

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«Η ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ
ΚΩΔΙΚΑ ISM ΑΠΟ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ»**

Κωνσταντόπουλος Παναγιώτης

A.M.: MN/05059

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς εκ μέρους των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιανουάριος 2010

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright αντικειμένου.»

ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Τζαννάτος Ερνέστος, Αν. καθηγητής (Επιβλέπων)
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Καθηγητής
- Τσελέντης Βασίλειος-Στυλιανός, Καθηγητής

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στον καθηγητή μου και επιβλέπων της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας κύριο Τζαννάτο Ερνέστο για την πολύ μεγάλη βοήθεια του κατά την διάρκεια της έρευνας μου.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω όλους τους ειδικούς αλλά και εκείνους που ασχολούνται με το θέμα της εφαρμογής των κανόνων του Κώδικα ISM στις ναυτιλιακές και ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και οργανισμούς στην Ελλάδα και προσέφεραν σημαντικές πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζονται αυτά τα μέτρα αλλά και τις επιπτώσεις που φέρουν στο συγκεκριμένο κλάδο.

Επιπλέον θα ήθελα να δηλώσω ότι είμαι ευγνώμων στο προσωπικό των διαφόρων εταιριών και οργανισμών που ασχολούνται με αυτού του είδους την θεματολογία, για την απεριόριστη παροχή πληροφοριών σχετικά με τις μορφές και οικονομικές επιπτώσεις στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελληνική αγορά από την εφαρμογή του Κώδικα ISM.

Τέλος, θα επιθυμούσα να αποστείλω τις ευχαριστίες μου στα μέλη της οικογενείας μου αλλά και τους φίλους μου οι οποίοι όλο αυτόν τον καιρό της προετοιμασίας της συγκεκριμένης εργασίας αλλά και έρευνας με στήριξαν σε υπέρτατο βαθμό. Θα ήθελα να ευχαριστήσω ξεχωριστά τη Μαριέττα, για την πολύτιμη βοήθεια και συμπαράστασή της και τον Γιώργο, που έφυγε.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1° : Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	9
1.1 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	9
1.1.1 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	9
1.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Ε.Ε.) ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	11
2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	14
2.1 ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	15
2.2 ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ.....	15
2.2.1 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	17
2.2.2 ΠΗΓΕΣ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	17
2.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	17
3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3° : ΤΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΤΑΙ ΩΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ISM.....	18
3.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΤΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΤΑΙ ΩΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ISM.....	18
3.2 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΣΩ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΚΑΙ ISO 9002 90039004.....	22
3.3 ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ.....	24
3.4 ΠΟΙΑ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ISM.....	27
4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4° : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	30
4.1 Η ΣΩΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ.....	30
4.2 Η ΣΩΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ.....	34
4.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ISM ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	35
4.4 ΠΟΙΕΣ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM.....	38
4.5 ΠΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM.....	43
5. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5° : ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	44
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	46
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	50
	4

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο σκοπός του ISM Κώδικα είναι να παρέχει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Ο στόχος είναι να εξασφαλιστεί η ασφάλεια, για την πρόληψη της ζημίας ή απώλειας ανθρώπινης ζωής, και για την αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον, και στην ιδιοκτησία. Ο Κώδικας καθιερώνει την ασφάλεια διαχείρισης των στόχων και απαιτεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) που θα συσταθεί από οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου. Η συλλογή των στοιχείων ολοκληρώθηκε μέσω βιβλιογραφικής έρευνας και εύρεσης σχετικών πληροφοριών αναφορικά με τις διατάξεις και νομοθετημένους θεσμούς του Κώδικα. Στη παρούσα φάση η ναυτιλία καθοδηγείται κυρίως από αυστηρή νομοθεσία του Κώδικα και της κάθε χώρας. Μελλοντικά η περιβαλλοντική εκπαίδευση όλων των εμπλεκόμενων στη ναυτιλία, από τις χώρες και τους επιχειρηματίες μέχρι τα κατώτερα πληρώματα, θα πρέπει να γίνει απαραίτητη για να αναπτύξουν όλοι οικολογική συνείδηση και να μάθουν να προστατεύουν το περιβάλλον.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: ISM – ΚΩΔΙΚΑΣ – ISO – ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

ABSTRACT

The purpose of the ISM Code is to provide an international standard for the safe management and operation of the ships and the prevention of pollution. The objectives are to secure the safety, the prevention of injuries or losses of human lives and the prevention of damages to the environment or to the property. The Code establishes the proper implementation of the objectives and demands a safety management system that will be imposed by whoever is responsible for the operation of the ship. The relative data was collected by bibliographical research and information about the clauses and statutory institutions of the ISM code. At the time being, the shipping industry is guided mainly by the strict legislation of the Code and that of each country. In the future environmental education of everyone involved in the shipping industry, from the countries to the rating on the ships, should become necessary so that they will develop ecological awareness and learn how to protect the environment.

KEY WORDS: ISM – CODE – ISO – SAFETY POLLUTION

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπήρξε πηγή οικονομικής στήριξης της ελληνικής οικονομίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και εισόδημα, καρπός μόχθου και πολλών κινδύνων, αποτέλεσε το σταθερό μοχλό οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για όλη την Ελλάδα. Τα τελευταία χρόνια η διεθνής ναυτιλία αλλά και ακτοπλοΐα βρίσκεται σε περίοδο ριζικών αλλαγών. Πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιδιώκοντας να αποκτήσουν ή να ενισχύσουν τη θέση τους σε αυτή, επέλεξαν την πολιτική των ειδικών νηολογίων και των σημαιών ευκαιρίας, ανατρέποντας τις συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού. Ταυτόχρονα οι τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυσιπλοΐα δημιουργούν νέες συνθήκες.

Στο χώρο της θάλασσας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα διεθνή θέση. Εάν δε συμπεριληφθούν στα υπό ελληνική σημαία πλοία και τα υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Εάν λάβουμε επίσης υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται διαμέσου της θάλασσας, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

Είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακό εάν αναλογισθεί κανείς την σημασία και την συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας που θα είχε στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας, εάν αυτή δεν υπήρχε, δεδομένου ότι το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου δεν δικαιολογείται από τον μικρό πληθυσμό της Ελλάδας καθώς επίσης και από το μικρό όγκο των εμπορικών της συναλλαγών (Χαρλαύτη Τζελίνα, 2001). Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ακτοπλοΐας, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας.

Στις βιομηχανικές και ναυτιλιακές χώρες των αναπτυγμένων χωρών και σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων. Στη Μεγάλη Βρετανία, για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζεται ότι αναλογούν στο 68% των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στη τριτογενή παραγωγή, ενώ το ποσοστό αυτό μειώνεται ακόμα περισσότερο στο σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου (Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, 2003).

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό:

- Για νέες επενδύσεις με αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων
- Για κάλυψη του κόστους κίνησης των πλοίων και για αγορά υπηρεσιών με ασφάλιση, ναύλωση, πρακτόρευση, επισκευή, συντήρηση, κ.λ.π., που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό, αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο

Παρόλα αυτά, η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας και ακτοπλοΐας στην εξωτερική ισορροπία της οικονομίας και στη διαμόρφωση του ακαθάριστου εθνικού εισοδήματος υποτιμάται εξαιτίας τριών παραγόντων :

- Οι αγοραπωλησίες συναλλάγματος που γίνονται μέσω τραπεζών, επηρεάζονται εάν το εθνικό νόμισμα σε μια δεδομένη χρονική περίοδο είναι υπεριτιμημένο ή όχι έναντι των ξένων νομισμάτων.
- Ένα μεγάλο μέρος των χρημάτων που στέλλονται από τους ναυτικούς στις οικογένειες τους, κατατάσσονται στην κατηγορία του μεταναστευτικού συναλλάγματος.
- Οι αποταμιεύσεις ναυτικών από το εξωτερικό που επενδύονται σε ακίνητα εντάσσονται στην κατηγορία "Κίνηση κεφαλαίου" ανεξάρτητα από την πραγματική τους προέλευση. Μόνο τα ποσά που προέρχονται από λογαριασμούς καταθέσεων σε συνάλλαγμα σε ελληνικές τράπεζες εντάσσονται στην κατηγορία των άδηλων πόρων, χωρίς όμως να αποκλείεται η περίπτωση να χαρακτηρίζονται και ως μεταναστευτικό συνάλλαγμα (Συλλογικό Έργο (2008).

Ωστόσο για πολλούς οι οποίοι ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία και ακτοπλοΐας, πιστεύουν πως τα νέα μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνεργασία με τον IMO (International Maritime Organization) και σχετικά με τους ρύπους των πλοίων στην θάλασσα, καθιστούν λιγότερη εφικτή την ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αφού θέτουν σημαντικά εμπόδια και κυρίως έξοδα στη λειτουργία αλλά και στα δρομολόγια πλοίων εντός των συνόρων σε κάθε χώρα.

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1.1 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο κλάδος της Ναυτιλίας είναι ένας από τους πιο ραγδαία αναπτυσσόμενους κλάδους της οικονομίας. Πρόκειται για έναν κλάδο ο οποίος τα τελευταία είκοσι (20) χρόνια περίπου παρουσιάζει μεγέθη και ρυθμό επέκτασης, ανάλογο εκείνων των ρυθμών των πιο αναπτυγμένων χωρών τόσο της Ευρώπης όσο και των χωρών της Ανατολής. Συγκεκριμένα, ο κλάδος της Ναυτιλίας στη χώρα μας θεωρείται ιδιαίτερος σημαντικός αφού ως γνωστόν η Ελλάδα είναι μια κατεξοχήν ναυτιλιακή χώρα λόγω της δομής και της γεωγραφικής της θέσης. Στην Ελλάδα γίνεται αναφορά στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στη γενικότερη δράση τους τόσο στον ελληνικό χώρο όσο και παγκοσμίως σε καθημερινή βάση, όπως επίσης και στη συμβολή τους στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Παράλληλα, πολλοί είναι εκείνοι οι οποίοι μιλούν για τα προβλήματα που εντοπίζονται στην εργασιακή απασχόληση των ατόμων στη ναυτιλία και έχουν εστιαστεί στα προβλήματα αυτά.

Τα τελευταία χρόνια ο ναυτιλιακός κλάδος, σε παγκόσμιο επίπεδο, διαφοροποιείται από τα παραδοσιακά μοντέλα και ευθυγραμμίζεται με τις πλέον σύγχρονες δομές διοίκησης επιχειρήσεων. Έτσι, η διοικητική «ομπρέλα» κάθε σύγχρονου ναυτιλιακού οργανισμού χρειάζεται να ελέγχει συνεχώς όλες τις πτυχές του, όπως τα operations, τις ναυλώσεις, την χρηματοοικονομική διοίκηση, την ασφάλεια, την τεχνολογία, το περιβάλλον, τις ναυτικές πολιτικές και διατάξεις, μεταξύ άλλων. Παράλληλα με την πρόοδο αυτή όμως, έχει δημιουργηθεί και η ανάγκη για την παραγωγή, αλλά και για την διάχυση ειδικευμένης γνώσης γύρω από όλα τα επίπεδα διοίκησης και διαχείρισης μίας ναυτιλιακής εταιρίας.

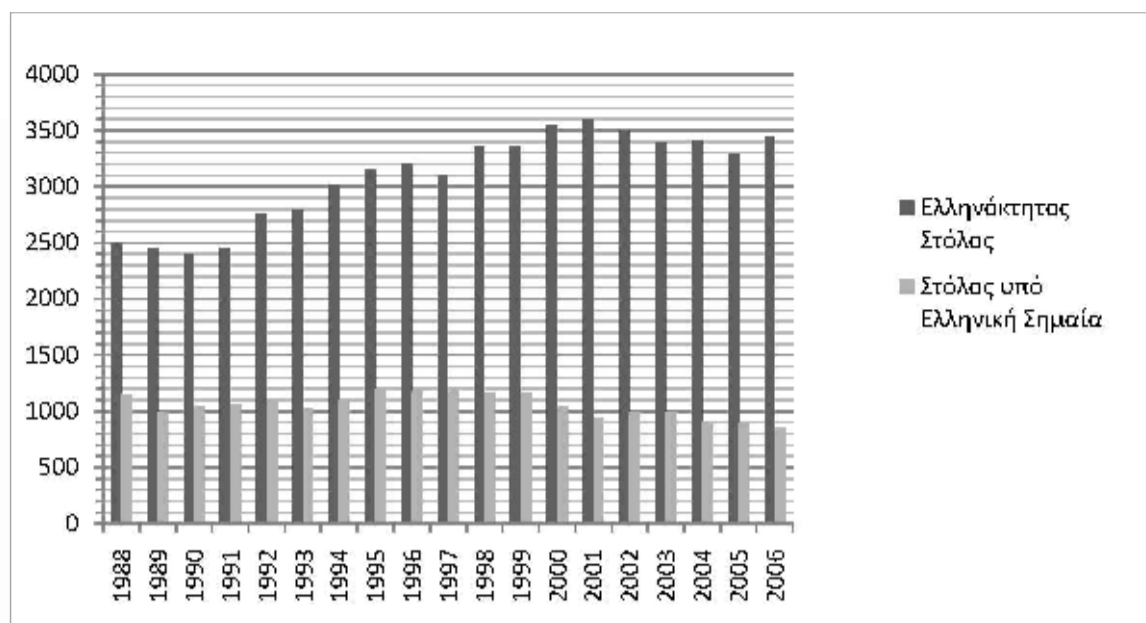
1.1.1 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Με την πάροδο της τελευταίας δεκαετίας της χιλιετίας, η ναυλαγορά συνέχισε με λίγες εποχιακές εξαιρέσεις, την ανοδική της πορεία τόσο στα ξηρά όσο και στα υγρά φορτία. Η σταθερή οικονομική ανάπτυξη των παραδοσιακών βιομηχανιών καθώς και η άνοδος οικονομιών της Άπω Ανατολής ώθησαν σε έναν κύκλο καλών εργασιών με μακριά διάρκεια.

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης συνεχίζει και την τελευταία δεκαετία του αιώνα να συγκεντρώνει το ενδιαφέρον του κυρίως στις μεταφορές χύδην φορτίο. Το 95% του ελληνικού στόλου αποτελείται από πλοία που εξειδικεύονται στο χύδην φορτίο. Στα παραπάνω ποσοστά περιλαμβάνονται και τα πλοία που ικανοποιούν τις ανάγκες των ξένων εταιριών τακτικών γραμμών. Μόνο το 5% είναι πλοία που απασχολούνται στις κρουαζιέρες στην επιβατηγό ναυτιλία και την ακτοπλοΐα. Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία.

Στη σημερινή λεγόμενη «διαδικασία παγκοσμιοποίησης» ένας κλάδος της οικονομίας ο οποίος έχει τα απαραίτητα εχέγγυα να επιβιώσει και να διακριθεί είναι ο ναυτιλιακός. Μια σύγχρονη επιχείρηση της θάλασσας έχει παγκόσμια ακτινοβολία λόγω της φύσεως του αντικειμένου εργασιών που περιλαμβάνει ναυπηγήσεις στην Ανατολική Ασία, χρηματοδότηση από τη Βόρειο Ευρώπη και διαχείριση από την Ελλάδα. Συνεπώς δεν πρέπει να αναμένεται απαισιόδοξη προοπτική για τις Ελληνικές εταιρίες.

Η Ελλάδα παραμένει η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου και δεν κινδυνεύει άμεσα να χάσει αυτή την πρωτιά, αν και τα τελευταία χρόνια, το μερίδιό της στον παγκόσμιο στόλο μειώνεται ελαφρώς, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) που περιλαμβάνονται στην ετήσια έκδοση της, Θαλάσσιες Μεταφορές-Review of Maritime Transport 2007. Η Ελλάδα συνεχίζει να ελέγχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου, ο οποίος αποτελούνταν την 1η Ιανουαρίου 2007 από 3.084 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 170,181 εκατ. dwt. Το μερίδιό του σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο (dwt) ανερχόταν στο 17,39%, ελαφρώς μειωμένο σε σύγκριση με το 2006 που ήταν 18,02%, το 2005 που ήταν 18,48% και το 2004 που ήταν στο 20,26% (United Nations Conference on Trade and Development).



Σχήμα Νο.1 Ανάπτυξη Ελληνικού Στόλου ΠΗΓΗ: Loyd's Register of Shipping – Fairplay

Επιπρόσθετα, ο αδυσώπητος ανταγωνισμός ενδέχεται να επιφέρει ανακατατάξεις στους κόλπους των σημερινών οργανισμών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι προκλήσεις είναι μεγάλες και είναι πλέον του γεγονότος ότι στην περίπτωση της Ελλάδος, η ναυτιλία θα προσελκύσει και νέους επιχειρηματίες οι οποίοι προσδοκούν παγκόσμια αναγνώριση και διαθέτουν τα πλεονεκτήματα αυτά που είναι ικανά για την πρόοδο τους. Διαχρονικά άλλωστε, ανεξαιρέτως των εσωτερικών συνθηκών, μία επιχειρηματική μειονότητα εφεύρισκε τη δίοδο να ανοίξει τα φτερά της και να διακριθεί μακριά από την εν πολλοίς μίζερη κατάσταση στο Ελληνικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Εάν κάτι μπορεί να θεωρείται βέβαιο και στον αιώνα που διανύουμε, είναι ότι κάτι ανάλογο θα συμβεί και τώρα.

1.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Ε.Ε.) ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Από το έτος 1936 και συγκεκριμένα την 30η Σεπτεμβρίου έως και σήμερα, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) έχει επιτελέσει σημαντικότερη λειτουργία με δραστηριότητες οι οποίες χαρακτηρίζονται από συνέπεια του ρόλου του ως επίσημος σύμβουλος της Κυβέρνησης σε ναυτιλιακά θέματα και τα οποία πάντα είχαν ως στόχο την προώθηση και προώθηση των συμφερόντων αυτών. Μεγάλο μέρος των προβλημάτων που αποτέλεσαν αντικείμενο συζήτησης στον ναυτιλιακό κόσμο, αναφέρθηκαν και αναλύθηκαν αναλόγως από το συγκεκριμένο επιμελητήριο.

Επιχειρώντας κάποιος μια ιστορική αναδρομή στην λειτουργία του Ναυτικού Επιμελητηρίου, θα διακρίνει κάποιες άκρως ενδιαφέρουσες μαρτυρίες για τα γεγονότα που χαρακτηρίστηκαν ως σταθμοί στην Ελληνική Ναυτική οικογένεια καθώς και στην συντελούμενη θεαματική άνοδο των Ελλήνων εφοπλιστών στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα.

Το έτος 1936 όπου και ιδρύθηκε το Ν.Ε.Ε., προσλαμβάνεται ο δικηγόρος Γεώργιος Δανιόλος, ο οποίος και συντάσσει τον πρώτο κανονισμό του επιμελητηρίου και ο οποίος αποτελείται από 40 άρθρα. Από τα πρώτα θέματα που τέθηκαν υπό συζήτηση στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ν.Ε.Ε. στο πρώτο έτος λειτουργίας, ήταν η ανάγκη για ίδρυση του ναυτασφαλιστικού οργανισμού με την υποστήριξη εφοπλιστικών κεφαλαίων και της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος. Εκείνη την περίοδο συγκεκριμένα ο Ελληνικός στόλος απαριθμούσε 600 ατμόπλοια τα οποία είχαν ολική χωρητικότητα 1,8 εκατ. τόνοι και 715 ιστιοφόρα 56 χιλιάδων τόνων αντίστοιχα (www.express.gr/news/shipping/22918oz_2008051022918.php3-212k, 2006).

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της τότε Ελληνικής ναυτιλίας που προέκυψε, ήταν η χαμηλή ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών φορτηγών πλοίων έναντι άλλων κρατών –σημειών και η οποία οφειλόταν στην έλλειψη προτιμήσεων της ελληνικής σημαίας για διεθνείς μεταφορές και για λόγους παλαιότητας και ακαταλληλότητας των πλοίων για εμπορεύματα τα οποία έχρηζαν πολυτιμότητος και ευπάθειας. Σχετικά με την κρατική υποστήριξη του Ν.Ε.Ε., θα πρέπει να αναφερθεί πως αυτή κρίνεται ανύπαρκτη λόγω της δυσαναλογίας του όγκου των φορτηγών πλοίων και των μεταφορικών αναγκών όπου το Ελληνικό κράτος δεν μπορούσε να εφαρμόσει μια πολιτική προστασίας της σημαίας του. Ως εκ τούτου, οι εφοπλιστές οι οποίοι κατείχαν φορτηγά πλοία, πάλευαν μόνοι τους εναντίον των ανταγωνιστών τους με αποτέλεσμα να παραμένουν εκτός της ναυλομεσιτικής αγοράς. Ο ρόλος λοιπόν

του Ν.Ε.Ε. κρίνεται ιδιαίτερος σημαντικός, αφού καλούταν να αναθεωρήσει την όλη κατάσταση και να βοηθήσει την Ελληνική Ναυτιλία.

Η κυκλική ροή η οποία παρατηρήθηκε στην ναυλομεσιτική αγορά και ακτοπλοΐας αργότερα την δεκαετία του 1970, αποτέλεσε χαρακτηριστικό σημείο της ναυτιλιακής ζωής την εποχή εκείνη και πολλές από τους περιόδους ευφορίας και κρίσης που ακολούθησαν, οφείλονταν στην παγκόσμια οικονομική ύφεση και την πετρελαϊκή κρίση. Το έτος 1977 είναι η χρονιά όπου στην προεδρία του Ν.Ε.Ε. ανέρχεται ο Γεώργιος Χανδρής με Γραμματέα τον Παύλο Σαρλή. Οι δύο τους με στόχο την αναβαθμίση των υπηρεσιών του Ν.Ε.Ε., προχωρούν στην τροποποίηση της νομοθεσίας του Νόμου 989 του 1979. Καταργούν την Γενική Συνέλευση και ορίζουν ως ανώτατο όργανο του επιμελητηρίου το Διοικητικό Συμβούλιο και το οποίο διευρύνουν σε 32μελές. Η δεκαετία του 1980 ξεκινά με τις καλύτερες προοπτικές και ο ναυτικός στόλος ο οποίος φέρει την Ελληνική σημαία ανέρχεται σε 3.920 πλοία συνολικής χωρητικότητας 42,7 εκατομμύρια κόρους (www.express.gr/news/shipping/22918oz_2008051022918.php3 212k, 2006).

Την καλή όμως αυτή περίοδο ευφορίας διαδέχεται μια από τις χειρότερες και πλέον παρατεταμένες κρίσεις που γνώρισε ποτέ η Ελληνική ναυτιλία και ακτοπλοΐας και η οποία είχε ως αποτέλεσμα την υπερπροσφορά πλοίων και χωρητικότητας αλλά και τη διεθνή οικονομική ύφεση. Στην περιοχή του κόλπου της Ελευσίνας τα πλοία τα οποία είναι παροπλισμένα, μεταφέρουν την εικόνα της κρίσης και οι ναυτιλιακές αγορές όλων των κρατών συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας λαμβάνουν ισχυρότατο πλήγμα. Το μόνο θετικό από όλη αυτήν την κρίση, είναι ο ενεργός ρόλος του Ν.Ε.Ε. με σκοπό την στήριξη των Ελλήνων πλοιοκτητών και τις ενέργειες που κατέβαλε για ανανέωση του Ελληνικού στόλου.

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται οι τρόποι με τους οποίους ολοκληρώθηκε η συγκέντρωση των απαραίτητων στοιχείων για την συγγραφή αυτής της πτυχιακής εργασίας. Η συλλογή των στοιχείων ολοκληρώθηκε μέσω βιβλιογραφικής έρευνας και εύρεσης σχετικών πληροφοριών αναφορικά με τις διατάξεις και νομοθετημένους θεσμούς του Κώδικα ISM και πως θα πρέπει να διεξάγεται η αποτελεσματικότερη χρήση του από την πλευρά των ναυτιλιακών γραφείων καθώς και στα πλοία, τα οποία ταξιδεύουν στις θάλασσες και όπου συγκεκριμένα οι κανονισμοί αυτοί έχουν ως σκοπό την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ανθρώπινων ζώων και πλοίων.

Από τις αντίστοιχες πηγές που αφορούν στο συγκεκριμένο αντικείμενο μελέτης, εξάχθηκαν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με τη χρήση του Κώδικα ISM και πως μπορεί να βοηθήσει στη προστασία του περιβάλλοντος. Αλλά το σημαντικότερο συμπέρασμα είναι ποιες είναι οι ενέργειες εκείνες που πρέπει να διεξάγονται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα πλοία που ταξιδεύουν, με στόχο την σωστή εφαρμογή του Κώδικα και την τήρηση εγγράφων απαραίτητα για την χρήση του. Επίσης στην αναζήτηση συμπληρωματικών πληροφοριών βοήθησαν κάποιες σημειώσεις από βιβλία και πληροφορίες από το διαδίκτυο, τα οποία έχουν γραφτεί και παρουσιαστεί από άλλους συγγραφείς πρωτότερα.

Θα πρέπει να αναφερθεί πως η συλλογή πληροφοριών και δεδομένων αποτελούν τα κύρια στοιχεία μιας έρευνας και καταγραφής αυτής, σχετικά με την μελέτη ενός φαινομένου ή γεγονότος όπως και στην συγκεκριμένη περίπτωση (Saunders et all, 2005). Επιπλέον μπορούν να χαρακτηριστούν ως πρωτογενή στοιχεία για την έρευνα ενός θέματος, αφού παρέχουν σημαντικές πληροφορίες για αυτή αλλά και τις υποθέσεις που μπορούν να γίνουν. Οι πληροφορίες και τα δεδομένα σε αυτήν την συγκεκριμένη φάση μπορούν να τροφοδοτήσουν την σχεδιαστική διαδικασία του πλάνου που θα παρουσιαστεί στην συγκεκριμένη έρευνα και πτυχιακή εργασία. Σε αυτό το πλάνο μπορούν να αναφέρονται ξεκάθαρα ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιήθηκε η συλλογή των πληροφοριών και πώς τεκμηριώνονται μέσα στην μελέτη και εργασία.

Η έρευνα η οποία διεξήχθη στην συγκεκριμένη μελέτη, βοήθησε τον φοιτητή στην κατανόηση του θέματος της πτυχιακής του εργασίας αλλά και στα καθημερινά

γεγονότα που συνδέονται άμεσα με το θέμα που παραθέτει. Οι άνθρωποι διεξάγουν κάποια έρευνα για να συλλέξουν αποτελέσματα με ένα συστηματικό τρόπο και επομένως να εμπλουτίσουν τις γνώσεις τους (Saunders et all, 2005). Κάθε ακαδημαϊκή έρευνα απαιτεί μια “μεθοδολογία” προκειμένου να αναλύσει τα αποτελέσματα. Αυτή αποτελείται από τρόπους και μεθόδους παραγωγής και ανάλυσης δεδομένων έτσι ώστε οι διάφορες θεωρίες να δοκιμαστούν και να γίνουν αποδεκτές είτε να απορριφθούν. Επομένως η μεθοδολογία η οποία χαρακτηρίζεται ως πρωταρχική, σχετίζεται τόσο με την λεπτομερή έρευνα μέσω της οποίας συλλέγονται τα δεδομένα καθώς και με τις πιο γενικές φιλοσοφικές απόψεις. Ο τρόπος που σκεφτόμαστε σχετικά με την ανάπτυξη των γνώσεων μας, επηρεάζει σημαντικά τον τρόπο με τον οποίο διεξάγουμε την έρευνα (Zikmund W.G., 2000).

2.1 ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Λόγω της βιβλιογραφικής φύσης της συγκεκριμένης εργασίας, ένα είδος μεθοδολογίας δευτερευούσης έρευνας χρησιμοποιείται για να οδηγήσει στα αποτελέσματα τα οποία επιθυμεί ο φοιτητής. Ένας αριθμός μεθόδων εμπλέκεται, προκειμένου να τον καταστήσει ικανό να επιτύχει μια μεγαλύτερη κατανόηση των πηγών που χρειάζεται για την ανάλυση των σκέψεων του σχετικά με το θέμα που ερευνά. Αυτό είναι αναγκαίο μέσα σε μια έρευνα και μελέτη, καθώς τα αποτελέσματα τα οποία συλλέγονται από μια συγκεκριμένη περιοχή μπορούν να είναι περισσότερο αποτελεσματικά από εκείνα που προέρχονται από κάπου αλλού. Κάθε μέθοδος συλλογής δεδομένων έχει τόσο πλεονεκτήματα όσο και μειονεκτήματα.

Ο συνδυασμός λοιπόν μεθόδων συλλογής πληροφοριών και δεδομένων, βοηθά σημαντικά στο να μειωθούν τα μειονεκτήματα που μπορούν να παρουσιαστούν στην έρευνα και τα οποία ο συγγραφέας θέλει να ελαχιστοποιήσει. Βέβαια όπως θα αποδειχτεί και στην συνέχεια και όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, η έρευνα και μελέτη του συγκεκριμένου θέματος βασίζεται καθαρά σε βιβλιογραφική έρευνα και συλλογή σχετικών στοιχείων αναφορικά με τις διατάξεις και νομοθετημένους θεσμούς του Κώδικα ISM και πως θα πρέπει να διεξάγεται η ορθή χρήση από μέρους των ναυτιλιακών γραφείων και των πλοίων που ταξιδεύουν στις θάλασσες και όπου συγκεκριμένα οι κανονισμοί αυτοί έχουν ως σκοπό την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ανθρώπινων ζώων.

2.2 ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Ως Δευτερεύοντα δεδομένα περιγράφονται εκείνα στα οποία οι πληροφορίες

συλλέγονται και καταγράφονται από κάποιον άλλον νωρίτερα και για σκοπούς οι οποίοι είναι διαφορετικοί από εκείνους του συγγραφέα (Saunders et all, 2000). Τα δευτερεύοντα δεδομένα παρέχουν την βάση για ένα καλό ιστορικό πληροφοριών, θέτοντας ικανό το φοιτητή να καταλάβει το αντικείμενο εργασίας του καθώς και να παρέχουν σημαντικές πληροφορίες για στήριξη των θεωριών από την πρωταρχική έρευνα. Είναι ευνόητο λοιπόν ότι μπορεί ευκολότερα κάποιος να βρει δευτερεύοντα δεδομένα για την έρευνα του, αφού αυτά έχουν γραφτεί προηγουμένως και έχουν εκδοθεί σε κάποια έντυπο τύπο ή στο διαδίκτυο. Τα περιοδικά και ο έντυπος τύπος είναι πρωταρχική φιλολογική πηγή για κάθε πληροφορία. Τα άρθρα σε αυτά είναι ικανοποιητικά προσβάσιμα και αναφέρονται σε ποικίλα θέματα της καθημερινότητας (Zikmund W.G., 2000).

Επιπλέον τα βιβλία αλλά και τα άρθρα τα οποία χρησιμοποιήθηκαν σε αυτήν την συλλογή πληροφοριών και προτάσεων, παρείχαν πληροφορίες οι οποίες έδωσαν στον φοιτητή την ευκαιρία να αναπτύξει αναλυτικά τις θέσεις του στην συγκεκριμένη έρευνα. Πάντα τα βιβλία αποτελούν μια αξιόπιστη μέθοδο συλλογής πληροφοριών, καθώς έχουν γραφτεί για ένα συγκεκριμένο σκοπό και παρέχουν συγκροτημένη σκέψη και ανάπτυξη αντικειμένου.

Το σημαντικότερο όμως πλεονέκτημα των δευτερογενών στοιχείων αφορά το μικρό κόστος και το σύντομο χρονικό διάστημα που απαιτείται για τη συλλογή τους. Αν οι πληροφορίες που απαιτούνται είναι διαθέσιμες με τη μορφή δευτερογενών στοιχείων, ο ερευνητής απλά χρειάζεται να προστρέξει στην πηγή τους, να τα εντοπίσει και να τα συγκεντρώσει. Αυτό συνήθως απαιτεί μικρό χρονικό διάστημα και μικρό κόστος. Ακόμη και στην περίπτωση που υπάρχει κάποια χρέωση για τη χρήση τους, το κόστος είναι πολύ μικρότερο από αυτό που θα απαιτείτο για να συγκεντρώσει η εταιρία τα στοιχεία αυτά. Πρέπει όμως να έχουμε υπόψη μας ότι όταν χρησιμοποιούνται δευτερογενή στοιχεία, είναι πολλές φορές αναγκαίο να γίνουν υποθέσεις και παραδοχές ώστε να καταστεί δυνατή η όσο αποτελεσματικότερη χρήση τους. Ο αποφασιστικός παράγοντας εδώ είναι η χρησιμοποίηση “λογικών” υποθέσεων και παραδοχών.

2.2.1 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Παρά την σπουδαιότητα αλλά και την χρησιμότητα που παρουσιάζουν τα δευτερογενή δεδομένα στην διεκπεραίωση και συλλογή στοιχείων, εμφανίζουν τρία (3) σημαντικά προβλήματα :

- ❖ Διαθεσιμότητα : Για συγκεκριμένα προβλήματα είναι δυνατόν να μην υπάρχουν δευτερογενή δεδομένα..
- ❖ Ακρίβεια: Ελλείψεις και μεθοδολογικές λεπτομέρειες που τις περισσότερες φορές δεν αναφέρονται καθόλου.
- ❖ Επάρκεια: Μπορεί να υπάρχουν δευτερογενή δεδομένα τα οποία είναι διαθέσιμα και αρκετά ακριβή, αλλά να μην επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες του συγγραφέα ή ερευνητή ενός θέματος.

2.2.2 ΠΗΓΕΣ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Οι πηγές των δευτερογενών δεδομένων, χαρακτηρίζονται ως εσωτερικές και εξωτερικές. Ως εσωτερικές αναφέρονται εκείνες οι οποίες περιλαμβάνουν πληροφορίες και στοιχεία σχετικά με τις υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την εφαρμογή του ISM Κώδικα και ως εξωτερικές χαρακτηρίζονται εκείνες που παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες και στοιχεία που έχουν δημοσιευθεί νωρίτερα σε διάφορες μελέτες ή παρέχονται επί πληρωμή από διάφορους οργανισμούς έρευνας, τις διάφορες κλαδικές μελέτες και δημοσιεύσεις Οργανισμών και Υπουργείων.

2.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

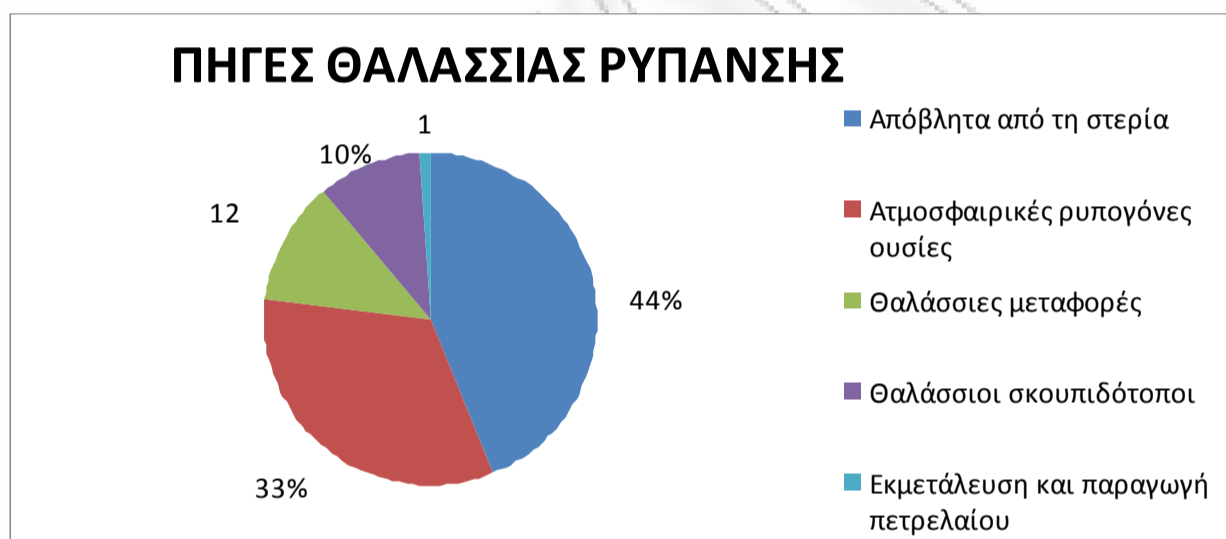
Τα στοιχεία που συλλέγονται από τον φοιτητή παράγουν ποιοτικά δεδομένα, τα οποία αναλύονται και επεξεργάζονται από το άτομο αυτό. Οι απαντήσεις που προσφέρονται σε αυτόν και σε συνδυασμό με τις πηγές που ο ίδιος έχει επιλέξει για να τεκμηριώσει την έρευνα του, θα τον βοηθήσουν στην συνέχεια να εκτιμήσει σωστά τα γεγονότα και τις πηγές αυτές και να καταλήξει στα συμπεράσματα του. Θα προχωρήσει έτσι με αυτό τον τρόπο στην καταγραφή των απόψεων του αλλά και του τι πραγματικά συμβαίνει με το θέμα που θέλει να αναλύσει εις βάθος.

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΤΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΤΑΙ ΩΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ISM

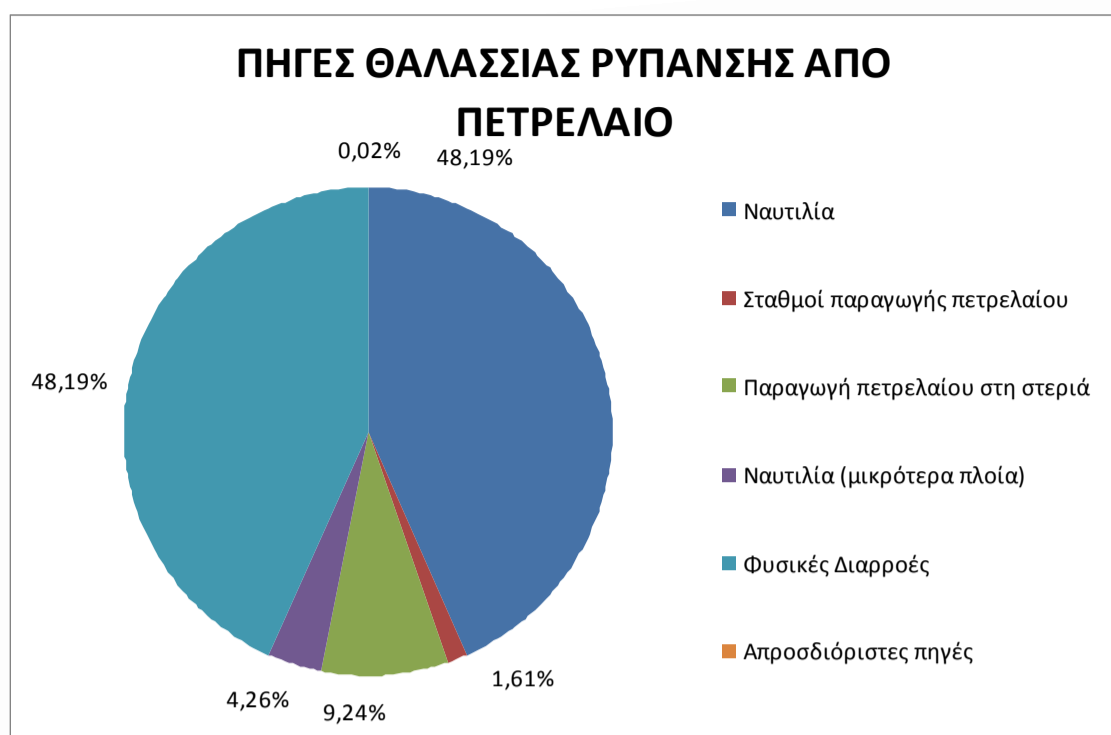
3.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΤΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΤΑΙ ΩΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ISM

Αποτελεί γεγονός πως η θαλάσσια ρύπανση δεν είναι κάτι το νέο καθώς μόλις πρόσφατα έχει προσελκύσει την κοινή γνώμη. Αυτή η ευαισθησία του κοινού δημιουργήθηκε ουσιαστικά μετά το έτος 1967 και από την εκτεταμένη κάλυψη από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης του ατυχήματος του πολύ μεγάλου πετρελαιοφόρου Torrey Canyon. Η θαλάσσια ρύπανση και γενικότερα η ρύπανση του περιβάλλοντος, φέρει τις ρίζες της στους αρχαίους Έλληνες. Φυσικά πολλές από τις σημερινές νομοθεσίες και κανονισμούς έχουν προέλθει κατευθείαν από τους αντίστοιχους της ιστορίας, όπως για παράδειγμα η έννοια της τεχνητής αλλαγής κλίματος έχει προέλθει από τις γραφές του Θεόφραστου και αποτέλεσε βέβαια τη βάση για τις πρώτες πολιτικές προστασίας των δασών από τις Βρετανικές αποικίες.

Στα σχήματα Νο. 1 και 2, απεικονίζονται οι πηγές θαλάσσιας ρύπανσης και θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο και οι οποίες θεωρούνται άκρως διαφωτιστικές για την γενικότερη κατάσταση ρύπανσης.



Σχήμα Νο.2 ΠΗΓΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΠΗΓΗ: GESAMP Report and Studies



Σχήμα Νο.3 ΠΗΓΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΠΗΓΗ: GESAMP
Report and Studies

Είναι αλήθεια πως το συνολικό ποσό πετρελαίου που μεταφέρεται καθημερινά από τα λιμάνια των παραγωγών χωρών στις διάφορες χώρες κατανάλωσης, εκτιμάται ότι ξεπερνάει τους 100 εκατομμύρια τόνους. Το συνολικό ποσό πετρελαίου που απορρίπτεται στη θάλασσα κυμαίνεται μεταξύ 700 χιλιάδων και 4.2 εκατομμυρίων τόνων κάθε χρόνο. Παρά το γεγονός βέβαια ότι η ποσότητα πετρελαίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης έχει αυξηθεί σημαντικά, το συνολικό ποσό πετρελαίου που εισέρχεται στη θάλασσα από πλοία έχει περικοπεί κατά 60% από το 1981 (IMO). Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία δε, από την παραπάνω ποσότητα, πάνω από το 60% οφείλεται στις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων όπως για παράδειγμα από νερά μολυσμένα με πετρέλαιο που χύνονται στη θάλασσα από τις μηχανές όλων των πλοίων και μόλις το 20% από ατυχήματα πετρελαιοφόρων.

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Οργάνωση (IMO) δημιούργησε από την αρχή της λειτουργίας της το έτος 1959 έναν αριθμό από συγκεκριμένες συμβάσεις για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία, όπου είτε αυτή οφείλεται στην κανονική λειτουργία τους είτε σε ναυτικά ατυχήματα. Οι πλέον σημαντικές από αυτές τις συμβάσεις είναι η διεθνής σύμβαση για την καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία γνωστή ως MARPOL 73/78 (IMO) και ο πλέον πιο σύγχρονος, διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων ή Κώδικας ISM όπως είναι γνωστός στο

ναυτιλιακό κόσμο.

Ο Κώδικας ISM αποτελεί μια αλλαγή στη στάση μας απέναντι στο πρόβλημα της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL – Pollution Prevention – BIMCO Bulletin Review 2004). Είναι αλήθεια πως στο παρελθόν, οποιαδήποτε στιγμή συνέβαινε ένα ατύχημα η ευθύνη ουσιαστικά «έπεφτε» πάντοτε στο πλοίο και οι προσπάθειες των υπευθύνων επικεντρώνονταν στην καλύτερη βελτίωση του σχεδιασμού των πλοίων, των συστημάτων του, έτσι ώστε να καταστήσουν το πλοίο ασφαλέστερο. Ουσιαστικά αυτός ήταν ο στόχος της σύμβασης MARPOL 73/78 και των τροποποιήσεών της, όπως για παράδειγμα με την εισαγωγή διπλών τοιχωμάτων σε όλα τα πετρελαιοφόρα μετά την προσάραξη του Exxon Valdez το έτος 1989.

Εντούτοις, μετά την πανωλεθρία του πλοίου The Herald of Free Enterprise και ακόμα πιο πρόσφατα του Estonia, η έμφαση αμέσως μεταφέρθηκε από το πλοίο στους ανθρώπους που το επανδρώνουν και το διαχειρίζονται και ο Κώδικας ISM είναι βέβαια μια αντανάκλαση αυτής της συγκεκριμένης έμφασης. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να προστεθεί ότι τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην αποφυγή ατυχημάτων έχει αναγνωριστεί από την HELMEPA ήδη από τις πρώτες ημέρες της λειτουργίας της το έτος 1982, ενώ αναγνωρίστηκαν πολύ αργότερα από τον Διεθνή Ναυτικό Οργανισμό το έτος 1989 και από την Αμερικανική Ακτοφυλακή μόλις το 1995 (MARPOL – Pollution Prevention – BIMCO Bulletin Review 2004).

Ο Κώδικας ISM αναπτύχθηκε από τον Διεθνή Ναυτικό Οργανισμό ως μια απάντηση στις αλλεπάλληλες πιέσεις που δεχόταν από την κοινωνία ως αποτέλεσμα της απώλειας των διαφόρων ανθρώπινων ζώων και της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα γνωστά ατυχήματα όπως αυτό του Exxon Valdez, του Braer, του Sea Empress, του The Herald of Free Enterprise, του Estonia και άλλων πλοίων. Ο σκοπός του Κώδικα ISM είναι η παροχή ενός παγκόσμιου προτύπου με σκοπό την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την αποφυγή της ρύπανσης στις θάλασσες.

Αντικειμενικοί στόχοι του Κώδικα είναι να επιτύχει με ασφάλεια στη θάλασσα, την αποφυγή οποιασδήποτε ανθρώπινης βλάβης ή απώλειας ζωής και αποφυγή ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον και σε ξένη ιδιοκτησία (Parker., J., 2001).

Όπως πάντως έχει αναφερθεί, ο «κρυμμένος» στόχος του πάντως είναι να

ελαττώσει σημαντικά και όσον γίνεται περισσότερο τα ανθρώπινα λάθη, τις πρόχειρες αποφάσεις, οι οποίες οδηγούν είτε έμμεσα είτε άμεσα σε απώλειες ή ρύπανση και αυτό το γεγονός σκοπεύει να το πετύχει με την εφαρμογή διαβεβαίωσης ποιότητας και αρχές ασφαλούς διοίκησης.

Αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός πως ο Κώδικας ISM εισάγει συγκεκριμένες απαιτήσεις σε μια ναυτιλιακή εταιρία όπως ένα Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης (SMS), την ύπαρξη μιας πολιτικής της εταιρίας για θέματα ασφάλειας και μόλυνσης, ένα καθορισμένο πρόσωπο υπεύθυνο για τα θέματα ασφάλειας και παρεμπόδισης της ρύπανσης, τη δημιουργία κάποιων σχεδίων εκτάκτου ανάγκης, συντήρηση των πλοίων, την εκπαίδευση του πληρώματος και τέλος την διεξαγωγή ελέγχου ότι το σύστημα δουλεύει σωστά και αποτελεσματικά. Κάθε ναυτιλιακή εταιρία έχει την υποχρέωση να αναπτύσει, υλοποιεί και συντηρεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διοίκησης των πλοίων της, οποιουδήποτε τύπου. Αυτό θα πρέπει να είναι δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα το οποίο θα προσφέρει τη δυνατότητα στο προσωπικό της ναυτιλιακής εταιρίας να υλοποιήσει την πολιτική ασφάλειας των πλοίων της καθώς και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Θα πρέπει να αναφερθεί πως σημαντικότερη είναι και η θέση του καθοριζόμενου προσώπου ο οποίος θα έχει και την ευθύνη της υλοποίησης του συγκεκριμένου συστήματος. Το πρόσωπο αυτό θα πρέπει να έχει άμεση πρόσβαση και στο διοικητικό συμβούλιο της επιχείρησης. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι αν το καθοριζόμενο πρόσωπο γνωρίζει ότι απλά υπάρχει κάποιο πρόβλημα, θα θεωρηθεί ότι και όλη η εταιρία γνωρίζει για το πρόβλημα.

Ως εκ τούτου, δικαιολογίες από μέρους των στελεχών όπως «δεν είναι δική μου αρμοδιότητα» ή «κανείς δεν μου είχε πει τίποτα για το θέμα» (MARPOL – Pollution Prevention – BIMCO Bulletin Review 2004) δεν μπορούν πλέον να τις επικαλεστούν οι διάφοροι διευθυντές των τμημάτων στις ναυτιλιακές έπειτα από κάποιο σοβαρό ατύχημα. Η κυβέρνηση της κάθε χώρας ή ένας αντίστοιχος οργανισμός που έχει καθορίσει η κυβέρνηση μιας χώρας θεωρείται υπεύθυνη με σκοπό να επαληθεύει την συμμόρφωση της εταιρίας με τις συγκεκριμένες απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Μαζί με έναν συστηματικό έλεγχο κάθε πέντε χρόνια σε κάθε ναυτιλιακή εταιρία και τύπο πλοίου, η κάθε κυβέρνηση θα απονέμει διπλώματα συμμόρφωσης και ασφαλούς διοίκησης σε όσους περάσουν με επιτυχία τους ελέγχους

που απαιτεί ο Κώδικας.

3.2 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΣΩ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΚΑΙ ISO 9002 9003 9004

Ο ορισμός ο οποίος αποδίδεται στη ποιότητα υπηρεσιών, βασίζεται στην υπόθεση ότι η ποιότητα καθορίζεται από τις επιθυμίες των πελατών, είτε επιχειρήσεις είτε ιδιώτες. Τα άτομα έχουν διαφορετικές επιθυμίες και ανάγκες, κάτι που συνεπάγεται και διαφορετικά επίπεδα ποιότητας για τις διάφορες υπηρεσίες που λαμβάνουν. Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο ορισμό, η ποιότητα ορίζεται ως καταλληλότητα για συγκεκριμένη χρήση. Δυο προϊόντα ή υπηρεσίες μπορεί να είναι κατάλληλες για χρήση, αλλά μόνο το ένα θα καλύπτει καλύτερα και πιο αποτελεσματικά τις προσωπικές και εταιρικές ανάγκες (Evans and Lindsay, 2005).

Ο ορισμός αυτός της ποιότητας βασίζεται στην έννοια της αξίας. Με τον όρο αξία αναφέρεται κανείς στη σχέση ανάμεσα στη χρηστικότητα ή στην ικανοποίηση που λαμβάνει ο πελάτης και στην τιμή. Με βάση αυτόν τον ορισμό, ποιοτική είναι μια υπηρεσία ταυτόχρονα η οποία είναι εξίσου χρηστική όσο ένα άλλο ανταγωνιστικό προϊόν ή υπηρεσία, η τιμή της όμως είναι χαμηλότερη από αυτά (μεγαλύτερη ικανοποίηση σε χαμηλότερη τιμή). Έτσι, ένας πελάτης μπορεί να αγοράσει μια υπηρεσία η οποία δεν είναι κάποιας γνωστής μάρκας ή επιχείρησης, εκπληρώνει όμως το σκοπό του σε τιμή χαμηλότερη από το ανταγωνιστικό επώνυμο προϊόν και υπηρεσία αντίστοιχα. Ο ανταγωνισμός με βάση την αξία ήταν μια από τις βασικές επιχειρηματικές στρατηγικές στις αρχές της δεκαετίας του '80.

Ένας τελευταίος ορισμός της ποιότητας υπηρεσιών, ορίζει την ποιότητα ως το επιθυμητό αποτέλεσμα σχεδιαστικών και κατασκευαστικών πρακτικών. Με άλλα λόγια, ποιότητα ορίζεται η συμμόρφωση στις διάφορες προδιαγραφές. Προδιαγραφές, είναι οι στόχοι και οι ανοχές, τα οποία καθορίζονται από τους σχεδιαστές – κατασκευαστές των αγαθών. Στόχοι είναι τα ιδανικά χαρακτηριστικά που θέλουμε να έχουν τα προϊόντα και τα οποία χαρακτηριστικά προσπαθούμε να επιτύχουμε.

Οι ανοχές υπάρχουν διότι οι σχεδιαστές αναγνωρίζουν πως είναι πολύ δύσκολο να επιτυγχάνουμε τα ιδανικά χαρακτηριστικά των υπηρεσιών καθ'όλη τη διάρκεια της παραγωγικής διαδικασίας. Η συμμόρφωση στις προδιαγραφές είναι ένας βασικός ορισμός της ποιότητας διότι παρέχει και έναν τρόπο μέτρησής της. Εάν, όμως

οι προδιαγραφές δεν σχετίζονται με χαρακτηριστικά τα οποία είναι σημαντικά για τον καταναλωτή, τότε δεν έχουν κανένα απολύτως νόημα (Evans and Lindsay, 2005).

Αναφερόμενοι πιο συγκεκριμένα στο θαλάσσιο περιβάλλον και την επιβολή του Κώδικα ISM και στη σχέση του με το ISO 9002, θα μπορούσε να αναφερθεί πως η διασφάλιση της ποιότητας των θαλάσσιων υπηρεσιών που προσφέρονται από κάποια ναυτιλιακή επιχείρηση, πραγματοποιείται ουσιαστικά από τα συστήματα διασφάλισης ISO και τα οποία βελτιώνουν τη θέση της επιχείρησης. Τα συστήματα αυτά είναι γνωστά ως ISO: 9002, 9003 και 9004. Θα πρέπει να αναφερθεί πως η εισαγωγή ενός συστήματος ISO από έναν ναυτικό οργανισμό ή επιχείρηση, μπορεί να κοστίζει, ουσιαστικά όμως προσφέρει σημαντικότερα αποτελέσματα.

Στην σημερινή οικονομία των θαλάσσιων υπηρεσιών, ολοένα και περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις χρησιμοποιούν τη πιστοποίηση της σειράς ISO 9004 ως επιχειρησιακό εργαλείο και προκειμένου να πιστοποιηθούν αλλά και να εφαρμόσουν σωστά τον Κώδικα ISM. Μέσω της χρήσης των κατάλληλων δηλωμένων ποιοτικών στόχων, των ερευνών της ικανοποίησης των πελατών και των καθορισμένων με σαφήνεια διεργασιών βελτίωσης, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με την χρησιμοποίηση του ISO 9004 αυξάνουν την αποδοτικότητα και την παραγωγικότητά τους. Αυτή τη στιγμή, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός διεθνών και εθνικών προτύπων των οποίων στόχος είναι να διαταχτεί και να συστηματοποιηθεί η εφαρμογή των συστημάτων ποιοτικής διαχείρισης σε σχέση με μια ευρεία ποικιλία των λειτουργιών και των διαδικασιών, όπως η βελτίωση της ποιότητας στις παρεχόμενες υπηρεσίες (ISO 9004), η περιβαλλοντική επίδραση (ISO 14000), η επαγγελματική ασφάλεια (OHSAS 18001), η εταιρική κοινωνική ευθύνη (SA 8000) και διάφορα άλλα (Viadiu, 2006).

Το ISO 9004 αποτελεί μια οικογένεια προτύπων για τα συστήματα ποιοτικής διαχείρισης. Το ISO 9004 “δημιουργήθηκε” από τον διεθνή οργανισμό ISO (The International Organization for Standardization), τον διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης – Πιστοποίησης και περιλαμβάνει τους επιμέρους οργανισμούς Τυποποίησης και Πιστοποίησης. Η τυποποίηση μπορεί να καθοριστεί ως μια δραστηριότητα που στοχεύει στην οργάνωση των εφαρμογών και των διαδικασιών, οι οποίες πραγματοποιούνται επανειλημμένα στους τομείς της ναυτιλίας, της βιομηχανίας, της τεχνολογίας και φυσικά της οικονομίας.

Η τυποποίηση «συλλήφθηκε» αρχικά στην αρχή του εικοστού αιώνα, ως ένα μέσο για τον περιορισμό της αντιοικονομικής ποικιλομορφίας των συστατικών, των μερών και των προμηθειών προκειμένου να ευνοηθεί η ανταλλαξιμότητα τους, η οποία στη συνέχεια θα διευκόλυνε τη μαζική παραγωγή, την επισκευή και την συντήρηση των προϊόντων και των υπηρεσιών.

Μερικές από τις απαιτήσεις του ISO 9004 (που είναι ένα από τα πολλά πρότυπα στην οικογένεια του ISO 9000) και όπου το συγκεκριμένο αποτελεί τη βάση του Κώδικα ISM, περιλαμβάνουν τα ακόλουθα :

- Ένα σύνολο διαδικασιών που καλύπτουν όλες τις βασικές εργασίες μέσα στην ναυτιλιακή επιχείρηση
- Διαδικασίες ελέγχου που εξασφαλίζουν πως είναι αποτελεσματικοί
- Διατήρηση των επαρκών αρχείων αναφορικά με τις απαιτήσεις εφαρμογής του Κώδικα
- Ελέγχοντας την παραγωγή για τυχόν ατέλειες, με την κατάλληλη διορθωτική «δράση» όπου είναι απαραίτητο
- Μεμονωμένες διαδικασίες και ποιοτικό σύστημα για την αποτελεσματικότητα της επιχείρησης
- Διευκόλυνση της συνεχούς βελτίωσης.

3.3 ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Σύμφωνα με την διεθνή νομοθεσία σχετικά με την εφαρμογή του Κώδικα ISM, τα πλοία εκείνα που δεν διέθεταν τα συγκεκριμένα διπλώματα δεν επιτρέποταν να αποπλεύσουν μετά την 1η Ιουλίου του έτους 1998. Όπως είχε αναφέρει και ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού, το συγκεκριμένο πιστοποιητικό απαίτησε μια ουσιαστική αλλαγή στη στάση πολλών τομέων της βιομηχανίας της ναυτιλίας και τα πλεονεκτήματα ήταν τεράστια για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (MARPOL – Pollution Prevention – BIMCO Bulletin Review 2004). Σύμφωνα με το Institute Chartered Shipbrokers, η εγκατάσταση ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (SMS) επιφέρει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα για μια εταιρία :

- Βελτίωση στην συνείδηση ασφάλειας και στις ικανότητες διοίκησης του προσωπικού για ασφάλεια
- Δημιουργία μια κουλτούρας ασφάλειας που καλλιεργεί μια συνεχόμενη βελτίωση σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος,
- Μεγαλύτερη εμπιστοσύνη από τη μεριά των πελατών
- Βελτιωμένο ηθικό της εταιρίας

Η οικονομία χρημάτων και ευνοϊκά ασφάλιστρα βέβαια, θα έρθουν σε μακροπρόθεσμη βάση. Το γεγονός αυτό κυρίως οφείλεται στις καινοτόμες λύσεις τις οποίες έχουν αναγκαστεί να εισάγουν οι πολυάριθμες ναυτιλιακές εταιρίες ανά τον κόσμο ως απάντηση στην αυστηρή νομοθεσία του Κώδικα (Parker., J., 2001). Εντούτοις, ο Κώδικας ISM εμπίπτει και ο ίδιος στις ίδιες κριτικές που έγιναν για το BS7750, την "οικολογική διοίκηση" και την "Διοίκηση Ολικής Οικολογικής Ποιότητας" (Parker., J., 2001) όπου αναφέρονται τα ακόλουθα :

- Δεν προσδιορίζονται οι βασικές απαιτήσεις οικολογικής απόδοσης.
- Τα πρότυπα σχεδιάζονται με σκοπό να επιβραβεύσουν τα αποδοτικά συστήματα ασφαλούς διοίκησης πλοίων και συστήματα διοίκησης προστασίας του περιβάλλοντος αντί για αποδοτική ασφαλή διοίκηση πλοίων και διοίκηση προστασίας του περιβάλλοντος.
- Επίσης, ο έλεγχος που διεξάγεται εστιάζει στο σύστημα, στις διαδικασίες, στην τεκμηρίωση και στη διοίκηση αντί για την πραγματική καταστροφή που γίνεται στο περιβάλλον. Τα διάφορα διπλώματα και πιστοποιητικά απλώς υπάρχουν στον τοίχο και ξεχνιούνται έως ότου οι ελεγκτές να έρθουν πάλι.
- Τα συστήματα διοίκησης για το περιβάλλον δημιουργούν μια επιπρόσθετη γραφειοκρατία που επιφέρει ισχυρές κριτικές στο κατά πόσο τα διάφορα πλεονεκτήματα τους υπερτερούν του κόστους των εταιριών.

Σύμφωνα με κριτικές που έχουν πραγματοποιηθεί για τον Κώδικα ISM όλα αυτά τα χρόνια παρουσίας στην Ελληνική και διεθνή αγορά, μπορεί κάποιος να πει πως οι έλεγχοι που μπορούν να πραγματοποιηθούν για την προστασία του περιβάλλοντος, ταξινομούνται αντίστοιχα σε πέντε επίπεδα ως ακολούθως (Parker., J.,

2001):

- Επίπεδο 1ο: Έλεγχος συμμόρφωσης, όπου ελέγχεται αν η εταιρία απλώς συμμορφώνεται με τους υπάρχοντες νόμους. Ο τρόπος εξέτασης θεωρείται στατικός.
- Επίπεδο 2ο: Έλεγχος συστημάτων. Πέραν των ελέγχων του 1^{ου} επιπέδου, ελέγχονται και το σύστημα διοίκησης για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και οι διάφοροι αυτοκαθοριζόμενοι στόχοι που έχει θέσει η εταιρία όπου και στην περίπτωση αυτή ο τρόπος εξέτασης θεωρείται στατικός.
- Επίπεδο 3ο: Περιβαλλοντικός έλεγχος. Επιπλέον των ελέγχων του προηγούμενου επιπέδου ελέγχονται επίσης και οι άμεσες επιδράσεις στο θαλάσσιο, εναέριο και στεριανό περιβάλλον, σχέδια για την αντιμετώπιση κινδύνου και διάφορα άλλα όπου και σε αυτήν την περίπτωση ο τρόπος εξέτασης θεωρείται στατικός.
- Επίπεδο 4ο: Οικολογικός έλεγχος με αναγνώριση της σημασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Μέτρηση και των έμμεσων επιδράσεων πάνω του καθώς και πιο διαχρονικών συνεπειών. Στη περίπτωση αυτή ο έλεγχος εξέτασης θεωρείται δυναμικός.
- Επίπεδο 5ο: Έλεγχος για βιωσιμότητα. Παρατηρείται να υπάρχει ισότητα και μελλοντικότητα, ίσα δικαιώματα, θεώρηση γενικότερων κοινωνικών και ηθικών ζητημάτων και αντιμετώπιση του ολικού προβλήματος. Ο τρόπος εξέτασης και στη περίπτωση αυτή είναι δυναμικός.

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω, ο Κώδικας ISM φαίνεται να βρίσκεται στο δεύτερο επίπεδο και σε ότι αφορά τους ελέγχους που επιβάλλει, καλύπτοντας έτσι και κάποιες από τις απαιτήσεις του τρίτου επιπέδου. Οι συγκεκριμένες αυτές κατηγορίες ελέγχου χρησιμοποιούν επίσης στατικούς τρόπους εξέτασης, δηλαδή επικεντρώνονται στις άμεσες και εύκολα μετρήσιμες επιδράσεις στο περιβάλλον, εξετάζουν αν το σύστημα και η εταιρία υπακούουν στο νόμο και λαμβάνουν χώρα περιοδικά κάθε πέντε χρόνια, όπως και επιβάλλεται. Εντούτοις δεν υποχρεώνει μια ναυτιλιακή εταιρία να εξετάσει τις άμεσες συνέπειες στη θάλασσα, στον αέρα και στη στεριά, οι οποίες προέρχονται από τη λειτουργία των πλοίων της (Botterill, Gr., J., 2003). Σε αντίθεση, ο οικολογικός έλεγχος ή ένας έλεγχος για βιωσιμότητα θεωρείται πολύ πιο κατάλληλος για την εξέταση αυτών των συνεπειών.

Στους συγκεκριμένους ελέγχους ο τρόπος εξέτασης θεωρείται να είναι

δυναμικός, πράγμα που σημαίνει ότι λαμβάνονται υπόψιν πως τα οικοσυστήματα δεν είναι στάσιμα αλλά μεταβάλλονται συνεχώς με την πάροδο του χρόνου, λαμβάνονται επίσης υπόψιν τα συσσωρευμένα αποτελέσματα της οικολογικής καταστροφής καθώς και οι μακροπρόθεσμες συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και οι επιδράσεις της επιχείρησης τόσο στις αναπτυσσόμενες και υπανάπτυκτες χώρες, στις μέρες μας αλλά και στο μέλλον. Αναφέρονται επίσης σε πιο ευρεία οικολογικά θέματα όπως την ανάγκη να εκτιμά ο άνθρωπος όλα τα ζώντα πλάσματα, να προστατεύεται η ποικιλομορφία της ζωής και να δίνεται έμφαση στην ομαλή συμβίωση με τη φύση.

Τα συστήματα της διοίκησης για το περιβάλλον δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι όποια επιχείρηση τα υιοθετήσει θα βρίσκεται στην πρώτη γραμμή του ανταγωνισμού και έτσι σιγά σιγά θα αποτελέσουν ένα μέσο επιβίωσης. Ο ΟΟΣΑ, στην Αναφορά του για τη Ναυτιλία το έτος 2005, υποστηρίζει ότι εκείνοι οι εφοπλιστές που χρησιμοποιούν τα καλύτερα συστήματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος στα πλοία τους μειονεκτούν κατά \$7,500 τη μέρα για ένα πλοίο γενικού φορτίου 30,000 τόννων και κατά \$9,500 τη μέρα για ένα 40,000 τόννων τάνκερ (Botterill, Gr., J., 2003). Για το λόγο αυτό η αποτελεσματική εφαρμογή του Κώδικα ISM θεωρείται ιδιαίτερος κρίσιμη για την επιτυχία του.

3.4 ΠΟΙΑ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ISM

Σίγουρα η εφαρμογή ενός διεθνούς Κώδικα όπως ο ISM, επιβάλλει συγκεκριμένα κόστη στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, επιφέρει όμως ταυτόχρονα και σημαντικά πλεονεκτήματα ως προς την ασφαλή λειτουργία των πλοίων στις θάλασσες αλλά και στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Ένα από αυτά τα πλεονεκτήματα είναι και η ομαδική κινητοποίηση της επιστημονικής κοινότητας όλα αυτά τα χρόνια και η οποία θεωρείται εντυπωσιακή με απώτερο σκοπό τον έλεγχο και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις θαλάσσιες μεταφορές. Εξίσου σημαντική και εντυπωσιακή όμως κρίνεται και η συμβολή των μη κυβερνητικών οργανώσεων στην προσπάθεια αυτή.

Μέσω της ύπαρξης και θεσμοθέτησης του Κώδικα ISM, υπάρχουν στις μέρες μας πολλές δραστήριες οργανώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, οι οποίες προτείνουν συνεχώς σειρά μέτρων τα οποία μπορούν να περιορίσουν τον αυθαίρετο χαρακτήρα της μη αξιόπιστης ναυσιπλοΐας, ενώ συγχρόνως μπορούν και μειώνουν σημαντικά τις

πιθανότητες μιας εκτεταμένης θαλάσσιας ρύπανσης. Τα προγράμματα που έχουν αναπτύξει κάποιες από αυτές τις θαλάσσιες και μη οργανώσεις αναφέρονται στην ακτοπλοΐα, στα εμπορικά πλοία και εν συνέχεια στα τουριστικά σκάφη και τα λιμάνια ανά τον κόσμο.

Ο στόχος της κάθε μιας οργάνωσης είναι η ανάπτυξη και εφαρμογή νέας νοοτροπίας και πρακτικής μέσω των οδηγιών του Κώδικα ISM η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της επιβάρυνσης που προκαλείται στα θαλάσσια οικοσυστήματα από τις ατλαντικές και ακτοπλοϊκές δραστηριότητες, δεδομένης της μεγάλης κίνησης επιβατηγών πλοίων στις ελληνικές και διεθνείς θάλασσες (YEN, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας).

Η κάθε μια από αυτές τις ναυτικές και μη οργανώσεις ξεκίνησαν ουσιαστικά την πιλοτική εφαρμογή του προγράμματος τους με κάποια ναυτιλιακή επιχείρηση μόλις εμφανίστηκε ο Κώδικας, με απώτερο στόχο να δημιουργήσουν ένα πρότυπο για το σύνολο των εταιριών που δραστηριοποιούνται στην διεθνή ακτοπλοΐα και εμπορική ναυτιλία. Η αναγκαιότητα βέβαια για μια αειφόρο διαχείριση των πλοίων που διαπλέουν τις διεθνείς θάλασσες επιτάσσεται τόσο από την αυξημένη κυκλοφορία τους, όσο βέβαια και από τις μικρές πολιτείες που μεταφέρουν τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία, όπου συχνά ο αριθμός των επιβατών ξεπερνάει τον πληθυσμό ενός νησιού.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί πως σύμφωνα με τις συγκεκριμένες οργανώσεις, τα πλοία τα οποία εφαρμόζουν το πρωτόκολλο τους μέσω του Κώδικα, δεσμεύονται να ακολουθούν συγκεκριμένες αειφόρες πρακτικές σε τομείς όπως η χρήση μη τοξικών υφολοχρωμάτων και σχετικών υλών, στην ενημέρωση του πληρώματος και των επιβατών καθώς και στην εγκατάσταση σε κάθε πλοίο και ανάλογα φυσικά με τον τύπο του πλοίου και όσο το δυνατόν περισσότερων ανανεώσιμων συστημάτων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας ηλιακής ή αιολικής, με απώτερο σκοπό να καταναλίσκεται μικρότερη ποσότητα υγρών καυσίμων για τη λειτουργία των ηλεκτρογεννητριών του.

Είναι σημαντικό επίσης να σημειωθεί πως ένα σύστημα διοίκησης για το περιβάλλον, όπως αυτό που επιβάλλει ο Κώδικας ISM, έχει καταφέρει να επιτύχει βιωσιμότητα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που το εφαρμόζουν και έχει δημιουργήσει μια περιβαλλοντική ηθική σε κάθε εταιρία. Αυτό έχει σημαίνει μια αλλαγή στις αξίες

και την κουλτούρα της κάθε επιχείρησης, κάνοντας τα μέλη της να διακρίνουν την εταιρία και τις συνέπειες των πράξεών της από μια ολική σκοπιά, τον κόσμο ως ένα ζωντανό σύστημα και να λάβουν υπόψη τους και τις μελλοντικές γεννεές (Botterill, Gr., J., 2003). Ο συγκεκριμένος Κώδικας επίσης για να επιτύχει κάτι τέτοιο, έχει παρουσιάσει δύο σκέλη.

Το ένα είναι εκείνο που αφορά στην ασφάλεια των πλοίων και το άλλο εκείνο που αναφέρεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Υπάρχει όμως και ο κίνδυνος σε τέτοιες περιπτώσεις, οι εταιρίες να επικεντρώνουν τις προσπάθειές τους στα ζητήματα ασφάλειας αφήνοντας την προστασία του περιβάλλοντος σε δεύτερη μοίρα (Botterill, Gr., J., 2003). Ο Κώδικας όμως έχει φροντίσει να εφαρμόζονται εξίσου καλά και τα δύο σκέλη και χωρίς το ένα από τα δύο να υπερτερεί του άλλου δημιουργώντας προβλήματα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί πως ο Κώδικας ISM βοήθησε τη βιομηχανία της ναυτιλίας να αναπτυχθεί αφού είχε μείνει πολύ πίσω σε σχέση με άλλες βιομηχανίες και σε ότι αφορά τη σύσταση αναφορών προόδου για την προστασία του περιβάλλοντος (Parker., J., 2001). Ενώ το 2000, μόνο μια από τις δέκα ναυτιλιακές εταιρίες που υπήρχαν έκανε απογραφή των συνεπειών των πλοίων της στο περιβάλλον, σήμερα σχεδόν το 90% των περιπτώσεων πραγματοποιεί κάτι τέτοιο. Το γεγονός αυτό σημαίνει πως όλες οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν αναπτύξει πλέον μια οικολογική πολιτική κι αυτή επειδή την επιβάλλει ο Κώδικας ISM.

4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4Ο : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

4.1 Η ΣΩΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Έχουν περάσει σχεδόν 11 χρόνια μετά την υιοθέτηση του Κώδικα ISM δηλαδή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων, και ο υποχρεωτικός αυτός Κώδικας δημιουργεί κάποιες νέες απαιτήσεις για τη ναυτιλία προκαλώντας μεγάλες συζητήσεις και ερωτηματικά για το νέο πλαίσιο λειτουργίας των ποντοπόρων πλοίων στις θάλασσες διεθνώς. Ο Διεθνής Κώδικας ISPS Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες – International Ship and Port Facility Security Code ήρθε να προστεθεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία το Δεκέμβριο του έτους 2002 με σκοπό τη χρήση του στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Εκείνη την εποχή ήταν πολλοί οι εκπρόσωποι της ναυτιλίας οι οποίοι αντιμετώπισαν με σκεπτικισμό τη μονομερή εφαρμογή από τα πλοία των μέτρων τα οποία σκόπευαν στη δημιουργία ενός μοντέλου λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών και με απώτερο στόχο την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, τη στιγμή όπου η γνωστή αλυσίδα της ευρύτερης ναυτιλίας περιλαμβάνει εκείνα τα λιμάνια, τους τερματικούς σταθμούς, τους νηογνώμονες, τα ναυπηγεία, τους προμηθευτές καυσίμων, τους κατασκευαστές ναυτικού τύπου εξοπλισμού, τα P & I Clubs και λοιπούς οργανισμούς, όλους δηλαδή αυτούς που επηρεάζουν με κάποιο τρόπο την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

Από τους βασικότερους όμως κρίκους της αλυσίδας οι οποίοι δέχθηκαν επικρίσεις για τη μη ορθή και άμεση εφαρμογή ενός παρόμοιου μοντέλου λειτουργίας ήταν πλοία παντός τύπου, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και η συντήρηση των οποίων συνδέονται σε άμεσο βαθμό με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας τους και την προστασία του περιβάλλοντος στην κάθε περιοχή που ταξιδεύουν. Η εφαρμογή του Κώδικα ISM στους φορείς διαχείρισης των πλοίων και της εφαρμογής του Κώδικα σε αυτά, θεωρήθηκε άστοχη σε πολλές περιπτώσεις αφού το ζητούμενο εκείνη την εποχή ήταν η βελτίωση της λειτουργίας των πλοίων ιδιαίτερα μετά τις τραγωδίες του Estonia, του Herald of Free Enterprise.

Ο Κώδικας ISM έχει ως πεδίο εφαρμογής όχι μόνο τα φορτηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 κοχ. και όλα τα επιβατηγά πλοία επίσης διεθνών πλόων, αλλά και

τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν τα παραπάνω πλοία. Ο Κώδικας, θεωρείται προϊόν της πολιτικής συναίνεσης των κρατών μελών που συμμετέχουν στις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, συμπεριλήφθηκε στις τροποποιήσεις της SOLAS έτσι ώστε να καταστεί υποχρεωτικός και να αποτελεί πλέον ένα νέο πλαίσιο με σκοπό την αναγνώριση και διαχείριση των απειλών κατά της ασφάλειας πλοίων με στόχο τον περιορισμό του κινδύνου και των πιθανών επιπτώσεων από κάποιο ατύχημα (Botterill, Gr., J., 2003).

Για να θεωρείται όμως ο Κώδικας πως εφαρμόζεται σωστά από τις ναυτιλιακές εταιρίες στα πλοία, υπάρχουν κάποιες βασικές υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισής τους και οι οποίες είναι οι εξής (MARPOL – Pollution Prevention – BIMCO Bulletin Review 2004):

- Η διενέργεια Αξιολόγησης Ασφάλειας της εγκατάστασης σύμφωνα με τους όρους που θέτει ο Κώδικας ISPS, με απώτερο αντικειμενικό στόχο τον προσδιορισμό των πιθανών απειλών και των ευαίσθητων σημείων στα οποία το κάθε πλοίο είναι ευάλωτο αλλά και την ανεύρεση τρόπων και μεθόδων εξάλειψης αυτών των αδυναμιών.

Ουσιαστικά πρόκειται για μια συγκεκριμένη μελέτη εκτίμησης των μέτρων και του κόστους υλοποίησης αυτών για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα στη βάση των ιδιοτήτων θέσης και λειτουργίας των πλοίων παντός τύπου. Η παραπάνω Αξιολόγηση διεξάγεται από αναγνωρισμένους από την Αρχή του κράτους όπως το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τους Οργανισμούς Ασφαλείας (ΑΟΑ) οι οποίοι βέβαια θα πρέπει να πληρούν κάποιους συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις οι οποίοι αναφέρονται λεπτομερώς στον Κώδικα.

Το τελευταίο χρονικό διάστημα, παρατηρούνται αιχμές κυρίως από τον περιοδικό τύπο του εξωτερικού και οι οποίες εξαπολύθηκαν για την καθυστέρηση της συμμόρφωσης των πλοίων των Ελλήνων εφοπλιστών, ωστόσο η προετοιμασία των πλοίων αυτών έχει ξεκινήσει αρκετά νωρίτερα και εκτιμάται ότι στην ουσία αξιοποιείται ο εκπονημένος σχεδιασμός θωράκισης της ασφάλειάς τους κατά τη διάρκεια ταξιδιών τους στις διάφορες θάλασσες (MARPOL - Pollution Prevention – BIMCO Bulletin Review 2004).

Οι πιθανές απειλές στις ζωτικές λειτουργίες ενός πλοίου, είναι εκείνες οι οποίες πρέπει να αξιολογηθούν και να περιλαμβάνουν για παράδειγμα δολιοφθορές,

βλάβες μηχανών, διαρροή πετρελαίου, λαθρεμπόριο και διάφορες άλλες βλαβερές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Η μελέτη που γίνεται μέσω του Κώδικα στα πλοία, δεν έχει στατικό χαρακτήρα αλλά πρέπει να διεξάγεται περιοδικά λαμβάνοντας ωστόσο υπόψιν τις τυχόν αλλαγές στην υποδομή αλλά και τη λειτουργία της εγκατάστασης και συνεκτιμώντας τα υπάρχοντα διαθέσιμα μέτρα ασφαλείας ή τον εγκατεστημένο εξοπλισμό ελέγχου και παρακολούθησης, το σχεδιασμό κατάσβεσης πυρκαγιάς στη μηχανή του πλοίου, αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας, το σχεδιασμό παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων των πλοίων και διάφορα άλλα σημαντικά γεγονότα επί του πλοίου.

- Η κατάρτιση Σχεδίου Ασφάλειας Λειτουργίας Πλοίου, με βάση την Αξιολόγηση Ασφάλειας το οποίο καλύπτει αποτελεσματικά τη διασύνδεση πλοίου και λιμένα, προβλέποντας τρία επίπεδα ασφαλείας.

Τα όρια της κάθε λιμενικής εγκατάστασης που προσεγγίζει ένα πλοίο και επεκτείνονται από τη διεπαφή πλοίου και λιμένα έως και μια νοητή περίμετρο ασφαλείας η οποία περιλαμβάνει τις περιοχές εκείνες στις οποίες λαμβάνει χώρα ο χειρισμός του πλοίου, τη φόρτωση /εκφόρτωση φορτίου, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και τις ζώνες όπου γίνεται η από-επιβίβαση επιβατών στα λιμάνια. Οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης αποτελούν ουσιαστικά τις περιοχές εκείνες μιας εγκατάστασης οι οποίες προσδιορίζονται από τον διαχειριστή της ως ουσιαστικές για την ασφάλεια των λειτουργιών, του ελέγχου, των εργασιών χειρισμού φορτίου όπως για παράδειγμα τα κέντρα επικοινωνιών, τα αντλιοστάσια, οι δεξαμενές και το δίκτυο σωληνώσεων που τις εξυπηρετεί σε κάθε λιμάνι, οι χώροι αποθήκευσης επικίνδυνων φορτίων, οι χώροι παρακολούθησης κλειστών συστημάτων στα λιμάνια με σκοπό την ασφαλή παραμονή των πλοίων (Parker., J., 2001).

Το επίπεδο ασφαλείας 1 είναι το επίπεδο εκείνο για το οποίο τηρούνται πάντα και συστηματικά τα ελάχιστα μέτρα προστασίας και ετοιμότητας του πλοίου σε κίνδυνο, το επίπεδο 2 χαρακτηρίζει τα πρόσθετα και κατάλληλα μέτρα ασφαλείας τα οποία διατηρούνται για μια χρονική περίοδο ως αποτέλεσμα ενός αυξημένου κινδύνου και το επίπεδο 3 σημαίνει πρακτικά εκείνο για το οποίο τα περαιτέρω μέτρα θα διατηρηθούν για μια περιορισμένη χρονικά περίοδο και όταν ένα γεγονός ασφαλείας των μεταφορών είναι πιθανό και επικείμενο να συμβεί στα πλοία.

Το Σχέδιο για τα πλοία και εφαρμογή του Κώδικα, προβλέπει όχι μόνο τον

σωστό τρόπο αντιμετώπισης ενός περιστατικού που δύναται να θέσει σε κίνδυνο το πλοίο που είναι ελλιμενισμένο σε ένα λιμάνι ή ταξιδεύει στη θάλασσα, αλλά συγχρόνως μπορεί να οργανώνει το μηχανισμό πρόληψης προσδιορίζοντας τους αναγκαίους πόρους, ανθρώπινο δυναμικό και μέσα για τον έλεγχο και επιτήρηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και γενικά όλα τα κρίσιμα σημεία της εγκατάστασης. Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα (Bloug, M., Thomas, M. and Lane, T., 2000):

- Μέτρα ή και εξοπλισμό αποφυγής μη εξουσιοδοτημένης μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών, όπλων και συσκευών που προορίζονται για χρήση ενάντια σε ανθρώπους, πλοία και εγκαταστάσεις
- Διαδικασίες ανταπόκρισης στις απειλές ασφάλειας, εκκένωσης σε περίπτωση απειλών ή παραβιάσεων της ασφάλειας
- Διαδικασίες αναφοράς έκνομων γεγονότων κατά της ασφάλειας των μεταφορών
- Διαδικασίες εκτέλεσης ενεργειών σε περίπτωση που ενεργοποιείται το σύστημα αναγγελίας ασφάλειας ενός πλοίου που βρίσκεται εντός της λιμενικής εγκατάστασης
- Διορισμό του Υπεύθυνου Ασφαλείας για εφαρμογή των απαιτήσεων του Κώδικα επί του πλοίου. Ουσιαστικά ορίζεται ένας Υπεύθυνος Ασφαλείας (DPA – Designated Person Ashore) ο οποίος θα μπορεί να έχει παράλληλα καθήκοντα για άλλους ρόλους και εργασίες επί του πλοίου, υπό τον όρο ότι είναι πλήρως ικανός να φέρει σε πέρας το έργο που του έχει ανατεθεί στο πλαίσιο της υλοποίησης του Σχεδίου σύμφωνα με προπαρασκευή για τη διενέργεια της αρχικής ή άλλης περιοδικής Αξιολόγησης Ασφάλειας επί του πλοίου, εξασφάλιση μιας επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού στο πλοίο και που έχει ρόλο την ασφάλεια πάνω σε αυτό, την υποβολή έκθεσης προς τις αντίστοιχες υπεύθυνες αρχές και τήρηση των στοιχείων οι οποίες σκιαγραφούν τα περιστατικά που έθεσαν σε κίνδυνο το πλοίο.

4.2 Η ΣΩΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Ο σκοπός του ISM Κώδικα για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι να παρέχει ένα διεθνές πρότυπο με στόχο την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων καθώς και την πρόληψη της ρύπανσης. Μια σειρά από πολύ σοβαρά ατυχήματα που σημειώθηκαν κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1980 και τα οποία προκλήθηκαν από ανθρώπινα λάθη, είναι εκείνα τα οποία στάθηκαν καθοριστικά ώστε οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να υιοθετήσουν τον Κώδικα με σκοπό την διαχείριση προβλημάτων και βλαβών στα πλοία τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν ρύπανση. Ο σκοπός της κάθε εταιρίας ήταν η σωστή ανάπτυξη, η υλοποίηση και η αξιολόγηση της ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, σύμφωνα με τις ορθές πρακτικές του Κώδικα για τις επιχειρήσεις και τα γραφεία. Ο στόχος των γραφείων ήταν να εξασφαλιστεί η ασφάλεια, για την πρόληψη της ζημιάς ή απώλειας ανθρώπινης ζωής, και για την αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον, ιδίως στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην ιδιοκτησία.

Το έτος 1998, ο κώδικας ISM κατέστη υποχρεωτικός για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ο κώδικας καθιερώνει για αυτές την ασφαλή διαχείριση των στόχων τους ως προς τις ενέργειες στα γραφεία και απαιτεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) το οποίο θα συσταθεί από τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ναυλωτής και ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από το γραφείο.

Στην ουσία βέβαια, ο Κώδικας υποστηρίζει ότι η προστασία της ασφάλειας των πλοίων από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα γραφεία τους, είναι μια δραστηριότητα διαχείρισης κινδύνων, η οποία έχει ως σκοπό να καθορίζει ποιά είναι τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας, ποιά η αξιολόγηση των κινδύνων και πώς εκείνη πρέπει να διεξάγεται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Ο σκοπός του Κώδικα για τις ναυτιλιακές είναι να παρέχει ένα τυποποιημένο, συνεκτικό πλαίσιο για την αξιολόγηση του κινδύνου, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις και τα γραφεία να αντισταθμίσουν τις μεταβολές στην οποιαδήποτε απειλή με αλλαγές στην ευπάθεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων αντίστοιχα, μέσω προσδιορισμού των κατάλληλων επιπέδων ασφαλείας και τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας. Ο Κώδικας ISM βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους διότι υπάρχουν πολύ μεγάλες διαφοροποιήσεις από εταιρία σε εταιρία και διότι τα πλοία λειτουργούν κάτω από διαφορετικές συνθήκες, ανάλογα με το είδος του πλοίου. Έτσι λοιπόν ο Κώδικας

περιέχει γενικούς όρους και έννοιες για ευρεία εφαρμογή και δεν αναφέρει τι πρέπει να κάνουν οι ναυτιλιακές εταιρίες, αλλά τι πρέπει να ικανοποιούν. Ο Κώδικας ISM είναι μέρος της σύμβασης SOLAS, ώστε η συμμόρφωση να είναι υποχρεωτική για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

4.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ISM ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η θάλασσα αποτελεί από πάντα έναν από τους συνηθέστερους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων και ανθρώπων καθώς πρόκειται για ανθρώπινη, οικονομική και πολιτισμική δραστηριότητα που μετρά χιλιάδες χρόνια ιστορίας κι έχει συμβάλει αποφασιστικά στη διαμόρφωση αυτού που ονομάζουμε ανθρώπινος πολιτισμός. Εδώ και μερικές δεκαετίες η ανθρωπότητα, υπό το βάρος σημαντικών θαλάσσιων ατυχημάτων με οδυνηρές επιδράσεις στο περιβάλλον και εξαιτίας της ανάδυσης μιας νέας φιλοσοφίας για την ανάπτυξη, έθεσε τις θαλάσσιες μεταφορές στο πλαίσιο νομοθεσιών, κανονισμών, περιορισμών και οδηγιών, στόχος των οποίων είναι ο όσο το δυνατόν μεγαλύτερος περιορισμός του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας.

Αναφορικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, θα πρέπει να σημειωθεί πως στις μέρες μας, διέρχονται από τα ευρωπαϊκά λιμάνια κάθε χρόνο 2 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων, ποσότητα που αντιστοιχεί στο 90% περίπου του εξωτερικού εμπορίου και στο 41% του ενδοκοινοτικού. Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί πως το 35% του ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης προέρχεται από τομείς που έχουν σχέση με τη θάλασσα, ενώ η Κοινότητα διαθέτει 1.200 λιμένες (www.yen.gr). Η μεγάλη χρήση των θαλάσσιων οδών δικαιολογείται καθώς με την εκτροπή των εμπορευματικών ροών από την ξηρά προς τη θάλασσα μειώνεται το συνολικά παραγόμενο μεταφορικό έργο των οδικών μέσων με αποτέλεσμα τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών. Επιτυγχάνεται έτσι μια σημαντική μείωση του κινδύνου κυκλοφοριακής συμφόρησης στους οδικούς άξονες, δημιουργώντας παράλληλα τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ενός πιο αποτελεσματικού και βιώσιμου μεταφορικού συστήματος.

Επιπρόσθετα το ειδικό εξωτερικό κόστος στο οποίο συνυπολογίζονται μια σειρά από παράγοντες όπως ο θόρυβος και οι ρύποι, στις οδικές μεταφορές, διαμορφώνεται στο 0,024 και στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων 0,004 (www.euro-info.gr). Με το τρόπο αυτό γίνεται σαφές ότι ο ρόλος της ναυτιλίας για την Ευρώπη

αλλά και για τη χώρα μας ειδικότερα αναβαθμίζεται διαρκώς και αποτελεί τον κινητήριο μοχλό των μεταφορών, άρα και της οικονομίας. Άλλωστε οι Έλληνες, με τη μακρά παράδοση στη ναυτιλία, τον ελληνόκτητο στόλο ο οποίος υπολογίζεται στο 8,4% του παγκόσμιου σε αριθμό πλοίων (3.397, από αυτά τα 536 είναι πετρελαιοφόρα), στο 16,1% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας και το 13,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας, έχουν κάθε ενδιαφέρον για την ενίσχυση του μεταφορικού ρόλου της ναυτιλίας (www.yen.gr). Η ναυτιλία όμως δεν πάει να είναι μια ρυπογόνος διαδικασία και η οποία προκαλεί ανεπανόρθωτες ζημιές στο περιβάλλον.

Ουσιαστικά η νομοθεσία του Κώδικα ISM θεωρείται το μεγάλο «κλειδί» για την κατανόηση των εξελίξεων, αλλά και την ανάπτυξη νέων πολιτικών στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις μεταφορές. Η ελληνική νομοθεσία υπό το πρίσμα της εφαρμογής αλλά και της συνδρομής του Κώδικα ISM για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, κρίνεται ικανοποιητική και μάλιστα αρκετά αυστηρή. Όμως αποτελεί γεγονός ότι μεγάλος αριθμός παραβάσεων δεν παραπέμπεται στη δικαιοσύνη, ενώ πολλές φορές δεν υπάρχει βεβαιότητα για το δράστη και κατά συνέπεια το δικαστήριο δεν οδηγείται σε καταδικαστική απόφαση. Χαρακτηριστικά, το 2006 διαπιστώθηκαν 338 παραβάσεις για ρύπανση από τα οποία εντοπίστηκαν μόνο τα 216 περιστατικά (48 από πετρελαιοειδή, 83 από λύματα και 85 από απορρίμματα). Το συνολικό χρηματικό πρόστιμο δεν ξεπέρασε τα 800.000 ευρώ (YEN, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας).

Η διαμόρφωση μιας σωστά συγκροτημένης στρατηγικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και σαφώς μια τριακονταετία πριν την εφαρμογή του Κώδικα ISM ξεκινάει στη χώρα μας τη δεκαετία του 1970. Σημαντικότερος νόμος είναι εκείνος του 743/1977 «Περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος» που καθιερώνει όμως την υποκειμενική ευθύνη ως προϋπόθεση αποκατάστασης ζημιών από ρύπανση. Με το νόμο του 1650/1986 όμως καθιερώνεται και το κριτήριο της αντικειμενικής ευθύνης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά ο 743 δεν παρακάμπτεται παρά μόνο από τη νομολογία. Ωστόσο το ρυθμιστικό πλαίσιο κινείται στο πλαίσιο του μέσου όρου των ευρωπαϊκών χωρών και η ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος συγκαταλέγεται μεταξύ των κορυφαίων. Η Ελλάδα βέβαια τηρεί μια μετριοπαθή και ρεαλιστική στάση με σκοπό τη στήριξη της ναυτιλίας, χωρίς αυτό να σημαίνει αδιαφορία και έκπτωση προστασίας σχετικά με τη θάλασσα, όπως

τονίζουν συνεχώς οι ειδικοί.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση όμως η οποία προκαλείται από τα καύσιμα των πλοίων αποτελεί το μέγιστο πρόβλημα για την υγεία των παράκτιων πληθυσμών γενικότερα και όχι μόνο. Απαιτούνται ρυθμίσεις οι οποίες θα επιβάλλουν οικολογικότερα καύσιμα, εφαρμογή τεχνικών εξοικονόμησης ενέργειας, καθώς και αποθείωση των καυσίμων στα διωλιστήρια. Ο IMO (International Maritime Organization) παρέχει στους ενδιαφερόμενους ένα πλέγμα λύσεων και προτάσεων για την καλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του Κώδικα ISM.

Το έτος 2005 σε μια προσπάθεια ενίσχυσης περαιτέρω του Κώδικα, τέθηκε σε ισχύ το παράρτημα 6 της MARPOL το οποίο υποχρεώνει όλα τα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόσουν μια σειρά περιορισμών ή απαγόρευσης εκπομπών συγκεκριμένων αέριων ρύπων, όχι όμως και αυτών που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Αναμένεται οργανωμένη και συστηματική διαδικασία αναθεώρησης ορισμένων εκ των κανονισμών και στα επόμενα χρόνια. Η Οδηγία 2005/33 ορίζει ότι από το έτος 2010 όλα τα εμπορικά πλοία που θα βρίσκονται ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες είτε να χρησιμοποιούν καύσιμο με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο είτε να συνδέονται με εξωτερική παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, μηδενίζοντας έτσι τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού τους (IMO Regulations).

Στη ναυτιλία οφείλεται περίπου το 4,5% των αερίων που εκπέμπονται και συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και προβλέπεται αύξηση των ρύπων κατά 75% μέχρι το 2020, οπότε και η προερχόμενη από τον θαλάσσιο χώρο ατμοσφαιρική ρύπανση θα έχει ισοσκελίσει την αντίστοιχη χερσαία ρύπανση εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (www.euroinfo.gr). Για τους λόγους αυτούς η Συνέλευση του IMO εξέδωσε το έτος 2003 ένα σχετικό ψήφισμα αναφορικά με τις πολιτικές και πρακτικές για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία. Διεξάγεται μια γενική αναφορά σε μελλοντικά ανώτατα όρια εκπομπών και καθίσταται αναγκαία η αξιολόγηση τεχνικών και λειτουργικών λύσεων, λαμβάνοντας υπόψη και τους μηχανισμούς της αγοράς. Εξελίξεις όμως δεν υπάρχουν κάτι που αποκαλύπτει την επιφυλακτικότητα των κρατών να προσθέσουν νέους περιβαλλοντικούς περιορισμούς στον άκρως ανταγωνιστικό τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Άρα βρισκόμαστε ακόμα σε διερευνητική βάση.

Στη ναυτιλία υπάρχουν βέβαια ιδιαιτερότητες, όπως σε ποιο κράτος θα πρέπει να προσμετρούνται οι εκπομπές αερίων κάθε πλοίου για παράδειγμα. Στο κράτος σημαίας, στο κράτος της έδρας του πλοιοκτήτη, στο κράτος εξαγωγέα των εμπορευμάτων, στο κράτος που τα εισάγει, ή στο κράτος στο οποίο έγινε η προμήθεια καυσίμου, διερωτούνται πολλοί επίσης. Είναι επίσης αρκετοί εκείνοι που έχουν τονίσει πως ο κλοιός στα θέματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης «σφίγγει» όλο και περισσότερο γύρω από τη ναυτιλία με τα νέα μέτρα. Μπαίνει ουσιαστικά στο στόχαστρο και χρειάζεται μια ρύθμιση γιατί η κλιματική αλλαγή είναι ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα που δεν έχουν ακόμη αντιληφθεί στο σύνολό του οι άνθρωποι.

Βέβαια η ενέργεια που καταναλώνει ένα μεσαίου μεγέθους πλοίο δρομολογίων ακτοπλοΐας αντιπροσωπεύει περίπου το 12% αυτής που καταναλώνεται για το ίδιο μεταφορικό έργο με οδική μεταφορά και το 22% αυτής που καταναλώνεται με σιδηροδρομική. Οπότε, έχει υπολογισθεί ότι κοστίζει το ίδιο να μεταφερθεί ένα αυτοκίνητο από την Ιαπωνία στο Βέλγιο μέσω θαλάσσης, με το να μεταφερθεί από το Βέλγιο στην Ελβετία δια ξηράς. Φυσικά όμως, αν και οι επιδόσεις της ναυτιλίας θεωρούνται πολύ καλές σε σχέση με τα άλλα μέσα, δεν παύει η συνεισφορά της στο φαινόμενο του θερμοκηπίου να είναι πολύ μεγάλη και να μετριέται σε εκατομμύρια τόνους.

4.4 ΠΟΙΕΣ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM

Ο νέος «πονοκέφαλος» που έχει προκύψει στους ακτοπλόους και στους εφοπλιστές που λειτουργούν πλοία στις διάφορες γραμμές των νησιών καθώς και στις διεθνείς θάλασσες, είναι η αλλαγή των καυσίμων στα πλοία τους και προμένου εκείνα να είναι σύμφωνα με τις νέες διατάξεις και νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Κώδικα ISM σχετικά με την μείωση ρύπων στο περιβάλλον. Στην Ελλάδα συγκεκριμένα, οι συζητήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση που κατέληξαν σε οδηγία για τους αέριους ρύπους των πλοίων επηρεάζει φυσικά και την ακτοπλοΐα. Ήδη τα οικονομικά επιτελεία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων έχουν υπολογίσει ότι οι επιπτώσεις από την εφαρμογή των κανονισμών του Κώδικα, θα επιδεινώσουν περισσότερο την οικονομική κατάσταση των εταιριών που ήδη δοκιμάζονται από τις αλλεπάλληλες αυξήσεις των καυσίμων και ελαιολιπαντικών εντός της χώρας (www.yen.gr).

Εμπειρογνώμονες επί του θέματος έχουν σημειώσει ότι στα περισσότερα πλοία που λειτουργούν εντός των Ελληνικών θαλασσών, θα πρέπει να τοποθετηθούν ειδικά φίλτρα, το κόστος των οποίων δεν είναι διόλου ευκαταφρόνητο, ενώ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα εκείνα θα πρέπει να γίνεται εφοδιασμός με εκείνα που έχουν τη χαμηλότερη δυνατή πρόσμιξη θειούχων, τα οποία είναι σίγουρα ακριβότερα. Γεγονός είναι πάντως ότι τα οικονομικά επιτελεία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων προβληματίζονται πλέον αν το σύστημα που έχει επιλεγεί από το υπουργείο για τον υπολογισμό των αυξήσεων στους βασικούς ναύλους με βάση το κόστος των καυσίμων μπορεί επίσης να καλύψει το άνοιγμα των προϋπολογισμών χρήσης των πλοίων δεδομένων και των ανελαστικών δαπανών στην προκειμένη περίπτωση και για την προστασία του φυσικού και θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στον προβληματισμό των επιτελικών στελεχών της ακτοπλοΐας, επίσης έρχεται να προστεθεί και η μορφή ουσιαστικά απροθυμίας των αρμοδίων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να επανεξετάσουν το θέμα των υπέρ τρίτων εισφορών των οποίων οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις έχουν ζητήσει την κατάργησή τους, αφού εκείνες προσθέτουν επί των βασικών ναύλων επιβάρυνση της τάξης του 32% ως αντίτιμο υπηρεσιών που δεν απολαμβάνει ο επιβάτης. Δεδομένων βέβαια των αυξήσεων των καυσίμων αλλά και του επιπρόσθετου κόστους εκ της εφαρμογής των κανονισμών με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι εφόσον δεν καταργηθούν οι υπέρ των τρίτων αυξήσεις που θα προκύψουν για τα εισιτήρια της ακτοπλοΐας, τότε σίγουρα θα υπάρχει σοβαρό πρόβλημα στις οικονομικές λειτουργίες των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Αποτελεί επίσης γεγονός πως το επίπεδο του ανταγωνισμού της Ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς έχει απασχολήσει έντονα τους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς καθώς από την ψήφιση του κανονισμού 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, ο οποίος υποχρεώνει τα κράτη / μέλη να τερματίσουν τις πρακτικές καμποτάζ που τυχόν ακολουθούν από την 1η Ιανουαρίου του 1993 και να εφαρμόσουν αρχές ελεύθερης κυκλοφορίας στην παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές με σκοπό την ελεύθερη αγορά αλλά και την εισαγωγή επιχειρήσεων οι οποίες θα λειτουργούν πλοία νεότερης τεχνολογίας και φιλικά προς το περιβάλλον. Από την άμεση εφαρμογή του κανονισμού είχαν εξαιρεθεί οι χώρες της Πορτογαλίας, η Γαλλία, η Ιταλία και η Ελλάδα με την τελευταία να είχε ορίσει ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού όσον αφορά τις τακτικές γραμμές επιβατικών

μεταφορών και πορθμείων καθώς και για τις μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650GT την 1η Ιανουαρίου του έτους 2004 (www.yen.gr).

Στην Ελλάδα βέβαια ο κανονισμός αριθμού 3577/99, εφαρμόζεται μέσω του Νόμου 2932/2001 και ο οποίος προέβλεπε την απελευθέρωση του τομέα των θαλασσιών μεταφορών από την 1η Νοεμβρίου 2002 αντί της 1ης Ιανουαρίου του 2004 που είχε αρχικά οριστεί. Η επίσπευση του χρόνου άρσης του καμποτάζ ξεκίνησε ουσιαστικά νωρίτερα για τους εξής λόγους:

- Την έγκαιρη μετάβαση στο νέο θεσμικό πλαίσιο του Κώδικα ISM
- Την ανάγκη εκσυγχρονισμού και βελτίωσης του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών της ναυτιλίας
- Την εισαγωγή και λειτουργία πλοίων νεότερης τεχνολογίας με συμβατότητα λειτουργίας φιλική προς το περιβάλλον και χρησιμοποίηση καυσίμων που προκαλούν ελάχιστη ρύπανση στο περιβάλλον σύμφωνα με το Κώδικα

Θα πρέπει επίσης να τονισθεί ότι η ύπαρξη ή όχι υγιούς ανταγωνισμού δεν εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από τον αριθμό των δραστηριοποιούμενων εταιρειών αλλά και από τον αριθμό των πλοίων που θεωρούνται νεότερης τεχνολογίας και είναι φιλικά προς το περιβάλλον. Μια αγορά με πολλές σωστές ναυτιλιακές εταιρίες δεν εγγυάται απαραίτητως συνθήκες ανταγωνισμού όπως περιπτώσεις καρτέλ ή άλλων συμφωνιών και αντιανταγωνιστικών πρακτικών μεταξύ τους αλλά τουλάχιστον μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στη προστασία του περιβάλλοντος. Από την άλλη μεριά όμως, μια βασική παράμετρος για το χαρακτηρισμό μιας αγοράς είναι και η δυνατότητα της «εύκολης» εισόδου ή και εξόδου από αυτήν.

Για παράδειγμα στην Ελλάδα σήμερα στις περισσότερες από τις γραμμές που εξυπηρετούνται από μια μόνο ακτοπλοϊκή εταιρία δεν υφίστανται εμπόδια εισόδου για άλλες εταιρίες αλλά ούτε και πλοίων που θεωρούνται νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Ο αριθμός των εταιρειών ή του αριθμού των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε κάθε γραμμή υπαγορεύεται κυρίως από το μέγεθος του μεταφορικού έργου της ίδιας την γραμμής και λιγότερο από το αν εκείνα θεωρούνται φιλικά προς το περιβάλλον και προκαλούν λιγότερο πρόβλημα στο περιβάλλον.

Θα πρέπει επίσης να τονισθεί ότι παρά τις σπουδαίες και ίσως γενναίες τομές της ακτοπλοΐας παρεχόμενες από το κράτος, ακόμη και σήμερα υπάρχουν διάφορες επισημάνσεις και διαμαρτυρίες σχετικά με τη διατήρηση του ελέγχου από το κράτος μεγάλου μέρους της λειτουργίας του πλοίου όπως σύνθεση πληρωμάτων και υποχρεωτική 10μηνη επάνδρωση αλλά και χρήση καυσίμων νέας τεχνολογίας με σκοπό να μην προκαλούν πρόβλημα στο περιβάλλον. Είναι γεγονός ότι ο κρατικός παρεμβατισμός έστω και μικρότερος πλέον από το παρελθόν δε συνδράμει καθόλου στη δημιουργία και τη διατήρηση του ανταγωνισμού ως προς τον σεβασμό των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στο περιβάλλον, συνεπώς οι επιχειρήσεις στο συγκεκριμένο κλάδο είναι υποχρεωμένες να πληρώσουν αυτές τις αλλαγές από μόνες τους.

Το γεγονός βέβαια ότι στην Ελλάδα λειτουργεί ο ανταγωνισμός σε ένα συγκεκριμένο αριθμό γραμμών, δεν σημαίνει ότι το σύνολο του αρχιπελάγους εξυπηρετείται αποτελεσματικά και ικανοποιητικά και κυρίως με φιλικότητα προς το περιβάλλον. Μια σειρά παρεμβάσεων και αποφάσεων κρίνονται απαραίτητες προκειμένου να αντιμετωπιστεί συνολικά το πρόβλημα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της νησιωτικής Ελλάδας καθώς και της μείωσης ρύπανσης σε αυτό. Οι παρεμβάσεις αυτές αφορούν το πολιτικό, κοινωνικό, οικονομικό και επιχειρηματικό επίπεδο ως ακολούθως :

- Στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά και κυρίως στις γραμμές που παρατηρούνται ισχυρές συνθήκες ανταγωνισμού, λόγω της ύπαρξης δύο και πλέον εταιρειών σε αυτές, υπάρχει αναγκαιότητα συρρίκνωσης του αριθμού των ακτοπλοϊκών εταιρειών αφού υπάρχουν επιχειρήσεις οι οποίες δεν θα μπορούν να ανταποκριθούν στα νέα δεδομένα τεχνολογίας για την περαιτέρω λειτουργία τους. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα ένα νέο κύμα συγχωνεύσεων οι οποίες θα οδηγήσουν σε συγκέντρωση του κλάδου.
- Η ωρίμανση της ευρωπαϊκής αγοράς θα οδηγήσει στο άμεσο μέλλον στη δημιουργία περαιτέρω συγχωνεύσεων και συνεργασιών μεταξύ εταιρειών που θα δραστηριοποιούνται στις αγορές αυτές και με σκοπό μια κοινή πολιτική εφαρμογής των νέων μέτρων.
- Αναφορικά με την περίπτωση συγχωνεύσεων ευρωπαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών διαφορετικής εθνικότητας με στόχο τη δημιουργία μεγάλων σε όγκο εταιρειών και αποτελεσματική αντιμετώπιση και εφαρμογή της νέας νομοθεσίας, αναμένεται

μια σημαντική σε χρόνο καθυστέρηση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι περισσότερες Ευρωπαϊκές εταιρίες έχουν χαρακτηριστικά που επηρεάζονται από τις εθνικές πολιτικές των θαλασσιών αγορών που εξυπηρετούν περιορίζοντας έτσι την δυνατότητα επέκτασής τους σε άλλες αγορές.

- Η αλλαγή των εθνικών χαρακτηριστικών αυτών των εταιριών έχει συντελεστεί βεβαίως σε μεγαλύτερο βαθμό στην Ευρώπη απ' ό τι στην Ελλάδα. Βέβαιον είναι επίσης ότι η ανάπτυξη των συγχωνεύσεων εταιριών του κλάδου σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα προχωρήσει έστω και με αργούς ρυθμούς και βεβαίως η δημιουργία τους θα επιφέρει οικονομίες κλίμακας οι οποίες θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμες και αξιοποιήσιμες σε νησιωτικές χώρες όπως αυτή της Ελλάδας.
- Χρειάζεται επίσης ένας συνεχής σχεδιασμός των επιδοτούμενων γραμμών σύμφωνα με τις ανάγκες των τοπικών νησιωτικών κοινωνιών και περιφερειακών οικονομιών με σκοπό την ορθή εφαρμογή της νομοθεσίας και μείωσης ρύπων.
- Οι αυξανόμενες απαιτήσεις των Ελλήνων χρηστών των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, αναμένεται να οδηγήσουν σε σταδιακή αύξηση του κόστους των επιχορηγήσεων σε μορφή κοινωνικών δαπανών, με αποτέλεσμα να απαιτείται μια όσο το δυνατό πιο ορθολογιστική χρήση των πόρων αυτών από μέρους των επιχειρήσεων.

4.5 ΠΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM

Ορισμένοι πλοιοκτήτες έχουν ήδη προχωρήσει και εγκαθιστούν τα συστήματα αυτά και λαμβάνουν μέτρα είτε επειδή κάποιοι από τους προορισμούς τους είναι λιμάνια χωρών με αυστηρή σχετική νομοθεσία, όπως η Αμερική είτε βέβαια επειδή λαμβάνουν την πρωτοβουλία ώστε οι εταιρίες τους να έχουν περιβαλλοντικά φιλικό προφίλ σύμφωνα με το Κώδικα. Γενικότερα παρατηρείται μια σημαντική κινητικότητα τα δύο τελευταία χρόνια για αυτά τα συστήματα και αυτό μας κάνει αισιόδοξους. Παλαιότερα βέβαια δεν υπήρχαν ούτε τα μέσα, αλλά ούτε η γνώση. Όμως, για να σταματήσει το περιβάλλον να αποτελεί λεπτομέρεια και να γίνει προτεραιότητα, θα πρέπει να υπάρχει μια εταιρία που θα μπορεί να προσφέρει ικανοποιητικές λύσεις στον κάθε πλοιοκτήτη.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσε μια πρόσφατη οδηγία που εισάγει από το 2012 την ακτοπλοΐα στο εμπόριο ρύπων και σύμφωνα με τις πρωτότερες διατάξεις του Κώδικα ISM. Το επόμενο βήμα θα είναι σίγουρα η υπαγωγή και της ναυτιλίας, κάτι που θα είχε ήδη γίνει αν δεν υπήρχαν πάρα πολλές αντιδράσεις εντούτοις. Έως τότε βέβαια υπήρχε μια ενδιάμεση λύση, ένα πολύ χρήσιμο διαχειριστικό εργαλείο, προτεινόμενο από τον IMO και το οποίο παρέχει τις κατευθυντήριες γραμμές για το πώς θα σχεδιάσει κάποιος το πλοίο του, πώς θα το φορτώσει, τι δρομολόγιο θα ακολουθήσει, με τι ταχύτητα θα πλεύσει.

Αυτές οι παράμετροι βοηθούν ουσιαστικά στον υπολογισμό με τον καλύτερο τρόπο της μικρότερης κατανάλωσης καυσίμου και κατ' επέκταση της μείωσης των εκπομπών. Με το τρόπο αυτό, δημιουργείται ένα συμβουλευτικό όργανο με το οποίο εξοικονομούνται χρήματα και δεν βλάπτεται το φυσικό περιβάλλον. Αν ακολουθήσει κανείς τον παραπάνω σχεδιασμό τότε ίσως και να μπορεί να αποφευχθεί το καθεστώς περιορισμών της ακτοπλοΐας και τα οποία θα αποσκοπούν στην αντιμετώπιση του φαινομένου του θερμοκηπίου. Θα πρέπει τέλος να σημειωθεί πως η εφοπλιστική κοινότητα εξακολουθεί να αντιδρά στο περιεχόμενο της οδηγίας 2005/35/EK που ποινικοποιεί την ατυχηματική ρύπανση, καθώς δεν συνάδει με όσα προβλέπει η διεθνής σύμβαση Marpol.

5. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με όλα όσα αναφέρθηκαν στα παραπάνω κεφάλαια, μπορεί να αναφερθεί με σιγουριά πως ο βαθμός των αλλαγών επέφερε ο Κώδικας ISM στις διάφορες ναυτιλιακές εταιρίες εξαρτόνταν από το υπάρχον σύστημα διοίκησης που κάθε ναυτιλιακή εταιρία είχε ήδη εγκατεστημένο. Οι καλά οργανωμένες εταιρίες χρειάστηκαν λίγες τροποποιήσεις ενώ μικρές ή πρόχειρα οργανωμένες εταιρίες χρειάστηκαν πολλές αλλαγές για να μπορέσουν να συμβαδίσουν με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Όσον αφορά, πάντως τις Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, οι απαιτήσεις του Κώδικα δεν άλλαξαν σημαντικά τον τρόπο που αυτές λειτουργούσαν (Bloor, M., Thomas, M. and Lane, T., 2000). Το σίγουρο πάντως είναι ότι καμία εταιρία δεν μπόρεσε να αποφύγει τις αλλαγές και παράλληλα να συνεχίσει να διεξάγει τις εργασίες της και μετά την 1η Ιουλίου του έτους 1998, όπου ο Κώδικας ISM είναι πλέον νόμος.

Ο λόγος για τον οποίο η βιομηχανία της ναυτιλίας είναι η πρώτη από τις βιομηχανίες που εφαρμόζεται ένας παγκόσμιος νόμος και ο οποίος αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, επαφίεται στο γεγονός πως ιστορικά, η ναυτιλία τιμωρείται εύκολα επειδή είναι μια βιομηχανία που επενδύει σε κεφάλαια με λίγους υπαλλήλους σε σύγκριση με τα κεφάλαια που διακινεί (Parker., J., 2001).

Ο λόγος επίσης όπου οι ναυτιλιακές εταιρίες δίσταζαν να υλοποιήσουν τον Κώδικα ISM οφείλεται στο μεγάλο επιπρόσθετο κόστος, χρόνο καθώς και την προσπάθεια που απαιτούνταν για να βάλουν τα πάντα σε μια τάξη, όπως απαιτούσε ο Κώδικας ISM τόσο στα γραφεία όσο και στα πλοία. Επιπρόσθετα, κάθε νέα αλλαγή δημιουργούσε υποψίες, σκεπτικισμό και μια περιστασιακή επιθετικότητα μεταξύ του προσωπικού το οποίο είχε δουλέψει με επιτυχία με το παλιό σύστημα. Άλλοι λόγοι που καθυστέρησαν ενδεχομένως την άμεση εφαρμογή και ορθή χρήση του Κώδικα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ήταν οι εξής :

- Ο φόβος για αλλαγή και ιδιαίτερα από το προσωπικό μεγαλύτερης ηλικίας
- Η έλλειψη εμπιστοσύνης στο ότι ο Κώδικας θα μπορούσε να εφαρμοστεί ομοιόμορφα σε όλους τους τομείς της βιομηχανίας
- Η έντονη ανησυχία ότι οι ασφαλιστές, φορτωτές, ναυλωτές, ελεγκτές κλπ. θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τον Κώδικα ως δικαιολογία για να "τιμωρήσουν" τους πλοιοκτήτες άδικα
- Το επιπρόσθετο κόστος με σκοπό να υλοποιηθεί ένα σύστημα ασφαλούς

διοίκησης.

Με τον τρόπο αυτό, οι περισσότεροι ανέβηκαν την υλοποίηση του Κώδικα μέχρις ότου υποχρεωθούν να το πράξουν. Καταλαβαίνει κανείς λοιπόν ότι πέρα από τους θεσμούς που υπήρχαν, και οι δυνάμεις του ελεύθερου ανταγωνισμού εμπόδιζαν τις ναυτιλιακές εταιρίες στο να προχωρήσουν σε ριζικές αλλαγές οι οποίες θα έβαζαν την προστασία του περιβάλλοντος σε πρώτη θέση πάνω από κάθε οικονομικό όφελος. Με αυτό το σκοπό, ένας καλός τρόπος για να ξεπεραστεί αυτό το πρόβλημα και να επιτευχθεί μια μακρόχρονη βελτίωση και προστασία της θάλασσας, ήταν να προσφερθούν τα σωστά οικονομικά κίνητρα, όπως μειωμένο κόστος, σε όσες ναυτιλιακές εταιρίες και πλοία προστάτευαν το περιβάλλον.

Βέβαια ένα "ομαλότερο" και ανταγωνιστικό περιβάλλον δεν θα υποχρέωνε ουσιαστικά τις ναυτιλιακές εταιρίες να "κόβουν τις άκρες" σε ότι αφορούσε θέματα ασφαλείας και θαλάσσιας προστασίας με σκοπό να καταφέρουν να κερδίσουν το ναύλο και να επιβιώσουν βραχυπρόθεσμα (Bloor, M., Thomas, M. and Lane, T., 2000).

Βέβαια μια "βιώσιμη ναυτιλία" μπορούσε και μπορεί να επιτευχθεί μέσω των τριών προσεγγίσεων της νομοθεσίας, παροχή κινήτρων της αγοράς και μόρφωση και εκπαίδευση η οποία θα επαυξάνει την οικολογική συνείδηση των υπαλλήλων της. Στη παρούσα φάση η ναυτιλία καθοδηγείται κυρίως από αυστηρή νομοθεσία του Κώδικα ISM και της κάθε χώρας. Ωστόσο η περιβαλλοντική εκπαίδευση θεωρείται απαραίτητη για να αναπτύξουν όλοι οικολογική συνείδηση και να μάθουν να σέβονται και να προστατεύουν το περιβάλλον.

Τέλος, η κάθε "πράσινη" ναυτιλιακή εταιρία θα πρέπει να βασιστεί στην αρχή πως "το μικρό είναι όμορφο" και "λίγα πλοία και καλά" κι όχι πολλά και παλιάς τεχνολογίας. Επιπρόσθετα, χρειάζεται και μια "συστημική" προσέγγιση διοίκησης των περιβαλλοντικών θεμάτων στην κάθε χώρα με σκοπό την δημιουργία περιβαλλοντική κουλτούρας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Βαμβούκας, Α., Γ., (2004), “Διεθνείς οικονομικές σχέσεις”, Εκδόσεις Μπένου
2. Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2003). “Οργάνωση & Διοίκηση ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, Σταμούλη Α.Ε.
3. Γιωγγάρας Γ. (1999). “Διαμεταφορά ναυτιλιακών γραμμών”, Γιωγγάρας.
4. Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2004). “Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, Σταμούλη Α.Ε.
5. Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2005). “Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων”, Σταμούλη Α.Ε.
6. Συλλογικό Έργο (2008). “Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού”, Gutenberg.
7. Χαρλαύτη Τζελίνα (2001). “Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} 20^{ος} αιώνας”, Νεφέλη.
8. Γουλιέλμος, Αλέξανδρος Μ. (2005). “Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων”, Σταμούλη Α.Ε.
9. Κώδικας ISM, IMO 2002
10. Τζανάτος Ε. & Κόκοτος Δ., Marine Policy 22 (2009), σελ 679 – 684
11. Ναυτικά Χρονικά – Διάφορες εκδόσεις.

ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Alderton, T. and Winchester, N., 2002, “Globalization and Deregulation in the Maritime Industry”, Marine Policy 26 (1)
2. Alderton, Patrick, 2004 “Transport, Operations and Economics”, Adlard Coles Nautical
3. Alison, H., 1997, “Economy of Shipping” , Thomas Reed Publications
4. Branch, Alan, 1986, “Elements of port operation and management”, Chapman and Hall

5. Bennathan, E. and A. Walters, 2002, "The Economics of Ocean Freight"
London, Professional Books
6. Bloor, M., Thomas, M. and Lane, T., 2000, "Healthy Risks in the Global Shipping Industry: An Overview", Health, Risk and Society 2 (3)
7. Botterill, Gr., J., 2003, "Training Sea and Shore staff for the ISM Code", BIMCO Bulletin, Volume 92, No. 2
8. Chrzanowski, I., 2002, "An Introduction to Shipping Economics", London, Fairplay Publications.
9. Cowley, J., 1995, "The Concept of the ISM Code : Definition of the Code – Management and Operation of Ships, Practical Techniques for Today and Tomorrow", Fairplay Publications
10. Davies, F., 1996, "Implementing the ISM Code", BIMCO Bulletin, Volume 91, No. 2
11. Davies, F., 1996, "Quality Policy Manual", BIMCO Bulletin, Volume 92, No.
12. De Bievre, A., 2005, "IMO and the ISM Code", BIMCO Review 2004
13. F.M. Viadiu, Marti C.Fa, Imaki H. Saizarbitoria, 2006, "ISO 9000 and ISO 14000 standards : an international diffusion model". International Journal of Operations & Production Management, Volume 26, Number 2.
14. GAC – agents of Evergreen shipping line in Greece, 1992, "Compendium of Shipping Knowledge", Loizou Publishes
15. Hilton, Ch., 1997, "Approaching the ISM Code", BIMCO Bulletin, Volume 91, No. 2
16. Huges, L., 2002, "The Shipping Transport", Chapman and Hall
17. Huges, M., 2004, "Internal Safety Management Systems Controls", BIMCO Bulletin, 2005
18. Ignary, T., 2001, "Introduction to Shipping Economics", London, Professional Books
19. James R. Evans, William M. Lindsay, 2005, "The management and control of quality".

20. Kemp P., 2003, "History of ships", New York, Books for Shipping
21. Lorange P., Strategic rethinking in shipping companies, Maritime Policy and Management, Vol. 28, no.1, 2001.
22. S.Roden & B.G. Dale, 2000, "Understanding the language of quality costing". The TQM Magazine, Volume 12, Number 3.
23. MARPOL – Pollution Prevention – BIMCO Bulleting Review 2004
24. Metaxas, B., 1996, "The Economics of Shipping". London, Athlone Press.
25. Metaxas, B., 1998, "The Economics of Tramp Shipping". London, Athlone Press.
26. O'Neil, W., 1996, "The Code is Coming", BIMCO Bulletin, Volume 91
27. Parker., J., 2001, "The ISM Conference : As many answers as questions", BIMCO Bulleting, Volume 95, No. 7, 2003
28. Peters, H., 2001, "Seatrade, Logistics, and Transport", PRE Policy and Research Series, Report No. 6, Washington, D.C., World Bank.
29. Saunders M., Lewis P. and Thornhill A., 2000, "Research Methods For Business Students", London: Prentice Hall.
30. Sekaran U., 1992, "Research Methods for Business, A Skill Building Approach", New York: John Wiles and Sons Inc.
31. United Nations Conference on Trade and Development που περιλαμβάνονται στην ετήσια έκδοση της Θαλάσσιας Μεταφοράς Review of Maritime Transport 2007
32. Zikmund W.G., 2000, "Business Research Methods", London: Harcourt college publishers.

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. www.nee.gr,
2. www.naftemporiki.gr/news/static/08/12/29/1610735.htm
3. www.express.gr/news/shipping/22918oz_2008051022918.php3
4. www.mediashipping.gr/?q=node/226
5. www.yen.gr
6. <http://www.fairplay.co.uk/>
7. <http://www.parismou.org/>
8. <http://www.imo.org/>
9. www.euroinfo.gr
10. <http://www.oceansatlas.org>
11. <http://www.seos-project.eu>
12. <http://www.gesamp.org>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παρατείνεται το Σύστημα ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System) ναυτιλιακής εταιρίας η οποία επιθυμεί όλο της το προσωπικό να είναι εξοικειωμένο με το περιεχόμενο του, με σκοπό να βοηθήσει την εταιρία να επιτύχει τον αντικειμενικό της σκοπό. Οι πλοίαρχοι και οι επικεφαλές των τμημάτων είναι υπεύθυνοι για την διάθεση αυτού του manual σε όλο το προσωπικό όπως επίσης και για την ενθάρρυνση της χρησιμοποίησης του σαν σημείο αναφοράς.

Όλο το προσωπικό, υπάλληλοι του γραφείου καθώς και τα πληρώματα των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρία, παροτρύνονται να προτείνουν τροποποιήσεις ή βελτιώσεις στο manual ζητώντας από τον Πλοίαρχο ή τον αντίστοιχο υπεύθυνο του τμήματός τους να συμπληρώσουν την αίτηση αλλαγής εγγράφου (Document Change Request) και να το προωθήσουν τμήμα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Section).

Όλα τα τροποποιημένα τμήματα του manual της εταιρίας είναι εγκεκριμένα από τον DPA.

1. Κανονισμός ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας. (Safety and Environmental Protection Policy)

Η εταιρία στοχεύει στη συνεχή διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας, αποτροπή ανθρώπινου ατυχήματος ή απώλεια ζωής, αποφυγή περιβαλλοντολογικής καταστροφής και συγκεκριμένα στο θαλάσσιο περιβάλλον και ότι αυτό περικλείει. Γι' αυτό το λόγο, θα δημιουργήσει, θα εφαρμόσει και θα διατηρεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης το οποίο θα:

- ❖ Παρέχει σύστημα ασφαλούς διαχείρισης για την λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας.
- ❖ Δημιουργεί μέτρα προφύλαξης κατά των γνωστών κινδύνων
- ❖ Βελτιώνει συνεχώς την εμπειρία ασφαλούς διαχείρισης των υπαλλήλων το γραφείου και των πληρωμάτων, συμπεριλαμβάνοντας και την εκπαίδευσή τους για καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης σε σχέση με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- ❖ Διασφαλίζει την συμμόρφωση με τους υποχρεωτικούς κανονισμούς και ρυθμίσεις.

- ❖ Εφαρμόζει κατάλληλους κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που έχουν εισηγηθεί από τον IMO, την σημαία κρατών, νηογώμονες και οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Το σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της περιλαμβάνει τα κάτωθι:
- ❖ Τον κανονισμό ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας.
- ❖ Διαδικασίες και οδηγίες για την διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, συμμορφώνοντας με διεθνείς κανονισμούς και κανονισμούς από την εκάστοτε σημαία.
- ❖ Διαδικασίες για την αναφορά ατυχήματος και μη συμμόρφωσης (non-conformities), για την ανταπόκριση σε έκτακτες καταστάσεις, για εσωτερικό έλεγχο και αναθεωρήσεις από το Διοικητικό.
- ❖ Καθορίζει τις βαθμίδες εξουσίας και τις γραμμές επικοινωνίας μεταξύ του γραφείου και του πληρώματος των πλοίων.

Όλοι οι εργαζόμενοι, στο γραφείο είτε στο πλοίο θα πρέπει να εκτελούν και να διατηρούν την εφαρμογή της πολιτικής για την ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία της εταιρίας.

2. Σύστημα Ασφαλούς διαχείρισης (Safety Management System – S.M.S)

- ❖ Το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρίας είναι τεκμηριωμένο με βάση τα κάτωθι:
- ❖ Εγχειρίδιο Πολιτικής Policy Manual
- ❖ Εγχειρίδιο Διαδικασιών – Procedures Manual
- ❖ Εγχειρίδιο εκτέλεσης εργασιών – Work Instruction Manual
- ❖ Εγχειρίδιο Φορμών Forms Manual
- ❖ Εγχειρίδιο εγκυκλίων για την ασφαλή διαχείριση – SMS Circulars

2.1 Εγχειρίδιο Πολιτικής Policy Manual

Το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης καθορίζει την πολιτική που έχει εγκαθιδρύσει η Εταιρία και προάγει ένα συγκεκριμένο σημείο αναφοράς για την εφαρμογή και διατήρηση του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης – S.M.S.

2.2 Εγχειρίδιο Διαδικασιών – Procedures Manual

Αυτό το Εγχειρίδιο περιγράφει τις διαδικασίες με την ακριβή σειρά που πρέπει να ακολουθείτε με σκοπό να διασφαλιστεί ότι η ασφάλεια αλλά και η προστασία του περιβάλλοντος διατηρείται τόσο από το προσωπικό της εταιρίας όσο και από τα πληρώματα των πλοίων. Αυτό το Εγχειρίδιο συμπεριλαμβάνει το σχετικό εδάφιο του εγχειριδίου πολιτικής, το οποίο καθορίζει τις υποχρεώσεις και τις γραμμές επικοινωνίας καθώς και τη μορφή των διαδικασιών που καθορίζονται από το σχετικό διάγραμμα ροής.

2.3 Εγχειρίδιο εκτέλεσης εργασιών – Work Instruction Manual

Αυτό το εγχειρίδιο περιέχει οδηγίες οι οποίες δίνουν επαρκής πληροφόρηση για τις συγκεκριμένες επιφορτίσεις εργασιών των υπαλλήλων της εταιρίας καθώς και των πληρωμάτων των πλοίων. Οι ακόλουθες οδηγίες συμπεριλαμβάνονται :

- ❖ Βάρδια Γέφυρας / Καταστρώματος
- ❖ Βάρδια Μηχανοστασίου
- ❖ Προσωπικό
- ❖ Ασφάλεια
- ❖ Διαρκείς εντολές Πλοιάρχου
- ❖ Διαδικασίες απρόπτων καταστάσεων στο πλοίο Ship Contingency Plan
- ❖ Διαδικασίες απρόπτων καταστάσεων στην στεριά – Shore Contingency Plan
- ❖ Εγχειρίδιο εκπαίδευσης της SOLAS – SOLAS Training Plan
- ❖ Εγχειρίδιο εκπαίδευσης πυρκαγιάς

2.4 Εγχειρίδιο Φορμών Forms Manual

Εμπεριέχει τις φόρμες που πρέπει να συμπληρωθούν σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Διαδικασιών.

2.5 Εγχειρίδιο εγκυκλίων για την ασφαλή διαχείριση – SMS Circulars

Αυτό το αρχείο περιέχει τις εγκυκλίους τεχνικών και λειτουργικών καθηκόντων και αφορά τις διαδικασίες και τις οδηγίες των εργασιών που απευθύνονται για κάθε πλοίο ή τύπους πλοίων. Οι εγκύκλιοι εξυπηρετούν παρόμοιο σκοπό με αυτόν των γενικών εντολών των διαδικασιών και εργασιών του SMS παρόλο που δεν αποτελούν μέρος του.

2.6 Διαδικασίες

Τα παραπάνω έγγραφα χαρακτηρίζονται ως “Ελεγχόμενα” (Controlled Documents) και η έκδοση, η διακίνηση και η τροποποίησή τους χαρακτηρίζονται από τις παρακάτω διαδικασίες:

- SP02¹: Έκδοση και διανομή Ελεγχόμενων Εγγράφων (Controlled Documents)
- SP03: Τροποποίηση των Ελεγχόμενων Εγγράφων (Controlled Documents)
- SP05: Έλεγχος εγγράφων τρίτων προσώπων.

3. Οργανόγραμμα της Εταιρίας

Περιγράφει την οργανική δομή μέσα στην εταιρία και τα καθήκοντα του προσωπικού του γραφείου συμπεριλαμβάνοντας τα καθήκοντα για την δυνατή πραγματοποίηση του SMS.

3.1 Καθήκοντα και Δικαιοδοσίες της Εταιρίας

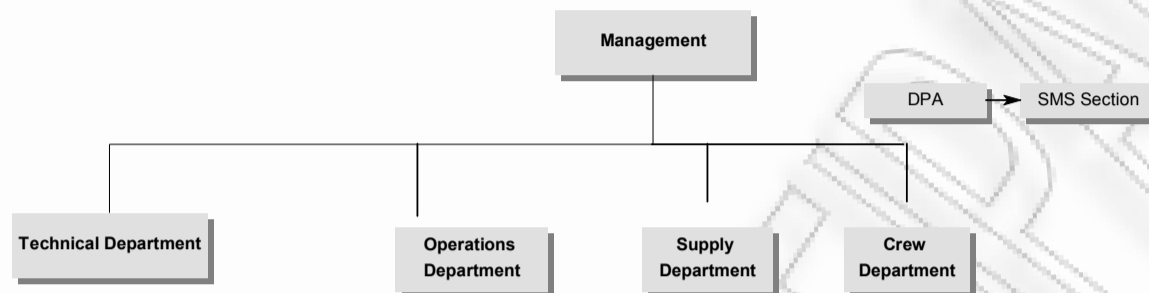
Τα καθήκοντα και οι δικαιοδοσίες και ο αλληλοσχετισμός του προσωπικού της εταιρία και των πληρωμάτων των πλοίων που επιδρούν στο SMS καθορίζονται και περιγράφονται σε όλα τα μέρη της τεκμηρίωσης της Ασφαλούς Διαχείρισης.

Η εταιρία διασφαλίζει ότι το προσωπικό της έχει επαρκή προσόντα και εμπειρία για τα καθήκοντα και τις δικαιοδοσίες με τα οποία έχουν επιφορτιστεί. Η τεκμηρίωση των καθηκόντων και δικαιοδοσιών του προσωπικού στοχεύει να διασφαλίσει ότι εκείνοι που εμπλέκονται στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, έχουν

¹ SP: Safety Procedure

γνώση των προσδοκούμενων από αυτούς για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος.

Για τους ίδιους λόγους, η περιγραφή των εργασιών συμπεριλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο διαδικασιών για όλο το προσωπικό συμπεριλαμβανομένου τα άτομα που ελέγχουν τις λειτουργίες και τις διαδικασίες για να αποτρέψουν την επανεμφάνιση μη συμμορφώσεως (non conformity), διενεργεί διορθωτικές πράξεις και πιστοποιεί την υλοποίηση των λειτουργιών τόσο στο γραφείο όσο και στα πλοία.



3.2 Διεύθυνση – Management

Η Διεύθυνση είναι υπεύθυνη για τα κάτωθι:

- ❖ Διασφαλίζει ότι το Σύστημα ασφαλούς Διαχείρισης της Εταιρίας υλοποιείται ολοκληρωτικά.
- ❖ Προάγει την ανάγκη για ασφαλείς και αβλαβείς για το περιβάλλον λειτουργίες.
- ❖ Παρακινεί τους εργαζομένους που έχει υπό την διαχείριση της προς ασφαλείς λειτουργίες και για την προστασία του περιβάλλοντος.
- ❖ Διασφαλίζει ότι επαρκείς πόροι παρέχονται και επαρκές προσωπικό με ανάλογα προσόντα και εμπειρία την επανδρώνουν και εκπαιδεύονται όποτε είναι αυτό απαραίτητο, με σκοπό να διατηρήσουν τα απαιτούμενα λειτουργικά επίπεδα.

3.3 Designated Person Ashore D.P.A.

Όπως προβλέπεται από τον κώδικα η εταιρία έχει αναθέσει σε ένα άτομο να είναι υπεύθυνο για την επίβλεψη των θεμάτων που αφορούν την ασφάλεια και την προασφάλιση ρύπανσης από την λειτουργία του κάθε πλοίου και διασφαλίζει ότι προβάλλονται επαρκείς πόροι και ενίσχυση από την Εταιρία. Ο D.P.A. έχει άμεση πρόσβαση στα υψηλότερα διοικητικά επίπεδα και λειτουργεί σαν σύνδεσμος μεταξύ

του προσωπικού του γραφείου της εταιρίας και του προσωπικού επί των πλοίων.

Είναι υπεύθυνος να φέρει προς συζήτηση στη Διοίκηση τα ακόλουθα θέματα:

- ❖ Ασφάλεια Άνθρώπινης Ζωής, Ιδιοκτησίας Φορτίων και Πλοίου.
- ❖ Προάσπιση του περιβάλλοντος από ρύπανση.
- ❖ Σχηματισμός και αναθεώρηση της πολιτικής της Εταιρίας, όπου αυτό χρειάζεται.
- ❖ Κατάλληλη υλοποίηση αυτής της Πολιτικής μέσω σχετικών τμημάτων της Εταιρίας.
- ❖ Ανάλυση και αναθεώρηση των πληροφοριών που λαμβάνονται από τα πλοία και αφορά αυτή την πολιτική και πρόταση για αλλαγές όπου αυτές χρειάζονται.
- ❖ Επάρκεια των πόρων τόσο από το Γραφείο όσο και από τα πλοία, με το να παρέχουν την απαραίτητη υποστήριξη την επιτυχημένη υλοποίηση της πολιτικής.

Ο D.P.A. είναι μέλος τη Ομάδας Έκτακτης Ανάγκης.

3.4 Επικεφαλής των Τμημάτων.

Οι επικεφαλές των τμημάτων είναι υπεύθυνοι για την υλοποίηση των απαιτήσεων του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης και διασφαλίζουν ότι το προσωπικό σε όλα τα ιεραρχικά επίπεδα του τμήματος κατανοούν και υλοποιούν την Πολιτική της Εταιρίας σε αυτά τα θέματα.

3.5 Τμήμα Operations

α) Υπεύθυνο για την καθημερινή λειτουργία των πλοίων συμπεριλαμβάνοντας την επίβλεψη αυτών σύμφωνα με τις εμπορικές του υποχρεώσεις.

β) Επιβλέπει και παρακολουθεί όλα τα ζητήματα που συσχετίζονται με το συγκεκριμένο τμήμα.

γ) Να διατηρεί την Πολιτική της Εταιρίας και τις διαδικασίες που σχετίζονται με αυτό το τμήμα.

δ) Συμμετοχή και διοργάνωση σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης υπό τις εντολές του D.P.A.

ε) Επιλέγει και είναι υπεύθυνο για την εξοικείωση του Πλοιάρχου και του Υποπλοιάρχου με τα θέματα που αφορούν τη λειτουργία του πλοίου προτού γίνει η πρόσληψή τους από το Τμήμα Πληρωμάτων (Crew Dept.).

στ) Αναθεώρηση των όποιων αλλαγών που προτείνονται από τον Πλοίαρχο που επηρεάζουν την λειτουργική επάρκεια του πλοίου αναζητώντας τις όποιες πιθανές

λύσεις.

ζ) Διασφαλίζει ότι τα όργανα ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνίας του πλοίου και τα φορητά όργανα ελέγχονται καταλλήλως σε μια αξιόπιστη κατάσταση λειτουργίας με την συνεργασία του Τεχνικού Τμήματος.

η) Σε περίπτωση φορτίου ή stevedore αξιώσεων ή θεμάτων P&I, για να οργανώσει τις ενέργειες και να ακολουθήσουν σε συνεργασία με τα νομικά και τεχνικά τμήματα σε περίπτωση ζημίας stevedore.

ι) Σε συνεργασία με το Supply Dept. εξασφαλίζει ότι τα πλοία προμηθεύονται με ενημερωμένους χάρτες, Οδηγίες προς Ναυτιλομένους και Nautical Publications.

κ) Σε συνεργασία με τα αρμόδια τμήματα, για να εξασφαλίσει ότι το Cargo Gear του σκάφους συμπεριλαμβανομένων των εξαρτημάτων του όπως τα σχοινιά καλωδίων είναι σε καλή κατάσταση για τις κατάλληλες διαδικασίες φορτίου.

λ) Σε συνεργασία με τα αρμόδια τμήματα για να εξασφαλίσουν ότι τα αμπάρια, τα καπάκια αμπαριών και η γραμμή φορτώσεως είναι κατάλληλα για ασφαλείς διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης.

μ) Για να αξιολογήσουν τις αξιώσεις ταχύτητας, για καταστάσεις offhire. Τα αποτελέσματα τέτοιας αξιολόγησης θα αναλυθούν και σε συνεργασία με τα αρμόδια τμήματα συμπεριλαμβανομένου του νομικού τμήματος προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι αξιώσεις.

ν) Να προετοιμάσουν σε συνεργασία με το Τεχνικό Τμήμα, ερωτηματολόγια για τις νέες ναυλώσεις των πλοίων μαζί με τα απαραίτητα πιστοποιητικά που πρέπει να υποβληθούν.

ξ) Σε συνεργασία με τον CSO (Company Security Officer), για να ενεργήσει αναλόγως για τα θέματα σχετικά με την εφαρμογή ISPS στα πλοία και ειδικότερα για να ακολουθήσουν τις σχετικές εκθέσεις ISPS για τις λιμενικές αρχές, PFSO και την επαφή με άλλα σκάφη.

ο) Είναι πλήρως ενήμερος σχετικά με τους κανονισμούς του IMO / MARPOL / της Σημαίας / ISPS / Διεθνής και Κανονισμούς ανά λιμάνι και κανόνες σχετικούς με τα θέματα OPS που προχωρήσουν με τις απαραίτητες ρυθμίσεις στα σκάφη να είναι σε πλήρη συμμόρφωση.

π) Αξιολόγηση των αρχείων του SMS/ των φορμών, τα deficiencies που επιβάλλονται από το PSC, τη σημαία, την κλάση, το P&I, οι αντιπρόσωποι του γραφείου σχετικοί με τα θέματα του Ops. Dept. προχωρούν με τις απαραίτητες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες σύμφωνα με τις διαδικασίες και την πολιτική της Εταιρίας.

ρ) Εξουσιοδοτημένο προσωπικό για να διευθύνει τις επιθεωρήσεις του ISM και τις επιθεωρήσεις αξιοπλοίας σύμφωνα με το σχετικό πρόγραμμα.

3.6 Τεχνικό τμήμα

α) Αρμόδιο για την επιθεώρηση και τα προληπτικά προγράμματα συντήρησης. Είναι σε άμεση επαφή με τα πλοία παρέχοντας υποστήριξη για τα τεχνικά θέματα συμπεριλαμβανομένης της διόρθωσης των ατελειών, των επισκευών, των τεχνικών προμηθειών (ανταλλακτικά) και του πλάνου συντήρησης.

β) Συνεργασία με τους Νηογνώμονες και με την εκάστοτε σημαία και με τους αντιπροσώπους του γραφείου, διενεργεί επιθεωρήσεις, για τον κατάλληλο έλεγχο του όρου σκαφών.

γ) Εξασφαλίζει την καλή λειτουργία των πλοίων, αποτελεσματικά και σύμφωνα με την κλάση και τους διεθνείς κανόνες και τους κανονισμούς.

δ) Γνωρίζει πλήρως και παρακολουθεί όλες τις σημαντικές τεχνικές ανεπάρκειες σχετικές με το hull, τα κύρια και βοηθητικά machineries, τους χώρους φορτίου, τα ανυψωτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα της γέφυρας, τον εξοπλισμό ασφάλειας, τον εξοπλισμό ναυσιπλοίας και επικοινωνίας και τον κρίσιμο εξοπλισμό καταστροφώματος. Συντονίζει, προγραμματίζει, οργανώνει και ελέγχει τις σχετικές δραστηριότητες των επισκευών.

ε) Έλεγχος και συντονισμός όλης της αλληλογραφίας των τεχνικών θεμάτων από και προς τα πλοία.

στ) διεξάγει τις συνεντεύξεις του Α' και Β' Μηχανικού και του Ηλεκτρολόγου ή και την εξοικείωση με τα τεχνικά θέματα, πριν από τη δέσμευση σε συνεργασία με το τμήμα πληρώματος.

ζ) Παρακολουθεί την απόδοση των σκαφών από την άποψη της ταχύτητας, την κατανάλωση καυσίμων και λιπαντικών, και της λήψης διορθωτικών μέτρων όταν και όπως είναι απαραίτητα.

η) Αξιολογεί τις απαιτήσεις για λιπαντικά.

θ) Ελέγχει την κατάσταση (ποιότητα) των καυσίμων, των λιπαντικών, της ψύξης της κυρίας μηχανής και του ύδατος των λεβήτων αερίου μετά από την εργαστηριακή ανάλυση. Συμβουλευόντας τους μηχανικούς των σκαφών των αποτελεσμάτων αναλόγως.

ι) Παρακολουθεί και ελέγχει την κατάσταση σχετική με την κλάση των πλοίων. Αρμόδιο για την αξιολόγηση οποιασδήποτε ατέλειας που επιβάλλεται ως σύσταση,

σημείωση ή υπόμνημα και παρακολουθεί την πρόοδο διόρθωσης.

κ) Παρακολουθεί και ελέγχει τις επιθεωρήσεις της εκάστοτε σημαίας των πλοίων. Αρμόδιο για την αξιολόγηση οποιασδήποτε ατέλειας που επιβάλλεται ως σύσταση, σημείωση ή υπόμνημα και παρακολουθεί την πρόοδο διόρθωσης.

λ) Παρακολουθεί και ελέγχει, τις επιθεωρήσεις από τρίτα πρόσωπα. Αρμόδιο για την αξιολόγηση οποιασδήποτε ατέλειας που επιβάλλεται ως σύσταση, σημείωση και και παρακολουθεί την πρόοδο διόρθωσης.

μ) Αξιολογεί τα αρχεία του SMS / τις φόρμες, ανεπάρκειες που επιβάλλονται από το PSC, τη σημαία, την κλάση, το P&I, και οι αντιπρόσωποι του γραφείου σχετικοί με τα θέματα του Τεχνικού τμήματος συνεχίζοντας με τις απαραίτητες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες σύμφωνα με τις διαδικασίες και την πολιτική της εταιρίας.

ν) Παρακολουθεί και ελέγχει τις επιθεωρήσεις των πλοίων με αντιπροσώπους από το γραφείο. Αρμόδιο για να αξιολογήσει τις ανεπάρκειες και το πλάνο συντήρησης και παρακολουθεί την πρόοδο για την διόρθωσή τους.

ξ) Παρακολουθεί και ελέγχει το Πλάνο Συντήρησης των πλοίων – (Planned Maintenance System, PMS), σύμφωνα με το SMS της εταιρίας και τις απαιτήσεις των κατασκευαστών.

ο) Αρμόδιο για την επιθεώρηση πριν τον δεξαμενισμό των πλοίων προκειμένου να προετοιμαστεί η σχετική προδιαγραφή D/D σε συνεργασία με το Operations και Supply Dept.

π) Εξασφαλίζει ότι το SOPEP των πλοίων είναι κατάλληλο με ενημερωμένα σημεία επαφής και άλλους απαραίτητους κανονισμούς του IMO και της Marpol. Αντίγραφο των επάνω σημείων επαφής είναι διαθέσιμο και στο γραφείο.

ρ) Εξασφαλίζει ότι οι εγκύκλιοι της εκάστοτε σημαίας είναι ενημερωμένοι και διαθέσιμοι στα πλοία. Εξασφαλίζει ότι τα τμήματα του γραφείου γνωρίζουν τις σχετικές εγκυκλίους σημαιών σχετικές με τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους. Οι εγκύκλιοι συζητούνται και αξιολογούνται κατά τη διάρκεια των καθημερινών συνεδριάσεων του γραφείου.

σ) Αρμόδιο για την πραγματοποίηση περιοδικών επιθεωρήσεων των πλοίων.

τ) Ελέγχει και επιθεωρεί την κατάσταση και την ισχύ του LSA και FFA και πραγματοποιεί τις σχετικές προμήθειες εγκαίρως.

υ) Ελέγχει και εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας είναι σε καλή κατάσταση καθώς και για την εγκυρότητα κάνοντας σχετικές ρυθμίσεις για τις προμήθειες και τις ανανεώσεις εγκαίρως.

χ) Εξασφαλίζει ότι τα πλοία είναι εξοπλισμένα και παρεχόμενα από τις απαραίτητες προμήθειες και όργανα για τις δραστηριότητες καταστρώματος και εργασίες όπως π.χ. εργασίες χάλυβα, καθαρισμός με χημικές ουσίες, επεξεργασία για την ψύξη και το ύδωρ λεβήτων, για να αποτρέψει τη διαρροή πετρελαίου (εξάρτηση κατά των διαρροών πετρελαίου).

ψ) Γνωρίζοντας πλήρως τους νέους κανονισμούς από τον IMO, την Marpol και το Solas και τους κανόνες σημαίων που είναι σε ισχύ, με όλες τις απαραίτητες ρυθμίσεις στα πλοία που έχουν υπό την διαχείριση τους για να είναι σε πλήρη συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις.

αα) Ελέγχει και παρακολουθεί τα αποθέματα των πλοίων που είναι σχετικά με τα θέματα που ασχολείται το Τεχνικό Τμήμα.

ββ) Έρευνα της αγορά και αξιολόγηση των αναφορών σχετικά με τα τεχνικά θέματα σχετικά με τις προμήθειες, τις επισκευές, τη συντήρηση / λειτουργία, τις επιθεωρήσεις και D/D ακολουθώντας τις διαδικασίες και την πολιτική της Εταιρίας.

γγ) Παρέχει την απαραίτητη βοήθεια στο τμήμα OPS για το ερωτηματολόγιο που απαιτείται για τις νέες απασχολήσεις των σκαφών (πληροφορίες και πιστοποιητικά που απαιτούνται για να υποβληθούν).

δδ) Παρέχει το κατάλληλο προσωπικό για να διευθύνει τις εσωτερικές επιθεωρήσεις του ISM των πλοίων σύμφωνα με το σχετικό πρόγραμμα.

3.7 Τμήμα Προμηθειών – Supply Department

α) Αρμόδιο για τη ρύθμιση των προμηθειών του σκάφους με προμήθειες, τις σχετικές δημοσιεύσεις, γραφική και φάρμακα προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι επαρκείς προμήθειες παρέχονται για την ασφαλή, ελεύθερη και κατάλληλη λειτουργία του σκάφους και την υγιεινή του πληρώματος.

Συγκεκριμένες απαιτήσεις / προμήθειες όπως τα χρώματα, Ναυτικές Δημοσιεύσεις, διαγράμματα, Οδηγίες προς τους Ναυτιλομένους, τις προμήθειες καταστρώματος, τα σχοινιά καλωδίων/πρόσδεσης, τα σχοινιά καλωδίων εργαλείων φορτίου και τα εξαρτήματα, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε εργαλείων απαραίτητων για το πλάνο συντήρησης του πλοίου, το πόσιμο νερό, το service των ιατρικών συσκευών και των εξαρτημάτων οξυγόνου, το φορητό VHF για την εσωτερική επικοινωνία καταστρώματος συμπεριλαμβανομένου του VHF για τις ομάδες ασφάλειας και ISPS προμήθειες/ εργαλεία /εξοπλισμός αξιολογούνται σε

συνεργασία με το OPS και το Tech. Dept.

β) Πραγματοποιεί έρευνα αγοράς και αξιολογεί τις αναφορές σχετικές με τα θέματα τμήματος ανεφοδιασμού ακολουθώντας τις διαδικασίες και την πολιτική της εταιρίας.

γ) Αξιολογεί τα αρχεία SMS, τις φόρμες, και τυχόν ανεπάρκειες που επιβάλλονται από το PSC, τη σημαία, την κλάση, το P&I, οι αντιπρόσωποι του γραφείου σχετικοί με τα θέματα του Supply Dept συνεχίζουν με τις απαραίτητες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες σύμφωνα με τις διαδικασίες και την πολιτική της εταιρίας.

δ) Παρακολουθεί τα αποθέματα των πλοίων που σχετίζονται με τα θέματα που ασχολείται το Supply Dept.

ε) Σε συνεργασία με το OPS και άλλα τμήματα σχετικά, εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες για την αποστολή προϊόντων στα πλοία προγραμματίζονται προσεκτικά ελαχιστοποιώντας τις δαπάνες και τις καθυστερήσεις.

στ) Γνωρίζει πλήρως τους κανονισμούς του IMO/ Marpol/ Solas/ κλάσης των σημαιών σχετικούς με τα θέματα του τμήματος ανεφοδιασμού που συνεχίζουν με τις απαραίτητες ρυθμίσεις στα πλοία που διαχειρίζονται ώστε να διασφαλίζεται η πλήρης συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις.

3.8 Τμήμα πληρωμάτων – Crew Dept.

α) Αρμόδιο για την κατάλληλη και ικανοποιητική επάνδρωση των σκαφών το καταρτισμένο ποντοπόρο προσωπικό που απασχολείται με από την εταιρία ή της επάνδρωσης μέσω πρακτόρων. Η ευθύνη επεκτείνεται στην παρατήρηση της συμβατικής συμμόρφωσης του επανδρώνοντα πράκτορα.

β) Εξασφάλιση της αξιολόγησης μέσω συνεντεύξεως του Πλοιάρχου, Υποπλοιάρχου, Α' Μηχανικού, Αξιωματικού Καταστρώματος, ή/και εξοικείωση με τα λειτουργικά και τεχνικά θέματα πριν από τη δέσμευση σε συνεργασία με τη το Τεχνικό και το Operations Dept.

γ) Ελέγχει και παρακολουθεί τα πληρώματα των πλοίων, οι οποίοι πρέπει να ξεμπαρκάρει, συνεχίζοντας με όλες τις απαραίτητες ρυθμίσεις εγκαίρως για τη συλλογή του νέου πληρώματος που κάνει το σχετικό προγραμματισμό, ο οποίος πρέπει να σταλεί στον σχετικό πράκτορα (manning agent).

δ) Αξιολογεί τα μέλη του πληρώματος που επιβιβάζονται στο πλοίο, σύμφωνα με τις διαδικασίες της επιχείρησης και τις απαιτήσεις πολιτικής, του STCW και των εκάστοτε σημαιών.

ε) Έλεγχος και παρακολούθηση όλων των αρχείων των πληρωμάτων συμπεριλαμβανομένων των αξιολογήσεων που κρατούνται στο σχετικό αρχείο.

στ) Εξασφαλίζει ότι το πλήρωμα των πλοίων έχει της κατάλληλες πιστοποιήσεις σύμφωνα με το STCW και την εκάστοτε σημαία

ζ) Είναι πλήρως ενημερωμένο σχετικά με τους νέους κανονισμούς του STCW, της σημαίας, του IMO και του Solas σε θέματα που σχετίζονται με το τμήμα πληρώματος, προχωρώντας με τις απαραίτητες ρυθμίσεις έτσι ώστε όλες οι νέες απαιτήσεις να εφαρμόζονται κατάλληλα και εγκαίρως στα πλοία.

η) Αξιολογεί τις φόρμες και τα αρχεία του SMS, συμπεριλαμβανομένων των αξιολογήσεων, των ανεπαρκειών/των παρατηρήσεων που επιβάλλονται από το PSC, σημαία, P&I και τους αντιπροσώπους του γραφείου, σε θέματα σχετικά με το τμήμα πληρώματος, προχωρώντας με τις απαραίτητες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες σύμφωνα με τις διαδικασίες και την πολιτική της εταιρίας.

θ) Αξιολογεί τις φόρμες και τα αρχεία του SMS σχετικά με τα ατυχήματα, τραυματισμούς, ιατρικά αρχεία και αρχεία του ILO, προχωρώντας με τις απαραίτητες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες σύμφωνα με τις διαδικασίες και την πολιτική της εταιρίας.

ι) Είναι υπεύθυνο για την διευθέτηση των ενεργειών για την μεταφορά σε και από το πλοίο, των μελών του πληρώματος, των αντιπροσώπων του γραφείου και των επισκευαστικών ομάδων.

3.9 Τμήμα προσωπικού – Personnel Dept.

Αρμόδιο για την κατάλληλη και ικανοποιητική επάνδρωση του γραφείου με το καταρτισμένο προσωπικό.

3.10 SMS Dept.

α) Αρμόδιο για τον έλεγχο και την αξιολόγηση της εφαρμογής του SMS στο πλοίο και στο γραφείο σύμφωνα με τις οδηγίες του DPA.

β) Προγραμματίζει τις εσωτερικές και εξωτερικές επιθεωρήσεις του ISM στα πλοία και στο γραφείο σύμφωνα με τις διαδικασίες της επιχείρησης και τις οδηγίες του DPA.

γ) Αξιολόγηση και ανάλυση των αρχείων του SMS σε συνεργασία με τα αρμόδια τμήματα.

δ) Αξιολόγηση της καθημερινής – και περιοδικής αλληλογραφίας του γραφείου και των πλοίων που σχετίζεται με το SMS.

ε) Προσδιορίζει σε συνεργασία με τα αρμόδια τμήματα οποιαδήποτε ανάγκη της εκπαίδευσης του προσωπικού της επιχείρησης και των πληρωμάτων.

Είναι υπεύθυνο για την κατάρτιση, τα σεμινάρια, τα γυμνάσια με τη συμμετοχή του γραφείου, με στόχο την συνεχή βελτίωση των δεξιοτήτων του προσωπικού της επιχείρησης και των πληρωμάτων της επιχείρησης, σύμφωνα με τις διαδικασίες και την πολιτική της εταιρίας.

στ) Είναι πλήρως ενημερωμένο σχετικά με τους κανονισμούς του IMO της Marpol του Solas, της κλάσης των πλοίων και των εκάστοτε σημαιών σχετικούς με θέματα του SMS, προχωρώντας στην συνέχεια με όλες τις απαραίτητες ρυθμίσεις στο SMS της εταιρίας έτσι ώστε να εξασφαλίζεται έγκαιρα και κατάλληλα η εφαρμογή στο πλοίο και στο γραφείο.

ζ) Υπεύθυνο για την διεξαγωγή των εσωτερικών επιθεωρήσεων του ISM.

4. Ευθύνες και Αρμοδιότητες του Πλοίαρχου

Αυτό το τμήμα περιγράφει την ευθύνη και την αρχή του πλοίαρχου όσον αφορά το SMS της εταιρίας.

4.1 Ευθύνες και αρμοδιότητες

Κάθε Πλοίαρχος είναι αρμόδιος για:

1. την εφαρμογή του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης της εταιρίας στο πλοίο
2. την δραστηριοποίηση του πληρώματος στην τήρηση της πολιτικής της εταιρίας,
3. την έκδοση των κατάλληλων εντολών και των οδηγιών κατά τρόπο σαφή και απλό,
4. τον έλεγχο της τήρησης των απαραίτητων απαιτήσεων του SMS,
5. την αναθεώρηση του SMS και την αναφορά για τυχόν ανεπάρκειες στον DPA και την διοίκηση,

Η διοίκηση παρέχει όλη την απαραίτητη βοήθεια στον Πλοίαρχο.

Ο Πλοίαρχος έχει την εξαιρετικά σημαντική εξουσία και την ευθύνη να λάβει τις αποφάσεις όσον αφορά την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης και να ζητήσει τη βοήθεια της επιχείρησης όπως και όπου μπορεί και είναι απαραίτητο.

Για τις περαιτέρω λεπτομέρειες δείτε την περιγραφή εργασίας του Πλοίαρχου στο εγχειρίδιο οδηγιών και την ακόλουθη σχετική διαδικασία:

- SP 08: Εφαρμογή και αναθεώρηση SMS από την επιχείρηση

5. Πόροι και προσωπικό

Αυτό το τμήμα περιγράφει τις μεθόδους που εφαρμόζονται από την επιχείρηση για την επιλογή του προσωπικού και την παροχή επαρκών πόρων.

5.1 Όλο το προσωπικό

Όλο το προσωπικό τόσο επί ξηράς όσο και επί του σκάφους, που σχετίζονται με το SMS της επιχείρησης είναι κατάλληλα και ικανά και έχουν γνώση του SMS ως προς τις ευθύνες και τις αρμοδιότητές τους.

5.2 Προσωπικό επί των Πλοίων

5.2.1 Ο Πλοίαρχος

Στην επιχείρηση απασχολούνται Πλοίαρχοι πλήρως καταρτισμένοι και κατάλληλοι για να ηγηθούν στα σκάφη στα οποία πρόκειται να οριστούν. Οι πλοίαρχοι είναι εκπαιδευμένοι προκειμένου να είναι πλήρως εξοικειωμένοι με το SMS της επιχείρησης. Η επιχείρηση δίνει στους Πλοίαρχους την απαραίτητη υποστήριξη έτσι ώστε να εκτελούν με ασφάλεια τα καθήκοντά τους.

5.2.2 Το Πλήρωμα

Η επιχείρηση προσλαμβάνει μέσω του γραφείου ή μέσω των πρακτόρων κατάλληλους, πιστοποιημένους και ιατρικά κατάλληλους ναυτικούς σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις.

Τα κριτήρια και τα πρότυπα καθορίζονται έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι το πλήρωμα καλύπτει τις απαιτήσεις της επιχείρησης και λαμβάνουν υπόψη τον τύπο και τον φόρτο εργασίας και των δεξιοτήτων απαραίτητων για κάθε θέση και την επίσημη γλώσσα εργασίας. Σύμφωνα με τη σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ της επιχείρησης και των πρακτόρων επάνδρωσης των πλοίων, ο πράκτορας αναλαμβάνει την ευθύνη για την επιλογή των μελών του πληρώματος που καλύπτουν τις απαιτήσεις της επιχείρησης.

Η αξιολόγηση των μεμονωμένων μελών του πληρώματος πραγματοποιείται προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η επάνδρωση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις.

Η επιχείρηση εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του σκάφους λαμβάνει τις πληροφορίες για το SMS και είναι σε θέση να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στην εκτέλεση των καθηκόντων τους σχετικών με το SMS.

5.2.3 Νέο προσωπικό ή προαγόμενο προσωπικό

Όλο το νέο προσωπικό ή το προσωπικό που μεταφέρεται σε νέα θέση, πριν αναλάβουν τα καθήκοντά τους εκπαιδεύονται και ενημερώνονται σχετικά με την ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος από τον Πλοίαρχο ή τον σχετικό αντιπρόσωπο του γραφείου. Σαφείς οδηγίες και εντολές προσδιορίζονται,

τεκμηριώνονται και δίνονται.

5.3 Εκπαίδευση

5.3.1 Προσωπικό του Γραφείου

Όλοι οι διευθυντές των τμημάτων είναι αρμόδιοι για τον εντοπισμό των αναγκών της εκπαίδευσης του προσωπικού τους όσον αφορά τις απαιτήσεις του SMS. Ο DPA είναι αρμόδιος για την αξιολόγηση των αναγκών της εκπαίδευσης.

5.3.2 Πλήρωμα

Ο Πλοίαρχος μπορεί προτείνει για την εκπαίδευση του πληρώματος που απασχολούνται μέσω του γραφείου. Σε αυτήν συμπεριλαμβάνονται τα μαθήματα εμπέδωσης του SMS και οποιαδήποτε κατάρτιση σχετικά με τις αιτήσεις του Solas και της Marpol.

Ο Πλοίαρχος μπορεί προτείνει την εκπαίδευση του πληρώματος που απασχολείται μέσω του πράκτορα που διαβιβάζεται στη συνέχεια στους εκάστοτε πράκτορες για τις περαιτέρω ενέργειές τους. Για το πλήρωμα που απασχολείται μέσω του γραφείου οι ανάγκες κατάρτισης αναθεωρούνται και αξιολογούνται από την επιχείρηση.

5.4 Σχετικές διαδικασίες

- SP07: Κατάρτιση.
- SP11: Επάνδρωση μέσω του γραφείου.
- SP12: Επάνδρωση μέσω των πρακτόρων.

6. Ανάπτυξη του σχεδιασμού για τις διαδικασίες επί του πλοίου.

Ο σκοπός αυτού του τομέα είναι να περιγραφεί ο τρόπος με τον οποίο η επιχείρηση προσδιορίζει και προγραμματίζει τις δραστηριότητες, τις διαδικασίες και τα γεγονότα στην ξηρά και εν πλω για να εξασφαλίσει ότι όλες οι διαδικασίες λειτουργούν υπό τις ελεγχόμενες συνθήκες για να προστατεύσουν την ποιότητα της υπηρεσίας, η την πρόληψη σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων, των πληρωμάτων,

του φορτίου και της ρύπανσης.

6.1 Τεκμηριωμένες διαδικασίες, πλάνα και οδηγίες εργασιών.

Η επιχείρηση έχει καθιερώσει τις διαδικασίες για την προετοιμασία των σχεδίων και τις οδηγίες για τις βασικές διαδικασίες επί του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους, του πληρώματος, του φορτίου και της πρόληψης από ρύπανση. Οι διάφορες διαδικασίες που περιλαμβάνονται καθορίζονται και ορίζονται στο καταρτισμένο προσωπικό.

6.1.1 Λειτουργική ασφάλεια

Οι διαδικασίες και οι οδηγίες εργασίας καθιερώνονται για να διασφαλίσουν την ασφάλεια του φορτίου, του σκάφους και του πληρώματος σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις. Οι σχετικές λίστες ελέγχου χρησιμοποιούνται για να βοηθήσουν στην εξασφάλιση ότι όλες οι διαδικασίες καλύπτονται από μια συγκεκριμένη λειτουργική φάση. Οι ακόλουθες δραστηριότητες τεκμηριώνονται:

- γενικές δραστηριότητες,
- πλοίο στο λιμένα,
- πλοίο εν πλω.,
- προετοιμασία για την αναχώρηση από τον λιμένα,
- προετοιμασία για την άφιξη στο λιμένα,
- στερεότυπες επικοινωνίες,
- χειρισμός του φορτίου.
- Διαδικασίες ερματισμού.

6.1.2 Ειδικές διαδικασίες επί του πλοίου

Οι ειδικές διαδικασίες επί του πλοίου θεωρούνται διαδικασίες όπου τα λάθη μπορούν να γίνουν εμφανή μόνο αφού έχουν δημιουργηθεί επικίνδυνες καταστάσεις ή έχουν συμβεί τα ατυχήματα.

Οι ακόλουθες ειδικές διαδικασίες έχουν προσδιοριστεί και οι οδηγίες και λίστες ελέγχου εργασίας εκδίδονται και τεκμηριώνονται:

- εξασφάλιση της υδατοστεγούς ευστάθειας,
- ασφάλεια πλοήγησης,
- συντήρηση του εξοπλισμού και των μηχανημάτων,
- διαδικασίες πετρέλευσης στο λιμένα,
- διατήρηση της ευστάθειας,
- ασφαλής στοιβάση του φορτίου,
- ασφάλεια του σκάφους.

6.1.3 Κρίσιμες διαδικασίες επί του πλοίου

Οι κρίσιμες διαδικασίες επί του πλοίου είναι διαδικασίες όπου τα λάθη μπορούν αμέσως να προκαλέσουν ένα ατύχημα ή μια επικίνδυνη κατάσταση για το σκάφος, το πλήρωμα ή το περιβάλλον. Οι οδηγίες εργασίας και λίστες ελέγχου για τις κρίσιμες διαδικασίες έχουν παρασχεθεί.

Τα αρχεία αυτών των διαδικασιών θα διατηρηθούν ανάλογα με τις ανάγκες στα ελεγχόμενα έντυπα SMS αρχεία του σκάφους

Οι ακόλουθες οδηγίες εργασίας για τις κρίσιμες διαδικασίες καταστρώματος έχουν εκδοθεί και έχουν τεκμηριωθεί:

- ναυσιπλοΐα σε περιορισμένα ύδατα
- ναυσιπλοΐα σε περιοχές κυκλοφορίας υψηλής πυκνότητας
- ναυσιπλοΐα κατά τη διάρκεια μειωμένης ορατότητας.
- διαδικασίες σε βαριές καιρικές συνθήκες.
- φόρτωση/ εκφόρτωση των επικίνδυνων φορτίων.
- κρίσιμες διεργασίες μηχανημάτων.

6.2 Σχετικές διαδικασίες

SP02: Έκδοση και διανομή των ελεγχόμενων εγγράφων

7. Ετοιμότητα Έκτακτης Ανάγκης

Ο σκοπός αυτού του τομέα είναι να περιγραφεί πώς η επιχείρηση παρέχει στον Πλοίαρχο την απαραίτητη υποστήριξη σε περίπτωση που μια κατάσταση έκτακτης

ανάγκης εμφανιστεί.

7.1 Στην ξηρά: ο προσδιορισμός των διαδικασιών αφορά την ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης και την ετοιμότητα έκτακτης ανάγκης.

Όσον αφορά την ασφάλεια, τη πρόληψη ρύπανσης και τη προπαρασκευή έκτακτης ανάγκης οι απαραίτητες διαδικασίες, οι οδηγίες και τα μέτρα ελέγχου έχουν προσδιοριστεί και έχουν καθιερωθεί για να εξετάσουν τους κρίσιμους παράγοντες στη διαδικασία. Μεταξύ αυτών, οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης έχουν προετοιμαστεί για να καθορίζουν τους στόχους του προσωπικού, κατά την εμφάνιση μιας έκτακτης ανάγκης.

Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης από τη μεριά της ναυτιλιακής εταιρίας καθορίζει:

- αρμόδιες αρχές που προειδοποιούνται
- γυμνάσια να πραγματοποιούνται στην εταιρία
- ποιος λαμβάνει τις αποφάσεις
- ποιος πραγματοποιεί τις αποφάσεις που λαμβάνονται
- ποιος μιλά στους συγγενείς, τους πελάτες και τον Τύπο
- ποιος επικοινωνεί με το σκάφος, τον ασφαλιστή και τους επιθεωρητές.

7.2 Εν πλω: προσδιορισμός των διαδικασιών σχετικών με την ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης και την ετοιμότητα έκτακτης ανάγκης.

Οι κρίσιμοι παράγοντες στη διαδικασία σχετική με την ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης και την προπαρασκευή έκτακτης ανάγκης στο σκάφος έχουν προσδιοριστεί και τα μέτρα ελέγχου παρέχονται.

Οι διαδικασίες περιγράφονται έτσι ώστε να λαμβάνουν υπόψη όλους εκείνους τους κρίσιμους παράγοντες κατά την έκτακτη ανάγκη, λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε διαφορετικός τύπος πλοίου και φορτίου έχουν άλλους κρίσιμους παράγοντες. Το προσωπικό είναι εκπαιδευμένο, γνωρίζει και ελέγχει όλους τους κινδύνους που περιλαμβάνονται στη λειτουργία και στην εξέταση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Όσον αφορά τη ρύπανση πετρελαίου, το σχέδιο έκτακτης ανάγκης ρύπανσης πετρελαίου (SOPEP) αποτελεί τη βάση του σχεδίου έκτακτης ανάγκης και των διαδικασιών απρόοπτου. Το SOPEP για κάθε σκάφος έχει εγκριθεί από τις αρχές κράτους σημαίας ή άλλες οργανώσεις που εγκρίνονται από τη σημαία.

7.3 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης

Προκειμένου να προσδιορίσουν, να περιγράψουν και να ανταποκριθούν στις

πιθανές διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, οι ακόλουθες διαδικασίες έκτακτου ανάγκης έχουν αναγνωρισθεί:

- Εγκατάλειψη πλοίου
- Ρύπανση από πετρέλαιο
- Πυρκαγιά
- Αποτυχία κύριας μηχανής
- Αποτυχία πηδαλιουχίας
- Διακοπή ρεύματος
- Σύγκρουση
- Άνθρωπος στη Θάλασσα
- Τραυματισμός/ ασθένεια ατόμου
- Μετατόπιση φορτίου
- Πειρατεία
- Διάσωση πλοίου
- Πλημμύρα
- Ζημία από δυσμενής καιρικές συνθήκες
- Διαδικασίες αναζήτησης και διάσωσης
- Προσάραξη

Είναι σημαντικό τα σχέδια έκτακτης ανάγκης της εταιρίας και του πλοίου να είναι κατάλληλα προσαρμοσμένα στο προσωπικό.

7.3.1 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης απο ξηράς Shore based emergency plans

Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης της ξηράς περιλαμβάνουν τα εξής:

- καθήκοντα προσωπικού
- καθιέρωση μιας ομάδας έκτακτης ανάγκης
- διαδικασίες δράσης
- επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και της ομάδας της ξηράς
- διαθεσιμότητα των στοιχείων του πλοίου
- εμπλεκόμενα μέρη που πρέπει να ενημερωθούν
- μέθοδοι ανταπόκρισης
- ειδοποίηση με τη οικογένεια του προσωπικού των πλοίων

- επαφή με τον Τύπο

7.3.2 Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης πλοίου Shipboard emergency procedures

Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης του πλοίου περιλαμβάνουν τα εξής:

- καθήκοντα και ευθύνες του προσωπικού του πλοίου
- μέθοδοι επικοινωνίας και ανταπόκρισης
- αίτηση για βοήθειας
- ειδοποίηση της εταιρίας και των αρμόδιων αρχών
- επικοινωνία μεταξύ του σκάφους και της ξηράς

7.4 Γυμνάσια έκτακτης ανάγκης – Emergency Drills

Οι διαδικασίες για τα γυμνάσια έκτακτης ανάγκης στο γραφείο και στα πλοία έχουν καθιερωθεί και εφαρμόζονται. Κατά τη διάρκεια των εσωτερικών επιθεωρήσεων θα ελέγχεται ότι όλο το προσωπικό επιχείρησης έχει την ικανότητα για να ανταποκριθεί στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

7.5 Σχετικές διαδικασίες

- SP13: Γυμνάσια έκτακτης ανάγκης ακτών
- SP14: Επί των γυμνασίων έκτακτης ανάγκης

8. Εκθέσεις και ανάλυση των ατυχημάτων μησυμμορφώσεως και των επικίνδυνων περιστατικών

Αυτό το τμήμα περιγράφει τις μεθόδους και τις ευθύνες για την επεξεργασία των μησυμμορφώσεως, των ατυχημάτων και των επικίνδυνων περιστατικών.

Όλες οι παραπάνω καταστάσεις αντιμετωπίζονται με έναν συστηματικό τρόπο που περιλαμβάνει τον προσδιορισμό, την αξιολόγηση του προβλήματος και τις άμεσες λύσεις, την εφαρμογή της απαραίτητης διορθωτικής / προληπτικής δράσης.

8.1 Μη-συμμορφώσεις, Non-Conformities

Οι μησυμμορφώσεις στην εφαρμογή του SMS μπορούν να προσδιοριστούν μέσω των εσωτερικών επιθεωρήσεων ή από την εφαρμογή SMS.

Όλες οι μησυμμορφώσεις προσδιορίζονται, καταγράφονται και η διορθωτική / προληπτική δράση αποφασίζεται με βάση αυτές. Αυτές οι ενέργειες ακολουθούνται προκειμένου να ελεγχθεί ότι η εφαρμογή SMS είναι αποτελεσματική. Τα N/Cs αναλύονται και αξιολογούνται από το SM τμήμα σε συνεργασία με DPA και τους επικεφαλής των τμημάτων και παρέχουν ένα εργαλείο για να ελέγξουν του SMS της επιχείρησης.

8.2 Ατυχήματα και επικίνδυνα περιστατικά

Όλα τα ατυχήματα και τα επικίνδυνα περιστατικά κάθε πλοίου αναφέρονται αμέσως. Οι εκθέσεις περιλαμβάνουν την περιγραφή του γεγονότος, των πιθανών αιτιών, των συνεπειών στους ανθρώπους, του περιβάλλοντος και της ασφάλειας του πλοίου καθώς και των προληπτικών διορθωτικών ενεργειών που λαμβάνονται. Τα ατυχήματα και τα επικίνδυνα περιστατικά αξιολογούνται και αναλύονται από SM τμήμα σε συνεργασία με DPA και τους επικεφαλής των τμημάτων που περιλαμβάνονται. Οι διορθωτικές ενέργειες ακολουθούνται και ερευνώνται από το SM τμήμα σε συνεργασία με τα σχετικά τμήματα.

8.3 Σχετικές διαδικασίες

- SP09: Μη συμμόρφωση και διορθωτικές ενέργειες
- SP10: Ατυχήματα και επικίνδυνα περιστατικά

9. Συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού

Ο σκοπός αυτού του τμήματος είναι να περιγραφούν οι μέθοδοι που διατηρούνται με τις οποίες τα πλοία της εταιρίας συμμορφώνονται με τους σχετικούς κανόνες και τους κανονισμούς καθώς και με την πολιτική της εταιρίας σχετικά με την προληπτική συντήρηση, τις επισκευές και τις σχετικές έρευνες.

9.1 Επιθεώρηση και δοκιμή

Οι επιθεωρήσεις της εταιρίας, τρίτων και η δοκιμές γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα για κάθε πλοίο. Οποιοσδήποτε ζημίες / ατέλειες αναφέρονται, αναλύονται και οι κατάλληλες επισκευές γίνονται. Τα αρχεία αυτών των δραστηριοτήτων αρχειοθετούνται από το τεχνικό τμήμα. Τα αρμοδία τμήματα της εταιρίας ενημερώνονται περαιτέρω.

9.2 Προγραμματισμένη συντήρηση

Ο προγραμματισμός της συντήρησης εκδίδεται από τα σχετικά τμήματα που αναθεωρούν τις εκθέσεις των δραστηριοτήτων συντήρησης.

9.3 Κρίσιμοι εξοπλισμός και συστήματα

Η εταιρία έχει προσδιορίσει τους εξοπλισμούς και τα συστήματα των οποίων η ξαφνική λειτουργική αποτυχία μπορεί να οδηγήσει σε επικίνδυνες καταστάσεις. Αυτοί είναι οι ακόλουθοι:

1. λέμβοι διάσωσης
2. σωστικές σχεδίες
3. αντλία πυρκαγιάς έκτακτης ανάγκης
4. κύριο σύστημα κατάσβεσης με σταθερό σύστημα του CO₂ ή αφρού
5. σύστημα σεντινών μηχανής.
6. αναπνευστικές συσκευές
7. EPIRB
8. SART
9. συναγερμοί
10. σημαντήρας καπνού Manoverboard
11. ανιχνευτές καπνού
12. φορητά VHF
13. σήμα κινδύνου
14. γέφυρα τηλεγραφών/ER
15. πηδαλιουχίας πηδαλιουχία έκτακτης ανάγκης
16. καπόνια
17. αεροσυμπιεστής έκτακτης ανάγκης
18. συσκευές κλεισίματος δεξαμενών καυσίμων E/R
19. γεννήτρια έκτακτης ανάγκης

Τα συγκεκριμένα μέτρα στοχεύουν στην προώθηση της αξιοπιστίας του εξοπλισμού ή του συστήματος. Τα αρχεία της εφαρμογής τίθενται στην διάθεση των σχετικών τμημάτων για την ανάλυση και την αρχειοθέτηση.

9.4 Επισκευές

Οι επισκευές αναλαμβάνονται σύμφωνα με την προδιαγραφή και τον προγραμματισμό που εκδίδονται από το τεχνικό τμήμα. Οι σχετικά εκθέσεις και τα αρχεία επισκευής περιέχουν τα εξής:

- μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την επισκευή
- οποιοσδήποτε παρατηρήσεις που προκύπτουν κατά τη διάρκεια της επισκευής
- οποιαδήποτε απόκλιση από τα πρότυπα που καθορίζονται για τις επισκευές

Αυτές οι εκθέσεις τίθενται στην διάθεση του τεχνικού τμήματος για την ανάλυση και την αρχειοθέτηση.

9.5 Ανταλλακτικά και υλικά

Τα ανταλλακτικά και τα υλικά ζητούνται, παραγγέλλονται, παραδίδονται, ελέγχονται και αποθηκεύονται στο πλοίο. Τα αρχεία ανταλλακτικών διατηρούνται στο πλοίο και επίσης στο τεχνικό τμήμα της εταιρίας. Οι ενημερωμένοι κατάλογοι των ανταλλακτικών και των υλικών είναι επίσης διαθέσιμοι στο πλοίο και στην εταιρία.

9.6 Ασφάλεια και εξοπλισμός ελέγχου της ρύπανσης

Η συντήρηση της ασφάλειας και του εξοπλισμού ελέγχου της ρύπανσης πραγματοποιείται σύμφωνα με τις σχετικά οδηγίες και τα σχέδια.

9.7 Σχετικές διαδικασίες

- SP15: Συντήρηση/ επιθεωρήσεις
- SP16: Διόρθωση των ατελειών
- SP17: Κλάση και επιθεωρήσεις
- SP18: Δεξαμενισμός
- SP19: Ανεφοδιασμός προμηθειών/ ανταλλακτικών

10. Αρχειοθέτηση

Αυτό το τμήμα περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο όλα τα έγγραφα, σχετικά με το SMS της εταιρίας ελέγχονται προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι μόνο τα ενημερωμένα έγγραφα κρατιούνται διαθέσιμα στην κατάλληλη θέση από τους κατόχους όπως περιγράφονται στο εγχειρίδιο διαδικασιών, SP 02. Τα έγγραφα και τα

στοιχεία αποθηκεύονται επίσης στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων της εταιρίας, και προστατεύονται σύστημα αντιγράφων ασφάλειας. Περιγράφει επίσης τον προσδιορισμό και τη συντήρηση των μέτρων ασφάλειας.

10.1 Έλεγχος της αρχειοθέτησης

Όλα τα έγγραφα και τα στοιχεία εξωτερικά ή εσωτερικά που υποστηρίζουν το SMS ελέγχονται κατά τη διάρκεια όλων των σταδίων της έκδοσης τους, αποθηκεύονται και είναι διαθέσιμα όποτε απαιτούνται.

Όλοι οι κάτοχοι των ελεγχόμενων εγγράφων είναι αρμόδιοι για την ενημέρωση των αρχείων τους.

Το SM τμήμα διατηρεί ένα κύριο αρχείο όλης της τεκμηρίωσης σχετικής με το SMS. Τα ελεγχόμενα έγγραφα της εταιρίας είναι:

- Εγχειρίδιο της πολιτικής της εταιρίας
- εγχειρίδιο διαδικασιών
- βάρδια γέφυρας/ καταστρώματος
- βάρδια μηχανής
- προσωπικό
- ασφάλεια
- μόνιμες οδηγίες
- σχέδιο απρόοπτης κατάστασης πλοίου
- σχέδιο απρόοπτης κατάστασης ξηράς
- εγχειρίδιο εκπαίδευσης SOLAS
- εγχειρίδιο συγκεκριμένων λειτουργιών και διαδικασιών
- εγχειρίδιο πυρκαγιάς
- εγκύκλιοι SMS •

10.1.1 Εγχειρίδιο της πολιτικής της εταιρίας

Το SM τμήμα της εταιρίας είναι αρμόδιο για την έκδοση και τη διανομή του εγχειριδίου που περιγράφει τα μέτρα της εταιρίας σχετικά με το ISM κώδικα.

Οι ακόλουθες πληροφορίες δίνονται στην μπροστινή σελίδα του εγχειριδίου:

- ελεγχόμενο/ μηελεγχόμενο
- όνομα και θέση του κατόχου του εγχειριδίου
- όνομα και υπογραφή του συντάκτη
- υπογραφή του εγκεκριμένου προσώπου που εγκρίνει την πολιτική της εταιρίας.

Σε κάθε σελίδα του εγχειριδίου, οι ακόλουθες πληροφορίες έχουν περιληφθεί στην κεφαλίδα:

- κεφάλαιο, αριθμός που αναφέρεται στον πίνακα περιεχομένων
- ζήτημα επιστολή που δείχνει το σχετικό ζήτημα
- ημερομηνία της έκδοσης ένδειξη της ημερομηνίας της έκδοσης
- αναθεώρηση δείχνει τον αριθμό αναθεώρησης
- ημερομηνία ημερομηνία έκδοσης της σχετικής αναθεώρησης
- σελίδα αριθμός σελίδων συνολικών αριθμών σελίδων.

Ο πίνακας περιεχομένων δηλώνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- κεφάλαιο, αριθμός κεφαλαίων που περιγράφονται
- περιγραφή τίτλος του θέματος που περιγράφεται

Το τμήμα σε συνεργασία με τον DPA υπογράφει τις αναθεωρήσεις για την αποδοχή. Το SM ή/και οι εσωτερικοί ελεγκτές θα ελέγξουν ότι τουλάχιστον μία φορά το χρόνο το εγχειρίδιο συμμορφώνεται με την πραγματικότητα της συγκεκριμένης περιόδου.

Η ενημέρωση των εγχειριδίων εν πλω πραγματοποιείται και επιβεβαιώνεται από τον Πλοίαρχο. Κατά τη διάρκεια των εσωτερικών επιθεωρήσεων, οι εσωτερικοί ελεγκτές είναι αρμόδιοι για τον έλεγχο εάν το εγχειρίδιο πολιτικής είναι πλήρως ενημερωμένο με τις πιο πρόσφατες αναθεωρήσεις κατά την διάρκεια του ελέγχου και ότι οι άκυρες σελίδες έχει αφαιρεθεί και έχει καταστραφεί. Επιπλέον, το εγχειρίδιο

πολιτικής αναθεωρείται κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων του Management Review.

Κάθε υπάλληλος μπορεί να προτείνει μια προσθήκη ή μια αλλαγή ενός κεφαλαίου ή μιας παραγράφου. Το HOD και ο Πλοίαρχος είναι αρμόδιοι για να συμπληρώσουν το αίτημα και να το παραδώσουν στο SM τμήμα, υποστηριζόμενο από επιχειρήματα. Το SM τμήμα θα ελέγξει και εάν η πρόταση είναι απαραίτητη, εφικτή, και είναι μέσα στις απαιτήσεις του ISM κώδικα, το SM τμήμα θα ακολουθήσει τη σχετική διαδικασία τροποποιήσεων.

10.1.2 Εγχειρίδιο διαδικασιών

Δεδομένου ότι οι διαδικασίες είναι ο ακρογωνιαίος λίθος του S.M.S. έχουν ως σκοπό να εξυπηρετήσουν τους ανθρώπους που θα τις εφαρμόσουν.

Όλες οι διαδικασίες θα έχουν ένα τυποποιημένο σχήμα. Τα εξής πρέπει να εμφανιστούν σε κάθε σελίδα:

- όνομα επιχείρησης (λογότυπο εφόσον ενδείκνυται).
- τίτλος διαδικασίας
- αριθμός διαδικασίας
- αριθμός αναθεώρησης
- αποτελεσματική ημερομηνία της τρέχουσας αναθεώρησης
- αριθμός σελίδων και συνολικός αριθμός σελίδων

Εκτός από τα ανωτέρω το ακόλουθο περιεχόμενο εμφανίζεται σε κάθε σελίδα αντίστοιχα.

Στην μπροστινή σελίδα:

- παράγραφος 1: σκοπός
- παράγραφος 2: πεδίο της εφαρμογής
- παράγραφος 3: αναφορές
- παράγραφος 4: συντμήσεις

Στη δεύτερη σελίδα:

- παράγραφος 5: Διαδικασία με μορφή διαγράμματος ροής. Οι αριθμοί αναφοράς αναφέρονται στις ουσιαστικές πρόσθετες πληροφορίες που δίνονται στην τρίτη σελίδα, εάν είναι απαραίτητο.

Στην τρίτη σελίδα:

- παράγραφος 6: Κείμενο της διαδικασίας κάτω από τους αριθμούς αναφοράς που δίνονται στη δεύτερη σελίδα, εδώ δίνεται τις πρόσθετες πληροφορίες των διάφορων βημάτων εάν είναι απαραίτητο.

Στην τέταρτη σελίδα:

- παράγραφος 7: Τεκμηρίωση που κρατιέται για να ελέγξει ότι τα βήματα έχουν ακολουθηθεί

Το εγχειρίδιο των διαδικασιών είναι δομημένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε όλες οι διαδικασίες συμπεριλαμβάνονται κατά τρόπο λογικό και σαφή.

Οι πληροφορίες που δίνονται για την μπροστινή σελίδα είναι ίδιες με την αντίστοιχη σελίδα του εγχειριδίου πολιτικής. Η σελίδα περιεχομένου δηλώνει τον αριθμό και τον τίτλο όλων των διαδικασιών.

Η χειρωνακτική ενημέρωση σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες αναθεωρήσεις πραγματοποιείται με τον ίδιο τρόπο με την ενημέρωση του πολιτικού εγχειριδίου.

10.2 Έλεγχος των μέτρων ασφάλειας

Όλα τα αρχεία σχετικά με τη λειτουργία του παρόντος SMS και όλων εκείνων που παρέχουν τα στοιχεία για την πτυχή ασφάλειας της λειτουργίας της επιχείρησης ελέγχονται.

Τα τμήματα γραφείων και ο Πλοίαρχος, είναι αρμόδιοι για το σύστημα αρχειοθέτησης που θα ακολουθήσουν προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα μέτρα ασφάλειας ταξινομούνται και διατηρούνται κατά τρόπο τακτικό και ανακτήσιμο.

Το σύστημα αρχείων συμμορφώνεται με τις νομικές εθνικές ή διεθνείς απαιτήσεις σχετικά με την περίοδο διατήρησης.

Ακολούθως είναι μερικά από τα μέτρα ασφάλειας της επιχείρησης.

- διορθωτικά και προληπτικά αρχεία δράσης

- εσωτερικές/εξωτερικές ISM επιθεωρήσεις
- αρχεία διοικητικής αναθεώρησης
- κατάρτιση, αρχεία γυμνασίων

10.3 Σχετικές διαδικασίες

SP02: Έκδοση και διανομή των ελεγχόμενων εγγράφων SP03: Τροποποίηση των ελεγχόμενων εγγράφων SP04: Έλεγχος των μέτρων ασφάλειας SP05: Έλεγχος των εγγράφων τρίτων

11. Επαλήθευση, αναθεώρηση και αξιολόγηση επιχείρησης

Το σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της επιχείρησης (SMS), όντας ακέραιο στα λειτουργικά συστήματα της επιχείρησης, ελέγχεται, αναθεωρείται και αξιολογείται σε κανονική βάση στην ξηρά και σε κάθε πλοίο μέσω των εσωτερικών επιθεωρήσεων ασφάλειας.

Ο σκοπός των εσωτερικών επιθεωρήσεων ασφάλειας είναι να καθοριστεί εάν τα καθορισμένα και τεκμηριωμένα συστήματα και οι διαδικασίες αντιπροσωπεύουν επαρκώς τα πρότυπα που καθορίζονται από την επιχείρηση και ότι όλα τα συστήματα λειτουργούν αποτελεσματικά σε όλη την επιχείρηση σύμφωνα με το διεθνή διοικητικό κώδικα ασφάλειας.

Οι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται σύμφωνα με ένα πρόγραμμα που παρέχεται από το διοικητικό τμήμα ασφάλειας για να βοηθήσει τον προγραμματισμό. Κάθε τομέας των δραστηριοτήτων της επιχείρησης υπόκειται στην επιθεώρηση τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Αυτή η ελάχιστη απαίτηση υπόκειται στην αναθεώρηση στη συνεδρίαση της διοικητικής αναθεώρησης. Οι πρόσθετες εσωτερικές επιθεωρήσεις μπορούν να διεξαχθούν όταν και εάν προσδιορίζεται μια τέτοια ανάγκη.

Οι εσωτερικές επιθεωρήσεις διεξάγονται σύμφωνα με μια επίσημη διαδικασία, και οι ελεγκτές είναι ανεξάρτητοι από τις περιοχές ελεγχόμενες, όπου εφαρμόσιμος.

Τα αποτελέσματα των εσωτερικών επιθεωρήσεων καταγράφονται με τις εκθέσεις και μορφές μη συμμόρφωσης. Αυτοί υποπίπτουν επίσης στην αντίληψη του προσωπικού που έχει ευθύνη για ένα τμήμα ή ένα σκάφος. Τα διορθωτικά μέτρα που λαμβάνονται ενάντια στα συμπεράσματα καταγράφονται στην έκθεση

μη συμμόρφωσης και η συνέχεια της διορθωτικής δράσης μέσα στις ημερομηνίες ορίου πραγματοποιείται από το SM τμήμα.

Η διοικητική αναθεώρηση πραγματοποιείται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο από τους επικεφαλής των τμημάτων και των βοηθών τους. Τα αποτελέσματα των εσωτερικών επιθεωρήσεων, οποιεσδήποτε μη συμμορφώσεις και άλλες πτυχές συζητούνται προκειμένου να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής SMS για τη συντήρηση της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος στη λειτουργία των σκαφών.

11.1 Σχετικές διαδικασίες

- SP 01: Διοικητική αναθεώρηση
- SP 06: Ism επιθεωρήσεις
- SP 09: Μη συμμόρφωση