

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ISM CODE: ΚΟΣΤΗ ΚΑΙ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ**

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ**

*Λαθουράκη Γεωργία*

*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**

**Οκτώβριος 2009**

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

«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:

- Καθ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος (Επιβλέπων)
- Καθ. Κωνσταντίνος Γκιζιάκης
- Καθ. Φανή Σακελλαριάδου

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

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ABSTRACT

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Ναυτικά Ατυχήματα και ISM Code

1.1.1 Το ατύχημα του «PRESTIGE», (2002)

1.1.2 Το ατύχημα του «HERALD OF FREE ENTERPRISE» (1987)

1.1.3 Ναυτικά Ατυχήματα και Ανθρώπινο Λάθος

1.1.4 Ανάλυση των Ατυχημάτων

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1. ISM Code: Η υιοθέτηση του Κώδικα

2.2. Οι απαιτήσεις του ISM Κώδικα

2.3. Περιεχόμενο του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης

2.4. Διαδικασία Πιστοποίησης

2.4.1. Πρότυπα Επάρκειας Προσωπικού για τη διενέργεια ελέγχου

2.4.1.1. Επάρκεια για τον αρχικό έλεγχο και τον επαναληπτικό έλεγχο

2.4.2. Έκδοση Εγγράφου Συμμόρφωσης (Document of Compliance)

2.4.3. Έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate)

2.4.4. Έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (Interim Document of Compliance)

2.4.5. Έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Interim Safety Management Certificate)

2.5. Έκδοση Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (Document of Compliance)

2.6. ο ρόλος της Διοίκησης της Σημαίας

2.7. Επιπλοκές του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

- 3.1 Ο ρόλος των Λιμενικών Αρχών
- 3.2 Ο ρόλος του Port State Control (PSC)- Σύντομο Ιστορικό
- 3.3 Η Διαδικασία της Επιθεώρησης
  - 3.2.1. Αρχική Επιθεώρηση
  - 3.2.2. Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση
  - 3.2.3. Εκτεταμένη Επιθεώρηση
  - 3.2.4. Port State Control Detention & ISM Code
- 3.4 Περίοδοι μεταξύ Επιθεωρήσεων
- 3.5 Βάση Δεδομένων
  - 3.4.1 EQUASIS

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

- 4.1 Ο ρόλος των Νηογνομόνων
- 4.2 IACS: Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων
- 4.3 Αλλαγή κλάσης ανάμεσα σε μέλη του IACS
- 4.4 Αλλαγή φορέα Πιστοποίησης ISM & ISPS

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

- 5.1 Συμπεράσματα από την εφαρμογή του ISM Code
- 5.2 Κόστη και οφέλη από την εφαρμογή του Κώδικα ISM

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ασχολείται με την ανάλυση του ‘Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης’ (International Safety Management Code, ISM Code).

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να εξεταστεί το κόστος εφαρμογής του Κώδικα ISM στις ναυτιλιακές εταιρείες και τα οφέλη που έδωσε σε αυτές. Στα παρακάτω κεφάλαια ειδικότερα θα εξηγηθεί ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης καθώς και τι καλύπτει και ποιους στόχους επιδιώκει να επιτύχει.

Στο κεφάλαιο 1, γίνεται εκτενής αναφορά στο ρόλο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organisation, IMO) και στα σημαντικότερα ναυτικά ατυχήματα των τελευταίων ετών μεταξύ των οποίων και του πλοίου ‘PRESTIGE’, το οποίο υπήρξε και μία δεύτερη αφορμή για την δημιουργία του κώδικα ISM για τον έλεγχο της ασφάλειας των πλοίων μετά το ατύχημα του ‘Herald of Free Enterprise’. Στη συνέχεια ακολουθεί ανάλυση ενός ναυτικού ατυχήματος και του ανθρώπινου λάθους.

Στο κεφάλαιο 2, περιγράφονται τα στάδια υιοθέτησης του κώδικα ISM καθώς και οι απαιτήσεις του και το περιεχόμενό του. Περιγράφονται ακόμα λεπτομερώς τα στάδια πιστοποίησης της εταιρείας και του πλοίου σύμφωνα με τον κώδικα ISM.

Στο κεφάλαιο 3, γίνεται αναφορά στο ρόλο των λιμενικών αρχών και των λιμεναρχείων (PSC) στην εξασφάλιση της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και

του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης, περιγράφεται η διαδικασία και τα στάδια επιθεώρησης από το PSC και η διαδικασία κράτησης του πλοίου. Αναφορά γίνεται επιπλέον στις βάσεις δεδομένων EQUASIS και SIRENAC.

Στο κεφάλαιο 4, περιγράφεται ο ρόλος των νηογνομόνων και του οργανισμού IACS (International Association of Classification Societies) στη ναυτιλιακή κοινότητα. Επίσης, περιγράφεται η διαδικασία αλλαγής κλάσης και φορέα πιστοποίησης ISM ανάμεσα στα μέλη του IACS. Τα μέλη του IACS έχουν θεσπίσει και ακολουθούν κοινές διαδικασίες σε κάθε περίπτωση ώστε να εξασφαλίζεται η διατήρηση της ομοιομορφίας και της κοινή αντιμετώπισης σε θέματα που απασχολούν τις κλάσεις και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται η διαφάνεια ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέλη και η διατήρηση αρχείου από την Γραμματεία του IACS. Τα αρχεία αυτά είναι διαθέσιμα για κάθε ενδιαφερόμενο στην ιστοσελίδα του Οργανισμού.

Στο κεφάλαιο 5, παρατίθενται γενικά σχόλια και παρατηρήσεις αναφορικά με την αποτελεσματικότητα του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και παρουσιάζονται τα κόστη και τα οφέλη που έχουν προκύψει από την εφαρμογή του Κώδικα στις ναυτιλιακές εταιρείες και την ναυτιλιακή κοινότητα παγκοσμίως. Αναμφίβολα υπάρχουν διαφορετικές απόψεις και από διαφορετικές σκοπιές, η καθεμία σχετικά με την θετική ή όχι επίδραση του Κώδικα στην ναυτιλιακή κοινότητα. Αυτό που τελικά θα δώσει απάντηση στο παραπάνω ερώτημα είναι αν οι στόχοι που επιδιώκει ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης έχουν επιτευχθεί από την εφαρμογή του Κώδικα.

## **ABSTRACT**

The 10<sup>th</sup> anniversary of the International Safety Management (ISM) Code enforcement has rightly provoked much discussion about its effectiveness. This is why I have chosen to review deeper the ISM Code with an aim to establish its accomplishments in shipping industry and the effect on shipping companies that have implemented it.

The purpose of the ISM Code is to provide an international standard for the safe management and operation for ships and for pollution prevention. The objective of the Code is to ensure safety at sea, prevent human's injuries and loss of lives and avoid damages to the environment and to property.

The ISM Code was adopted by International Maritime Organization (IMO) Assembly regulation A.741 (18) on November 1993. The Code was given legal force in May 1994 by IMO's Maritime Committee when it was incorporated into a new Chapter IX of SOLAS 1974.

The Code has its greatest impact on shipping and ship management companies, for it is their management system that has to meet new requirements. It is evident that for those shipping companies that have neglected safety and environmental protection in the past, the implementation of the Code has resulted in significant changes whereas for those companies who had already operating effective management systems, had no or little changes to make. Practically no shipping company has actually failed to obtain the necessary certification. Accordingly, the distribution of serious accidents follows a similar pattern. The best 25% of all



vessels represent only 7% of all vessel accidents, while the worst 25% suffer 51% of all accidents.

In 2007, the International Union of Marine Insurance published an evaluation of the relation between total ship losses and serious part losses in the period 1998-2006, which is quite relevant to the effect of the implementation of the ISM Code. It turned out that the total loss clearly pointed downward, which could indicate a credit to the ISM Code.

A lot of research by numerous reputable organizations, Memorandum of Understanding (MOU) Authorities, Administrations and third parties has been done in order to establish the true impact of the implementation of the ISM Code in the shipping industry the last few years.

The strange conclusion has been drawn that it is impossible to prove any measurable impact after the implementation of the ISM Code on safety at sea. The reasons for such a conclusion are many and it depends from which point of view one stands.

From the start of September to the end of November in 2007, Port State Control Inspectors in the 27 Paris MOU countries launched a Concentrated Inspection Campaign (CIC) in order to record the ISM deficiencies on board the vessels that they chose to inspect. The conclusion was that ‘although some serious problems were encountered, in general it can be said that the ISM system is starting to work

onboard ships’’. It is concluded that after a decade of implementation what has been expected to be achieved has surely not been achieved.

In some instances it has been observed that that the ISM Code, rather than improving the safety at sea, it has resulted in a large volume of paperwork which in practice only costs money and time.

In my opinion, it is highly important the way every shipping company views the ISM Code, in general, and how it has chosen to implement the Code in its grounds results to its success in the future as a system or it’s failure.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο σκοπός του κώδικα ISM, είναι η καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου που ασχολείται με την ασφαλή διαχείριση και την λειτουργία των πλοίων, καθώς και με την πρόληψη της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η εναρμόνιση, η συμμόρφωση και η πιστοποίηση σύμφωνα με τον κώδικα μέσα από δύο χρονικές φάσεις, για διαφορετικούς τύπους πλοίων-περισσότερες διευκρινήσεις για τις οποίες ακολουθούν στα παρακάτω κεφάλαια -προκάλεσε μεγάλη αναστάτωση και προβληματισμό στους εμπλεκόμενους φορείς και κυρίως στις διοικήσεις των σημαίων, στις ασφαλιστικές ενώσεις, στις αρχές των λιμένων και στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Ο κώδικας ISM δεν εισήγαγε νέους κανονισμούς στην ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά περιλαμβάνει απαιτήσεις που αφορούν στην οργάνωση του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System) της ναυτιλιακής εταιρείας. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι ο κώδικας ISM παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες εξαιτίας κάποιων σημείων στο περιεχόμενο του που δεν είναι σαφώς διατυπωμένα με αποτέλεσμα την δημιουργία εύλογων ερωτηματικών και την ερμηνεία τους με διαφορετικούς τρόπους. Επιπλέον, το ελλιπές επίπεδο ετοιμότητας των υπεύθυνων όσον αφορά στην υλοποίηση του και οι συνέπειες μη συμμόρφωσης με αυτόν, έχουν διαφοροποιήσει τον Κώδικα από τα υπόλοιπα συστήματα διαχείρισης που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες.

Στόχος της Διεθνούς Κοινότητας είναι η βελτίωση της ασφάλειας και η εισαγωγή της έννοιας της ποιότητας στη θάλασσα με σκοπό την μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και κατ' επέκταση την μείωση απωλειών σε ανθρώπινες ζωές. Η

ποιότητα στη ναυτιλία καθιερώθηκε με την εφαρμογή του κώδικα ISM, ο οποίος και αποτελεί το κεφάλαιο IX της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS του 1974.

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια ανάλυση του ‘Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης’ (ISM Code, International Safety Management Code). Σκοπός της εργασίας είναι να μελετηθεί ο τρόπος εφαρμογής του κώδικα ISM από τις ναυτιλιακές εταιρείες, το κόστος εφαρμογής του και τα οφέλη που προσδίδει σε αυτές. Παράλληλα, εξετάζεται αν βελτιώθηκε η ασφάλεια στη θάλασσα και η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και η απώλεια της ανθρώπινης ζωής.

Η απόφαση μου ν’ασχοληθώ με την μελέτη του κώδικα ISM οφείλεται στην πεποίθηση ότι η εφαρμογή του από τις ναυτιλιακές εταιρείες αποτελεί μέτρο για την αντιμετώπιση και μείωση των ναυτικών ατυχημάτων παγκοσμίως. Ο IMO (International Maritime Organisation) και άλλοι διεθνείς φορείς που ασχολούνται με την ασφάλεια στη θάλασσα και την μείωση των ναυτικών ατυχημάτων εισάγουν τα τελευταία χρόνια νέους κανονισμούς με στόχο την βελτίωση της ασφάλειας στην θάλασσα και την μείωση των ναυτικών ατυχημάτων χωρίς όμως να έχουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Η εργασία αυτή υιοθετεί την άποψη ότι τα επιθυμητά αποτελέσματα θα ακολουθήσουν αν θεωρηθούν αιτίες στο πρόβλημα το οικονομικό και τεχνικό κόστος που προκύπτει από την συμμόρφωση στον Κώδικα για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Το τεχνικό μέρος του προβλήματος έχει αναλάβει να επιλύσει ο ΙΜΟ σε συνεργασία με τις Κυβερνήσεις των χωρών-μελών του μέσω της κατάρτισης διάφορων Συμβάσεων, Κανονισμών και Προτύπων, οι οποίες γίνονται αποδεκτές σταδιακά σε παγκόσμιο επίπεδο. Με τον τρόπο αυτό βελτιώθηκε εξαιρετικά το επίπεδο σχεδιασμού, κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων τα τελευταία έτη.

Οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στην κατεύθυνση αυτή και υπό την καθοδήγία του ΙΑCS μεριμνούν ώστε να ακολουθούνται πιστά τα πρότυπα που θέτει ο ΙΜΟ.

Το οικονομικό κόστος από την άλλη πλευρά έχει εξεταστεί μόνο σε σχέση με τους παράγοντες που συνεισφέρουν στα ναυτικά ατυχήματα και όχι σε σχέση με τον ανθρώπινο παράγοντα. Επίσης, οι παράγοντες που τελικά οδηγούν σε ένα ναυτικό ατύχημα μελετώνται κατά περίπτωση και αποσπασματικά ώστε δεν οδηγούν σε μελλοντική συμμόρφωση.

Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι καθοριστικός τόσο στην εταιρεία τόσο και επάνω στο πλοίο. Δυστυχώς, δεν έχει επιτευχθεί να ελαχιστοποιηθεί η συμμετοχή του ανθρώπου στις διαδικασίες του πλοίου με αποτέλεσμα να υπάρχει πάντα πιθανότητα και περιθώριο για λάθος. Αυτό οφείλεται στη φύση του πλοίου και το περιβάλλον στο οποίο κινείται όπου κάθε παράγοντας και συντελεστής μεταβάλλεται. Στις χερσαίες βιομηχανίες, αντίθετα έχει περιοριστεί η συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα με αποτέλεσμα η ασφάλεια και η ποιότητα να είναι διασφαλισμένη. Οι διαδικασίες λειτουργίας και παραγωγής στις χερσαίες βιομηχανίες έχουν καθοριστεί και έχει διευκρινιστεί ο ανθρώπινος παράγοντας και ρόλος με αποτέλεσμα να ελέγχεται το περιθώριο για ενδεχόμενο ανθρώπινο λάθος.

Τελικά, μετά από λιγότερο από μια δεκαετία από την καθολική εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης σε όλα τα πλοία -άνω των 500 κόνων- το αποτέλεσμα που έχει προκύψει δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ή να περιγραφεί μέσα σε λίγες παραγράφους.

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που συμβάλουν καθοριστικά στο τελικό αποτέλεσμα και είναι διαφορετικές οι συνθήκες και οι προϋποθέσεις που ισχύουν σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και κατ'επέκταση στο πλοίο, ώστε ο ανθρώπινος παράγοντας τελικά θεωρείται κρισιμότερος συντελεστής από κάθε άλλον σε κάθε λάθος.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1.1 Ναυτικά ατυχήματα και ISM CODE 1998, Εισαγωγή.

Οι δραματικές συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων της προηγούμενης δεκαετίας τόσο στο θαλάσσιο περιβάλλον όσο και στο έμψυχο ναυτεργατικό δυναμικό ώθησαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation) στην λήψη και την υιοθέτηση ενός νέου θεσμικού πλαισίου για ασφαλέστερες μεταφορές. Άλλωστε, η αναγνώριση του πρωταγωνιστικού ρόλου του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων και απωλειών, καθιστούσε πλέον επιτακτική την εφαρμογή ενός συστήματος ποιοτικής διαχείρισης τόσο στα πλοία όσο και στις εταιρείες. Μέσα στα πλαίσια αυτό δράσης, ο IMO, προχώρησε στην υιοθέτηση της απόφασης A 741(18) «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος».(ISM Code: International Safety Management Code).

Ο Βρετανικός Νηογνώμονας κατατάσσει τα ναυτικά ατυχήματα σε επτά κυρίως κατηγορίες, ανάλογα με το αποτέλεσμα τους:

- Αγνοούμενα πλοία, τα ίχνη των οποίων αγνοούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα, με συνέπεια να μην μπορεί να καθοριστεί η τύχη τους με ασφάλεια
- Πυρκαγιές και εκρήξεις.
- Συγκρούσεις μεταξύ πλοίων.
- Προσκρούσεις σε ακίνητα αντικείμενα, όπως βράχια και λιμάνια.
- Προσαράξεις.
- Απώλειες, ως αποτέλεσμα αστοχίας ή καταστροφής της μεταλλικής κατασκευής ή του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου.
- Βυθίσεις, ως αποτέλεσμα άσχημων ή απρόβλεπτων καιρικών συνθηκών.

Παρακάτω αναφέρονται τα σημαντικότερα ατυχήματα δεξαμενοπλοίων που απασχόλησαν την κοινή γνώμη, με αποτέλεσμα την δημιουργία νέας νομοθεσίας και ανάγκης λήψης νέων μέτρων, η οποία προέκυψε από την επεξεργασία των αιτιών-παραλείψεων που οδήγησαν σε αυτά.

Οι μεγαλύτερες ναυτικές τραγωδίες σχετίζονται με την μεταφορά επιβατών με πλοία. Από το 1984 μέχρι και σήμερα, η πλειοψηφία των ατυχημάτων έγινε σε επιβατηγά Πλοία με δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων. Η εικόνα 2 απεικονίζει όλα εκείνα τα γεωγραφικά σημεία όπου σημειώθηκαν τα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα τα τελευταία έτη.

Προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι χρειάστηκε να συμβούν δύο πολύνεκρα ατυχήματα σε θάλασσες που περιβάλλουν την Ευρώπη, το "Herald of Free Enterprise" (1987) & το "Scandinavian Star" (1990) για να ευαισθητοποιηθεί η κοινή γνώμη και ο IMO να θεσπίσει αυστηρότερους κανονισμούς. Αναφορά στο "Herald of Free Enterprise" ακολουθεί παρακάτω.

Εικόνα 2 . Ναυτικά Ατυχήματα στην Ευρώπη





Στον Πίνακα 1, έχουν καταγραφεί τα σημαντικότερα ναυτικά ατυχήματα των τελευταίων 30 ετών. Τ' ατυχήματα σε πετρελαιοφόρα πλοία δεν αποτελούν κίνδυνο μόνο για το πλήρωμα που επιβαίνει σε αυτά, αλλά και για το θαλάσσιο περιβάλλον, σε τοπική κυρίως κλίμακα. Αν και οι διαρροές από πλοία αντιπροσωπεύουν ένα μικρό ποσοστό της συνολικής ρύπανσης των ωκεανών από πετρέλαιο, τέτοια περιστατικά προσδίδουν αρνητική εικόνα στη ναυτιλία. Το ατύχημα του Exxon Valdez στις ακτές της Αλάσκας το 1989, προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις στην αμερικάνικη κοινή γνώμη, χάρη στους λανθασμένους χειρισμούς της κρίσης από την ιδιοκτήτρια εταιρεία Exxon και τη μεγάλη δημοσιότητα που δόθηκε από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας. Οι αντιδράσεις αυτές είχαν ως αποτέλεσμα τη θέσπιση της 'Δράσης κατά της Ρύπανσης από Πετρέλαιο'<sup>1</sup> από την αμερικανική κυβέρνηση, την τροποποίηση της MARPOL με την εισαγωγή της απαίτησης για διπλά τοιχώματα στα νέα πετρελαιοφόρα πλοία, καθώς και την επιδίκαση ενός υπερόγκου ποσού σε βάρος της ιδιοκτήτριας εταιρείας για αποζημιώσεις. Το θέμα τελεσιδίκησε το 2009.

Πίνακας 1

<b>Διαρροή/Πλοίο</b>	<b>Τοποθεσία</b>	<b>Ημερομηνία</b>	<b>Tons of crude oil released</b>
Gulf War oil spill	Περσικός Κόλπος	23/01/1991	780,000–1,500,000
Ixtoc I oil well	Κόλπος Μεξικού	03/06/79-23/03/80	454,000-480,000
Atlantic Empress/ Aegean Captain	Τρινιντάντ	19/07/1989	287,000
Fergana Valley	Ουζμπεκιστάν	02/03/1992	285,000
Nowruz oil field	Περσικός Κόλπος	02/1983	260,000
ABT Summer	Αγκόλα	1991	260,000
Castillo de Bellver	N. Αφρική	06/08/1983	252,000
AMOCO CADIZ	Γαλλία	16/03/1978	223,000
HAVEN	Μεσόγειος, Γένοβα	1991	144,000

<sup>1</sup> U.S Oil Pollution Act of 1990- OPA '90. Οι κανονισμοί αυτοί αφορούν τη στελέχωση και τη διοίκηση των πλοίων που μεταφέρουν πετρέλαιο σε κάποιο λιμάνι της Β. Αμερικής.

TANKER			
ODYSSEY	Καναδάς	1988	132,000
HEBEI SPIRIT	Κορέα	07/12/07	10.800
KERCH STRAIT	Ουκρανία & Ρωσία	11/11/07	1000
SAN FRANCISCO BAY	Σαν Φρανσίσκο	07/11/07	188
GUIMARAS	Φιλιππίνες	11/08/2006	172-1540
JIYEH POWER STATION	Λίβανο	14/07/2006	20,000-30,000
CITGO REFINERY	Lake Charles, LA	19/06/2006	~6,500
PRUDHOE BAY	Alaska North Slope	02/03/2006	866
SELENDAGAYU	Unalaska Island Alaska	08/12/2004	1560
ATHOS I	Delaware River, USA	26/11/2004	860
TASMAN SPIRIT	Πακιστάν	28/07/2003	10,000-28,000 (* )
BOUCHARD No. 120	Buzzards Bay, USA	27/04/2003	320
PRESTIGE	Γαλικία, Ισπανία	13/11/2002	63,000 (*)
JESSICA	Galapagos Island	01/2001	568
AMORGOS	Ταϊβάν	14/01/2001	1,150
TREASURE	Κέιπ Ταουν, Ν. Αφρική	06/2000	1,400
ERIKA	Βισκαϊκός Κόλπος	12/12/1999	15,000-25,000 (* )
MOBIL NIGERIA	Νιγηρία	12/01/1998	5,500
NAKHODKA	Ιαπωνία	12/1997	19,000
JULIE N.	Πορτλαντ	1996	586
SEA EMPRESS	Ουαλία	15/02/1996	40,000-72,000
NORTH CAPE	Rhode Island, USA	19/01/1996	2,500
SEKI	UAE	31/03/1994	15,900
BRAER	Shetland Island, UK	05/01/1993	85,000
AEGEAN SEA	La Coruna, Spain	03/12/1992	74,000
KATINA P	Μαπούτο	1992	72,000
ABT SUMMER	Angola	1991	260,000
AMERICAN TRADER	Καλιφόρνια	1990	980
EXXON VALDEZ	Αλάσκα	24/03/1989	37,000
KHARK 5	Μαρόκο	1989	70,000-80,000
ASHLAND OIL SPILL	Πενσυλβάνια, ΗΠΑ	01/1998	
ODYSSEY	Nova Scotia	1988	132,000
GRAND EAGLE	Πενσυλβάνια, ΗΠΑ	28/09/1985	1,400
NOVA	Κόλπος Ιράν	1985	70,000
CASTILLO DE BELLVER	Νοτ. Αφρική	06/08/1993	252,000

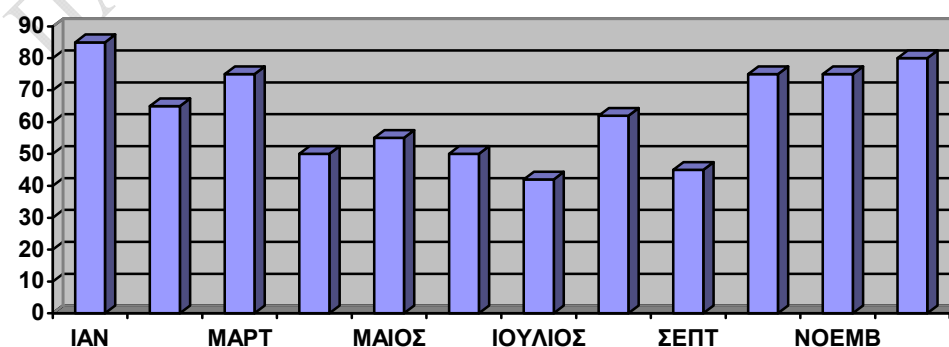
Πηγή:INTERNET

(\*): Απασχόλησαν την δημοσιότητα

Έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την EMSA (European Maritime Safety Agency) το 2007 έδειξε ότι ο αριθμός των πλοίων, συνολικά 762, έχουν εμπλακεί σε 715 ναυτικά ατυχήματα όπως βύθιση, σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά/έκρηξη και άλλα, κατά την διάρκεια του 2007 μέσα και γύρω από τα ευρωπαϊκά νερά. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αντίστοιχος αριθμός το 2006 ανέρχεται σε 535 πλοία και 503 περιστατικά<sup>2</sup>. Προκύπτει εύλογα το συμπέρασμα ότι ο ISM Code δεν ήταν αποτελεσματικός.

Η πλειοψηφία του παραπάνω ποσοστού των πλοίων εμπλέκεται σε συγκρούσεις και επαφές με άλλα πλοία (περίπου 40% κατά το 2006 και 2007) και ακολουθούν οι προσαράξεις (26% το 2007 και 22% το 2006). Ο αριθμός των βυθίσεων ανέρχεται στο 7% το 2007 (8% το 2006) και οι εκρήξεις/πυρκαγιές στο 12% (9% κατά το 2006).

Διάγραμμα 1 : Αριθμός Πλοίων που εμπλέκονται σε ατυχήματα το 2007/μήνα



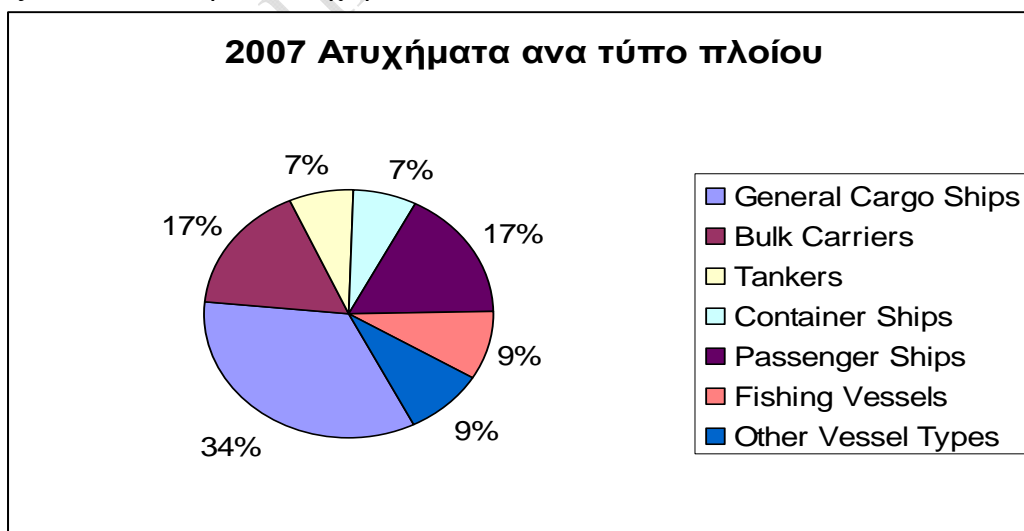
Πηγή: Maritime Accident Review 2007, European Maritime Safety Agency

<sup>2</sup> Maritime Accident Review 2007, European Maritime Safety Agency

Η έρευνα της EMSA (European Maritime Safety Agency) αποκάλυψε επίσης ότι 80 ναυτικοί έχασαν την ζωή τους το 2007 (έναντι 75 το 2006). Από το διάγραμμα 1 επίσης συμπεραίνουμε ότι κατά τους μήνες Ιανουάριο, Φεβρουάριο και Δεκέμβριο τα αντίστοιχα ποσοστά των πλοίων που ενεπλάκησαν σε ναυτικά ατυχήματα αγγίζουν το αντίστοιχο ποσοστό των πλοίων κατά τον μήνα Αύγουστο. Δηλαδή, οι χειμερινοί μήνες κατά τους οποίους επικρατούν κατά κύριο λόγο άσχημες καιρικές συνθήκες δεν οδηγούν σε αύξηση στα ναυτικά ατυχήματα. Αυτό οφείλεται στο μέγιστο αριθμό επιβατηγών πλοίων που απασχολούνται την περίοδο αυτή όπου η συχνότητα και η πυκνότητα των δρομολογίων των πλοίων είναι υψηλότερη από κάθε άλλη περίοδο.

Τέλος, μικρή μείωση με αρκετές όμως διακυμάνσεις παρουσιάζουν τ' ατυχήματα των εμπορικών πλοίων χύδην, γενικού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων.

Διάγραμμα 2: Αριθμός πλοίων που ενεπλάκησαν σε ναυτικά ατυχήματα κατά το έτος 2007 στον Ευρωπαϊκό χώρο.



Πηγή: Maritime Accident Review 2007, European Maritime Safety Agency.

Τα πλοία γενικού φορτίου πρωταγωνιστούν σε αριθμό ατυχημάτων (34%) και ακολουθούν με μεγάλη διαφορά τα επιβατηγά πλοία (17%). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα πλοία ψυγεία (refrigerated cargo vessels) έχουν την μικρότερη συμμετοχή σε ναυτικά ατυχήματα.

### **1.1.1 Το ατύχημα του M/V «PRESTIGE».**

Το ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο «PRESTIGE», υπό σημαία Bahamas, το οποίο μετέφερε περίπου 73.000 τόνους πετρελαίου, κόπηκε στα δύο στις 9:00 το πρωί της 13<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2002 σε απόσταση 250 χιλιομέτρων από τις ακτές της Γαλικίας, βορειοδυτικά της Ισπανίας. Όπως ανακοίνωσε εκπρόσωπος της ισπανικής κυβέρνησης, το δεξαμενόπλοιο κόπηκε τη στιγμή που πέντε σκάφη το ρυμουλκούσαν προς τα ανοικτά για να αποτραπεί ο κίνδυνος βύθισής του κοντά στις ακτές. Το έχον διαρροή πετρελαιοφόρο πλοίο αρνήθηκε αρχικά την βοήθεια ρυμουλκού λόγω του οικονομικού κόστους το οποίο εκτιμήθηκε πολύ μεγάλο. Στην συνέχεια πέντε ρυμουλκά προσπάθησαν να διασώσουν το έχον διαρροή πλοίο παρά να του επιτραπεί μία θέση καταφυγίου. Εκπρόσωπος της ισπανικής κυβέρνησης δήλωσε ότι το «PRESTIGE» βρισκόταν στα πορτογαλικά χωρικά ύδατα. Εξέφρασε μάλιστα φόβους για τεράστια οικολογική καταστροφή, καθώς αναμενόταν να διαρρεύσει «μεγάλη ποσότητα πετρελαίου».

Ο πλοίαρχος είχε να αντιμετωπίσει τις κατηγορίες της περιβαλλοντολογικής καταστροφής, αλλά και της άρνησης συνεργασίας με τα μέσα διάσωσης. Από το ατύχημα του «PRESTIGE» προκύπτουν τα εξής ερωτήματα: Θα μπορούσε η μεγάλη οικολογική καταστροφή του «PRESTIGE» να είχε αποφευχθεί αν το πλοίο μπορούσε να οδηγηθεί σε κάποιο λιμάνι για να ξεφορτώσει. Είχαν

εφαρμοστεί όλα τα μέσα προκειμένου να αποτραπεί η ρύπανση από πετρέλαιο. Εφαρμόστηκαν όλοι οι διεθνείς κανονισμοί. Ποιος είναι τελικά υπεύθυνος. Αξίζει να σημειωθεί ότι από την διαρροή πετρελαίου μολύνθηκαν χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής και περισσότερες από χίλιες παραλίες στην Ισπανία και την Γαλλία.<sup>3</sup>

Εικόνα 3. M/V 'PRESTIGE' cut in two, έτος 2006



Πηγή: Internet

Εικόνα 4. Εθελοντές καθαρίζουν κατά μήκος της ακτογραμμής της Γαλλίας, έτος 2002



Πηγή: Internet

<sup>3</sup> <http://www.time.com/time/photoessays/oilspill/11.html>

### 1.1.2 Το ατύχημα του «Herald of Free Enterprise», 1987

Το Ro-Ro motor ferry «HERALD OF FREE ENTERPRISE» (7,951grt) έφυγε από το βελγικό λιμάνι του Zeebrugge με πορεία προς Dover. Σε απόσταση ενός μιλίου από το λιμάνι με καλές καιρικές συνθήκες το πλοίο άρχισε σταδιακά να παίρνει κλίση και τελικά ν'ανατραπεί μέσα σε 90 δευτερόλεπτα. Υπήρχε πρόβλημα με την ευστάθεια και στεγανότητα του, διότι είχαν ξεχαστεί ανοικτές οι εξωτερικές πόρτες (boom doors). Πλημμύρισαν τα περισσότερα μέρη του πλοίου και κατά τα 2/3 άρχισε να βυθίζεται, Το νερό μπήκε από τα κύματα που δημιουργήθηκαν στο πίσω μέρος του πλοίου στο κατάστρωμα των αυτοκινήτων και εξαιτίας της συμπεριφοράς του νερού στην ελεύθερη επιφάνεια, το πλοίο πήρε κλίση δεξιά και τελικά ανετράπη.

Το αίτιο αποδόθηκε από το Αγγλικό Δικαστήριο σε ανθρώπινη αμέλεια όλης της ιεραρχίας της εταιρείας του πλοίου.

Εικόνα 5: «HERALD OF FREE ENTERPRISE»: Η ανατροπή 1987



Πηγή: Internet

Η ανατροπή του “HERALD OF FREE ENTERPRISE” το 1987, μαζί με την πολύ πιο καταστροφική βύθιση του «ESTONIA» το 1994, ήταν σαφέστατα τα γεγονότα που σηματοδότησαν την ανάπτυξη νέων κανονισμών του IMO για τη σχεδίαση και λειτουργία των Roro ferries.

Το μεγαλύτερο μέρος των κανονισμών αυτών εστιάζεται σε τεχνολογικές λύσεις που μειώνουν την πιθανότητα βύθισης του πλοίου σε περίπτωση κατάκλισης από νερά, αντί να περιορίσουν την πιθανότητα να συμβεί το τελευταίο. Εκτός από κανόνες σχεδίασης, περιλαμβάνουν και κανόνες ασφαλούς εκκένωσης του πλοίου από τους επιβάτες σε περίπτωση ατυχήματος. Είναι σαφές ότι οι νέοι κανόνες των εσωτερικών υποδιαίρεσεων (πλέον γνωστοί ως ‘συμφωνία της Στοκχόλμης’, η οποία προβλέπει το πλοίο να επιπλέει με 50 εκατοστά νερό στο deck) θα αλλάξουν ριζικά τη σύνθεση του στόλου των Ευρωπαϊκών RoRo ferries στα επόμενα χρόνια, καθόσον θα είναι πολύ ακριβό να μετασκευασθούν τα παλιά πλοία σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές. Με πολλές ακτοπλοϊκές εταιρίες να αγωνίζονται να επιζήσουν και να ξεπληρώσουν τα δάνειά τους, η ανανέωση του στόλου δεν θα είναι εύκολη. Ανεξάρτητα από αυτό, είναι ακόμη άγνωστο σε ποιο βαθμό οι νέοι αυτοί κανόνες θα αυξήσουν την ασφάλεια των RoRo ferries. Οι πραγματογνωμοσύνες και για τα δυο ανωτέρω ατυχήματα καταγράφουν και στις δυο περιπτώσεις ατυχείς ενέργειες εκ μέρους του πληρώματος και του καπετάνιου (στην πρώτη περίπτωση το πλήρωμα δεν είχε κλείσει τους καταπέλτες και στη δεύτερη ο καπετάνιος επέλεξε να ταξιδέψει το πλοίο σε μεγάλη θαλασσοταραχή με μεγάλη ταχύτητα). Αν οι ενέργειες αυτές δεν είχαν λάβει χώρα, δεν είναι καθόλου σαφές ότι τα ατυχήματα αυτά πάλι θα είχαν συμβεί.



### 1.1.3 Ναυτικά Ατυχήματα και Ανθρώπινο Λάθος

Αρχικά, κρίνεται σκόπιμο να οριστεί το Ανθρώπινο Λάθος. Το Ανθρώπινο Λάθος, από την πλευρά των P&I Club, είναι οποιαδήποτε ανθρώπινη πράξη ή παράλειψη, που δύναται να αναγνωριστεί σαν η άμεση αιτία ενός γεγονότος, από το οποίο προέκυψε η ανάγκη για αποζημίωση σε κάποιο P&I Club<sup>4</sup>. Ως αιτίες που δύναται να προκαλέσουν ανθρώπινα λάθη, θεωρούνται λάθη από έλλειψη γνώσης ή πείρας, λάθη από ψυχικές καταστάσεις, λάθη από πλευράς επικοινωνίας, λάθη από εσφαλμένη αντίληψη και σωματική κόπωση.

Το ανθρώπινο λάθος συναντάται με διάφορες μορφές σε όλες τις διαδικασίες και υπηρεσίες που διενεργούνται επί του πλοίου όπου συμμετέχει ο ανθρώπινος παράγοντας. Για παράδειγμα, λάθη μπορεί να προκληθούν κατά την διάρκεια λήψης καυσίμων και να οδηγήσουν σε ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και σε περαιτέρω επιπτώσεις για την εταιρεία και το πλοίο από τις τοπικές Λιμενικές Αρχές.

Η κούραση των αξιωματικών και του πληρώματος αν δεν ακολουθούνται οι διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας μπορεί να προκαλέσει ύπνηλία κατά την διάρκεια της ναυσιπλοΐας. Η διοίκηση του γραφείου μπορεί επίσης να λάβει λανθασμένες αποφάσεις σε θέματα εκπαίδευσης του προσωπικού και στελέχωσης του πλοίου με αποτέλεσμα είτε να παρέχει διαφορετικές εντολές στο πλοίο προκαλώντας σύγχυση, είτε οι αξιωματικοί και το πλήρωμα που προσλαμβάνει να μην είναι εξοικειωμένοι με τις ιδιαιτερότητες κάθε πλοίου αυξάνοντας κατά αυτό τον τρόπο

---

<sup>4</sup> "Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο", Κεφ.5, Α.Μ.ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ & Κ.ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ, Εκδόσεις Α.Σταμούλης, 1997, Α Τόμος.

την πιθανότητα πρόκλησης λάθους. Οι λανθασμένες ανθρώπινες ενέργειες κάτω από την πίεση αστάθμητων παραγόντων, δηλαδή ασυνήθιστων καταστάσεων που δεν έχουν προβλεφθεί όπως η ξαφνική επιδείνωση του καιρού, επιβεβαιώνουν τον κανόνα ότι η απόλυτη ασφάλεια και ο μηδενισμός των ανθρωπίνων λαθών είναι αδύνατον να επιτευχθούν.

Αξίζει να σημειωθεί πως ανθρώπινα λάθη δεν γίνονται μόνο στο πλοίο και στο Γραφείο, αλλά και στην ξηρά. Για παράδειγμα, το λιμάνι μπορεί να μην διαθέτει τις απαραίτητες προϋποθέσεις που απαιτούνται για την διαφύλαξη του φορτίου από κλοπή.

#### **1.1.4 Η ανάλυση των Ατυχημάτων**

Η δυσκολία που υπάρχει στον προσδιορισμό των συγκυριών που προκαλούν τα ναυτικά ατυχήματα έγκειται στην ανάλυση των προβλημάτων που έχουν αναγνωριστεί παραπάνω καθώς και στην υιοθέτηση και την εφαρμογή των καταλληλότερων διορθωτικών ενεργειών σε εύλογο χρονικό διάστημα. Η έλλειψη επαρκών αναλύσεων οφείλεται στην ανυπαρξία ενός επίσημου οργανισμού συλλογής και επεξεργασίας των δεδομένων και των συνθηκών των ατυχημάτων, καθώς και στο απόρρητο καθεστώς που συνήθως τα περιβάλλει. Κρίνεται σημαντικό να σημειωθεί ότι στο συνέδριο του Κέντρου Έρευνας Ναυτικών Ατυχημάτων, Marine Accident Investigation Forum, που πραγματοποιήθηκε το 1995 στη Στοκχόλμη με τη συμμετοχή 28 κρατών, ως κυριότερες αιτίες για τη μη δημιουργία μίας ολοκληρωμένης βάσης πληροφοριών αναφέρθηκαν οι εξής;

- Η δυνατότητα πρόσβασης σε αυτές μόνο από τις κυβερνήσεις των κρατών, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις του 1994 στη διεθνή σύμβαση SOLAS 74,

αποκλείοντας με αυτό τον τρόπο τους ασφαλιστικούς οργανισμούς και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

- Η ανομοιομορφία μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών, κυρίως όσον αφορά τους Κώδικες Ποινικής Δικονομίας.

Με βάση την υπάρχουσα κατάσταση, οι έρευνες διεξάγονται κυρίως με την συνεργασία ιδιωτικών οργανισμών, όπως οι νηογνώμονες (π.χ. Lloyd's Register of Shipping), οι ενώσεις πλοιοκτητών (π.χ. INTERTANKO, INTERCARGO) και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί (π.χ. Institute of London Underwriters, Protection & Indemnity Clubs). Τα αποτελέσματα που προκύπτουν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να επισημάνουν συγκεκριμένες τάσεις και να προτείνουν βελτιώσεις.

Σύμφωνα με την έρευνα "Ο ανθρώπινος παράγοντας ως παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων" που διεξήχθη από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, κεντρικό αποτέλεσμα της οποίας αποτελεί η θεμελιώδης σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτικά ατυχήματα. Στα περισσότερα περιστατικά που εξετάστηκαν, το ατύχημα οφειλόταν σε έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους: (1) χαμηλή ικανότητα, (2) αντίδραση του πληρώματος, (3) έλλειψη επικοινωνίας, (4) έλλειψη κανονικής συντήρησης, (5) έλλειψη εφαρμογής των διαδικασιών ασφάλειας ή άλλων ρουτινών, (6) ανεπαρκής εκπαίδευση και εξάσκηση, (7) μη-ικανοποιητική κρίση της κατάστασης κλπ.

Αυτό σημαίνει πως πολλά από τα σοβαρά ατυχήματα που μελετήθηκαν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν κάποια από τα παραπάνω προβλήματα δεν είχαν υπάρξει.

Επίσης, η πρότερη εκπαίδευση και εξάσκηση του πληρώματος είναι πολύ σημαντικές. Σε σχέση με κάποιες άλλες παραμέτρους, αλλά και από μόνη της θα

μπορούσε να αποτελέσει ένα από τα πολύ σημαντικά μέτρα μείωσης του κινδύνου. Εντατικά εθνικά προγράμματα που θα εξασφάλιζαν την σωστή εφαρμογή των πρόσφατων STCW απαιτήσεων είναι ο μόνος τρόπος προς την σωστή κατεύθυνση. Επίσης, η εξάσκηση με θαλάσσιους προσομοιωτές θα μπορούσε να συμβάλλει στην πληρότητα αυτής της παραμέτρου.

Σύμφωνα με την ίδια μελέτη εκτιμάται ότι ο Κώδικας ISM καθορίζει τις διαδικασίες που συσχετίζονται με την λειτουργία του πλοίου και τελικά ο κίνδυνος να προκύψει μία πολύ δύσκολη κατάσταση απομακρύνεται σημαντικά.

Σημαντικός αριθμός από τα ατυχήματα που εξετάστηκαν οφείλονται σε εξωτερικούς παράγοντες, όπως π.χ. άσχημες καιρικές συνθήκες. Είναι μάλλον δίκαιο να υποστηριχτεί πως στα περισσότερα από αυτά τα περιστατικά ήταν ο συνδυασμός του εξωτερικού παράγοντα με το ανθρώπινο λάθος που οδήγησε στο ατύχημα. Για παράδειγμα, εάν ο καπετάνιος είχε πάρει τις σωστές αποφάσεις (π.χ. αν μείωνε την ταχύτητα, αν άλλαζε πορεία, αν έστελνε πιο γρήγορα το σήμα κινδύνου ή αν οδηγούσε το πλοίο σε ένα ασφαλές λιμάνι), το ατύχημα μπορούσε να μην είχε συμβεί, ακόμη και αν ο καιρός ήταν άσχημος. Αποτελεί διεθνές προνόμιο και υποχρέωση του εκάστοτε καπετάνιου να αποφασίσει το κατά πόσο το πλοίο του θα σαλπάρει εάν επικρατούν άσχημες καιρικές συνθήκες, ή πως γενικά θα χειριστεί το πλοίο.

Παρόλα αυτά, η περίπτωση της Ελλάδας, στην οποία υπάρχει η πολιτική της απαγόρευσης των ακτοπλοϊκών δρομολογίων εάν ο καιρός είναι αρκετά άσχημος, αποτελεί ένα παράδειγμα άξιο προσοχής. Σε αυτή την διαδικασία η απόφαση της απαγόρευσης του απόπλου των επιβατηγών σκαφών λαμβάνεται από το Κεντρικό

Λιμεναρχείο. Αυτή η πολιτική είναι ισοδύναμη με το κλείσιμο των αεροδρομίων σε περίπτωση καταιγίδας ή άλλου τύπου άσχημο καιρό (πρακτική που ακολουθείται ευρέως). Αν και τέτοιου τύπου πολιτική αφαιρεί ισχύ από τον εκάστοτε καπετάνιο και έτσι είναι δύσκολο να επεκταθεί και στα φορτηγά πλοία, είναι πάντως φανερό πως αυτή η πολιτική είναι μία μέθοδος μείωσης του ρίσκου και ως τέτοια πρέπει να αντιμετωπίζεται.

Εκτός από τους παραπάνω λόγους που είναι δυνατόν να οδηγήσουν ή να αποτρέψουν ένα ναυτικό ατύχημα, υπάρχουν και οι τεχνικοί παράγοντες, δηλ. ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός που θα μείωνε τον κίνδυνο των ατυχημάτων εάν λειτουργούσε επάνω στα εμπλεκόμενα πλοία (το VTΜIS, το ECDIS και τα διάφορα συστήματα αποφυγής σύγκρουσης αποτελούν άριστα παραδείγματα). Σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν και περιλαμβάνουν συγκρούσεις και προσaráξεις είναι αρκετά πιθανό ότι η ύπαρξη και λειτουργία τέτοιων συστημάτων θα μπορούσε να είχε αποτρέψει μερικά από αυτά τα ατυχήματα. Φυσικά, κάτι τέτοιο δεν θα γινόταν αυτόματα επειδή μόνο τέτοια μηχανήματα υπάρχουν, αλλά από την βοήθεια που παρέχουν στον χειριστή τους. Έτσι και πάλι ο ανθρώπινος είναι ο κύριος παράγοντας, αλλά σε αυτή την περίπτωση η ικανότητα του ανθρώπινου στοιχείου ενισχύεται από τα μηχανήματα.

Το δεύτερο θέμα που συνδέεται με τους τεχνικούς παράγοντες είναι το ερώτημα σε πιο βαθμό τ'ατυχήματα θα ήταν δυνατό να είχαν αποφευχθεί εάν το εμπλεκόμενο πλοίο είχε υψηλότερη δομική αντοχή, έναν διαφορετικό συνδυασμό δεξαμενών ή διαφορετικά χαρακτηριστικά σχεδίασης. Η κεντρική ιδέα πίσω από

τους νέους κανονισμούς IMO και IACS για πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τους νέους κανονισμούς IMO και SOLAS για πλοία τύπου Ro/Ro, είναι πως αυτοί οι κανονισμοί θα αυξήσουν την θαλάσσια ασφάλεια.

Από τη παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι έμφαση στην μείωση του κινδύνου των ναυτικών ατυχημάτων πρέπει να δοθεί κυρίως στον ανθρώπινο παράγοντα και λιγότερο στις τεχνολογικές λύσεις. Η σημασία των τεχνολογικών λύσεων δεν πρέπει να παραλειφθεί, αλλά πρέπει να ληφθεί υπόψη ως μέσο που μπορεί να κάνει το ανθρώπινο στοιχείο να λειτουργήσει πιο αποδοτικά.

Από στατιστικές που έχουν συλλεχθεί κατά καιρούς από διάφορους οργανισμούς συμπεραίνουμε ότι η πλειοψηφία των ατυχημάτων προέρχεται από τις λειτουργίες πάνω στα πλοία και την εσφαλμένη διαχείριση από τα επιτελικά γραφεία, ενώ ένα μικρότερο ποσοστό οφείλεται στην ίδια κατάσταση των πλοίων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 2.1 ISM CODE: Η υιοθέτηση του Κώδικα

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) αναγνωρίζοντας ότι οι σημαντικότεροι παράγοντες για την αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων και την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας, είναι η σχεδίαση, η κατασκευή, ο εξοπλισμός και η ορθολογική συντήρηση των πλοίων από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς περί ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, υιοθέτησε στις 17-03-1993 την απόφαση Α 741 (18) για τον «Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος», (ISM Code: International Safety Management Code). Προκειμένου να καταστεί ο παραπάνω Κώδικας υποχρεωτικός στην Συνδιάσκεψη της SOLAS 74 που έλαβε χώρα τον Ιούνιο του 1994, υιοθετήθηκε την 21 Ιουνίου 1994 με την απόφαση 1 αυτής της Συνδιάσκεψης, ένα νέο κεφάλαιο ΙΧ της Δ.Σ. SOLAS 74, στο οποίο ενσωματώθηκε ο ISM Code (ακολουθεί αντίστοιχο Παράρτημα, αριθμός 2).

Κύρια επιδίωξη του Κώδικα είναι να αποτελέσει τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των ενεργειών που γίνονται πάνω σε ένα πλοίο από τα μέλη του πληρώματος του, με την εταιρεία που διαχειρίζεται τα συμφέροντα του, συμβάλλοντας έτσι στην ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα και στην πρόληψη της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Κεντρικό ρόλο σε αυτό παίζει η δημιουργία και η εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης. Το σύστημα αυτό πρέπει να περιγράφει επαρκώς όλες τις διαδικασίες που συμβαίνουν καθημερινά τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στο γραφείο διαχείρισης του, να εφαρμόζεται χωρίς παρεκκλίσεις, να ενημερώνεται και να βελτιώνεται συνεχώς. Οι απαιτήσεις συμμόρφωσης με ένα

Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης μπορούν να περιγραφούν συνοπτικά με τα παρακάτω: «ό,τι λες και ό,τι κάνεις πες το».

## **2.1 Οι απαιτήσεις του ISM Κώδικα**

Από το εδάφιο 1.2 της Απόφασης Α 741 (18) προκύπτει ότι οι στόχοι του ISM Κώδικα είναι η ασφάλεια των πλοίων, η αποφυγή ατυχήματος στα πλοία και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, κάθε εταιρεία που για τους σκοπούς του Κώδικα, ως τέτοια νοείται η πλοιοκτητρία εταιρεία ή διαχειρίστρια εταιρεία, ή ο ναυλωτής ή τέλος οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή οργανισμός που έχει αναλάβει από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου και κατά συνέπεια έχει αποδεχθεί τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον ISM Code, πρέπει ν' αναπτύξει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης<sup>5</sup> (Safety Management System), μέσω του οποίου θα διασφαλίζεται και θα αποδεικνύεται:<sup>6</sup>

- Η συμμόρφωση των διαχειριζόμενων πλοίων με τους υποχρεωτικούς από τις Διεθνείς συμβάσεις και την εσωτερική νομοθεσία, κανόνες και κανονισμούς.
- Η ικανοποίηση των σχετικών, με την κατηγορία των διαχειριζόμενων πλοίων Κωδικών, Οδηγιών και Προτύπων που συνιστώνται από τους Διεθνείς Οργανισμούς, τις αρμόδιες αρχές και τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες, (Recognized Organizations, RO)

Λέγοντας ότι κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.), εννοείται ότι θα πρέπει να ταξινομήσει τις διαδικασίες που εφαρμόζει για την λειτουργία της στην ξηρά και στην λειτουργία των πλοίων της και οι οποίες διαδικασίες σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του

<sup>5</sup> "Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS)" νοείται ένα διαρθρωμένο και τεκμηριωμένο σύστημα που επιτρέπει στο προσωπικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να εφαρμόζει αποτελεσματικά την πολιτική ασφάλειας της επιχείρησης και την πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος.

<sup>6</sup> [www.yen.gr/Διεθνής](http://www.yen.gr/Διεθνής) Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων



περιβάλλοντος σε δεκατρείς τομείς, όπως αυτοί καθορίζονται από τις διατάξεις του Κώδικα. Πιο κάτω το Σ.Α.Δ. με τις βασικότερες διαδικασίες που θα πρέπει να περιλαμβάνει κάθε τομέας.

## **2.2 Περιεχόμενο του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης**

### **1. Πολιτική της εταιρείας σε θέματα Ασφάλειας και Προστασίας του**

#### **Θαλάσσιου Περιβάλλοντος**

Ο Κώδικας ISM αποτελείται από 13 κεφάλαια. Αυτά περιγράφονται παρακάτω:

#### **- Προοίμιο**

Ο σκοπός του ISM αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του προοιμίου και είναι η καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου που θα ασχολείται με την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, καθώς και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

### **1. Γενικά (General)**

Ο Κώδικας ISM, εκτός από τον γενικό σκοπό που αναφέρεται στο προοίμιο, είναι και η θεσμοθέτηση ενός διεθνούς προτύπου για την διαχείριση της ασφάλειας, τη λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, η εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, η πρόληψη του ανθρώπινου τραυματισμού ή της ανθρώπινης ζωής και η αποφυγή πρόκλησης βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην περιουσία.

#### **1.1 Ορισμοί (Definitions)**

Δίνονται οι ορισμοί της «εταιρείας» και της «διοικητικής αρχής», όροι οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την κατανόηση του περιεχομένου και την εφαρμογή του Κώδικα.

## **1.2 Στόχοι (Objectives)**

Εκτός από τους γενικούς στόχους που αναφέρονται παραπάνω, ο Κώδικας περιλαμβάνει και στόχους που αναφέρονται στην ασφαλή διαχείριση της εταιρείας, οι οποίοι συνοψίζονται στα εξής:

- τη παροχή λειτουργικών πρακτικών σε ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον προσανατολισμένες στο προσωπικό της εταιρείας.
- τη καθιέρωση μέτρων για όλους τους αναγνωρισμένους κινδύνους, η οποία αποτελεί στόχο μη πραγματοποιήσιμο καθώς ο μηδενισμός των κινδύνων δεν μπορεί να επιτευχθεί.

## **1.3 Εφαρμογή (Applications)**

Ο Κώδικας ISM είναι εφαρμόσιμος σε όλα τα πλοία. Η αναφορά αυτή δείχνει την προσπάθεια του IMO να θεσμοθετήσει ένα πρότυπο που εφαρμόζεται από όλα τα πλοία και τις εταιρείες που τα διαχειρίζονται.

## **1.4 Λειτουργικές απαιτήσεις ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (Functional requirements for a safety management system-SMS)**

Οι απαιτήσεις του Συστήματος ακολουθούν αναλυτικά στις παρακάτω ενότητες.

## **2. Πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος (Safety and environmental protection policy)**

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να συντάξει και να εκδώσει την πολιτική που στοχεύει να εφαρμόσει και στην οποία θα πρέπει να δηλώνεται με σαφήνεια ότι περιλαμβάνονται οι ακόλουθοι στόχοι:

- Η ασφάλεια των πλοίων
- Η αποφυγή των ατυχημάτων
- Η πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος
- Η αποφυγή ζημιάς στην περιουσία
- Στην παραπάνω δήλωση πολιτικής θα πρέπει να δηλώνεται επίσης με σαφήνεια, ότι οι παραπάνω στόχοι θα επιτευχθούν με:
  - Την βελτίωση της ενημέρωσης του προσωπικού σε θέματα ασφάλειας
  - Την συμμόρφωση των πλοίων με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς
  - Την αναγνώριση και υιοθέτηση σχετικών Κωδικών, Οδηγιών και Προτύπων
  - Την ύπαρξη ασφαλούς πρακτικής στην λειτουργία των πλοίων
  - Την εξασφάλιση ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος
- Την προετοιμασία για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και την καθιέρωση προληπτικών μέτρων για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων κινδύνων.

## **3. Ευθύνες και Αρμοδιότητες της Εταιρείας (Companies responsibilities and authority)**

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καταγράψει με σαφή τρόπο τις αρμοδιότητες των τμημάτων, τις θέσεις των ατόμων που απασχολούνται με θέματα ασφάλειας και

προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς επίσης και την σχέση μεταξύ τους, τόσο στην εταιρεία όσο και στο πλοίο. Επιπλέον, πίνακες και διαγράμματα που να απεικονίζουν με παραστατικό τρόπο την δομή/ οργάνωση της εταιρείας πρέπει να επισυνάπτονται. Στα διαγράμματα αυτά πρέπει να δηλώνεται με σαφήνεια ο επικεφαλής του κάθε τμήματος και να εξασφαλίζεται εγγράφως η ύπαρξη ενός αρμόδιου προσώπου κάθε τμήματος κατά τις εργάσιμες ώρες. Η δυνατότητα επαφής κατά τις μη εργάσιμες ώρες με τον επικεφαλής ή τον αντικαταστάτη κάθε τμήματος και έγγραφες διαδικασίες σχετικά με την ανάθεση αρμοδιοτήτων και καθηκόντων σε περίπτωση απουσίας του επικεφαλής κάθε τμήματος πρέπει να περιλαμβάνονται στο Σ.Α.Δ.

#### **4. Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (Designated Person (s))**

Κάθε εταιρεία θα πρέπει εγγράφως να ορίσει ένα ή περισσότερα άτομα ως συνδέσμους μεταξύ πλοίων και εταιρείας, σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος. Ο καθορισμός αυτού του προσώπου θα πρέπει να εγκριθεί από τον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας ή άλλο αρμόδιο πρόσωπο. Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του πρέπει να καθορίζονται εγγράφως και μεταξύ των άλλων να περιλαμβάνουν:

- τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας του Σ.Α.Δ. και τον βαθμό υλοποίησης του.
- την παρακολούθηση της λειτουργίας συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων πλοίων στους τομείς ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Την εξασφάλιση επάρκειας μέσων και την αποστολή από την εταιρεία προς τα πλοία όλων των απαραίτητων εφοδίων, που ζητούνται.

- Την υποβολή αναφοράς ελλείψεων-παρατηρήσεων σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος προς το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας.
- Την υποβολή προτάσεων για βελτίωση του Σ.Α.Δ.
- Την υποβολή αναφοράς ατυχημάτων προς το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας.
- Τον έλεγχο αποκατάστασης ελλείψεων-παρατηρήσεων και αντικανονικοτήτων.
- Την διενέργεια συναντήσεων στα γραφεία της εταιρείας και στο πλοίο για συζήτηση θεμάτων ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος.
- Τον έλεγχο τήρησης προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού της εταιρείας και των πλοίων.
- Την διενέργεια εσωτερικών ελέγχων του Σ.Α.Δ. της εταιρείας και των πλοίων.
- Την έκδοση, διόρθωση και ενημέρωση όλων των εγγράφων που σχετίζονται με το Σ.Α.Δ.

#### **5. Ευθύνες και αρμοδιότητες Πλοιάρχου (Master's responsibility and authority)**

Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει εγγράφως τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες του Πλοιάρχου, αναφορικά με:

- την υλοποίηση της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Την ενεργοποίηση του πληρώματος σε θέματα ασφάλειας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Την έκδοση διαταγών και οδηγιών με σαφή και απλό τρόπο.
- Τον έλεγχο τήρησης των απαιτούμενων του Σ.Α.Δ.

- Την αναθεώρηση του Σ.Α.Δ. του πλοίου και την υποβολή αναφοράς προς το αρμόδιο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο της εταιρείας.
- Ειδικότερα, μεταξύ των ευθυνών και αρμοδιοτήτων του πλοιάρχου που καθορίζει εγγράφως η εταιρεία, θα πρέπει να περιλαμβάνονται:
  - Η διασφάλιση της μελέτης των εγχειριδίων της εταιρείας.
  - Η διασφάλιση της τήρησης των οδηγιών της εταιρείας.
  - Η διασφάλιση της τήρησης της υδατοστεγανότητας του πλοίου.
  - Η εξασφάλιση επαρκούς ευστάθειας ανά πάσα στιγμή για το πλοίο.
  - Η διασφάλιση της τήρησης συνθηκών ασφαλούς πρακτικής.
  - Η εξασφάλιση της ύπαρξης προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος.
  - Η έκδοση διαταγών.
  - Η εκτέλεση γυμνασίων πυρκαγιάς και καθαιρέσεως σωσίβιων λέμβων σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα.
  - Η διενέργεια συναντήσεων σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα.
  - Η εξασφάλιση δοκιμών του μηχανισμού πηδαλιουχίας.
  - Η εξασφάλιση ασφαλούς προσδέσεως του φορτίου πριν τον απόπλου.
  - Η εξασφάλιση τήρησης προληπτικών μέτρων σε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
  - Η κατάρτιση σχεδίων εισόδου και αναχώρησης από το λιμάνι.
  - Η παρακολούθηση εφαρμογής του προγράμματος εκπαίδευσης επί του πλοίου.
  - Ο έλεγχος εκτέλεσης των απαραίτητων διορθώσεων στους χάρτες.
  - Ο έλεγχος τήρησης της πολιτικής της εταιρείας σε θέματα κατανάλωσης οινοπνευματωδών ποτών.

- Η επικοινωνία με τα γραφεία της εταιρείας κατά ένα συγκεκριμένο και τυπικό τρόπο.
- Η υποβολή αναφορών σχετικά με τις ικανότητες των μελών του πληρώματος.
- Η υποβολή αναφορών σε περίπτωση ατυχημάτων ή συμβάντων και η συλλογή στοιχείων για την τεκμηρίωση των ανωτέρω περιστατικών.
- Η υποβολή αναφορών για τις διαπιστούμενες ελλείψεις, αντικανονικότητες και παρατηρήσεις.

## **6. Πόροι και Προσωπικό (Resources and Personnel)**

Κάθε εταιρεία πρέπει να διαθέτει έγγραφα στοιχεία, που να τεκμηριώνουν ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων της, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα έχουν τα κατάλληλα προσόντα. Τέτοια στοιχεία είναι:

- Συνεντεύξεις με νέους υποψηφίους.
- Γραπτός καθορισμός των προσόντων του υπό πρόσληψη προσωπικού.
- Διαδικασία ελέγχου της αυθεντικότητας των υποβαλλομένων στοιχείων από την πλευρά των υποψηφίων.
- Διαδικασίες ελέγχου της δηλούμενης προϋπηρεσίας των υποψηφίων.
- Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει γραπτές διαδικασίες σχετικά με τον τρόπο που τα νέα μέλη του πληρώματος ενημερώνονται πάνω στο Σ.Α.Δ. σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα.
- Συστηματική παρακολούθηση και εκτίμηση της ικανότητας του πλοιάρχου να αντιληφθεί και να εφαρμόσει τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.
- Κάθε εταιρεία πρέπει να καθορίσει γραπτές διαδικασίες αναφορικά με την παροχή κινήτρων στα μέλη του πληρώματος για την καλύτερη εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως την ακριβή τήρηση του ωραρίου εργασίας, την

προώθηση αλληλογραφίας, την παροχή κινήτρων για εξέλιξη-μετεκπαίδευση, κ.α.

- Το Σ.Α.Δ. κάθε πλοίου πρέπει να περιέχει γραπτή δήλωση σχετικά με την κατανάλωση οινοπνευματωδών ποτών και χρήση ναρκωτικών και να προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία, για την τήρηση της πολιτικής της εταιρείας στο θέμα αυτό.
- Το Σ.Α.Δ. κάθε πλοίου πρέπει να περιέχει γραπτές διαδικασίες αναφορικά με την εξοικείωση του νέου προσωπικού στα καθήκοντα του.
- Στο Σ.Α.Δ. πρέπει να περιέχονται στοιχεία αναφορικά με τις έγγραφες οδηγίες που πρέπει να δίνονται σε κάθε πλοίο πριν τον απόπλου του, όπως:
  - Οδηγίες για το επόμενο λιμάνι και πράκτορες
  - Πιθανοί περιορισμοί αγκυροβολίας και βυθισμάτων.
  - Στοιχεία για το είδος του φορτίου και λεπτομέρειες φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- Στο Σ.Α.Δ. κάθε εταιρείας και πλοίου θα πρέπει να υπάρχουν και να τεκμηριώνονται διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες τόσο το προσωπικό του πλοίου όσο και της ξηράς, απαιτείται να ενημερώνεται και να γνωρίζει τις διατάξεις των παρακάτω διεθνών συμβάσεων:
  - Δ.Σ. SOLAS 1974 και τις τροποποιήσεις αυτής
  - Δ.Σ. MARPOL 73/78 και τις τροποποιήσεις αυτής
  - S.T.C.W. 95
  - COLREGS 72 και τις τροποποιήσεις αυτής
  - LOAD LINE 66 και οι τροποποιήσεις αυτής καθώς επίσης και της εθνικής νομοθεσίας, των σχετικών κωδικών και κανονισμών των Νηογνομόνων.



- Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες εκπαίδευσης του προσωπικού της μεταξύ των οποίων μπορεί να είναι και:
- Η παρακολούθηση γυμνασίων και ασκήσεων.
- Η ανάλυση συγκεκριμένων αναφορών γυμνασίων.
- Τ'αποτελέσματα εσωτερικών ελέγχων
- Η αξιολόγηση περιστατικών και ατυχημάτων
- Η αξιολόγηση στοιχείων σχετικά με την συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ.

#### **7. Ανάπτυξη σχεδίων για την λειτουργία του Πλοίου (Development of plans for shipboard operations)**

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να έχει συγκεκριμενοποιήσει τις λειτουργίες του πλοίου που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, κάθε εταιρεία θα πρέπει να έχει να δώσει έγγραφες οδηγίες προς το πλοίο σχετικά με:

- διαδικασίες λειτουργίας της γέφυρας,
- διαδικασίες λειτουργίας του μηχανοστασίου,
- διαδικασίες χειρισμού, επιθεώρησης και συντήρησης σωστικών και πυροσβεστικών μέσων,
- διαδικασίες πρόληψης ρύπανσης, και
- διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης και άλλες λειτουργικές διαδικασίες.

#### **8. Προετοιμασία για αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης (Emergency Preparedness)**

Κάθε Σ.Α.Δ. θα πρέπει να περιλαμβάνει σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από το προσωπικό της ξηράς

και του πλοίου. Σε κάθε Σ.Α.Δ. του πλοίου πρέπει να περιγράφονται τουλάχιστον οι ακόλουθες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και να δίνονται λύσεις για την αντιμετώπιση τους:

- βλάβη κύριων μηχανών, απώλεια ηλεκτρικής ισχύος, βλάβη μηχανισμού πηδαλιουχίας, κατασκευαστική ζημιά γάστρας, σύγκρουση,προσάραξη, ρύπανση από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες , πυρκαγιά, κατάκλιση, εγκατάλειψη πλοίου, πειρατεία- τρομοκρατία, μετακίνηση φορτίου
- σοβαρός τραυματισμός και ασθένεια
- κάθε εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως την διαδικασία εκτέλεσης γυμνασίων ώστε να ελέγχεται η ετοιμότητα αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών, και
- κάθε εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εγγράφως την διαδικασία αξιολόγησης των αποτελεσμάτων από την εκτέλεση των γυμνασίων.

#### **9. Αναφορές και Ανάλυση μη συμμορφώσεων ατυχημάτων και επικίνδυνων συμβάντων (Reports and analysis of non conformities, accidents and hazardous occurrences)**

Κάθε εταιρεία στο Σ.Α.Δ. πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι αναφέρονται σε αυτή:

- Τα ατυχήματα, τα οποία και πρέπει να περιγράφονται
- Τα επικίνδυνα συμβάντα
- Η μη συμμόρφωση με απαιτήσεις του Σ.Α.Δ. που έχει αναπτύξει
- Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει τυποποιημένες αναφορές για τις παραπάνω τρεις περιπτώσεις. Επιπλέον, διαδικασίες για τον τρόπο διερεύνησης ατυχημάτων, επικίνδυνων καταστάσεων και μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Σ.Α.Δ. πρέπει να καθιερωθούν.

## **10. Συντήρηση του Πλοίου και του Εξοπλισμού (Maintenance of the ship and equipment)**

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει έγγραφες διαδικασίες για τον τρόπο επιθεώρησης και συντήρησης των πλοίων και του εξοπλισμού, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών. Οι έγγραφες διαδικασίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστο:

- επιθεώρηση σκάφους, μηχανημάτων και εξοπλισμού σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από έμπειρο αξιωματικό του πλοίου,
- επιθεώρηση σκάφους, μηχανημάτων και εξοπλισμού σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από έμπειρο αρχιμηχανικό της εταιρείας,
- περιοδικές επιθεωρήσεις σκάφους μηχανημάτων και εξοπλισμού από τον τεχνικό διευθυντή της εταιρείας
- η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει συγκεκριμένους καταλόγους ελέγχου (check lists) για την διενέργεια των ανωτέρω επιθεωρήσεων,
- στον τομέα του Σ.Α.Δ. θα πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα τυποποιημένης αναφοράς που θα υπογράφεται από το πρόσωπο που διενέργησε την επιθεώρηση ή της συντήρησης και θα υποβάλλεται στο Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (DPA),
- η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει τυποποιημένες διαδικασίες, ώστε να εξασφαλίζεται με τα απαραίτητα ανταλλακτικά και εφόδια. Για την ικανοποίηση αυτής της απαίτησης, θα πρέπει να υποδειχθεί συγκεκριμένο άτομο ή άτομα επί του πλοίου, το οποίο θα:
  - τηρεί και θα ενημερώνει πίνακα με τα απαραίτητα εφόδια και ανταλλακτικά,
  - θα προωθεί αιτήσεις (τυποποιημένης μορφής) προς την εταιρεία για την αποστολή εφοδίων και ανταλλακτικών,

- θα καταγράφει τα υλικά που εισέρχονται στο πλοίο
- θα τηρεί αρχείο των παραπάνω διαδικασιών, και
- η εταιρεία πρέπει να έχει να επισημάνει συγκεκριμένα μηχανήματα και εξοπλισμό επί του πλοίου, η βλάβη των οποίων θα μπορούσε να θέσει το πλοίο σε άμεσο κίνδυνο. Κατά συνέπεια για αυτά τα μηχανήματα η διαδικασία επιθεώρησης και συντήρησης, πρέπει να είναι ενδεδειγμένη και αυστηρή. Ενδεικτικά, αναφέρονται: η αντλία πυρκαγιάς, οι γεννήτριες, το σύστημα πηδαλιουχίας, το σύστημα διανομής καυσίμου, οι στεγανές θύρες και τα σωστικά μέσα.

#### **11. Τεκμηρίωση (Documentation)**

Όλα τα έγγραφα και τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν από την εταιρεία για να περιγράψουν όλους τους τομείς του Σ.Α.Δ, θα πρέπει να ενσωματωθούν σε δύο βασικά εγχειρίδια: το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της Εταιρείας και το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης του Πλοίου. Αντίγραφο του Εγχειριδίου κάθε πλοίου πρέπει να υπάρχει στα γραφεία της εταιρείας και η θέση αυτού, στα γραφεία και στα πλοία, πρέπει να δηλώνεται σε αυτά. Τα νέα έγγραφα και οι τροποποιήσεις πρέπει να φέρουν την υπογραφή του επικεφαλής του αρμόδιου τμήματος. Η απομάκρυνση και ο τρόπος για τα έγγραφα που πρέπει να αποσύρονται από το αρχείο πρέπει να προβλέπεται στις έγγραφες διαδικασίες του Σ.Α.Δ.

#### **12. Έλεγχος, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση της Εταιρείας (Company verification, review and evaluation)**

Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει εσωτερικούς ελέγχους στα γραφεία και στα πλοία της για να διαπιστώσει αν οι λειτουργίες που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα. Οι ανωτέρω εσωτερικοί έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα από άτομα που ορίζονται από την εταιρεία και που κατά προτίμηση δεν ανήκουν στα ελεγχόμενα τμήματα. Η εταιρεία πρέπει να καθιερώσει μια τυποποιημένη διαδικασία αξιολόγησης και αναθεώρησης του Σ.Α.Δ. σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα. Η αναθεώρηση αυτή πρέπει να αναφέρεται κυρίως:

- στην δομή της εταιρείας και την σχέση των τμημάτων μεταξύ τους, σε θέματα αρμοδιότητας προσωπικού, σε θέματα εξοικείωσης με τις διαδικασίες του καθιερωμένου Σ.Α.Δ., σε θέματα καλύτερης εκπαίδευσης, σε θέματα τήρησης αρχείου

### **13. Πιστοποίηση, επαλήθευση και έλεγχος (Certification, verification and control)**

Η πιστοποίηση τόσο του πλοίου όσο και της διαχειρίστριας εταιρείας γίνεται από τις Αρχές της Σημαίας, τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς ή και από την κυβέρνηση συμβαλλόμενου κράτους κατόπιν αίτησης της αρχής της σημαίας. Ο IMO έχει καθορίσει το πλαίσιο της εξουσιοδότησης με τις αποφάσεις:

- A.739(18) “Guidelines for the “Authorization of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”
- A.789(19) “Specifications on the survey and Certification Function of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”
- MSC/Circ.710 & MEPC/Circ.307 “Model Agreement for the Authorization of Recognized Organizations acting on behalf of the Administrations”
- A.740(18) “Interim Guidelines to assist Flag States”

Η διαδικασία της πιστοποίησης του πλοίου και της εταιρείας, η επαλήθευση και ο τρόπος με τον οποίο ελέγχεται η επάρκεια του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης αναφέρονται στις παρακάτω ενότητες.

## 2.1 Η Διαδικασία Πιστοποίησης

Μετά την παραπάνω επεξήγηση των βασικών απαιτήσεων του ISM Code, η εταιρεία δημιουργεί το δικό της Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο στην συνέχεια καλείται να επιθεωρήσει η αρμόδια Αρχή ή ο Εξουσιοδοτημένος Οργανισμός για τον σκοπό αυτό, ώστε να διαπιστωθεί η πλήρης συμμόρφωση της οργάνωσης της. Η διαδικασία πιστοποίησης που σχετίζεται με την έκδοση ενός Εγγράφου Συμμόρφωσης προς μία ναυτιλιακή εταιρεία και ενός Πιστοποιητικού Διαχείρισης της Ασφάλειας για ένα πλοίο διενεργείται λαμβανομένων υπόψη των κάτωθι διατάξεων<sup>7</sup>. Η διαδικασία πιστοποίησης περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

1. Αρχικό έλεγχο (Interim Office/Vessel Audit).
2. Περιοδικό ή ενδιάμεσο έλεγχο (Periodic Office/Intermediate Audit).
3. Επαναληπτικό έλεγχο (Renewal Office/Vessel Audit).

Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται ύστερα από αίτηση της ναυτιλιακής εταιρείας προς τη διοίκηση της σημαίας ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό (RO) όταν αυτός δρα εξ ονόματος της εθνικής διοίκησης. Οι έλεγχοι περιλαμβάνουν έλεγχο της διαχείρισης της ασφάλειας. Για τη διεξαγωγή του ελέγχου ορίζεται ένας επικεφαλής ελεγκτής και, εφόσον χρειάζεται, μία ομάδα ελέγχου. Ο διορισμένος επικεφαλής ελεγκτής (Lead Auditor) έρχεται σε επαφή με τη ναυτιλιακή εταιρεία και καταρτίζει πρόγραμμα ελέγχου. Συντάσσεται έκθεση

---

<sup>7</sup> <http://eur-lex.europa.eu>

ελέγχου (Audit Report) σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του επικεφαλής ελεγκτού, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ακρίβεια και την πληρότητα της έκθεσης. Η έκθεση ελέγχου περιλαμβάνει πρόγραμμα ελέγχου (audit plan), προσδιορισμό μελών της ομάδας ελέγχου, ημερομηνίες και τα στοιχεία της ναυτιλιακής εταιρείας, αντίγραφα των παρατηρήσεων (observations) και των μη συμμορφώσεων (Non Conformities) που έχουν εκδοθεί και παρατηρήσεις σχετικά με την αποτελεσματικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας στην εκπλήρωση των συγκεκριμένων στόχων.

Οι ελεγκτές ή η ομάδα ελέγχου που διευθύνει τον έλεγχο συμμόρφωσης προς τον κώδικα ISM έχει αρμοδιότητες για:

- την εξασφάλιση συμμόρφωσης προς τους κανόνες και κανονισμούς στους οποίους συμπεριλαμβάνεται η πιστοποίηση των ναυτικών, για τα πλοία που χρησιμοποιεί η ναυτιλιακή εταιρεία,
- τις δραστηριότητες έγκρισης, επιθεώρησης και πιστοποίησης που σχετίζονται με ναυτιλιακά πιστοποιητικά,
- τη συγγραφή υποχρεώσεων που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη με βάση τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας όπως απαιτεί ο κώδικας ISM, και,
- την πρακτική πείρα στη λειτουργία πλοίων.

Κατά την διενέργεια του ελέγχου συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του κώδικα ISM, εξασφαλίζεται ότι το συμβουλευτικό προσωπικό είναι ανεξάρτητο εκείνου που συμμετέχει στη διαδικασία πιστοποίησης.

Οι φορείς που εμπλέκονται στη διαδικασία πιστοποίησης και τον έλεγχο της συμμόρφωσης των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων τους με τις απαιτήσεις του Κώδικα είναι:

- Η διοίκηση της σημαίας (flag state administration) που φέρει το κάθε πλοίο
- Οι νηογνώμονες (classification societies), και,
- Οι λιμενικές αρχές (port state control).

#### **2.4.1. Πρότυπα Επάρκειας Προσωπικού για τη διενέργεια ελέγχου**

Το προσωπικό της εταιρείας που συμμετέχει στον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM οφείλει να πληρεί τα ελάχιστα κριτήρια για τους επιθεωρητές, όπως ορίζει το παράρτημα VII παράγραφος 2 της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου (1). Το εν λόγω προσωπικό εκπαιδεύεται για να εξασφαλίσει κατάλληλη επάρκεια και προσόντα για την ενέργεια του ελέγχου συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM, ιδίως όσον αφορά:

1. τη γνώση και κατανόηση του κώδικα ISM,
2. τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς,
3. τη συγγραφή υποχρεώσεων που απαιτεί ο κώδικας ISM να λαμβάνουν υπόψη οι ναυτιλιακές εταιρείες,
4. την εκτίμηση τεχνικών εξέτασης, ανάκρισης, αξιολόγησης και αναφοράς,
5. τις τεχνικές ή επιχειρησιακές πτυχές της διαχείρισης της ασφάλειας,
6. τη βασική γνώση της ναυτιλίας και των εργασιών επί του πλοίου, και,
7. τη συμμετοχή σε τουλάχιστο έναν έλεγχο συστήματος διαχείρισης στη ναυτιλία.



#### **2.4.1.1. Επάρκεια για τον αρχικό έλεγχο και τον επαναληπτικό έλεγχο**

Για να εκτιμηθεί πλήρως κατά πόσο η ναυτιλιακή εταιρεία ή το πλοίο είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM, εκτός από τη βασική επάρκεια που αναφέρεται ανωτέρω, το προσωπικό που προορίζεται για να διενεργεί τους αρχικούς ελέγχους ή τους επαναληπτικούς ελέγχους για ένα Έγγραφο Συμμόρφωσης και ένα Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης, πρέπει να διαθέτει επάρκεια για:

1. να προσδιορίζει κατά πόσο τα στοιχεία SMS είναι ή δεν είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM,
2. να καθορίζει την αποτελεσματικότητα των SMS που διαθέτει η ναυτιλιακή εταιρεία ή το πλοίο για να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τους κανόνες και τους κανονισμούς όπως αποδεικνύεται από τα αρχεία του καταστατικού και της επιθεώρησης κλάσης,
3. να εκτιμά την αποτελεσματικότητα των SMS εξασφαλίζοντας συμμόρφωση προς τους υπόλοιπους κανόνες και κανονισμούς που δεν καλύπτονται από τις επιθεωρήσεις του καταστατικού και της κλάσης και επιτρέποντας τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς αυτούς του κανόνες και τους κανονισμούς και
4. να εκτιμά κατά πόσον οι πρακτικές που ακολουθούνται όσον αφορά την ασφάλεια τις οποίες συνιστά ο IMO, οι διοικήσεις, οι εταιρείες κατάταξης και οι ναυτιλιακοί οργανισμοί έχουν ληφθεί υπόψη.

Η εν λόγω επάρκεια μπορεί να επιτυγχάνεται από ομάδες, οι οποίες από κοινού διαθέτουν τη συνολικά απαιτούμενη επάρκεια.

#### **2.4.2. Έκδοση Εγγράφου Συμμόρφωσης (Document of Compliance)**

Το Έγγραφο Συμμόρφωσης εκδίδεται μετά τον έλεγχο του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.) της εταιρείας και την διαπίστωση ότι αυτό ικανοποιεί πλήρως τις απαιτήσεις του ISM Code. Επιπλέον, θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι η εταιρεία διαθέτει όλα εκείνα τα αποδεικτικά/αντικειμενικά στοιχεία (objective evidence) που στοιχειοθετούν και αποδεικνύουν την αποτελεσματική εφαρμογή του Σ.Α.Δ., που έχει δημιουργήσει η εταιρεία. Τα ανωτέρω αποδεικτικά στοιχεία θα πρέπει να επιβεβαιώνουν το γεγονός ότι το Σ.Α.Δ. λειτουργεί και εφαρμόζεται για τρεις τουλάχιστο μήνες τόσο από την εταιρεία όσο και από ένα πλοίο κάθε τύπου που πιθανόν διαθέτει η εταιρεία. Μεταξύ εκείνων των στοιχείων που ελέγχονται πριν από την έκδοση του Έγγραφου Συμμόρφωσης (D.O.C), είναι και τα αντίγραφα εκθέσεων εσωτερικού ελέγχου που επιβάλλεται να έχουν γίνει από την εταιρεία τόσο στα διάφορα τμήματα της όσο και στα πλοία της για να εκτιμηθεί το επίπεδο εφαρμογής του Σ.Α.Δ.

Το Έγγραφο Συμμόρφωσης εκδίδεται για μια εταιρεία και καλύπτει συγκεκριμένους τύπους πλοίων, με βάση τους οποίους εκπονήθηκε και θεμελιώθηκε το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας. Για τον λόγο αυτό πρέπει να έχει δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη των σημείων εκείνων του Σ.Α.Δ. που απευθύνεται στην λειτουργία διαφορετικών τύπων πλοίων, αποφεύγοντας την ομαδοποίηση των απαιτήσεων με βάση κάποιο τυποποιημένο τύπου εγχειρίδιο. Σε περίπτωση που μία εταιρεία έχει εφοδιαστεί με Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης που καλύπτει συγκεκριμένους τύπους πλοίων και η εταιρεία αποφασίσει να διαχειριστεί ή να λειτουργήσει και κάποιο νέο τύπο πλοίο που δεν περιλαμβάνεται ήδη στο D.O.C., τότε η ισχύς του D.O.C. μπορεί να επεκταθεί και στους νέους τύπους μόνο μετά από έλεγχο και επιβεβαίωση, από την πλευρά της

Αρχής ή του Εξουσιοδοτημένου Οργανισμού, ότι το Σ.Α.Δ. έχει τροποποιηθεί κατάλληλα ώστε να καλύπτει τις απαιτήσεις του ISM Code και για τον νέο τύπο πλοίου.

Η ισχύς του Έγγραφου Συμμόρφωσης είναι πέντε έτη και κατά την διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού διενεργούνται ετήσιες υποχρεωτικές επιθεωρήσεις και θεωρήσεις σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα. Κατά την διάρκεια αυτών των επιθεωρήσεων διενεργείται έλεγχος και επιθεώρηση ενός τουλάχιστο πλοίου από κάθε κατηγορία πλοίων για τα οποία έχει εφαρμογή το Έγγραφο Συμμόρφωσης της εταιρείας.

Για την ανανέωση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης μετά την λήξη του, διενεργείται νέος επανέλεγχος για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση όλων των στοιχείων του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης με τις απαιτήσεις του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, καθώς επίσης και ο έλεγχος της αποτελεσματικότητας του ως προς την εκπλήρωση των αντικειμενικών στόχων που καθορίζονται στις διατάξεις του Κώδικα.

Το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης παύει να ισχύει σε περίπτωση που δεν διενεργηθεί μία από τις προβλεπόμενες υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ή σε περίπτωση που διαπιστωθεί σημαντική απόκλιση από τις απαιτήσεις του ISM Code.

#### **2.4.3. Έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate)**

Το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (S.M.C.) εκδίδεται για κάθε πλοίο χωριστά μετά την διενέργεια επιθεώρησης από την αρμόδια Αρχή ή τον Εξουσιοδοτημένο Οργανισμό για να διαπιστωθεί η πλήρης συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Ο έλεγχος αυτός

περιλαμβάνει την επιβεβαίωση ότι η εταιρεία έχει εφοδιαστεί με Έγγραφο Συμμόρφωσης που καλύπτει τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, καθώς επίσης και διαπίστωση ότι τα μέρη του Σ.Α.Δ. , που αναφέρονται στις λειτουργίες του πλοίου, καλύπτουν πλήρως τις απαιτήσεις του Κώδικα και εφαρμόζονται αποτελεσματικά. Κατά τον έλεγχο αυτό ζητούνται αποδεικτικά στοιχεία για την εφαρμογή του Κώδικα , επάνω στο πλοίο για τρεις τουλάχιστο μήνες και αποδείξεις ότι έχει πραγματοποιηθεί ένας τουλάχιστο εσωτερικός έλεγχος από την εταιρεία ώστε να διαπιστωθεί η ορθή λειτουργία του πλοίου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Σ.Α.Δ.

Η ισχύς του Πιστοποιητικού (S.M.C.) είναι πέντε έτη και κατά την διάρκεια αυτή διενεργείται μία τουλάχιστον ενδιάμεση επιθεώρηση και θεώρηση του πιστοποιητικού, σε χρονικό διάστημα που τοποθετείται μεταξύ δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας. Επετειακή ημερομηνία νοείται η ημέρα και ο μήνας λήξης του πιστοποιητικού. Η συχνότητα των ενδιάμεσων ελέγχων είναι δυνατόν να αυξηθεί αν κριθεί απαραίτητο από τις Αρμόδιες Αρχές ή τον Εξουσιοδοτημένο Οργανισμό.

Για την ανανέωση του Πιστοποιητικού S.M.C μετά την λήξη του, διενεργείται επανέλεγχος για να διαπιστωθεί ότι όλα τα στοιχεία του Σ.Α.Δ. που σχετίζονται με το πλοίο πληρούν τους στόχους του Κώδικα. Το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης παύει να ισχύει σε περίπτωση που δεν διενεργηθεί μία από τις προβλεπόμενες υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ή σε περίπτωση που διαπιστωθεί σημαντική απόκλιση από τις απαιτήσεις του ISM Code.

#### **2.4.4. Έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (Interim Document of Compliance)**

Στο σημείο αυτό αναφέρονται παρακάτω οι λόγοι για τους οποίους διενεργείται Προσωρινός Έλεγχος στο γραφείο:

- Στο αρχικό στάδιο εφαρμογής του Κώδικα, πρόκειται δηλαδή για νεοσυσταθείσες εταιρείες που ζητούν να αποκτήσουν Έγγραφο Συμμόρφωσης.
- Σε περίπτωση προσθήκης νέων κατηγοριών πλοίων που δεν καλύπτονται ήδη από το D.O.C., που διαθέτει η εταιρεία.
- Σε περίπτωση που η εταιρεία επιθυμεί να αποκτήσει Έγγραφο Συμμόρφωσης για μία νέα σημαία. Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν Σημαίες, οι οποίες έχουν επιπρόσθετες απαιτήσεις (additional requirements) από εκείνες του Κώδικα και για τις οποίες πρέπει η Αρμόδια Αρχή ή ο Εξουσιοδοτημένος για τον σκοπό αυτό Οργανισμός να εξετάσει κατά πόσο οι παραπάνω απαιτήσεις καλύπτονται επαρκώς από το Σ.Α.Δ. της εταιρείας. Αυτή την χρονική περίοδο τέτοιες Σημαίες είναι οι : Marshall Islands, Liberia, η Ελληνική, η Κυπριακή και Cayman Islands.

#### **2.4.5. Έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (Interim Safety Management Certificate)**

Προσωρινός Έλεγχος στο Πλοίο διενεργείται στις κάτωθι περιπτώσεις:

- σε πλοία που είναι νέα στην εταιρεία (ships new to a company),
- σε νεότευκτα πλοία (new ships on delivery), και,
- σε πλοία που αλλάζουν Σημαία με επιπρόσθετες απαιτήσεις και σε πλοία που αλλάζουν τύπο πλοίου (πχ. Από oil tanker σε chemical tanker)

Για την έκδοση προσωρινού S.M.C. η Αρμόδια Αρχή ή ο Εξουσιοδοτημένος για τον σκοπό αυτό Οργανισμός, πρέπει να διαπιστώσει ότι:

- το Πιστοποιητικό D.O.C με το οποίο είναι εφοδιασμένη η εταιρεία που λειτουργεί το συγκεκριμένο πλοίο, περιλαμβάνει τον τύπο αυτού του πλοίου.

- Τα στοιχεία που έχει δώσει η εταιρεία στο πλοίο, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία του και η προστασία του περιβάλλοντος, περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις βασικές οδηγίες σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας περιβάλλοντος και αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών, τα οποία έχουν αξιολογηθεί κατά την διάρκεια ελέγχου της εταιρείας για την έκδοση του D.O.C.
- Ο Πλοίαρχος, ο Α Μηχανικός και ο Υποπλοίαρχος τουλάχιστον είναι ενημερωμένοι για τις βασικές απαιτήσεις του αναπτυσσόμενου Σ.Α.Δ. και του σχεδιαζόμενου χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του.
- Εξασφαλίζεται ότι οι βασικές οδηγίες που έχουν χαρακτηριστεί ως απαραίτητες για την λειτουργία του πλοίου δίνονται πριν από κάθε απόπλου.
- Υπάρχει και έχει υποβληθεί χρονοδιάγραμμα επιθεώρησης του πλοίου από προσωπικό της εταιρείας σε ένα χρονικό διάστημα τριών μηνών.
- Όλες οι σχετικές με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης οδηγίες ή πληροφορίες έχουν δοθεί γραπτώς σε γλώσσα ή γλώσσες αντιληπτές από το προσωπικό του πλοίου.

## **2.2 Έκδοση Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (Document of Compliance)**

Όπως ήδη έχει αναφερθεί μετά την έκδοση του Προσωρινού Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης και μετά από ένα χρονικό διάστημα τουλάχιστο τριών μηνών και πριν την λήξη του Πιστοποιητικού, διενεργείται ο έλεγχος για την έκδοση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης ισχύος πέντε ετών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένες Αρχές ή και Εξουσιοδοτημένοι Οργανισμοί, εκδίδουν Interim DOC διάρκειας ενός έτους αν και αυτό προβλέπεται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Αυτό όμως έχει δημιουργήσει σε αρκετές περιπτώσεις

προβλήματα καθώς οι εταιρείες προχωρούν στην επιθεώρηση πλοίων για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (SMC) χωρίς προηγουμένως να τους έχει χορηγηθεί Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (full term DOC). Πρέπει, δηλαδή, η εταιρεία πρώτα να διαθέτει πενταετές DOC και έπειτα να ζητάει την χορήγηση πενταετούς SMC. Θεωρείται εύλογο ότι το DOC πρέπει να έχει εκδοθεί για τον τύπο πλοίου και την ανάλογη σημαία κάθε πλοίου το οποίο διαθέτει και ζητάει να πιστοποιηθεί.

Μια εταιρεία μπορεί να έχει στην διάθεση της παραπάνω από ένα Έγγραφο Συμμόρφωσης, δηλαδή για κάθε σημαία που έχει στα πλοία της να έχει και από αντίστοιχο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης αρκεί να περιλαμβάνεται και ο αντίστοιχος τύπος πλοίου σε αυτό. Δεν επιτρέπεται όμως από τον Δ.Κ.Α.Δ. η ύπαρξη Πιστοποιητικών Συμμόρφωσης για την ίδια σημαία και τους ίδιους τύπους πλοίων από διαφορετικές Αρχές.

### **2.3 Ο ρόλος της διοίκησης της σημαίας**

Η σημαία είναι ο υπεύθυνος φορέας για την έκδοση και την ακύρωση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης μιας εταιρείας με τις απαιτήσεις του Κώδικα και του Πιστοποιητικού Ασφαλούς ενός πλοίου. Είναι αυτή που καθορίζει το νομικό καθεστώς με το οποίο οφείλει να συμμορφώνεται κάθε πλοίο που εκτελεί πλόες φέροντας τα διακριτικά της, και στην οποία ο κάθε πλοιοκτήτης οφείλει να αναφέρει την ταυτότητα της εταιρείας, που ασκεί τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων του. Η απόφαση Α.788(19) με τίτλο “Guidelines on the Implementation of the International Safety Management Code” του IMO είχε ως κύριο να κατευθύνει τις αρχές της κάθε σημαίας να υιοθετήσει μέτρα όσον αφορά στην πιστοποίηση του Κώδικα, στον έλεγχο συμμόρφωσης και στα

προσόντα των επιθεωρητών, προσπαθώντας να εξασφαλίσει την ομοιόμορφη εφαρμογή του Κώδικα σε παγκόσμιο επίπεδο. Το περιεχόμενο της Απόφασης δεν είναι υποχρεωτικό να μεταφερθεί αυτούσιο στην εσωτερική νομοθεσία μίας χώρας.

Οι σημαίες, ως φορείς πιστοποίησης, οφείλουν να συνεργάζονται τόσο με τις λιμενικές αρχές για την ανίχνευση μη συμμορφώσεων, με τους νηογνώμονες, όσο και μεταξύ τους, καταλήγοντας σε συμφωνίες για την διευκόλυνση των ναυτιλιακών εταιρειών, κυρίως εκείνων που διαχειρίζονται πλοία διαφορετικών νηολογίων.

Η πλειοψηφία των σημαίων έχει εξουσιοδοτήσει αναγνωρισμένους οργανισμούς για την διενέργεια της πιστοποίησης της συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM, την έκδοση των αντίστοιχων πιστοποιητικών και την περιοδική επιθεώρηση του, διατηρώντας απλά το δικαίωμα εποπτείας. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη οργανωτικής υποδομής, ικανού και εκπαιδευμένου προσωπικού που να διενεργεί τους απαραίτητους ελέγχους.

#### **2.4 Επιπλοκές του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης**

Από την έως τώρα προσωπική μου εμπειρία από την καθημερινή μου ενασχόληση με το αντικείμενο του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, έχω διαπιστώσει ότι αν και η εφαρμογή του Κώδικα είναι πλέον υποχρεωτική εδώ και αρκετά χρόνια (1998) από τις ναυτιλιακές εταιρείες δεν έχει ωστόσο κατανοηθεί πλήρως ο σκοπός, το περιεχόμενο και οι στόχοι του Κώδικα από τα άτομα που ασχολούνται με αυτόν.

Στην χώρα μας υπάρχουν μεγάλες και σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες διαθέτουν έμπειρο και αφοσιωμένο προσωπικό στην ξηρά που στηρίζει



και εξασφαλίζει το πλοίο/α διαρκώς με όλα τα απαραίτητα μέσα. Από την άλλη υπάρχουν και εταιρείες, οι οποίες αν και διαθέτουν όλα εκείνα που προβλέπονται από τον Κώδικα, αγνοούν/παραβλέπουν μερικά βασικά σημεία του Κώδικα. Παρακάτω αναφέρονται ορισμένα περιστατικά που έχουν παρατηρηθεί από την έως τώρα εμπειρία μου και που πραγματικά προκαλούν εντύπωση:

- Μεγάλη ναυτιλιακή εταιρεία διαθέτει μια σειρά από Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης διαφορετικών τύπων και σημαιών, τα οποία έχουν εκδοθεί από ένα αναγνωρισμένο Νηογνώμονα- κρίνεται σκόπιμο να μην αναφερθεί το όνομα του Νηογνώμονα καθώς αυτό δεν αποτελεί μέρος της παρούσας μελέτης . Το Τεχνικό Τμήμα της Εταιρείας έχει κανονίσει να γίνουν κάποιες επιθεωρήσεις κλάσης σε ένα χημικό δεξαμενόπλοιο σε διάστημα 20 ημερών από την συγκεκριμένη ημέρα. Το αντίστοιχο τμήμα του ISM στην συνέχεια καλείται να κανονίσει με άλλο Νηογνώμονα από εκείνον που εκδίδει τα Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης του γραφείου- αυτό αποτελεί πάγια πολιτική της εταιρείας να πιστοποιήσει το πλοίο σύμφωνα με τον Δ.Κ.Α.Δ προκειμένου να εκδώσει "full term" Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate (SMC)). Στο σημείο αυτό διαπιστώνεται ότι η εταιρεία διαθέτει Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου διάρκειας ενός έτους. Η επιθεώρηση για την έκδοση full term Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης έχει προγραμματιστεί να λάβει χώρα μετά από δύο μήνες, στο διάστημα που μεσολαβεί επομένως η εταιρεία δεν προλαβαίνει να λάβει το Έγγραφο Συμμόρφωσης διάρκειας πέντε ετών. Προκύπτει, δηλαδή, το θέμα ότι το Προσωρινό Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης

(εξάμηνης διάρκειας) λήγει σε 25 μέρες και δεν μπορεί να γίνει ο έλεγχος για την έκδοση full term SMC γιατί η εταιρεία δεν έχει full term DOC.

Οι ευθύνες της εταιρείας σχετίζονται με τον ελλειπή προγραμματισμό και την έλλειψη διαδικασιών που προβλέπουν την αποφυγή της παραπάνω δυσάρεστης κατάστασης. Από την άλλη πλευρά η δυνατότητα που παρέχει ο Κώδικας στις αρμόδιες Αρχές/Οργανισμούς να χορηγούν Προσωρινά Πιστοποιητικά διάρκειας ενός έτους αντί για εξάμηνης διάρκειας στις εταιρείες προκαλούν τέτοιες δυσάρεστες καταστάσεις. Τι επακολούθησε στην συνέχεια ώστε να αποφευχθεί όσον το δυνατόν κάθε διαταραχή στο πρόγραμμα του πλοίου και να συνεχιστούν οι προγραμματισμένες λειτουργίες δεν αποτελεί αντικείμενο του παρόντος.

Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι ότι οι Αρχές που εκδίδουν τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας δεν θα πρέπει να έχουν στόχο να εκμεταλλεύονται τα τυχόν κενά του Κώδικα και παράλληλα να μην ενδίδουν στην πίεση των Εταιρειών, προκειμένου να εξαντλούν τα περιθώρια που τους προσφέρει ο Κώδικας.

Η έκδοση εξάμηνων Προσωρινών Πιστοποιητικών Συμμόρφωσης από τις Αρχές και τους Εξουσιοδοτημένους για τον σκοπό αυτό Οργανισμούς, αποτελεί μία λύση που ενδεχομένως επιλύει τα παραπάνω. Η λύση αυτή φυσικό είναι ότι δεν είναι η πλέον επιθυμητή από τις περισσότερες εταιρείες καθώς θεωρούν ότι δεν επωφελούνται από τα πλεονεκτήματα που τους προσφέρει ο Κώδικας.

- Μία άλλη περίπτωση αρκετά κοινή και επαναλαμβανόμενη είναι η παράδοση πλοίου σε νέους διαχειριστές. Ο Κώδικας αναφέρει ότι στην περίπτωση αυτή πρέπει να διενεργηθεί αρχικός (interim) έλεγχος για έκδοση

Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης στο Πλοίο. Αυτό, όμως, που πολλοί αγνοούν ή προσπερνούν, είναι ότι εκτός από τις απαιτήσεις του Κώδικα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι απαιτήσεις της εκάστοτε Σημαίας. Για παράδειγμα, η σημαία της Μάλτας ορίζει ότι πρέπει να έχει εκδοθεί γραπτή βεβαίωση από την ίδια προκειμένου να λάβουν χώρα οι πρώτες επιθεωρήσεις στο Γραφείο αλλά και σε κάθε πλοίο ξεχωριστά. Η απόκτηση της βεβαίωσης αυτής αποτελεί υποχρέωση και μέριμνα της εταιρείας αποκλειστικά και όχι της Αρμόδιας Αρχής ή του Εξουσιοδοτημένου Οργανισμού που καλείται να επιθεωρήσει το Γραφείο ή το Πλοίο. Επιπλέον, η εταιρεία πρέπει να έχει στην διάθεση της την έγγραφη αυτή βεβαίωση από την Σημαία πριν από την διενέργεια κάθε επιθεώρησης. Είναι όμως υποχρέωση κάθε Αρχής ή Εξουσιοδοτημένου Οργανισμού που καλείται να πιστοποιήσει μια Εταιρεία ή Πλοίο να επισημάνει αυτή την απαίτηση της Σημαίας στην Εταιρεία και να μεριμνήσει ώστε να κλείσει κάθε πιθανή εκκρεμότητα πριν από τον χρόνο της επιθεώρησης.

Έχει συμβεί να μην έχει ολοκληρώσει κάποιες τυπικές διαδικασίες η εταιρεία προς την Σημαία ή και αντίστροφα με αποτέλεσμα να μην έχει αποσταλεί η ζητούμενη βεβαίωση προς τον Νηογνώμονα την στιγμή που ζητείται να λάβει χώρα η εκάστοτε επιθεώρηση. Δηλαδή, το πλοίο παραδίδεται στους νέους διαχειριστές του και οι Επιθεωρητές δεν μπορούν να εκδώσουν τα αντίστοιχα Πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχείρισης καθώς δεν έχουν λάβει την έγκριση της Σημαίας. Απόρροια των παραπάνω είναι καθυστέρηση στο πλοίο, δυσaréσκεια από την πλευρά των διαχειριστών καθώς καθυστερεί το πλοίο ν' αναχωρήσει λόγω γραφειοκρατίας και άσκηση πίεσης στους Επιθεωρητές να εκδώσουν Πιστοποιητικά Ασφάλειας το συντομότερο δυνατόν. Οι ευθύνες

όμως της εταιρείας δεν αποδίδονται όπως θα έπρεπε ώστε να μην επαναληφθεί ανάλογο γεγονός στο μέλλον.

- Μία άλλη περίπτωση που αξίζει να σημειωθεί και σχετίζεται κατά κάποιον τρόπο με τα παραπάνω είναι ποιες Σημαίες εξουσιοδοτούν τους Νηογνώμονες ώστε οι δεύτεροι να πραγματοποιήσουν επιθεωρήσεις εκ μέρους των πρώτων και τότε και από ποιους εκδίδονται τα Πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχείρισης. Πολλές Σημαίες, όπως οι παρακάτω: St.Vincent & The Grenadines, Isle of Man, Cayman Islands και Ηνωμένου Βασιλείου, εκδίδουν οι ίδιες τα πιστοποιητικά SMC αφού πρώτα λάβουν από τους Αναγνωρισμένους Νηογνώμονες τις Εκθέσεις Αναφοράς των πλοίων (ship audit reports). Οι εταιρείες με την σειρά τους πρέπει να προσεγγίσουν σε εύλογο χρονικό διάστημα, δηλαδή αρκετό χρονικό διάστημα πριν λήξουν τα μικρής διάρκειας πιστοποιητικά τους, τις Σημαίες και ν' αναζητήσουν τα μακράς διάρκειας Πιστοποιητικά. Αρκετές εταιρείες θεωρούν ότι είναι υποχρέωση της Σημαίας ή του Νηογνώμονα να τους χορηγήσουν τα Πιστοποιητικά χωρίς οι ίδιοι να φέρουν οποιαδήποτε ευθύνη για την έγκαιρη αναζήτηση και χορήγηση τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι εταιρείες είναι υποχρεωμένες να γνωρίζουν τις ιδιαίτερες απαιτήσεις κάθε σημαίας που φέρουν τα πλοία τους και να ενεργούν αναλόγως εκ των προτέρων. Παρόμοια προβλήματα δημιουργούνται όταν μία εταιρεία αλλάξει διεύθυνση με αποτέλεσμα να πρέπει να ζητήσει την επανέκδοση όλων των σχετικών Πιστοποιητικών από τον αντίστοιχο Οργανισμό Πιστοποίησης της. Στην περίπτωση αυτή επιβάλλεται η διενέργεια επιπρόσθετης Επιθεώρησης της εταιρείας προκειμένου να διαπιστωθεί η αλλαγή έδρας από τον Οργανισμό Πιστοποίησης (Recognized Organisation, RO). Κάποιες σημαίες όπως της Κύπρου και της Μάλτας, χορηγούν έγγραφη

εξουσιοδότηση στους Οργανισμούς Πιστοποίησης, προκειμένου να προχωρήσουν στην επανέκδοση των απαιτούμενων Πιστοποιητικών Ασφάλειας. Υπάρχουν και άλλες σημαίες όπως της Bermuda, η οποία εξουσιοδοτεί τον εκάστοτε Νηογνώμονα να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις στις εταιρείες για παράδειγμα και να θεωρεί το Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης εκ μέρους της όταν το παράθυρο για την ετήσια επιθεώρηση της εταιρείας τείνει να λήξει. Με τον τρόπο αυτό, η εταιρεία έχει στην κατοχή της θεωρημένο το Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης όπως οφείλει μέσα στο χρόνο που της δίδεται από τον Νηογνώμονα και όχι από την Σημαία, και δεν καταθέτει το γνήσιο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης της με την Έκθεση Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Periodic Audit Report) στην σημαία για θεώρηση ώστε να χάσει χρόνο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### 4.1 Ο ρόλος των Λιμενικών Αρχών

Οι λιμενικές αρχές έχουν αναλάβει τον ρόλο της “αστυνόμευσης” του Κώδικα. Η επιτυχία ή η αποτυχία του κώδικα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο με τον οποίο οι διοικήσεις των λιμανιών αντιλαμβάνονται τα καθήκοντά τους. Οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες των λιμενικών αρχών δεν αναφέρονται σε κανένα σημείο του κώδικα, γεγονός που έχει δημιουργήσει προβλήματα κατανόησης και ενδέχεται να προκαλέσει νομικές, οικονομικές και ασφαλιστικής φύσης επιπλοκές στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Οι έλεγχοι που γίνονται σε κάθε λιμενική επιθεώρηση έχουν σκοπό την βελτίωση των προτύπων της παγκόσμιας ναυτιλίας, την διαφύλαξη της ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, μέσω της αναγνώρισης τυχόν ατελειών, ελαττωμάτων ή ελλείψεων στα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια. Η δικαιοδοσία των λιμενικών αρχών επεκτείνεται και στην επιτήρηση πιθανών διαδικασιών επισκευής, προκειμένου ένα πλοίο να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς. Οι επιθεωρήσεις των λιμενικών αρχών διακρίνονται στις: αρχικές/βασικές (basic inspections) και τις λεπτομερείς/αυξημένες (detailed-expanded inspections) επιθεωρήσεις.

Κατά την αρχική επιθεώρηση, η οποία συνήθως λαμβάνει χώρα σε τακτά χρονικά διαστήματα, γίνεται μια πρώτη εκτίμηση της κατάστασης του πλοίου προκειμένου να αναγνωριστούν οι κανονισμοί και οι συμβάσεις, καθώς κι η εξέταση των σχετικών πιστοποιητικών και εγγράφων, ανάμεσα σε αυτά, περιλαμβάνεται το πιστοποιητικό Συμμόρφωσης της εταιρείας και το

πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου. Σε περίπτωση που ο ελεγκτής διαγνώσει στοιχεία μη συμμόρφωσης του πλοίου ή του εξοπλισμού του με τους ισχύοντες κανονισμούς, τότε διατάζει την διενέργεια μιας λεπτομερούς επιθεώρησης.

Οι έλεγχοι των λιμενικών αρχών δεν περιορίζονται μόνο στα μέρη που έχουν καθοριστεί από τα διάφορα μνημόνια συμφωνιών αντίθετα επεκτείνονται και σε θέματα ασφαλούς διαχείρισης.

Για να επιτραπεί η είσοδος ενός πλοίου σε ένα λιμάνι, απαιτείται η πρωτότερη αποστολή στις αρχές του λιμανιού αντιγράφων των πιστοποιητικών συμμόρφωσης με τον κώδικα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση με την οδηγία 95/21 καθόρισε το πλαίσιο εφαρμογής του κώδικα ISM στα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Σύμφωνα με την παραπάνω οδηγία απαγορεύτηκε η είσοδος πλοίων σε Ευρωπαϊκά λιμάνια, αν δεν φέρουν πιστοποιητικά σε ισχύ.

Έχει αποδειχθεί ότι η συνεισφορά των λιμενικών αρχών στην εξέλιξη και εφαρμογή του κώδικα ISM είναι αδιαμφισβήτητη.

### **3.2 Ο ρόλος του Port State Control (PSC)- Σύντομο Ιστορικό**

Το 1978 αναπτύχθηκε το 'Μνημόνιο της Χάγης μεταξύ ενός αριθμού ναυτιλιακών αρχών στη Δυτική Ευρώπη. Ασχολήθηκε κυρίως με την εφαρμογή των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας πάνω στο πλοίο όπως απαιτείται από την Σύμβαση 147 του International Labour Organisation- ILO. Την εποχή που το Μνημόνιο επρόκειτο να τεθεί σε ισχύ εκδηλώθηκε εκτεταμένη ρύπανση από διαρροή πετρελαίου έξω από τις ακτές της Βρετανίας στην Γαλλία, ως αποτέλεσμα προσάραξης του δεξαμενοπλοίου AMOCO CADIZ. Το περιστατικό αυτό προκάλεσε έντονη πολιτική αναταραχή και αντιδράσεις των

κατοίκων της ευρύτερης περιοχής με απαίτηση για αυστηρότερους κανονισμούς όσον αφορά στην ασφάλεια της ναυτιλίας. Η πίεση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία ενός πιο εμπειριστατωμένου Μνημονίου το οποίο κάλυπτε<sup>8</sup>:

- την ασφάλεια της ανθρώπινης στην θάλασσα,
- την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και,
- τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας πάνω στα πλοία

Το νέο αυτό Όργανο γνωστό ως Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για το Port State Control υπεγράφη τον Ιανουάριο του 1982 από 14 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα και τέθηκε σε ισχύ την 01/07/1982. Οι χώρες αυτές σήμερα είναι 27: το Βέλγιο, η Βουλγαρία, ο Καναδάς, η Κροατία, η Κύπρος, η Εσθονία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Δανία, η Ελλάδα, η Ισλανδία, η Ιρλανδία, η Ιταλία, η Λάτβια, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Ρωσία, η Σλοβενία, η Ισπανία, η Σουηδία, η Αγγλία.

Σκοπός του Μνημονίου είναι η εξάλειψη των πλοίων με υποβαθμισμένα επίπεδα ασφαλείας μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου του κράτους λιμένα (Port State Control). Το γεωγραφικό εύρος της περιοχής που καλύπτει το Paris Mou δεν περιλαμβάνει μόνο την ευρωπαϊκή ακτογραμμή, αλλά καλύπτει επίσης τον Βόρειο Ατλαντικό και συγκεκριμένα τις ανατολικές ακτές του Καναδά.

Τα κράτη των Σημειών που δεν έχουν επικυρώσει τις Διεθνείς Συμβάσεις δεν απολαμβάνουν καμία ευνοϊκότερη μεταχείριση. Η επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση γίνεται σύμφωνα με το εξειδικευμένο σύστημα στόχευσης του Paris Mou καθώς και με την χρήση συγκεκριμένων κριτηρίων.

---

<sup>8</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org)



Το Paris Mou διαθέτει μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων που ονομάζεται SIRENAC με έδρα το Saint Malo της Γαλλίας και στην οποία καταχωρούνται όλες οι επιθεωρήσεις, ενώ παράλληλα παρέχει πληροφορίες προς τους επιθεωρητές σχετικά με τα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια. Επισημαίνεται, ότι σε ετήσια βάση επιθεωρούνται πάνω από 20000 πλοία, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι καλύπτονται τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

Όταν διαπιστώνονται σοβαρές ελλείψεις, σε ένα πλοίο τότε αυτό κρατείται και ο Πλοίαρχος λαμβάνει οδηγίες για την αποκατάσταση αυτών πριν τον απόπλου. Ο καθημερινός γενικός έλεγχος του Paris Mou διενεργείται από την Γραμματεία, η οποία προετοιμάζει τις απαραίτητες συναντήσεις και λειτουργεί ως σημείο αναφοράς για πληροφορίες και ειδικότερες οδηγίες. Ωστόσο, οι Ναυτιλιακές Διοικήσεις των Χωρών-Μελών είναι υπεύθυνες για τον καθημερινό έλεγχο των κατά τόπους λιμενικών Αρχών.

Τον Νοέμβριο, 1992, ένα παρόμοιο Μνημόνιο υπογράφεται μεταξύ των χωρών της Λατινικής Αμερικής, γνωστό ως Latin American MOU. Οι χώρες που υπογράφουν είναι: η Αργεντινή, η Βραζιλία, η Χιλή, η Κούβα, το Μεξικό, ο Παναμάς, η Ουρουγουάη, η Βολιβία, η Κολομβία, το Εκουαδόρ, το Περού και οι Ονδούρας. Το Μνημόνιο είναι γνωστό και ως Acuerdo de Vina del Mar.

Τον Δεκέμβριο, 1993 υπογράφηκε το Μνημόνιο μεταξύ των χωρών της Ασιατικής ηπείρου, γνωστό ως TOKYO MOU. Οι χώρες που υπογράφουν είναι: η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Χιλή, το Χόνγκ-Κόνγκ, η Ινδονησία, η Ιαπωνία, η Μαλαισία, η Νέα Ζηλανδία, οι Φιλιππίνες, η Ταϊλάνδη, το Βιετνάμ,

η Ρωσία, το Βανουάτου, τα Φίτζι, η Κορέα, η Παπούα Νέα Γουινέα, η Κίνα και η Σιγκαπούρη.

Επιπλέον, έχει σχηματιστεί και το Mediterranean MOU, το οποίο αποτελούν η Αλγερία, η Κύπρος, η Αίγυπτος, το Ισραήλ, η Ιορδανία, ο Λίβανος, η Μάλτα, το Μαρόκο, η Τυνησία και η Τουρκία.

Οι χώρες της Καραϊβικής έχουν υπογράψει ένα ξεχωριστό Μνημόνιο, γνωστό ως Caribbean MOU, η Αρούμπα, οι Μπαχάμες, τα Barbados, τα Cayman Islands, η Τζαμάϊκα, το Τρινιντάντ και Τομπάγκο, οι Αντιλες, η Γρενάδα και η Antigua & Barbuda.

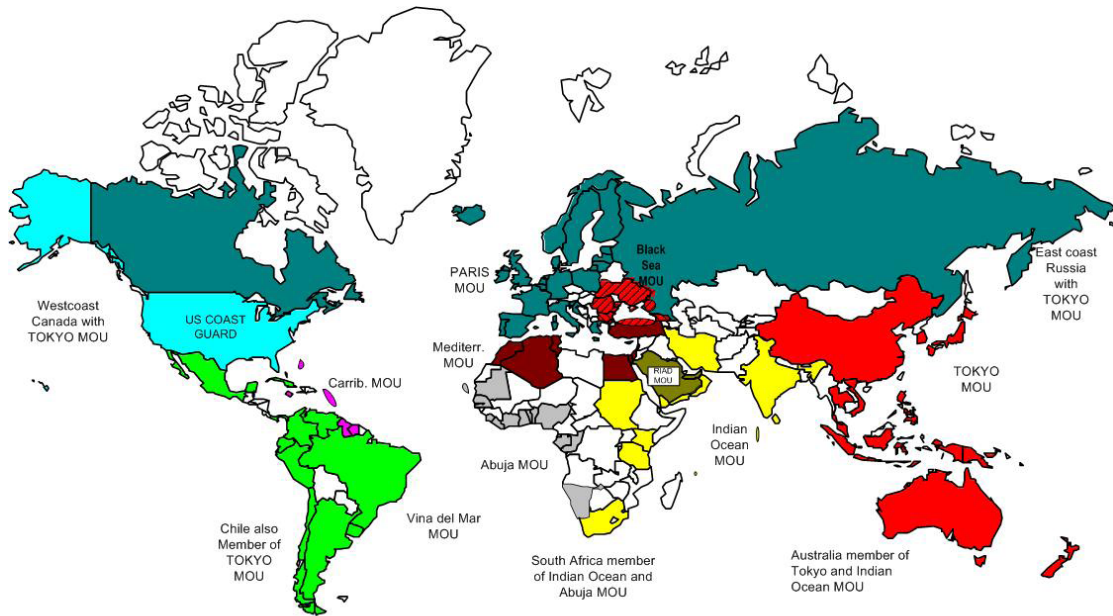
Τέλος, το Indian Ocean MOU, σχηματίζουν η Αυστραλία, η Ινδία, το Ιράν, η Κένυα, οι Μαλδίβες, ο Μαυρίκιος, η Νοτ. Αφρική, το Σουδάν, η Ιορδανία, η Τανζανία και η Σρι Λάνκα.

Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι κάθε γεωγραφική περιοχή ανήκει σε κάποιο συγκεκριμένο Memorandum of Understanding, MOU ή κάποια άλλου είδους συνεργασία. Οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής έχουν επιλέξει να παραμείνουν έξω από οποιοδήποτε τοπικό MOU στο πλαίσιο του προγράμματος κρατικού ελέγχου αμερικανικών λιμένων που λαμβάνει μέτρα σε μονομερή βάση.

Το 2001, το US Coast Guard (USCG) υιοθέτησε μία πρωτοβουλία, την λεγόμενη 'Qualship 21' με σκοπό να προσφέρει κίνητρα στα υψηλής ποιότητας πλοία στα πλαίσια λιγότερων επιθεωρήσεων.

Ένα ποιοτικό πλοίο συνδέεται με μία σωστά οργανωμένη επιχείρηση, ταξινομείται από μια οργάνωση με ποιοτική διαδρομή, καταχωρείται από ένα κράτος σημαίας με σημαντική ιστορία κρατικού ελέγχου λιμένων. Όλα τα 'Qualship 21' οριζόμενα σκάφη λαμβάνουν ένα πιστοποιητικό με μέγιστο χρόνο

ισχύος δύο έτη, ο οποίος αντιστοιχεί με την ημερομηνία του τελευταίου κρατικού ελέγχου σε αμερικάνικο λιμάνι από την Ακτοφυλακή.



Distribution of PSC MOUs worldwide

Πηγή: [www.gi-group.com/.../PSC\\_Information\\_Manual\\_rev09](http://www.gi-group.com/.../PSC_Information_Manual_rev09)

### Εικόνα: Επιθεωρητής PSC



Πηγή: Internet

### 3.2. Η Διαδικασία της Επιθεώρησης

Όπως, ήδη έχει αναφερθεί, θα πρέπει να επιθεωρούνται τα πλοία τα οποία είναι υποβαθμισμένων επιπέδων ασφάλειας (substandard). Αυτή η στόχευση των πλοίων

συνιστά στις επιλογές να είναι πιο αποδοτικές ενώ παράλληλα τα «καλά» πλοία να υπόκεινται σε λιγότερους ελέγχους. Οι επιθεωρητές χρησιμοποιούν το σύστημα στόχευσης επιλέγοντας πλοία που βρίσκονται ψηλά στον σχετικό πίνακα επιλογής. Το καθεστώς στόχευσης φέρει δύο επίπεδα.

Σε γενικό επίπεδο τα πλοία ταξινομούνται με την βοήθεια του παράγοντα στόχευσης (target factor). Ως οδηγία για την ενθάρρυνση της επιλογής των πλοίων με υψηλότερο παράγοντα στόχευσης υπάρχει σχετική κλίμακα (μικρότερη, μεσαία, υψηλή). Η κλίμακα δεν αντικαθιστά την σειρά προτεραιότητας που υποδεικνύει ο παράγοντας στόχευσης. Ένας υψηλός παράγοντας στόχευσης δεν σημαίνει ότι ένα πλοίο είναι υποβαθμισμένου επιπέδου ασφαλείας, αλλά ότι η επιθεώρηση ενδέχεται να αποκαλύψει τέτοια κατάσταση.

Στο υψηλότερο επίπεδο η προτεραιότητα της επιθεώρησης ενδέχεται να καθορίζεται από συγκεκριμένες πληροφορίες ή κριτήρια σχετικά με το πλοίο. Αυτές οι περιπτώσεις είναι γνωστές ως υπερισχύοντες παράγοντες (overriding factors) και προσδιορίζουν ένα αυξημένο επίπεδο κινδύνου ότι το πλοίο είναι υποβαθμισμένου επιπέδου ασφαλείας (substandard). Αξιολογώντας τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, το Paris Mou έχει καθιερώσει την έκδοση της Black List, της Grey List και της White List. Πρόκειται για Πίνακες που συντάσσονται ετησίως και είναι βασισμένοι στην απόδοση κατά την διάρκεια των τελευταίων 3 ετών και παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου. Τέλος, κάθε χρόνο παρουσιάζει τ' αποτελέσματα των επιθεωρήσεων στο Annual Report, που είναι στην διάθεση κάθε ενδιαφερομένου. Ακολουθεί αναλυτικός Πίνακας όπου βλέπουμε τον αριθμό επιθεωρήσεων και κρατήσεων που σημειώθηκαν κατά τα έτη 2004-2006 σε πλοία που έφεραν διάφορες σημαίες στα Παραρτήματα, αριθμός 3.

Οι σημαίες ανάλογα με τον αριθμό κρατήσεων που είχαν στα πλοία τους, ανήκουν είτε στην Μαύρη Λίστα (σε Πολύ Υψηλή, Υψηλή και Μεσαία κατηγορία), στην Γκρι Λίστα και τέλος στην Λευκή Λίστα, ακολουθεί κατάλογος με τις σημαίες και την αντίστοιχη Λίστα όπου ανήκει η κάθε μια. Αξίζει να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι η Ελληνική Σημαία ανήκει σταθερά στην Άσπρη Λίστα και ότι η Κύπρος κατάφερε να βελτιώσει την συνολική κατάσταση των πλοίων που ανήκουν στο νηολόγιο της ώστε να περάσει και αυτή στην Άσπρη Λίστα

Κάθε μία από τις παραπάνω Αρχές διατηρεί δικό της σύστημα παρακολούθησης πλοίων και εκδίδει αντίστοιχα δικούς της καταλόγους ανάλογους της Μαύρης (Black), Γκρι (Grey) & Λευκής (White List) του PARIS MOU. Αξίζει να τονιστεί ότι οι Αρχές από κάθε Κράτος Λιμένα ανεβαίνουν σε πλοία ξένων σημαίων με αποτέλεσμα τα στοιχεία που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις τους να μην αντικατοπτρίζουν την συνολική και πραγματική εικόνα όλων των πλοίων που λειτουργούν σε αυτά.

Τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν συμφωνήσει να επιθεωρούν το 25% των πλοίων ξένης σημαίας που επισκέπτονται τους λιμένες τους κάθε έτος. Εάν ένα πλοίο επιθεωρηθεί σε ένα λιμένα και βρεθεί σε πλήρη συμμόρφωση με όλες τις συνθήκες που καλύπτονται από το PARIS MOU, κατόπιν δεν υπάρχει ανάγκη να επιθεωρηθεί το ίδιο πλοίο στην επόμενη χώρα που θα προσεγγίσει. Η Λιμενική Αρχή στρέφει την προσοχή της σε κάποιο άλλο πλοίο που δεν έχει επιθεωρηθεί.

### **3.2.1 Αρχική Επιθεώρηση**

Όλες οι επισκέψεις κρατικού ελέγχου λιμένων ξεκινούν με τον Επιθεωρητή Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (Port State Control Officer, PSCO) να διεξάγει μια Αρχική Επιθεώρηση εκτός και αν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις που θα τον αναγκάσουν να

προχωρήσει άμεσα σε πιο λεπτομερέστερη επιθεώρηση, “clear grounds for a more detailed inspection”.

Όταν ο Επιθεωρητής του PSC επιβιβαστεί στο πλοίο πρέπει να συστηθεί και να ζητήσει να συναντήσει τον Πλοίαρχο ή τους Ανώτερους Αξιωματικούς του Πλοίου. Σκοπός της επιθεώρησης είναι η διαπίστωση ότι το Πλοίο δεν αποτελεί απειλή για την ασφάλεια και ότι η κατασκευή, η διαχείριση και ο εξοπλισμός του σκάφους συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων και ότι το σκάφος είναι στελεχωμένο και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις σχετικές νομοθεσίες. Κατά την διάρκεια της Επιθεώρησης το πλοίο πρέπει να φέρει όλα τα παρακάτω πιστοποιητικά ως ελάχιστο, ανά τύπο πλοίου:

1. International Tonnage Certificate (1969).
2. Passenger Ship Safety Certificate, αν αντιστοιχεί στον τύπο πλοίου.
3. Cargo Ship Safety Construction Certificate.
4. Cargo Ship Safety Equipment Certificate.
5. Cargo Ship Radio Telegraphy Certificate.
6. Cargo Ship Radio Telephony Certificate.
7. Cargo Ship Safety Radio Certificate.
8. Exemption Certificate.
9. Cargo Ship Safety Certificate.
10. Document of Compliance (SOLAS 74, Regulation II-2/54).
11. Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan.
12. International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, ή το Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk.

13. International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, ή το Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.
14. International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP).
15. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.
16. International Load Line Certificate (1966).
17. International Load Line Exemption Certificate.
18. Shipboard Oil Pollution Emergency Plan.
19. Cargo Record Book.
20. Minimum Safe Manning Document, σε αυτό αναφέρεται η ελάχιστη κατ' αριθμό και βαθμό σύνθεση πληρώματος που απαιτείται για το πλοίο την οποία θεωρεί η Σημαία του Πλοίου αναγκαία για την ασφαλή του λειτουργία. Ο επιθεωρητής του PSC πρέπει να αποδέχεται την σύνθεση που έχει ορίσει η κάθε Σημαία, εκτός αν προκύπτει ότι δεν τηρούνται οι απαιτήσεις της STCW.
21. Certificates of Competency.
22. Medical certificates (see ILO Convention No. 73)
23. Stability information
24. Αντίγραφο του Document of Compliance και το γνήσιο Safety Management Certificate.

Ο χρόνος που διατίθεται σε μία επιθεώρηση αποτελεί συνάρτηση του διαθέσιμου αριθμού επιθεωρητών, της κατάστασης του σκάφους, των συμπερασμάτων της Αρχικής Επιθεώρησης και των αποτελεσμάτων προηγούμενων επιθεωρήσεων. Αν το σκάφος διαπιστωθεί ότι διατηρείται σε

καλή κατάσταση και έχει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά τότε η επιθεώρηση διαρκεί μόνο λίγες ώρες.

Η Λιμενική Αρχή δεν έχει το δικαίωμα να καθυστερεί αδικαιολόγητα ένα πλοίο στο λιμάνι αντίθετα έχει την υποχρέωση να αποτρέπει τα επισφαλή σκάφη από την μετάβαση στην θάλασσα και να τα κρατεί έως ότου συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα. Αν κριθεί από την Αρχική Επιθεώρηση ότι πρέπει να ακολουθήσει εκτενέστερη Επιθεώρηση τότε η κράτηση του πλοίου μπορεί να διαρκέσει και αρκετές μέρες ανάλογα με τις αιτίες που προκάλεσαν την κράτηση του (π/χ. από απλές επισκευές μέχρι και αντικατάσταση τμημάτων ουσιαστικού εξοπλισμού).

Στην περίπτωση κράτησης, η Αρχή θα ειδοποιήσει αμέσως την διοίκηση του κράτους σημαίας και την κλάση του πλοίου εγγράφως. Η ειδοποίηση πρέπει να περιλαμβάνει και την έκθεση επιθεώρησης (Post State Control Report). Στην έκθεση αναφέρονται τα αποτελέσματα της επιθεώρησης και οι λεπτομέρειες των ενεργειών σε μία καθορισμένη μορφή. Αν δεν υπάρχουν ελλείψεις, τότε δεν συμπληρώνεται η φόρμα Β.

Ο πλοιοκτήτης/ διαχειριστής πρέπει να είναι ίδιος με αυτόν που αναγράφεται στο πιστοποιητικό DOC & SMC αντίστοιχα. Αν υπάρχουν ελλείψεις που δικαιολογούν κράτηση, πρέπει να σημειώνεται για ποιες φέρει ευθύνη ο Νηογνώμονας. Υπάρχει σχετικό πλαίσιο στην φόρμα όπου συμπληρώνεται αντίστοιχα.

Αν υπάρχουν ελλείψεις οι οποίες απαιτούν την λήψη διορθωτικών μέτρων εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου, στο επόμενο λιμάνι ή πριν τον απόπλου, αυτό πρέπει να αναφέρεται και να διευκρινίζεται στον Πλοίαρχο σχετικά. Στην περίπτωση αυτή η Αρχή του επόμενου λιμένα πρέπει να ειδοποιηθεί άμεσα.



### 3.2.2 Λεπτομερέστερη Επιθεώρηση (Detailed Inspection)

Όπως, ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω αν μετά την αρχική επιθεώρηση προκύψουν σαφείς ενδείξεις για τη μη ικανοποιητική κατάσταση του πλοίου, του εξοπλισμού ή της ανταπόκρισης του πληρώματος στα υπάρχοντα πιστοποιητικά, πραγματοποιείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση.

Σκοπός της λεπτομερέστερης επιθεώρησης είναι να διαπιστωθεί η πραγματική κατάσταση του πλοίου, όπου υπάρχουν αμφιβολίες.

Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για επέκταση της αρχικής επιθεώρησης είναι:

- Σε σχέση με τα πιστοποιητικά: βιβλία και σχέδια που δεν τηρούνται σωστά.
- Σε σχέση με το Πλήρωμα: τα μέλη του πληρώματος δεν μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος δεν έχουν εξοικειωθεί με τις λειτουργικές διαδικασίες του πλοίου.
- Σε σχέση με την κατάσταση του πλοίου: σοβαρά ελαττώματα στην γάστρα, ανθυγιεινές συνθήκες και απουσία βασικών τμημάτων του απαιτούμενου εξοπλισμού.

Μία λεπτομερέστερη επιθεώρηση πραγματοποιείται επίσης, όταν το πλοίο φέρει σημαία στόχο ή δεν έχει κυρώσει όλες τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις. Όταν τα πιστοποιητικά του πλοίου δεν έχουν εκδοθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό (Recognized Organisation) ή το πλοίο έχει αναφερθεί ως sub-standard από τους ναυλωτές. Ακόμα, όταν έχει αφαιρεθεί η κλάση από το πλοίο ή αν κατά το ταξίδι του είχε κάποιο ατύχημα.

Η λεπτομερέστερη επιθεώρηση επικεντρώνεται στον ή στους τομείς που υπήρξαν οι σαφείς ενδείξεις και παράλληλα μπορεί να περιλαμβάνει και άλλες περιοχές και συστήματα, όπως: τον χώρο του μηχανοστασίου, τον εξοπλισμό

διάσωσης, τον πυροσβεστικό εξοπλισμό, τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας (όπως η συσκευή GPS, το βυθόμετρο, το ραντάρ, η μαγνητική πυξίδα, οι χάρτες και οι ναυτιλιακές εκδόσεις), και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας. Κρίνεται θεμιτό να αναφερθεί ότι οι διαφορές στην κουλτούρα του πληρώματος και των υπόλοιπων παραγόντων που σχετίζονται με το πλοίο, ενδέχεται να δημιουργήσουν προβλήματα και ορισμένες συνθήκες/καταστάσεις να προκαλούν ερωτηματικά στον Επιθεωρητή του PSC και να θεωρούνται ανθυγιεινές ή ακόμα και επικίνδυνες.

### **3.2.3. Διαδικασία Κράτησης**

Αν οι ελλείψεις που εντοπιστούν καθιστούν το πλοίο ανασφαλές για να αποπλεύσει, είτε απειλούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τότε το πλοίο πρέπει να κρατηθεί από την αρχική επιθεώρηση. Κράτηση σημαίνει απαγόρευση της ελεύθερης κίνησης του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης/ διαχειριστής έχει το δικαίωμα προσφυγής κατά της κράτησης χωρίς να σημαίνει ότι η προσφυγή αναστέλλει την κράτηση.

Το κατά πόσο οι εντοπισθείσες ελλείψεις δικαιολογούν κράτηση εξαρτάται από τα ακόλουθα:

- το πλοίο έχει τα κατάλληλα πιστοποιητικά,
- το πλοίο έχει την ελάχιστη σύνθεση ασφαλείας (safe manning),
- το πλοίο δύναται να αποπλεύσει με ασφάλεια,
- η λειτουργία του μηχανοστασίου είναι ασφαλής,
- το πλοίο μπορεί να προβεί στην πρόληψη ρύπανσης,
- η διαβίωση στο πλοίο είναι ασφαλή και υγιεινή, και,
- το πλοίο μπορεί να διατηρήσει ικανοποιητική ευστάθεια και στεγανότητα

Αν το αποτέλεσμα, οποιοδήποτε από τα παραπάνω, είναι αρνητικό τότε το ενδεχόμενο κράτησης είναι πολύ πιθανό. Συνδυασμός ελλείψεων μικρότερου βάρους μπορούν επίσης να δικαιολογήσουν κράτηση.

Ακολουθεί πίνακας με την βαθμολογία (action code) που δίδεται σε κάθε μη-συμμόρφωση που εντοπίζεται στο πλοίο και το χρονικό διάστημα που αποδίδεται σε κάθε μία μη-συμμόρφωση ώστε ο διαχειριστής να συμμορφωθεί ανάλογα.

#### **Πίνακας: Action Codes**

- 30 = Grounds for detention (κράτηση πλοίου)
- 17 = Master instructed to rectify deficiency before departure (διόρθωση μη-συμμόρφωσης πριν τον απόπλου)
- 16 = to be rectified within 14 days (διόρθωση μη-συμμόρφωσης σε 14 μέρες)
- 15 = to be rectified at next port of call (διόρθωση μη-συμμόρφωσης στο επόμενο λιμάνι)
- 19 = rectify major non-conformity before departure (διόρθωση μη-συμμόρφωσης στο επόμενο λιμάνι)
- 18 = rectify non-conformity within 3 months (διόρθωση μη-συμμόρφωσης σε 3 μήνες)
- 10 = deficiency rectified (μη-συμμόρφωση διορθώθηκε)
- 40 = next port informed (επόμενο λιμάνι ενημερώθηκε)
- 47 = as in agreed class conditions (σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της κλάσης)
- 50 = Flagstate/consul informed (σημαία ενημερώθηκε)
- 70 = Classification society informed (κλάση ενημερώθηκε)
- 80 = temporary repair (προσωρινή επισκευή)
- 99 = to be specified in free text (ελεύθερη διατύπωση)

Πηγή: [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com)

#### **3.2.4 Εκτεταμένη Επιθεώρηση (Expanded Inspection)**

Η εκτεταμένη επιθεώρηση διενεργείται μόνο στα πλοία υψηλού κινδύνου, όπως τα επιβατηγά και μεγάλα σε ηλικία πλοία χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια και χημικά δεξαμενόπλοια. Ένα πλοίο μπορεί να υποβληθεί σε αυτή την επιθεώρηση τουλάχιστον μία φορά κάθε 12 μήνες και περιλαμβάνει ελέγχους ορισμένων κρίσιμων περιοχών και συσκευών.

### 3.2.5. Port State Control Detention & ISM Code

Αν η αρχική επιθεώρηση αποκαλύψει ότι το αντίγραφο του Έγγραφου Συμμόρφωσης (DOC) ή το Πιστοποιητικό Ασφάλειας (SMC) του πλοίου δεν βρίσκεται επί του πλοίου, η Λιμενική Αρχή θέτει το πλοίο υπό κράτηση . Αν κατά την διάρκεια της επιθεώρησης δεν προκύψει καμία άλλη ανεπάρκεια ή παρατήρηση τότε η Αρχή αποσύρει την εντολή κράτησης προκειμένου να αποφευχθεί συμφόρηση στο λιμάνι και ειδοποιούνται άμεσα όλες οι εμπλεκόμενες Αρχές και άλλα Όργανα.

Το πλοίο που αποπλέει από ένα λιμάνι κατά τον παραπάνω τρόπο δεν έχει πρόσβαση σε κανένα άλλο κράτος που έχει υπογράψει το σχετικό Υπόμνημα μέχρι να αποδειχτεί από τον διαχειριστή του πλοίου ότι αυτό διαθέτει έγκυρα πιστοποιητικά σύμφωνα με τον ISM Code.

Κατά την διάρκεια της αρχικής επιθεώρησης πρέπει να διαπιστωθεί ότι η εταιρεία φέρει πιστοποιητικό DOC για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου και ότι έχουν πραγματοποιηθεί οι προβλεπόμενοι έλεγχοι και θεωρήσεις στα πιστοποιητικά. Τα στοιχεία της εταιρείας στο DOC & SMC πρέπει να ταυτίζονται.

Η λεπτομερέστερη επιθεώρηση του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης πραγματοποιείται όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις για τον λόγο αυτό. Στις σαφείς ενδείξεις περιλαμβάνονται η έλλειψη πιστοποιητικών ISM ή ακόμα και η ύπαρξη σοβαρών ελλείψεων σε άλλους τομείς. Σοβαρές ελλείψεις αλλά και σημαντικός αριθμός απλών ελλείψεων που δεν δικαιολογούν κράτηση, μπορεί να αποτελούν ένδειξη αποτυχίας του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης

(Σ.Α.Δ.). Είναι στην κρίση του επιθεωρητή αν απαιτείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση ή όχι.

Κατά την διενέργεια της λεπτομερέστερης επιθεώρησης, ο επιθεωρητής ελέγχει τα παρακάτω:

- την εφαρμογή του Κώδικα ISM στο πλοίο,
- την εγκυρότητα των πιστοποιητικών του πλοίου,
- την ύπαρξη πολιτικής της εταιρείας για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την γνώση του πληρώματος σχετικά με αυτή,
- την αναγνώριση του DPA από τους Αξιωματικούς του Πλοίου,
- το πρόγραμμα γυμνασίων και τις διαδικασίες επικοινωνίας με την στεριά σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,
- τις διαδικασίες για την τήρηση των εγγράφων και ελέγχου
- τις περιπτώσεις μη συμμορφώσεων, ατυχημάτων και επικίνδυνων καταστάσεων
- τον τρόπο με τον οποίο εξοικειώθηκαν με το πλοίο τα νέα μέλη του πληρώματος.

Οι παραπάνω περιπτώσεις μπορούν να θεωρηθούν ως σοβαρές μη συμμορφώσεις και δικαιολογούν την κράτηση του πλοίου, ωστόσο δεν καλύπτουν όλο το σχετικό φάσμα των περιοχών και σημείων που πρέπει να επιθεωρηθούν.

Στο Παράρτημα 4 παρατίθενται τα έντυπα που συμπληρώνονται από τον PSC Officer κατά το πέρας της επιθεώρησης και πίνακες όπου αναφέρονται τα σημεία του σκάφους που επιθεωρεί.

### **3.1 Περίοδοι μεταξύ Επιθεωρήσεων**

Αν το πλοίο επιθεωρηθεί σε κάποιο λιμάνι και δεν βρεθεί κανένα σημαντικό ελάττωμα τότε το πλοίο δεν θα πρέπει να περιμένει νέα επιθεώρηση μέσα στους επόμενους έξι μήνες. Έχει αποδειχθεί, όμως ότι τα πλοία επιθεωρούνται σε διάστημα μικρότερο των έξι μηνών χωρίς να υπάρχει κάποιος ειδικός λόγος. Επομένως, οι Πλοίαρχοι και οι εταιρείες με την σειρά τους δεν πρέπει να επαναπαύονται μετά από κάποια επιθεώρηση και πρέπει να είναι διαρκώς σε ετοιμότητα για το ενδεχόμενο πιθανής επιθεώρησης.

Οι επιθεωρήσεις από τις Λιμενικές Αρχές δεν ανακοινώνονται εκ των προτέρων εκτός από συγκεκριμένες εκστρατείες και προγράμματα επιθεωρήσεων που δημοσιεύονται στον τύπο και στον ιστοχώρο. Οι εκστρατείες αυτές εστιάζουν την προσοχή τους σε συγκεκριμένες περιοχές όπου παρατηρούνται υψηλά επίπεδα ανεπαρκειών από το PSC ή όπου νέες απαιτήσεις συμβάσεων έχουν τεθεί πρόσφατα σε ισχύ. Οι εκστρατείες αυτές γίνονται περίπου κάθε τρεις μήνες.

### **3.2 Βάσεις Δεδομένων**

Όπως, έχει ήδη αναφερθεί παραπάνω το Paris MOU χρησιμοποιεί την βάση δεδομένων SIRENAC, η οποία παρέχει στοιχεία όπως λίστες άφιξης σε λιμάνια, εκθέσεις και θέσεις σκαφών, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων και προγράμματα ναυτιλίας. Υπάρχουν επίσης διεθνείς βάσεις δεδομένων που παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έλαβαν χώρα σε μία συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή αλλά από όλο τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και άλλοι Οργανισμοί καθιέρωσαν από το 2000 το EQUASIS.

Σύμφωνα με την βάση SIRENAC, κριτήρια όπως η σημαία του σκάφους, η ηλικία και ο τύπος του καθορίζουν άμεσα την κατάσταση που θα βρεθεί το πλοίο κατά την επιθεώρηση. Σε κάθε κριτήριο αντιστοιχούν ορισμένοι βαθμοί με αποτέλεσμα κάθε πλοίο να έχει την δική του βαθμολογία. Τα πλοία με βαθμό μεγαλύτερο του 50 αποτελούν στόχο προς επιθεώρηση. Ο συντελεστής του 50 και μεγαλύτερος του 50 αποτελεί υψηλός κίνδυνος.

Τα κριτήρια επιλογής πλοίων προς επιθεώρηση σε τυχαία σειρά είναι:

- οι Ναυλωτές, πολλοί από τους οποίους δεν ενδιαφέρονται για την κατάσταση του πλοίου αρκεί μόνο να μπορεί το πλοίο να μεταφέρει το εμπόρευμα τους,
- οι Σημαίες, σκάφη με σημαίες που δεν έχουν αποδεχτεί διεθνείς συμβάσεις ή έχουν μεγάλο αριθμό πλοίων που έχουν κρατηθεί από λιμενικές αρχές,
- η Ηλικία, όσο μεγαλύτερο είναι ένα σκάφος τόσο περισσότερες πιθανότητες έχει για να επιθεωρηθεί,
- τύπος πλοίου. Ορισμένοι τύποι πλοίων είναι περισσότερο επιρρεπής σε ατυχήματα (δεξαμενόπλοια, χημικά , αερίου), και,
- προτεραιότητα δίνεται επίσης σε πλοία νηογνομόνων που δεν είναι μέλη του IACS.

Προτεραιότητα δίνεται σε σκάφη που:

- επισκέπτονται το λιμένα, η Αρχή του οποίου υπογράφει το Υπόμνημα, για πρώτη φορά ή μετά από διάστημα απουσίας 12 μηνών ή μεγαλύτερο.
- Τους έχει επιτραπεί να αφήσουν το λιμάνι ενός κράτους, η Αρχή του οποίου υπογράφει το Υπόμνημα, με τον όρο ότι οι ανεπάρκειες που σημειώνονται θα αποκατασταθούν εντός μιας καθορισμένης χρονικής περιόδου.
- Έχει αναφερθεί από τρίτα μέρη όπως πιλότους ότι το πλοίο έχει ανεπάρκειες που μπορούν να προδιαθέσουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα τους.

- Τα νομικά πιστοποιητικά τους για την κατασκευή και τον εξοπλισμό τους, σύμφωνα με τα σχετικά όργανα και τα πιστοποιητικά ταξινόμησης, έχουν εκδοθεί από μία οργάνωση που δεν αναγνωρίζεται από την Αρχή, και,
- είναι σε μία κατηγορία που έχει αποφασιστεί επεκταθείσα επιθεώρηση.

Είτε βρίσκονται ανεπάρκειες είτε όχι, όλες οι λεπτομέρειες από κάθε επιθεώρηση καταγράφονται σε μία βάση δεδομένων κεντρικών υπολογιστών. Αυτή η βάση δεδομένων μπορεί να προσεγγιστεί από όλους τους λιμένες στην περιοχή Πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού.

#### **3.4.1. EQUASIS**

Ένα από τα κύρια συμπεράσματα από την Διάσκεψη στη Λισσαβόνα τον Ιούνιο το 1998, είναι η απαίτηση των χωρών που συμμετείχαν από όλους τους φορείς της θαλάσσιας βιομηχανίας να υπάρχει διαφάνεια στις πληροφορίες που σχετίζονται με τα πλοία και τους χειριστές τους. Σε απάντηση αυτής της απαίτησης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Γαλλία αποφάσισαν να συνεργαστούν στη δημιουργία ενός συστήματος πληροφοριών που αντιπαραβάλλει τις υπάρχουσες σχετικά με την ασφάλεια πληροφορίες από τις δημόσιες και ιδιωτικές πηγές και που τις καθιστά διαθέσιμες στο διαδίκτυο. Εκτός από τις θαλάσσιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Γαλλικής κυβέρνησης συμμετέχουν εκείνες της Ισπανίας, της Σιγκαπούρης, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιαπωνίας.

Το EQUASIS δεν αποτελεί επικερδή επιχείρηση και η λειτουργία του χρηματοδοτείται από δημόσια χρήματα.

Οι κύριες αρχές του συστήματος πληροφοριών Equasis είναι:



- ένα μέσο που στοχεύει στην μείωση της κάτω του μετρίου ασφαλούς ναυσιπλοΐας και πρέπει να περιοριστεί στις πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια.
- Δεν έχει κανέναν εμπορικό σκοπό και υπηρετεί μια δημόσια ανησυχία και ανάγκη.
- Αποτελεί μία βάση δεδομένων που καλύπτει σχεδόν ολόκληρο τον παγκόσμιο στόλο.

Η επιτροπή που εποπτεύει το Equasis και αποφασίζει σχετικά με τα πολιτικά θέματα, αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο κάθε Αρχής και έναν αντιπρόσωπο του IMO. Σκοπός του Equasis είναι η συλλογή και η διάδοση της κατάστασης της ποιότητας και της ασφάλειας για όλα τα πλοία που παρέχονται από τους κατόχους τέτοιων πληροφοριών.

Πληροφορίες, όπως:

- Τα κύρια χαρακτηριστικά κάθε πλοίου και οι διοικητικές πληροφορίες αποτελούν κύρια μέρη αρχείου κάθε πλοίου.
- Τα στοιχεία ενημερώνονται τακτικά και οι πληροφορίες παραμένουν όσο το δυνατόν αξιόπιστες.
- Η βάση δεδομένων υπόκειται σε συνεχή βελτίωση και περισσότερες πηγές περιλαμβάνονται.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **4.1 Ο ρόλος των Νηογνώμωνων**

Οι Νηογνώμονες ή αλλιώς «εταιρείες ταξινομήσεως» ή «κατατάξεως πλοίων», είναι μη κερδοσκοπικοί, ιδιωτικοί κυρίως τεχνικοί οργανισμοί, αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν, όσο και από άλλα κράτη.<sup>9</sup> Ο ρόλος τους σχετίζεται με την κατηγοριοποίηση (classification) και την πιστοποίηση (certification) των πλοίων. Η δικαιοδοσία των Νηογνώμωνων καθώς και οι αρμοδιότητες τους συνοψίζονται στον καθορισμό των κανόνων, βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι κανόνες αυτοί τελούν υπό διαρκή αναθεώρηση με στόχο ν' ανταποκρίνονται πάντα προς τις απαιτήσεις των τεχνολογικών εξελίξεων. Η έγκριση των σχεδίων και προδιαγραφών των πλοίων που πρόκειται να ναυπηγηθούν και η υποχρέωση για ειδική επιθεώρηση κάθε πέντε έτη καθώς και οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις αποτελούν κύρια ευθύνη κάθε Νηογνώμονα.

Μεγάλοι νηογνώμονες, οι οποίοι διαθέτουν τεχνικό και επιστημονικό υπόβαθρο καθώς και παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών, έχουν εξουσιοδοτηθεί από τις διάφορες κυβερνήσεις να ελέγχουν εκ μέρους τους την εφαρμογή των διεθνών συνθηκών και συμβάσεων για τη ασφάλεια στην θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος, και να εκδίδουν τα αντίστοιχα πιστοποιητικά.

### **4.2 IACS: Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων**

Ο κυριότερος εκφραστής της πολιτικής των Νηογνώμωνων είναι ο Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνώμωνων (International Association of Classification Societies), ο οποίος εκπροσωπεί τους μεγαλύτερους Νηογνώμονες παγκόσμια. Πάνω από το

---

<sup>9</sup> 'Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική', Γ. Π. ΒΛΑΧΟΣ, Εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗ, Αθήνα 2000

90% του Παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε ότι αφορά την χωρητικότητα, καλύπτεται από τα μέλη του IACS με πρότυπα τόσο για την ναυπηγική κατασκευή του πλοίου όσο και για τα βασικά μηχανολογικά συστήματα αυτού, τα οποία ανανεώνονται συνεχώς. Στην προσπάθεια αυτή της συνεχούς βελτίωσης όσον αφορά στην ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, ο IACS λειτουργεί ως σύμβουλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Για την ασφαλή εφαρμογή των υψηλών προτύπων, τα μέλη του χρησιμοποιούν αυστηρά την ασφάλεια ποιότητας του «Διεθνούς Οργανισμού Προτύπων».

Ο IACS και τα μέλη του παίζουν σημαντικό ρόλο στην αναζήτηση για συνεχή βελτίωση των υψηλών προτύπων σε σχέση με την ασφάλεια. Σύμφωνα με τον IMO, οι διάφορες διεθνείς συμβάσεις σε θέματα ασφαλείας είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα από όλα τα κράτη που έχουν υπογράψει τις συμβάσεις.

Ο IACS, είναι συμβουλευτικός προς τον IMO, και ο μόνος μη κυβερνητικός οργανισμός που ασχολείται με νέους διεθνείς κανονισμούς, οι οποίοι γίνονται τελικά αποδεκτοί από την ναυτιλιακή κοινότητα ως τεχνικά πρότυπα.

Ο IACS διοικείται από το συμβούλιο που αποτελείται από εκπρόσωπους κάθε Νηογνώμονα-μέλους. Το συμβούλιο συνεδριάζει τουλάχιστο δυο φορές κάθε χρόνο και αντικείμενο του είναι η γενική πολιτική και στρατηγική του IACS.

Παρακάτω ακολουθεί πίνακας με τα μέλη του IACS και τις ηλεκτρονικές διευθύνσεις /ιστοσελίδες τους, όπου περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την δράση και άλλα στοιχεία μπορούν να εντοπιστούν.<sup>10</sup>

<b>ABS</b>	abs-worldhq@eagle.org	<a href="http://www.eagle.org">http://www.eagle.org</a>
<b>BV</b>	veristarinfo@bureauveritas.com	<a href="http://www.veristar.com">http://www.veristar.com</a>
<b>CCS</b>	ccs@ccs.org.cn	<a href="http://www.ccs.org.cn">http://www.ccs.org.cn</a>

<sup>10</sup> [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)

<b>DNV</b>	iacs@dnv.com	<a href="http://www.dnv.com">http://www.dnv.com</a>
<b>GL</b>	headoffice@gl-group.com	<a href="http://www.gl-group.com">http://www.gl-group.com</a>
<b>KR</b>	krsiacs@krs.co.kr	<a href="http://www.krs.co.kr">http://www.krs.co.kr</a>
<b>LR</b>	Lloydsreg@lr.org	<a href="http://www.lr.org">http://www.lr.org</a>
<b>NK</b>	xad@classnk.or.jp	<a href="http://www.classnk.or.jp">http://www.classnk.or.jp</a>
<b>RINA</b>	info@rina.org	<a href="http://www.rina.org">http://www.rina.org</a>
<b>RS</b>	004@rs-head.spb.ru	<a href="http://www.rs-head.spb.ru/">http://www.rs-head.spb.ru/</a>

Ο Indian Register of Shipping αποτελεί συνδεδεμένο μέλος του IACS και όχι επίσημο μέλος της Ένωσης, μέχρι πρόσφατα και ο Κροατικός Νηογνώμονας αποτελούσε συνδεδεμένο μέλος. Η συμμετοχή των συνεταιριζόμενων μελών στο σύστημα πιστοποίησης ποιότητας (Quality System Certification System) δεν είναι υποχρεωτική. Το σύστημα αυτό καλύπτει θέματα όπως κατάταξη πλοίων σε σχέση με τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την λειτουργία των πλοίων.

<a href="mailto:ho@irclass.org">ho@irclass.org</a>	<a href="http://www.irclass.org">http://www.irclass.org</a>
--	---

Οι Νηογνώμονες παρακολουθούν και ελέγχουν κατά την κατασκευή αλλά και κατά την διάρκεια της οικονομικής ζωής ένα πλοίο, αν αυτό ανταποκρίνεται στην κλάση στην οποία έχει ταξινομηθεί. Είναι δυνατόν, ένα πλοίο να χάσει την κλάση του και να ταξινομηθεί σε χαμηλότερη κατηγορία της κλάσης για διάφορους λόγους όπως ελλιπής συντήρηση, μη έγκαιρη ανανέωση του πιστοποιητικού κλάσης και μη συμμόρφωση με υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς. Το έργο των μελών είναι αφιερωμένο στην προώθηση της ασφάλειας στην θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι κατηγορίες των δραστηριοτήτων τους είναι: η έρευνα και η ανάπτυξη, καθώς επίσης και τεχνικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες.

#### **4.2 Αλλαγή κλάσης πλοίου ανάμεσα σε μέλη του IACS**

Για διάφορους λόγους, οι οποίοι δεν αποτελούν αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας, ένα πλοίο μπορεί να προβεί στην αλλαγή κλάσης, δηλαδή να

φύγει από μία κλάση και να εισχωρήσει σε μία νέα. Η διαδικασία αυτή μπορεί να γίνει είτε ανάμεσα σε Νηογνώμονες μέλη του IACS είτε όχι. Ο IACS έχει δημιουργήσει πλέον μια διαδικασία, την λεγόμενη PR1A, όπου ανάλογα με την κλάση ενός πλοίου (IACS or non IACS), την ηλικία, τον τύπο και το ιστορικό του, ακολουθούνται τα αντίστοιχα βήματα σε κάθε περίπτωση.<sup>11</sup>

Κατά την μελέτη της PR1A, διαπιστώνουμε ότι τα μέλη του IACS έχουν δημιουργήσει μία διαδικασία- πρότυπο που τα μέλη ακολουθούν σε περίπτωση αλλαγής κλάσης με αποτέλεσμα να υπάρχει διαφάνεια και ενοποίηση τεχνικών προτύπων. Η διαδικασία αυτή απλουστεύει την αλλαγή κλάσης καθώς δίνει την επιλογή στον διαχειριστή του πλοίου πότε θα προβεί σε αλλαγή κλάσης και με ποιες άλλες επιθεωρήσεις μπορεί να την συνδυάσει. Για παράδειγμα, ένα πλοίο 15 ετών με επιθεωρήσεις υπό λήξη –due surveys- όπως Special Survey (SS), Docking Survey (DS) και διάφορα statutory surveys, μπορεί να επιλέξει να εκτελέσει τις παραπάνω επιθεωρήσεις στο χρονικό περιθώριο που διαθέτει και παράλληλα να αλλάξει κλάση χωρίς να αλλάξει τις ημερομηνίες στο Survey Status του, δηλαδή, τις τρέχουσες επιθεωρήσεις να εκτελέσει η νέα κλάση παράλληλα με την επιθεώρηση αλλαγής κλάσης. Έτσι, οι ημερομηνίες στο Survey Status θ'ανανεωθούν βάση του Status του προηγούμενου Νηογνώμονα, αρκεί σαφώς ο προηγούμενος Νηογνώμονας να είναι μέλος IACS. Σε αντίθετη περίπτωση -αλλαγή κλάσης σε μη μέλος IACS- η αλλαγή κλάσης είναι χρονοβόρα και πολυδάπανη διαδικασία καθώς πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία ένταξης κλάσης, η οποία περιλαμβάνει περισσότερες μελέτες και εκτεταμένες επιθεωρήσεις.

---

<sup>11</sup> [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk), PR 01A, Procedures for Changing Classification Status Rev.8 Oct 2007

Οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του διαχειριστή, του προηγούμενου (losing) και του επόμενου (gaining Society) ορίζονται ρητά και με σαφήνεια στην PR1A. Η Γραμματεία του IACS διατηρεί αρχείο μετακινούμενων πλοίων και διαθέτει τις πληροφορίες αυτές σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς χωρίς κόστος. Ένα πλοίο μπορεί να αλλάξει κλάση όσες φορές επιθυμεί, βέβαια οι λόγοι που οδηγούν το management του πλοίου σε μια τέτοια απόφαση κάθε φορά πρέπει να εξεταστούν προκειμένου να έχουμε σαφή εικόνα της πραγματικής κατάστασης του πλοίου και των επιδιώξεων εκείνων που το διαχειρίζονται. Σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων, οι εργασίες των μελών-Νηογνώμωνων ανέρχονται σε περισσότερα από 40.000 πλοία ετησίως, ποσοστό που αντιπροσωπεύει πάνω από το 90% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.<sup>12</sup>

#### **4.3 Αλλαγή φορέα Πιστοποίησης ISM & ISPS**

Ο IACS έχει επιπλέον θεσμοθετήσει την PR. NO. 18 κατά την οποία ορίζεται με σαφήνεια ο τρόπος με τον οποίο ένας Νηογνώμονας, μέλος του IACS, μπορεί να αναλάβει από έναν άλλο, αντίστοιχα μέλος του IACS, την ευθύνη πιστοποίησης ISM και ISPS<sup>13</sup>.

Η εταιρεία, η οποία ενδιαφέρεται να αλλάξει φορέα πιστοποίησης, πρέπει να ενημερωθεί από τον νέο Νηογνώμονα γραπτώς ότι η αίτηση της θα γίνει αποδεκτή αν και μόνο αν:

- Τα τρέχοντα Πιστοποιητικά είναι υπό ισχύ και δεν έχουν ακυρωθεί από τον Νηογνώμονα ή την Σημαία του Πλοίου.

---

<sup>12</sup> 'Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική', Γ. Π. ΒΛΑΧΟΣ, Εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗ, Αθήνα 2000, Κεφάλαιο 3

<sup>13</sup> [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk), PR NO.18, Transfer of Safety and Security Management Systems Certification, Rev.2 JAN 2008

- Όλοι οι έλεγχοι που έχουν διενεργηθεί από τον προηγούμενο Νηογνώμονα έχουν ολοκληρωθεί επιτυχώς,
- Οποιοσδήποτε μη συμμορφώσεις – major non-conformities- έχουν κλείσει ή συμφωνηθεί από τον προηγούμενο Νηογνώμονα.

Στην συνέχεια, και εφόσον οι παραπάνω προϋποθέσεις ισχύουν, το Gaining Society ενημερώνει το Losing Society μέσω της φόρμας TC συμπληρώνοντας το βήμα 1, αναλόγως.

Ο προηγούμενος Νηογνώμονας οφείλει μέσα σε 3 εργάσιμες μέρες να επιστρέψει την φόρμα με το βήμα 2 συμπληρωμένο στον νέο Νηογνώμονα και να επισυνάψει τα απαραίτητα στοιχεία, όπως αντίγραφο του SMC, αντίγραφο της έκθεσης της τελευταίας επιθεώρησης που διενεργήθηκε στο πλοίο και ενημέρωση σχετικά με την κατάσταση των ανοιχτών μη-συμμορφώσεων, αν υπάρχουν.

Τέλος, μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου από το Gaining Society, συμπληρώνεται και το τρίτο τμήμα της φόρμας και αποστέλλεται στον προηγούμενο Νηογνώμονα και στην Γραμματεία του IACS για ενημέρωση των σχετικών αρχείων. Στο σημείο αυτό συμπληρώνεται η ‘Notice of Invalidation of Certification’ φόρμα και αποστέλλεται στους σχετικούς Οργανισμούς όπως αναφέρονται αναλυτικά στο κατώτερο σημείο της, ενδεικτικά αναφέρονται οι διαχειριστές του πλοίου, η σημαία, η κλάση και ο οργανισμός που πιστοποιεί το πλοίο σύμφωνα με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Η διαδικασία αυτή αναφέρεται λεπτομερώς στην PR No. 9 καθώς και οι επιθεωρήσεις που πρέπει να εκτελούνται σε διάφορα ενδεχόμενα.

Στο Παράρτημα περιλαμβάνεται δείγμα της φόρμας TC , η οποία έχει τεθεί σε ισχύ από την 01/07/2008 και η διαδικασία PR.NO.18.

Για την έκδοση νέου Πιστοποιητικού πρέπει να διενεργείται έλεγχος. Ο έλεγχος διενεργείται βάση του ISM Κώδικα, των απαιτήσεων της Σημαίας και των εκκρεμοτήτων, αν υπάρχουν από τον τελευταίο έλεγχο που έλαβε χώρα.

Η αλλαγή του φορέα Πιστοποίησης μπορεί να συνδυαστεί με τον ετήσιο, περιοδικό ή έλεγχο ανανέωσης βάση του προηγούμενου πιστοποιητικού εταιρείας (DOC)/ πλοίου (SMC) αντίστοιχα. Αν δεν μπορεί να συνδυαστεί με κάποια από τις παραπάνω ημερομηνίες τότε πραγματοποιείται ένας επιπρόσθετος έλεγχος (additional Audit) στο πλοίο/ εταιρεία σύμφωνα με τις εκάστοτε απαιτήσεις της Σημαίας. Το νέο Πιστοποιητικό που θα εκδοθεί θα έχει βάση τις ημερομηνίες και τους ελέγχους που έχει διενεργήσει ο προηγούμενος φορέας, δηλ. εκδίδεται ένα νέο Πιστοποιητικό με ίδιες ημερομηνίες λήξης και περιθώρια θεώρησης από τον νέο φορέα Πιστοποίησης. Μόνο στην περίπτωση που εκτός από αλλαγή του φορέα πιστοποίησης επιθυμείται και αλλαγή Σημαίας τότε λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες απαιτήσεις της Σημαίας, αν υπάρχουν, και πραγματοποιείται αρχικός έλεγχος (Interim Audit) στην εταιρεία ή το Πλοίο αντίστοιχα.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### 5.1 Συμπεράσματα από την εφαρμογή του ISM Code

Όπως, έχει αναφερθεί ο σκοπός του ISM ήταν η καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου που ασχολείται με την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, καθώς και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το περιεχόμενο του Κώδικα είναι γενικό και ασαφές ώστε να μπορεί να έχει ευρεία εφαρμογή. Αυτό οφείλεται στο ότι τα διαφορετικά επίπεδα management, είτε των εταιρειών, είτε των πλοίων, απαιτούν μεταβαλλόμενα επίπεδα γνώσης και ενημέρωσης σχετικά με τα θέματα που αναφέρονται στον Κώδικα.

Η γενικότητα του Κώδικα δεν αποτελεί για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες πρόβλημα. Υπάρχει όμως μία ταύτιση απόψεων ότι ορισμένες ενότητες του Κώδικα πρέπει να γίνουν περισσότερο αναλυτικές. Η ασάφεια του ISM Κώδικα έδωσε την δυνατότητα στους δικηγόρους να ερμηνεύσουν με πολλούς και διαφορετικούς τρόπους τις απαιτήσεις του, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν νομικής και ασφαλιστικής φύσεως επιπλοκές, οι κυριότερες από τις οποίες είναι:

- η τεκμηρίωση της αξιοπλοιας του πλοίου,
- ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις ατυχών γεγονότων, και,
- τη γνώση ή μη του ασφαλισμένου για την κατάσταση αναξιοπλοίας του πλοίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η απαίτηση 10.3 του Κώδικα έχει προκαλέσει αρκετή σύγχυση, η απαίτηση δηλαδή η εταιρεία ότι οφείλει να καθιερώσει διαδικασίες στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης προκειμένου να αναγνωρίζει τον εξοπλισμό και τα τεχνικά συστήματα των οποίων η ξαφνική βλάβη/αποτυχία

μπορεί να προκαλέσει επικίνδυνες καταστάσεις. Εξαιτίας της εν λόγω απαίτησης πολλές εταιρείες έχουν δαπανήσει αρκετό χρόνο στην δημιουργία κατηγοριοποίησης όλων εκείνων των μηχανημάτων και συστημάτων που δύναται να παρουσιάσουν προβλήματα και εκπονούν αναλύσεις κινδύνου. Παράλληλα θεμιτό θεωρείται ότι διαφορετικές κατηγορίες μπορούν να δημιουργηθούν από διαφορετικά άτομα οπότε η κατηγοριοποίηση δεν μπορεί να είναι πάντα ίδια. Επίσης, πρέπει να αναρωτηθεί κανείς τι συμβαίνει με τους πίνακες αυτών των μηχανημάτων/συστημάτων μετά την δημιουργία τους. Το ενδεχόμενο ότι θα εξυπηρετήσουν διαφορετικό ρόλο από εκείνον που θα έπρεπε να εξυπηρετούν είναι πολύ πιθανό. Καθώς η κατηγοριοποίηση αυτή έγινε ώστε να βελτιωθεί μελλοντικά και συνολικά το επίπεδο λειτουργίας του πλοίου και όχι μόνο εξαιτίας της συμμόρφωσης ως προς κάποιο κανονισμό.

Ο κώδικας δημιουργήθηκε για να βοηθήσει και όχι να συντελέσει στην αύξηση της γραφειοκρατίας στο πλοίο και κατ'επέκταση στο επιτελικό γραφείο.

Πολλοί υποστηρίζουν ότι ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης αποτελεί μόνο ένα δαπανηρό χαρτί που τελικά έχει μικρό αποτέλεσμα στην ασφάλεια, παρά το γεγονός ότι αποτελεί νόμο και έχει υποχρεωτική εφαρμογή.

Για τις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες ο Κώδικας δημιούργησε πρόσθετες ανάγκες προσωπικού και αρκετή γραφειοκρατία. Σκοπός του Κώδικα είναι να διαπιστώσει ότι η διαχειρίστρια εταιρεία και τα πλοία έχουν κατανοήσει τις διατάξεις και τους κανονισμούς των νηογνομόνων και τις λειτουργικές απαιτήσεις που τις αφορούν και λειτουργούν σύμφωνα με αυτές. Για να γίνουν τα παραπάνω, καταγράφονται οι διαδικασίες που ακολουθούνται στο πλοίο και το γραφείο και αποτελούν σημείο αναφοράς όπου αυτό χρειαστεί. Σε κάθε έλεγχο/ επιθεώρηση η εταιρεία/ πλοίο καλείται να αποδείξει ότι το Σύστημα

Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.) είναι αυτό που εφαρμόζεται στην πράξη, είναι έγκυρο και είναι όλοι, Αξιωματικοί και πλήρωμα, πλήρως εξοικειωμένοι με αυτό. Το Σ.Α.Δ. πρέπει να είναι γραπτό και ακριβές με απλό και κατανοητό τρόπο.

Είναι γνωστό ότι στις περισσότερες περιπτώσεις τα Σ.Α.Δ. αποτελούν αντιγραφή από άλλα συστήματα και δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματική εικόνα του πλοίου. Έχει συμβεί σε έλεγχο του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης να διαπιστωθεί ότι διάφορες λεπτομέρειες όπως το όνομα της διαχειρίστριας εταιρείας να είναι διαφορετικό από εκείνο που θα έπρεπε να είναι. Δηλ. το εγχειρίδιο κάποια άλλης εταιρείας ‘υιοθετήθηκε’ από μία άλλη για να εξυπηρετήσει διαφορετικές ανάγκες χωρίς να τροποποιηθεί όπως όφειλε ούτε στα βασικά σημεία του. Επίσης, λεπτομέρειες όπως τα στοιχεία επικοινωνίας με την Σημαία και τον D.P.A μπορεί να μην είναι πλήρως ενημερωμένα.

Παράλληλα, αναφορές από Αρχιμηχανικούς μαρτυρούν πως κάποια Σ.Α.Δ. έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να προκαλούν ατελείωτη γραφειοκρατία και πονοκέφαλο σε εκείνους που πρέπει να συμπληρώνουν ειδικές φόρμες και να συντάσσουν ειδικές εκθέσεις σύμφωνα με το εκάστοτε Σύστημα. Πολλές φορές ο χρόνος που δαπανάται για την συμπλήρωση των απαραίτητων εγγράφων από τους Αξιωματικούς του Πλοίου ξεπερνάει τον χρόνο που θα έπρεπε να δαπανάται για τον απαιτούμενο έλεγχο με αποτέλεσμα να μην διενεργείται πραγματικά ο έλεγχος και να συντάσσονται ψευδείς/πλασματικές εκθέσεις μόνο και μόνο για να τηρείται ο χρόνος που δίδεται από το Σύστημα για την εφαρμογή των απαιτήσεων του. Δηλαδή, το συγκεκριμένο Σ.Α.Δ. δεν προσφέρει ασφάλεια, αντίθετα προκαλεί σύγχυση και αποπροσανατολισμό από

τον στόχο δημιουργίας του και συντελεί στην δημιουργία μελλοντικών και βέβαιων προβλημάτων.

Στην περίπτωση ατυχήματος ή κάποιου άλλου ατυχούς συμβάντος, η διαχειρίστρια εταιρεία θα έχει να λογοδοτήσει για το Σύστημα της και για τους λόγους για τους οποίους δεν ενήργησε ώστε να διορθωθούν οι ελλείψεις και οι παρατυπίες του Σ.Α.Δ. της. Ισχυρισμοί ότι δεν γνώριζε η εταιρεία τι πραγματικά συμβαίνει δεν ευσταθούν καθώς οποιοσδήποτε έλεγχος του Συστήματος από τρίτους θα αποκαλύψει την πραγματικότητα, δηλ. άγνοια και αδιαφορία ενδεχομένως από την πλευρά της εταιρείας να διορθώσει την κατάσταση. Μη τήρηση του Σ.Α.Δ. σημαίνει μη εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, δηλ. ο διαχειριστής χάνει το πλεονέκτημα που προσφέρει ο Δ.Κ.Α.Δ από την εφαρμογή του και αντιμετωπίζει πολύ σοβαρές νομικές και οικονομικές κυρώσεις. Μάλιστα, αν έχει σημειωθεί απώλεια ανθρώπινης ζωής ή μόλυνση του περιβάλλοντος, η ευθύνη επιμερίζεται στον διαχειριστή, στα στελέχη της ανώτατης διοίκησης, στον Πλοίαρχο, στους Αξιωματικούς του Πλοίου και τον D.P.A. Η ευθύνη πλέον μοιράζεται και δεν αποδίδεται σε ένα μόνο πρόσωπο, τον Πλοίαρχο, όπως παλιότερα αλλά συμπεριλαμβάνει όλα εκείνα τα πρόσωπα που με τις πράξεις και παραλείψεις τους έχουν μερίδιο ευθύνης για το όποιο αποτέλεσμα έχει δημιουργηθεί.

Επιπλέον, στα πλαίσια των εσωτερικών ελέγχων που διενεργούν οι εταιρείες, τα πρόσωπα που πραγματοποιούν αυτούς τους ελέγχους είναι πιθανό να μην είναι σε θέση να ανακαλύψουν και να αξιολογήσουν τα κενά και τις ελλείψεις του Συστήματος με αποτέλεσμα να μην διορθώνουν και να μην αναβαθμίζουν το Σ.Α.Δ. σύμφωνα με τις τρέχουσες απαιτήσεις. Με αποτέλεσμα ο εσωτερικός

έλεγχος να μην συνεισφέρει όσο οφείλει στο ίδιο το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Ο ρόλος του κατάλληλου προσώπου στην κατάλληλη θέση είναι πολύ σημαντικός στην ναυτιλία και γενικότερα ώστε να επιτυγχάνονται τα επιθυμητά αποτελέσματα και να αποφεύγονται οι δυσάρεστες καταστάσεις.

Επιπρόσθετα, ο ρόλος και η σημασία του Εξουσιοδοτημένου Προσώπου (D.P.A.) αμφισβητείται καθώς είναι σύνηθες να καταλαμβάνουν αυτή την θέση άτομα τα οποία δεν έχουν τη στοιχειώδη επαγγελματική εμπειρία με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εκτελέσουν τα καθήκοντα τους με επιτυχία και να προκαλούν παρά να λύνουν προβλήματα. Αποτελεί συχνό φαινόμενο να απολύεται ο D.P.A. για διάφορους λόγους κυρίως προστριβής με την διοίκηση και να αντικαθίσταται από κάποιο άλλο πρόσωπο που προέρχεται είτε από την ίδια την εταιρεία, οπότε γνωρίζει ή τουλάχιστον θεωρείται ότι γνωρίζει το περιβάλλον και τους στόχους της εταιρείας, είτε από κάποια άλλη εταιρεία, επομένως απαιτείται κάποιος χρόνος προσαρμογής και εξοικείωσης με το νέο περιβάλλον εργασίας και των ιδιαίτερων συνθηκών που ενδεχομένως επικρατούν στην εταιρεία.

Στο παραπάνω πλαίσιο, οφείλουμε να αναφέρουμε ότι τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται παράλληλα μία σημαντική μείωση του αριθμού των ικανών και μορφωμένων ανθρώπων που στρέφονται στη Ναυτιλία για την πλήρωση θέσεων Πλοιάρχων, Αξιωματικών και Μηχανικών, ενώ συγχρόνως υπάρχει υπέρ-προσφορά φθηνών και ανειδίκευτων εργατικών χεριών, τα οποία προέρχονται κυρίως, από χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας και προορίζονται για την κάλυψη των υπολοίπων θέσεων του πληρώματος στα πλοία.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε την δυσκολία που υπάρχει να λειτουργήσει αποτελεσματικά και αποδοτικά ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης όταν δεν υπάρχουν τα πρόσωπα εκείνα που πρέπει να το εφαρμόσουν στην καθημερινή τους λειτουργία και εκείνα που είναι υπεύθυνα για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία του ίδιου του Συστήματος. Τα πρόσωπα αυτά πρέπει να μπορούν να εκφράσουν όσα εκτελούν, να εκτελούν όσα ισχυρίζονται και να αποδείξουν ότι έχουν εκτελέσει όσα έχουν δηλώσει ότι εκτελούν.

Από την άλλη πλευρά, η παρουσία πληθώρας κανονισμών στα πλαίσια της διεθνοποίησης της ναυτιλίας, τα πολλά πιστοποιητικά συμμόρφωσης, τα οποία υποχρεούνται τα πλοία να έχουν υπό την κατοχή τους, δεν έχουν συμβάλει στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και στην βελτίωση των συνθηκών εργασίας πάνω στο πλοίο σε τέτοιο βαθμό, ώστε να δικαιολογούν το εύρος της εφαρμογής τους.

Αντίθετα, αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι οι εταιρείες που διαχειρίζονται προβληματικά πλοία με σκοπό την άμεση κερδοφορία, έχουν βραχυπρόθεσμη διάρκεια ζωής. Όμως, η εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης δεν περιόρισε την δράση αυτών των διαχειριστών και των υποδεέστερων πλοίων και μελέτες καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι συμφέρει περισσότερο να παραμένει κάποιος substandard operator, αφού τα συνολικά έξοδα είναι περίπου 14% λιγότερα, συγκρινόμενα με τα αντίστοιχα που προκύπτουν από την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

Η ασφάλεια στη θάλασσα, η ποιότητα παροχής υπηρεσιών και η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας μίας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτώνται από τις διαχειριστικές ικανότητες, τη στάση και τη δέσμευση των στελεχών και

των υπαλλήλων της. Οι παραπάνω διαπιστώσεις επιβεβαιώνουν ότι τα προβλήματα στη ναυτιλία δεν επιλύονται με την εισαγωγή νέων κανονισμών.

Η υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα συντέλεσε στην δημιουργία και συγκρότηση ενός περιβάλλοντος ασφάλειας, το οποίο απουσίαζε από την ναυτιλία.

Η εισαγωγή και εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης είχε ως αποτέλεσμα την προσαρμογή της εταιρείας σε ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, του οποίου τα πλεονεκτήματα από τη χρήση του δεν γίνονται άμεσα αντιληπτά με την απλή πιστοποίηση της εταιρείας. Απαιτείται πρώτα από όλα η επιτυχής μετάβαση από την υπάρχουσα κουλτούρα που κυριαρχεί στην επιχείρηση προς ένα περιβάλλον με πρωταρχικές αξίες, όπως αυτές της ασφάλειας και της ποιότητας. Ένα τέτοιο περιβάλλον βασίζεται στις αξίες, τις στάσεις και τις πεποιθήσεις όλων των υπαλλήλων της εταιρείας ανεξαιρέτως. Προϋποθέτει τη δέσμευση και την εμπλοκή της ανώτατης διοίκησης, η οποία αποτελεί το θεμέλιο λίθο του όλου οικοδομήματος.

Το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης και κατ'επέκταση ο ίδιος ο Κώδικας, δύναται να παρομοιαστεί με σύμμαχο και υποστηρικτή της εταιρείας όταν χρειαστεί. Δηλαδή, η υιοθέτηση του Κώδικα από την εταιρεία και η δέσμευση ότι αποτελεί μέριμνα της η πιστή εφαρμογή όλων των απαιτήσεων του Κώδικα, μπορεί να διαπιστωθεί μετά από έλεγχο από ειδικούς και να αποδοθούν ευθύνες όπου χρειάζεται. Το Σύστημα δημιουργήθηκε για να επιλύει προβλήματα και να ξεκαθαρίζει την ευθύνη του καθένα. Αν ο καθένας εκτελεί όσα πρέπει και όπως πρέπει τότε δεν υπάρχει πρόβλημα.

Σε πρόσφατο άρθρο της Fairplay Solutions αναφορικά με τις απόψεις των διαφόρων Memorandum of Understanding (MOU) σχετικά με την

αποτελεσματικότητα του ISM (Μάρτιος 2008) αποκαλύπτεται ότι οι Λιμενικές Αρχές αντιμετωπίζουν με διαφορετικό τρόπο τις μη-συμμορφώσεις του Συστήματος που σχετίζονται με τον ISM. Εκθέσεις από πρόσφατη οργανωμένη εκστρατεία των TOKYO MOU και PARIS MOU με επίκεντρο τον ίδιο τον Κώδικα και την πρακτική του λειτουργία, μαρτυρούν πως οι επιθεωρήσεις που έλαβαν χώρα από τον Σεπτέμβριο μέχρι και τον Νοέμβριο του 2007, σε σύνολο περίπου 9.500 πλοίων, κατέληξαν στην κράτηση πλοίων του 5% αυτών περίπου.

Στα λιμάνια του TOKYO MOU περισσότερα από τα μισά πλοία που κρατήθηκαν οφειλόταν σε αιτίες που σχετίζονται άμεσα με τον Δ.Κ.Α.Δ. ενώ στα λιμάνια του PARIS MOU, ένα στα πέντε πλοία που κρατήθηκαν είχαν παρατηρήσεις σχετικές με τον Δ.Κ.Α.Δ. Προκύπτει, δηλαδή το ερώτημα πως στη ζώνη του TOKYO MOU κρατήθηκαν περισσότερα από 100 πλοία εξαιτίας παρατηρήσεων που δεν προέρχονται από αποτυχία/αστοχία του ίδιου του Κώδικα.

Παράλληλα, και οι δύο οργανισμοί συμφωνούν πως ο Κώδικας έχει θετική επίδραση στα πλοία και ότι οι διαχειριστές και τα πληρώματα κατανοούν το Σύστημα και το εφαρμόζουν αποτελεσματικά. Το ποσοστό ότι ένα στα είκοσι πλοία αγνοεί βασικές αρχές ασφάλειας δεν είναι καθόλου εφησυχαστικό.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι Λιμενικές Αρχές κάθε κράτους εξετάζουν την σωστή εφαρμογή του Κώδικα από την πλευρά μόνο του πλοίου, οι Διοικήσεις κάθε Σημαίας και οι Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί, με την σειρά τους, έχουν την δυνατότητα να καταστήσουν πιο αποτελεσματικό τον Κώδικα με συχνότερες (ετήσιες) επιθεωρήσεις στα πλοία. Στο σημείο αυτό διαπιστώνουμε ότι το πλοίο ελέγχεται από πολλούς και διαφορετικούς φορείς (κλάση, φορέα πιστοποίησης,



λιμενικές αρχές, τα διάφορα MOU, Oil Majors- στα δεξαμενόπλοια μόνο- και τη Σημαία) καθ' όλη την διάρκεια της ζωής του και για διαφορετικές αιτίες αλλά για τον ίδιο τελικό σκοπό, την ασφάλεια του πλοίου και την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα από την εφαρμογή ποικίλων διεθνών συμβάσεων και κανονισμών που όλοι αποσκοπούν τελικά στους σκοπούς που εξυπηρετεί ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης, (ISM).

Ο ISM Code απαιτεί ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας και την δέσμευση όλων για την ανάπτυξη νέας κουλτούρας τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο. Το ασφαλές περιβάλλον εργασίας αναφέρεται κατ' επέκταση σε ασφαλές και αξιόπλοο πλοίο<sup>14</sup>. Η ευθύνη βαρύνει τόσο τον Πλοίαρχο όσο και το λοιπό πλήρωμα, καθώς και τα στελέχη του γραφείου, που οφείλουν ηθικά και νομικά να ναυσιπλοούν πλοίο ασφαλές και αξιόπλοο.

Ένα πλοίο που δεν είναι ασφαλές και αξιόπλοο, είναι βέβαιο πως θα υφίσταται καθυστερήσεις από επιθεωρήσεις και αντίστοιχες συμμορφώσεις προς τις παρατηρήσεις.

Η σύνταξη του ISM Code ξεκίνησε το 1990 και υιοθετήθηκε από τον IMO το 1993 με τη Resolution A.741(18). Το Μάιο του 1994 κατά την διάρκεια της διάσκεψης της SOLAS αποφασίστηκε η προσθήκη νέου κεφαλαίου στο Παράρτημα της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS 74, το οποίο προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM ανά τύπο πλοίου σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα.

Υπάρχει μία πρώτη και μία δεύτερη τετραετής περίοδος (1993-2002) προαιρετικής εφαρμογής του Κώδικα για όλα σχεδόν τα ποντοπόρα πλοία, και

---

<sup>14</sup> 'Ελεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο', Κεφάλαιο 10, Το Ασφαλές Περιβάλλον Εργασίας.

για τις εταιρείες που τα διαχειρίζονται, και μία τρίτη περίοδος καθολικής εφαρμογής (2003-2006). Το χρονικό διάστημα που έχει μεσολαβήσει από την εφαρμογή του ISM Code μέχρι σήμερα (10/2009) δεν είναι τόσο μεγάλο ώστε να καταλήξουμε σε γενικά συμπεράσματα για την επιτυχία ή αποτυχία του Κώδικα.

## **5.2 Κόστη και οφέλη από την εφαρμογή του Κώδικα ISM**

Όμως, τα πρώτα συμπεράσματα για τα κόστη και τα οφέλη από την εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης είναι σαφή και συγκεκριμένα.

Συνοπτικά, τα οφέλη από την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης είναι τα παρακάτω:

1. Ο ρόλος του Πλοιάρχου αναβαθμίζεται και η ευθύνη επιμερίζεται στην ιεραρχία της εταιρείας. Η ευθύνη του κάθε προσώπου είναι σαφής και οριοθετημένη.
2. Διαφάνεια στις ναυτιλιακές εταιρείες μέσα από τον συνδυαστικό κρικό του πλοίου και του γραφείου, τον DPA. Η καινοτομία που εισάγει ο κώδικας ISM αφορά στην άμεση και όπως φαίνεται επιτακτική ανάγκη συνεχούς επικοινωνίας γραφείου και πλοίου.
3. Συνολικά η ναυτιλία έχει βελτιωθεί όσον αφορά στο επίπεδο ασφάλειας του πλοίου, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Εισαγωγή της έννοιας της κουλτούρας στην ναυτιλία για ασφαλή θαλάσσια μεταφορά μέσα από ασφαλείς πρακτικές. Υπάρχει όμως ακόμα μεγάλο περιθώριο για βελτίωση καθώς από στατιστικές μελέτες των ακτοφυλακών (MOU) διαφαίνεται ότι ένα μεγάλο ποσοστό πλοίων κρατείται εξαιτίας μη-συμμορφώσεων που σχετίζονται με την ασφαλή ναυσιπλοΐα (safety

of navigation), τα πυροσβεστικά μέσα (fire safety measures), τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του πλοίου (propulsion & auxiliary machinery) ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των μη-συμμορφώσεων που σχετίζονται με τον Κώδικα ISM είναι αρκετά μικρό (6%). Δηλαδή, η πιστοποίηση μιας εταιρείας και του στόλου της με ISM δεν αποκλείει ότι το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης δεν χρειάζεται βελτίωση και συνεχή προσαρμογή στα νέα δεδομένα της ναυτιλίας και παράλληλα η ίδια η πιστοποίηση δεν είναι αρκετή ώστε να αποφευχθούν κρατήσεις πλοίων στα λιμάνια. Χρειάζεται η έννοια της ασφάλειας στο πλοίο και της ανθρώπινης ζωής και η πρόληψη για την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος να αποτελέσει δέσμευση της εταιρείας και σκοπός. Για την επιτυχία της εφαρμογής του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ο ανθρώπινος παράγοντας κρίνεται ο πλέον επιτακτικός.

Στο Παράρτημα με αριθμό Ε ακολουθεί Πίνακας των 10 πλέον συχνότερων μη-συμμορφώσεων που παρατηρήθηκαν από τον Κορεάτικο Νηογνώμονα. Συμπεραίνουμε από τον συγκεκριμένο Πίνακα ότι η ευθύνη του ανθρώπινου δυναμικού είναι αδιαμφισβήτητη.

Αναφορικά με τα κόστη που επέφερε η υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης στην ναυτιλία αυτά συνοψίζονται στην δημιουργία ασφαλούς περιβάλλοντος στο πλοίο και την εταιρεία και την ανάγκη για συνεχή δράση (pro-active participation) πριν αυτή απαιτηθεί με αποτέλεσμα την μείωση πιθανών προβλημάτων και δυσκολιών. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτό είναι αντιληπτό περισσότερο στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες είναι ήδη προσανατολισμένες στην έννοια της ασφάλειας και δέχτηκαν ευσπρόδεκτα την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα και την ανάγκη για συνεχή έλεγχο και την συνεχή εκπαίδευση του πληρώματος. Η συνεχής εκπαίδευση των πληρωμάτων

δημιουργεί δυσαρέσκεια στις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες καθώς αυτό απαιτεί αυξημένο οικονομικό κόστος.

Έχει υπολογιστεί ότι το συνολικό κόστος από την καθολική εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης από τις ναυτιλιακές εταιρείες ανέρχεται στα \$500 εκατομμύρια δολάρια , ποσό που οφείλει να δικαιολογείται από τα οφέλη που έχει προκαλέσει παγκοσμίως ο ISM Code στην ναυτιλιακή κοινότητα.

Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης μεταξύ άλλων αποτελεί ένα σύστημα το οποίο μακροχρόνια θα αποδώσει αποτελεσματικά και αποδοτικά καθώς απαιτείται χρόνος σε κάθε σύστημα για να λειτουργήσει.

Οι αστοχίες και οι αποτυχίες του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης μίας εταιρείας σήμερα καταγράφονται και διορθώνονται με αποτέλεσμα μέσα από τις διαδικασίες παρακολούθησης και ελέγχου, να αποτρέπεται η εμφάνιση τους μελλοντικά. Κατα αυτό τον τρόπο το Σ.Α.Δ της εταιρείας δεν παραμένει στατικό αλλά δυναμικό και συνεχώς ανανεωμένο και δρα αποτρεπτικά μελλοντικά.

Δεν πρέπει να συμβεί κάποιο νέο ναυτικό ατύχημα στο μέλλον ώστε να προκληθεί εκ νέου ενδιαφέρον ως προς την προστασία της ανθρώπινης ζωής, την προστασία της περιουσίας τρίτων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς ότι μπορεί να αποφευχθεί έχει προβλεφθεί από το ίδιο το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης και υπάρχουν αντίστοιχα διαδικασίες αντιμετώπισης τους.

Όταν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες υιοθετήσουν την κουλτούρα της λειτουργίας σε ασφαλές περιβάλλον και προσαρμόσουν το σύστημα τους ανάλογα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα τότε και μόνο τότε θα μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης έχει καθολικά και

ουσιαστικά αποτελέσματα στην ναυτιλία, ειδικότερα, και την κοινωνία συνολικότερα (μέσα από ελάχιστα ή και μηδενικά ναυτικά ατυχήματα και μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ‘ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ’, Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ, Εκδόσεις Α.ΣΤΑΜΟΥΛΗ,2000
- ‘MANAGEMENT ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ’, Α.Μ.ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ, Τόμος Β,3<sup>η</sup> Έκδοση, Εκδόσεις Α.ΣΤΑΜΟΥΛΗ,2006
- ‘ISM CODE; A PRACTICAL GUIDE TO THE LEGAL AND INSURANCE IMPLICATIONS’, Ph. ANDERSON, 2<sup>η</sup> Έκδοση, Εκδόσεις LLP, 2005
- ‘ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ’, Α.Μ.ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ & Κ.ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ, Εκδόσεις Α.ΣΤΑΜΟΥΛΗ,1997,Τόμος Α & Τόμος Β (2009)
- ‘Maritime Accident Review 2007’, European Maritime Safety Agency
- ‘Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΩΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ’,[www.martrans.org/documents/2000/safeco/level2.doc](http://www.martrans.org/documents/2000/safeco/level2.doc)
- [www.yen.gr](http://www.yen.gr)
- [www.lr.org](http://www.lr.org)
- [www.mcga.gov.uk](http://www.mcga.gov.uk)
- [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)
- [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)
- [www.imo.org](http://www.imo.org)
- [www.tokyo-mou.org](http://www.tokyo-mou.org)
- [www.equasis.org](http://www.equasis.org)
- [www.itg.org.uk](http://www.itg.org.uk)
- [www.eagle.org](http://www.eagle.org)
- [www.vinadelmar.cl](http://www.vinadelmar.cl)
- [www.iomou.org](http://www.iomou.org)
- [www.medmou.org](http://www.medmou.org)
- [www.bsmou.org](http://www.bsmou.org)
- [www.uscg.mil](http://www.uscg.mil)
- [www.amsa.gov.au](http://www.amsa.gov.au)

- [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)
- [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com)
- [www.parismou.org](http://www.parismou.org)
- [www.krs.co.kr](http://www.krs.co.kr)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### A. The International Maritime Organisation (IMO)

Η ανάγκη για την δημιουργία και την καθιέρωση ενός διεθνούς οργανισμού που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα διαφάνηκε από την διάσκεψη της Washington το 1889. Στην Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη το 1948 συζητήθηκε και εγκρίθηκε η σύμβαση που ίδρυσε τον Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (IMCO), τον σημερινό International Maritime Organisation (IMO)<sup>15</sup>.

Ο συγκεκριμένος Οργανισμός είχε αρχικά συμβουλευτικές αρμοδιότητες σε τεχνικής φύσης θέματα της ναυτιλίας, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην υιοθέτηση κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Οι συμβουλές, οι γνωμοδοτήσεις και οι αποφάσεις του Οργανισμού ήταν μη δεσμευτικού χαρακτήρα για τα μέλη του.

Παρόλο, τον μη δεσμευτικό χαρακτήρα του, ο Οργανισμός δέχτηκε αντιδράσεις από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών και η διαδικασία αναγνώρισης του καθυστέρησε αρκετά.

Την 23/05/1982, ο Οργανισμός μετονομάστηκε σε International Maritime Organisation (IMO) και ο ρόλος του αναβαθμίστηκε, αφού οι αποφάσεις του απέκτησαν δεσμευτικό χαρακτήρα για τα μέλη του.

---

<sup>15</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org)



Ο ΙΜΟ αποτελείται από την Συνέλευση (Assembly), το Συμβούλιο (Council), την Γραμματεία (Secretariat) και από διάφορες Επιτροπές και υπό-επιτροπές. Ο Οργανισμός επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, της ναυσιπλοΐας, της τεχνολογίας, σε θέματα νομικής φύσης και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται αφορά την σύγκληση διεθνών συνδιασκέψεων που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση διεθνών συμβάσεων, τις οποίες εφόσον κυρώσουν τα κράτη-μέλη τις περιλαμβάνουν στην εθνική τους νομοθεσία. Οι συμβάσεις τροποποιούνται, συμπληρώνονται και αντικαθίστανται σε τακτά χρονικά διαστήματα, προσπαθώντας να συμβαδίσουν με τις τεχνολογικές εξελίξεις και να ανταποκριθούν στις προκλήσεις των καιρών.

Ο κεντρικός φορέας διεθνών κανονισμών θαλάσσιας ασφάλειας είναι ο ΙΜΟ και ειδικότερα η SOLAS, η οποία είναι η βασική προσπάθεια του ΙΜΟ όσον αφορά την θαλάσσια ασφάλεια. Επιπλέον της SOLAS ο ΙΜΟ υιοθετεί και διάφορα άλλα μέτρα που μπορούν να βελτιώσουν άμεσα ή έμμεσα την θαλάσσια ασφάλεια.

Τέτοια παραδείγματα είναι η STCW συνθήκη και ο Κώδικας Σκαφών Υψηλής Ταχύτητας. Ακόμη μία σειρά από άλλες παραμέτρους όπως π.χ. η σημαία του εμπλεκόμενου πλοίου, οι νηογνώμονες μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή και ενίσχυση των κανονισμών θαλάσσιας ασφάλειας.

Πολιτικές που πρόσφατα υιοθετούνται από τον ΙΜΟ θεωρούνται "προληπτικές" με την έννοια της γρήγορης αναγνώρισης των παραγόντων που μπορούν δραστικά

να επηρεάσουν την θαλάσσια ασφάλεια και με την ανάπτυξη κανονισμών που εμποδίζουν ακριβώς τα ανεπιθύμητα γεγονότα. Δυστυχώς, κάτι τέτοιο δεν ισχύει πάντα, καθώς μεγάλες θαλάσσιες τραγωδίες, συμπεριλαμβανομένης της ανατροπής του "Herald of Free Enterprise" το 1987 (με 193 νεκρούς), της προσάραξης του "Exxon Valdez" το 1989 (πολύ μεγάλη θαλάσσια ρύπανση), της φωτιάς στο "Scandinavian Star" το 1990 (με 158 νεκρούς), της βυθίσης του "Esthonia" το 1994 (με 900 νεκρούς) και μερικών σημαντικών απωλειών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, οδήγησαν την πρόσφατη διαρρυθμιστική ενέργεια του IMO. Επίσης πολιτική του IMO είναι η γεφύρωση του χάσματος των ορίων μεταξύ των νέων και παλαιών πλοίων, η έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα, η μετατόπιση της προσοχής από την ανάπτυξη νέων ορίων ασφαλείας στη σωστή εφαρμογή των ήδη υπαρχόντων και γενικά στην προώθηση μίας νοοτροπίας εξασφάλισης της ασφαλείας σε όλες τις θαλάσσιες δραστηριότητες.

Ελπίζουμε ότι η μεθοδολογία, αλλά και τ' αποτελέσματα από ερευνητικά προγράμματα, όπως το SAFECO, είναι σημαντικά και μπορούν να βοηθήσουν ολόκληρη την ναυτιλιακή κοινότητα να κατασταλάξει στο ποιοι είναι οι σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν την θαλάσσια ασφάλεια και ως αποτέλεσμα αυτού να αναπτύξουν και να υιοθετήσουν την πλέον κατάλληλη πολιτική και τα πλέον αρμόζοντα μέτρα για την ενίσχυσή της.

Εικόνα 1.Κεντρικά γραφεία του IMO στο Λονδίνο



## **B. ISM CODE: Η υιοθέτηση του Κώδικα**

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 2 του Κεφαλαίου IX της Δ.Σ. SOLAS 74 προβλέπονταν οι παρακάτω ημερομηνίες εφαρμογής για τις εταιρείες που διαχειρίζονται τις ακόλουθες κατηγορίες πλοίων (βλ.παράρτημα):

- Επιβατηγά και επιβατηγά ταχύπλοα, όχι αργότερα από την 01-07-1998.
- Πετρελαιοφόρα, Χημικά Δεξαμενόπλοια, Υγραεριοφόρα και Φορτηγά Μεταφοράς χύδην φορτίου ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κ.ο.χ, όχι αργότερα από την 01-07-1998.
- Λοιπά φορτηγά πλοία άνω των 500 κ.ο.χ, συμπεριλαμβανομένων και των πλωτών εξέδρων εξόρυξης πετρελαίου, όχι αργότερα από την 01-07-2002.

Από τις παραπάνω φάσεις εκπίπτουν όλα τα πλοία που διαχειρίζονται οι κυβερνητικές αρχές της κάθε χώρας και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς, σύμφωνα με τον κανονισμό 2.2 του κεφαλαίου IX της τροποποιημένης SOLAS 74. Λεπτομερέστερα, εξαιρούνται τα πολεμικά καθώς και όλα τα πλοία κάτω των 500 κόρων (εκτός από τα επιβατηγά), τα μη αυτοπροωθούμενα σκάφη, οι θαλαμηγοί, τα σκάφη αναψυχής και τα αλιευτικά.

Αμέσως μετά την υιοθέτηση από τον IMO των παραπάνω αποφάσεων, η Ευρωπαϊκή Ένωση με αφορμή το ναυάγιο του «ESTONIA» και βασιζόμενη στην πολιτική της για «Ασφαλή Πλοία σε Καθαρές Θάλασσες», προχώρησε στην κατάρτιση σχεδίου οδηγίας σύμφωνα με το άρθρο 10 του οποίου όλα τα επιβατηγά/οχηματαγωγά που εκτελούν διεθνείς πλόες από ή και προς ευρωπαϊκούς λιμένες θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του Κώδικα το αργότερο μέχρι την 01-01-1998. Συγκεκριμένα, το Συμβούλιο στις 8 Δεκεμβρίου 1995 αποφάσισε την υποχρεωτική εφαρμογή του για όλα τα

επιβατηγά- οχηματαγωγά πλοία που δραστηριοποιούνται σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την 01/07/1996, ακριβώς δύο χρόνια πρωτότερα από την προγραμματισμένη ισχύ του, με δύο μόνο εξαιρέσεις. Αυτές ήταν:

- η χορήγηση 18μηνιαίας παράτασης για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στα νησιά της Ελλάδος και
- η χορήγηση παράτασης μέχρι την 01/07/1997 για όλες τις μικρές εταιρείες που παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες αποκλειστικά μέσα στις «προστατευμένες ζώνες».<sup>16</sup>

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

---

<sup>16</sup> Παράγραφος 2 του άρθρου 4 του κανονισμού 3051/95 του Συμβουλίου. Οι προστατευμένες ζώνες αντιστοιχούν σε περιοχές τις οποίες:  
-η πιθανότητα δημιουργίας θαλάσσιου κύματος που υπερβαίνει το 1,5 μέτρο ύψος είναι μικρότερη του 10% ετησίως, και  
-το πλοίο πλέει ανά πάσα στιγμή σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των 6 ναυτικών μιλίων από περιοχές οι οποίες θεωρούνται προσεγγίσιμες από επιβάτες σε περίπτωση ναυαγίου.

### Γ. Μαύρη- Γκρι- Λευκή Λίστα (Black – Grey – White List)

Flag	Inspections 2004-2006	Detentions 2004-2006	Black to grey limit	Grey white limit	Excess factor
<b>BLACK LIST</b>					
Korea, DPR	397	135	37	<b>VERY HIGH RISK</b>	8.70
Albania	344	98	32		6.84
Bolivia	36	10	6		4.09
Comoros	326	63	31	<b>HIGH RISK</b>	3.95
Georgia	718	126	62		3.76
Slovakia	202	39	21		3.65
St. kitts and nevis	40	10	6		3.53
Syrian arab republic	170	32	18		3.38
Honduras	116	22	13		3.11
St Vincent and the Grenadines	2450	296	193	<b>MEDIUM TO HIGH RISK</b>	2.34
Cambodia	526	69	47		2.27
Lebanon	169	24	18		2.03
Brazil	38	7	6	<b>MEDIUM RISK</b>	1.79
Egypt	157	19	17		1.40
Belize	622	59	55		1.22
Morocco	170	18	18		1.2

GREY LIST					
PANAMA	6877	514	517	446	0.96
TAIWAN	45	6	6	0	0.93
TURKEY	1968	154	157	119	0.92
ALGERIA	138	14	15	4	0.90
UKRAINE	583	48	51	30	0.84
MONGOLIA	47	5	7	0	0.75
JAMAICA	41	4	6	0	0.68
THAILAND	235	18	23	10	0.61
FAROE ISLANDS	82	5	10	1	0.41
AUSTRIA	36	2	6	0	0.41
CROATIA	204	13	21	8	0.40
DOMINICA	101	6	12	2	0.39
TUNISIA	39	2	6	0	0.38
AZERBAIJAN	117	7	13	3	0.38
BULGARIA	318	20	30	14	0.36
DOMINICAN REPUBLIC	30	1	5	0	0.30
RUSSIAN FEDERATION	2706	177	212	167	0.22
POLAND	145	7	16	5	0.22
LATVIA	113	513	13	3	0.21
INDIA	143	6	16	4	0.14
IRELAND	183	8	19	7	0.11

LITHUANIA	293	14	28	13	0.08
ROMANIA	79	2	10	1	0.08
KOREA	158	6	17	5	0.06
VANUATU	122	4	14	3	0.06
JAPAN	65	1	8	1	0.04
MALAYSIA	125	4	14	4	0.04
KUWAIT	32	0	5	0	0.00
SAUDI ARABIA	49	0	7	0	0.00
ISRAEL	50	0	7	0	-0.04
NETHERLANDS	740	37	64	40	-0.15
MALTA	4226	247	324	268	-0.17
GIBRALTAR	800	39	68	44	-0.22
ESTONIA	177	4	26	11	-0.64
SWITZERLAND	65	0	8	1	-0.57
CAYMAN ISLANDS	403	13	37	19	-0.62
IRAN	262	7	26	11	-0.64
U.S.A	189	4	20	7	-0.68
CYPRUS	2852	120	223	177	-0.71
GREECE	1513	52	123	89	-0.89
BARBADOS	346	8	33	16	-0.92
BELGIUM	161	2	17	5	-0.96
ANTIGUA	4407	157	337	280	-0.98
SPAIN	278	5	27	12	-1.04

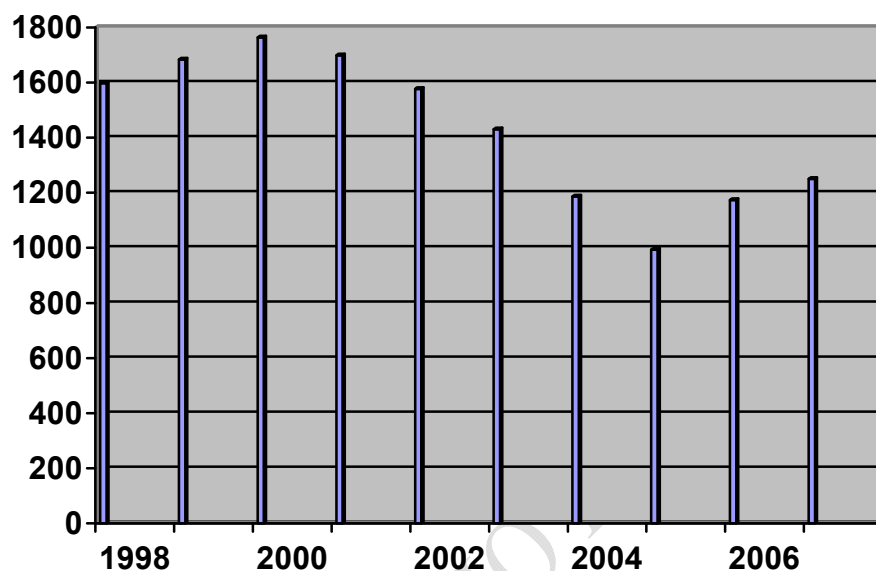
PORTUGAL	548	13	49	28	-1.07
HONG KONG	1125	31	93	64	-1.09
BAHAMAS	3434	98	265	215	-1.21
LIBERIA	3069	79	239	191	-1.31
NETHERLANDS	2957	74	230	184	-1.33
LUXEMBURG	166	1	18	6	-1.34
ITALY	1150	23	95	66	-1.40
NORWAY	2686	59	210	166	-1.43
SINGAPORE	892	16	75	49	-1.43
DENMARK	1245	24	102	72	-1.44
ISLE OF MAN	836	14	71	46	-1.47
PHILIPPINES	200	1	20	8	-1.52
MARSHAL ISLANDS	1365	24	112	80	-1.52
FRANCE	269	2	26	11	-1.54
GERMANY	1194	19	99	69	-1.56
BERMUDA	282	2	27	12	-1.58
CHINA	290	2	28	13	-1.60
FINLAND	559	6	50	29	-1.63
SWEDEN	959	11	81	54	-1.71
U.K	1573	19	127	93	-1.75

Πηγή: [www.parismou.org](http://www.parismou.org)



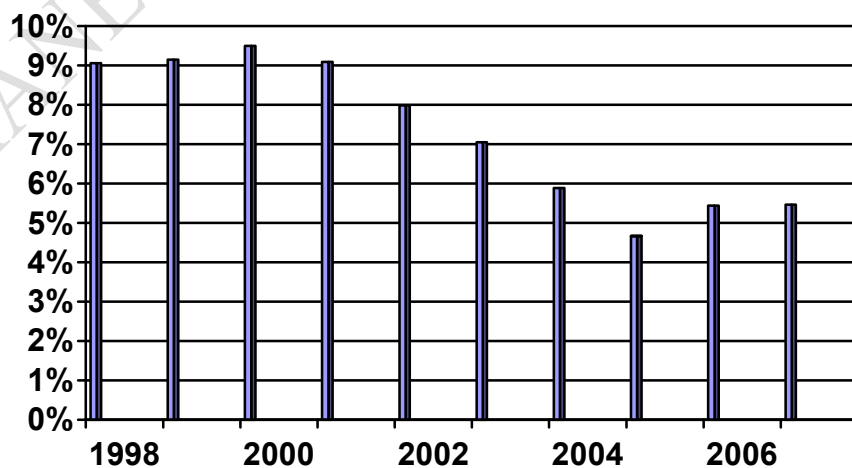
Δ. Αριθμός επιθεωρήσεων και κρατήσεων που σημειώθηκαν τα έτη 1998-2007 σε πλοία με διάφορες σημαίες.

Number of Detentions/Αριθμός Κρατήσεων



Detentions in % of Inspections/Κρατήσεις σε ποσοστό των επιθεωρήσεων

Εκατοντάδες



Πηγή: PARIS MOU, Annual Reports

## **E. 10 Major Detainable Deficiencies**

**Πηγή: Κορεάτικος Νηογνώμονας, [www.krs.co.kr](http://www.krs.co.kr)**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ