

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10^ο – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ****10.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ**

Ανέκαθεν στόχος της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας ήταν η ασφαλής μεταφορά αγαθών και ανθρώπων δια θαλάσσης. Οι προσπάθειες προς αυτή την κατεύθυνση από τα υπεύθυνα όργανα για τη δημιουργία κανονισμών ασφαλείας, γινόταν μέσω της επιβολής τεχνολογικών καινοτομιών (GMDSS, EPIRB, RADAR, διπλά τοιχώματα, και τα πιο πρόσφατα DEWATERING, WATER INGRESS, AIS, SSAS, VDR κ.α.). Αργά ή γρήγορα όμως έγινε σαφές πως όποια μέτρα κι αν παρθούν, όσο υποχρεωτική κι αν είναι η μορφή τους, πάντα θα υπάρχει ένα σοβαρό ποσοστό πλοίων στο σύνολο της αγοράς το οποίο με τον ένα ή τον άλλο τρόπο θα έχει substandard υποδομή η οποία συνήθως εκφράζεται σε κακή συντήρηση, σε πλημμελή συμμόρφωση με κανονισμούς, σε μη επαρκή εκπαίδευση των ναυτικών. Η ετήσια αναφορά του έτους 2001 από το Διεθνή Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης³⁵, αναφέρει σχετικά ότι κατά την προηγούμενη δεκαετία περίπου 2,400 πλοία χάθηκαν ολικώς σε παγκόσμια κλίμακα, στα οποία 5,492 ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους. Κατά την ίδια περίοδο μετρήθηκαν 346 ατυχήματα τα οποία είχαν σαν αποτέλεσμα θαλάσσια ρύπανση με ποσότητες πάνω από 7 τόνους. Συνολικά 1,096 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου διέρρευσαν στη θάλασσα.



ΣΧΗΜΑ 10.1

10.2 ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΠΟΙΟΤΙΚΟΤΕΡΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η δεύτερη σε δραστηριότητα μετά την υποθαλάσσια εξόρυξη μεταλλευμάτων, σε δείκτες ατυχημάτων. Μετά από αναλυτική διερεύνηση ετών γύρω από τα ατυχήματα του κλάδου, διαπιστώθηκε πως σχεδόν ποτέ ένα ναυτικό ατύχημα δεν έχει μία και μόνο αιτία. Συνήθως πρέπει να συμβεί μία σειρά από καταστάσεις έτσι ώστε να οδηγηθούμε σε μικρό ή μεγάλο ατύχημα. Τέτοια είναι η έλλειψη διαδικασιών, η έλλειψη εκπαίδευσης, ή έλλειψη υποδομής, ή έλλειψη συντήρησης, η κακή κρίση, η κακή διαχείριση πόρων κ.α..



Όλα τα παραπάνω μπορεί να συμβούν γιατί υπάρχει ένα σοβαρό κίνητρο· ο περιορισμός του κόστους. Οι έλεγχοι που ασκούνταν στα πλοία όχι πολύ πίσω στο παρελθόν αλλά μόλις ακόμα και κατά την προηγούμενη δεκαετία, ήταν πολύ μικρότερης συχνότητας αλλά και έκτασης. Εύκολα λοιπόν ένα πλοίο εάν το επεδίωκε ο εφοπλιστής μπορούσε να λειτουργεί πλημμελώς. Γι' αυτό το λόγο ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός εντοπίζοντας το πρόβλημα της διαφοροποίησης του επιπέδου διαχείρισης των πλοίων, θέλησε να παρέμβει πλέον με κάποιο τρόπο θεσμικά και ελεγκτικά στο διοικητικό σύστημα που εφαρμόζει κάθε διαχειρίστρια εταιρεία πλοίων. Κι αν δεν είχε σύστημα θα έπρεπε να αναπτύξει και να εγκαθιδρύσει ένα, ανάλογα με τον τύπο των πλοίων που διαχειρίζεται.

Ο λόγος ήταν πως με κάποιο τρόπο έπρεπε η επιχείρηση “ναυτιλιακή μεταφορά” να αποκτήσει μια πιο ποιοτική υπόσταση η οποία είχε σαν πρώτο στόχο την ασφάλεια και σα δεύτερο στόχο την ποιοτική παροχή υπηρεσιών για να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της. Η εισαγωγή ενός Κώδικα Ασφαλούς διαχείρισης δεν θα έλυne το πρόβλημα αλλά σίγουρα θα το περιόριζε. Πράγματι στόχος όσο κι αν αυτό ακούγεται περίεργο σε μια επιχείρηση όπως αυτή του θαλάσσιου εμπορίου, ήταν η τυποποίηση/μοντελοποίηση των δραστηριοτήτων μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Μέσω της τάσης αυτής τόσο τα λάθη όσο και η κακές πρακτικές που διαπιστωμένα ακολουθούνταν, θα στατιστικοποιούνταν αποδίδοντας χρήσιμα συμπεράσματα προκειμένου να αποφευχθούν αντίστοιχες καταστάσεις στο μέλλον.



Μάλιστα η εισαγωγή του Κώδικα έγινε σε ένα χρονικό σημείο όπου η διαχείριση των πλοίων είχε ήδη φύγει από τα χέρια των πατροπαράδοτων παραδοσιακών εφοπλιστών και πέρασε στα χέρια κερδοσκόπων επιχειρηματιών. Επιπλέον η ανεξέλεγκτη χρήση άναυτων πληρωμάτων από χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου λόγω των φτηνότερων εργατικών παράλληλα με τη χρήση σημαίων ευκαιρίας χαμηλών απαιτήσεων, έθεσε τη χρήση ενός ενοποιημένου σχεδίου διαχείρισης επιτακτική.

10.3 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Έχει εσφαλμένα επικρατήσει η άποψη στους κόλπους της ναυτιλιακής κοινότητας και κυρίως της ελληνικής, πως η προσφορά του Κώδικα αναλύεται στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και στην επιβάρυνση των ανθρώπων που στελεχώνουν τα πλοία αλλά και τα γραφεία με επιπλέον γραφειοκρατικές διαδικασίες. Όσον αφορά στο πρώτο σκέλος, σαφώς και δημιουργήθηκαν νέες θέσεις εργασίας κυρίως από τη μεριά της στεριάς εφόσον πλέον κάποιος πρέπει στο γραφείο της διαχειρίστριας εταιρείας να ασχολείται με τα θέματα που άπτονται του Κώδικα αλλά και γενικότερα γύρω από τα θέματα της ασφαλούς και ποιοτικής διαχείρισης των υπηρεσιών. Παράλληλα νέες θέσεις προέκυψαν και στους οργανισμούς πιστοποίησης και ελέγχου των πιστοποιητικών των πλοίων. Σαφώς αυτού του είδους η έμμεση συνέπεια της εφαρμογής του Κώδικα δεν είναι αρνητική κυρίως από την κοινωνική της προσέγγιση. Το να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας σε έναν κλάδο είναι προς όφελος της κοινωνίας εφόσον η οικονομική επιβάρυνση των εφοπλιστών δεν είναι τέτοιου βαθμού



που να θέσει την επιχείρηση σε επισφαλή οικονομικά θέση. Μέρος λοιπόν των κερδών κατανέμεται σε περισσότερα χέρια δίνοντας επιπλέον ώθηση στην οικονομική ευημερία της κοινωνίας. Βέβαια το όφελος στην πραγματικότητα δεν είναι ουσιαστικά μεγάλο αν αναλογιστεί κανείς πόσες θέσεις εργασίας χάθηκαν με την πάροδο των ετών από τη σύνθεση του πληρώματος ενός πλοίου. Πράγματι όπως ήδη προαναφέρθηκε, ο αριθμός πληρωμάτων κατά μέσο όρο έχει μειωθεί κατά περίπου δέκα άτομα τα τελευταία είκοσι χρόνια με την έλευση των τηλεπικοινωνιακών μέσων και των αυτοματισμών. Επίσης η έντονη ανάγκη για περικοπές των εξόδων κατά τις περιόδους των ιδιαίτερα χαμηλών ναύλων λειτούργησε σαν μοχλός πίεσης προς τις σημαίες προκειμένου να θέσουν ακόμα χαμηλότερα τα όρια του ελάχιστου πληρώματος επάνδρωσης. Βέβαια τέτοιες αποφάσεις δεν είχαν παροδικό αλλά μόνιμο χαρακτήρα κι έτσι κι ακόμα κατά τις πολύ καλές περιόδους της ναυτιλιακής δραστηριότητας, η μείωση του αριθμού των πληρωμάτων συνεχίστηκε. Άρα από πλευράς θέσεων εργασίας μάλλον διατηρήθηκε μία ισορροπία και το επιχείρημα δεν έχει σοβαρή υπόσταση.

Το δεύτερο σκέλος των επιχειρημάτων των επικριτών του Κώδικα, ότι δηλαδή αυξήθηκαν οι γραφειοκρατικές εργασίες και μείωσαν το χρόνο από τις εργασίες ουσίας, είναι σε ένα βαθμό βάσιμος αλλά όχι καθολικά σωστός. Η διαφορά σε σχέση με το παρελθόν πλέον είναι πως σχεδόν η πλειονότητα των δραστηριοτήτων του πλοίου και κατά συνέπεια και του γραφείου, θα πρέπει να υποστηρίζονται όπως ήδη αναφέρθηκε στο κεφάλαιο ανάλυσης το Κώδικα από τα αντίστοιχα έντυπα που σχετίζονται με κάθε



εργασία. Αυτά αποτελούν μία μορφή απόδειξης της σωστής διαδικασίας που ακολουθήθηκε. Αυτό είναι λογικό να αυξάνει σε σχέση με το παρελθόν (προ ISM περίοδο) τον όγκο της εργασίας. Κατά τη διαδικασία της πιστοποίησης ο έλεγχος αυτών των εγγράφων σε σχέση με την πραγματική κατάσταση του πλοίου είναι απαραίτητος. Τα τελευταία δε χρόνια έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο τα έγγραφα να είναι σχεδόν συμπληρωμένα χωρίς να έχουν διενεργηθεί οι αντίστοιχες δραστηριότητες για παράδειγμα συντήρησης ή γυμνασίων. Αντιλαμβάνεται λοιπόν κανείς τη συνθετότητα του προβλήματος το οποίο ακόμα και σήμερα δεν μπορεί πλήρως να αντιμετωπισθεί τουλάχιστον από ελεγκτικής πλευράς. Αν λοιπόν δει κανείς απομονωμένα το γεγονός της συμπλήρωσης εντύπων, τότε σίγουρα η γραφειοκρατία φαίνεται πως ευνοήθηκε από την εισαγωγή του Κώδικα. Η πραγματική ουσία όμως πίσω από την εισαγωγή τους στη ναυτιλία είναι για να αποκτήσει μία ασφαλή και αυταπόδεικτη υπόσταση κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη άμεσα ή έμμεσα με την ασφάλεια του πλοίου, των ανθρώπων και της περιουσίας γενικότερα. Δεν υπάρχει άλλωστε εργασιακός κλάδος πέρα από τη ναυτιλία, όπου τα έντυπα και η καθημερινή χρήση τους να μην παίζουν ουσιαστικό και απαραίτητο ρόλο. Έτσι και η ναυτιλία, στην οποία τα τελευταία χρόνια πριν την εφαρμογή του Κώδικα οι απαιτήσεις ολοένα και αυξάνονταν, δεν μπορούσε παρά να ακολουθήσει αυτή την τάση. Επιπλέον τα έντυπα μετά από σοβαρά ατύχημα αποτέλεσαν τη μόνη αξιόπιστη πηγή άντλησης πληροφοριών για την εξαγωγή πολύτιμων συμπερασμάτων τα οποία ήταν χρήσιμα από νομικής πλευράς και στους



ασφαλιστικούς φορείς γενικότερα. Αυτή είναι ουσιαστικά μία από τις πολυτιμότερες παροχές της εφαρμογής του Κώδικα η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί από πολλούς φορείς προκειμένου να εξάγονται ασφαλή συμπεράσματα κυρίως μετά από ατυχήματα τα οποία καλούνται να αποζημιωθούν.

Όπως αποδείχθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο μετά από εκτενή ανάλυση, παρόλο που τα έξοδα που αμιγώς επιβάρυναν την ναυτιλιακή εταιρεία από την εφαρμογή του Κώδικα δεν είναι αμελητέα, οι μακροπρόθεσμες συνέπειες κόστους που προκύπτουν είναι προς όφελός της. Κάνοντας μία υπόθεση εργασίας, έστω μετά από ένα ατύχημα, πριν αλλά και μετά από την εφαρμογή του ISM, καταλήγουμε σε δύο πολύ διαφορετικές οικονομικές συνέπειες. Η επιθεώρηση που ακολουθεί μετά το ατύχημα από τους ασφαλιστικούς και αλληλασφαλιστικούς φορείς, έχει σα στόχο να ελέγξει την αξιοπλοΐα ή μη του πλοίου γενικότερα. Πιο ειδικά γίνονται έρευνες προκειμένου να διαφανούν τα πραγματικά αίτια κι αν είχαν παρθεί τα κατάλληλα μέτρα πρόληψης προκειμένου να αποφευχθεί το ατύχημα. Πριν τον ISM οι διαδικασίες ήταν «θολές» έως και ανύπαρκτες. Κατά συνέπεια και οι αντίστοιχοι έλεγχοι βασιζόνταν σε γενικά αποδεκτές πρακτικές οι οποίες περιορίζονταν στην επιφανειακή ανάλυση των στοιχείων. Η έκβαση στις περισσότερες περιπτώσεις κατέληγε θετικά για τον εφοπλιστή παίρνοντας είτε την αποζημίωση, είτε καλύπτοντας γενικά το ατύχημα από οικονομική σκοπιά. Μετά την εφαρμογή του ISM, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί και γενικότερα οι εμπλεκόμενοι σε ένα ατύχημα, έχουν πολύ ξεκάθαρο υλικό στο οποίο



ελέγχουν όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία στηρίζουν τις εσωτερικές διαδικασίες διαχείρισης της εταιρείας. Οι έλεγχοι πλέον μπορούν να γίνουν σε μεγάλο βάθος αποκαλύπτοντας την αλήθεια με μεγαλύτερη ακρίβεια απ' ό τι στο παρελθόν. Οι διαχειρίστριες εταιρείες στην περίπτωση που δεν έχουν ενεργήσει κατά το δοκούν, δεν αποζημιώνονται με συνέπεια πολλές φορές και να καταστρέφονται οικονομικά όπως εκτενώς παρουσιάστηκε σε συγκεκριμένο κεφάλαιο της εργασίας κυρίως μετά από ατυχήματα που επέφεραν ρύπανση στο περιβάλλον. Με λίγα λόγια οι εταιρείες πλέον είναι αναγκασμένες να είναι πολύ προσεκτικές διότι είναι εκτεθειμένες απέναντι σε ατασθαλίες οι οποίες δυνητικά είναι ικανές να προκαλέσουν κάποιο ατύχημα. Οι επιπλέον γραφειοκρατικές διαδικασίες λοιπόν συντελέστηκαν με κάποιο στόχο και όχι απλά για να επιβαρύνουν την ήδη δύσκολη και σκληρή εργασία των πληρωμάτων.

Το σίγουρο είναι πως υπάρχει απόκλιση της πρακτικής εφαρμογής από τον αρχικό στόχο που περιγράφηκε μόλις νωρίτερα. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που οι εφοπλιστές κοιτούν πλέον πρώτα να έχουν τακτοποιημένα έγγραφα τα πλοία που διαχειρίζονται προκειμένου να είναι εξασφαλισμένοι έναντι πιθανών ελέγχων και θέτουν σε δεύτερη προτεραιότητα τις εργασίες ουσίας. Έτσι σπάνια τα έγγραφα αποδίδουν την πραγματική κατάσταση και ανταποκρίνονται στον αρχικό τους στόχο. Αυτό βέβαια δεν είναι δύσκολο να διαπιστωθεί εφόσον έγινε γρήγορα αντιληπτή από την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα αυτού του είδους η μη αποδεκτή πρακτική. Έτσι οι ελεγκτικοί φορείς και κυρίως οι ανεξάρτητες αρχές όπως η ακτοφυλακή, το λιμενικό



σώμα κάθε χώρας, ενεργοποίησαν τα τελευταία χρόνια ενδελεχείς ελέγχους οι οποίοι είναι σε θέση να διαπιστώσουν την αξιοπλοΐα των πλοίων αλλά και την τήρηση των κανονισμών που έχει υιοθετήσει κάθε εταιρεία προκειμένου να διακινεί ασφαλώς προϊόντα και ανθρώπους. Κατά συνέπεια η τακτική που ακολουθείται ελέγχεται πλέον και τυχόν παραβάσεις γνωστοποιούνται μέσω του διαδικτύου (EQUASIS) έτσι ώστε τα πλοία και οι διαχειρίστριες εταιρείες να στιγματίζονται και να αποτελούν στόχο και προτεραιότητα για μελλοντικούς ελέγχους. Επίσης με αυτό τον τρόπο βάλλεται και η φήμη της εταιρείας, πράγμα που μπορεί να επηρεάσει τους ναυλωτές, οι οποίοι με τη σειρά τους επιδιώκουν χαμηλότερα ναύλα. Άρα οι οικονομικές απώλειες για τους εφοπλιστές αλυσιδωτά αυξάνονται φτάνοντας μέχρι την κύρια πηγή εσόδων τους. Επιπλέον οι ασφαλιστικοί οργανισμοί είναι σε θέση ισχύος και με τη σειρά τους έχουν το δικαίωμα να αυξήσουν τα ασφάλιστρα.

Με λίγα λόγια οι οικονομικές απώλειες πληθαίνουν για τους εφοπλιστές που δεν έχουν και δεν σκοπεύουν να δείξουν έναν υψηλό δείκτη συμμόρφωσης στον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Είναι γεγονός ότι ο αριθμός των ατυχημάτων κατά τη διάρκεια των ετών εφαρμογής του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης μειώθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι στατιστικές που αποδεικνύουν αυτό λαμβάνουν συνήθως τα διανυόμενα τονομίλια και όχι τον απόλυτο αριθμό των πλοίων. Επιπλέον στο παρελθόν πολλά ατυχήματα συνέβαιναν και ποτέ δεν έβγαιναν στο προσκήνιο εξαιτίας της έλλειψης ευαισθησίας της κοινής



γνώμης. Σημασία έχει να αναλυθούν τα είδη των ατυχημάτων και κατά πόσο συνδέονται με την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα. Ο λόγος που τα ατυχήματα μειώνονται δεν είναι συνδεδεμένος μόνο με την ύπαρξη του Κώδικα. Οι εντατικοί έλεγχοι που διενεργούνται πλέον από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές, από τους εκπροσώπους των ναυλωτών και κυρίως από τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες στα δεξαμενόπλοια (vettings), αλλά και τους ασφαλιστικούς και αλληλσφαιστικούς φορείς, οδήγησαν σε μία ασφαλέστερη ναυτιλιακή μεταφορά. Οι ελεγκτικοί φορείς διεξάγουν διαφορετικούς ελέγχους έχοντας τον ίδιο στόχο: τη διασφάλιση αξιόπλων πλοίων. Αυτό το μη ενοποιημένο σύστημα και το διαφορετικό βάθος ελέγχων δημιουργεί όμως και προβλήματα εφόσον δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου υπάρχουν αντιφατικές απαιτήσεις αλλά επιπλέον και σπατάλη πόρων.

Επιπλέον σοβαρή συνεισφορά, η οποία φυσικά δε μπορεί να μετρηθεί, υπήρξε στην αλλαγή της νοοτροπίας τόσο των διαχειριστών αλλά κυρίως των ναυτικών απέναντι στην ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το νομικό πλαίσιο που υπάρχει στα περισσότερα μέρη του κόσμου, είναι αισθητά αυστηρότερο σε σχέση με την προ-εφαρμογή του Κώδικα εποχή. Χωρίς να μπορεί κανείς με βεβαιότητα να ισχυριστεί το αντίθετο, σε όλες τις προαναφερόμενες παραμέτρους που θεωρητικά τουλάχιστον βοήθησαν στο να μειωθούν τα ατυχήματα, η ύπαρξη του Κώδικα υπήρξε εφαλτήριο και βάση.



Οι σπουδαιότερες πηγές κόστους σε μία ναυτιλιακή εταιρεία είναι οι ζημιές από βλάβη των πλοίων, των φορτίων, από αποζημιώσεις σε περίπτωση ατυχήματος είτε προς το περιβάλλον είτε προς την ανθρώπινη ζωή, οι αποζημιώσεις προς τους ναυλωτές, η καταβολή προστίμων μετά από παράβαση κανονισμών κ.α.. Ένα επιπλέον μεγάλο οικονομικό έμμεσο όφελος από τη σωστή εφαρμογή του διοικητικού συστήματος το οποίο καρπώνονται οι ναυτιλιακές εταιρείες έχει σχέση με τις λιγότερες απαιτήσεις (claims) από ναυλωτές, λιμάνια, P&I Clubs και άλλους συναλλασσόμενους φορείς εφόσον μειώνονται οι αποζημιώσεις και τα δικαστικά σε πολλές περιπτώσεις έξοδα.

Η εισαγωγή του Κώδικα ασφαλούς διαχείρισης στη ναυτιλία, ώθησε πολλά πλοία τα οποία λειτουργούσαν με substandard συνθήκες, να αποσυρθούν εφόσον η εκμεταλλευσιμότητά τους από οικονομική σκοπιά είναι μη συμφέρουσα. Τα πλοία αυτά με τη σειρά τους δημιούργησαν μία έλλειψη τონάζ, ειδικά τα πρώτα χρόνια της εφαρμογής του Κώδικα, με αποτέλεσμα να ανέβουν τα ναύλα στα ύψη. Μάλιστα οι δείκτες κατά την περίοδο 2000-2004 τόσο για τα υγρά όσο και για τα ξηρά φορτία, έφτασαν σε πρωτόγνωρα επίπεδα. Κατά συνέπεια τα έσοδα των εφοπλιστών πολλαπλασιάστηκαν δίνοντάς τους τη δυνατότητα να παραγγείλουν καινούρια πλοία ενισχύοντας τη θέση τους επιχειρηματικά εφόσον μάκρυνε ο χρονικός ορίζοντας των δραστηριοτήτων τους. Αυτά τα οφέλη είναι έμμεσα αλλά πολύ σπουδαία τόσο για τους εφοπλιστές όσο και για τη ναυτιλία γενικότερα προς την κατεύθυνση της ασφάλειας εφόσον μίκρυνε ο μέσος όρος των πλοίων συνολικά. Δυστυχώς όμως παρόλο που



ακόμα και σήμερα οι ναύλοι είναι σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, λίγοι εφοπλιστές αναγνωρίζουν τη συνεισφορά του Κώδικα, μαζί με άλλες βέβαια συνθήκες, στην οικονομική τους ευμάρεια.

Σήμερα δεν είναι λίγες οι εταιρείες που αντιλαμβάνονται πως η σωστή εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα δεν είναι θέμα συμβιβασμού γύρω από τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς. Είναι και η ανάγκη για μία επιχειρηματική δραστηριότητα με περισσότερα περιθώρια κέρδους. Αυτό επιτυγχάνεται άλλωστε από τις λιγότερες επιθεωρήσεις που δέχεται ένα πλοίο το οποίο έχει σοβαρές διαχειριστικές βάσεις. Πρέπει να γίνει σαφές σε όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα πως δεν είναι οι διατάξεις του Κώδικα που θα αλλάξουν το πρόσωπο της θαλάσσιας μεταφοράς. Αν θεωρήσουμε το πλοίο σαν αυτοκίνητο, οι Νηογνώμονες καλούνται να ελέγξουν τεχνικά την κατάσταση και αξιοπιστία όλων των συστημάτων του περιλαμβανομένων και των σχετικών με την ασφάλεια, ενώ ο ISM καλείται να ελέγξει το κατά πόσον ο οδηγός του αυτοκινήτου είναι καταρτισμένος και άρτια εκπαιδευμένος προκειμένου να μπορεί να οδηγεί με ασφάλεια. Ο πλοίαρχος πρέπει να αναδειχθεί σαν ο σύγχρονος manager της οικονομικής μονάδας που λέγεται πλοίο. Πρέπει να είναι μαζί με το πλήρωμά του ο εκφραστής της προσπάθειας για εξασφάλιση της κοινωνικής ωφέλειας μέσω της θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών και προσώπων. Ακόμα και η υποδειγματική εφαρμογή του Κώδικα δεν υποκαθιστά σε καμία περίπτωση τη ναυτοσύνη και την πρακτική εμπειρία η οποία αποτελεί βαριά κληρονομιά, ίσως το σπουδαιότερο εφόδιο για μια



ασφαλή και αξιοπρεπή μεταφορική υπηρεσία. Κατανοεί λοιπόν κανείς πως από μόνη της η στυγνή εφαρμογή κανονισμών χωρίς το προσωπικό μεράκι και την υπεύθυνη ενασχόληση των ιδυνόντων, δεν αρκεί για να δώσει ένα ασφαλές αλλά και ποιοτικό αποτέλεσμα. Σε καμία περίπτωση δεν υπονοείται πως οι διάφοροι κανονισμοί δεν είναι απαραίτητοι. Για την ακρίβεια θέτουν τα ελάχιστα υποχρεωτικά όρια, ή μεταφορικά το περίγραμμα μέσα στο οποίο πρέπει να κινηθούν οι μεταφορείς. Άρα οι κανονισμοί συμπληρώνουν την εμπειρία. Και τα δύο είναι λοιπόν απαραίτητα αποτελώντας την ικανή και αναγκαία συνθήκη που θα δώσει πιθανόν καλύτερα αποτελέσματα στη διαχείριση τόσο των κινδύνων αλλά και των συνθηκών εργασίας.

Μελλοντικά εκτιμάται στους ναυτιλιακούς κύκλους ότι οι κανονισμοί θα γίνουν απαιτητικότεροι κυρίως προς τη μεριά της προστασίας του περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα να αυξηθεί ακόμα περισσότερο το κόστος συμμόρφωσης. Αυτό θα έχει σα συνέπεια, περισσότεροι εφοπλιστές να επιλέξουν το δρόμο της μη συμμόρφωσης με στόχο την επίτευξη περισσότερων κερδών. Μπορεί λοιπόν οι κανονισμοί ή οι διάφοροι κώδικες, ή ακόμα και οι εντατικοί έλεγχοι να αυξάνονται, παρόλα αυτά τα προβλήματα δεν μειώνονται. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι όλες οι διαδικασίες που διέπουν πλέον τη θαλάσσια μεταφορά έχουν γίνει συνθετότερες και απαιτητικότερες. Όσο κι αν πλέον δεν επιτρέπεται έστω τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος να ελλιμενιστούν στα λιμάνια της Ευρώπης και των Η.Π.Α., αυτά επιτρέπεται να διασχίζουν κλειστές θάλασσες με σοβαρή πιθανότητα να τις ρυπάνουν είτε σκόπιμα είτε ατυχηματικά.



10.4 ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο ναυτιλιακός κλάδος χαρακτηρίζεται έντονα από μεγάλες οικονομικές διακυμάνσεις. Ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης είναι αυτός που ρυθμίζει την αγορά και κατά συνέπεια τις διαχειριστικές τάσεις όσον αφορά τις οικονομικές πολιτικές που καλούνται να εφαρμόσουν οι εφοπλιστές. Ο κατακερματισμός της αγοράς σε διάφορες ταχύτητες όσον αφορά στους ελέγχους, την οικολογική ευαισθησία, τα πρόστιμα και τις υποδομές, ευνοεί βραχυπρόθεσμα τους καιροσκόπους και όχι τους συνειδητούς επιχειρηματίες. Μία πιο ισορροπημένη αγορά θα αφαιρέσει την πίεση από τους εφοπλιστές δίνοντάς τους τη δυνατότητα να λειτουργήσουν απρόσκοπτα και ασφαλέστερα σε μεγαλύτερο βάθος χρόνου.

Κατά συνέπεια είναι σαφές πως για μία διαχειρίστρια εταιρεία πλοίων η οποία επιθυμεί μακροχρόνια δραστηριοποίηση στον κλάδο, είναι προς το οικονομικό συμφέρον της να εφαρμόζει τις επιταγές του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Αντιθέτως, για μία εταιρεία η οποία δεν έχει μακρόπνοες επιχειρηματικές φιλοδοξίες στον κλάδο αλλά υπερκέρδη βραχυπρόθεσμα, όσο κινείται στο minimum της εφαρμογής των κανονισμών, τόσο μεγαλύτερα τα οικονομικά οφέλη που θα έχει.

Κλείνοντας θα πρέπει να επισημάνουμε πως σε οποιαδήποτε δραστηριότητα, επαγγελματική ή μη, η αστυνόμευση δεν είναι αυτή που διαμορφώνει τις τάσεις. Απλά διατηρεί τις ισορροπίες. Έτσι λοιπόν και στο ναυτιλιακό χώρο, ο οποίος διέπεται από τόσες ιδιαιτερότητες οι οποίες αναφέρθηκαν με λεπτομέρεια σε αυτή την εργασία,



πρέπει να υπερισχύσει η επιχειρηματική ηθική που έχει σα βάση μία βαθύτερη κοινωνική παιδεία, και λιγότερο ο φόβος των συνεπειών των παραβάσεων.

