

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ Ο ΔΙΕΘΝΗΣ
ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

**Διπλωματική Διατριβή-MSc. Thesis
Πεδίο: Ποιοτικός Έλεγχος στην Ναυτιλία.**

**Επιβλέπων Καθηγητής~Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος
Λοιπά μέλη Επιτροπής:Καθ. Κων.Γκιζιάκης
Καθ.Ερνέστος Τζαννάτος**

**Φιλοξενούσα επιχείρηση~Bureau Veritas
Περίοδος έρευνας~Σεπτέμβριος 2003-Φεβρουάριος
2004**

Από Φοιτήτρια Α' Κύκλου

Κα ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΙΟΥΛΙΟΣ 2004 (3^Η Έκδοση)

Περιεχόμενα

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή.....	3
Κεφάλαιο 2.....	5
2.1. Η έννοια της Ποιότητας.....	5
2.2. Η σημασία της Ποιότητας.....	6
2.3. Η σημασία της Ποιότητας στη Ναυτιλία.....	7
2.4. Η Διοίκηση Ολικής Ποιότητας.....	7
2.5. Οι βασικές θεωρίες της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας.....	8
2.6. Τα διεθνή πρότυπα.....	13
2.7. Ποιότητα και περιβαλλοντική διοίκηση.....	17
2.8. Ο διεθνής κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) ως πρότυπο ποιότητας ;.....	20
Κεφάλαιο 3.....	24
3.1. Η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος – απειλές	24
3.2. Η σημασία της θαλάσσιας ασφάλειας.....	29
Κεφάλαιο 4.....	33
4.1. Το πρόβλημα της εφαρμογής των κανονισμών του IMO.....	33
4.2. Η διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και οι πολιτικές που υιοθετούνται από τον IMO.....	35
4.3. Η σχέση ανάμεσα στον ISM κώδικα και τις μεθόδους FSA και HRA.....	37
4.4. Ο ανθρώπινος παράγοντας.....	40
4.5. Ανθρώπινο σφάλμα και θαλάσσια ασφάλεια.....	45
4.6. Ναυτικά ατυχήματα και νομοθεσία.....	46
Κεφάλαιο 5.....	51
5.1. Ο κώδικας για την διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.....	51
5.2. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE).....	52
5.3. Τι περιέχει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης ;.....	54
5.4. Ο ρόλος του πλοιάρχου κατά τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.....	58
5.5. Εκθέσεις και ανάλυση των μη – συμμορφώσεων, των ατυχημάτων και των επικίνδυνων περιστατικών.....	63
5.6. Η συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού.....	65
Κεφάλαιο 6.....	66
6.1. Τ’ απαραίτητα βήματα για την εφαρμογή του ISM Code.....	66
6.2. Νομικά ζητήματα εφαρμογής του Κώδικα ISM : ειδική αναφορά στα ναυλοσύμφωνα και τα ασφαλιστικά συμβόλαια.....	71
6.3. Αποτελέσματα από την πρακτική άσκηση σχετικά με τις μη συμμορφώσεις των εταιρειών.....	77
Κεφάλαιο 7 : Συμπεράσματα.....	81
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	85
Παράρτημα I.....	87
Κεφάλαια του Κώδικα.....	87

Παράρτημα Β.....	89
Παραδείγματα μη συμμορφώσεων	89
Παράρτημα Β96	
1. Εφαρμογή του ΙSM (SAFETY PROCEDURE 1)	96
1.1. Νόμοι και Κανονισμοί	96
1.2. Οδηγίες και Καθοδήγηση.....	96
1.3. Υπερισχύουσα αρμοδιότητα του πλοιάρχου.....	98
1.4. Πιστοποιητικά συμμόρφωσης του πλοίου.....	98
1.5. Λειτουργικά θέματα του ΣΑΔ	99
2. Επικοινωνία (SAFETY PROCEDURE 2).....	102
2.1. Επικοινωνία μεταξύ πλοίων και γραφείου.....	102
2.2. Επικοινωνία μεταξύ πλοίου και τρίτων μερών	104
2.3. Επικοινωνία επί του πλοίου.....	105
3. Μη συμμορφώσεις, ατυχήματα και παρ' ολίγον ατυχήματα (SAFETY PROCEDURE 3).	106
3.1 Ορισμοί.....	107
3.2. Προσδιορισμός	108
3.3. Διαδικαστικές διευθετήσεις.....	109
3.4. Αναφορές απαιτήσεων έπειτα από την καταγραφή ατυχημάτων / παρ' ολίγον ατυχημάτων ...	110
3.5. Διαδικασίες αποκατάστασης	112
4. Εξοικείωση και εκπαίδευση του πληρώματος (SAFETY PROCEDURE 4)	114
4.1. Εξοικείωση των ναυτικών.....	115
4.2. Πρόγραμμα εκπαίδευσης των ναυτικών.....	118
4.3. Εξακρίβωση των εκπαιδευτικών αναγκών	119
5. Ναρκωτικά και αλκοόλ (SAFETY PROCEDURE 5).....	120
5.1. Η πολιτική της εταιρείας.....	121
5.2 Βασικές οδηγίες για την χρήση οινόπνευματος	122
5.3. Γενικοί κανόνες και περιορισμοί στην αγορά / κατοχή αλκοόλ	123
6. Ασφάλεια επί του πλοίου (SAFETY PROCEDURE 6).....	124
6.1. Τρόποι προσέγγισης του πλοίου	124
6.2. Λαθρεπιβάτες	127
6.3. Πειρατεία.....	132
7. Γυμνάσια ασφαλείας (SAFETY PROCEDURE 7).....	134
7.1. Σχεδιασμός των γυμνασίων ασφαλείας.....	135
7.2. Προετοιμασία για την εκτέλεση των γυμνασίων ασφαλείας	136
7.3. Εκτέλεση των γυμνασίων ασφαλείας.....	137
7.4. Ολοκλήρωση των γυμνασίων ασφαλείας.....	139
7.5. Σχέδια αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.....	140
8. Ασφαλής Διαχείριση (SAFETY PROCEDURE 8).....	141
8.1. Συναντήσεις ασφαλείας.....	142
8.2. Ανασκόπηση από τον Πλοίαρχο.....	146
8.3. Πυρόσβεση.....	147
8.4. Διάσωση.....	155
8.5. Πρακτικές ασφαλούς εργασίας.....	155
9. Προστασία του περιβάλλοντος.....	157
(SAFETY PROCEDURE 9).....	157
9.1. Συλλογή και διαχείριση απορριμμάτων	158
9.2. Διαχείριση και διάθεση των λυμάτων	161
9.3. Διάθεση των πετρελαιοειδών καταλοίπων	161
9.4. Διαχείριση θαλάσσιου έρματος	163

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

Τα τελευταία δέκα χρόνια τα μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) αναγνώρισαν πως το θέμα της ασφάλειας της ναυτιλίας είναι αυτό που παίζει το σημαντικότερο ρόλο. Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης υιοθετήθηκε από τον IMO για να υπηρετήσει ακριβώς αυτόν τον σκοπό: την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του Θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο Κώδικας βασίζεται στις βασικές απαιτήσεις του Προτύπου ISO 9001 και η βασική του ιδέα είναι ότι αφού η ποιότητα αφορά το κατά πόσο ο πελάτης ικανοποιεί τις απαιτήσεις του, η ασφάλεια στη θάλασσα θα αφορά το κατά πόσο μια ναυτιλιακή εταιρεία διαθέτει πλοία τα οποία λειτουργούν με ασφάλεια χωρίς να μολύνουν το περιβάλλον.

Σκοπός λοιπόν της παρούσας εργασίας είναι να αναλύσουμε τι σημαίνει ποιότητα στη Ναυτιλία και ειδικότερα να αναφερθούμε στον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και πως αυτός μπορεί να εφαρμοστεί αποτελεσματικά σε μια ναυτιλιακή εταιρεία.

Ειδικότερα στο κεφάλαιο 2 γίνεται αναφορά στην έννοια της ποιότητας και στη συνέχεια αναλύουμε τον όρο της «διοίκησης ολικής ποιότητας», ώσπου να φτάσουμε τελικά στα πρότυπα ISO και στον Κώδικα ISM.

Η σημασία της θαλάσσιας ασφάλειας αναλύεται στο κεφάλαιο 3, όπου και φτάνουμε στο συμπέρασμα πως η ναυτιλία ευθύνεται για ένα μικρό ποσοστό ρύπανσης της θάλασσας (12% περίπου). Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα σχεδιαγράμματα που παραθέτουμε τα οποία αποδεικνύουν πως η ναυτιλία δεν αποτελεί τη μοναδική πηγή ρύπανσης, αλλά είναι μάλλον τα βιομηχανικά απόβλητα και οι ατμοσφαιρικοί ρύποι που κατέχουν μεγάλο ποσοστό.

Σημαντικό ρόλο σε ότι αφορά στην αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων παίζει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και οι πολιτικές που υιοθετεί κάθε φορά αυτές κρίνονται αναγκαίες και πολλές φορές μάλιστα υποχρεωτικές, ώστε να εφαρμόζονται από όλες τις κυβερνήσεις. Η ανάλυση αυτών των πολιτικών γίνεται στο κεφάλαιο 4. Στο ίδιο επίσης κεφάλαιο αναφέρουμε τη σπουδαιότητα του ανθρώπινου παράγοντα και πως αυτός είναι υπεύθυνος για το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων.

Εκτεταμένη ανάλυση του Κώδικα ISM γίνεται στο κεφάλαιο 5, όπου ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο πρόσωπο του πλοιάρχου και πως αυτός ανάλογα με την προσωπικότητά του θα παρακινεί το πλήρωμά του, ώστε να εφαρμόζεται σωστά ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης.

Το κεφάλαιο 6 παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς αναφέρεται στα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του Κώδικα και τα πιθανά προβλήματα που μπορεί να παρουσιαστούν από κάποιες ασάφειες που έχει ο Κώδικας. Πολύ σημαντικό κομμάτι είναι και η ανάλυση της πρακτικής άσκησης που έγινε σε νηογνώμονα και τα αποτελέσματα αυτής χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής.

Το κεφάλαιο 7 συγκεντρώνει τα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας.

Ακολουθούν το Παράρτημα Ι το οποίο περιέχει τα κεφάλαια του Κώδικα ονομαστικά, το Παράρτημα ΙΙ στο οποίο αναφέρονται ενδιαφέροντα παραδείγματα μη συμμορφώσεως, από την πρακτική άσκηση στον νηογνώμονα και τέλος το Παράρτημα ΙΙΙ είναι αυτό που αναφέρεται στο πως μια ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να εφαρμόσει τον Κώδικα και είναι στην ουσία το κεφάλαιο εκείνο που μας δίνει ένα παράδειγμα για τον ISM στην πράξη.

Κεφάλαιο 2

2.1. Η έννοια της Ποιότητας

Η έννοια της ποιότητας έχει διαφορετικό περιεχόμενο για τον καταναλωτή και τον παραγωγό. Για τον *καταναλωτή*, ο όρος *ποιότητα* σημαίνει ότι το προϊόν/ υπηρεσία ικανοποιεί τις ανάγκες και προσδοκίες του από άποψη λειτουργική (=αξιοπιστία, απόδοση, ασφάλεια χρήσης, διάρκεια ζωής κ.λπ.), οικονομική (= κόστος αγοράς, κόστος λειτουργίας / συντήρησης κ.λπ.) και αισθητική (= εμφάνιση / συσκευασία, εξυπηρέτηση, έγκαιρη παράδοση κ.λπ.). Για τον *παραγωγό*, ο όρος *ποιότητα* σημαίνει εκείνο το επίπεδο τεχνικών προδιαγραφών (= λειτουργικά χαρακτηριστικά), οι οποίες με βάση τις δυνατότητες της αγοράς (= ζήτηση), τις δυνατότητες του συστήματος παραγωγής (= προσφορά) και το επιθυμητό επίπεδο ποιότητας, επιτρέπουν την παραγωγή του προϊόντος με το ελάχιστο κόστος παραγωγής – διανομής και εξασφαλίζουν το μέγιστο δυνατό έσοδο / κέρδος.

Κατά τον Juran¹, ένας σύντομος ορισμός της ποιότητας είναι: «η ικανοποίηση του καταναλωτή». Άλλος σύντομος ορισμός της ποιότητας είναι: «η καταλληλότητα του προϊόντος / υπηρεσίας στη χρήση». Συνοπτικά, κατά τον Juran, *ποιότητα* σημαίνει την ικανοποίηση του εσωτερικού και εξωτερικού καταναλωτή/ πελάτη, η οποία επηρεάζεται καθοριστικά από τα χαρακτηριστικά του προϊόντος / υπηρεσίας (=προδιαγραφές = ποιότητα σχεδίασης) και την απουσία ελαττωμάτων στο προϊόν / υπηρεσία (= ποιότητα προσαρμογής / συμμόρφωσης προς τις προδιαγραφές).

¹ Λιαρμακόπουλος Μ. Λογοθέτης, Διοίκηση Ολικής Ποιότητας, Αθήνα – Πάτρα, 2003.

2.2. Η σημασία της Ποιότητας

Μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο, δύο βασικοί παράγοντες επηρέασαν την εξέλιξη της ποιότητας. Ο ένας ήταν η Ιαπωνική “επανάσταση”², σε ότι αφορά στην ποιότητα και ο άλλος η (νέα) άποψη του καταναλωτή για την ποιότητα. Αυτοί οι παράγοντες επέδρασαν κυρίως στη μεταβολή της επιχειρηματικής συμπεριφοράς σε ότι αφορά στην ποιότητα. Και η αλλαγή αυτή επήλθε μέσα από τη μεταβολή του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, όπως ο αυξανόμενος ανταγωνισμός, η μεταβολή στη συμπεριφορά του καταναλωτή, η πολυπλοκότητα των προϊόντων/ υπηρεσιών, το υψηλότερο επίπεδο προσδοκιών του καταναλωτή κ.λπ..

Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, η ποιότητα έχει επιπτώσεις μέσα και έξω από την επιχείρηση. Προς τα έξω, το υψηλό επίπεδο ποιότητας ενισχύει την ανταγωνιστική θέση της επιχείρησης, με την αύξηση του μεριδίου της στην αγορά και συνεπώς, την αύξηση των εσόδων της, με επακόλουθο την αύξηση της αποδοτικότητας (= κέρδη). Προς τα μέσα, η βελτίωση της ποιότητας μειώνει το κόστος παραγωγής και συνεπώς αυξάνει την παραγωγικότητα, με επακόλουθο την αύξηση, πάλι, της αποδοτικότητας της επιχείρησης (= έσοδα / κέρδη).

Ο καθηγητής Kondo³ υποστηρίζει ότι η ποιότητα αποτελεί τον πιο κρίσιμο δείκτη, ο οποίος μπορεί να ανοίξει νέες αγορές στο διεθνή ανταγωνισμό, μέσα από την αύξηση της παραγωγικότητας, τη μείωση του κόστους παραγωγής – διανομής και συνεπώς, την αύξηση των εσόδων /κερδών.

² Λιαρμακόπουλος Μ. Λογοθέτης, Διοίκηση Ολικής Ποιότητας, Αθήνα – Πάτρα, 2003.

³ Kondo Y, Quality Education in Japan, in Proceedings of the 3rd European Conference, Rome, 1992.

2.3. Η σημασία της Ποιότητας στη Ναυτιλία

Για τις ναυτιλιακές εταιρείες ο στόχος της ποιότητας είναι ακόμα πιο δύσκολος, γιατί η παροχή της υπηρεσίας είναι αποτέλεσμα πολλών παραγωγικών σταδίων: λιμένος, πλοίου, πράκτορα, πλοηγού, πιλότου, ρυμουλκού, προμηθευτών⁴. Η ποιότητα επηρεάζεται επίσης από τις διάφορες διακυμάνσεις της αγοράς, αφού όπως είναι γνωστό για την “επιβίωση” ενός πλοίου απαιτούνται ισχυρότατες οικονομίες.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση που τηρεί τα συμφωνηθέντα, δηλαδή τη συμφωνημένη χρονικά φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου, χωρίς οποιαδήποτε απώλεια αυτού αλλά και χωρίς οποιαδήποτε ρύπανση στο περιβάλλον και πρόκληση ατυχήματος, είναι θα λέγαμε η επιχείρηση η οποία κατέχει τα απαραίτητα στοιχεία ποιότητας στη ναυτιλία.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), έχει ορίσει συνοπτικά την ποιότητα στη ναυτιλία, ως την αποφυγή της ρύπανσης του περιβάλλοντος και των ναυτικών ατυχημάτων. Αυτός άλλωστε είναι και ο βασικός άξονας πάνω στον οποίο στηρίζεται ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code).

2.4. Η Διοίκηση Ολικής Ποιότητας

Στη φιλοσοφία της Δ.Ο.Π, ο καταναλωτής είναι το κεντρικό και το πιο σημαντικό τμήμα της διαδικασίας: εφοδιασμός – παραγωγή – διανομή – εξυπηρέτηση⁵. Η πραγματοποίηση του επιθυμητού επιπέδου ποιότητας αποτελεί εγγύηση στην ικανοποίηση του καταναλωτή/ χρήστη.

⁴ Γουλιέλμος Α.Μ – Γκιζιάκης Α.Μ, Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2001, 2^η έκδοση.

⁵ Λιαρμακόπουλος Μ. Λογοθέτης, Διοίκηση Ολικής Ποιότητας, Αθήνα – Πάτρα, 2003.

Η επένδυση που αφορά στη βελτίωση της ποιότητας αποδίδει σημαντικά. Εκτός από την αύξηση του μεριδίου της αγοράς και την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης της επιχείρησης στην αγορά, επιτυγχάνεται υψηλό ηθικό εργαζομένων, ομαδικότητα εργασίας, καλή επικοινωνία, σεβασμός για τη διοίκηση και τους εργαζομένους, βελτιωμένες σχέσεις εργασίας κ.λπ.. Τελικά η επένδυση στη βελτίωση της ολικής ποιότητας έχει θετική και καθοριστική επίδραση στην επιβίωση και ανάπτυξη της επιχείρησης.

Στον πίνακα 1 δίνονται τα βασικά κριτήρια αποδοτικότητας για την παραδοσιακή Διοικητική και τη Διοίκηση Ολικής Ποιότητας.

Πίνακας 1.1

Βασικά κριτήρια αποδοτικότητας για την κλασική Διοίκηση & ΔΟΠ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΚΛΑΣΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ	ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΟΛΙΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ
1 ^η	Κόστος	Ποιότητα
2 ^η	Έγκαιρη παράδοση	Ελάχιστος χρόνος παράδοσης
3 ^η	Έσοδα/ Κέρδη	Ικανοποίηση πελάτη
4 ^η	Ποιότητα	Κόστος

ΠΗΓΗ: Λιαρμακόπουλος Μ. Λογοθέτης, Διοίκηση Ολικής Ποιότητας 2003.

2.5. Οι βασικές θεωρίες της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας

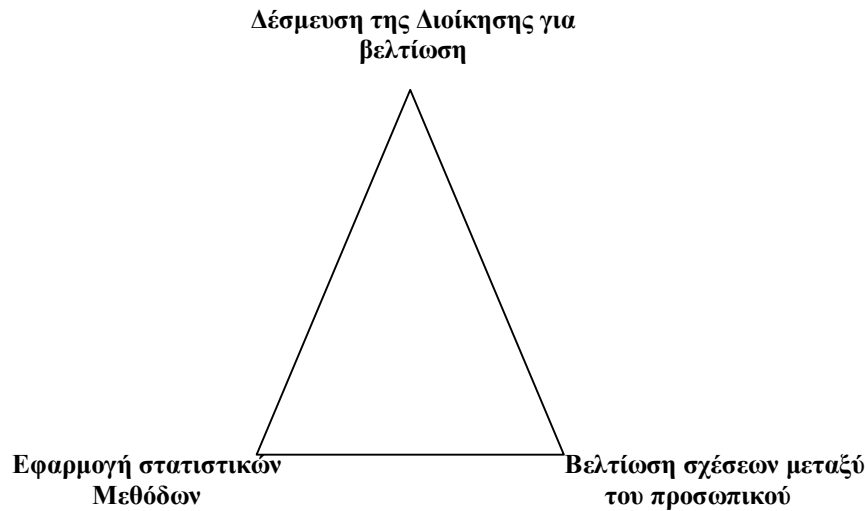
Θα αναφερθούν, με συντομία, οι βασικοί θεμελιωτές της Δ.Ο.Π.: W.E.Deming, J.M.Juran και P.B.Crosby, οι οποίοι καθιέρωσαν τη φιλοσοφία της νέας Διοικητικής, της Δ.Ο.Π, στην Ιαπωνία.

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ DEMING⁶: Η όλη θεωρία / φιλοσοφία του Deming διατυπώνεται σε 14 σημεία. Τα βασικά συμπεράσματα αυτής είναι τ' ακόλουθα:

⁶ Deming W.E., Out of the Crisis, Cambridge University Press, 1986.

1. Η Διοίκηση πρέπει να αποβλέπει σε *μακροχρόνια* προγράμματα και όχι βραχυχρόνια για τη βελτίωση της ποιότητας, που θα εξασφαλίζουν την επιβίωση της επιχείρησης, ενισχύουν την ανταγωνιστική θέση της και προστατεύουν του μετόχους και του εργαζόμενους της.
2. Η ηγεσία πρέπει να εστιάζει την προσοχή της στη συνεχή *εκπαίδευση* και ανάπτυξη του προσωπικού της.
3. Η προσπάθεια για καλύτερη ποιότητα πρέπει να ξεκινά από τη *σχεδίαση* του προϊόντος / υπηρεσίας και τη *σχεδίαση* της διαδικασίας παραγωγής και όχι να επιδιώκεται η βελτίωση της μετά την παραγωγή του προϊόντος / υπηρεσίας.
4. Η βελτίωση της ποιότητας πρέπει να είναι αποτέλεσμα *ομαδικής* εργασίας, με συνεχή εκπαίδευση των εργαζομένων σε γνώσεις, μεθόδους και μέσα για την πραγματοποίησή της , η οποία θα τους κάνει να αισθάνονται και υπερήφανοι για την εργασία τους.
5. Η αποτελεσματική χρησιμοποίηση της μεθόδου του ποιοτικού *ελέγχου* με σκοπό τον περιορισμό της μεταβλητότητας των βασικών χαρακτηριστικών της ποιότητας, με συνέπεια, οδηγεί στην οπωσδήποτε μεγαλύτερη ικανοποίηση του καταναλωτή / χρήστη.

Διάγραμμα 1.1



Ο ΤΡΙΠΤΥΧΟ ΤΟΥ DEMING

ΠΗΓΗ: Deming W.E, *Out of the Crisis*, Cambridge University Press, 1986.

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ JURAN⁷: Ο Juran είναι ένας από τους αμερικανούς θεμελιωτές της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας. Η διαφορά του Juran με του Deming αναφέρεται στον τύπο και όχι στην ουσία. Δηλαδή ο Juran ξεκινά από “εκεί που βρίσκεται τώρα η Διοικητική”, ενώ ο Deming αναπτύσσει τη θεωρία του “πουν θα έπρεπε να βρίσκεται η Διοικητική”. Και οι δύο υποστηρίζουν την ανάγκη συμμετοχής και πραγματικής στήριξης της ανώτατης Διοίκησης ως προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή της Δ.Ο.Π. Το τρίπτυχο του Juran είναι:

1. η *σχεδίαση* της ποιότητας,
2. ο *έλεγχος* της ποιότητας, και
3. η *βελτίωση* της ποιότητας.

⁷ Juran J.M., *Planning for Quality*, The Free Press, 1988.

Διάγραμμα 1.2



ΤΟ ΤΡΙΠΤΥΧΟ ΤΟΥ JURAN

ΠΗΓΗ: Juran J.M., Planning for Quality, The Free Press, 1988.

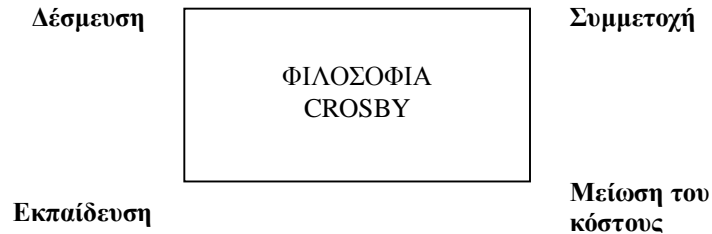
Το τρίπτυχο του Juran δημιουργεί τον κατάλληλο μηχανισμό, που αποβλέπει στην ικανοποίηση του καταναλωτή/ πελάτη (με τα χαρακτηριστικά προϊόντος / υπηρεσίας και την απουσία ελαττωμάτων) και στη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της επιχείρησης, μακροχρόνια.

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ CROSBY⁸: Ο Crosby “βλέπει” την επιχείρηση ως “ασθενή” και επομένως έχει ανάγκη από το “εμβόλιο της ποιότητας”, με στόχο την πρόληψη ή τη θεραπεία της “ασθενούς χαμηλής ποιότητας”. Οι βασικοί άξονες της φιλοσοφίας του Crosby είναι οι εξής:

1. Η *δέσμευση* της Διοίκησης για συλλογική βελτίωση της ποιότητας,
2. Η *συμμετοχή* για βελτίωση και μέτρηση της ποιότητας,
3. Η *εκπαίδευση* των στελεχών, εργαζομένων και προμηθευτών για ποιότητα,
4. Η *μείωση του κόστους* χαμηλής ποιότητας.

⁸ Crosby P.B, Let's Talk Quality, Mc Graw Hill Book Co, 1989.

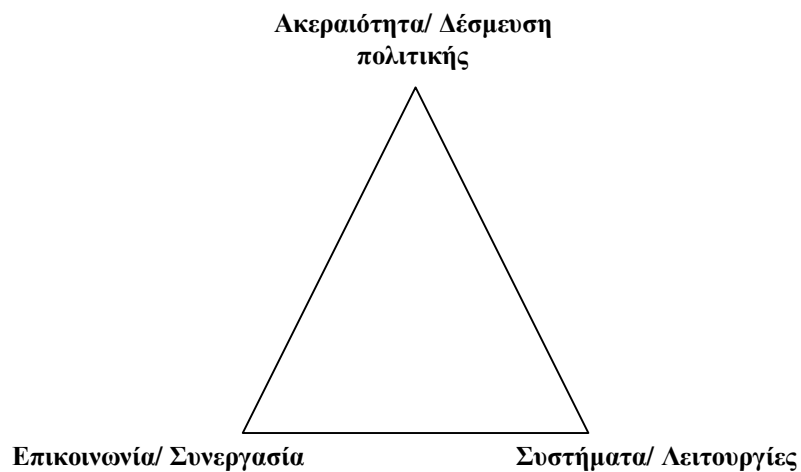
Διάγραμμα 1.3



ΠΗΓΗ: Crosby P.B., *Let's Talk Quality*, Mc Graw Hill Book Co, 1989.

Το αντίστοιχο τρίγωνο του Crosby είναι:

Διάγραμμα 1.4



ΤΟ ΤΡΙΓΩΝΟ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ CROSBY

ΠΗΓΗ: Crosby P.B., *Let's Talk Quality*, Mc Graw Hill Book Co, 1989.

2.6. Τα διεθνή πρότυπα

Ο οργανισμός ISO εδρεύει στη Γενεύη και αποτελεί μια διεθνή συνομοσπονδία “σωμάτων προτύπων” από 111 έθνη. Ιδρύθηκε το 1946 με σκοπό την προώθηση της χρήσης προτύπων και σχετικών δραστηριοτήτων, ώστε να διευκολυνθεί η διεθνής ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών.

Τα πρότυπα του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας δημιουργήθηκαν αρχικά για να ρυθμίζουν τις πρακτικές διασφάλισης της ποιότητας των προμηθευτών των Ενόπλων Δυνάμεων των Ηνωμένων Πολιτειών και αργότερα υιοθετήθηκαν και από το NATO. Μέσω αυτών εφαρμόστηκε μια πρακτική διαχείρισης της ποιότητας σε ένα μεγάλο αριθμό προμηθευτών του στρατού που προμήθευαν διάφορα προϊόντα τα οποία έπρεπε να είναι αξιόπιστα, συμβατά και να παραδίδονται εγκαίρως. Δόθηκε έμφαση στον έλεγχο της ποιότητας, δίνοντας μεγάλη σημασία στον έλεγχο και στις δοκιμές.

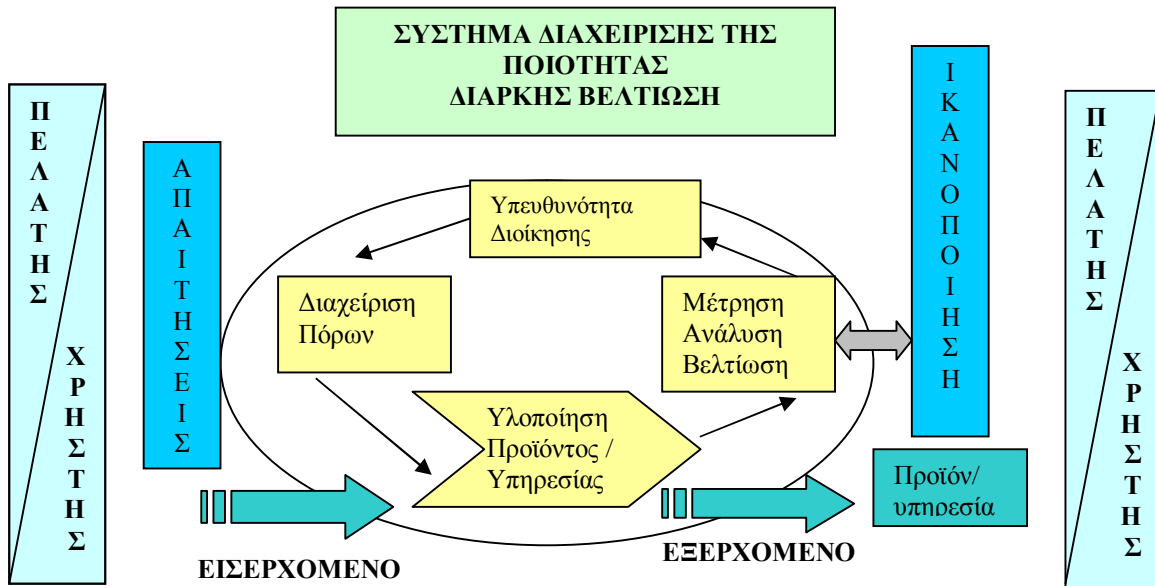
Τα Πρότυπα 5750 δημιουργήθηκαν για οργανισμούς κατασκευής εμπορικών προϊόντων στο Ηνωμένο Βασίλειο και ήταν παρόμοια με τα αμυντικά πρότυπα. Το 1987 υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης (ISO), και αναθεωρήθηκαν το 1994 σαν μέρος του προγράμματος αναθεώρησης του ISO που γίνεται κάθε 5 χρόνια.

Τα Πρότυπα ISO αναπτύχθηκαν με αντίστοιχη προσφορά από τα ενδιαφερόμενα μέρη (κυβερνήσεις, βιομηχανίες κ.λπ..) μέσα από ένα σύστημα επιτροπών και ανοιχτών διαδικασιών που επανεξετάζουν και σχολιάζουν τα προτεινόμενα πρότυπα, ενώ ψηφίζουν το τελικό πρότυπο στη βάση της κοινής συναίνεσης.

Οι εταιρείες των οποίων τα προϊόντα, οι υπηρεσίες και οι λειτουργίες έχουν σημαντικές δυνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, είναι υποχρεωμένες να

αντιμετωπίσουν ένα κόσμο που ενδιαφέρεται για τη φύση των επιπτώσεων αυτών. Οι καταναλωτές απαιτούν προϊόντα που να μειώνουν και να ελαχιστοποιούν τη δική τους περιβαλλοντική έκθεση και τα προκύπτοντα περιβαλλοντικά κόστη. Οι κοινωνίες δεν επιθυμούν την ύπαρξη στο περιβάλλον τους στοιχείων, τα οποία είτε προκαλούν προβλήματα υγείας, είτε οδηγούν σε οικολογική και αισθητική καταστροφή. Οι εργαζόμενοι επιθυμούν να εργασθούν σε εταιρείες που λειτουργούν συνετά και με συνέπεια. Οι μέτοχοι, οι επενδυτές, οι δανειστές αντιλαμβάνονται ότι τα διάφορα περιβαλλοντικά προβλήματα είναι δυνατόν να έχουν επιπτώσεις στα κέρδη και στην αξία του ενεργητικού. Η ανάπτυξη των σειρών ISO 9000 και ISO 14000, αφορούν τα συστήματα ποιοτικής και περιβαλλοντικής διαχείρισης αντίστοιχα.

Διάγραμμα 1.5

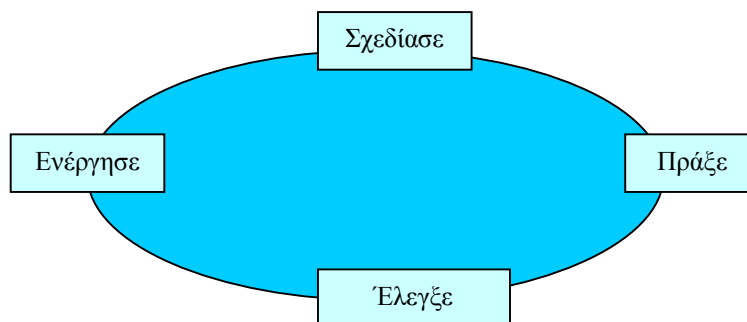


ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

ΠΗΓΗ: ISO 9000:2000 Series

Το παραπάνω μοντέλο (Μοντέλο της Προσέγγισης των Διεργασιών, ISO 9001), έχει δημιουργηθεί για να δείξει πως αλληλοσχετίζονται τα κεφάλαια του προτύπου ISO 9001 σαν ένα ολοκληρωμένο σύστημα (και όχι σαν μια κατάσταση διαδοχικών απαιτήσεων). Βασίζεται στον κύκλο : Σχεδιάζω (Plan), Εκτελώ (Do), Ελέγχω (Check), Ενεργώ (Act), που προώθησε ο W. Edwards Deming, και περιγράφει τον κύκλο της βελτίωσης. Σύμφωνα με τον οποίο οι επιχειρήσεις δεν θα πρέπει να εστιάζονται μόνο στην επίτευξη των ελάχιστων απαιτήσεων, αλλά θα πρέπει να στοχεύουν στο μέλλον και στην ικανοποίηση του πελάτη / χρήστη.

Διάγραμμα 1.6



Ο ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ

ΠΗΓΗ: A-M Chauvel, Managing Safety and Quality in Shipping, The Nautical Institut,

1997

Η υλοποίηση των συστημάτων διαχείρισης θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύουν αυτό τον κύκλο στην πράξη, με εστίαση στην ικανοποίηση του πελάτη και τη διαρκή βελτίωση.

Οι σειρές ISO 14000 αποτελούν ένα οδηγό περιβαλλοντικής διαχείρισης με τον οποίο προβλέπεται συνεχής βελτίωση σε όλες τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης. Η περιβαλλοντική διαχείριση πρέπει να αποτελεί ένα αναπόσπαστο τμήμα της στρατηγικής σκέψης του ανώτερου management, καθώς και των καθημερινών ευθυνών των υπαλλήλων της επιχείρησης. Οι σειρές ISO 14000 όταν ενσωματωθούν σε μια επιχείρηση αποτελούν ένα είδος “πράσινου διαβατηρίου” πιστοποιώντας ότι η εν λόγω επιχείρηση (α) δίνει έμφαση στην πρόληψη παρά στη διορθωτική ενέργεια, (β) έχει φθάσει σε ένα σημείο όπου πολιτικές, αντικειμενικοί σκοποί και προσδοκίες έχουν συναντηθεί, (γ) παρέχει απόδειξη δικαιολογημένης φροντίδας και συμφωνίας με κανονισμούς, (δ) υποστηρίζει συνεχή βελτίωση, και (ε) σταθμίζει και ολοκληρώνει οικονομικά και περιβαλλοντικά ενδιαφέροντα.

2.7. Ποιότητα και περιβαλλοντική διοίκηση

Σε ένα τέτοιο, λοιπόν, περιβάλλον «υπηρεσιών», στο οποίο η παγκοσμιοποίηση της αγοράς έχει δημιουργήσει συνθήκες έντονου ανταγωνισμού, γίνεται ολοένα και περισσότερο αποδεκτό ότι το κλειδί για την επιβίωση και αποτελεσματικότητα κάθε οργανισμού (και για την ναυτιλιακή εταιρεία) είναι η παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

Το Ευρωπαϊκό Βραβείο Ποιότητας, που απονέμει από το 1992 το European Foundation for Quality Management (EFQM), και το αντίστοιχο Baldrige Award στις ΗΠΑ, που απονέμεται από το 1988, προσφέρουν χρήσιμα πλαίσια στα οποία μπορεί ν'αναπτυχθεί ένα περιβάλλον συνεχούς βελτίωσης. Παρόμοια βραβεία επιχειρηματικής αριστείας (business excellence) προσφέρονται, επίσης, από αριθμό χωρών, όπως ο Καναδάς, η Αυστραλία, η Ιαπωνία κ.λπ.. Ολοένα και μεγαλύτερος αριθμός υπηρεσιών βραβεύεται στα πλαίσια αυτών των βραβείων, ενώ πρόσφατα παρατηρούμε επίσης την αυξημένη δημοτικότητα των προτύπων ISO 9000.

Η τάση αρκετών επιχειρήσεων να εισαγάγουν αρχές βελτίωσης ποιότητας στα συστήματα διοίκησης, οδήγησε τα τελευταία χρόνια σε εφαρμογές Διοίκησης Ολικής Ποιότητας. Η Διοίκηση Ολικής Ποιότητας αποτελεί μια οργανωμένη προσέγγιση της διοικητικής διαδικασίας, η οποία στοχεύει στην ανάπτυξη κλίματος που προωθεί την πλήρη δέσμευση όλων των μελών μιας εταιρείας για τη ικανοποίηση του πελάτη, μέσα από συνεχή βελτίωση όλων των πλευρών της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Κύριοι άξονες ενός τέτοιου προγράμματος είναι πάντοτε η εστίαση στον πελάτη, η συμμετοχική διοίκηση, η ομαδική εργασία, καθώς και η συνεχής βελτίωση.

Από την άλλη πλευρά οι συνέπειες των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων για το περιβάλλον έχουν έντονα απασχολήσει τον επιχειρηματικό και ακαδημαϊκό κόσμο τα τελευταία χρόνια. Όροι όπως για παράδειγμα, «πρόληψη ρύπανσης» (pollution

prevention) και προγράμματα όπως το «Pollution Prevention Pays» της 3M έχουν υιοθετηθεί ευρέως⁹. Ονόματα όπως το Exxon Valdez, Three Mile Island, Chernobyl, Prestige έχουν συσχετιστεί με τεράστιες οικολογικές καταστροφές.

Καταστροφές με οικονομικές επιπτώσεις που δύσκολα μπορεί ν' αντέξει ένας οργανισμός ανεξάρτητα από το πόσο εύρωστος είναι. Η έντονη δημοσιότητα της οποίας έτυχαν παρόμοια ατυχήματα, κοινωνικές και άλλες πιέσεις, κυβερνητικοί περιορισμοί, καθώς και η εισαγωγή διεθνών περιβαλλοντικών προτύπων (όπως η σειρά ISO 14000) δημιούργησαν μεγάλο εταιρικό ενδιαφέρον σε θέματα περιβαλλοντικής διοίκησης. Επιχειρήσεις όπως, μεταξύ άλλων, η 3M, η Xerox, η Ford Motor Company, η Canon Inc., έχουν ήδη υιοθετήσει παρόμοια προγράμματα, εξοικονομώντας τεράστια ποσά και βελτιώνοντας εντυπωσιακά την εταιρική εικόνα τους.

Θα περίμενε κανείς ότι η ανάπτυξη των υπηρεσιών και η μετάβαση από την παραγωγή με βάση τις απτές πρώτες ύλες στην παραγωγή με βάση κυρίως τη γνώση, θα αποτελούσε και τη λύση σε αρκετές περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα η ανθρωπότητα και θα έδειχνε τον δρόμο προς την αειφόρο ανάπτυξη.

Για παράδειγμα, θα περίμενε κανείς ότι η χρήση του ηλεκτρονικού αντί του παραδοσιακού ταχυδρομείου ή η χρήση τηλε – συσκέψεων, που μειώνει τις φυσικές μεταφορές, θα είχαν θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον. Ωστόσο, πρόσφατη μελέτη του Διεθνούς Ινστιτούτου Πόρων στις ΗΠΑ, στην Ολλανδία και στην Ιαπωνία αποκαλύπτει ότι, παρ' όλο που αυτό μπορεί να συμβαίνει, η απόλυτη κατανάλωση φυσικών πόρων ανά άτομο έχει αυξηθεί, λόγω της αύξησης της οικονομικής δραστηριότητας, που με τη σειρά της στηρίζεται στις υπηρεσίες¹⁰.

⁹ Άρθρο του Α.Κ Σωτηρίου Οικονομικός, Ταχυδρόμος, 29 Μαρτίου 2003

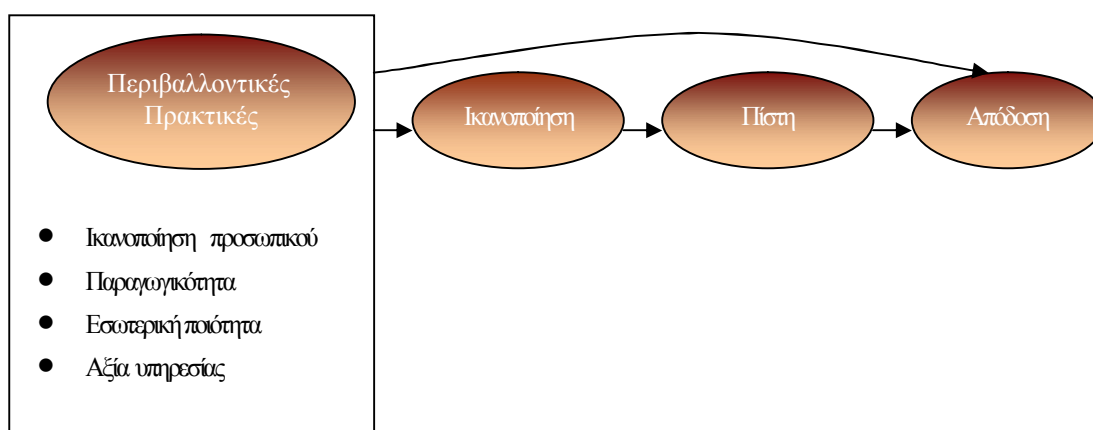
¹⁰ Άρθρο του Α.Κ Σωτηρίου, Οικονομικός Ταχυδρόμος, 29 Μαρτίου 2003

Άρα τα ίδια στοιχεία παρουσιάζουν διαφορετική εικόνα: ότι η ανάπτυξη των υπηρεσιών και της πληροφορικής τεχνολογίας έχει αρνητικό αντίκτυπο στο περιβάλλον, λόγω μεγέθυνσης της οικονομικής δραστηριότητας και αύξησης της συνολικής κατανάλωσης. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο που η εστίαση στο ρόλο των υπηρεσιών αναφορικά με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον αποκτά τώρα καινούριο ενδιαφέρον.

Αυτό που χρειαζόμαστε είναι διευρυμένα μοντέλα και τρόποι σκέψης που να ενσωματώνουν τα πιο πάνω και να εξετάζουν με έναν «πράσινο φακό» ολόκληρη την αλυσίδα παραγωγής στις υπηρεσίες. Ας μην ξεχνούμε ότι ο κύριος λόγος αποτυχίας αρκετών προγραμμάτων Διοίκησης Ολικής Ποιότητας πρέπει να αναζητηθεί στους τρόπους διοίκησης και όχι στις βασικές αρχές της Διοίκησης Ποιότητας.

Διάγραμμα 1.7

ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ



ΠΗΓΗ: Οικονομικός Ταχυδρόμος, 29 Μαρτίου 2003.

2.8. Ο διεθνής κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) ως πρότυπο ποιότητας ;

Είναι ήδη γνωστό ότι ο κώδικας ISM απαιτεί από τις εταιρείες ν' αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να συντηρήσουν ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης. Ο Διεθνής αυτός Κώδικας στόχο έχει την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Δεν είναι δηλαδή πρότυπο ποιότητας¹¹.

Όπως αναφέρεται στο προοίμιο του Κώδικα : « ο σκοπός του κώδικα είναι να καθιερώσει ένα διεθνές **πρότυπο**, γι' ασφαλές management και λειτουργία των πλοίων και για πρόληψη της ρύπανσης¹²». Επομένως ο στόχος του κώδικα είναι ν' αποτελέσει ένα πρότυπο. Δεν θα πρέπει όμως να συγχέουμε τον ISM Code με τη σειρά ISO 9000. Ο μεν Κώδικας είναι υποχρεωτικός και πρέπει όλα τα πλοία να τον εφαρμόζουν, ενώ η σειρά του προτύπου ISO 9000 δεν είναι υποχρεωτικής εφαρμογής και έχει σαν βάση την ποιότητα, και όχι την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Παρακάτω παραθέτουμε έναν πίνακα (Πίνακας 1.2)¹³ όπου συγκρίνουμε τον κώδικα ISM, το ISO 9001 και τη Διεθνή Συνθήκη STCW/95¹⁴. Ο ISM καλύπτει θέματα ασφάλειας και αποφυγής της θαλάσσιας ρύπανσης, ενώ η συνθήκη STCW78/95 παρέχει προϋποθέσεις για εκπαίδευση, βεβαίωση και προσόντα του πληρώματος του πλοίου, και τέλος το ISO 9001 αφορά την ποιότητα της υπηρεσίας που παρέχει μια επιχείρηση.

¹¹ Γουλιέλμος Α.Μ – Γκιζιάκης Α.Μ, Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2001, 2^η έκδοση.

¹² ISM CODE and revised guidelines on implementation of the ISM Code, IMO publication, 2002.

¹³ A-M Chauvel, Managing and Quality in Shipping, The Nautical Institute, 1997.

¹⁴ Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τα Πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποιητικών και φυλακών των ναυτικών, 1978, (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), αναθεώρηση 1995.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2

Σύγκριση ISM CODE, STCW/95, ISO 9000

	ISM CODE (1998)	STCW CONVENTION (Revised 1995)	Πρότυπο ISO 9000
Τομέας Εφαρμογής:	Ασφάλεια στη θάλασσα και αποφυγή ρύπανσης	Εκπαίδευση, Πιστοποίηση, Επαγρύπνηση των ναυτικών	Διασφάλιση ασφάλειας των υπηρεσιών
Κατάλληλος σε:	Διαχείριση πλοίου/ Λειτουργία του πλοίου	Σημαία του πλοίου (Administration) Σχολές Εκπαίδευσης Διαχείριση πλοίου Λειτουργία πλοίου	Συμφωνημένη σχέση μεταξύ πελάτη και προμηθευτή
Σκοπός: Επιδίωξη συμμόρφωσης με:	Ασφάλεια και απαιτήσεις για την αποφυγή της ρύπανσης	Απαιτήσεις σχετικά με τα πιστοποιητικά, την εκπαίδευση και την επαγρύπνηση των ναυτικών	Απαιτήσεις των πελατών για την ποιότητα
Εφαρμογή σε:	Στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης μιας εταιρείας	Στο σύστημα διαχείρισης μιας εταιρείας σχετικά με το πλήρωμα	Στο σύστημα ποιότητας διαχείρισης μιας εταιρείας
Είδος Πιστοποιητικών:	Document of Compliance (για την επιχείρηση)	Certificate of Compliance (για την εταιρεία)	Quality System Approval (για την εταιρεία)
	Safety Management Certificate (για το πλοίο)		
Ισχύς:	5 χρόνια (υπό τον όρο της επιθεώρησης)	5 χρόνια (υπό τον όρο της επιθεώρησης)	5 χρόνια (υπό τον όρο της επιθεώρησης)
Συμμόρφωση:	Υποχρεωτική	Υποχρεωτική	προαιρετική

ΠΗΓΗ :A-M Chauvel, *Managing and Quality in Shipping*, The Nautical Institute, 1997.

Ο καθένας κώδικας ξεχωριστά καθώς και το πρότυπο ISO 9001 απαιτούν την ανάπτυξη συγκεκριμένων συστημάτων για να υλοποιηθούν συγκεκριμένες απαιτήσεις. Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι υπάρχουν και πολλά κοινά μεταξύ τους και για το συμφέρον της κάθε εταιρείας καλό θα είναι ν' αποφευχθούν οι επικαλύψεις, ώστε και χρόνος να εξοικονομείται και η εταιρεία να λειτουργεί πιο αποτελεσματικά.

Για παράδειγμα πώς θα εντάξουμε σε ένα ενιαίο σύνολο τον ISM Code και την συνθήκη STCW 78/95; Κατ' αρχάς μια προσεκτική μελέτη της STCW 78/95 σε ότι αφορά στις υποχρεώσεις της επιχείρησης, μας δείχνει πως αυτά ακριβώς είναι που ζητάει και ο ISM Code όσον αφορά την αποδοτικότητα, την ικανότητα, την εκπαίδευση και τα αρχεία των ναυτικών.

Επίσης ο Κώδικας ISM και το ISO 9001 είναι δύο διαφορετικές «οντότητες», οι οποίες και δεν θα πρέπει να συγχέονται. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει πως δεν υπάρχουν κοινά σημεία μεταξύ τους και φυσικά είναι αδύνατο να μιλάμε για ποιότητα, εάν ένα προϊόν ή μια υπηρεσία δεν πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που να εγγυούνται την ασφάλεια στη χρήση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ISM CODE, ISO 9001, ISO 14000

	ISM CODE	ISO 9001	ISO 14000
Τομέας εφαρμογής:	Ναυτιλιακές εταιρείες	Σε οποιοδήποτε οργανισμό	Σε οποιοδήποτε οργανισμό
Στόχος:	Ασφάλεια στη θάλασσα, προστασία ανθρώπων, περιβάλλοντος και περιουσίας	Ποιότητα της υπηρεσίας	Προστασία περιβάλλοντος
Πρωταρχικό ενδιαφέρον από:	Αρχές, κυβερνήσεις, underwriters	Πλοιοκτήτες, ναυλωτές	Κοινωνία, καταναλωτές
Συμμόρφωση:	Υποχρεωτική	Προαιρετική	προαιρετική
Οι αντικειμενικοί στόχοι της εταιρείας ορίζονται από:	Τον Κώδικα ISM	Την εταιρεία	Την εταιρεία
Η πιστοποίηση ελέγχεται από:	Την Σημαία	Φορείς Πιστοποίησης	Φορείς Πιστοποίησης

ΠΗΓΗ: ABS Consulting Internal Auditor's Course – 10 /2002

Στην ουσία ο ISM και το ISO 9001 είναι πολύ κοντά, αλλά οι λειτουργίες που τους έχουν οριστεί και τα αποτελέσματα τα οποία περιμένουμε να προκύψουν από αυτούς τείνουν στον διαχωρισμό τους.

Συμπερασματικά, λοιπόν θα λέγαμε ότι ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης είναι ένα πρότυπο διεθνές και υποχρεωτικό, αλλά καλύπτει μέσα στο κείμενο του τις μισές περίπου από τις διαδικασίες της Διοίκησης Ολικής Ποιότητας, δεν είναι πρότυπο ποιότητας, πλην έμμεσα, και το πιο σημαντικό, ασχολείται κύρια με την Διοίκηση Ολικής Ασφάλειας και όχι με την Διοίκηση Ολικής Ποιότητας¹⁵.

¹⁵ Γουλιέλμος Α.Μ – Γκιζιάκης Α.Μ, Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, εκδ.Σταμούλης, Αθήνα 2001,2^η έκδοση.

Κεφάλαιο 3

3.1. Η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος – απειλές .

Το παγκόσμιο θαλάσσιο σύστημα, το οποίο περιλαμβάνει πάνω από το 85% του υδάτινου δυναμικού του πλανήτη, δέχεται καθημερινά μια σημαντική ρύπανση (ορισμός πιο κάτω), η οποία σε πολλές περιπτώσεις έχει οδηγήσει σε περιβαλλοντική υποβάθμιση. Η κατάσταση αυτή εξακολουθεί να υφίσταται αρκετές δεκαετίες με αμείωτη ένταση. Η τεράστια σημασία που το θαλάσσιο περιβάλλον έχει για την παγκόσμια οικολογική ισορροπία έχει γίνει απόλυτα κατανοητή στους επιστημονικούς κύκλους . Η θαλάσσια ρύπανση συναντάται πλέον παντού, από τους ανοιχτούς ωκεανούς και τα μεγάλα βάθη μέχρι τα ευαίσθητα υδάτινα συστήματα των εκβολών ποταμών, των κοραλλιογενών υφάλων, των κλειστών κόλπων ή των θαλάσσιων λιβαδιών.

Μια επιστημονική ομάδα του UNEP (Περιβαλλοντικό πρόγραμμα του ΟΗΕ) όρισε ως εξής τη θαλάσσια ρύπανση¹⁶: «Η άμεση ή έμμεση προσθήκη από τον άνθρωπο στο θαλάσσιο περιβάλλον (συμπεριλαμβανομένων των εκβολών ποταμών) ουσιών ή ενέργειας με αρνητικά αποτελέσματα, όπως : βλάβες στους οργανισμούς, δυσάρεστες επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία, παρεμπόδιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων όπως το ψάρεμα και γενικότερα υποβάθμιση της ποιότητας του θαλασσινού νερού».

¹⁶ <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>

Διάγραμμα 1.8

Πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης



ΠΗΓΗ: <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>

Σύμφωνα με στοιχεία του UNEP τα ποσοστά συμμετοχής των διαφόρων πηγών στη ρύπανση των θαλασσών είναι¹⁷: χερσαίες πηγές 44%, θαλάσσιες μεταφορές 12%, απ' ευθείας απορρίψεις στη θάλασσα 12%, μεταφορά ρύπων από ατμόσφαιρα 33%, και εργασίες εκμετάλλευσης υποθαλάσσιου πλούτου 1%. Βέβαια σε τοπικό επίπεδο τα ποσοστά αυτά μπορεί να διαφοροποιούνται σε μεγάλο βαθμό. Διαφορετικοί είναι και οι κύριοι ρύποι που διακινούνται από κάθε πηγή.

Από τους πιο σημαντικούς ρύπους είναι οι πετρελαϊκοί υδρογονάνθρακες -οι οποίοι έστω και όχι σε συνθήκες πετρελαιοκηλίδας -επηρεάζουν βασικές κυτταρικές διεργασίες των θαλάσσιων μικροοργανισμών, οδηγούν σε δημιουργία

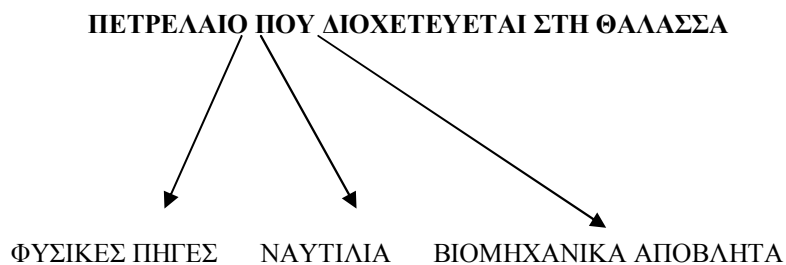
¹⁷ <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>

περιβαλλοντικών συνθηκών ακατάλληλων για τη διαβίωση των βενθικών οργανισμών, σχηματίζουν επιφανειακό φιλμ που παρεμποδίζει την καλή οξυγόνωση του νερού, βιοσυσσωρεύονται στην τροφική αλυσίδα και βέβαια επηρεάζουν πολύ έντονα και τα μεγαλύτερα θαλάσσια ζώα και θηλαστικά καθώς και τα πουλιά.

Η ποσότητα πετρελαίου που διοχετεύεται στη θάλασσα, προέρχεται από διάφορες πηγές, οι οποίες διακρίνονται σε :

- φυσικές πηγές ,
- από τη ναυτιλία:
 - i. ομαλή κίνηση και λειτουργία των πλοίων,
 - ii. ατυχήματα πετρελαιοφόρων ή άλλων τύπων πλοίων,
 - iii. εγκαταλελειμμένα πλοία,
 - iv. σταθμοί παραγωγής πετρελαίου,
 - v. αγωγοί πετρελαίου,
 - vi. δεξαμενές έρματος,
 - vii. σεντινόνερα,
 - viii. και άλλες σχετικές δραστηριότητες (δεξαμενισμοί, διάλυση πλοίων),
- και από βιομηχανικά απόβλητα.

Διάγραμμα 1.9



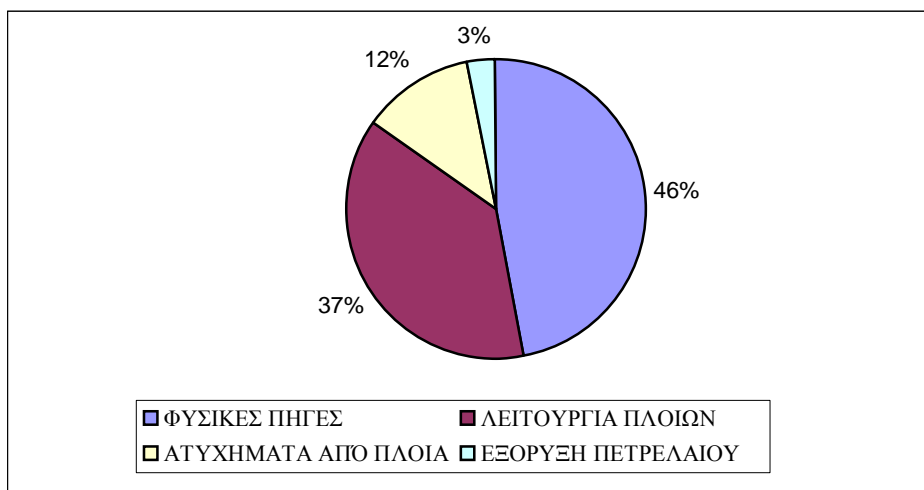
ΠΗΓΗ: <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>

Σε μια έκθεση που δημοσιεύθηκε το 2002 από το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών της Εθνικής Ακαδημίας Επιστημών των Ηνωμένων Πολιτειών, η μέση συνολική ποσότητα πετρελαίου που διοχετεύεται στη θάλασσα από όλες τις γνωστές πηγές παγκοσμίως, υπολογίζεται στα 1.3 εκατομμύρια τόνους¹⁸. Σύμφωνα με την έκθεση οι κύριες κατηγορίες πηγών που συμβάλλουν στην διοχέτευση πετρελαίου στη θάλασσα είναι:

- § φυσικές πηγές: 46%,
- § κανονική λειτουργία των πλοίων και δραστηριοτήτων στη στεριά: 37%
- § ατυχήματα από πλοία: 12%
- § εξόρυξη πετρελαίου: 3%

Διάγραμμα 1.10

Πηγές διοχέτευσης πετρελαίου στη θάλασσα



ΠΗΓΗ: <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>

Ο αυστραλιανός οργανισμός παραγωγής και εξερεύνησης πετρελαίου κατηγοριοποιεί τις διάφορες πηγές με διαφορετικό ποσοστό συμβολής¹⁹:

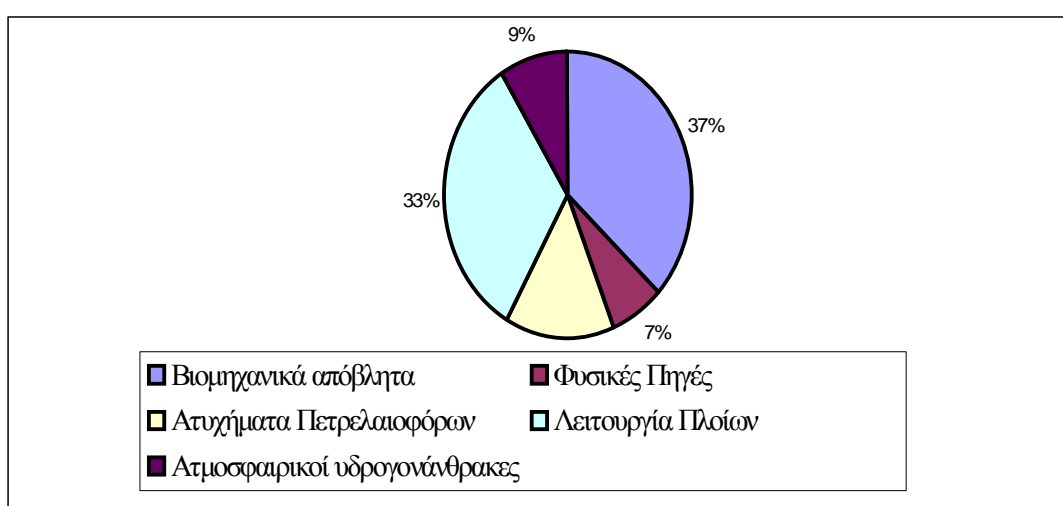
- § βιομηχανικά απόβλητα: 37%

¹⁸ <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>

- § φυσικές πηγές : 7%
- § ατυχήματα πετρελαιοφόρων και σταθμοί παραγωγής πετρελαίου:14%
- § κανονική λειτουργία των πλοίων :33% και
- § ατμοσφαιρικοί υδρογονάνθρακες:9%

Διάγραμμα 1.11

Πηγές διοχέτευσης πετρελαίου στη θάλασσα



ΠΗΓΗ: <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>

Επίσης σύμφωνα με την GESAMP (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection), η ναυτιλία είναι υπεύθυνη για το 24 % της θαλάσσιας ρύπανσης και το μεγαλύτερο ποσοστό ρύπανσης πηγάζει από τη στεριά και καταλήγει στη θάλασσα μέσω των ποταμών και της ατμόσφαιρας.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η ναυτιλία είναι υπεύθυνη για ένα μικρό ποσοστό (της τάξεως περίπου 12%) μόλυνσης των θαλασσών. Γι' αυτό το λόγο ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ασχολήθηκε από πολύ νωρίς με την κατάρτιση συμβάσεων σχεδιασμένων ειδικά για την αύξηση της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας.

¹⁹ <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>

3.2. Η σημασία της θαλάσσιας ασφάλειας

Μετά από το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου «Erika» το Δεκέμβριο του 1999, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε σειρά μέτρων γνωστών σαν πακέτα Erika I και Erika II, για την αναβάθμιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Η αρμόδια επίτροπος Loyola de Palacio είχε δηλώσει τότε τα εξής²⁰ : « Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει τώρα ένα από τα καλύτερα νομοθετικά οπλοστάσια στον κόσμο για να εγγυηθεί τη θαλάσσια ασφάλεια. Είναι απαραίτητο τα μέτρα αυτά να τεθούν σε εφαρμογή με τη μεγαλύτερη δυνατή αποφασιστικότητα και ταχύτητα. Η Επιτροπή, από την πλευρά της, θα συνεχίσει τις προσπάθειές της και θα προτείνει συμπληρωματικά μέτρα ώστε να συμπληρώσει αυτούς τους κανονισμούς και να εξαλείψει το φάσμα μιας νέας καταστροφής σαν το ERIKA».

Για να επιτευχθεί ο στόχος ενός υψηλότερου επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας, είναι απαραίτητο να έχουμε μια σαφή εικόνα ποιος αναπτύσσει πολιτική για το θέμα αυτό και με ποιον τρόπο. Αυτό είναι δύσκολο εκ πρώτης όψεως. Τι εννοούμε κατ' αρχάς με τη φράση «πολιτική για τη θαλάσσια ασφάλεια»; Με την ευρύτερη δυνατή ερμηνεία εννοούμε νόμους, κανόνες, κανονισμούς, οδηγίες, μνημόνια (MOUs), ψηφίσματα, πρωτόκολλα, προδιαγραφές, υποδείξεις, κώδικες, πρακτικές, ή γενικά οποιοδήποτε μέτρο που προδιαγράφει, υποδεικνύει, υποχρεώνει, ενθαρρύνει ή ακόμα και αστυνομεύει συγκεκριμένες δράσεις που επιδρούν στη θαλάσσια ασφάλεια.

²⁰ www.naftikachronika.gr

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4
Πολιτική για την Θαλάσσια Ασφάλεια

1. Νόμοι	2. Κανόνες
3. Κανονισμοί	4. Οδηγίες
5. Μνημόνια (MOUs)	6. Ψηφίσματα
7. Πρωτόκολλα	8. Προδιαγραφές
9. Υποδείξεις	10. Κώδικες
11. Πρακτικές	

ΠΗΓΗ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 1999.

Το κύριο όργανο στη διαμόρφωση πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO). Από τις κύριες συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί από τον IMO για την θαλάσσια ασφάλεια, οι πιο σημαντικές είναι η Διεθνής Σύμβαση SOLAS '74, για την ασφάλεια ζωής στη θάλασσα, η σύμβαση STCW 78 για την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών και ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code 1998). Ο ISM Code είναι ένα από τα εργαλεία για την αναβάθμιση της ασφάλειας των πλοίων που πιστοποιούνται σύμφωνα με αυτόν και είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες για τη λεγόμενη «ποιοτική ναυτιλία».

Εκτός όμως από τον IMO και άλλοι φορείς παίζουν ρόλο στην ανάπτυξη, υλοποίηση και εφαρμογή πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια όπως: τα κράτη της σημαίας, τα παραλιμένα κράτη, οι νηογνώμονες, διεθνείς φορείς όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και γενικά ολόκληρο το φάσμα της ναυτιλιακής κοινότητας, όπως: πλοιοκτήτες, ναυλωτές, λιμάνια, ναυπηγεία, ασφαλιστικές εταιρείες (P&I Clubs), περιβαλλοντικές οργανώσεις κ.λπ..

Οι πολιτικές για τη θαλάσσια ασφάλεια που προωθούνται από τους παραπάνω φορείς ταξινομούνται σε πολλές κατηγορίες. Αυτές περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5

Κατηγορίες Πολιτικών που ακολουθούνται για την Θαλάσσια Ασφάλεια.

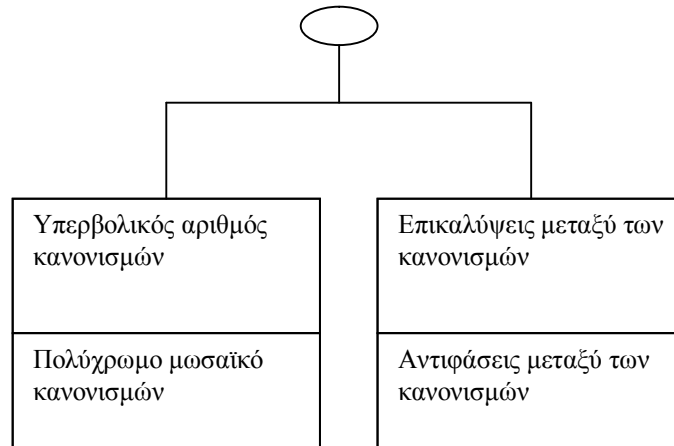
1. Προδιαγραφές εκπαίδευσης & πιστοποίησης των ναυτικών,
2. Καταλληλότητα για εργασία,
3. Απαγόρευση χρήσης αλκοόλ & ναρκωτικών ουσιών.
4. Καταγραφή της κόπωσης του πληρώματος,
5. Συνθήκες εργασίας & διαβίωσης επάνω στο σκάφος,
6. Κοινή γλώσσα μεταξύ των μελών του πληρώματος,
7. Κανόνες ναυσιπλοΐας,
8. Κανονισμοί φορτοεκφόρτωσης,
9. Κανονισμοί πυρόσβεσης,
10. Διαδικασίες έρευνας & διάσωσης,
11. Περιβαλλοντική προστασία,
11. Σχεδίαση, κατασκευή & συντήρηση των πλοίων,
12. Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης & εγκατάλειψης του πλοίου.

ΠΗΓΗ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,1999.

Από τα παραπάνω δεν είναι δύσκολο να συνειδητοποιήσει κανείς ότι και μόνο ο μεγάλος αριθμός των φορέων και το τεράστιο εύρος των θεμάτων που εμπλέκονται στη διαμόρφωση των πολιτικών για την θαλάσσια ασφάλεια, μπορούν να οδηγήσουν σε κάποιες ή ακόμη και σε όλες από τις ακόλουθες καταστάσεις²¹:

- § πολύχρωμο μωσαϊκό κανονισμών,
- § υπερβολικός αριθμός κανονισμών,
- § επικαλύψεις μεταξύ των κανονισμών, και
- § αντιφάσεις μεταξύ των κανονισμών.

Διάγραμμα 1.12



ΠΗΓΗ: www.naftikachronika.gr

Τέτοιες καταστάσεις έχουν ευρύτατα επικριθεί από τη ναυτιλιακή κοινότητα ότι συμβάλλουν στη μείωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας λόγω υπερβολικής νομοθεσίας, αλλά και στην έλλειψη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου ασφαλείας λόγω των πιθανών κενών που μπορεί να προκαλέσουν τέτοιες ρυθμίσεις. Ερευνητές θεωρούν ότι οι υπάρχοντες κανονισμοί ασφαλείας είναι κάτι παραπάνω από επαρκείς, αλλά ότι η έλλειψη αστυνόμευσης και απαραίτητης συμμόρφωσης σ' αυτούς είναι ο κύριος συντελεστής που προκαλεί τα ναυτικά ατυχήματα.

Κεφάλαιο 4

4.1. Το πρόβλημα της εφαρμογής των κανονισμών του IMO

Οι συμβάσεις που ασχολούνται με την ασφάλεια μπορούν να διακριθούν : (α) σ'εκείνες που προορίζονται για την πρόληψη των ατυχημάτων και (β) σ'εκείνες που σχεδιάστηκαν για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών των ατυχημάτων²². Στην πρώτη περίπτωση ανήκουν οι διατάξεις των περισσότερων κεφαλαίων της διεθνούς σύμβασης SOLAS, η διεθνής Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης, οι Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων, η διεθνής Σύμβαση STCW. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι διατάξεις των κεφαλαίων III (Σωστικά Μέσα) και IV (Ραδιοεπικοινωνίες) της SOLAS και η σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.6

Συμβάσεις για την θαλάσσια ασφάλεια

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
1. SOLAS.	1. Κεφάλαια III, IV SOLAS
2. Διεθνής Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης.	2. Σύμβαση για έρευνα και διάσωση.
3. Κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεων.	
4. STCW 78/95.	

ΠΗΓΗ:1^ο Πανελλήνιο συνέδριο ασφάλειας θαλάσσιων μεταφορών , Εργαστήριο Ναυτικών Ατυχημάτων του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, 1998.

Ο IMO αναγνωρίζει ότι απόλυτη ασφάλεια σε οποιοδήποτε μεταφορικό σύστημα δεν μπορεί να υπάρξει. Τα υιοθετούμενα επίπεδα ασφάλειας είναι πάντοτε

προϊόν συμβιβασμού που βασίζεται στη διαθέσιμη τεχνολογία, στη σχέση οφέλους/κόστους, στην αξιοπιστία, στο θαλάσσιο περιβάλλον και στις κοινωνικοοικονομικές προσδοκίες για το θέμα της ασφάλειας των ενδιαφερόμενων κοινωνιών²³.

Τα πρότυπα αυτά ασφαλείας μπορεί να είναι συμβιβαστικά, αλλά αντιπροσωπεύουν τα υψηλότερα πρότυπα αντί τα χαμηλότερα και γίνονται παγκόσμια αποδεκτά σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Οι πιο σημαντικές Συμβάσεις του IMO έχουν υιοθετηθεί από τόσες πολλές χώρες, ώστε να εφαρμόζονται κυριολεκτικά σε κάθε πλοίο στον κόσμο. Ακόμα και πλοία που φέρουν τη σημαία χωρών που δεν έχουν κυρώσει κάποια Σύμβαση, συχνά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης, γιατί πολλές χώρες αρνούνται να δεχθούν στα λιμάνια τους πλοία που δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα αυτής της Σύμβασης.

Αφού τόσες πολλές χώρες έχουν υιοθετήσει τις Συμβάσεις του IMO, τα ποσοστά ατυχημάτων έπρεπε να ήταν περίπου τα ίδια για κάθε χώρα. Ωστόσο, οι στατιστικές δείχνουν πολύ μεγάλη διαφορά μεταξύ των ποσοστών των διαφόρων χωρών. Πλοία που φέρουν τη σημαία χώρας με το μεγαλύτερο ποσοστό, έχουν πιθανότητες να υποστούν ατύχημα περισσότερο από 100 φορές από πλοία που φέρουν τη σημαία χώρας με το μικρότερο ποσοστό²⁴. Η διαφορά έχει να κάνει με τον τρόπο εφαρμογής των Συμβάσεων, που είναι ευθύνη των Κυβερνήσεων.

Σαν πρώτο στοιχείο αναφέρεται η αδυναμία ή απροθυμία των Κυβερνήσεων να διατηρήσουν ή να αναπτύξουν την αναγκαία υποδομή για τον έλεγχο και παρακολούθηση της κατάστασης των πλοίων, ώστε να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις των συμβάσεων. Το πρόβλημα επιδιώκεται να

²² 1^ο Πανελλήνιο συνέδριο ασφάλειας θαλάσσιων μεταφορών 11-12 Νοεμβρίου 1998, Εργαστήριο Ναυτικών Ατυχημάτων του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

²³ Βλέπε παραπάνω

²⁴ 1^ο Πανελλήνιο συνέδριο ασφάλειας θαλάσσιων μεταφορών 11-12 Νοεμβρίου 1998, Εργαστήριο Ναυτικών Ατυχημάτων του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

λυθεί με την έκδοση οδηγιών για την εκπλήρωση από τις Αρχές των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τις Συμβάσεις και με πρόσθετα μέτρα που στοχεύουν στη συμμόρφωσή τους.

Λόγω της ανησυχίας για τον τρόπο και την έκταση εφαρμογής των Συμβάσεων του IMO από τα κράτη των σημαίων των πλοίων, ο IMO ανέθεσε σε ειδική Υπο-επιτροπή του- την Υπο-επιτροπή για την εφαρμογή των Συμβάσεων από τα κράτη των σημαίων (Flag State Implementation)-την εξέταση θεμάτων που σχετίζονται με τις ευθύνες των κυβερνήσεων, τις δυσκολίες εφαρμογής των συμβάσεων, τον ανθρώπινο παράγοντα και τον έλεγχο των πλοίων από τις αρμόδιες Αρχές Λιμένων (Έλεγχος παραλιμενίου κράτους).

4.2. Η διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και οι πολιτικές που υιοθετούνται από τον IMO.

Τα στοιχεία των αναφορών στον IMO για σοβαρά ατυχήματα και κρατήσεις πλοίων στα λιμάνια λόγω σοβαρών ελλείψεων, τίθενται από τη Γραμματεία του Οργανισμού υπόψη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και βρίσκονται στη διάθεση των Κρατών Μελών και των διεθνών Οργανισμών που παρακολουθούν συνόδους του IMO.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού I/21 της SOLAS, του κανονισμού 23 της Σύμβασης Γραμμών Φόρτωσης και του άρθρου 12 της MARPOL 73/78, η Κυβέρνηση της Σημαίας του πλοίου έχει καθήκον να διερευνά κάθε ατύχημα που συμβαίνει σε πλοίο της, όταν κρίνει ότι η έρευνα θα βοηθήσει στο να διαπιστωθούν ποιες αλλαγές στους ισχύοντες κανονισμούς είναι επιθυμητές, ώστε να αποφευχθούν παρόμοια λάθη στο μέλλον.

Τα στοιχεία των αναφορών στον ΙΜΟ για σοβαρά ατυχήματα και κρατήσεις πλοίων στα λιμάνια λόγω σοβαρών ελλείψεων, τίθενται από τη Γραμματεία του Οργανισμού υπόψη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και βρίσκονται στη διάθεση των Κρατών Μελών και των διεθνών Οργανισμών που παρακολουθούν συνόδους του ΙΜΟ²⁵.

Είναι γεγονός ότι υπάρχει έλλειψη συστηματικής και αποτελεσματικής προσέγγισης στην έρευνα για την ασφάλεια στην ναυτιλία. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι για να συμβεί ένα ατύχημα συμβάλλουν πολλοί παράγοντες οι οποίοι αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και πολλές φορές είναι δύσκολο να εντοπισθούν.

Πολιτικές που έχουν αναπτυχθεί τελευταία στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας συχνά φέρονται ως «ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΕΣ²⁶» (proactive). Σαν τέτοια πολιτική νοείται η προληπτική αναγνώριση των παραμέτρων εκείνων που είναι πιθανό να επηρεάσουν αρνητικά τη θαλάσσια ασφάλεια και επισύρουν άμεση διατύπωση κατάλληλων κανονισμών που θα εμποδίσουν την εμφάνιση ανεπιθύμητων περιστατικών (σε αντίθεση με μέτρα που παίρνονται αντιδρώντας σε ένα μεμονωμένο περιστατικό).

Κατ' αρχάς για τη διαμόρφωση μιας προληπτικής πολιτικής χρειάζεται ανάλυση στοιχείων όχι από ένα, αλλά από μεγάλο αριθμό ατυχημάτων. Όμως ακόμα και για ένα ατύχημα, ο προσδιορισμός των παραγόντων που προκάλεσαν το ατύχημα δεν είναι εύκολη δουλειά, η οποία συνήθως απαιτεί κόπο και χρόνο για να γίνει σωστά. Είναι μάλιστα πιθανό η ακριβής αιτία ορισμένων ατυχημάτων να πάρει πολλά χρόνια ν' αποκαλυφθεί-διότι δεν συμφέρει ασφαλιστές και άλλους - ή να μην αποκαλυφθεί ποτέ, όπως έχει γίνει και σε ορισμένα αεροπορικά ατυχήματα.

²⁵ www.imo.org

²⁶ www.naftikachronika.gr

Επομένως παρά τη διαθεσιμότητα συστηματικών εργαλείων, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η μέχρι στιγμής διαμόρφωση μιας προληπτικής πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια δεν είναι και τόσο προληπτική όσο θα έπρεπε. Οι άνθρωποι που καλούνται να διατυπώσουν μια τέτοια πολιτική δέχονται συχνά αφόρητη πίεση από την κοινή γνώμη, από περιβαλλοντικές ομάδες και ειδικά από τα ΜΜΕ, να δράσουν αποφασιστικά με άμεσα και τολμηρά μέτρα, που δείχνουν την ισχυρή βούλησή τους να βελτιώσουν τη θαλάσσια ασφάλεια εδώ και τώρα.

4.3. Η σχέση ανάμεσα στον ISM κώδικα και τις μεθόδους FSA και HRA

Είναι γνωστό ότι τα ναυτικά ατυχήματα οφείλονται σε τρεις παράγοντες που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους²⁷. Ο πρώτος είναι το πλοίο και ο εξοπλισμός του (hardware), ο δεύτερος οι διάφοροι διεθνείς κανονισμοί και κώδικες πρακτικής καθώς και τα αρχεία στατιστικών ατυχημάτων (software) και ο τρίτος το εμπλεκόμενο προσωπικό, τόσο στη ξηρά όσο και στη θάλασσα (humanware).

Η πιθανότητα εμφάνισης ενός περιστατικού ισοδυναμεί με τον κίνδυνο (risk) και η μέθοδος η οποία δίνει έμφαση στο κίνδυνο, ονομάζεται «Τυπική αξιολόγηση της Ασφάλειας» (Formal Safety Assessment)²⁸. Αυτή μπορεί να ορισθεί ως μια διαδικασία στην οποία παρατηρείται μια τάση απομάκρυνσης από την απλή χρήση περιγραφικών κανονισμών και παράλληλα δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στη συνολική επίδοση του συστήματος λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους τους οποίους ενδέχεται αυτό να αντιμετωπίσει. Επομένως η FSA φαίνεται να έχει πάρει στοιχεία από την ανθρώπινη μηχανική, η οποία ασχολείται με τις σχέσεις μεταξύ ανθρώπων,

²⁷ Άρθρο του Αλεξόπουλος Α.Β, «Νέο Πλαίσιο Ασφάλειας», ΕΛΝΑΒΙ, Σεπτέμβριος 2001.

²⁸ Άρθρο του Αλεξόπουλος Α.Β, «Νέο Πλαίσιο Ασφάλειας», ΕΛΝΑΒΙ, Σεπτέμβριος 2001.

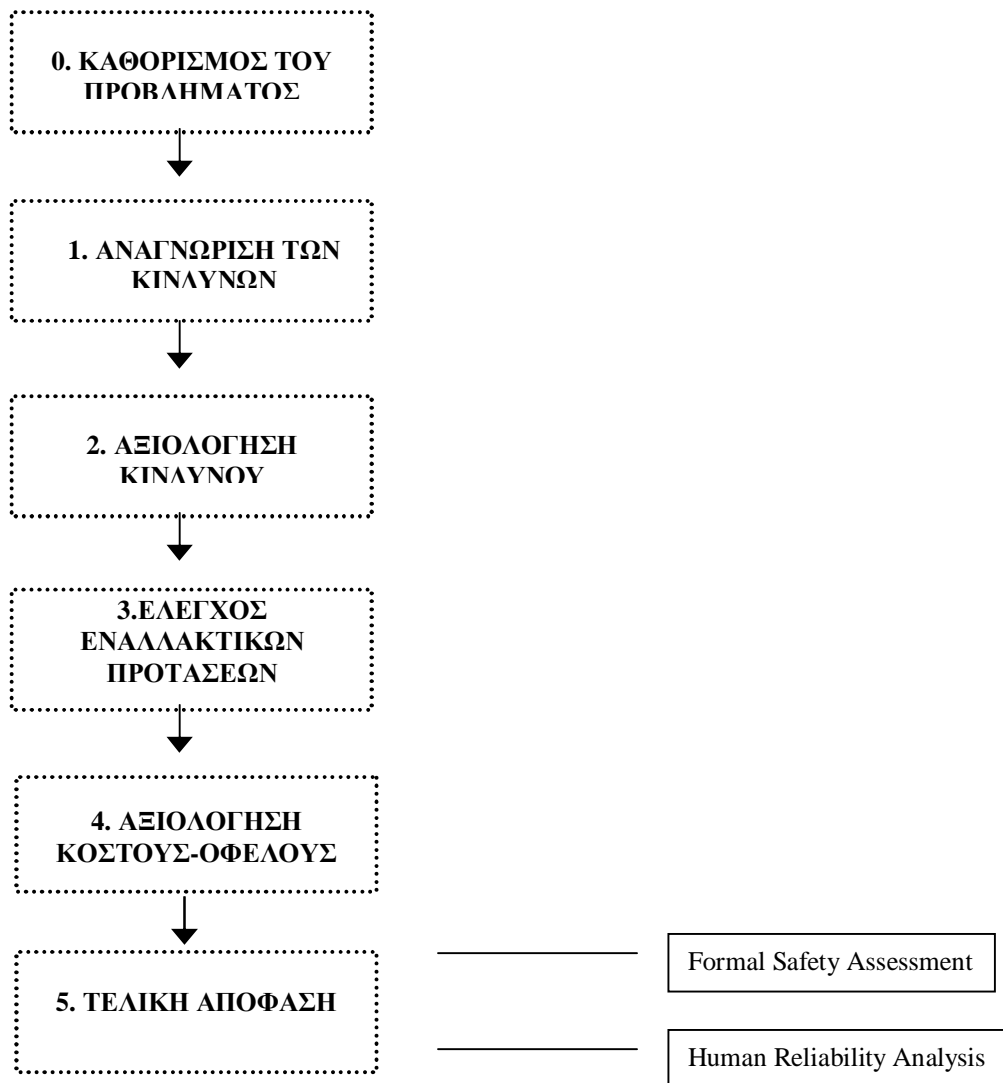
διαδικασιών, μηχανών και περιβάλλοντος²⁹. Το σύστημα, ο σχετικός εξοπλισμός και τα βοηθήματα σχεδιάζονται για να ανταποκριθούν στις διαδικασίες οι οποίες αποβλέπουν στην ασφάλεια και υγιεινή του προσωπικού. Ο σχεδιασμός αυτός έχει στόχο την ελαχιστοποίηση της εκπαίδευσης και των απαιτήσεων του προσωπικού.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι ο άνθρωπος είναι ένας από τους σημαντικότερους συντελεστές της ασφάλειας σε κάθε σύστημα. Έτσι οι βιομηχανίες οι οποίες τακτικά κάνουν χρήση της «ποσοτικής αξιολόγησης του ρίσκου» για να εκτιμήσουν τη συχνότητα των απωλειών ενός συστήματος ως μέρος της διαδικασίας σχεδιασμού ή της διοίκησης των λειτουργιών, έχουν αναγνωρίσει ότι για να καταλήξουν σε έγκυρα αποτελέσματα, είναι απαραίτητο να αξιολογούν τη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στην απώλεια του συστήματος. Ο αποδεκτός τρόπος για την ενσωμάτωση του ανθρώπινου παράγοντα στην QRA και τις μελέτες FSA είναι διαμέσου της χρήσης της Ανάλυσης Ανθρώπινης Αξιοπιστίας .

²⁹ Καταρέλος Ε.Δ & Αγγελής Β.Α, Υπαγωγή – Ολοκλήρωση του Ανασχεδιασμού, Benchmarking και QPL Charts στο μοντέλο ISM Code/ISO 9001, 1^o Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1998.

Διάγραμμα 1.13

Διάγραμμα ολοκλήρωσης της HRA στην FSA του IMO



ΠΗΓΗ: IMO (1998) “Draft Guidance on Human Reliability Analysis within Formal Safety Assessment. MSC 71/14/1 ANNEX.

Μεταξύ των παραπάνω μεθόδων και του κώδικα ISM υπάρχουν ορισμένες ομοιότητες οι οποίες είναι οι εξής:

Ο ISM στο άρθρο 7 συνιστά τον σχεδιασμό διαδικασιών και οδηγιών για τις κύριες λειτουργίες του πλοίου που αφορούν στην ασφάλειά του και στην πρόληψη της ρύπανσης. Επίσης στο άρθρο 8 συνιστά τον εντοπισμό και την περιγραφή των

επειγουσών καταστάσεων που είναι δυνατόν να παρουσιασθούν στο πλοίο, αλλά επίσης και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπισή τους, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης προγράμματος κατάλληλων ασκήσεων. Η έννοια του προγράμματος αυτού καλύπτει τις διαδικασίες, τα σχέδια και τις οδηγίες που σχετίζονται με αυτές τις καταστάσεις.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι ο ISM Code στα αναφερόμενα άρθρα απαιτεί σχεδιασμό διαδικασιών για την αντιμετώπιση γενικά κάποιων επειγουσών καταστάσεων, χωρίς όμως να ορίζει ποιες είναι αυτές, ούτε τον τρόπο που θα εντοπισθούν. Αντίθετα η μέθοδος FSA σε συνδυασμό με την HRA, έρχεται να συμπληρώσει και να ποσοτικοποιήσει τον ISM ακριβώς στα αναφερόμενα άρθρα³⁰.

4.4. Ο ανθρώπινος παράγοντας

Σε πολλές περιπτώσεις η πραγματική αιτία του ανθρωπίνου λάθους μπορεί να εντοπιστεί στις μεθόδους διαχείρισης της ναυτιλιακής εταιρείας ή ενός οργανισμού. Το σχετικό υλικό, λ.χ. οδηγίες χρήσης για συστήματα πάνω στο πλοίο, πολλές φορές δεν φαίνεται να βρίσκεται εκεί που πραγματικά ήταν αναγκαίο. Εάν μάλιστα το πλήρωμα δεν κατέχει ένα ανεκτό επίπεδο ξένης γλώσσας, πρέπει όλοι ή σχεδόν όλοι να ψάχνουν τον κατάλληλο άνθρωπο πάνω στο πλοίο, ο οποίος να γνωρίζει τουλάχιστο αγγλικά.

Όσο μεγαλώνει η ανάγκη ή απλά η επιθυμία για συμπίεση του κόστους, τόσο είναι και πιθανότερη η εμφάνιση των παρακάτω φαινομένων: (α) κακό επίπεδο συντήρησης, μόνο οι απολύτως αναγκαίες εργασίες, (β) πρόχειρες επισκευές, όχι εκτεταμένες, αλλά «μπαλώματα», (γ) φθηνές επισκευές, ακατάλληλα υλικά ή κακής ποιότητας, (δ) αποφυγή μετάκλησης ειδικών τεχνικών ή επιστημόνων στις

³⁰ Άρθρο του Αλεξόπουλος Α.Β, «Νέο Πλαίσιο Ασφάλειας», ΕΛΝΑΒΙ, Σεπτέμβριος 2001.

περιπτώσεις σοβαρών επισκευών, (ε) επιλογή όχι των καλύτερων λύσεων, από πλευράς ασφάλειας, αξιοπλοίας, ευκολίας χειρισμών, αλλά των συγκριτικά φθηνότερων. Όσο εντείνονται τα παραπάνω φαινόμενα, τόσο μεγαλώνουν και οι πιθανότητες πρόκλησης ατυχηματικής ρύπανσης.

Ένα ακόμα σημείο σχετικά με τα διάφορα επίπεδα management στην ξηρά αλλά και πάνω στο πλοίο αφορά στην κατάλληλη επιλογή των ναυτικών, αλλά και των στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επίσης εάν παρέχονται κίνητρα για μακροχρόνια απασχόληση των ναυτικών σε σταθερή βάση στην ίδια εταιρεία. Και αυτό με τη σειρά του συμβάλλει έμμεσα στην αποφυγή πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης. Ο ΙΜΟ τα τελευταία χρόνια υπεισέρχεται και στον τομέα της διαχείρισης κυρίως για την αναβάθμιση και επαγγελματική κατάρτιση των πληρωμάτων.

Ένας ικανοποιητικός αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών σήμερα έχει καθιερώσει προγράμματα εκπαίδευσης και εσωτερικά σεμινάρια που αποσκοπούν σε βελτίωση της διαχείρισης των πλοίων “on board”. Άλλες επιχειρήσεις στέλνουν εξειδικευμένο προσωπικό, ιδίως αξιωματικούς για επιμόρφωση σε σεμινάρια και διασκέψεις του εξωτερικού. Βέβαια θα πρέπει εδώ να πούμε πως πολλοί πλοιοκτήτες ή διαχειριστές πλοίων αρνούνται να προσλάβουν ναυτικούς ή διοικητικό προσωπικό με υψηλή εκπαίδευση ή ικανότητα, για ν’ αποφύγουν τους υψηλούς μισθούς που λογικά θα ζητήσουν οι παραπάνω.

Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες υποστηρίζουν ότι μία ολόκληρη γενιά άριστων εκπαιδευμένων ναυτικών που προέρχονται από αναπτυγμένες χώρες, χάθηκε την περασμένη δεκαετία διότι υπήρξε ανεπαρκής ζήτηση για εργασία και επόμενο ήταν να στραφεί ως εναλλακτική λύση, σε απασχόληση στην ξηρά. Όσοι παρέμειναν εν πλω μεγάλωσαν σε ηλικία με αποτέλεσμα οι νέοι ναυτικοί που τους αντικαθιστούν να προέρχονται κατά κανόνα από χώρες του τρίτου κόσμου, αλλά και χώρες με

σημαίες ευκολίας. Βέβαια αυτό συμφέρει αρκετούς πλοιοκτήτες από τη στιγμή που μειώνεται το λειτουργικό κόστος του πλοίου, δεδομένου ότι αυτά τα πληρώματα είναι κατά κανόνα χαμηλόμισθα.

Η αντίθετη άποψη είναι ότι πολλοί πλοιοκτήτες δεν αναλαμβάνουν την ευθύνη για την πρόσληψη πληρωμάτων που ρέπουν προς λάθη ή παραλείψεις, διότι απλούστατα θέλουν η εταιρεία τους να βρίσκεται στις καλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες και σε ποιότητα αλλά και σε παροχή υπηρεσιών.

Ένα σύγχρονο φαινόμενο είναι ότι η μέση συνολική θαλάσσια υπηρεσία έχει μειωθεί κάτω από τα έξι έτη, ενώ η σχετική υπηρεσία πραγματοποιείται σε μεγάλο αριθμό πλοίων διαφόρων τύπων, φορτίων και μεγεθών. Αντίθετα στο παρελθόν η μέση θαλάσσια υπηρεσία των 18 ετών ήταν η πλέον συνηθισμένη, ενώ οι ναυτικοί άλλαζαν τύπο πλοίου μάλλον σπάνια. Οι νέες γενιές ναυτικών προτιμούν την απασχόληση στα γραφεία και αυτό σημαίνει ότι η παροχή κινήτρων για θαλάσσια υπηρεσία πιθανόν να μην επαρκεί.

Όσον αφορά τώρα τη σχέση του ανθρώπου με τα ναυτικά ατυχήματα έχουμε να τονίσουμε τα εξής:

Τα ναυτικά ατυχήματα δίχως τον ανθρώπινο παράγοντα θα ήταν αμελητέα. Στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης το ανθρώπινο στοιχείο είναι κρίσιμο. Άλλωστε ο IMO εκτιμά ότι το 90% όλων των συμβάντων θαλάσσιας ρύπανσης είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό αφορά τεχνικής ή μηχανικής μορφής σφάλμα³¹. Το εύλογο ερώτημα είναι πόσα από όλα αυτά τα ατυχήματα ήταν αναπόφευκτα; Η εύκολη απάντηση είναι κανένα ίσως επειδή ο αδύναμος κρίκος στην αλυσίδα της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων είναι ο ανθρώπινος παράγοντας. Σήμερα με την εφαρμογή του ISM Code και τις

³¹ Άρθρο του Α.Β. Αλεξόπουλου, «Ο ανθρώπινος παράγοντας βασικό αίτιο της πρόκλησης ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης», ΕΛΝΑΒΙ, Απρίλιος 2002.

τροποποιήσεις της σύμβασης STCW 78/95 του ΙΜΟ τα επιχειρήματα του τύπου, “τα πιο πολλά ατυχήματα είναι αναπόφευκτα” ή “μερικά άτομα είναι επιρρεπή στο ατύχημα”, δεν γίνονται αποδεκτά. Αυτό που απαιτείται είναι να γίνονται αυστηρότερες οι πάσης φύσεως εξετάσεις που παίρνουν μέρος οι ναυτικοί έτσι ώστε να αποκλείονται τα άτομα που ρέπουν προς ατυχήματα.

Το ανθρώπινο σφάλμα συχνά είναι προβλέψιμο και επομένως ελεγχόμενο. Η ναυτιλιακή βιομηχανία όμως χαρακτηρίζεται από την πολυπλοκότητά της, κάτι το οποίο σημαίνει ότι πολλά άτομα εμπλέκονται σ’ αυτήν την παραγωγική διαδικασία και επομένως είναι πολύ δύσκολό να γίνει αποτίμηση του ανθρώπινου λάθους.

Είναι πολύ εύκολο να επιτύχουμε την πρόληψη της λειτουργικής ρύπανσης από τα εμπορικά πλοία παρά την ατυχηματική. Αυτού του είδους οι απορρίψεις προκύπτουν σχεδόν χωρίς εξαίρεση από την εσκεμμένη ανθρώπινη ενέργεια ή αντίδραση, την αδιαφορία, την αμέλεια, την άγνοια, την έλλειψη εμπειρίας και γενικότερα από τη φτωχή διαχείριση του πλοίου. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της μορφής θαλάσσιας ρύπανσης είναι προβλέψιμο, εξακολουθεί όμως να συμβαίνει αδιάκοπα. Εξάλλου υπάρχει μια πληθώρα συστημάτων πάνω στο πλοίο που μπορεί να εμποδίσει ή να εξαλείψει τη συνεχή ροή απορρίψεων ρυπογόνων στοιχείων στο θαλάσσιο περιβάλλον και το μοναδικό πρόβλημα φαίνεται να είναι η ανεπάρκεια σταθμών υποδοχής καταλοίπων στους λιμένες, κάτι που δεν είναι της άμεσης ευθύνης της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Τούτο επιβεβαιώνεται και από τις διάφορες πηγές που ερευνούν το ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης και αναφέρουν ρητά ότι το επιθυμητό αποτέλεσμα είναι η εξάλειψη της λειτουργικής ρύπανσης και η όσο το δυνατό μείωση της ατυχηματικής ρύπανσης. Όπως υποστηρίζουν αρκετοί πλοιοκτήτες, η μόνη πηγή θαλάσσιας ρύπανσης που συναντάμε αρκετές δυσκολίες για να την αντιμετωπίσουμε

αποτελεσματικά είναι αυτή που προκαλείται από ατυχήματα. Τα ατυχήματα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με κάθε είδους ανθρώπινη δραστηριότητα.

Ένα κλασικό παράδειγμα της σημασίας του ανθρώπινου παράγοντα είναι ότι κάποιο δεξαμενόπλοιο χρειάζεται δύο άτομα για τη βάρδια στη γέφυρα. Μπορεί όμως να χρησιμοποιήσει και τέσσερα άτομα, εφόσον το επιθυμεί ο πλοιοκτήτης, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι μειώνονται και οι πιθανότητες να συμβεί ένα ατύχημα. Ό,τι γίνεται καθημερινή ρουτίνα κάνει τους ανθρώπους πιο ελαστικούς

Στην περίπτωση του δεξαμενόπλοιου HAVEN (232,163 dwt), προσφάτως επισκευασμένου και με όλα τα πιστοποιητικά του αποδεκτά, το οποίο υπέστη έκρηξη στο αγκυροβόλιο του λιμένος της Γένοβας (1991) και προκάλεσε μεγάλη οικολογική καταστροφή με την απόρριψη 70,000 τόνων πετρελαίου, υποστηρίχθηκε ότι υπήρχε πρόβλημα δυσλειτουργίας στη γεννήτρια παραγωγής αδρανούς αερίου. Είναι πιθανόν να μπορούσε να προβλεφθεί η αιτία της καταστροφής. Μια σπίθα από τις οξυγονοκολλήσεις ήρθε σε επαφή με το αργό πετρέλαιο, ενώ διεξάγονταν οι διαδικασίες μεταφοράς του φορτίου ανάμεσα στις δεξαμενές και η φωτιά που έπιασε επεκτάθηκε ταχύτατα και ακολούθησαν αλυσιδωτές εκρήξεις.

Πως λοιπόν μπορούμε να εμποδίσουμε την εμφάνιση των μεγάλων καταστροφών; Τα ατυχήματα και οι καταστροφές δεν συμβαίνουν, αλλά απλά προκαλούνται και θα συνεχίσουν να προκαλούνται. Αναμφίβολα σημαντικό ρόλο παίζει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός με την θέσπιση όλων των συμβάσεων και κωδίκων σχετικά με την ασφάλεια, την εκπαίδευση και επιμόρφωση των πληρωμάτων κτλ. Περισσότερο όμως κρίσιμη είναι η στάση των κυβερνήσεων να εφαρμόστουν οι απαιτήσεις των συμβάσεων και ακόμη πιο κρίσιμη η θέση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για το αν θα τηρήσουν ή όχι τα νέα πρότυπα.

4.5. Ανθρώπινο σφάλμα και θαλάσσια ασφάλεια

Τα τελευταία σαράντα χρόνια περίπου, ναυτιλιακή βιομηχανία εστίαστηκε στη βελτίωση της δομής των πλοίων και στην αξιοπιστία του συστήματος των πλοίων με σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων, την αύξηση της αποτελεσματικότητας και της παραγωγικότητας. Σημειώθηκαν βελτιώσεις στην κατασκευή της γάστρας, στα συστήματα σταθεροποίησης, στα συστήματα προώθησης και στα όργανα ναυσιπλοΐας.

Όμως ο ρυθμός ατυχημάτων είναι υψηλός. Γιατί; Γιατί με όλες αυτές τις βελτιώσεις δεν μειώσαμε σημαντικά τον κίνδυνο ατυχήματος; Η απάντηση είναι ότι η δομή του πλοίου και η αξιοπιστία του συστήματος αντιπροσωπεύουν ένα μικρό ποσοστό της «εξίσωσης» ασφάλειας. Το ναυτιλιακό σύστημα είναι ένα ανθρώπινο σύστημα και τ' ανθρώπινα λάθη παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο σε περιστατικά ατυχήματος. Μελέτες³² έδειξαν ότι το ανθρώπινο σφάλμα συμβάλλει στο:

- ∅ 84 – 88 % των ατυχημάτων σε δεξαμενόπλοια,
- ∅ 79 % σε προσαράξεις,
- ∅ 89 – 96 % στις συγκρούσεις, και
- ∅ 75 % σε πυρκαγιές και εκρήξεις.

Τι εννοούμε λέγοντας όμως ανθρώπινο σφάλμα; Συνήθως εννοούμε μια λανθασμένη απόφαση, μια εσφαλμένη δράση ή έλλειψη δράσης (απραξία). Τα ανθρώπινα λάθη είναι συνήθως συμπτώματα από βαθύτερα και πολύπλοκα προβλήματα στο συνολικό ναυτιλιακό σύστημα. Συνήθως προκαλούνται από τεχνολογίες, περιβάλλοντα και συστήματα οργάνωσης που με κάποιο τρόπο είναι ασυμβίβαστα με την βέλτιστη ανθρώπινη εκτέλεση.

³² www.uscg.mil/hq/gm/risk/e-guidelines/html

Αυτό που απαιτείται για τον περιορισμό των ανθρώπινων σφαλμάτων είναι η κατανόηση των ανθρώπινων δεξιοτήτων και περιορισμών. Ο σχεδιασμός των οργάνων, της τεχνολογίας και του συστήματος οργάνωσης θα πρέπει να είναι συμβατά με τις ανθρώπινες δεξιότητες. Πολλά παραδείγματα έδειξαν ότι το ανθρώπινο σφάλμα μπορεί να ελεγχθεί μέσα από έναν ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τους ανθρώπινους παράγοντες που πρέπει να βελτιωθούν για να εμποδιστούν τα ατυχήματα:

Πίνακας 1.7

Ανθρώπινοι παράγοντες που πρέπει να βελτιωθούν για την μείωση των ναυτικών ατυχημάτων

§ Κόπωση.
§ Ελλιπής επικοινωνία.
§ Ελλιπής γενική τεχνική γνώση (35% των ατυχημάτων).
§ Ελλιπής γνώση των συστημάτων του κάθε πλοίου (διαφορετικά μεγέθη πλοίων/ διαφορετικά όργανα/ διαφορετικά φορτία).
§ Φτωχός σχεδιασμός αυτοματισμού (ο φτωχός σχεδιασμός οργάνων ευθύνεται για το 1/3 των σημαντικότερων ναυτικών ατυχημάτων).
§ Αποφάσεις βασισμένες σε ελλιπή πληροφόρηση
§ Λανθασμένα πρότυπα, πολιτικές, πρακτικές (έλλειψη διαθέσιμων με ακρίβεια γραπτών, κατανοητών διαδικασιών λειτουργίας στο πλοίο).
§ Επικίνδυνο εργασιακό περιβάλλον (φτωχή συντήρηση, έλλειψη εφεδρικών συστημάτων).

ΠΗΓΗ: www.uscg.mil/hq/gm/risk/e-guidelines/html.

4.6. Ναυτικά ατυχήματα και νομοθεσία

Η πιο γνωστή διεθνής συνθήκη για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών είναι η **SOLAS** (Safety of Life At Sea) που συνομολογήθηκε το 1914 με αιτία τη

γνωστή θαλάσσια τραγωδία του Τιτανικού. Μετά από την πυρκαγιά στο επιβατηγό Scandinavian Star (12-04-1992) με 150 θύματα, ο IMO αναθεώρησε εκ νέου τη συνθήκη SOLAS (1992), με επέκταση της υποχρέωσης εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης (sprinklers) και πυρανίχνευσης σε όλα τα κυκλοφορούντα επιβατηγά πλοία, όχι αργότερα από την 1^η Οκτωβρίου 1997.

Το ατύχημα του Δ/Ξ Torrey Canyon το 1967 οδήγησε το 1973 στη **MARPOL**, τη διεθνή σύμβαση για την αποφυγή/ πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Η σύμβαση το 1978 απέκτησε και πρωτόκολλο και τέθηκε σε ισχύ στις 02/10/1983. Η **STCW 78** σκοπό είχε να αποκτήσουν όλοι οι ναυτικοί ένα ικανοποιητικό επίπεδο γνώσεων σχετικά με τη λειτουργία του πλοίου, την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του ανθρώπου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος και όχι μόνο.

Το ατύχημα του “Exxon Valdez” (Μάρτιος 1989) δεν προκάλεσε μόνο μεγάλη οικολογική καταστροφή στην Αλάσκα, αλλά είναι υπεύθυνο και για ένα από τα πιο κοσμογονικά ναυτικά νομοθετήματα στον κόσμο, το Oil Pollution Act του 1990 (**OPA’ 90**). Μεταξύ άλλων, το OPA’ 90 προδιαγράφει δραστικές αλλαγές στη σχεδίαση και κατασκευή των δεξαμενόπλοιων που θα επιτρέπονται να επισκέπτονται τις ΗΠΑ, με τα διπύθμενα και διπλά τοιχώματα.

Το OPA’ 90, αν και εθνική νομοθεσία των ΗΠΑ, είχε παγκόσμια εμβέλεια. Προκάλεσε δραστικές αλλαγές στη σχεδίαση, στη λειτουργία και στα οικονομικά της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, όχι μόνο στις ΗΠΑ, αλλά παγκοσμίως.

Η ανατροπή του “Herald of Free Enterprise” το 1987, μαζί με την πολύ πιο καταστροφική βύθιση του “Estonia”, το 1994, ήταν σαφέστατα τα γεγονότα που σηματοδότησαν την ανάπτυξη νέων κανονισμών του IMO για τη σχεδίαση και λειτουργία των RoRo Ferries. Το μεγαλύτερο μέρος των κανονισμών αυτών εστιάζεται σε τεχνολογικές λύσεις που μειώνουν τη πιθανότητα βύθισης του πλοίου

σε περίπτωση κατάκλισης από νερά. Εκτός από κανόνες σχεδίασης, περιλαμβάνουν και κανόνες ασφαλούς εκκένωση του πλοίου από τους επιβάτες σε περίπτωση ατυχήματος. Με το ατύχημα του HFE ο IMO οδηγήθηκε στην απόφαση A 647(16), 19/10/1989, στην προαιρετική δηλαδή μορφή του μετέπειτα ISM Code.

Ουσιαστικά το ατύχημα του “Scandinavian Star”, οδήγησε στην υιοθέτηση του Safety Management System στη Νορβηγία, πριν από τον **ISM Code**, που ο τελευταίος τέθηκε σε ισχύ την 01/07/96 μόνο για τις χώρες της ΕΕ και μόνο για τα επιβατηγά πλοία RoRo³³.

Η απώλεια του “Erika” το 1999, οδήγησε σε δύο μεγάλα νομοθετικά πακέτα από την Ευρωπαϊκή Ένωση γνωστά ως Erika I και Erika II.

Υπό αυτήν την έννοια, η διαμόρφωση πολιτικής για θέματα θαλάσσιας ασφάλειας ήταν, και ακόμη είναι, σε μεγάλο βαθμό εκ των υστέρων ή «αντιδραστική³⁴» (reactive). Σε γενικές γραμμές δεν υπάρχει κάτι το αρνητικό με αυτή την προσέγγιση-πλην ότι θα έπρεπε τα πράγματα να προλαμβάνονται. Μάλιστα, θα ήταν ανεύθυνο αν δεν υπήρχε κάποια αντίδραση ή αν δεν παίρναμε μαθήματα από μεγάλες ναυτικές τραγωδίες. Όμως μια βασική προϋπόθεση είναι ότι οι πολιτικές που τελικά υιοθετούνται στα απόνερα ενός ατυχήματος πρέπει να αναγνωρίζουν σωστά τους σημαντικότερους παράγοντες που προκάλεσαν αυτό το ατύχημα και να υλοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο που να εμποδίζουν αυτούς τους παράγοντες να εμφανιστούν ξανά ή σε περίπτωση που επανεμφανιστούν, να περιορίζουν τις επιβλαβείς επιπτώσεις τους.

³³ Γουλιέλμος Α.Μ – Γκιζιάκης Α.Μ, Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, εκδ.Σταμούλης, Αθήνα 2001, 2^η έκδοση.

Πίνακας 1.8

Ναυτικά Ατυχήματα και Νομοθεσία

	ΑΤΥΧΗΜΑ Ή ΠΛΟΙΟ	ΈΤΟΣ,ΠΟΡΕΙΑ&ΠΕΡΙΟΧΗ	ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
1.	Τιτανικός(Ε/Γ)	1912 Β.Ατλαντικός	⇒ SOLAS 1914
2.	Torrey Canyon(Δ/Ξ)	1967 Pollard Rock	⇒ MARPOL 1973 ⇒ STCW 1978
3.	Exxon Valdez (Δ/Ξ)	1989 Αλάσκα	⇒ Oil Pollution Act 1990, ΗΠΑ
4.	Herald of Free Enterprise (RoRo)	1987 Βέλγιο	⇒ IMO A 647(16)19/10/1989 ⇒ SOLAS Amendments ⇒ ISM Code
5.	Scandinavian Star (RoRo)	1990	⇒ Safety Management System, Νορβηγία
6.	Estonia (RoRo)	1994 Βαλτική Θάλασσα	⇒ ISM Code ⇒ SOLAS ⇒ STCW 1995

ΠΗΓΗ :Γουλιέλμος Α.Μ – Γκιζιάκης Α.Μ, Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, εκδ.Σταμούλης, Αθήνα 2001, 2^η έκδοση.

Πολλές από τις πολιτικές που υιοθετήθηκαν σαν αποτέλεσμα μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων εστίασαν την προσοχή τους σε «τεχνολογικές» ή «σχεδιαστικές» λύσεις. Συγκεκριμένα αυτές οι λύσεις περιλαμβάνουν σχεδίαση tankers

(διπύθμενα, διπλά τοιχώματα,) σχεδίαση RoRo (εσωτερικές υποδιαρέσεις, διαδικασίες εκκένωσης) και σχεδίαση bulk carriers (εγκάρσιες φρακτές, διπλά τοιχώματα).

Όμως, πληθώρα επιστημονικών αναλύσεων έχει δείξει ότι τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα οφείλονται κυρίως στην αστοχία του ανθρώπινου παράγοντα. Αυτό σημαίνει ότι αν ο κρίκος του ανθρώπινου παράγοντα δεν ενισχυθεί, η ενίσχυση κάθε άλλου κρίκου της αλυσίδας (όπως αυτού της τεχνολογίας) θα έχει αβέβαια αποτελέσματα αλλά και μικρή σε ποσοστό βελτίωση.

Κεφάλαιο 5

5.1. Ο κώδικας για την διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων

Τον Νοέμβριο του 1997 ο ΙΜΟ με το ψήφισμα του (Resolution) A.849(20) υιοθέτησε τον Κώδικα για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents). Ο συγκεκριμένος Κώδικας αναφέρει πως κάθε Σημαία έχει καθήκον να προβαίνει σε διερεύνηση οποιουδήποτε ατυχήματος συμβεί στα πλοία της, ώστε αυτή η διερεύνηση να βοηθήσει σε αλλαγές των ισχυόντων κανονισμών και να αποφευχθούν παρόμοια ατυχήματα που μπορεί να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σκοπός του Κώδικα είναι να προωθήσει μία κοινή προσέγγιση στη διερεύνηση των ατυχημάτων και τη συνεργασία μεταξύ κρατών για την αναγνώριση των παραγόντων που συμβάλλουν στα ναυτικά ατυχήματα. Αποτέλεσμα της κοινής προσέγγισης και συνεργασίας θα είναι η υποβοήθηση λήψης διορθωτικών μέτρων και αύξηση της ασφάλειας.

Ο Κώδικας ορίζει σαν ναυτικό ατύχημα (marine casualty)³⁵ κάθε συμβάν το οποίο έχει σαν αποτέλεσμα:

- (1) το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου,
- (2) την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε από ή σε σχέση, με τις λειτουργίες του πλοίου, ή,
- (3) την απώλεια, τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου, ή, την υλική ζημιά στο πλοίο, ή,

- (4) την προσάραξη ή ανικανότητα πλοίου ή την εμπλοκή του σε σύγκρουση, ή,
- (5) την υλική ζημιά που προήλθε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου, ή,
- (6) ζημιά στο περιβάλλον που συνέβη από τη βλάβη πλοίου ή πλοίων και που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με, τις λειτουργίες του πλοίου ή των πλοίων.

Πολύ σοβαρό ατύχημα θεωρείται εκείνο που έχει σαν αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου, απώλεια ζωής ή σοβαρή ρύπανση³⁶.

Ναυτικό ατύχημα σημαίνει ένα συμβάν το οποίο προκαλείται ή συνδέεται με λειτουργίες του πλοίου από τις οποίες το πλοίο ή κάποιο πρόσωπο διακινδυνεύει ή αποτέλεσμα αυτών μπορεί να είναι σοβαρή ζημιά στο πλοίο ή στο περιβάλλον³⁷.

5.2. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE)

Η “ποιότητα” στη ναυτιλία καθιερώθηκε τελικά με τον ISM Code ο οποίος αποτέλεσε μια αλλαγή στη στάση απέναντι στο πρόβλημα της ρύπανσης -και των ευθυνών στην διοίκηση- από τα πλοία. Στο παρελθόν, οποτεδήποτε συνέβαινε ένα ατύχημα το φταίξιμο έπεφτε πάντοτε στο πλοίο/ Πλοίαρχο/ πλήρωμα και οι προσπάθειες επικεντρώνονταν στη βελτίωση του σχεδιασμού των πλοίων, των συστημάτων του κ.λπ.. ώστε να κάνουν το πλοίο ασφαλέστερο. Αυτός ήταν ο στόχος της σύμβασης MARPOL 73/78 και των τροποποιήσεών της, καθώς επίσης και του OPA 1990 π.χ με την εισαγωγή διπλών τοιχωμάτων σε όλα τα πετρελαιοφόρα μετά την προσάραξη του Exxon Valdez (το 1989). Αργότερα όμως με το ατύχημα του Herald of Free Enterprise (1987) και αργότερα με το περιστατικό του Estonia (1994), η έμφαση μεταφέρθηκε από το πλοίο στους ανθρώπους που το επανδρώνουν και το

³⁵ www.maiif.net/

διαχειρίζονται. Ο Κώδικας ISM αναπτύχθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ως μια απάντηση στις πιέσεις που δεχόταν από την κοινωνία της Ευρώπης σαν αποτέλεσμα της απώλειας ανθρώπινων ζωών και της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος από το αρχικά από το ατύχημα του Herald of Free of Enterprise (Βέλγιο). Το συγκεκριμένο ατύχημα οδήγησε, όπως είπαμε πιο πάνω, τον IMO στην απόφαση A 647(16), 19/10/1989, στην προαιρετική δηλ. μορφή του μετέπειτα ISM Code. Η σύνταξη του ISM Code ξεκίνησε το 1990 και υιοθετήθηκε από την ολομέλεια του IMO το 1993 με τη Resolution A.741(18). Το Μάιο του 1994 κατά τη διάρκεια της διάσκεψης της SOLAS αποφασίστηκε η προσθήκη νέου κεφαλαίου στο Παράρτημα της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS 74.

Ο σκοπός του Κώδικα είναι η παροχή ενός παγκόσμιου προτύπου για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την αποφυγή της ρύπανσης. Αντικειμενικοί στόχοι του είναι να επιτύχει ασφάλεια στη θάλασσα, αποφυγή ανθρώπινης βλάβης ή απώλειας ζωής και η αποφυγή ζημίας στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο «κρυμμένος» στόχος του πάντως είναι να ελαττώσει τα ανθρώπινα λάθη, τις πρόχειρες αποφάσεις, οι οποίες οδηγούν είτε έμμεσα είτε άμεσα σε απώλειες και αυτό σκοπεύει να το πετύχει με την εφαρμογή της διασφάλισης ποιότητας και τις αρχές της ασφαλούς διοίκησης/ διαχείρισης .

Ο Κώδικας ISM εισάγει τις ακόλουθες απαιτήσεις σε μια ναυτιλιακή εταιρεία: (1) ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System), το οποίο θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του, (2) να θεσπίσει πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος, στην οποία να καθορίζεται με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι του Κώδικα, (3) να καταγράφει τις καθορισμένες ευθύνες και

³⁶ www.maiif.net/

³⁷ www.maiif.net/

αρμοδιότητες του προσωπικού που ασχολείται με θέματα ασφάλειας, όπως επίσης και να του εξασφαλίσει τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Για την εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας κάθε πλοίου και τον καθορισμό συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και του προσωπικού του πλοίου, κάθε εταιρεία, ορίζει ένα πρόσωπο στην ξηρά που να έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο του management³⁸. Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει, υλοποιήσει και συντηρήσει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων της. Αυτό είναι ένα δομημένο και τεκμηριωμένο σύστημα που δίνει τη δυνατότητα στο προσωπικό της εταιρείας να υλοποιήσει την πολιτική ασφάλειας των πλοίων της και προστασίας του περιβάλλοντος.

5.3. Τι περιέχει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης ;

Παρακάτω παρουσιάζουμε κάποια από τα Κεφάλαια του Κώδικα που κατά την κρίση μας, είναι αυτά που αξίζουν περισσότερη ανάλυση για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας .

Ο Κώδικας ISM βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους για δύο λόγους:

1. Διότι δεν είναι όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες ίδιες. Αντίθετα υπάρχουν πολύ μεγάλες διαφοροποιήσεις από εταιρεία σε εταιρεία.
2. Τα πλοία λειτουργούν κάτω από διαφορετικές συνθήκες.

Έτσι λοιπόν ο Κώδικας περιέχει γενικούς όρους και έννοιες για ευρεία εφαρμογή και δεν αναφέρει τι πρέπει να κάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά τι πρέπει να ικανοποιούν.

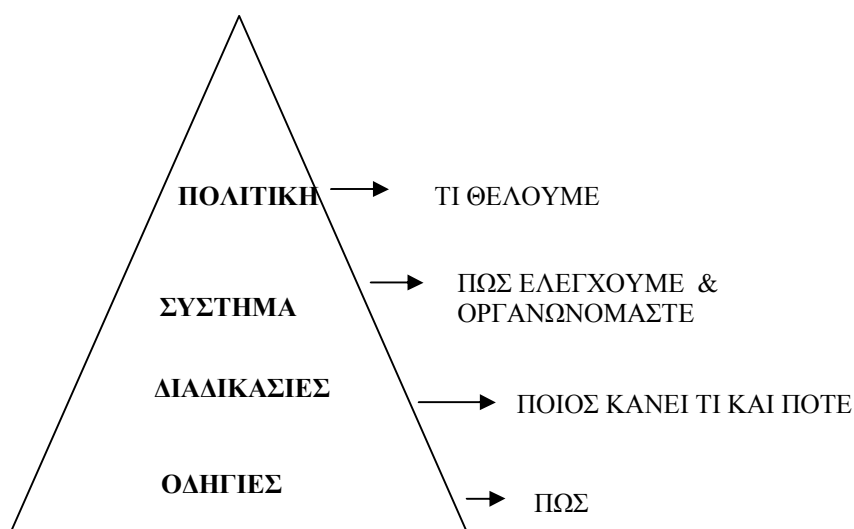
Ο Κώδικας αναφέρει πως για να επιτευχθεί ένα επιτυχημένο Σύστημα Διαχείρισης απαιτούνται:

³⁸ Κώδικας ISM, IMO 2002.

- Δέσμευση,
- Ικανότητα,
- Σωστή Συμπεριφορά / Στάση και Παρακίνηση σε όλα τα επίπεδα της εταιρείας.

Διάγραμμα 1.14

ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ



ΠΗΓΗ: ABS Consulting – ISO / ISM Auditor’s Course – 10 /2002.

Εκτός από τις βασικές αρχές που αναφέρει ο Κώδικας υπάρχουν και άλλες σημαντικές αρχές, οι οποίες όταν εφαρμόζονται, έχει αποδειχθεί ότι μπορεί να οδηγήσουν σε ένα επιτυχημένο Σύστημα Διαχείρισης. Παρακάτω παραθέτουμε τις αρχές αυτές οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από κάθε manager, για να επιτύχει ένα αποτελεσματικό Safety Management System³⁹.

1. «Στρατηγικός» σχεδιασμός για ασφάλεια (μακροπρόθεσμα να βάζουμε στόχο τη βελτιστοποίηση και μεσοπρόθεσμα να βάζουμε προτεραιότητες).
2. Να εντάξουμε την ασφάλεια σε κάθε διαδικασία.

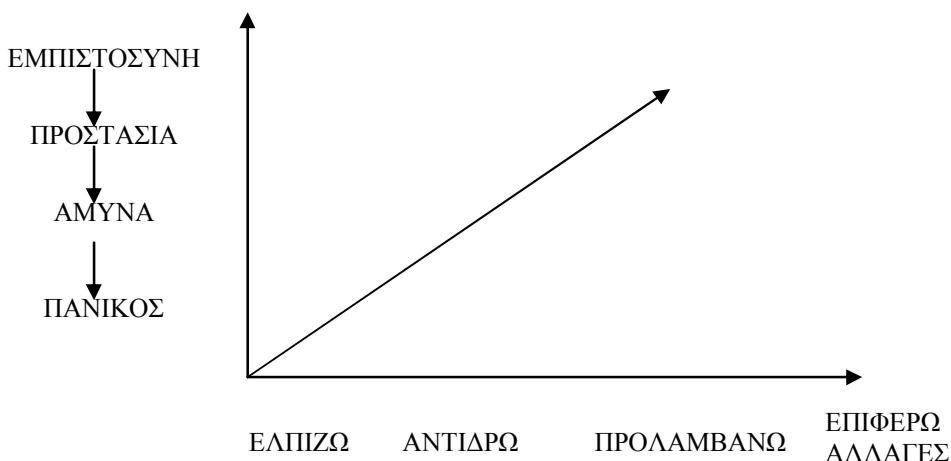
³⁹ www.iqco.com/technology/ismCodeOverview.htm

3. Ν' ανταμείβουμε και να επικροτούμε τις καινοτομικές λύσεις.
4. Να μετράμε την ασφάλεια σε εσωτερικές διεργασίες, πριν από την πλήρη εφαρμογή.
5. Να επικεντρωνόμαστε στους ανθρώπους σε όλες τις διαδικασίες. Ο εξοπλισμός και οι διεργασίες να είναι κατανοητές και εύκολες στην εφαρμογή.
6. Να επικεντρωνόμαστε στις προληπτικές ενέργειες.
7. Να εγκαθιδρύουμε ασφαλή ηγεσία μέσα από την εκπαίδευση και μόρφωση.

Διάγραμμα 1.15

Τα Συστήματα Διαχείρισης αυξάνουν την εμπιστοσύνη

ΠΗΓΗ: ABS Consulting – ISO / ISM Auditor's Course – 10 /2002.



Οι βασικές αρχές του ISM Code μπορούν να συνοψισθούν στις εξής:

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ISM CODE

ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ → 1. ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

2. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ

3. ΖΗΜΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ

Οι παραπάνω στόχοι θα πρέπει να καθορίζουν ασφαλείς πρακτικές στη λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον (Κεφάλαιο 2 του Κώδικα). Επίσης να καθιερώνουν προστασία για όλους τους αναγνωρισμένους κινδύνους και να βελτιώνουν συνεχώς τις ικανότητες του προσωπικού για ασφαλή διαχείριση. Τα κριτήρια με τα οποία θα επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι είναι η συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς, καθώς επίσης και με τους κώδικες της βιομηχανίας, τις οδηγίες και τα πρότυπα.

Οι **λειτουργικές απαιτήσεις** (Κεφάλαιο 1.4 του Κώδικα) για ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης είναι οι εξής:

- Πολιτική.
- Οδηγίες και διαδικασίες.
- Καθορισμένα επίπεδα αρμοδιοτήτων και επικοινωνία.
- Αναφορά ατυχημάτων (accidents) και περιστατικών(incidents).
- Ετοιμότητα για καταστάσεις έκτακτους ανάγκης.
- Εσωτερικές επιθεωρήσεις και αναθεωρήσεις της διοίκησης (management reviews).

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ (ΠΡΟΣΩΠΑ)

Ο Κώδικας (άρθρο 4) ονομάζει εξουσιοδοτημένο πρόσωπο(DPA), το άτομο (ή άτομα) εκείνο που αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ βαποριού και εταιρείας. Ο DPA υπεισέρχεται σε θέματα σημαντικά που αφορούν δηλαδή ασφάλεια και ρύπανση. Οι αρμοδιότητες του DPA είναι οι εξής:

- Να διαβεβαιώνει την ασφαλή λειτουργία του πλοίου
- Να παρέχει ένα σύνδεσμο μεταξύ της εταιρείας και εκείνων που βρίσκονται πάνω στο πλοίο.

- Άμεση πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης.
- Να εξασφαλίζει ότι παρέχονται τα απαραίτητα μέσα και να
- ελέγχει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας.

5.4. Ο ρόλος του πλοιάρχου κατά τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης

Κυρίαρχη προσωπικότητα του πλοίου είναι ο δικός του Manager, δηλαδή ο Πλοίαρχος. Ο Κώδικας ISM δίνει μεγάλη σημασία στην προσωπικότητα του Πλοιάρχου γι' αυτό και αφιερώνει το κεφάλαιο 5 σε αυτόν όπου και αναφέρει ρητά τις αρμοδιότητές του.

Η εταιρεία καθορίζει με σαφήνεια και γραπτά την ευθύνη του Πλοιάρχου σε ότι αφορά την εφαρμογή της πολιτικής της σε θέματα όπως:

Θ η Ασφάλεια,

Θ η Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Το καινούριο και καινοτομικό στοιχείο που υπεισέρχεται εδώ από τον ISM Code είναι η ευθύνη του Πλοιάρχου στην παρακίνηση του πληρώματος, ώστε να τηρηθεί η πολιτική της Εταιρείας στα θέματα ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο Πλοίαρχος οφείλει να εφαρμόσει τις θεωρίες παρακίνησης που φυσικά πρέπει να τις έχει διδαχθεί. Οι θεωρίες παρακίνησης μπορούν να έχουν αποτέλεσμα στα λάθη που προέρχονται από τον άνθρωπο, ειδικότερα σε αυτά που οφείλονται σε απροσεξία ή αμέλεια ή σε λήψη επικίνδυνων αποφάσεων. Οι θεωρίες παρακίνησης είναι πέντε και διακρίνονται σε⁴⁰:

⁴⁰ Άρθρο του υποναύαρχου Λ.Σ Β. Παπαγιάννη, « ISM CODE, Η παρακίνηση του πληρώματος για να τηρηθεί η πολιτική της εταιρείας στα θέματα ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, Αργώ, Σεπτέμβριος 2001.

(a) Θεωρίες Φυσιολογίας, στις οποίες ανήκουν οι θεωρίες των Maslow, Alderfer και McClelland και

(b) Στις Κοινωνικές Θεωρίες, στις οποίες ανήκουν η θεωρία του Vroom και η θεωρία Equity.

Η πρώτη ομάδα θεωριών ερμηνεύει τη παρακίνηση με βάση τα εσωτερικά χαρακτηριστικά των ατόμων: **Παρακίνηση είναι η ενίσχυση της θέλησης του ατόμου να προβαίνει σε ενέργειες.**

Ο **Abraham Maslow**, γράφοντας παλαιότερα για τη θεωρία της ανθρώπινης παρακίνησης έχει υποστηρίξει ότι όλες οι ανθρώπινες ανάγκες μπορούν να καταταγούν σε πέντε κατηγορίες, με κάποια ιεράρχηση μεταξύ τους.

Η μη ικανοποίηση μιας ανάγκης, έστω και μερικώς, εμποδίζει τη μετάβαση στην ιεραρχικά ανώτερη ανάγκη. Η θεωρία του Maslow παρουσιάζεται διαγραμματικά παρακάτω:

Διάγραμμα 1.16

Η θεωρία του Maslow



ΠΗΓΗ: ΑΡΓΩ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2001.

Ο Πλοίαρχος οφείλει:

- (1) Να εξετάζει τις συνθήκες εργασίας, διαμονής, φαγητού και διασκέδασης των ναυτικών. Ειδικότερα σε θέματα κλιματισμού, εξαερισμού τραπεζαρίας, κουζίνας, διασκέδασης, προσωπικής υγιεινής και τα συναφή με την κάλυψη των βασικών φυσιολογικών αναγκών του πληρώματος (επαρκής ύπνος, ξεκούραση, ρούχα εργασίας, ιματισμός καμπίνας).
- (2) Να εξασφαλίζει ιατρική φροντίδα, πρώτες βοήθειες, κανόνες προσωπικής ασφάλειας πάνω στο πλοίο, εξοπλισμό ασφάλειας, προειδοποιήσεις και άλλα προστατευτικά μέτρα, εκπαιδευτικές ταινίες για θέματα ασφάλειας και προστασία από οτιδήποτε απειλεί τη φυσική και πνευματική ευημερία του πληρώματος.
- (3) Οργάνωση της εργασίας σε ομάδες, χώρους κοινής ξεκούρασης και παραμονής στα διαλείμματα εργασίας. Να διοργανώνονται κοινωνικά γεγονότα στο πλοίο και γεγονότα διαγωνισμών, ώστε να δημιουργείται η έννοια του ανήκω κάπου, η φιλία και το αίσθημα του μέλους μίας ομάδας.
- (4) Το τέταρτο στάδιο έχει σχέση με την ανάγκη για αυτό-σεβασμό και αυτό-εκτίμηση. Το ίδιο αυτό αίσθημα προέρχεται και από την εταιρεία ή το πλοίο και εκφράζεται με αναγνώριση καλής εργασίας, εκτίμηση, βραβεία, ικανότητες, bonus, εξωμισθολογικές παροχές, αποδοχές άνω του μέσου όρου, καλά λόγια του Πλοίαρχου κ.λπ..
- (5) Το πέμπτο στάδιο είναι να κάνουμε αυτό που έχουμε την ικανότητα να κάνουμε ή είμαστε κατάλληλοι. Αφήνουμε δηλαδή, το πλήρωμα να χρησιμοποιεί το ταλέντο και τις ικανότητες του και να επιλέγει να κάνει αυτό που θέλει να κάνει. Στην πραγματικότητα αυτό είναι δύσκολο γιατί στο πλοίο πρέπει να γίνουν αυτά που πρέπει να γίνουν.

Στο πλοίο συμβαίνει κάτι που δεν συμβαίνει στις άλλες «επιχειρήσεις». Το πλοίο παρέχει τις συνθήκες διαμονής και διατροφής των εργαζομένων. Οι συνθήκες καιρού πολλές φορές καθορίζουν τις συνθήκες εργασίας, οι οποίες γίνονται με βάση αυτές. Η αμοιβή φυσικά παίζει σημαντικό ρόλο και καλύπτει τις περισσότερες από τις πιο πάνω ανάγκες.

Ο Πλοίαρχος πρέπει να προσέξει ότι οι άνθρωποι διαφέρουν στο βαθμό που έχουν τις πιο πάνω ανάγκες και δεν είναι όλοι ίδιοι σε αυτό τον τομέα.

Η θεωρία του **Alderfer Erg** μοιάζει πολύ με τη θεωρία του Maslow. Ορίζει τρεις ανάγκες:

- i. Ανάγκες Ύπαρξης.
- ii. Ανάγκες Κοινωνικότητας.
- iii. Ανάγκες Προσωπικής Ανάπτυξης και Εξέλιξης.

Οι ανάγκες εδώ δεν έχουν ιεραρχική ικανοποίηση.

Η θεωρία του **McClelland** βασίζεται και αυτή στις ανάγκες σαν δυνάμεις παρακίνησης. Οι βασικές ανάγκες είναι τρεις:

- α. Η ανάγκη της Επιτυχίας:

Τα άτομα αυτά θέλουν να πετυχαίνουν και να φέρνουν σε πέρας τη δουλειά που τους έχουν αναθέσει. Είναι άτομα που θέλουν να φέρνουν αποτελέσματα.

- β. Η ανάγκη για Κοινωνική Αναγνώριση:

Τα άτομα αυτά επιδιώκουν την έγκριση των άλλων ατόμων. Γενικά προσανατολίζονται προς τον κόσμο.

- γ. Η ανάγκη για Δύναμη:

Άτομα που έχουν ανάγκη για δύναμη, επιθυμούν επίδραση και έλεγχο επάνω στους άλλους και γενικά έχουν προσανατολισμό προς τον εαυτό τους.

Η πρώτη κατηγορία ενεργεί μόνη της αλλά θέλει γρήγορο feedback ότι η προσπάθειά της ήταν επιτυχής.

Η δεύτερη κατηγορία είναι ανθρωποκεντρική και ευαίσθητη στις ανάγκες των άλλων. Κάνει συμμετοχική εργασία και θέλει επιδοκιμασία από τους άλλους.

Η τρίτη κατηγορία έχει ανάγκη για απόκτηση δύναμης μέσα από την επιθετικότητα, την εχθρικότητα, την προσωπική επιρροή ή επικοινωνία. Αυτή η κατηγορία αναλαμβάνει ευθύνες και επιδιώκει προαγωγή, ανταγωνισμό, απόκτηση δύναμης στη λήψη αποφάσεων.

Στις Κοινωνικές Θεωρίες αναπτύχθηκε η Θεωρία Αναμονής του **Vroom**. Σύμφωνα με αυτόν οι ανάγκες προκαλούν τη συμπεριφορά μας.

Ο Vroom θεωρεί ότι:

☐ Η παρακίνηση έχει διαφορετικές κάθε φορά εντάσεις.

☐ Η δύναμη της παρακίνησης καθορίζεται από τη σχηματισμένη αξία του αποτελέσματος ή της αμοιβής από αυτήν.

Η Θεωρία του **Equity** του J-Stay Adams, η οποία υποστηρίζει ότι τόσο η συμπεριφορά όσο και η παρακίνηση επηρεάζονται από το αν τα άτομα βλέπουν τη περίπτωση δίκαιη ή όχι. Εργασία και αμοιβή είναι μια δίκαιη ανταλλαγή. Καλές συνθήκες και ώρες εργασίας προσθέτουν στα θετικά της απασχόλησης.

Ο Κώδικας ISM αναφέρει ρητά πως οφείλει να δώσει κατάλληλες οδηγίες και εντολές, με απλό, κατανοητό και σαφή τρόπο και φυσικά στη γλώσσα που αυτές θα γίνουν πλήρως αντιληπτές.

Ο ίδιος οφείλει να κάνει και τον έλεγχο, δηλαδή την επαλήθευση ότι οι οδηγίες του και οι εντολές του τηρούνται και πραγματοποιούνται. Οφείλει να μελετά το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης και να αναφέρει στη Διεύθυνση της Εταιρείας τις ελλείψεις που παρουσιάζει. Η υποχρέωση αυτή αναφέρεται ρητά στο Κεφάλαιο 5.1.5 του Κώδικα.

Ο Κώδικας ISM επανέρχεται στο κυρίαρχο θέμα ότι η Εταιρεία οφείλει να ικανοποιεί, ότι το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System) που

έχει εφαρμοστεί και λειτουργεί στο πλοίο περιέχει απαραίτητα σαφή δήλωση στην οποία όχι μόνο αναφέρεται αλλά και τονίζεται η δικαιοδοσία του Πλοιάρχου.

Ο Κώδικας μάλιστα, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι προσπαθεί να ενισχύσει την αρμοδιότητα του Πλοιάρχου, έναντι του γραφείου. Στην παράγραφο 5.2, ο Κώδικας ορίζει: «Η Εταιρεία οφείλει να θεμελιώσει στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης ότι ο Πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα παντός άλλου δικαιοδοσία (Overriding Authority), αλλά και την ευθύνη, να λαμβάνει αποφάσεις. Οι αποφάσεις αυτές σχετίζονται φυσικά με την ασφάλεια και την αποφυγή της ρύπανσης και βέβαια το γραφείο οφείλει να ανταποκριθεί στην αίτηση του Πλοιάρχου για βοήθεια όπως και όταν αυτός κρίνει.

Το ερώτημα βέβαια που γεννιέται είναι το εξής: “Ενίσχυση του Πλοιάρχου, του οποίου οι αποφάσεις υλοποιούνται ακόμα και αν είναι αντίθετες με εκείνες της Εταιρείας;” Η αλήθεια είναι ότι ο Πλοίαρχος βρίσκεται στο πλοίο, εκεί όπου συμβαίνουν τα γεγονότα και η απόσταση είναι παράγοντας που δημιουργεί προβλήματα συντονισμού, επικοινωνίας και ελέγχου. Η επικρατέστερη άποψη είναι ότι ο Πλοίαρχος πρέπει να λαμβάνει τις κρίσιμες αποφάσεις, αλλά αφού έχει εκπαιδευτεί για το θέμα αυτό και να χρησιμοποιεί τα συστήματα υποστήριξης αποφάσεων.

5.5. Εκθέσεις και ανάλυση των μη – συμμορφώσεων, των ατυχημάτων και των επικίνδυνων περιστατικών

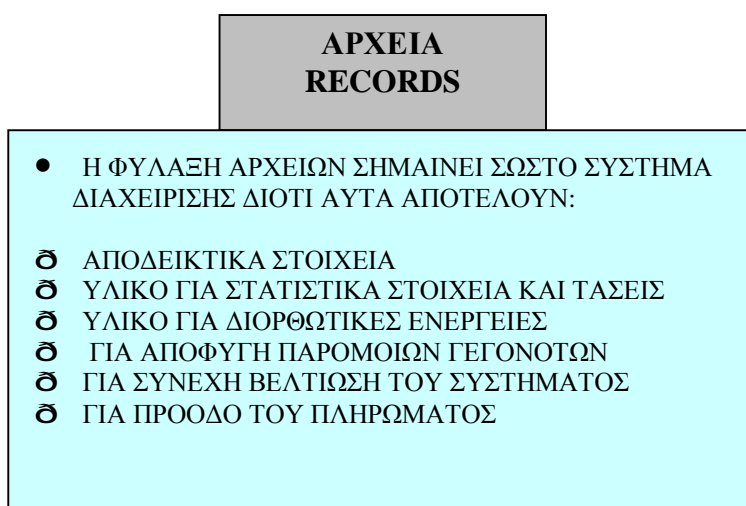
Ο Κώδικας συνιστά πως οι πληροφορίες που μπορεί να πάρει η Εταιρεία από τις εκθέσεις των μη – συμμορφώσεων, των ατυχημάτων και των επικίνδυνων περιστατικών, αποτελούν υλικό για έρευνα, ανάλυση και την βάση για να παρθούν οι κατάλληλες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες.

Φυσικά αυτό αποτελεί ένα λεπτό θέμα. Για να υπάρξει μια εποικοδομητική ανταπόκριση για τη διαρκή βελτίωση της ασφάλειας, πρέπει οι άνθρωποι που εμπλέκονται σε μια ναυτιλιακή εταιρεία να είναι διατεθειμένοι να την εφαρμόσουν. Το ερώτημα που προκύπτει είναι το εξής: «Είναι διατεθειμένος ο Πλοίαρχος να αναφέρει τ' ατυχήματα ή τα συμβάντα που έγιναν στο πλοίο του και να αναλάβει τις ευθύνες που του αναλογούν;» ή «είναι διατεθειμένος να απαντήσει σε πιθανά ερωτήματα που ίσως κρίνουν και την επαγγελματική του πορεία;»

Θα πρέπει να τονίσουμε πως για την έρευνα ατυχημάτων σε ένα σύστημα, ο σκοπός δεν είναι να βρούμε ποιος φταίει, αλλά να καταλάβουμε γιατί το σύστημα κατά την εφαρμογή του αποτυγχάνει. Βασιζόμενοι στην ανάλυση του προβλήματος, θα οδηγηθούμε σιγά σιγά στο να κατανοήσουμε το πρόβλημα, ώστε το σύστημα να εξελιχθεί με το να αποτρέψουμε παρόμοια λάθη για να ξανασυμβούν.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τη σημασία των αρχείων που οφείλει να κρατάει η εταιρεία για να λειτουργεί σωστά το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Διάγραμμα 1.17
Η σημασία της κράτησης αρχείων για τη σωστή λειτουργία του
Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης



ΠΗΓΗ: A-M CHAUVEL, MANAGING SAFETY AND QUALITY IN SHIPPING, 1997.

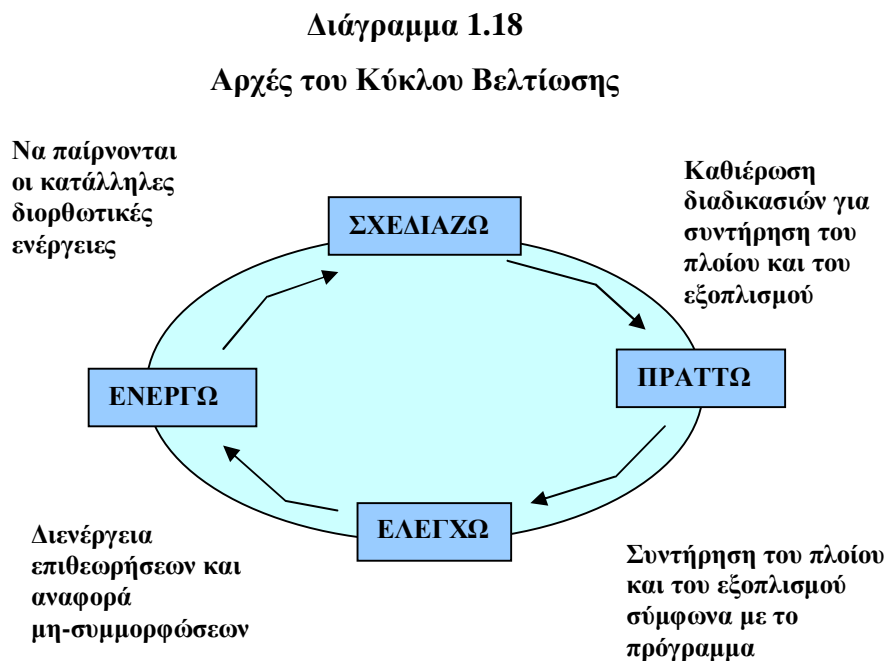
5.6. Η συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού

Το κεφάλαιο 10 του Κώδικα ασχολείται με την κατάσταση του πλοίου, καθώς επίσης και με την κατάσταση των μηχανημάτων, των συστημάτων και του εξοπλισμού του, που σχετίζονται ή επηρεάζουν τις συνθήκες ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ο Κώδικας ISM προτείνει προγραμματισμένη συντήρηση και έλεγχο του πλοίου και του εξοπλισμού του. Επίσης αναφέρει (άρθρο 10.2.3) ότι θα γίνονται και οι κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες.

Θα πρέπει εδώ να πούμε ότι ακόμα και αν το πλοίο ελέγχεται κατά τακτά διαστήματα από επιθεωρητές της κλάσης ή άλλους επιθεωρητές αυτού του είδους, οι έλεγχοι μεμονωμένα, δεν αποτελούν τμήμα ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης κινδύνων.

Το πρόγραμμα συντήρησης ενός πλοίου θα πρέπει να ακολουθεί τις αρχές του Κύκλου Βελτίωσης (Act, Plan, Do, Check):



Κεφάλαιο 6

6.1. Τ' απαραίτητα βήματα για την εφαρμογή του ISM Code

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης είναι γραμμένος με γενικές έννοιες και όρους, ώστε να διευκολύνεται με αυτόν τον τρόπο η ευρεία εφαρμογή του.

Για την σωστή εφαρμογή του από τις εταιρείες θα πρέπει να ακολουθηθούν τα εξής 10 βήματα:

1. Αρχική αξιολόγηση.
2. Στρατηγικός Σχεδιασμός.
3. Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας Περιβάλλοντος.
4. Ευθύνες και αρμοδιότητες.
5. Ομάδα εκπλήρωσης του προγράμματος ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
6. Διαδικασίες της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος.
7. Διαδικασίες ασφάλειας του πλοίου και πρόληψης της ρύπανσης.
8. Έλεγχοι και αναφορές.
9. Εκπαίδευση προσωπικού.
10. Τελική αξιολόγηση.
11. Πιστοποίηση.

1. ΑΡΧΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ : Στο πρώτο αυτό στάδιο γίνεται η αρχική αξιολόγηση σε ότι αφορά τις δραστηριότητες τόσο στο πλοίο όσο και στην εταιρεία. Τα αποτελέσματα αυτής της αξιολόγησης αποτελούν ένα εργαλείο βελτίωσης του υπάρχοντος συστήματος.

Σε αυτό το στάδιο απαραίτητη είναι η συμμετοχή όλων των εργαζομένων της εταιρείας, αλλά και του πληρώματος στο πλοίο. Πρόκειται για ένα σχέδιο το οποίο βασίζεται σε συλλογική δουλειά, ακόμα και αν η αξιολόγηση γίνεται από πρόσωπο εκτός της εταιρείας. Τα στάδια που ακολουθούνται εδώ είναι τα ίδια που ακολουθούνται και στο στάδιο της Πιστοποίησης:

Θ Αναθεώρηση του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας,

Θ Επιθεώρηση των λειτουργιών της εταιρείας και του πλοίου

Ο manager κάθε τμήματος πρέπει να έχει στην κατοχή του τα έγγραφα αυτά και τα αρχεία που θα αποτελέσουν τη βάση για την αξιολόγηση, ώστε να βρεθούν τυχόν παραλείψεις και λάθη.

Το πρώτο αυτό στάδιο της αξιολόγησης είναι μείζονος σημασίας αφού αυτό θα καθορίσει το πλάνο της εταιρείας που πρέπει να ακολουθήσει ώστε να φτάσει στο τελικό στάδιο, αυτό της Πιστοποίησης.

2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ : Αντικειμενικός σκοπός του στρατηγικού σχεδιασμού είναι να επιτευχθεί η εφαρμογή του ISM Code τόσο στην εταιρεία όσο και στο πλοίο στον επιθυμητό χρόνο και σε λογικό κόστος.

Το δεύτερο αυτό στάδιο αποτελείται από τα εξής υποστάδια:

Θ Δημιουργία σχεδίων που να αφορούν στην εφαρμογή του Κώδικα.

Θ Καθορισμός του χρόνου ώστε να επιτευχθεί ο στόχος στα χρονικά πλαίσια που έχουμε ορίσει.

Θ Αναγνώριση των μέσων που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κώδικα.

Ακολουθώντας τα στοιχεία που έχουμε πάρει από την Αρχική Αξιολόγηση, ο στόχος πρέπει να εκπληρωθεί μεταξύ 16 και 24 μηνών.

3. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ : Εδώ

πρέπει να ακολουθηθούν τα εξής:

- ⊖ Ένα προσχέδιο της Πολιτικής Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος της εταιρείας.
- ⊖ Ενημέρωση του προσωπικού για την σημασία εφαρμογής του προγράμματος, και, επεξήγηση των επιμέρους σταδίων ώστε να υπάρχει σωστή κατανόηση του Κώδικα.

4. ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ : Σκοπός εδώ είναι η εταιρεία να διασφαλίσει ότι ο καθένας που εμπλέκεται στη λειτουργία του Κώδικα γνωρίζει καλά τις αρμοδιότητές του. Το τέταρτο αυτό βήμα περιλαμβάνει τα εξής:

- ⊖ Καθορισμός ευθυνών και αρμοδιοτήτων σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού.
- ⊖ Ύπαρξη επικοινωνίας μεταξύ των τμημάτων της εταιρείας. Και,
- ⊖ Οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες να ορίζονται γραπτώς στο Σύστημα της εταιρείας.

Το οργανόγραμμα της εταιρείας αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο για την περιγραφή των καθηκόντων.

5. ΟΜΑΔΑ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ : Σκοπός εδώ είναι να γίνουν όλες οι

ενέργειες που έχουν αποφασισθεί, ώστε να λυθούν τυχόν προβλήματα που ενδεχομένως θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην εφαρμογή του Κώδικα.

Στο πέμπτο αυτό στάδιο θα πρέπει να γίνουν τα εξής:

- ⊖ Να ορισθούν τα άτομα εκείνα που θα αποτελέσουν την ομάδα που θα ασχοληθεί με την ομαλή διεξαγωγή όλων των σταδίων μέχρι την Πιστοποίηση.
- ⊖ Να ορισθεί ο project manager, που θα συντονίζει την παραπάνω ομάδα.
- ⊖ Να καθορισθούν οι αρμοδιότητες κάθε μέλους της ομάδας.

Ο project manager θ' αναφέρει στη Διοίκηση σχετικά με τις ενέργειες της ομάδας και απώτερος στόχος του θα είναι όλοι οι στόχοι να επιτευχθούν στο χρονικό διάστημα που έχει οριστεί.

Η ομάδα αυτή θα πρέπει να αποτελείται από άτομα που έχουν ήδη εμπειρία σε διοίκηση, διότι μόλις το έργο υλοποιηθεί θα συνεχίσουν να έχουν την ευθύνη για την διατήρηση της πολιτικής σε όλα τα τμήματα της εταιρείας.

6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ : Στο έκτο αυτό στάδιο η εταιρεία πρέπει να εφαρμόσει όλες τις διαδικασίες που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση της Πολιτικής Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος.

Αυτά που πρέπει να εφαρμοσθούν είναι τα εξής:

- ⊖ Να αρχειοθετηθούν όλα τα υπάρχοντα έγγραφα σε κάθε τμήμα της εταιρείας.
- ⊖ Να γίνει ανάλυση της κάθε υπάρχουσας διαδικασίας, ώστε αυτή να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα.
- ⊖ Να αναγνωρισθούν τυχόν στοιχεία που λείπουν από το σύστημα της εταιρείας.
- ⊖ Τα ισχύοντα έγγραφα να είναι διαθέσιμα και στις κατάλληλες θέσεις.
- ⊖ Τα μη ισχύοντα έγγραφα να αποσύρονται. Και,
- ⊖ Το σύστημα τεκμηρίωσης της εταιρείας ν' ακολουθεί τις απαιτήσεις του Κώδικα.

7. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ

ΡΥΠΑΝΣΗΣ : Σκοπός εδώ είναι να ορισθούν οι αρμοδιότητες του πληρώματος και η αλληλεξάρτηση που υπάρχει με τ' αντίστοιχα τμήματα της εταιρείας στην ξηρά. Το έβδομο αυτό στάδιο αποτελείται από τα εξής:

- ⊖ Να αρχειοθετηθούν όλα τα απαραίτητα έγγραφα του πλοίου.

- ⊖ Να γίνει ανάλυση κάθε υπάρχουσας διαδικασίας, ώστε αυτή να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα.
- ⊖ Αναγνώριση των στοιχείων εκείνων που απουσιάζουν από το πλοίο.
- ⊖ Απόσυρση των μη έγκυρων εγγράφων. Και,
- ⊖ Δημιουργία συστήματος τεκμηρίωσης στο πλοίο το οποίο να είναι σύμφωνο με αυτό της εταιρείας στην ξηρά και πάντοτε σύμφωνο με τις απαιτήσεις του Κώδικα.

Θα πρέπει εδώ να υπογραμμίσουμε ότι η Πολιτική που ακολουθεί η εταιρεία σχετικά με την Ασφάλεια και την Προστασία του Περιβάλλοντος είναι μία και για την εταιρεία στη ξηρά και για το πλοίο.

8. ΈΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ: Σκοπός εδώ είναι να μπορεί η Διοίκηση να ελέγχει την πρόοδο του συστήματος και να επεμβαίνει όταν αυτό κρίνεται σκόπιμο. Στο στάδιο αυτό απαιτούνται τα εξής:

- ⊖ Να διενεργούνται κατά τακτά διαστήματα συναντήσεις ώστε να ελέγχεται η πρόοδος των εργασιών.
- ⊖ Να υπάρχει ένα σύστημα ελέγχου (παρακολούθησης), το οποίο να βρίσκεται υπό την εποπτεία του Διευθύνοντα έργου.
- ⊖ Ν' αναγνωρίζονται οι τυχόν παρεκκλίσεις και οι αιτίες που οδηγούν σε αυτές.
- ⊖ Να γίνονται οι απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες ώστε να επιτευχθεί ο στόχος στον επιδιωκόμενο χρόνο.

9. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ: Σκοπός εδώ είναι η ανάπτυξη και η βελτίωση των δεξιοτήτων του προσωπικού και στην ξηρά και στο πλοίο, οι οποίες πρέπει να σχετίζονται με την ασφάλεια και με την προστασία του περιβάλλοντος. Για την σωστή εκπαίδευση του προσωπικού απαιτούνται τα εξής:

- ⊖ Σχεδιασμός ενός προγράμματος εκπαίδευσης όλων των managers που έχουν σχέση με τη εφαρμογή του Κώδικα.

- Θ Να υπάρχουν όλοι οι μηχανισμοί και τα μέσα για συνεχή ενημέρωση του προσωπικού της εταιρείας, αλλά και του πληρώματος για το Σύστημα Ασφάλειας της Εταιρείας. Και,
- Θ Εξασφάλιση ότι το νέο προσωπικό έχει λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του.

Οι διαδικασίες εκπαίδευσης του προσωπικού θα πρέπει να συνοδεύονται από πρακτικές ασκήσεις (γυμνάσια) ειδικά μάλιστα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

10. ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ: Σκοπός της τελικής αξιολόγησης είναι να διαπιστωθεί ότι το Σύστημα της εταιρείας ικανοποιεί πλήρως τις απαιτήσεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), ώστε και η εταιρεία ν' αποκτήσει το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC, Document of Compliance) και το πλοίο το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate). Στο τελικό αυτό στάδιο θα πρέπει να διευθετηθούν όλες οι λεπτομέρειες, ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε καθυστέρηση της Πιστοποίησης (Certification).

6.2. Νομικά ζητήματα εφαρμογής του Κώδικα ISM : ειδική αναφορά στα ναυλοσύμφωνα και τα ασφαλιστικά συμβόλαια

Είναι ήδη γνωστό ότι ο Κώδικας ISM απαιτεί από τις εταιρείες ν' αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να και να συντηρήσουν ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS). Ωστόσο η ποιότητα στοιχίζει και τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα είναι σαφές ότι δεν διευκολύνουν ορισμένους πλοιοκτήτες, ιδιαίτερα αυτούς που διαθέτουν λίγα πλοία (επιχειρήσεις μικρού μεγέθους).

Ο Κώδικας ISM δεν υιοθετεί νέους κανονισμούς για τα ζητήματα ασφάλειας και περιβάλλοντος, αλλά ορίζει ότι οι υπάρχοντες κανονισμοί πρέπει να τηρούνται,

κυρίως οι συμβάσεις του IMO: Marpol 73, Solas 74, και STCW 78. Παράλληλα υπάρχει στενός δεσμός του κώδικα με τους κανονισμούς για τους ελέγχους των παραλιμένων κρατών με τη μορφή ελέγχου του εγγράφου συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις (DOC) και του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης για τα πλοία (SMC).

Με απλά λόγια, οι διατάξεις του κώδικα σχετίζονται με μια πολιτική ασφάλειας από την κορυφή της επιχείρησης στην ξηρά μέχρι τους αξιωματικούς και το πλήρωμα πάνω στα πλοία, η οποία εκφράζεται με τη δημιουργία ενός συστήματος εγγράφων πιστοποίησης, με την καθιέρωση περιοδικών ελέγχων από την εταιρεία και την αξιολόγηση από εξωτερικούς φορείς καθώς και με την συμμόρφωση προς τους υποχρεωτικούς διεθνείς κανονισμούς και τις προτεινόμενες υπάρχουσες οδηγίες στον τομέα της ναυτιλίας. Ας επιχειρήσουμε μια διεξοδική ανάλυση ως προς τα νομικά προβλήματα που πιθανά να προκύπτουν από την εφαρμογή του Κώδικα⁴¹:

(1) Σύμφωνα με τον Κώδικα η εταιρεία πρέπει ν' αναπτύξει, να εφαρμόσει και να διατηρήσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης το οποίο να περιλαμβάνει μια περιβαλλοντική πολιτική, τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, τις γραμμές επικοινωνίας (ανάμεσα σε προσωπικό ξηράς και πλήρωμα) τις διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε έκτακτη ανάγκη και τις διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων (άρθρο 1.4)

Η προσέγγιση αυτή, νομίζω είναι περισσότερο φιλοσοφική διότι αν και ο Κώδικας εξηγεί τι σημαίνει “ιδανική διαχείριση” αποφεύγει να αναλύσει με ποιο τρόπο θα επιτευχθεί αυτός ο στόχος.

(2) Οι πλοιοκτήτες πρέπει να ασκούν μια πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας (άρθρο 2).

⁴¹ Άρθρο του Α.Β. Αλεξόπουλου, «Νομικά ζητήματα εφαρμογής του Κώδικα ISM με ειδική αναφορά στα ναυλοσύμφωνα και τα ασφαλιστικά συμβόλαια», ΕΛΝΑΒΙ, Απρίλιος 2003.

Αυτό θα έπρεπε να είχε ερμηνευθεί νομίζω, με περισσότερη λεπτομέρεια διότι δεν διευκρινίζεται εάν εφαρμόζεται είτε στην περίπτωση ενός πλοιοκτήτη που απλά έχει την πρόθεση να δεσμεύεται από τους διεθνείς κανονισμούς είτε σε μία άλλη περίπτωση που ο πλοιοκτήτης είναι πιστός στις διεθνείς επιταγές που αφορούν όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης. Με άλλα λόγια πρόκειται ξανά για τις οικονομικές επιπλοκές του κώδικα, δηλαδή ο πλοιοκτήτης που ακολουθεί με κάθε λεπτομέρεια τον κώδικα πρέπει να επενδύσει μεγάλα ποσά για να δημιουργήσει ένα πλήρες σύστημα ασφαλούς διαχείρισης.

(3) Σχετικά με το υπεύθυνο πρόσωπο στη ξηρά (DPA) το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να του προσφέρει άμεση πρόσβαση στα υψηλά στελέχη της επιχείρησης (άρθρο 3) και ότι αυτό το πρόσωπο θα έχει ευθύνη να εξασφαλίσει ότι υπάρχει άμεση επαφή μεταξύ του πλοίου και του γραφείου (άρθρο 4).

Είναι απαραίτητη νομίζω, η ύπαρξη νομικών συμβούλων έτσι ώστε ο ρόλος του DPA να μην εκθέτει την επιχείρηση σε περισσότερους κινδύνους σε σχέση με το παρελθόν, ενώ ο κώδικας δεν αποσαφηνίζει με ποιο τρόπο θα επιτευχθεί η διαρκής και άμεση επικοινωνία του πλοίου και του κέντρου της επιχείρησης.

(4) Ο πλοίαρχος, σύμφωνα με τον κώδικα, θα εξακολουθήσει να έχει τη δικαιοδοσία και την ευθύνη για τη λήψη αποφάσεων (άρθρο 5) και πρέπει να του προσφερθεί η απαραίτητη υποστήριξη για να εκτελεί τα καθήκοντα του με ασφάλεια (άρθρο 6.1.3.). Επίσης, πρέπει να υπάρχει πλήρης γνώση του SMS της εταιρείας (άρθρο 6.1.2.) και να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό έχει λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντα του (άρθρο 6.3.).

Τα παραπάνω νομίζω, δείχνουν ότι τα καθήκοντα του Πλοίαρχου πρέπει να είναι σε έγγραφη μορφή, αλλά σε κανένα άλλο σημείο του κώδικα δεν αναφέρεται πόση λεπτομέρεια πρέπει να δοθεί σ' αυτές τις οδηγίες και επομένως αυτό σημαίνει ότι θα υπάρξει μεγάλη απόκλιση στην πολιτική από εταιρεία σε εταιρεία.

(5) Οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση πρέπει ν' αναγνωρίζονται και να διατηρούνται από την εταιρεία μέσω της υποστήριξης από το SMS (άρθρο 6.5.), ενώ οι παραπάνω διαδικασίες να διεξάγονται μέσω πληροφόρησης σε γλώσσα κατανοητή από το πλήρωμα (άρθρο 6.6.).

Θα ήταν χρήσιμο νομίζω, το SMS να έδινε πληροφορίες σχετικά με τις συνεχείς εργάσιμες ώρες και τις ελάχιστες περιόδους ξεκούρασης και τις νυχτερινές βάρδιες για όλα τα μέλη του πληρώματος, διότι η ποιοτική διαχείριση πάνω στο πλοίο άμεσα συνδέεται με τη φυσική αντοχή του πληρώματος.

(6) Ο κώδικας απαιτεί να καθιερωθούν οι διαδικασίες εκείνες που αναγνωρίζουν, περιγράφουν και ανταποκρίνονται σε ζητήματα έκτακτης ανάγκης πάνω στο πλοίο (άρθρο 8).

Δίνοντας νομίζω, ειδικές εντολές για γεγονότα που είναι πιθανά να συμβούν, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε προβληματισμό του πλοιάρχου με τέτοιο τρόπο που αυτός να αδυνατεί ν' ανταποκριθεί σε ζητήματα ρουτίνας που συναντάει κανείς στη θάλασσα δίχως να έχει τον κίνδυνο παρέκκλισης από τις εντολές του γραφείου.

(7) Το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης πρέπει να περιέχει διαδικασίες που να εξασφαλίζουν ότι οι μη συμμορφώσεις, τ' ατυχήματα και οι επικίνδυνες καταστάσεις, αναφέρονται στην εταιρεία και η τελευταία να καθιερώνει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών (άρθρο 9).

Ωστόσο νομίζω, ορισμένοι όροι του κώδικα χρειάζονται περισσότερη ερμηνεία σε βάθος, π.χ. το ατύχημα που σημαίνει ένα συμβάν που περιλαμβάνει τραυματισμό ή ζημία στην ανθρώπινη ζωή, στο πλοίο ή στο φορτίο. Μη συμμόρφωση είναι μια κατάσταση όπου αντικειμενικά στοιχεία τονίζουν την μη εκπλήρωση μιας ειδικής απαίτησης. Επικίνδυνες καταστάσεις: είναι οι περιπτώσεις που πιθανόν να οδηγήσουν σ' ένα ατύχημα εάν εξελιχθούν περισσότερο (near miss situations).

(8) Ο κώδικας ορίζει πως πρέπει να καθιερωθούν διαδικασίες εξασφάλισης ότι το πλοίο συντηρείται σωστά και οι επιθεωρήσεις λαμβάνουν χώρα περιοδικά. Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες εντός του SMS με σκοπό την αναγνώριση του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων (άρθρο 10).

Ίσως νομίζω, είναι απαραίτητο η εταιρεία να προτείνει σαν συμπλήρωμα της παραπάνω διαδικασίας, την πρόσκληση ειδικών τεχνικών συμβούλων με σκοπό τον γενικό έλεγχο της εκάστοτε κατάστασης των στόλων της.

(9) Επίσης, ο κώδικας απαιτεί την καθιέρωση εσωτερικών ελέγχων όσον αφορά στα θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, αλλά και περιοδικών εκτιμήσεων της αποδοτικότητας της εταιρείας (άρθρο 12), ενώ εισάγει τον θεσμό των ανεξάρτητων επιθεωρήσεων (άρθρο 12.4)

Στην πράξη νομίζω, όμως αρνείται αυτόν τον νέο θεσμό από τη στιγμή που είναι ανεφάρμοστος εξαιτίας του μεγέθους και της φύσης κάθε εταιρείας.

(10) Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης (DOC) πρέπει να εκδοθεί για κάθε εταιρεία που λειτουργεί σύμφωνα με τις επιταγές του κώδικα από της αρχές της δημόσιας διοίκησης ή την κυβέρνηση μιας χώρας ή από ένα διεθνή οργανισμό αναγνωρισμένο από την κυβέρνηση, ενεργώντας για λογαριασμό της δημόσιας διοίκησής της που η εταιρεία επέλεξε να λειτουργεί τις δραστηριότητες της (άρθρο 13.2.).

Υπάρχει νομίζω, μια διχογνωμία μεταξύ του κώδικα και του κειμένου στον κανονισμό 4.1 του νέου κεφαλαίου IX της σύμβασης SOLAS. Η φράση 'acting on behalf of' που περιλαμβάνεται στον κώδικα θα πρέπει να τροποποιηθεί έτσι ώστε να έρθει σε αλληλουχία με τη φράση που περιέχεται στη σύμβαση 'at the request of'⁴².

⁴² Άρθρο του Α.Β. Αλεξόπουλου, «Νομικά ζητήματα εφαρμογής του Κώδικα ISM με ειδική αναφορά στα ναυλοσύμφωνα και τα ασφαλιστικά συμβόλαια», ΕΛΝΑΒΙ, Απρίλιος 2003.

(11) Το πλοίο πρέπει να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ώστε η εταιρεία που είναι υπεύθυνη να έχει εφοδιαστεί με πιστοποιητικό συμμόρφωσης (άρθρο 13.1.)

Γνωρίζοντας νομίζω ότι με την έκδοση του πιστοποιητικού νηολόγησης δεν υπάρχει αυτόματη απόδειξη ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο, η ύπαρξη των εγγράφων του κώδικα δεν προσφέρει ανάλογες εγγυήσεις ότι θα γίνουν αποδεκτά τα πιστοποιητικά δίχως αμφισβητήσεις σε περίπτωση μελλοντικών αγωγών.

(12) Το πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης (SMC) θα πρέπει να εκδίδεται για το πλοίο από τη διοίκηση ή αναγνωρισμένο οργανισμό και η διοίκηση να πιστοποιεί ότι η εταιρεία και το management πάνω στο πλοίο λειτουργούν όπως ορίζει το αποδεκτό SMS (άρθρο 13.4).

Είναι νομίζω αναγκαίο να ερμηνεύσουμε καλύτερα τον όρο 'certifying authorities'. Πιθανόν ο μεγαλύτερος αριθμός των μελών της ένωσης νηογνώμωνων (IACS) θ' αναγνωριστούν από τα κράτη και τις διοικήσεις των σημαίων των πλοίων. Ένα ερώτημα είναι εάν θα υπάρχει περιορισμός για τον πλοιοκτήτη που αποβλέπει στον ίδιο νηογνώμονα, τόσο για τις παραδοσιακές επιθεωρήσεις, όσο και για τα έγγραφα που προβλέπονται από τον κώδικα (SMC και DOC). Ίσως είναι προτιμότερο να γίνει επιλογή δύο διαφορετικών νηογνώμωνων ή οργανισμών γιατί είναι δύσκολο να γίνει κατανοητό πως η ασφαλής διαχείριση πάνω στο πλοίο θα λειτουργήσει όταν ο εκτιμητής δεν θα γνωρίζει με ποιο τρόπο έχει καθιερωθεί το αντίστοιχο σύστημα στην ξηρά.

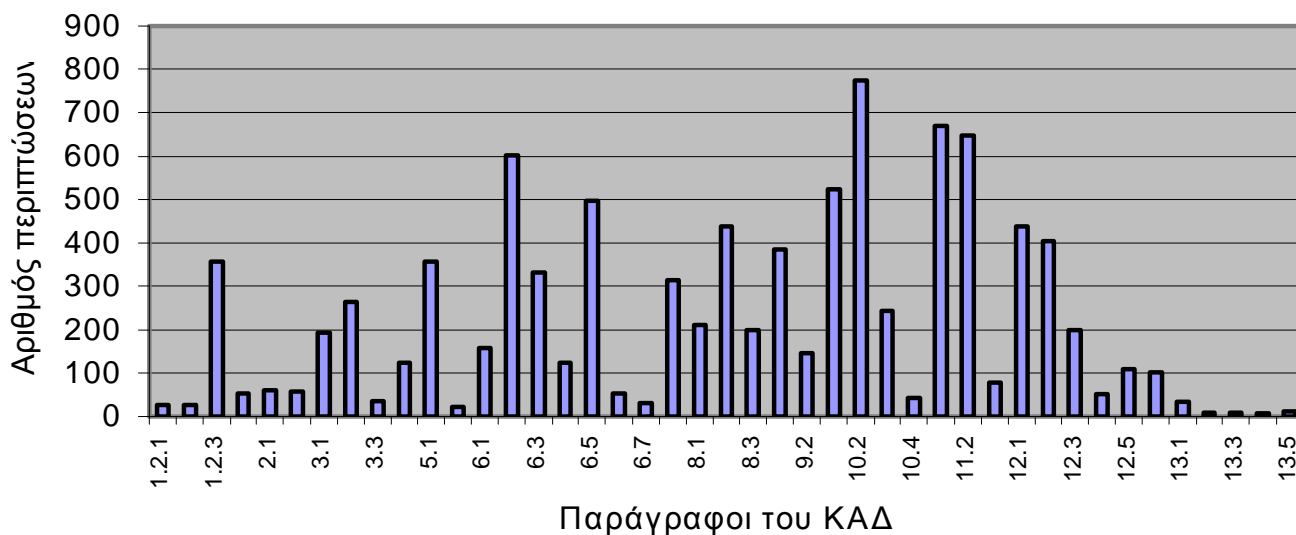
6.3. Αποτελέσματα από την πρακτική άσκηση σχετικά με τις μη συμμορφώσεις των εταιρειών

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν μετά από την πρακτική άσκηση μου σε νηογνώμονα είναι τα εξής: σε 33.826 περιπτώσεις μη συμμορφώσεων (non-conformities), 9.408 (28%) αφορούσαν τις εταιρείες (DOC) και 24.418 (72%) τα πλοία (SMC). Από αυτές τις μη-συμμορφώσεις ορισμένες κρίθηκαν ως “σοβαρές” (major non-conformities) και άλλες ως απλές παρατηρήσεις⁴³. Είναι ενδιαφέρον να εστιάσουμε την προσοχή μας σε ποια άρθρα του Κώδικα οι εταιρείες εμφανίζουν τις περισσότερες μη-συμμορφώσεις. Σε αυτά τα μέρη του Κώδικα θα πρέπει να ρίξουν το μεγαλύτερο βάρος οι εταιρείες, ώστε να βελτιώσουν το υπάρχον Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας που ακολουθούν. Παρακάτω παραθέτουμε δύο σχεδιαγράμματα που αφορούν τις μη-συμμορφώσεις που βρέθηκαν μετά από επιθεώρηση σε πλοία και εταιρείες.

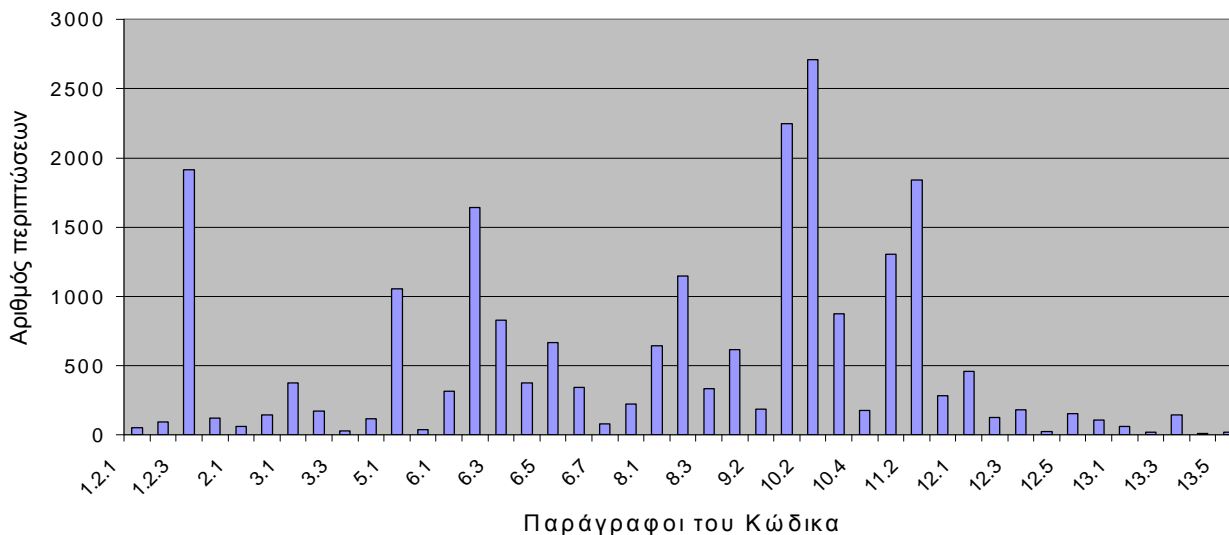
⁴³ “Σοβαρή μη συμμόρφωση”: μια εξακριβωμένη παράλειψη, η οποία θέτει μια σοβαρή απειλή στην ασφάλεια του προσωπικού ή του πλοίου ή ένα σοβαρό κίνδυνο στο περιβάλλον και η οποία απαιτεί άμεση διορθωτική ενέργεια και περιλαμβάνει την έλλειψη αποτελεσματικής και συστηματικής εφαρμογής κάποιας απαίτησης του ISM Code.

Παρατήρηση: μια κατάσταση / δήλωση που υποδεικνύει τη μη εκπλήρωση μιας συγκεκριμένης απαίτησης .

Διάγραμμα 1.19
 Στατιστικές Μη Συμμορφώσεων του ΚΑΔ (DOC)



Διάγραμμα 1.20
 Στατιστικές Μη Συμμορφώσεων του ΚΑΔ (SMC)



ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΡΕΥΝΑ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

Παρατηρούμε ότι τα περισσότερα προβλήματα εμφανίζονται στο Κεφάλαιο 10 δηλαδή στα θέματα συντήρησης και εξοπλισμού του πλοίου. Αυτό έχει άμεση

σχέση με το κατά πόσο ακολουθείται σωστά η προγραμματισμένη συντήρηση και κατά πόσο η εταιρεία εξασφαλίζει την εκτέλεση των απαραίτητων εργασιών (συντήρηση, επισκευές, επιθεώρηση). Επίσης σημαντικό ρόλο εδώ παίζει και η προληπτική συντήρηση (preventive maintenance), η οποία διενεργείται σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα ανάλογα με το είδος του μηχανήματος.

Επίσης πολλές μη-συμμορφώσεις εμφανίζονται στο Κεφάλαιο 11 που αφορά το θέμα της τεκμηρίωσης. Σε πολλές επιθεωρήσεις συχνά εμφανίζεται το φαινόμενο έγγραφα ν' απουσιάζουν από τις προβλεπόμενες θέσεις τους ή να μην έχουν ανανεωθεί όπως ορίζεται από το σύστημα διαχείρισης της εταιρείας. Αυτό λοιπόν που χρειάζεται είναι να τηρείται αρχείο όλων των εγγράφων της εταιρείας και καλό είναι ένα υπάρξει ένα σύστημα «ανάσυρσης» της πληροφορίας ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα εύρεσης κάποιου αρχείου, ιδιαίτερα μάλιστα όταν η εταιρεία ή το πλοίο επιθεωρείται από κάποιον φορέα πιστοποίησης.

Στο κεφάλαιο 6 που είναι αρμόδιο για την εκπαίδευση του προσωπικού εμφανίζονται επίσης πολλές μη συμμορφώσεις από τις εταιρείες. Θα πρέπει κατ' αρχάς η εταιρεία να κάνει σωστή επιλογή του προσωπικού της, άλλα και του πληρώματος πάνω στο πλοίο. Και πρώτος από όλους είναι ο πλοίαρχος ο οποίος θα πρέπει όχι μόνο να έχει τα κατάλληλα προσόντα, αλλά να έχει πλήρη γνώση του Συστήματος Διαχείρισης της εταιρείας. Πολύ σημαντικό στοιχείο είναι να υπάρχουν στο Σύστημα της εταιρείας οι διαδικασίες εκείνες που ορίζουν το πώς το καινούριο προσωπικό θα εξοικειώνεται με τα νέα του καθήκοντα, αλλά και διαδικασίες που θα αφορούν στην πληροφόρηση του προσωπικού σε γλώσσα πάντοτε κατανοητή και τέλος να υπάρχουν διαδικασίες που να ορίζουν την αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ του προσωπικού της εταιρείας.

Επομένως οι εταιρείες θα πρέπει να εστιάσουν την προσοχή τους στο θέμα της συντήρησης του πλοίου, στο θέμα του προσωπικού και στο θέμα της τεκμηρίωσης,

εάν θέλουν το Σύστημα Διαχείρισης που ακολουθούν να μην εμφανίζει προβλήματα και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του κώδικα ISM.

Κεφάλαιο 7 : Συμπεράσματα

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, τα κράτη – μέλη του ΙΜΟ άρχισαν να διαπιστώνουν ότι ο ρόλος που παίζουν οι ναυτιλιακές εταιρίες στη θαλάσσια ασφάλεια είναι υψίστης σημασίας. Η ανάπτυξη του κώδικα ISM για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, η οποία βασίστηκε στις απαιτήσεις του ISO 9001, εμφανίστηκε ως αποτέλεσμα αυτής της διεθνούς διαπίστωσης. Η βασική ιδέα ήταν ότι ενώ η «ποιότητα» καθορίζει το πώς η εταιρία διασφαλίζει την ικανοποίηση του πελάτη, η θαλάσσια ασφάλεια και η πρόληψη της ρύπανσης καθορίζουν ότι τα πλοία της εταιρίας λειτουργούν υπό καθεστώς ασφαλείας και σεβασμού του περιβάλλοντος. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες κατάλαβαν ότι η λειτουργία του ISM δεν ήταν απλά ένας κανονισμός μόνο από τα κράτη, αλλά η ανάγκη τους να λειτουργούν έχοντας μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους καθώς επίσης και ένα πιο ασφαλές μέλλον.

Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) στα έξι χρόνια εφαρμογής του, έχει χαρακτηριστεί από πολλούς ως «επιτυχημένο εργαλείο» για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια στη θάλασσα. Σύμφωνα με τον ICS⁴⁴ τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την εγκατάσταση ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS) για μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι τα εξής⁴⁵:

- § Μια βελτίωση στην συνείδηση και στις ικανότητες διοίκησης του προσωπικού για ασφάλεια,
- § η δημιουργία μιας κουλτούρας ασφάλειας και στην εταιρεία και στο πλοίο,
- § μεγαλύτερη εμπιστοσύνη από την πλευρά των πελατών, και,

⁴⁴ International Chamber of Shipping.

⁴⁵ www.marisecorg /icskeyissues2001.

§ αυξημένο ηθικό της εταιρείας και καλύτερος ανταγωνισμός (σε θέματα πάντοτε ποιότητας).

Φυσικά σε επίπεδο μείωσης των ατυχημάτων ο Κώδικας έχει βοηθήσει πολύ για κάτι τέτοιο. Μεταξύ άλλων τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα⁴⁶:

1. Μείωση των πιθανοτήτων για να συμβεί ένα ανθρώπινο λάθος,
2. μείωση των ναυτικών ατυχημάτων,
3. λιγότεροι τραυματισμοί,
4. μείωση πιθανοτήτων για ρύπανση του περιβάλλοντος,
5. ασφαλής μεταφορά του φορτίου, και,
6. βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και εταιρείας.

Το πιο σημαντικό πάντως στοιχείο από την εφαρμογή του Κώδικα είναι το γεγονός ότι υπήρξε θα λέγαμε κάποιος έλεγχος των ναυτικών ατυχημάτων και μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση για το περιβάλλον όχι μόνο από τους πλοιοκτήτες, αλλά από όλους όσους εμπλέκονται στη ναυτιλία.

Η συστηματική καταγραφή των όσων συμβαίνουν στο πλοίο και η φύλαξη αρχείων, βοήθησε και βοηθάει για την εξάλειψη των ναυτικών ατυχημάτων. Φυσικά όπως έχουμε πει για να συμβεί ένα ατύχημα συμβάλλουν πολλοί παράγοντες που πολλές φορές είναι δύσκολο να τους εντοπίσουμε. Αυτό όμως που μπορούμε να κάνουμε είναι να «προλάβουμε» τον κίνδυνο, όσο αυτό βέβαια είναι δυνατόν. Με τη σωστή συντήρηση του πλοίου, με την κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού, με τη σωστή επικοινωνία πλοίου και εταιρείας, οι πιθανότητες για την εμφάνιση ενός ναυτικού ατυχήματος περιορίζονται αρκετά.

Η ολοκληρωτική εξάλειψη των ατυχημάτων αποτελεί ουτοπία, αλλά δεν είναι και τελικά αυτός ο στόχος του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Σκοπός είναι ο όσο

⁴⁶ www.maritimequality.com/ClientList.htm.

το δυνατόν έλεγχο και η συνεχής μείωση των ναυτικών ατυχημάτων, με βασικό πάντοτε γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.

Κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του κώδικα ISM έχει διαπιστωθεί ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών υστερούν στα συγκεκριμένα κεφάλαια του κώδικα:

§ Κεφάλαιο 6: Εκπαίδευση του προσωπικού. Θα πρέπει κατ' αρχάς η εταιρεία να κάνει σωστή επιλογή του προσωπικού της, άλλα και του πληρώματος πάνω στο πλοίο. Πολύ σημαντικό στοιχείο είναι να υπάρχουν στο Σύστημα της εταιρείας οι διαδικασίες εκείνες που ορίζουν το πώς το καινούριο προσωπικό θα εξοικειώνεται με τα νέα του καθήκοντα, αλλά και διαδικασίες που θα αφορούν στην πληροφόρηση του προσωπικού σε γλώσσα πάντοτε κατανοητή και τέλος να υπάρχουν διαδικασίες που να ορίζουν την αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ του προσωπικού της εταιρείας.

§ Κεφάλαιο 10: Συντήρηση και εξοπλισμός του πλοίου. Έχει άμεση σχέση με το κατά πόσον ακολουθείται σωστά η προγραμματισμένη συντήρηση και κατά πόσον η εταιρία εξασφαλίζει την εκτέλεση των απαραίτητων εργασιών (συντήρηση, επισκευές, επιθεώρηση).

§ Κεφάλαιο 11: Τεκμηρίωση. Αυτό που χρειάζεται είναι να τηρείται αρχείο όλων των εγγράφων της εταιρίας και καλό είναι να υπάρχει ένα σύστημα «ανάσυρσης» της πληροφορίας ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα εύρεσης κάποιου αρχείου, ιδιαίτερα μάλιστα όταν η εταιρία ή το πλοίο επιθεωρείται από κάποιον φορέα πιστοποίησης.

Μια «βιώσιμη» ναυτιλία μπορεί να επιτευχθεί μέσω των ακόλουθων τριών προσεγγίσεων: *νομοθεσία, κίνητρα της αγοράς, μόρφωση και εκπαίδευση που να επαυξάνει την οικολογική συνείδηση των υπαλλήλων της.* Παρ' όλο που η ναυτιλία

είναι υπαίτια για ένα μικρό κομμάτι της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος – μεγαλύτερη ευθύνη έχουν κυρίως οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις στη στεριά – θα πρέπει να έχει σαν απώτερο σκοπό την μείωση αυτής της ρύπανσης με την σωστή εφαρμογή όλων των απαιτήσεων που αφορούν την ασφαλή λειτουργία των πλοίων καθώς και την ανάπτυξη μιας περιβαλλοντικής συνείδησης.

Βιβλιογραφικές αναφορές

A. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Αθανασοπούλου Ακριβή, Safety Procedures, Πρακτική Άσκηση σε Νηογνώμονα, Πειραιάς 2003-2004, ανέκδοτα στοιχεία.
2. Αργώ, Σεπτέμβριος 2001.
3. Γουλιέλμος Α.Μ – Γκιζιάκης Α.Μ, Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, εκδ.Σταμούλης, Αθήνα 2001, 2^η έκδοση.
4. Καταρέλος Ε.Δ & Αγγελής Β.Α, Υπαγωγή – Ολοκλήρωση του Ανασχεδιασμού, Benchmarking και QPL Charts στο μοντέλο ISM Code/ISO 9001, 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1998
5. Κώδικας ISM, IMO 2002.
6. Λιαρμακόπουλος Μ. Λογοθέτης, Διοίκηση Ολικής Ποιότητας, Αθήνα – Πάτρα, 2003.
7. Ναυτικά Χρονικά – Διάφορες εκδόσεις.
8. Οικονομικός, Ταχυδρόμος, 29 Μαρτίου 2003.
Ελνάβι – Διάφορα τεύχη.
9. 1^ο Πανελλήνιο συνέδριο ασφάλειας θαλάσσιων μεταφορών 11-12 Νοεμβρίου 1998, Εργαστήριο Ναυτικών Ατυχημάτων του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

ΞΕΝΗ

1. ABS Consulting – ISO / ISM Auditor’s Course – 10 /02.
2. A-M Chauvel, Managing and Quality in Shipping, The Nautical Institute, 1997
Crosby P.B, Let’s Talk Quality, Mc Graw Hill Book Co, 1989.
3. Deming W.E, Out of the Crisis, Cambridge University Press, 1986.
4. IMO (1998) “Draft Guidance on Human Reliability Analysis within Formal Safety Assessment. MSC 71/14/1 ANNEX.
5. ISM CODE and revised guidelines on implementation of the ISM Code, IMO publication.
6. Juran J.M., Planning for Quality, The Free Press, 1988.
7. Kondo Y, Quality Education in Japan, in Proceedings of the 3rd European Conference, Rome, 1992.

INTERNET

1. www.marisecorg/icskeyissues2001
2. www.maritimequality.com/ClientList.htm
3. www.iqco.com/technology/ismCodeOverview.htm
4. <http://www.oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>
5. www.naftikachronika.gr
6. www.uscg.mil/hq/gm/risk/e-guidelines/html
7. www.maiif.net/
8. www.imo.org

ΣΕΙΡΑ ISO 9000:2000

ISO 9001:2000, Quality Management systems – Requirements.

ISO 14001:1996, Environmental management systems – Specification with guidance for use.

Παράρτημα Ι

Κεφάλαια του Κώδικα

Τα κεφάλαια του Κώδικα είναι τα εξής:

Προοίμιο

1. Γενικά (Preamble)

1.1 Ορισμοί (Definitions)

1.2 Στόχοι (Objectives)

1.3 Εφαρμογή (Application)

1.4 Λειτουργικές απαιτήσεις ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας
(Functional requirements for a safety management system)

2. Πολιτική της Ασφάλειας και Προστασίας του περιβάλλοντος (Safety and
environmental protection policy)

3. Ευθύνες και αρμοδιότητες της ναυτιλιακής εταιρείας (Company
responsibilities and authority)

4. Εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (Designated person)

5. Ευθύνη και δικαιοδοσία πλοιάρχου (Master's responsibility and authority)

6. Πόροι και ανθρώπινο δυναμικό πλοίου (Resources and personnel)

7. Εκπόνηση σχεδίων για λειτουργίες στο πλοίο (Developments of plans for
shipboard operations)

8. Προετοιμασία για έκτακτες ανάγκες (Emergency preparedness)

9. Εκθέσεις και ανάλυση για τις μη συμμορφώσεις, τα ατυχήματα και τα
επικίνδυνα περιστατικά (Reports and analysis of non-conformities,
accidents and hazardous occurrences)

10. Συντήρηση πλοίου & εξοπλισμού (Maintenance of the ship and
equipment)

11. Έγγραφα (Documentation)
12. Επαλήθευση, έλεγχος & αξιολόγηση Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας από την εταιρεία (Company verification, review and evaluation)
13. Πιστοποίηση, Επαλήθευση και έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας στο πλοίο (Certification, verification and control).

Παράρτημα II

Παραδείγματα μη συμμορφώσεων

Άρθρο 1.2.1: “Evidence presented indicates that did not perform an internal audit within 90 days of management takeover, as required by....”

Corrective action: “company to revise internal audit procedures to ensure that future ships that are taken over have an audit schedule created with above requirements.”

Άρθρο 1.2.3.1:

“alternate DP’s name not found anywhere in SMS.”

Corrective action: “assistant DPA will be included in SMS.”

“ not all relevant reports and NCR’s of interim and initial audits were found on records.”

Corrective action: “relevant reports will be placed on board.”

Άρθρο 1.2.3.2 : “no flag regulation were found on board X.”

Corrective action: “flag regulations will be sent on board and evidence will be provided.”

Άρθρο 1.2.3 :

“fire plans found not to be updated with the IMO’s new symbols.”, “latest edition of radio regulations volumes I, II, III and list of coast station, were not provided on board.”

Corrective action: “ fire plans to be updated” , “latest edition of radio regulations volumes I, II, III and list of coast stations to be provided.”

“ ship X were found neither serviced by an authorized manufacturer, nor included in the company’s approved subcontractors lists.”

Corrective action: “service stations will be included in company subcontractors list and evidence will be provided. Instruction will be given to supply dept to use approved subcontractors.”

Άρθρο 3 : “ letter of notification to administration as to who are the managers of the vessel does not exist on board.”

Corrective action: “owning company will notify the administration of the full management of X ship.”

Άρθρο 4 : “ no objective evidence presented for the identification of the back-up designated person as required by Cyprus Directive.”

Corrective action: “revise management system to include the above requirements and provide evidence of the same.”

Άρθρο 5.1 : “the master’s review of the company’s SMS was not available on board.”

Corrective action: “master’s review as per company’s Quality SMS is carried out once per year or prior disembarkation and is retain in the office only. Master’s review to be presented.”

Άρθρο 5.1.4 : “documented evidence was found that master’s consistently fill in wrongly form SAF (on board management meeting)

Corrective action: “master will be trained accordingly and evidence will be provided.”

Άρθρο 5.1.5 : “no evidence of master SMS review found available.”

Corrective action: “based on a new strong and firm reminder the master will be requested to issue master’s SMS review within 30 days.”

Άρθρο 6.1 : “the copy of the medical fitness certificate of Mr X, master of Y ship found expired.”

Corrective action: “ valid medical fitness certificate to be provided” , “selection and engagement check list form No: 64 should be revised in order to include expiration dates of various certificates.”

Άρθρο 6.2 : “no original medical certificates of all Philippine officers and crew were available on board, but copies.”

Corrective action: “original medical certificates of all Philippine officers and crew to be frwd on board.”

Άρθρο 6.3 : “ no documented evidence was found of familiarization of office newly employed personnel.”

Corrective action: “documented evidence for familiarization of office newly personnel to be provided.”

Άρθρο 6.4: “from the vessel’s technical library following publication found missing:

-MARPOL 73/78

-STCW 95

-ILO Convention 147

-IMO Resolution A481

-IMO Resolution A441

-IMO Resolution A443

Corrective action: “relevant documents – publication to be supplied on board.”

Άρθρο 6.5 :

“ although several training took place on board company’s ships by port captain, no records found to be kept, as per QSP13.”

Corrective action: “on board training report / record for now on will be completed and by port captains and superintendent engineers.”

“no names of participants, results and identification of possible further training needs found to be recorded in the Bridge Log Book further to the drills carried out on board.”

Corrective action: “ master to investigate for any crew member possible further training need and report to the company as instructed.”

Άρθρο 7 :

“although the pre-departure and pre-arrival checks were carried out as per the relevant check-lists, not any entry was made in the deck log book as required in the ‘bridge/deck watchkeeping manual’

Corrective action: “ from now on, the master was instructed to make the above mentioned entries and evidence to be provided.”

“procedure for bunkering has various conflicts for identification of final authority of the process and Person-in- Charge. Three separate directives are given in form VS 12,SMS.”

Corrective action: “company to review above procedures / directives and revise as necessary to ensure consistency and remove conflicts.”

“ safety net was not placed at the vessels accommodation ladder.”

Corrective action: “ safety net to be placed immediately under the ladder.”

Άρθρο 8 : “the emergency situation explosion is not covered in the safety drills program. The above situation is identified in the section 2 Appendix C of emergency check list in the emergency response manual.”

Corrective action: “ the program will be revised to include the above-mentioned drill.”

Άρθρο 8.1 : “ the safety drill program does not correspond with the monthly drill report.”

Corrective action: “ monthly report will be accordance with drills carried out.”

Άρθρο 8.2 :

“no names of participants, signatures, results and training needs found to be recorded in the drill’s record’s book further to the execution of every drill.”

Corrective action: “ names of participants, signatures, results of training needs will be recorded into the relevant books and evidence will be provided.”

“drill schedule was found not to be followed:

pollution drills were not carried out monthly as required by circular 16

not all emergencies drills were carried out as per schedule.”

Corrective action: “the master will be instructed to follow the existing schedule.”

Άρθρο 9.1: “the procedure QP13, reporting future incidents/ defects, found not to be implemented correctly on board X.”

Corrective action: “QP13 to be revised, defining significant steps to be followed. In the meantime Technical manager to be instructed how the existing procedures are implemented.”

Άρθρο 9.2 : “the NCs raised during the internal audit of the crew dpt on 03/02/2000 found not to be cleared up to now, although the various proposed limit dates were expired and without any objective evidence justifying such a delay.”

Corrective action: “NCs to be cleared out as soon as possible.”

Άρθρο 10.1 :

1. “magnetic compass deviation certificate found to be expired.”

Corrective action: “technician will board vessel and will issue the appropriate documents.”

2. “the monthly maintenance works reports for the deck and bridge dpts were not found available.”

Corrective action: “the monthly maintenance work reports for the deck and bridge dpts to be forwarded.”

3. “monitoring of forms inflow must be standardized.”

Corrective action: “monitor will be standardized.”

4. – “no cargo equipment maintenance plan(s) were found,

- maintenance record forms do not regularly reach the office,

- tech 30/1 weekly planned maintenance forms are not always properly filled in.”

Corrective action: “cargo equipment will be established and relevant instructions will be given to all concerned for proper filling-in and proper monitoring.”

5. “ no organized/ standardized / documented log of batteries – Inspections and Maintenance was found kept by the electrician.”

Corrective action: “standardized documentation will be issued and evidence will be provided.”

Άρθρο 10.2 :

1. “- Supt’s Inspection Schedule found not to be followed,
- inspections found carried out by ‘persons’ belonging to other departments (than technical department)

Corrective action: “ schedule will be followed and corrective actions will be taken.”

2. “ steering gear has not be included in the maintenance schedule although the manufacturer has given clear instructions for daily, weekly, monthly, quarterly, annual inspection maintenance.”

Corrective action: “ steering gear maintenance will be included in planned maintenance schedule Engine Department.”

Άρθρο 10.3 :

1. “ no documented evidence was found to indicate regular testing of stand-by arrangements.”

Corrective action:

“evidence if regular testing of stand-by arrangements will be provided.”

2. -“critical equipment list should be revised,
-all critical equipment included in Saf 10/2 form must be included in the ships planned maintenance,
-regular testing of stand-by equipment is not documented.”

Corrective action: “ critical equipment will be included in plan maintenance and test of stand-by equipment will be documented.”

Αρθρο 11.2 : “flooding and man over board emergency situation check lists, are not posted on the bridge.”

Corrective action: “ relevant lists will be posted immediately.”

Αρθρο 11.2.3 : “ obsolete safety-committee forms were found in relevant file.”

Corrective action: “ obsolete documents will be removed.”

Αρθρο 11.3 : “not full records were found since last initial audit. Company must change data retention periods.”

Corrective action: “ retention periods will be changed where necessary.”

Αρθρο 12.1 :

1. “ in the internal audit reports of the various shore departments was not included the relevant check list as required.”

Corrective action: “relevant checklists for technical and crew dpts internal audit to be provided.”

2. “-the Quality and Safety Dpt found not to be audited last January according to the annual schedule.

- the Q/M schedule found not to be revised.”

Corrective action: “ internal audit schedule to be revised, Quality Assurance Dpt to be audited according the schedule and evidence to be provided.”

Αρθρο 12.2: “ in the management review meeting carried out on Nov 2000 and April 2001 the relevant agendas did not contain all of the topics which must be discussed as per minimum in every meeting.”

Corrective action: “ procedure QP1 management review to be strictly followed and objective evidence to be provided.”

Παράρτημα ΙΙΙ

Στο παράρτημα αυτό θα αναλύσουμε διεξοδικά τις διαδικασίες ασφάλειας που πρέπει να ακολουθούνται στο πλοίο ώστε να εφαρμόζεται σωστά ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης.

1. Εφαρμογή του ISM (SAFETY PROCEDURE 1)

Ο σκοπός αυτής της διαδικασίας είναι να διασφαλίσει ότι :

Η Πολιτική για την Ασφάλεια και την Προστασία του Περιβάλλοντος έχει γνωστοποιηθεί σε όλα τα μέλη του πληρώματος και ότι όλες οι απαιτήσεις του ISM έχουν εφαρμοστεί και ικανοποιηθεί.

1.1. Νόμοι και Κανονισμοί

Παράλληλα με τις οδηγίες της Εταιρίας, ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί του πλοίου θα πρέπει να κατανοούν τους νόμους και τους κυβερνητικούς κανονισμούς που εφαρμόζονται στο πλοίο. Αυτοί οι νόμοι και κανονισμοί πρέπει να εφαρμόζονται με αυστηρότητα. Οι οδηγίες της Εταιρίας αποσκοπούν στο να συμπληρώσουν και όχι ν' αντικαταστήσουν τους θεσπισμένους κανόνες ή τους κανονισμούς των Οργανισμών Ταξινόμησης. Επιπρόσθετα θα λαμβάνονται υπ' όψιν οι εφαρμόσιμοι κώδικες, οι οδηγίες και τα πρότυπα που συστήνονται από τον ΙΜΟ, τις Διοικήσεις των Σημαιών, τους Οργανισμούς Ταξινόμησης και τους λοιπούς Οργανισμούς της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

1.2. Οδηγίες και Καθοδήγηση

Η Εταιρεία θα πρέπει να παρέχει σε όλα τα υπό διαχείριση πλοία όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που σχετίζονται με το ΣΑΔ της Εταιρείας και άλλους

νόμους, κανονισμούς, οδηγίες και κατευθυντήριες γραμμές που σχετίζονται με την εξασφάλιση ενός ασφαλούς και καθαρού περιβάλλοντος πάνω στο πλοίο. Αυτές οι αναφορές θα είναι διαθέσιμες προς ανάγνωση από όλους τους αξιωματικούς και τα μέλη του πληρώματος σε γλώσσα ή γλώσσες κατανοητές σε αυτούς (Αγγλικά και / ή Ελληνικά) σύμφωνα με τον σχετικό "Κατάλογο Ελεγχόμενων Εγγράφων" της σχετικής Οδηγία Ασφαλείας.

Επιπλέον, ένας αριθμός από άλλες αναφορές και δημοσιεύσεις σχετικές με την ασφαλή διαχείριση και την προστασία του περιβάλλοντος είναι διαθέσιμα στο γραφείο και στην βιβλιοθήκη του πλοίου όπως ο σχετικός "Κατάλογος Ελεγχόμενων Εγγράφων Πλοίου" της Οδηγίας Ασφαλείας.

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί των πλοίων έχουν μια επαρκή κατανόηση των κανόνων, ρυθμίσεων, κωδικών και άλλων πληροφοριών που σχετίζονται με τον βαθμό και τα καθήκοντά τους. Επιπλέον ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός είναι υπεύθυνοι για την διασφάλιση των απαιτήσεων ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης, όπως καθορίζονται από τις κύριες συμβάσεις (SOLAS, MARPOL, κ..λπ.) και ότι οι απαιτήσεις του συστήματος διοίκησης της Εταιρίας ανακοινώνονται στους αξιωματικούς του πλοίου και το πλήρωμα και ικανοποιούνται. Αυτές οι ανακοινώσεις και οι συζητήσεις για θέματα σημαντικά όπως η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος πραγματοποιούνται κατά την διάρκεια εμφάνισης των κατάλληλων περιστάσεων (όπως Συναντήσεις Ασφαλείας, Γυμνάσια Ασφαλείας) και πρέπει να υπάρχει έγγραφη τεκμηρίωση όταν και εάν κάτι τέτοιο κρίνεται απαραίτητο. Επιπλέον, όλα τα νέα μέλη του πληρώματος πρέπει να εξοικειώνονται με τα κρίσιμα θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπρόσθετες οδηγίες πρέπει να αποστέλλονται στα πλοία μέσω της καθημερινής αλληλογραφίας, γραμμάτων ή επιστολών. Είναι σημαντικό ότι :

- α Οδηγίες, άλλες από αυτές που περιέχονται στο ΣΑΔ, είναι συμπληρωματικές αυτών που περιέχονται στο ΣΑΔ. Και,
- α Οι οδηγίες που παρέχονται από το ΣΑΔ πρέπει να ακολουθούνται συνεχώς.

1.3. Υπερισχύουσα αρμοδιότητα του πλοιάρχου

Τίποτα σε αυτό το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης δεν απομακρύνει από τον Πλοίαρχο την υπερισχύουσα αρμοδιότητα και την ευθύνη της λήψης των αποφάσεων, υιοθέτησης μέτρων και έκδοσης εντολών, ανεξάρτητα με το εάν συμφωνούν ή όχι με αυτές το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, εάν κατά την κρίση του είναι απαραίτητες για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, την πρόληψη της ρύπανσης ή την ασφάλεια του πλοίου και την αναζήτηση υποστηρικτικής βοήθειας από πλευράς Εταιρείας εάν κρίνεται απαραίτητη.

1.4. Πιστοποιητικά συμμόρφωσης του πλοίου

Τα Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης (Πρωτότυπα) πρέπει να κρατούνται πάνω στο πλοίο σε ξεχωριστό φάκελο και να είναι διαθέσιμα προς έλεγχο στους Επιθεωρητές, στις Λιμενικές Αρχές, στους Πράκτορες και στους Επιθεωρητές Κλάσης. Πρέπει να παρέχονται στις Λιμενικές Αρχές όταν ζητηθούν. Πιστοποιητικά που δεν ισχύουν πρέπει να απομακρύνονται αμέσως από τον φάκελο. Το Γραφείο πρέπει να ενημερώνεται εκ των προτέρων για την ημερομηνία λήξης κάθε πιστοποιητικού τουλάχιστο ένα μήνα πριν, ώστε να δρομολογήσει όλες τις αναγκαίες ενέργειες και να παρέχει την ανάλογη ενημέρωση στον Πλοίαρχο.

Σύμφωνα με το καθορισμένο χρονοδιάγραμμα, ο Αρχιμηχανικός θα επικοινωνεί με τον Πλοίαρχο του πλοίου για να κανονίζει σε συνεννόηση μαζί του την ημερομηνία διεξαγωγής της επιθεώρησης. Ο εξουσιοδοτημένος Επιθεωρητής θα

διεξάγει την επιθεώρηση συνοδευόμενος από τον Πλοίαρχο του πλοίου, τον Α' Μηχανικό και / ή τον νόμιμο αντιπρόσωπο της Εταιρίας σύμφωνα με την σημαντικότητα της συγκεκριμένης επιθεώρησης, την έκταση και τις τυχόν δυσκολίες που σημειώνονται.

Ο Πλοίαρχος (ή ο αντιπρόσωπος της Εταιρίας) θα επιβεβαιώνει την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, μέσω αποστολής μηνυμάτων αναφοράς μέσω telex ή fax, συμπεριλαμβάνοντας ένα έντυπο καταγραφής όλων των εργασιών που έχουν εκτελεστεί και όλων των παρατηρήσεων / συστάσεων που σημειώθηκαν από τον Επιθεωρητή. Μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης θα εκδίδεται η αναφορά επιθεώρησης από τον Επιθεωρητή που επιμελήθηκε της επιθεώρησης και αντίγραφο αυτής της αναφοράς θα κρατείται πάνω στο πλοίο.

1.5. Λειτουργικά θέματα του ΣΑΔ

Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας στο γραφείο και ο Πλοίαρχος του κάθε πλοίου είναι οι μόνοι αρμόδιοι στο να εγκρίνουν κάποια παρέκκλιση από τις έγγραφες τεκμηριωμένες οδηγίες του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης της Εταιρίας, υπό την προϋπόθεση ότι η παρέκκλιση μπορεί να δικαιολογηθεί καταλλήλως. Σε κάθε τέτοια παρέκκλιση από το ΣΑΔ, ο Πλοίαρχος του πλοίου πρέπει να ενημερώνει τον Υπεύθυνο Ασφαλείας ή τον Διευθύνοντα Σύμβουλο με την πρώτη ευκαιρία (κατά την κρίση του Πλοίαρχου) και να αναφέρει όπως απαιτείται από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο (κατά την κρίση του Διευθύνοντα Συμβούλου).

Σαν γενικός κανόνας σε αυτό το σύστημα διαχείρισης καθορίζεται ως περίοδος χάριτος για την συμπλήρωση κάποιας αναφοράς, ολοκλήρωσης ενός ελέγχου ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής δραστηριότητας το 25% του χρονικού διαστήματος για αυτήν την δραστηριότητα (π.χ. μία εβδομάδα για τα μηνιαία

διαστήματα, 45 μέρες για τα εξάμηνα και 3 μήνες για τις ετήσιες δραστηριότητες).

1. Φύλαξη Εγγράφων

Η Εταιρία πρέπει ν' αναγνωρίζει την σπουδαιότητα των εντύπων και των καταλόγων ελεγχόμενων εγγράφων για την παροχή υποστηρικτικής βοήθειας προς τον Πλοίαρχο και τους Αξιωματικούς σχετικά με θέματα που αφορούν την συνήθη λειτουργία του πλοίου. Οι Κατάλογοι Ελεγχόμενων Εγγράφων έχουν διαμορφωθεί μόνο για να ενισχύσουν την συμμόρφωση προς τις Οδηγίες, τις Διαδικασίες και την Έγγραφη Τεκμηρίωση της Εταιρίας για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, την ασφάλεια του πληρώματος, του φορτίου και του περιβάλλοντος. Οι Κατάλογοι Ελεγχόμενων Εγγράφων χρησιμοποιούνται, όταν απαιτείται, και όταν συμπληρωθούν πραγματοποιείται η κατάλληλη ημερολογιακή εγγραφή, π.χ.: “Συμπλήρωση του Καταλόγου Ελεγχόμενων Εγγράφων Γέφυρας – 03 για τις Προετοιμασίες Άφιξης”. Τονίζεται ότι οι Κατάλογοι Ελεγχόμενων Εγγράφων έχουν διαμορφωθεί μόνο για να υποστηρίξουν τον Αξιωματικό του πλοίου και όχι για να τον αποσπάσουν από την ευθύνη του απέναντι στην ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος, του φορτίου και του περιβάλλοντος. Αντίγραφα από τα έντυπα και τους Κατάλογους Ελεγχόμενων Εγγράφων που συμπληρώνονται θα πρέπει να διατηρούνται στο πλοίο κατάλληλα, σύμφωνα με τα όσα περιγράφονται στο “Σύστημα Αρχαιοθέτησης Καταστρώματος” Οδηγία Καταστρώματος, για το Τμήμα του Καταστρώματος και στο “Σύστημα Αρχαιοθέτησης Μηχανής” Οδηγία Μηχανής, για το Τμήμα του Μηχανοστασίου. Υπενθυμίζεται στους Αξιωματικούς του πλοίου ότι τα μόνα επίσημα έγγραφα στο πλοίο είναι τα Ημερολόγια και όχι τα έντυπα της Εταιρείας και οι Κατάλογοι Ελεγχόμενων Εγγράφων.

2. Αναφορά Εγγράφων

Με σκοπό την απλοποίηση του ΣΑΔ της Εταιρείας, μία λίστα ΟΛΩΝ των εντύπων / καταλόγων ελέγχου και βιβλίων προς συμπλήρωση, δίδεται στην σχετική οδηγία “Κατάλογος Εγγράφων Πλοίου” για το Κατάστρωμα ή την Μηχανή, συμπεριλαμβανομένων των ημερομηνιών αναφοράς όπου απαιτείται. Τονίζεται ότι ανεξάρτητα από το γεγονός ότι κάποιο έντυπο πρέπει να αποστέλλεται στο γραφείο σε καθορισμένες ημερομηνίες (π.χ. σε μηνιαία ή εξάμηνη βάση) τα σχετικά έγγραφα πρέπει να ενημερώνονται συνεχώς. Στη περίπτωση που έντυπα πρέπει να αποστέλλονται στο γραφείο σε προκαθορισμένα διαστήματα είναι λογικό να αποστέλλονται από το πλησιέστερο κοντινό λιμάνι εκτός και αν ο Υπεύθυνος Ασφαλείας έχει δώσει διαφορετική εντολή. Είναι αποδεκτή μία περίοδος χάριτος του 25% του προκαθορισμένου διαστήματος για την ολοκλήρωση της αναφοράς στο πλοίο. Είναι δικαιολογημένη μία περίοδος χάριτος τριάντα (30) ημερών για τη συγκέντρωση των εντύπων στο γραφείο. Στη περίπτωση υπέρβασης της προαναφερθείσας περιόδου θα πρέπει να αποστέλλεται στο πλοίο η σχετική υπενθύμιση.

3. Επιθεωρήσεις

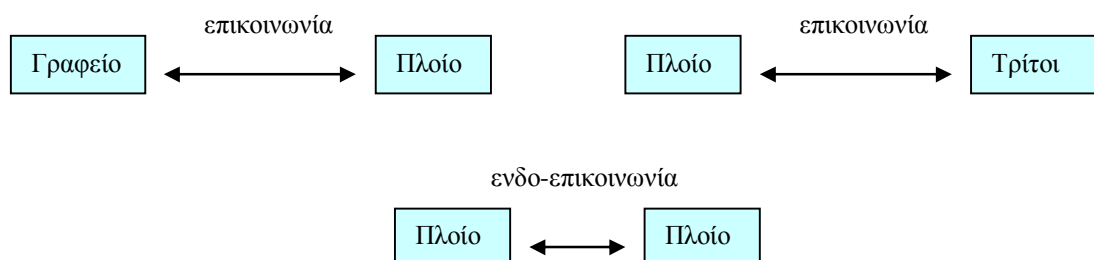
Όλες οι επιθεωρήσεις που σχετίζονται με το Σύστημα Διοίκησης της Ασφάλειας (π.χ. επιθεωρήσεις συντήρησης, Εσωτερικοί Έλεγχοι, έλεγχοι που διεξάγονται από τον Αρχιμηχανικό κ.τλ.) θα πρέπει να διεξάγονται σε προκαθορισμένα διαστήματα. Στις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατό να διεξαχθεί η επιθεώρηση (π.χ. λόγω έλλειψης χρόνου, μη διαθέσιμου προσωπικού, αυστηρές απαιτήσεις ταξιδιού του πλοίου) θα πρέπει να υποβάλλεται στον Υπεύθυνο Ασφαλείας μία αναφορά η οποία θα εξηγεί το λόγο για την αδυναμία ικανοποίησης των απαιτήσεων του ΣΑΔ.

2. Επικοινωνία (SAFETY PROCEDURE 2)

Σκοπός αυτής της διαδικασίας (η οποία βασίζεται στο άρθρο 6 του Κώδικα) είναι η εδραίωση ενός κατάλληλου και αποτελεσματικού συστήματος επικοινωνίας επί του πλοίου, καθώς και μεταξύ του πλοίου και της εταιρείας και των τρίτων μερών, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική διοίκηση του πλοίου αποφεύγοντας μη αποδεκτές πρακτικές. Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται για τις ακόλουθες κατηγορίες επικοινωνιών:

- ☐ Μεταξύ Γραφείου και Πλοίου και αντιστρόφως,
- ☐ Μεταξύ Πλοίου και Τρίτων και αντιστρόφως,
- ☐ Επικοινωνία εντός του Πλοίου.

Διάγραμμα 1.21
Κατάλληλο και αποτελεσματικό σύστημα επικοινωνίας



ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΡΕΥΝΑ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

2.1. Επικοινωνία μεταξύ πλοίων και γραφείου

Όλα τα πλοία είναι εξοπλισμένα με συστήματα GMDSS, Telex, Fax, Voice & E-mail, και επομένως η επικοινωνία μεταξύ των Πλοίων και του Γραφείου διεξάγεται κυρίως μέσω των παραπάνω διαύλων επικοινωνίας.

Επικοινωνία μέσω Telex / Fax / Mail / E-mail

Όλα τα τέλεξ, φαξ, μηνύματα και τα e-mails που προέρχονται από το πλοίο είναι εγκεκριμένα από τον Πλοίαρχο και ένας βασικός φάκελος όλων των εισερχόμενων και τα εξερχόμενων τέλεξ θα πρέπει να κρατείται από τον πλοίαρχο για κάθε πλοίο εν πλω. Η ίδια αρχειοθέτηση θα πρέπει να εφαρμόζεται και για το γραφείο.

Συνήθειες Αναφορές μέσω telexes

Όλες οι συνήθειες αναφορές που στέλλονται μέσω Telex και αφορούν την εκτέλεση των λειτουργιών του πλοίου (αναφορά στην Οδηγία Ασφάλειας “Επικοινωνία πάνω στο πλοίο”) θα πρέπει να αποστέλλονται στο Γραφείο με την ακόλουθη απαιτούμενη συχνότητα :

Απογευματινή αναφορά για την θέση του πλοίου (κάθε τρεις ημέρες όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω).

Αποστολή Telex με την άφιξη του πλοίου/ Τηλεγραφική αναφορά / Αναφορά Άφιξης.

Αποστολή Telex με την αναχώρηση του πλοίου/ Τηλεγραφική Αναφορά/ Αναφορά αναχώρησης του πλοίου.

Η σύνταξη των αναφορών για κάθε Τέλεξ πρέπει να είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές που ορίζονται από τις ακόλουθες Οδηγίες Ασφάλειας :

Επικοινωνία μέσω των Μόνιμων Οδηγιών / Επιστολών / Εγκυκλίων

Ο σκοπός των Επιστολών / Εγκυκλίων είναι η μεταβίβαση όλων των καθιερωμένων οδηγιών προς τα πλοία όλου του στόλου που δεν καλύπτονται από το σχετικό Εγχειρίδιο του Πλοίου. Όλες οι Μόνιμες Οδηγίες / Επιστολές / Υπομνήματα θα προσχεδιάζονται, θα εγκρίνονται και θα υπογράφονται από τον Διευθυντή

Επιχειρήσεων ή από τον αρμόδιο υπεύθυνο. Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας θα εξετάζει το σύνολο των επιστολών αυτών πριν την τελική έγκρισή τους, ώστε να εξασφαλίζει την συμβατότητά τους με τις επιταγές της Διοίκησης της Εταιρείας.

Τηλεφωνική Επικοινωνία

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για τις διαδικασίες επικοινωνίας με την Εταιρεία κατά την διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας της, μέσω χρήσης των συστημάτων GMDSS/Radio/VHF/ τηλέφωνο, για την αποσαφήνιση έκτακτων περιστατικών και την παροχή οδηγιών. Για την διαπραγμάτευση σημαντικών θεμάτων η αποστολή Telex, fax / e-mail ή επιστολής θα επιβεβαιώνεται μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας.

Σχετικά με τις διαδικασίες επικοινωνίας σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, ο Πλοίαρχος πρέπει να επικοινωνήσει με το Γραφείο και με τα εξουσιοδοτημένα Πρόσωπα το συντομότερο δυνατόν για την λήψη των απαραίτητων οδηγιών. Εάν η επικοινωνία αυτή διεξάγεται εντός του ωραρίου λειτουργίας της Εταιρείας θα χρησιμοποιείται το σύστημα σταθερής τηλεφωνικής επικοινωνίας, ενώ όταν διεξάγεται εκτός του ωραρίου λειτουργίας της Εταιρείας θα χρησιμοποιείται το σύστημα της κινητής τηλεφωνίας για την αναφορά έκτακτων περιστατικών, ατυχημάτων, επικίνδυνων καταστάσεων κ.λπ.

Σε περιπτώσεις ατυχημάτων και επικίνδυνων περιστατικών, οι Πλοίαρχοι έχουν καθοδηγηθεί να αποστέλλουν τις σχετικές αναφορές αμέσως μόλις τους δοθεί η πρώτη ευκαιρία.

2.2. Επικοινωνία μεταξύ πλοίου και τρίτων μερών

Οι Πλοίαρχοι πρέπει να είναι αρμόδιοι για τις διαδικασίες επικοινωνίας με τα Τρίτα Μέρη, ωστόσο εάν διαπραγματεύονται σημαντικά εμπορικά θέματα, το

Γραφείο πρέπει να ενημερώνεται εκ των προτέρων για κάθε σχετική λεπτομέρεια και να συμμετέχει στην εκτέλεση των παραπάνω διαδικασιών επικοινωνίας. Οι Πλοίαρχοι έχουν κύριες θεσπισμένες υποχρεώσεις κατά την διάρκεια εκτέλεσης των διαδικασιών επικοινωνίας με τα Τρίτα Μέρη σχετικά με την αναφορά των παρακάτω:

Πίνακας 1

Κύριες υποχρεώσεις Πλοιάρχων κατά τη διάρκεια επικοινωνίας με τα Τρίτα μέρη

1. Αναφορά όλων των ατυχημάτων και των επικίνδυνων περιστατικών.
2. Αναφορά όλων των περιστατικών ρύπανσης.
3. Αναφορές Πάγου.
4. Αναφορές για την ταχύτητα των ανέμων όταν ξεπερνούν τα 10 μποφόρ.
5. Αναφορές για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και τις εκτελούμενες ενέργειες έρευνας και διάσωσης.

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ,

Πειραιάς 2003.

Το προσωπικό του πλοίου θα εκτελεί τις διαδικασίες επικοινωνίας που επιβάλλονται από τον Κατάλογο Σημάτων Ασυρμάτου του εκάστοτε Λιμεναρχείου, κάθε φορά που το πλοίο θα προσεγγίζει ένα λιμάνι ή έναν σταθμό πλοήγησης.

2.3. Επικοινωνία επί του πλοίου

Οι επικοινωνία εντός πλοίου διακρίνεται στις συναντήσεις, στις γραπτές διαδικασίες και στη χρήση σημάτων επικοινωνίας ακουστικών, προφορικών και οπτικών.

Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι συναντήσεις και οι συνομιλίες θα διεξάγονται με σκοπό την προάσπιση της ασφάλειας του πλοίου και του πληρώματος, την υποκίνηση των μελών του πληρώματος και την ενίσχυση του ομαδικού πνεύματος συνεργασίας. Οι μέθοδοι επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται είναι οι ακόλουθοι :

- Προφορικές Οδηγίες προς κάθε μέλος του πληρώματος.
- Γραπτές Οδηγίες τοποθετημένες σε εμφανή σημεία, ώστε να είναι προσβάσιμες σε κάθε ενδιαφερόμενο (Πίνακας Συναγερμού και Οδηγίες για Περιπτώσεις Έκτακτων Καταστάσεων).
- Γραπτές Σημειώσεις σε Βιβλία εργασιών(π.χ. Βιβλίο Εντολών κατά τη διάρκεια της Νύχτας).
- Επίσημα έντυπα καταχωρημένα σε Ημερολόγια (π.χ. Ημερολόγιο Γέφυρας).

Τα εξοπλιστικά συστήματα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ακουστικών, προφορικών και οπτικών σημάτων, είναι :

- § Γενικοί προειδοποιητικοί συναγερμοί και συναγερμοί πυρκαγιάς όπως σειρήνες / καμπάνες.
- § Σφυρίχτρα πλοίου.
- § Αυτόματοι προειδοποιητικοί συναγερμοί (με την λήψη σημάτων κινδύνου).
- § Τηλεφωνικά συστήματα επικοινωνίας.
- § Προσωπικό παρακολούθησης και επιφυλακής για την άμεση παροχή βοήθειας.

3. Μη συμμορφώσεις, ατυχήματα και παρ' ολίγον ατυχήματα (SAFETY PROCEDURE 3).

Ο σκοπός αυτής της διαδικασίας είναι να εξασφαλίσει ότι :

Κάθε εξακριβωμένο πρόβλημα των συστημάτων λειτουργίας του πλοίου θα τεκμηριώνεται εγγράφως και θα επιλύεται με συστηματικές και προσχεδιασμένες διορθωτικές ενέργειες. Όλα τα ατυχήματα και τα παρ' ολίγον ατυχήματα θα αναφέρονται στο Γραφείο.

Αυτή η διαδικασία (βασίζεται στο άρθρο 9 του Κώδικα) προσδιορίζει τον τρόπο ελέγχου που πρέπει να ακολουθηθεί:

- § Ορισμός των όρων Μη Συμμόρφωσης και Ατυχημάτων και Παρ' ολίγον Ατυχημάτων.
- § Προσδιορισμός της Μη Συμμόρφωσης και των Ατυχημάτων και Παρ' ολίγον Ατυχημάτων.
- § Αναφορές απαιτήσεων έπειτα από την καταγραφή της Μη Συμμόρφωσης και των Ατυχημάτων και Παρ' ολίγον Ατυχημάτων.
- § Παρακολούθηση της Μη Συμμόρφωσης και των Ατυχημάτων και Παρ' ολίγον Ατυχημάτων.

3.1 Ορισμοί

Ορισμός της Μη Συμμόρφωσης

Για τον σκοπό αυτής της διαδικασίας η έννοια Της Μη Συμμόρφωσης θα ορίζεται ως εξής:

Πίνακας 2

Ορισμός της Μη Συμμόρφωσης

Παρέκκλιση από συγκεκριμένες απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.

Παρέκκλιση από συγκεκριμένες απαιτήσεις Εθνικών και Διεθνών Νομοθεσιών.

Μη εκπλήρωση των απαιτήσεων του Σ.Α.Δ.

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, SAFETY PROCEDURES, ΠΡΑΚΤΙΚΗ
ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003

Ορισμός των Ατυχημάτων και των Παρ' ολίγον Ατυχημάτων

Για τον σκοπό αυτής της διαδικασίας η έννοια Ατύχημα και Παρ' ολίγον Ατύχημα θα ορίζεται ως εξής :

Πίνακας 3

Ατύχημα και Παρ' ολίγον ατύχημα

Έκτακτα Περιστατικά	Ένα μη επιθυμητό και απρογραμμάτιστο γεγονός που οδηγεί ή μπορεί να οδηγήσει σε μερική ή ολική απώλεια. Κάθε περιστατικό κατατάσσεται ως Παρ' ολίγον Απώλεια ή Παρ' ολίγον Ατύχημα , ή ως Ατύχημα (εάν συνεπάγεται τέτοιο).
Παρ' Ολίγον Ατύχημα	Μία κατάσταση η οποία μπορούσε να οδηγήσει σε ατύχημα ή περιστατικό ρύπανσης εάν είχε λάβει μεγαλύτερη έκταση ή εάν είχε αναπτυχθεί υπό διαφορετικές συνθήκες.
Ατύχημα	Περιστατικά που οδηγούν στην ρύπανσης του περιβάλλοντος ή στην απώλεια ανθρώπινης ζωής.

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, SAFETY PROCEDURES, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, Πειραιάς 2003.

3.2. Προσδιορισμός

Προσδιορισμός των καταστάσεων Μη συμμόρφωσης

Οι Μη-Συμμορφώσεις εντοπίζονται κατά την διάρκεια :

- § Διεξαγωγής Εσωτερικών Ελέγχων.
- § Διεξαγωγής Ελέγχων για την εφαρμογή του I.S.M. από την χώρα Νηολόγησης του πλοίου.
- § Επιθεωρήσεων από τις Τοπικές Λιμενικές Αρχές.
- § Εκτέλεσης των καθημερινών εργασιών.

Όταν εντοπίζεται μια κατάσταση Μη-Συμμόρφωσης, πρέπει να συμπληρώνεται για κάθε περίπτωση το έντυπο Μη-Συμμόρφωσης. Εάν κάποιο μέλος του πληρώματος εντοπίσει κάποιο πρόβλημα ή κάποια ανεπάρκεια σε κάποιο λειτουργικό τομέα του πλοίου, πρέπει να το αναφέρει άμεσα στον Πλοίαρχο.

Προσδιορισμός των Ατυχημάτων και Παρ' ολίγον Ατυχημάτων και Τραυματισμός ατόμου.

Τ' ατυχήματα, τα παρ' ολίγον ατυχήματα και ο τραυματισμός ατόμου, μπορούν να διεξαχθούν κατά την διάρκεια εκτέλεσης των καθημερινών λειτουργιών του πλοίου. Όλα τα περιστατικά που μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια του πλοίου, την ασφάλεια του πληρώματος και την ασφάλεια του περιβάλλοντος, πρέπει ν' αναφέρονται στο Γραφείο

3.3. Διαδικαστικές διευθετήσεις

Αναφορές απαιτήσεων έπειτα από την καταγραφή της Μη Συμμόρφωσης

Όταν εντοπίζεται μια κατάσταση Μη-Συμμόρφωσης / ή δυσλειτουργίας των συστημάτων του πλοίου από κάποιο μέλος του πληρώματος, πρέπει ν' αναφέρεται άμεσα στον Πλοίαρχο η φύση του προβλήματος ή της ανεπάρκειας που αφορά την εκτέλεση των καθημερινών λειτουργιών του πλοίου, ώστε να εξετάσει την συγκεκριμένη αναφορά και να καταλήξει στην τελική διεξαγωγή των συμπερασμάτων σχετικά με την ορθότητα αυτής.

Επιπλέον, ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για να ενημερώνει το αρμόδιο πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην παρακολούθηση της Μη Συμμόρφωσης και να προβαίνει στην λήψη διορθωτικών ενεργειών, ώστε να εξαλειφθούν οι επιδράσεις της Μη Συμμόρφωσης στην λειτουργία του πλοίου. Μετά τον προσδιορισμό της Μη Συμμόρφωσης ο Πλοίαρχος οφείλει να συμπληρώσει το έντυπο Μη Συμμόρφωσης

και να το παραδώσει στον Υπεύθυνο Ασφαλείας, ενώ ένα αντίγραφο παραμένει πάνω στο πλοίο.

Διαδικασία συμπλήρωσης του Εντύπου Μη Συμμόρφωσης

Όταν εντοπίζεται μια κατάσταση Μη Συμμόρφωσης / δυσλειτουργίας των συστημάτων του πλοίου κατά την διάρκεια εκτέλεσης των καθημερινών λειτουργιών του πλοίου, ο Πλοίαρχος έχει την δικαιοδοσία συμπλήρωσης του εντύπου Μη Συμμόρφωσης , στο οποίο πρέπει να αναφέρονται τα παρακάτω:

- ø Την ημερομηνία αναφοράς της Μη Συμμόρφωσης
- ø Την περιγραφή της Μη Συμμόρφωσης και τις πιθανές αιτίες πρόκλησης
- ø Την άμεση εισαγωγή των σωστών διορθωτικών ενεργειών

Πίνακας 4

ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΕΝΤΥΠΟ ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΑΙΤΙΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΑΜΕΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, SAFETY PROCEDURES, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

3.4. Αναφορές απαιτήσεων έπειτα από την καταγραφή ατυχημάτων / παρ' ολίγον ατυχημάτων

Είναι απαραίτητο η Εταιρεία να ενημερώνεται πλήρως για κάθε ατύχημα ή παρ' ολίγον ατύχημα, που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου, των φορτίων του πλοίου και του περιβάλλοντος γενικότερα.

Ενώ εξετάζονται και αξιολογούνται όλα τα σοβαρά περιστατικά από την Εταιρεία, για την σωστή αντιμετώπιση θεωρείται μείζονος σημασίας το γεγονός της άμεσης λήψης όλων των απαραίτητων και βασικών πληροφοριών στο συντομότερο δυνατό χρόνο αμέσως μετά την εκδήλωση του περιστατικού.

i. Αναφορά τραυματισμού προσώπου

Τραυματισμός προσώπου σημαίνει κάθε περιστατικό που μπορεί να σημειωθεί ως απώλεια ζωής μέλους του πληρώματος, σοβαρό τραυματισμό μέλους του πληρώματος, ή απώλεια από το πλοίο. Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την άμεση γνωστοποίηση των παραπάνω συμβάντων προς την Διοίκηση του Γραφείου, ώστε να υπάρξει έγκαιρη ενεργοποίηση των αρμόδιων προσώπων και να αξιοποιηθεί ο παράγοντας «χρόνος».

ii. Διαρροή πετρελαίου

Σε περιπτώσεις διαρροής πετρελαίου από την γάστρα του πλοίου ή από το σύστημα σωληνώσεων ή σε περιπτώσεις που το πλοίο θεωρείται ύποπτο πρόκλησης ρύπανσης και κατηγορείται για αυτό από τις Τοπικές Αρχές, η Εταιρεία πρέπει να λαμβάνει άμεση ενημέρωση. Η αναφορά ενημέρωσης έχει ως σκοπό να αποσαφηνίσει εάν υπάρχει ή όχι διαρροή πετρελαίου στα θαλάσσια ύδατα. Αυτή η αρχική αναφορά πρέπει να συντάσσεται με βάση τις οδηγίες που καθορίζονται από τον SOPEP. Επιπλέον, ο Πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να αναφέρει τέτοιου είδους περιστατικά στις Τοπικές Αρχές σύμφωνα με τις οδηγίες που καθορίζονται από τον SOPEP.

iii. Άλλα Ατυχήματα και Παρ' ολίγον Ατυχήματα

Όλα τα περιστατικά που μπορεί να απειλήσουν την Ασφάλεια του πλοίου πρέπει να αναφέρονται στο Γραφείο. Τα περιστατικά αυτά περιλαμβάνουν ατυχήματα (σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά, έκρηξη, αποκόλληση από τα σχοινιά πρόσδεσης κλ.π.) ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ατυχήματα εάν συντελούνταν υπό διαφορετικές συνθήκες (π.χ. υπερβεί των ορίων διατήρησης της ατμοσφαιρικής πίεσης του φορτίου, απώλεια της ηλεκτρικής ισχύος κλ.π.). Η αρχική αναφορά πρέπει να περιλαμβάνει κάθε στοιχείο και πληροφορία που σχετίζεται με το συγκεκριμένο περιστατικό. Η μεταβίβαση της αναφοράς μπορεί να γίνει μέσω αποστολής telex ή μέσω της συμπλήρωσης και αποστολής του σχετικού εντύπου “Ατυχήματα / Παρ' ολίγον Ατυχήματα” .

3.5. Διαδικασίες αποκατάστασης

Αποκατάσταση των Ατυχημάτων και των Παρ' ολίγον Ατυχημάτων

Όλες οι αναφορές που αφορούν σε “Ατυχήματα / Παρ' ολίγον Ατυχήματα” και τον “Τραυματισμό Προσώπου” που λαμβάνονται από το Γραφείο, θα αποστέλλονται στον Υπεύθυνο Ασφαλείας (Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο στην Ξηρά), ο οποίος έχει την ευθύνη για την αξιολόγηση αυτών των αναφορών, την παροχή της απαραίτητης καθοδήγησης και βοήθειας προς τα πλοία, καθώς και την λήψη των κατάλληλων διορθωτικών ενεργειών για την εξάλειψη των παραπάνω προβλημάτων.

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή όλων των υποδεικνυόμενων ενεργειών επί του πλοίου και την άμεση ενημέρωση του Γραφείου με γρήγορες

διαδικασίες, την σύνταξη συνοπτικών αναφορών για κάθε στάδιο εφαρμογής όλων των ενεργειών και την καθιέρωση συστάσεων για την αποφυγή παρόμοιων καταστάσεων στο μέλλον.

Αποκατάσταση των καταστάσεων Μη – Συμμόρφωσης

Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Εταιρείας είναι υπεύθυνος για την εξέταση όλων των αναφορών Μη Συμμόρφωσης και την λήψη αποφάσεων σε συνεργασία με το εμπλεκόμενο προσωπικό, για τον καθορισμό άμεσων ενεργειών αντιμετώπισης του συμβάντος και αποφυγής παρόμοιων καταστάσεων στο μέλλον.

Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας θα επικοινωνεί επίσης με όλα τα πλοία για να κοινοποιεί το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εφαρμογή των ενεργειών που έχουν καθοριστεί (η μέγιστη περίοδος εφαρμογής που ορίζεται για την εφαρμογή των προληπτικών και αποτρεπτικών μέτρων είναι οι τρεις μήνες).

Όλες οι καταστάσεις Μη-Συμμορφώσεως πρέπει να υπόκεινται σε προεργασίες αποκατάστασης έπειτα από επιβεβαίωση της εφαρμογής διορθωτικών και προληπτικών ενεργειών, υπό την εποπτεία ενός αρμόδιου προσώπου. Το πρόσωπο αυτό που έχει αναλάβει την εκτέλεση των διαδικασιών αποκατάστασης θα σημειώνει στο έντυπο Μη-Συμμορφώσεως (προκειμένου για τις Μη – Συμμορφώσεις που εντοπίζονται από Ελεγκτή κατά την διάρκεια διεξαγωγής Εσωτερικών Ελέγχων, ενώ για τις Μη – Συμμορφώσεις που εντοπίζονται κατά την διάρκεια εκτέλεσης των λειτουργιών του πλοίου αρμόδιο πρόσωπο είναι ο Υπεύθυνος Ασφαλείας) τα αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία που έχουν τεκμηριωθεί καθώς και κάθε άλλη εξακριβωμένη παρατήρηση που σχετίζεται με την αποτελεσματική εφαρμογή των διορθωτικών και προληπτικών μέτρων αναφέροντας την ημερομηνία αποκατάστασης των καταστάσεων Μη-Συμμορφώσεως.

Όταν εντοπίζεται μια κατάσταση Μη-Συμμορφώσεως επί των πλοίων κατά την διάρκεια διεξαγωγής ελέγχου, ένα αντίγραφο του εντύπου της Μη-Συμμορφώσεως παραμένει στο πλοίο, ενώ το πρωτότυπο στέλνεται στο αρμόδιο τμήμα του Γραφείου μέχρι την επιβεβαίωση της εφαρμογής διορθωτικών και προληπτικών ενεργειών και την τελική αποκατάσταση της Μη-Συμμορφώσεως. Έπειτα, ένα αντίγραφο επιβεβαίωσης της αποκατάστασης της Μη-Συμμορφώσεως μεταβιβάζεται μαζί με το Έντυπο Επιβεβαίωσης στο πλοίο, ώστε να αντικατασταθεί το παλαιότερο σχετικό έγγραφο από το νέο παραληφθέν έγγραφο.

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την αντικατάσταση του παλαιότερου αντιγράφου της Μη Συμμόρφωσης με το έντυπο που υποδεικνύει την αποκατάσταση της Μη Συμμόρφωσης και την αρχειοθέτηση αυτού σύμφωνα με το Σύστημα Αρχειοθέτησης του Πλοίου (αναφορά στο “Σύστημα Αρχειοθέτησης του Καταστρώματος”).

4. Εξοικείωση και εκπαίδευση του πληρώματος (SAFETY PROCEDURE 4)

Ο σκοπός αυτής της διαδικασίας είναι να διασφαλίσει ότι :

- Οι ναυτικοί που επιβιβάζονται πάνω στο πλοίο έχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά.
- Τα νέα μέλη του πληρώματος που ενσωματώνονται στο εν δυνάμει προσωπικό του πλοίου, έχουν λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά τους και το Σύστημα Διοίκησης της Ασφάλειας της Εταιρείας.
- Η απόδοση όλων των ναυτικών που προσλαμβάνονται από την Εταιρεία ελέγχεται και αξιολογείται συνεχώς και σε σταθερή βάση.

- Οι εκπαιδευτικές ανάγκες που σχετίζονται με την υποστήριξη του Σ.Α.Δ. εξακριβώνονται αποτελεσματικά και ικανοποιούνται, ενώ εισάγεται ένα κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα.
- Οι ναυτικοί έχουν επαρκή κατανόηση των κανόνων, των ρυθμιστικών κανονισμών και των άλλων σχετικών

Αυτή η διαδικασία, η οποία βασίζεται στο κεφάλαιο 6 του Κώδικα προσδιορίζει τον τρόπο ελέγχου που πρέπει να ακολουθηθεί για :

Διάγραμμα 1

Έλεγχος που πρέπει να ακολουθείται στο πλοίο



4.1. Εξοικείωση των ναυτικών

Η Εταιρία εξασφαλίζει ότι το νέο προσωπικό έχει λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του μέσω των παρακάτω διαδικασιών :

I. Εξοικείωση στο Γραφείο

Η Εταιρία εξοικειώνει στο Γραφείο Διεύθυνσης όλους τους Πλοιάρχους, Α' Μηχανικούς και άλλους Έλληνες Αξιωματικούς και μέλη του πληρώματος πριν αναλάβουν τα καθήκοντα τους επί του πλοίου, σύμφωνα με τις σχετικές Διαδικασίες Γραφείου “Εκπαίδευση Πληρώματος”.

II. Εξοικείωση των Νέων Μελών του Πληρώματος με τα καθήκοντά τους πάνω στο Πλοίο

Κάθε ναυτικός που επιβιβάζεται πάνω στο πλοίο πρέπει να λάβει αμέσως την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του όπως αυτά καθορίζονται από την Εταιρεία στο σχετικό έντυπο: “Βασικές Οδηγίες προς Ναυτιλλόμενους” το οποίο τοιχοκολλείται στην αίθουσα ενδιαίτησης. Το προσωπικό που υπηρετεί για πρώτη φορά στο πλοίο πρέπει να εξοικειώνεται με τα κρίσιμα θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, πριν την ανάληψη των καθηκόντων του. Η εξοικείωση του προσωπικού με τα καθήκοντά του πρέπει να πραγματοποιείται πριν την αναχώρηση του πλοίου και εντός 48 ωρών από την ώρα επιβίβασης στο πλοίο.

Επιπλέον πρέπει να διεξάγονται νέα προγράμματα εξοικείωσης εντός δύο εβδομάδων (15 ημέρες) από την μέρα επιβίβασης, όπου κάθε ναυτικός πρέπει να έχει λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τις διαδικασίες ασφαλείας και τις καθορισμένες τμηματικές διαδικασίες, τον εξοπλισμό και τις συνήθειες λειτουργίες του πλοίου. Η διαδικασία της εξοικείωσης θα διεξάγεται από τον εξουσιοδοτημένο Αξιωματικό ο οποίος θα εξηγεί και θα εξοικειώνει όλα τα νέα μέλη του πληρώματος με τα κρίσιμα θέματα του πλοίου, χρησιμοποιώντας τον “Κατάλογο Ελεγχόμενων Εγγράφων Εξοικείωσης πάνω στο Πλοίο”.

Επιπλέον όλοι οι Αξιωματικοί που αποχωρούν από το πλοίο είναι υπεύθυνοι για την εξοικείωση των Αξιωματικών που αναλαμβάνουν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Εταιρείας.

III. Εξοικείωση εν πλω κατά την διάρκεια παράδοσης

Κατά την διάρκεια της διαδικασίας μεταβίβασης των καθηκόντων, ο Αξιωματικός που απολύεται έχει την ευθύνη για την εξοικείωση όλων των νέων

Αξιωματικών. Πιο συγκεκριμένα, όταν ένας Αξιωματικός αποχωρεί από το πλοίο, θα μεταβιβάσει και θα εξηγήσει στον αντικαταστάτη του τον τρόπο χρήσης όλων των εγγράφων, εντύπων, αποθεμάτων και εξοπλισμών της αρμοδιότητάς του. Η περίοδος μεταβίβασης των καθηκόντων διαρκεί κατά προσέγγιση δύο ημέρες για τους Πλοιάρχους και τους Α' Μηχανικούς και μία ημέρα για τους υπόλοιπους Αξιωματικούς.

Μετά την ενσωμάτωσή τους στο εν δυνάμει προσωπικό, όλοι οι ναυτιλλόμενοι θα εξοικειώνονται από τον Υποπλοίαρχο (ή τον εξουσιοδοτημένο Αξιωματικό) στα κρίσιμα θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Κατά την διάρκεια της διαδικασίας εξοικείωσης θα συμπληρώνεται ο “Κατάλογος Ελεγχόμενων Εγγράφων Εξοικείωσης πάνω στο Πλοίο”.

Όλοι οι Κατάλογοι Ελεγχόμενων Εγγράφων Εξοικείωσης θα κρατούνται σε έναν φάκελο. Συγκεκριμένα για τους Πλοιάρχους και τους Α' Μηχανικούς θα συμπληρώνεται μία αναφορά κατά την διάρκεια παράδοσης των καθηκόντων (παραπομπή στις σχετικές αναφορές Αλλαγές των Διαταγών για τους Πλοιάρχους και τους Α' Μηχανικούς αντίστοιχα). Αυτή η αναφορά θα υπογράφεται και από τα δύο πρόσωπα και ένα αντίγραφο αυτού θα αποστέλλεται στο Γραφείο.

IV. Εξοικείωση των Εξωτερικών Συνεργατών και των Έκτακτων Πληρωμάτων

Όλοι οι εργαζόμενοι που εργάζονται επί του πλοίου και δεν ανήκουν στο πλήρωμα του πλοίου (π.χ. Λιμενικοί, Συνεργεία Επισκευών, Πιλότοι) θα θεωρούνται ως εξωτερικοί συνεργάτες.

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για να εξασφαλίσει ότι όλοι οι εξωτερικοί συνεργάτες και τα έκτακτα πληρώματα έχουν λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα θέματα ασφαλείας σύμφωνα με τον “Κατάλογο Εξοικείωσης επί του Πλοίου” .

Συγκεκριμένα, ο Υποπλοίαρχος ή άλλος αρμόδιος Αξιωματικός πρέπει να εξοικειώνει όλους τους εξωτερικούς συνεργάτες χρησιμοποιώντας το σχετικό έντυπο εξοικείωσης.

4.2. Πρόγραμμα εκπαίδευσης των ναυτικών

I. Εκπαίδευση επί του Πλοίου

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για να εξασφαλίσει ότι εφαρμόζεται επί του πλοίου ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης που ανταποκρίνεται στις εξακριβωμένες εκπαιδευτικές ανάγκες και στις διαδικασίες και οδηγίες της Εταιρείας. Το πρόγραμμα αυτό θα εφαρμόζεται μέσω :

- α) Γυμνασίων και Ασκήσεων Ασφάλειας και Πρόληψης της Ρύπανσης.
- α) Συνελεύσεων της Επιτροπής Ασφαλείας.
- α) Οδηγιών Τομέα (Οδηγιών που δίδονται κατά τη διάρκεια της διεξαγωγής των εργασιών).
- α) Συνεδριάσεις εκπαίδευσης και παρουσιάσεις (κάθε πλοίο είναι εφοδιασμένο με μία σειρά από βιντεοκασέτες πάνω στις οποίες βασίζονται οι εκπαιδευτικές παρουσιάσεις).

Η καθοδήγηση που παρέχεται στο σχετικό “Ετήσιο Πρόγραμμα Γυμνασίων και Ασκήσεων” και στο “Ετήσιο Πρόγραμμα Εκπαίδευσης” Οδηγίες Ασφαλείας πρέπει να λαμβάνεται υπ’ όψιν προκειμένου να εξασφαλιστεί η σωστή εφαρμογή του κάθε προγράμματος. Ο Πλοίαρχος θα αναφέρει στο γραφείο την πρόοδο του προγράμματος εκπαίδευσης των ναυτικών, αποστέλλοντας κάθε 2 μήνες ένα αντίγραφο από την Αναφορά Εκπαίδευσης.

II. Εκπαίδευση στην Ξηρά

Η Εταιρία εντοπίζει σεμινάρια / εκπαιδευτικά μαθήματα που διοργανώνονται από την ναυτιλιακή αγορά και τα οποία σχετίζονται με πιθανές ανάγκες εκπαίδευσης των ναυτικών της Εταιρείας.

Η απόφαση να παρακολουθήσουν οι ναυτικοί αυτά τα σεμινάρια / εκπαιδευτικά μαθήματα λαμβάνεται από τον Υπεύθυνο Πληρωμάτων, με βάση τις εκκρεμείς εκπαιδευτικές ανάγκες που εξακριβώνονται και την διαθεσιμότητα των ναυτικών.

Όπου είναι απαραίτητο, μετά την εκπλήρωση της εκπαίδευσης τυχόν πιστοποιητικά που χορηγήθηκαν κρατούνται από τον Υπεύθυνο Πληρωμάτων και καταχωρούνται στους φακέλους των ναυτικών.

4.3. Εξακρίβωση των εκπαιδευτικών αναγκών

I. Απόδοση των Ναυτικών

Όλοι οι ναυτικοί που προσλαμβάνονται από την εταιρία αξιολογούνται και κρίνονται σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα. Οι “Αναφορές Αξιολόγησης” θα συντάσσονται από τον Πλοίαρχο (με την συμβολή του Α’ Μηχανικού για τους Αξιωματικούς της Μηχανής και το πλήρωμα της μηχανής) και θα αποστέλλεται στο γραφείο :

- α) Κάθε τρεις μήνες.
- α) Σε κάθε αναχώρηση των ναυτικών.

Οι “Αναφορές Αξιολόγησης” πρέπει να απεικονίζουν την απόδοση των ναυτικών και κάθε πιθανή εκπαιδευτική ανάγκη. Οι εκπαιδευτικές ανάγκες που εξακριβώνονται κατά την διάρκεια αξιολόγησης, εάν υπάρχουν, θα υποδεικνύονται στην παράγραφο Σημειώσεις / Εκπαίδευση στην “Αναφορά Αξιολόγησης των Ναυτικών”. Ο Διευθυντής Επιχειρήσεων θα εξετάζει προσεκτικά την “Αναφορά

Αξιολόγησης των Ναυτικών” και θα εκτελεί τις ανάλογες καταχωρήσεις στους φακέλους των ναυτικών. Η “Αναφορά Αξιολόγησης των Ναυτικών” θα αρχειοθετείται για σκοπούς αναφοράς. Ο Πλοίαρχος και ο Α’ Μηχανικός θα αξιολογούνται από τους αντιπροσώπους της Εταιρίας κατά την διάρκεια επίσκεψής τους στα πλοία.

Π. Άλλοι Μέθοδοι για την Εξακρίβωση των Εκπαιδευτικών Αναγκών

Συνελεύσεις της Επιτροπής Ασφαλείας : Κατά την διάρκεια σύγκλησης συνέλευσης της Επιτροπής Ασφαλείας εκτός των άλλων θεμάτων εξετάζεται το θέμα της εκπαίδευσής και εντοπίζονται ανάγκες εκπαίδευσης οι οποίες και καταγράφονται. Αυτές αναφέρονται στο γραφείο μέσω των αναφορών της Επιτροπής Ασφαλείας.

Ασκήσεις Ετοιμότητας : Όλες οι Ασκήσεις Ετοιμότητας επιβλέπονται από ειδικά ορισμένο Αξιωματικό. Κατά την διάρκεια των ασκήσεων επιβλέπεται και καταγράφεται η ετοιμότητα των ναυτικών. Κάθε ανάγκη εκπαίδευσης που παρατηρείται πρέπει να αντιμετωπίζεται άμεσα και κατά την διάρκεια της άσκησης. Με την ολοκλήρωση κάθε άσκησης θα πραγματοποιείται η σχετική αξιολόγηση των σχετικών παραμέτρων και θα γίνεται εγγραφή στην “Αναφορά Γυμνασίων και Ασκήσεων Ασφαλείας”.

5. Ναρκωτικά και αλκοόλ (SAFETY PROCEDURE 5)

Σκοπός αυτής της διαδικασίας είναι να εξασφαλίσει την ασφάλεια στα πλοία. Η διαδικασία αυτή βασίζεται στον Κώδικα ISM, στον Κώδικα ICS, Λαθραία Διακίνηση & Χρήση Ναρκωτικών, 1994, και στην STCW 1995.

Αυτή η διαδικασία προσδιορίζει την παρακολούθηση των παρακάτω θεμάτων:

- Ø Πολιτική της Εταιρίας.
- Ø Βασικές Οδηγίες για την Χρήση Οινοπνεύματος.
- Ø Γενικοί Κανόνες και Περιορισμοί για την Αγορά / Κατοχή Οινοπνευματωδών Ποτών.

5.1. Η πολιτική της εταιρείας

Η Εταιρία θα διατηρεί ένα ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον εργασίας πάνω στο πλοίο μέσω της απαγόρευσης της χρήσης των ναρκωτικών και του οινοπνεύματος. Η παράνομη κατοχή, χρήση, διακίνηση ή πώληση αυτών από κάποιο μέλος του πληρώματος θα συνεπάγεται την άμεση απομάκρυνση από τα καθήκοντά του και θα καθιστά το άτομο αυτό υπόλογο νομικών κυρώσεων.

Η πολιτική της Εταιρίας υποδεικνύει (σχετική αναφορά γίνεται στην “Πολιτική της Εταιρίας Εναντίον των Ναρκωτικών και του Αλκοόλ” και στο σχετικό Έντυπο Δήλωσης) ότι η διακίνηση και κατανάλωση φαρμάκων, που δεν συνοδεύονται από ιατρική συνταγή ή δεν προέρχονται από το φαρμακείο του πλοίου, έχοντας την σχετική έγκριση του Πλοιάρχου, θεωρούνται αδικήματα.

Η κατάχρηση νόμιμων ναρκωτικών ή η χρήση, κατοχή, διακίνηση ή πώληση παράνομων ή μη συνταγογραφημένων φαρμάκων επί του πλοίου, απαγορεύεται αυστηρά και όποιος ναυτικός συλλαμβάνεται να παραβαίνει τον κανόνα αυτό θα αντιμετωπίζει την απειλή της άμεσης απομάκρυνσής από τα καθήκοντά του.

Η λίστα των απαγορευμένων ουσιών θα περιλαμβάνει, χωρίς να περιορίζεται, την μαριχουάνα, την κοκαΐνη, το όπιο, την φενσιλιδισίνη (PCP) και τις αμφεταμίνες.

5.2 Βασικές οδηγίες για την χρήση οινοπνεύματος

Σύμφωνα με την Σύμβαση STCW 1995, η κατανάλωση οινοπνεύματος από τα μέλη του πληρώματος του πλοίου πρέπει να περιορίζεται σε εκείνα τα επίπεδα όπου η Περιεκτικότητα Οινοπνεύματος στο Αίμα δεν πρέπει να ξεπερνάει το όριο του 0.08%.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η κατανάλωση δύο (2) μονάδων οινοπνεύματος μέσα σε μία (1) ώρα θα έχει ως αποτέλεσμα το Μέσο όρο Περιεκτικότητας Οινοπνεύματος στο Αίμα να φτάνει στο 0.04%. Μία (1) μονάδα οινοπνεύματος μπορεί να καθοριστεί ως εξής :

Πίνακας 5

Πίνακας μέτρησης οινοπνεύματος σε μονάδες

1 μπουκάλι μύρα (33cl)	1 μονάδα
1 ποτήρι κρασί	1 μονάδα
1 μπουκάλι επιτραπέζιου κρασιού (75 L)	6 μονάδες
1 μπουκάλι sherry / port	12 μονάδες
1 oz. Spirit	1 μονάδα

**ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ,
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.**

Ο ανθρώπινος οργανισμός έχει την ικανότητα να μεταβολίζει κατά μέσο όρο μία (1) μονάδα οινοπνεύματος κάθε μία ώρα. Οι Αξιωματικοί και το προσωπικό φυλακής δεν πρέπει να καταναλώνουν οινοπνευματώδη ποτά 4 ώρες πριν την ανάληψη των καθηκόντων τους. Κάθε μέλος του πληρώματος που παρουσιάζει ενδείξεις διαταραχής δεν πρέπει ν' αναλαμβάνει καθήκοντα βάρδιας. Οι Αξιωματικοί Φυλακής δεν πρέπει να παραδίδουν τα καθήκοντα φυλακής στους αντικαταστάτες τους, εάν υπάρχει η υπόνοια ότι οι τελευταίοι τελούν υπό την επήρεια ναρκωτικών ή αλκοόλ, και συνεπώς δεν μπορούν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις απαιτήσεις των καθηκόντων τους. Στην περίπτωση αυτή ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός (στην περίπτωση βάρδιας μηχανής) πρέπει να ενημερώνονται αντιστοίχως. Οι Αξιωματικοί που παραδίδουν τα καθήκοντα φυλακής στους αντικαταστάτες τους πρέπει να εξασφαλίζουν ότι όλα τα μέλη που αναλαμβάνουν τα σχετικά καθήκοντα δεν τελούν υπό την επήρεια ναρκωτικών ή αλκοόλ και συνεπώς μπορούν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις απαιτήσεις των καθηκόντων τους. Σε αντίθετη περίπτωση, ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός (στην περίπτωση της βάρδιας Μηχανής) θα ενημερώνονται αντιστοίχως.

5.3. Γενικοί κανόνες και περιορισμοί στην αγορά / κατοχή αλκοόλ

Μη αλκοολούχα ποτά θα αγοράζονται στην ξηρά και θα μεταφέρονται πάνω στο πλοίο μεμονωμένα. Η Εταιρία απαγορεύει την κατανάλωση των λεγόμενων σκληρών ποτών από τα μέλη του πληρώματος. Περιστασιακά, ο Πλοίαρχος μπορεί να επιτρέπει την κατανάλωση ποτών με μικρή περιεκτικότητα σε αλκοόλ κατά την

διάρκεια των γευμάτων, υπό την προϋπόθεση ότι οι εθνικοί κανονισμοί το επιτρέπουν. Τα ελαφρά ποτά καθώς και τα σκληρά ποτά θα φυλάσσονται πάνω στο πλοίο κλειδωμένα υπό την επίβλεψη του Πλοιάρχου και η κατανάλωσή τους θα επιτρέπεται έπειτα από την σχετική έγκρισή του. Τα μέλη του πληρώματος οφείλουν να επιδεικνύουν αυτοσυγκράτηση και να αποφεύγουν την υπερβολική κατανάλωση οινοπνεύματος στην ξηρά.

6. Ασφάλεια επί του πλοίου (SAFETY PROCEDURE 6)

Ο σκοπός αυτής της διαδικασίας είναι να εξασφαλίσει την ασφάλεια επί του πλοίου. Αυτή η διαδικασία προσδιορίζει τον τρόπο ελέγχου που πρέπει να ακολουθηθεί:

Πίνακας 6

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	
§	ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
§	ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ
§	ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

6.1. Τρόποι προσέγγισης του πλοίου

Σκάλα Πιλότου (κλίμακα)

Για την ασφαλή επιβίβαση (παραλαβή) και αποβίβαση (αναχώρηση) του πιλότου μπορεί να χρησιμοποιηθεί η σκάλα πιλότου, όταν οι περιστάσεις αποκλείουν την χρήση της κεντρικής σκάλας του πλοίου ή της βοηθητικής σκάλας επιβίβασης και αποβίβασης.

Η κλίμακα που χρησιμοποιούν οι πιλότοι δεν πρέπει να παρουσιάζει ελαττώματα. Όταν προσαρτηθεί (δεθεί) στο πλοίο πρέπει να απέχει τουλάχιστο ένα

μέτρο υπεράνω του χαμηλότερου σημείο αποβίβασης, εκτός και αν αποτελεί σημείο στήριξης για αναρρίχηση. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι δεν πρόκειται να παρουσιάσει οποιαδήποτε κλίση και να μετατοπιστεί πλαγίως.

Ανεμόσκαλα

Η ανεμόσκαλα γενικά δεν πρέπει να χρησιμοποιείται ως μέσο επιβίβασης / αποβίβασης, ενώ αποτελεί εξαίρεση η από ή προς το πλοίο πλευρική προσέγγιση, όταν οι συνθήκες είναι τέτοιες που η χρήση άλλων τρόπων επιβίβασης / αποβίβασης κρίνονται μη πρακτικοί.

Η ανεμόσκαλα κατασκευάζεται με επαρκή πλάτος και μήκος και επομένως πρέπει ν' ασφαλιστεί (δεθεί) στο πλοίο με ασφάλεια. Η απόσταση μεταξύ των σκαλοπατιών δεν πρέπει να είναι λιγότερη των 105 mm, το πλάτος πρέπει να είναι τουλάχιστον 40 mm και έχουν ίση απόσταση μεταξύ τους που υπολογίζεται στα 310 mm +/- 5 mm.

Η ανεμόσκαλα πρέπει να εξοπλίζεται με πολλά οριζόντια καδρόνια, ώστε να αποτρέπεται η περιστροφική κίνηση κατά την διάρκεια ανάβασης ή κατάβασης και να διασφαλίζεται ότι δεν θα υπάρξει μετακίνηση ή κάποια ανεπιθύμητη αλλαγή της κλίσης της. Η ανεμόσκαλα είτε βρίσκεται κρεμασμένη με όλο το μήκος της είτε τραβιέται ολόκληρη. Προτού γίνει η τελική προσάρτησή της στα εξοπλιστικά συστήματα του πλοίου, πρέπει να προηγηθεί η κατάλληλη επιθεώρησή της και να επιβεβαιωθεί η καλή και ασφαλή κατάστασή της.

Δίχτυα Ασφαλείας

Το δίκτυ ασφαλείας με κατάλληλες σχεδιαστικές προδιαγραφές απλώνεται κάτω από την βοηθητική ή την κεντρική σκάλα του πλοίου, ώστε να παρέχουν ασφάλεια στα άτομα που μπορεί να γλιστρήσουν ή να πέσουν από αυτές.

Ειδικές περιστάσεις

Σε ορισμένες περιστάσεις μπορεί να κρίνεται μην είναι εφικτή η χρήση των συμβατικών μέσων επιβίβασης στο πλοίο τόσο από θέμα ασφάλειας όσο και από θέμα καταλληλότητας. Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να χρησιμοποιούνται εναλλακτικοί τρόποι επιβίβασης του πλοίου. Ένα παράδειγμα αποτελεί η βοηθητική σκάλα επιβίβασης που βρίσκεται στην πλευρά του πλοίου προς την ανοιχτή θάλασσα και χρησιμοποιείται για επιβίβαση σε αποβίβαση από τα πλωτά σκάφη.

Τα μικρά πλωτά σκάφη που χρησιμοποιούνται σαν δίοδοι πρόσβασης μεταξύ του πλοίου και της ξηράς πρέπει να είναι ασφαλή και αυτοπροωθούμενα, να παρέχουν προστασία έναντι των καιρικών φαινομένων και να είναι εφοδιασμένα με όλα τ' απαραίτητα εξοπλιστικά συστήματα ασφαλείας. Γενικά δεν χρησιμοποιούνται όταν επικρατούν άσχημες καιρικές συνθήκες.

Συντήρηση των μέσων επιβίβασης / αποβίβασης

Οι κύριες σκάλες, οι βοηθητικές σκάλες και οι φορητές σκάλες καθώς και τα συνοδευτικά εξαρτήματα και ο λοιπός εξοπλισμός τους, πρέπει να ελέγχονται πριν και κατά την διάρκεια της χρήσης τους. Κάθε ανεπάρκεια ή ελάττωμα που παρουσιάζεται πρέπει να επισκευάζεται πριν από την μελλοντική χρησιμοποίησή τους. Οι ξύλινες βοηθητικές σκάλες, οι κύριες σκάλες και οι φορητές σκάλες δεν πρέπει να βάζονται ώστε να είναι εύκολη η ανακάλυψη τυχόν σχισμών ή ανεπαρκειών.

6.2. Λαθρεπιβάτες

Γενικές Πληροφορίες

Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να ενημερώνονται εκ των προτέρων για την αναγκαιότητα της απαραίτητης επιφυλακής, ώστε να είναι προσεκτικοί σχετικά με την παράνομη είσοδο στο πλοίο λαθρεπιβατών και γενικά μη αρμοδίων προσώπων που έχουν την πρόθεση διεξαγωγής παράνομων ενεργειών.

Ο Πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλες οι επιπρόσθετες προφυλάξεις ασφάλειας ενεργοποιούνται σύμφωνα με τις Μόνιμες Οδηγίες. Πριν την άφιξη στο λιμάνι προσέγγισης, πρέπει να αναρτίζονται σε όλους τους πίνακες ανακοινώσεων του πλοίου σημειώματα που να εφιστούν την προσοχή όλων των ναυτικών σχετικά με την ανάγκη συμμόρφωσης προς τις Μόνιμες Οδηγίες του Πλοίαρχου και να επαναλαμβάνουν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στις περιπτώσεις αυτές. Οι παραπάνω ενέργειες θα εγγράφονται στο Ημερολόγιο Καταστρώματος. Με την προσέγγιση του πλοίου στην αποβάθρα, ο Αξιωματικός Υπηρεσίας θα πραγματοποιεί την κατάλληλη εγγραφή στο Ημερολόγιο Καταστρώματος στο τέλος της βάρδιας φύλαξης, επιβεβαιώνοντας ότι όλες οι αναγκαίες προφυλάξεις έχουν υιοθετηθεί επιτυχώς. Η έρευνα για ανεύρεση λαθρεπιβατών πριν την αναχώρηση του πλοίου και τ' αποτελέσματα αυτής θα γνωστοποιούνται σε ξεχωριστή αναφορά.

Είναι εξέχουσας σημασίας οι επιπλέον προφυλάξεις ασφάλειας να τεκμηριώνονται εγγράφως, ώστε να μειωθούν οι κυρώσεις από τον εντοπισμό λαθρεπιβατών πάνω στο πλοίο, παρόλη την λήψη επιπρόσθετων μέτρων προστασίας.

Πρόληψη Παράνομης Εισόδου Λαθρεπιβατών

Όταν το πλοίο δραστηριοποιείται σε λιμάνια που φημίζονται για την ύπαρξη συχνών φαινομένων λαθραίας επιβίβασης ατόμων στα πλοία, ο Πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίσει ότι :

- Η πλευρά του πλοίου που βλέπει προς την αποβάθρα επιτηρείται συνεχώς ώστε να επιτρέπεται η επιβίβαση μόνο σε αυτούς που εργάζονται στο πλοίο καθώς και στο αρμόδιο προσωπικό του τερματικού σταθμού.
- Αυξάνονται οι τακτικές περιπολίες του καταστρώματος λόγω της αυξημένης ανάγκης επιτήρησης των σημείων πρόσδεσης του πλοίου.
- Υπάρχει η κατάλληλη ενημέρωση για την αναγνώριση των μικρών σκαφών που πλησιάζουν το πλοίο.
- Σε περιοχές υψηλής επικινδυνότητας, δεν θα επιτρέπεται η επιβίβαση των τοπικών εμπόρων πάνω στο πλοίο.
- Πριν την αναχώρηση του πλοίου πρέπει να εκτελείται μια εξονυχιστική έρευνα πάνω στο πλοίο από όλες τις απόψεις.
- Όλα τα ξεκλειδωτά ερμάρια, δωμάτια, αμπάρια και γενικά χώροι που δεν επισκέπτονται συχνά πρέπει να ερευνηθούν.
- Με την ολοκλήρωση των ερευνών πρέπει να υπάρξει άμεση ενημέρωση του Πλοίαρχου.

Πρόσβαση στο πλοίο

Ο τρόπος επιβίβασης πάνω στο πλοίο πρέπει να περιορίζεται σε μία μόνο προσβάσιμη είσοδο. Εάν το πλοίο βρίσκεται ακινητοποιημένο κατά την διάρκεια των νυχτερινών ωρών, η βοηθητική σκάλα επιβίβασης πρέπει να ανασηκώνεται πλήρως πάνω από το έδαφος της αποβάθρας.

Ασφάλιση των Χώρων του Πλοίου

Όλες οι βοηθητικές πόρτες του πλοίου πρέπει να είναι κλειδωμένες, εκτός από μία. Εσωτερικά, σε όλες τις βοηθητικές πόρτες του πλοίου πρέπει να υπάρχουν τοποθετημένα σε ασφαλή σημεία τα κλειδιά αυτών, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως έξοδοι κινδύνου σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Όλα τα ερμάρια, οι χώροι αποθήκευσης και οι χώροι που είναι προσβάσιμοι από το κατάστρωμα πρέπει να κλειδώνονται εσωτερικά ή να χρησιμοποιούνται λουκέτα εξωτερικά τα χρονικά διαστήματα που δεν χρησιμοποιούνται. Ομοίως, πρέπει να ασφαλιζονται οι κοίτες και τα αμπάρια του πλοίου στο τέλος των εκτελούμενων εργασιών της ημέρας, έπειτα από τον σχετικό έλεγχο του Αξιωματικού Υπηρεσίας και την διαπίστωση ότι οι χώροι αυτοί είναι «καθαροί». Τα κλειδιά όλων των ασφαλισμένων διαμερισμάτων του πλοίου θα κρατούνται από τον Αξιωματικό Υπηρεσίας.

Ασφάλεια επί του πλοίου

Συστήνεται προς τα πλοία να υπάρχουν δύο άτομα που θα επιτηρούν τον χώρο του καταστρώματος και την πλευρά της αποβάθρας σε συνεχή βάση, πιθανότατα ο Φύλακας Υπηρεσίας και ο Αξιωματικός Υπηρεσίας. Εάν η παραπάνω ρύθμιση θεωρείται μη αποτελεσματική λόγω αυξημένης επιβάρυνσης του φόρτου εργασίας του πληρώματος του πλοίου, πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν η αναγκαιότητα πρόσληψης τοπικών φυλάκων κατά την διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, ιδιαίτερα εάν το λιμάνι θεωρείται υψηλού κινδύνου / αυξημένης επικινδυνότητας.

Ένας φύλακας πρέπει να παραμένει μόνιμα τοποθετημένος στην πλευρά του πλοίου που είναι προσεγγίσιμη από πλευράς αποβάθρας, και ο δεύτερος φύλακας πρέπει να εκτελεί τακτικές περιπολίες στο χώρο του καταστρώματος. Η επικοινωνία μεταξύ των δύο φυλάκων θα γίνεται μέσω της χρήσης walkie-talkie.

Οι λαθρεπιβάτες συνήθως σκαρφαλώνουν πάνω στο πλοίο από τα σκοινιά πρόσδεσης του πλοίου. Σε λιμάνια όπου το ύψος της αποβάθρας είναι μεγάλο, οι λαθρεπιβάτες δύναται με ένα απλό δρασκέλισμα να επιβιβαστούν πάνω στο πλοίο από πλευράς ξηράς, σχεδόν από κάθε σημείο παραπλεύρως του πλοίου. Ο Φύλακας συνεπώς πρέπει να βρίσκεται σε πλήρη επιφυλακή κάθε στιγμή. Οι λαθρεπιβάτες αρκετά συχνά παρουσιάζονται ως στοιβαδόροι. Ο Φύλακας της αποβάθρας οφείλει για τον λόγο αυτό να πιστοποιεί την εξουσιοδότηση του κάθε στοιβαδόρου ή επισκέπτη του πλοίου.

Κατά την διάρκεια των νυχτερινών ωρών το κατάστρωμα του πλοίου πρέπει να φωτίζεται επαρκώς και επίσης πρέπει να τοποθετούνται φώτα στα πλευρικά σημεία του πλοίου για την φωταγώγηση των γειτονικών χώρων της αποβάθρας.

Έρευνα για τον εντοπισμό λαθρεπιβατών

Λίγο πριν την αναχώρηση του πλοίου, πρέπει να διεξάγεται μια εκτεταμένη έρευνα για τον εντοπισμό τυχόν λαθρεπιβατών στο πλοίο, με συμμετοχή ικανοποιητικού αριθμού επιπρόσθετων ατόμων. Οι έλεγχοι ρουτίνας περιλαμβάνουν τους χώρους των κυτών, τις σωσίβιες λέμβους, την επιθεώρηση των λουκέτων ασφάλειας και την διεξοδική έρευνα όλων των χώρων που η πρόσβασή τους είναι ελεύθερη. Με την χρήση φακών θα επιθεωρούνται επίσης οι σκοτεινοί και γενικά οι ύποπτοι αφώτιστοι χώροι. Πρέπει να υπενθυμίζεται ότι οι λαθρεπιβάτες είναι προετοιμασμένοι να ακολουθήσουν ασυνήθιστες πρακτικές προκειμένου να επιτύχουν τον τελικό σκοπό τους που είναι η επιβίβασή τους στο πλοίο.

Εντοπισμός Λαθρεπιβατών στο λιμάνι

Μετά τον εντοπισμό ενός λαθρεπιβάτη πρέπει να επιζητείται βοήθεια και δεν πρέπει να γίνει καμία προσπάθεια προσέγγισης του εάν δεν κριθεί ακίνδυνος. Το

γεγονός της ανεύρεσης ενός λαθρεπιβάτη πρέπει να γνωστοποιηθεί στον Πράκτορα, στις Τοπικές Λιμενικές Αρχές και στην Εταιρεία. Είναι πιθανόν ότι ο εντοπισμός ενός λαθρεπιβάτη να συνεπάγεται ότι και άλλοι λαθρεπιβάτες επιχειρήσαν να επιβιβαστούν στο πλοίο. Ο Πλοίαρχος οφείλει μετά το περιστατικό αυτό να διεξάγει επιπρόσθετες και πιο διεξοδικές έρευνες για τον εντοπισμό και άλλων ίσως λαθρεπιβατών.

Εντοπισμός Λαθρεπιβατών κατά την διάρκεια πλεύσης

Μετά τον εντοπισμό ενός λαθρεπιβάτη πρέπει να επιζητείται βοήθεια και δεν πρέπει να γίνει καμία προσπάθεια προσέγγισής του από μεμονωμένο άτομο.

Ο Πλοίαρχος, ή ο αντιπρόσωπός του, πρέπει:

- Να δώσουν εντολή για επιπλέον έρευνες ώστε να διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχουν και άλλοι λαθρεπιβάτες πάνω στο πλοίο.
- Να ερευνηθεί η περιοχή που εντοπίστηκε ο λαθρεπιβάτης για την ανεύρεση τυχόν κρυμμένων εγγράφων.
- Να γίνει έρευνα στον ρουχισμό του λαθρεπιβάτη καθώς και στα προσωπικά αντικείμενά του.
- Ο Πλοίαρχος πρέπει να προσπαθήσει να συλλέξει τις ακόλουθες πληροφορίες:

-Το ονοματεπώνυμο του λαθρεπιβάτη.

-Την ημερομηνία και τον τόπο γέννησής του.

-Την εθνικότητά του.

-Το ονοματεπώνυμο, την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης των γονέων του.

-Τα στοιχεία των συγγενών του δευτέρου και τρίτου βαθμού.

-Τον ταχυδρομικό κώδικα και την διεύθυνση της κατοικίας του ιδίου και των γονέων του.

-Τον αριθμό του διαβατηρίου του, μαζί με την ημερομηνία και τον τόπο έκδοσής του.

-Το λιμάνι επιβίβασης.

- Να ενημερώσει τις Μεταναστευτικές Αρχές του λιμανιού επιβίβασης του λαθρεπιβάτη διαμέσου των Πρακτόρων
- Να ενημερώσει τους Πράκτορες του επόμενου λιμανιού προσέγγισης του πλοίου καθώς και την Εταιρεία.

6.3. Πειρατεία

Γενικά

Ο Πλοίαρχος πρέπει να ενημερώνει όλους τους επιβαίνοντες του πλοίου όταν το πλοίο δραστηριοποιείται σε περιοχές ή διαπλέει σε θαλάσσιες περιοχές που είναι γνωστό ότι απειλούνται από επιδρομές πειρατών, με τους Αξιωματικούς και το πλήρωμα, να είναι σε επιφυλακή για την αντιμετώπιση κινδύνων και δυσμενών ενδεχομένων που σχετίζονται με πειρατές και ένοπλους ληστές.

Διατήρηση Επιφυλακής

Όταν το πλοίο βρίσκεται στο αγκυροβόλιο, πρέπει να υπάρχει μία στενή παρακολούθηση μέσω ραντάρ καθ' όλη την διάρκεια της νύχτας σε συνεχή βάση, επιδεικνύοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στις εξής περιοχές :

- Την περιοχή κατάπρωρα του πλοίου ιδιαίτερα των σημείων που δεν καλύπτονται από την εμβέλεια του ραντάρ λόγω απόστασης.
- Την περιοχή της πρύμνης του πλοίου που δεν μπορεί να επιτηρηθεί από την γέφυρα.

Πρόληψη για την Αποφυγή Επιχειρήσεων Επιβίβασης

Οι προβολείς πρέπει να είναι διαθέσιμοι ώστε να χρησιμοποιούνται για την ανίχνευση πιθανών εισβολέων. Αυτοί οι προβολείς πρέπει να είναι τοποθετημένοι σε εκείνα τα σημεία που να εξασφαλίζεται ο επαρκής φωταγωγή των κρίσιμων περιοχών του πλοίου. Εάν οι προβολείς στρέψουν τα φώτα τους κατευθείαν πάνω στους πιθανούς “εισβολείς”, θα υπάρξει αναχαίτιση κάθε προσπάθειας τους για παράνομη επιβίβαση πάνω στο πλοίο.

Τοποθεσία εξοπλισμού

Οι πυροσβεστικοί σωλήνες πρέπει να βρίσκονται παρατεταγμένοι προς χρήση σε συνεχή βάση κατά την διάρκεια πλεύσης του πλοίου σε περιοχές όπου έχουν σημειωθεί επιθέσεις σε πλοία από πειρατές. Όταν το πλοίο βρίσκεται στο αγκυροβόλιο, το **μάτι** της άγκυρας πρέπει να φυλάσσεται για την αποτροπή κάθε επίδοξου λαθρεπιβάτη να χρησιμοποιήσει την αλυσίδα της άγκυρας για να επιβιβαστεί στο πλοίο

Ασφάλεια του πλοίου

Καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας πρέπει να υπάρχει βάρδια φύλαξης του πλοίου. Ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δίνεται στην εκπλήρωση των παρακάτω καθηκόντων :

- ⊖ Ο φύλακας – βάρδιας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με walkie-talkie και με φακό μεγάλης εμβέλειας και ισχυρού φωτισμού, όταν εκτελεί περιπολίες στα επίστεγα του πλοίου, την περιοχή του κύριου καταστρώματος και στις καμπίνες του πληρώματος.
- ⊖ Μόνο ένας φύλακας πρέπει να χρησιμοποιείται για την αναπλήρωση των καθηκόντων, έτσι ώστε να υπάρχει συνεχής επόπτευση και περιπολία όλων των χώρων.

- ⊖ Πρέπει να υπάρχει συχνός έλεγχος μέσω ασυρμάτου του φύλακα που επιτηρεί την περιοχή του καταστρώματος.
- ⊖ Εάν εκδηλωθεί μια πιθανή απόπειρα πειρατείας σε άλλο πλοίο, πρέπει να υπάρξει συνεχής επιτήρηση διαφορετικών τοποθεσιών, ακόμη και αν η πειρατεία σημειώθηκε.

Πειρατεία του πλοίου

Σε περίπτωση που σημειωθεί πειρατεία στο πλοίο πρέπει να χτυπήσει αμέσως ο συναγερμός κινδύνου. Ο Πλοίαρχος δεν πρέπει να ενεργήσει με τρόπους που εκθέτουν την δική του ασφάλεια και την ασφάλεια του πληρώματος σε περιττούς κινδύνους. Εάν το πλοίο δραστηριοποιείται σε περιοχές υψηλού κινδύνου, είναι πολύ σημαντικό να επιβάλλει και να διατηρεί βάρδιες εικοσιτετράωρης φυλακής.

Ο Πλοίαρχος οφείλει να προσπαθήσει να απομακρυνθεί από το ύποπτο πλοίο προτού εκείνο καταφέρει να προσεγγίσει και να αποκτήσει πρόσβαση στο δικό του πλοίο. Κάθε απόπειρα πειρατείας που σημειώνεται πρέπει να αναφέρεται αμέσως στις Τοπικές Αρχές και στην Εταιρεία, με την πρώτη δυνατή ευκαιρία.

7. Γυμνάσια ασφαλείας (SAFETY PROCEDURE 7)

Σκοπός αυτής διαδικασίας είναι να εξασφαλίσει την ασφάλεια επί των πλοίων. Αυτή η διαδικασία προσδιορίζει τον τρόπο ελέγχου που πρέπει να ακολουθηθεί για :

Πίνακας 7

ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
Σχεδιασμός των Γυμνασίων Ασφαλείας, Προετοιμασία για την εκτέλεση των Γυμνασίων Ασφαλείας

Εκτέλεση των Γυμνασίων Ασφαλείας,
Ολοκλήρωση των Γυμνασίων Ασφαλείας
Σχέδια Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης

**ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ,
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.**

7.1. Σχεδιασμός των γυμνασίων ασφαλείας

Η Εταιρεία πρέπει ν' αναπτύξει και να καθιερώσει ένα Πρόγραμμα Γυμνασίων και Ασκήσεων που προετοιμάζει για ενέργειες αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του Προγράμματος Γυμνασίων και Ασκήσεων επί του πλοίου και την εκτέλεση περαιτέρω γυμνασίων εάν αυτό κρίνεται απαραίτητο, με σκοπό να εξασφαλίζει ότι το πλήρωμά του είναι κατάλληλα προετοιμασμένο για την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων. Για τα περιστατικά έκτακτης ανάγκης αναφέρουμε ενδεικτικά τα παρακάτω, τα οποία μπορούν να συμβούν στο ή σε σχέση με το πλοίο :

- Σύγκρουση.
- Προσάραξη.
- Πυρκαγιά στο κατάστρωμα, στις αποθήκες φορτίου, στους χώρους διαμονής κ.λπ.
- Έκρηξη.
- Κλίση και μετατόπιση φορτίου / απώλεια ευστάθειας πλοίου.
- Βλάβη κύριων μηχανών που προκαλούν μείωση της προωθητικής ισχύς.
βλάβη του μηχανισμού πηδαλιουχίας, απώλεια ηλεκτρικής ισχύς.

ü Διάσωση ανθρώπου από κλειστούς χώρους (παραπομπή στις σχετικές διαδικασίες).

Σχετικά με τα γυμνάσια αντιμετώπισης της ρύπανσης πετρελαίου, αυτά πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τις οδηγίες του SOPEP⁴⁷.

Όλα τα γυμνάσια που εκτελούνται θα καταγράφονται στο Ημερολόγιο Γέφυρας. Επιπλέον ο Πλοίαρχος πρέπει να διασφαλίσει ότι : το Ετήσιο Πρόγραμμα Εκπαίδευσης της Εταιρείας εφαρμόζεται και εκτελείται ικανοποιητικά και σε μηνιαία βάση να συμπληρώνεται και να αποστέλλεται στον Υπεύθυνο Ασφαλείας η “Αναφορά Γυμνασίων Ασφαλείας”.

7.2. Προετοιμασία για την εκτέλεση των γυμνασίων ασφαλείας

Για την εκτέλεση κάθε γυμνασίου ασφαλείας και την σωστή εκμετάλλευση του παράγοντα χρόνου, ο Πλοίαρχος πρέπει να κάνει όλες τις αναγκαίες προετοιμασίες σχετικά με τα ακόλουθα :

- § Να αποφασίσει για την ημερομηνία διεξαγωγής, την ώρα και την τοποθεσία στην οποία θα εκτελεστούν τα γυμνάσια.
- § Να καθορίσει τα μέλη του πληρώματος που θα συμμετάσχουν στα γυμνάσια.
- § Να διορίσει έναν Αξιωματικό, ο οποίος θα αναλάβει τον ρόλο του εκπαιδευτή και θα παρέχει την απαραίτητη πληροφόρηση σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη σχετικά με την διεξαγωγή των γυμνασίων.
- § Να υπολογίσει την χρονική διάρκεια εκτέλεσης των γυμνασίων και να ενημερώσει όλους τους συμμετέχοντες εάν κρίνεται απαραίτητο.

⁴⁷ Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

Ο Πλοίαρχος έχει την εξουσία να αποφασίσει εάν οι παραπάνω λεπτομέρειες της εκπαίδευσης θ' ανακοινωθούν εκ των προτέρων ή όχι στους Αξιωματικούς και στο πλήρωμα.

7.3. Εκτέλεση των γυμνασίων ασφαλείας

Κτύπημα του Προειδοποιητικού Συναγερμού

Ο προειδοποιητικός συναγερμός ηχεί στο πλοίο εάν σημειωθεί ένα επικίνδυνο περιστατικό το οποίο μπορεί να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και την ζωή των επιβαινόντων σε αυτό. Ο ήχος ενός προειδοποιητικού συναγερμού διακρίνεται από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά εκπομπής, για κάθε είδος κινδύνου, ακουστικά σήματα, τα οποία αποκαλούνται σήματα κινδύνου, ο σκοπός των οποίων είναι η άμεση προειδοποίηση και κινητοποίηση του πληρώματος ανάλογα με το είδος του κινδύνου.

Προειδοποιητικά Σήματα Κινδύνου

Τα σήματα κινδύνου που δίνονται από το σφύριγμα και από τον γενικό προειδοποιητικό συναγερμό είναι τα ακόλουθα :

1. Γενικά Προειδοποιητικά Σήματα Έκτακτης Ανάγκης

Τα σήματα αυτά αποτελούνται από επτά (7) ή και περισσότερους διαδοχικούς ήχους οι οποίοι συνοδεύονται από ένα μακρόσυρτο ήχο, προειδοποιώντας το

πλήρωμα για τις θέσεις που πρέπει να λάβουν σύμφωνα με το σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και να διεξάγουν όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την εγκατάλειψη του πλοίου (προετοιμασία για καθαίρεση των σωσίβιων λέμβων κλ.π.). Η έναρξη των διαδικασιών εγκατάλειψης του πλοίου (επιβίβαση στις σωσίβιες λέμβους ή καθέλκυση αυτών) δεν θα πραγματοποιηθεί χωρίς την προηγούμενη ρητή εντολή του πλοίου “εγκαταλείψτε το πλοίο”.

2. Προειδοποιητικό Σήμα Πυρκαγιάς

Το σήμα αυτό αποτελείται από ένα σύνολο ήχων όπου το καθένα από αυτά έχει χρονική διάρκεια δέκα (10) δευτερολέπτων, προειδοποιώντας το πλήρωμα για τις θέσεις που πρέπει να λάβουν σύμφωνα με το σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης και να διεξάγουν όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την κατάσβεση της πυρκαγιάς.

Κύρια Λίστα

Η κύρια λίστα ή το σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης συμπληρώνεται, ενημερώνεται και υπογράφεται από τον Πλοίαρχο. Αντίγραφα αυτών τοιχοκολλούνται σε εμφανής τοποθεσίες μέσα στο πλοίο καθώς και πλησίον του μηχανοστασίου, ώστε να είναι προσιτά για ανάγνωση προς όλα τα μέλη του πληρώματος. Στην κύρια λίστα πρέπει να αναφέρονται τ’ ακόλουθα :

- Τα προειδοποιητικά Σήματα Έκτακτης Ανάγκης.
- Η σύνθεση των ατόμων που συνιστούν την “Ομάδα Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης”.
- Οδηγίες για την ανάληψη καθηκόντων κάθε μέλους του πληρώματος για κάθε περιστατικό έκτακτης ανάγκης, (π.χ. εγκατάλειψη πλοίου, πυρκαγιά).

- Οδηγίες επίσης τοιχοκολλούνται στις καμπίνες του πληρώματος και παρέχουν λεπτομερή ανάλυση για την κατανόηση των ακόλουθων :
 - 1 Προειδοποιητικά Σήματα Κινδύνου, (περιγραφή και ανάλυση της σημασία τους).
 - 2 Την σωσίβια λέμβο στην οποία κάθε μέλος του πληρώματος πρέπει να επιβιβαστεί.
 - 3 Καθήκοντα που πρέπει να αναλαμβάνονται σε κάθε περιστατικό έκτακτης ανάγκης.

Ομάδα Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης

Για την αποτελεσματική κατάσβεση της πυρκαγιάς, ή την αντιμετώπιση άλλου επικίνδυνου περιστατικού, το οποίο μπορεί να απαιτεί ακόμη και την εγκατάλειψη του πλοίου, συστήνεται η Ομάδα Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης, ανεξάρτητα από την οργανωτική δομή και την κατανομή των υποχρεώσεων του πληρώματος που επιβάλλεται από το σχέδιο έκτακτης ανάγκης, αποσκοπώντας στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση αυτών των περιστατικών.

Η Ομάδα Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης αποτελείται από 4 ή περισσότερα μέλη του πληρώματος, εκ των οποίων τουλάχιστο ο ένας είναι Αξιωματικός, και πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με τα κατάλληλα όργανα και εξοπλιστικά συστήματα (εξοπλισμός πυρόσβεσης, αναπνευστήρες κ.λπ.). Είναι ευθύνη του Πλοιάρχου να εξασφαλίσει την ολοκληρωμένη εκπαίδευση των μελών της Ομάδας Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης καθώς κρίνεται απαραίτητη.

7.4. Ολοκλήρωση των γυμνασίων ασφαλείας

Πριν την ολοκλήρωση κάθε γυμνασίου ο Υποπλοίαρχος υπό την επίβλεψη του Πλοιάρχου είναι υπεύθυνος για τ' ακόλουθα :

- Να ελέγξει ότι όλα τα θέματα οι απαιτήσεις που είναι καταχωρημένα στο Κατάλογο Ελέγχου Έκτακτων Αναγκών έχουν εκπληρωθεί ικανοποιητικά.
- Να αξιολογήσει τον βαθμό ετοιμότητας και την απόδοση των μελών του πληρώματος κατά την διάρκεια διεξαγωγής των γυμνασίων.
- Να κανονίσει κάθε επιπρόσθετη εκπαίδευση απαιτείται για κάθε συμμετέχοντα.
- Να ενημερώσει και να συμπληρώσει τα ακόλουθα έγγραφα :

(1) Αναφορά Γυμνασίων Ασφαλείας.

(2) Ημερολόγιο γέφυρας.

7.5. Σχέδια αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης

Σχέδια Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτης Ανάγκης

Η οργάνωση της Εταιρείας και ο τρόπος δράσης της για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που αφορούν στα πλοία της, με συντονισμένες και προγραμματισμένες ενέργειες, έχει καθιερώσει τα ακόλουθα σχέδια :

Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (SOPEP)

Κάθε πλοίο έχει ένα ξεχωριστό SOPEP σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 26 του Παραρτήματος I της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73 / 78. Ο σκοπός αυτού του σχεδίου είναι να παρέχει την κατάλληλη καθοδήγηση προς τον Πλοίαρχο και τους Αξιωματικούς, σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να εφαρμοστούν όταν ένα **περιστατικό ρύπανσης** έχει εκδηλωθεί ή ενδέχεται να εκδηλωθεί. Τα σχέδια πρέπει να εγκριθούν από την Διοίκηση της Σημείας του πλοίου, ενώ αποτελούν αντικείμενο ελέγχου κατά την διάρκεια διεξαγωγής των

καθιερωμένων διαδικασιών Ελέγχου των Εγγράφων. Τα γυμνάσια για την πρόληψη και την αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο πρέπει να διεξάγονται πάνω στο πλοίο (σύμφωνα με τις οδηγίες του SOPEP).

Να συνδεθεί αυτό με το κείμενο πιο πάνω.

Σχέδιο Αντιμετώπισης Απρόβλεπτων Περιστατικών

Ο σκοπός του Σχεδίου Αντιμετώπισης Απρόβλεπτων Περιστατικών (παραπομπή στο Εγχειρίδιο Ασφαλείας του ISM “Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης Πλοίου” και στο Εγχειρίδιο Γραφείου “Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης Γραφείου”) είναι να παρέχει την απαραίτητη πληροφόρηση και καθοδήγηση στους υπαλλήλους των χερσαίων επιτελικών γραφείων και στους ναυτιλούμενους των πλοίων, σχετικά με τον τρόπο ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στις οποίες εμπλέκονται τα πλοία της Εταιρείας. Αυτό το σχέδιο πρέπει να ακολουθείται για σημαντικές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης οι οποίες προκαλούνται από διάφορα περιστατικά. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης πρέπει να εκτελείται σε ετήσια βάση στο Γραφείο.

8. Ασφαλής Διαχείριση (SAFETY PROCEDURE 8)

Ο σκοπός αυτής της διαδικασίας είναι να εξασφαλίσει την ασφάλεια στα πλοία. Αυτή η διαδικασία προσδιορίζει την παρακολούθηση των παρακάτω θεμάτων:

Πίνακας 8

ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
Συναντήσεις Ασφαλείας.
Αναφορά Πλοιάρχου.

Διάσωση ανθρώπινης ζωής.
Καταπολέμηση Πυρκαγιάς.
Ασφαλείς Πρακτικές Εργασίας.

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ,
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

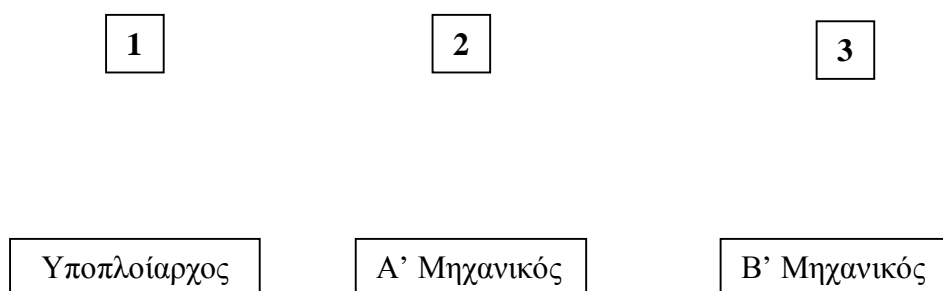
8.1. Συναντήσεις ασφαλείας

Επιτροπή Ασφαλείας

Το Συμβούλιο Ασφαλείας εκτός από τον Πλοίαρχο που ασκεί την προεδρία των Συμβουλίων Ασφαλείας, αποτελείται από τα ακόλουθα μέλη :

Διάγραμμα 2

Μέλη Συμβουλίου Ασφαλείας



ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ,
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

Όλα τα μέλη του Συμβουλίου Ασφαλείας πρέπει να παρακολουθούν κάθε συνεδρίαση που πραγματοποιείται, καθώς και κάθε Αξιωματικός ή μέλος του

πληρώματος που θεωρείται αναγκαία η παρουσία του σύμφωνα με την κρίση του Πλοιάρχου.

ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο Πλοίαρχος θα συγκαλεί και θα προεδρεύει των συναντήσεων της Ομάδας Ασφαλείας τουλάχιστο μια (1) φορά κάθε μήνα. Στην συγκέντρωση θα παρίστανται εκτός από τον Πλοίαρχο και τον Α΄ Μηχανικό, ο Υποπλοίαρχος και όσοι άλλοι από τους Αξιωματικούς και το πλήρωμα θεωρηθούν απαραίτητοι από τον Πλοίαρχο.

Κατά την διάρκεια των συγκεντρώσεων αυτών θα συζητούνται θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης με σκοπό την εκτίμηση και επανεξέταση της αποτελεσματικότητας της Πολιτικής Ασφαλείας και Πρόληψης της Ρύπανσης, των λειτουργικών συστημάτων & των δραστηριοτήτων επί του πλοίου, θα επανεξετάζονται τα ακόλουθα που θα αποτελούν θέματα προς συζήτηση⁴⁸ :

- Ενέργειες που εκκρεμούν από προηγούμενη συνάντηση ή άλλες εκκρεμότητες.
- Εγκύκλιοι της Εταιρείας από την προηγούμενη συνάντηση ή άλλα έντυπα προς ενημέρωση του πληρώματος.
- Αποτελέσματα και επιδόσεις κατά την διάρκεια εκτέλεσης Γυμνασίων Ασφαλείας, προγραμμάτων ασφαλείας, προτάσεις για βελτίωση:

Πίνακας 9

Γυμνάσια Ασφαλείας

⁴⁸ Αθανασοπούλου Ακριβή, Safety Procedures, Πρακτική Άσκηση σε Νηογνώμονα, Πειραιάς 2003.

Πρόγραμμα Γυμνασίων,
Σταθμοί συγκέντρωσης / γυμνάσια,
Γυμνάσια Πυρκαγιάς
Γυμνάσια Εκτάκτου Ανάγκης,
Επίβλεψη και εκπαίδευση κατά τη διάρκεια εκτέλεσης γυμνασίων)

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, SAFETY PROCEDURES, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

- Αποτελέσματα επιθεωρήσεων από τον Πλοίαρχο, Υποπλοίαρχο, Εταιρεία, Κλάση, P & I, Τοπική Λιμενική Αρχή κ.λπ.:

Πίνακας 10

Αποτελέσματα Επιθεωρήσεων

Επιθεωρήσεις που έχουν διεξαχθεί.
Καταγραφή των επιθεωρήσεων.
Μηχανισμοί ανάγκης, σε ετοιμότητα, και Κρίσιμοι μηχανισμοί.

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, SAFETY PROCEDURES, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

- Θέματα σχετικά με την ασφάλεια, έλεγχοι στο επόμενο λιμάνι, πρακτικές ασφαλούς εργασίας κ.λπ.:

Πίνακας 11

Θέματα Ασφαλείας

Προληπτικά μέτρα για πυρκαγιά/ καπνίσματος.
Ηλεκτρικά και άλλα εξαρτήματα

Αυτανάφλεξη,
Χώροι μηχανημάτων,
Άδεια εκτέλεσης θερμογόνου εργασίας
Είσοδος σε κλειστούς χώρους,
Χρήση προστατευτικού εξοπλισμού
Σήματα, ανακοινώσεις και έγχρωμοι κωδικοί

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, SAFETY PROCEDURES, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

- Ανασκόπηση παρ' ολίγον ατυχημάτων, τραυματισμών, ατυχημάτων, ζημιών (εάν υπάρχουν):

Πίνακας 12

Ανασκόπηση ατυχημάτων

Ανάλυση συμβάντων
Αίτια που προκάλεσαν το συμβάν
Προληπτικές ενέργειες για αποφυγή επανάληψης των συμβάντων)

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, SAFETY PROCEDURES, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

- Ενέργειες που αποφασίστηκαν / συμφωνήθηκαν προκειμένου να εφαρμοστούν μέχρι τον επόμενο μήνα, δηλ. την επόμενη συνάντηση.

Τα πρακτικά της Ομάδας Ασφαλείας επί των πλοίων θα πρέπει να υπογράφονται από τον Πλοίαρχο και να κρατούνται στο αρχείο. Ένα αντίγραφο κρατείται στον πίνακα ανακοινώσεων του πλοίου και ένα επιπλέον αντίγραφο στέλνεται στον Υπεύθυνο Ασφαλείας της Εταιρείας, ο οποίος εξετάζει και

μονογράφει τα πρακτικά και σημειώνει τα σημεία εκείνα που χρειάζονται περαιτέρω προσοχή. Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Εταιρείας είναι αρμόδιος να επικοινωνεί με τους Πλοιάρχους και τους Α Μηχανικούς και με άλλους Υπεύθυνους στην Εταιρεία προκειμένου να εξασφαλίσει ότι τηρούνται τ' απαιτούμενα επίπεδα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας πάνω στα πλοία.

8.2. Ανασκόπηση από τον Πλοίαρχο

Σχεδιασμός Ανασκόπησης από τον Πλοίαρχο

Το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης της Εταιρείας θα ανασκοπείται σε τακτική βάση από τον Πλοίαρχο σε όλα τα πλοία. Ο Πλοίαρχος θα ανασκοπεί το σύστημα της Εταιρείας τουλάχιστο κάθε τρεις (3) μήνες και σε οποιαδήποτε άλλα χρονικά διαστήματα κατά την κρίση του είναι αναγκαίο. Η προγραμματισμένη συνάντηση για την ανασκόπηση θα οργανώνεται από τον Πλοίαρχο.

Συμμετέχοντες της Ανασκόπησης από τον Πλοίαρχο

Η ανασκόπηση από τον Πλοίαρχο θα διεξάγεται από τον ίδιο. Παρόλα αυτά ο Πλοίαρχος μπορεί να ζητήσει την συμμετοχή και άλλων ανώτερων αξιωματικών κατά την κρίση του.

Θέματα Ανασκόπησης από τον Πλοίαρχο

Για κάθε ανασκόπηση από τον Πλοίαρχο, απαιτείται η συμπλήρωση του σχετικού εντύπου 'Αναφορά Πλοίαρχου'. Το σχετικό έντυπο περιγράφει λεπτομερώς

όλα τα θέματα που πρέπει να καλυφθούν. Οι κύριες περιοχές για διερεύνηση είναι οι ακόλουθες:

Θ Προτάσεις του Πλοιάρχου και / ή άλλων (Αξιωματικοί, τρίτα μέρη) για βελτίωση.

Θ Η συνολική γνώμη του Πλοιάρχου σχετικά με:

-την παρεχόμενη από το γραφείο υποστήριξη.

-βαθμό κατανόησης του Συστήματος Διαχείρισης της Εταιρείας από τους ανώτερους.

αξιωματικούς, άλλους Αξιωματικούς και ναύτες.

-ποιότητα υπηρεσίας των Αξιωματικών και λοιπού πληρώματος πάνω στο πλοίο.

-επίγνωση σε θέματα ασφάλειας των Αξιωματικών και λοιπού πληρώματος στο πλοίο.

-εκτέλεση / απόδοση Γυμνασίων Ασφαλείας.

-εφαρμογή Της έγγραφης υποστήριξης του Συστήματος Διαχείρισης της Εταιρείας.

-εντύπωση των τρίτων μερών μετά από επιθεώρηση του πλοίου.

Πρακτικά Ανασκόπησης από τον Πλοίαρχο

Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να διασφαλίζει ότι η σχετική αναφορά του ('Master's Review') ολοκληρώνεται και αποστέλλεται στον Υπεύθυνο Ασφαλείας υπογεγραμμένη και με σφραγισμένη όπως απαιτείται. Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας θα ανασκοπήσει την αναφορά και θα την υπογράψει επίσης ως απόδειξη για την ανασκόπηση.

8.3. Πυρόσβεση

Η πυρκαγιά θεωρείται από τα πιο επικίνδυνα περιστατικά που μπορεί να σημειωθούν πάνω στο πλοίο. Οι περισσότερες πυρκαγιές μπορούν εύκολα να περιοριστούν και να σβηστούν, εάν εντοπιστούν γρήγορα και εκτελεστούν όλες οι κατάλληλες ενέργειες κατάσβεσης. Ακόμη και μία μικρή εστία φωτιάς μπορεί γρήγορα να λάβει μεγάλες διαστάσεις και να τεθεί εκτός ελέγχου. Συνεπώς, είναι σημαντικό όλα τα μέλη του πληρώματος να έχουν λάβει την απαραίτητη εκπαίδευση για την άμεση αναγνώριση των συμβάντων και την αποφυγή των περιστατικών πυρκαγιάς.

Η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα θέτει τις ελάχιστες απαιτήσεις για τον εξοπλισμό πυροπροστασίας, εντοπισμού και πυρόσβεσης που πρέπει να παρέχονται σε κάθε πλοίο. Εάν εντοπιστεί κάποιο σφάλμα ή δυσλειτουργία στον παραπάνω εξοπλισμό πρέπει να αναφερθεί άμεσα στον Πλοίαρχο.

Πυροπροστασία

Ο πιο κατάλληλος και επιτυχημένος τρόπος για την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς πάνω στο πλοίο, είναι να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη και την εξάλειψη των αιτιών που μπορούν να οδηγήσουν στην πρόκληση πυρκαγιάς.

Η πρώτη αιτία πρόκλησης πυρκαγιάς είναι το **κάπνισμα** σε μη ενδεδειγμένους χώρους και η ρίψη **αναμμένων τσιγάρων, πούρων, καπνού** που χρησιμοποιείται στις **πίπες** και **σπίρτα**.

Εξοπλισμός Πυρόσβεσης

Η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) καθορίζει τους τύπους των εξοπλιστικών συστημάτων πυροπροστασίας με τα οποία το πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο.

Ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί του πλοίου πρέπει να γνωρίζουν ότι εκτός από τις τακτικές προγραμματισμένες επιθεωρήσεις, η Κυβέρνηση και οι Επιθεωρητές της Ταξινόμησης του πλοίου έχουν το δικαίωμα επιθεώρησης των εξοπλιστικών αυτών συστημάτων οποιαδήποτε χρονική στιγμή. Εάν εντοπιστούν ανεπάρκειες ή ελαττώματα μπορεί να αποτελέσουν τροχοπέδη στην ανανέωση των πιστοποιητικών του πλοίου ακόμη και στην απαγόρευση απόπλου του πλοίου από το λιμάνι.

Οι φορητές συσκευές πυρόσβεσης πρέπει να επιθεωρούνται και να συντηρούνται σε τακτικά χρονικά διαστήματα και η ημερομηνία της τελευταίας επιθεώρησης πρέπει να καταγράφεται και να επικολλείται πάνω σε κάθε συσκευή πυρόσβεσης. Ανταλλακτικά όλων των τύπων συσκευών πυρόσβεσης πρέπει να διατίθενται πάνω στο πλοίο. Οι φορητές συσκευές πυρόσβεσης παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στα χαρακτηριστικά κατασκευής τους. Ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί οφείλουν να γνωρίζουν ότι δεν γίνονται δεκτές όλες οι συσκευές από τις Λιμενικές Αρχές όλων των χωρών.

Μετά την χρήση

Οι πυροσβεστήρες που έχουν χρησιμοποιηθεί, είτε σε δοκιμές χρήσης είτε σε λειτουργικούς ελέγχους, πρέπει να αντικατασταθούν από εφεδρικούς και έπειτα να καθαριστούν κατάλληλα, να ξαναγεμίσουν και να επανατοποθετηθούν στις αρχικές τους θέσεις το συντομότερο δυνατόν.

Συστήματα ανίχνευσης πυρκαγιάς, όπου αρμόζεται

Μία σύντομη περιγραφή του συστήματος καθώς και οι έλεγχοι των λειτουργικών ενδείξεων των μηχανημάτων του, πρέπει να επιδεικνύονται είτε πάνω στην ίδια την συσκευή είτε κοντά στον πίνακα των οργάνων ελέγχου. Το σύστημα ανίχνευσης πρέπει να δοκιμάζεται κατά την διάρκεια εκτέλεσης των γυμνασίων για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών πυρκαγιάς, ώστε όλοι οι Αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος να λάβουν την απαραίτητη εξοικείωση με τον τρόπο λειτουργίας του.

Προειδοποιητικοί Συναγερμοί

Οι προειδοποιητικοί συναγερμοί πρέπει να επιθεωρούνται πολύ προσεκτικά. Ο Αξιωματικός Φυλακής ή ο Μηχανικός Φυλακής πρέπει ν' ανταποκρίνονται άμεσα στους προειδοποιητικούς συναγερμούς που ενεργοποιούνται και να ελέγχουν άμεσα τον χώρο που εντοπίζεται το συγκεκριμένο πρόβλημα. Εάν υπάρξει επιβεβαίωση της πυρκαγιάς, πρέπει να ενεργοποιηθεί και να ηχήσει ο γενικός προειδοποιητικός συναγερμός χωρίς καθυστέρηση.

Λήψη Μέτρων για την Πρόληψη Πυρκαγιάς

Κάπνισμα

Τα σπύρτα και οι στάχτες από τα τσιγάρα, τα πούρα, τις πίπες, καθώς και τα αποτσίγαρα και ο πυρωμένος καπνός από τις πίπες πρέπει να απορρίπτονται σε μη εύφλεκτα δοχεία απορριμμάτων. Αυτά τα δοχεία απορριμμάτων πρέπει να τοποθετούνται σε όλους τους χώρους του πλοίου που επιτρέπεται το κάπνισμα. Επίσης συνιστάται τα τσιγάρα και τα πούρα να σβήνονται μέσα σε ένα δοχείο νερού προτού απορριφθούν στο δοχείο απορριμμάτων.

Το κάπνισμα στο κρεβάτι θεωρείται εξαιρετικά επικίνδυνο. Μετά την ολοκλήρωση μιας κουραστικής ημέρας, όταν ο καπνιστής είναι καταβεβλημένος από

τον φόρτο εργασίας, μπορεί να αποδειχτεί καταστροφικό. Συνεπώς το κάπνισμα στο κρεβάτι απαγορεύεται αυστηρά σε όλες τις περιπτώσεις.

Κάπνισμα και Αλκοόλ

Το άτομο που έχει κάνει χρήση οινοπνεύματος έχει την τάση να συμπεριφέρεται χωρίς την ενδεδειγμένη προσοχή και ετοιμότητα. Εάν το άτομο συνδυάζει την χρήση οινοπνεύματος με το κάπνισμα μπορεί να παρουσιάσει ιδιαίτερα επικίνδυνα χαρακτηριστικά συμπεριφοράς. Ο καπνιστής που είναι υπό την επήρεια των παραπάνω ουσιών πρέπει να επιτηρείται προσεκτικά. Ο καθένας πρέπει να έχει την ευθύνη της σωστής επιτήρησης και της εξασφάλισης ότι οι ενέργειες του καπνιστή δεν θα θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος.

Περιοχές απαγόρευσης του καπνίσματος

Η παρουσία φλόγας και το κάπνισμα σε συγκεκριμένα μέρη του πλοίου μπορεί να αποδειχθεί εξαιρετικά επικίνδυνο. Το κάπνισμα στους χώρους αυτούς πρέπει να απαγορεύεται αυστηρώς και να υπάρχει ξεκάθαρος χαρακτηρισμός τους ως “Περιοχές απαγόρευσης του καπνίσματος”. Όλα τα μέλη του πληρώματος πρέπει να γνωρίζουν τους χώρους που απαγορεύεται το κάπνισμα και γιατί. Οι επισκέπτες καθώς και οι εργάτες της αποβάθρας που επιβιβάζονται στο πλοίο πρέπει να ενημερώνονται και να τους γίνεται υπενθύμιση για τους κανονισμούς που ισχύουν σχετικά με το κάπνισμα πάνω στο πλοίο.

Όλα τα μέλη του πληρώματος πρέπει να έχουν ισχυρή την αίσθηση ευθύνης για την εξασφάλιση ότι όλοι οι επισκέπτες που επιβιβάζονται στο πλοίο θα συμμορφώνονται στους κανονισμούς που τους έχουν τεθεί και δεν θα καπνίζουν σε περιοχές που απαγορεύεται το κάπνισμα.

Μηχανοστάσιο

Το μηχανοστάσιο περιέχει σχετικά μεγάλες ποσότητες πετρελαιοειδών προϊόντων, όπως καύσιμα, λιπαντικά και λάδια. Αυτά τα προϊόντα έχουν την τάση να ατμοποιούνται και να αναμειγνύονται με τον θερμό αέρα που εκπέμπεται από τους χώρους του μηχανοστασίου. Ένα αναμμένο σπύρτο ή κάποια άλλη εστία φωτιάς, μπορεί να προκαλέσει ανάφλεξη του εύφλεκτου μίγματος αέρα-ατμού. Η μη προσεκτική απόρριψη αποτσίγαρων μπορεί να προκαλέσει την ανάφλεξη των πετρελαιοειδών καταλοίπων ή άλλων εύφλεκτων υλικών. Η πυρκαγιά στους χώρους του μηχανοστασίου είναι εξαιρετικά δύσκολο να σβηστεί και μπορεί να προκαλέσει απώλεια της πρόωσης του πλοίου, απώλεια ελέγχου της ναυσιπλοΐας και απώλεια ανθρώπινης ζωής. Ένας συγκεκριμένος χώρος που μπορεί να είναι το διαμέρισμα ελέγχου του μηχανοστασίου μπορεί να καθοριστεί ως ο Μοναδικός Χώρος Καπνίσματος. Όλα τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα και τα απορρίμματα πρέπει να απορρίπτονται σύμφωνα με τις οδηγίες για την Συλλογή και Απόρριψη Απορριμμάτων και την Απόρριψη Πετρελαιοειδών Καταλοίπων, όπως αυτές περιγράφονται στις Διαδικασίες Ασφαλείας που αφορούν την “Προστασία του Περιβάλλοντος”.

Οι χώροι του μηχανοστασίου και των σεντινών πρέπει να διατηρούνται καθαροί και να είναι απαλλαγμένοι από πετρελαιοειδή κατάλοιπα. Η καθαριότητα των χώρων του μηχανοστασίου δεν αφορά μόνο την καλή εξωτερική εμφάνισή τους, αλλά είναι επιβεβλημένη για λόγους ασφαλείας.

Αποθηκευτικοί χώροι και χώροι εκτέλεσης εργασιών

Το κάπνισμα πρέπει να απαγορεύεται στους χώρους αποθήκευσης των φορτίων και στους χώρους εκτέλεσης εργασιών και η απαγόρευση αυτή πρέπει να επιβάλλεται με την απαιτούμενη αυστηρότητα. Αυτοί οι χώροι, για παράδειγμα τα

ερμάρια φύλαξης των χρωμάτων βαφής και των σχοινιών, οι αποθήκες ρουχισμού, το εργαστήριο ξυλουργίας, ο επισκευαστικός χώρος των βαλβίδων, κ.λ.π. περιέχουν μεγάλες ποσότητες εύφλεκτων υλικών. Ένας ηλεκτρικός σπινθήρας, ένα αναμμένο σπίρτο ή ένα αναμμένο τσιγάρο, μπορούν εύκολα να προκαλέσουν την ανάφλεξη αυτών των υλικών.

Παρατεταμένη Έκθεση Καλυμμάτων πάνω σε Ηλεκτρικούς λαμπτήρες

Ένας αναμμένος ηλεκτρικός λαμπτήρας μπορεί να προκαλέσει την ανάφλεξη των εύφλεκτων υλικών με την απευθείας επαφή. Στα διαμερίσματα του πληρώματος, θεωρείται πιθανό κάποιος να θελήσει να τοποθετήσει μουσαμά, πετσέτα ή εφημερίδα στα σημεία φωτισμού εάν επιθυμεί να έχει χαμηλότερο φωτισμό στο δωμάτιό του. Αυτή η διαδικασία μπορεί εύκολα να προκαλέσει πυρκαγιά μέσω της θερμότητας που εκπέμπεται από τον αναμμένο λαμπτήρα και έτσι το κάλυμμα αρχίζει να φλέγεται σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Μαγειρείο

Το μαγειρείο του πλοίου είναι ένας πολυάσχολος χώρος και μπορεί να αποτελέσει μια επικίνδυνη εστία πρόκλησης πυρκαγιάς. Η έντονη δραστηριότητα, οι πολυάριθμοι εργαζόμενοι, οι παρατεταμένες ώρες εκτέλεσης των ενεργειών προετοιμασίας του φαγητού και οι επικίνδυνες συνθήκες που επικρατούν – φλόγες, καύσιμα εφόδια, σκουπίδια και συσσωρευμένες λιπαρές ουσίες – συμβάλλουν στην δημιουργία επικίνδυνων συνθηκών για την πρόκληση πυρκαγιάς κατά την διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών μαγειρέματος. Για τους παραπάνω λόγους, είναι εξαιρετικά σημαντικό να τηρούνται όλες οι απαραίτητες συνθήκες καθαριότητας και να μην αφήνονται συσσωρευμένα κατάλοιπα λιπαρών ουσιών στο μαγειρείο μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών μαγειρέματος.

Μεταφορά καυσίμων και υπηρεσίες

Τα είδη των καυσίμων που χρησιμοποιούνται κοινώς είναι καύσιμο κύριας μηχανής πετρέλαιο (Fuel Oil) και το καύσιμο των βοηθητικών μηχανών (Diesel Oil). Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Fuel Oil είναι το σημαντικό βάρος και η ανάγκη προθέρμανσής του προτού εκτελεστούν οι διαδικασίες μεταφοράς του ή καύσης. Τα όρια ανάφλεξης του ορίζονται στους 65°C (150°F) και η θερμοκρασία ανάφλεξης μέσου σπινθήρα ορίζεται στους 368-407°C (695-765°F). Ιδιαίτερη φροντίδα πρέπει να επιδείχεται κατά την αποθήκευση του καυσίμου στις δεξαμενές καυσίμων όταν το σύστημα συμπίεσης είναι κλειστό. Κατά την διάρκεια προθέρμανσης του καυσίμου, εάν η θερμοκρασία ξεπεράσει τα όρια ανάφλεξης, τότε το καύσιμο αρχίζει να ατμοποιείται και αναπτύσσονται επικίνδυνες συνθήκες ανάφλεξης εάν υπάρχει κάποιο αναμμένο σπύρτο ή τσιγάρο.

Το Diesel Oil δεν απαιτεί προθέρμανση προτού εκτελεστούν οι διαδικασίες μεταφοράς ή καύσης του. Τα όρια ανάφλεξης του ορίζονται στους 43°C ή 110°F. Η θερμοκρασία ανάφλεξης μέσου σπινθήρα ορίζεται στους 260°C ή 500°F.

Σεντίνες

Η πρόκληση πυρκαγιάς στις σεντίνες του πλοίου μπορεί να οφείλεται στην υπερβολική συσσώρευση πετρελαιοειδών καταλοίπων. Το καύσιμο ατμοποιείται και οι εύφλεκτοι ατμοί παγιδεύονται στο εσωτερικό των σεντινών. Εάν οι ατμοί αυτοί έρθουν σε επαφή με οξυγόνο και συνδυαστούν με την κατάλληλη αναλογία, μία απρόσεκτη απόρριψη ενός τσιγάρου, αποτσίγαρου, ενός σπύρτου ή η ύπαρξη ενός ηλεκτρικού σπινθήρα, μπορεί να προκαλέσει ανάφλεξη και να έχουμε πρόκληση πυρκαγιάς. Η φωτιά στους χώρους των σεντινών παίρνει πολύ γρήγορα διαστάσεις και επεκτείνεται ταχύτατα τόσο στις μηχανές όσο και στο σύστημα σωληνώσεων του

πλοίου και για το λόγο αυτό ο έλεγχος της καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολος. Η δυσκολία περιορισμού και εξάλειψής της φωτιάς στους χώρους των σεντινών είναι μεγαλύτερη συγκριτικά με τους χώρους του μηχανοστασίου.

8.4. Διάσωση

Τα σωστικά μέσα και ο σχετικός προσφερόμενος εξοπλισμός πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνής Σύμβασης για την ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα. Η Σύμβαση επίσης καθορίζει τον απαιτούμενο αριθμό, τον τύπο και την ενδεδειγμένη θέση που πρέπει να τοποθετούνται τα σωστικά μέσα και ο σχετικός προσφερόμενος εξοπλισμός.

8.5. Πρακτικές ασφαλούς εργασίας

Η κάθε Εταιρεία πρέπει να έχει υιοθετήσει, εφαρμόζει και συντηρεί “ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ” με σκοπό να ελαχιστοποιήσει τραυματισμούς / ατυχήματα. Αυτές οι πρακτικές καλύπτουν τομείς όπως :

Πίνακας 13

Πρακτικές Ασφαλούς Εργασίας

Προστατευτικά ρούχα (παπούτσια, γάντια, φόρμες γυαλιά, σκληρά καπέλα κ.λπ.).
Χρήση μηχανημάτων / εξοπλισμού (προφύλαξη, εκπαίδευση κ.λπ.).
Σύστημα αδειών για εργασίες (π.χ είσοδος σε κλειστούς χώρους, θερμογόνες εργασίες κ.λπ.).

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, SAFETY PROCEDURES, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003.

Οι Διαδικασίες Ασφαλείας, Είσοδος σε κλειστούς Χώρους και οι Θερμογόνες Εργασίες περιγράφουν την χρήση της άδειας που εκδίδει η Εταιρεία για τις σχετικές εργασίες. Άδεια Εργασίας εκδίδεται όταν η εργασία που πρέπει να γίνει είναι επικίνδυνη και οι ενέργειες βήμα προς βήμα που απαιτούνται, θεωρούνται απαραίτητες για την ασφάλεια του προσωπικού του πλοίου. Οι Άδειες Εργασίας εκδίδονται από τον Πλοίαρχο ή τον Α' Μηχανικό.

Όλοι οι υπάλληλοι της Εταιρείας πρέπει να συνειδητοποιήσουν τη σημασία των πρακτικών ασφαλούς εργασίας στις καθημερινές λειτουργίες επί του πλοίου και πρέπει να τις ακολουθούν πιστά. Επιπλέον, με σκοπό την διαφύλαξη της ασφάλειας στα πλοία, οι εργασίες πάντοτε εποπτεύονται από υπεύθυνο προσωπικό. Οι εργασίες διαχωρίζονται ως εξής :

Χειρισμοί πρόσδεσης και λυσίματος του πλοίου: Όλες οι ενέργειες επιβλέπονται από τον Αξιωματικό Καταστρώματος παρακολουθώντας κάθε σταθμό.

Χειρισμοί Φόρτωσης / Εκφόρτωσης: Όλες οι ενέργειες επιβλέπονται από τον Αξιωματικό Καταστρώματος υπό την γενική επίβλεψη του Υποπλοίαρχου.

Επιθεώρηση μηχανημάτων: Όλες οι ενέργειες επιβλέπονται από τον Αξιωματικό Μηχανής υπό την επίβλεψη του Α' Μηχανικού και του Β' Μηχανικού.

Γενική συντήρηση ελασματοουργικών εργασιών και διαμερισμάτων: (α) Στο κατάστρωμα, οι εργασίες επιβλέπονται από τον Ναύκληρο υπό την επίβλεψη του Υποπλοίαρχου.

(β) Στο μηχανοστάσιο, οι εργασίες επιβλέπονται από τον Αξιωματικό Φυλακής και/ ή τον Β' Μηχανικό.

Γυμνάσια Εκπαίδευσης:

Επίβλεψη κατ' ευθείαν από το Αξιωματικό που ορίζεται από το Muster list και Ομάδες Έκτακτης Ανάγκης με κύρια επίβλεψη από τον Πλοίαρχο και Α' Μηχανικό

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003-2004.

9. Προστασία του περιβάλλοντος (SAFETY PROCEDURE 9)

Αυτή η διαδικασία προσδιορίζει τον τρόπο ελέγχου που πρέπει να ακολουθηθεί για τα εξής θέματα :

Πίνακας 13

ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
Συλλογή και διάθεση Απορριμμάτων.
Συλλογή και διάθεση Λυμάτων.
Συλλογή και διάθεση Πετρελαιοειδών καταλοίπων.
Διαχείριση Θαλάσσιου Έρματος.

ΠΗΓΗ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΚΡΙΒΗ, ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ ΣΕ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003-2004.

9.1. Συλλογή και διαχείριση απορριμμάτων

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη και εφαρμογή του Σχεδίου Διαχείρισης των Καταλοίπων και Απορριμμάτων του πλοίου. Κάθε τμήμα θα έχει ένα υπεύθυνο άτομο το οποίο θα επιβλέπει και θα εξασφαλίζει ότι ακολουθούνται οι βασικές οδηγίες.

Τμήμα Καταστρώματος: Ο Αξιωματικός Καταστρώματος είναι υπεύθυνος για τον διαχωρισμό και την αποθήκευση των απορριμμάτων που παράγονται στο συγκεκριμένο χώρο.

Μηχανοστάσιο: Ο Α' Μηχανικός Καταστρώματος είναι υπεύθυνος για τον διαχωρισμό και την αποθήκευση των απορριμμάτων που παράγονται στο συγκεκριμένο χώρο

Μαγειρεία: Ο Chief Cook/ Steward είναι υπεύθυνος για τον διαχωρισμό και την αποθήκευση των απορριμμάτων που παράγονται στο συγκεκριμένο χώρο.

Είναι ευθύνη όλων των Αξιωματικών και των μελών του πληρώματος που έχουν άμεση εμπλοκή με την συλλογή και διαχείριση των απορριμμάτων να εξασφαλίζουν ότι τηρούνται όλες οι οδηγίες του Σχεδίου Διαχείρισης των Καταλοίπων και Απορριμμάτων του πλοίου.

Συλλογή και Διαχείριση

Οι κάδοι απορριμμάτων κάθε πλοίου θα είναι κωδικοποιημένα ανάλογα με το διακριτικό τους χρώμα ώστε να διευκολύνεται ο διαχωρισμός τους. Οι κάδοι απορριμμάτων θα αποτελούνται από ένα ή περισσότερα δοχεία υποδοχής για την ικανοποίηση όλων των ειδών απορριμμάτων. Κάθε κάδος θα είναι χρωματισμένος με ξεχωριστό χρώμα που θα απευθύνεται σε έναν συγκεκριμένο τύπο απορριμμάτων. Τα

τέσσερα χρώματα που χρησιμοποιούνται είναι το κόκκινο, το μπλε, το μαύρο και το κίτρινο. Οι οδηγίες που περιγράφονται στην συνέχεια πρέπει να εφαρμόζονται υποχρεωτικά για την διάθεση των απορριμμάτων εκτός των ειδικών περιοχών.

Για την αποφυγή παραλείψεων ή λαθών, η συλλογή των πλαστικών πρέπει να γίνεται με ξεχωριστές διαδικασίες. Οι χώροι διαχείρισης τροφίμων, το μαγειρείο και το κελάρι πρέπει να έχουν ξεχωριστούς κάδους απορριμμάτων. Ένας θα είναι αφιερωμένος στην υποδοχή πλαστικών υλικών μόνο και ο δεύτερος μόνο για τα υπολείμματα τροφών.

Όταν τα πλαστικά υλικά δεν διαχωρίζονται από τα υπόλοιπα απορρίμματα, το συνολικό μίγμα αυτών πρέπει να διαχειρίζεται σαν απορρίμματα πλαστικών.

Κόκκινα Δοχεία : **Πλαστικά και συνθετικά υπολείμματα / υλικά.** Η απόρριψή τους στην θάλασσα απαγορεύεται αυστηρά. Τα απορρίμματα αυτής της κατηγορίας θα παραδίδονται πάντα σε χερσαίες εγκαταστάσεις, (μέσω του Πράκτορα ή της κατάλληλης υπηρεσίας διαχείρισης). Εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με αποτεφρωτήρα, θα γίνεται χρήση αυτού για την καύση των πλαστικών και συνθετικών υπολειμμάτων. Οι στάχτες που θα απομένουν στον αποτεφρωτήρα θα αποθηκεύονται στο Κόκκινο Δοχείο Απορριμμάτων.

Μπλε Δοχεία : **Υπολείμματα τροφών.** Τα υπολείμματα τροφών μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

Μαύρα Δοχεία : **Προϊόντα χαρτιού,** (σακούλες, υαλικά, μεταλλικά δοχεία, κεραμικά μπουκάλια και παρόμοιας φύσης απορρίμματα). Τα απορρίμματα αυτής της

κατηγορίας μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

Κίτρινα Δοχεία : Υλικά σταθεροποίησης του φορτίου, υλικά επένδυσης και υπολείμματα τροφών που επιπλέουν. Τα απορρίμματα αυτής της κατηγορίας μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 25 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

Με εξαίρεση τα υπολείμματα τροφών, οποιαδήποτε απόρριψη απορριμμάτων εντός των ειδικών περιοχών απαγορεύεται αυστηρώς. Η απόρριψη των υπολειμμάτων τροφών που παράγονται από το πλοίο μπορεί να γίνει μόνο εάν διατηρείται η απόσταση των 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

ΒΙΒΛΙΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Η διαδικασία διάθεσης των απορριμμάτων πρέπει να υποστηρίζεται εγγράφως και να καταγράφεται στο Βιβλίο Καταγραφής Απορριμμάτων. Όλες οι εγγραφές πρέπει να γίνονται με βάση τις σχετικές οδηγίες που παρέχονται στο Βιβλίο Καταγραφής Απορριμμάτων. Εάν η διάθεση των απορριμμάτων γίνεται σε χερσαίες εγκαταστάσεις, θα παρέχεται και η σχετική απόδειξη από τον συλλέκτη απορριμμάτων. Η απόδειξη αυτή θα κρατείται μαζί με το Βιβλίο Καταγραφής Απορριμμάτων. Το Βιβλίο Καταγραφών πρέπει να είναι διαθέσιμο προς έλεγχο εάν υπάρχει σχετικό αίτημα.

9.2. Διαχείριση και διάθεση των λυμάτων

Η διαχείριση και η διάθεση των απορριμμάτων και λυμάτων που παράγονται επί του πλοίου, θα γίνεται με βάση τις απαιτήσεις του Παραρτήματος IV της Σύμβασης MARPOL 73/78. Επιπρόσθετα αρκετές ναυτιλιακές χώρες έχουν θεσπίσει δικούς τους εθνικούς νόμους θέτοντας τους δικούς τους κανονισμούς για τα όρια απόρριψης απορριμμάτων και τους θαλάσσιους δρόμους πλεύσης.

Σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις ορισμένων χωρών (Βερμούδα, Ελλάδα, Ουκρανία, κ.λπ.) η απόρριψη των λυμάτων από τα πλοία δεν επιτρέπεται εάν το πλοίο δεν βρίσκεται στο λιμάνι ή στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη. Στις περιπτώσεις αυτές, θα ακολουθούνται οι Εθνικοί και Τοπικοί Κανονισμοί.

Για να κατασταθεί δυνατή η σύνδεση μεταξύ του αγωγού υποδοχής των λυμάτων και του συστήματος απόρριψης του πλοίου, πρέπει η σύνδεση να πραγματοποιείται σύμφωνα με μία συγκεκριμένη κατανομή που ορίζεται από τον Κανονισμό 11 της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78 Παράρτημα IV.

9.3. Διάθεση των πετρελαιοειδών καταλοίπων

Οποιαδήποτε απόρριψη πετρελαιοειδών καταλοίπων από το πλοίο πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78 Παράρτημα I, καθώς και τις απαιτήσεις των τοπικών αρχών, τα σεντινόνερα από τους χώρους σεντινών του μηχανοστασίου και τα κατάλοιπα από τις δεξαμενές αποθήκευσης, θα διαχωρίζονται / φιλτράρονται διαμέσου του διαχωριστή ή του μηχανισμού φιλτραρίσματος, εξασφαλίζοντας ότι το ποσοστό πετρελαίου που

εμπεριέχεται στο νερό που απορρίπτεται είναι 15 ppm ή και μικρότερο, πριν απορριφθεί στην θάλασσα.

Τα κατάλοιπα πετρελαίου θα μεταφέρονται στην δεξαμενή καταλοίπων για να μεταφερθούν στην συνέχεια σε χερσαίες εγκαταστάσεις, ή θα καίγονται στον κλίβανο. Η λειτουργία του διαχωριστή και του κλιβάνου πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών.

Ο Πλοίαρχος θα ενημερώνει έγκαιρα το Τμήμα Επιχειρήσεων σχετικά με την ανάγκη εκφόρτωσης του waste oil σε χερσαίες εγκαταστάσεις υποδοχής. Το waste oil πρέπει να διαχειρίζεται σαν περιουσιακό στοιχείο της Εταιρείας και η διάθεσή του πρέπει να τεκμηριώνεται λεπτομερώς και εγγράφως. Η υπογεγραμμένη απόδειξη διάθεσης του waste oil θα επισυνάπτεται στην σχετική σελίδα του Βιβλίου Εγγράφων Πετρελαίου.

Πιστοποίηση

Για την διεθνή πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο θα εκδίδεται ένα πιστοποιητικό συμμόρφωσης, έπειτα από την διεξαγωγή των απαραίτητων επιθεωρήσεων στο πλοίο, σύμφωνα με τον κανονισμό 4 της διεθνούς σύμβασης MARPOL παράρτημα i, είτε από την διοίκηση της σημαίας του πλοίου, είτε από εξουσιοδοτημένα για τον λόγο αυτό πρόσωπα ή οργανισμούς. η διάρκεια ισχύς του πιστοποιητικού αυτού θα καθορίζεται στα πέντε (5) χρόνια και η εγκυρότητα του θα επαληθεύεται μέσω διεξαγωγής ενδιάμεσων επιθεωρήσεων.

9.4. Διαχείριση θαλάσσιου έρματος

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για να εξασφαλίσει ότι το Σχέδιο Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος (όπως εφαρμόζεται) που έχει σχεδιαστεί ειδικά για κάθε πλοίο, εφαρμόζεται κατάλληλα και διατηρείται. Επιπλέον ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για τη κατάλληλη συμμόρφωση με τις τυχόν εθνικές απαιτήσεις που ισχύουν στον λιμένα προσέγγισης.