη). Έχει παρατηρηθεί πως οι εργασίες



συντήρησης για τα παλαιότερα πλοία απαιτούν μεγαλύτερες δαπάνες σε τέτοιο βαθμό που κάποιοι εφοπλιστές κρίνουν ότι δεν τους συμφέρει εφόσον αυτά έχουν βραχεία ζωή. Όλες οι κατηγορίες έχουν σχολιαστεί νωρίτερα σαν ξεχωριστές τμηματικές δραστηριότητες κάθε ναυτιλιακής εταιρείας, καθώς και η αμεσότητα της σχέσης τους με τον Κώδικα.

- ✚ Από το έτος 2001 και έπειτα, όπου δραστηριοποιήθηκαν έντονα τα διάφορα port state controls, εκδίδονται κατά μέσο όρο 180% περισσότερα major non-conformities (σοβαρές αποκλίσεις) ετησίως πάνω στα πλοία ως αποτυχίες της εφαρμογής του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Πάνω από το 80% αφορούν παλαιά πλοία.
- ✚ Ενώ το έτος εκκίνησης της εφαρμογής του Κώδικα, το 1998, το ποσοστό των κρατήσεων στο συνολικό ποσοστό των επιθεωρήσεων έφτανε το 9%, αυτό αυξήθηκε μέχρι το 2000 κατά 0.5% ενώ μέχρι σήμερα το ποσοστό αυτό έχει πέσει στο 5.2%.
- ✚ Τα πλοία με σημαία Angola και Bangladesh σε κάθε επιθεώρηση κρατούνται (100%). Τα πλοία με ελληνική σημαία κρατούνται σε ποσοστό επιθεωρήσεων 4.59%. Σε σχέση με τις υπόλοιπες σημαίες που διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκοσμίου τονάζ, η ελληνική σημαία είναι χειρότερη μόνο από τη Λιβερία και τα νησιά Μάρσαλ.



- ✚ Τις περισσότερες κρατήσεις ανά κατηγορία πλοίου στο σύνολο των επιθεωρήσεων, έχουν τα πλοία γενικού φορτίου 9%, ενώ τις λιγότερες τα gas carriers και τα επιβατηγά.
- ✚ Κατά το Paris MOU τα λιμάνια που διενεργούν τις περισσότερες επιθεωρήσεις είναι αυτά της Ιταλίας, Γαλλίας, Ισπανίας, Ηνωμένου Βασιλείου και Γερμανίας. Αυτά είναι και τα λιμάνια στην Ευρώπη με τη μεγαλύτερη εμπορική δραστηριότητα διά θαλάσσης. Το ίδιο συμβαίνει και στην περιοχή της Άπω Ανατολής, όπου κατά το Tokyo MOU οι περισσότερες επιθεωρήσεις διενεργούνται στα λιμάνια της Ιαπωνίας, της Κίνας, της Νότιας Κορέα και της Αυστραλίας.
- ✚ Πάνω από δέκα πλοία ετησίως διαπιστώνεται ότι κατά τη διάρκεια των ελέγχων δεν διαθέτουν το πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης (SMC) σε ισχύ με αποτέλεσμα να τους απαγορευθεί στο μέλλον να προσεγγίσουν λιμάνια που ανήκουν στο συγκεκριμένο memorandum που διαπιστώθηκε το παράπτωμα. Αυτό συμβαίνει συχνότερα στα πλοία που φέρουν σημαία Παναμά.

Τα παραπάνω αποτελέσματα αντλήθηκαν από τα δύο μεγαλύτερα προαναφερόμενα MOU. Υπάρχει σημαντική σχέση μεταξύ τους και η ανταλλαγή πληροφοριών είναι σημαντική. Τα στατιστικά παρουσιάζονται με την ίδια μορφή και σειρά. Ο τρόπος υπολογισμού των targeted ships είναι ο ίδιος καθώς και αυτός της κατάταξης των σημαίων σε ζώνες. Ο ενιαίος αυτός τρόπος παράταξης και υπολογισμού των

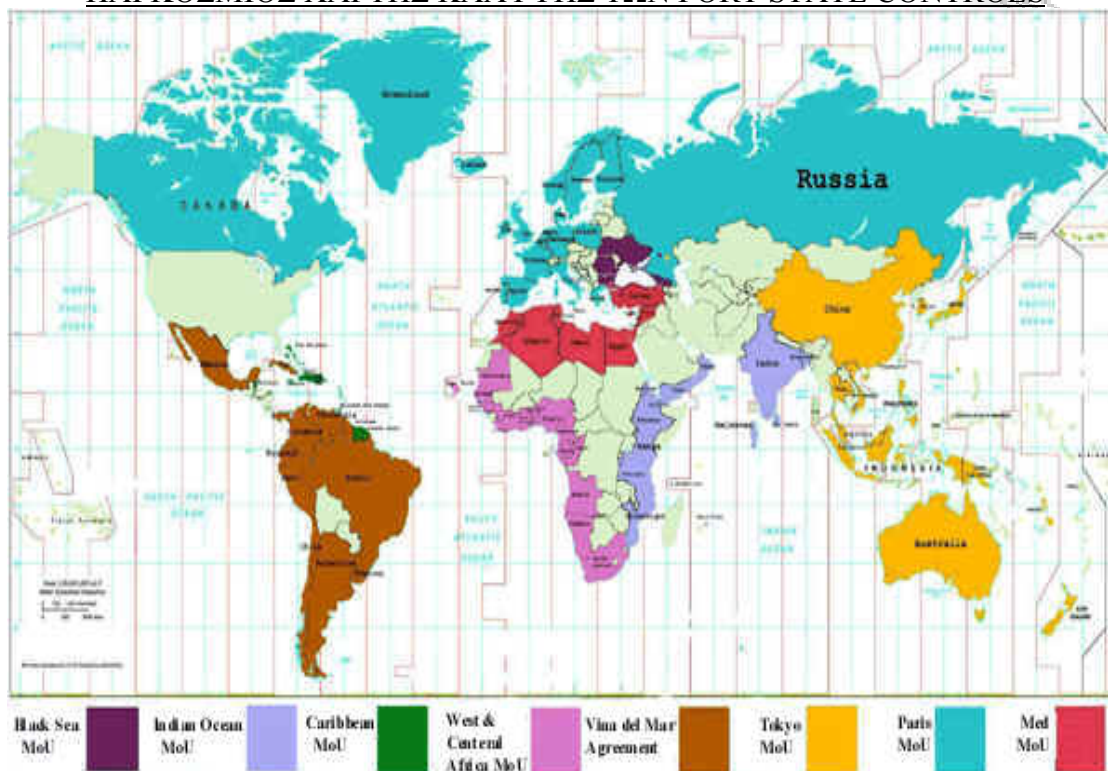




στατιστικών είναι σαφώς ένα πολύτιμο εργαλείο προκειμένου να εξαχθούν συμπεράσματα γύρω από την ασφάλεια στη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία. Το Paris MOU καλύπτει την ευρύτερη περιοχή των λιμανιών της ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ το Tokyo MOU καλύπτει την περιοχή Ασίας-Ειρηνικού Ωκεανού. Συνεργαζόμενοι αντίστοιχοι φορείς είναι το Caribbean Memorandum of understanding, το Viña del Mar Agreement Latin American Region, το Indian Ocean Memorandum of Understanding, το West & central Africa MOU, το Mediterranean Memorandum of Understanding, το Transport Canada και το Black Sea MOU. Μεγάλος αντίστοιχος φορέας με έντονη δραστηριότητα στην περιοχή της Βόρειας Αμερικής είναι το γνωστό U.S. Coast Guard.



### ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΩΝ PORT STATE CONTROLS



ΣΧΗΜΑ 9.4

Παρατηρείται λοιπόν ότι υπάρχει μία παγκόσμια κάλυψη μέσα από αυτούς τους ελεγκτικούς φορείς. Βέβαια το επίπεδο των επιθεωρήσεων διαφέρει. Αυστηρότερες είναι οι επιθεωρήσεις της Ευρώπης, της Άπω Ανατολής και της Βόρειας Αμερικής. Κατά συνέπεια διαφαίνεται πως τα πλοία τα οποία δεν εφαρμόζουν στο ακέραιο τους κανονισμούς θα πρέπει να ανατρέξουν σε ναύλα που απευθύνονται σε άλλες περιοχές. Κάτι τέτοιο βέβαια είναι αρκετά περιοριστικό και κατά συνέπεια ζημιογόνο. Παρόλα αυτά δεν παύει να αποτελεί γνωστή τακτική.

Συμπερασματικά λοιπόν μπορεί να ειπωθεί με σχετική βεβαιότητα πλέον, πως τα πλοία ανεξάρτητα από το που δραστηριοποιούνται εμπορικά, υπόκεινται σε συνεχείς ελέγχους



για την αξιοπλοΐα τους. Η τάση αυτή δημιουργήθηκε στα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας, με κομβικό σημείο την επιβολή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης το 1998 για τους περισσότερους τύπους πλοίων. Μετά το 2000 οι έλεγχοι εντάθηκαν και πλέον σήμερα, το 2006, θεωρείται δεδομένο πως κάθε πλοίο μέσα στο χρόνο θα περάσει κατά μέσο όρο τρεις με τέσσερις επιθεωρήσεις ανεξαρτήτως φορέα. Μέσα από τις παρατηρήσεις που εκδίδονται οι άμεσα θιγόμενοι είναι οι διαχειριστές των πλοίων οι οποίοι στις περισσότερες περιπτώσεις είναι αναγκασμένοι να ενεργήσουν σε μικρό χρονικό διάστημα προκειμένου να αποκαταστήσουν την ακεραιότητα των πλοίων. Όπως πολύ αναλυτικά περιγράφηκε στις προηγούμενες παραγράφους, αυτό έχει σοβαρό κόστος το οποίο παίρνει διάφορες μορφές και διαστάσεις. Στην περίπτωση δε που το πλοίο καταγραφεί σαν targeted ship, ή η σημαία που φέρει βρίσκεται στη λεγόμενη μαύρη λίστα, τότε βλέπεται σοβαρά η εμπορική του εκμεταλλευσιμότητα. Η εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης επέφερε μία σημαντική βελτίωση στην απόδοση των πλοίων όσον αφορά στις επιθεωρήσεις εφόσον η εφαρμογή του επιβάλλει την υιοθέτηση όλων των Διεθνών και τοπικών κανονισμών. Προσφέρει ένα σημαντικό εποπτικό πλεονέκτημα για τον εφοπλιστή διότι ελέγχει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία του πλοίου σε μεγάλο βαθμό. Αυτός είναι και ο λόγος που τα port state controls πάντα κάνουν αναφορά στις παρατηρήσεις, τους στην περίπτωση τουλάχιστον των κρατήσεων, στην επανεξέταση του πλοίου από τη σκοπιά του ISM. Απλά μέσα από την εφαρμογή αυτών των λίγων αλλά ενδεικτικών ετών, ο ISM δεν



έδειξε ότι απέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα στο βαθμό που περίμεναν οι δημιουργοί του (IMO). Σε κάποιο βαθμό κάποιοι εφοπλιστές εσφαλμένα διέκριναν ότι το μόνο που τους επέφερε ήταν επιπλέον έξοδα. Έτσι θεώρησαν ότι είναι περιττό να πραγματοποιούν αυτό που δηλώνουν στα έντυπα. Αυτό είναι ίσως και το μοναδικό διαβλητό σκέλος της εφαρμογής του Κώδικα. Αυτό το κενό το κάλυψαν με επιτυχία σήμερα οι επιθεωρήσεις των port state control. Εφόσον μέσω του ISM ελέγχεται άμεσα και ο Νηογνώμονας του πλοίου που είναι υπεύθυνος για το hull & machinery, έστω κι αν αυτό γίνεται και από τα port state control, η γνώμη μας είναι πως ο Κώδικας συμπληρώθηκε από την ελεγκτική παρουσία της Ακτοφυλακής. Οι συνεχείς επιθεωρήσεις έχουν φέρει αποτελέσματα αν κρίνουμε από τα προηγούμενα στατιστικά. Αναμφίβολα η συμβολή των επιθεωρήσεων των port state control είναι προς μία ασφαλέστερη ναυτιλία. Η διαβλητότητα των ελέγχων είναι μικρή. Δυστυχώς οι εφοπλιστές με το φόβο της σημαντικής ζημίας που είναι δυνατόν να υφίστανται μετά από επιθεώρηση, αναγκάστηκαν λίγο ή πολύ να συμμορφωθούν επενδύοντας σε θέματα ενίσχυσης της συντήρησης και της εκπαίδευσης των ναυτικών. Με την παρουσία μόνο του Νηογνώμονα και της σημαίας ως φορείς χορήγησης πιστοποιητικών των πλοίων, αυτοί οι δύο σοβαρότατοι τομείς δεν τύγχαναν της ίδιας επιμέλειας. Αυτό άλλωστε αποδεικνύουν και οι παρατηρήσεις οι άμεσα συσχετιζόμενες (class related) με την Κλάση του πλοίου οι οποίες, από τότε που ξεκίνησαν συστηματικά να καταγράφονται και να προσμετρώνται στα ετήσια στατιστικά, μειώνονται χρόνο με το χρόνο.



### **9.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Οι μελλοντικές προσδοκίες των Post state controls είναι:

- ❖ Να επιτευχθεί μία ασφαλέστερη και ποιοτικότερη ναυτιλιακή παραγωγή
- ❖ Παράλληλα τα πλοία να εφοδιάζονται με κάποιας μορφής πιστοποιητικό το οποίο να αποδεικνύει ότι το πλοίο έχει περάσει επιτυχώς από την απαιτούμενη επιθεώρηση. Ο λόγος είναι να αφοσιωθούν περισσότερο στα πλοία εκείνα τα οποία είναι περισσότερο επικίνδυνα και να μην σπαταλιέται χρόνος αλλά και πόροι προκειμένου όλα τα πλοία να περνούν από μία επιθεώρηση το χρόνο υποχρεωτικά.
- ❖ Επιπλέον στόχος είναι να υλοποιηθεί ένα πρόγραμμα ανταμοιβής των πλοίων (reward system) με τα καλύτερα αποτελέσματα επιθεωρήσεων προκειμένου να δοθούν κίνητρα στους εφοπλιστές να διατηρούν πλοία υψηλών standards.
- ❖ Ήδη ενθαρρύνονται οι σημαίες των πλοίων να διενεργούν ετήσιες αποτιμήσεις της απόδοσης των πλοίων τους και να τις καταθέτουν στον IMO.
- ❖ Να συνεχιστούν οι έλεγχοι προς την κατεύθυνση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης εφόσον αυτός φέρει την ευθύνη για τη συνολική εποπτεία της ασφάλειας
- ❖ Να ξεκινήσουν και έλεγχοι με στόχο τη διερεύνηση της ποιότητας των ναυλωτών των πλοίων
- ❖ Να υπάρχει διαφάνεια και διάθεση πληροφοριών γύρω από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη



- ❖ Να δημιουργηθεί ένα ενοποιημένο σύστημα ελέγχου και ποινικοποίησης σε όλα τα λιμάνια προκειμένου να αντιμετωπισθούν κυρίως οι ποινές μετά από λειτουργική ρύπανση
- ❖ Να εφοδιαστούν ή δυνατόν τα περισσότερα λιμάνια, τουλάχιστον τα κομβικά, με υποδομή εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων
- ❖ Να εντατικοποιηθούν οι έλεγχοι στα πλοίαρια εφοδιασμού των ποντοπόρων πλοίων με καύσιμα, ούτως ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα των καυσίμων εφόσον αυτά ως βαρύτερα κλάσματα του πετρελαίου επιβαρύνουν περισσότερο από κάθε άλλο το θαλάσσιο περιβάλλον

Έχει δοκιμαστεί σε άλλους βιομηχανικούς κλάδους, και έχει αποδειχθεί ότι έχει αποτύχει το σύστημα της αστυνόμευσης μέσω των εντατικών ελέγχων προκειμένου να επιτευχθεί ποιοτικότερη και ασφαλέστερη παροχή προϊόντος. Το ίδιο συμβαίνει και στη ναυτιλία. Σημαντικότερα αποτελέσματα παρατηρήθηκαν όταν λειτούργησαν προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα ταυτόχρονα.

Από την παρουσίαση των προηγούμενων αποτελεσμάτων θεωρούμε πως η ζημία που υφίσταται σήμερα ο εφοπλιστής ενός πλοίου που δεν εφαρμόζει με ακέραιο τρόπο τις διατάξεις του Κώδικα δεν είναι αδιαμφισβήτητη, παρόλο που είναι άμεση και μετρήσιμη. Τελικά το τι συμφέρει εξετάζεται κατά περίπτωση. Η γενική τάση όμως είναι πως η ζημία είναι μεγαλύτερη από το κέρδος που έχει μη δαπανώντας τα χρήματα που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο για να εξασφαλίσει ανεκτά επίπεδα



εφαρμογής του. Και αναφερόμαστε σε αυτό όσον αφορά τις επιπτώσεις που αφορούν μόνο στις επιθεωρήσεις. Αν προστεθεί και το κόστος των ατυχημάτων, η ανασφάλεια και το επιχειρηματικό ρίσκο ανεβαίνουν δυσθεώρητα. Απεναντίας οι εφοπλιστές που διαχειρίζονται με υψηλές προδιαγραφές τα πλοία τους, τουλάχιστον στις καλές εποχές της ναυλαγοράς, απολαμβάνουν καλούς ναύλους, και τις καλύτερες μεταφορικές διαδρομές, εξασφαλίζοντας τη μελλοντική βιωσιμότητά τους.



**ΣΧΗΜΑ 9.5**