



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο – ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΚΩΔΙΚΑ

3.1 ISM ΚΩΔΙΚΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ISO

Στο κεφάλαιο αυτό θα επιχειρηθεί μία ανάλυση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης δίνοντας έμφαση σε σημεία τα οποία έχουν οικονομικές προεκτάσεις εφόσον ο Κώδικας στο σύνολό του σαφώς έχει αποτελέσει αντικείμενο ανάλυσης πολλών άλλων εργασιών.

Ο Κώδικας αποτελεί ένα πρότυπο ασφάλειας και έμμεσα υιοθετεί μερικές από τις αρχές του προτύπου της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας. Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης έχει ευρύτερα ευεργετικά αποτελέσματα ενώ το πρότυπο Διοίκησης Ολικής Ποιότητας μειονεκτεί λόγω της ανεπάρκειας ορισμού του όρου ποιότητα⁶. Εντούτοις κάποιες περιοχές που δεν ζητούνται από τον ISM Code ήδη περιλαμβάνονται στις σειρές ISO. Αυτές είναι λογιστικές και νομικές διαδικασίες καθώς και πολιτικές αγοραπωλησίας πλοίων και διαχείρισης ανταλλακτικών. Ο ISM Code σχεδιάστηκε με πρόθεση να χρησιμοποιηθεί σαν εργαλείο για τη σωστή ερμηνεία των απαιτήσεων του ISO 9002 με ειδική εφαρμογή στη ναυτιλιακή διοίκηση και τη διαχείριση πλοίων.

3.2 ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Πιο συγκεκριμένα η επιδίωξη του Κώδικα είναι να εξασφαλίσει διεθνή πρότυπα για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία πλοίων και την προστασία, του περιβάλλοντος



έναντι ρύπανσης, του ανθρώπου και της περιουσίας γενικότερα. Ο Κώδικας είναι βασισμένος σε γενικές αρχές και αντικειμενικούς στόχους εφόσον είναι γνωστό ότι ο τρόπος διαχείρισης διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία. Εστιάζει κύρια το ενδιαφέρον πάνω στην αλυσίδα αιτίου-αποτελέσματος αρχικά για την αντιμετώπιση αλλά και πρόληψη των ατυχημάτων. Η βασική αντίληψη που διέπει όλες τις διατάξεις του Κώδικα είναι πως το αποτέλεσμα της σωστής ή μη διαχείρισης δεσμεύεται από τη συλλογική προσπάθεια όλων αλλά και μεμονωμένα όσων συμβάλουν στην παραγωγή της ναυτιλιακής υπηρεσίας. Καθιστά άμεσα υπεύθυνη τη Ναυτιλιακή Εταιρεία για τη σωστή λειτουργία των πλοίων της η οποία οφείλει να εφαρμόζει τα ακόλουθα:

1. Να παράσχει ασφαλείς πρακτικές διαχείρισης του πλοίου και γενικότερα να δημιουργήσει τέτοιες συνθήκες οι οποίες να εξασφαλίζουν ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας
2. Να λάβει όλα τα κατάλληλα μέτρα αντιμετώπισης των πιθανών και αναγνωρισμένων κινδύνων που παρουσιάζονται. Αυτό υπό την προϋπόθεση πως είναι γνωστό ότι το πλοίο είναι εκτεθειμένο σε μία πληθώρα κινδύνων που είναι δύσκολο να προβλεφθούν και να αντιμετωπιστούν. Παρόλα αυτά ένα ισχυρό διοικητικό σύστημα έχει αποδειχθεί ότι έχει πολύ καλά αποτελέσματα προς αυτή την κατεύθυνση.



3. Να βελτιώνει συνεχώς τις ικανότητες του προσωπικού της το οποίο πρέπει να είναι εκπαιδευμένο να λαμβάνει επιτυχώς μέτρα αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων τόσο σε διοικητικό επίπεδο όσο και σε εκτελεστικό.

Ακρογωνιαίος λίθος του καλού management της ασφάλειας είναι η δέσμευση της κορυφής της ιεραρχίας¹. Σε θέματα πρόληψης ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης, η ικανότητα, η συμπεριφορά και η παρακίνηση (motivation) των ατόμων σε όλα τα επίπεδα καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα.

3.3 ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Προκειμένου να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι η διαχειρίστρια εταιρεία πρέπει να αναπτύξει ένα διοικητικό σύστημα (εγχειρίδιο) το οποίο να περιλαμβάνει:

- a. Πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα να περιγράφει μέσω τυποποιημένων διαδικασιών με ποιο τρόπο θα επιτύχει αυτό το στόχο.
- b. Οδηγίες και διαδικασίες που να εξασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε συνάρτηση με διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς.
- c. Καθορισμένες επικοινωνιακές διατάξεις μεταξύ πλοίου και γραφείου, αλλά και σειρά αρμοδιοτήτων και υπευθυνότητας.
- d. Διαδικασίες που να υποδεικνύουν τον τρόπο αναφοράς ατυχημάτων και απρόβλεπτων συμβάντων.



- e. Τρόπους προετοιμασίας έναντι εκτάκτων καταστάσεων.
- f. Διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και διοικητικών απολογισμών.

Η εταιρεία πλέον άμεσα μέσω των διατάξεων που περιλαμβάνει το εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης δεσμεύεται και στην περίπτωση που δεν εφαρμοστούν όλα όσα προδιαγράφονται είναι εκτεθειμένη απέναντι σε κυρώσεις οι οποίες μπορούν να φτάσουν μέχρι και την απαγόρευση του να διαχειρίζεται πλοία (αφαίρεση του πιστοποιητικού Document of Compliance).

Παράλληλα είναι η πρώτη φορά που ένας κώδικας έχει νομικές προεκτάσεις εφόσον προβλέπει δήλωση στη σημαία που φέρει το πλοίο, του υπεύθυνου προσώπου για τη διαχείριση του πλοίου ή του στόλου. Το πρόσωπο αυτό είναι υπόλογο έναντι του νόμου στην περίπτωση που κάποιο πλοίο προκαλέσει ατύχημα. Για την ακρίβεια διώκεται ποινικά. Το πρόσωπο αυτό θα ονομάζεται πλέον Designated Person Ashore (DPA) και θα ανήκει υποχρεωτικά στη σύνθεση του προσωπικού του γραφείου. Η διαχειρίστρια εταιρεία έχει ευθύνη απέναντι στο εξουσιοδοτημένο άτομο να του παρέχει όλα τα απαραίτητα μέσα προκειμένου να διασφαλιστεί εκείνο το επίπεδο διαχείρισης που έμμεσα ορίζει ο Κώδικας και άμεσα αποφασίζει να εφαρμόσει η εταιρεία. Παράλληλα θεωρείται ότι το εξουσιοδοτημένο άτομο ιεραρχικά μέσα στο οργανοδιάγραμμα της εταιρείας θα πρέπει να κατέχει υψηλή θέση εφόσον υποχρεούται με βάση τον Κώδικα να έχει άμεση σχέση με το ανώτατο management. Επιπλέον η επικοινωνία του με το



πλοίο τουλάχιστον σε περιπτώσεις ανάγκης θα πρέπει να είναι άμεση και χωρίς ενδιάμεσους με τα ακριβή στοιχεία επικοινωνίας του διαθέσιμα όλο το 24ωρο.

Παράλληλα με τον DPA εξίσου σπουδαίο ρόλο έχει ο καπετάνιος του πλοίου ο οποίος πρέπει να φέρει τα κατάλληλα πιστοποιητικά ικανότητας. Επίσης πρέπει να είναι σε κάποιο εγχειρίδιο σαφώς καταγεγραμμένες οι αρμοδιότητές του καθώς και το ότι είναι ο αποκλειστικός υπεύθυνος για όλα τα θέματα επί του πλοίου και είναι αυτός που πρέπει να παίρνει τις τελικές αποφάσεις ασχέτως με τις υποδείξεις της εταιρείας από τη στεριά. Ο καπετάνιος είναι ο αρμόδιος για όλες τις δραστηριότητες και διαδικασίες που ακολουθούνται και οφείλει να παρακινεί το πλήρωμά του μέσω οδηγιών και διαταγών είτε άμεσα είτε μέσω των τακτικών συναντήσεων ασφαλείας (safety meetings). Σημαντικός είναι επίσης ο ρόλος του γύρω από τη συνεισφορά του για τη βελτίωση και τις αναθεωρήσεις του συστήματος αφαλούς διαχείρισης (master's reviews) μετά από σχετικές του αναφορές στη διαχειρίστρια εταιρεία.

Ο Κώδικας ενδελεχώς θίγει το θέμα της πρόσληψης υγιών και σωστά καταρτισμένων ναυτικών ανάλογα με τα καθήκοντά επί του πλοίου σύμφωνα με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς. Έμμεσα επιβάλλει διαδικασίες ελέγχου πιστοποίησης των ικανοτήτων του προς πρόσληψη προσωπικού, καθώς και επιπλέον εκπαίδευσής του πριν αναλάβει τα καθήκοντά του, αλλά και κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του επί του πλοίου. Τα καθήκοντα των ναυτικών αναλόγως της θέσης τους είναι αυστηρά καθορισμένα και καταγεγραμμένα. Η έμφαση που δίνεται από τον Κώδικα πάνω σε



αυτό το θέμα είναι απολύτως λογική και προκύπτει από το γεγονός ότι μετά από μελέτες ατυχημάτων αποδείχθηκε ότι το συντριπτικό ποσοστό αυτών οφείλεται στην κακή κατάρτιση/εκπαίδευση του προσωπικού που επανδρώνει τα πλοία^{5,6}. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο κύριος πόλος λαθών (crew negligence) και με βάση διάφορες μελέτες ανέρχεται στο 80%. Κατά τη διάρκεια των περιοδικών ελέγχων πιστοποίησης της εταιρείας και των πλοίων, η ικανότητα των πληρωμάτων ελέγχεται ενδελεχώς.

Μέσα στο εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να ορίζονται και να εξετάζονται όλες εκείνες οι διαδικασίες που περικλείουν τις επιχειρήσεις/δραστηριότητες που διενεργούνται επί του πλοίου και οι οποίες είναι κρίσιμες για την ασφαλή και απρόσκοπτη λειτουργία του αλλά και για την προστασία του ανθρώπου και του περιβάλλοντος (key shipboard operations). Παράλληλα είναι σαφώς καθορισμένες όλες εκείνες οι διαδικασίες οι οποίες προλαμβάνουν έκτακτες καταστάσεις ή υψηλής επικινδυνότητας επιχειρήσεις του πλοίου, οι οποίες επίσης είναι επακριβώς αναγνωρισμένες. Η απόκριση σε αυτές τις καταστάσεις δεν αφορά μόνο στο πλοίο αλλά και στο γραφείο, όπου έχουν ήδη καθοριστεί ειδικές ομάδες αντιμετώπισης οι οποίες απαρτίζονται από άτομα εκπαιδευμένα που δεν είναι άλλα από τα ηγετικά στελέχη της διαχειρίστριας εταιρείας. Η απόκριση της εταιρείας πρέπει να ελέγχεται μέσω γυμνασίων που διενεργούνται και εμπλέκεται και το προσωπικό του γραφείου τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Η ετοιμότητα και η αμεσότητα των ενεργειών των



γυμνασίων εκτιμώνται και αναλύονται στην ετήσια διοικητική ανασκόπηση (management review) προκειμένου να αποφευχθούν ελλείψεις και λάθη στο μέλλον.

Το θέμα της συντήρησης των πλοίων θίγεται έντονα από τον Κώδικα εφόσον είναι σαφές ότι αποτελεί μία πολύ σπουδαία πηγή κινδύνων. Πιο συγκεκριμένα όλα τα μηχανήματα του πλοίου πρέπει να είναι καταγεγραμμένα και να συντηρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα συμμετέχοντας στην προγραμματισμένη συντήρηση προκειμένου να μειωθούν οι απροσδόκητες αστοχίες που μπορούν να θέσουν το πλοίο, το φορτίο, το πλήρωμα και το περιβάλλον σε επισφαλή θέση.

Ένα πλοίο είναι έτοιμο για καλή απόδοση όταν έχει δεχθεί την κατάλληλη συντήρηση από τεχνική/μηχανική πλευρά η οποία περιλαμβάνει αλλά δεν περιορίζεται στα:

1. ομαλές επιφάνειες του πλοίου που έρχονται σε επαφή με το θαλάσσιο νερό
2. αξιόπιστα συστήματα πρόωσης
3. έλικες που εξασφαλίζουν στο πλοίο την αρχικά σχεδιαζόμενη ταχύτητα
4. ορθή κατανάλωση των καυσίμων και λιπαντικών
5. ισχυρές αντλίες
6. μέσα φορτοεκφόρτωσης
7. καλοσυντηρημένοι χώροι φορτίου
8. καπάκια αμπαριών

Παράλληλα:



- Τα ανταλλακτικά θα πρέπει να ελέγχονται για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, πριν ενσωματωθούν στον εξοπλισμό του πλοίου
- Η ανάλυση του καύσιμου θα πρέπει να επιβεβαιώνει την καταλληλότητά του πριν τη χρήση του
- Τα προσόντα των τεχνιτών που θα κάνουν τη συντήρηση θα πρέπει να επαληθεύονται πριν αυτοί εκτελέσουν τις επισκευές ή τις υπηρεσίες που τους έχουν ανατεθεί υπερβολικά
- Η αποδοχή των επισκευών στη διάρκεια του ταξιδιού σε κρίσιμο εξοπλισμό πρέπει επίσης να επαληθεύεται
- Επισκευές σε ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις του κρίσιμου εξοπλισμού πρέπει να περιλαμβάνονται/γίνονται αποδεκτές/επαληθεύονται πριν την αναχώρηση του πλοίου από τη βάση

Η εταιρεία οφείλει να καθορίσει διαδικασίες εσωτερικής διαχείρισης οι οποίες να περιγράφουν τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος προκειμένου να εξασφαλισθεί η παράδοση της ορισμένης υπηρεσίας για την οποία είναι εντεταλμένο το πλοίο. Υποχρέωση της διαχειρίστριας εταιρείας είναι να προσδιορίσει ποιοι έλεγχοι, επιθεωρήσεις και ενέργειες παρακολούθησης είναι αναγκαίες προκειμένου να διασφαλιστεί η αξιοπιστία του εξοπλισμού του πλοίου. Αυτοί συνήθως αφορούν αλλά δεν περιορίζονται στους:

- Ναυσιπλοΐα του πλοίου



- Λειτουργία της κύριας προωστήρας εγκατάστασης και των παρελκομένων εξαρτημάτων
- Λειτουργία των βοηθητικών μηχανημάτων/συστημάτων
- Λειτουργία των συστημάτων φορτοεκφόρτωσης του φορτίου αλλά και συντήρησής του σε καθορισμένη κατάσταση όπου αυτό απαιτείται

Ο Κώδικας επιμένει ιδιαίτερα στις μεθόδους προληπτικής και προγραμματισμένης συντήρησης η οποία βασίζεται σε συμβουλευτικές οδηγίες των κατασκευαστών των αντίστοιχων μηχανημάτων και στη συσσωρευμένη εμπειρία του εξειδικευμένου προσωπικού που επανδρώνουν τις εταιρείες και τα πλοία. Οι εταιρείες όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο, έχουν το δικαίωμα να διαμορφώνουν τη συχνότητα των εργασιών συντήρησης σε τέτοια διαστήματα που δεν ξεπερνούν χρονικά τα προβλεπόμενα από τους κατασκευαστές, τους Νηογνώμονες ή άλλους επίσημους ελεγκτικούς φορείς. Στην περίπτωση που το σύστημα συντήρησης αποτύχει για κάποιο λόγο, περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προς την άμεση συμμόρφωση και επιπλέον ανάλυση από την εταιρεία για τις πιθανές αιτίες προκειμένου να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα έτσι ώστε να αποφευχθούν αντίστοιχα περιστατικά στο μέλλον.

3.4 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΕΝΤΥΠΩΝ

Οι προαναφερόμενες διαδικασίες/ενέργειες πρέπει να περιγράφονται με κάθε λεπτομέρεια στο εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας όπως προαναφέρθηκε και το οποίο θα είναι πάντα διαθέσιμο σε όποιον ενδιαφέρεται να το μελετήσει είτε



στην εταιρεία είτε επί του πλοίου. Μία ιδιαίτερα σαφής αλλαγή σε σχέση με το παρελθόν είναι πως μέσα στο συγκεκριμένο εγχειρίδιο θα πρέπει να περιγράφονται με ακρίβεια τα έγγραφα που θα χρησιμοποιούνται και θα αποστέλλονται στη διεύθυνση της εταιρείας στα αντίστοιχα τμήματα, προκειμένου να αναλύονται αλλά και να αποδεικνύονται όλα τα προαναφερόμενα σαν γενόμενα. Είναι λοιπόν πλέον κάτι παραπάνω από σαφές πως η έννοια των εγγράφων είναι συνυφασμένη με την εφαρμογή του Κώδικα. Όλες οι διαδικασίες που ακολουθούνται πρέπει να αποδεικνύονται μόνο εφόσον υποστηρίζονται από τα αντίστοιχα αρχεία. Αυτά ανάλογα με τη σπουδαιότητά τους θα κρατούνται είτε επί του πλοίου είτε στην εταιρεία με ανώτατο το διάστημα αυτό των πέντε ετών. Με αυτό τον τρόπο διατηρείται ένα σημαντικό ιστορικό. Αυτό έχει ιδιαίτερη αξία στην περίπτωση της συντήρησης του πλοίου εφόσον διαφαίνονται όλες οι εργασίες προγραμματισμένες και μη, οι οποίες και θα αντικατοπτρίζουν τη γενικότερη πολιτική της διαχειρίστριας εταιρείας, διαμορφώνοντας κατά κάποιο τρόπο τη φήμη της. Αυτό είναι πολύ σπουδαίο από εμπορική σκοπιά όταν πρόκειται ένα πλοίο να ναυλωθεί. Για τις εταιρείες που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια και κυρίως μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, η καλή φήμη είναι προαπαιτούμενο προκειμένου να ναυλωθούν τα πλοία τους από τις μεγάλες πετρελαϊκές. Επιπλέον ενισχύεται και η εμπορική αξία του ίδιου του πλοίου ή αντίστοιχα απαξιώνεται κατά τη διάρκεια πιθανών διαπραγματεύσεων κατά την πώλησή του.



Αυτή είναι μία συνιστώσα της εφαρμογής του Κώδικα η οποία δημιουργεί οικονομικά οφέλη ή ζημιές στην εταιρεία και θα σχολιαστεί σε επόμενο κεφάλαιο.

3.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

Για μία καλά οργανωμένη διαχειρίστρια εταιρεία πλοίων με ιστορία ετών στο χώρο, οι προαναφερόμενες απαιτήσεις σαφώς δεν αποτελούν κάτι καινούργιο. Οι πατροπαράδοτες ελληνικές επιχειρήσεις που αφοσιώθηκαν στην παραγωγική διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς, εξαιτίας του γεγονότος ότι οι περισσότερες συγκέντρωναν μεγάλο αριθμό πλοίων που κατά συνέπεια ήταν δύσκολο να ελέγξουν, εφάρμοσαν τέτοια συστήματα τα οποία διευκόλυναν την εσωτερική διαχείριση του στόλου. Για την ακρίβεια ο Κώδικας χτίστηκε πατώντας πάνω σε τέτοια πρότυπα.

Τα άρθρα του Κώδικα μπορεί κάθε εταιρεία να τα ερμηνεύσει ελεύθερα και να τα προσαρμόσει στις δικές της ανάγκες προκειμένου να διοικήσει το στόλο της αποτελεσματικότερα αλλά διατηρώντας παράλληλα το κόστος διαχείρισης χαμηλά. Αυτό είναι θεμιτό και αποδεκτό από τον Κώδικα. Το πώς θα ερμηνεύσει και θα εφαρμόσει τα άρθρα ενσωματώνοντας τα στο σύστημα κάθε εταιρεία, είναι θέμα της σημαίας να το ελέγξει. Εάν αυτό κριθεί επαρκές, τότε χορηγείται στην εταιρεία ένα πιστοποιητικό συμμόρφωσης πενταετούς ισχύος (Document of Compliance) το οποίο αφορά σε συγκεκριμένο τύπο πλοίων όπως αυτοί ορίζονται σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS του IMO. Αν ο τύπος πλοίου αλλάξει ή προστεθεί άλλος, τότε η διαδικασία πιστοποίησης επαναλαμβάνεται με άλλα κριτήρια πλέον προσαρμοσμένα στον τύπο



των πλοίων. Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό επιθεωρείται τακτικά από την ίδια αρχή. Αν παρατηρηθεί σπουδαία απόκλιση από τα standards που η ίδια εταιρεία έχει θέσει κατά το εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης (major non conformity), τότε το πιστοποιητικό αφαιρείται και μαζί η νομική ικανότητα της εταιρείας να διαχειρίζεται πλοία. Προφανώς κάτι τέτοιο είναι οικονομικά καταστροφικό. Πλην όμως ιδιαίτερα σπάνιο. Η εταιρεία οφείλει να υπόκειται σε τακτικούς ελέγχους μία φορά το χρόνο.

Η ίδια διαδικασία τηρείται και στα πλοία. Αυτά βρίσκονται κάτω από ένα πιστοποιητικό εφόσον είναι όλα του ίδιου τύπου και υπόκεινται στο ίδιο σύστημα διαχείρισης, το γνωστό πλέον Document of Compliance. Επιπλέον υποχρεούνται να ελεγχθούν με τον ίδιο τρόπο που ελέγχεται και η κεντρική εταιρεία προκειμένου να αξιολογηθεί αν οι διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης εφαρμόζονται επαρκώς και επί του πλοίου από το πλήρωμα. Δεν πρέπει να παραβλεφθεί πως ακρογωνιαίος λίθος της ναυτιλιακής προσπάθειας είναι η ασφαλής θαλάσσια μεταφορά. Άρα είναι σαφές ότι το πλοίο πρέπει να χρίζει ιδιαίτερης προσοχής από ελεγκτική σκοπιά. Αντιστοίχως λοιπόν εφόσον αποδειχθεί κατά τη διάρκεια των ελέγχων ότι το πλοίο εφαρμόζει τις απαραίτητες διαδικασίες, τότε του χορηγείται το πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης (Safety Management Certificate) το οποίο είναι επίσης πενταετούς ισχύος. Τακτικές επιθεωρήσεις εκτελούνται κάθε 2.5 χρόνια προκειμένου να επιβεβαιωθεί η συμμόρφωση του πλοίου με τις διατάξεις του Κώδικα. Σε αντίθετη περίπτωση και ανάλογα με το βαθμό απόκλισης, αφαιρείται το



πιστοποιητικό και το πλοίο χάνει την ικανότητά του να εκτελεί μεταφορικές υπηρεσίες. Αυτό έχει και σαν αποτέλεσμα να ακολουθήσει επιπλέον μη προγραμματισμένη επιθεώρηση και στην εταιρεία προκειμένου να ελεγχθεί αν θα αφαιρεθεί επιπλέον και το Document of Compliance. Προκειμένου να ανακτήσει το πλοίο το πιστοποιητικό αφαλούς διαχείρισης θα ακολουθήσει ένα εντατικό πρόγραμμα επιθεωρήσεων τόσο στην εταιρεία όσο και στο πλοίο μέχρι να αποδειχθεί βάσει των στοιχείων που θα παρατεθούν ότι ο βαθμός συμμόρφωσης επανήλθε στα επιτρεπτά όρια. Άρα είναι σαφές πως η κακή πορεία ενός πλοίου μπορεί να επηρεάσει όλα τα υπόλοιπα πλοία και να θέσει την εταιρεία εκτός επιχειρηματικών στόχων μέχρι αυτοί να επαναπροσδιοριστούν. Από οικονομικής πλευράς τα αποτελέσματα είναι καταστροφικά. Συν το γεγονός ότι η εταιρεία ανήκει πλέον στη λεγόμενη μαύρη λίστα με άμεση συνέπεια τους πιο συχνούς ελέγχους από διάφορες αρχές όπως σημαία, ακτοφυλακή, P&I Clubs, ασφαλιστές, ναυλωτές κλπ. Οι συνέπειες αυτές θα αναλυθούν διεξοδικά σε επόμενο κεφάλαιο.

Ελεγκτικός φορέας όλων των παραπάνω, είναι η σημαία του πλοίου η οποία είναι η επίσημη αρχή επί του πλοίου. Πολλές φορές είτε για οικονομικούς λόγους, είτε λόγω του ότι οι σημαίες τυχάνει να μην έχουν πάντα τόσο εξειδικευμένο προσωπικό, ορίζουν αντί αυτών κάποιους άλλους φορείς/οργανισμούς να διενεργούν τους συγκεκριμένους ελέγχους. Η συνηθέστερη περίπτωση είναι κάποιοι Νηογνώμονες τους οποίους επιλέγει η διαχειρίστρια εταιρεία αρκεί να έχει τη συγκατάθεση της σημαίας.



Αυτοί με τη σειρά τους είναι υπεύθυνοι να διενεργήσουν τον έλεγχο, να εκδώσουν τα αντίστοιχα πιστοποιητικά τα οποία και να επιθεωρούν στα προβλεπόμενα από τις διατάξεις χρονικά διαστήματα. Στην περίπτωση μη συμμόρφωσης οφείλουν να ενημερώσουν τη σημαία ή τις σημαίες των πλοίων προκειμένου να διενεργήσουν περαιτέρω ελέγχους και ενέργειες γενικότερα.

3.6 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Προκειμένου η εταιρεία να έχει μία σχετικά πλήρη εικόνα για το βαθμό συμμόρφωσης πριν από τον επίσημο τακτικό έλεγχο, περιοδικά πρέπει να διενεργούνται εσωτερικοί έλεγχοι τόσο στα διάφορα τμήματα της εταιρείας όσο και επί των πλοίων. Οι έλεγχοι αυτοί είναι υποχρεωτικοί και πρέπει να διενεργούνται από άρτια καταρτισμένο αλλά και πιστοποιημένο προσωπικό, μία φορά το χρόνο. Τα πρόσωπα που διενεργούν αυτούς τους ελέγχους πρέπει να είναι ανεξάρτητα από τα τμήματα που ελέγχονται εκτός αν αυτό λόγω της σύνθεσης και του μεγέθους της εταιρείας δεν είναι εφικτό. Κατά τους ελέγχους αυτούς, τα τυχόν προβλήματα μη-συμμόρφωσης που προκύπτουν πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά περίπτωση και να αναλύονται σε βάθος σύμφωνα με τις καθορισμένες έγγραφες διαδικασίες.

Τέλος το σύστημα που απαρτίζει το εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης μαζί με τα συνοδευόμενα έγγραφα, πρέπει συχνά να αναθεωρείται προκειμένου να προσαρμόζεται στις ανάγκες της εταιρείας οι οποίες πιθανόν να αλλάζουν μέσα στο χρόνο. Επιπλέον είναι αναγκαία η προσαρμογή στις ολοένα προστιθέμενες απαιτήσεις της ναυτιλίας



γενικότερα. Οι αναθεωρήσεις αυτές έχουν επίσημο χαρακτήρα, καταγράφονται, ιεραρχούνται και ελέγχονται. Μέσω αυτής της διαδικασίας που μόνο ρουτίνα δεν πρέπει να αποτελέσει, το σύστημα διατηρείται ζωντανό και ευέλικτο. Σαφώς βέβαια αυτό έχει κάποιο κόστος.

Ο Κώδικας όπως διαφαίνεται μέσα από τις λίγες αυτές παραγράφους, είναι γραμμένος σε γενική μορφή. Αφήνει ουσιαστικά τις εταιρείες να αποφασίσουν οι ίδιες για τη μορφή της διαχείρισης που θα εφαρμόσουν αρκεί να τηρούν κάποιες βασικές αρχές. Πρακτικά η εφαρμογή του Κώδικα περιλαμβάνει δεδομένα τα οποία σχεδόν όλες οι διαχειρίστριες ακολουθούν τουλάχιστον σε επίπεδο εγγράφων. Μετά από επτά χρόνια εφαρμογής και διαδοχικών ελέγχων τόσο επί των πλοίων όσο και στα γραφεία, ο Κώδικας τείνει να γίνει μία τυποποιημένη ρουτίνα και λιγότερο ένα ζωντανό σύστημα εσωτερικής διαχείρισης που βοηθά την εταιρεία να διοικήσει αποτελεσματικότερα περιορίζοντας μακροπρόθεσμα το κόστος λειτουργίας.