

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΑΙΑ

**Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ
ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΟΡΘΗΣ
ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ISM CODE**

Αιμίλιος Φινόπουλος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιούνιος 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

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

Αιμίλιος Φινόπουλος



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

-Παντουβάκης Άγγελος

-Τζαννάτος Ερνεστοσπυρίδων

-Χλωμούδης Κωνσταντίνος

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

Πρόλογος / Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς και είναι αποτέλεσμα εκτενούς αναζήτησης και έρευνας. Επιβλέπων καθηγητής ήταν ο κύριος Παντουβάκης Άγγελος όπου θα ήθελα να τον ευχαριστήσω θερμά όχι μόνο για την άμεση βοήθεια του και την καθοδήγησή του αλλά και για τις γνώσεις που μου προσέφερε μαζί με τους υπόλοιπους καθηγητές του τμήματος καθ' όλη την διάρκεια των μεταπτυχιακών σπουδών μου. Ευχαριστώ επίσης και τα άλλα δύο μέλη της επιτροπής, τους κυρίους Ερνεστοσπυρίδων Τζαννάτο και Χλωμούδη Κωνσταντίνο για την συμβολή τους στην ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ το οφείλω στους γονείς μου των οποίων η στήριξη αλλά και η πίστη στις δυνατότητες μου αποτέλεσαν σημαντικούς παράγοντες στην υλοποίηση των στόχων και των ονείρων μου. Γνωρίζω πως σε κάθε μου επιλογή η οικογένεια μου θα είναι δίπλα μου και είναι αυτό το οποίο μου δίνει κίνητρο για να εξελίσομαι.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω ξεχωριστά την Χριστίνα για την πολύτιμη βοήθεια της, την κατανόηση και τον καθοριστικό ρόλο της στο τέλος των σπουδών μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	X
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 1.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
1.1 Η ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΟΥ ISM CODE ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΟΥ ΣΤΗΝ ΕΗΡΑ (DPA).	1
1.2 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ DPA ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΑΛΛΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.	10
1.3 . ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Η ΕΣΦΑΛΜΕΝΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ISM CODE ΚΑΙ ΤΟΥ DPA.	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 2 Ο ISM CODE.....	13
2.1 Το ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΟΥ ISM CODE.....	13
2.2 ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ	16
2.3 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ISM code	19
2.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ DPA ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	23
2.4.1 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ DPA ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ	23
2.4.2 ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ DPA ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 3 ΝΟΜΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ DPA.....	34
3.1 ΙΔΕΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	34

3.2 Το ΝΟΜΙΚΟ STATUS ΤΟΥ DPA	41
3.3 Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ DPA ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ISM CODE	42
3.3.1 ΠΡΩΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	45
3.3.2 ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	47
3.3.3 ΤΡΙΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	49
3.4 ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΆΛΛΑ ΜΕΡΗ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ: ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΣΤΙΣ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΤΟΥ DPA	59
4.1 ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ, ΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ.....	59
4.2 ΚΑΤΑΡΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	69
4.2.1 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ.....	69
4.2.2 ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.....	70
4.2.3 ΕΜΠΕΙΡΙΑ DPA	70
4.3 ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ DPA.....	71
4.3.1 ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ.....	71
4.3.2 ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ.....	73
4.4 Ο ISM CODE ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ STCW 78/95/MANILA 2010.....	79
ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 5 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ DPA	82
5.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ	83
5.2 Η ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΟΥ SMS, ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ DPA ΚΑΙ Η ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	86

ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	92
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	95

Κατάλογος Σχημάτων

Κεφάλαιο 1^ο

Σχήμα 1.1: Αίτια των συνολικών απωλειών

Σχήμα 1.2: Συνολικές απώλειες κατά φορτίο - είδος πλοίου

Σχήμα 1.3: Σοβαρά ατυχήματα ανά τύπο πλοίου – 5 χρόνια κατά μέσο όρο

Σχήμα 1.4: Σοβαρά ατυχήματα ανά τύπο πλοίου με το μέγεθος του στόλου – 5 χρόνια κατά μέσο όρο

Σχήμα 1.5: Σύγκριση αριθμού ατηχημάτων – μεταφορά όγκου πετρελαίου ανά τον κόσμο

Σχήμα 1.6: Διαρροές 7 τόνων και άνω ανά δεκαετία, απεικονίζει την επίδραση ενός σχετικά μικρού αριθμού συγκριτικά με το συνολικό ποσό των μεγάλων διαρροών

Σχήμα 1.7: Η συχνότητα εμφάνισης διαρροών < 7 τόνοι από τη εργασία κατά τη στιγμή του περιστατικού, 1974-2014

Σχήμα 1.8: Υγεία, Ασφάλεια & Περιβάλλον

Κεφάλαιο 2^ο

Σχήμα 2.1: Απεικόνιση του νούμερου των ατυχημάτων και των αιτιών τους

Σχήμα 2.2: Αριθμός ατυχημάτων των οποίων τις αποζημιώσεις πληρώνουν τα Ταμεία CLC.

Κεφάλαιο 3^ο

Σχήμα 3.1: Οργανόγραμμα ναυτιλιακής εταιρίας

Σχημα 3.2: Οργανόγραμμα ναυτιλιακής εταιρίας που συμμορφώνεται με τον ISM code

Σχημα 3.3: Ιδανική θέση του DPA στο οργανόγραμμα ναυτιλιακής εταιρίας

Σχήμα 3.4: Οργανόγραμμα υπεύθυνων τμημάτων ναυτιλιακών εταιριών

Πίνακας Συντομεύσεων

BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CLC	International Convention of Civil Liability for Oil Pollution Damage
DOC	Document of Compliance
EU	European Union
FSC	Flag State Control
IACS	International Association of Classification Societies
ILO	International Labour Organisation
IMO	International Maritime Organization
ISM Code	International Safety Management Code
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution From Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MOU	Memorandum of Understanding
MSC	Maritime Safety Committee
PSC	Port State Control
SCTW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
SI	Statutory Instruments
SMC	Safety Management Certificate
SMS	Safety Management System
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea

Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία που κατατέθηκε τον Ιούνιο του 2015 στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, επιχειρήθηκαν να αναλυθούν ο ρόλος και τα χαρακτηριστικά του εξουσιοδοτημένου προσώπου (DPA) σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς του ISM code. Ο κώδικας είχε ως στόχο την διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης ασφαλείας (SMS) για την πρόληψη των ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης.

Έναυσμα γι' αυτήν την έρευνα αποτέλεσε το φαινόμενο των συχνών ατυχημάτων που παρατηρούνται τις τελευταίες δεκαετίες, οφειλόμενα κυρίως σε ανθρώπινα λάθη. Η σπουδαιότητα λοιπόν του DPA έγκειται στο διοικητικό χαρακτήρα της θέσης του σύμφωνα με τον οποίο προσπαθεί να αποτρέψει οποιοδήποτε πιθανό ατύχημα καθώς και να αποτελέσει γέφυρα επικοινωνίας μεταξύ της διοίκησης της εταιρίας και του στόλου της. λόγω της πολυπλοκότητας του ρόλου του αναλύονται οι τρόποι που μπορεί να υπάρξει ως μέλος της εταιρίας όπως επίσης και τα μέσα με τα οποία ασκεί εξουσία ανάλογα με το είδος και το μέγεθος της εταιρίας.

Abstract

The current dissertation that was submitted in June 2015 at the University of Pireaus it is attempted to analyse the role and the characteristics of the Designated Person Ashore (DPA) under the valid regulations of the ISM code. The code aimed to form a complete Security Management System (SMS) for the prevention of accidents and the sea pollution.

The author was triggered by the phenomenon of the often accidents recorded the last decades mainly due to human mistakes. The usefulness of the DPA lies on the managerial character of his position under which, he is trying to prevent any possible accident along with his intention to become a communication link between the company's management and its fleet. Due to the complexity of his role, there is an analysis of the ways that he can exist as a member of the company along with the means with which he can run the company according with the size of the company.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Η φιλοσοφία του ISM code και ο ρόλος του εξουσιοδοτημένου προσώπου στην ξηρά (DPA).

Στις δεκαετίες μεταξύ του 1970-1990, παρατηρήθηκε μια εκθετική ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών τόσο υδρογονανθράκων όσο και άλλων εμπορευμάτων, μία αύξηση των θαλάσσιων ατυχημάτων και την ίδια στιγμή μια προοδευτική αύξηση της θαλάσσιας περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης, σε σχέση με τις ζημιές που προκαλούνται με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρίψη διαφόρων ουσιών, κυρίως υδρογονανθράκων.

Η εμπειρία δείχνει ότι ένα μεγάλο νούμερο των θαλάσσιων ατυχημάτων προκαλούνται κατά βάση από ανθρώπινο λάθος, είτε από έλλειψη γνώσεων ή της απαραίτητης πρακτικής διδασκαλίας, είτε από συνειδητή περιφρόνηση των υποχρεώσεων, των διαδικασιών και των κανόνων ασφαλείας, όπου αυτή η στάση μπορεί να οφείλεται σε απλή παράλειψη, καθώς και πίεση στην οποία υπόκεινται, για εμπορικούς λόγους, ο καπετάνιος και το πλήρωμα. Εκτιμάται ότι το 30% των ατυχημάτων προέρχεται άμεσα από ανθρώπινο λάθος και το 70% αυτών, έμμεσα.

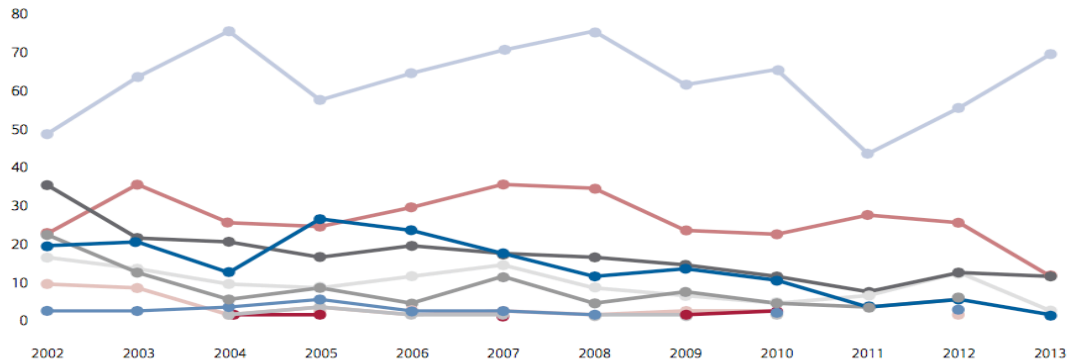
Βλέπουμε κάποια διαγράμματα, επίκαιρα, σχετικά με την εξέλιξη των σοβαρών ατυχημάτων και των αιτίων τους. Στη συνέχεια, θα αναφερθούμε εν συντομία σε τρία ατυχήματα στα οποία η έρευνα αποκάλυψε τη σημασία του ανθρώπινου λάθους, με διαφορετικό τρόπο στο κάθε ένα.

Όπως φαίνεται στα παρακάτω διαγράμματα, δεν μπορεί κανείς να πει ότι σε γενικές γραμμές, η σχετική αξία των διαφόρων άμεσων αιτιών των σοβαρών ατυχημάτων, έχει αλλάξει τα τελευταία δέκα χρόνια. Ωστόσο, κανένα από τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε λάβει, δεν αναγνωρίζει άμεσα το ανθρώπινο λάθος, διαφοροποιώντας το από άλλες αιτίες ατυχημάτων. Παρόλα αυτά, είναι σαφές ότι τα

περισσότερα ναυάγια και συγκρούσεις, έχουν την προέλευσή τους με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο στον ανθρώπινο παράγοντα.

Σχήμα 1.1: Αίτια των συνολικών απωλειών

Causes of Total Losses 2002-2013



Foundering remains the main cause of loss, accounting for 45% of losses since 2002. Piracy incidents regularly make the headlines but there has not been a total loss from an attack since 2010 and just six in total during this period.

- Collision (involving vessels)
- Contact (e.g. harbour wall)
- Foundered (sunk, submerged)
- Fire/Explosion
- Hull damage (holed, cracks, etc.)
- Missing/overdue
- Machinery damage/failure
- Piracy
- Wrecked/stranded (aground)
- Miscellaneous

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Grand Total
Collision (involving vessels)	19	20	12	26	23	17	11	13	10	3	5	1	160
Contact (e.g. harbour wall)	2	2	3	5	2	2	1	1			2		20
Foundered (sunk, submerged)	48	63	75	57	64	70	75	61	65	43	55	69	745
Fire/explosion	35	21	20	16	19	17	16	14	11	7	12	11	199
Hull damage (holed, cracks, etc.)	22	12	5	8	4	11	4	7	4	3	5		85
Missing/overdue			1	3	1	1			1				7
Machinery damage/failure	16	13	9	8	11	14	8	6	4	6	12	2	109
Piracy			1	1		1		1	2				6
Wrecked/stranded (aground)	22	35	25	24	29	35	34	23	22	27	25	11	312
Miscellaneous	9	8	1	3	1	2	1	2	2		1		30
Grand Total	173	174	152	151	154	170	150	128	121	89	117	94	1,673

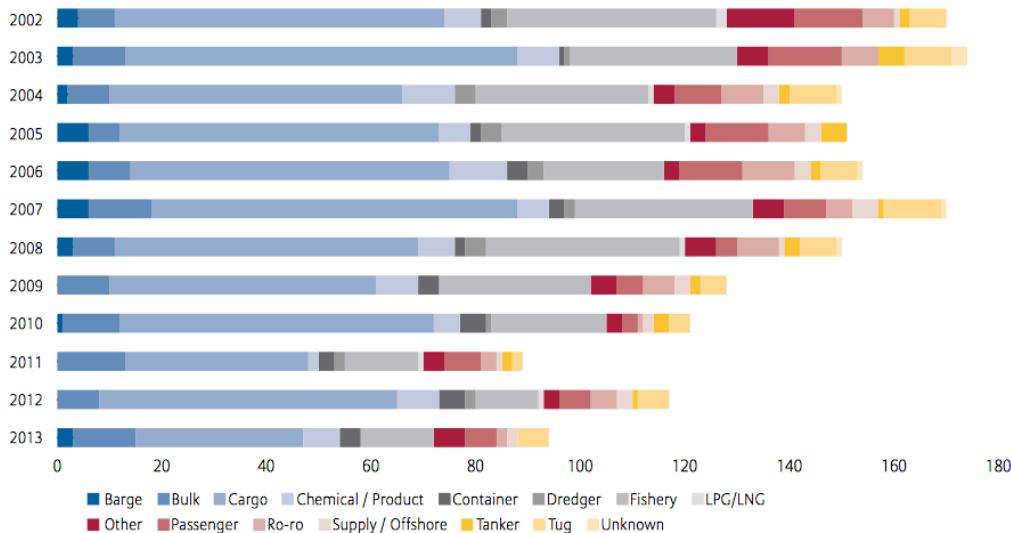
Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics. Analysis: AGCS.

Σε κάθε περίπτωση, είναι δίκαιο να πούμε ότι φαίνεται να υπάρχει μία μείωση σοβαρών ατυχημάτων προκαλούμενων από σύγκρουση, μηχανικές βλάβες ή ζημιές στα τοιχώματα του πλοίου.

Στα παρακάτω διαγράμματα των Lloyd's, βλέπουμε μία κατανομή των μεγάλων ατυχημάτων κατά είδος φορτίου του πλοίου.

Σχήμα 1.2: Συνολικές απώλειες κατά φορτίο - είδος πλοίου

Total Losses by type of vessel 2002-2013



Period	Barge	Bulk	Cargo	Chemical / Product	Container	Dredger	Fishery	LPG/LNG	Other	Passenger	Ro-ro	Supply / Offshore	Tanker	Tug	Unknown	Total
2002	4	7	63	7	2	3	40	2	16	13	6	1	2	7	3	173
2003	3	10	75	8	1	1	32		6	14	7		5	9	3	174
2004	2	8	58	10		4	33	1	4	9	8	3	2	9	1	152
2005	6	6	61	6	2	4	35	1	3	12	7	3		5		151
2006	6	8	61	11	4	3	23		3	12	10	3	2	7	1	154
2007	6	12	70	6	3	2	34		6	8	5	5	1	11	1	170
2008	3	8	58	7	2	4	37	1	6	4	8	1	3	7	1	150
2009		10	51	8	4		29		5	5	6	3	2	5		128
2010	1	11	60	5	5	1	22		3	3	1	2	3	4		121
2011		13	35	2	3	2	14	1	4	7	3	1	2	2		89
2012		8	57	8	5	2	12	1	3	6	5	3	1	6		117
2013	3	12	32	7	4		14		6	6	2	2		6		94
Total	34	113	681	85	35	26	325	7	65	99	68	27	23	78	7	1,673

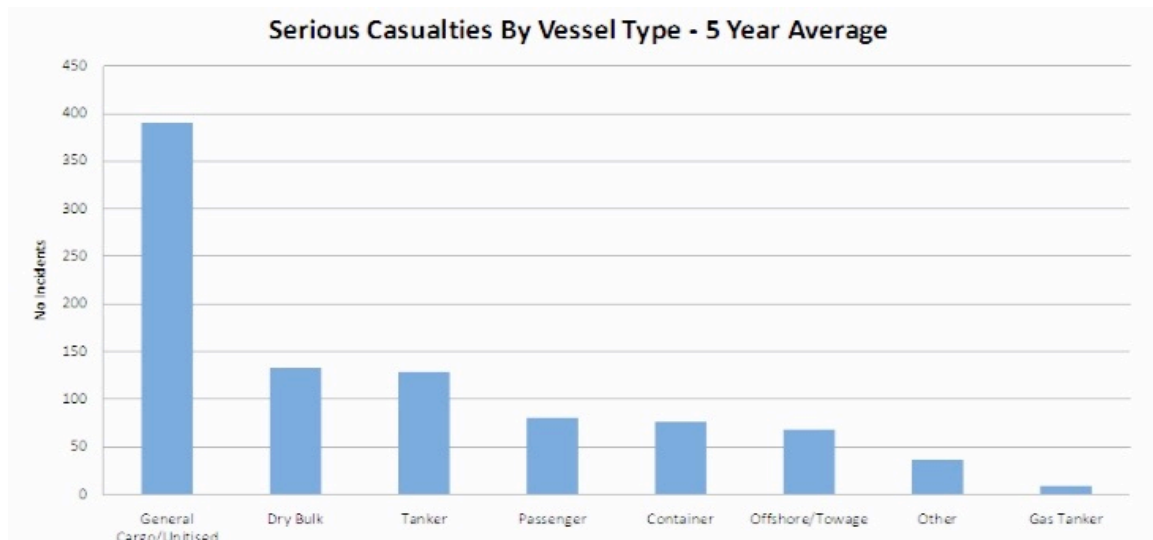
Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics. Analysis: AGCS

Παρατηρείται έντονα η σχετικά σημαντική ποσότητα που καταλαμβάνουν τα ατυχήματα των αλιευτικών σκαφών (πράγμα που υποδηλώνει ένα χαμηλότερο ποσοστό

ασφαλείας σε αυτό το είδος του σκάφους). Φαίνεται ξεκάθαρα ότι τα φορτηγά πλοία είναι η κατηγορία που έχει υποστεί τα περισσότερα σοβαρά ατυχήματα, χωρίς τα στοιχεία να έχουν αλλάξει τις τελευταίες δεκαετίες, τόσο πριν όσο και μετά την έναρξη ισχύος του κεφαλαίου IX της σύμβασης SOLAS.

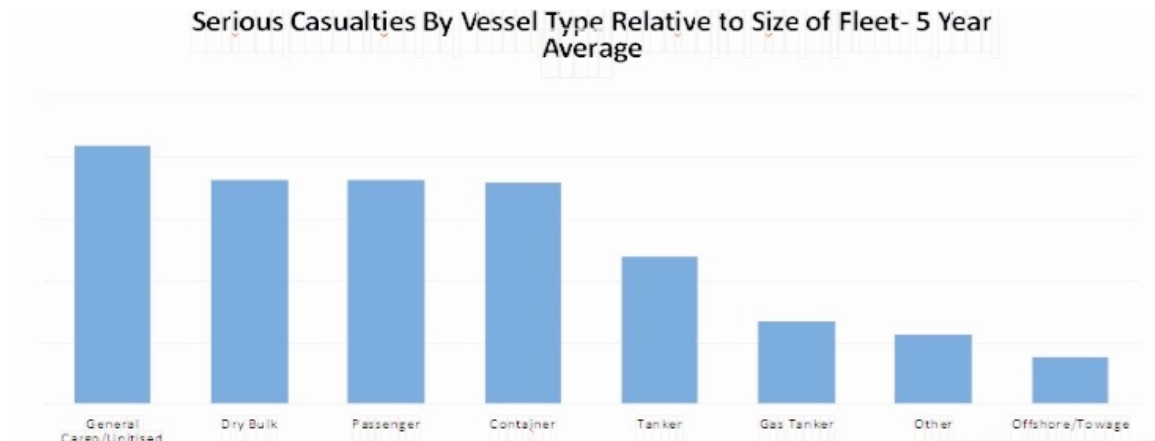
Από όλα τα πλοία που πλήττονται από σοβαρά ατυχήματα, τα φορτηγά πλοία με διαφορά είναι εκείνα που πλήττονται συχνότερα, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, ο οποίος παίρνει το μέσο όρο των τελευταίων πέντε ετών (2007-2012).

Σχήμα 1.3: Σοβαρά ατυχήματα ανά τύπο πλοίου – 5 χρόνια κατά μέσο όρο



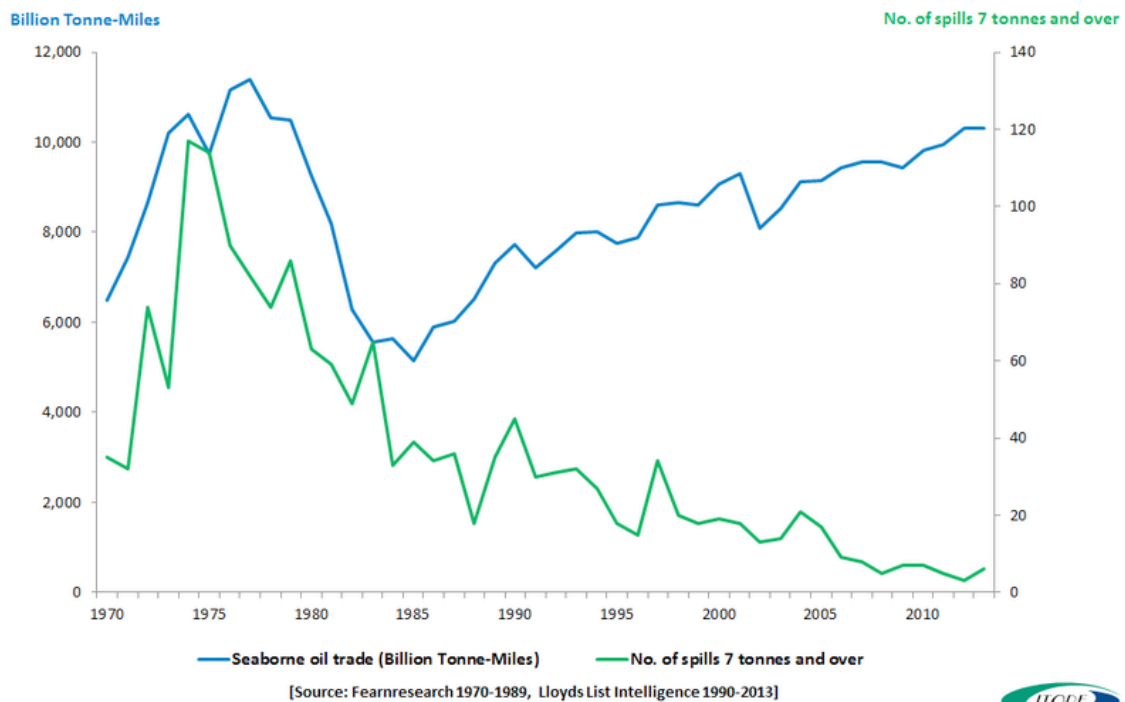
Ωστόσο, αν αντιπαραβάλουμε το νούμερο των πλοίων που εμπλέκονται σε ατυχήματα σε σχέση με το συνολικό νούμερο των πλοίων της αντίστοιχης κατηγορίας, παρουσιάζονται σχετικά ενδιαφέροντα διαγράμματα σχετικά με τα Bulk Carriers (χύδην φορτίου) και τα επιβατικά πλοία (κυρίως ferry, μεταφορικά και κρουαζιερόπλοια). Από την άλλη πλευρά, ο τίτλος της πρώτης στήλης προτείνει μια γενική κατηγορία, που καμιά φορά συμπεριλαμβάνει και τα αλιευτικά σκάφη.

Σχήμα 1.4: Σοβαρά ατυχήματα ανά τύπο πλοίου με το μέγεθος του στόλου – 5 χρόνια κατά μέσο όρο



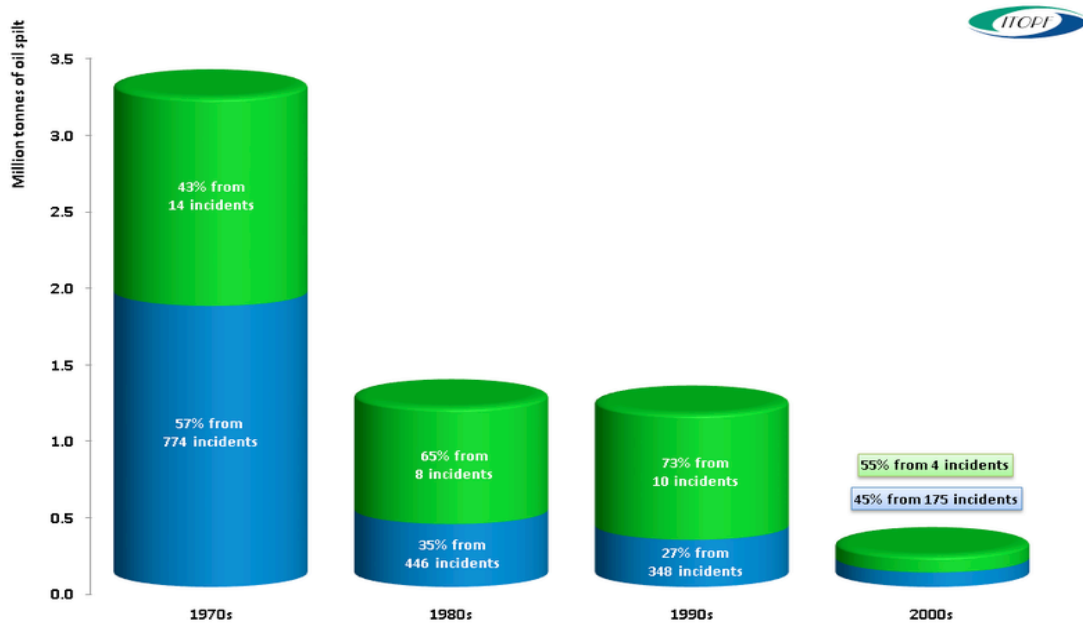
Παρατηρώντας τις πετρελαιοκηλίδες που προκλήθηκαν από ατυχήματα (όχι από τα περιστατικά που προκαλούνται κατά τη διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης ή ανάλογων) η σύγκριση του αριθμού των ατυχημάτων και του όγκου του πετρελαίου που μεταφέρεται σε όλο τον κόσμο, αντικατοπτρίζεται στον παρακάτω πίνακα:

Σχήμα 1.5: Σύγκριση αριθμού ατυχημάτων – μεταφορά όγκου πετρελαίου ανά τον κόσμο

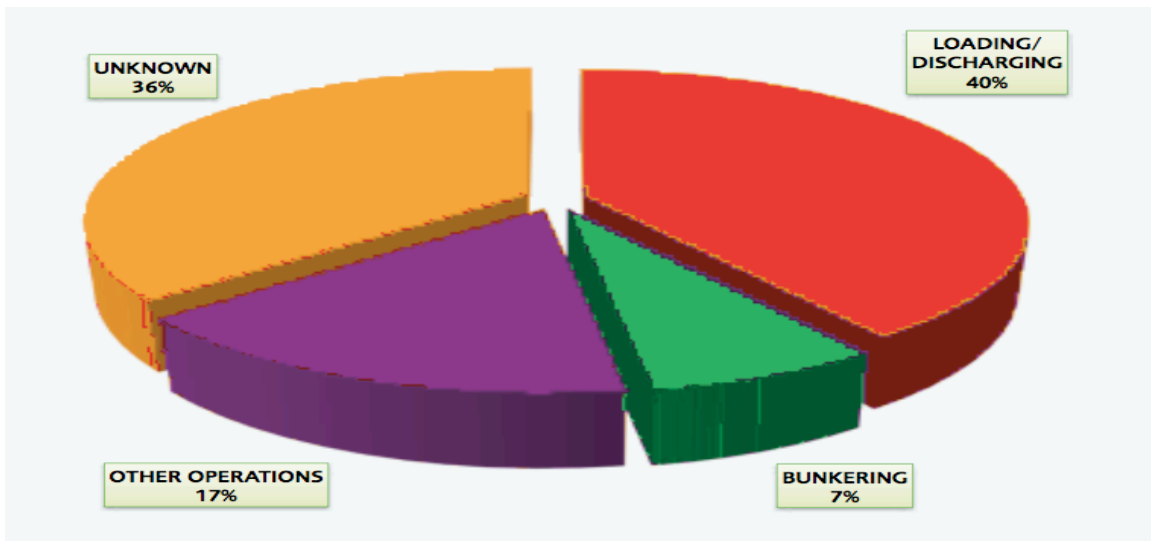


Όσον αφορά την συγκέντρωση των ρίψεων σε σχέση με τον αριθμό των ατυχημάτων, από στοιχεία που προσφέρει η ιστοσελίδα του οργανισμού ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων (www.itopf.com), αποδεικνύεται ότι πάνω από το 50% του συνόλου των τόνων πετρελαίου που απορρίφθηκε οφείλεται σε ένα μικρό ποσοστό (λιγότερο από 10%) σε ατυχηματικές ρίψεις με καταστροφικές διαστάσεις:

Σχήμα 1.6: Διαρροές 7 τόνων και άνω ανά δεκαετία, απεικονίζει την επίδραση ενός σχετικά μικρού αριθμού συγκριτικά με το συνολικό ποσό των μεγάλων διαρροών



Σχήμα 1.7: Η συχνότητα εμφάνισης διαρροών < 7 τόνοι από τη εργασία κατά τη στιγμή του περιστατικού, 1974-2014



Τέλος, οι ρίψεις υδρογονανθράκων που δεν προκαλούνται από συγκρούσεις ή ναυάγια, αλλά απο λειτουργικούς λόγους, παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Οι εν λόγω ρίψεις δεν προκαλούνται μόνο κατά τη φόρτωση/εκφόρτωση, αλλά περισσότερο από το ένα τρίτο των απορρίψεων δεν έχουν επίσημη / αναγνωρισμένη αιτιολογία που έγιναν.

Αυτό υποδηλώνει έναν ελαττωματικό έλεγχο ή μία ανεπαρκή έρευνα. Εξαιτίας τη αυξανόμενης επιρροής του ανθρώπινου λάθους σε πολλά ατυχήματα, μερικά από τα οποία πολύ σοβαρά, κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού της δεκαετίας του ογδόντα του περασμένου αιώνα δημιουργήθηκε ο ISM code. Η ανάπτυξή του αποτέλεσε μια πρωτοβουλία της βρετανικής αντιπροσωπείας του IMO και ενσωματώθηκε ως Κεφάλαιο IX της Σύμβασης SOLAS, με τίτλο *Διαχείριση της Ασφάλειας των πλοίων*, ο λεγόμενος κώδικας ISM, το οποίο είχε εγκριθεί ως σύσταση από τον IMO στο ψήφισμα A.741 (18) στις 4, Νοέμβρη του 1993. Οι διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου IX τέθηκαν σε ισχύ την 1 Ιουλίου του 1998 σε πρώτη φάση και 1 Ιουλίου του 2002 στη δεύτερη. Το σπουδαίο αυτής της ενσωμάτωσης στη σύμβαση SOLAS, είναι ότι ήταν αρχικά μόνο μία απλή σύσταση και μετά την έναρξη ισχύος του Κεφαλαίου IX, οι διατάξεις του ISM code κατατάχθηκαν σε νομικό κανόνα άμεσα υποχρεωτικό και αμέσης ισχύος από όλα τα δικαστήρια και από τη διοίκηση του κράτους και των λιμανιών.

Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 3.1 του Κεφαλαίου IX της Σύμβασης SOLAS, οι διατάξεις που αφορούν τη διαχείριση της ασφάλειας ορίζουν τα ακόλουθα:

“Η εταιρεία και το πλοίο θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι απαιτήσεις του κώδικα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως υποχρεωτικές.”

Ο ISM code, που πλέον κατέχει υποχρεωτική νομική ισχύ, γίνεται έτσι ένα όργανο που έχει ως στόχο να αυξήσει την ασφάλεια σε σχέση με ο,τιδήποτε εμπλέκεται στις θαλάσσιες μεταφορές και το θαλάσσιο περιβάλλον, μέσω της επιχειρησιακής διαχείρισης του πλοίου.

Το κύριο μέσο με το οποίο ο κώδικας ISM επιδιώκει να επιτύχει τους στόχους του είναι η εφαρμογή ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Security Management System - SMS), καλά τεκμηριωμένο, όπου θα πρέπει να συλλέγονται οι διαδικασίες, τα καθήκοντα και οι λειτουργίες όλων όσων εμπλέκονται στην πλοήγηση, από τα λιγότερο ειδικευμένα μέλη του πληρώματος μέχρι τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Η αποτελεσματικότητα του συστήματος αυτού επιδιώκεται μέσω τριών στοιχείων:

1. Η ρητή απαίτηση να εφαρμοσθεί το SMS, καθιστά τη ναυτιλιακή εταιρία υπεύθυνη για την ενημέρωση όλων των μελών του πληρώματος, μέσω του καπετάνιου, αλλά γίνεται υποχρεωτικό να πραγματοποιείται πρακτική εκπαίδευση και ακριβείς προσομοιώσεις.
2. Η δημιουργία ενός συστήματος πιστοποίησης και αρχείων ελέγχου και αξιολόγησης, περιοδικώς και υποχρεωτικά από ανεξάρτητους φορείς, η οποία επιτρέπει στο PSC να αντικειμενοποιεί μέσω επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται το βαθμό συμμόρφωσης στις ανάλογες διατάξεις για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την πρόληψη της ρύπανσης
3. Τα πλοία αναλαμβάνουν δύο υποχρεώσεις στην εταιρία που ανήκουν ή/και λειτουργούν: α) να διατηρούν συνεχή επαφή με αυτή, ώστε να διασφαλιστεί η επικοινωνία μεταξύ του καπετάνιου και της διεύθυνσης της εταιρίας β) την πρόβλεψη για το πόσο ανθρώπινο δυναμικό και υλικοί πόροι είναι απαραίτητοι, για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων ή τη μείωση των επιπτώσεών τους. Για την επίτευξη αυτών των υποχρεώσεων, ο κώδικας ISM δημιούργησε ένα πρωτοφανές πρόσωπο στο πεδίο των διεθνών συμβάσεων: το εξουσιοδοτημένο άτομο στην ξηρά (στα αγγλικά DPA-Designated Person Ashore).

Ως εκ τούτου, ο DPA μετατρέπεται σε ένα μόνιμο κέντρο επικοινωνίας μεταξύ του καπετάνιου (ή άλλων μελών του προσωπικού που εμπλέκονται στην ασφάλεια της πλοήγησης ή την πρόληψη της ρύπανσης, ή των ενδιαφερομένων αρχών) και της διεύθυνσης της εταιρίας. Ταυτόχρονα, είναι το πρόσωπο μέσα από το οποίο η εταιρία

μπορεί να εκπληρώσει την υποχρέωσή της να παρέχει όλα τα απαραίτητα επίγεια μέσα που απαιτούνται σε μία κατάσταση κρίσης που ενδέχεται να προκύψει.

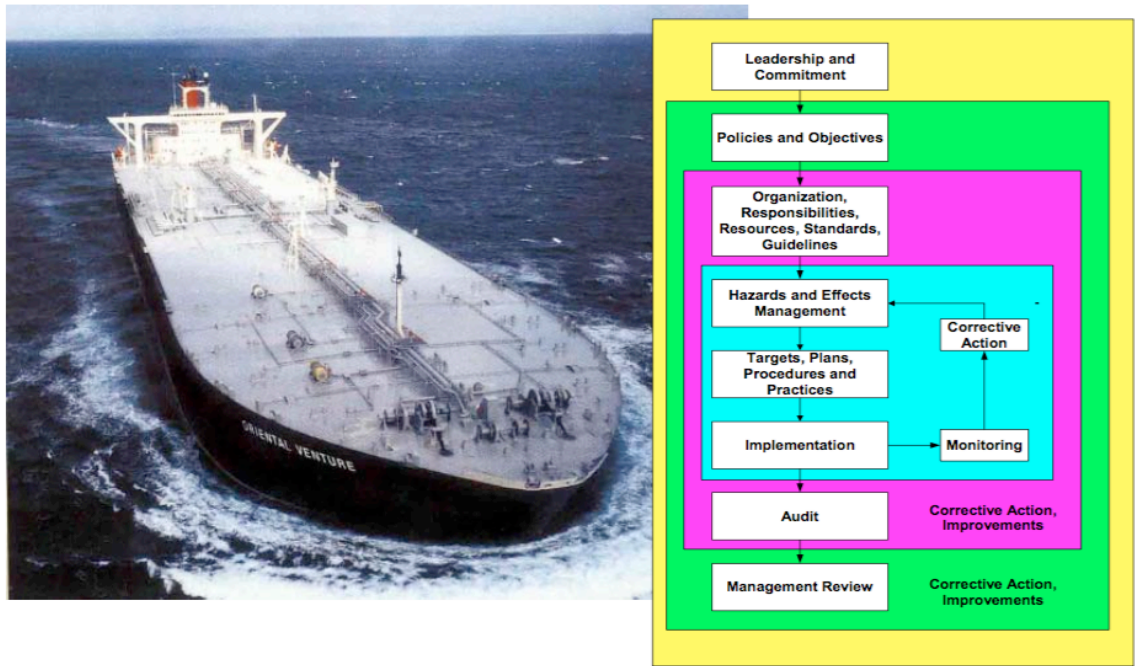
Οι λειτουργίες που αποδίδει ο κώδικας ISM στον DPA, δεν επηρεάζουν μόνο τη διαχείριση ασφαλείας επί του πλοίου, αλλά και την ευθύνη της εταιρίας και του καπετάνιου για τις απαιτήσεις που απορρέουν από την παραβίαση των μέτρων ασφαλείας.

Τέλος, λόγω του ότι ο DPA συμβάλει αποτελεσματικά στη μείωση των κινδύνων στην πλοήγηση, είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι η εμπειρία και η κατάρτιση του δίνει τη δυνατότητα να εκτελεί σωστά τα καθήκοντά του. Ο IMO (International Maritime Organisation), σε συνδυασμό με τις Επιτροπές για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτικής Ασφάλειας, έχουν διατυπώσει κάποιες βασικές αρχές και κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις και εμπειρία που απαιτούνται για το σχηματισμό και την ορθή απόδοση των αρμοδιοτήτων του DPA.

Η εξέταση όλων των παραπάνω καθώς και του ρόλου και των χαρακτηριστικών του DPA είναι το αντικείμενο της παρούσας εργασίας. Για την καλύτερη κατανόηση της δομής του συστήματος ασφαλείας SMS καθώς και του ρόλου του DPA μέσα σε αυτό, παρατίθεται το παρακάτω σχήμα.

Σχήμα 1.8: Υγεία, Ασφάλεια & Περιβάλλον
Συστήματα Διαχείρισης

Health, Safety & Environment Management Systems



1.2 Απαιτήσεις για τη διαμόρφωση του DPA και η σχέση με τα άλλα πρόσωπα που εμπλέκονται στον έλεγχο της θαλάσσιας ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης

Όπως παρατηρείται από την περιγραφή καθηκόντων, η κατάσταση και οι συνθήκες εργασίας του DPA μοιάζουν πολύ με εκείνες του CEO της ναυτιλιακής εταιρίας. Στο σημείο που εστιάζουμε εμείς, η ελάχιστη ευθύνη του DPA τον μετατρέπει σε ένα είδος υπεύθυνου για τα ατυχήματα που γίνονται όπως και για τα απαραίτητα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να αποφευχθούν αυτά. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να γνωρίζει τις πραγματικές συνθήκες εργασίας στο πλοίο και τις λειτουργίες που πραγματοποιούνται σε αυτό και να γνωρίζει το περίπλοκο σύστημα νομικών κανόνων που διέπουν τις διάφορες πτυχές της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Ως εκ τούτου πρέπει να έχει την ολοκληρωμένη γνώση του πλήθους των διατάξεων που περιέχονται τόσο σε ειδικά διεθνή μέσα που σχετίζονται με τον τύπο του πλοίου ή το εν λόγω φορτίο, των

ενδείξεων της MOU και του κράτους σημαίας και του λιμένα, όσο και γνώση των γενικών διεθνών συμβάσεων (SOLAS, MARPOL, STCW, συμβάσεις της ILO - International Labour Organisation- για τη ναυτική εργασία).

Αρκούν τα προαναφερθέντα στοιχεία, για να καταλάβουμε ότι το επίπεδο της εμπειρίας και της εκπαίδευσης που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων ενός DPA (αν και διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, την ναυτιλιακή εταιρία που εργάζεται, τη δραστηριότητά του και τις ζώνες πλοήγησής του) μπορεί να είναι πολύ υψηλό.

Επομένως, αποτελεί έκπληξη όταν αναρτούνται ανακοινώσεις μαθημάτων και σεμιναρίων που ισχυρίζονται ότι μπορούν να σε εκπαιδέυσουν να γίνεις DPA σε λίγες μόνο συνεδριάσεις ή μέσω διαδικτυακής αξιολόγησης. Αυτό αναπτύσσεται στη συνέχεια αυτής της μελέτης.

Όσον αφορά τη σχέση του DPA με τα άλλα πρόσωπα που εμπλέκονται στον έλεγχο της θαλάσσιας ασφάλειας, δίνουμε ιδιαίτερη προσοχή σε τρεις πτυχές: α) στη φύση των σχέσεων του DPA και του πλοιοκτήτη β) στην ενδεχόμενη συμβατότητα μεταξύ των λειτουργιών του DPA και του εσωτερικού ελεγκτή ή του υπεύθυνου της εταιρίας για τους κινδύνους και γ) στη πιθανή σύγκρουση μεταξύ της εξουσίας του DPA και του καπετάνιου.

Όσον αφορά αυτή την τελευταία πτυχή, αξίζει να σημειωθεί ότι με την ευρεία διάδοση της τεχνολογίας επικοινωνιών και πληροφόρησης, ο έλεγχος του λειτουργικού του πλοίου γίνεται συνήθως από τη στεριά, για αυτό και ο καπετάνιος δεν είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για τις ζημιές που προκαλούνται από κάποια ελαττωματική διαχείριση λειτουργικού του πλοίου. Όπως πολύ σωστά έχει διατυπωθεί ο ISM καθορίζει να δίνεται πλήρες όνομα σε κάθε έναν από τους υπεύθυνους διαχείρισης ασφάλειας του λειτουργικού του πλοίου, ώστε να ορίσει ποιες είναι συγκεκριμένα οι λειτουργίες τους και κατ' επέκταση, οι ευθύνες τους.

Πρόκειται λοιπόν αναμφίβολα για ένα δύσκολο πρόβλημα, αλλά με αναμφισβήτητη σημασία. Σκεφτείτε για παράδειγμα την πρόσφατη τραγωδία του Costa Concordia, όπου σύμφωνα με δημοσιεύματα κατηγορείται ο DPA (Roberto Ferrarini) και ένας βοηθός του, αλλά όχι η ναυτιλιακή, όπου υπάρχει επίσης μία σύγκρουση συμφερόντων και αντικρουόμενων εκδοχών μεταξύ του αναφερόμενου DPA και του περιήφημου καπετάνιου Schettino.

Σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από την επίδραση που μπορεί να έχουν στην κοινή γνώμη ορισμένα ατυχήματα με μεγάλη απήχηση στα μέσα ενημέρωσης, δεν μπορεί να ειπωθεί ότι ο αριθμός των ατυχημάτων και της ρύπανσης, έχει αυξηθεί κατά την τελευταία δεκαετία.

1.3 Συνέπειες της μη εφαρμογής ή εσφαλμένης εφαρμογής του ISM code και του DPA

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η ενσωμάτωση στο Κεφάλαιο IX της σύμβασης SOLAS, αυτού που πριν ήταν μία απλή πρόταση του IMO, απέδωσε δεσμευτική νομική ισχύ στις διατάξεις του ISM code και συνεπώς στην απαίτηση παροχής ενός DPA με τις δεξιότητες και ευθύνες που επισημαίνονται στο άρθρο 4 του κώδικα.

Η μη εφαρμογή ή η ανεπαρκής εφαρμογή των εντολών του κώδικα αυτού, μπορεί να έχει συνέπειες για την ευθύνη της ναυτιλιακής εταιρίας, του καπετάνιου και του ίδιου του DPA έναντι τρίτων, έναντι της διοίκησης και ενδεχομένως των δύο τελευταίων έναντι της πρώτης. Μάλιστα μπορούν να στερήσουν από τον πλοιοκτήτη το πλεονέκτημα του περιορισμού ευθυνών. Επομένως βλέπουμε ξεκάθαρα πως η έλλειψη ενός SMS, ή η πλήρης δυσλειτουργία του ή η έλλειψη επιτήρησης του ίδιου από το πλήρωμα, μπορούν να θεωρηθούν αμέλεια σοβαρού βαθμού. Και όπως θα δούμε παρακάτω, η απεισκευσία που συμβάλλει στις ζημιές, που προκύπτουν από ναυτικά ατυχήματα, είναι μία από τις αιτίες της άφεσης ευθυνών τόσο στον CLC/2 όσο και στον LLMC/76/96, ή τον BUNKERS/2001.

Ομοίως, όπως και στην περίπτωση της απάτης, η αμέλεια του DPA μπορεί να αφήσει έξω από τη ναυτιλιακή ασφαλιστική κάλυψη τις ζημιές που απορρέουν από την εν λόγω απερίσκεπτη πράξη.

Για αυτά τα σημαντικά ζητήματα, όπως και για την πιθανότητα της αμέλειας του DPA να στερήσει από τον ιδιοκτήτη το δικαίωμα να περιορίσει τις ευθύνες του, ασχολούμαστε στο επόμενο κεφάλαιο.

2. Ο ISM code

2.1 Το θεωρητικό υπόβαθρο του ISM code

Μία από τις συνέπειες της αύξησης του θαλάσσιου εμπορίου από τα τέλη της δεκαετίας του '60, ήταν και η αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων που κατέστησε άμεση την ανάγκη υιοθέτησης μηχανισμών που να προλαμβάνουν τα ατυχήματα και να προστατεύουν το πλήρωμα, το πλοίο και το θαλάσσιο περιβάλλον. Οι προηγούμενοι παράγοντες, σε συνδυασμό με την αυξανόμενη ανησυχία της κοινής γνώμης και των αρχών, οδήγησαν οργανισμούς που σχετίζονται με τα μέσα θαλάσσιου εμπορίου στη διαμόρφωση νέων οργάνων με σκοπό την προστασία του πλοίου και του πληρώματος από τη μία πλευρά και του περιβάλλοντος από την άλλη, κυρίως έναντι του κινδύνου ρύπων.

Συνήθως προσδιορίζονται ως το σημείο εκκίνησης της διαδικασίας κωδικοποίησης που θα οδηγούσε τον ISM οι συστάσεις που το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου περιελάμβανε στην έκθεση που συντάχθηκε μετά το ατύχημα του RoRo Herald of Free Enterprise.

Τον Ιούλιο 1986, η εντολή M.1118 της Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας του Ην.Βασιλείου (Good Ship Management), συνέστησε το διορισμό ενός προσώπου που, από τη στεριά, θα έπρεπε να διασφαλίσει ότι η διαχείριση του λειτουργικού των πλοίων μίας εταιρίας, γίνεται σύμφωνα με τους κανονισμούς και τις αρχές ασφαλείας. Όπως

βλέπουμε στο τμήμα που είναι αφιερωμένο στα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του DPA, αυτή η εντολή του Good Ship Management ήταν κάτι πιο συγκεκριμένο και απαιτητικό από αυτό που αργότερα αποτέλεσε ο ISM code.

Το ναυάγιο του Herald of Free Enterprise (HOFE), που έγινε στις 6 Μαρτίου του 1987, συχνά αναφέρεται ως το παράδειγμα που θέτει πιο σαφώς την αναγκαιότητα λήψης μέτρων για τη μείωση της συχνότητας παρουσίας ανθρώπινου λάθους, σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα / ναυτιλιακή ασφάλεια. Το πλοίο, τύπου Ro-Ro, έφυγε από το λιμάνι Zeebrugge, στις Κάτω Χώρες, με τις εσωτερικές και εξωτερικές θύρες της πλώρης, ανοιχτές! Το νερό άρχισε γρήγορα να μπαίνει στο κατάστρωμα και σε λίγα λεπτά το καράβι έχασε την ισορροπία του και βυθίστηκε, μένοντας στηριγμένο στο πλαϊνό κάτω μέρος. Το ατύχημα προκάλεσε το θάνατο 193 ατόμων, από τα οποία οι 38 ήταν του πληρώματος. Οι έρευνες έδειξαν πως οι άμεσες αιτίες του ατυχήματος ήταν γιγαντιαία ανθρώπινα λάθη, καθώς και οι λειτουργικές ατέλειες της ναυτιλιακής εταιρίας (για παράδειγμα η απαίτηση υψηλής συχνότητας ταξιδιών και όγκου φορτίου, η ανακύκλωση εξοπλισμού που στερείται προσοχής σε θέματα ασφαλείας, η καθυστέρηση παροχής νέου εξοπλισμού και συστημάτων ασφαλείας ή η έλλειψη συντήρησης των υπαρχόντων).

Το Δεκέμβριο του 1988, η Αγγλία επέβαλλε στα βρετανικά ferry, ορισμένους κανόνες, μεταξύ των οποίων και ο διορισμός ενός υπεύθυνου για τη διαχείριση της ασφάλειας, από τη στεριά. Ήταν ένα υποχρεωτικό μέτρο, αν και ίσχυε μόνο για τα ferry της Βρετανίας είτε εκείνα που έρχονταν ή έφευγαν από κάποιο λιμάνι στις Βρετανίας. Ωστόσο, όπως αναφέρεται στη συνέχεια, η διαμόρφωση αυτού του πόστου, κατά το αγγλικό δίκαιο, είναι πιο σαφής όσον αφορά τις ευθύνες και τις αρχές του DPA, από ότι στο άρθρο 4 του ISM code.

Η πρόσκρουση του Exxon Valdez, στις 24 του Μαρτίου 1989, προκάλεσε απώλεια 37.000 τόνων πετρελαίου στις ακτές της Αλάσκας. Αυτό το περιστατικό ήταν ένας από τους λόγους που οδήγησε στην έγκριση του ψηφίσματος A.647 (16), κατά την 16η σύνοδο του IMO, ο οποίος είναι ένας οδηγός για τη διαχείριση της ασφαλούς

λειτουργίας των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Αυτή η απόφαση σηματοδοτεί την έναρξη εργασιών για την προετοιμασία του κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS), στα αγγλικά International Safety Management code (ISM Code).

Ένα από τα ατυχήματα που καθορίζει επίσης το περιεχόμενο της ISM και έκανε ακόμα πιο σαφή την ανάγκη του εξουσιοδοτημένου προσώπου στη στεριά (DPA εφεξής) ήταν η πυρκαγιά που προκλήθηκε στο Scandinavian Star στις 7 Απριλίου του 1990. Αυτό το ατύχημα παρότρυνε τις σκανδιναβικές χώρες, με βάση το πρότυπο ISO 9000, να προτείνουν στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (MSC 59), ένα σύστημα υποχρεωτικής διαχείρισης της ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία και άλλα σκάφη με συνολική χωρητικότητα άνω των 500 τόνων. Η πρόταση αυτή ήταν η αιτία τροποποίησης του ψηφίσματος A.647 (16) Guidelines on management for the safe operation of ships and for pollution prevention, που πια περιελάμβανε την παρουσία του εξουσιοδοτημένου προσώπου στη στεριά και εγκρίθηκε με αυτόν τον τίτλο από τη 17^η Συνέλευση για το ψήφισμα A.680.

Στις 4 Νοεμβρίου 1993, η 18^η Συνέλευση του IMO, ενέκρινε το ψήφισμα A.741 (18) και συνεπώς τον κώδικα ISM, με σκοπό την εξασφάλιση της λειτουργικής ασφάλειας των πλοίων.

Τον Μάιο του 1994, το Συνέδριο των χωρών που είχαν υπογράψει τη SOLAS-74 συμφώνησε να ενσωματωθεί σε αυτή, ως κεφάλαιο IX, το περιεχόμενο του ISM code για τα επιβατηγά πλοία και άλλα πλοία ή κινητές πλατφόρμες με χωρητικότητα πάνω από 500 τόνους. Έτσι επιταχύνθηκε και η διαδικασία έναρξης ισχύος του κώδικα ISM. Η εφαρμογή του πραγματοποιήθηκε σταδιακά, ξεκινώντας την 1η Ιουλίου 1998 και ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2002. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο της διαδικασίας αποδοχής της σύμβασης SOLAS 1974, κάθε μία από τις τροπολογίες τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία που αναγράφεται, εκτός αν, πριν από εκείνη την ημερομηνία, φέρει αντιρρήσεις για την τροποποίηση κάποια από τα οριζόμενα μέρη. Ο κανόνας αυτός έχει ευνοήσει σε μεγάλο βαθμό την αποτελεσματικότητα της SOLAS και κατά συνέπεια, του Κώδικα ISM, που ενσωματώνεται σε αυτή.

2.2 Στόχοι του Κώδικα

Επικαλούμενος το προοίμιο του ISM code, ο σκοπός του κώδικα είναι να παράσχει ένα διεθνές πρότυπο διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.

Οι στόχοι της διαχείρισης της ασφάλειας μιας εταιρείας πρέπει να είναι:

- Η προώθηση ασφαλών πρακτικών στη λειτουργία του πλοίου και ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον
- Να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι κίνδυνοι που αφορούν το πλοίο, το προσωπικό και το περιβάλλον και να δημιουργήσουν τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας.
- Να βελτιώνονται συνεχώς οι δεξιότητες διαχείρισης ασφαλείας του προσωπικού του πλοίου και της ξηράς, και η ετοιμότητά τους για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης τόσο σε σχέση με την ασφάλεια όσο και με την προστασία του περιβάλλοντος.

Η υποχρέωση εφαρμογής του ISM code βοηθά στη σίγουρη συμμόρφωση με τους νόμους και τους κανονισμούς που σχετίζονται με την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, όπως αυτοί τίθενται από τις αρχές του κράτους.

Ο ISM code έχει ως στόχο να συμβάλει στην ανάπτυξη της κουλτούρας ασφαλείας της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τόσο για το προσωπικό επί του πλοίου όσο και της ξηράς, καθώς και τη βελτίωση της συμμόρφωσης με τις διεθνείς συμβάσεις.

Ο ISM code εφαρμόστηκε σε διαφορετικές φάσεις:

Στάδιο ή Φάση της Διαδικασίας	Στόχοι	Δραστηριότητα
Φάση 1	Εφαρμογή στη στεριά	<p>Τίθεται ένα Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (SMS)</p> <p>Διορίζεται ένα Διορισμένο Πρόσωπο στη στεριά (DPA)</p> <p>Η Εταιρία επανεξετάζει το SMS της</p> <p>Λαμβάνονται τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα</p> <p>Προγραμματίζεται ο πρώτος εσωτερικός έλεγχος στη στεριά</p>
Φάση 2	<p>Προσωρινή πιστοποίηση στη στεριά</p> <p>Προσωρινό Document of Compliance (DOC)</p>	<p>Η Εταιρία κάνει αίτηση στη Διοίκηση για την πιστοποίηση</p> <p>Ένας Αναγνωρισμένος Οργανισμός (RO) εκτελεί τον προσωρινό έλεγχο, στο όνομα της Διοίκησης</p> <p>Εάν ο έλεγχος γίνει με επιτυχία, τότε εκδίδεται ένα προσωρινό Document of Compliance</p>
Φάση 3	<p>Προσωρινή πιστοποίηση στο πλοίο (<i>on board</i>)</p> <p>Safety Management Certificate (SMC)</p>	<p>Η Εταιρία έχοντας στην κατοχή της το DOC, κάνει αίτηση στη Διοίκηση για το Safety Management Certificate (SMC)</p> <p>Ένας Αναγνωρισμένος Οργανισμός (RO) εκτελεί τον προσωρινό έλεγχο, στο όνομα της Διοίκησης</p> <p>Εάν ο έλεγχος γίνει με επιτυχία, τότε εκδίδεται ένα προσωρινό Safety Management Certificate</p>

		(SMC)
Φάση 4	Μόνιμη πιστοποίηση Στη στεριά-DOC Στο πλοίο-SMC	Τόσο στη στεριά όσο και στο πλοίο, απαιτείται να περάσουν και οι δύο μονάδες από μία αρχική επιθεώρηση, η οποία θα καθορίσει αν θα εκδοθεί ή όχι το αντίστοιχο DOC και SMC Αυτή η επικύρωση γίνεται 5-6 μήνες μετά την αρχική επιθεώρηση
Φάση 5	Ετήσιοι εξωτερικοί έλεγχοι Στεριά (ετησίως)	Το DOC πρέπει να επικυρώνεται και να εγκρίνεται ετησίως. Η διάρκεια του DOC είναι 5 χρόνια, υπόκειται σε ετήσιους ελέγχους. (Εξωτερικός έλεγχος)
Φάση 5	Ετήσιοι εξωτερικοί έλεγχοι Πλοίο (2.5 με 3 χρόνια)	Το SMC πρέπει να επικυρώνεται και να εγκρίνεται από τη Διοίκηση ή έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό (RO) σε μια περίοδο που κυμαίνεται μεταξύ δύο ετών και έξι μηνών από την ημερομηνία του αρχικού ελέγχου.
Φάση 6	Ετήσιοι εσωτερικοί έλεγχοι Στεριά (ετησίως) Πλοίο (ετησίως)	Το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας SMS πρέπει να ελέγχεται από την εταιρία, σε ετήσια βάση. (Εσωτερικός έλεγχος) Κώδικας ISM 12.1

2.3 Δομή και κατευθυντήριες αρχές του ISM code

Ο Κώδικας ISM αποτελείται από μια σειρά αρχών και κανόνων, που χωρίζεται σε δύο μέρη (αναφερόμενα ως Α και Β). Το μέρος Α αφορά την υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα και αποτελείται από 12 άρθρα.

-Γενικά: Στην ενότητα αυτή, θα βρούμε ορισμούς των εννοιών όπως η εταιρία, η διοίκηση, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας ή Document of Compliance, μεταξύ άλλων εξετάζονται επίσης, οι στόχοι του κώδικα, το πεδίο εφαρμογής του και οι λειτουργικές απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Πρόκειται για διατάξεις που, όπως και εκείνες που περιέχουν τις αρχές για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, έχουν ερμηνευτική αξία των κανόνων που είναι πραγματικά υποχρεωτικοί και έχουν πιο συγκεκριμένο περιεχόμενο.

-Αρχές της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος: Αυτή η ενότητα αναφέρει το πώς η εταιρεία θα πρέπει να εφαρμόσει την πολιτική της για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και περιγράφει τον τρόπο για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στο πρώτο άρθρο, τόσο επί του πλοίου όσο και στην ξηρά.

-Ευθύνη και αρμοδιότητα της εταιρίας: Δηλώνει ότι η εταιρία θα πρέπει να προσδιορίσει ποιο πρόσωπο ή οντότητα είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία του πλοίου, αν αυτή διαφέρει από τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Επίσης απαιτεί από την εταιρεία να καθορίζει και να τεκμηριώνει την ευθύνη και την αρμοδιότητα του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

-Εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (DPA): Αυτή η παράγραφος εξηγεί ότι η εταιρία πρέπει να διορίσει ένα ή πολλά άτομα που θα βρίσκονται στην ξηρά και θα έχουν πρόσβαση στα πιο υψηλά επίπεδα διαχείρισης της εταιρίας με σκοπό την επιτυχή λειτουργική ασφάλεια του κάθε πλοίου και να είναι ο μεσολαβητής επικοινωνίας της εταιρίας με το πλήρωμα.

Επίσης προσδιορίζει τις ευθύνες και αρμοδιότητες που πρέπει να έχει αυτό το διορισμένο πρόσωπο.

-Ευθύνη και αρμοδιότητα του καπετάνιου: Η εταιρία θα πρέπει να καθορίσει τις ευθύνες και αρμοδιότητες του καπετάνιου και θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του πλοίου, καθορίζει σαφώς την αρμοδιότητα του καπετάνιου για τη λήψη αποφάσεων που αφορούν την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης και την απόφαση να ζητήσει βοήθεια από την εταιρία, όταν αυτό είναι αναγκαίο. Σε κάθε περίπτωση, ο καθ' ύλην αρμόδιος για την εφαρμογή του ISM και της ασφαλούς διαχείρισης του λειτουργικού, είναι ο καπετάνιος, πράγμα που τονίζεται ξεκάθαρα στον κώδικα.

-Πόροι και προσωπικό: Η εταιρία θα πρέπει να διασφαλίζει τεκμηριωμένα ότι το προσωπικό του πλοίου είναι αρμόδιο και εξειδικευμένο και να γνωρίζει το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας της εταιρίας. Η εταιρία πρέπει να επιβεβαιώνει ότι το νέο προσωπικό που θα ασχολείται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, θα εκπαιδεύεται αναλόγως για τη νέα τους θέση εργασίας. Το προσωπικό πρέπει να είναι ικανό να επικοινωνεί αποτελεσματικά. Απαιτείται η διατήρηση των διαδικασιών εντοπισμού αναγκαιότητας εκπαίδευσης για την υποστήριξη του συστήματος διαχείρισης και να διασφαλίσει η εταιρία ότι αυτή η εκπαίδευση γίνεται προς όλο το προσωπικό που το απαιτεί.

-Εκπόνηση σχεδίων για το λειτουργικό του πλοίου: Η εταιρία πρέπει να προσχεδιάσει τις διαδικασίες, τα σχέδια και τις οδηγίες για τις βασικές λειτουργίες ασφαλείας του προσωπικού, του πλοίου και του περιβάλλοντος.

-Ετοιμότητα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης: Η εταιρία πρέπει να ανιχνεύει πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και να δημιουργεί προγράμματα και ασκήσεις για να προετοιμάσει τις ενέργειες αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης. Το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα ώστε να εξασφαλίσει την αποτελεσματική απόδοση της εταιρίας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

-Αναφορές και ανάλυση περιπτώσεων μη συμμορφώσεως, ατυχημάτων και πιθανά επικίνδυνων συμβάντων: Το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα παραστρατήματα, τα ατυχήματα και οι πιθανώς επικίνδυνες καταστάσεις, θα αναφέρονται στην εταιρία και μόλις αυτή τα διερευνήσει θα πρέπει να εφαρμόσει διορθωτικά ή προληπτικά μέτρα.

-Συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού: Πρέπει να οριστούν οι διαδικασίες που χρειάζεται να γίνονται για τη σωστή συντήρηση του πλοίου σύμφωνα με του κανονισμούς και όποια επιπρόσθετη μελλοντική απαίτηση της εταιρίας. Η εταιρία πρέπει να πραγματοποιεί περιοδικούς ελέγχους και να λάβει τα μέτρα που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο άρθρο. Επίσης, να κάνει ελέγχους και στα τεχνικά συστήματα και τον εξοπλισμό του πλοίου, καθώς η δυσλειτουργία αυτών μπορεί να προκαλέσει μία πολύ επικίνδυνη κατάσταση.

-Αρχείο: Η εταιρία οφείλει να διατηρήσει τον έλεγχο των εγγράφων και δεδομένων σχετικών με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, εξασφαλίζοντας ότι τα έγγραφα αυτά βρίσκονται στα απαραίτητα μέρη και διασφαλίζοντας ότι αλλαγές και τροποποιήσεις γίνονται μόνο από το αρμόδιο προσωπικό, καθώς και η διαγραφή παρωχημένων εγγράφων. Το κάθε πλοίο πρέπει να περιέχει μαζί του όλα τα έγγραφα που το αφορούν.

-Πιστοποίηση από την εταιρία, εξέταση και αξιολόγηση: Η εταιρία πρέπει να πραγματοποιεί εσωτερικούς ελέγχους στο πλοίο και στην ξηρά, κατά διαστήματα που ορίζονται στο παρόν άρθρο του ISM και σύμφωνα με τις καταγεγραμμένες διαδικασίες. Το προσωπικό που αναλαμβάνει να κάνει αυτούς τους ελέγχους, πρέπει να μην αποτελεί μέρος του πληρώματος του πλοίου που γίνεται αντικείμενο ελέγχου. Τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών, πρέπει να κοινοποιούνται σε ολοκληρωτο το υπεύθυνο προσωπικό του εκάστοτε τμήματος.

Το μέρος Β του κώδικα αναφέρεται αποκλειστικά στην καταγραφή και την αξιολόγηση. Αποτελείται από 4 άρθρα.

-Πιστοποίηση και περιοδικοί έλεγχοι: Κάθε πλοίο πρέπει να χρησιμοποιείται από μία εταιρία που έχει στην κατοχή της το Document of Compliance (DOC) ή τουλάχιστον ένα προσωρινό DOC, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14, Προσωρινή Πιστοποίηση. Η ισχύς του DOC υπόκειται σε ετήσιους ελέγχους από τη διοίκηση, το κράτος σημαίας ή από άλλη κυβέρνηση, αν το κράτος σημαίας το ζητήσει. Το DOC μπορεί να ανηφισθεί, άμα δεν έχει ανανεωθεί εντός της προθεσμίας που ορίζεται στο παρόν άρθρο ή εάν παρατηρούνται σοβαρές διαφωνίες με τον ISM code. Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει μαζί του ένα αντίγραφο του DOC. Το πιστοποιητικό διαχείρισης ασφαλείας (SMS) πρέπει να εκδίδεται από τη διοίκηση με ισχύ για λιγότερο από πέντε χρόνια και να υπόκειται σε έλεγχο / αξιολόγηση, τουλάχιστον μία φορά ενδιάμεσα, από τη διοίκηση ή από οργανισμό ο οποίος αναγνωρίζεται από τη διοίκηση.

- Προσωρινή πιστοποίηση: Ένα προσωρινό DOC θα πρέπει να εκδίδεται για να διευκολύνεται η εφαρμογή του ISM code, στην περίπτωση που η εταιρία μόλις έχει συσταθεί ή πρέπει να προστεθούν νέα πλοία στο υπάρχον DOC και η εταιρία πληρεί τις απαιτήσεις που περιγράφονται σε αυτό το άρθρο 15 του ISM.

Το προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης ασφαλείας θα εκδίδεται σε μια νεοσύστατη εταιρία, όταν προστίθεται ένα νέο πλοίο σε μία εταιρία ή εάν ένα πλοίο αλλάζει σημαία.

-Έλεγχος: Όλοι οι έλεγχοι που περιγράφονται στον ISM code θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που εγκρίνονται από τη διοίκηση, λαμβανομένων υπόψη και των συστάσεων του οργανισμού.

-Μοντέλα και πιστοποιητικό: Τόσο το DOC, το πιστοποιητικό διαχείρισης ασφαλείας όσο και οι προσωρινές τους φόρμες, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τη μορφή που βρίσκεται στο παράρτημα του ISM code στα αγγλικά ή στα γαλλικά. Εάν είναι γραμμένα σε άλλη γλώσσα, θα πρέπει να προστεθεί ένα αντίγραφο μεταφρασμένο στα αγγλικά ή τα γαλλικά.

2.4 Βασικές αρχές της ευθύνης του DPA σε σχέση με διαφορετικών ειδών ατυχήματα.

Μεταξύ των υποκειμένων που εμπλέκονται στο θαλάσσιο εμπόριο και εκείνων που μπορεί να επομισθούν την ευθύνη για ζημιές που προκαλούνται, το πρώτο που πρέπει να γίνει είναι να διαχωρίζεται αυστηρώς ο ιδιοκτήτης του πλοίου από τον εφοπλιστή. Ο τελευταίος μπορεί να ορισθεί ως ο εργοδότης (φυσικό πρόσωπο ή νομικό) που εκμεταλλεύεται ένα πλοίο, δικό του ή ξένο, ο ίδιος ή μέσω ενός άλλου που ενεργεί για εκείνον (manager) αναλαμβάνοντας όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που συνεπάγεται η εν λόγω εμπορική δραστηριότητα.

Αυτή η διαφορά θα μας επιτρέψει να επιλύσουμε τυχόν αμφιβολίες σχετικές με τον καταμερισμό ευθύνης μεταξύ του ιδιοκτήτη του πλοίου και του εργοδότη που το εκμεταλλεύεται, και έτσι να καθορίσει ποιος από αυτούς μπορεί να κάνει χρήση του προνομίου της περιορισμένης ευθύνης, που επιτρέπουν οι διεθνείς συμβάσεις. Και μας βοηθά επίσης στο να ξεκαθαριστεί σε ποιον αντιστοιχούν οι ευθύνες στην περίπτωση ατυχήματος που προκαλείται από παράβαση των διατάξεων του ISM code. Πιο συγκεκριμένα, διερευνάται σε ποιες περιπτώσεις απαιτείται και από ποιόν, η ευθύνη του DPA και κάτω από ποιές συνθήκες οι πράξεις και οι παραλείψεις του DPA μπορούν να μεταφέρουν την ευθύνη στην εταιρία που τον έχει διορίσει, ή ακόμα και να αποκλείσουν την ευθύνη του ασφαλιστή.

2.4.1. Ενέργειες του DPA και περιορισμός της ευθύνης του εφοπλιστή

Η μελέτη μας θα επικεντρωθεί σε δύο ομάδες ατυχημάτων που θα οδηγήσουν στην απόδοση των ευθυνών: από τη μία τα ατυχήματα που έχουν ως συνέπεια τη ρίψη υδρογονανθράκων στη θάλασσα και από την άλλη όλα τα άλλα ατυχήματα που επιφέρουν σωματικές βλάβες σε ανθρώπους (προσωπικό, επιβάτες ή τρίτους) ή σε πράγματα όπως το φορτίο, το πλοίο ή άλλα περουνσιακά στοιχεία (π.χ. άλλο πλοίο ή σκάφη δεμένα στο λιμάνι).

Όσον αφορά τις συνέπειες των ατυχημάτων που προκύπτουν από την πλοήγηση, ειδικά όσον αφορά το θέμα της αποζημίωσης, ο κανονισμός διαφόρων συνελύσεων και διεθνών οργάνων, έχουν ως κοινό στοιχείο τον περιορισμό της ευθύνης του εφοπλιστή. Πολύ συνοπτικά, αυτές οι διεθνείς συνελύσεις, με βάση το είδος της ζημιάς, είναι:

- 1) Το 1976 στο Λονδίνο έγινε η Συνέλευση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (Limitation of Liability for Maritime Claims-LLMC) και αναθεωρήθηκε από το πρωτόκολλο του 1996. Αναφερόμαστε σε αυτό ως LLMC/76/96
- 2) Η Συνέλευση για την αστική ευθύνη για ζημιές που οφείλονται σε ρύπανση από πετρέλαιο του οποίου το τελευταίο πρωτόκολλο είναι τις 27 Νοεμβρίου 1992. (εφεξής CLC/2)

Σε ό,τι αφορά το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση, οι ζημιές που έγιναν λόγω της ρίψης υδρογονανθράκων χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

A) Οι ζημιές που αναφέρονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 1, είναι:

- Απώλειες και ζημιές που προκλήθηκαν εκτός πλοίου, από τη μόλυνση μέσω κάποιας διαρροής πετρελαίου από αυτό το πλοίο, οπουδήποτε και αν παρήχθησαν αυτές οι διαρροές, ακόμα κι αν η αποζημίωση για τη ρύπανση του περιβάλλοντος περιορίζεται στα έξοδα για τα μέτρα συντήρησης που θα πρέπει να ληφθούν.
- Το κόστος των προληπτικών μέτρων και οι απώλειες ή βλάβες που θα προκληθούν από τη λήψη αυτών των μέτρων

7. «Προληπτικά μέτρα» είναι όλα εκείνα τα εύλογα μέτρα που θα ληφθούν από οποιοδήποτε πρόσωπο μετά από κάποια βλάβη με σκοπό την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης.

Η σχέση αυτών των εννοιών είναι άρρητα συνδεδεμένη με τις ευθύνες του DPA, γι' αυτό η πλειοψηφία των προληπτικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν στη διάρκεια ενός ατυχήματος που πρόκειται να προκαλέσει μία πετρελαιοκηλίδα στο νερό, λαμβάνονται κινητοποιώντας επίγεια μέσα.

Β) Το πεδίο εφαρμογής του CLC/2 οριοθετείται από το άρθρο 2 με τους ακόλουθους όρους:

Η παρούσα Σύμβαση θα ισχύει αποκλειστικά για:

α) Ζημιές που προκλήθηκαν από τη ρύπανση

i) Στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Κράτους, συμπεριλαμβανομένων και των χωρικών του υδάτων,

ii) Στην οικονομική ζώνη του Συμβαλλόμενου Κράτους, όπως αυτή ορίζεται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο ή, αν αυτό το κράτος δεν έχει ορίσει τέτοια ζώνη, σε κάποια περιοχή λίγο πιο πέρα από τα υδάτινα σύνορά του που να μην εκτείνεται πέραν των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές της βάσης.

β) Τα προληπτικά μέτρα, όπου και αν λαμβάνονται, για την πρόληψη ή ελαχιστοποίηση τέτοιων ζημιών.

Γ) Οι υποθέσεις της ευθύνης και των ορίων της, ορίζονται από τα άρθρα 3 και 5 του CLC/2. Σύμφωνα με το αρ. 3:

1. Πέρα από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 αυτού του άρθρου, ο ιδιοκτήτης του πλοίου, στο χρόνο που γίνεται ένα συμβάν ή αν το συμβάν αποτελείται από μία σειρά περιστατικών, τότε στο χρόνο που γίνεται το πρώτο από αυτά, θα είναι υπεύθυνος για όλες τις ζημιές που θα προκληθούν από τη ρύπανση που προέρχεται απ' το πλοίο του.

2. Δεν μπορεί να αποδοθεί καμία ευθύνη στον ιδιοκτήτη, άμα αποδειχθεί ότι οι ζημιές από ρύπανση:

α) προκλήθηκαν από μια πράξη πολέμου, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου και εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου ιδιαίτερου χαρακτήρα, αναπόφευκτο και μη αναστρέψιμο, ή

β) προκλήθηκαν από μία εσκεμμένη δράση ή παράλειψη τρίτου, με σκοπό ακριβώς να βλάψει, ή

γ) προκλήθηκαν εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη οποιασδήποτε κυβέρνησης ή άλλης αρχής που είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση των φώτων ή άλλων βοηθημάτων πλοήγησης.

3. Αν ο ιδιοκτήτης αποδείξει ότι οι ζημιές της ρύπανσης προκλήθηκαν εξ ολοκλήρου ή μερικώς, από εσκεμμένη δράση ή παράλειψη, με σκοπό να δημιουργήσει κακό, του προσώπου που υποφέρει από αυτές τις ζημιές, είτε από την αμέλεια αυτού του προσώπου, μπορεί να απαλλαγεί ολικώς ή μερικώς από την ευθύνη έναντι αυτού του προσώπου.

4. Δε γίνεται να διατρέξει κανείς σε απαίτηση αποζημίωσης ενάντια στον ιδιοκτήτη για ζημιές που προκλήθηκαν από ρύπανση που να μην αναφέρονται σε αυτή τη Σύμβαση. Με εξαίρεση της παραγράφου 5 αυτού του άρθρου δε γίνεται να διατρέξει κανείς σε απαίτηση αποζημίωσης για ζημιές που προκλήθηκαν από ρύπανση, αναφερόμενες ή μη σε αυτή τη Σύμβαση, ενάντια:

α) στους υπαλλήλους και αντιπροσώπους του ιδιοκτήτη, ή στο πλήρωμα

β) στον πιλότο ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο χωρίς να ανήκει στο πλήρωμα, παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο.

γ) κανενός ναυλωτή (όπως και αν περιγράφεται, συμπεριλαμβανομένου και του ναυλωτή μη επανδρωμένου πλοίου) διαχειριστή ή εφοπλιστή.

δ) κανενός προσώπου που ενεργεί στην επιχείρηση διάσωσης με τη συγκατάθεση του ιδιοκτήτη ή που ακολουθεί οδηγίες κάποιας αρμόδιας δημόσιας αρχής.

ε) κανενός προσώπου που λαμβάνει προληπτικά μέτρα.

ζ) κανενός υπαλλήλου ή αντιπροσώπου των ατόμων που αναφέρθηκαν στο γ,δ και ε.

Εκτός και αν οι ζημιές προκλήθηκαν από πράξη ή παράλειψη αυτών των ανθρώπων με σκοπό να βλάψουν.

5. Πουθενά σε αυτή τη σύμβαση δεν περιορίζεται το νομικό δικαίωμα που προστατεύει τον ιδιοκτήτη, να ασκήσει έφεση κατά τρίτων.

Τέλος, στα 4 και 5 CLC/2, αναφέρεται η από κοινού ευθύνη διαφόρων πλοίων που συνέβαλαν στη δημιουργία ενός καταστροφικού συμβάντος που οδηγεί σε ρύπανση του περιβάλλοντος και το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίσει το μερίδιο ευθύνης του, όποτε:

1. αφορά ζημιές που δεν έγιναν σκόπιμα, ούτε από αμέλεια, ούτε γνωρίζοντας τις υψηλές πιθανότητες να συμβούν (πιθανή απάτη)
2. καταθέτει ένα ποσό, σε μετρητά ή σε τραπεζικό λογαριασμό, στα πλαίσια των ευθυνών του, στην υπεύθυνη αρχή οποιουδήποτε από τα συμβαλλόμενα κράτη που ασκείται η αγωγή αποζημίωσης. Δεδομένου ότι απαιτείται η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης του πλοίου, για την αναφερθείσα ευθύνη σχετικά με τις ζημιές που προκαλούνται από τη ρίψη υδρογονανθράκων, το βάρος της κατάθεσης αυτού του ποσού μεταφέρεται στην ασφαλιστική και απαιτείται,

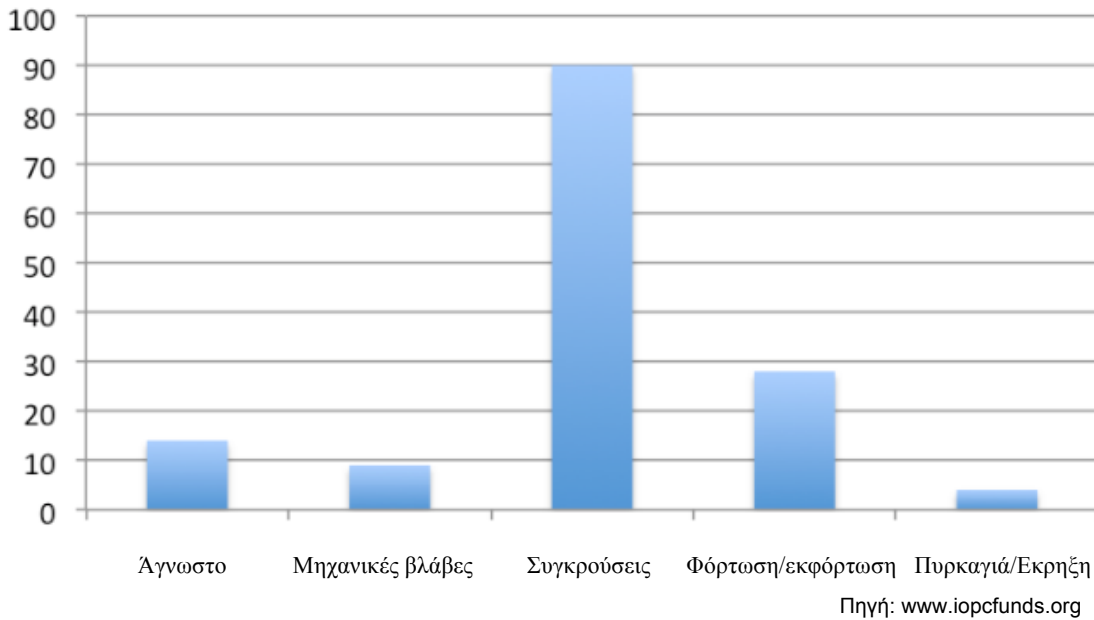
λογικά, το πλοίο να διαθέτει ένα πιστοποιητικό ασφάλισης εκδιδόμενο από κάποιο συμβαλλόμενο κράτος.

Είναι σημαντικό να τονιστεί αφενός, ότι ο περιορισμός ευθύνης που ορίζει αυτή η Σύμβαση, αναφέρεται μόνο σε πετρελαιοφόρα και όχι σε ρύπανση από τη ρίψη ή διαρροή αντίστοιχων ουσιών από επιβατηγά καράβια ή πλοία που μεταφέρουν άλλου είδους εμπορεύματα.

Αφετέρου, όπως αναφέρει και αυτή η Σύμβαση, για την προσπάθεια μείωσης των συνεπειών του περιορισμού ευθύνης, δημιουργήθηκε στα πλαίσια μίας Συνέλευσης που έγινε στις Βρυξέλλες το 1971 (και τροποποιήθηκε στη συνέχεια με δύο πρωτόκολλα του 1992), το Διεθνές Ταμείο που τελικό σκοπό του είχε να συμπληρώνει –μέχρι κάποια όρια- τις αποζημιώσεις για τις ζημιές από τη ρύπανση πετρελαίου. Το ταμείο τροφοδοτείται από τις εισφορές ή τις συνεισφορές που καταβάλλονται από τους εισαγωγείς πετρελαίου μέσω θαλάσσης. Πιο συγκεκριμένα από τα άτομα ή τους οργανισμούς, δημόσιους ή ιδιωτικούς, που είχαν λάβει κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους άνω των 150.000 τόνων πετρελαίου σε ένα κράτος μέλος (αρ.10 Σύμβαση του Ταμείου). Με λίγα λόγια, πρόκειται για μεγάλες εταιρίες πετρελαίου που συμβάλουν στο Ταμείο, απο το οποίο συνάγεται το συμπέρασμα, ότι καταλήγει να είναι ένα διπλό σύστημα ευθύνης, πρώτα ατομικής και έπειτα συλλογικής.

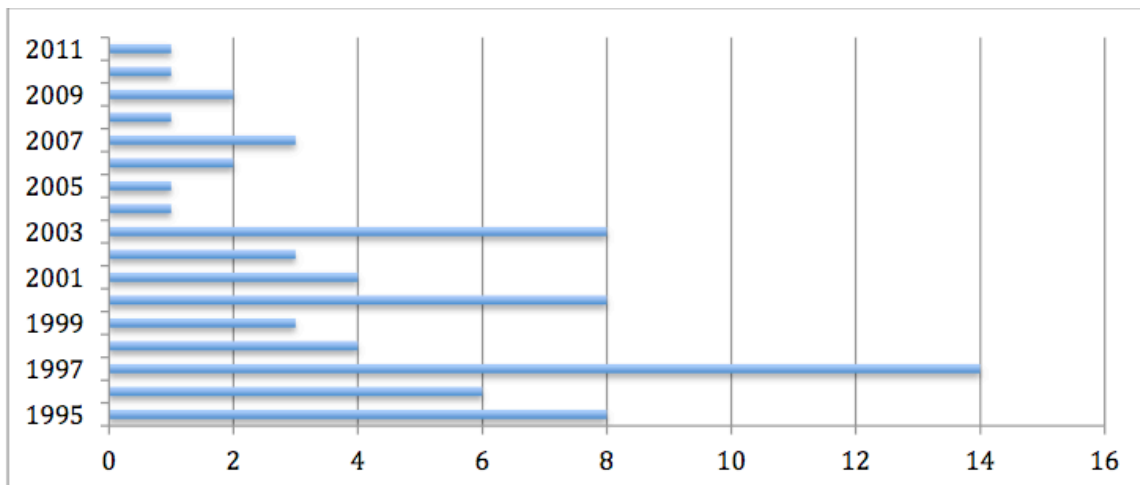
Τα παρακάτω διαγράμματα που προσφέρει ο οργανισμός που διαχειρίζεται αυτά τα ταμεία, αποτελούν μια διαγραμματική απεικόνιση του νούμερου των ατυχημάτων και των αιτιών τους.

Σχήμα 2.1: Απεικόνιση του νούμερου των ατυχημάτων και των αιτιών τους



Περίεργως, μετά την έναρξη ισχύος του Συμπληρωματικού Ταμείου, λίγους μήνες μετά τα ατυχήματα του Prestige και του Erika, παρατηρήθηκε μείωση του αριθμού των ρίψεων για τις οποίες το Ταμείο υποχρεώθηκε να πληρώσει τις αποζημιώσεις όπως βλέπουμε στο παρακάτω διάγραμμα.

Σχήμα 2.2: Αριθμός ατυχημάτων των οποίων τις αποζημιώσεις πληρώνουν τα Ταμεία CLC.



Τίθεται συχνά η συζήτηση ως προς το πότε πρόκειται για σοβαρή αμέλεια και πότε βρισκόμαστε αντιμέτωποι με απλά πλημμελήματα, διότι αν έχει εξακριβωθεί η αμέλεια, τότε η ευθύνη μπορεί όχι μόνο να γίνει απεριόριστη αλλά και να φτάσει μέχρι τον ναυλωτή, που είναι και ο υπεύθυνος για το φορτίο του πλοίου. Αυτό είναι το ζήτημα που έχει προκύψει με την απόφαση της 25ης του Σεπτεμβρίου του 2012 του γαλλικού Cour de Cassation, σχετικά με το ατύχημα του Erika. Το γαλλικό Ανώτατο Δικαστήριο έχει καταφέρει να αποδώσει απεριόριστη ευθύνη σε ένα τμήμα της εταιρίας πετρελαίων TOTAL για τη ζημιές που προκαλούν στο περιβάλλον. Στο δικαστήριο, η TOTAL S.A., ο καπετάνιος και ο πλοιοκτήτης, καταδίκασαν την Society of Classification που πραγματοποίησε την τελευταία επιθεώρηση (RINA), καθώς διαπιστώθηκε ότι η Σύμβαση MARPOL και τα παραρτήματά της, επιτρέπουν να επεκταθεί η ευθύνη για τη ρύπανση από πετρελαιοκηλίδα όχι μόνο στον πλοιοκτήτη και τον καπετάνιο, αλλά ακόμα και σε κάθε πρόσωπο που ασκεί, εκ του νόμου ή εκ των πραγμάτων, μια ηγετική θέση στη διαχείριση ή στη λειτουργία του πλοίου.

Όσον αφορά την τελική ευθύνη του DPA, αξίζει να εξεταστούν δύο ερωτήματα:

1) Είναι υποχρεωμένος ο DPA να απαντήσει στους ζημιοθέντες τρίτους, ως συνέπεια του φταιξίματός του ή της αμέλειάς του (ή ακόμη και αν τίποτα από αυτά δε συνέβη) σχετικά με ζημιές που προκλήθηκαν από ρίψη υδρογονανθράκων (CLC/2) ή άλλων καταστροφών που προήλθαν από την πλοήγηση του πλοίου (LLMC/76/96 με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις και επικαιροποιήσεις του);

2) Εάν με την υπόθεση ότι ο DPA μπορεί να προκύψει υπεύθυνος απέναντι σε τρίτους, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, δικαιούται το προνόμιο περιορισμού ευθύνης όπως αυτό ορίζεται από τις αναφερόμενες διεθνείς Συμβάσεις;

A) Συνθήκες της ευθύνης του DPA απέναντι σε τρίτους

Σε σχέση με την πρώτη ερώτηση, όταν αναφερόμαστε σε θέματα ρύπανσης από πετρέλαιο, γνωρίζουμε ότι την ευθύνη για αυτές τις ζημιές την έχει όχι μόνο ο ιδιοκτήτης

του πλοίου (λογικά και η ασφαλιστική του) αλλά και ο ναυλωτής (όποια και αν είναι η λειτουργία του). Παράλληλα όμως την ευθύνη την έχουν και οι υπάλληλοι και οι αντιπρόσωποι του ναυλωτή και όποιο άλλο πρόσωπο παρέχει υπηρεσίες στο καράβι, ή ανήκει στην επιχείρηση διάσωσης, ή λαμβάνει προληπτικά μέτρα. Ακόμα και ο εφοπλιστής έχει ευθύνη. Κάθε ένας από αυτούς τους πιθανούς υπεύθυνους μπορεί να ωφεληθεί του προνομίου περιορισμού ευθύνης.

Ήδη στις Συμβάσεις του 1924 και 1957, προηγηθείσες του LLMC/76, είχαν επεκτείνει το προνόμιο περιορισμού ευθύνης στο διαχειριστή ή τον χειριστή / πιλότο του πλοίου, στον καπετάνιο και σε άλλα μέλη του πληρώματος, όπως και σε άλλους εξαρτώμενους από τον ιδιοκτήτη, το ναυλωτή ή τον εκμεταλλευτή (exploiter) του πλοίου.

Συνεπώς, οποιαδήποτε στιγμή ένας από αυτούς τους αντιπροσώπους ή υπαλλήλους (επομένως και ο DPA) προκαλέσει ή επιβαρύνει συνειδητά, κάποια ζημιά μέσω της ρίψης πετρελαίου, οφείλει να δώσει πλήρεις εξηγήσεις απέναντι στους ζημιοθέντες τρίτους, χωρίς να αποκρύπτει στοιχεία.

Αναφερόμενοι σε αυτού του είδους ζημιές, μπορούμε να πούμε λοιπόν, ότι οι ζημιοθέντες τρίτοι μπορούν να στραφούν εναντίον του DPA, λόγω της ιδιότητάς του ως εκπρόσωπος, αντιπρόσωπος ή alter ego του ναυλωτή ή του εφοπλιστή που δεν είναι ιδιοκτήτης. Πιο συγκεκριμένα, δεδομένων των εκτεταμένων εξουσιών και αρμοδιοτήτων που το αρ. 4 του ISM code αναθέτει στον DPA, όταν αυτός έχει διοριστεί από τον ιδιοκτήτη τότε θα τον θεωρούμε σαν ένα alter ego του ιδιοκτήτη και σε αυτή την περίπτωση, θα ήταν βάσιμο, να επεκταθεί η ευθύνη του ιδιοκτήτη στον ίδιο τον DPA.

Σαφώς, οι παραπάνω θεωρήσεις δεν αποκλείουν, κατά την κοινή γνώμη , ότι αν ο DPA δεν κατηγορηθεί ως υπεύθυνος απέναντι στους ζημιοθέντες τρίτους, ο ιδιοκτήτης και/ή η ασφαλιστική μπορούν να ασκήσουν αγωγή κατά του DPA. Αυτή η αγωγή μπορεί να ασκηθεί και να είναι βάσιμη μόνο όταν η πράξη που οδήγησε στη ρύπανση έγινε από αμέλεια, παράλειψη ή επιβλαβή εκτέλεση του DPA.

Όταν οι ζημιές προκλήθηκαν από άλλου είδους ατυχήματα, στα οποία δεν εφαρμόζει ο CLC/2 αλλά ο LLMC , η ευθύνη μπορεί να επεκταθεί και στον DPA και στον εφοπλιστή και με το ίδιο πλεονέκτημα περιορισμού ευθύνης. Και αυτό ισχύει τόσο αν η σχέση της ναυτιλιακής εταιρίας και του DPA είναι εργασιακού χαρακτήρα, όσο και αν πρόκειται για ένα συνεργάτη που συνδέεται με τη ναυτιλιακή με σχέσεις εμπορικού χαρακτήρα.

B) Πιθανότητα εφαρμογής του προνομίου περιορισμού ευθύνης (του CLC/2 και LLMC/76/96) στην ενδεχόμενη ευθύνη του DPA.

Αν φανεί ότι ο DPA συνδέεται μέσω της πράξης του με την εταιρία που τον έχει διορίσει ως εκπρόσωπό της, τότε η αμελής πράξη του δεν τον υποχρεώνει μόνο να αναλάβει ευθύνες απέναντι στους ζημιοθέντες τρίτους, αλλά , αυτή η ευθύνη προστίθεται και στην εταιρία, επεκτείνοντας έτσι το μερίδιο ευθύνης της και αυτό που είναι και το πιο σημαντικό, της στερεί το προνόμιο περιορισμού ευθύνης.

Από την προηγούμενή μας ανάλυση συμπερασματικά καταλήγουμε: ότι η εταιρία που έχει διορίσει τον DPA, γίνεται υπεύθυνη για τις ζημιές που προκαλούνται από αυτήν.

Αυτό σημαίνει ότι σε σχέση με τις ζημιές που καλύπτονται στον LLMC 76/96, όσο ο DPA είναι διορισμένος από το ναυλωτή ή γενικά από τον εφοπλιστή μη ιδιοκτήτη, τόσο μπορεί να θεωρηθεί το ίδιο υπεύθυνος με εκείνον (και άρα και με τα ίδια προνόμια περιορισμού ευθύνης), όταν αφορά ζημιές που αναφέρονται στον CLC/2. Η ευθύνη απέναντι στους ζημιοθέντες τρίτους δεν επεκτείνεται στον DPA που έχει διορισθεί από κάποιον που δεν είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου, δεδομένου ότι μόνο αυτός προκύπτει υπεύθυνος και όχι ο εφοπλιστής ή άλλα πρόσωπα του θαλάσσιου εμπορίου. Περιληπτικά, η ευθύνη του DPA απέναντι σε τρίτους απαιτεί μία διπλή προϋπόθεση:

1. Οι ζημιές που προκλήθηκαν από το ατύχημα, ήταν αποτέλεσμα ή επιδεινώθηκαν από κάποια πράξη αμέλειας του DPA.

2. Η Εταιρία που έχει διορίσει τον DPA, είναι υπεύθυνη για αυτές τις ζημιές, βάσει του CLC / 2 ή του LLMC 76/96, ανάλογα με την προέλευση των ίδιων των ζημιών.

Δεν μπορεί να υποστηριχθεί με βεβαιότητα ότι παρόλο που η εταιρία ευνοείται από το προνόμιο περιορισμού ευθύνης, αυτό δεν επεκτείνεται και στον DPA που έχει διορίσει, όσο ευρείες και να είναι οι αρμοδιότητές του και η εξουσία του.

2.4.2 Δράσεις του DPA και ναυτιλιακή ασφάλιση

Όπως αναφέρει ο κώδικας εξαιρούνται οι (ασφαλιστικά) καλυμμένοι κίνδυνοι, με χαρακτήρα γενικό και χωρίς να επιβάλλει ρήτρα στο συμβόλαιο, την απάτη εις βάρος του «εργοδότη». Όπως αναφέρεται στο ίδιο άρθρο του κώδικα, ορίζονται χωρίς ασφαλιστική κάλυψη οι βλάβες και οι ζημιές που προκύπτουν από:

- Την έλλειψη των εγγράφων που αναγράφονται στον παρόντα Κώδικα, στις διατάξεις και τους ναυτικούς κανονισμούς ή παραλείψεις του καπετάνιου που έρχονται σε αντίθεση με τις διοικητικές διαδικασίες και ελήφθησαν σκόπιμα, εις βάρος της ασφαλιστικής (απάτη εις βάρος του εργοδότη).

Αδιαμφισβήτητα αποτελεί αντικείμενο συζήτησης το κατά πόσο η απάτη (δόλος ή απάτη σε μια επιχείρηση) είναι ένας όρος με αυστηρή ή πιο ευρεία ερμηνεία. Στο ενδεχόμενο κατά το οποίο η απάτη έχει πιο αυστηρό χαρακτήρα, τότε αναφέρεται αποκλειστικά στις δόλιες πράξεις του καπετάνιου, αν έχει πιο ευρύ χαρακτήρα, τότε επεκτείνεται και στους απλά απερίσκεπτους. Σε κάθε περίπτωση, η υπο εξέταση έννοια του «εργοδότη», που λογικά απευθύνεται στον καπετάνιο του πλοίου, εξετάζεται κατά πόσο θα μπορούσε να επεκταθεί και στις πράξεις του DPA. Στο ενδεχόμενο κατά το οποίο προκύψει εναρμόνιση του κώδικα με την τρέχουσα εμπορική δραστηριότητα, η εξέταση των πολιτικών (policy) θα επιβεβαιώνει ότι οι πράξεις του DPA μπορούν να αποκλείσουν από την ασφάλιση, επί ίσοις όροις τόσο τον ίδιο, όσο και τον εφοπλιστή ή τον καπετάνιο. Η ρήτρα 6.2.5 των ITC Hulls της 1 Νοεμβρίου 1995, επιβεβαιώνοντας τα

προαναφερθέντα, εξαιρεί από την ασφαλιστική κάλυψη τις ζημιές που προκαλούνται από «την έλλειψη της δέουσας επιμέλειας από τη μεριά των ασφαλισμένων, τους πλοιοκτήτες, τους επιθεωρητές ή του προσωπικού διεύθυνσης στη στεριά»

Έτσι συνάγουμε το συμπέρασμα ότι, αν η εταιρία επιλέξει να εμπιστευτεί τις λειτουργίες ενός DPA σε έναν υπάλληλο όσο και σε κάποιον εξωτερικό συνεργάτη, η αποτυχής εκπλήρωση των καθηκόντων του DPA που θα προκαλέσει ατύχημα, μπορεί να αποκλείσει την κάλυψη της ασφαλιστικής. Η παραπάνω διατύπωση είναι πιθανόν να εκληφθεί ως αληθής όταν δεν τηρείται το SMS, ή η εφαρμογή / η ενημέρωσή του κρίνεται ανεπαρκής. Ωστόσο, υπάρχουν και αντίθετες απόψεις, των οποίων η πρακτική αποθαρρύνει την εφαρμογή του ISM. Έχει υποστηριχθεί, για παράδειγμα, ότι ο DPA δεν μπορεί να θεωρείται ως alter ego του εφοπλιστή, καθώς η αμέλειά του δεν μπορεί να χρησιμοποιείται από την ασφαλιστική σαν λόγος, για να αποκλείσει την ευθύνη της και η παράβαση των απαιτήσεων του ISM, δεν μπορεί να συγκριθεί με την περίπτωση του unseaworthiness.

3. Νομική έννοια του DPA

3.1 Ιδέα και γενικά χαρακτηριστικά

Πιθανώς, ένας από τους περιορισμούς ή τα κενά που μπορεί να φανούν στον τρέχων κανονισμό του DPA, προέρχονται από την ίδια τη φύση και του σκοπούς του ISM code. Σύμφωνα με το προοίμιό του, ο θεμελιώδης στόχος του είναι να παρέχει «ένα διεθνές στάνταρ / πρότυπο για τη διαχείριση και ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόβλεψη της ρύπανσης».

Η δημιουργία της θέσης του DPA, είναι ένας από εκείνους τους μηχανισμούς του Κώδικα με σκοπό να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του. Τόσο οι ίδιοι οι στόχοι - σε μικρότερο βαθμό- όσο και τα μέσα για την επίτευξή τους αναφέρονται με ένα πολύ γενικό τρόπο (κυρίως, σαν αποτελέσματα ή αρχές, παρά σαν ακριβείς κανονισμοί).

Επιπρόσθετα, οι στόχοι και τα μέσα επίτευξής τους, έχουν γενική εφαρμογή σε όλους τους φορείς που εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές, ανεξάρτητα του είδους ή των συνθηκών των πλοίων, ή του πληρώματος ή των χαρακτηριστικών και της εθνικότητας της εταιρίας, το περιεχόμενο και η βασική σημασία αυτών των οργάνων, μεταξύ των οποίων και ο DPA, δεν μπορούν παρά να έχουν ένα αόριστο και ασαφές προφίλ.

Αυτή η γενική προσέγγιση ήταν μάλλον ένα αποτέλεσμα αναπόφευκτο λόγω των συνθηκών στις οποίες δημιουργήθηκε ο ISM code -υπό την πίεση μιας σειράς ατυχημάτων που προκλήθηκαν από ανθρώπινο λάθος- και λόγω της έλλειψης μίας κεντρικής αρχής, με διεθνή χαρακτήρα και την ικανότητα να θεσπίσει και να εφαρμόσει συγκεκριμένους κανόνες, που να μπορούσε να εξασφαλίσει την επιτυχή εφαρμογή του Κώδικα. Η ευελιξία και η σχετική ασάφεια του κανονισμού, είναι ένα θετικό στοιχείο για να ενθαρρύνουν τις εταιρίες και τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τον Κώδικα. Αναμφισβήτητα όμως ούτε οι ειδικές απαιτήσεις για τη διαμόρφωση και επεξεργασία της λειτουργικής ναυτικής ασφάλειας και του SMS, ούτε η εφαρμογή του, αλλά ούτε η ίδια η δημιουργία και το επίπεδο ευθύνης του DPA, δεν είναι ίδιες σε μία μικρή εταιρία με τρία μικρά πλοία και σε μία εταιρία με στόλο δεκάδων πλοίων, διαφόρων τύπων και φορτίων.

Υπάρχουν δύο σημεία που βοηθάνε στο να προσδιοριστούν πιο συγκεκριμένα τα χαρακτηριστικά του DPA, ώστε να αντληθούν από εκεί, οι απαιτήσεις διαμόρφωσης και εμπειρίας και έπειτα οι ευθύνες που μπορεί να προκύψουν σε κάθε έναν από τους φορείς που συμμετέχουν στη θαλάσσια κυκλοφορία, ως συνέπεια κάποιου ατυχήματος που προκάλεσε ζημιές σε άτομα, στο πλοίο, στο φορτίο ή στο περιβάλλον. Το πρώτο και πιο σημαντικό από αυτά τα σημεία είναι ο γενικός στόχος που επιδιώκει ο DPA. Σύμφωνα με το αρ. 4 του Κώδικα, απαιτείται ο διορισμός του DPA «για να εγγυάται τη λειτουργική ασφάλεια του πλοίου και να παρέχει μια σύνδεση / επαφή μεταξύ της εταιρίας και των ατόμων επί του πλοίου». Ένας από τους βασικούς του ρόλους είναι η εννοποίηση της κουλτούρας των πλοίων του στόλου της εταιρίας με σκοπό την εναρμονισμένη λειτουργία τους. Κύριο στόχο του DPA αποτελεί η οργάνωση της αναδιάρθρωσης της ναυτιλιακής εταιρίας προκειμένου να ακολουθεί την στρατηγική που επιλέγει η διοίκηση καθώς και η εστίαση στο κέρδος του πλοιοκτήτη.

Το γεγονός ότι η γενική λειτουργία του DPA προσδιορίζεται σε τέτοιους γενικούς όρους, μπορεί να διευκολύνει στην κατανομή των ευθυνών του DPA και κατ' επέκταση της εταιρίας που τον διόρισε. Έτσι αναγκάζει την εταιρία και τον ίδιο, να αποδείξουν ότι η πράξη της ρυθμίζεται πάντα από τις διατάξεις του SMS και των υπολοίπων διατάξεων, τόσο των γενικών όσο και των ειδικών.

Το δεύτερο σημείο, προσδιορίζει τις λειτουργίες του DPA και τις απαιτήσεις διαμόρφωσής τους, όπου είναι «να παρέχει μια σύνδεση / επαφή μεταξύ της εταιρίας και των ατόμων επί του πλοίου». Πιθανώς, η ρητή απαίτηση αυτής της επαφής, πηγάζει από τις ειδικές περιστάσεις που προέκυψαν από διάφορα ατυχήματα, στα μισά της δεκαετίας του '80, όπου πίεζαν τον IMO να εγκρίνει τον ISM code, και με ασυνήθιστη ταχύτητα, να δώσει στον κώδικα νομική ισχύ μέσω της ενσωμάτωσής του στη SOLAS, ως κεφάλαιο IX και σε αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω. Με την παρατήρηση αυτή παραθέτονται δύο υποθέσεις:

1. Ίσως η ρητή και επαναλαμβανόμενη απαίτηση στο αρ.4 του Κώδικα, για επαφή μεταξύ της εταιρίας και των ανώτατων στελεχών της διεύθυνσης, να οφείλεται στην εκτίμηση ότι η ελλιπής ή μη αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ εταιρίας και πληρώματος, ήταν η αιτία ή η επιδείνωση των ατυχημάτων του Herald of Free Enterprise, Exxon Valdez και Scandinavian Star και άλλων μικρότερων ατυχημάτων.
2. Στη δεδομένη κατάσταση της τεχνολογίας επικοινωνιών και πληροφόρησης (και την προβλεπόμενη εξέλιξή της), η οποία ήταν πολύ διαφορετική την περίοδο που εγκρίθηκε ο ISM code, η συνεχής, μόνιμη και αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ του πληρώματος και των εκπροσώπων της εταιρίας στην ξηρά, δεν είναι από μόνη της ένα πρόβλημα που χρήζει ειδικές ενισχύσεις. Πράγματι, σήμερα η ευκολία της συνεχούς επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος και της εταιρίας κάνει τη μόνιμη επικοινωνία να πρέπει να θεωρείται δεδομένη, ακόμη και για τις μικρές επιχειρήσεις. Εφόσον υπάρχει πλέον αυτή η δυνατότητα (κάτι το οποίο εξαφανίζει ένα από τα βασικά θεμέλια του περιορισμού ευθύνης του εφοπλιστή), τότε η έμφαση δε θα έπρεπε να δίνεται στην επικοινωνία μεταξύ DPA, εταιρίας

και πληρώματος, αλλά στην αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής του SMS.

Στην επόμενη ενότητα γίνεται συλλογή αυτών των υποθέσεων, για να αξιολογηθεί κατά πόσο πραγματικά θα πρέπει να γίνει ένας επαναπροσδιορισμός του ρόλου και της ευθύνης του DPA. Μετά από τον καθορισμό αυτών των δύο υποθέσεων που προσφέρει το αρ.4 του κώδικα ISM, θα γίνει μία προσπάθεια παρακολούθησης των συνεπειών που μπορεί να προκύψουν από το περιεχόμενο αυτού του άρθρου. Σε αυτό αναφέρεται ότι, εξασφαλίζοντας την επικοινωνία (την επαφή) της εταιρίας με το πλήρωμα, για την επίτευξη των στόχων της ασφάλειας και της πρόληψης:

α)«Κάθε εταιρία πρέπει να διορίσει ένα ή παραπάνω άτομα στη στεριά». Αυτή η φράση επιτρέπει διάφορες υποθέσεις. Το διορισμένο άτομο είτε ανήκει είτε δεν ανήκει στη δομή της εταιρίας, παρέχοντας υπηρεσίες εργασίας για αυτήν ή και όχι. Η εκπλήρωση αυτής της απαίτησης, μπορεί να αναφέρεται σε μία εξειδικευμένη εταιρία που την έχει διορίσει η ναυτιλιακή εταιρία μέσω μίας σύμβασης παροχής υπηρεσιών. Αν ο DPA αποτελεί έναν εξωτερικό συνεργάτη, ο οποίος μπορεί να είναι μια εταιρία ειδικευμένη στη ναυτική ασφάλεια, ειδικότερα στον τομέα των μεταφορών ή της δραστηριότητας που αντιστοιχεί σε κάθε πλοίο (άνθρωποι, βαρέα μηχανήματα, πετρέλαιο, φυσικό αέριο, πλατφόρμες), τότε αυτή θα πρέπει να διορίσει ένα ή παραπάνω φυσικά πρόσωπα για την υλοποίηση των καθηκόντων που της έχουν ανατεθεί. Στο άρθρο αυτό (αρ.4 ISM code), δεν διευκρινίζεται κατά πόσο ο διορισμός του DPA πρέπει να γίνεται μόνο για την εξυπηρέτηση ενός συγκεκριμένου σκοπού (ad hoc) και να προκύπτει εκ των υστέρων, αφού συνέβη το περιστατικό ή πριν συμβεί κάποιο περιστατικό ή κατάσταση κινδύνου. Παρά την μη διευκρίνηση του συγκεκριμένου αποσπάσματος του άρθρου σχετικά με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες διορίζεται ο DPA, ο σκοπός του DPA στην ναυτιλιακή εταιρία είναι η συμβολή του στην ασφαλή λειτουργία και την πρόληψη της ρύπανσης.

Η πιθανότητα ότι τα διορισμένα πρόσωπα στη στεριά μπορεί να είναι αρκετά, μπορεί να κατανοηθεί με δύο τρόπους, που δεν αλληλοαναιρούνται: μπορεί να αναφέρεται σε μία ομάδα ανθρώπων που αναλαμβάνουν από κοινού το ρόλο και τις

ευθύνες του DPA για όλα τα πλοία της εταιρίας (κατανέμοντας αυτές τις λειτουργίες, για παράδειγμα, ως προς την ασφάλεια των ανθρώπων, των φορτίων και την πρόληψη της ρύπανσης) ή μπορεί να αναφέρεται σε διάφορα πρόσωπα, σε κάθε ένα από τα οποία ανατίθενται διάφορα πλοία. Σε αυτή την περίπτωση, θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με βάση κάποιων κριτηρίων κινδύνου του κάθε πλοίου ή της κάθε δραστηριότητας, ανα γεωγραφική περιοχή, εμπειρία και επίπεδο κατάρτισης των διαφόρων DPA ή άλλων.

β) «Η ευθύνη και εξουσία του διορισμένου ατόμου ή ατόμων πρέπει να περιλαμβάνει: την επίβλεψη της ασφάλειας και των ενδεχομένων ρύπανσης από τις λειτουργίες του πλοίου (...). Για τους στόχους του ISM code, η επίβλεψη της ασφάλειας και των ενδεχομένων ρύπανσης από τις λειτουργίες του πλοίου, είναι απαραίτητο περιεχόμενο των λειτουργιών του DPA. Αυτός ο κανόνας, δεν αποκλείει ότι ο DPA μπορεί να ασχοληθεί πέρα από την ασφάλεια και την πρόβλεψη, με την εκπαίδευση και την κατάρτιση του πληρώματος σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, ή την επικαιροποίηση των εγγράφων που περιλαμβάνει το SMS.

Όσον αφορά του στόχους για τους οποίους δημιουργείται αυτή η θέση, το αρ.4 αποδίδει στον DPA εξουσία και ευθύνη. Αυτό σημαίνει πως σχετικά με αυτούς τους σκοπούς, η εξουσία του υπερισχύει αυτής του καπετάνιου του πλοίου; Είναι δύσκολο να δωθεί μια σίγουρη απάντηση σε αυτό το ερώτημα, αλλά ο DPA διαθέτει τις δεξιότητες και την εξουσία που του δίνεται από την ναυτιλιακή εταιρία και συνυπάρχουν με αυτές του καπετάνιου, σε μία όχι πάντα εύκολη «συνύπαρξη», (η οποία θα αναφερθεί στην συνέχεια της εργασίας).

γ) «(...) και την εξασφάλιση των επαρκών πόρων και την απαραίτητη υποστήριξη απ'τη στεριά». Σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, ο DPA, οι εξουσίες και οι αρμοδιότητές του, θα πρέπει να του επιτρέπουν να παρέχει όλα τα απαραίτητα μέσα για την εγγύηση της ασφαλούς λειτουργίας και της πρόληψης της ρύπανσης, άμα συμβεί κάποιο ατύχημα ή κατάσταση κινδύνου. Εάν αυτή η υποχρέωση, να διασφαλιστεί δηλαδή η ύπαρξη των αναγκαίων πόρων, αποτελεί μέρος των (minimum) αναγκαίων καθηκόντων του DPA, τότε ίσως μπορεί να ειπωθεί με βεβαιότητα, ότι η πλήρης και

αποτελεσματική διάθεση των πόρων διασφαλίζεται μόνο αν ο DPA εκτελεί τα καθήκοντά του, εποπτεία και παρακολούθηση, σε μόνιμη βάση και όχι μόνο όταν προκύπτει κάποια κρίση. Είναι δύσκολο για έναν DPA που δραστηριοποιείται μόνο σε καταστάσεις κρίσης, να διασφαλίσει γρήγορα και αποτελεσματικά την παροχή των πόρων και την υποστήριξη απ'τη στεριά, που απαιτούν αυτές οι καταστάσεις.

Ανάλογα με την επιτακτικότητα που απαιτεί η κατάσταση, ο DPA θα δώσει την εντολή επέμβασης, θα κάνει αίτηση ή θα υπογράψει συμβόλαιο, ως εκπρόσωπος του εφοπλιστή (αν μιλάμε για την περίπτωση που αποτελεί υπάλληλο του), για τους απαραίτητους πόρους ή στο όνομά του, αν πρόκειται για μία εταιρία ή εξωτερικό συνεργάτη.

Τέλος, είτε όταν γίνεται αναφορά σε έναν ή παραπάνω DPA, είτε αυτός αποτελεί μέρος της μόνιμης δομής της εταιρίας, το αρ.4 περιγράφει με κατηγορηματικούς όρους ότι αυτός θα έχει:

δ) «πρόσβαση στα υψηλότερα επίπεδα διεύθυνσης της εταιρίας». Το μέρος αυτό του κώδικα, του οποίου το επίπεδο λεπτομέρειας έρχεται σε αντίθεση με άλλα, ασαφή κομμάτια του, είναι ότι, έτσι προσπαθεί να διασφαλίσει την άμεση παρέμβαση της ναυτιλιακής εταιρίας κατά την εκτέλεση ενεργειών από τον DPA. Δηλαδή να διαχειρίζεται ο DPA από τη στεριά το πλοίο και να έχει την εποπτεία για τη λειτουργική ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης. Ωστόσο, πουθενά δεν αναφέρει ότι ο DPA αντικαθιστά τη διεύθυνση της εταιρίας, παρά την ενημερώνει εγκαίρως και εκείνη με τη σειρά της, εγκρίνει ή απορρίπτει της αποφάσεις του. Στο βαθμό που η εταιρία είναι εκείνη που οφείλει να εξασφαλίζει την άμεση και συνεχή πρόσβαση του DPA, δύσκολα μπορεί να κατηγορήσει για ανευθυνότητα τον DPA, επικαλούμενη μια υποτιθέμενη έλλειψη γνώσης της κατάστασης. Όπως επίσης, στο βαθμό που ο DPA θεωρείται alter ego / αντιπρόσωπος του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη του πλοίου, μπορεί να φτάσει στο σημείο να χάσει το προνόμιο περιορισμού ευθύνης, όταν η ζημιές προκληθούν από δική του αμέλεια.

Αναλύοντας την εξουσία του DPA, προκύπτει ότι συμπίπτει ακριβώς με εκείνη της εταιρίας, όσον αφορά τη διαχείριση της ασφάλειας και για αυτό ακριβώς, σύμφωνα με τις αρμοδιότητες που του αναθέτει το αρ.4 του κώδικα, οι ευθύνες του είναι επίσης ίδιες. Συνεπώς, μπορεί να χαρακτηριστεί πως ο DPA είναι, λειτουργικά, ένας εκπρόσωπος ή αντιπρόσωπος της εταιρίας, με πλήρεις εξουσίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του απέναντι στη ναυτιλιακή, όσον αφορά τη διαχείριση της ασφάλειας.

Η παραπάνω άποψη δεν είναι ομόφωνη. Μετά απο εξέταση των νομικών συνεπειών του ISM code που αφορούν στην ευθύνη του καπετάνιου, όπου αναφέρεται σχετικά με τις λειτουργίες του DPA, σημειώνει:

Αποτελώντας το σύνδεσμο μεταξύ του πλοίου και της εταιρίας, ο DPA θα μπορούσε να εγείρει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η ικανότητα του να επιλύει τα προβλήματα που του προκύπτουν είναι επαρκής. Οι αμφιβολίες αυτές δεν πρέπει να υπάρχουν, γιατί ο ISM code αναφέρει σαφώς ότι το πρόσωπο που διορίζεται θα είναι «ένα ή διάφορα άτομα στη στεριά, άμεσα συνδεδεμένα με τη διεύθυνση», πράμα που υποδηλώνει ότι θα πρέπει να έχουν αρκετή ισχύ και αυτονομία, για να πάρει όλες εκείνες τις αποφάσεις που κρίνει κατάλληλες για την εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργικής διαχείρισης.

Αντιστρόφως, θα μπορούσε επίσης να γίνει κατανοητό ότι ο DPA δεν μπορεί να θεωρείται ως ένα alter ego, για τουλάχιστον δύο λόγους: 1) Αν πρέπει να έχει άμεση πρόσβαση στα υψηλότερα επίπεδα της διαχείρισης, είναι ακριβώς επειδή δεν είναι μέρος αυτής της ανώτατης διαχείρισης ούτε της διεύθυνσης της εταιρίας, και 2) Το ίδιο το περιεχόμενο των λειτουργιών που του αντιστοιχούν, δεν είναι το ίδιο με αυτό της διεύθυνσης της ναυτιλιακής, αλλά με ένα τμήμα υπεύθυνο για την ασφάλεια και την πρόληψη. Σύμφωνα με τη δεύτερη αυτή ερμηνεία, η ευθύνη που θα μπορούσε να αποδοθεί στον ιδιοκτήτη για τις πράξεις του DPA, δεν θα μπορούσε να ξεπεράσει την ευθύνη που θα του αποδιδόταν για πράξεις των υπαλλήλων ή τρίτων μερών που δεσμεύονται από μια εμπορική σύμβαση παροχής υπηρεσιών.

3.2 Το νομικό status του DPA

Η αναφορά στο status του DPA, σημαίνει την καταγραφή του περιεχομένου της σχέσης που τον συνδέει με τον εφοπλιστή και, τελικά με τρίτους και να καθορίσει θεμελιωδώς το σύνολο των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων του.

Για να αποφευχθεί η επανάληψη, το σύνολο των ενεργειών και των καθηκόντων που συνθέτουν τις υπηρεσίες που θα παρέχει ο DPA, θα συζητηθεί στην συνέχεια της εργασίας.

Σχετικά με τα δικαιώματα του DPA στην εταιρία, εξαρτώνται από τη φύση της σχέσης, μέσω της οποίας παρέχονται οι υπηρεσίες. Αν μιλάμε για έναν υπάλληλο, ακόμη και με το υψηλότερο επίπεδο τεχνικής εξειδίκευσης, τότε η σχέση είναι εργασιακή, μέσω της σύμβασης εργασίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο DPA που συνδέεται με σύμβαση εργασίας με τον εφοπλιστή, μπορεί να θεωρείται ως Ανώτερο Διοικητικό Στέλεχος, σε αντίθεση με τον καπετάνιο του πλοίου. Ο λόγος είναι ότι ο καπετάνιος αναλαμβάνει, κατ' ανάγκη, την πλήρη εκπροσώπηση του εφοπλιστή στο πλοίο σε όλα τα πεδία (τεχνικό, διοικητικό, εμπορικό) και όχι μόνο απέναντι στο πλήρωμα, αλλά και σε τρίτους. Αντιθέτως, ο DPA στη στεριά, δεν παύει να είναι ένας εκπρόσωπος και διαχειριστής ενός συγκεκριμένου τμήματος της επιχειρησιακής δραστηριότητας (του σχετικού με την προστασία και ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης), που δεν μπορεί να συγχέεται με τη γενική δραστηριότητα της εταιρίας.

Όταν η σχέση που συνδέει την εταιρία με τον DPA είναι μια εμπορική σύμβαση, δηλαδή πρόκειται για υπηρεσίες έναντι χρηματοδοτικής μίσθωσης, τα δικαιώματα του DPA απέναντι στον εφοπλιστή είναι:

1. Πρώτον, εκείνα που καθορίζονται στο συμβόλαιο μίσθωσης των υπηρεσιών και
2. Σε θέματα που δεν καλύπτονται από αυτό, πρέπει να στραφούμε προς τον κανονισμό συμβολαίου της Επιτροπής Εμπορίου (αρ. 244 ως 280 C.co.).

Έναντι τρίτων, θα πρέπει επίσης να διακρίνεται αν η σχέση μεταξύ του DPA και της εταιρίας, υπόκειται ή όχι στο Εργατικό Δίκαιο. Αν ο DPA είναι υπάλληλος του εφοπλιστή, οι πράξεις του τον καθιστούν υπεύθυνο και η εταιρία, με τη σειρά της, μπορεί να του καταλογίσει τις αποζημιώσεις που πρέπει να καταβάλλει στους ζημιωθέντες, ως συνέπεια των πράξεών του και λογικά μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση εργασίας του, λόγω πλημелλούς συμμόρφωσης σε αυτή. Με τη σειρά του, ο DPA, υπόκειται στις οδηγίες που του δίνονται από την εταιρία και τηρώντας τις, απαλλάσσεται ευθυνών απέναντι σε εκείνη.

Αν πρόκειται για έναν τρίτο (είτε φυσικό είτε νομικό πρόσωπο) που παρέχει υπηρεσίες στο πλαίσιο μιας εμπορικής σχέσης, αυτός πρέπει να διαθέτει τα προσόντα, τις γνώσεις και τα μέσα, για να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που του ανατίθενται από το αρ.4 του ISM code, και να έχει την ευθύνη για την εξασφάλιση άμεσης και συνεχούς επικοινωνίας με τον καπετάνιο και την εταιρία. Δεν μπορεί λοιπόν, να μην του καταλογίσει το μερίδιο ευθύνης του σε περίπτωση έλλειψης αποτελεσματικής επικοινωνίας. Επίσης είναι υπεύθυνος και για την αποτελεσματική εφαρμογή των επίγειων μέσων υποστήριξης που θεωρεί απαραίτητο να χρησιμοποιηθούν.

3.3 Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ DPA ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ISM CODE

Η περίπτωση κατά την οποία ένας DPA θα αποταθεί σε ένα CEO είναι συνήθως όταν ένα πρόβλημα το οποίο ανακύπτει δεν μπορεί να λυθεί σε λειτουργικό επίπεδο. Η επικοινωνία γίνεται συνήθως μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, ηχογραφημένης εντολής ή γράμματος. Το όνομα καθώς και τα καθήκοντα του DPA είναι διακριτά και γνωστά απ' όλα τα μέλη του πληρώματος. Ο DPA ή ο αντικαταστάτης του πρέπει να είναι προσβάσιμοι 24/7 κυρίως μέσω τηλεφώνου ή email. Σε περίπτωση ατυχήματος, όταν η δικογραφία θα εξεταστεί από το δικαστήριο θα διερευνηθεί η υπαιτιότητα. Η ευθύνη του θα αποδοθεί στον DPA κατά έναν μεγάλο βαθμό σε περίπτωση που δεν ανέφερε το περιστατικό στην διοίκηση της εταιρίας καθώς σύμφωνα με τον ISM code είναι δικό του

το καθήκον να κρίνει την σοβαρότητα ενός περιστατικού και ανάλογα να ενημερώνει τον CEO. Χαρακτηριστικό παράδειγμα παράληψης καθήκοντος του DPA αποτελεί η ποινή που επιβάλλεται στο Ηνωμένο Βασίλειο η οποία κυμαίνεται από 5.000 λίρες έως δύο χρόνια φυλάκισης.

Είναι φύση αδύνατη η διασφάλιση της συνεχούς παρακολούθησης της ορθής εκτέλεσης των διαδικασιών ασφαλείας σε κάθε πλοίο. Ανά τα χρόνια έχουν προταθεί διάφορες λύσεις από πολλούς συγγραφείς. Πράγματι ο DPA μπορεί να διασφαλίσει εν μέρει την παρακολούθηση των πλοίων μέσω επισκέψεων – επιθεωρήσεων πάνω στο πλοίο είτε ενώ είναι σε λιμάνι είτε εν πλώ. Αυτές οι επισκέψεις περιλαμβάνουν τον έλεγχο των βιβλίων του πλοίου σχετικά με τις διαδικασίες συντήρησης, τους περιοδικούς ελέγχους του εξοπλισμού του πλοίου, τον έλεγχο τήρησης εντολών, επίβλεψη επισκευών και αντικαταστάσεων των ανταλλακτικών του. Φυσικά εξετάζονται οι εκθέσεις του καπετάνιου και τα πορίσματα των εσωτερικών ελέγχων. Σίγουρα τίποτα δεν είναι καλύτερο από τον έλεγχο κατά την διάρκεια των διαδικασιών παρά από τον έλεγχο του αποτελέσματος σε περιοδικά διαστήματα. Γι' αυτό τον λόγο είναι πάντα προτιμητέο να υπάρχει ένας εκπρόσωπος του DPA πάνω στο πλοίο. Αυτόν τον ρόλο τον έχει ο καπετάνιος εν απουσία του DPA (ISM code § 5.1.4). Καθήκον του καπετάνιου αποτελεί η επίβλεψη των διαδικασιών σε όλα τους τα στάδια πάντα σύμφωνα με τον ISM code, καθώς και ότι το πλοίο συμμορφώνεται σύμφωνα με το Safety Management System. Με αυτόν τον τρόπο ο DPA διασφαλίζει τον έλεγχο εξ αποστάσεως του πλοίου μέσω του καπετάνιου ο οποίος είναι ο μόνος μετά από αυτόν που έχει τις εξειδικευμένες γνώσεις για να τον ασκήσει. Οι σχέσεις του DPA και του καπετάνιου σύμφωνα με την παράγραφο 4 του ISM code είναι άρρηκτα συνδεδεμένες.

Ο DPA δεν μπορεί να βρίσκεται σε θέση να διασφαλίζει ότι η πλοιοκτήτρια εταιρία παρέχει επαρκή στήριξη στον καπετάνιο γνωρίζοντας μόνο τις ανάγκες του καπετάνιου και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες διαμορφώνονται. Έτσι ο DPA οφείλει να είναι ενήμερος για τις ανάγκες των πλοίων σχετικά με την ασφάλεια τους, αλλά και την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης υπό κανονικές συνθήκες (τεχνικές εργασίες και επιδιορθώσεις) αλλά και σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (γνώση των αναγκών του

καπετάνιου προκειμένου να παράσχει την απαραίτητη βοήθεια για την διαχείριση της κρίσης).

Απόρροια των προαναφερθέντων αποτελεί ο διττός ρόλος του DPA τόσο σαν αποδέκτη και διαχειριστή των κρίσεων όσο και ως ελεγκτή της ορθής εφαρμογής των τεχνικών διαδικασιών του πλοίου. Σύμφωνα με την παράγραφο 4.1 συχνά υπάρχει πιθανότητα ο DPA να απαντάει και σε ερωτήματα που αφορούν άλλα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρίας στην περίπτωση που ο προϋπολογισμός της εταιρίας είναι μικρός. Συμπερασματικά η μελέτη μας πάνω στην 4 παράγραφο του ISM code αποδίδει στον DPA έναν ρόλο τόσο λειτουργικό όσο και διοικητικό. Η φύση του ρόλου του DPA δεν καθιστά συγκεκριμένο το υπόβαθρο του καθώς μπορεί να προέρχεται είτε από τα κεντρικά είτε από ένα άλλο τμήμα της ναυτιλιακής εταιρίας, είτε από μια θυγατρική.

Είναι πολύ συχνό το φαινόμενο μικρές ναυτιλιακές εταιρίες να απασχολούν τον ίδιο DPA προκειμένου να μειώσουν τα κόστη τους.

Όλα τα προαναφερθέντα αποτελούν ένα θεωρητικό υπόβαθρο το οποίο συνθέτει τα χαρακτηριστικά ενός DPA, στην πράξη όμως μπορεί να διαφοροποιούνται. Πρακτικά η πραγματική δουλειά του DPA δεν είναι πάντα η ίδια σύμφωνα με τις εταιρίες και την κουλτούρα που έχουν σε θέματα ασφάλειας. Αποτελεί πραγματικότητα ότι όλες οι εταιρίες δεν έχουν τα μέσα για να παράσχουν ένα ικανό άτομο το οποίο θα επιβλέπει τις διαδικασίες στα πλοία ανα τον κόσμο διότι συχνά θεωρείται ακριβός. Πράγματι μόνο στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες ο DPA έχει διοικητικά καθήκοντα και δεν εμπλέκεται σε διοίκηση λειτουργικού επιπέδου. Σε αυτό εστιάζουν οι τρεις περιπτώσεις που ακολουθούν.

3.3.1 Πρώτη περίπτωση:

Ο DPA ανήκει στο εργατικό δυναμικό του Safety department ή είναι marine superintendent.

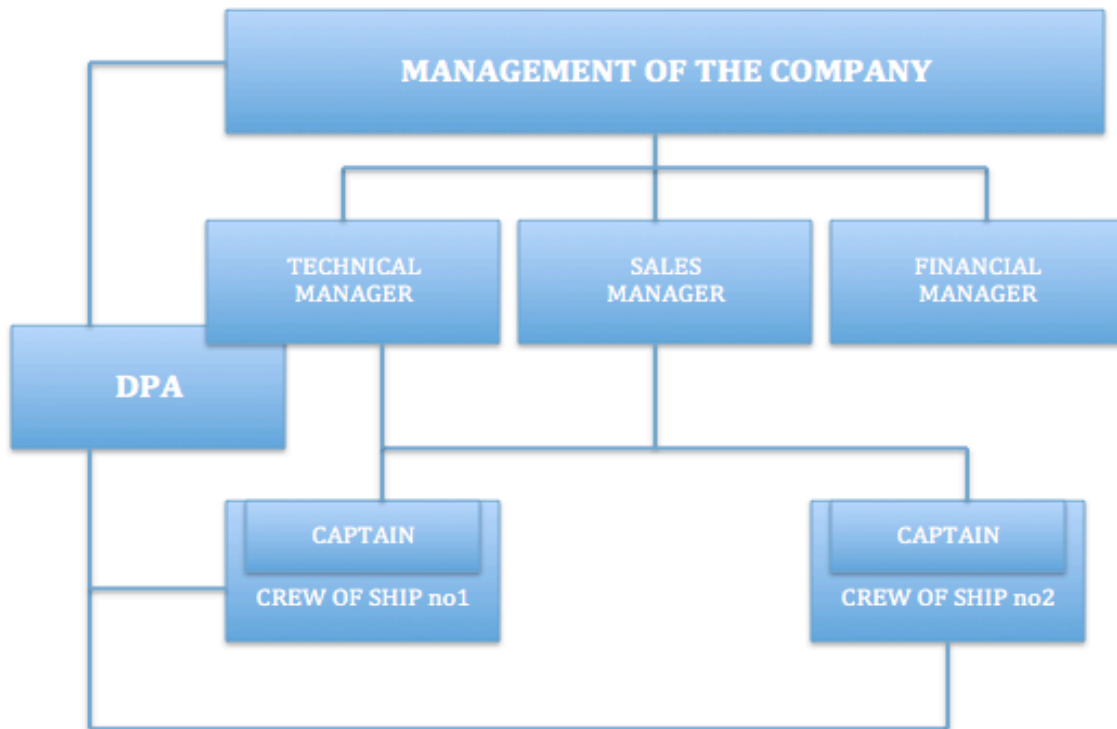
Ο ρόλος του marine superintendent παραδοσιακά ήταν αυτός ο οποίος μετέφερε όλες τις πληροφορίες σχετικά με το πλήρωμα του πλοίου στον καπετάνιο, συμπεριλαμβανομένων και των ‘κουτσομπολιών’. Στην συνέχεια όμως ο ρόλος του εξελίχθηκε σε αυτόν που θα μεταφέρει στην ανώτατη διοίκηση του πλοίου πληροφορίες από τις κατώτερες βαθμίδες του πληρώματος, ακόμα και με επίσημη μορφή ή email. Έτσι παρατηρούμε ότι εκπληρώνεται η ανάγκη της εσωτερικής επικοινωνίας στο πλοίο όπως υποδεικνύει ο ISM code.

Η παρακολούθηση και επίβλεψη των διαδικασιών εργασίας στο πλοίο πραγματοποιείται από τον ίδιο τον καπετάνιο αλλά και έλεγχοι μικρότερης κλίμακας πραγματοποιούνται από τον safety officer και τους αντικαταστάτες του. Μετά την περάτωση αυτών των ελέγχων ο καπετάνιος καθώς και ο marine superintended ή ο safety officer παραδίδουν στον CEO την γραπτή τους αναφορά. Στην πρώτη περίπτωση παρατηρούμε ότι επιτυγχάνεται σωστή ροή των πληροφοριών από τις κατώτερες βαθμίδες του πληρώματος στον CEO.

Όσο αναφορά την διασφάλιση της αναγνώρισης των αναγκών του πλοίου και της επαρκούς κάλυψης αυτών από την πλοιοκτήτρια εταιρία, στην περίπτωση ένα όπου τον ρόλο του DPA εκτελούν ο marine superintended ή ο safety officer , παρατηρείται ότι δεν μπορούν να το εκπληρώσουν ορθά. Ο λόγος της μη ορθής εκπλήρωσης είναι ότι αδυνατούν να έχουν σφαιρική πληροφόρηση για τις ανάγκες όλων των τμημάτων αφού ανάλογα με την ειδικότητα τους ανήκουν σε μεμονωμένο τμήμα. Για παράδειγμα ο marine superintended ανήκει στο marine department ενώ ο safety officer στο safety department.

Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν την αδυναμία πλήρους εκπλήρωσης των καθηκόντων ενός DPA από κάποιον υπάλληλο της εταιρίας ο οποίος ανήκει σε άλλο τμήμα. Αυτή η λύση δεν αποτελεί την ιδανική μιας και δεν εκπληρώνεται πλήρως ο ορισμός του ISM code παράγραφος 1.1.10, έκδοση 2002. Σε αυτήν την περίπτωση επίσης ο ρόλος του DPA μπορεί να είναι δύσκολος καθώς μπορεί να κληθεί να πάρει μια απόφαση για την κατανομή ενός περιορισμένου προϋπολογισμού μεταξύ του τμήματος στο οποίο εργάζεται και ενός άλλου τμήματος. Όπως είναι εμφανές απαιτείται ένα ανώτερο επίπεδο management για την λήψη τέτοιων αποφάσεων γιατί πολλές φορές αυτός που εκτελεί χρέη DPA μπορεί να μην είναι αντικειμενικός στο να πάρει μια απόφαση που αφορά το τμήμα στο οποίο εργάζεται.

Σχήμα 3.1: Οργανόγραμμα ναυτιλιακής εταιρίας



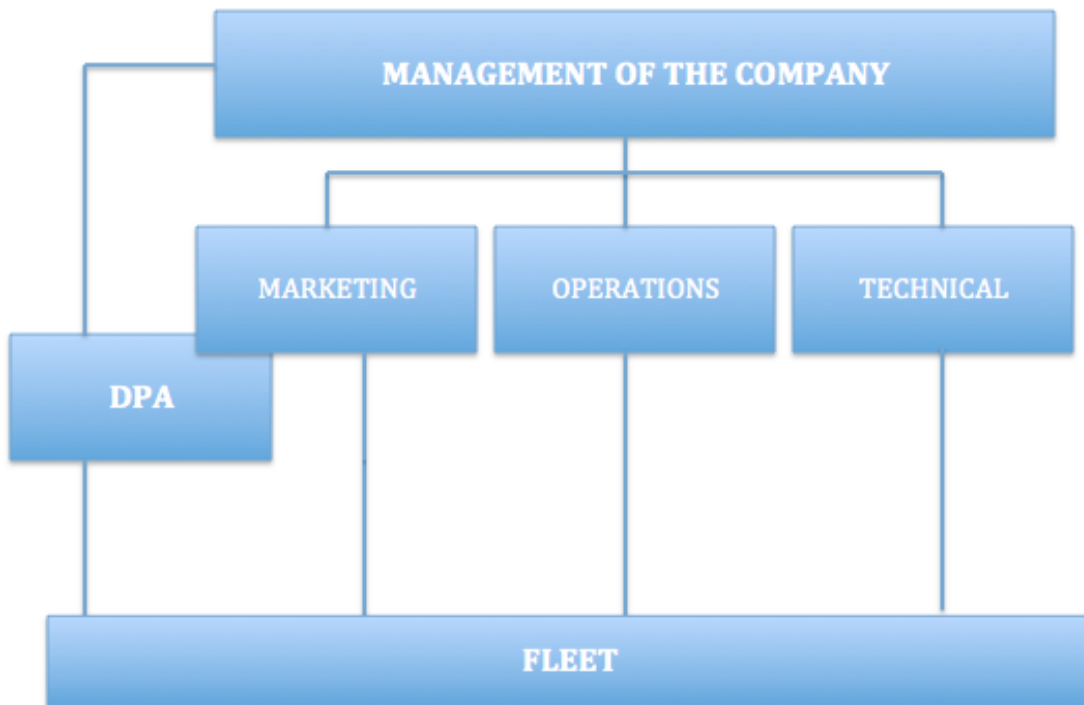
3.3.2 Δεύτερη περίπτωση:

Σε αυτήν την περίπτωση ο DPA είναι ένας manager ο οποίος δεν έχει αρμοδιότητες στις διαδικασίες του πλοίου καθώς και σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες ασφάλειας και συντήρησης του στόλου. Για παράδειγμα θα μπορούσε να ανήκει στο οικονομικό ή στο τμήμα marketing ή στο τμήμα διοίκησης ανθρώπινων πόρων, μπορεί να είναι μέχρι και ο quality manager.

Ο CEO ή και ο γενικός διευθυντής μιας ναυτιλιακής όταν ορίσουν τα καθήκοντα του DPA της συγκεκριμένης περίπτωσης καθορίζουν ότι ο DPA πρέπει να έρχεται σε άμεση επαφή μαζί τους όσο συχνά κρίνει αυτός ότι είναι απαραίτητο. Σε αυτό το σενάριο διασφαλίζεται ένας αξιόπιστος σύνδεσμος μεταξύ του προσωπικού του πλοίου και της ανώτερης διοίκησης της ναυτιλιακής εταιρίας. Έτσι επιτυγχάνεται η παρακολούθηση και καταγραφή των διαδικασιών του πλοίου όσο αναφορά την ασφάλεια αλλά και την μείωση των ρίπων στην θάλασσα με την βοήθεια των καπετάνιων του στόλου. Όπως προαναφέρθηκε όταν επιτυγχάνεται σωστή επικοινωνία μεταξύ του DPA και των καπετάνιων τότε ο καπετάνιος μπορεί να εκτελεί σωστά τα καθήκοντά του και να προσφέρει υποστήριξη στην εταιρία που εργάζεται και όχι μόνο σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Από την μελέτη της δεύτερης περίπτωσης προκύπτει ότι όλες οι προϋποθέσεις για την σωστή τέλεση των καθηκόντων του DPA πληρούνται. Έτσι η διοίκηση της εταιρίας μπορεί να εμπιστευτεί στον DPA τον έλεγχο της τήρησης του SMS. Αν ο SMS είναι ορθά δομημένος, προβλέπει όλες τις απαραίτητες διαδικασίες για όλη την διάρκεια ζωής του πλοίου και έτσι ο ‘SMS manager ‘ που εν προκειμένω είναι ο DPA σε συνδυασμό με την βοήθεια που λαμβάνει από τους καπετάνιους αλλά και τα εργαλεία του ISM code να επιτηρεί και να καταγράφει τις διαδικασίες σε κάθε πλοίο που αφορούν στην ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Σχήμα 3.2: Οργανόγραμμα ναυτιλιακής εταιρίας που συμμορφώνεται με τον ISM code



Η εταιρία που απεικονίζεται παραπάνω συμμορφώνεται με τον ISM code ωστόσο υπάρχει μια αμφιβολία κατά πόσο το τεχνικό τμήμα είναι επαρκές χωρίς την βοήθεια εξωτερικού συμβούλου.

Και στις δυο περιπτώσεις που αναλύθηκαν ακόμα και σε μια μικρή εταιρία η εφαρμογή του ISM code στην δομή της έχει κάποιους περιορισμούς. Δεν είναι εύκολο να αποδειχτεί ότι το σύστημα μπορεί να λειτουργήσει επαρκώς. Πράγματι ο φόρτος εργασίας για έναν άνθρωπο ο οποίος καλύπτει δύο πόστα (DPA) μπορεί να είναι πολύ βαρύς. Ωστόσο αυτές οι εταιρίες συχνά επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν εξειδικευμένους συμβούλους για να τους βοηθήσουν σχετικά με τους εσωτερικούς ελέγχους.

Μερικές φορές οι μικρές εταιρίες οπου ανήκουν σε έναν όμιλο επιχειρήσεων απευθύνονται στο HSE (Hygiene Safety Environment), τμήμα του ομίλου για να διασφαλίσουν ορισμένες διαδικασίες σχετικά με τον SMS:

- Διενέργεια ελέγχων σχετικά με την τήρηση της υγιεινής της ασφάλειας και της διατήρησης του περιβάλλοντος.

- Ανάλυση παρ' ολίγον ατυχημάτων και ατυχημάτων.
- Έλεγχος και προσθήκες στα πρακτικά τήρησης του SMS.
- Εσωτερικοί έλεγχοι.

3.3.3 Τρίτη περίπτωση:

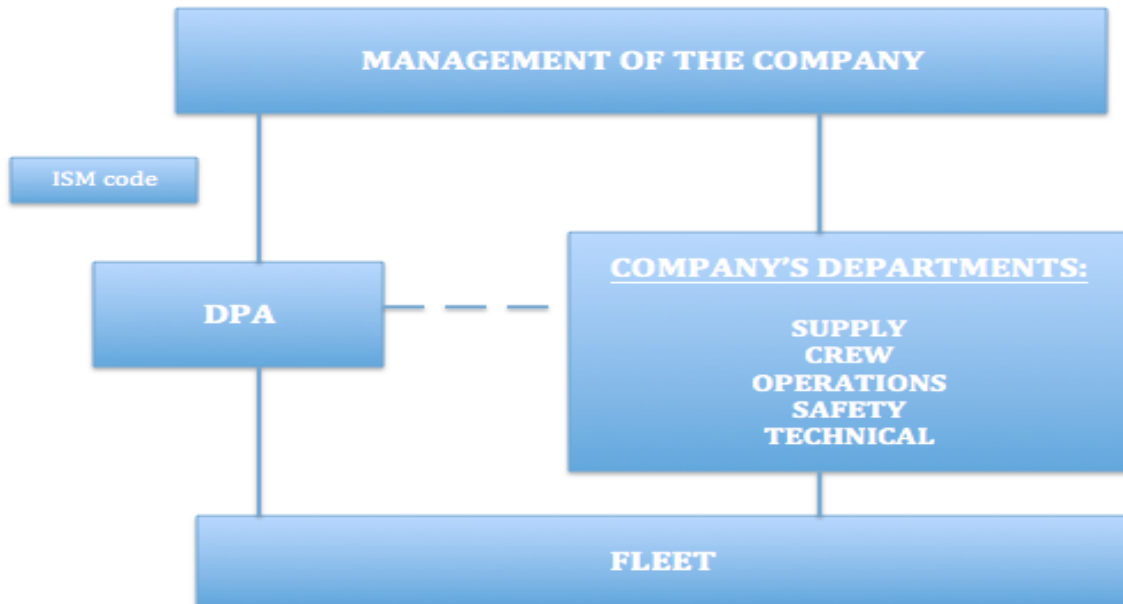
Η κατά γράμμα τήρηση του ISM code οδήγησε μεγάλες επιχειρήσεις στο να διαμορφώσουν την δομή της εταιρίας με βάση τον ISM code κυρίως σε ότι αφορά το προσωπικό, τις εγκαταστάσεις και τον προϋπολογισμό τους. Η εν λόγω δομή διασφαλίζει την συνολική διοίκηση με βάση τον SMS παρέχοντας:

- Διαύλους επικοινωνίας μεταξύ των πληρωμάτων του στόλου και του γενικού διευθυντή.
- Διαρκή επικοινωνία με τους καπετάνιους για παρακολούθηση του στόλου εν πλώ.
- Έλεγχο και επαναπροσδιορισμό του SMS με βάση τα χαρακτηριστικά και τον τρόπο λειτουργίας της εταιρίας.
- Διορθώσεις αλλαγές και επαληθεύσεις των τηρούμενων εγγράφων του SMS.
- Διενέργεια εσωτερικών ελέγχων.
- Παρακολούθηση των μη συμμορφώσεων.
- Ανάλυση των εκθέσεων των καπετάνιων.
- Προετοιμασίας της διοικητικής επισκόπησης.
- Εκπαίδευση για τον ISM code είτε εν πλώ είτε στην στεριά.
- Διοργάνωση συνεδρίων ή σεμιναρίων εκπαίδευσης, τα οποία θεωρούνται απαραίτητα.
- Επίβλεψη τήρησης κανονισμών συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης των διορθωτικών κινήσεων αλλά και της μετάδοσης όλων των πληροφοριών στα πλοία του στόλου.

Όπως είναι εμφανές όλες οι προϋποθέσεις ορθής τήρησης του κώδικα σχετικά με τον DPA πληρούνται καθώς και οι απαιτήσεις των παραγράφων 9, 11 και κυρίως 12 του

κώδικα. Έτσι παρουσιάζεται ακολούθως το ιδανικό οργανόγραμμα σχετικά με την δομή μιας ναυτιλιακής εταιρίας και την ιδανική θέση του DPA σε αυτή.

Σχημα 3.3: Ιδανική θέση του DPA στο οργανόγραμμα ναυτιλιακής εταιρίας



Συμπερασματικά με αυτές τις τρεις περιπτώσεις υπογραμμίζεται ότι μόνο η τρίτη περίπτωση είναι πλήρως συμμορφούμενη με τον ISM code. Ο λόγος είναι ότι διασφαλίζει και την ναυτιλιακή εταιρία αλλά και τον ίδιο τον DPA. Ωστόσο αυτή η άποψη δεν βρίσκει σύμφωνους όλους τους ειδικούς με τον ISM code όπως για παράδειγμα ο Mr. Philip Anderson, ο οποίος θεωρείται ειδικός στο Ηνωμένο Βασίλειο σχετικά με τον κώδικα. Ο τελευταίος υποστηρίζει ότι τα ακριβή καθήκοντα του DPA μπορούν να προσδιοριστούν μόνο από το δικαστήριο όταν πρέπει να αποδώσουν ποινικές ευθύνες μετά από ένα μεγάλο ατύχημα.

3.4 Σχέσεις με άλλα μέρη που συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο: συγκεκριμένα τις βοηθητικές ναυτιλιακές υπηρεσίες (*maritime auxiliary service*)

Το βασικό πρόβλημα που προκύπτει κατά τον καθορισμό της μορφής του DPA των βοηθητικών υπηρεσιών, των εκπροσώπων ή συνεργατών του εφοπλιστή, είναι να

εξακριβωθεί αν οι αρμοδιότητες, που το αρ.4 του ISM code αναθέτει στον DPA, μπορούν να συμπεριληφθούν σε αυτές άλλων βοηθητικών υπηρεσιών ή διαχειριστών του εφοπλιστή. Με άλλα λόγια, εξετάζουμε το κατά πόσο υπάρχει σύγκλιση ή όχι μεταξύ των αρμοδιοτήτων του DPA και άλλων προσώπων που συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο. Στην υπόθεση ότι οι λειτουργίες του DPA μπορούν να προστεθούν σε εκείνες των προαναφερθέντων προσώπων, ζητείται ο καθορισμός των προϋποθέσεων που επιτρέπουν κάτι τέτοιο και των περιπτώσεων που δε γίνεται να συμβεί αυτό. Σε αυτή την ενότητα θα γίνει μια προσπάθεια να καθοριστούν οι αρμοδιότητες και οι λειτουργίες του DPA σχετικά με άλλες βοηθητικές υπηρεσίες του εφοπλιστή. Στις επόμενες ενότητες θα αναλυθούν, σκέψεις που σχετίζονται με πιθανές συγκρούσεις συμφερόντων που μπορεί να προκύψουν μεταξύ του DPA και άλλων προσώπων που συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο (εφοπλιστής, διαχειριστής, καπετάνιος, εταιρίες πιστοποίησης και ελέγχου).

Το πρώτο στοιχείο που καθιστά αδύνατον ο DPA να βρίσκεται εν πλώ προκύπτει από την απαίτηση ότι πρέπει να βρίσκεται στην ξηρά, ώστε να μπορεί να διεκπεραιώσει όλες του τις υποχρεώσεις. Επομένως, αποκλείονται ήδη όλα τα μέλη του πληρώματος. Είναι ξεκάθαρο ότι οι αρμοδιότητες του DPA δεν μπορούν να συμπεριληφθούν σε αυτές του καπετάνιου, του πιλότου, του λοστρόμου, του αρχιμηχανικού ή του επιστάτη φορτίου, για παράδειγμα.

Αντιθέτως, δε φαίνεται να υπάρχει καμία αντίρρηση το ίδιο πρόσωπο να εκτελεί τα καθήκοντα shipping manager και την ίδια στιγμή να είναι το διορισμένο πρόσωπο ή να συμπεριλαμβάνεται στον οργανισμό της, παρέχοντας τις υπηρεσίες του στον εφοπλιστή.

Αν αποφανθεί πως το διορισμένο πρόσωπο δεν είναι λειτουργικά εξαρτώμενο από τον εφοπλιστή, ο shipping manager μπορεί, κατα την κοινή γνώμη, να αποκτήσει επίσης την ιδιότητα του DPA, ή να ορίσει έναν ή πολλούς υπαλλήλους με αυτή την ευθύνη, κατόπιν διορισμού από την εταιρία.

Εάν, όπως προαναφέρθηκε, οι λειτουργίες του DPA, μπορούν να συμπεριληφθούν σε αυτές ενός νομικού προσώπου που συνδέεται με σχέσεις εργασιακές / μισθοδοτικές με τον εφοπλιστή, τότε δεν πρέπει να υπάρχει κανένα πρόβλημα αυτές να ανατεθούν σε μία εταιρία που αποτελεί μόνιμο ή «ανθεκτικό» συνεργάτη ή αντιπρόσωπο. Σε αυτά τα πλαίσια, οι ίδιες συνθήκες που οδήγησαν το '70 τους εφοπλιστές να μειώσουν το προσωπικό τους στη στεριά και που τα τελευταία χρόνια έχουν οδηγήσει στη μείωση παραγωγής των μεταφορικών πλοίων, οδηγούν στη συγκέντρωση της διαχείρισης του πλοίου στη στεριά σε ένα πρόσωπο, περιλαμβάνοντας και τη διαχείριση λειτουργικής ασφάλειας και της πρόληψης ρύπανσης.

Σε αυτή τη συγκέντρωση ευθυνών διαχείρισης αποκρίνεται το λεγόμενο Standard Ship Management Agreement (SHIPMAN), το οποίο είναι ένα έντυπο που αναπτύχθηκε από την BIMCO. Πράγματι, η τρέχουσα έκδοση (Shipman 2009) αυτού του εντύπου σύμβασης διαχείρισης, είναι μια αναθεώρηση της έκδοσης του 1998, η οποία με τη σειρά της τροποποίησε τις αρχικές ρήτρες (του 1988) για να συλλέξει την άσκηση των καθηκόντων που απορρέουν από τις νέες αρχές και νόμους της ασφάλειας, που προέρχονται απ'τον ISM code και απευθύνονται τόσο στο πλήρωμα όσο και στο προσωπικό στεριάς της ναυτιλιακής. Γενικά, η σύμβαση διαχείρισης σημαίνει ότι ο διαχειριστής ή shipping manager, αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεριμνά για την αξιοπλοΐα του πλοίου, με την ευρύτερη έννοια του όρου. Αυτό σημαίνει ότι αναλαμβάνει την ευθύνη εφαρμογής όλων των standards και των μέτρων πρόληψης, του ελέγχου και της διαμόρφωσης του πληρώματος, για την αποφυγή ατυχημάτων που προκαλούν ζημιές στα άτομα, στο πλοίο και στο περιβάλλον.

Για την ανάλυση αυτής της εργασίας, είναι χρήσιμη η αναπαραγωγή των ορισμών που περιέχονται στην παράγραφο 2.2. του παραρτήματος της Απόφασης της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ (Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών), στις 14 Οκτώβρη του 2009 (397/09 / COL), που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, την 1η Δεκεμβρίου 2011. Αυτό το παράρτημα περιγράφει:

Οι εταιρίες ναυτιλιακής διαχείρισης είναι επιχειρήσεις που παρέχουν διαφόρων ειδών υπηρεσίες στους πλοιοκτήτες, όπως τεχνικό έλεγχο, πρόσληψη, κατάρτιση και διαχείριση του πληρώματος και λειτουργία των πλοίων. Υπάρχουν τρεις βασικές κατηγορίες υπηρεσιών ναυτιλιακής διαχείρισης: διαχείριση του πληρώματος, τεχνική διαχείριση και εμπορική διαχείριση.

Η διαχείριση του πληρώματος ασχολείται με όλες τις πτυχές που σχετίζονται με το πλήρωμα, όπως η επιλογή και πρόσληψη ειδικευμένων ναυτικών, η προετοιμασία του μισθολογίου, η εξασφάλιση ενός επαρκούς επιπέδου στελέχωσης, ο έλεγχος των προσόντων των μελών του πληρώματος, η ασφαλιστική κάλυψη ατυχημάτων και αναπηρίας, η επεξεργασία των ταξιδιών και των θεωρήσεων, η διαχείριση των ιατρικών εξόδων, η αξιολόγηση των επιδόσεων των ναυτικών και σε κάποιες περιπτώσεις, ο σχηματισμός αυτών. Η διαχείριση του πληρώματος αποτελεί, με μεγάλη διαφορά, το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας δραστηριότητας της ναυτιλιακής διαχείρισης.

Η τεχνική διαχείριση συνίσταται στην εξασφάλιση της αξιοπλοΐας του πλοίου και την πλήρη συμμόρφωσή με τις τεχνικές προδιαγραφές για την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα. Συγκεκριμένα, ο τεχνικός διαχειριστής, είναι υπεύθυνος για τη λήψη των κατάλληλων αποφάσεων σχετικά με τις επισκευές και τη συντήρηση του πλοίου. Η τεχνική διαχείριση αντιπροσωπεύει σημαντικό ποσοστό της βιομηχανίας της ναυτιλιακής διαχείρισης, αν και πολύ μικρότερο από τη διαχείριση του πληρώματος.

Σε αυτά τα κείμενα, συλλέγονται αρμοδιότητες, που ανατίθενται από τον πλοιοκτήτη στο shipping manager, που μπορούν να τεθούν σε άμεση σχέση, ή να συμπίπτουν εν μέρει, με εκείνες που κατέχουν εκείνοι που έχουν την ευθύνη για την πρόληψη της λειτουργικής ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης. Ως εκ τούτου και του DPA.

Σε αυτή την περίπτωση, μία από τις πρώτες ερωτήσεις που μπορεί να τεθεί αφορά το αν η εταιρία, που σύμφωνα με το αρ.4 του ISM code πρέπει να διορίσει έναν DPA και να εγγυηθεί ότι αυτός θα έχει μόνιμη πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο των

αποφάσεων της επιχείρησης, παρέχει την αναγκαία υποστήριξη στην ξηρά. Μπορεί ο DPA να μην είναι ο πλοιοκτήτης ούτε ο άμεσος χειριστής του πλοίου, αλλά μία από αυτές τις εταιρίες ναυτιλιακής διαχείρισης, με αρμοδιότητες τον σχηματισμό του προσωπικού, την συντήρηση του πλοίου, την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα. Σύμφωνα με αυτά, όταν οι ρήτρες της σύμβασης διαχείρισης αποδεικνύουν ότι η ευθύνη για τη διαχείριση της λειτουργικής ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, έχει μεταφερθεί στο διαχειριστή, τότε φαίνεται λογικό να είναι εκείνος αυτός που θα διορίσει τον DPA. Σε αυτά τα πλαίσια, ο Νόμος 1 του Κεφαλαίου IX του SOLAS (τον οποίο έχει ενσωματώσει ο ISM code, όπως είναι γνωστό) δηλώνει ότι εκ μέρους της εταιρίας, πρέπει να γίνεται κατανοητό από:

«..τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή οποιοδήποτε άλλο οργανισμό ή πρόσωπο, όπως ο shipping manager ή ο ναυλωτής, απο την στιγμή που λάβει την ευθύνη από τον ιδιοκτήτη για τη λειτουργία του πλοίου, αποδέχεται και τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες που ορίζονται από τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας.»

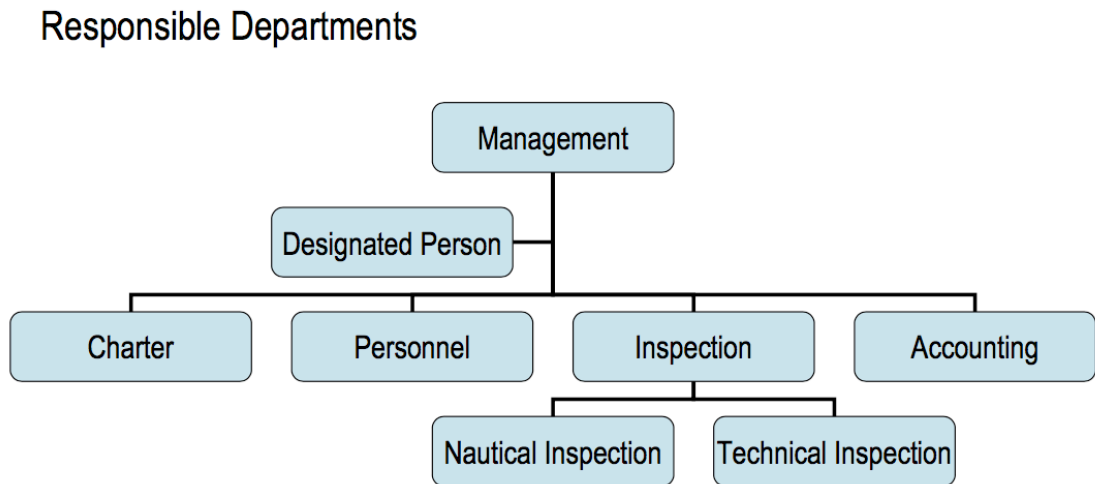
Δεν είναι μόνο ότι ο shipping manager μπορεί ή πρέπει να ορίσει τον DPA, αλλά, αν υπάρχουν αμφιβολίες για το αν ανέλαβε τις ευθύνες ή όχι από τον ISM code (καθώς οι ζημιωθέντες τρίτοι δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουν το περιεχόμενο της σύμβασης διαχείρισης). Το γεγονός ότι είναι ο shipping manager αυτός που έχει διορίσει τον DPA, θα είναι μια ισχυρή ένδειξη ότι έχει πράγματι αναλάβει αυτές τις ευθύνες.

Αν ο shipping manager είναι εκείνος ο οποίος διόρισε και ανέθεσε την θέση στον DPA και όχι ο εφοπλιστής, αυτό δεν αποκλείει, ότι σε περίπτωση ζημιών που προκλήθηκαν από πράξη του DPA, η ευθύνη του εφοπλιστή, θα μοιραστεί ανάμεσα σε αυτόν, τον διαχειριστή αλλά και τον ίδιο τον DPA. Η τελική ευθύνη για τις συνέπειες ενός ατυχήματος είναι από κοινού και απο τις τρεις αυτές διοικητικές θέσεις σε μια ναυτιλιακή εταιρία.

Αφενός αν τελικά ο shipping manager είναι εκείνος που έχει την ευθύνη ορισμού του DPA, θα πρέπει να του παρέχεται η μόνιμη και άμεση πρόσβαση όχι μόνο στο υψηλότερο επίπεδο της ηγεσίας και της ευθύνη του shipping manager που τον όρισε, αλλά και στον ιδιοκτήτη ή τον ναυλωτή.

Αφετέρου, αν είναι ο εφοπλιστής εκείνος ο οποίος όρισε τον DPA, τότε ο τελευταίος θα πρέπει να διατηρεί συνεχή επαφή με τους shipping managers, στο υψηλότερο επίπεδο λήψης αποφάσεων όσον αφορά τις λειτουργίες του DPA, με τρόπο που οι αποφάσεις που παίρνει (ο DPA), είτε είναι σύμφωνες με τον shipping manager είτε όχι, να είναι συνδεδεμένες με τον εφοπλιστή, σαν να πάρθηκαν από τον ίδιο. Έτσι, η παρούσα ανάλυση καταλήγει στο ακόλουθο σχήμα ως το ιδανικό οργανόγραμμα σχετικά με τον ρόλο και τις ευθύνες του DPA και των υπόλοιπων τμημάτων μιας ναυτιλιακής εταιρίας.

Σχήμα 3.4: Οργανόγραμμα υπεύθυνων τμημάτων ναυτιλιακών εταιριών



Τέλος, είναι σκόπιμο να αναφερθούν σε αυτή την ενότητα οι σχέσεις μεταξύ της νέας μορφής του DPA και με του καπετάνιου. Σε μια πρόσφατη μελέτη σχετικά με τη νομική θέση και την ευθύνη του καπετάνιου του πλοίου, σημειώνεται:

Έτσι, ο "μόνος Κύριος επί του πλοίου, μετά το Θεό" βλέπει τη θέση του να εξελίσσεται με τη ροή των νέων τεχνικών που έχουν ενσωματωθεί στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, και πως η απόλυτη εξουσία του επί του πλοίου, παραμένει, σε πολλές περιπτώσεις, περιορισμένη σε μια απλή λειτουργία εκτέλεσης εντολών που του ανακοινώνονται από τη στεριά.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ο ISM code ασχολείται με την ευθύνη του καπετάνιου στην παράγραφο 5, αμέσως μετά από την παράθεση των λειτουργιών και αρμοδιοτήτων του DPA. Εκείνο το κείμενο, απαιτεί από την ναυτιλιακή εταιρία να καθορίσει και να τεκμηριώσει την ευθύνη του καπετάνιου, ως προς την άσκηση των καθηκόντων που σχετίζονται με την εφαρμογή και την επιτήρηση του SMS, επί του πλοίου. Για το σκοπό αυτό, ενδείκνυται να συμπεριληφθεί στο πλοίο μία δήλωση που τονίζει κατηγορηματικά την εξουσία του καπετάνιου και δηλώνει πως εκείνος είναι που πρέπει να λάβει τις αναγκαίες αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης και να ζητήσει βοήθεια από την εταιρία του, όταν αυτό είναι αναγκαίο. Σε αυτά τα πλαίσια, η σύμβαση SOLAS:

1. Απαγορεύει στον ιδιοκτήτη, στον εφοπλιστή, στον ναυλωτή και οποιοδήποτε άλλον, να εμποδίζουν τον καπετάνιο να λάβει οποιαδήποτε απόφαση εκείνος κρίνει αναγκαία, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και να παρακολούουν το έργο του προκειμένου να μην το πράξει. (Νόμος 34.3 του κεφ. V του παραρτήματος)

2. Απαγορεύει να αναγκάζεται ο καπετάνιος από τον πλοιοκτήτη, τον ναυλωτή ή άλλους, να πάρει αποφάσεις αντίθετες με την επαγγελματική του κρίση, όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα. (Νόμος 8 κεφ. XI-2 του παραρτήματος του SOLAS)

Επιπρόσθετα, εάν προκύψει σύγκρουση των αποφάσεων που θεωρεί σωστές ο DPA με εκείνες του καπετάνιου, δύο κριτήρια μπορούν να βοηθήσουν στην επίλυση της:

- i. Η κατανόηση ότι ο DPA, ως το alter ego της ναυτιλιακής εταιρίας (είτε πρόκειται για τον ιδιοκτήτη ή το διαχειριστή της) αναλαμβάνει πλήρως την εξουσία του στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και επικείμενου κινδύνου για την πλοήγηση ή το θαλάσσιο περιβάλλον. Ως εκ τούτου, κυριαρχεί η απόφαση του DPA και, όπως είναι φυσικό, εξαιρείται από την ευθύνη ο καπετάνιος, σε ότι αφορά ζημιές που μπορεί να προκληθούν από τα μέτρα που λήφθηκαν από τον DPA.
- ii. Από την άλλη, θεωρώντας ότι η ευθύνη του DPA περιορίζεται στο να αναφέρει με ακρίβεια την κατάσταση προς τη διεύθυνση της ναυτιλιακής εταιρίας (για την οποία πρέπει να ενημερώνεται άμεσα από τον καπετάνιο και να διατηρεί συνεχή επαφή μαζί του) και στο να μεριμνά για την παροχή της απαραίτητης υποστήριξης στο πλοίο από τη στεριά, τότε ο καπετάνιος ενεργεί υπ' ευθύνη του.

Περίληπτικά, είναι δύσκολο να επιλεγθεί η μία περίπτωση ή η άλλη, επειδή η απάντηση εξαρτάται από το συγκεκριμένο επίπεδο ευθύνης και αποτελεσματικότητας που έχει σε κάθε περίπτωση ο DPA. Στην πραγματικότητα των ναυτιλιακών εταιριών, φαίνεται ότι ο DPA αποτελεί έναν υπάλληλο, γραφειοκρατικού χαρακτήρα, που επισκέπτεται τα πλοία μία φορά το χρόνο και διαθέτει υλικούς και ανθρώπινους πόρους. Αυτό συμβαίνει στις περιπτώσεις όπου ο DPA είναι πράγματι ο διαχειριστής του πλοίου, ή ένα πρόσωπο πολύ στενά συνδεδεμένο με τη διεύθυνση της εταιρίας. Σε κάθε περίπτωση, η σημαντικότερη συνέπεια της θέσπισης του DPA στον ISM code και ταυτόχρονα η διατήρηση της εξουσίας του καπετάνιου, είναι η διάκριση της διαχωριστικής γραμμής μεταξύ των παράνομων πράξεων που προέρχονται από τον καπετάνιο και άλλα μέλη του πληρώματος και των ζημιών που προκαλούνται σε τρίτους (του χώρου της ναυτιλίας).

Στα πλαίσια που η ναυτιλιακή εταιρία πρέπει να διορίσει ένα άτομο στη στεριά, με πλήρη και άμεση πρόσβαση στα επίπεδα διεύθυνσης και να του δώσει εξουσία και πόρους για να μπορεί να παρέχει την απαραίτητη υποστήριξη από τη στεριά, η ενημέρωση και οι αποφάσεις του καπετάνιου, πρέπει να γνωστοποιούνται και στη διεύθυνση της εταιρίας. Η τελευταία ευθύνεται απεριόριστα όταν, για οποιοδήποτε λόγο, αγνοεί το αίτημα για υποστήριξη απ'τη στεριά, του καπετάνιου στον DPA, ακόμα και αν ο εφοπλιστής μπορεί να αποδείξει ότι τα μέλη της διεύθυνσης δεν θα μπορούσαν να γνωρίζουν ή να παρέχουν αυτά τα μέσα υποστήριξης.

4. Λειτουργίες και προσόντα του DPA

4.1 Λεπτομερείς λειτουργίες, γνώσεις και δεξιότητες

Δεδομένου ότι η θέσπιση του DPA στη Σύμβαση SOLAS έγινε με σκοπό τη μείωση παρουσίας του ανθρώπινου λάθους κατά την εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλείας, η εξέταση ορισμένων ατυχημάτων που αποκάλυψαν τη σημασία αυτών των σφαλμάτων, μπορεί να μας δια φωτίσει σχετικά με τον τύπο των σφαλμάτων που δύναται να προλάβει και να αποτρέψει η δράση του DPA. Αυτή είναι μία από τις βασικές του λειτουργίες.

Για την καλύτερη κατανόηση της θέσης του DPA σύμφωνα με την Σύμβαση SOLAS, θα αναφερθούν τρία ατυχήματα που έγιναν σε πολύ διαφορετικές περιόδους, πριν και μετά την έγκριση του ISM code και την έναρξη ισχύος του ως υποχρεωτικό, για την ένταξή του στο Κεφάλαιο IX της Σύμβασης SOLAS. Σε κανένα από αυτά δεν εφαρμοζόταν άμεσα ο ISM code, ως υποχρεωτικός κανονισμός, αλλά ακριβώς για αυτόν τον λόγο τονίζονται τα προβλήματα που σκοπεύει να αντιμετωπίσει ο ISM code, ήταν πάντα παρόντα στη θαλάσσια πλοήγηση. Τα ατυχήματα αυτά ήταν: του MARION το 1977, του EURASIAN DREAM το 1998 και του TOREPO, το 1997.

Η αιτία του ατυχήματος του MARION, που προκάλεσε τεράστιες ζημιές (25 εκατομμύρια δολάρια) με την άγκυρά του σε υποθαλάσσιο αγωγό πετρελαίου, ήταν η χρήση διαγραμμάτων πλοήγησης που δεν ήταν καθόλου επικαιροποιημένα (πραγματικά, 20 χρόνια προγενέστερα). Οι ιδιοκτήτες του πλοίου, λιβεριανής σημαίας, αναγνώρισαν τη ζημιά και την αιτία, αλλά κατάφεραν να περιορίσουν την ευθύνη σε κάτι λιγότερο από ένα εκατομμύριο λίρες, αποδίδοντας αποκλειστική ευθύνη στον καπετάνιο που δεν ασχολήθηκε να ανανεώσει τα διαγράμματα πλοήγησης, αν και είχε κληθεί να το πράξει από το διευθυντή, υπεύθυνο για τις λειτουργίες της εταιρίας, μέσω μιας γενικής ανακοίνωσης / οδηγίας (instruction) που έγινε πριν από αρκετούς μήνες.

Η συζήτηση επικεντρώθηκε στο αν το γεγονός ότι ο διευθυντής λειτουργιών της εταιρίας, δεν είχε σιγουρευτεί για το αν ο καπετάνιος τελικά προμηθεύτηκε επίκαιρα διαγράμματα, αν θα μπορούσε αυτό να θεωρηθεί σοβαρή αμέλεια της ναυτιλιακής, που κατέστησε το πλοίο ανεπαρκές (unseaworthy) για το ταξίδι που του ανέθεσε. Αυτός ο διευθυντής, είχε κάνει μια επίσκεψη επί του πλοίου λίγο πριν συμβεί το ατύχημα. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο θεώρησε πως ο διευθυντής λειτουργιών δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αντιπρόσωπος του ιδιοκτήτη, με τρόπο που η αμέλειά του *διευθυντή* να συνδέεται με εκείνη του *ιδιοκτήτη*. Τόσο το Court of Appeal όσο και το House of Lords (Ανώτατο Δικαστήριο) θεώρησαν ότι η αμέλεια ή η έλλειψη προσοχής του διευθυντή λειτουργιών συνδέεται με την εταιρία, καθώς εκείνη όφειλε, μέσω των διευθυντών και των αντιπροσώπων της να προβεί σε επαρκή διαχείριση της ασφάλειας.

Το EURASIAN DREAM ήταν ένα Car Carrier, που κατέληξε τελείως κατεστραμμένο, μαζί και τα οχήματα που μετέφερε, καθώς πραγματοποιούσε λειτουργίες εκφόρτωσης σε ένα λιμάνι των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Αιτία του ατυχήματος αποτέλεσε μία πυρκαγιά που ξεκίνησε σε ένα από τα καταστρώματα και δεν μπόρεσε να αντιμετωπισθεί από το πλήρωμα. Στη μετέπειτα εξέταση του συμβάντος κατά του ιδιοκτήτη του πλοίου, αποδείχθηκε ότι ούτε το πλήρωμα ούτε ο καπετάνιος είχαν λάβει οδηγίες σχετικά με τις διαδικασίες ασφαλείας των λειτουργιών εκφόρτωσης, ούτε σχετικά με αντιμετώπιση πυρκαγιάς και ότι τα εγχειρίδια του SMS που βρέθηκαν στο πλοίο, ήταν ογκώδη και γενικά ανεπαρκή για τους συγκεκριμένους κινδύνους αυτού του τύπου πλοίου.

Για όλα τα παραπάνω και παρά το γεγονός ότι το EURASIAN DREAM δεν ήταν ακόμα υποχρεωμένο να εφαρμόσει τον ISM code, παρόλο που η εταιρία τον είχε ήδη εφαρμόσει σε άλλα πλοία της και είχε εγχειρίδια και κοινές διαδικασίες για όλους, το δικαστήριο απέδωσε την ευθύνη στη ναυτιλιακή εταιρία.

Τέλος, στο ναύαγιο του πετρελαιοφόρου TOREPO, το οποίο «έκατσε» και το φορτίο του δέχθηκε σοβαρές βλάβες, στην προσπάθειά του να διασχίσει το Στενό του Μαγγελάνου, συζητάται για το αν οι ασφαλιστικές του φορτίου θα έπρεπε να

συμμετάσχουν στο γενικό μέσο όρο του κόστους ή αν αντιθέτως, αποτελούσε καθαρά σοβαρή αμέλεια της εταιρίας, αποκλείοντας έτσι την ευθύνη των ασφαλιστικών. Αν και τη στιγμή που έγινε το ατύχημα, δεν είχε τεθεί ακόμα σε ισχύ το Κεφ. ΙΧ της Σύμβασης SOLAS για αυτόν τον τύπο πλοίου, η Απόφαση του Queen's Bench Division (Admiralty Court) απάλλαξε την εταιρία, με την αιτιολογία ότι είχαν δοθεί από εκείνη, στον καπετάνιο και στο πλήρωμα, οι οδηγίες, οι διαδικασίες και η βοήθεια που απαιτούταν, και ότι το πλοίο ήταν σε άριστη κατάσταση αξιοπλοΐας, παρά τη σχετική ηλικία του.

Τα τρία παραπάνω παραδείγματα, μεταξύ πολλών άλλων, και μαζί κάποιων που θα αναφερθούν αργότερα, δείχνουν πως το ανθρώπινο λάθος ήταν πάντα η βασική υπαιτιότητα, ή αν όχι πάντα, τουλάχιστον τον τελευταίο αιώνα, για τα περισσότερα θαλάσσια ατυχήματα. Παρουσιάζονται έτσι κάποιες λειτουργίες για τις οποίες πρέπει να είναι υπεύθυνος ο DPA, όπως να διασφαλίσει ότι το πλήρωμα έχει εκπαιδευτεί με κατανοητό τρόπο, σχετικά με τις διαδικασίες και λειτουργίες που πρέπει να γίνουν για την πρόληψη των ατυχημάτων. Επίσης ο καπετάνιος πρέπει να διαθέτει τα ακριβή όργανα για την αποφυγή τους.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω παραδείγματα, τώρα πρέπει να προσδιοριστούν τα κριτήρια που επαλυθεύουν κατά πόσο ο πραγματικός ρόλος του DPA είναι εναρμονισμένος με τα χαρακτηριστικά που του αποδίδει ο ISM code, ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις και επιπρόσθετες εργασίες, που μπορεί να συμφωνηθούν μεταξύ αυτού και του εφοπλιστή.

Τα εν λόγω κριτήρια, θα είναι:

α) Πρώτον, σε ποιο βαθμό εκπληρώνεται ή όχι η υποχρέωση διορισμού ενός ατόμου στη στεριά, πέραν απλά ενός επίσημου διορισμού. Είναι σαφές, πως αν αυτή η υποχρέωση και η παροχή πόρων για την υποστήριξη από τη στεριά, περιορίζεται στο επίπεδο ενός απλού υπαλλήλου, χωρίς καμία εκτελεστική ικανότητα, η εταιρία που εκμεταλλεύεται το πλοίο, θα έχει παραβεί την υποχρέωσή της να διορίσει ένα πρόσωπο στη στεριά.

β) Δεύτερον, ο ορισμός του εύρους των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων του DPA, προκειμένου να είναι δυνατός ο προσδιορισμός της ευθύνης μεταξύ αυτού και του ίδιου

του εφοπλιστή, των ελεγκτών που είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη και την εφαρμογή του SMS ή του καπετάνιου του πλοίου.

γ) Τρίτον, η συγκέντρωση όσο δυνατόν περισσότερων χαρακτηριστικών και αρμοδιοτήτων του DPA, θα μας βοηθήσει να αξιολογήσουμε τις απαιτήσεις κατάρτισης και ελέγχου, τα προσόντα και τη δραστηριότητά του, πράγμα που αποτελεί το αντικείμενο μελέτης των δύο τελευταίων ενοτήτων της παρούσας εργασίας.

Για να προσδιοριστούν ποια πρέπει να είναι αυτά τα χαρακτηριστικά, θα πρέπει να συμβουλευτούμε το ίδιο το προοίμιο του ISM code, από το οποίο προκύπτει:

1. Ότι στόχος είναι η απόδοση ενός διεθνούς προτύπου για τη διαχείριση και τη λειτουργική ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης.
2. Ότι τα πλοία, λειτουργούν κάτω από ένα ευρύ φάσμα συνθηκών και διαφορετικών απαιτήσεων σε θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης. Για αυτό, ο κώδικας περιέχει γενικές αρχές, στόχους και εντολές (όπως ο διορισμός ενός DPA ή η ανάπτυξη και εφαρμογή του SMS) που πρέπει να γίνονται πιο συγκεκριμένοι σε κάθε περίπτωση, ανάλογα με τις συνθήκες του πλοίου και του φορτίου.
3. Ότι η συμμετοχή στην ασφάλεια της πλοήγησης και στην πρόληψη της ρύπανσης, εκτείνεται, με διαφορετικό τρόπο, σε όλα τα επίπεδα της ναυτιλιακής εταιρίας, από τη διεύθυνση στο προσωπικό, τόσο της στεριάς όσο και επι του πλοίου. Για αυτόν τον λόγο ο εφοπλιστής έχει την υποχρέωση της κατάρτισης του προσωπικού, όσον αφορά όλους τους υπαλλήλους του (κάθε ένας, σε σχέση με την γνώση που απαιτείται για τη δραστηριότητα και τη θέση εργασίας του) και να επιβεβαιώνει, συγκεκριμένα μέσω του DPA, ότι η διαχείριση της ασφάλειας διαθέτει την απαραίτητη υποστήριξη από τη στεριά και γίνεται με επίγνωση του ανώτατου επιπέδου λήψης αποφάσεων της εταιρίας. Συνεπώς, οι αρμοδιότητες του DPA δεν περιορίζονται τη στιγμή που συμβαίνει κάποιο ατύχημα, αλλά ίσα ίσα διατηρούνται μονίμως, παρεμβαίνοντας ώστε να διασφαλίσει την κατανόηση

και τη σωστή εφαρμογή του SMS σε κάθε ένα από τα πλοία του στόλου και το πλήρωμα.

Ως εκ τούτου, παρά τον αρχικά αόριστο και γενικό χαρακτήρα των οδηγιών του ISM code, πρέπει να ληφθεί υπόψη:

α) Ότι οι τροποποιήσεις της Σύμβασης SOLAS του 1994, είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα.

β) Ότι, τόσο με γενικό χαρακτήρα όσο και με ειδικό για ορισμένα είδη πλοίων, αυτές οι αρχές ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης, έχουν μαζευτεί σε ένα σύνολο πολυάριθμων διατάξεων διαφόρων φασμάτων όπως το ίδιο και οι συστάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (MSC). Αυτό συμβαίνει κυρίως στις συμβάσεις SOLAS, MARPOL, STCW, και στα αντίστοιχα παραρτήματα, ενημερώσεις και τροποποιήσεις τους, καθώς και στη σύμβαση του OIT του 2006 και σε άλλους κανονισμούς εργασίας. Επίσης όσον αφορά τις συστάσεις, το περιεχόμενό τους μπορεί να ενσωματώσει την έννοια της δέουσας επιμέλειας ή της καλής πράξης της Ναυσιπλοΐας και εν συνεχεία, να χρησιμεύσει ως οδηγός για το ποιό πρέπει να εφαρμόσουν το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και ποιό, ως διοικητική ή δικαστική αρχή, πρέπει να αποφασίσουν κατά πόσον ή όχι υπήρξε αμέλεια εκ μέρους της εταιρίας, του DPA ή του πληρώματος.

γ) Ότι σύμφωνα με το αρ.3 του ISM code, το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει:

- a. Αρχές σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος
- b. Οδηγίες και διαδικασίες που θα εξασφαλίσουν την ασφάλεια του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος
- c. Συγκεκριμενοποιημένα επίπεδα εξουσίας και «γραμμές» επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού στη στεριά και στη θάλασσα και μεταξύ της πρώτης ομάδας.

- d. Διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων
- e. Διαδικασίες που πρέπει να γίνουν σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- f. Διαδικασίες για την περιοδική διεξαγωγή εσωτερικών ελέγχων και εκτιμήσεων της διαχείρισης

δ) Ότι το MSC-MEPC.7 / Circ.5 στις 19, Οκτωβρίου 2007, περιέχει ειδικές κατευθυντήριες γραμμές για την επιχειρησιακή εφαρμογή του ISM code από τις εταιρίες, με ειδικές απαιτήσεις σχετικά με το ρόλο του DPA όσον αφορά την εφαρμογή.

Με βάση αυτή την τελευταία δήλωση, η οποία εγκρίνεται και από την Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας και της Πρόληψης της Ρύπανσης του IMO, αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον DPA, εμπεριέχονται στην παράγραφο 4 και μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις ομάδες: λειτουργίες (παράγραφοι 4.1 και 4.2), μέσα (4.3) και κατάρτιση (4.4).

Συγκεκριμένα οι παράγραφοι αναφέρουν:

Παράγραφος 4.1: Καθοριστικό ρόλο, όπως προσδιορίζεται στον ISM code, για την αποτελεσματική εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, έχει το διορισμένο πρόσωπο. Αυτό είναι το άτομο στη στεριά, του οποίου η επιρροή και οι ευθύνες πρέπει να επηρεάζουν σημαντικά την ανάπτυξη και εφαρμογή μιας κουλτούρας ασφάλειας εντός της εταιρίας.

Παράγραφος 4.2: Το διορισμένο πρόσωπο θα πρέπει να ελέγχει και να παρακολουθεί όλες τις δραστηριότητες ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης στη λειτουργία του κάθε πλοίου. Η παρακολούθηση αυτή, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες εσωτερικές διαδικασίες:

1. Επικοινωνία και εφαρμογή της πολιτικής για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

2. Αξιολόγηση και επανεξέταση της αποτελεσματικότητας του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.
3. Αναφορές και ανάλυση των μη συμμορφώσεων, των ατυχημάτων και των επικίνδυνων περιστατικών.
4. Δημιουργία κατάλληλων συνθηκών με σκοπό την ικανοποίηση του πληρώματος σχετικά με την επαγγελματική τους ανέλιξη
5. Οργάνωση και παρακολούθηση των εσωτερικών ελεγχων
6. Κατάλληλες αναθεωρήσεις του SMS
7. Εξασφάλιση επαρκών πόρων και υποστήριξης από την ξηρά

Παράγραφος 4.3: Για να μπορεί το διορισμένο πρόσωπο να φέρει εις πέρας αυτή τη λειτουργία, θα πρέπει η ναυτιλιακή εταιρία να παρέχει τους πόρους και την υποστήριξη στη στεριά. Αυτοί περιλαμβάνουν:

1. Το ανθρώπινο δυναμικό
2. Τους υλικούς πόρους
3. Οποιαδήποτε απαραίτητη εκπαίδευση
4. Ευθύνες και εξουσία σαφώς καθορισμένη και τεκμηριωμένη, που γνωστοποιείται σε όλους τους υπεύθυνους της εταιρίας, τόσο στην ξηρά όσο και στο πλοίο.
5. Εξουσία που να ενημερώνει το ανώτερο επίπεδο διαχείρισης των μη συμμορφώσεων και να δίνει τις παρατηρήσεις σχετικά με τις αιτίες και τα μέτρα για τη διόρθωσή τους.

Παράγραφος 4.4: Τα διορισμένα πρόσωπα πρέπει να έχουν τα προσόντα, την κατάρτιση και την εμπειρία που περιγράφονται στον MSC-MEPC.7/Circ.6, για να ελέγχουν και να παρακολουθούν αποτελεσματικά την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τον ISM code.

Επιπλέον, ο DPA πρέπει να γνωρίζει τους κανόνες, τις αρχές και τις πρακτικές (κρυπτογραφημένα ή όχι), μέσω αυτών που διεξάγει το PSC. Ο έλεγχος από το Port State *Control* καθορίζεται, κατ 'αρχάς, από το Memorandum of Understanding (MOU) που

ισχύει για τη ζώνη στην οποία βρίσκεται το πλοίο και, δεύτερον, από ειδικούς κανόνες και κριτήρια του εν λόγω κράτους, εφόσον υπάρχουν. Έτσι, πρέπει επίσης να εκπροσωπεί την εταιρία, σε συνεργασία με τον καπετάνιο, στην πρακτική των ελέγχων, τόσο των περιοδικών όσο και των ειδικών.

Λογικά, όπως προαναφέρθηκε, δεν απαιτείται να ξέρει όλους τους γενικούς κανόνες, ή όλες τις αρχές, τα κριτήρια και τις πρακτικές του MOU και του κράτους λιμένα, αλλά πρέπει να γνωρίζει αυτούς που εφαρμόζουν στον τύπο του πλοίου και του φορτίου που φέρει. Είναι επίσης σκόπιμο, να είναι εξοικειωμένος με τις συνήθειες χρήσεις και πρακτικές των λιμενικών αρχών στα πλαίσια του εν λόγω MOU.

Τέλος, και για να ολοκληρωθεί η περιγραφή των απαιτήσεων της θέσης του Διορισμένου Προσώπου, αξίζει να τονιστεί, ότι ο DPA, που έχει τον προκάτοχό του σε μία εγκύκλιο του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας της Μεγάλης Βρετανίας, με εφαρμογή αρχικά μόνο στα ferry, βρίσκεται σήμερα καθορισμένος με μεγαλύτερη ακρίβεια στους κανονισμούς του Ηνωμένου Βασιλείου (SI 1998, αριθ 1561.) των οποίων η ενότητα 8 δηλώνει:

1. Η εταιρία πρέπει να διορίσει ένα άτομο, το οποίο υποχρεώνεται να επιτηρεί την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων, με ιδιαίτερη προσοχή στα θέματα ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης
2. Συγκεκριμένα, το διορισμένο πρόσωπο πρέπει: Α) να υιοθετεί τα απαραίτητα μέτρα για να επιβεβαιώσει τη συμμόρφωση με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρίας, σύμφωνα με το DOC, και Β) να επιβεβαιώσει ότι λαμβάνονται επαρκή μέτρα ώστε κάθε πλοίο να είναι επανδρωμένο, εξοπλισμένο και ότι συντηρείται σύμφωνα με τους όρους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και τις σχετικές νομικές απαιτήσεις.
3. Η εταιρία, εξασφαλίζει ότι στο διορισμένο πρόσωπο παρέχεται: Α) επαρκής εξουσία και πόροι, και Β) γνώση και εμπειρία με τη διαχείριση πλοίων στη θάλασσα και στα λιμάνια, έτσι ώστε να μπορεί να συμμορφωθεί με τις παραγράφους 1 και 2

Εν ολίγοις, μελετώντας όσα έχουν αναφερθεί και υποθέτοντας ότι η αμέλεια του DPA θα προκαλέσει πολύ σοβαρές συνέπειες σε άτομα, στο πλοίο και το φορτίο του, στο θαλάσσιο περιβάλλον και, τελικά, στον εφοπλιστή, το άμεσο συμπέρασμα που προκύπτει, είναι ότι πρόκειται, για έναν υψηλά ιστάμενο υπάλληλο. Σε αυτόν έχουν δοθεί πόροι όλων των ειδών ούτως ώστε να διεκπεραιώνει τα καθήκοντά του και στον οποίο πρέπει να εξασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή υποστήριξη από την εταιρία, τόσο απέναντι στα μέλη του πληρώματος (κυρίως τον καπετάνιο) όσο και απέναντι στις αρχές του κράτους σημαίας και του λιμανιού.

Συνεπώς, ο DPA θα πρέπει να μπορεί να παρακολουθεί και να ελέγχει όσες από τις λειτουργίες του πλοίου αφορούν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

Αυτό σημαίνει ότι δεν αρκεί να έχει ακριβή, ολοκληρωμένη και έγκαιρη πληροφόρηση, αλλά και να έχει τις γνώσεις και την επαρκή εμπειρία να φέρει αντιρρήσεις, να κάνει ερωτήσεις, να συμμετέχει με τα σημαντικά μέλη του πληρώματος στην αξιολόγηση των κινδύνων και τις εναλλακτικές τους. Για παράδειγμα, πρέπει να έχει πρόσβαση σε όλα τα μηνύματα από και προς το πλοίο και που μπορεί να έχουν σημασία για την ασφάλεια.

Υπάρχει περίπτωση (κάποιες πρακτικές εμπειρίες διαφόρων εμπορικών ναυτικών τεκμηρίωσαν ότι συμβαίνει πολύ συχνά) η δράση του DPA να μην είναι πάντα αποτελεσματική και να μη συμβάλλει στην εξασφάλιση της ορθής εφαρμογή και της επικαιροποίησης του SMS.

Οι αιτίες για την έλλειψη αυτής της αποτελεσματικότητας, που στην τελική αποτελεί μη συμμόρφωση στον ISM code, μπορούν να συγκεντρωθούν σε δύο βασικές ομάδες ελλειμάτων:

1. Ο DPA στερείται της απαραίτητης εξουσίας και ευθύνης, στους όρους που απαιτεί το αρ. 4 του κώδικα, για να λάβει μέτρα και να παραχωρήσει τους πόρους της εταιρίας
2. Ο DPA στερείται των απαραίτητων γνώσεων και της εμπειρίας να μπορέσει να εκπληρώσει ικανοποιητικά τις υποχρεώσεις του

Η δεύτερη ομάδα, απαντά στο στόχο αυτής της ενότητας. Όσον αφορά την πρώτη, αν και θα το αναλύσουμε περισσότερο στην επόμενη ενότητα, για να εξετασθεί το σύνθετο ζήτημα των πιθανών συγκρούσεων που μπορεί να προκύψουν μεταξύ του DPA και της εταιρίας, αρκεί να ειπωθεί ότι η εξουσία και η ευθύνη του DPA πρέπει να καλύπτει τα παρακάτω:

α. Το διορισμένο πρόσωπο πρέπει να συλλέγει και να αναλύει όλες τις λειτουργικές πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρίας, και να έχει επίσης τη δυνατότητα να ελέγχει και να ενεργεί με βάση αυτά, ώστε να προλαμβάνει προβλήματα και να λαμβάνει διορθωτικά μέτρα, όταν αυτό είναι απαραίτητο.

β. Να συζητάει με όλο το προσωπικό θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και την εφαρμογή αυτών σε όλες τις λειτουργίες του πλοίου.

γ. Να ελέγχει τη λειτουργία του κάθε πλοίου, σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

δ. Σε περίπτωση έλλειψης, το διορισμένο πρόσωπο, όχι μόνο θα έχει άμεση πρόσβαση στα ανώτερα επίπεδα διεύθυνσης για να ζητήσει βοήθεια, αλλά σύμφωνα με το τμήμα 4, θα έχει επίσης διαθέσιμους όλους τους αναγκαίους πόρους.

Η σωστή επιλογή του DPA και οι ικανότητές του, είναι θεμελιωτικής σημασίας για την επιτυχή εφαρμογή του κώδικα και των SMS της εταιρίας. Οι εταιρίες θα πρέπει

να επιλέξουν ένα άτομο το οποίο να έχει επαρκείς ικανότητες και εμπειρία επι του πλοίου (on board), όπως έναν επικεφαλής μηχανικό ή καπετάνιο.

Πρέπει να έχει καλή γνώση του πως λειτουργεί η εταιρία και να αναγνωρίζει την ευθύνη του για να χειρίζεται ικανοποιητικά καταστάσεις ατυχημάτων, παρ'ολίγον ατυχημάτων, μη συμμορφώσεις, επικίνδυνες περιπτώσεις κ.α.

Όπως παρατηρείται, ο χαρακτήρας της επαγγελματικής απόδοσης του DPA στην πραγματικότητα, δεν ανταποκρίνεται πάντα στο υψηλό επίπεδο που απαιτεί η εφαρμογή αυτού του πόστου, αποτελεσματικά και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO.

4.2 Κατάρτιση και έλεγχος αξιολόγησης

Ταυτόχρονα με τις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του ISM code, εγκρίθηκε και η εγκύκλιος MSC-MEPC.7 / Circ.6, συγκεντρώνοντας τις οδηγίες σχετικά με την κατάρτιση, την πιστοποίηση και την εμπειρία που απαιτούνται για τη διαμόρφωση της λειτουργίας του διορισμένου προσώπου. Ομοίως το παράρτημά του, συγκεντρώνει τις ελάχιστες απαιτήσεις σε κατάρτιση και εμπειρία. Όπου αυτές είναι οι παρακάτω:

4.2.1 Πιστοποίηση, η οποία τίθεται σε εναλλακτικούς όρους

- Πτυχίο από ένα ανώτερο εκπαιδευτικό ίδρυμα, που να αναγνωρίζεται από τη διοίκηση ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό, στον τομέα της διαχείρισης, της μηχανικής ή της φυσικής επιστήμης.
- Ικανότητες και εμπειρία στη ναυτική πλοήγηση ως αξιωματικός του πλοίου, πιστοποιημένος σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για τα τους κανονισμούς κατάρτισης, πιστοποίησης και επιτήρησης (guard) των ανθρώπων της θάλασσας (Σύμβαση STCW).

- Άλλου είδους επίσημης εκπαίδευσης, συνδυασμένο με όχι λιγότερο από τρία χρόνια πρακτικής με υψηλό επίπεδο εμπειρίας στις λειτουργίες διαχείρισης του πλοίου.

4.2.2. Πρακτική εκπαίδευση. Για την πρακτική εκπαίδευση ο IMO απαιτεί ο DPA να έχει κάνει εξάσκηση σχετικά με τα στοιχεία διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM code, συγκεκριμένα σχετικά με:

- Γνώση και κατανόηση του ISM code
- Υποχρεωτικούς νόμους και κανονισμούς
- Κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που τον αφορούν
- Τεχνικές εκτίμησης των εξετάσεων, των αποριών, των αξιολογήσεων και εκθέσεων
- Τεχνικές και λειτουργικές πτυχές της διαχείρισης της ασφάλειας
- Επαρκής γνώση των μεταφορών και εργασιών επί του πλοίου
- Συμμετοχή σε τουλάχιστον ένα ναυτικό έλεγχο σχετικά με το σύστημα διαχείρισης
- Αποτελεσματική επικοινωνία με το πλήρωμα και την ανώτερη διεύθυνση

4.2.3 Εμπειρία, ώστε να μπορεί ο DPA να:

- Παρουσιάζει τις απαιτήσεις και τις ανεπάρκειες του ISM code, στα υψηλότερα επίπεδα διαχείρισης και να διατηρεί την αναγκαία υποστήριξη για τη βελτίωση του SMS
- Προσδιορίζει αν τα στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας εκπληρώνουν τις απαιτήσεις του ISM code
- Διασφαλίζει την επίτευξη του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας στην εταιρία και το πλοίο, χρησιμοποιώντας τις παρατηρήσεις που έγιναν στον εσωτερικό έλεγχο και την επανεξέταση της διαχείρισης, για να βεβαιωθεί ότι συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς

- Αξιολογεί την αποδοτικότητα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση σε άλλους κανονισμούς, που δεν είναι αναγνωρισμένοι και ταξινομημένοι, και να επιτρέπει τον έλεγχο της συμμόρφωσης με αυτούς τους κανόνες και κανονισμούς
- Εκτιμήσει αν έχουν ληφθεί υπόψη οι πρακτικές ασφάλειας που συνιστώνται από τον IMO, τις διοικήσεις, τη Society of Classification και άλλους διεθνείς οργανισμούς και οργανώσεις του κλάδου που προωθούν μια κουλτούρα ασφάλειας
- Συλλέγει και αναλύει τα δεδομένα από τα επικίνδυνα γεγονότα, καταστάσεις, παρ'ολίγον ατυχήματα, περιστατικά και ατυχήματα και να εφαρμόσει τις απαραίτητες αλλαγές για τη βελτίωση του συστήματος της διαχείρισης της ασφάλειας.

4.3 Έλεγχος της κατάρτισης και της δράσης του DPA

Λόγω του πλήθους και της σημασίας των λειτουργιών του DPA και των σοβαρών συνεπειών που μπορεί να προκύψουν από την ελαττωματική διεκπεραίωση τους, είναι σαφές ότι πρέπει να επιθεωρούνται και να ελέγχονται όχι μόνο οι τεχνικές γνώσεις και η εμπειρία του DPA, αλλά και η ίδια η ανάπτυξη της δράσης του.

4.3.1 Έλεγχος κατάρτισης

Δεδομένου ότι η εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τον ISM code γίνεται μέσω μίας σειράς εσωτερικών και εξωτερικών ελεγχων, το παράρτημα της εγκυκλίου MSC-MEPC.7 / Circ.6 περιγράφει πως η εταιρία θα πρέπει να παρέχει την κατάρτιση, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής εκπαίδευσης και της συνεχούς ενημέρωσης. Η εταιρία πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αποδείξει ότι το DPA έχει τα προσόντα, την κατάρτιση και την εμπειρία που απαιτείται για να μπορεί να φέρει εις πέρας τις αρμοδιότητές που του ανατίθενται από τον ISM code.

Αυτό σημαίνει ότι η εταιρία θα πρέπει να απαιτεί από τον DPA τη διαπίστευση της ιδιότητάς του, της πρακτικής του εκπαίδευσης και της απαραίτητης εμπειρίας, όπως και τις απαιτήσεις προ του διορισμού του. Καθώς ο ορισμός ενός DPA, με τις λειτουργίες και τις αρμοδιότητες που πρέπει να έχει, είναι υποχρεωτικός από το νόμο για τις εταιρίες, σύμφωνα με το Κεφάλαιο ΙΧ της Σύμβασης SOLAS. Η παράλειψη διορισμού του, μπορεί να οδηγήσει σε διοικητικές κυρώσεις, χωρίς προφύλαξη της ευθύνης για ζημιές που προκλήθηκαν από την έλλειψη ενός υπεύθυνου μεσολαβητή στην ξηρά. Επιπροσθέτως, οι λειτουργίες ενός DPA είναι τόσο περίπλοκες και σχετικές, που η πρώτη που θα έπρεπε να ενδιαφέρεται να διασφαλίσει ότι το διορισμένο πρόσωπο κατέχει μία επαρκή κατάρτιση και εμπειρία, είναι η ίδια η εταιρία. Ο διορισμός ενός ατόμου που εμφανώς, στερείται της απαιτούμενης εκπαίδευσης και εμπειρίας, όπως περιγράφει λεπτομερώς το παράρτημα της MSC-MEPC.7 / Circ.6, είναι ξεκάθαρα φταίξιμο της εταιρίας που το επέλεξε, σε κάθε ενδεχόμενο ατύχημα που αποδεικνύεται ανεπαρκής η απόδοση του DPA. Την ίδια ευθύνη έχει η εταιρία και όταν έχει αναθέσει τις αρμοδιότητες του DPA σε μία εξωτερική εταιρία, επειδή εκείνη είναι που φέρει την υποχρέωση να διασφαλίσει ότι, τουλάχιστον επιφανειακά και σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχονται για τον DPA, (πιο ειδικά, τα συγκεκριμένα πρόσωπα στα οποία θα αναθέσει, εκείνος ο υπεύθυνος, την άσκηση των καθηκόντων του DPA για τη ναυτιλιακή) έχουν την κατάρτιση και την εμπειρία που απαιτείται. Η διαφορά θα έγκειται μόνο στο ότι, εάν οι αρμοδιότητες του DPA ανατίθενται σε εξωτερική εταιρία, τότε ο εφοπλιστής δεν είναι υποχρεωμένος για την επαρκή εκπαίδευση του DPA, καθώς αυτή θα ήταν υποχρέωση της εξωτερικής εταιρίας.

Εγείρονται αμφιβολίες για την δυνατότητα της διοίκησης, και ιδιαίτερα του κράτους του λιμένα, για το κατά πόσο μπορεί να ασκήσει κυρώσεις στην εταιρία, το γεγονός ότι ο DPA στερείται εκπαίδευσης και εμπειρίας που απαιτείται από το παράρτημα της εγκυκλίου MSC-MEPC.7 / Circ.6. Από όσο είναι γνωστό, οι συστάσεις που περιέχονται σε αυτή την εγκύκλιο, δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο επίσημης ενσωμάτωσης στη SOLAS, ή οποιουδήποτε άλλου δεσμευτικού νομικού οργάνου. Για αυτό, αν και είναι πιθανόν ότι το κράτος του λιμένα (και φυσικά της Σημαίας) μπορεί να απαιτήσει ορισμένες προϋποθέσεις εκπαίδευσης και εμπειρίας του DPA, αυτό θα γινόταν

μόνο κάτω από τα πλαίσια μιας διάταξη του εσωτερικού δικαίου και όχι στο πλαίσιο ενός κανόνα διεθνούς φύσεως.

Ως εκ τούτου, είναι περίεργο όταν παρατηρούμε πως είναι σχετικά εύκολο να βρεθούν προσφορές μαθημάτων και σεμιναρίων για την απόκτηση πιστοποίησης DPA και να αναφέρεται κυρίως σε καπετάνιους και το πλήρωμα (ή στον Υπεύθυνους Ανθρώπινου Δυναμικού ή τους υπεύθυνους Ασφάλειας της εταιρίας) που θέλουν να αναπροσανατολίσουν την καριέρα τους, με διάρκεια πολύ λίγων ημερών. Μπορεί να ειπωθεί, εν ολίγοις, ότι δεν υπάρχει ένας συγκεκριμένος και υποχρεωτικός κανονισμός, όπως συμβαίνει σε άλλους επίσημους τίτλους, που να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση και η εμπειρία του DPA θα του επιτρέψει να εκτελέσει τα καθήκοντά του σωστά. Πιθανώς, ο STCW, μαζί με την κοινοτική νομοθεσία, είναι τα πιο επαρκή νομικά όργανα για συλλέξουν τις ελάχιστες και υποχρεωτικές απαιτήσεις της πιστοποίησης, κατάρτισης και εμπειρίας που πρέπει να έχει ο DPA, ώστε να γίνεται αντιληπτό ότι η εταιρία συμμορφώνεται με τη Σύμβαση SOLAS ως προς τον ορισμό ενός Εξουσιοδοτημένου Προσώπου. Στην τελευταία ενότητα αυτού του κεφαλαίου θα συζητήσουμε τις ελάχιστες προδιαγραφές για τις δεξιότητες και την κατάρτιση ,για το προσωπικό του πλοίου, που είναι τώρα σε ισχύ, μετά τις τροποποιήσεις της Συνέλευσης της Manila (2010) με τα παραρτήματα της σύμβασης STCW.

4.3.2 Έλεγχος της δραστηριότητας

Η περιπλοκότητα των καθηκόντων που υποχρεούται να εκτελεί ο DPA, όχι μόνο σε περίπτωση ανάγκης, αλλά μονίμως, καθώς και οι σοβαρές επιπτώσεις της ανεπαρκούς διεκπεραίωσης αυτών, χρήζει αναγκαίο έναν έλεγχο μόνιμο ή περιοδικό. Παράλληλα η απαίτηση να δίνεται στον DPA η τεχνική δυνατότητα και εξουσία να παρέχει τους αναγκαίους πόρους υποστήριξης από τη στεριά, μπορεί να οδηγήσει τον εφοπλιστή σε έξοδα που, λογικά, η εταιρία θέλει να ελαχιστοποιήσει.

Η πιθανότητα να εμφανιστούν αυτές οι συγκρούσεις θα είναι μεγαλύτερη όσο υψηλότερη είναι η ασκούμενη πίεση της εταιρίας στον DPA και ως εκ τούτου, είναι πιο

πιθανό όταν ο DPA να είναι εργαζόμενος του ιδιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου. Πρόσφατα, με αφορμή την τραγική καταστροφή του Costa Concordia έχει εμφανιστεί μια υπόθεση για αυτό που αναφέρεται στην παρούσα ανάλυση. Σύμφωνα με δημοσιεύματα στον ιταλικό Τύπο, ο καπετάνιος της κρουαζιέρας έχει δηλώσει ότι πήρε αρκετά λεπτά -κατά πάσα πιθανότητα, πολύ σημαντικά για να είχαν εμποδίσει την απώλεια ανθρώπινων ζωών- έως ότου ο DPA της εταιρίας ζήτησε την παρέμβαση των ρυμουλκών. Πέρα από την αξιοπιστία του καπετάνιου σε αυτή την περίπτωση (αμελητέα ουσιαστικά), φαίνεται ότι οι ηχογραφήσεις των συνομιλιών του καπετάνιου (Schettino) και του DPA (Roberto Ferrarini) μπόρεσαν να δείξουν ότι κατά τις πρώτες στιγμές και για τουλάχιστον δεκαπέντε λεπτά, ο DPA πρόσεχε περισσότερο να ελαχιστοποιηθεί το οικονομικό κόστος των ατυχημάτων, παρά να επιβεβαιώσει ότι ο καπετάνιος λάμβανε τα απαραίτητα μέτρα που περιγράφονταν στο SMS του πλοίου, που τόσο ο ένας όσο και ο άλλος έπρεπε να γνωρίζουν και να εφαρμόζουν και που σίγουρα ήταν πλήρη και επαρκή. Μπορεί να υπαινιχθεί ότι, κατά τη διάρκεια αυτού του χρόνου, τόσο ο καπετάνιος όσο και η ναυτιλιακή, έκρυβαν απ'τη ναυτική αρχή (Maritime authority) την πραγματική φύση του ατυχήματος, προσπαθώντας να το υποβαθμίσουν.

Πέρα από τη συγκεκριμένη περίπτωση, οι προηγούμενες παρατηρήσεις θέτουν το ζήτημα, ότι στη σχέση μεταξύ του DPA και της εταιρίας, ο έλεγχος των ενεργειών μιας κατάστασης, μπορεί να γίνει δίκικοπο μαχαίρι σχετικά με την ευθύνη. Αν η σύνδεση μεταξύ εταιρίας και DPA είναι πολύ δυνατή, τότε μπορεί να μειωθεί η δραστηριότητα του DPA ως ένα στοιχείο πρόληψης ατυχήματος ακόμη και αν αυτό σημαίνει αύξηση του λειτουργικού κόστους. Για παράδειγμα, ο DPA μπορεί να είναι εργαζόμενος της ναυτιλιακής ή είναι μία μικρή εξωτερική εταιρία που έχει σαν βασικό πελάτη της τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Δύσκολα μπορούν να δικαιολογηθούν ενέργειες του DPA που συνεπάγονται επιπρόσθετο κόστος και μείωση των περιθωρίων κέρδους, που συχνά είναι πολύ μικρό.

Στην πραγματικότητα, ακόμη και αν νομίμως ο καπετάνιος εξασφαλίζει την ανεξαρτησία του απέναντι στις εμπορικές πιέσεις του εφοπλιστή, το ότι πρέπει δηλαδή να επικρατούν τα δικά του τεχνικά κριτήρια και η υποχρέωσή του να σέβεται και να

εφαρμόζει το SMS και τις λοιπές απαιτήσεις ασφαλείας, αλλάζει εντελώς τα δεδομένα. Έτσι, οι εμπορικές πιέσεις, λιγότερο ή περισσότερο διακριτικές, που μπορεί να υφίσταται ο καπετάνιος, μπορούν να τον αναγκάσουν να αναβάλει τις επιθεωρήσεις και επισκευές που είναι αναγκαίες, ή να ελαχιστοποιήσει το πεδίο εφαρμογής του, μειώνοντας το κόστος συντήρησης των πλοίων και το χρόνο παραμονής του στο λιμάνι.

Αν αυτό είναι το καθεστώς που υφίσταται για τους καπετάνιους, τότε παρόμοια θα είναι η πίεση που μπορεί να ασκηθεί και στον DPA, αν αυτός εξαρτάται οικονομικά από την εταιρία. Σε αυτή την περίπτωση, ο έλεγχος της εταιρίας πάνω στη δραστηριότητα του DPA, μπορεί να οδηγήσει σε λιγότερο αυστηρή επιτήρηση του DPA, για την εφαρμογή και συμμόρφωση στον SMS στα πλοία της εταιρίας. Το ίδιο μπορεί να ειπωθεί και αναλύοντας τα περιστατικά που οι καπετάνιοι πρέπει να ενημερώνουν τον DPA και τις συνέπειες αυτών των περιστατικών, σχετικά με τη λήψη νέων μέτρων πρόληψης. Ως εκ τούτου, η τοποθέτηση του DPA υπό τον έλεγχο του ιδιοκτήτη, ενέχει τον κίνδυνο της μη αποτελεσματικότητας των επιδόσεων του DPA, όσον αφορά την πρόληψη της ασφάλειας. Το ίδιο μπορεί να ειπωθεί, όπως επιβεβαιώνει το ατύχημα του COSTA CONCORDIA, τη στιγμή που γίνεται το ατύχημα. Ένας DPA που εμπλέκεται υπερβολικά στα καθαρά εμπορικά συμφέροντα του εφοπλιστή, μπορεί να θυσιάσει κάποια από τα μέτρα ασφαλείας για να κατευνάσει την εταιρία, καθυστερώντας και προσπαθώντας να αποφύγει ή να μειώσει τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την ενίσχυση από την ξηρά.

Ωστόσο, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το έννομο συμφέρον της εταιρείας να ελέγχει (δηλαδή, να γνωρίζει και να δίνει οδηγίες) τη δραστηριότητα του DPA, σχετικά με την άσκηση των καθηκόντων του. Όχι μόνο γιατί τα μέτρα που μπορεί να λάβει ο DPA, (κυρίως αυτά που σχετίζονται με την πραγματοποίηση των ελεγχων ασφαλείας και τη συνεχή αξιολόγηση και επανεξέταση του SMS), μπορούν να οδηγήσουν την εταιρία σε επιπρόσθετα έξοδα. Και αυτό επειδή μία ανεπαρκής ή απρόσεκτη πράξη του DPA, μπορεί να οδηγήσει σε ατυχήματα, για τα οποία ο ιδιοκτήτης μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος και μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την εμπορική εικόνα τους και για παράδειγμα να καταλήξει το πλοίο να συμπεριληφθεί στις γκρίζες ή μαύρες λίστες της MOU.

Στην πραγματικότητα, αυτή η ανάγκη ελέγχου φαίνεται πιο επιτακτική, όσον αφορά τις ευθύνες που μπορεί να προκύψουν από αμέλεια του DPA, σχετικά με την πρόληψη των εργασιακών κινδύνων και την ασφάλεια των εργαζομένων στο πλοίο. Γίνεται αναφορά στην επικείμενη έναρξη ισχύος της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 (MLC 2006), η οποία έχει αξιολογηθεί ως το τέταρτο σκέλος του διεθνούς συστήματος ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα.

Κατά κοινή ομολογία το πιο σημαντικό επίτευγμα της MLC 2006 είναι η δύναμη που αποδίδεται στις Λιμενικές Αρχές να επιθεωρούν τα πλοία, των οποίων η σημαία είναι οποιασδήποτε χώρας-μέλους, έχοντας την αποτελεσματική εφαρμογή των minimum προδιαγραφών που καθορίζονται από τη Σύμβαση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Υπουργείο Εργασίας της Ισπανίας που είχε αποκλείσει το ενδεχόμενο ότι η Επιθεώρηση Εργασίας θα μπορούσε να διενεργήσει επιθεωρήσεις σε πλοία με ξένη σημαία, σύμφωνα με τη Διαβούλευση Εργασίας της D.G., 23 του Ιουνίου 1989 (Expte. DGITSS 449/89) που σημειώνει ότι:

«από τη στιγμή που εισέρχονται στα νερά της Ισπανίας, η εφαρμογή των βασικών ή θεμελιωδών κανόνων υγείας και ασφάλειας, που έπρεπε να γίνουν για λόγους ασφάλειας του πλοίου ή η μη εφαρμογή των οποίων θα μπορούσε να προκαλέσει ζημιές προς τρίτους, αυτή η εφαρμογή κανόνων δικαιολογείται από λόγους δημόσιας τάξης και δεν θα άνηκε στα πλαίσια των σχέσεων μεταξύ εργαζομένων και εργοδοτών, για αυτό συνίσταται η παρέμβαση της κυβερνητικής εξουσίας και όχι της εργασιακής.»

Πρόκειται, όπως φαίνεται, για παρεμβάσεις που έγιναν περισσότερο για λόγους υγιεινής και ασφάλειας της πλοήγησης (επιδημίες ή μεταδοτικές επιδημίες, π.χ.) παρά για την εφαρμογή των κανόνων εργασίας στο διεθνές δίκαιο. Ωστόσο, ο κανονισμός 5.2.1 του LMC 2006, μεταξύ άλλων διατάξεων, εκφράζει:

Κανονισμός 5.2.1 – Επιθεωρήσεις στα λιμάνια

1. Κάθε ξένο πλοίο, κατά τη συνήθη πορεία της δραστηριότητάς του ή για λειτουργικούς λόγους, αν σταματήσει στο λιμάνι ενός Κράτους-Μέλους, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο επιθεώρησης, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου V, για να ελεγχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αυτής της Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένου του σεβασμού των δικαιωμάτων των ναυτικών) σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και ζωής των ναυτικών επί του πλοίου.
2. Κάθε Μέλος πρέπει να αποδεχθεί το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που απαιτούνται βάσει του κανονισμού 5.1.3, ως τεκμήριο, εκτός αποδείξεως της μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένου του σεβασμού των δικαιωμάτων των ναυτικών). Συνεπώς, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται απ'τον κώδικα, οι επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται στα λιμάνια θα πρέπει να περιορίζονται στον έλεγχο του πιστοποιητικού και της δήλωσης.

Αντιγράφοντας την φιλοσοφία της Σύμβασης ISM, SOLAS και άλλων διεθνών πράξεων, αποδίδεται στο κράτος σημαίας η υποχρέωση να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους κανόνες της Σύμβασης, όπως επίσης και η έκδοση ενός πιστοποιητικού συμμόρφωσης σε αυτούς, όσον αφορά τον εξοπλισμό και τα πληρώματα των πλοίων. Η πιστοποίηση αυτή, παρόμοια με το DOC και τα υπόλοιπα πιστοποιητικά σχετικά με τη συμμόρφωση στον ISM code, μπορεί να εκδίδεται, μετά από επιθεώρηση, από το κράτος σημαίας ή από φορέα εξουσιοδοτημένο από αυτό (FSC). Σύμφωνα με αυτή, είναι ευθύνη του καπετάνιου (ή του ατόμου ορισμένου από εκείνον) να ελέγχει αν διατηρούνται οι αναγκαίες συνθήκες υγιεινής και εργασιακής ασφάλειας στο πλοίο, όπως και να ελέγχει τη συμμόρφωση με τους κανόνες του LMC. Επίσης, ακολουθώντας την ίδια τεχνική που εφαρμόζεται στον ISM, ταυτόχρονα με τη δημοσίευση του LMC 2006, η OIE έχει δημοσιεύσει κατευθυντήριες γραμμές (όπως τα guidelines που εγκρίνει ο MSC του OMI) για την εφαρμογή της Σύμβασης σχετικά με τη ναυτική εργασία, 2006.

Σχετικά με τις επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα, αποδίδεται στο PSC το δικαίωμα να ελέγχουν τη νομική συμμόρφωση του πλοίου, αν και αρχικά περιορίζεται μόνο στο να ελέγξει ότι το πλοίο διαθέτει τα πιστοποιητικά και τις δηλώσεις συμμόρφωσης. Ωστόσο, οι Επιθεωρητές του κράτους λιμένα μπορούν να επεκτείνουν την επιθεώρηση (PSC) πέραν του ελέγχου πιστοποιητικών, στις περιπτώσεις που περιγράφει το άρθρο A.5.2.1:

Όταν ανέβει στο πλοίο να πραγματοποιήσει επιθεώρηση και να ζητήσει, κατά περίπτωση, το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, ένας εξουσιοδοτημένος υπάλληλος, πρέπει να ελέγχει αν:

- 1) τα απαραίτητα δικαιολογητικά δεν παρουσιάζονται, δεν είναι σε τάξη ή το περιεχόμενό τους είναι λάθος ή δεν περιλαμβάνει τις απαραίτητες πληροφορίες αυτής της Σύμβασης, ή δεν είναι έγκυρα για οποιονδήποτε άλλο λόγο
- 2) υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύεται ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης
- 3) υπάρχει λόγος να πιστεύεται ότι έχει αλλάξει η σημαία του πλοίου, ώστε να αποφεύγεται η συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης
- 4) υπάρχει κάποιο παράπονο που να δηλώνει πως κάποιες συγκεκριμένες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου, δεν είναι σύμφωνες με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης

Σε σχέση με τα θέματα που αφορούν τις λειτουργίες του DPA, και δεδομένου ότι μεταξύ των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων που οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα, είναι και η κούραση που προκύπτει από τα μεγάλης διάρκειας ωράρια εργασίας. Φαίνεται έτσι ότι το SMS ενσωματώνει, μαζί με τη στελέχωση και την εκπαίδευση χρήσης του εξοπλισμού προστασίας, μέτρα για τον περιορισμό του μήκους των ωραρίων εργασίας και τη διαχείριση της κόπωσης.

Ως απόρροια των παραπάνω, η παρέμβαση του DPA για τη συμμόρφωση στις διατάξεις του LMC 2006 (και στην επίβλεψη των υποχρεώσεων του καπετάνιου) πρέπει να γίνεται μέσω της διερεύνησης επιπρόσθετων απαιτήσεων εκπαίδευσης του προσωπικού της εταιρίας καθώς και η διοργάνωση επιμορφωτικών προγραμμάτων και σεμιναρίων με σκοπό την επιμόρφωση του πληρώματος. Ευθύνη του ακόμα αποτελεί η επίβλεψη όλης της διαδικασίας επιμόρφωσης όπως και ο έλεγχος του αποτελέσματος. Η παραπάνω διαδικασία αν και διεξάγεται από τον DPA, αποτελεί, επίσης, αντικείμενο ελέγχου από την εταιρία, που με αυτό τον τρόπο είναι καταδικασμένη να εμπλακεί άμεσα στον έλεγχο της διάρκειας των ωραρίων εργασίας και σε άλλες πτυχές της πρόληψης εργασιακών κινδύνων στα πλοία.

4.4 Ο ISM code στη Σύμβαση STCW 78/95/Manila 2010

Η Διεθνής Σύμβαση για τους κανόνες Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Επιτήρησης των ναυτικών (STCW), της οποίας η πρώτη έκδοση έγινε στο Λονδίνο στις 7 του Ιουλίου του 1978, και έχει υποστεί δύο σημαντικές τροποποιήσεις, το 1995 και το 2010. Σε αυτές καθορίζονται οι ελάχιστες προϋποθέσεις κατάρτισης και εμπειρίας του πληρώματος εμπορικών πλοίων, με διακρίσεις μεταξύ του πλοιάρχου και των αξιωματικών και των υπεύθυνων των τμημάτων της γέφυρας, των μηχανών και των ραδιοεπικοινωνιών. Στους συνημμένους πίνακες αυτής της Σύμβασης, καταγράφονται, για κάθε κατηγορία του πληρώματος και για κάθε τομέα αρμοδιοτήτων, οι απαιτούμενες δεξιότητες, οι γνώσεις, το επίπεδο κατανόησης και επάρκειας που πρέπει να αποκτηθούν για να εξασφαλιστεί η σωστή απόδοση της κάθε προϋπόθεσης, η μέθοδος διαπίστευσής της και τα κριτήρια αξιολόγησης.

Έτσι, για παράδειγμα, για την ικανότητα του καπετάνιου σχετικά με τον έλεγχο καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σε θέματα ασφαλείας στο πλοίο, παρουσιάζεται ο παρακάτω πίνακας:

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Αρμοδιότητα	Γνώσεις, κατανόηση και επάρκεια	Μέθοδοι της αρμοδιότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της αρμοδιότητας
Άμεση παρέμβαση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης	<p>Ικανότητα να κάνει μία αρχική εκτίμηση και να δρα αποτελεσματικά σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με τις καθιερωμένες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης</p> <p><i>Ηγετικές ικανότητες</i></p> <p>Ικανότητα να οδηγήσει και να διευθύνει άτομα αποτελεσματικά σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης να:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. δίνει παράδειγμα σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης 2. αναλάβει τη λήψη αποφάσεων, μιας και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, είναι σημαντική η ταχύτητα 3. παρακινεί, ενθαρρύνει και ηρεμεί τους επιβάτες και τα μέλη του προσωπικού <p><i>Έλεγχος του στρες</i></p> <p>Ικανότητα να εντοπίζει τα συμπτώματα άγχους, τόσο του ίδιου όσο και των μελών του</p>	<p>Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την εγκεκριμένη κατάρτιση, τις πρακτικές επιδείξεις και την εκπαίδευση επί του πλοίου, όπως επίσης και από τις ασκήσεις που έγιναν σύμφωνα με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης</p>	<p>Οι διαδικασίες και η δράση, πρέπει να συνάδουν με τις καθορισμένες αρχές και τα πλάνα διαχείρισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης επί του πλοίου</p> <p>Οι στόχοι και η στρατηγική, εξαρτώνται από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης, λαμβάνοντας υπόψη τα απρόβλεπτα και βελτιστοποιώντας τη χρήση των διαθέσιμων πόρων</p> <p>Η δράση των μελών του πληρώματος, συμβάλλει στο να διατηρήσουν την τάξη και τον έλεγχο της κατάστασης</p>

	<p>πληρώματος</p> <p>Κατανόηση ότι το άγχος που προκαλείται από καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, μπορεί να επηρεάσει τη συμπεριφορά των ατόμων και την ικανότητά τους να δρουν σύμφωνα με προκαθορισμένες οδηγίες και διαδικασίες</p>		
--	--	--	--

Στον τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης , οι Οδηγίες 2005/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, στις 7 Σεπτεμβρίου 2005, καθώς και η Οδηγία 2003/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στις 17 Νοεμβρίου του 2003, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, τροποποίησαν την Οδηγία 2001/25/EK. Έτσι θέσπισαν με δεσμευτική ισχύ, για τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους-μέλους, τις απαιτήσεις κατάρτισης για τους ναυτικούς, ενσωματώνοντας τις διατάξεις της Σύμβασης STCW 78/95.

Όλες οι διατάξεις, οι τροποποιήσεις του STCW του 1995 και 2010 και οι σχετικές ευρωπαϊκές Οδηγίες, έχουν λάβει υπόψη τους τον κανονισμό του Κεφαλαίου IX της Σύμβασης SOLAS, που όπως γνωρίζουμε, δίνει υποχρεωτικό χαρακτήρα στο περιεχόμενο του ISM code.

Ωστόσο, όλες οι προβλέψεις και οι κανόνες των διατάξεων που έχουν αναφερθεί, από τη σύμβαση STCW μέχρι το Διάταγμα 973/2009, αναφέρονται μόνο στους ναυτικούς ή τα ναυτικά επαγγέλματα και δεν περιλαμβάνουν τον DPA, ούτε καμία παρόμοια θέση. Στην καλύτερη περίπτωση, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως σημείο αναφοράς ορισμένες από τις ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης που ισχύουν για τον καπετάνιο. Είναι σαφές όμως ότι δεν μπορεί να απαιτείται από τον DPA το επίπεδο των γνώσεων και εμπειριών σχετικά με τις πρακτικές της λειτουργίας της ασφάλειας, που απαιτείται από τον καπετάνιο. Και το ίδιο δεν μπορεί να απαιτείται η πρακτική γνώση

των οργάνων, που σε μία κατάσταση φυσιολογική ή έκτακτης ανάγκης, μπορεί να συμβάλλει στην πρόληψη ατυχημάτων και μολυσματικών ρίψεων. Αντιθέτως, αν ο DPA αναπτύσσει, υλοποιεί και ενημερώνει το SMS ή διεκπεραιώνει εσωτερικό έλεγχο ασφαλείας, θα πρέπει να του απαιτούνται κάποιες δεξιότητες, γνώσεις, εμπειρία και ικανότητες πολύ ανώτερες, σε αυτόν τον τομέα, από αυτές που απαιτεί το STCW από τον καπετάνιο, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα του πλοίου.

Όπως ήδη έχει τονιστεί, φαίνεται ότι ο καλύτερος τρόπος για να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις κατάρτισης και γνώσεων για τη διαμόρφωση των καθηκόντων του DPA, είναι να ενσωματωθούν στο STCW, με βάση την Εγκύκλιο MSC-MEPC.7 / Circ.6 και το Παράρτημά της.

Μπορεί επίσης να χρησιμεύσει ως σημείο αναφοράς, ο ισχύον κανονισμός της Γαλλίας, μέσω της έγκρισης του Διατάγματος (arrêté) τις 23 Ιουνίου του 2011 και της παραγράφου 3 του τμήματος 160. Σε αυτές τις διατάξεις δηλώνεται, με υποχρεωτικό χαρακτήρα για να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του ISM code, ότι ο DPA πρέπει να γνωρίζει τους ισχύοντες κανονισμούς (Συμβάσεις ISM, SOLAS, STCW, MARPOL, κανονισμός PSC...). Επιπρόσθετα θα πρέπει να γνωρίζει και τις θεωρητικές και πρακτικές πτυχές των θαλάσσιων μεταφορών και τις λειτουργίες του πλοίου (*on board*), τις μεθόδους αξιολόγησης κινδύνων, την κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας και να έχει εμπειρία ως υπεύθυνος εσωτερικού ελέγχου του συστήματος της ασφάλειας, τουλάχιστον μία φορά.

5. Χαρακτηριστικά και δυσλειτουργίες του DPA

Μετά την εξέταση των πιο σημαντικών πτυχών των χαρακτηριστικών και του ρόλου του DPA και την ένταξή του στο σύστημα ασφάλειας που προέρχεται από τον ISM code, μπορεί να υπάρξουν αμφιβολίες για το αν το Διορισμένο Πρόσωπο θα αποτελέσει αποτελεσματικά ένα μηχανισμό που θα συμβάλλει στη μείωση του ανθρώπινου λάθους που επηρεάζει την ασφάλεια της πλοήγησης και τον κίνδυνο

μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πιθανώς η απάντηση θα εξαρτηθεί, βραχυπρόθεσμα, από τη στάση της κάθε εταιρίας και από το αν ο πλοιοκτήτης ή ο shipping manager, λαμβάνουν την υποχρέωση να οριστεί ένα πρόσωπο στη στεριά ως απλή διατύπωση ή ως ένα εργαλείο για την εφαρμογή ενός ποιοτικού συστήματος όσον αφορά την ασφάλεια. Για αυτό, στη δράση του DPA μπορεί να υπάρχουν θετικά και αρνητικά σημεία τα οποία κατηγοριοποιούνται σε δύο ομάδες:

- 1) Αφενός, η σχέση του DPA με άλλες παραμέτρους σχετικές με τη λειτουργική ασφάλεια, όπως η προστασία του πλοίου και οι έλεγχοι, τόσο για εργασιακούς κινδύνους, όσο και για την ασφάλεια και την προστασία
- 2) Αφετέρου, η απαίτηση παρακολούθησης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, των δράσεων εφαρμογής του, της επανεξέτασής του και της ενημέρωσής του καθώς και οι έλεγχοι του από την ίδια την εταιρία και άλλων εξωτερικών αντιπροσωπειών και διοικήσεων (FSC και PSC), να είναι υποχρεωτικά τεκμηριωμένα.

5.1 Ασφάλεια, προστασία και έλεγχος

Στα πλαίσια που ο DPA αναλαμβάνει αρμοδιότητες, όχι μόνο για περιπτώσεις ανάγκης ή ατυχημάτων, αλλά και για την εφαρμογή και επιτήρηση του SMS, τίποτα δεν εμποδίζει αυτές τις λειτουργίες να συνάδουν με αυτές του Υπεύθυνου Ασφαλείας της εταιρίας, ο οποίος είναι το πρόσωπο που οφείλει να ορίσει η εταιρία για να εξασφαλίσει τη σωστή αξιολόγηση και την ορθή εφαρμογή των σχεδίων ασφαλείας του πλοίου, που απαιτεί το ISPS και ότι αυτά ενημερώνονται και συντηρούνται επαρκώς. Είναι επίσης υπεύθυνος για τον συντονισμό με τους αξιωματικούς της ασφαλείας των λιμενικών εργασιών και του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου, που μπορεί να είναι ο καπετάνιος. Πράγματι, αν εξετάσει κανείς το ISPS, του οποίου οι κανόνες και οι ενδείξεις εντάσσονται στο κεφάλαιο XI-2 της Σύμβασης SOLAS, θα εντόπιζε ένα σαφή παραλληλισμό των μηχανισμών και οργάνων ασφαλείας (σε ό,τι αφορά την πρόληψη ατυχημάτων και της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος) και της ασφαλείας των

πλοίων με τις λιμενικές εγκαταστάσεις για επιθέσεις από τρίτους. Ο παραλληλισμός αυτός εκδηλώνεται με τρεις έννοιες:

1. Απαιτείται η πλήρης, ακριβής και ενημερωμένη τεκμηρίωση ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τους κανόνες του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS (Πιστοποιητικό Προστασίας) και τα πλάνα προστασίας, όπως και με τις περιοδικές επανεξετάσεις αυτών (ενδιάμεσων ή επιπρόσθετων) που έχουν προγραμματιστεί από τη διοίκηση, ως αποτέλεσμα ελέγχων που διενεργήθηκαν.
2. Ανατίθεται στη Διοίκηση να παρακολουθεί τη συμμόρφωση και την ενημέρωση των πλάνων ασφαλείας. Και αυτό σε δύο επίπεδα ελέγχου: FSC και PSC.
3. Ορίζεται ως υποχρέωση της εταιρίας, να διορίσει ένα άτομο στο πλοίο και στη στεριά, το οποίο θα είναι υπεύθυνο και θα διασφαλίζει την διεκπεραίωση των λειτουργιών σχετικά με την προστασία του πλοίου και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Δεδομένου ότι υπάρχουν πολλά σημεία επαφής μεταξύ των θεμάτων ασφάλειας και των επαγγελματικών κινδύνων και την πρόληψη των παράνομων ενεργειών, είναι σαφές ότι πρέπει να υπάρχει συντονισμός μεταξύ των δραστηριοτήτων και ελέγχων του DPA και του Υπεύθυνου Προστασίας της εταιρίας και αυτών με τον υπεύθυνο του πλοίου. Πρέπει επίσης να υπάρχει αμοιβαία γνώση των συμβάντων και των μέτρων ασφαλείας και προστασίας που πρέπει να λαμβάνονται επί του πλοίου. Για αυτό, όχι μόνο δε θα υπήρχε αναστάτωση, αλλά φαίνεται και σκόπιμο, όποτε είναι δυνατόν, το Διορισμένο Πρόσωπο να αναλαμβάνει και τις αρμοδιότητες του Υπεύθυνου Προστασίας και επίσης, να εντάσσεται στην ομάδα που αναλαμβάνει την εφαρμογή ενός συστήματος ποιότητας, στο οποίο η ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και η ασφάλεια του πλοίου πρέπει να είναι τα βασικά μέρη.

Είναι σύνηθες, όπως έχει ήδη αναφερθεί, να μπορεί να είναι ο DPA ο υπεύθυνος για την εφαρμογή και την τεκμηρίωση του SMS, ώστε να διασφαλίσει την εφαρμογή του και τη συμμόρφωση σε αυτό, όπως και να αναλαμβάνει το σχηματισμό και την εκπαίδευση του πληρώματος ή τουλάχιστον να επιβλέπει αυτές τις δραστηριότητες

κατάρτισης. Είναι παράλληλα σύνηθες, να ανατίθεται στον DPA η πραγματοποίηση των εσωτερικών ελέγχων που έχουν ως στόχο τους να προσαρμόζεται το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας στα νέα ζητήματα που προκύπτουν και να εξασφαλίζεται η προσαρμογή του στις ειδικές ανάγκες και τους κινδύνους του κάθε τύπου πλοίου. Αληθεύει ότι η κατανομή των λειτουργιών εσωτερικού ελέγχου, μπορεί να οδηγήσει σε περιπτώσεις σύγκρουσης μεταξύ του DPA και της εταιρίας, ειδικά αν συνδέονται με σχέσεις εργασιακές. Είναι πιθανό ότι η πίεση της εταιρίας σχετικά με τον περιορισμό του λειτουργικού κόστους, οδηγεί τους ελέγχους να τείνουν να είναι λίγο λιγότερο από μια τυπική διαδικασία, περιορισμένη στη συμπλήρωση απλώς κάποιων εντύπων.

Υπάρχει ακόμη η πιθανότητα, όταν ένα ατύχημα συμβεί εξαιτίας ενός ελαττωματικού ή ελλιπούς ελέγχου, ο DPA να προσπαθήσει να καλύψει το σφάλμα του ανεπαρκούς ελέγχου του, κρύβοντας έτσι την πραγματική αιτία, αφήνοντας αδιόρθωτο το πρόβλημα, με τον προφανή κίνδυνο να επαναληφθεί το συμβάν.

Για την αποφυγή των παραπάνω κινδύνων, τονίζεται η σκοπιμότητα να υπάρχει ένα άτομο ή ομάδα που να αναλαμβάνει τις λειτουργίες του Υπεύθυνου Προστασίας της εταιρίας και να εντάσσεται στην ομάδα που αναλαμβάνει την εφαρμογή και την ενημέρωση του ολοκληρωμένου συστήματος ποιότητας. Το άθροισμα όλων των ανωτέρω παραγόντων οδηγεί, στο συμπέρασμα, ότι είναι προτιμότερο οι λειτουργίες του DPA να πραγματοποιούνται από μία εξειδικευμένη εταιρία, η οποία κατέχει μία ομάδα επαγγελματιών με την πιστοποίηση και την εμπειρία που ορίζουν οι οδηγίες της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO και που να μπορεί να προσαρμόσει τις υπηρεσίες της στις ανάγκες της κάθε επιχείρησης και στον τύπο του κάθε πλοίου. Αυτό θα επέτρεπε, αφενός, τη δημιουργία συστημάτων ελέγχου της τεχνικής και οικονομικής φερεγγυότητας αυτών των εξειδικευμένων εταιριών (για παράδειγμα, με την επιβολή μιας υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης ή τη δημιουργία μιας κατάθεσης για να εγγυηθούν ενδεχόμενες ευθύνες) και αφετέρου την αποφυγή ότι η δράση του DPA περιορίζεται στη συμπλήρωση μερικών εντύπων και την υπακοή στην πολιτική περιορισμού του κόστους της ναυτιλιακής εταιρίας.

5.2 Η τεκμηρίωση του SMS, της δραστηριότητας του DPA και η παρακολούθηση των ενεργειών της εταιρίας σε θέματα ασφάλειας

Δεν υπάρχει ακόμα αρκετή εμπειρία στην θέση του DPA για να μπορέσει να αποδειχθεί αν θα αποτελέσει ένα βασικό αποτελεσματικό παράγοντα στο σύστημα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή αν αντίθετα θα μετατραπεί σε έναν απλό μεσολαβητή.

Όταν ο DPA είναι υπάλληλος της εταιρίας, τότε εκείνη έχει την υποχρέωση να μεριμνήσει για την αποτελεσματικότητά του στις λειτουργίες εποπτείας του SMS και των κανόνων του CLM 2006. Η εταιρία θα πρέπει, λοιπόν, να απαιτεί από εκείνον περιοδική ενημέρωση σχετικά με τις εκθέσεις και τα περιστατικά που συμβαίνουν σε καθημερινή βάση. Επιπρόσθετα θα πρέπει να ενημερώνεται για τις επαφές που είχε ο DPA με τους καπετάνιους και με τους Υπεύθυνους εργασιακής ασφάλειας (ατυχημάτα, παρ' ολίγον ατυχήματα, διαβουλεύσεις που αφορούν τον DPA, προσομοιώσεις που πραγματοποιήθηκαν, δραστηριότητες για την κατάρτιση, τα αποτελέσματα των διαφόρων ελέγχων και αξιολογήσεων, κ.λπ.).

Κατ'επέκταση, ο εφοπλιστής πρέπει να ενδιαφέρεται για το αν ο DPA πληρεί τα καθήκοντά του επαρκώς και μονίμως, γιατί, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, από εκεί μπορεί να εξαρτηθεί η κάλυψη ή όχι από την ασφαλιστική, για τις ζημιές που προκαλεί το ατύχημα. Συμπληρωματικά θα αποφανθεί εάν ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ναυτιλίας μπορεί ή δεν μπορεί να επικαλεστεί το δικαίωμα περιορισμού ευθύνης.

Τόσο στην περίπτωση όπου ο DPA εξαρτάται εργασιακώς από τον πλοιοκτήτη, όσο και αν πρόκειται για μία εξωτερική εταιρία, το σίγουρο είναι ότι το σύστημα που προκύπτει από το σύνολο των διατάξεων για τη ναυτική ασφάλεια (ISM, ISPS, SOLAS, MARPOL, STCW και CLM / 2006) παράγει και απαιτεί ένα πολύ μεγάλο αριθμό εγγράφων. Αυτά τα έγγραφα κυμαίνονται από εγχειρίδια, τα οποία περιλαμβάνουν τις διάφορες κατευθυντήριες γραμμές και διαδικασίες σχετικές με διάφορες πτυχές της λειτουργικής ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, μέχρι την ανακοίνωση των περιστατικών, ατυχημάτων και παρ' ολίγον ατυχημάτων, τις επικοινωνίες και το αίτημα

για οδηγίες από τον καπετάνιο στον DPA, η απάντηση του DPA, οι δοκιμές αξιολόγησης του πληρώματος, τα έγγραφα που αφορούν το εσωτερικό και εξωτερικό έλεγχο, οι επιθεωρήσεις του PSC κλπ.

Το πιο σημαντικό από όλα είναι, ότι αυτά τα υλικά, έγγραφα που δείχνουν ποιος έχει κάνει ή πει τι, σε ποια χρονική στιγμή, τι έχει παραλειφθεί και πώς, πότε και με ποιο αποτέλεσμα έγινε ό,τι έγινε, αποτελούν ένα πολύτιμο στοιχείο για να γίνεται επιτυχής παρακολούθηση, σε περίπτωση ατυχήματος ή πριν. Αυτό συμβαίνει όταν πρόκειται να αξιολογηθεί κατά πόσο η απόδοση της εταιρίας, των οργανισμών ελέγχου και επιθεώρησης, του DPA και του καπετάνιου, είναι σωστή ή όχι.

Έτσι, κατά την αξιολόγηση για το εάν οι ενέργειες του DPA ή του πληρώματος πρέπει να βελτιωθούν σε κάποιο τομέα, και αφού γίνει το ατύχημα, πρέπει να καθοριστεί σε ποιο βαθμό η δράση του καθενός από τα πρόσωπα που συμμετείχαν, συνέβαλε στο ατύχημα. Η πλούσια τεκμηρίωση που προκύπτει από τη συμμόρφωση στον ISM (και που κανονικά αρχειοθετεί με ενιαίο τρόπο τον DPA, ακόμη και αν υπάρχουν αντίγραφα των διαφόρων εγγράφων αλλού) θα παρέχει για όλους τους εμπλεκόμενους (ζημιοθέντες, ασφαλιστική, πλοιοκτήτης, αρχές του Κράτους Σημαίας και του Λιμένα, κ.α.) ένα σημαντικό μέσο. Μαζί με τα στοιχεία που καταγράφονται στο VDR επιτυγχάνεται μια αντικειμενική και ολοκληρωμένη εικόνα τόσο του βαθμού της αποτελεσματικής εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας, όσο και για τα αίτια του ατυχήματος, αφού συμβεί.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μετά την εξέταση μερικών από τα βασικότερα ζητήματα που τίθενται από την δημιουργία της θέσης του DPA, ως συνέπεια του ISM code, θα επιχειρηθεί να απαριθμηθούν τα σημαντικότερα πορίσματα που προκύπτουν από την εργασία μας.

1. Η εμπειρία των ατυχημάτων που έγιναν τον τελευταίο αιώνα, δείχνουν ότι η πλειοψηφία των ατυχημάτων στη θάλασσα έχουν την άμεση ή έμμεση προέλευσή τους σε ανθρώπινο λάθος.

2. Η εκθετική αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου που παράγεται από τη δεκαετία του '70 του περασμένου αιώνα, μαζί με την εμφάνιση των μεγάλων δεξαμενόπλοιων και την αύξηση του αριθμού των επιβατών των κρουαζιεροπλοίων, έχουν επιτρέψει ατυχήματα με εξαιρετικά σοβαρές συνέπειες, την απώλεια ανθρώπινων ζωών και υλικές ζημιές.

3. Η εμπειρία διαφόρων ατυχημάτων, που έγιναν κυρίως στην Ευρώπη τη δεκαετία του '80, παρότρυναν τον IMO για την προώθηση του ISM code, του οποίου ο στόχος είναι να διαμορφωθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα για να αυξήσει τη λειτουργική ασφάλεια και για την πρόληψη ζημιών στο προσωπικό και υλικών ζημιών, συμπεριλαμβανομένων των ζημιών στο περιβάλλον, που προκαλούνται από συμβάντα που μπορεί να προκύψουν κατά την κανονική λειτουργία.

4. Ο ISM code περιλαμβάνει ορισμένες συστάσεις που έχουν ενσωματωθεί στο κεφάλαιο IX της SOLAS, και συμπληρώνουν από μια σειρά από οδηγίες και συστάσεις που ρυθμίζουν λεπτομερώς θέματα οργάνων, έχοντας μετατραπεί σε υποχρεωτικούς και ευέλικτους κανονισμούς, ικανούς να προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά του πλοίου.

5. Μία από τις βασικές εντολές του ISM code είναι η απαίτηση εφαρμογής και συνεχούς ενημέρωσης ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας (SMS) που πρέπει να είναι

πιστοποιημένο από μια εξωτερική αρχή ή φορέα και πρέπει να προσαρμόζεται στα χαρακτηριστικά του πλοίου.

6. Τα όργανα που απαρτίζουν το σύστημα ασφαλείας που προορίζεται για την εφαρμογή του ISM code είναι: - η πιστοποίηση της ασφάλειας και οι περιοδικοί έλεγχοι από μια εξωτερική αρχή, - η τεκμηρίωση και η εφαρμογή ενός συνόλου εγχειριδίων διαδικασιών, - η απαίτηση της ειδικής εκπαίδευσης όλων των μελών του πληρώματος σχετικά με τους κανόνες και τις διαδικασίες ασφάλειας, - η πραγματοποίηση εσωτερικών ελέγχων, - οι συνεχείς ενημερώσεις των στοιχείων του συστήματος και ο διορισμός ενός προσώπου που να διασφαλίζει τη συνεχή και μόνιμη επικοινωνία μεταξύ του καπετάνιου και της διεύθυνσης της εταιρίας στο υψηλότερο επίπεδο διαχείρισης.

7. Αυτό το διορισμένο πρόσωπο (DPA) πρέπει να έχει την αναγκαία ευθύνη και εξουσία για να διασφαλίσει την παροχή όλων των μέσων υποστήριξης από τη στεριά στο πλοίο, για τη σωστή διαχείριση της λειτουργικής ασφάλειας.

8. Ο ISM code είναι αρκετά ευέλικτος όσον αφορά τον αριθμό των DPA μίας εταιρίας καθώς και τη σχέση μεταξύ τους. Επίσης είναι και σχετικά ευέλικτος με το επίπεδο κατάρτισης και εμπειρίας που απαιτεί η σωστή απόδοση της λειτουργίας, η οποία μπορεί να διαφέρει σημαντικά από εταιρία σε εταιρία. Ωστόσο, οι συστάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO, δημιούργησαν πρόσφατα, υψηλά πρότυπα θεωρητικής και πρακτικής κατάρτισης και εμπειρίας.

9. Αν και δεν αναπτύσσονται σε εσωτερικό επίπεδο ή, καλύτερα, ενσωματώνονται στον STCW, οι απαιτήσεις κατάρτισης και εμπειρίας του DPA αναφέρονται θεμελιωδώς στην MSC-MEPC.7 / Circ.6, της 19 Οκτώβρη του 2007.

10. Η ανάπτυξη και εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) απαιτεί την πραγματοποίηση εσωτερικών ελέγχων ασφάλειας για τον εντοπισμό των παραγόντων κινδύνου και τη διόρθωσή τους, πριν συμβεί ένα ατύχημα.

11. Μεταξύ των οργάνων που αντλούνται από τον ISM code, έχουν επίσης ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον και οι περιοδικοί έλεγχοι και οι επιθεωρήσεις που διεξάγονται σύμφωνα με τα διάφορα MOU και τις λίστες των πλοίων (μαύρη, γκρι ή λευκή) που προκύπτουν από αυτές τις επιθεωρήσεις.

12. Η εφαρμογή αυτών των κανόνων είναι ευθύνη του κράτους σημαίας και του ελέγχου του κράτους λιμένα, που διενεργεί επιθεωρήσεις σύμφωνα με τα MOU και τις διάφορες συμβάσεις (SOLAS, MARPOL, STCW, ISPS, κλπ) .

13. Στο πλαίσιο αυτό, ο DPA εισάγεται στο σύστημα που ορίζει ο ISM code (της Σύμβασης SOLAS) ως ένα σημείο σύνδεσης μεταξύ των εσωτερικών ελέγχων, των επιθεωρήσεων και του SMS.

14. Αν οι ενέργειες του DPA περιορίζονται στους όρους εξουσία και εποπτεία και δεν επεκτείνονται στη συμβουλευτική και την υποστήριξη, τότε μπορεί οι αποφάσεις του να συγκρουστούν με του καπετάνιου, τόσο στην καθημερινή διαχείριση της ασφάλειας των λειτουργιών και της πρόληψης των κινδύνων, όσο και στις καταστάσεις κρίσης.

15. Ο κίνδυνος σύγκρουσης μεταξύ της εξουσίας του DPA και του καπετάνιου είναι αυξημένος διότι, παρόλο που του αποδίδονται σημαντικές ευθύνες, δεν υπάρχουν υποχρεωτικοί κανόνες σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το επίπεδο κατάρτισης και εμπειρίας του DPA, ενώ τα υποχρεωτικά πρότυπα που εφαρμόζονται στην εκπαίδευση και εμπειρία του καπετάνιου, είναι πολύ υψηλά.

16. Συνήθως, ο DPA είναι εκείνος που προετοιμάζει, αναθεωρεί και ενημερώνει το SMS. Είναι επίσης σύνηθες να είναι υπεύθυνος για την αποτελεσματική εφαρμογή του και να επεμβαίνει άμεσα στην κατάρτιση του πληρώματος στις διαδικασίες ασφαλείας. Αυτή η διττή φύση των λειτουργιών (DPA και υπεύθυνος για το περιεχόμενο και την εφαρμογή του SMS) μπορεί να έχει πλεονεκτήματα (πλήρης και συνεχής γνώση της πραγματικότητας του πλοίου) και μειονεκτήματα (κίνδυνος έλλειψης ανεξαρτησίας του DPA).

17. Αν και δεν είναι συχνό, προτείνεται οι υπηρεσίες του DPA να παρέχονται από μία εξωτερική επιχείρηση. Έτσι, οι μικρές ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε ένα επίπεδο εξειδικευμένων υπηρεσιών που θα τους ήταν πολύ επιβαρυντικό αν έπρεπε να εντάξουν τον DPA στην εσωτερική δομή τους, ώστε να τους παρέχει τις υπηρεσίες του σε αποκλειστικότητα.

18. Ανεξάρτητα από το αν ο DPA είναι ένας εργαζόμενος της εταιρίας ή είναι μια επιχείρηση υπηρεσιών, απαιτείται από αυτόν αυστηρή εχεμύθεια. Η εταιρία είναι επίσης υπεύθυνη να βεβαιώσει ότι ο DPA κατέχει την αναγκαία εκπαίδευση και εμπειρία και να ελέγχει ότι πληρεί μονίμως και επαρκώς τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

19. Αν και αποτελεί αντικείμενο συζήτησης κατά πόσον ο DPA δεν θα πρέπει να θεωρηθεί σε καμία περίπτωση ως alter ego του εφοπλιστή, αν σε μία συγκεκριμένη περίπτωση αναλάβει την αποτελεσματική διαχείριση των λειτουργιών και τον έλεγχο της ανάπτυξης και της εφαρμογής των SMS, εάν οι πράξεις ή οι παραλείψεις του χαρακτηρισθούν ως σοβαρή αμέλεια, αυτό θα μπορούσε να στερήσει από τον ιδιοκτήτη (ή άλλα αρμόδια πρόσωπα) το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, ή να αποκλείσει την ασφαλιστική κάλυψη.

20. Ανεξάρτητα από το αν η εταιρία σέβεται λίγο-πολύ το κύρος και την εξουσία λήψης αποφάσεων του DPA, η απαίτηση τεκμηρίωσης που ζητάει ο ISM code, όσον αφορά την ανάπτυξη ενός SMS και όλων των αρχείων ελέγχου και των εγχειριδίων διαδικασιών που συνεπάγεται, είναι ένας σημαντικός παράγοντας. Έτσι για την παρακολούθηση των ευθυνών και των παραλείψεων του καθενός από τους εμπλεκόμενους, πριν και αφού συμβεί ένα ατύχημα, πρέπει να καθοριστούν οι ευθύνες και τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ.Π., 2000. Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- Γουλιέλμος Α.Μ., 1999. Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Εκδόσεις Σταμούλης, τόμος Β', Αθήνα.
- Γιάννης Θεοτοκάς., 2011. Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
- Γουλιέλμος Α.Μ., Γκιζιάκης Α.Μ., 2001. Έλεγχος ποιότητας στην ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο. Εκδόσεις Σταμούλης, 2^η έκδοση, Αθήνα.
- Γουλιέλμος Α.Μ., 2005. Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Εκδόσεις Σταμούλης.

ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Anderson, P., 1998, ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.
- Anderson, P., 2005, Original Article for "Maritime Risk International". The ISM Designated Person – Keystone or Scapegoat?.
- Bhuiyan N., Alam N., 2005. An investigation into issues related to the latests version of ISO 9000. Total Quality Management and Business Excellence.
- Chen L., 2000, Legal and practical conciquences of not complying with ISM Code. Maritime Policy Management, 27 (3), pp. 219 – 230.
- Giziakis K., Bardi-Giziaki E., 2002. Assessing the risk of pollution from ship accidents.
- Falkanger, T., Bull, J.H. and Brautaset, L., 2004, Scandinavian Maritime Law, the Norwegian Perspective. Second edition. Oslo: Uni- versitetsforlaget.
- Disaster Prevention and Management, 11 (2) , pp. 109 – 114.
- Goulielmos A.M., 2001. Maritime Safety: facts and proposals for the European OPA. Disaster Prevention and Management, 10 (4), pp. 278 – 285.
- Mandrake-Sheppard, A., 2007. *Modern Maritime Law*. Second Edition. Abington: Routledge-Cavendish.

Mehrotra R., 2000 . Chairman and Chief Executive Foresight Group, 'Oil Pollution at sea'. Global Shipping Digest 2000: The industry in perspective, UK.

Mitrousi K., 2004. Quality in shipping: IMO's role and problems of implementation. Disaster Prevention and Management, 13 (1), pp. 50 – 58.

MSC-MEPC.7/Circ.5 Guidelines for the operational implementation of the international safety management (ISM) code by companies

MSC CIRC. 994 The beneficial impact of the ISM Code and it's role as an indicator of safe operation and environmental protection.

Panayides, P. M. and Cullinane, K. (2002) The vertical disintegration of ship management: choice criteria for third party selection and evaluation. Maritime Policy & Management, 29(1), p. 45-64.

Sollien K., Jenses T.E. and Schøyen H., 2014. Designated Person Ashore - How Do They Perceive Their Role in the Organization and to Which Extent Are They Legally Exposed in Case of an Accident?, Journal of Maritime Research, Vol XI. No. III, pp. 3-12

The International Tanker Owners Pollution Federation Limited., January 2015. Oil Tanker Spill Statistics 2014.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

www.imo.org

www.parismou.org

www.bimco.org

www.agcs.allianz.com

www.itopf.com

www.iopcfunds.org

www.lloydslistintelligence.com

www.ilo.org

www.iacs.org.uk

www.unctad.org

www.isl.org

www.dnvgl.com

www.ismcode.net

www.jmr.unican.es

www.dgshipping.gov.in

www.atcvantage.com/docs , Safety Management System Manual Guidebook

www.martrans.org/documents/2000/safeco/level2.doc , ‘ Ο ανθρώπινος παράγοντας ως παράγοντας των ναυτικών ατυχημάτων’.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1



IMO Unique Company and registered Owner Identification Number Scheme

Dear Madams and Sirs,

The Unique Identification Number Scheme and the requirements of SOLAS Regulation IX-1/3-1 were adopted by the Maritime Safety Committee (MSC) at its 80th session requiring every company and every registered owner to be provided with an identification (ID) number (IMO Company ID). A permanent and Unique Number is required to be assigned to all Companies and registered owners managing any ship of 100 gross tonnes and above engaged on international voyages.

Registered owners and companies can obtain their number directly from Lloyd's Fairplay (LRF) free of charge. The LRF website www.imonumbers.lrfairplay.com has a free registration system that allows to request for numbers as well as to look up numbers.

The IMO Company ID consists of seven digits and begins with the letters "IMO" followed by either "Company" or "Registered Owner", then followed by the seven digits, e.g. IMO Company Number 1234567.

This regulation shall take effect when certificates referred to in MSC.194(80) are issued or renewed on or after 1st January 2009. In accordance with the requirements, the IMO Company IDs will be inserted in the following certificates at the time of the renewal audit by Germanischer Lloyd:

- ISM Code Document of Compliance (DOC)
- ISM Code Safety Management Certificate (SMC)
- ISPS Code International Ship Security Certificate (ISSC)

To ensure smooth implementation, Germanischer Lloyd will start to issue the a.m. certificates containing the IMO Company ID following renewal audits as of July 2008.

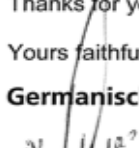
For this purpose it is vitally important that the name and address of your company for which you apply for an IMO Company ID to Lloyd's Fairplay, **exactly corresponds** to the name and address which is stated in the DOC and notified to the Flag Administration according to ISM-Code 3.1.

When applying for any Renewal Audits due for DOCs, SMCs and ISSCs on or after July 2008, you are herewith kindly requested to submit your IMO Company ID to department Marine Management Systems Certification and Maritime Security respectively.

Thanks for your attention and cooperation.

Yours faithfully,

Germanischer Lloyd


Olaf Quas


Dirk Eggers

Παράρτημα 2

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: 020 7587 3152
Fax: 020 7587 3210



E

Ref. T2-HES/4.2
T5-MEPC/1.01

MSC-MEPC.7/Circ.6
19 October 2007

GUIDANCE ON THE QUALIFICATIONS, TRAINING AND EXPERIENCE NECESSARY FOR UNDERTAKING THE ROLE OF THE DESIGNATED PERSON UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE

- 1 The Marine Environment Protection Committee at its fifty-sixth session (9 to 13 July 2007) and the Maritime Safety Committee at its eighty-third session (3 to 12 October 2007) noted that the Maritime Safety Committee, at its seventy-fourth session (30 May to 8 June 2001), agreed that the Designated Person has a key role in the development and implementation of the safety management system within a shipping company with a view to ensuring safety at sea, prevention of human injury or loss life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to property.
- 2 The Committees also agreed that there was an urgent need to provide guidance to shipping companies on the qualifications, training and experience for undertaking the role of Designated Person under provisions of the International Safety Management (ISM) Code.
- 3 Accordingly, the Committees developed Guidance on the experience, qualifications and training for undertaking the role of Designated Person under the provisions of the International Safety Management (ISM) Code as set out in the annex.
- 4 Member Governments and international organizations concerned are recommended to bring this circular to the attention of all parties concerned.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7587 3152
Fax: 020 7587 3210



IMO

E

Ref. T2-HES/4.2
T5-MEPC/1.01

MSC-MEPC.7/Circ.6
19 October 2007

**GUIDANCE ON THE QUALIFICATIONS, TRAINING AND
EXPERIENCE NECESSARY FOR UNDERTAKING THE ROLE OF
THE DESIGNATED PERSON UNDER THE PROVISIONS OF THE
INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE**

1 The Marine Environment Protection Committee at its fifty-sixth session (9 to 13 July 2007) and the Maritime Safety Committee at its eighty-third session (3 to 12 October 2007) noted that the Maritime Safety Committee, at its seventy-fourth session (30 May to 8 June 2001), agreed that the Designated Person has a key role in the development and implementation of the safety management system within a shipping company with a view to ensuring safety at sea, prevention of human injury or loss life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to property.

2 The Committees also agreed that there was an urgent need to provide guidance to shipping companies on the qualifications, training and experience for undertaking the role of Designated Person under provisions of the International Safety Management (ISM) Code.

3 Accordingly, the Committees developed Guidance on the experience, qualifications and training for undertaking the role of Designated Person under the provisions of the International Safety Management (ISM) Code as set out in the annex.

4 Member Governments and international organizations concerned are recommended to bring this circular to the attention of all parties concerned.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7587 3152
Fax: 020 7587 3210



IMO

E

Ref. T2-HES/4.2
T5-MEPC/1.01

MSC-MEPC.7/Circ.6
19 October 2007

**GUIDANCE ON THE QUALIFICATIONS, TRAINING AND
EXPERIENCE NECESSARY FOR UNDERTAKING THE ROLE OF
THE DESIGNATED PERSON UNDER THE PROVISIONS OF THE
INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE**

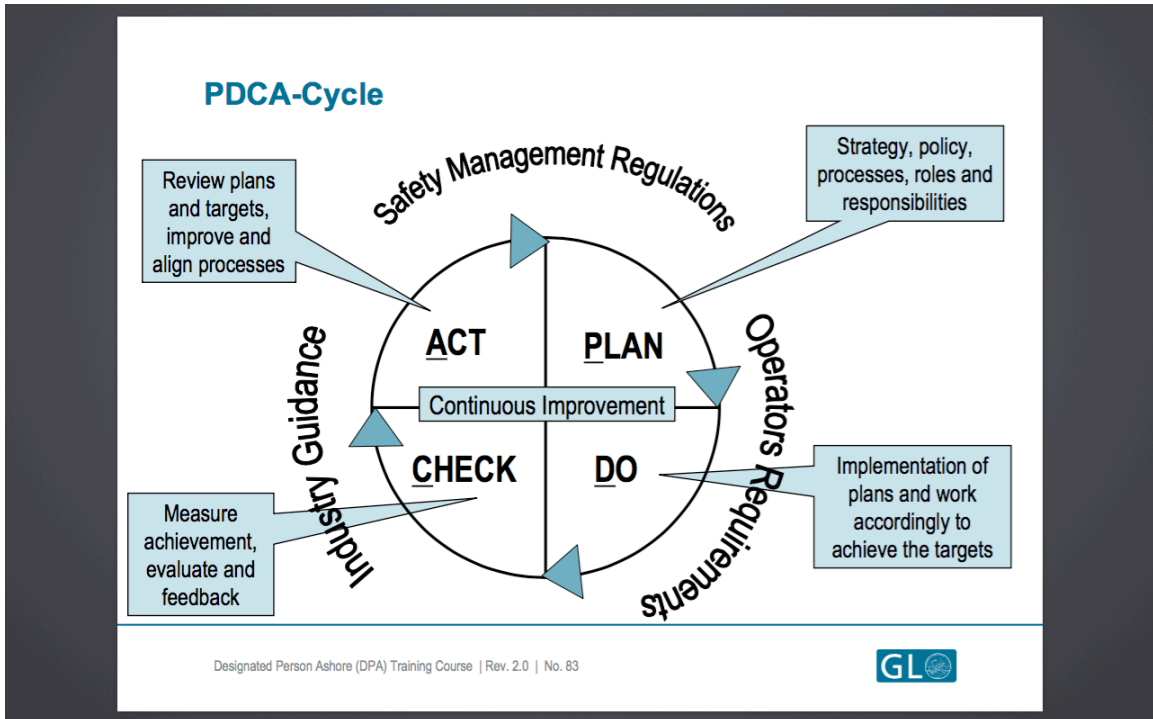
1 The Marine Environment Protection Committee at its fifty-sixth session (9 to 13 July 2007) and the Maritime Safety Committee at its eighty-third session (3 to 12 October 2007) noted that the Maritime Safety Committee, at its seventy-fourth session (30 May to 8 June 2001), agreed that the Designated Person has a key role in the development and implementation of the safety management system within a shipping company with a view to ensuring safety at sea, prevention of human injury or loss life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to property.

2 The Committees also agreed that there was an urgent need to provide guidance to shipping companies on the qualifications, training and experience for undertaking the role of Designated Person under provisions of the International Safety Management (ISM) Code.

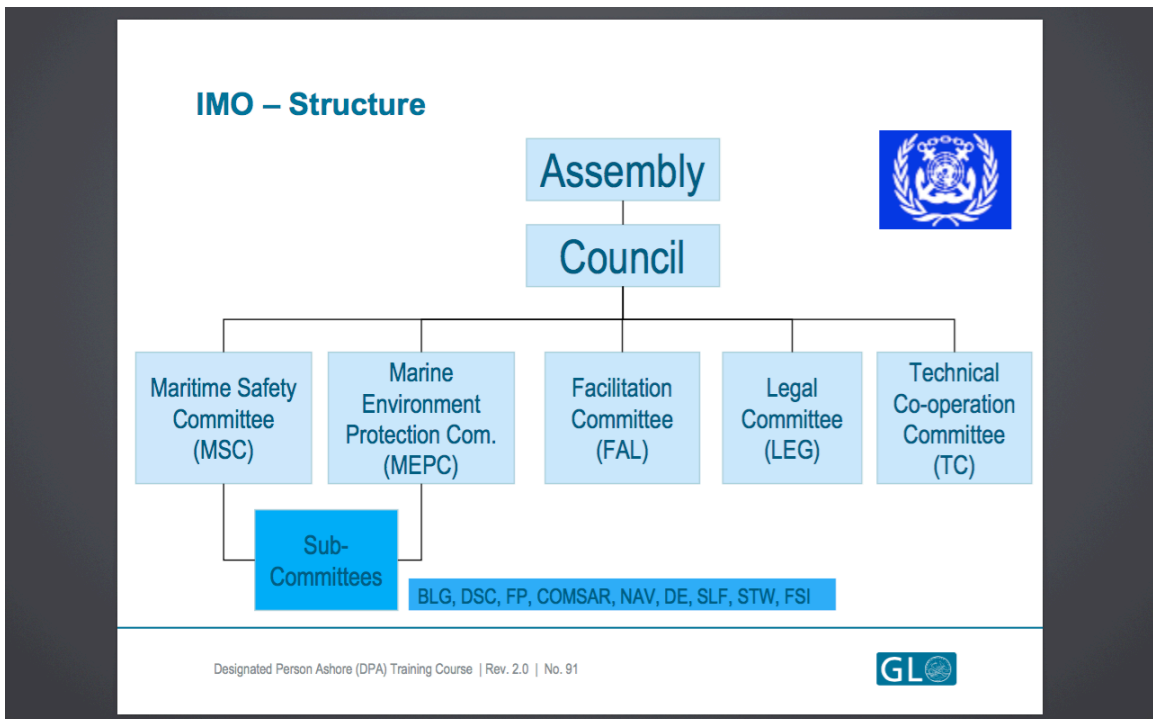
3 Accordingly, the Committees developed Guidance on the experience, qualifications and training for undertaking the role of Designated Person under the provisions of the International Safety Management (ISM) Code as set out in the annex.

4 Member Governments and international organizations concerned are recommended to bring this circular to the attention of all parties concerned.

Παράρτημα 3



Παράρτημα 4




Παράρτημα 5

Example SOLAS

Chap.	Content
I	General: Inspection & survey, issue of certificates, control
II	Subdivision, stability, fire protection Stability Code FTP & FSS Code
III	Life-saving appliances International Life Saving Appliances Code
IV	Radio communications
V	Safety of navigation
VI	Carriage of cargoes International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk
VII	Carriage of dangerous goods IMDG Code IBC Code IGC Code INF Code
VIII	Nuclear ships
IX	Management for the safe operation of ships ISM Code HSC Code
X	Safety measures for high speed craft
XI-1	Special measures to enhance maritime safety ISPS Code
XI-2	Special measures to enhance maritime security
XII	Additional safety measures for bulk carriers

Designated Person Ashore (DPA) Training Course | Rev. 2.0 | No. 98



Παράρτημα 6

Management Systems

	<u>ISM</u>	<u>ISPS</u>	<u>ISO 9001</u>	<u>ISO 14001</u>
Application	mandatory	mandatory	voluntary	voluntary
Aim, Objective	Safety at sea Avoidance of damages to <ul style="list-style-type: none"> • human • environment • property 	Security at sea Protection of the ship, persons, cargo transport units ship's stores	Customer satisfaction Meeting of requirements Continuous improvement	Legal compliance Reduction of environmental impact

Παράρτημα 7



Declaration of Designated Person (DPA) International Safety Management (ISM) Code

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the "Company" and those onboard every "Company", as appropriate, shall designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management.

The responsibility and authority of the designated person or persons shall include monitoring the safety and pollution prevention aspect of the operation of each ship and ensure that adequate resources and shorebased support are applied, as required.

The undersigned affirms that _____
(Name of the Designated Person)

and _____ as alternative, has(ve) been assigned pursuant to IMO Resolution A741(18) as amended - Section 4, of the ISM Code, the Designated Person(s) for the following ship(s):

Ship Name	IMO Number	Type of Ship	Flag	Port of registry	Official Number
_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Full address of the Designated Person(s) to which official correspondence and materials may be sent:

	DPA	Alternative DPA
Name	: _____	: _____
Address	: _____	: _____
Telephone	: _____	: _____
24hrs contact phone	: _____	: _____
Fax	: _____	: _____
E-mail	: _____	: _____

DPA
(Name/Signature)

The Company
(Signature/ Stamp)

(President or CEO)
(Name/Signature)

Παράρτημα 8

Self Checklist for Shipboard Safety Management System

Note: This Checklist indicates items to be included at least in the samples at self checking.

Name of Ship _____

Name of Company _____

Type & Date of Audit _____ *** Refer to SOLAS IX/1 Bulk carrier :**

Place of Audit _____ If "ESP" is assigned to a dry cargo ship within Class Notation, the ship is "Bulk carrier" in terms of the ISM Code, otherwise the ship is "Other Cargo Ship".

Name of Auditor(s) _____ However, it is to be confirmed whether or not the instruction from a flag state on the application of the Resolution MSC.277(85) "Clarification of the term "Bulk Carrier" and guidance for application of regulations in SOLAS to ships which occasionally carry dry cargoes in bulk" has been adopted on case by case basis.

Type of Ship * _____

Purpose of Ship (in case of Other Cargo Ship) [Note] Recently, some "Other cargo ships" are assigned with "ESP" at the owner's option. If there are any doubts, it shall be checked according to the definition of Bulk Carrier specified in SOLAS IX/1.6, i.e. ships constructed with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces and intended primarily to carry dry cargo in bulk; or ore carrier; or combination carrier.

DOC Number _____

DOC issuer _____ If there is a discrepancy of the vessel types between SC/SE and the SMC, the "Explanatory Note" is available from ClassNK/Safety Management Systems Department.

Following items to be verified at the beginning of audit.

Is there a copy of valid DOC placed onboard the ship? (DOC shall NOT be an Interim.)

In the case of Initial Audit

Are there any records which show that SMS onboard the ship has been implemented for, at least 3 months since the issue of Interim SMC and that an internal audit has been executed?

Notice: Resolution MSC.353(92) the amendments to ISM Code entered into force on 1 January 2015. (ISM Code 6.2, and 12.2 to 12.7)

SELF-CHK-SHIP-e (2015.3)

Page - 1

No	Items to be checked	Result			Remark If Result is No, details are to be specified in the Remark
		Yes	No	N/A	
I. Shipboard Tour					ISM Code
I.1 Bridge					
1.1.1	Are there any Navigation equipment or radio equipment left inoperative/ malfunctioned?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		If Yes, go to 10.11 up to 10.14 10
1.1.2	Are updated versions of nautical publications and IAMSAR Manual (Volume III) available?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		SOLAS V/21 & 27 11.2.1
1.1.3	Are maritime safety information from NAVTEX or EGC checked regularly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
1.1.4	Are nautical charts, ECDIS(ENC data) and Notice to Mariners controlled properly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
1.1.5	Are standing order or night order issued regularly by the master?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
I.2 Accommodation Space					
1.2.1	Are there any crew accommodation facilities left inoperative/ malfunctioned? Common toilets, Shower & toilet in cabins etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		If Yes, go to 10.11 up to 10.14 10
1.2.2	Are posted Muster lists updated? (Bridge: Engine Room: Accommodation:)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		SOLAS III/37 8.2
1.2.3	Is SOLAS training manual controlled properly? (Mess Rooms Recreation Rooms)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		SOLAS III/36 8.2
1.2.4	Are ship's drawings and instruction books controlled properly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		SOLAS II-1/3-7 11.2.1
1.2.5-1	Is posted placard for garbage disposal written in language understood by crew?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		MARPOL V/9 6.6
1.2.5-2	Are there distinctively marked garbage receptacles to receive garbage for recycling? Any receptacles on deck area, poop decks or areas exposed to the weather should be secured on the ship and have lids that are tight and securely fixed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		MARPOL V/MEPC.201(62) 6.6
1.2.6	Is watch schedule for watchkeeper posted?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		STCW A-VIII/1.5 7
1.2.7	Is hospital accommodation ready for emergency use?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
1.2.8	Are medicaments properly controlled?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
I.3 On deck					
1.3.1	Are closing appliances, L.S.A. and F.F.A maintained properly? <input type="checkbox"/> Lifeboat <input type="checkbox"/> Rescue Boat <input type="checkbox"/> Fire Damper (Refer to Annex I)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		If No, go to 10.11 up to 10.14 10
1.3.2	Are coating / painting of hull parts and equipment maintained properly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10
1.3.3	Are there any damaged or corroded / rusted equipment or hull parts?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		If Yes, go to 10.11 up to 10.14 10
1.3.4	Are there any temporarily repaired parts?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10
I.4 Engine room / Steering room					
1.4.1	Are there any machinery and equipment left with their function inoperative? (Refer to Annex I) <input type="checkbox"/> Fire Pump <input type="checkbox"/> Emergency Fire Pump <input type="checkbox"/> Oily Water Separator system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		If Yes, go to 10.11 up to 10.14 10.2
1.4.2	Are escape route and escape trunk from engine room secured?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		SOLAS II-2/13 8.2
1.4.3	Is operating instruction of steering changeover posted?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		SOLAS V/26 3.1 8.2
I.5 Interview with officers and/or ratings during tour through					
1.5.1	Interview with the Officer and/or Rating for,	Deck Engine Catering			
1.5.2	When did he join?	Rank: _____	Rank: _____	Rank: _____	-
1.5.3	Did he undergo familiarization training just after joining?	Date: _____	Date: _____	Date: _____	-
1.5.4	Was essential instruction prior to sailing given to him?	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	6.3
1.5.5	When did he last participate in an abandon ship drill?	Date: _____	Date: _____	Date: _____	6.3
1.5.6	Does he know his assigned duties in emergency?	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Reflect to 8.8 8.2
1.5.7	Does he know how to donning and use fireman outfit and/or breathing apparatus(including EEBD)?	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	8.2
1.5.8	Does he understand what alarm signals may sound in emergency?	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	8.2
1.5.9	Have there been any accidents or hazardous occurrences (near-miss) on board?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Reflect to 9.2 -

SELF-CHK-SHIP-e (2015.3)

Page - 2

No	Items to be checked	Result			Remark If Result is No, details are to be specified in the Remark
		Yes	No	N/A	
1.5.10	Did he receive a copy of the records of daily rest hours endorsed by Master or by a person authorized by the master?	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>	STCW A-VIII.7 7
1.6 Interview with the Master					
Statutory certificates and survey records					
1.6.1	Are valid statutory certificates, Continuous Synopsis Record (CSR) and survey records available on board?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1.2.3.1
1.6.2	Is validity of statutory certificates informed to the company as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.1or 11.1
Classification certificates and records					
1.6.3	Are valid Classification Certificate and records including ESP file, if applicable, available on board the ship?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		1.2.3.1
Crew list					
1.6.4	Does every seafarer hold a valid medical certificate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	STCW I-9 3	1.2.3.1
1.6.5	Number and Nationality of Master and Officers? (Nationalities: _____ Number: _____)	-	-	-	-
	Number and Nationality of ratings? (Nationalities: _____ Number: _____)	-	-	-	-
Certificates for crew members					
1.6.6	Is the ship manned in compliance with the Safe Manning Certificate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SOLAS V/14	6.2.2
1.6.7	Does each of Master or Officer hold a Certificate of competency or a Dispensation in accordance with STCW?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	STCW I-2	6.2.1
1.6.8	When serving onboard a ship flying Flag of a Country other than the Party, who issued the Certificate, does each of Master or Officer hold, in addition to the above (1.6.7), an Endorsement attesting the Recognition or a Dispensation issued by flag state, or a Documentary proof/evidence that application for an endorsement received by the Administration?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	STCW I-10	6.2.1
1.6.9	Are original copies of Master's or Officer's Certificates and Endorsements kept on board the ship?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.2.1
1.6.10	Are ratings assigned to part of navigational or engine-room watch duly certificated?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	STCW II/4 & III/4	6.2.1
1.6.11	Do Master, Officers and any person with responsibility for loading, discharging and care in transit or handling cargo serving on tanker (oil/gas/chemical) hold Certificates of competency?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	STCW V-1-1 & 1-2	6.2.1
1.6.12	Are all ratings assigned to specific duties and responsibilities related to cargo or cargo equipment on tanker (oil/gas/chemical) duly certificated?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	STCW V-1-1 & 1-2	6.2.1
Log book entry					
1.6.13	Are necessary items entered as per SOLAS requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.2
1.6.14	Are necessary items entered as per the SMS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7 or 8.2
Oil Record Book & Garbage Record Book					
1.6.15	Are necessary entries made to Oil Record Book? If IMO MEPC.107(49) approved, Records on 15ppm Bilge Alarm memorized data and Oil Record Book to be compared.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
1.6.16	Are necessary entries made to Garbage Record Book?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MARPOL V MEPC.201(62)	7
Providing information to master					
1.6.17	Is adequate information on safety and pollution prevention given to master by the company?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.1.3
Latest rule					
1.6.18	Have the revisions of mandatory rules, such as IMO conventions, been taken into SMS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.2.3.1
Flag State requirements					
1.6.19	Does the ship comply with the flag state requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.2.3.1
3. Company responsibilities					
3.1	Is the Company indicated on DOC identical with the owner or the entity reported according to the ISM Code 3.1?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		3.1 or 13.1

SELF-CHK-SHIP-e (2015.3)

Page - 3

No	Items to be checked	Result			Remark If Result is No, details are to be specified in the Remark
		Yes	No	N/A	
4. Designated Person					
4.1	Are the monitoring activities by DPA on the safety and pollution aspect found sufficient?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		4
4.2	Is DPA known by master and officers?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		4
4.3	Is the role of DPA known by Master and officers?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		4
5. Master's responsibilities and authority					
5.1	Is the Master familiar with his responsibilities and authority required by ISM Code Section 5?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.1.2
5.2	Has the Master implemented the safety and environmental protection Policy of the Company?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		5.1.1
5.3	How did the Master motivate the crew to respect the Company policy?	(_____)			5.1.2
5.4	How did the Master issue appropriate orders and instructions in a clear and simple manner?	(_____)			5.1.3
5.5	How did the Master verify that specified requirements have been observed?	(_____)			5.1.4
5.6	Has the Master reviewed the SMS and reported its deficiencies to _____ As sufficient period has not been passed yet as per company's procedure, result was subject to "NO".	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		5.1.5
5.7	Is the Master aware of the Overriding authority and the authority to request the company's assistance ensured under the ISM Code?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		5.2
5.8	Has the Master carried out Risk Assessment according to the SMS procedure established by the Company?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Any Record? (_____)	1.2.2.2
6. Resources and Personnel					
6.1	Is the Master familiar with the requirements of the company's SMS relating to Section 6 of the ISM Code, referring to Manual/Procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.1.2
6.2	Have all crew members received Pre-joining training as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.1.2 or 6.5
6.3	Have on-board training and instructions been conducted as per the Manual/Procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.5
6.4	Have newly joined crew members received the Familiarization training required by the STCW?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.3
6.5	Have newly joined crew members received the Familiarization training required by the SOLAS within 2 weeks after joining?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.5
6.6	Have On-board trainings and instructions required by the SOLAS conducted regularly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.5
6.7	Is the working language specified by the company recorded in the ship's log-book? <input type="checkbox"/> English <input type="checkbox"/> Other (_____)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SOLAS V/14 <input type="checkbox"/> Log book	6.6
6.8	Are SMS related documents given in a language understood by ship's crew?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.6
6.9	Are all crew able to read and understand the SMS manual?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If No, go to 6.10	6.6
6.10	Has the company established any plan/measure to cope with the case where some members of crew are unable to read and understand the manual?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6.6
6.11	Are crews able to communicate effectively in the execution/performance of their duties?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.7
6.12	Is the Master's SMS awareness on acceptable level? (to be judged at the end of audit)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.1.2
6.13	Is the Master given necessary support so that the master's duties can be safely performed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.1.3
7. Key shipboard operations					
7.1	Have the shipboard operations been carried out as per the Company's SMS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
7.2	Have operations during departure been performed as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Voyage Plan SOLAS V/34	7
7.3	Are Daily Reports, i.e. ship's position, course and speed, etc. sent to the Company indicated on the DOC every day?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SOLAS V/28	7
7.4	Have arrival operations been performed as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
7.5.1	What kind of cargo does the ship load?	(_____)			7
7.5.2	Does Mater confirm the compatibility then signed and properly keeps Cargo Information?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.6	Have cargo handling operations been performed as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Refer to Additional Check Items	7

SELF-CHK-SHIP-e (2015.3)

Page - 4

No	Items to be checked	Result			Remark If Result is No, details are to be specified in the Remark
		Yes	No	N/A	
7.7	Have pollution prevention operations been performed as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
7.8	Have special operations identified been performed as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		7
7.9	Have Watchkeeping operations been performed as per the procedures? <input type="checkbox"/> Rest hours <input type="checkbox"/> Records of daily Rest hours <input type="checkbox"/> Preventing alcohol abuse and limit of not greater than 0.05% blood alcohol level(BAC) or 0.25mg/l alcohol in the breath (Above to be applied to those whose duties involve safety, prevention of pollution and security duties.) <input type="checkbox"/> Voyage planning (planning prior to each voyage/berth to berth, Verification and display of planned route, Deviation from planned route) <input type="checkbox"/> Watches carried out based on the bridge and engine-room resource management	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		STCW A-VIII 7
8. Emergency preparedness					
8.1	Has the ship been ready for Emergency Situations identified?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.2
8.2	Has the company provided the ship with updated emergency contact list?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.3
8.3	Is the Master familiar with the procedures to respond emergency situations identified?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.1
8.4	Have drills and exercise for the emergency situations identified been conducted as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.2
8.5	Does radio personnel aware of how to transmit distress alert under GMDSS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.2
8.6	Is SOPEP (SMPEP) properly controlled with the latest emergency contact list?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.1
8.7	Are ship-specific Emergency Towing Booklet controlled properly? (Bridge: _____ Forecastle space: _____ Ship's office or cargo control room: _____)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.1
8.8	Have mandatory drills been conducted regularly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.2
8.9	Has the ship encountered a sea casualty and/or serious human injury since the last periodical audit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If Yes, go to 8.10 up to 8.12	-
8.10	Has the Company given the master necessary support as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.3
8.11	Have the responses and actions been taken by the ship as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		8.1
8.12	Has the SMS been reviewed based on the results of investigation?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		9.1
9. Deficiency control					
9.1	Have all deficiencies been dealt with in accordance with the Company's SMS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		9.1
9.2	Were there any reports on NC, accident and hazardous occurrence which were sent ashore?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If Yes, go to 9.5 up to 9.7	9.1
9.3.1	Have the ship been controlled (regardless of detention or not) by PSC since the last audit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		9.1
9.3.2	Is there any lack of PSC Records kept onboard, comparing with PSC history obtained through information to auditor?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If Yes, 9.5 thru 9.7 & 11.1 to be focused.	9.1
9.4	Have any deficiencies identified at inspections by the third parties, such as charterers, P & I club and etc, since the last audit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If Yes, go to 9.5 up to 9.7	9.1
9.5	Have all NCs, accidents and hazardous occurrences which were to be reported, been informed to the Company?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		9.1
9.6	Has the company responded to the deficiencies reported?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		9.1
9.7	Have corrective actions to the deficiencies reported been taken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		9.2
10. Maintenance					
10.1	Is the Ship maintained sufficiently in accordance with the relevant rules and regulations and the Company's requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.1
10.2	Has maintenance for ship and equipment been carried out as per the plan established?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.1
10.3	Have maintenance works performed been properly recorded?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.4
10.4	Have specific measures for important equipment/technical system identified been taken as per the procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.3
10.5	Are the "maintenance manuals and associated documents" for lifeboats and launching appliances prepared by the manufacturer or service provider controlled properly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.1
10.6	Have weekly/monthly inspections and routine maintenance for lifeboats and launching appliances been conducted under the direct	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.1

SELF-CHK-SHIP-e (2015.3)

Page - 5

No	Items to be checked	Result			Remark If Result is No, details are to be specified in the Remark
		Yes	No	N/A	
	supervision of a senior officer in accordance with the instructions provided by the manufacturer or service provider?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10.7	Are the records of inspections, servicing, repairs and maintenance for lifeboats and launching appliance signed by the person who carried out the work and also signed by the Company's representative or the Master?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.4
10.8	Is there any technical deficiency report which has been reported to the Company?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If Yes, go to 10.9 up to 10.10	10.2.2
10.9	Has the company responded to the deficiency reported?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.3
10.10	Have corrective actions to the deficiency reported been taken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.3
10.11	Have deficiencies found during shipboard tour by auditor been found by any of the crew members already?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If Yes, go to 10.12 up to 10.14 If No, go to 10.13	
10.12.1	Have these deficiencies been reported to the Company?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.2
10.12.2	If temporary repair had been applied, did repair procedure, timing etc. follow the instruction from Company?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.2.2
10.13	Are these defective items being involved in the ship's maintenance plan established?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		10.1or10.2.1
10.14	What was the result of the last ship's regular inspection for these defective items?	-	-	()	10.1
11. Document control					
11.1	Are all documents and data controlled as per the Company's SMS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		11.1
11.2	Are ship's SMS manuals of updated version?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rev. status:	11.2.1
11.3	Have revisions of the SMS manuals been properly recorded?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		11.2.2
11.4	Have obsolete documents been properly removed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		11.2.3
11.5	Are the SMS manuals available at all relevant locations?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		11.2.1
11.6	Have company's circular letters or information been filed properly and easily identified?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		11.1
11.7	Have publications to be provided under the SMS been updated?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		11.2.1
11.8	Are as-Built Construction Drawings and other plans showing subsequent structural alterations available on board?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		11.2.1
12. Internal audit and System review					
12.1	Are the Internal Audits carried out as per the Company's SMS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.1
12.2	Are procedure and criteria to extend internal audit within three months under exceptional circumstances established in SMS? Note: There are cases that documented procedure/criteria for extension of internal audit could not be confirmed during shipboard audit due to company and ship has different manual.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.1
12.3	Is the last internal audit carried out at interval not exceeding twelve (12) months?(A check is to be made of the date of last 2 audits) <i>Date of Last Audit ()</i> <i>Date of previous Audit ()</i> or <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If No, go to 12.4	12.1
12.4	When Internal audit was extended (not more than 3 months), have the extension be conducted by the company in accordance with procedure and <i>criteria</i> in SMS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.1
12.5	Have internal audit and possible corrective actions been carried out as per the documented procedures?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.4
12.6	Have the Internal Audits been carried out by person(s) not onboard the ship?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.5
12.7	Have internal audit records been kept onboard the ship?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.6
12.8	Have Master and officers been aware of the result of the internal audit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.6
12.9	Have non-conformities been raised at the audit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.7
12.10	Have timely corrective actions for the non-conformities identified during the internal audit been taken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.7
12.11	Has the company notified the ship of the result of management review?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		12.6

SELF-CHK-SHIP-e (2015.3)

Page - 6

No	Items to be checked	Result			Remark If Result is No, details are to be specified in the Remark
		Yes	No	N/A	
Additional check item by ship types					
A. Oil Tanker					
A-1	Has the instrument for measuring flammable gas concentration been properly calibrated? (Note: Suitable means for calibration shall be provided onboard.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SOLAS Reg.II-2/ 4-5.7 (ISM Code No. 10 & 11)
A-2	Are the records of discharging of slop, valve closing operations, etc. in Oil Record Book Part II?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MARPOL Annex 1 /Reg.31 & 36 (ISM Code 7 & 11)
A-3	(Where the ship has carried crude oil suitable for COW.) Are there records of COW operations in Oil Record Book Part II?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MARPOL Annex 1 /Reg.35 & 36 (ISM Code 7 & 11)
B. Gas Carrier					
B-1	Have portable and fixed gas concentration measurement instruments been properly calibrated? (Suitable means for calibration shall be provided onboard.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IGC Code 13.6.6 (ISM Code 7)
B-2	Is crew in charge of cargo operation adequately trained for safe handling including emergency (cargo spillage, etc.) procedures. Is number of persons for cargo operation defined in SMS or other documents and is adequate number of personnel aboard?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IGC Code 18.3 (ISM Code 7 & 8)
B-3	Does crew understand the Company's procedure for entering into cargo holds, tanks and other enclosed spaces?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IGC Code 18.4(ISM Code 7)
B-4.1	Has the ship been loaded with cargo gas listed in Annex of Gas Fitness Certificate? (History of loading/ unloading should be checked.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IGC Code 18.2(ISM Code 7)
B-4.2	In the event of the change of cargo gas, was tank cleaning carried out according to the procedure specified in Cargo Information, in order to avoid dangerous reactions due to mixing with residue of the previous cargo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B-4.3	In the event of simultaneous carriage of cargo gases, was the possibility of dangerous reaction investigated before loading? (Note: Where there is a possibility of dangerous reaction, it may be permitted if the ship's complete cargo systems including pipework, tanks, vents, refrigeration system, etc. are separated.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IGC Code 18.2(ISM Code 7)
B-5	Are MARPOL Annex II cargo handling operations (including discharging of slop) properly recorded in Cargo Record Book?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MARPOL Annex II / Reg.14 & 15 (ISM Code 7)
C. Chemical Tanker					
C-1	Is crew in charge of cargo operation adequately trained for safe handling including emergency (cargo spillage, etc.) procedures? Is number of persons for cargo operation defined in SMS or other documents and is adequate number of personnel aboard?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IBC Code 16.3(ISM Code 7)
C-2	Does crew understand the Company's procedure for opening & entering into cargo tanks?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IBC Code 16.4(ISM Code 7)
C-3	Are MARPOL Annex II cargo handling operations (including tank cleaning & discharging of slop) properly recorded in Cargo Record Book?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MARPOL Annex II / Reg.14 & 15 (ISM Code 7)
C-4	In the event of carriage of mixed cargoes, was total hazard of the cargo assessed by a specialist before loading?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IBC Code 16.2.2(ISM Code 7)
D. Bulk carrier (including Bulk carrier other than Chapter IX of SOLAS)					
D-1	(For Bulk Carrier whose keel was laid before 1 July 1999 of 150m in length, not being capable of complying with damage stability requirements under SOLAS XII/4.3) Did crew training and drills carried out according to evacuation procedure and drill programs based on specific cargo hold flooding scenarios?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SOLAS Reg. XII/9 (ISM Code 8.2)
D-2	Are "Hatch Cover Maintenance Plans" in accordance with MSC 169 (79) incorporated into the SMS and implemented on board the relevant ships?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SOLAS Reg. XII/7.2 (ISM Code 10.2)
D-3	Is the ship provided with the procedures for handling cargo, which may liquefy, if applicable? (Typical example of cargo: Nickel concentrate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

SELF-CHK-SHIP-e (2015.3)

Page - 7

Special requirements of each Flag State shall be paid special attention.	
Bahamas	All Bahamian ships shall be inspected by a BMA approved Nautical Inspector initially or annually within the prescribed time range and shall display a valid Bahamas Certificate of Inspection (COI) at a prominent location either on the navigation bridge or within the accommodation. ISM Auditors are required to verify that the following are available on board: Manufacturer's instructions and recommendations / The Company's procedures for maintenance and inspection / Records of lifeboat drills / Records of inspection maintenance of equipment, including details of the competent persons. The Bahamas Maritime Authority will consider exceptional applications for exceeding the twelve month interval between audits for shipboard audit only. Companies claiming to be unable to carry out internal audit within the 12 month period should apply to the RO for acceptance to carry out the audit outside the necessary time frame, and within three months of the due date. The acceptability of any exceptional circumstances must be considered by the RO before any recommendation is made to BMA, in accordance with our agreed procedures. In all cases there shall be not less than five internal audits of ship and office during the five year validity of certification. The Company should ensure that ECDIS ship specific equipment training process and record-keeping is documented in the ship's SMS. Master shall ensure that all affected officers have documentary evidence of ECDIS training prior to be assigned their shipboard navigational duties.
Greece	AIC should confirm that there are established procedures on reporting "Near Miss Incidents" to the "Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation" (e-mail: hbmc@yem.gr) in the SMS.
Hong Kong	In cases of ships installed with passenger lifts, it is required that appropriate procedures should be established and incorporated in the ship's maintenance plan under SMS to ensure that passenger lifts are properly maintained and regularly inspected and tested, referring to recommendations from the lift manufacturer. In addition, it is required that the maintenance, detailed examination and testing of passenger lift should be performed by competent service personnel approved or recognized by the lift manufacturer. The Company should ensure that the procedures for entering enclosed spaces are included among the key shipboard operations specified by the ISM Code 7 concerning the safety of the personnel and the ship, in accordance with IMO Resolution A.1050 (27), including risk assessment for all enclosed spaces on board the ship. In-house Quality Assurance System will be checked during SMC audits.
Japan	Item 12.1 of the ISM Code allows to extend the interval of internal audits for not more than three months. In this regard, the internal audit just after the extended internal audit shall be conducted within 12 months from the original time frame. Emergency Towing Booklet (ETB) prepared referring to the Guidelines MSC.1/Circ.1255 shall form part of the emergency preparedness required by para.8 of the ISM Code, and shall be confirmed during initial and periodical audits of DOC and SMC. "Plans and procedures for recovery persons from the water" developed taking into account the Guidelines MSC.1/Circ.1447 shall be provided on board at the following occasion. (1) New ships constructed (keel-laid) on or after 1 July 2014 : Initial safety equipment survey at new building (2) Existing ships constructed (keel-laid) before 1 July 2014 : By the first periodical or renewal safety equipment survey of the ship, whichever comes first after 1 July 2014 Thereafter, the "Plans and procedures for recovery persons from the water" shall form part of the emergency preparedness required by para. 8 of the ISM Code, and shall be confirmed during initial and periodical audits of DOC and SMC.
Liberia	The company shall ensure that the procedures for entering enclosed spaces and training are included among the key shipboard operations in accordance with paragraph 7 of the ISM Code including risk assessment for all enclosed spaces. Internal audit by the company should verify that the established procedures are complied with in practice and are consistent with the safety strategy adopted by the Company.
Malta	In cases of ships having Multiple Load Line Certificates, procedures for change in load lines shall be included in the ship's SMS. Fire and Abandon Ship Drills required by SOLAS Chapter III Regulation 19.3.2 are to be carried out at fortnightly intervals (every 2 weeks instead of every month).
Marshall Islands	To operate ECDIS, navigating officers are required to complete two levels of training, i.e. Generic Training and Type Specific Training, and the documentary evidence attesting the completion of these training shall be placed onboard the ship. An optional Certificate evidencing the completion of the Generic Training will be issued by the Administrator, however the latter are required to have on board documentation attesting to completion of this training by the appropriate personnel. The Company shall ensure that documentary evidence of the training which has been completed is issued for every person found qualified under the provisions of this regulation and is available for review by proper authorities and ISM auditors. All requests for an extension of the 12 month interval must be presented to the Administrator well in advance accompanied by documentation explaining why the internal audit cannot be conducted within the required timeframe. In all cases there shall be not less than five (5) internal audits of the Company or any ship during the five (5) years validity of certification. The SMS must include guidance regarding under what operating situations the BNWAS should be operated in the different modes (automatic, on and off). For systems fitted with motion sensors to serve as the rest function, the SMS must include a procedure for the crew to check the system at least once a day to ensure it is operating correctly.

SELF-CHK-SHIP-e (2015.3)

Page - 8

Marshall Islands	For vessels fitted with fast rescue boats, training exercises are to be carried out <i>weekly</i> , whereas actual launch and recovery drills are to be carried out at least every three (3) months. Notwithstanding, the Administrator recognizes that Companies cannot be expected to present documented <i>risk assessment</i> as justification for all existing procedures in their SMS immediately after 1 July 2010. Thus, during the following (6) six months, until 1 January 2011, as a minimum, Companies must have taken risk assessment into consideration when reviewing the effectiveness of their SMS and be able to show evidence (via policies, procedures, guidance, training etc.) that they began to address the requirement for a risk assessment. A major nonconformity shall be raised if a Company cannot show such evidence. Entering Enclosed Spaces Aboard Ships: Safety Strategy (Instruction, training and Drills), giving full consideration to the IMO Res.A.1050(27) "Revised Recommendations for Entering Enclosed Spaces Aboard Ships" shall be incorporated into the SMS, as appropriate.
Panama	The Administration requires to all Masters and/or Owners/Operators to report immediately to Port State Control Section, all PSC inspections reports. If the Company decides to channel all communications through the DPA, directory via the master or each individually will be a decision to the Company to be established in the ISM manual or procedures of the vessel. The correction of deficiencies shall be sent by the Masters, Operators/Owners using the format in appendix I of this Merchant Marine Circular No. 172 (Form F-JERP-02-01). (Merchant Marine Circular No. 172) The Declaration of Company (DC) for the Company Operator as per the ISM Code 3.1, and the Declaration of Designated Person Ashore (DPA) shall be sent to Segumar Office-Panama e-mail fullterm@segumar.com for the respective endorsement. The endorsement by the Administration shall be verified at ISM audits. (Merchant Marine Circular No. 176) With regard to deficiencies raised due to Annual Safety Inspections (ASI), it is required to report to Flag State Section e-mail marsegur@amp.gob.pa using the prescribed Form (F-IASI-01-01) within 30 days. This procedure shall be included in the ship's SMS Manual. (Merchant Marine Circular No. 201) "A Guide to Risk Assessment in Ship Operations" developed by IACS to be used. (Merchant Marine Circular No. 213) In regard to exceptional circumstances under which the 12 months interval of the internal safety audits may be extended, it is the company who approves such extension. Therefore, the company should establish the <i>criteria</i> for the extension in the management system. (Merchant Marine Circular No. 213)
Singapore	Navigating officers serving on ships fitted with an ECDIS shall have completed an approved training on use of ECDIS (IMO model course 1.27 or equivalent) and documentary evidence of the training should be available on board.
Vanuatu	The master of every vessel shall cause the crew to exercise at fire and boat drills at least once every week, and all drills are to be recorded in the Official Log.

Annex I

The following items are detainable deficiencies by PSC. Emergency fire pumps, lifeboats, and fire-dampers are continuing to be the major items where most detainable deficiencies.

Focusing items during Ship Tour/Interview/Verification of documents in addition to ordinary verification

1.1 Documents

- A) Working/rest hours record
- B) Entries of Oil Record Book and Garbage management record book
- C) Trading Certificate & Crew Cert. including their compliance of Minimum Manning Cert
- D) Correction/preparation of Charts and Nautical Publications
- E) Voyage/passage plan (berth to berth)
- F) Record of boat and fire drill
- G) Reporting of non-conformities/deficiencies, response by the company and their preventive actions for avoiding recurrence.
- H) Report of internal audit which carried out prior external audit by RO

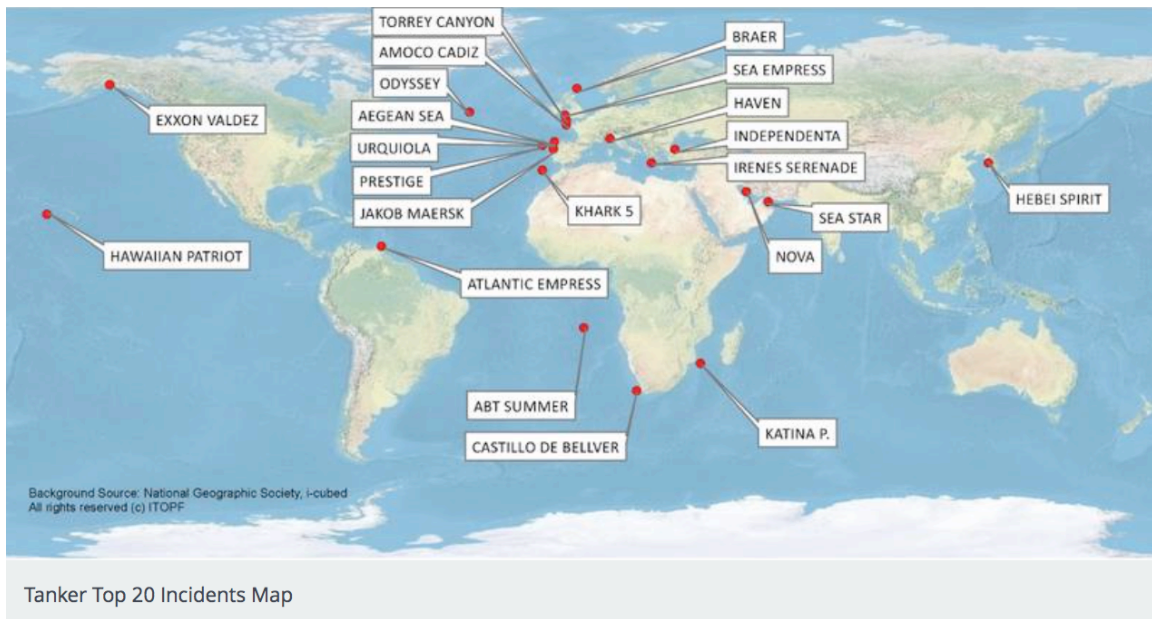
1.2 Condition and maintenance

- A) MF/HF, GMDSS, and INMARSAT-C with reserve source,
- B) Navigation lights and Emergency lighting
- C) Hatch coaming/cleat/hydraulic system of hatch cover
- D) Hydraulic system of Steering Gear
- E) Lifeboats including 'On-load release gear' and 'Batteries for engine'
- F) Lifebuoys with provision
- G) Ventilators, fire dampers, firefighting equipment, fire door, Fire detection/alarm system, Fire main pipe on deck and emergency fire pump
- H) Remote shut off/Self closing valves for oil tanks, Jacketed high pressure lines of main engine and emergency generator and general observation of piping in Engine room
- I) Oil filtering equipment with Oil content meter and Sewage treatment plant
- J) Cleanliness of machinery spaces

1.3 Familiarization

- A) Operation of ECDIS
- B) Oil content meter applied MPEC 107(49), if applied
- C) Boat and fire drill

Παράρτημα 9





THE REPUBLIC OF LIBERIA
BUREAU OF MARITIME AFFAIRS

Sand Tr:
8619 Westwood Center Dr.
Vienna, VA 22182, USA
Tel: (703) 790-3454
Fax: (703) 790-5654

INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE
DECLARATION OF DESIGNATED PERSON

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the "Company" and those onboard, every "Company", as appropriate, shall designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons shall include monitoring the safety and pollution prevention aspects of the operation of each ship and to ensure that adequate resources and shore based support are applied, as required.

The undersigned affirms that (1) EVANGELOS J. SPATHIS
(name of Designated Person)

and (2) _____, as alternate,
has(ve) been ANTONIOS PANAGIOTAREAS
(name of Designated Person)

assigned pursuant to Liberian Maritime Regulation 2.36 and IMO Resolution A.741(18), Section 4, of the ISM Code, as the "Designated Person(s)" for the following Liberian registered Ship(s):*

Ship Name:	Interim Class for Newbuilding	Official Number:	IMO Number:
FREE NEPTUNE		122063	9146819

and undertaken that the said "Designated Person(s)" will be available to the Office of the Deputy Commissioner of Maritime Affairs for Marine Safety at any time, as follows:

Name: FREE BULKERS S.A.
Address: 89, AKTI MIAOULI & 4, MAVROKORDATOY STR. 18538, PIRAEUS, GREECE
Telephone/ Work: 0030210-4528770 Fax: 0030210-4291100
Telephone After Hours: 0030-6946009300 Cell Phone/Pager: 0030-6946 009300
Telex: _____ E-Mail: technical@freebulk.com operations@freebulk.com

Full address of the "Designated Person(s)" to which official correspondence and materials may be sent:

The undersigned further understand that any change in "Designated Person(s)" must be made in writing by facsimile or otherwise with effect two full business days after notice has been received by the Office of the Deputy Commissioner of Maritime Affairs for Marine Safety.

Signature, title of Designated Person

Chairman or C.E.O. of Company
Date: MAY 2010

* Additional sheets may be attached if needed.
RLM-297

Rev. 01/00