

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**« Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ
ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΙΜΟ ΣΤΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ »**

Λαρίση Μαρία-Άννα

Διπλωματική Εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του
Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/CORYRIGHT

« Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, 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».

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

« 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:

- Βλάχος Γεώργιος (Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς – Επιβλέπων)
- Σαμιώτης Γεώργιος (Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς)
- Πολέμης Διονύσιος (Επικουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς)

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

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – ΘΕΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΣΤΟΧΕΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΤΟΥΣ	3
1.1 Εισαγωγή στα ναυτικά ατυχήματα.....	3
1.1.1 Θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα εμπορικά πλοία	5
1.2 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός – International Maritime Organization (IMO).....	6
1.2.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή.....	7
1.2.2 Οι Συνδιασκέψεις – IMO Conferences	9
1.2.3 Δραστηριότητες και προβλήματα στην λειτουργία του IMO	11
1.3 Διεθνείς θεσμοί και εμπορική ναυτιλία.....	11
1.3.1 Διεθνείς κανονισμοί – MARPOL.....	11
1.3.1.1 Οι κανονισμοί της MARPOL.....	16
1.3.2 Διεθνείς κανονισμοί – SOLAS.....	17
1.3.3 Διεθνείς κανονισμοί – STCW	18
1.3.3.1 Οι διατάξεις της τροποποίησης της Μανίλα 2010 της Διεθνούς σύμβασης STCW	25
1.4 Διακυβερνητικά όργανα και ιδιωτικές οργανώσεις του IMO	26
1.4.1 Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας – International Labour Organization (ILO)	26
1.4.2 Maritime Labor Convention (MLC)	29
1.4.3 Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο – International Chamber of Shipping (ICS) ...	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΩΔΙΚΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	34
2.1 Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος – International Safety Management (ISM CODE).....	34
2.2 Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις – International Ship and Port Facility Security (ISPS CODE).....	35
2.2.1 Σύντομη Αναφορά στη δημιουργία του ISPS CODE	42
2.2.2 Στόχοι του ISPS CODE.....	42
2.2.3 Παράγοντες που αφορά ο ISPS CODE.....	43
2.2.4 Η ευθύνη των συμβαλλόμενων κρατών	44
2.2.5 Συμμόρφωση επιχείρησης και πλοίου στον ISPS CODE	46
2.2.6 Συμμόρφωση της ναυτιλιακής εταιρείας στον ISPS CODE.....	47
2.2.7 Ευθύνες του Αξιωματικού ασφαλείας της εταιρείας – CSO.....	47
2.2.8 Ασφάλεια του πλοίου και αξιολόγησή της	48
2.2.9 Τα αρχεία δραστηριοτήτων	50
2.2.10 Αρμοδιότητες του αξιωματικού ασφαλείας πλοίου - SSO	51
2.2.11 Γυμνάσια σχετικά με την ασφάλεια στο πλοίο	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΜΝΗΜΟΝΙΑ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ (MEMORANDUM OF UNDERSTANDING) ΚΑΙ PORT STATE CONTROL	54
3.1 Οι Λιμενικές Αρχές.....	55
3.2 Τα δικαιώματα και οι αρμοδιότητες των Κρατικών Λιμενικών Αρχών	57
3.3 Η επιλογή των πλοίων που θα επιθεωρηθούν	59
3.4 Κράτηση πλοίου από κάποια Λιμενική Αρχή – Port State Control	59

3.5 Γενική θεώρηση της παγκόσμιας δραστηριότητας Λιμενικών Αρχών – PSC τα τελευταία χρόνια (2012-2015)	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	64
4.1 Η θέσπιση κανονισμών σε διεθνές επίπεδο μέσω του IMO.....	64
4.1.1 BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION.....	66
4.1.2 EU MRV – IMO Data Fuel Consumption Collection.....	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΤΟΥ IMO ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ....	76
5.1 Η ναυτιλιακή εταιρεία.....	76
5.1.1 Οργάνωση μιας ναυτιλιακής εταιρείας	76
5.1.2 Διοίκηση – Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων	78
5.1.2.1 Είδη management πλοίου.....	79
5.1.2.2 Βασικοί παράγοντες που συμβάλουν στον διαχωρισμό ιδιοκτησίας και διοίκησης....	79
5.1.3 Οργάνωση και διακρίσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	80
5.2 Προσδιορισμός κόστους.....	85
5.2.1 Στοιχεία του κόστους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης γενικά	91
5.2.2 Παράγοντες που συνθέτουν το λειτουργικό κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης....	91
5.2.3 Παρουσίαση αναλύσεων λειτουργικού κόστους (operational cost) των κυριότερων τύπων πλοίων, χύδην ξηρών και γενικών φορτίων	93
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ	99
6.1 Συμμόρφωση εταιρειών στον ISM.....	99
6.2 Συστήματα Διασφάλισης Ποιότητας.....	100
6.3 Συμμόρφωση εταιρειών στον ISPS CODE	102
6.4 Συμμόρφωση στις θεσμικές εξελίξεις	103
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	105
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	115
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	116

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ – ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1-1: Τα παραρτήματα της MARPOL 1973/1978	15
Πίνακας 5-1: Είδη κόστους.....	94
Πίνακας 5-2: Διαμόρφωση κόστους για το 2016.....	98
Πίνακας 5-3: Διαμόρφωση κόστους για το 2017.....	98
Διάγραμμα 5-1: Οι παράγοντες που επηρεάζουν περισσότερο το λειτουργικό κόστος των πλοίων	96

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τη συνεισφορά των υποχρεωτικών διατάξεων του IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης στην ποιοτική διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Θα γίνει ανάλυση των διατάξεων του IMO, με εστίαση στο περιβαλλοντικό κομμάτι και η επίδραση αυτών στο λειτουργικό κόστος μιας ναυτιλιακής εταιρείας.

Η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων είναι βασικός σκοπός του IMO, ο οποίος λειτουργεί σε συνεργασία με τις Κυβερνήσεις στο πεδίο των κανονισμών και πρακτικών που σχετίζονται με κάθε είδους τεχνικά θέματα που επηρεάζουν τη ναυτιλία διεθνώς.

Επίσης η ενθάρρυνση υιοθέτησης υψηλότερων προτύπων σε θέματα ασφάλειας και αποδοτικότητας της ναυσιπλοΐας καθώς και η πρόληψη της ρύπανσης αλλά και η αποζημίωση από ναυτικές απαιτήσεις αποτελούν σκοπούς του IMO.

Το διεθνές αυτό πρότυπο διαχείρισης υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization) το Νοέμβριο του 1993 για να εισαγάγουν την σπουδαιότητα του ανθρώπινου παράγοντα στους κανονισμούς ασφαλείας και εμπορικών πλοίων διεθνώς, περιλαμβάνοντας απαιτήσεις για τις διαχειρίστριες εταιρίες τους.

Η απόφαση για την υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ISM καθώς και πολλών άλλων κανονισμών, προκάλεσε μεγάλη αναστάτωση σε όλους τους φορείς που εμπλέκονται: στις διοικήσεις σημαίων, στις ασφαλιστικές ενώσεις, στις ίδιες τις ναυτιλιακές εταιρίες κλπ.

Αποφάσισα λοιπόν να ασχοληθώ με την ασφάλεια στη θάλασσα μέσω των διατάξεων του IMO δεδομένου ότι αποτελεί ένα παγκοσμίως σημαντικό μέτρο για την αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων και για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Σημασία θα δοθεί στην εκτενή ανάλυση του ISM, του ISPS καθώς και άλλων συναφών με το θέμα διατάξεων, όπως STCW, MARPOL, SOLAS καθώς και ανάλογων “conventions” αντίστοιχων του IMO διεθνών οργανισμών όπως το ILO (MLC) κλπ.

Ερωτήματα που καλούνται να απαντηθούν είναι πως οι παραπάνω διατάξεις λειτουργούν στην πράξη και πώς θα πρέπει να εφαρμόζονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες; Οι μέθοδοι που εν τέλει ακολουθούνται είναι αποτελεσματικές; Και τέλος, κατά πόσο αυτές οι διατάξεις επηρεάζουν το λειτουργικό κόστος των εταιρειών;

ABSTRACT

This thesis discusses the contribution of the mandatory IMO conventions on maritime safety and pollution prevention for quality management in shipping companies. The IMO provisions will be analyzed, focusing on the environmental segment and their impact on the operating costs of a shipping company.

The reduction of accidents at sea is the main purpose of the IMO, which operates in cooperation with the Governments in the area of regulations and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping globally.

Also encouraging the adoption of higher standards of safety and efficiency of navigation and pollution prevention as well as compensation of naval requirements are objectives of IMO.

This international management standard was adopted by the IMO (International Maritime Organization) in November 1993 to introduce the importance of human factors and safety regulations for commercial vessels worldwide, including requirements for their managing companies.

The decision on the enforcement of the ISM Code as well as many other regulations, has caused great inconvenience to all parties involved: the administrations flags, insurance associations, shipping companies themselves, etc.

I have decided to deal with maritime safety through the IMO provisions as it is an important global measure for dealing with maritime accidents and for the safety of human life at sea. Importance will be given to the extensive analysis of ISM, ISPS and other relevant provisions such as STCW, MARPOL, SOLAS and similar "conventions" corresponding to IMO international organizations such as ILO (MLC) etc.

Questions to be answered are how the above provisions work in practice and should they be implemented by shipping companies? Are the methods finally followed are effective? Finally, whether these provisions affect the operating costs of companies?

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ασχολείται με την ασφάλεια στη θάλασσα μέσω των κανονισμών του IMO (International Maritime Organization).

Μέσα από αυτή την εργασία προσπαθώ να συνεισφέρω στη γνώση για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Αποφάσισα να μελετήσω τους κανονισμούς του IMO δεδομένου ότι αποτελούν πλέον παγκοσμίως σημαντικά μέτρα, μείζονος σημασίας, για την αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων. Πώς λειτουργούν όμως; Η ενασχόληση με το θέμα αυτό δόθηκε από το γεγονός ότι ο IMO και οι φορείς που ασχολούνται με αυτό για δεκάδες χρόνια εισάγουν συνεχώς κανονισμούς διαπιστώνοντας όμως εκ των υστέρων και εκ των αποτελεσμάτων ότι το πρόβλημα ουσιαστικά δεν λύθηκε. Θέλησα λοιπόν να εξετάσω το κατά πόσο η εφαρμογή των Κωδίκων του IMO συμβάλουν στη βελτίωση της λειτουργίας των εταιρειών και κατά πόσο συνδράμουν στη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να εξεταστεί το κόστος εφαρμογής των κανονισμών του IMO και των άλλων συνδιασκέψεων και των διεθνών θεσμών στις ναυτιλιακές εταιρείες και τα οφέλη τους σε αυτές. Στα παρακάτω κεφάλαια ειδικότερα θα εξηγηθούν ο IMO οι υπόλοιποι Κώδικες καθώς και το ποιους στόχους επιδιώκει να επιτύχει.:

Στο κεφάλαιο 1 γίνεται αναφορά στο πρόβλημα της ασφάλειας. Πιο συγκεκριμένα αναλύεται η επιτακτικότητα της ποιοτικής ναυτιλίας για τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος και η συνεισφορά του IMO σε αυτό. Παρουσιάζονται οι απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών MARPOL, SOLAS και STCW και γίνεται αναφορά σε ιδιωτικές οργανώσεις του IMO όπως είναι ο ILO, MLC και ICS.

Στο κεφάλαιο 2 αναφέρεται εκτενέστερα ο ISM : η έννοια, το περιεχόμενο, οι απαιτήσεις. Στο ίδιο κεφάλαιο παρατίθεται ο ISPS κώδικας με μια εκτενή αναφορά, επίσης στο περιεχόμενο και τις απαιτήσεις του προς τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Το κεφάλαιο 3 αφορά τα Port State Control, τις διαδικασίες που ακολουθούνται τόσο από τις λιμενικές αρχές όσο και από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες των οποίων τα πλοία θα πρέπει να συμμορφώνονται απόλυτα με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς. Στο ίδιο κεφάλαιο, υπάρχει και μια θεώρηση της παγκόσμιας δραστηριότητας PSC τα τελευταία χρόνια (2012-2015).

Στο κεφάλαιο 4 αναφέρονται οι εξελίξεις της ναυτιλιακής πολιτικής, οι αιτίες και οι τρόποι που θεσπίζονται κανονισμοί σε διεθνές επίπεδο, καθώς και οι τελευταίες σημαντικότερες εξελίξεις στο κομμάτι της θέσπισης κανονισμών στη ναυτιλία : Ballast Water Management και EU MRV- IMO Data Fuel Consumption Collection.

Στο κεφάλαιο 5 προκειμένου να διεξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με την επίδραση των κανονισμών στο κόστος των ναυτιλιακών εταιρειών, παρουσιάζεται η οργάνωση μιας ναυτιλιακής εταιρείας, οι τρόποι διοίκησης τόσο της εταιρείας όσο και του πλοίου και έπειτα τα κόστη που έχει να διαχειριστεί. Στο τέλος του κεφαλαίου αυτού παρατίθενται οι αναλύσεις του λειτουργικού κόστους των κυριότερων τύπων πλοίου όπως αυτές έχουν αξιολογηθεί και προβλέπονται από το Moore Stephens.

Στο κεφάλαιο 6, γίνεται η ένωση των ανωτέρω κεφαλαίων σε μια, όπου επιδιώκεται να αναδειχθεί η συμπεριφορά των ναυτιλιακών εταιρειών στο πλαίσιο των διεθνών ναυτιλιακών θεσμικών εξελίξεων, τόσο στον ISM όσο και στον ISPS και στις τελευταίες θεσμικές εξελίξεις που αφορούν το Ballast και την διατήρηση αρχείου κατανάλωσης καυσίμων από τα πλοία. Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνεται και μια μικρή αναφορά στα συστήματα διασφάλισης ποιότητας, τα οποία επίσης, καλούνται να ακολουθούν οι εταιρείες.

Τέλος, φυσικά αναφέρω τα συμπεράσματα αυτής της διπλωματικής, από την δική μου οπτική γωνία. Περαιτέρω αναφέρω τα κόστη και τα οφέλη της ποιοτικής ναυτιλιας γενικότερα καθώς και τις αποζημιώσεις που μπορεί να αποφέρει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ-ΘΕΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΣΤΟΧΕΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΤΟΥΣ

1.1 Εισαγωγή στα ναυτικά ατυχήματα

Ως Ναυτικό ατύχημα ή Θαλάσσιο ατύχημα (casualty) χαρακτηρίζεται γενικά κάθε θαλάσσιο συμβάν που έχει ως συνέπεια την απώλεια ή βλάβη πλοίου ή φορτίου του.

Τα ναυτικά ατυχήματα διακρίνονται σε:

Τυχαία: που οφείλονται σε αίτια εκτός ανθρωπίνου παράγοντος (τύχη ή "ανωτέρα βία" - act of God).

Υπαίτια: που οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια ενός ή περισσοτέρων προσώπων, και σε

Δόλια: που προκαλούνται εκ προθέσεως με πλήρη γνώση και επιδίωξη των οποιωνδήποτε συνεπειών.

Κυριότερα είδη (περιπτώσεις) ναυτικών ατυχημάτων είναι:

- Ζημιές από κακοκαιρία
- Αβαρίες
- Βυθίσεις
- Προσαράξεις
- Συγκρούσεις
- Προσκρούσεις
- Πυρκαϊές
- Εκρήξεις
- Εσωτερικές ζημιές (διαρροή, μετατόπιση φορτίου, απώλεια αγκυρών, ζημιές φορτο-εκφορτωτικών μέσων κ.ά.)

Τα τελευταία χρόνια, τα ναυτικά ατυχήματα έχουν ελκύσει την προσοχή του δημόσιου αισθήματος, αλλά και των πολιτικών κυρίως των μεγάλων ναυτλιακών χωρών. Το αυξανόμενο ενδιαφέρον τους έχει προκληθεί από την εικόνα που δίνουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, προβάλλοντας κατά τραγικό τρόπο ατυχήματα που συμβαίνουν κατά καιρούς είτε σε επιβατηγά πλοία, είτε σε δεξαμενόπλοια.

Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον συγκεντρώνει η κατηγορία των δεξαμενοπλοίων, αφού το αποτέλεσμα ενός ατυχήματος τέτοιου πλοίου, ενέχει τον κίνδυνο, πέρα από τα ανθρώπινα θύματα, να προκαλέσει μεγάλης έκτασης ρύπανση στο περιβάλλον. Βέβαια, η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, όπως ήδη έχουμε αναλύσει, έχει άμεσο οικονομικό αντίκτυπο και σε άλλες δραστηριότητες εκτός της Ναυτιλιακής.

Παρόλο που τα ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων είναι αυτά που κατά κόρον απασχολούν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και την κοινή γνώμη, εν τούτοις δεν είναι λιγότερα τα ατυχήματα που συμβαίνουν με όλα τα άλλα, φαινομενικά πιο ακίνδυνα πλοία. Αντίθετα με την γενική θεώρηση περί μεγάλου αριθμού ατυχημάτων και κατ' επέκταση ολικής απώλειας πλοίων στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων, τελικά ο μεγαλύτερος αριθμός είναι ατυχημάτων απαντάται στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς γενικών φορτίων. Θα πρέπει όμως να σημειώσουμε την κοινή άποψη ότι τα δεξαμενόπλοια είναι κύρια υπεύθυνα για την πρόκληση ατυχηματικής ρύπανσης είναι δυνατόν να δικαιολογηθεί αν λάβουμε υπόψη την έννοια του απολεσθέντος tonnage πλοίων, όπου τα πλοία τύπου tankers και bulk carriers κατέχουν τις πρώτες θέσεις.

Όσον αφορά το κοινωνικό κόστος της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τη σκοπιά των χαμένων ανθρώπινων ζωών το σκηνικό διαφοροποιείται. Τα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα σε αριθμό χαμένων ζωών, έχουν σημειωθεί σε επιβατηγά πλοία, με αποκορύφωμα το ατύχημα του MV Le Joola (Σενεγάλη, 2002: 1.863 νεκροί).

Αυτό που επιβάλλεται να είναι η συνολική αντιμετώπιση του θέματος, για να περιοριστεί όσο είναι δυνατόν το φαινόμενο των ναυτικών ατυχημάτων. Για να γίνει αυτό, θα πρέπει να ξεκινήσουμε όχι από τις κάθε είδους συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων, αλλά από τις αιτίες που τα προκαλούν και μάλιστα από τις γενεσιουργές.

Από τις περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων όπως αυτά έχουν αναφερθεί παραπάνω, θα διαπιστωθεί ύστερα από μια πιο εμπειριστατωμένη μελέτη ότι αν όχι σε όλες, τουλάχιστον στις περισσότερες ενέχεται ο ανθρώπινος παράγοντας. Με βάση αυτά είναι επόμενο ότι οι προσπάθειες της των αρμόδιων οργανισμών θα πρέπει να επικεντρωθούν στην αναβάθμιση της ποιότητας του ναυτεργατικού δυναμικού και στην ποιοτική αντιμετώπιση του θέματος των θαλασσίων μεταφορών, σε όλες του τις πτυχές. Η ποιοτική αναβάθμιση θα πρέπει να επεκταθεί εκτός του πλοίου και στο γραφείο της ναυτιλιακής επιχείρησης, και στην εκπαίδευση, αλλά και στους επιφορτισμένους επιθεωρητές.

1.1.1 Θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα εμπορικά πλοία

Κατά τους οικονομολόγους, η ναυτιλία θεωρείται υπόλογος θαλάσσιας ρύπανσης στην περίπτωση μόνον που η δραστηριότητα αυτής έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση των πλουτοπαραγωγικών πόρων, που συνεπάγεται καταχρηστική χρήση ενός ελεύθερου αγαθού και κατ' επέκταση υψηλό κόστος. Έτσι, η ρύπανση από ένα πλοίο, η οποία προκαλείται στο μέσον ενός ωκεανού, ενώ από περιβαλλοντική σκοπιά, επισύρει μεγάλες ευθύνες, από οικονομικής άποψης δεν υφίστανται καμία υποβάθμιση συντελεστών παραγωγής και άρα δεν τίθεται ζήτημα ρύπανσης.

Η ναυτιλία στην υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος κυρίως μέσω της λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων. Όμως η πραγματική εικόνα σχετικά με το ποσοστό συμμετοχής των πηγών στη ρύπανση της θάλασσας είναι εντελώς διαφορετική από αυτή που έχει διαδοθεί και αποδίδει στη ναυτιλία τις σημαντικότερες ευθύνες.

Η διαστρεβλωμένη εικόνα ως προς τις πραγματικές πηγές ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η σχεδόν μονομερής λήψη μέτρων προς την κατεύθυνση ελέγχου της ναυτιλίας στο σχετικό φαινόμενο δεν συμβάλλει στην ουσιαστική αντιμετώπιση του προβλήματος. Η πραγματικότητα αυτή έχει αρχίσει να συνειδητοποιείται τα τελευταία χρόνια και γίνονται προσπάθειες δημοσιοποίησης του προβλήματος της ρύπανσης της θάλασσας στην πραγματική του διάσταση, καθώς επίσης λήψης μέτρων που αντιμετωπίζουν ανάλογα το ζήτημα αυτό.

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, ως ναυτικό ατύχημα ορίζεται κάθε συμβάν που έχει ως αποτέλεσμα i. τον θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ατόμου, που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου, ii. την απώλεια προσώπου, iii. Την απώλεια, την τεκμαρτή απώλεια ή ακόμα και την εγκατάλειψη του πλοίου, iv. υλική ζημιά που προήλθε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου, v. τη ρύπανση στο περιβάλλον που προήλθε από τις λειτουργίες του πλοίου.

Σχετικά με τους κινδύνους από κάθε μορφής ατυχήματα που αντιμετωπίζουν τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο, αυτά μπορούν να συνοψιστούν στα εξής κατηγορίες:

- **Πρόσκρουση (collision) ή επαφή του πλοίου**
- **Προσάραξη (grounding or stranding)**

- Πυρκαγιά (fire)
- Βύθιση (sinking)
- Μικτές μορφές των παραπάνω

Είναι επόμενο, το ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες φορτίου που μεταφέρουν, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η πρόκληση ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον με όλες τις σχετικές συνέπειες. Ως αποτέλεσμα, τα «γιγαντιαία» πλοία (π.χ. supertankers) απειλούν με «γιγαντιαίους» κινδύνους τις περιοχές μέσα στις οποίες κινούνται, παρά την προσπάθεια της διεθνούς νομοθεσίας που στοχεύει να περιορίσει τους κινδύνους αυτούς.

Η σημασία του γεγονότος επιτείνεται από το ότι τα «γιγαντιαία» πλοία είναι κυρίως μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων και σε πολύ μικρότερο βαθμό πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Έτσι, βυθίσεις γιγαντιαίων πλοίων συνοδεύονται σχεδόν πάντοτε από ρύπανση με αργό πετρέλαιο, που όπως θα δούμε αποτελεί μια από τις χειρότερες μορφές ρύπανσης.¹

1.2 Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός - international maritime organization (IMO)

Τα συνεχιζόμενα ναυτικά ατυχήματα, τα οποία έχουν προκαλέσει τη απώλεια τόσο μεγάλου αριθμού πλοίων, όσο και απώλεια στο έμπυχο ναυτεργατικό δυναμικό, ώθησαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στο να λάβει κάποια θεσμικά μέτρα, με στόχο την αντιμετώπιση του φαινομένου. Επίσης, οι συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων, αλλά και γενικότερα η λειτουργία των θαλάσσιων, μεταφορών στο περιβάλλον, οδήγησαν στην ανάγκη για την εφαρμογή μιας πιο ποιοτικής διαχείρισης τόσο των πλοίων, όσο και των εταιρειών που διοικητικά είναι υπεύθυνες για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θεωρώντας ως μείζονα λόγο τον ανθρώπινο παράγοντα σε όλες του τις πτυχές (σχεδίαση, κατασκευή, εξοπλισμός, συντήρηση πλοίου, εκπαίδευση προσωπικού χειραίτου και πληρωμάτων) υιοθέτησε από τις 17-11-1993 την απόφαση A 741 «Διεθνής Κώδικας για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του θαλάσσιου Περιβάλλοντος» (ISM Code: International Safety Management Code).

¹ Γ.Π.Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2011, σελ.144

1.2.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή

Πρώτη φορά εμφανίστηκε η ανάγκη σύστασης ενός διεθνούς οργανισμού που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα, κατά τη διάρκεια το Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όταν θεωρήθηκε σημαντική η ύπαρξη μιας Αρχής για τον συντονισμό των ναυτιλιακών ζητημάτων του συμμαχικού στόλου. Αρχικά, θεσμοθετήθηκε με την ονομασία Ναυτιλιακό Διευθυντικό Συμβούλιο (Combined Shipping Adjustment Board) και έπειτα (1944) ως Ενιαία Ναυτιλιακή Αρχή (United Maritime Authority – UMA), ενώ στη συνέχεια έγινε επιτακτική ανάγκη η ίδρυση μιας ένωσης που θα αναλάμβανε τον συντονισμό όλων των ενεργειών που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο και την αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσίαζε.

Την UMA διαδέχθηκε το Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Συμβούλιο (Joint Maritime Consultative Council) και με δική του πρωτοβουλία τέθηκε ο σχεδιασμός για την καθιέρωση ενός μόνιμου ναυτιλιακού οργάνου. Και έτσι στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη (United Nations Maritime Conference) το 1948 συζητήθηκε η σύμβαση που ίδρυσε τον IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation). Ο οργανισμός αυτός αποτελούσε προάγγελο του σημερινού IMO, στο διάστημα όμως μέχρι την καθιέρωσή του χρειάστηκε να ξεπεράσει πολλά εμπόδια και αντιδράσεις από αρκετά κράτη, που αφορούσαν κατά κύριο λόγο το ζήτημα της εισαγωγής πολιτικών αποφάσεων σε ένα χώρο τεχνοκρατικό. Αυτό οδήγησε στην καθυστέρηση της αναγνώρισης του οργανισμού μια δεκαετία.

Στις 23 Μαΐου 1982 ο οργανισμός μετονομάστηκε από IMCO σε IMO (International Maritime Organisation) με αυτόματη αναβάθμιση του ρόλου του διεθνώς, καθώς από τότε οι αποφάσεις του απέκτησαν δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη μέλη. Σε αυτό τον οργανισμό ο αριθμός των κρατών μελών αυξήθηκε, καθώς όλα τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη συμμετείχαν, παρά τις αντιπαραθέσεις σχετικά με τα συμφέροντα των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών και των αναπτυσσόμενων, πράγμα που αποτελούσε σοβαρή πηγή εντάσεων στο χώρο.

Γεγονός είναι ότι η ανάμειξη του IMO στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης και της ναυτιλιακής ασφάλειας, και μάλιστα πριν ακόμη από την επίσημη καθιέρωσή του (1959), ισχυροποίησε τη θέση του ως διεθνούς εξειδικευμένης οργάνωσης στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του ΟΗΕ. Ας μην ξεχνάμε ότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωσή του, επειδή το πεδίο δράσης του ήταν αρκετά περιορισμένο. Κατά

συνέπεια έγιναν ουσιαστικές αλλαγές στη δομή του οργανισμού με προφανή σκοπό μα ενσωματωθεί ο νέος κλάδος της θαλάσσιας ρύπανσης στις δραστηριότητές του.

Συγκεκριμένα ολοκληρώθηκε η ίδρυση της υποεπιτροπής για την Ρύπανση της Θάλασσας από Πετρελαιοειδή (subcommittee on oil pollution) κάτω από τον έλεγχο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee – MSC είναι η παλαιότερη και η πιο σπουδαία από όλες τις επιτροπές του IMO), ενώ κινήθηκαν οι διαδικασίες για την εδραίωση της ad hoc Νομικής Επιτροπής με σκοπό την έρευνα και εξέταση του ζητήματος του ναυαγίου του Torrey Canyon (1967). Η επιτροπή αυτή έγινε αργότερα μόνιμο όργανο του Οργανισμού. Επιπρόσθετα η υποεπιτροπή για τη ρύπανση της θάλασσας αντικαταστάθηκε το έτος 1973 από την επιτροπή Προστασίας θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee – MEPC) που αποτελεί σήμερα ένα από τα κύρια όργανα του Οργανισμού.²

Διάρθρωση του IMO

- **Η Συνέλευση (Assembly)**

Είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του IMO. Αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών και συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα. Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές, αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους-μέλους ή στις διεθνείς συνθήκες σε μετέπειτα στάδιο.

- **Το Συμβούλιο (Council)**

Έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνέλευσης και συνέρχεται κάθε δυο φορές τον χρόνο. Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών πριν την παρουσίασή τους ενώπιον της Συνέλευσης. Αποτελείται από 40 κράτη-μέλη, τα οποία εκλέγονται σύμφωνα με ειδικούς κανόνες. Τα μέλη του συμβουλίου εκλέγονται κατά τη διάρκεια της συνόδου της Συνέλευσης για μια περίοδο δύο ετών και έχουν τη δυνατότητα να επανεκλεγούν. Στην πράξη τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη αντιπροσωπεύονται χωρίς διακοπή στο Συμβούλιο. Μετά το 1978 το ποσοστό των μικρών κρατών ανέβηκε στο 58% και αποτελούσαν πια την πλειοψηφία στο Συμβούλιο.

² Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 6-165

- Γραμματεία (Secretariat)

Η Γραμματεία αποτελείται από 300 περίπου ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς. Επικεφαλής είναι ο Γενικός Γραμματέας που εκλέγεται από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνέλευσης. Το έργο συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση.³

1.2.2 Οι Συνδιασκέψεις – IMO Conferences

Συγκαλούνται από τον Γενικό Γραμματέα μετά από σύμφωνη γνώμη της Συνέλευσης . Υποβάλλεται ένα πρόχειρο σχέδιο (draft instrument) και στη συζήτηση που ακολουθεί είναι μέλη του ΟΗΕ αλλά όχι του IMO. Απαιτείται σύμφωνη γνώμη των 2/3 των συμμετεχόντων για κάθε άρθρο του σχεδίου. Η συνδιάσκεψη υιοθετεί ένα τελικό σχέδιο που υποβάλλεται στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών για επικύρωση.

Η βάση της εργασίας του IMO πραγματοποιείται χάρη σε πέντε Επιτροπές και σε μεγάλο αριθμό υποεπιτροπών. Οι Επιτροπές αυτές είναι:

Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee – MSC)

Η Επιτροπή δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη της και συνέρχεται δύο φορές το χρόνο. Αποτελεί το κατεξοχήν όργανο του IMO ενώ συχνά στις διασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών-μελών και διακρίνεται σε 12 υποεπιτροπές :

1. Navigation and Safety
2. Radio-Communications
3. Standards of Training and Watchkeeping,
4. Carriage of Dangerous Goods by Sea
5. Ship Design and Equipment
6. Fire Protection
7. Stability and Load Lines
8. Fishing Vessels Safety
9. Preventing Collisions at Sea
10. Containers and Cargoes
11. Bulk Chemicals

³ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 193

13. Life Saving, Search and Rescue

Νομική Επιτροπή (Legal Committee)

Οι εργασίες της επιτροπής αφορούν τη μελέτη νομικών θεμάτων στους τομείς της ευθύνης και αποζημίωσης της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες ουσίες, ζητήματα εξάλειψης ναυαγίων και επιθαλάσσιας αρωγής, θέματα που αφορούν εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια, επιβάτες και αποσκευές καθώς και με την εφαρμογή κανονισμών του IMO.

Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee – MEPC)

Με την καθιέρωση της επιτροπής στους κόλπους του IMO δόθηκε εξίσου μεγάλη σημασία στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης με αυτόν της θαλάσσιας ασφάλειας. Η επιτροπή MEPC επικεντρώνει το ενδιαφέρον της στους προσανατολισμούς της ναυτιλίας και έχει τον πρώτο λόγο σε θέματα τροποποιήσεων της MARPOL '73/78, εξετάζοντας ζητήματα τεχνικής φύσης, π.χ. κανονισμοί για τα είδη των πετρελαιικών φορτίων.

Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Co-operation Committee):

Αποτελεί κύριο όργανο του IMO και αναφέρεται στη Συνέλευση διά μέσου του Συμβουλίου. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης (UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) των Ηνωμένων Εθνών.

Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee):

Αποτελεί επικουρικό όργανο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του IMO σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία, όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς.⁴

⁴ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ.

1.2.3 Δραστηριότητες και προβλήματα στη λειτουργία του IMO

Ο Οργανισμός επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκόλυνσης των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσης.

Προβλήματα στην ομαλή λειτουργία του Οργανισμού προκύπτουν, όταν εμφανίζονται φαινόμενα χρονοτριβής κατά τις διαδικασίες υπογραφής και επικύρωσης των συμβάσεων του IMO από τα κράτη-μέλη. Επίσης πολλές κυβερνήσεις των χωρών μελών που έχουν κυρώσει τις συμβάσεις, ιδίως σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, απαιτείται να στέλνουν τακτικές αναφορές στον IMO σχετικά με την πιστή εφαρμογή των διατάξεών τους. Τέλος, φαίνεται πως το έργο του IMO δυσχεραίνεται από μονομερείς νομοθεσίες.

Έχει επίσης υποστηριχθεί ότι και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πρόσφατα δεν ακολουθεί κοινή πορεία με τον IMO, διότι κατά κάποιο τρόπο υιοθετεί τους κανονισμούς που θέτει η OPA '90. Επομένως η έλλειψη ομοιομορφίας των κανονισμών και μάλιστα διεθνώς, θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε δυσλειτουργία του συστήματος και θα αποτελέσει απειλή για τα θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.⁵

1.3 Διεθνείς θεσμοί και εμπορική ναυτιλία

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, στα νομικά κείμενα που υιοθετήθηκαν πριν το 1972 δεν περιλαμβάνεται η έννοια της θαλάσσιας ρύπανσης ακόμη και ως υπονοούμενος όρος και αυτό διότι σχετίζονται με ειδικές μορφές κινδύνων και ζημιών για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Επόμενο ήταν το περιβαλλοντικό ενδιαφέρον να περιοριζόταν είτε στη ρύπανση από πετρελαιοειδή λ.χ. η σύμβαση OILPOL (1954) του IMO είτε στη ρύπανση που προκαλούσαν τα πυρηνοκίνητα πλοία λ.χ. η σύμβαση Αστικής Ευθύνης συνεπεία Ζημιών από Πυρηνικά (1963) η οποία τότε χαρακτηριζόταν περισσότερο ως επικίνδυνη δραστηριότητα παρά ως περιβαλλοντικό πρόβλημα. 120 Ένα άλλο στοιχείο αυτής της περιόδου ήταν ότι όλοι οι

⁵Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015

διεθνείς κανονισμοί ενέπιπταν στο γενικό πλαίσιο του εθνικού διεθνούς δικαίου που περιείχε λιγιστούς κανόνες σχετικούς με το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης.⁶

1.3.1 Διεθνείς κανονισμοί – MARPOL

Η ιδέα της δημιουργίας μίας ΔΣ που να καλύπτει όλες τις μορφές της θαλάσσιας ρυπάνσεως τέθηκε το 1968 κατά τη διάρκεια της 23ης Συνόδου της ΓΣ του ΟΗΕ. Το επόμενο έτος, η Συνέλευση του ΙΜΟ αποφάσισε να συγκαλέσει μία διεθνή Συνδιάσκεψη για τη θαλάσσια ρύπανση, η οποία θα διεξαγόταν το 1973, με σκοπό την προετοιμασία μίας ΔΣ για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Σε αυτή την πρωτοβουλία βοήθησε η διεξαγωγή της Διάσκεψης της Στοκχόλμης για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (1972) όπου αναφέρθηκε ρητά ότι ήταν απαραίτητη η συμμετοχή των κρατών-μελών στη Συνδιάσκεψη του ΙΜΟ που επρόκειτο να ακολουθήσει και η οποία ανατέθηκε στην MSC.

Όμως, το 1973 είχαν περάσει 20 χρόνια από την πρώτη Συνδιάσκεψη του ΙΜΟ σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο που είχε καταρτίσει τη ΔΣ OILPOL (1954). Κατά συνέπεια είχε διαφοροποιηθεί σε μεγάλο βαθμό η ναυτιλιακή βιομηχανία, π.χ. αύξηση του μεγέθους του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, αύξηση της μέσης χωρητικότητας των δ/ξ, διαφορετική αντίληψη για τις διαστάσεις του φαινομένου της θαλάσσιας ρύπανσης κυρίως λόγω του ναυαγίου του δ/ξ Torrey Canyon (1967) στα στενά της Μάγχης με συνολική απόρριψη 119.000 τόνων αργού πετρελαίου.

Εκείνη την εποχή το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος βασιζόταν στην τεχνική του συστήματος load-on-top (LOT), το οποίο ήταν πλέον παράνομο για τα όρια των απορρίψεων πετρελαιώδους μίγματος σύμφωνα με την OILPOL. Ωστόσο, το ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από τις συνήθεις λειτουργικές διαδικασίες των εμπορικών πλοίων ήταν πρώτη προτεραιότητα για αρκετά κράτη, π.χ. κατά την προεδρεία του Νίχσον στις ΗΠΑ, απαιτήθηκε σειρά πιο αποτελεσματικών μέτρων για την κατασκευή και λειτουργία των δ/ξ. Φυσικό ήταν ότι η νέα ΔΣ επρόκειτο να αντιμετωπίσει πολλά προβλήματα στην πορεία για την έναρξη ισχύος της. Πολλά κράτη, ανάμεσα τους ορισμένα που διέθεταν μεγάλους στόλους δ/ξ, είχαν επικυρώσει την προηγούμενη ΔΣ και δεν ήταν ευνοϊκά διακείμενα προς την πολιτική υιοθέτησης μίας νέας σύμβασης.

⁶Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο, 2009

Χρήσιμο είναι να αναλύσουμε την εφαρμογή του LOT, το οποίο εμφανίστηκε την περίοδο που ίσχυε η OILPOL. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 καθιερώθηκε το σύστημα

«φορτώσεως από πάνω» για να συμβάλλει στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων. Σύμφωνα με αυτό, κατά τη διάρκεια του ερματισμού τα πετρελαϊκά

κατάλοιπα των δεξαμενών (τα οποία λόγω διαφοράς του ειδικού βάρους του πετρελαίου από το νερό ανεβαίνουν στην κορυφή), οδηγούνται με τις κατάλληλες σωληνώσεις σε ειδικές δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks) αποφεύγοντας έτσι τη διαρροή τους μαζί με το θαλασσινό νερό κατά τον αφερματισμό. Στη συνέχεια λειτουργεί ειδικός διαχωριστήρας (oil water separator) που ξεχωρίζει τα πετρελαϊκά κατάλοιπα από τις ήδη υπάρχουσες προσμίξεις με θαλασσινό νερό που αποδίδεται πλέον καθαρό στη θάλασσα.

Η συμβολή του LOT στη μείωση των ποσοστών της ρύπανσης από πετρελαιοειδή ήταν σημαντική στη δεκαετία που ακολούθησε (1970-1980) μολονότι την ίδια περίοδο αυξήθηκαν σημαντικά οι θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου. Όμως το σύστημα επικρίθηκε σε μεγάλο βαθμό λίγο πριν την καθιέρωση της MARPOL διότι:

- Είχε μικρή πιθανότητα επιτυχίας σε μικρής χρονικής διάρκειας ταξίδια (λιγότερο από 50 ώρες) π.χ. τα ενδο-μεσογειακά διότι το πετρέλαιο δεν προλαβαίνει να ανέβει στην κορυφή της δεξαμενής σε τόσο μικρή χρονική περίοδο
- Είχε λιγιστές πιθανότητες να λειτουργήσει αποτελεσματικά σε ταξίδια με δύσκολες καιρικές συνθήκες διότι για να είναι πλήρης ο διαχωρισμός πετρελαίου και νερού στις δεξαμενές καταλοίπων απαιτούνται τουλάχιστον 36 ώρες σε ήρεμη κατάσταση της θάλασσας και εξαρτάται επίσης από το είδος του πετρελαίου
- Θεωρήθηκε νομικά παράνομο διότι ορισμένες φορές οι απορρίψεις ξεπερνούσαν τα όρια που είχε θέσει η OILPOL, π.χ. η συνολική ποσότητα απόρριψης να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου διότι τα πληρώματα συχνά δεν τηρούσαν τις τεχνικές προδιαγραφές ή δεν μπορούσαν να κρίνουν σωστά, λόγω έλλειψης σχετικής εμπειρίας, την περιεκτικότητα του μίγματος
- Θεωρήθηκε οικονομικά ασύμφορο διότι η κατακράτηση των καταλοίπων πάνω στο πλοίο και η απόρριψη τους στα λιμάνια φόρτωσης θα διπλασίαζε τον χρόνο παραμονής των

πλοίων και θα τα εξανάγκαζε, σε μικρά χρονικά ταξίδια, να παραμένουν στην ανοιχτή θάλασσα με σκοπό να διευκολύνουν τη διαδικασία διαχωρισμού πετρελαίου και νερού.

Η διεθνής Συνδιάσκεψη για τη Θαλάσσια Ρύπανση πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 8 Οκτωβρίου έως τις 2 Νοεμβρίου του 1973. Οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών ήταν 77 ενώ άλλα 7 κράτη συμμετείχαν ως παρατηρητές. Η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Εμπορικά Πλοία μαζί με τα (αρχικά) πέντε παραρτήματα της. Η MARPOL είναι παγκόσμιας εμβέλειας για δύο λόγους: πρώτον εφαρμόζεται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές δίχως γεωγραφικούς περιορισμούς και δεύτερον οι διαδικασίες υπογραφής, επικύρωσης και αποδοχής της MARPOL ήταν ανοιχτές για οποιοδήποτε κράτος. Η εν λόγω σύμβαση αναφέρεται περισσότερο στα πλοία αντί των θαλασσιών περιοχών διότι ούτως ή άλλως τα πλοία μπορούν να αναζητηθούν οπουδήποτε στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εξάλλου, το κείμενο της MARPOL δεν αναφέρεται σε θαλάσσιες περιοχές επομένως αυτή εφαρμόζεται και στα εσωτερικά ύδατα των παρακτίων κρατών, π.χ. κόλποι, όρμοι, δέλτα ποταμών, λιμένες κλπ.

Η MARPOL αντικατέστησε την OILPOL (1954) μαζί με τις τροποποιήσεις της των 1962, 1969 και 1971 και θεωρείται μία από τις σπουδαιότερες στον τομέα της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης. Σήμερα περιλαμβάνει έξι παραρτήματα και δύο πρωτόκολλα. Τα τελευταία αναφέρονται σε: πρώτον Υποχρεωτικές Αναφορές Περιστατικών Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες (άρθρο 8 της σύμβασης) και δεύτερον Διαδικασία Διαιτησίας για Διακανονισμό Διαφωνιών (άρθρο 10 της σύμβασης). Οι διαφορές της MARPOL με την OILPOL και τις τροποποιήσεις της είναι οι εξής:

- Στην επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών (Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος) άρθρο 10, (οι τρεις πρώτες περιοχές βρίσκονταν ήδη υπό ένα καθεστώς προστασίας ενώ ακολούθησαν οι δύο τελευταίες)

- Καμία απόρριψη πετρελαίου δεν επιτρέπεται σε αυτές τις περιοχές ακόμη και για τα δ/ξ που είναι εφοδιασμένα με το σύστημα LOT. Αντίθετα, καθιερώνει τις ξεχωριστές δεξαμενές έρματος (segregated ballast tanks–SBT), το σύστημα πλύσης των δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο (crude oil washing–COW), τον διαχωριστήρα νερού/πετρελαίου (oil water separator), τις επαρκείς δεξαμενές καταλοίπων (Adequate Sludge Tanks) και το σύστημα αδρανούς αερίου (Inert Gas System) το οποίο υιοθετήθηκε με το αντίστοιχο πρωτόκολλο της SOLAS (1974) στην TSSP (1978).

- Καλύπτει όλες τις μορφές ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο

- Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρύπανσης που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων

- Τα δ/ξ από 150 κοχ και πάνω καθώς και όλα τα άλλα πλοία από 400 κοχ και πάνω υπόκεινται σε επιθεωρήσεις (αρχικές, ενδιάμεσες, υποχρεωτικές, περιοδικές) με σκοπό να τους χορηγηθεί το Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο (IOPP)

- Υποχρεώνει τα παράκτια κράτη και ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται μέσα σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους Ευκολίες (ή Σταθμούς) Υποδοχής Καταλοίπων (ΕΥΚ).

Οι περισσότεροι κανονισμοί της MARPOL αναφέρονται σε ζητήματα σχεδιασμού, κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων, επιθεωρήσεων και ΕΥΚ. Με άλλα λόγια, η σύμβαση καλύπτει όλα τα ζητήματα τεχνικής φύσεως για τη ρύπανση της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία εκτός από τις εσκεμμένες απορρίψεις υλικών (dumping) και εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους των εμπορικών πλοίων εκτός αυτών που χρησιμοποιούνται για την εξόρυξη και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και του βυθού των θαλασσών (π.χ. πλατφόρμες και γεωτρύπανα εξόρυξης υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου).

Πίνακας 1-1: Τα Παραρτήματα της MARPOL 1973/1978

Παρά	Αντικείμενο	Ημερομηνία
I	Ρύπανση από πετρέλαιο	2 Οκτωβρίου 1983
II	Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες	6 Απριλίου 1987
III	Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες,	1 Ιουλίου 1992
IV	Ρύπανση από λύματα	27 Σεπτεμβρίου
V	Ρύπανση από απορρίμματα	31 Δεκεμβρίου
VI	Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα	19 Μαΐου 2005

ΠΗΓΗ: IMO News, No1, (2007)

Γενικότερα μέχρι το 1974 είχαν ήδη υιοθετηθεί αρκετές συμβάσεις, τόσο σε διεθνές όσο και σε περιφερειακό επίπεδο: πρώτον οι ΔΣ του IMO CLC (1969), INTERVENTION (1969), FUND (1971), LDC (1972), δεύτερον η Διάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) και τρίτον οι

περιφερειακές συμβάσεις του Όσλο για τις Απορρίψεις (1972), του Ελσίνκι για το θαλάσσιο περιβάλλον (1974) και του Παρισιού για τη θαλάσσια ρύπανση από τις χερσαίες πηγές (1974).

Το κοινό στοιχείο των παραπάνω συμβάσεων εκτός από τη σύμβαση της Βαλτικής ήταν η αναφορά σε μία μόνο μορφή θαλάσσιας ρύπανσης. Αντίθετα η MARPOL αναφέρεται σ' όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Ο σκοπός της MARPOL ορίζεται σαφώς στο άρθρο 1 όπου ως σημείο αναφοράς είναι η πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών. Πρόσθετα, ο IMO στην Απόφαση A/237 (VII) της Συνέλευσης του τονίζει ότι ο κύριος στόχος της σύμβασης είναι η εξαφάνιση της εσκεμμένης ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες τοξικές ουσίες και η μείωση των απορρίψεων πετρελαίου εξαιτίας ατυχημάτων.

Η επικύρωση της MARPOL υπήρξε χρονοβόρα λόγω οικονομικών και τεχνικών δυσχερειών, π.χ. το πρώτο παράρτημα ήταν ατυχώς συνδεδεμένο με το δεύτερο το οποίο επέβαλλε πρόσθετα βάρη (αυστηρότερα μέτρα) στα κράτη-μέλη. Ο IMO με τη σύγκλιση της Συνδιάσκεψης για την κατάρτιση της MARPOL είχε την πρόθεση της παγιόποιησης αλλά και επέκτασης της ήδη τροποποιημένης OILPOL, δεδομένου ότι το 75% της παγκόσμιας χωρητικότητας δ/ξ είχε επικυρώσει την τελευταία.⁶

1.3.1.1 Οι κανονισμοί της MARPOL

Η MARPOL θεωρείται η κύρια σύμβαση που αναφέρεται στη ρύπανση από τα εμπορικά πλοία. Οι κανονισμοί της είναι επαρκείς για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και αυτό που χρειάζεται είναι η συμμόρφωση προς αυτούς από τα κράτη- μέλη. Πρόσθετα, από τη στιγμή που η ρύπανση από τα εμπορικά πλοία είναι ο πιο⁷ δημοφιλής τομέας για την έκδοση διεθνών κανονισμών, είναι εξαιρετικά αμφίβολο εάν τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη θα επιθυμούσαν ενδεχόμενες αλλαγές στο υπάρχον σύστημα.

Σύμφωνα με τη MARPOL, τα άρθρα 1-8 αναφέρονται σε γενικούς κανονισμούς.

Συγκεκριμένα:

- Στη δικαιοδοσία ελέγχου
- Στην παράθεση των ορισμών «πλοίο», πρόκειται για μία ευρεία έννοια του όρου η οποία περιλαμβάνει οτιδήποτε σκάφος χρησιμοποιείται στη θάλασσα και «συμβάν», δηλαδή

⁶ Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο, 2009

ένα γεγονός που αφορά στην απόρριψη ή πιθανή απόρριψη επικίνδυνων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον

- Στην εξαίρεση των πολεμικών πλοίων και των κυβερνητικών πλοίων που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς
- Στην υποχρέωση όλων των πλοίων για την κατοχή του ΙOPP προς συμμόρφωση στις διατάξεις της MARPOL
- Στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για εντοπισμό παραβάσεων
- Στην καθιέρωση των ειδικών θαλάσσιων περιοχών που θεωρούνται αρκετά ευπαθείς στη ρύπανση από πετρελαιοειδή και επομένως οι απορρίψεις πετρελαίου σε αυτές έχουν απαγορευθεί. Σύμφωνα με το παράρτημα Ι της σύμβασης οι ειδικές περιοχές είναι:

(α) Η Μεσόγειος θάλασσα από τον παράλληλο 41° Β στα θαλάσσια όρια Μεσογείου και Μαύρης θάλασσας μέχρι τον μεσημβρινό 5° 36' Δ στα στενά του Γιβραλτάρ

(β) Η Βαλτική θάλασσα από τον κόλπο της Βοθνίας στη Φιλανδία μέχρι την είσοδο της Βαλτικής που ορίζεται από τον παράλληλο 57° 44.8'

(γ) Η Μαύρη θάλασσα μέχρι τον παράλληλο 41° Β στα σύνορα Μεσογείου και Εύξεινου Πόντου

(δ) Η Ερυθρά θάλασσα περιλαμβάνοντας τους κόλπους του Σουέζ και της Άκαμπα

(ε) Ο Περσικός Κόλπος και ο Κόλπος του Ομάν.⁸

1.3.2 Διεθνείς κανονισμοί – SOLAS

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα - International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) είναι μια διεθνής ναυτιλιακή συνθήκη που απαιτεί από τα κράτη σημαίας να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία σημαίας τους συμμορφώνονται με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας στον τομέα των κατασκευών, εξοπλισμού και λειτουργίας. Η τρέχουσα έκδοση της σύμβασης SOLAS είναι η έκδοση του 1974 , γνωστή ως SOLAS 1974, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980. Από το Μάρτιο του 2016, η SOLAS 1974 έχει 162 συμβαλλόμενα κράτη και καλύπτει σχεδόν το 90% των εμπορικών πλοίων της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας.

⁸ Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο, 2009

Η Σύμβαση SOLAS στις διαδοχικές μορφές του θεωρείται γενικά ως ο σημαντικότερος όλων των διεθνών συνθηκών που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974, απαιτεί από τα κράτη σημαίας να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία τους συμμορφώνονται με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας στον τομέα των κατασκευών, εξοπλισμού και λειτουργίας. Περιλαμβάνει άρθρα που καθορίζουν γενικές υποχρεώσεις και ένα παράρτημα που διαιρείται σε δώδεκα κεφάλαια. Από αυτά, το κεφάλαιο πέντε (που συχνά αποκαλείται «SOLAS V») είναι το μόνο που εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής και μικρά σκάφη για τοπικές εκδρομές καθώς και για τα εμπορικά πλοία σε διεθνή περάσματα. Πολλές χώρες έχουν μετατρέψει αυτές τις διεθνείς απαιτήσεις σε εθνικές νομοθεσίες, για να υπόκεινται σε νομικές διαδικασίες όποιος παραβιάζει τις απαιτήσεις του SOLAS V.

Το βασικό κείμενο περιλαμβάνει:

ΚΕΦ. I: Γενικές Οδηγίες

ΚΕΦ. II-1: Κατασκευές, Υποδιαίρεση και Ευστάθεια. Μηχανολογικές και Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις

ΚΕΦ. II-2: Προστασία και Πρόληψη από Πυρκαγιά. Κατάσβεση Πυρκαγιάς

ΚΕΦ. III: Σωστικά Μέσα και Διατάξεις

ΚΕΦ. IV: Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία

ΚΕΦ. V: Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

ΚΕΦ. VI: Μεταφορά φορτίων (εκτός από υγρά και αέρια)

ΚΕΦ. VII: Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων

ΚΕΦ. VIII: Πυρηνοκίνητα Πλοία

ΚΕΦ. IX: Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων

ΚΕΦ. X: Μέτρα ασφαλείας για σκάφη υψηλής ταχύτητας

ΚΕΦ. XI-1: Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας προστασίας

ΚΕΦ. XI-2: Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας

ΚΕΦ. XII: Επιπλέον μέτρα προστασίας για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου

ΚΕΦ. XIII: Επιβεβαίωση της συμμόρφωσης

ΚΕΦ. XIV: Μέτρα ασφαλείας για τα πλοία που πλέουν σε πολικά ύδατα

Παράρτημα I: Πιστοποιητικά

Παράρτημα II: Τροποποιήσεις του έτους 1991

1.3.3 Διεθνείς Κανονισμοί - STCW

Η σύμβαση του IMO 'International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers', υιοθετήθηκε στις 7 Ιουλίου 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μίας τέτοιας σύμβασης συνάντησαν την αντίδραση δύο πλευρών, αρχικά των πλοιοκτητών, οι οποίοι βέβαια ενδιαφέρονταν άμεσα για τα επίπεδα των μισθών, αλλά και των συνδικάτων των οποίων η κύρια ασχολία τους ήταν η προστασία της εργασίας.

Η συνδιάσκεψη για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη της ρύπανσης (Tanker Safety Pollution Prevention, 1978) δεν επέσπευσε μόνο τις διαδικασίες επικύρωσης της σύμβασης MARPOL αλλά ήταν και η αφορμή, τέσσερις μήνες αργότερα, για να υιοθετήσει ο IMO τη σύμβαση STCW. Η συνδιάσκεψη αυτή συγκλήθηκε λόγω των σοβαρών ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων εκείνη την περίοδο που προκάλεσαν μαζική θαλάσσια ρύπανση.

Στη περίπτωση του AMOCO CADIZ, παρόλο που αρχικά το ατύχημα προκλήθηκε από μία τεχνικής φύσης δυσλειτουργία, η ανθρώπινη παρέμβαση συνέβαλλε τα μέγιστα. Αυτός ήταν ένας από τους λόγους που ο IMO κατάρτισε τη σύμβαση STCW, ενώ συνετέλεσαν και μία άλλη σειρά ατυχημάτων, δηλαδή οι εκρήξεις στα δεξαμενόπλοια BETELGUESE και INDEPENDENTA, οι συγκρούσεις μεταξύ των VENOIL και VENPET, των ATLANTIC EMPRESS και AEGEAN CAPTAIN και η απώλεια λόγω αμέλειας του ENERGY CONCENTRATION. Όλα τα παραπάνω ατυχήματα οφείλονταν σε ανθρώπινα λάθη.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στο τελευταίο ατύχημα δεξαμενόπλοιου, το οποίο αποτελούσε τη μεγαλύτερη απώλεια πλοίου από πλευράς χωρητικότητας τα έτη 1979-1980, ενώ εκφόρτωνε στο Ρότερνταμ υπέστη μεγάλο ρήγμα στο εξωτερικό περίβλημα λόγω κακού χειρισμού κατά τη διαδικασία εκφόρτωσης με αποτέλεσμα να πλημμυρίσει το μεσαίο τμήμα του πλοίου και τα δύο ακραία τμήματα να ακουμπήσουν στο βυθό του λιμένα. Ο πλοίαρχος και ο ίππαρχος καταδικάστηκαν σε 4 μήνες φυλάκιση λόγω αμέλειας.

⁸ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ.79

Ο σκοπός της ίδρυσης της σύμβασης είναι η καθιέρωση διεθνώς υποχρεωτικών απαιτήσεων για τη χορήγηση πιστοποιητικών (ελάχιστα όρια) σε πλοιάρχους, αξιωματικούς και τα πληρώματα, ιδίως για αυτά των αναπτυσσόμενων χωρών που βρίσκονται στο στάδιο της ανάπτυξης των στόλων τους. Η δικαιοδοσία παραμένει στο κράτος της σημαίας του πλοίου αλλά και το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκεί έλεγχο στο αλλοδαπό πλοίο για τα πιστοποιητικά ικανότητας του πληρώματος, όπως ορίζει η σύμβαση.

Η σύμβαση συγκροτείται από 17 κανονισμούς ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις περιέχονται σε σχετικό παράρτημα. Τα διάφορα μέρη της αφορούν στις γενικές διατάξεις για τις διαδικασίες ελέγχου, σ' αυτές που αναφέρονται σε θέματα πλοιάρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε ειδικές απαιτήσεις για τα δεξαμενόπλοια και στις ειδικές ικανότητες που απαιτούνται όταν κάποιος βρίσκεται σε ένα σκάφος διάσωσης.

Μία πηγή υποστηρίζει ότι μετά την έναρξη ισχύος της σύμβασης θα εκλείψουν οι περιπτώσεις «πλαστών» πιστοποιητικών αλλά και οι τρόποι που αυτά αποκτήθηκαν. Σημειώνει όμως ότι οι έλεγχοι του παράκτιου κράτους σε αλλοδαπό πλοίο πρέπει να ασκούνται με τη δέουσα προσοχή διότι ενδεχόμενη καθυστέρηση ή κράτηση του πλοίου στο λιμάνι χωρίς δικαιολογία, υποχρεώνει σε αποζημιώσεις.

Η σύμβαση προβλέπει ότι οι αξιωματικοί πρέπει να γνωρίζουν τις σοβαρές επιδράσεις της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος και να παίρνουν τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με τους διεθνείς και λιμενικούς κανονισμούς. Ειδικά το κεφάλαιο 5 περιέχει διατάξεις για τα πληρώματα που απασχολούνται σε δεξαμενόπλοια, μόνο που είναι περισσότερο γενικού περιεχομένου και η εφαρμογή τους στηρίζεται κυρίως στο κράτος της σημαίας (flag state). Ο κανονισμός V/1 προβλέπει:

‘[...] αξιωματικοί και βαθμοφόροι που έχουν σχετικά καθήκοντα με...το φορτίο ή τον εξοπλισμό του φορτίου στα δεξαμενόπλοια και δεν έχουν εργαστεί σε πλοία αυτού του τύπου πριν εξασκήσουν τα καθήκοντα τους πρέπει να έχουν εκπληρώσει ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης στην ξηρά για την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς και φωτιάς και (α) μία αποδεκτή περίοδο απασχόλησης πάνω στα πλοία με σκοπό την απόκτηση επαρκούς γνώσης για θέματα ασφαλούς λειτουργικής πρακτικής ή (β) ένα αποδεκτό πρόγραμμα εξοικείωσης με τη λειτουργική διαχείριση των δεξαμενόπλοιων το οποίο εμπεριέχει διαδικασίες βασικών μέτρων ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης.

Πλοίαρχοι ή άλλοι αξιωματικοί και κάθε άλλο πρόσωπο με την άμεση ευθύνη της φόρτωσης, εκφόρτωσης και μεταφοράς του φορτίου πρέπει να διαθέτουν (α) σχετική εμπειρία σύμφωνα με τα καθήκοντα τους σε δεξαμενόπλοια και (β) εκπλήρωση ειδικού εκπαιδευτικού προγράμματος που αναφέρεται σε θέματα ασφάλειας δεξαμενόπλοιων, συστήματα προστασίας από την πυρκαγιά, πρόληψης και ελέγχου της ρύπανσης, λειτουργικές πρακτικές και υποχρεώσεις σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανονισμούς [...].

Είναι γνωστό ότι η εφαρμογή των βασικών κανόνων εξαρτάται αποκλειστικά από το κράτος της σημαίας μόνο που τα γενικά επίπεδα εκπαίδευσης διαφέρουν από κράτος σε κράτος, επομένως είναι εύλογο να περιμένει κανείς ένα ευρύ φάσμα της διοίκησης πάνω στο πλοίο (shipboard management) από τα κράτη μέλη. Ο ΙΜΟ έχει προβλέψει (resolution 16) το πρόβλημα και ζητά από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης να προσφέρουν τεχνικής φύσης βοήθεια σε άλλα κράτη όταν αυτά έχουν ανάγκες.

Η σύμβαση προβλέπει μέτρα για τους λιμενικούς ελέγχους αλλά περιορίζεται στην εξακρίβωση των πιστοποιητικών ικανότητας και εάν κάποιο συμβάν δημιουργεί υποψίες ότι τα επίπεδα επάνδρωσης δε βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο. Σύμφωνα με τη σύμβαση υπάρχουν δύο λόγοι για να κρατηθεί το πλοίο σε ένα λιμάνι:

(α) Η αποτυχία να επιδιορθωθούν προβλήματα σχετικά με τη σωστή επάνδρωση και την τήρηση φυλακών γέφυρας και

(β) Εφόσον υπάρχει κίνδυνος απειλής της ανθρώπινης ζωής, της περιουσίας και του περιβάλλοντος.

Όμως η σύμβαση δεν παρέχει το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να διώξει ποινικά ένα άτομο που υπέπεσε σε αδίκημα. Ίσως η σύμβαση έντεχνα να απέφυγε την υιοθέτηση περισσότερων διατάξεων που αφορούν στους λιμένες, διότι τέσσερα χρόνια αργότερα, στα κοινοτικά ύδατα δημιουργήθηκε το μνημόνιο του Παρισιού (Μ.Ο.Υ.) που ασχολείται αποκλειστικά με τους λιμενικούς ελέγχους των πλοίων που καταπλέουν στα Ευρωπαϊκά λιμάνια.

Όταν το εμπορικό πλοίο προσεγγίζει ένα λιμάνι ή τερματικό σταθμό τα προβλήματα πιθανόν να διογκώνονται διότι αυξάνει και ο αριθμός των ανθρώπων που εμπλέκονται στη διαχείριση του πλοίου, λ.χ. πλοηγόι, ρυμουλκά, άλλα πλοία, αυξάνοντας ισόποσα και τους κινδύνους πρόκλησης ατυχήματος, προσάραξης ή σύγκρουσης.

Θα ήταν πολύ εύκολο να θεωρήσουμε ότι η σύμβαση STCW δεν αποδείχθηκε τόσο χρήσιμη όσο υποσχόταν αν και αυτή η κριτική είναι λίγο βιαστική. Προτιμότερο είναι να αξιολογηθεί ως μία αρχή, 164 όπως συμβαίνει με τις περισσότερες συμβάσεις του IMO, ένας συμβιβασμός χαμηλότερων αντί των επιθυμητών υψηλότερων προδιαγραφών.

Το ερώτημα είναι εάν αυτό το πεδίο έρευνας (ανθρώπινος παράγοντας) τυχαίνει του άμεσου ενδιαφέροντος με τους άλλους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Είναι σωστό η εκπαίδευση να παραμείνει αντικείμενο αποκλειστικά του IMO και των εθνικών αρχών ή θα πρέπει να αναλάβουν δράση και άλλοι φορείς. Ωστόσο δεν πρέπει να λησμονούμε ότι είναι σχεδόν αδύνατο να νομοθετηθούν μέτρα που θα εκλείψουν την ανθρώπινη αδυναμία.

Η ανάλυση του ανθρώπινου παράγοντα ήταν αρχικά έργο του της διεθνούς ένωσης εργασίας (International Labour Organization) αλλά η μεγαλύτερη αποδοχή του IMO από τους πλοιοκτήτες και τις κυβερνήσεις των κρατών μελών, ως φορέας που θα προστατεύσει καλύτερα τα συμφέροντα τους, είχε ως αποτέλεσμα να θεωρηθεί η STCW το βασικό εργαλείο. Ο ILO έδειξε ενδιαφέρον από το 1933 με σκοπό τη μείωση των πλοίων χαμηλών προδιαγραφών και των σημαιών ευκαιρίας αλλά και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών. Οι συμβάσεις που υιοθέτησε ο οργανισμός συνοπτικά είναι οι εξής:

- (α) Officers' Competency Certificates No 53 (1946),
- (β) Able Seamen No 74 (1946),
- (γ) Wages, Hours of Work and Manning (1958),
- (δ) Crew Accommodation No 133 (1970),
- (ε) Concerning Continuity of Employment of Seafarers No 145 (1976),
- (στ) Minimum Standards in Merchant Shipping No 147 (1976),

η οποία προβλέπει για τις χαμηλό επίπεδο συντήρησης ενός αλλοδαπού πλοίου και δίνει το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να πάρει τα απαραίτητα μέτρα, καθυστέρηση ή παρακράτηση του πλοίου στο λιμάνι, εφόσον ειδοποιηθεί το κράτος της σημαίας και αρνείται να επιβάλλει κυρώσεις.

Οι πρώτες τροποποιήσεις της σύμβασης το έτος 1991 αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών για την εξοικείωση με το σύστημα Global Maritime Distress Safety. Στις αρχές του 1994 ο IMO προχώρησε στη σύγκλιση διάσκεψης με σκοπό την

αναθεώρηση της σύμβασης STCW και την προετοιμασία μίας νέας σύμβασης για την εκπαίδευση και την επάνδρωση των αλιευτικών πλοίων.

Οι νέες τροποποιήσεις της σύμβασης (1995) εισάγουν ορισμένες καινοτομίες:

(α) αναφέρονται ουσιαστικά σε θέματα εκπαίδευσης στα οποία υπάγονται και τα ζητήματα ασφαλούς τήρησης των φυλακών, (β) παρακολουθούνται από ένα νέο κώδικα και (γ) ενσωματώνουν το νέο σύστημα εξειδίκευσης γνώσεων "functional approach".

Ειδικότερα, ο κώδικας εμπεριέχει διατάξεις που θα πιστοποιούν ότι κάθε ναυτικός έχει τις κατάλληλες ειδικές γνώσεις, την εμπειρία και την απαιτούμενη εξειδίκευση, τόσο στον χειρισμό των εξαρτημάτων πάνω στο πλοίο όσο και στις μεθόδους πρακτικής για την ενδεχόμενη αντιμετώπιση περιστατικών ασφάλειας και προστασίας του θαλασίου περιβάλλοντος.

Η αναθεώρηση της προηγούμενης σύμβασης (1978) έγινε με σκοπό την προσαρμογή των επιπέδων εκπαίδευσης των ναυτικών στις μοντέρνες μεθόδους διαχείρισης των εμπορικών πλοίων αλλά και την εξασφάλιση της εγκυρότητας των πιστοποιητικών ικανότητας. Οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ τον Φεβρουάριο του 1997 ενώ τον επόμενο ακριβώς χρόνο όλα τα εκπαιδευτικά προγράμματα έπρεπε να συμμορφώνονται με τις νέες απαιτήσεις της σύμβασης. Τον Φεβρουάριο του 2002 όλοι οι ναυτικοί πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη νέα STCW 1995 για να μπορούν να ταξιδέψουν με τη σημαία της επιλογής τους. Οι διατάξεις της σύμβασης αφορούν στα εξής:

(α) ορισμός των ενοποιημένων προτύπων ικανότητας, (β) ειδική αναφορά στις μεθόδους έγκρισης εθνικών και αλλοδαπών πιστοποιητικών, (γ) ειδική αναφορά στις πληροφορίες για τους κανονισμούς παράκτιου εμπορίου, (δ) καθορισμός των μεθόδων ελέγχου που τώρα αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας, (ε) κατοχή ενός αρχείου πιστοποιητικών (από τη διοίκηση) σύμφωνα με τα κριτήρια ποιότητας, (στ) έλεγχος εφαρμογής της σύμβασης (από τον IMO) που θα οδηγήσει στην καθιέρωση μίας λευκής λίστας 166 και (ζ) καθορισμός των ευθυνών της επιχείρησης για τα πιστοποιητικά.

Επίσης προβλέπονται διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται έτσι ώστε να γίνει η αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας όλων των εθνικοτήτων των πληρωμάτων. Παράλληλα για χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών θα ελέγχεται η ηλικία, η ψυχική και σωματική υγεία και η απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία. Με την πιστοποίηση ο κάθε ναυτικός

θα αποκτά ορισμένες βασικές γνώσεις για την ασφάλεια πάνω στο πλοίο πριν τη ναυτολόγηση του.

Ο νέος κώδικας της σύμβασης STCW κρίθηκε απαραίτητος με σκοπό να παρέχει ευχέρεια ευκολότερης και ταχύτερης συμπλήρωσης του όταν οι συνθήκες το απαιτούν, κάτι που είναι δύσκολο να επιτευχθεί με την προηγούμενη σύμβαση. Ο κώδικας θα αναφέρεται σε θέματα ποιοτικής αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης, τα προσόντα και τις προϋποθέσεις του διδακτικού προσωπικού και διάφορες άλλες οδηγίες σχετικές με την παροχή και την αναγνώριση της εκπαίδευσης. Διαχωρίζεται στο πρώτο μέρος που είναι υποχρεωτικό και στο δεύτερο μέρος που είναι εθελοντικό έτσι ώστε να επισπευσθούν οι διαδικασίες επικύρωσης των τροποποιήσεων της σύμβασης.

Αυτό που καθιερώνει η νέα σύμβαση είναι οι άμεσες ευθύνες των ναυτιλιακών εταιριών διότι πρέπει να βεβαιώνουν ότι οι ναυτικοί έχουν υποβληθεί στις απαραίτητες διαδικασίες εξοικείωσης με τα θέματα ασφάλειας, τα θέματα διοίκησης πάνω στο πλοίο και τα διαστήματα διακοπών από την εργασία για ξεκούραση. Η συμμόρφωση με τις δεδομένες υποχρεώσεις εξαρτάται από την πολιτική των κυβερνήσεων.

Γνωρίζοντας ότι σε εθνικό επίπεδο ορισμένες απαιτήσεις της σύμβασης θα εφαρμοστούν από διάφορες χώρες σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, είναι πιθανόν κάποια παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη να αποφασίσουν την υιοθέτηση σχετικών απαιτήσεων πριν την έναρξη ισχύος της STCW 1995.

Πρόσθετα η νέα σύμβαση απαιτεί από τις διοικήσεις των κρατών της σημαίας και των παράκτιων κρατών να επιβάλλουν ποινές σε εκείνες τις ναυτιλιακές εταιρίες που έμπρακτα δε συμμορφώνονται με τις νέες απαιτήσεις. Τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα της επιθεώρησης των αλλοδαπών πλοίων από τον Φεβρουάριο του 1997.168 Σύμφωνα με τη σύμβαση από αυτήν την ημερομηνία θα υπάρχει ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους λιμενικούς ελέγχους για τις ΗΠΑ και τα κράτη που ανήκουν στο Μνημόνιο του Παρισιού (Paris M.O.U.).

Επομένως οι τροποποιήσεις του έτους 1995 εισήγαγαν αυστηρότερα μέτρα παράλο που τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από την προηγούμενη σύμβαση (1978) είναι αποδεκτά

μέχρι το 2002 αλλά όχι και η υποχρεωτική εκπαίδευση των ναυτικών που από το 1998 ακολουθεί τις απαιτήσεις της νέας σύμβασης.¹⁰

1.3.3.1 Οι διατάξεις της τροποποίησης της Μανίλα 2010 της Διεθνούς σύμβασης STCW

Οι σημαντικές αλλαγές που εμπεριέχονται στο κείμενο της νέας STCW και ενδιαφέρουν άμεσα την Ναυτιλιακή Κοινότητα αφορούν τα ακόλουθα:

Κεφάλαιο I: Προστέθηκαν νέοι ορισμοί για τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης: Certificate of Competence, Certificate of Proficiency and documentary evidence. Καθίσταται αποδεκτή η εξ αποστάσεως εκπαίδευση (distance learning) και παρέχονται οδηγίες για την ορθή εκτέλεσή της. Καθίσταται υποχρεωτική η εκπαίδευση με χρήση προσομοιωτή στο σύστημα Ηλεκτρονικών Χαρτών (ECDIS) και στο Μέρος Β του Κώδικα STCW παρέχονται προδιαγραφές. Τα Πιστοποιητικά Εκπαίδευσης Δεξαμενοπλοίων εκδίδονται μόνον ή επικυρώνονται από τις Διοικήσεις των Κρατών μερών. Προστέθηκαν νέες απαιτήσεις για την ιατρική ικανότητα των ναυτικών.

Κεφάλαιο II: Με την ένταξη της στον Κώδικα STCW καθιερώνεται εκπαίδευση στο σύστημα Ηλεκτρονικών Χαρτών (ECDIS) και στη διοίκηση – συντονισμό ομάδας – ανάπτυξη διοικητικών ικανοτήτων για τους αξιωματικούς καταστρώματος. Προστίθεται νέος κανονισμός II/5 που αφορά την ειδικότητα του Able Seafarer.

Κεφάλαιο III: Προστίθενται νέοι κανονισμοί που αφορούν την ειδικότητα του ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΥ αξιωματικού και κατώτερο πλήρωμα (Electrotechnician Officer and rating) καθώς επίσης του able seafarer engine. Βελτιώνεται το Μέρος Α του Κώδικα STCW αναφορικά με την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ειδικοτήτων μηχανοστασίου.

Κεφάλαιο IV: Οι χειριστές, έτσι ορίζεται το προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών, εκπαιδεύονται και πιστοποιούνται για την επάρκειά τους στη χρήση των «IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES» και «INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL»

Κεφάλαιο V: Ο κανονισμός V/1 που αφορά την εκπαίδευση του προσωπικού Δεξαμενοπλοίων σε Βασικό και Προχωρημένο επίπεδο, διαχωρίζεται σε V/1-1 με απαιτήσεις

⁹ Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο, 2009

για τα πληρώματα πετρελαιοφόρων, χημικών δεξαμενοπλοίων και V/1-2 για τα πληρώματα υγραεριοφόρων. Παράλληλα προστίθενται νέες ενότητες εκπαίδευσης και εκσυγχρονίζονται οι υπάρχουσες. Ο κανονισμός V/3 που αφορά την εκπαίδευση του προσωπικού των αμιγώς Ε/Γ πλοίων καταργείται και συγχωνεύεται με τον κανονισμό V/2.

Κεφάλαιο VI: Επιδιώκεται συσχέτιση κανονισμών του παρόντος κεφαλαίου με το κεφάλαιο II, ώστε να αποφεύγεται η απαίτηση για επιπλέον πιστοποιητικά. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η επικάλυψη των απαιτήσεων εκπαίδευσης και πιστοποίησης. Απαιτείται ανανέωση της εκπαίδευσης ανά πενταετία, με επανάληψη της φοίτησης στις θεματικές ενότητες που δεν μπορούν να καλύφθούν με επί του πλοίου εκπαίδευση (onboard training). Το εν λόγω θέμα έχει εξέχουσα βαρύτητα δεδομένου ότι απαιτεί υψηλές απαιτήσεις σε δομές εκπαίδευσης. Δημιουργείται πρόσθετος κανονισμός (VI/5 και 6) για την εκπαίδευση και πιστοποίηση σε θέματα Ασφαλείας (Security), συμπεριλαμβανομένης της αντιμετώπισης της πειρατείας. Αποτελεί φυσικό επακόλουθο της ευαισθησίας της Διεθνούς Κοινότητας για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας.

Οι πλοιοκτήτες πρέπει να γνωρίζουν ότι κατά το διάστημα από 1 Ιουλίου 2013 και έως την 1η Ιανουαρίου 2017 όλοι οι ναυτικοί πρέπει λάβουν συμπληρωματική εκπαίδευση σύμφωνα με τις διατάξεις της τροποποίησης της Μανίλα 2010 της Διεθνούς σύμβασης STCW.

1.4 Διακυβερνητικά όργανα και ιδιωτικές οργανώσεις του IMO

Η σύμβαση που ίδρυσε τον οργανισμό (Convention IMCO, 1984) ορίζει ότι ο IMO έχει άμεση συνεργασία με τέσσερις ομάδες διεθνών οργανισμών, δηλαδή τα Ηνωμένα Έθνη και τα όργανά τους, τις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ τους διακυβερνητικούς οργανισμούς και τέλος τους ιδιωτικούς οργανισμούς .

Συχνά λοιπόν στις συνδιασκέψεις του ναυτιλιακού οργανισμού μετέχει ένας μεγάλος αριθμός διακυβερνητικών οργάνων και ιδιωτικών οργανώσεων, με συμβουλευτική αρμοδιότητα, αντιπροσωπεύοντας ένα πλήθος από βιομηχανικά, εμπορικά, περιβαλλοντικά, ασφαλιστικά και εργατικά συμφέροντα στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας .¹¹

¹¹Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015

1.4.1 Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας – International Labour Organization (ILO)

Δημιουργήθηκε από τη συνθήκη των Βερσαλλιών το έτος 1919 παράλληλα με την Κοινωνία των Εθνών και αποτέλεσε την πρώτη ειδική οργάνωση που συνδέθηκε με τον ΟΗΕ το έτος 1946. Ο ILO από τα 41 μέλη που υιοθέτησαν τη Διακήρυξη της Φιλαδέλφειας απαριθμεί σήμερα τον τετραπλάσιο και πλέον αριθμό χωρών-μελών και πιο συγκεκριμένα ο αριθμός ανέρχεται σε 185.

Κύριοι σκοποί του οργανισμού είναι η κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων που βελτιώνουν τις συνθήκες ζωής και εργασίας, αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχόλησης καθώς και η θέσπιση διεθνών συμβάσεων και κανόνων εργασίας.

Οι στόχοι του ILO είναι οι εξής:

- i. Διατύπωση διεθνών προτύπων-κανόνων και προγραμμάτων για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ζωής, την αύξηση των θέσεων εργασίας και την προώθηση των βασικών ανθρώπινων δικαιωμάτων.
- ii. Δημιουργία διεθνών όρων εργασίας, τους οποίους θα πρέπει να προσπαθούν να πετύχουν τα κράτη κατά την εφαρμογή των προτύπων αυτών.
- iii. Παροχή τεχνικής βοήθειας σε ζητήματα κοινωνικής πολιτικής, διοίκησης, εκπαίδευσης και αξιοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού.
- iv. Υποστήριξη συνεταιριστικών οργανώσεων και αγροτικών βιομηχανιών – Διερεύνηση των κοινωνικών προβλημάτων που προκαλεί ο διεθνής ανταγωνισμός, η ανεργία, η υποαπασχόληση, οι εργασιακές και βιομηχανικές σχέσεις, η οικονομική ανάπτυξη και η αλλαγή της τεχνολογίας.
- v. Προστασία των διεθνών μεταναστών, περιφρούρηση των συνδικαλιστικών και λοιπών ανθρωπίνων δικαιωμάτων και ανάδειξη της εργασίας σε συντελεστή των οικονομικών και κοινωνικών αποφάσεων.

Ο ILO είναι η μοναδική διακυβερνητική οργάνωση της οποίας οι χώρες μέλη εκπροσωπούνται όχι μόνο από κυβερνητικούς αλλά και από εκπροσώπους των εργαζομένων και των εργοδοτών.

Τα βασικά όργανα του ILO είναι τρία:

Η Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας (General Conference)

Αποτελεί το ανώτατο όργανο του ILO. Τα κράτη-μέλη του ILO συναντιούνται στη διεθνή διάσκεψη εργασίας τον Ιούνιο κάθε έτους, στη Γενεύη. Η διάσκεψη καθιερώνει και υιοθετεί τα διεθνή πρότυπα εργασίας. Ενεργεί ως φόρουμ που συζητούνται τα κοινωνικά και άλλα θέματα εργασίας που κρίνονται μεγάλης σπουδαιότητας για ολόκληρο τον κόσμο. Η διάσκεψη εγκρίνει επίσης τον προϋπολογισμό της οργάνωσης και εκλέγει το σώμα κυβέρνησης.

Το Διοικητικό Συμβούλιο (Governing Body):

Εκλέγεται από την ετήσια Διεθνή Διάσκεψη Εργασίας και συγκροτείται από 28 κυβερνητικούς εκπροσώπους, 14 εκπροσώπους των εργαζομένων και 14 εκπροσώπους των εργοδοτών. Παίρνει αποφάσεις σχετικά με την πολιτική του ILO. Αποφασίζει το πρόγραμμα και τον προϋπολογισμό που παρουσιάζει έπειτα στη διάσκεψη για έγκριση.

Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας

Στις αρμοδιότητές του είναι η συγκέντρωση πληροφοριών από όλον τον κόσμο και η επιμέλεια των εκδόσεων του ILO. Είναι η μόνιμη γραμματεία του διεθνούς οργανισμού εργασίας και του σημείου εστίασης για τις γενικές δραστηριότητες που προετοιμάζει κάτω από τη διεύθυνση του σώματος κυβέρνησης και κάτω από την ηγεσία ενός Γενικού Διευθυντή, ο οποίος εκλεγεται για πενταετή ανανεώσιμη θητεία.

Αναλυτικότερα στον τομέα της ναυτιλίας ο ILO ασχολείται με θέματα που αφορούν τη ναυτική εργασία σε περιοδικά διαστήματα οργανώνει μία πρόσθετη σύνοδο της γενικής Διάσκεψής του, που αφιερώνεται στον ναυτιλιακό τομέα και συγκεκριμένα στη ναυτική εργασία.

Ο οργανισμός συνεργάζεται με τον IMO κυρίως σε θέματα εκπαίδευσης και έκδοσης πιστοποιητικών των πληρωμάτων με τις εργασίες της Κοινής Επιτροπής (IMO/ILO Committee on Training). Η κοινή ομάδα εργασίας εμπειρογνώμων IMO/ILO σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση σχετικά με τις αξιώσεις για τον θάνατο, τον προσωπικό τραυματισμό και την εγκατάλειψη των ναυτικών, για να εξετάσει τα θέματα της ευθύνης και της αποζημίωσης σχετικά με τις αξιώσεις πληρωμάτων, για να εξασφαλίσει, μέσω της λειτουργίας κατάλληλων διεθνών οργάνων, τα δικαιώματα των μελών του πληρώματος/των ναυτικών στην επαρκή αποζημίωση για την απώλεια ζωής, προσωπικού τραυματισμού και εγκατάλειψης και για να διατυπώσει τις κατάλληλες συστάσεις στη νομική επιτροπή του IMO και του ILO, ανάλογα με την περίπτωση. Έχει ενεργοποιηθεί στους τομείς : i. της προστασίας των λιμενεργατών από

ατυχήματα κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και ii. στην επίλυση των προβλημάτων που ανακύπτουν από την εργασία στις βιομηχανίες εξόρυξης πετρελαίου στη θάλασσα.¹²

1.4.2 Maritime Labour Convention – (MLC)

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC) είναι μια Σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας. Ιδρύθηκε το 2006 ως ο τέταρτος πυλώνας του διεθνούς ναυτικού δικαίου και ενσωματώνει όλα τα πρόσφατα ισχύοντα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και συστάσεων ναυτικής εργασίας, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που βρίσκονται και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις εργασίας. Οι άλλοι πυλώνες είναι η SOLAS, η MARPOL και η STCW. Οι συνθήκες ισχύουν για όλα τα πλοία που εισέρχονται στα λιμάνια των συμβαλλόμενων μερών της συνθήκης, καθώς και για όλα τα κράτη που φέρουν τη σημαία του κράτους-μέλους.

Η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου του 2013, ένα χρόνο μετά την επικύρωσή της από 30 χώρες, που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 33% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας των πλοίων. Ήδη οι πέντε χώρες που επικύρωσαν πρώτες τη σύμβαση αντιπροσώπευαν πάνω από το 43% της ακαθάριστης παγκόσμιας χωρητικότητας. Από τον Οκτώβριο του 2014 η σύμβαση έχει κυρωθεί από 65 κράτη που αντιπροσωπεύουν το 80% της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Αποτελείται από δεκαέξι άρθρα, που περιέχουν τις γενικές διατάξεις, καθώς και τον Κώδικα. Ο Κώδικας αποτελείται από πέντε τίτλους κατά τους οποίους οι ειδικές διατάξεις ομαδοποιούνται ανά κριτήριο:

Τίτλος 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς να εργαστούν σε πλοίο

Οι ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν τμήμα του κώδικα χωρίζονται σε 4 μέρη και συνοψίζονται παρακάτω:

Ελάχιστο όριο ηλικίας. Η ελάχιστη ηλικία είναι τα 16 έτη.

Ιατρική καταλληλότητα. Οι εργαζόμενοι θα πρέπει να είναι ικανοί, από ιατρική άποψη, για τα καθήκοντα ου επιτελούν.

Εκπαίδευση: Οι ναυτικοί θα πρέπει να εκπαιδευτούν για τα καθήκοντά τους, καθώς και να έχουν προσωπική κατάρτιση σε θέματα ασφαλείας.

Υπηρεσίες πρόσληψης/τοποθέτησης: Θα πρέπει να έχουν τις σωστές διαδικασίες τοποθέτησης, εγγραφής, διαδικασίες καταγγελίας και αποζημίωσης, εάν η πρόσληψη δεν γίνει.

¹² Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ 203

Τίτλος 2: Απασχόληση-συνθήκες

Ο τίτλος σχετικά με τους όρους απασχόλησης καταγράφει τους όρους της σύμβασης και τις πληρωμές, καθώς και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία.

Οι συμβάσεις. Η σύμβαση θα πρέπει να είναι σαφής και νομικά εκτελεστή και να ενσωματώνει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Πληρωμές. Οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται τουλάχιστον κάθε μήνα, και θα πρέπει να είναι τακτικά μεταβιβάσιμοι στην οικογένεια, αν αυτό είναι επιθυμητό.

Ώρες ανάπαυσης. Οι ώρες ανάπαυσης θα πρέπει να εκτελούνται με το εθνικό δίκαιο. Ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας στην εν λόγω νομοθεσία δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες, σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 24 ωρών και 72 μέσα σε περίοδο επτά ημερών, ή τουλάχιστον δέκα, ημερών.

Άδεια. Οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα για ετήσια άδεια, καθώς και άδεια παραμονής στην ακτή.

Επαναπατριsmός. Επιστρέφοντας στη χώρα διαμονής τους πρέπει να είναι ελεύθεροι.

Απώλεια. Εάν ένα πλοίο χαθεί ή ναυαγήσει, οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα επιδόματος ανεργίας.

Επάνδρωση. Κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει επαρκές επίπεδο επάνδρωσης.

Τίτλος 3: Διαμονή, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, διατροφή και υπηρεσίες εστίασης

Ο τίτλος καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τη διαμονή και τις εγκαταστάσεις αναψυχής, καθώς και για τα τρόφιμα και την τροφοδοσία.

Διαμονή. Κατάλυμα για τη διαμονή ή/και την εργασία θα πρέπει να είναι «η προώθηση της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών».

Διατροφή και Υπηρεσίες Εστίασης. Τόσο η ποιότητα των τροφίμων όσο και η ποσότητα, συμπεριλαμβανομένου του νερού, θα πρέπει να ρυθμιστούν στο κράτος-σημαίας. Επιπλέον, οι μάγειρες θα πρέπει να έχουν κατάλληλη εκπαίδευση.

Τίτλος 4: Προστασία της Υγείας, της Ευημερίας, της Ιατρικής περίθαλψης και της Κοινωνικής Ασφάλισης

Ο τίτλος 4 αποτελείται από 5 κανονισμούς για την υγεία, την ευθύνη, την ιατρική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση.

Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά. Οι ναυτικοί θα πρέπει να καλύπτονται και να έχουν πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη επί του σκάφους κατ' αρχήν,

χωρίς κόστος και με ανάλογη ποιότητα με τα πρότυπα της υγειονομικής περιθαλψης στην ξηρά.

Ευθύνη των πλοιοκτητών. Οι ναυτικοί θα πρέπει να προστατεύονται από τις οικονομικές επιπτώσεις «ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που συνέβη σε σχέση με την εργασία τους».

Προστασία υγείας, ασφάλισης και πρόληψη ατυχημάτων. Ένα ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον θα πρέπει να παρέχεται στους ναυτικούς.

Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις πρόνοιας στην ξηρά. Τα κράτη-λιμένες πρέπει να προβλέπουν «την κοινωνική πρόνοια, τις πολιτικές, ψυχαγωγικές και πληροφοριακές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες» και να παρέχουν εύκολη πρόσβαση σε αυτές τις υπηρεσίες.

Κοινωνική ασφάλιση. Η κάλυψη κοινωνικής ασφάλισης θα πρέπει να είναι στη διάθεση των ναυτικών.

Τίτλος 5: Συμμόρφωση και Επιβολή

Ο τίτλος 5 ορίζει για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τη σύμβαση. Ο τίτλος διακρίνει τις απαιτήσεις για τα κράτη-σημαίας και για τα κράτη-λιμένες.

Τα κράτη σημαίας. Τα κράτη-σημαίας είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση της εφαρμογής των κανόνων σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Κράτη-Λιμένες. Η επιθεώρηση στα λιμάνια εξαρτάται από το αν υπάρχει ένα Πιστοποιητικό Θαλάσσιας Συμμόρφωσης. Εάν το πιστοποιητικό είναι παρόν, η συμμόρφωση πρέπει να θεωρείται επί της αρχής, και περαιτέρω έρευνες διεξάγονται μόνον εφόσον το πιστοποιητικό δεν είναι εντάξει ή υπάρχουν ενδείξεις μη συμμόρφωσης. Για τα πλοία που δεν έχουν το πιστοποιητικό, οι έλεγχοι είναι πολύ πιο λεπτομερείς και θα πρέπει να εξασφαλίσουν, σύμφωνα με μια «αρχή μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», ότι το πλοίο έχει συμμορφωθεί με τις διατάξεις της σύμβασης. Έτσι η σύμβαση ισχύει εμμέσως επίσης και για τα πλοία των τρίτων χωρών, εάν σκοπεύουν να πάνε σε λιμένες ενός κράτους-μέλους.

Οργανισμοί Εργασίας. Τα γραφεία που προμηθεύουν ναυτεργάτες στα πλοία θα πρέπει επίσης να επιθεωρούνται για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή της σύμβασης.¹³

¹³ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ 2015

1.4.3 Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο - International Chamber of Shipping (ICS)

Ο οργανισμός ιδρύθηκε το 1948 και προέρχεται από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Διάσκεψη (International Shipping Conference, 1921). Επειδή εκείνη την περίοδο άρχισαν να δημιουργούνται οι διασκέψεις των πλοίων τακτικών γραμμών, για να μη δημιουργηθεί σύγχυση, άλλαξε το όνομα του σε Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο. Είναι μια εφοπλιστική ένωση ιδιωτικού χαρακτήρα που ασχολείται κυρίως με την παροχή συμβουλών στα μέλη του και την προώθηση των συμφερόντων τους σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Τα μέλη του οργανισμού είναι εφοπλιστικές ενώσεις διάφορων χωρών, οι οποίες πληρώνουν τις απαραίτητες εισφορές τους, ανάλογα με τις χωρητικότητές τους. Αποτελείται από 40 περίπου πλοιοκτήτριες εταιρείες η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων προέρχεται από τη Δυτική Ευρώπη. Εκτός των πλοιοκτητικών ενώσεων στον οργανισμό αυτό μετέχουν και τα Ναυτικά Επιμελητήρια των κρατών-μελών. Εκτός από τις ενώσεις πλοιοκτητών και τα Ναυτιλιακά Επιμελητήρια, στην περίπτωση που μια χώρα δεν διαθέτει τέτοιου είδους οργανώσεις, δύναται να συμμετάσχει μέσω ανεξάρτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι αντιπροσωπείες του μετέχουν τακτικά στα συνέδρια της Νομικής Επιτροπής και της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO, αλλά και στις συνδιασκέψεις του ίδιου του οργανισμού, στις συνεδριάσεις της Νομικής Επιτροπής και της Επιτροπής Θαλάσσιου περιβάλλοντος και στον ΔΟΕ.

Η δομή του αποτελείται από τις εξής επιτροπές: δεξαμενοπλοίων, εμπορευματοκιβωτίων, ναυτικής ασφάλειας, ναυτιλιακού δικαίου, ναυτιλιακών εγγράφων, ραδιοεπικοινωνίας και θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι κύριοι τομείς ενασχόλησής του αφορούν :

- i. Την ασφάλεια των πλοίων: διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς, ατυχήματα και εκρήξεις στα δεξαμενόπλοια, ζητήματα πλοήγησης στη Μάγχη και στη Βόρεια θάλασσα
- ii. Την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος: έκδοση οδηγιών τεχνικής φύσης
- iii. Την ενοποίηση των ναυτιλιακών εγγράφων και την ανάπτυξη κανόνων για τις πορείες των πλοίων: βελτίωση των διάφορων τύπων των φορτωτικών αλλά και των υποχρεωτικών πορειών των πλοίων (traffic separation schemes) στα στενά του Dover.

Σκοπός του Ναυτικού Επιμελητηρίου είναι:

- i. Να εκπροσωπεί τα ναυτιλιακά συμφέροντα όλων των μελών του σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς καθώς και στα συνέδρια που μετέχει ως μέλος ή ως παρατηρητής.
- ii. Να προωθεί τα συμφέροντα των μελών του και σε άλλα θέματα εκτός των ναυτιλιακών.
- iii. Να συνεργάζεται με άλλους αρμόδιους φορείς για θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος.
- iv. Να αναπτύσσει και να υποστηρίζει τις απόψεις του δια μέσου των κυβερνήσεων των χωρών-μελών του.

Για την επίτευξη των παραπάνω σκοπών και την πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων τους, στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, λειτουργούν διάφορες ειδικές επιτροπές:

- Για τα εμπορευματοκιβώτια και τις πολυμερείς μεταφορές
- Για τις διαδικασίες διευκόλυνσης του θαλάσσιου εμπορίου
- Για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης
- Για όλους τους τομείς της θαλάσσιας ασφάλειας, όπου συμπεριλαμβάνονται και τα ειδικά θέματα που αφορούν δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς χημικών μεταφορών και πλοία μεταφοράς υγραερίου
 - Για τη ναυτιλιακή νομοθεσία και ιδίως για την ευθύνη των πλοιοκτητών
 - Για τα ναυτιλιακά έγγραφα
 - Για τη ραδιοεπικοινωνία¹⁴

¹⁴ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 234

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΩΔΙΚΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

2.1 Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος – International Safety Management Code (ISM Code)

Οι δραματικές συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων της τελευταίας δεκαετίας τόσο το θαλάσσιο περιβάλλον όσο και στο έμπυχο ναυτεργατικό δυναμικό ώθησαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στην λήψη και υιοθέτηση ενός νέου θεσμικού πλαισίου για ασφαλέστερες μεταφορές.

Ο IMO στις 17-11-1993 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). Η αξία του ISM Code έγκειται στο ότι καθιερώνει ένα διεθνές πρότυπο για την διαχείριση και λειτουργία των πλοίων με τη θέσπιση ενός συνόλου λειτουργικών κανόνων, που άπτονται όλου του οργανωτικού φάσματος της διοίκησης, τόσο της διαχειρίστριας εταιρείας όσο και των πλοίων που εξαρτώνται από αυτήν και αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης.

Ο παραπάνω κώδικας υιοθετήθηκε στη συνδιάσκεψη της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) την 21-6-1994 και ενσωματώθηκε στο νέο της κεφάλαιο IX. Η υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ξεκίνησε για τα επιβατηγά, περιλαμβανομένων και των επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών από την 1-7-1998, 29 για τα πετρελαιοφόρα, χημικά δεξαμενόπλοια, υγραεριοφόρα και φορτηγά μεταφοράς χύδην φορτίου ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κ.ο.χ από την 1-7-1998, ενώ για τα υπόλοιπα φορτηγά πλοία άνω των 500 κ.ο.χ. συμπεριλαμβανομένων και των πλωτών εξέδρων εξόρυξης πετρελαίου από την 1-7-2002.

Οι βασικοί στόχοι του κώδικα συνίστανται στην ασφάλεια των πλοίων, στην αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων, στην προστασία της περιουσίας και στην αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η καινοτομία που εισάγει ο κώδικας αφορά στις γραπτές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται πιστά. Οι διαδικασίες αφορούν κάθε στάδιο της μεταφοράς, όπως:

- Ο σχεδιασμός φόρτωσης και εκφόρτωσης (loading and discharging plans)

- Σχεδιασμός ταξιδιού (passage plan)
- Διαδικασίες ελέγχου πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (check lists)
- Ανταλλαγή στοιχείων με τους πλοηγούς (pilot cards)
- Επικοινωνία πλοίου-γραφείου-ναυλωτών.

Ο κώδικας ουσιαστικά επιβάλλει τη γραπτή τήρηση των διαδικασιών που ακολουθούσε μέχρι σήμερα κάθε πλοίο, με την εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ., Safety Management System, SMS), μέσω του οποίου θα αποδεικνύονται και θα διασφαλίζονται:

- Η συμμόρφωση των υπό εκμετάλλευση πλοίων με τις διεθνείς συμβάσεις και την εσωτερική νομοθεσία του κράτους της σημαίας.
- Η συμμόρφωση με τους σχετικούς Κώδικες, τα Πρότυπα ή τις Οδηγίες που συνιστώνται από τους Διεθνείς Οργανισμούς, τις αρμόδιες Κρατικές Αρχές και τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες.
- Η εφαρμογή του συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο δεν συνίσταται σε μια γενική αναφορά στους στόχους και τις διαδικασίες που ακολουθεί η εταιρεία (τόσο κατά τη λειτουργία της στην ξηρά όσο και στη θάλασσα), αλλά εφαρμόζεται κατά τομείς με συγκεκριμένες αρμοδιότητες.

Προκειμένου μια εταιρεία να προχωρήσει στην υλοποίηση και αποτελεσματική εφαρμογή του ISM Code , θα πρέπει προηγουμένως να έχει πεισθεί για τα οφέλη που θα αποκομίσει. Τα οφέλη αυτά μπορούν να συνοψιστούν στους εξής τομείς:

- Λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και κατ' επέκταση βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών.
- Μεγαλύτερος βαθμός συμμόρφωσης και εναρμόνισης με τις ισχύουσες διεθνείς συνθήκες και κανόνες (κυρίως με τις Διεθνείς Συμβάσεις MARPOL, SOLAS και STCW).
- Υιοθέτηση μιας σειράς μέτρων για την αποτροπή και τον περιορισμό των ατυχημάτων στο προσωπικό καθώς και για την αποσόβηση ενδεχόμενων ζημιών ή απωλειών στα πλοία, στον εξοπλισμό ή στο φορτίο τους.
- Μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της εταιρείας.

- Εκτέλεση της μεταφορικής υπηρεσίας με υψηλότερο βαθμό ασφάλειας και αξιοπιστίας, με απόρροια την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της εταιρείας.

- Ανάπτυξη διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου που εξασφαλίζουν έγκαιρη αναγνώριση τυχόν σφαλμάτων, προβλημάτων και παραλείψεων τόσο στο πλοίο όσο και στην εταιρεία.

Προβλέπονται ευθύνες και αρμοδιότητες που αφορούν:

i. την εταιρεία

Η καταγραφή των αρμοδιοτήτων των τμημάτων, των θέσεων των ατόμων που ασχολούνται με θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς επίσης και των σχέσεων μεταξύ τους τόσο στην εταιρεία όσο και στο πλοίο.

ii. τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα

εντός των αρμοδιοτήτων και ευθυνών του εξουσιοδοτημένου προσώπου, οι οποίες καθορίζονται εγγράφως, εμπίπτουν τα εξής:

1. παρακολούθηση της αποτελεσματικής λειτουργίας και υλοποίησης του Σχεδίου Ασφαλούς Διαχείρισης.

2. Αποστολή προς τα πλοία όλων των απαραίτητων μέσων και εφοδίων

3. Εντοπισμός ενδεχόμενων αδυναμιών του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης και υποβολή σχετικής αναφοράς στην εταιρεία.

4. Διενέργεια εσωτερικών ελέγχων του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης τόσο της εταιρείας όσο και των πλοίων και υποβολή προτάσεων για την βελτίωση και αναβάθμισή του

5. Αναφορά ατυχημάτων και περιστατικών μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης

6. Διενέργεια ελέγχου εφαρμογής των προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού του πλοίου και της ξηράς

7. Διενέργεια τακτικών συναντήσεων τόσο στα γραφεία όσο και στα πλοία για συζήτηση θεμάτων ασφαλείας και αποσαφήνιση του Σχεδίου Ασφαλούς Διαχείρισης.

iii. Τον πλοίαρχο

Ο ISM Code επηρέασε και τις ευθύνες του πλοίαρχου, στις οποίες εντάσσονται πλέον:

1. Η υλοποίηση της πολιτικής της εταιρείας σε ότι αφορά το πλοίο

2. Η διενέργεια εσωτερικού ελέγχου και η πιστοποίηση της καλής εφαρμογής του Σχεδίου Ασφαλούς Διαχείρισης

3. Η παροχή αναφορών ατυχημάτων ή συμβάντων ή και έγγραφων αναφορών για την αναθεώρηση του Σχεδίου Ασφαλούς Διαχείρισης, μέσω του εξουσιοδοτημένου προσώπου.

4. Η εύρυθμη λειτουργία του πλοίου, η εφαρμογή των προγραμμάτων εκπαίδευσης και η διασφάλιση της τήρησης ασφαλούς πρακτικής γενικότερα επί του πλοίου.

iv. Τα μέσα και το προσωπικό

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να διαθέτει στοιχεία για την τεκμηρίωση της καταλληλότητας των προσόντων που θα πρέπει να έχουν οι Πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος. Κάθε μέλος του προσωπικού θα πρέπει πριν την ανάληψη των καθηκόντων του να δηλώνει εγγράφως την πλήρη ενημέρωσή του σε ό,τι αφορά στο Σχέδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας και θα πρέπει να ενημερώνεται διαρκώς και να γνωρίζει τις διατάξεις των διεθνών συμβάσεων που αφορούν την ασφάλεια της ζωής, του πλοίου, του φορτίου ή της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

v. Την ανάπτυξη σχεδίων για τη λειτουργία του πλοίου

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να παρέχει έγγραφες οδηγίες σχετικά με τις λειτουργίες του πλοίου αναφορικά με θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Ενδεικτικά αναφέρονται

- διαδικασίες λειτουργίας της γέφυρας
- διαδικασίες λειτουργίας του μηχανοστασίου
- διαδικασίες συντήρησης, χειρισμού και επιθεώρησης των σωστικών μέσων
- διαδικασίες πρόληψης της ρύπανσης
- διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης

τα πρόσωπα που θα επιφορτιστούν με την έκδοση τέτοιων οδηγιών θα πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις της θεωρητικής και πρακτικής κατάρτισης με ιδιαίτερη έμφαση στην επαγγελματική εμπειρία και στην καλή γνώση του αντικειμένου του πλοίου.

vi. Την προετοιμασία για αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης

Σύμφωνα με τον ISM Code κάθε εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει σχέδια αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (Emergency Response Plans), τα οποία θα χρησιμοποιούνται

τόσο από το προσωπικό ξηράς όσο και από το προσωπικό κάθε πλοίου. Τα σχέδια αυτά θα πρέπει να διαφοροποιούνται ανάλογα με:

- Τον τύπο του πλοίου
- Τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες
- Τη θέση του πλοίου (εν πλω, στο λιμάνι, στο αγκυροβόλιο κ.λπ.)
- Τη γεωγραφική θέση του πλοίου (κοντά ή μακριά από ακτές)
- Την κατάσταση του πλοίου (π.χ. έμφορτο ή άφορτο)
- Το είδος του φορτίου

Τα σχέδια αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών θα πρέπει να αφορούν τουλάχιστον: βλάβη των κυρίων μηχανών και αξονικών συστημάτων, σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά, κατάκλυση/διαρροή, ρύπανση από βλαβερές ουσίες ή πετρέλαιο, εγκατάλειψη πλοίου, πειρατεία ή τρομοκρατική επίθεση, ζημιά στη γάστρα του πλοίου, μετατόπιση φορτίου, σοβαρό τραυματισμό ή ασθένεια.

Όμως για την ουσιαστική αντιμετώπιση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης δεν αρκεί μόνο ο σχεδιασμός όλων εκείνων των ενεργειών που θα πρέπει να εφαρμοσθούν αλλά και η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού που θα εμπλακεί στην αντιμετώπιση του συμβάντος είτε είναι επιβαίνοντες (πλήρωμα-επιβάτες) είτε το προσωπικό της εταιρείας.

Η εκπαίδευση αυτή πραγματοποιείται μέσα από «Γυμνάσια και Ασκήσεις», στα οποία οι εμπλεκόμενοι καλούνται να ενεργήσουν όπως θα ενεργούσαν υπό πραγματικές συνθήκες αντιμετώπισης του συμβάντος με σκοπό την εξοικείωσή τους με τα παρεχόμενα μέσα αντιμετώπισης των διάφορων περιστατικών, καθώς επίσης και τη βελτίωση της ικανότητας και αποδοτικότητάς τους (on-board training). Η τεκμηρίωση των γυμνασίων και των ασκήσεων θα πιστοποιείται με την καταχώρισή τους στο ημερολόγιο επιθεωρήσεων και γυμνασίων του πλοίου, ενώ η αποτελεσματικότητά τους θα αξιολογείται με σχετικές αναφορές, ώστε να επισημαίνονται οι ατέλειες του συστήματος με σκοπό τη βελτίωσή του.

Επίσης ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης απαιτεί την καθιέρωση διαδικασιών για αναφορά και ανάλυση των περιστατικών μη συμμόρφωσης, καθώς και των ατυχημάτων και επικίνδυνων καταστάσεων με σκοπό τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας και την πρόληψη της ρύπανσης.

vii. Την συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού

Στον τομέα της συντήρησης του πλοίου και του εξοπλισμού απαιτείται η καθιέρωση ενός Συστήματος Προγραμματισμένης Συντήρησης (Planned Maintenance System), το οποίο θα εξασφαλίζει την εκτέλεση των απαραίτητων εργασιών (συντήρηση, επισκευές, επιθεώρηση) κατά προγραμματισμένο, ασφαλή και συνεπή τρόπο, με ταυτόχρονη ενημέρωση των αρχείων του πλοίου και του γραφείου.

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει έγγραφες διαδικασίες για τον τρόπο επιθεώρησης και συντήρησης του κάθε πλοίου και του εξοπλισμού του. Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να διενεργούνται κατά τακτά χρονικά διαστήματα τόσο από τους αρμόδιους αξιωματικούς του πλοίου όσο και από τον Τεχνικό Διευθυντή της εταιρείας. Επιπρόσθετα κάθε εταιρεία οφείλει να καθορίσει τα συστήματα και τον εξοπλισμό που θεωρείται «κρίσιμος» για κάθε συγκεκριμένο πλοίο και λειτουργία, όπως την αντλία πυρκαγιάς, το σύστημα πηδαλιουχίας, τα συστήματα συναγερμού, τα συστήματα πυρόσβεσης, τα σωστικά μέσα κ.α.

viii. Την τεκμηρίωση, τον έλεγχο, την αναθεώρηση και την αξιολόγηση της εταιρείας

Όλα τα έγγραφα και τα στοιχεία που θα χρησιμοποιήσει η εταιρεία για την περιγραφή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης και των τομέων του, θα ενσωματωθούν σε δυο βασικά εγχειρίδια: στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας και στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης κάθε πλοίου χωριστά. Τυχόν τροποποιήσεις των εγχειριδίων (manuals) θα πρέπει να φέρουν την υπογραφή του Επικεφαλούς ή του Διευθυντή του αρμόδιου τμήματος, ενώ παράλληλα θα πρέπει σε τακτά χρονικά διαστήματα να διενεργούνται εσωτερικοί έλεγχοι για την πιστοποίηση της εφαρμογής των απαιτήσεων του κώδικα ISM. Από την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του ελέγχου θα καθορίζεται στη συνέχεια η διαδικασία αναθεώρησης και προσαρμογής του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης.

Εφόσον ολοκληρωθεί η παραπάνω διαδικασία και διαπιστωθεί ότι το Σχέδιο Ασφαλούς Διαχείρισης ικανοποιεί πλήρως τις απαιτήσεις του κώδικα ISM, η εταιρεία θα εφοδιάζεται με το «Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης» (Document of Compliance, DOC) το οποίο θα εκδίδεται από την αρμόδια Αρχή της χώρας στην οποία εδρεύει η εταιρεία.

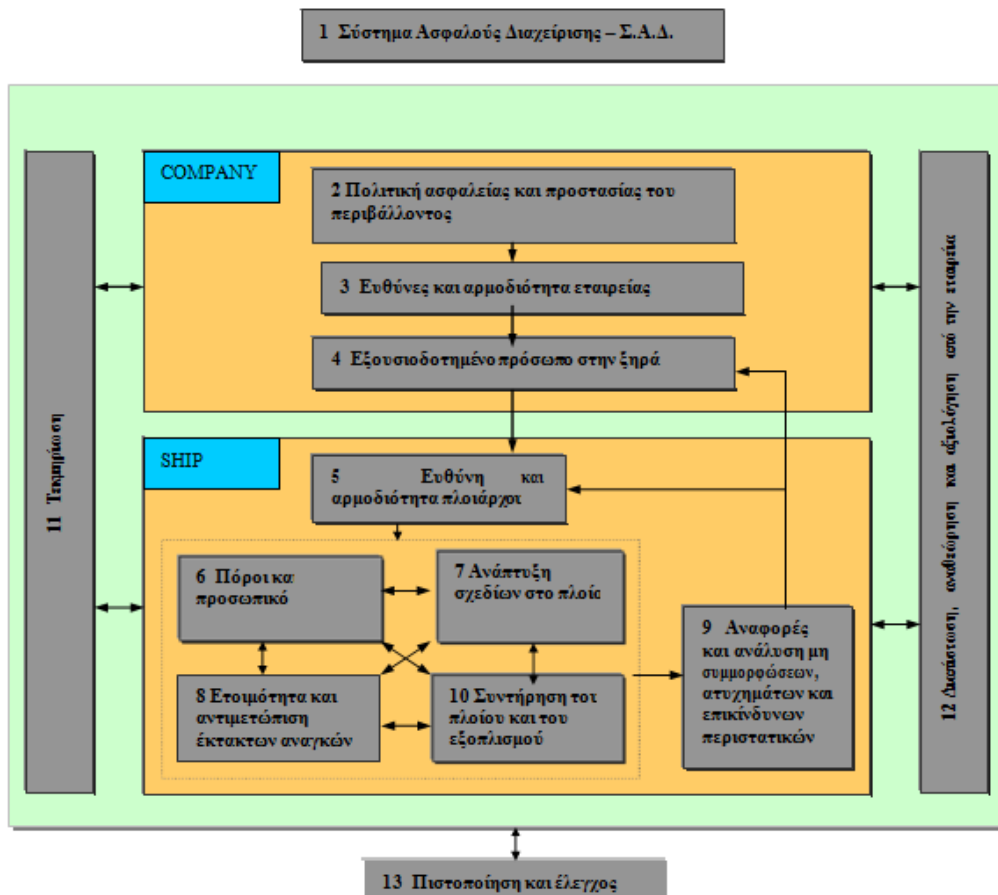
Κατά τη διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού θα διενεργούνται ετήσιες επιθεωρήσεις, ενώ για την ανανέωσή του θα διενεργείται νέος έλεγχος. Το DOC θα χάνει την ισχύ του σε περίπτωση που δε διενεργείται μία από τις προβλεπόμενες υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ή σε περίπτωση που διαπιστωθεί σημαντική απόκλιση από τις απαιτήσεις του κώδικα.

Μετά τη διενέργεια της αρχικής επιθεώρησης και τη διαπίστωση ότι το σχέδιο ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου έχει ήδη εφαρμοστεί για κάποιο χρονικό διάστημα, τα πλοία θα πρέπει να εφοδιάζονται με εξατομικευμένα Πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate, SMC). Η ισχύς του SMC όπως και αυτή του DOC είναι πέντε έτη.

Όταν κατά την επιθεώρηση διαπιστωθεί ότι το πλοίο δεν φέρει πιστοποιητικά ISM, θα κρατείται. Εάν δεν προκύψουν ελλείψεις που να επιβάλλουν την κράτησή του, τότε η Αρχή θα μπορεί να άρει την κράτηση. Στη συνέχεια θα απαγορεύεται στο πλοίο να εισέλθει σε οποιονδήποτε κοινοτικό λιμένα μέχρι ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής να αποδείξει ότι το πλοίο εφοδιάστηκε με πιστοποιητικά.¹⁵

¹⁵ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015

Εικόνα 2-1: Παραστατικό διάγραμμα κύριων διατάξεων του Κώδικα ISM



ΠΗΓΗ: Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο, Αριστοτέλης Αλεξόπουλος

2.2 Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις – International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)

Η έννοια της «ασφάλειας» έχει διττή σημασία. Από τη μια πλευρά αναφέρεται στην ασφαλή διεξαγωγή της εργασίας (safety) στον χώρο του λιμένα που περιλαμβάνει το κατάλληλο εργασιακό και φυσικό περιβάλλον και από την άλλη πλευρά αναφέρεται στο κλίμα ασφάλειας (security) σχετικά με τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία.¹⁶

¹⁶ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 479

2.2.1 Σύντομη αναφορά στη δημιουργία του ISPS Code

Με αφορμή τα τραγικά γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 αποφασίστηκε ομόφωνα από τη Γενική συνέλευση του IMO τον Νοέμβριο του 2001 ότι θα έπρεπε να καταρτισθούν νέα μέτρα σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η προετοιμασία της Διπλωματικής Διάσκευσης ανατέθηκε στην Επιτροπή Ασφάλειας του IMO (MSC) στη βάση ότι οι απόψεις που θα έθεταν τα κράτη-μέλη, ο Διακυβερνητικοί και μη Κυβερνητικοί οργανισμοί θα είχαν συμβουλευτικό χαρακτήρα.

Η διπλωματική Διάσκεψη ενέκρινε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 τροπολογίες στη Διεθνή Σύμβαση του 1974 SOLAS, επιταχύνοντας τη δημιουργία αποφάσεων για συμμόρφωση στις απαιτήσεις εφαρμογής του Αυτόματου Συστήματος Αναγνώρισης (AIS - Automatic Identification System) και τη θέσπιση νέων κανονισμών στο κεφάλαιο XI-1 της SOLAS 74, καλύπτοντας τη σήμανση του Διακριτικού Αριθμού του Πλοίου και την τήρηση Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης.

Η Διπλωματική Διάσκεψη επίσης υιοθέτησε έναν αριθμό αποφάσεων, συμπεριλαμβανομένων της τεχνικής υποστήριξης και συνεργασίας με τον ILO (international Labor Organization) και τον World Customs Organization. Επίσης ενέκρινε έναν Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (International Ship and Port Facility Security-ISPS Code). Με επίσημη απόφαση ο κώδικας ενσωματώθηκε στο σώμα της SOLAS 74 συγκεκριμένα ως συνοδευτικός, στο κεφάλαιο XI-2 «Special measures to enhance maritime security», ο οποίος τέθηκε σε ισχύ από την 1^η Ιουλίου του 2004. Στη συνέχεια τα συμβαλλόμενα κράτη ενσωμάτωσαν τον κανονισμό στα εθνικά τους δίκαια.¹⁷

2.2.2 Στόχοι του ISPS Code

Κύριος σκοπός του κανονισμού είναι η θέσπιση και η εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, καθώς και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις.

Αναλυτικότερα στόχοι του παρόντος κώδικα είναι οι εξής:

- Η θέσπιση διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών, υπηρεσιών και διοικήσεων για τον εντοπισμό απειλών για την ασφάλεια και τη λήψη

¹⁷Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 495

προληπτικών μέτρων για την αποφυγή συμβάντων που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές

- Ο προσδιορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων των μερών που εμπλέκονται στη ναυτική ασφάλεια
- Η εξασφάλιση μεθόδων που επιτρέπουν τη γρήγορη και αποτελεσματική μεταφορά και ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν σε θέματα ασφαλείας
- Η παροχή μιας μεθοδολογίας διενέργειας αξιολογήσεων ασφαλείας, ώστε να εφαρμόζονται σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφαλείας
- Η διασφάλιση της εφαρμογής επαρκών μέτρων ναυτικής ασφαλείας

Ο Κώδικας αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο είναι το υποχρεωτικό και αποτελεί και το αντικείμενο του ελέγχου του πλοίου, προκειμένου να πιστοποιηθεί για την εφαρμογή του, και το δεύτερο μέρος το οποίο είναι προαιρετικό, περιέχουν οδηγίες για την εφαρμογή του κώδικα.

Το πρότυπο το οποίο θέτει ο IMO μέσα από τον ISPS, απαιτεί από το πλοίο και την εταιρεία να πληρούν τις παρακάτω βασικές προϋποθέσεις:

- Το πλοίο να φέρει Security Plan
- Να έχει οριστεί ο Ship Security Officer
- Η εταιρεία να έχει επίσης ορίσει Company Security Officer
- Να φέρει συγκεκριμένο εξοπλισμό πάνω στο πλοίο (π.χ. AIS, Ship Security Alert System)

Στόχος του IMO είναι να μειώσει την έκθεση των πλοίων και των λιμένων σε κίνδυνο και να εξασφαλίσει, όσο αυτό είναι δυνατό, μια ασφαλή εμπορική δραστηριότητα.¹⁸

2.2.3 Παράγοντες που αφορά ο ISPS Code

Το πεδίο εφαρμογής του κώδικα εκτείνεται σε:

- **επιβατηγά πλοία**
- **φορτηγά πλοία**
- **παράκτιες εξέδρες γεωτρήσεων**

¹⁸ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 503

- λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια

Ο κώδικας δεν εφαρμόζεται σε:

- πολεμικά πλοία

- βοηθητικά ναυπηγήματα

- άλλα πλοία τα οποία ανήκουν ή λειτουργούν υπό τη διαχείριση Συμβαλλόμενου Κράτους και χρησιμοποιούνται από την κυβέρνηση για μη εμπορικούς σκοπούς¹⁹

2.2.4 Η ευθύνη των συμβαλλόμενων κρατών

Τα συμβαλλόμενα κράτη με βάση τις διατάξεις του Κώδικα φέρουν την ευθύνη για τον καθορισμό επιπέδου ασφαλείας που εφαρμόζεται για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Σύμφωνα με τον Κώδικα υπάρχουν τρία επίπεδα ασφαλείας. Τα επίπεδα ασφάλειας τα οποία τα οποία προαναφέρθηκαν και καθορίζονται σύμφωνα με τον ISPS είναι τα εξής:

- Επίπεδο ασφάλειας 1- Κανονικό: τα ελάχιστα μέτρα ασφάλειας πρέπει να λαμβάνονται, η κατάσταση δεν ενέχει συγκεκριμένο κίνδυνο. Μέτρα που λαμβάνονται καθημερινά

- Επίπεδο ασφάλειας 2- Αυξημένο: επίπεδο κατά το οποίο πρέπει να ληφθούν κατάλληλα προστατευτικά μέτρα για την περίοδο εκείνη κατά την οποία αυξάνει ο κίνδυνος του να συμβεί κάποιο περιστατικό

- Επίπεδο ασφάλειας 3- Εξαιρετικό: επίπεδο κατά το οποίο επιπλέον και συγκεκριμένα προστατευτικά μέτρα πρέπει να ληφθούν για χρονική περίοδο όπου ένα περιστατικό είναι πιθανό ή επικείμενο.

Όσο υψηλότερα είναι τα επίπεδα ασφαλείας τόσο μεγαλύτερη η πιθανότητα να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Για τον ορισμό του κατάλληλου επιπέδου ασφαλείας τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη γενικές και συγκεκριμένες πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές σχετίζονται με παράγοντες όπως ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής, ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής, ο βαθμός

¹⁹Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015 ,σελ. 495-538

προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής και οι δυνητικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην επικράτειά τους και στα πλοία πριν από την είσοδό τους σε λιμένα ή κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα εντός της επικρατείας τους.

Όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα συμβαλλόμενα κράτη συστήνουν αρμόδιες αρχές εντός του κράτους, για να αναλαμβάνουν τα σχετικά με την ασφάλειά τους. Η εκτέλεση ορισμένων από αυτά τα καθήκοντα μπορεί να ανατεθεί σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας με δραστηριότητες όπως ο καθορισμός επιπέδου ασφάλειας, η έγκριση ή τροποποίηση της αξιολόγησης του σχεδίου λιμενικής εγκατάστασης, η εφαρμογή ελέγχου και συμμόρφωσης και η θέσπιση απαιτήσεων για δήλωση Ασφάλειας, δεν ανατίθενται στους ΑΟΑ. Αντιθέτως, τα παραπάνω αποτελούν ευθύνη των συμβαλλόμενων κρατών και των αρμόδιων αρχών τους.

Κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται ο Κώδικας, όταν βρίσκεται σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους, υπόκειται σε έλεγχο από εξουσιοδοτημένα αρμόδια όργανα από το κράτος. Ο έλεγχος αυτός περιορίζεται στη διαπίστωση της ύπαρξης επί του πλοίου έγκυρου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου ή έγκυρου Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου. Όταν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του Κώδικα ISPS ή όταν δεν επιδεικνύεται το έγκυρο πιστοποιητικό, όταν ζητείται, τα αρμόδια όργανα έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν μέτρα ελέγχου στο πλοίο. Τέτοια μέτρα είναι η επιθεώρηση του πλοίου, η καθυστέρησή του, η κράτησή του, ο περιορισμός των δραστηριοτήτων του, ή ακόμα η εκδίωξη του πλοίου από τον λιμένα.

Όσον αφορά τα πλοία που σκοπεύουν να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους, ενδέχεται να απαιτηθεί από αυτά να παρέχουν πληροφορίες του Κώδικα ISPS, όπως η βεβαίωση ότι το πλοίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό και το όνομα της αρχής έκδοσης, το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιείται το πλοίο και η βεβαίωση ότι τηρήθηκαν οι ενδεδειγμένες διαδικασίες ασφαλείας του πλοίου εντός της περιόδου των τελευταίων δέκα στάσεων σε λιμένες.

Τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν τη δυνατότητα επίσης να συνάπτουν εγγράφως διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες με άλλα συμβαλλόμενα κράτη, σχετικά με εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας, οι οποίες καλύπτουν βραχείς διεθνείς πλόες σε καθορισμένες διαδρομές μεταξύ λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους.²⁰

2.2.5 Συμμόρφωση επιχείρησης και πλοίου στον ISPS Code

Οποιαδήποτε επιχείρηση που διαχειρίζεται πλοία, τα οποία λειτουργούν υπό τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του κώδικα, πρέπει να υποδείξει έναν Αξιωματικό Ασφαλείας για κάθε πλοίο (SSO).

Ο Αξιωματικός Ασφαλείας της Εταιρείας είναι υπεύθυνος για τη σωστή αξιολόγηση της ασφάλειας των πλοίων, για το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου το οποίο προετοιμάζει και υποβάλλει για έγκριση .

Το Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου (Ship Security Plan – SSP), πρέπει να καθορίζει τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφαλείας, που το ίδιο το σκάφος πρέπει να λάβει για να εξασφαλίσει ότι λειτουργεί πάντα σε επίπεδο ασφάλειας.

Τα πλοία για τα οποία οι απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α αυτού του Κώδικα ισχύουν, απαιτείται να έχουν και να λειτουργούν σύμφωνα με ένα σχέδιο ασφάλειας που εγκρίνεται από ή εξ ονόματος της σημαίας.

Το σκάφος πρέπει να φέρει ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (International Ship Security Certificate – ISSC) το οποίο δείχνει ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του Α μέρους του κώδικα ISPS. Συγκεκριμένα το Α μέρος του κώδικα περιλαμβάνει τις διατάξεις σχετικά με την έγκριση και την πιστοποίηση της συμμόρφωσης του πλοίου με τις απαιτήσεις του κώδικα σε μια αρχική, μια ανανεωτική και μια ενδιάμεση πιστοποίηση.

Όταν ένα πλοίο είναι σε ένα λιμάνι ή προχωρά προς ένα λιμένα μιας συμβαλλόμενης κυβέρνησης, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση έχει το δικαίωμα, στα πλαίσια των διατάξεων του κανονισμού XI-2/9, να ασκήσει διάφορα μέτρα υπόκειται στις επιθεωρήσεις του κρατικού ελέγχου και συμμόρφωσης όσον αφορά εκείνο το πλοίο. Το οποίο δηλαδή, υπόκειται σε επιθεωρήσεις του κρατικού ελέγχου λιμένων (Port State Control-PSC), αλλά τέτοιες επιθεωρήσεις δεν μπορούν να επεκταθούν στην εξέταση του σχεδίου ασφαλείας των σκαφών,

²⁰ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 495-539

εκτός από συγκεκριμένες περιστάσεις κατά τις οποίες η συμβαλλόμενη κυβέρνηση έχει λόγο να θεωρήσει ότι η ασφάλεια του σκάφους, ή οι εγκαταστάσεις του λιμένα κινδυνεύουν.

Απαιτείται επίσης να υπάρχουν επί του πλοίου πληροφορίες, που τίθενται στη διάθεση των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων κατόπιν αιτήσεως, για το ποιος είναι αρμόδιος για την πρόσληψη του πληρώματος και για διάφορα θέματα σχετικά με την απασχόληση του σκάφους.

2.2.6 Συμμόρφωση της ναυτιλιακής εταιρείας στον ISPS Code

Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (SSP) καθορίζει επαρκώς και ξεκάθαρα την εξουσία του πλοίαρχου καθώς και το γεγονός ότι ο πλοίαρχος έχει την εξουσία και την ευθύνη να παίρνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας ή κάποιας συμβαλλόμενης κυβέρνησης.

Κάθε εταιρεία έχει την ευθύνη του εφοδιασμού των πλοίων της με ένα ISSC, εξασφαλίζοντας ότι είναι πάντα διαθέσιμο για χρήση στο πλοίο.

Η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίσει τη συνεχή ροή πληροφοριών προς τον πλοίαρχο, προκειμένου να επιτευχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της εταιρείας, όπως τους υπεύθυνους για την επιλογή του προσωπικού καταστρώματος, όπως ο Management Εταιρείας, Manning Agents κ.λπ. Επίσης, τα υπεύθυνα μέρη για αποφάσεις σχετικές με τη λειτουργία του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων χρονοναυλωτών ή bareboat charterers ή όποιου άλλου έχει σχέση με παρόμοια θέματα. Επιπλέον, σε περίπτωση που το σκάφος λειτουργεί υπό τους όρους ενός ναυλοσύμφωνου, πρέπει να ενημερώνει τον πλοίαρχο για τα στοιχεία των ναυλωτών. Η πληροφόρηση αυτή πρέπει να ανανεώνεται σύμφωνα με τις εκάστοτε αλλαγές και να είναι στη αγγλική, γαλλική ή ισπανική γλώσσα.²¹

2.2.7 Ευθύνες του Αξιωματικού ασφάλειας της εταιρείας (CSO)

Η εταιρεία θα πρέπει να ορίσει έναν Αξιωματικό Ασφάλειας. Τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του Αξιωματικού Ασφαλείας της εταιρείας χωρίς όμως να περιορίζονται μόνο σε αυτά, είναι η αναφορά του επιπέδου απειλών που πιθανόν να αντιμετωπιστούν από το πλοίο, χρησιμοποιώντας τις σωστές αξιολογήσεις της ασφάλειας και άλλες σχετικές πληροφορίες, η εξασφάλιση ότι πραγματοποιούνται οι αξιολογήσεις της ασφάλειας πλοίων, η εξασφάλιση της ανάπτυξης, υποβολής για έγκριση και έκτοτε εφαρμογής και τήρησης του σχεδίου ασφαλείας πλοίων και η εξασφάλιση ότι το σχέδιο ασφάλειας πλοίων τροποποιείται, ανάλογα με την

²¹ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 495- 539

περίπτωση, για να διορθωθούν οι ανεπάρκειες και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις ασφάλειας του μεμονωμένου πλοίου.

Επίσης, τα καθήκοντά του αφορούν τις ρυθμίσεις για εσωτερικούς ελέγχους και αναθεωρήσεις των δραστηριοτήτων ασφαλείας, την τακτοποίηση των αρχικών και επόμενων ελέγχων του πλοίου από τη Διοικούσα Αρχή ή από Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας, καθώς και την εξασφάλιση ότι οι ελλείψεις και οι μη συμμορφώσεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια των εσωτερικών ελέγχων, των περιοδικών αναθεωρήσεων, των επιθεωρήσεων ασφαλείας και των επαληθεύσεων της συμμόρφωσης εξετάζονται αμέσως και επεξεργάζονται.

Εξίσου σημαντικό καθήκον του CSO αποτελεί η ενίσχυση της συνειδητοποίησης και επαγρύπνησης για την ασφάλεια και η ενίσχυση επαρκούς εκπαίδευσης για το αρμόδιο προσωπικό, για την ασφάλεια του πλοίου. Εξασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και τη συνεργασία μεταξύ του Αξιωματικού ασφαλείας πλοίου και των αρμόδιων αξιωματούχων ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης και τη συμβατότητα μεταξύ των απαιτήσεων ασφαλείας από έκνομες ενέργειες και των απαιτήσεων ασφαλείας (safety). Εάν χρησιμοποιούνται σχέδια ασφαλείας αδελφού πλοίου ή στόλου, το σχέδιο για κάθε πλοίο απεικονίζει τις πληροφορίες ακριβώς για το συγκεκριμένο πλοίο. Τέλος, αναλαμβάνει την εξασφάλιση ότι οποιεσδήποτε εναλλακτικές ή ισοδύναμες ρυθμίσεις εγκεκριμένες για ένα συγκεκριμένο πλοίο ή μια ομάδα πλοίων εφαρμόζονται και διατηρούνται.²²

2.2.8 Ασφάλεια του πλοίου και αξιολόγησή της

Το πλοίο πρέπει να δρα με κριτήριο τις ενέργειες που καθορίζονται από τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις ανάλογα με τα επίπεδα ασφαλείας.

Στο *επίπεδο ασφαλείας 1*, λαμβάνονται υπόψη οι οδηγίες του δεύτερου μέρους του κώδικα και προκειμένου να εξακριβωθούν και να ληφθούν τα προληπτικά μέτρα κατά των περιστατικών ασφαλείας, πρέπει να ακολουθηθούν συγκεκριμένα βήματα.

Στο *επίπεδο ασφαλείας 2* πρέπει να λαμβάνονται επιπλέον προστατευτικά μέτρα, καθοριζόμενα από το SSP του πλοίου, ανάλογα με την περίσταση όπως καθορίζονται αναλυτικά από τα παραπάνω και από τις οδηγίες που δίνονται στο Β μέρος του κώδικα.

Σε *επίπεδο ασφαλείας 3* πρέπει να λαμβάνονται ακόμα περισσότερα και πιο συγκεκριμένα μέτρα προστασίας, όπως αυτά καθορίζονται στο SSP και ανάλογα πάντα με την

²² Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 495-539

περίσταση. Τη στιγμή που η σημαία θα θέσει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο πρέπει να επιβεβαιώσει τη λήψη των οδηγιών για αλλαγή στο επίπεδο ασφάλειας.

Πριν την είσοδο σε ένα λιμάνι ή ενώ βρίσκεται σε λιμάνι υπό τον έλεγχο ενός Συμβαλλόμενου Κράτους το οποίο έχει θέσει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3 το πλοίο πρέπει να επιβεβαιώσει τη λήψη των οδηγιών του Συμβαλλόμενου Κράτους καθώς επίσης και στον Αξιωματικό Ασφαλείας του Λιμένα, το γεγονός ότι λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα και τις διαδικασίες που αναφέρονται αναλυτικά στο σχέδιο ασφαλείας του.

Σε περίπτωση επιπέδου ασφαλείας 3, το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες οι οποίες έχουν εκδοθεί από το Συμβαλλόμενο Κράτος το οποίο έθεσε το επίπεδο ασφαλείας 3.

Όταν η σημαία ενός πλοίου του ζητήσει να θέσει επίπεδο ασφάλειας από αυτό που έχει τεθεί για το λιμάνι στο οποίο προτίθεται να εισέλθει ή ήδη βρίσκεται, τότε το πλοίο πρέπει να ενημερώσει για την κατάσταση, χωρίς καθυστέρηση, την αρμόδια αρχή του Συμβαλλόμενου Κράτους στην εξουσία του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση, καθώς και τον αξιωματικό ασφαλείας του λιμανιού. Σε τέτοιες περιπτώσεις ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου θα πρέπει να έρχεται σε επαφή με τον αξιωματικό ασφαλείας του λιμένα και να συνεργάζονται για τη λήψη των κατάλληλων μέτρων, αν αυτό είναι απαραίτητο.

Σύμφωνα με τον κώδικα η αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου είναι ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας δημιουργίας του Σχεδίου Ασφάλειας του Πλοίου (SSP). Η αξιολόγηση αυτή μπορεί να διενεργηθεί από έναν Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας.

Ο CSO από την πλευρά του πρέπει να διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση της ασφάλειας διενεργείται από άτομα με κατάλληλες ικανότητες, προκειμένου να εκτιμήσουν την ασφάλεια του πλοίου.

Η διαδικασία αξιολόγησης της ασφάλειας του πλοίου θα πρέπει να τεκμηριώνεται, να αναθεωρείται, να γίνεται αποδεκτή και να διατηρείται από την εταιρεία. Στην αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου πρέπει επίσης να εξετασθούν κάποια στοιχεία όπως, η φυσική ασφάλεια, η κατασκευαστική ακεραιότητα, τα συστήματα προστασίας προσωπικού, οι διαδικαστικές πολιτικές, τα συστήματα ραδιοηλεκτρονικών (συμπεριλαμβανομένων των συγκροτημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών και των δικτύων) καθώς και άλλες περιοχές που μπορούν, εάν καταστραφούν ή χρησιμοποιηθούν για παράνομη παρατήρηση, να θέσουν σε

κίνδυνο τον άνθρωπο, την ιδιοκτησία, ή τις λειτουργίες στο σκάφος ή στη λιμενική εγκατάσταση.

Όταν γίνεται μια αξιολόγηση ασφάλειας πρέπει να εξετάζονται ακόμα όλες οι πιθανές απειλές, οι οποίες μπορεί να περιλάβουν τους ακόλουθους τύπους γεγονότων ασφάλειας:

- Ζημιά, ή καταστροφή, στο πλοίο ή στις λιμενικές εγκαταστάσεις, π.χ. από εκρηκτικές συσκευές, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό,
- Πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή ομηρεία προσώπων στη θάλασσα,
- Επέμβαση στο φορτίου, τον βασικό εξοπλισμό του πλοίου, των συστημάτων ασφάλειας ή των αποθηκών του πλοίου,
- Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών,
- Λαθραία διακίνηση όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής,
- Χρήση του πλοίου για μεταφορά εκείνων που σκοπεύουν να προκαλέσουν ένα γεγονός ασφάλειας ή /και τον εξοπλισμό τους,
- Χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλο ή ως μέσου να προκληθεί ζημιά ή καταστροφή,
- Επιθέσεις από τη θάλασσα, ενώ το πλοίο βρίσκεται στο αγκυροβόλιο ή στην προβλήτα και
- Επιθέσεις εν πλω.²³

2.2.9 Τα αρχεία δραστηριοτήτων

Αρχεία των ακόλουθων δραστηριοτήτων, οι οποίες αναφέρονται στο σχέδιο ασφάλειας του πλοίου, θα πρέπει να τηρούνται επί του πλοίου για μια ελάχιστη περίοδο, όπως αυτή καθορίζεται από τη σημαία του:

- Εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις
- Απειλές στην ασφάλεια και περιστατικά ασφαλείας
- Παραβίαση της ασφάλειας
- Αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας

²³ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 495-539

• Επικοινωνίες σχετικά με την άμεση ασφάλεια του πλοίου όπως συγκεκριμένες απειλές στο πλοίο ή Λιμενικές Εγκαταστάσεις που ευρίσκεται ή βρισκόταν το πλοίο συμμετέχοντας σε διεπαφή πλοίου/λιμένα

- Εσωτερικός έλεγχος και αναθεωρήσεις δραστηριοτήτων ασφαλείας
- Περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου
- Εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων στο σχέδιο
- Συντήρηση, βαθμονόμηση και δοκιμή του εξοπλισμού ασφαλείας, εφόσον υπάρχει, συμπεριλαμβανομένης της δοκιμής του συστήματος συναγερμού ασφαλείας πλοίου

Τα αρχεία μπορούν να διατηρηθούν σε οποιαδήποτε μορφή, αλλά πρέπει να είναι προστατευμένα από αναρμόδια πρόσβαση ή την κοινοποίηση.

2.2.10 Αρμοδιότητες του αξιωματικού ασφαλείας πλοίου (SSO)

Ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου οφείλει να εκτελεί κανονικές επιθεωρήσεις ασφαλείας του πλοίου, να διατηρεί και εποπτεύει την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου, να συντονίζει τα θέματα ασφαλείας χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων, να προτείνει τροποποιήσεις στο σχέδιο ασφαλείας πλοίων, να αναφέρει στον Αξιωματικό ασφαλείας της Εταιρείας για ελλείψεις και μη συμμορφώσεις, να ενισχύει τη συνειδητοποίηση και την επαγρύπνηση για την ασφάλεια στη θάλασσα, να εξασφαλίζει ότι έχει παρασχεθεί επαρκής εκπαίδευση στο προσωπικό του πλοίου ανάλογα με την περίπτωση, να αναφέρει όλα τα περιστατικά ασφαλείας και να συντονίζει την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και του αρμόδιου Αξιωματικού Ασφαλείας της Εταιρείας.²⁴

2.2.11 Γυμνάσια σχετικά με την ασφάλεια στο πλοίο

Ο Αξιωματικός Ασφαλείας της εταιρείας και το κατάλληλο προσωπικό ξηράς πρέπει να έχουν τη γνώση και να έχουν λάβει ανάλογη εκπαίδευση, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίνονται στο δεύτερο μέρος αυτού του κώδικα. Επίσης τα ίδια ισχύουν και για τον Αξιωματικό Ασφαλείας του πλοίου.

Προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου, θα πρέπει να διενεργούνται γυμνάσια κατά τακτά χρονικά διαστήματα, λαμβάνοντας

²⁴ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, 495-539

υπόψη τον τύπο του πλοίου, τις αλλαγές του πληρώματος, τα λιμάνια που πρόκειται να προσεγγίσει το πλοίο και άλλες σχετικές συνθήκες.

Ο στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι να εξασφαλιστεί ότι το πλήρωμα είναι ικανό σε όλα τα καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας, σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας και τον προσδιορισμό οποιονδήποτε σχετικών με την ασφάλεια ανεπαρκειών, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν.

Για να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, οι ασκήσεις πρέπει να διενεργούνται τουλάχιστον μια φορά κάθε τρεις μήνες. Επιπλέον, σε περιπτώσεις όπου περισσότερο από το 25% του προσωπικού του σκάφους έχει αλλάξει, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, με προσωπικό που δεν έχει συμμετάσχει προηγουμένως σε οποιοδήποτε γυμνάσιο στο πλοίο, μέσα στους τελευταίους 3 μήνες, θα πρέπει να διεξαχθεί ένα γυμνάσιο μέσα σε μια εβδομάδα από την αλλαγή. Αυτά τα γυμνάσια πρέπει να εξετάσουν τα μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως εκείνες οι απειλές ασφάλειας που απαριθμούνται παρακάτω και που έχουν αναφερθεί στο κομμάτι της αξιολόγησης της ασφάλειας του πλοίου:

- Ζημία ή καταστροφή στο πλοίο ή στις λιμενικές εγκαταστάσεις, π.χ. από εκρηκτικές συσκευές, εμπρησμό, τη δολιοφθορά ή βανδαλισμό
- Πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή των προσώπων στη θάλασσα
- Επέμβαση στο φορτίο, τον ουσιαστικό εξοπλισμό του πλοίου, στα συστήματα ή στις αποθήκες του πλοίου
- Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών
- Λαθραία διακίνηση όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των όπλων μαζικής καταστροφής
- Χρήση του πλοίου για μεταφορά εκείνων που σκοπεύουν να προκαλέσουν ένα γεγονός ασφάλειας ή τον εξοπλισμό τους
- Χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου να προκληθεί ζημία ή καταστροφή
- Επιθέσεις από τη θάλασσα, ενώ το πλοίο βρίσκεται στο αγκυροβόλιο ή στην προβλήτα
- Επιθέσεις εν πλω.

Οι διάφοροι τύποι ασκήσεων, που μπορούν να περιλάβουν τη συμμετοχή των Αξιοματικών Ασφάλειας της Εταιρείας, της Λιμενικής Εγκατάστασης, του πλοίου και των αρμοδίων αρχών των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, εφόσον είναι διαθέσιμοι, θα πρέπει να γίνουν τουλάχιστον μια φορά κάθε ημερολογιακό έτος και όχι περισσότερο από 18 μήνες μεταξύ των ασκήσεων. Οι ασκήσεις αυτές θα πρέπει να εξετάζουν τις επικοινωνίες, το συντονισμό, τη διαθεσιμότητα των πόρων και την απόκριση στα περιστατικά και τις απειλές της ασφάλειας. Οι ασκήσεις αυτές μπορούν να είναι πλήρους κλίμακας ή ζωντανές, επιτραπέζιες προσομοιώσεις ή σεμινάρια, συνδυασμένες με άλλες ασκήσεις που πραγματοποιούνται όπως οι ασκήσεις έρευνας και διάσωσης ή αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.²⁵

²⁵ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 495-539

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΜΝΗΜΟΝΙΑ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ (MEMORANDUM OF UNDERSTANDING- MOU) ΚΑΙ PORT STATE CONTROL

Το 1978 η πρώτη συμφωνία που ονομάστηκε The Hague Memorandum of Understanding εκπονήθηκε από ένα αριθμό ευρωπαϊκών αρχών ναυτιλίας. Το Μάρτιο του 1978 η καταστροφή του "Amoco Cadiz" στις Βρετανικές ακτές προκάλεσε καταστροφική οικολογική ρύπανση. Αυτό το γεγονός απαίτησε ισχυρότερες πολιτικές δραστηριότητες για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ακολούθως στην Ευρώπη υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 1982 το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για το Port State Control από 14 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα και τέθηκε σε ισχύ την 01/07/1982. Οι χώρες αυτές σήμερα είναι 2723. Το μνημόνιο κάλυπτε:

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

Σήμερα το Port State Control ορίζεται στη SOLAS 74/78, Chapter I, General Provisions, εντός του Reg. 19 με αναφορά στο IMO Resolution A.1052. Αυτός ο κανονισμός καθορίζει τη νομική βάση για τη δουλειά των PSCOs (Port State Control Officers).

Με την Κ.Ο. 95/21 ξεκινά η επέμβαση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο πεδίο του PSC, η οποία αρχικά αφορά απλώς την ενσωμάτωση αυτών των στο κοινοτικό δίκαιο των μέχρι τότε διατάξεων του Paris MOU. Η σημαντικότερη ρύθμιση έρχεται με την Κ.Ο 2001/106, η οποία, τροποποιώντας την 95/21, έθεσε συγκεκριμένους, μετρήσιμους ποσοτικούς στόχους στα Κ-Μ και το κυριότερο περιόρισε για πρώτη φορά το προηγούμενο καθεστώς πλήρους διακριτικής ευχέρειας επιλογής των πλοίων, εισάγοντας «υποχρεωτικές επιθεωρήσεις (Mandatory Inspections)» και άλλους δεσμευτικούς κανόνες.

Από την 1 Ιανουαρίου 2011 έχει τεθεί σε εφαρμογή η νέα Κ.Ο. 2009/16 η οποία κυρώθηκε στην εθνική νομοθεσία της Ελλάδας με το Π.Δ. 16/2011 (ΦΕΚ 36 Α')²⁵. Η Οδηγία εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους πλοίων με ξένη σημαία, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, τα οποία καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο Κράτους Μέλους, προκειμένου να εκτελέσουν διεπαφή - διασύνδεσης πλοίου / λιμένα. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα

σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

Σκοπός του Μνημονίου είναι ο έλεγχος των πλοίων με υποβαθμισμένα επίπεδα ασφαλείας μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου του κράτους λιμένα (Port State Control) ώστε να περιοριστεί η λειτουργία τους μεταξύ των κοινοτικών λιμένων. Τα πλοία που φέρουν Σημαίες κρατών που δεν έχουν επικυρώσει τις Διεθνείς Συμβάσεις αντιμετωπίζονται με την αρχή της “μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης”. Η επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση γίνεται σύμφωνα με το εξειδικευμένο σύστημα στόχευσης του Paris MoU το "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" από τις Ευρωπαϊκές κυβερνήσεις με σκοπό να αρχίσουν ενοποιημένες προσπάθειες για παρακολούθηση των ακόλουθων:

- Προτύπων για τη βελτίωση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,
- Προτύπων για την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος και
- Προτύπων για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης επί του πλοίου

Ο έλεγχος κράτους λιμένα (P.S.C.) είναι η επιθεώρηση των ξένων πλοίων στους εθνικούς λιμένες με σκοπό την επιβεβαίωση ότι η ασφάλεια, η κατασκευή, η διαχείριση, η επάνδρωση και ο εξοπλισμός του πλοίου συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών θαλάσσιων συμβάσεων. Στις περισσότερες συμβάσεις υπάρχει μια προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα το πλοίο.

Επιπλέον, τα πλοία που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγούν κατά τρόπο μεροληπτικό αλλά η επιλογή πρέπει να είναι ομοιόμορφη.

3.1 Οι Λιμενικές Αρχές

Οι επιθεωρήσεις των πλοίων διακρίνονται σε επιθεωρήσεις κλάσης, κράτους Σημαίας, ασφαλιστών πλοίου-φορτίου και ναυλωτών. Οι παραπάνω φορείς μπορούν είτε να διενεργήσουν αυτόνομα τις απαραίτητες επιθεωρήσεις, είτε ακόμα να εξουσιοδοτούν νηογνώμονες και σε μερικές περιπτώσεις εξειδικευμένες τεχνικές εταιρείες.

Ανάλογα με το αντικείμενο της επιθεώρησης υφίστανται διάφορες κατηγορίες, στις οποίες ο ρόλος του Port State Control είναι κατά κύριο λόγο συμπληρωματικός των επιθεωρήσεων των προαναφερθέντων φορέων.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η ουσιαστική προσπάθεια συστηματικού και εκτεταμένου ελέγχου των πλοίων ξεκίνησε το έτος 1982 στο Παρίσι, με την υπογραφή από τις Ναυτιλιακές Αρχές 15 Ευρωπαϊκών Κρατών του Μνημονίου Συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων (Paris MoU). Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί έξι Μνημόνια Συνεννόησης, τα οποία αποσκοπούν στον συντονισμό και στην εναρμόνιση του ελέγχου πλοίων συνολικά 92 κρατών, προκειμένου για την ασφαλή και την αποδοτική λειτουργία αυτών.

Οι διαδικασίες ελέγχου, που ακολουθούν τα Port State Control, καθορίζονται με βάση τις διεθνείς συμβάσεις MARPOL, STCW και SOLAS, σύμφωνα με τις οποίες ο έλεγχος πραγματοποιείται σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας. Τα αρμόδια λιμενικά όργανα, δηλαδή, προχωρούν σε έλεγχο του συνόλου των πιστοποιητικών και των εγγράφων που φέρει το πλοίο, προκειμένου να διαπιστώσουν τυχόν ελλείψεις, παραλείψεις ή ακόμα και σαφείς ενδείξεις για τα ελαττώματα επί του πλοίου.

Οι έλεγχοι των Λιμενικών Αρχών καλύπτουν τα ακόλουθα θέματα:

- **Την ύπαρξη πιστοποιητικών πλοίου και πληρώματος**
- **Τα σωστικά μέσα και τα γυμνάσια εκπαίδευσης του πληρώματος**
- **Μόνιμα και φορητά μέσα καταπολέμησης πυρκαγιάς/έλεγχος πυροπροστασίας**
- **Ασφάλεια ναυσιπλοΐας**
- **Μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης**
- **Ασφάλεια και κατασκευαστική ακεραιότητα**
- **Την Ασφαλή Διαχείριση του Πλοίου**

Επιπροσθέτως, ο έλεγχος που πραγματοποιούν οι Λιμενικές Αρχές επί των πλοίων δεν περιορίζεται πλέον στον έλεγχο των πιστοποιητικών, αλλά επεκτείνεται σε ολόκληρο το πλοίο. Επίσης, δίνεται η δυνατότητα στους επιθεωρητές να πραγματοποιήσουν ακόμα εντονότερους ελέγχους, όταν διαπιστώσουν παραλείψεις (όπως για παράδειγμα παραλείψεις στην τήρηση των βιβλίων του πλοίου, στην επάνδρωση του πλοίου).

Εκτός των προαναφερθέντων, σύμφωνα με την εν λόγω Οδηγία, είναι στη δικαιοδοσία της Λιμενικής Αρχής να απαγορεύσει την είσοδο πλοίων, τα οποία είτε απέπλευσαν, χωρίς να πληρούν τις απαιτήσεις των Διεθνών προτύπων, είτε ακόμα δεν κατέπλευσαν στις υποδειχθείσες επισκευαστικές μονάδες. Μάλιστα, η συγκεκριμένη απαγόρευση εισόδου θα

τηρείται, έως ότου το πλοίο ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της Λιμενικής Αρχής επιθεώρησης, όσον αφορά τουλάχιστον στα κατασκευαστικά και στα επισκευαστικά πρότυπα.

Οι επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται σε ετήσια βάση αφορούν όλους τους τύπους πλοίων. Έτσι λοιπόν, οι επιθεωρητές του Κ.Ε.Ε.Π. διενεργούν ελέγχους σε φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά, αλιευτικά, ακόμη και σε πλωτά ναυπηγήματα, εξακριβώνοντας την ύπαρξη θεωρημένων πιστοποιητικών και εκδίδοντας αρκετές φορές πρωτότυπα πιστοποιητικά, εφόσον έχουν πραγματοποιηθεί σχετικά γυμνάσια.

Ιδιαίτερη αναφορά στους λιμένες των ΗΠΑ, δεδομένου ότι στη εν λόγω περιοχή ακολουθούνται συγκεκριμένα μέτρα ελέγχου των καταπλεόντων στα συγκεκριμένα λιμάνια πλοίων. Έτσι, λοιπόν, πολιτική των Λιμενικών Αρχών στην υπό ανάλυση περιοχή δεν είναι η άμεση κράτηση των πλοίων, σε περίπτωση που διαπιστώνονται παραβάσεις, αλλά εκδίδονται προειδοποιητικά έγγραφα, τα οποία απευθύνονται τόσο στις πλοιοκτήτριες εταιρείες, όσο και στα μέλη του πληρώματος.²⁶

3.2 Τα δικαιώματα και οι αρμοδιότητες των Κρατικών Λιμενικών Αρχών.

Τα παράκτια κράτη ασκούν συγκεκριμένα δικαιώματα στα διερχόμενα πλοία ειδικά όσον αφορά την αλιεία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των 200 ναυτικών μιλίων. Μέσα σε αυτήν την περιοχή, τα παράκτια κράτη έχουν τα κυρίαρχα δικαιώματα για την εξερεύνηση, εκμετάλλευση, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πόρων διαβίωσης της θάλασσας και του βυθού. Όταν ένα πλοίο είναι μέσα στην αρμοδιότητα ενός άλλου κράτους, η αρμοδιότητα κράτους σημαίας είναι ταυτόχρονη με αυτήν των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Σύμφωνα με το διεθνές θαλάσσιο δίκαιο, καθώς επίσης και με τη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS), ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε πλοία ξένων σημαίων που βρίσκονται μέσα στην αρμοδιότητα του. Εντούτοις, σύμφωνα με τη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982, τα παράκτια κράτη εξουσιοδοτούνται μόνο για να επέμβουν στη λειτουργία ενός πλοίου όπου έχει, ή είναι πιθανό να έχει, επίδραση στην προστασία και τη συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οποιαδήποτε τέτοια επέμβαση πρόκειται να διευθυνθεί με τον οφειλόμενο σεβασμό στα δικαιώματα άλλων κρατών.

Εκτός από την εδαφική αρμοδιότητα, ο διεθνής θαλάσσιος οργανισμός (IMO) και οι

²⁶ Γ.Π.Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2011

συμβάσεις διεθνούς οργανισμού εργασίας (ILO) παρέχουν στα κράτη τη δυνατότητα να διενεργούν επιθεωρήσεις P.S.C. των ξένων πλοίων μέσα στους λιμένες τους. Το κράτος σημαίας όπου κάθε πλοίο είναι καταχωρημένο έχει την αρχική ευθύνη και αρμοδιότητα για τους κανόνες που διέπουν το κάθε πλοίο σχετικά με το νόμο και την τάξη που εφαρμόζονται, την ασφάλεια του πλοίου και των προσώπων εν πλω καθώς και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Η ευθύνη για τον εξοπλισμό, τη λειτουργία, τη διατήρηση και την επάνδρωση σύμφωνα με τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις ανήκει επίσης στο κράτος σημαίας. Παγκοσμίως αναγνωρίζεται ότι τα ξένα εμπορικά πλοία υπόκεινται στην αρμοδιότητα του κάθε παράκτιου κράτους όταν είναι στα εσωτερικά του ύδατα. Τα κράτη ασκούν το δικαίωμα της διενέργειας επιθεώρησης κράτους λιμένα (P.S.C. Inspection) για δύο κύριους λόγους μεταξύ άλλων:

1) Για το δικαίωμα του self-protection των πολιτών και του περιβάλλοντος από τους κινδύνους που παρουσιάζονται με τα κάτω του μετρίου πλοία.

2) Για τη Διεθνή επιβολή των συμβάσεων σχετικά την ασφάλεια των πλοίων (safety), για την παρεμπόδιση των αναξιόπλοων σκαφών από την πλεύση τους στα εσωτερικά τους ύδατα.

Οι επιθεωρήσεις των Κρατικών Λιμενικών Αρχών παρέχουν ένα "δίκτυο προστασίας" προκειμένου να εντοπίζονται τα υποβαθμισμένα πλοία. Την εποπτεία της λειτουργίας των επιθεωρήσεων των Λιμενικών Αρχών για τα Ευρωπαϊκά λιμάνια όπως προαναφέρθηκε ανέλαβε το όργανο γνωστό ως Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Το κυρίως κείμενο το οποίο διέπει τη λειτουργία του Paris Memorandum επικαιροποιείται κάθε χρόνο προκειμένου να προσαρμοστεί στις νέες διεθνείς απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοίων, αλλά και σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος που επιτάσσει ο International Maritime Organization (IMO), καθώς επίσης και άλλοι σημαντικοί κανονισμοί, όπως είναι οι διάφορες Οδηγίες της Ε.Ε. που εξετάζουν τη θαλάσσια ασφάλεια. Για τον σκοπό αυτό, ο IMO ενθάρρυνε τη δημιουργία και άλλων περιφερειακών οργανισμών και συμφωνιών σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων (γνωστά και ως μνημόνια συνεννόησης ή MoUs) ενώ έχουν υπογραφεί τόσα ώστε να καλύπτουν το σύνολο των ωκεανών του πλανήτη: Ευρώπης και βορείου Ατλαντικού (Paris MOU), Ασίας και Ειρηνικού (Tokyo MOU), Λατινικής Αμερικής (Acuerdo de Viña del Mar), Καραϊβικής (Caribbean MOU), Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής (Abuja MOU), περιοχή του Ευξείνου Πόντου (Black Sea MOU), Μεσογείου (Mediterranean MOU), Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MOU) και τέλος των Αραβικών Κρατών του Κόλπου (GCC MOU (Riyadh MOU)).

Οι Τοπικές αυτές Συμφωνίες ορίζουν το κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με τις ελέγχους που διενεργούνται στα πλοία και δίνουν τις κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές τους. Επίσης δημοσιεύουν ετησίως τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ώστε να γνωρίζουν όλα τα λιμάνια αλλά και οι πλοιοκτήτες καθώς και οι εκάστοτε επιθεωρητές το ιστορικό του κάθε πλοίου. Όταν είναι αναγκαίο προχωρούν σε κρατήσεις των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και όταν κριθεί αναγκαίο απαγορεύουν οριστικά τον κατάπλου σε πλοία που επανειλημμένως έχουν κρατηθεί από λιμάνια της Τοπικής Συμφωνίας.

3.3 Η επιλογή των πλοίων που θα επιθεωρηθούν

Τα πλοία των κρατών μελών που εκτελούν πλόες εντός της Ε.Ε. πρέπει να συμμορφώνονται με την ασφάλεια και τους κανονισμούς προστασίας όσον αφορά την πρόληψη σοβαρής βλάβης σε ανθρώπους και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο γενικός κανόνας που ακολουθείται από τις τοπικές λιμενικές αρχές είναι να τίθενται συγκεκριμένα ποσοστά επιθεώρησης προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος ότι ένας βασικός αριθμός πλοίων υπόκειται στον ανάλογο έλεγχο, καθώς και να εφαρμοστεί ένα σύστημα αξιολόγησης έτσι ώστε να επιθεωρούνται τα πλοία που είναι δυνητικά κάτω του μετρίου. Επίσης, τα πλοία μιας ορισμένης ηλικίας και ενός τύπου ενδείκνυνται να επιθεωρούνται κάτω από ένα καθεστώς λεπτομερών και σχολαστικών ελέγχων.

Όπως είναι φυσικό λόγω των ιδιοτήτων που υπάρχουν τα ποσοστά των πλοίων που επιθεωρούνται δεν είναι απόλυτα όμοια για όλες τις τοπικές συμφωνίες. Ωστόσο, η άσκηση του ελέγχου επιδιώκει να πετύχει ότι ένας αξιόλογος αριθμός διαφορετικών ξένων πλοίων υπόκειται σε πλήρη έλεγχο κάθε έτος. Καθώς ορισμένα λιμάνια ή χώρες περιλαμβάνουν περισσότερους από έναν P.S.C.O. συγκριτικά με άλλα, ενδέχεται το ποσοστό επιθεώρησης να είναι διαφορετικό από ένα λιμάνι σε κάποιο άλλο, ακόμα και μέσα στο ίδιο MoU. Όμως, κατά κανόνα ένα ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τίθεται για ολόκληρη την περιοχή. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, παραδείγματος χάριν, αρχικά είχε ετήσιο ποσοστό επιθεώρησης τουλάχιστον στο 25% του συνολικού αριθμού των πλοίων.²⁷

²⁷ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015,σελ. 842-850

3.4 Κράτηση πλοίου από κάποια Λιμενική Αρχή- Port State Control

Η επιθεώρηση των πλοίων στα λιμάνια θα πρέπει να γίνεται από τον Επιθεωρητή του Port State Control (PSCO). Η κράτηση ενός πλοίου είναι το τελευταίο δραστικό μέτρο που θα λάβει ο Επιθεωρητής του PSC μετά τη διαπίστωση ελλείψεων στο σκάφος.

Ένας επιθεωρητής του PSC μπορεί να επιβάλει ποινές σε ένα πλοίο με τις εξής ελλείψεις:

α) ελλείψεις που είναι δυνατόν να αποκατασταθούν εντός 14 ημερών για ασήμαντες παραβάσεις

β) κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες οι ελλείψεις μπορεί να διορθωθούν, όταν το πλοίο φτάσει στον επόμενο λιμένα

γ) ελλείψεις που πρέπει να διορθωθούν πριν το πλοίο αναχωρήσει από το λιμάνι

δ) και τέλος, να προβεί στην κράτηση του πλοίου

Τα κριτήρια, για να κρατηθεί ένα πλοίο, είναι να θεωρείται ανασφαλές να προχωρήσει προς τη θάλασσα και ότι οι ελλείψεις στο πλοίο να θεωρούνται σοβαρές από τον επιθεωρητή. Αυτές οι ελλείψεις πρέπει να διορθωθούν πριν αποπλεύσει το πλοίο. Οι μεγάλες ελλείψεις που απαιτούν κράτηση πλοίου είναι

- **Πιστοποίηση του πληρώματος**
- **Ασφάλεια**
- **Θαλάσσια Ασφάλεια**
- **Θαλάσσια Ρύπανση και Περιβάλλον**
- **Κατάσταση Διαβίωσης και Εργασίας**
- **Λειτουργία**
- **Διοίκηση**

Αυτές οι ελλείψεις είναι η πιο κοινή ανησυχία των Επιθεωρητών του PSC. Όταν οι ελλείψεις αυτές είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια και την υγεία ή το περιβάλλον, ο Επιθεωρητής του PSC απαιτεί να αποκατασταθούν, πριν το πλοίο μπορεί να αποπλεύσει, ή να απαγορεύσει τον απόπλου του σκάφους ή ακόμα και να εκδώσει μια επίσημη απαγόρευση λειτουργίας του πλοίου.

Δεδομένου ότι οι ελλείψεις αυτές αυτοπροκαλούνται από το διαχειριστή του πλοίου ή τον πλοιοκτήτη, η κράτηση βάσει του Port State Control, για τους λόγους που αναφέρονται παραπάνω, δεν είναι σε θέση να ματαιώσουν την εκτέλεση σύμβασης του πλοίου.

Η σύντομη διάρκεια της κράτησης δεν μπορεί να ματαιώσει τη σύμβαση. Η σύμβαση δε μπορεί να ματαιωθεί, αν ο χρόνος της κράτησης του πλοίου δεν είναι αρκετά μεγάλος για να προκαλέσει τη ματαίωση.

Το PSC απαιτεί, όταν ένα πλοίο κρατιέται, να διορθώσει τις ελλείψεις που προκάλεσαν την απαγόρευση απόπλου. Αν οι ελλείψεις δεν μπορούν να αποκατασταθούν στον λιμένα επιθεώρησης, το κράτος-λιμένα θα επιτρέψει στο πλοίο να καταπλεύσει σε άλλο λιμένα, σύμφωνα με ειδικούς όρους. Το πλοίο ελευθερώνεται μόνο όταν όλα τα έξοδα που προκαλούνται από την επιθεώρηση και την κράτηση καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη.

Λογικά το κράτος λιμένα όσο και ο εφοπλιστής δεν θέλουν τα πλοία να κρατούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα. Η ματαίωση της σύμβασης για πλοίο υπό κράτηση από το PSC συνήθως δεν διακυβεύει τη σύμβαση του ταξιδιού. Γενικά, η σύμβαση ενός ταξιδιού μπορεί να ματαιωθεί όταν το πλοίο είναι πέρα από τον έλεγχο των συμβαλλόμενων μερών και ο χρόνος κράτησης είναι αρκετά μεγάλος, ώστε να προκαλέσει ματαίωση. Σύμφωνα με το PSC η κράτηση προκαλείται κυρίως από την αυτοπρόκληση ελλείψεων που δεν είναι απρόβλεπτες ούτε απρόσμενες, και ο χρόνος κράτησης δεν είναι πιθανό να είναι αρκετά μεγάλος, ώστε να προκαλέσει ματαίωση της σύμβασης. Ως εκ τούτου η απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου από το PSC δεν μπορεί να ματαιώσει μια σύμβαση ταξιδιού.²⁸

3.5 Γενική θεώρηση της παγκόσμιας δραστηριότητας Λιμενικών Αρχών-PSC τα τελευταία χρόνια (2012-2015)

Έρευνα που πραγματοποιήθηκε επιδιώκει να παρουσιάσει στοιχεία της παγκόσμιας κίνησης PSC για τα τελευταία χρόνια, εστιάζοντας στη δραστηριότητα των κυριότερων λιμανιών, όπου παρατηρείται η μεγαλύτερη κίνηση και που αφορούν λιμάνια τα οποία ανήκουν κυρίως στα Paris MoU, Tokyo MoU και USCG (2012-2015).

²⁸ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2015, σελ. 842-850

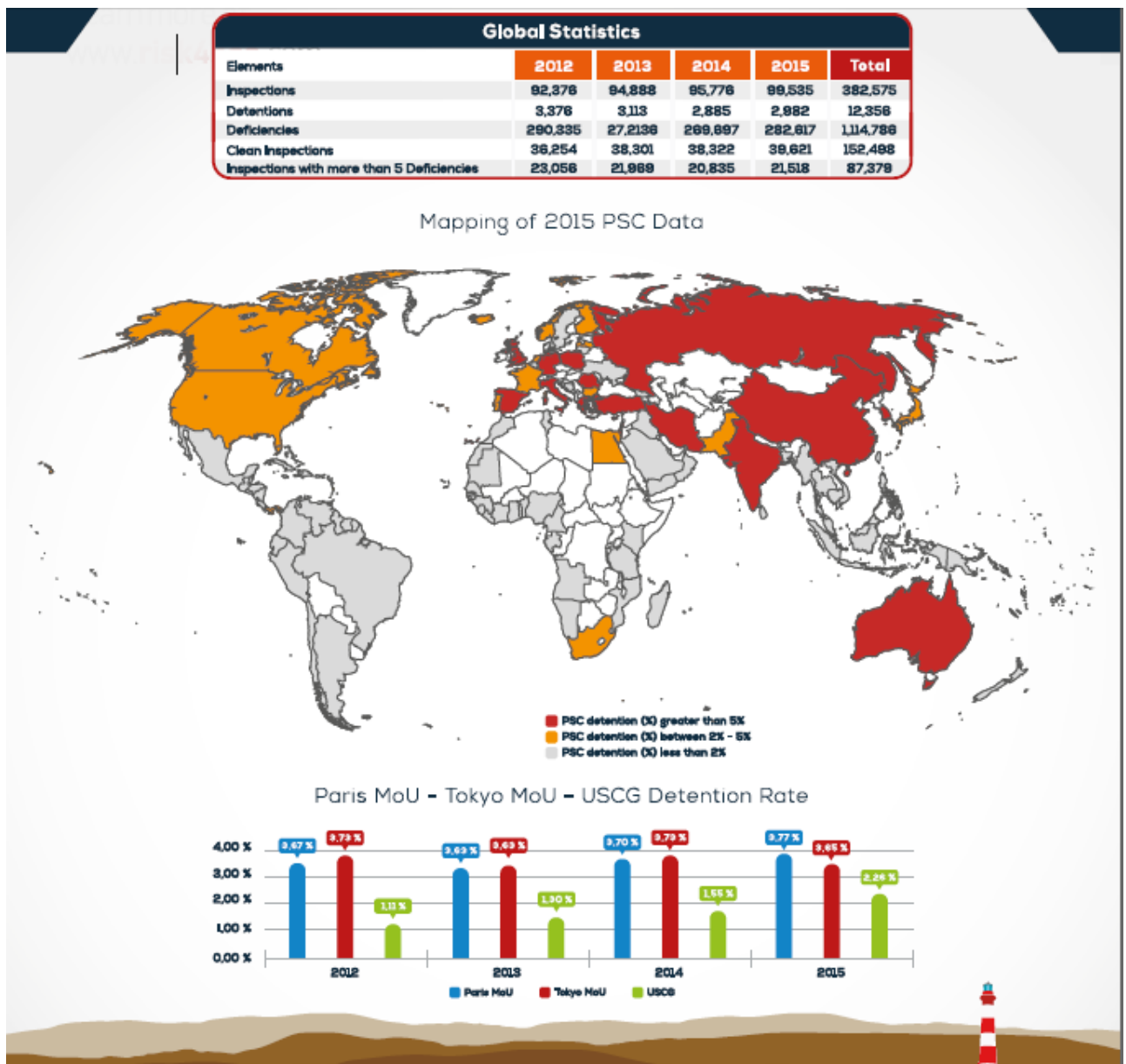
Τα στατιστικά στοιχεία, όπως αυτά αποτυπώνονται στο παρακάτω γράφημα, αποδεικνύουν πως τα τελευταία χρόνια οι λιμενικοί έλεγχοι (inspections) σε παγκόσμιο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων όλων των εθνικών λιμενικών αρχών και τα MoUs που ανήκουν, παρουσίασαν αύξηση, με το έτος 2015 να αγγίζουν τον αριθμό των 99,535 inspections. Αυτό σημαίνει πως η μέριμνα για τον έλεγχο των πλοίων που αποτελούν τον ενεργό στόλο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, βελτιώνεται συνεχώς χρόνο με το χρόνο, στενεύοντας έτσι τα περιθώρια στις ναυτιλιακές εταιρείες που θα πρέπει να γίνονται όλο και πιο συμβατές με τους διεθνείς κανονισμούς σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Όπως φαίνεται από τα στατιστικά στοιχεία, ο αρχικός στόχος των λιμενικών αρχών μπορούμε να πούμε πως επετεύχθη, αφού παρατηρείται αισθητή μείωση στις κρατήσεις των πλοίων (detentions), με αποκορύφωμα το έτος 2014, κάτι που σημαίνει πως οι ναυτιλιακές εταιρείες φροντίζουν συνεχώς βελτιώνοντας την παρουσία τους και τις ενέργειές τους τόσο στις δραστηριότητες της στεριάς όσο και στη θάλασσα.

Ο αριθμός των παρατηρήσεων (deficiencies), παρουσιάζει αυξομειώσεις, πράγμα το οποίο μπορεί να μεταφραστεί ως αποδεικτικό σχολαστικότερης έρευνας από τις λιμενικές αρχές προς τα πλοία και αύξηση των απαιτήσεων. Ωστόσο, ο μειωμένος αριθμός κρατήσεων προδίδει πως οι παρατηρήσεις αυτές δεν είναι μεγάλης σημασίας ή ότι διορθώνονται άμεσα. Την παραπάνω άποψη έρχεται να ενισχύσει ο αριθμός των καθαρών ελέγχων, που παρουσιάζεται να είναι ανοδικός καθώς και ο πτωτικός χαρακτήρας του ποσοστού των ελέγχων με περισσότερες από πέντε παρατηρήσεις.

Στο γραφικό επίσης παρουσιάζονται οι περιοχές όπου εκτελούνται οι έλεγχοι των λιμενικών αρχών και σε ποσοστά επί τοις εκατό ο αριθμός των κρατήσεων των πλοίων από λιμενικές αρχές. Σύμφωνα με τα νούμερα αυτά μεγαλύτερος αριθμός detention το 2015 παρατηρείται στις λιμενικές αρχές που υπάγονται στο Paris MoU, με το Tokyo MoU να ακολουθεί τα νούμερα, παρουσιάζοντας μικρή πτώση εν συγκρίσει με τα αντίστοιχα ποσοστά του 2014. Η USCG είναι τελευταία στον αριθμό των detention, που όμως φαίνεται τα ποσοστά να παρουσιάζουν ανοδική πορεία από το 2012 ως το 2015.

Εικόνα 3-1: Παγκόσμια δραστηριότητα Port State Control



ΠΗΓΗ: RISK4SEA, Τεύχος 2, Οκτώβριος 2016

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

4.1 Η θέσπιση κανονισμών σε διεθνές επίπεδο μέσω του IMO

Η θέσπιση και προώθηση των κανόνων ασφαλείας από τον IMO συναντά δυσχέρειες και δεν εξελίσσεται με ικανοποιητικό τρόπο λόγω της δυσκολίας τήρησης των υποχρεώσεων των διάφορων κρατών που οφείλονται σε ελλείψεις που έχουν σχέση με την επάρκεια υποδομής, την επάνδρωση των αρμόδιων υπηρεσιών, την ασαφή σχέση με την επάρκεια υποδομής, την επάνδρωση των αρμόδιων υπηρεσιών, την ασαφή μεταβίβαση αρμοδιοτήτων. Για τους λόγους αυτούς η Κοινότητα θα πρέπει να παράσχει κάθε στήριξη στην πρωτοβουλία του IMO, αλλά ακόμα και σε τρίτες χώρες, για την εφαρμογή και τη χρήση των συμφωνηθέντων προτύπων.

Οι αρχές που διέπουν το κοινοτικό δίκαιο πρέπει να διασφαλίζουν το προβάδισμα στη προστασία του περιβάλλοντος και όχι στην άκριτη οικονομική ανάπτυξη. Παράλληλα επιβάλλεται να ενστερνιστεί τις αρχές του Χάρτη της Γης που έγινε αποδεκτός στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών του Ρίο για το περιβάλλον με γνώμονα τη βιώσιμη διαχείριση και ανάπτυξη των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

Προφανές είναι άλλωστε η ανάγκη αναβάθμισης της αρχής της πρόληψης και αντιμετώπισης του κινδύνου συρρίκνωσης της Κοινοτικής πολιτικής περιβάλλοντος με την επίκληση της αρχής της επικουρικότητας. Ειδικότερα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα εκάστοτε προγράμματα δράσης της Κοινότητας ζητείται από τα κράτη-μέλη να υιοθετούν μια κοινή θέση στο πλαίσιο της διεθνούς συνεργασίας με τους διάφορους οργανισμούς που έχουν ως αντικείμενο έρευνας και ενασχόλησης το θαλάσσιο περιβάλλον, π.χ. IMO, UNEP. Άλλωστε το σχετικά υψηλό επίπεδο κινδύνων στη ναυτιλία δεν οφείλεται στην απουσία επαρκών ή κατάλληλων διεθνών κανονισμών και προτύπων, αλλά στη χαλαρότητα και στην ανεπάρκεια εφαρμογής και επιβολής τους.

Με τη σειρά της η Κοινότητα προχώρησε στην επικύρωση ορισμένων διεθνών συμβάσεων: Σύμβαση της Βέρνης (29.4.63), Σύμβαση της Βόννης (3.12.76), Σύμβαση της Βαρκελώνης (16.2.76), Σύμβαση του Παρισιού (4.6.74), Σύμβαση της Καμπέρα (20.5.80), Σύμβαση της Βόννης (13.9.83), Σύμβαση της Καρθαγένης (24.3.83), Σύμβαση της Βαρσοβίας (26.3.83) καθώς και η Σύμβαση (8.10.90) και πρωτόκολλο μεταξύ Γερμανίας, Τσεχίας, Σλοβακίας και Ε.Κ για τη διεθνή επιτροπή προστασίας του Έλβα (23.2.93).

Παράλληλα και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκδώσει ένα μεγάλο αριθμό κοινοτικών πράξεων που αφορούν τη ρύπανση του περιβάλλοντος σε σχέση με τα εμπορικά πλοία. Τα ναυάγια όμως των πετρελαιοφόρων Aegean Sea (1992) στη Λα Κορούνια της Ισπανίας (500.000 βαρέλια) και του Braer (1993) στα νησιά Σέτλαντ της Σκωτίας (85.000) τόνοι θορύβησαν σε μεγάλο βαθμό την Ευρωπαϊκή Ένωση με άμεση συνέπεια τη λήψη αυστηρών μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μετά από προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Το πρόβλημα παρουσιάζει τις «δύο όψεις του Ιανού»: Τα αντικρουόμενα συμφέροντα ανάμεσα στα κράτη-μέλη και η απροθυμία να προχωρήσει η ΕΕ σε μονομερή νομοθεσία για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα έρχεται σε αντιδιαστολή με την ευρύτερη συναίνεση και αποδοχή νέων μέτρων από τον ΙΜΟ, μολονότι ορισμένα κράτη θέσπισαν προσωρινά μέτρα, π.χ. η συμφωνία Γαλλίας και Ιταλίας που απαγορεύει τη διέλευση δεξαμενόπλοιων από τα στενά Σαρδηνίας και Κορσικής.

Οι νέες προτάσεις του Συμβουλίου στηρίζονται στη στενή και άμεση συνεργασία με τον ΙΜΟ για την πρόσφατη θέσπιση μέτρων όσον αφορά:

- Τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων με διπλό κέλυφος και διπλό πυθμένα ή με ενδιάμεσο κατάστρωμα ή άλλες εναλλακτικές λύσεις, που εξασφαλίζουν την προστασία των θαλασσών από ρύπανση πετρελαιοειδών καθώς και ένα σχέδιο προοδευτικής απόσυρσης των υφιστάμενων πετρελαιοφόρων.

- Τον καθορισμό ορισμένων περιοχών προς αποφυγή και δρομολογίων ανοιχτής θάλασσας στα Ευρωπαϊκά ύδατα.

- Τις συνεχιζόμενες εργασίες στο πλαίσιο των 4 περιφερειακών συμφωνιών συνεργασίας για την καταπολέμηση της ρύπανσης στη Βόρειο Θάλασσα (Συμφωνία της Βόννης), στη Μεσόγειο (Σύμβαση της Βαρκελώνης), στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό (Συμφωνία της Λισσαβόνας) και στη Βαλτική Θάλασσα (Σύμβαση Ελσίνκι)

- Τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα για την ασφαλή διακίνηση των πλοίων.
- Τη ανάγκη για επείγουσα ρυμούλκηση υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες των πλοίων που έχουν υποστεί ζημιές ή έχουν εγκαταλειφθεί.

Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η παρακίνηση των κρατών-μελών για την αναθεώρηση της σύμβασης STCW 1978 και την επικύρωση των συμβάσεων του ΙΜΟ, όσο το δυνατόν πιο σύντομα.

Επίσης προωθείται η ενίσχυση του κρατικού ελέγχου των λιμένων (σύμφωνα με το Μνημόνιο του Παρισιού), η καθιέρωση κοινής γλώσσας για την επικοινωνία επί των πλοίων, η επιτήρηση της κυκλοφορίας και τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας, όπως η θέσπιση συστημάτων τηλεπικοινωνίας ανοιχτής θάλασσας προς υποστήριξη του GMDSS και η δημιουργία σταθμών υποδοχής καταλοίπων.

Κατά τη διάρκεια του μεικτού συμβουλίου υπουργών Μεταφορών και Περιβάλλοντος οι συζητήσεις περιστράφηκαν γύρω από το ακανθώδες ζήτημα της νέας αμερικανικής νομοθεσίας OPA '90 καθώς και της αναγκαιότητας για την εφαρμογή των διπλών περιβλημάτων και διπλών πυθμένων στα νέα tankers. Είναι γεγονός ότι τα πλοία που κατασκευάστηκαν στη δεκαετία 1970-80, ως επί το πλείστον συμβατικά tankers (single bottom), δεν παρουσίασαν ιδιαίτερα προβλήματα αντοχής του περιβλήματος. Πολλά μάλιστα από τα σοβαρά ατυχήματα των τελευταίων ετών έχουν γίνει σε σχετικά καινούργια πλοία π.χ. Exxon, Nagasaki Spirit.

Οι διπλοί πυθμένες στα νέα δεξαμενόπλοια είναι πραγματικότητα πλέον και αποτελούν μάλλον «πολιτική λύση» που δεν πρόκειται να καταργηθεί. Το πρόβλημα όμως ενδοκοινοτικά εντοπίζεται στις πιέσεις που εξασκούνται για ανανέωση του υπάρχοντος γερασμένου στόλου, πράγμα που έρχεται σε αντιδιαστολή με το προβλεπόμενο υψηλό κόστος κατασκευών DH/DB.

Σχετικά με τις ποινικές κυρώσεις για θέματα θαλάσσιας ρύπανσης η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου με αφορμή την υποβολή προδικαστικών ερωτημάτων από τον δικαστή της Ραβέννας στην Ιταλία διευρύνει το πλαίσιο των κυρώσεων αλλά και των ορίων ευθύνης που μπορεί να επιβάλλει ένα κράτος-μέλος κατά των υπεύθυνων (αλλοδαπών και ημεδαπών).

4.1.1 Ballast Water Management Plan (BWMP)

Από την εισαγωγή των πλοίων με χάλυβα, το νερό χρησιμοποιήθηκε ως έρμα για τη σταθεροποίηση των πλοίων στη θάλασσα. Το νερό έρματος αντλείται για να διατηρούνται ασφαλείς συνθήκες λειτουργίας κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Αυτή η πρακτική μειώνει την πίεση στο κύτος, παρέχει εγκάρσια σταθερότητα, βελτιώνει την πρόωση και την ευελιξία και αντισταθμίζει τις μεταβολές βάρους στα διάφορα φορτία φορτίου και λόγω της κατανάλωσης καυσίμων και νερού.

Ενώ το νερό έρματος είναι απαραίτητο για ασφαλείς και αποτελεσματικές σύγχρονες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, μπορεί να προκαλέσει σοβαρά οικολογικά, οικονομικά και υγειονομικά προβλήματα εξαιτίας του πλήθους των θαλάσσιων ειδών που μεταφέρονται στα

έρματα των πλοίων. Αυτά περιλαμβάνουν βακτήρια, μικρόβια, μικρά ασπόνδυλα, αυγά, κύστες και προνύμφες διαφόρων ειδών. Τα μεταφερόμενα είδη μπορούν να επιβιώσουν για να δημιουργήσουν αναπαραγωγικό πληθυσμό στο περιβάλλον του ξενιστή, καθιστώντας χωροκατακτητικά, εξω-ανταγωνιζόμενα φυσικά είδη και πολλαπλασιασμό σε αναλογίες επιβλαβών οργανισμών.

Οι επιστήμονες αναγνώρισαν για πρώτη φορά τα σημάδια της εισαγωγής ξένων ειδών μετά από μαζική εμφάνιση του φυκιού *Odontella* (*Biddulphia sinensis*) στη Βόρεια Θάλασσα το 1903. Αλλά μέχρι την δεκαετία του 1970 η επιστημονική κοινότητα άρχισε να αναλύει λεπτομερώς το πρόβλημα. Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, ο Καναδάς και η Αυστραλία ήταν μεταξύ των χωρών που αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα με τα χωροκατακτητικά είδη και έφεραν τις ανησυχίες τους στην επιτροπή προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος του IMO (MEPC).

Το πρόβλημα των χωροκατακτητικών ειδών στο νερό έρματος των πλοίων οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στον αυξημένο όγκο του εμπορίου και της κυκλοφορίας τις τελευταίες δεκαετίες και, καθώς οι όγκοι του θαλάσσιου εμπορίου συνεχίζουν να αυξάνονται, το πρόβλημα ενδέχεται να μην έχει φθάσει ακόμη στο αποκορύφωμά του. Οι συνέπειες σε πολλές περιοχές του κόσμου ήταν καταστροφικές. Τα ποσοτικά στοιχεία δείχνουν ότι ο ρυθμός των βιοεισβολών συνεχίζει να αυξάνεται με ανησυχητικό ρυθμό και εισάγονται συνεχώς νέες περιοχές.

Η εξάπλωση των επεμβατικών ειδών αναγνωρίζεται πλέον ως μία από τις μεγαλύτερες απειλές για την οικολογική και οικονομική ευημερία του πλανήτη. Αυτά τα είδη προκαλούν τεράστια ζημιά στη βιοποικιλότητα και τα πολύτιμα φυσικά πλούτη της γης από την οποία εξαρτάται. Οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στην υγεία γίνονται όλο και πιο σοβαρές και η βλάβη στο περιβάλλον είναι συχνά μη αναστρέψιμη.

Η πρόληψη της μεταφοράς χωροκατακτητικών ειδών και ο συντονισμός μιας έγκαιρης και αποτελεσματικής αντιμετώπισης των εισβολών απαιτεί συνεργασία και συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων, των οικονομικών τομέων, των μη κυβερνητικών οργανώσεων και των διεθνών οργανώσεων των συνθηκών. η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (άρθρο 196) παρέχει το παγκόσμιο πλαίσιο απαιτώντας από τα κράτη να συνεργαστούν για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης της σκόπιμης ή τυχαίας εισαγωγής ξένων ή

καινούργιων ειδών σε ένα συγκεκριμένο μέρος του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το οποίο μπορεί να προκαλέσει σημαντικές και επιβλαβείς αλλαγές σε αυτό.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) βρισκόταν μπροστά από τη διεθνή προσπάθεια, αναλαμβάνοντας τη δέσμευση να αντιμετωπίσει τη μεταφορά των διεισδυτικών υδρόβιων ειδών (ΙΑΣ) μέσω της ναυτιλίας. Το 1991, το ΜΕΡC υιοθέτησε τις διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές για την πρόληψη της εισαγωγής ανεπιθύμητων υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων παραγόντων από το νερό έρματος των πλοίων και τις απορρίψεις ιζημάτων (ψήφισμα ΜΕΡC.50 (31)). ενώ η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED), που πραγματοποιήθηκε στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1992, αναγνώρισε το ζήτημα ως σημαντικό διεθνές μέλημα.

Τον Νοέμβριο του 1993, η Συνέλευση του ΙΜΟ ενέκρινε το ψήφισμα Α.774 (18) με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 1991, ζητώντας από το ΜΕΡC και την ΜSС να επανεξετάσουν τις κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό την ανάπτυξη διεθνώς εφαρμόσιμων νομικά δεσμευτικών διατάξεων. Η οργάνωση ενέκρινε τον Νοέμβριο του 1997 το ψήφισμα Α.868 (20) - Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο και τη διαχείριση των υδάτων έρματος των πλοίων για την ελαχιστοποίηση της μεταφοράς επιβλαβών υδρόβιων οργανισμών και παθογόνων οργανισμών, καλώντας τα κράτη μέλη της να χρησιμοποιήσουν αυτές τις νέες κατευθυντήριες γραμμές όταν αντιμετωπίζουν το θέμα των ΔΛΠ.

Μετά από 14 και πλέον χρόνια πολύπλοκων διαπραγματεύσεων μεταξύ των κρατών μελών του ΙΜΟ, υιοθετήθηκε με συναίνεση διεθνής σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση των υδάτων έρματος πλοίων και ιζημάτων (σύμβαση ΒWМ) κατά τη διάρκεια διπλωματικής διάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στο κεντρικό γραφείο του ΙΜΟ στο Λονδίνο στις 13 Φεβρουαρίου 2004 , Ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού δήλωσε ότι η νέα Σύμβαση θα αποτελέσει σημαντικό βήμα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος για τη συγκεκριμένη και τις μελλοντικές γενιές. "Το καθήκον μας προς τα παιδιά μας και τα παιδιά τους δεν μπορεί να υπερκεραστεί. Είμαι βέβαιος ότι θα τους θέλαμε όλοι να κληρονομήσουμε έναν κόσμο με καθαρές, παραγωγικές, ασφαλείς και ασφαλείς θάλασσες - και η έκβαση αυτής της διάσκεψης, με την εξάλειψη μιας ολοένα και πιο σοβαρής απειλής, θα είναι απαραίτητη για να διασφαλιστεί αυτό.

Η σύμβαση απαιτεί από όλα τα πλοία να εφαρμόσουν σχέδιο διαχείρισης των υδάτων έρματος. Όλα τα πλοία πρέπει να φέρουν βιβλίο καταγραφής υδάτων έρματος και απαιτείται να εκτελούν τις διαδικασίες διαχείρισης των στραγγαλιστικών πηγίων σε δεδομένο πρότυπο. Τα

συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης έχουν τη δυνατότητα να λάβουν πρόσθετα μέτρα τα οποία υπόκεινται στα κριτήρια που ορίζονται στη σύμβαση και στις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ.

Αρκετά άρθρα και κανονισμοί της σύμβασης ΒΜΜ αναφέρονται σε κατευθυντήριες γραμμές που θα αναπτυχθούν με το ψήφισμα 1 της Οργάνωσης και της Διάσκεψης, κάλεσε τον ΙΜΟ να αναπτύξει επείγοντως αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές και να τις εγκρίνει το συντομότερο δυνατό και, εν πάση περιπτώσει, πριν από την έναρξη ισχύος της σύμβασης, με σκοπό τη διευκόλυνση της παγκόσμιας και ομοιόμορφης εφαρμογής του μέσου.

Το ΜΕΡC, κατά την πεντηκοστή πρώτη συνεδρίασή του τον Απρίλιο του 2004, ενέκρινε πρόγραμμα για την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών και διαδικασιών για την ομοιόμορφη εφαρμογή της σύμβασης ΒΜΜ που απαριθμούνται στο ψήφισμα 1 του Συνεδρίου, συμπεριλαμβανομένων πρόσθετων οδηγιών που απαιτούνται αλλά δεν περιλαμβάνονται στο ψήφισμα. Το πρόγραμμα επεκτάθηκε περαιτέρω στην πεντηκοστή τρίτη σύνοδο του ΜΕΡC τον Ιούλιο του 2005 για την ανάπτυξη και υιοθέτηση 14 σειρών κατευθυντήριων γραμμών, η τελευταία από τις οποίες εγκρίθηκε με το ψήφισμα ΜΕΡC.173 (58) τον Οκτώβριο του 2008. Οι κατευθυντήριες γραμμές, ορισμένες από τις οποίες έχουν αναθεωρηθεί από την αρχική έγκρισή τους και έχουν πρόσβαση σε διάφορα άλλα σχετικά έγγραφα καθοδήγησης.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανάπτυξης της Σύμβασης, καταβλήθηκαν σημαντικές προσπάθειες για τη διαμόρφωση των κατάλληλων προτύπων για τη διαχείριση των υδάτων έρματος. Πρόκειται για το πρότυπο ανταλλαγής νερού έρματος και το πρότυπο απόδοσης νερού έρματος. Τα πλοία που εκτελούν ανταλλαγές νερού έρματος πρέπει να το κάνουν με απόδοση ογκομετρικής ανταλλαγής ύδατος έρματος ύψους 95% και τα πλοία που χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης των στραγγαλιστικών πηνίων (ΒΜΜS) πρέπει να πληρούν ένα πρότυπο απόδοσης βάσει συμφωνηθέντων αριθμών οργανισμών ανά μονάδα όγκου.

Σύμφωνα με τον κανονισμό D-3 της σύμβασης ΒΜΜ, τα συστήματα διαχείρισης των υδάτων έρματος που χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με τη σύμβαση πρέπει να εγκρίνονται από τη διοίκηση λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές για την έγκριση συστημάτων διαχείρισης υδάτων έρματος (G8). Οι κατευθυντήριες γραμμές (G8) αναθεωρήθηκαν το 2016 και μετατράπηκαν σε υποχρεωτικό κώδικα για την έγκριση συστημάτων διαχείρισης υδάτων έρματος (κώδικας ΒΜΜS).

Ο κανονισμός D-3 προβλέπει επίσης ότι τα συστήματα διαχείρισης υδάτινου έρματος που χρησιμοποιούν τις δραστικές ουσίες για να συμμορφωθούν με τη σύμβαση θα πρέπει να εγκρίνονται από τον IMO σύμφωνα με τη διαδικασία έγκρισης των συστημάτων διαχείρισης υδάτων έρματος που χρησιμοποιούν τις δραστικές ουσίες (G9). Η διαδικασία (G9) αποτελείται από μια διαδικασία δύο βαθμίδων - βασική και τελική έγκριση - για να διασφαλιστεί ότι το σύστημα διαχείρισης των υδάτων έρματος δεν δημιουργεί υπερβολικούς κινδύνους για το περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία, την ιδιοκτησία ή τους πόρους.

Μια τεχνική ομάδα εμπειρογνομόνων έχει δημιουργηθεί υπό την αιγίδα του GESAMP για να επανεξετάσει τις προτάσεις που υποβλήθηκαν για την έγκριση των συστημάτων διαχείρισης υδάτινου έρματος που χρησιμοποιούν τις Ενεργές Ουσίες. Η Ομάδα Εργασίας GASAMP για το Νερό Μπαλαντέζας (GESAMP-BWWG) υποβάλλει στον Οργανισμό έκθεση σχετικά με το εάν μια τέτοια πρόταση παρουσιάζει υπερβολικούς κινδύνους σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στη Διαδικασία (G9).

Η σύμβαση απαιτεί την επανεξέταση προκειμένου να καθοριστεί εάν υπάρχουν κατάλληλες τεχνολογίες για την επίτευξη του προτύπου. Το MEPC διεξήγαγε μια σειρά από τέτοιες αναθεωρήσεις και συμφώνησε ότι υπάρχουν κατάλληλες τεχνολογίες για την επίτευξη του προτύπου που περιέχεται στον κανονισμό D-2 της σύμβασης BWM.

Η σύμβαση BWM τέθηκε σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου 2017.

Η έγκριση όλων των απαιτούμενων κατευθυντήριων γραμμών για την ομοιόμορφη εφαρμογή της σύμβασης BWM και η έγκριση και πιστοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών επεξεργασίας των υδάτων έρματος έθεσαν τα σοβαρά εμπόδια στην επικύρωση του μέσου και ορισμένες άλλες χώρες δήλωσαν την πρόθεσή τους να προσχωρήσουν αυτή τη σύμβαση στο εγγύς μέλλον.

4.1.2 Συστήματα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμου (EU MRV-IMO Fuel Consumption Data Collection System)

Τον Ιούνιο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΚ) πρότεινε μια στρατηγική για τη σταδιακή ενσωμάτωση των θαλάσσιων εκπομπών στην πολιτική της ΕΕ για τη μείωση των οικιακών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG). Μετά από μια διετή νομοθετική διαδικασία στην οποία συμμετείχαν όλα τα θεσμικά όργανα της ΕΕ, η στρατηγική αυτή

εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Απρίλιο του 2015. Ο κανονισμός 2015/757 («Κανονισμός MRV για τις θαλάσσιες μεταφορές») τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2015.

Ομοίως, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει επίσης ένα χάρτη πορείας μέχρι το 2023 που επικεντρώνεται στην ανάπτυξη μιας συνολικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία. Τον Απρίλιο του 2015, η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ενέκρινε υποχρεωτικές απαιτήσεις για τα πλοία να καταγράφουν και να αναφέρουν δεδομένα σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων τους. Κατά την 70η συνεδρίαση τον Οκτώβριο του 2016, αποφασίστηκε να εγκριθούν οι εν λόγω απαιτήσεις ως τροποποιήσεις στο παράρτημα VI της MARPOL.

Τόσο η ΕΕ όσο και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχουν σαφείς φιλοδοξίες να μειώσουν τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία και έχουν εντοπίσει διαδικασίες για την επίτευξη των στόχων τους. Παρότι υπάρχουν κάποιες ομοιότητες μεταξύ των δύο συστημάτων, η πιο πρόσφατα περιγραφόμενη προσέγγιση του ΔΝΟ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) παρουσιάζει σημαντικές διαφορές από τη νομοθεσία της ΕΕ για τα MRV.

EU MRV

Σύμφωνα με τον κανονισμό MRV της ΕΕ, οι ναυτιλιακές εταιρείες με πλοία άνω των 5.000 μονάδων ολικής χωρητικότητας (GT) που λειτουργούν στην ΕΕ πρέπει να εκπονήσουν μέχρι τον Αύγουστο του 2017 σχέδια παρακολούθησης που θα περιγράφουν τις διαδικασίες που θα χρησιμοποιούν για την παρακολούθηση και αναφορά των εκπομπών άνθρακα και των μεταφορών. Σύμφωνα με τον κανονισμό MRV, η ΕΕ θα συγκεντρώνει και θα δημοσιοποιεί δεδομένα για πάνω από 12.000 σκάφη που φθάνουν στους λιμένες της ΕΕ την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2018 για τη φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου ή την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών για εμπορικούς σκοπούς.

Ανεξάρτητα από τη σημαία ή την εθνικότητα, κάθε σκάφος πρέπει να παρακολουθεί και να καταγράφει την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂. Πρέπει επίσης να καταγράφονται τα συναφή μεταφορικά μέσα, τα οποία μεταφέρονται στο εμπορικό φορτίο, πολλαπλασιαζόμενα με την απόσταση που πλέει. Τα δρομολόγια έρματος πρέπει επίσης να εξεταστούν με τον ίδιο τρόπο όπως και τα φορτία. Μόνο ορισμένα σκάφη, όπως τα πολεμικά πλοία, τα ναυτικά βοηθήματα και ορισμένα πολύ εξειδικευμένα πλοία απαλλάσσονται.

Για κάθε σκάφος που αναμένει να πραγματοποιήσει εμπορική κλήση σε λιμένα της ΕΕ το 2018, πρέπει να αναπτυχθεί ένα σχέδιο παρακολούθησης (MP). Το περιεχόμενο αυτού του MP ορίζεται στο άρθρο 6 του κανονισμού MRV της ΕΕ και πρέπει να περιλαμβάνει:

Αναγνώριση του πλοιοκτήτη και της ναυτιλιακής εταιρείας / πλοιοκτήτη

Προσδιορισμός πηγών εκπομπών

Περιγραφή των διαδικασιών παρακολούθησης των ταξιδιών, της κατανάλωσης καυσίμου και των δεδομένων δραστηριότητας

Μεθοδολογία για τα κενά των δεδομένων

Διαδικασίες ελέγχου ποιότητας

Προσδιορισμός των ευθυνών και των συστημάτων ΤΠΕ που χρησιμοποιούνται

Συγκεκριμένα, ο βουλευτής πρέπει να καθορίσει ποια από τις τέσσερις επιτρεπόμενες μεθοδολογίες παρακολούθησης των εκπομπών (BDN) και την περιοδική αποθεματοποίηση των δεξαμενών καυσίμου, την παρακολούθηση της δεξαμενής καυσίμου στο πλοίο, τις μετρητές ροής για τις εφαρμοζόμενες διεργασίες καύσης ή τις μετρήσεις άμεσων εκπομπών) που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει η ναυτιλιακή εταιρεία, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο θα υπολογιστούν οι μεταφορικές εργασίες. Πρέπει να υποβληθεί στο φορέα επαλήθευσης έως την 31η Αυγούστου 2017 και να αξιολογηθεί με επιτυχία έως την 31η Δεκεμβρίου 2017, πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου παρακολούθησης. Τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές και τις μεταφορές για το 2018 πρέπει στη συνέχεια να ενοποιηθούν σε ετήσια έκθεση, η οποία πρέπει να επαληθεύεται από ανεξάρτητο διαπιστευμένο ελεγκτή έως τις 30 Απριλίου 2019. Μόλις γίνει αυτό, η έκθεση πρέπει να υποβληθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στο κράτος σημαίας, και το σκάφος πρέπει να φέρει στο πλοίο το έγγραφο συμμόρφωσης από τον Ιούνιο του 2019.

Αν και η πρώτη νόμιμη προθεσμία της 31ης Αυγούστου 2017 είναι οκτώ μήνες μακριά, είναι δυνατόν να ξεκινήσει τώρα η προετοιμασία του MRV, καθώς οι περισσότεροι τεχνικοί κανόνες έχουν ήδη συμφωνηθεί νόμιμα

Σύστημα συλλογής δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου του IMO

Ο IMO υιοθέτησε μια σφαιρική προσέγγιση - ένα υποχρεωτικό σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμων για τη διεθνή ναυτιλία, απαιτώντας από τα πλοία

των 5.000 GT και άνω να ξεκινήσουν τη συλλογή και την αναφορά δεδομένων σε μια βάση δεδομένων IMO από το 2019. Εγκρίθηκε ως τροποποίηση του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της MARPOL , προστέθηκε νέος κανονισμός (22A) για τη συλλογή και την αναφορά δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων πλοίων. Επιπλέον, αναπτύχθηκαν νέα προσαρτήματα που περιγράφουν «Πληροφορίες που πρέπει να υποβάλλονται στον IMO, συμπεριλαμβανομένης της βάσης δεδομένων κατανάλωσης καυσίμων πλοίων» (Παράρτημα IX) και «Μορφή δήλωσης συμμόρφωσης - Αναφορά κατανάλωσης καυσίμου πετρελαίου» (προσάρτημα X). Οι τροποποιήσεις αυτές θα τεθούν σε ισχύ την 1η Μαρτίου 2018 και η πρώτη περίοδος αναφοράς θα είναι για το 2019 ημερολογιακό έτος.

Τα συγκεντρωτικά δεδομένα πρέπει να αναφέρονται στο κράτος σημαίας του πλοίου μετά το τέλος κάθε ημερολογιακού έτους, το οποίο θα πρέπει να επαληθεύσει ότι τα δεδομένα έχουν δηλωθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος VI πριν εκδώσει δήλωση συμμόρφωσης προς το πλοίο. Οι διοικήσεις θα υποβάλουν στη συνέχεια συγκεντρωτικά στοιχεία στη βάση δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμων πλοίων του IMO για ανώνυμη δημοσίευση. Τα δεδομένα που πρέπει να υποβληθούν περιλαμβάνουν τα δεδομένα για την κατανάλωση καυσίμων (ανά τύπο καυσίμου και σε μετρικούς τόνους), καθώς και την απόσταση που διανύθηκε και τον χρόνο στη θάλασσα, από την αγκυροβόληση στην προβλήτα.

Επιπλέον, οι αρχές σημαίας ή άλλοι εξουσιοδοτημένοι οργανισμοί θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018 το πλοίο έχει σχεδιάσει το σχέδιο διαχείρισης της ενεργειακής απόδοσης του πλοίου (SEEMP) για να τεκμηριώσει τις μεθοδολογίες που θα χρησιμοποιηθούν για τη συλλογή των απαιτούμενων δεδομένων και την υποβολή εκθέσεων τα στοιχεία αυτά στη διοίκηση σημαίας. Εγκρίθηκαν οι αναθεωρήσεις των κατευθυντήριων γραμμών SEEMP, οι οποίες παρέχουν οδηγίες για την ανάπτυξη των μεθοδολογιών που πρέπει να ακολουθούνται για τη συλλογή και την αναφορά των δεδομένων, καθώς και για την περαιτέρω αποσαφήνιση των προαναφερθέντων δεδομένων που πρέπει να συλλεχθούν.

Το υποχρεωτικό σύστημα συλλογής δεδομένων προορίζεται να αποτελέσει την αρχή μιας διαδικασίας τριών σταδίων, στην οποία η ανάλυση των δεδομένων που συλλέγονται θα αποτελέσει τη βάση για μια αντικειμενική, διαφανή και περιεκτική συζήτηση για τις πολιτικές MEPC. Αυτό θα οδηγήσει στη συνέχεια σε μια τελική συμφωνία σχετικά με τους στόχους και τα μέτρα, συμπεριλαμβανομένου ενός σχεδίου εφαρμογής το 2023.

Συγκρίνοντας τα συστήματα δεδομένων καυσίμων EU MRV και IMO

Ο παρακάτω πίνακας ορίζει τα βασικά στοιχεία των δύο συστημάτων παράλληλα μεταξύ τους για ευκολία σύγκρισης. Οι βασικές διαφορές στη σημείωση περιλαμβάνουν:

Ο κανονισμός της ΕΕ για τον MRV απαιτεί την αναφορά του πραγματικού φορτίου που μεταφέρεται επί του πλοίου, του καυσίμου και του εκπεμπόμενου CO₂, ενώ ο IMO απαιτεί μόνο την αναφορά των καυσίμων που καταναλώνονται

Για το EU MRV, οι υπολογισμοί πραγματοποιούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες και επαληθεύονται από διαπιστευμένο επαληθευτή. Για τον IMO, οι υπολογισμοί επαληθεύονται από τη διοίκηση, σύμφωνα με τις εθνικές διαδικασίες

Η ΕΕ σχεδιάζει να δημοσιοποιήσει αυτές τις πληροφορίες, ενώ, για τον IMO, τα ανεπεξέργαστα δεδομένα θα είναι διαθέσιμα μόνο στα κράτη του IMO και στις χώρες σημαίας, τα οποία στη συνέχεια θα μοιράζονται συγκεντρωτικά ανώνυμα δεδομένα.

Οι εκπομπές από τη ναυτιλία αναμένεται να αυξηθούν μεταξύ 50 και 250% έως το 2050, ανάλογα με τις μελλοντικές εξελίξεις στον τομέα της οικονομίας και της ενέργειας. Ιδιαίτερα μετά τη Συμφωνία των Παρισίων, ο ρυθμός ανάπτυξης πρέπει να σταματήσει, αν θέλουμε να επιτύχουμε παγκόσμιους στόχους για τη διατήρηση της υπερθέρμανσης του πλανήτη κάτω από 2 μοίρες και η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα αναγνωρίζει ότι πρέπει να αναλάβει το "δίκαιό της μερίδιο" Εκπομπές GHG. Εκτιμάται ότι τα πλοία άνω των 5.000 GT και άνω αντιπροσωπεύουν περίπου το 85% των εκπομπών CO₂ από τη διεθνή ναυτιλία, γι 'αυτό και τα συστήματα του IMO και της ΕΕ αφορούν σκάφη αυτού του μεγέθους.

Το σύστημα MRV της ΕΕ σχεδιάστηκε για να συμβάλει στην οικοδόμηση ενός διεθνούς συστήματος και ζητεί να συνεχιστεί η ευθυγράμμιση. Προς το παρόν, δεν είναι σαφές αν αυτό θα συμβεί. Ωστόσο, είναι σαφές ότι - πριν από την έναρξη οποιασδήποτε δημόσιας διαβούλευσης - η ΕΚ απαιτεί τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών από τον IMO, ώστε να είναι διαθέσιμες όλες οι απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ. Όπως και με κάθε νέα περίπλοκη διαδικασία ή ρύθμιση, αυτό απαιτεί χρόνο, πράγμα που σημαίνει ότι τα δύο συστήματα θα λειτουργούν παράλληλα τουλάχιστον για τα επόμενα χρόνια.

Παρόλο που η βιομηχανία ανησυχεί για την ονομασία και την απογοήτευση των εταιρειών και δεν επιθυμεί δύο διαφορετικά συστήματα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πιστεύει

ότι το σύστημα του ΔΝΟ είναι λιγότερο διαφανές και όχι τόσο ακριβές όσο το ευρωπαϊκό. Αυτό σημαίνει ότι, όπως ισχύει, για τα σκάφη που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ κατά τη διάρκεια του 2019 και μετά, θα πρέπει να τηρηθούν και οι δύο κανονισμοί.

Ακόμη και αν υπάρξει κάποια εναρμόνιση μεταξύ των δύο συστημάτων στο μέλλον, παραμένει σκόπιμο οι πλοιοκτήτες και οι πλοιοκτήτες να προετοιμαστούν για την πρώτη προθεσμία MRV της 31ης Αυγούστου 2017 μπροστά από το χρόνο. Με την εξέταση των υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα πλοία, καθώς και με τα συστήματα ξηράς και τις ρουτίνες, τα κενά μπορούν να εντοπιστούν και να αντιμετωπιστούν έγκαιρα, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη και αποτελεσματική συμμόρφωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΤΟΥ ΙΜΟ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

5.1 Η ναυτιλιακή εταιρεία

5.1.1 Η οργάνωση μιας ναυτιλιακής εταιρείας

Παραδοσιακά η Ελληνική ναυτιλία χαρακτηρίζεται από την οικογενειακή επιχειρηματική δομή και είναι γνωστές πολλές οικογένειες οι οποίες συνεχίζουν από γενιά σε γενιά να διοικούν τους στόλους τους και να αποτελούνται από ολιγομελείς ομάδες απαρτιζόμενες από συγγενείς και στενούς συνεργάτες. Επίσης ο ναυτιλιακός τομέας συντηρούσε τη ενδυνάμωση του με κεφάλαια προερχόμενα από δάνεια τραπεζών, κυρίως Βρετανικών και Γερμανικών. Τα τελευταία έτη όμως οι σύγχρονοι τρόποι διαχείρισης και άντλησης κεφαλαίου έχουν αντιστρέψει αρκετές επικρατούσες αντιλήψεις.

Οι αλλαγές της εποχής μας δεν έχουν αφήσει ανεπηρέαστες και τις δομές διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι αυστηροί κανονισμοί που έχουν επιβληθεί για θέματα προστασίας του περιβάλλοντος από διεθνείς οργανισμούς, έχουν υποχρεώσει τις ναυτιλιακές εταιρείες να δώσουν μεγάλη έμφαση στη συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού τους σε θέματα ασφάλειας και αποφυγής ενεργειών που βλάπτουν το περιβάλλον.

Οι νέες απαιτήσεις, είναι η εφαρμογή του ISM Code, οι απαιτήσεις και οι κανονισμοί που προέκυψαν από το Συνέδριο του STCW του 1995, η εφαρμογή του ISO 9002, η εφαρμογή του Oil Pollution Act του 1990, η εφαρμογή νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Ακόμα η ίδια η καθημερινή διαχείριση των ναυτιλιακών γραφείων περνά σε μία τεχνοκρατική διάσταση και προσαρμογής στις δομές μίας σύγχρονης επιχειρηματικής μονάδας.

Οι αποφάσεις βασίζονται σε εφαρμογή δομημένης στρατηγικής και τεχνικών marketing. Ο σύγχρονος ship manager παρακολουθεί διαρκώς τις αγορές, και σε συνδυασμό με την εμπειρία του στοχεύει στην πρόληψη των επερχόμενων εξελίξεων με σωστό timing. Ο πλοιοκτήτης είναι μάνατζερ και ενδιαφέρεται παράλληλα με την απόδοση των επενδύσεων

του και την κερδοφορία, για τη δημιουργία μιας θετικής εικόνας τη επιχείρησης του προς τα έξω, για το προφίλ θα λέγαμε του οργανισμού. Οι έννοιες της εταιρικής ευθύνης και της ποιοτικής διαχείρισης αποτελούν πλέον απαραίτητο συστατικό για την επιτυχημένη πορεία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο πλέον highly regulated.

Επίσης, οι τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η τεχνολογία της πληροφορίας, οι σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, τα σύγχρονα υλικά και μπογιές, καθώς η τεχνολογία η φιλική προς το περιβάλλον, είναι άμεση ανάγκη να υιοθετηθούν και να αφομοιωθούν από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Έτσι, οι παλαιότερες εταιρίες, που είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν υπό τις οδηγίες πλοιάρχων, οι οποίοι είχαν άλλη νοοτροπία περί της λειτουργίας των πλοίων και του μέλλοντος των πλοίων, είχαν σημαντικές δυσκολίες να ανταποκριθούν στις προκλήσεις των καιρών, με αποτέλεσμα να προχωρήσουν στην στελέχωση τους από άτομα με τεχνοκεντρικές αντιλήψεις. Ενδεικτικά θα αναφερθούν ορισμένες εταιρείες στις οποίες έχουν λάβει χώρα τέτοιες αλλαγές. Οι Tsakos, Eletson, Roxana Shipping, Magna, Chadris, OSG και TEO Shipping, είναι μερικοί από τους ναυτιλιακούς οργανισμούς που κινούνται προς τη κατεύθυνση δημιουργίας σύγχρονων δομών διοίκησης.

Για την αποτελεσματική διοίκηση ναυτιλιακής εταιρίας, οι ενδοεταιρικές δραστηριότητες έχουν διαμοιραστεί σε κατάλληλα διαμορφωμένα τμήματα. Σε γενικές γραμμές, τα σημαντικότερα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι το Τεχνικό τμήμα, ή Technical, το τμήμα Λειτουργίας ή Operations, όπως είναι γνωστό, το τμήμα Ναυλώσεων ή Chartering, το τμήμα Πληρωμάτων, το τμήμα Αγορών ή Purchasing, το Λογιστήριο και το τμήμα Safety and Quality, που η δημιουργία του οφείλεται στην εισαγωγή των νέων κανονισμών και πλέον είναι καθεστώς.

Ανάλογα με το μέγεθος της εταιρίας, δηλαδή τον αριθμό των πλοίων που διαθέτει και κατά άμεση συνέπεια και συνάρτηση του προσωπικού που διαθέτει, τα τμήματα αυτά αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση των διαφόρων εργασιών που απαιτεί η συντήρηση και λειτουργία των πλοίων και επιβάλλουν οι διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί. Έτσι, στις μικρές εταιρίες με λίγο προσωπικό, υπάρχουν λιγότερα τμήματα που αναλαμβάνουν πλήθος δραστηριοτήτων, πολλές φορές δε προσωπικό ενός τμήματος ασχολείται με εργασίες ενός άλλου. Αυξανόμενου του μεγέθους της εταιρίας, το προσωπικό αυξάνεται και οι ρόλοι γίνονται πιο διακριτοί.

5.1.2 Διοίκηση- Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Για να κατανοήσουμε όρο Management θεωρούμε απαραίτητη την αποτύπωση της έννοιας. Σύμφωνα με τους Robbins και Coulter το Management είναι μια συνεχής διαδικασία συντονισμού και ολοκλήρωσης των δραστηριοτήτων σε μία επιχείρηση έτσι ώστε να ολοκληρώνονται αυτές αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Βασίζεται σε 4 λειτουργίες:

- Προγραμματισμός,
- Οργάνωση,
- Ηγεσία,
- Έλεγχος

Αναλυτικότερα:

Η λειτουργία του προγραμματισμού περιλαμβάνει τους καθορισμούς των στόχων , την καθιέρωση της στρατηγικής και την ανάπτυξη σχεδίων για το συντονισμό των δραστηριοτήτων.

Η λειτουργία της οργάνωσης καθορίζει ποιες δουλειές πρέπει να γίνουν, από ποιον πρέπει να γίνουν, πως αυτές θα ομαδοποιηθούν και γενικότερα καθορίζεται η οργάνωση των απαιτούμενων εργασιών για την καλύτερη λειτουργία της επιχείρησης.

Η λειτουργία της ηγεσίας έχει να κάνει με την αρμοδιότητα του manager για συντονισμό και ολοκλήρωση των εργασιών από το υφιστάμενο εργατικό δυναμικό. Ο έλεγχος αποτελεί την βασικότερη λειτουργία του manager αλλά και του πλοιάρχου διότι προλαμβάνει αν κάτι πάει στραβά κατά τη διαδικασία των απαιτούμενων εργασιών.

Ο έλεγχος καταγράφει τις δράσεις για να επιβεβαιώσει ότι αυτές πραγματοποιούνται όπως σχεδιάστηκαν, έτσι ώστε να διορθωθούν σε περίπτωση που θεωρηθεί αναγκαίο. Ειδικά οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ακολουθούν τη διαδικασία του ελέγχου αλλά με χρονική καθυστέρηση μετά το τέλος του ταξιδιού του πλοίου, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να συγκρίνουν την απόδοση του με την αντίστοιχη περίοδο των προηγούμενων ετών. Σε αυτή τη πολύ σημαντική λειτουργία σημαντικό ρόλο έχει η τεχνολογία και ιδιαίτερα οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές. Κατά γενική ομολογία το management οφείλει να επιτύχει την ελάχιστη σπατάλη των πόρων της εταιρείας με ταυτόχρονη επιτυχία των στόχων της.²⁹

²⁹ Α.Μ. Γουλιέλμος, «Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων» Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2004

5.1.2.1 Είδη management πλοίου

Είναι πολύ σημαντικό να διαχωρίσουμε και να διακρίνουμε τη σχέση μεταξύ ιδιοκτησίας και management . Στη χώρα μας οι περισσότερες επιχειρήσεις πλην των πολυεθνικών και γενικότερα των αλλοδαπών διοικούνται από την ιδιοκτησία. Το φαινόμενο αυτό συναντούμε ιδιαίτερα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε πολύ μεγάλο ποσοστό.

5.1.3 Οργάνωση και διακρίσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Όπως όλες οι οικονομικές επιχειρήσεις έτσι και η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι οικονομική μονάδα, η οποία συνδυάζει το κεφάλαιο και την εργασία με σκοπό την επίτευξη του κέρδους, παρέχοντας θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Η κύρια δραστηριότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης επικεντρώνεται στην εκμετάλλευση του πλοίου, από το οποίο προσδοκά άμεσα και έμμεσα κέρδη. Οι παρεμφερείς εργασίες, που συνδέονται με την ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων, η ναυτασφάλιση, η πρακτόρευση, η επάνδρωση και ο εφοδιασμός των πλοίων της. Ανάλογα με το αντικείμενο δραστηριότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης, διακρίνουμε τις εξής βασικές μορφές :

Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης επιβατηγών πλοίων (υπερωκεάνια, ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια κλπ.), **επιχειρήσεις εκμετάλλευσης φορτηγών πλοίων** (διάφορες κατηγορίες) και **μικτές μεταφορικές επιχειρήσεις** (πλοία παραλαβής φορτίων και επιβατών).

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα οποία διακρίνουν την ναυτιλιακή επιχείρηση από τις επιχειρήσεις ξηράς είναι τα εξής :

A) Τα κεφάλαια που επενδύονται είναι υπέρογκα, λόγω της μεγάλης αξίας των πλοίων και σπάνια ο επιχειρηματίας έχει τη δυνατότητα να τα διαθέσει από ίδιους πόρους. Συνεπώς, ο επιχειρηματίας προστρέχει σε δανεισμό και καταβάλλει τόκους, με συνέπεια την αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης.

B) Η εκμετάλλευση του πλοίου προϋποθέτει εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο αμείβεται υψηλότερα (σε ημερήσια βάση) σε σχέση με τους μισθούς ξηράς, λόγω της φύσης της παρεχόμενης εργασίας (24η βάση) και επειδή βρίσκεται μακριά από την οικογένειά του διατρέχοντας υψηλούς κινδύνους. Το χαρακτηριστικό αυτό συνιστά αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης του πλοίου.

Γ) Το πλοίο βρίσκεται μακριά από την έδρα της επιχείρησης με συνέπεια τα έξοδα εκμετάλλευσης να επιβαρύνονται περισσότερο.

Δ) Τα ασφάλιστρα του πλοίου είναι βεβαρημένα λόγω της ύπαρξης μεγαλύτερων κινδύνων ατυχημάτων και απώλειας, σε σχέση με επιχειρήσεις ξηράς.

Ε) Το επιχειρησιακό περιβάλλον της αγοράς στην οποία λειτουργεί η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ιδιόμορφο με αυξομειώσεις και κινδύνους, που συνιστούν αύξηση του συνολικού κόστους.

Για όλους τους παραπάνω λόγους η ναυτιλιακή επιχείρηση της Tramp ναυτιλίας είναι απαραίτητο να λειτουργεί ορθολογικά με βάση τους κανόνες της διοικητικής επιστήμης με σκοπό την επιτυχία της συμπίεσης του κόστους εκμετάλλευσης και την αύξηση του κέρδους. Τα κριτήρια, τα οποία προσδιορίζουν το μέγεθος των επιχειρήσεων διαφέρουν κατά κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Για την ναυτιλιακή επιχείρηση, το μέγεθος προσδιορίζεται από τον αριθμό των πλοίων, από την χωρητικότητα και την μεταφορική ικανότητα (GT και DWT) των πλοίων και τέλος, από την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται (π.χ Ελληνική, Μεσογειακή, Ατλαντικού κλπ.) Η τάση για μεγάλης χωρητικότητας πλοία αποβλέπει στη μείωση του κόστους μεταφοράς χάρη στις οικονομίες κλίμακας παραγωγής και συνεπώς στην απόκτηση ανταγωνιστικότητας σε διεθνές επίπεδο. Το κριτήριο όμως της χωρητικότητας δεν προδικάζει και το άριστο (optimum) μέγεθος, το οποίο είναι συνάρτηση πολλών άλλων παραγόντων και κυρίως της αποδοτικότητας της επιχείρησης. Συμβαίνει μάλιστα πολλές μικρές επιχειρήσεις να είναι αρκετά κερδοφόρες σε αντίθεση προς άλλες μεγαλύτερες, οι οποίες μπορεί να είναι ζημιωγόνες. Συνδυασμός επιχειρήσεων μεγάλης χωρητικότητας με επιμελή διαχείριση, έντεχνη εκμετάλλευση, σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό και εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί το άριστο μέγεθος για την επιχείρηση.

Η ευχέρεια της εκλογής του τόπου εγκαταστάσεως της έδρας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαδραμάτισε σοβαρό λόγο στη δημιουργία τάσης συγκέντρωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε ορισμένα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, τα οποία αποτέλεσαν πόλο έλξης (π.χ Λονδίνο, Ν.Υόρκη, Πειραιάς, Χονγκ Κόνγκ κ.α).

Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή του τόπου εγκατάστασής τους είναι :

- Η μορφή πελατειακής οργάνωσης κάθε Κράτους και το εφαρμοζόμενο οικονομικό

σύστημα

- Η διαμόρφωση των διεθνών ναυτιλιακών συνθηκών
- Οι επικρατούσες συνθήκες κοινωνικής ομαλότητας και οικονομικής σταθερότητας
- Η υπάρχουσα ναυτιλιακή υποδομή (κεφαλαιαγορά, αγορά ναύλων, ναυπηγική βιομηχανία κλπ)
- Οι υπάρχουσες τηλεπικοινωνίες και η δυνατότητα επικοινωνίας με όλα τα σημεία της υδρογείου, προς αναζήτηση φορτίων κλπ.

Οι παραπάνω παράγοντες αφορούν τον τόπο επιλογής της έδρας της ναυτιλιακής επιχείρησης και όχι την επιλογή της σημαίας των πλοίων της, αφού η δεύτερη επηρεάζεται από την ευνοϊκότερη μεταχείριση και την ελαστική φορολογική εκμετάλλευση των πλοίων της.

Η κατηγοριοποίηση των εταιρειών που συγκροτούν τον ευρύτερο κλάδο της ποντοπόρου και ελεύθερης (tramp) ναυτιλίας, η οποία καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό (αριθμό πλοίων και χωρητικότητας) της παγκόσμιας αγοράς είναι :

Πλοιοκτήτριες εταιρείες (shipowners). Σε μεγάλο ποσοστό είναι εταιρείες με έδρα σχεδόν όλες τις χώρες του κόσμου (π.χ Παναμά, Λιβερία, Ελλάδα, Κύπρος, Η.Π.Α, Ιαπωνία κλπ). Τους ανήκουν τα πλοία για λόγους τυπικά οικονομικής και φορολογικής ασφάλειας.

Διαχειρίστριες εταιρείες (shipmanagers). Αναλαμβάνουν έναντι αμοιβής να διαχειρίζονται τα πλοία. Ανταγωνίζονται στη διεθνή αγορά μεταφοράς αγαθών με διάφορους τύπους πλοίων (πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, πλοία μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου, πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, συνδυασμός αυτών). Ποικίλουν πάρα πολύ σε μέγεθος: από 1-120 πλοία, από 4 έως αρκετές δεκάδες άτομα προσωπικό γραφείου. Μια ενδεικτική σκιαγράφιση τμημάτων διαχειρίστριας ναυτιλιακής εταιρείας διακρίνεται σε: General Management Dep, Chartering Dept, Accounting/Financing/Budgeting Dept, Technical Dept, Purchasing/Supply Dept, Crewing Dept, Legal/Insurance/Claims Dept.

Μεσίτες (Brokers). Υπάρχουν πέντε βασικά είδη μεσιτών : Οι μεσίτες ναυλώσεων (Chartering Brokers), οι μεσίτες φορτίων (cargo brokers), οι μεσίτες ασφαλειών (insurance brokers), οι μεσίτες αγοραπωλησιών (Sale and Purchase brokers) και οι μεσίτες προμηθειών και ανταλλακτικών (Suppliers & Provisions). Λειτουργούν σαν ενδιάμεσοι των διαφόρων

αγορών, όπου λειτουργούν συνήθως με προμήθεια επί του ποσού συμφωνίας. Παρέχουν τις διαπραγματεύσεις και την εξειδικευμένη τεχνογνωσία.

Εταιρείες εκμετάλλευσης και διανομής (Bunkering Companies). Στην ουσία είναι μεταπωλητές καυσίμων και λιπαντικών. Αγοράζουν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών και παραδίδουν στο πλοίο. Η αγορά αυτή είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική σε διεθνές επίπεδο και πολλές φορές η απόκτηση ή όχι των συμβολαίων κρίνεται σε λεπτομέρειες.

Προμηθευτές (Suppliers). Υπάρχουν δύο βασικά είδη προμηθευτών : α) Ανταλλακτικών και β) Αναλώσιμων υλικών και τροφίμων. Συνήθως είναι μεταπωλητές, με ελάχιστα διαθέσιμα. Προσθέτουν ποσοστό στην τιμή αγοράς του κάθε είδους και πωλούν. Οι προμηθευτές αναλώσιμων / τροφίμων παραδίδουν σε μια γεωγραφική περιοχή μόνο. Αντίθετα, οι προμηθευτές ανταλλακτικών παραδίδουν σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου.

Εταιρείες επάνδρωσης πλοίων (Crewing or Manning Agencies). Αναλαμβάνουν επάνδρωση (ολικά ή μερικά) των πλοίων. Διαπραγματεύονται τις συμβάσεις των ναυτικών (κυρίως αλλοδαπών) και χειρίζονται σχέσεις με διεθνής και εγχώριες ναυτικές ενώσεις. Λειτουργούν συνήθως με καθορισμένη μεσιτεία.

Ναυτιλιακοί πράκτορες (Cargo Forwarders or agents). Αναλαμβάνουν μεταφορά φορτίων (π.χ ανταλλακτικών) σαν μεσίτες μεταξύ μεταφορικών και ναυτιλιακών εταιρειών ή/και επιμέρους γραφειοκρατικές ναυτιλιακές εργασίες (π.χ ναυτολογήσεις, πληρωμές τελών κ.α). Βέβαια, υπάρχουν πολλές ακόμη εταιρείες, οι οποίες θα μπορούσαν να βρίσκονται στην βασική κατάταξη των εταιρειών ναυτιλιακού και παραναυτιλιακού χαρακτήρα, όπως λ.χ. οι εταιρείες παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών (π.χ διάσωσης και ναυαγιαίρεσης, ρυμούλκησης, εργασίες δυτών, εργασίες καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων, παροχής τεχνικών-νομικών-οικονομικών υπηρεσιών, παροχής ναυτιλιακών λογισμικών εφαρμογών) ή οι εταιρείες που σχετίζονται με την ακτοπλοΐα (χωρίς δρομολόγια), με το θαλάσσιο τουρισμό, με την ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, με την παράκτια βιομηχανία (πλωτοί γερανοί, πλωτά εργοστάσια κλπ), με τη θαλάσσια εξόρυξη, με την αλιεία και την ιχθυοκαλλιέργεια.

Η αμιγής ναυτιλιακή επιχείρηση, που παρέχει θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες διακρίνεται στις εξής κύριες μορφές :

Εφοπλιστικές (διαχειριστικές) επιχειρήσεις. Η μορφή αυτή σημαίνει ότι κυριότητα

του πλοίου (ιδιοκτησία) ανήκει σε τρίτο πρόσωπο και η επιχείρηση περιορίζεται στην εκμετάλλευση του πλοίου. Ευνόητο είναι ότι ο εφοπλιστής καταβάλλει μίσθωμα ή άλλο δικαίωμα στον ιδιοκτήτη του πλοίου.

Επιχειρήσεις πλοιοκτησίας. Σε αυτή την περίπτωση έχουν την κυριότητα επί του πλοίου, η εκμετάλλευση όμως γίνεται από άλλο πρόσωπο. Ο κύριος του πλοίου αποβλέπει στην απολαβή εισοδήματος με την παραχώρηση του πλοίου προς εκμετάλλευση.

Ιδιάζουσες μορφές εταιρικής εκμετάλλευσης πλοίων αποτελούν οι :

Η συμπλοιοκτησία, η οποία αφορά την κοινή εκμετάλλευση πλοίου και διέπεται από τις διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ (άρθρα 10-36),

Η ειδική ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία , που προβλέπεται από το άρθρο 13 του Ν.Δ 2687/1953 «περί επενδύσεων και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» και

Η ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία Λαϊκής Βάσης, που αποτελεί πολυμετοχική επιχείρηση κυρίως ακτοπλοϊκών δρομολογίων. Πολιτική της ναυτιλιακής επιχείρησης ονομάζουμε τον καθορισμό των σκοπών στους οποίους αποβλέπει (μακροχρόνια και βραχυχρόνια) και την «τακτική» (κατευθύνσεις, συμπεριφορά, μέσα) την οποία εφαρμόζει για την επίτευξή τους.

Αναλυτικότερα :

Η γενική πολιτική αποτελεί την επιλογή του τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας στον οποίο θα δραστηριοποιηθεί η επιχείρηση, καθορίζοντας και τη τακτική που θα ακολουθήσει για την επικράτηση και την ανάπτυξη της . Όμοια στη γενική πολιτική εντάσσεται ο συντονισμός κάθε επιμέρους ειδικής πολιτικής (π.χ προστασίας περιβάλλοντος, Ασφαλούς διαχείρισης κλπ.).

Η ειδική πολιτική αποτελείται από τις εξής επιμέρους εκδηλώσεις :

Οι επιδιωκόμενοι σκοποί και η συμπεριφορά της ναυτιλιακής επιχείρησης στο πλαίσιο της προσφοράς των μεταφορικών της υπηρεσιών (χρονοναυλώσεις, ναυλώσεις κατά ταξίδι κ.α)

Οι τιθέμενοι στόχοι και η συμπεριφορά της επιχείρησης απέναντι στους πελάτες της φορτωτές (επιδίωξη σταθερής πελατείας, επιδίωξη πελατείας κατά περίπτωση, ανάπτυξη

σχέσεων με ορισμένους πελάτες-ναυλωτές κ.ο.κ).

Οι τιθέμενοι στόχοι και η τακτική της ναυτιλιακής επιχείρησης έναντι των προμηθευτών της σε καύσιμα, τρόφιμα κ.α

Οι σκοποί και η τακτική της ναυτιλιακής επιχείρησης ως προς την διενέργεια των ασφαλίσεων της, των επισκευών της και της συνεργασίας της με τους νηογνώμονες.

Οι σκοποί και η τακτική της ναυτιλιακής εταιρείας ως προς την διενέργεια νέων επενδύσεων (ναυπηγήσεις, αγορές πλοίων) και ως προς την ανανέωση του πλωτού δυναμικού της επιχείρησης.

Οι σκοποί και η τακτική ως προς τους συνεργάτες παρέχοντας τους βοηθητικές ή παρεπόμενες ναυτιλιακές υπηρεσίες (π.χ πρακτορεύσεις, μεσιτείες κ.α)

Οι σκοποί και η τακτική ως προς την διάθεση των πραγματοποιούμενων κερδών (επενδύσεις στην ναυτιλία, επενδύσεις σε άλλους τομείς, επενδύσεις σε τίτλους, κ.α)

Οι σκοποί και η τακτική ως προς τον ανθρώπινο παράγοντα (προσωπικό επιχείρησης και πλοίου), πολιτική ανθρωπίνων σχέσεων, πολιτική αμοιβών, πολιτική κοινωνικών έργων υπέρ του προσωπικού κ.α.

5.2 Προσδιορισμός κόστους

Ο σκοπός των επιχειρήσεων γενικά και ειδικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εξετάζουμε είναι η μεγιστοποίηση της καθαρής προσόδου μέσω της αύξησης του έργου που παράγει . η προσπάθεια που καταβάλλεται έχει ως στόχο την επίτευξη του σημείου, όπου το επίπεδο της παραγωγής γίνεται άριστο. Αυτό συμβαίνει όταν το οριακό κόστος εξισώνεται με την οριακή πρόσοδο. Για ν γίνει, όμως η εκτίμηση και ο προσδιορισμός του αρίστου επιπέδου παραγωγής μεταφορικών υπηρεσιών, θα πρέπει η επιχείρηση να γνωρίζει το προϋπολογιστικό κόστος λειτουργίας της.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που εξυπηρετούν τις μεταφορές χύδην ξηρών και υγρών φορτίων, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους βάσει ναυλοσυμφώνων και το ύψος του ναύλου καθορίζεται μετά από διαπραγμάτευση μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή και οπωσδήποτε πάντα μέσα στα όρια που διαγράφονται από το επίπεδο της ζήτησης και της προσφοράς .

Αντίθετα, στην περίπτωση μεταφοράς γενικών φορτίων, ο ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στη βάση ενός ναυτολογίου, που προκαθορίζεται κάθε φορά από τις ίδιες. Για να είναι, όμως σε θέση οι επιχειρήσεις να μπορούν να προσδιορίσουν το επίπεδο των ναυτολογίων, θα πρέπει να μπορούν να υπολογίσουν με σχετική ακρίβεια το κόστος με το οποίο εκτιμούν ότι θα παράγουν τις υπηρεσίες μεταφοράς γενικών φορτίων.

Σε ότι αφορά στην αγορά χύδην φορτίων, όπου η προσφορά χωρητικότητας είναι ανταγωνιστική, ο μεταφορέας δεν μπορεί να επηρεάσει το επίπεδο των ναύλων, το οποίο διαμορφώνεται κάθε φορά στην αγορά, μέσω της σχέσης της ζήτησης και της προσφοράς. Είτε δέχεται τον ναύλο που έχει ήδη διαμορφωθεί στην αγορά, είτε αποσύρεται από αυτή. Ο μεταφορέας θα πρέπει να προσαρμοστεί στις συνθήκες παραγωγής των υπηρεσιών του σύμφωνα με αυτές τις αγορές, όπως διαμορφώνονται μέσα από τις αποφάσεις που κάθε μεταφορέας και κάθε φορτωτής παίρνουν αυτοτελώς ως αποτέλεσμα της ελεύθερης διαπραγμάτευσης μεταξύ τους. Για να μπορέσει, όμως, ο θαλάσσιος μεταφορέας να εκτιμήσει αν ο προσφερόμενος στην αγορά ναύλος μπορεί να γίνει δεκτός ή για να αποφασίσει να αποσυρθεί ή να παροπλίσει το πλοίο του θα πρέπει να γνωρίζει ποιο είναι το κόστος παραγωγής των υπηρεσιών του.

Όταν στην αγορά υπάρχουν συνθήκες ανταγωνισμού, στην προσφορά δεν είναι πάντοτε δυνατό ο μεταφορέας να καλύπτει το συνολικό κόστος προσφοράς των υπηρεσιών του. Στην περίπτωση αυτή, είναι αναγκαίος ο προσδιορισμός του ελάχιστου ναύλου που καλύπτει το μεταβλητό κόστος της ναυτιλιακής μονάδας, έτσι ώστε να είναι σε θέση βραχυχρόνια να εξακολουθεί να προσφέρει η επιχείρηση τις υπηρεσίες της. Για τον σκοπό αυτό, απαιτείται κυρίως να είναι γνωστό το ύψος του μεταβλητού κόστους.

Για να εκτιμηθεί αν συμφέρει ή όχι η πιθανότητα εναλλακτικής μορφής απασχόλησης της προσφερόμενης χωρητικότητας στην αγορά, η ανάγκη προσδιορισμού και γνώσης του προϋπολογισμού και γνώσης του προϋπολογιστικού κόστους γίνεται ιδιαίτερα σοβαρή σε περιπτώσεις όπως:

Μακροχρόνιας ναύλωσης ή εναλλακτικά μίσθωσης γυμνού πλοίου

Ο υπολογισμός το κόστους στη δεύτερη περίπτωση είναι ευκολότερος σε σχέση με την πρώτη αφού αφορά μόνο στοιχεία του κόστους, όπως το κόστος εξυπηρέτησης κεφαλαίου, τα γενικά έξοδα και ενδεχομένως οι δαπάνες ασφάλειας, των οποίων η συμπεριφορά παρουσιάζει αξιόλογη σταθερότητα. Όσο μεγαλύτερο είναι το διάστημα, το

οποίο αφορά η μίσθωση ή η μακροχρόνια ναύλωση, τόσο οι δυσκολίες προσδιορισμού του κόστους με αρκετή ακρίβεια γίνονται μεγαλύτερες. Στο γεγονός αυτό συμβάλλουν αφενός μεν η αβεβαιότητα ως προς τη μελλοντική συμπεριφορά των στοιχείων του κόστους και αφετέρου η πιθανότητα εμφάνισης απρόβλεπτων παραγόντων.

Προναύλωσης πλοίων ή πλοίου

Αυτή η περίπτωση αφορά πλοία που βρίσκονται ακόμα υπό παραγγελία ή έστω στο στάδιο της ναυπήγησης.

Σύναψης συμβολαίων εργολαβικής απασχόλησης χωρητικότητας

Τα συμβόλαια αυτά αναφέρονται σε εργολαβική μεταφορά (contract of affreightment) και μπορεί να αναφέρονται σε σημαντικά εκτεταμένα χρονικά διαστήματα και ίσως να περιλαμβάνουν μεταφορές μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμανιών. Συνδυαζόμενα αυτά τα στοιχεία τείνουν να αυξήσουν όχι μόνο την αναγκαιότητα προσδιορισμού του κόστους, αλλά και τις σχετικές δυσκολίες που προκύπτουν.

Ναυλοσυμφώνου, που προβλέπει διαδοχικό αριθμό ταξιδιών

Η μορφή αυτή απασχόλησης αναφέρεται σε εκτέλεση αριθμού διαδοχικών ταξιδιών (consecutive voyages) ενώ τα ίδια προβλήματα προκύπτουν και στην περίπτωση που οι όροι του ναυλοσυμφώνου προβλεπουν εκτέλεση της μεταφοράς σε μελλοντικό χρόνο.

Εναλλακτικών ευκαιριών επένδυσης

Όταν η επιχείρηση έχει να επιλέξει μεταξύ διαφόρων εναλλακτικών μορφών επένδυσης, όπου απαιτείται ανάλυση κόστους/όφελους, είναι απαραίτητη η γνώση των στοιχείων του κόστους, προκειμένου να διαμορφωθεί η σωστή κρίση και να ληφθούν οι ορθές αποφάσεις.

Σε όλες τις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν η εσφαλμένη εκτίμηση των στοιχείων του κόστους μπορεί να έχει πολύ σοβαρές συνέπειες για τη ναυτιλιακή επιχείρηση λόγω των μεγάλων μεγεθών φορτίου ή του μεγάλου χρονικού διαστήματος που αφορούν. Το ίδιο σοβαρές μπορεί να είναι οι συνέπειες και οι επιπτώσεις από μια κακή εκτίμηση για τον φορτωτή ή τον ναυλωτή, όχι όμως στην ίδια έκταση όπως για τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Η διαφοροποίηση του κινδύνου προκύπτει από το γεγονός ότι προκειμένου για τον φορτωτή ή τον ναυλωτή, ο πληρωτέος ναύλος αποτελεί ένα στοιχείο κόστους της παραγωγικής του

διαδικασίας, αλλά πιθανώς όχι το σπουδαιότερο. Αντίθετα, ο ναύλος για τον μεταφορέα αποτελεί συνολικό εισόδημα, από το οποίο αναμένει την κάλυψη του συνολικού του κόστους και φυσικά δικαιούται να αναμένει και ένα περιθώριο κέρδους.

Όσο το δυνατό ακριβέστερη γνώση του κόστους, που αντιμετωπίζει μια ναυτιλιακή επιχείρηση για να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες της, είναι απαραίτητη για τον καθορισμό της πολιτικής της ναυτιλιακής επιχείρησης ως προς τις επενδύσεις της, ως προς το επιθυμητό μέγεθος παραγωγής του έργου της και ως προς τον καθορισμό των επιθυμητών όρων απασχόλησης της χωρητικότητάς της. Επιπλέον, για τον έλεγχο των συνθηκών κάτω από τις οποίες προσφέρονται οι μεταφορικές υπηρεσίες της και για την αναγκαία προσαρμογή τους σύμφωνα με τις συνθήκες αγοράς. Εξίσου σημαντική είναι η γνώση του κόστους για τον καθορισμό των ναυτολογίων στην περίπτωση ναυτιλιακών μονάδων που εκτελούν μεταφορές συγκοινωνιακού χαρακτήρα.

Παρά την αναγκαιότητα προσδιορισμού του κόστους που αντιμετωπίζει μια ναυτιλιακή επιχείρηση, ο ακριβής προσδιορισμός του κόστους που αντιμετωπίζει μια ναυτιλιακή επιχείρηση, ο ακριβής προσδιορισμός του κόστους λειτουργίας και προσφοράς των υπηρεσιών των ναυτιλιακών μονάδων προσκρούει σε σοβαρές και πολλές φορές ανυπέρβλητες δυσχέρειες. Αυτές μπορεί να οφείλονται σε παράγοντες όπως ότι τα πλοία κινούνται συνεχώς και ένα σημαντικό μέρος του κόστους των ταξιδιών πραγματοποιείται μακριά από την έδρα της επιχείρησης. Επίσης, τα πλοία μετακινούνται από ένα λιμάνι σε άλλο ανάλογα με τη ζήτηση των υπηρεσιών, η προμήθεια των καυσίμων, των υλικών και των εφοδίων γίνεται στα διάφορα λιμάνια και οι τιμές τους διαφοροποιούνται συχνά και όχι ομοιόμορφα σε όλα. Η μεταβολή στις τιμές επηρεάζεται ιδιαίτερα από τις συνθήκες διεθνούς νομισματικής αστάθειας και από τις πληθωριστικές πιέσεις που δημιουργούνται σε πολλές χώρες. Το χαρακτηριστικό της μεταβολής των τιμών επηρεάζει και άλλα στοιχεία του κόστους όπως:

- Το κόστος χρησιμοποίησης των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων
- Το κόστος χειρισμού των φορτίων
- Την ημερήσια ή την ωριαία απόδοση των λιμανιών με την έννοια της ποσότητας που φορτώνεται ή εκφορτώνεται ανά μονάδα χρόνου, ως προς τα διάφορα φορτία
- Το κόστος εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης και επισκευής των πλοίων
- Τον χρόνο αναμονής προς φόρτωση ή εκφόρτωση

Οι διαφοροποιήσεις αυτές προκαλούν αντίστοιχες θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις στο κόστος παραγωγής των υπηρεσιών των πλοίων, είτε λόγω καταβολής αυξημένων δαπανών για την απόκτηση των αγαθών ή των υπηρεσιών που χρειάζονται, είτε λόγω της απώλειας χρόνου. Στο σημείο αυτό, επισημαίνουμε ότι υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες ο μεταφορέας δεν επιβαρύνεται ο ίδιος με ορισμένα ή όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία του κόστους, όπως στην περίπτωση της χρονονάυλωσης ή μίσθωσης γυμνού πλοίου, το σύνολο των δαπανών κίνησης βαρύνουν τον μισθωτή. Επίσης, στην περίπτωση ναύλωσης κατά ταξίδι, το κόστος χειρισμού του φορτίου κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση βαρύνει τον ναυλωτή όταν έχουν συμφωνηθεί οι όροι «ελεύθερο φόρτωσης» και «ελεύθερο εκφόρτωσης». Στις περιπτώσεις όμως αυτές το κόστος του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης εξακολουθεί να φέρει ο πλοιοκτήτης.

Η σχέση μεταξύ μιας δαπάνης και του αποτελέσματος που προσδοκείται από αυτή σε όφελος της καθαρής προσόδου της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι πάντα η ίδια. Στις περισσότερες περιπτώσεις, εκτιμάται σε συνάρτηση με τη σημασία που μπορεί να έχει για το αποτέλεσμα της επιχείρησης ο παράγοντας του χρόνου κάτω από τις διάφορες συνθήκες της αγοράς.

Μπορεί ο χρόνος να είναι τόσο παραγωγικός για τον μεταφορέα, έτσι ώστε να γίνεται συμφέρουσα κάποια αυξημένη δαπάνη προκειμένου να επιτευχθεί η αύξηση του παραγόμενου έργου από το πλοίο στη μονάδα του χρόνου. Η δαπάνη αυτή μπορεί να αφορά είτε επιτάχυνση των εργασιών φορτοεκφόρτωσης ή συντήρησης και επισκευής του πλοίου, είτε εκτέλεση ταξιδιού με μεγαλύτερη από τη συνηθισμένη ταχύτητα.

Επιπλέον, οι έκτακτες επιβαρύνσεις του κόστους είναι συμφέρουσες για όσο χρόνο το οριακό κόστος των παραγόμενων πρόσθετων μονάδων έργου είναι μικρότερο από την οριακή πρόσοδο που αποκτάται ή σε αντίθετη περίπτωση, εφόσον η αποκτώμενη συνολική καθαρά πρόσοδος θα τείνει να αυξάνει. Αντίθετα, όταν το οριακό κόστος τείνει να είναι μεγαλύτερο της αναμενόμενης οριακής προσόδου, η συμπίεση του κόστους αποκτά για τη ναυτιλιακή επιχείρηση αυξημένη προτεραιότητα ακόμη κι όταν συνεπάγεται μείωση του μεταφορικού της έργου και του συνολικού εισοδήματός της, εφόσον η μείωση του οριακού κόστους τείνει να είναι μεγαλύτερη από τη μείωση της οριακής προσόδου. Το θέμα αυτό θα μας απασχολήσει ιδιαίτερα από την άποψη των οικονομιών χρησιμοποίησης μειωμένης ταχύτητας κατά την εκτέλεση των πλόων των πλοίων.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι συχνή η εμφάνιση απρόβλεπτων περιστατικών, τα οποία παρεμποδίζουν την ομαλή εκτέλεση του πλοίου. Ακινητοποίηση του πλοίου λόγω ζημιών, καθυστέρηση του πλοίου ή της φορτοεκφόρτωσης λόγω μη συνηθισμένων δυσμενών καιρικών συνθηκών, είτε λόγω απεργιών ή πολιτικών ή άλλων διαταραχών που συνεπάγονται ανωμαλία στη φορτοεκφόρτωση ή παρέκκλιση από την κανονική πορεία του πλοίου περιλαμβάνονται μεταξύ των απρόβλεπτων καταστάσεων που μπορεί να προκύψουν, αλλά δεν εξαντλούν τον σχετικό κατάλογο. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, προκαλούνται καθυστερήσεις στην εκτέλεση του ταξιδιού, που ανατρέπουν τις ήδη γενόμενες εκτιμήσεις του κόστους.

Δεν υπάρχει δυνατότητα για ακριβείς μετρήσεις του παραγόμενου έργου από τις ναυτιλιακές μονάδες. Στην περίπτωση μιας βιομηχανίας, η οποία παράγει ορισμένες μονάδες αγαθών σε ορισμένη χρονική περίοδο, ο προσδιορισμός του κόστους κατά μονάδα είναι σχετικά εύκολος. Δεν υπάρχει, όμως η ίδια ευχέρεια προκειμένου για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αφού δεν έχει καταστεί δυνατή η μέτρηση του ήδη παραγόμενου έργου της ούτε καν ως μέγεθος που προκύπτει από τη μεταφορά ορισμένης ποσότητας αγαθών ή αριθμού επιβατών σε ορισμένες αποστάσεις. Η αδυναμία αυτή οφείλεται στο ότι δεν υπάρχει το ακριβές και πλήρες στατιστικό υλικό, πάνω στο οποίο θα μπορούσε να στηριχθεί η μέτρηση του έργου της θαλάσσιας μεταφοράς σε μιλιομετρικούς τόνους και μιλιομετρικούς επιβάτες. Υπενθυμίζουμε ότι υπάρχουν πολλοί ακόμη παράγοντες που παρεμποδίζουν τη μέτρηση του έργου που επιβάλλεται από τις ναυτιλιακές μονάδες, όπως το ότι τα φορτία δεν έχουν τον ίδιο τόνο βάρους, επίσης, η μεταφορά ποσότητας γενικών φορτίων με μεγάλη σχετικά αξία και ποικίλη συσκευασία που δημιουργούν την ανάγκη για αυξημένη φροντίδα κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Στα φορτηγά πλοία γραμμών, οι ναύλοι διαφοροποιούνται με βάση την κατάταξη των φορτίων σε διάφορες κατηγορίες, επομένως ένας μιλιομετρικός τόνος από καθένα από τα φορτία αυτά αντιπροσωπεύει διαφορετικό μεταφορικό έργο μη συγκρίσιμο με μίλια. Τέλος, η ταχύτητα εκτέλεσης της μεταφοράς αποτελούν επίσης εμπόδιο στη μέτρηση του έργου που καλούνται να λάβουν υπόψη τους οι ναυτιλιακές.

5.2.1 Στοιχεία του κόστους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης γενικά

Σύμφωνα με την παραδοσιακή θεωρητική ανάλυση, τα στοιχεία του κόστους της ναυτιλιακής μονάδας μπορούν να ενταχθούν σε μια από τις ακόλουθες μονάδες:

Δαπάνες κεφαλαίου (αποπληρωμή κεφαλαίου, τόκοι και συναφή έξοδα, αποσβέσεις

παγίων), γενικά έξοδα, δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων και των εγκαταστάσεων, δαπάνες συντήρησης και επισκευών, δαπάνες επάνδρωσης πλοίων, δαπάνες κίνησης.

5.2.2 Παράγοντες που συνθέτουν το λειτουργικό κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης

Οι βασικές κατηγορίες κόστους που διαμορφώνουν τα ημερήσια λειτουργικά έξοδα ενός πλοίου, είναι:

- Το μισθολόγιο του πληρώματος,
- Οι διοικητικές δαπάνες,
- Η τροφοδοσία και οι μετακινήσεις του πληρώματος,
- Τα τεχνικά έξοδα,
- Οι δαπάνες νηολόγησης και κλάσης,
- Οι ασφαλιστικές δαπάνες, και τέλος, η κατηγορία
- Λοιπά έξοδα.

Διοικητικές Δαπάνες: Στις διοικητικές δαπάνες συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα της επιχείρησης προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της σε προσωπικό ξηράς, αλλά και οι αναγκαίες επισκέψεις αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών στα πλοία. Υπολογίζεται μία επίσκεψη αρχιπλοιάρχου ή αρχιμηχανικού ανά μήνα ανά πλοίο, για την όσο το δυνατόν πιο εύρυθμη λειτουργία και συνεργασία πλοίου - γραφείου.

Το προσωπικό της ξηράς εξαρτάται από τον αριθμό των πλοίων της επιχείρησης, αλλά και από τον τρόπο και τα μέσα διοίκησης (μηχανοργάνωση, γραφειοκρατικές διαδικασίες, κλπ).

Τροφοδοσία και Μετακινήσεις Πληρώματος: Τα πρόσωπα που δουλεύουν στα εμπορικά πλοία δικαιούνται καθ' όλη τη διάρκεια της υπηρεσίας τους να τους παρέχεται τροφή. Η παροχή αυτή είναι μέριμνα του εφοπλιστή και παρέχεται με την επιμέλεια και την ευθύνη του πλοιάρχου. Η διατροφή που παρέχεται στο πλήρωμα των εμπορικών πλοίων καθορίζεται από το εκάστοτε ισχύον εδεσματολόγιο, το οποίο εγκρίνεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο έλεγχος της επάρκειας και της καταλληλότητας των τροφίμων και της τηρήσεως του προκαθορισμένου εδεσματολογίου ενεργείται από τις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές και στη περίπτωση που γίνουν παρατηρήσεις από αυτές στον πλοίαρχο, τότε οι παρατηρήσεις καταχωρούνται στο ημερολόγιο της γέφυρας.

Στα πλοία τα οποία μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών (επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια π.χ.) η αρμοδιότητα του χωρισμού της τροφοδοσίας ανήκει στον τροφοδότη, ο οποίος ανήκει στη κατηγορία του προσωπικού των γενικών υπηρεσιών του πλοίου.

Τεχνικά έξοδα: Στα τεχνικά έξοδα περιλαμβάνονται οι δαπάνες που απαιτούνται προκειμένου το πλοίο να είναι σε θέση να ταξιδεύει με ασφάλεια, πληρώντας τις προϋποθέσεις που απαιτούν οι Διεθνείς Συμβάσεις και οι Κανονισμοί που αφορούν τόσο την αξιοπλοΐα, όσο και την ποιοτική εκμετάλλευσή του. Σαν τέτοιες δαπάνες αναφέρονται τα καύσιμα (HFO και MDO), τα λιπαντικά της κύριας μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων, το φρέον, τα λιπαντικά συντηρήσεως και το πόσιμο νερό.

Δαπάνες Νηολόγησης και Κλάσης: Σε αυτή την κατηγορία δαπανών περιλαμβάνονται όλα τα γραφειοκρατικά έξοδα που πρέπει να καταβάλλει το πλοίο, τόσο στην κράτος της σημαίας, όσο και στην κλάση, προκειμένου να χορηγηθούν τα απαραίτητα έγγραφα και πιστοποιητικά. Έτσι, η συνολική δαπάνη που διαμορφώνεται αφορά τα έξοδα νηολόγησης, το ετήσιο τέλος χωρητικότητας, τα έξοδα επιθεωρήσεων και τέλος όλες τις εκδόσεις και βιβλία που είναι απαραίτητα για την ασφαλή πλεύση και την μεταφορά των προϊόντων (λ.χ Κώδικες συμπεριφοράς και χειρισμού φορτίου, ανάλογα με τον τύπο πλοίου κ.ά).

Ασφαλιστικές Δαπάνες: Στις ασφαλιστικές δαπάνες περιλαμβάνονται οι καλύψεις του σκάφους και μηχανής (H&M), το ετήσιο ασφάλιστρο στο P&I Club, πιθανές επιπλέον καλύψεις, καθώς επίσης και οι εισφορές που προκύπτουν από τις διεθνείς υποχρεώσεις (π.χ διεθνείς Συμβάσεις, Εθνικούς κανονισμούς όπως εισφορά για OPA '90, πιστοποιητικό οικονομικής κάλυψης, κλπ.). Παρόλο που ο χαρακτήρας της δαπάνης αυτής είναι σταθερός, το ύψος του ασφαλίστρου ποικίλλει ανάλογα με το όνομα και την ασφαλιστική πρακτική του εκάστοτε πλοιοκτήτη, ή ακόμη ανάλογα με τον μεσίτη ναυτασφαλειών.

Λοιπά Έξοδα: Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται δαπάνες που δεν ταξινομήθηκαν σε μια από τις προαναφερθείσες κατηγορίες. Τέτοιες δαπάνες αποτελούν τα έξοδα πρακτόρευσης του πλοίου (protective agent), τα διάφορα έξοδα του Πλοιάρχου στα λιμάνια προσέγγισης, οι τηλεπικοινωνίες του πλοίου (δεν περιλαμβάνονται οι ανάλογες δαπάνες του πληρώματος), το ταχυδρομείο, κλπ

Οι διοικητικές δαπάνες μπορεί να ελαχιστοποιηθούν στην περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία εκχωρήσει την διοίκηση σε εξειδικευμένες εταιρείες διαχείρισης. Η

πρακτική αυτή αποκτά όλο και περισσότερους υποστηρικτές, δεδομένης της ανάπτυξης μεγάλων εταιρειών διαχείρισης σε παγκόσμιο επίπεδο, με τα γνωστά συνεπακόλουθα στις «οικονομίες κλίμακας παραγωγής». Επίσης, το συνολικό ποσοστό των διοικητικών εξόδων που επιμερίζεται ανά πλοίο, εξαρτάται από τον αριθμό πλοίων της επιχείρησης και τις «οικονομίες κλίμακας» που δημιουργούνται.

Οι ασφαλιστικές δαπάνες ποικίλλουν ανάλογα με τους ασφαλιζόμενους κινδύνους, την ασφαλιστική αγορά που αναλαμβάνει την ασφάλιση του πλοίου, το ασφαλιστικό παρελθόν της πλοιοκτητρίας εταιρείας, αλλά και την εμπειρία και καλή γνώση της αγοράς του μεσίτη ασφαλειών.

Τα έξοδα νηολόγησης και κλάσης ποικίλλουν ανάλογα με την σημαία νηολόγησης του πλοίου, αλλά και τον νηογνώμονα που το παρακολουθεί. Το κόστος νηολόγησης διαφέρει από σημαία σε σημαία, αλλά παραμένει σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε ό,τι αφορά τα ανοικτά νηολόγια (Open Registries). Επίσης, οι διαδικασίες νηολόγησης στα ανοικτά νηολόγια, είναι πολύ πιο σύντομες και λιγότερο γραφειοκρατικές, όμως συνάμα και πλέον απαιτητικές σε σχέση με, την κατάσταση του πλοίου.

5.2.3 Παρουσίαση αναλύσεων λειτουργικού κόστους (operational cost) των κυριότερων τύπων πλοίων χύδην ξηρών και γενικών φορτίων

Παρατίθενται αναλύσεις που αφορούν τους κυριότερους τύπους πλοίων χύδην υγρού, χύδην ξηρού και γενικών φορτίων και απαρτίζουν το επιχειρησιακό κόστος λειτουργίας ενός σύγχρονου εμπορικού πλοίου.

Τα στοιχεία που παρατίθενται αφορούν τις προσδοκώμενες αλλαγές στα λειτουργικά κόστη σε παγκόσμιο επίπεδο, σύμφωνα με τους συγγραφείς Moore Stephens Chartered Accountants. Σύμφωνα με την παρακολούθηση των στοιχείων προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

Τα έξοδα λειτουργίας του πλοίου αναμένεται να αυξηθούν κατά 1,9% το 2016 και κατά 2,5% το 2017

Οι απαντήσεις στην έρευνα αποκάλυψαν ότι οι επισκευές, η συντήρηση και τα ανταλλακτικά είναι οι κατηγορίες δαπανών που είναι πιθανό να αυξηθούν σημαντικά το 2016

και το 2017.

Το κόστος επισκευών και συντήρησης αναμένεται να αυξηθεί κατά 1,7% το 2016 και κατά 1,9% το 2017, ενώ οι δαπάνες για ανταλλακτικά αναμένεται να αυξηθούν κατά 1,7% το 2016 και κατά 1,8% το 2017. Το κόστος των δαπανών ξηρού χλοοτάπητα, εν τω μεταξύ, Προβλέπεται να αυξηθεί κατά 1,5% και 1,8% το 2016 και το 2017 αντίστοιχα.

Η έρευνα αποκάλυψε ότι η δαπάνη για τους μισθούς του πληρώματος αναμένεται να αυξηθεί κατά 1,3% το 2016, ανεβαίνοντας στο 1,8% το 2017, ενώ τα άλλα έξοδα του πληρώματος πιθανόν να αυξηθούν κατά 1,2% και 1,4% αντίστοιχα για τα εξεταζόμενα έτη.

Η αύξηση των δαπανών για λιπαντικά προβλέπεται να είναι 0,8% και 1,4% το 2016 και 2017 αντίστοιχα, ενώ για τα καταστήματα 1,3% και 1,7%. Εν τω μεταξύ, οι προβλεπόμενες αυξήσεις των τελών διαχείρισης είναι 1,0% και 1,2% κατά τα δύο εξεταζόμενα έτη.

Το κόστος της ασφάλειας πλοίων και μηχανημάτων αναμένεται να αυξηθεί κατά 0,9% και 1,1% το 2016 και το 2017 αντίστοιχα, ενώ για τις ασφαλίσεις P & I οι προβλεπόμενες αυξήσεις είναι 1,1% και 1,2%.

Οι προβλεπόμενες συνολικές αυξήσεις του κόστους για το 2016 ήταν οι υψηλότερες στον τομέα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπου κατά μέσο όρο ήταν 3,3% έναντι της συνολικής αύξησης της έρευνας κατά 1,9%. Αντίθετα, οι προβλεπόμενες αυξήσεις κόστους για το 2016 στον κλάδο της ανοικτής θάλασσας ήταν μόλις 0,2%. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατευθύνθηκαν επίσης στις αναμενόμενες αυξήσεις του κόστους για το 2017, σε 3,4% σε σύγκριση με το συνολικό μέσο όρο της έρευνας 2,5%. Τα δεξαμενόπλοια χαρακτηρίστηκαν στη δεύτερη θέση για τα δύο έτη με 2,5% για το 2016 και 2,9% για το 2017.

Πίνακας 5-1: Είδη κόστους

Cost type (mean)	2016	2017
	%	%
Crew wages	1.3	1.8
Other crew	1.2	1.4
Lubricants	0.8	1.4
Stores	1.3	1.7
Spares	1.7	1.8
Repairs & maintenance	1.7	1.9
H&M insurance	0.9	1.1
P&I insurance	1.1	1.2
Management fees	1.0	1.2
Dry docking	1.5	1.8
Total operating costs	1.9	2.5

ΠΗΓΗ: Moore Stephens, Future operating costs report, October 2017

Σύμφωνα με την έρευνα οι απαντήσεις εστίαζαν στην ανάγκη αντιμετώπισης τέτοιων γνωστών προβληματικών τομέων όπως η υπερβολική κατανάλωση ενέργειας, ο υπερβολικός ανταγωνισμός, η έλλειψη χρηματοδότησης, το αυξανόμενο κόστος καυσίμων και η άνοδος της ρύθμισης και της νομοθεσίας. "Μια ακόμη μεγαλύτερη απόκλιση αναμένεται μεταξύ των λειτουργικών εξόδων και των ναύλων", δήλωσε ένας από τους ερωτηθέντες. "Οι ιδιοκτήτες θα καταφέρουν να τα βγάλουν πέρα, αλλά ελάχιστα".

Παρά την προσδοκία αύξησης του κόστους του πληρώματος, ένας ανταποκριτής προέβλεψε ότι "οι μισθοί των πληρωμάτων θα πέσουν καθώς οι ιδιοκτήτες αναζητούν φτηνότερες εθνικότητες ή μικτές ομάδες", ενώ άλλος είπε ότι "η μειωμένη ζήτηση παγκόσμιου εμπορίου θα αντισταθμίσει την πίεση για υψηλότερα μισθούς πληρώματος". , "Το κόστος των πληρωμάτων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την απασχόληση πλοίων. Η όλη διαδικασία διαχείρισης θα υποστεί ουσιαστική αναδιάρθρωση, ενώ οι σημαίες και οι άλλοι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να είναι πιο ρεαλιστικοί όσον αφορά τη συμμόρφωση με τη MLC και τη λειτουργία των σκαφών. "Ένας άλλος ανταποκριτής, εν τω μεταξύ δήλωσε ότι η προμήθεια καλής ποιότητας πληρώματος θα μπορούσε να είναι ένα πρόβλημα καθώς " πολλοί έχουν αλλάξει επάγγελμα "

Το κόστος κάλυψης των κανονιστικών απαιτήσεων ήταν υψηλό στον κατάλογο των ανησυχιών που αναφέρθηκαν από τους ερωτηθέντες, ένας από τους οποίους δήλωσε: "Το κόστος λειτουργίας θα αυξηθεί για τεχνικά έξοδα, όπως η συντήρηση και η επισκευή που κρατήθηκαν από τα προηγούμενα έτη, ενώ το κόστος της μονάδας επεξεργασίας νερού έρματος θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το 2017 για τους προϋπολογισμούς drydocking. "Ένας άλλος δήλωσε ότι" με τη σύμβαση διαχείρισης του Ballast Water (BWM) να τεθεί σε ισχύ το 2017, το κόστος ξηροδερμάτων θα αυξηθεί σημαντικά, ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου ". Και άλλος ένας προειδοποίησε: "Καθώς η ποιότητα και η αξιοπιστία των μηχανημάτων και του εξοπλισμού γενικά επιδεινώνεται, τότε το κόστος της συντήρησης αυξάνεται." Αλλού σημειώθηκαν τα εξής: «Τα νέα διεθνή πρότυπα για τον περιορισμό των εκπομπών NOx, SOx και PM από τα πλοία θα είναι σημαντικά. Αύξηση των λειτουργικών εξόδων. "

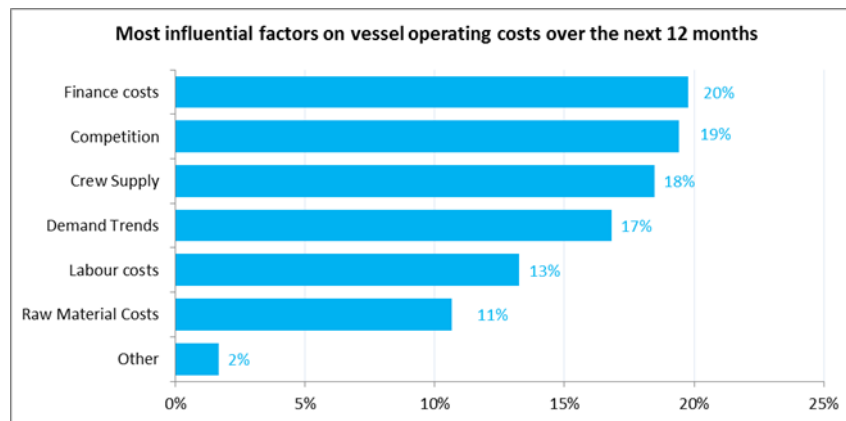
Περισσότεροι από ένας ερωτώμενοι τόνισαν την ανάγκη να μειωθούν οι δαπάνες εργασίας και διαχείρισης, χωρίς να θυσιάζεται η ποιότητα. Το ένα είπε: "Οι προϋπολογισμοί λειτουργίας έχουν ωθηθεί περαιτέρω και πιο νότια, με πολυάριθμους διαχειριστές που επιθυμούν να εκμεταλλευτούν τους προϋπολογισμούς χαμηλής σφαίρας για να προσελκύσουν το βλέμμα των νέων και των υφιστάμενων ιδιοκτητών. Αυτό μπορεί να προκαλέσει σοβαρό κίνδυνο για τη λειτουργική κατάσταση των πλοίων, αλλά φαίνεται ότι οι ιδιοκτήτες είναι πρόθυμοι - ή δεν έχουν άλλη επιλογή - να δεχθούν επιχειρησιακούς προϋπολογισμούς που περιλαμβάνουν ανέφικτες παραδοχές και να χρηματοδοτήσουν επιπλέον απαιτήσεις ταμειακών κλήσεων όταν γίνουν αναγκαίες.

Οι παράγοντες που θα επηρεάσουν περισσότερο τις λειτουργικές δαπάνες, θέτοντας την ακόλουθη ερώτηση: Ποιοι από τους τρεις ακόλουθους παράγοντες θα επηρεάσουν περισσότερο το επίπεδο των λειτουργικών εξόδων του πλοίου κατά τους επόμενους 12 μήνες; Κατατάξτε τους τρεις επιλεγμένους συντελεστές κατά σειρά προτεραιότητας (1, 2, 3).

Συνολικά, το 20% των ερωτηθέντων (σε σύγκριση με το 22% στην περυσινή έρευνα) χαρακτήρισε το χρηματοοικονομικό κόστος ως τον σημαντικότερο παράγοντα, ακολουθούμενο από τον ανταγωνισμό (19%, από 22% τελευταία φορά). Η προσφορά πληρώματος ήταν στην τρίτη θέση με 18% (αύξηση κατά μία εκατοστιαία μονάδα την τελευταία φορά), ακολουθούμενη από τάσεις ζήτησης (αύξηση κατά μία εκατοστιαία μονάδα σε 17%) και κόστος εργασίας, αμετάβλητη στο 13%. Το κόστος των πρώτων υλών αναφέρθηκε από το 11% των ερωτηθέντων (σε σύγκριση με το 8% της περυσινής έρευνας) ως

παράγοντας που θα οδηγούσε σε αύξηση του λειτουργικού κόστους.

Διάγραμμα 5-1: Οι παράγοντες που επηρεάζουν περισσότερο το λειτουργικό κόστος των πλοίων



ΠΗΓΗ: Moore Stephens, Future operating costs report, October 2017

Οι προβλεπόμενες αυξήσεις του λειτουργικού κόστους πλοίων για το 2016 και το 2017 συγκρίνουν με τη μέση πτώση του λειτουργικού κόστους το 2015 κατά 2,4% για όλους τους κύριους τύπους πλοίων που καταγράφηκαν στην πρόσφατη μελέτη Moore Stephens OpCost. Και ενώ το επίπεδο των προβλεπόμενων αυξήσεων για το τρέχον και το επόμενο έτος θα απασχολήσει αναμφισβήτητα τους ιδιοκτήτες και τους φορείς εκμετάλλευσης, οι έμπειροι παράγοντες της αγοράς και οι παρατηρητές δεν θα χρειαστούν ιδιαίτερα μεγάλες αναμνήσεις για να θυμηθούν αυξήσεις άνω των οκτώ των επιπέδων που προβλέπονται για το 2016. Το 2008, για παράδειγμα, η μέση αύξηση του λειτουργικού κόστους που απορροφήθηκε από τη βιομηχανία δεν ήταν μικρότερη από 16%. Εν τω μεταξύ, πριν από ένα χρόνο, οι προσδοκίες για αύξηση του λειτουργικού κόστους το 2016 ήταν κατά μέσο όρο 2,8%, συνεπώς η πτώση αυτής της προσδοκίας στο 1,9% είναι σημαντική.

Λίγο καιρό από τότε που οι μισθοί του πληρώματος απέτυχαν να καταγράψουν το υψηλότερο επίπεδο των προβλεπόμενων αυξήσεων του κόστους στην έρευνα μας, αλλά αυτό συνέβαινε με τις προβλέψεις για το 2016, όπου οι επισκευές και τα έξοδα συντήρησης οδήγησαν τον κατάλογο μαζί με ανταλλακτικά. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης δέσμευσης για επισκευές και συντήρηση αναβαλλόμενης κατά τα προηγούμενα έτη, και η ευκαιρία να το πράξουν σε μια εποχή που η

εναλλακτική λύση μπορεί να είναι να αγωνιστεί να ανταγωνιστεί σε ένα δύσκολο οικονομικό και βιομηχανικό κλίμα.

Οι επισκευές και η συντήρηση επίσης υπερέβησαν τις προβλεπόμενες αυξήσεις του λειτουργικού κόστους για το 2017, στο 1,9%, έναντι των μισθών του πληρώματος, του ξηραντηρίου και των ανταλλακτικών, και όλα σε 1,8%. Αυτό δεν αποτελεί έκπληξη δεδομένης της προβλεπόμενης αύξησης των τιμών του χάλυβα παγκοσμίως και του γεγονότος ότι οι κανονισμοί και η νομοθεσία, που έχουν επιβληθεί και επιβληθεί κυρίως από τον IMO και τον έλεγχο του κράτους του λιμένα αντιστοίχως, είναι τόσο αυστηροί όσον αφορά την ασφάλεια και την περιβαλλοντική ετοιμότητα και ευθύνη. Πάνω απ' όλα, η ναυτιλία χρειάζεται ασφαλή πλοία και αβέβαια πληρώματα για να παραμείνει στη ζωή, και οι δύο έρχονται με μια μεγάλη τιμή-ετικέτα.

Ένας εξαιρετικά σημαντικός παράγοντας πίσω από την αναμενόμενη αύξηση του κόστους ξηρού αποθέματος, κυρίως το 2017, είναι η έναρξη ισχύος της Σύμβασης Διαχείρισης Υδάτινου Έλικα τον Σεπτέμβριο του 2017, πριν από την οποία ορισμένοι ιδιοκτήτες μπορούν να επιλέξουν να τοποθετήσουν τα πλοία τους σε drydock για να τα ετοιμάσουν Νέα νομοθεσία.

Η αναμενόμενη αύξηση των μισθών του πληρώματος και άλλων εξόδων του πληρώματος είναι, εν τω μεταξύ, αναμφισβήτητα χαμηλότερη από ό, τι αναμενόταν και υπήρξε πράγματι μια αίσθηση εκ μέρους ορισμένων ερωτηθέντων ότι, παρά την έναρξη ισχύος της σύμβασης ναυτικής εργασίας του 2006, οι μισθοί θα μπορούσαν να σταθεροποιηθούν φέτος. Η ακόμη και να μειωθούν, λόγω κυρίως του συνδυασμού της μείωσης του παγκόσμιου εμπορίου και της ευρύτερης προσφυγής σε φθηνότερες, λιγότερο έμπειρες εναλλακτικές λύσεις επάνδρωσης.

Τα στοιχεία για την αύξηση του κόστους κατά τομέα (Bulkers, δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υπεράκτια) για τα 2016 και 2017 παρέχονται στους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 5-2: Διαμόρφωση κόστους για το 2016

Expected cost increases for year ending 31 December 2016					
Mean	Bulkers Tankers	Container	Offshore		
	%	%	%	%	%
Crew wages	1.4	1.2	2.5	-	1.3
Other crew	1.1	1.5	1.7	0.0	1.2
Lubricants	0.7	0.9	0.5	1.3	0.8
Stores	1.1	1.8	1.1	1.5	1.3
Spares	1.5	2.0	1.6	1.6	1.7
Repairs & maintenance	1.3	2.1	2.0	1.6	1.7
H&M insurance	0.7	1.0	0.9	1.3	0.9
P&I insurance	1.0	1.3	1.3	0.9	1.1
Management fees	0.8	1.5	1.1	0.7	1.0
Dry docking	1.0	1.9	1.4	2.3	1.5
Total costs	1.6	2.5	3.3	0.2	1.9

ΠΗΓΗ: Moore Stephens, Future operating costs report, October 2017

Πίνακας 5-3: Διαμόρφωση κόστους για το 2017

Expected cost increases for year ending 31 December 2017					
Mean	Bulkers Tankers	Container	Offshore Ships		
	%	%	%	%	%
Crew wages	1.9	1.7	2.3	1.0	1.8
Other crew	1.4	1.6	1.9	0.8	1.4
Lubricants	1.3	1.4	1.8	1.3	1.4
Stores	1.3	2.3	1.8	1.6	1.7
Spares	1.4	2.3	2.1	1.6	1.8
Repairs & maintenance				1.5	
H&M insurance	0.8	1.2	1.2	1.7	1.1
P&I insurance	1.0	1.3	1.3	1.5	1.2
Management fees	1.0	1.6	1.1	1.2	1.2
Dry docking	1.7	2.0	2.0	1.4	1.8
Total costs	2.3	2.9	3.4	1.4	2.5

ΠΗΓΗ: Moore Stephens, Future operating costs report, October 2017

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

6.1 Συμμόρφωση εταιρειών στον ISM

Για τον σκοπό της ασφάλειας των πλοίων, της αποφυγής των ναυτικών ατυχημάτων και την αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (Safety Management System) μέσω του οποίου θα αποδεικνύονται και θα διασφαλίζονται η συμμόρφωση των υπό εκμετάλλευση πλοίων με τις Διεθνείς Συμβάσεις και την εσωτερική νομοθεσία του κράτους της σημαίας. Επίσης, θα πρέπει να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους σχετικούς Κώδικες, πρότυπα ή οδηγίες, που συνιστώνται από τους διεθνείς οργανισμούς, τις αρμόδιες κρατικές αρχές και τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες καθώς και η εφαρμογή του «Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης», το οποίο δεν συνίσταται σε μια γενική αναφορά στους στόχους και τις επιδιώξεις της εταιρείας, αλλά περιγράφει και ταξινομεί όλες τις διαδικασίες, που ακολουθεί η εταιρεία (είτε στην ξηρά, είτε στην θάλασσα) κατά τομείς με συγκεκριμένες αρμοδιότητες.

Η πολιτική την οποία θα πρέπει να ακολουθεί η εταιρεία, καθώς και οι στόχοι της αποσαφηνίζονται και μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται:

- Η ασφάλεια των πλοίων
- Η αποφυγή των ατυχημάτων
- Η αποφυγή της ρύπανσης του περιβάλλοντος
- Η αποφυγή ζημιάς στην περιουσία

Επίσης, αποσαφηνίζονται και οι μέθοδοι επίτευξης των παραπάνω στόχων, γι αυτό η πολιτική της εταιρείας θα πρέπει να επικεντρώνεται στη βελτίωση της ενημέρωσης του προσωπικού σε θέματα ασφαλείας, στη συμμόρφωση των πλοίων με τους υποχρεωτικούς Διεθνείς και εσωτερικούς Κανονισμούς και Συστάσεις, στην υιοθέτηση των Οδηγιών και προτύπων που συνιστώνται, στην ύπαρξη κανόνων που στοχεύουν στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων, στην εξασφάλιση εργασιακού περιβάλλοντος αυξημένης ασφαλείας και τέλος στην ενημέρωση του προσωπικού για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών, για την αποφυγή των οποίων καθιερώνονται προληπτικά μέτρα.

Πέρα από τις γενικές αναφορές στην πολιτική της εταιρείας, το ΣΑΔ προβλέπει συγκεκριμένες αρμοδιότητες και ευθύνες σε όλα τα τμήματα της εταιρείας είτε αυτά αφορούν

αυτή καθαυτή την εταιρεία, είτε τα πλοία της. Σε γενικότερο επίπεδο, το ΣΑΔ στοχεύει στην ασφάλεια της μεταφοράς και στη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, δεσμεύοντας την κορυφή της εκάστοτε εταιρείας, προκειμένου για την εφαρμογή του τόσο στην ξηρά, όσο και στο πλοίο. Συνεπώς, υπεύθυνοι για την εφαρμογή του Κώδικα είναι αφενός η διοίκηση της εταιρείας, αφετέρου ο Πλοίαρχος, οι οποίοι με την συνεργασία και την συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων τηρούν τις αρχές του Κώδικα, ελέγχουν τυχόν αδύνατα σημεία αυτού και τα βελτιώνουν μετά από αξιολόγηση σχετικών αναφορών. Μάλιστα, ο έλεγχος της μη συμμόρφωσης ως προς τις διατάξεις του Κώδικα πραγματοποιείται με την συμμετοχή του Port State Control, πάντα σε συνδυασμό με την εφαρμογή των Κανονισμών STCW, SOLAS και MARPOL.³⁰

6.2 Συστήματα Διασφάλισης Ποιότητας

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι το σύγχρονο ανταγωνιστικό πλαίσιο λειτουργίας των επιχειρήσεων, η επιτυχής δράση της εκάστοτε επιχείρησης επηρεάζεται έντονα όχι μόνο από την τιμή στην οποία προσφέρεται το προϊόν ή η υπηρεσία, αλλά και από τη διασφάλιση της ποιότητας των εν λόγω αγαθών ή υπηρεσιών της. Όσον αφορά στην ναυτιλία, η έννοια της ποιοτικής μεταφοράς, όπως έχουμε ήδη αναλύσει στο δεύτερο κεφάλαιο του παρόντος, περιλαμβάνει πλήθος παραγόντων, οι σημαντικότεροι εκ των οποίων θεωρούνται πλέον από τη Διεθνή Κοινότητα υποχρεωτικοί για την ομαλή λειτουργία της επιχείρησης.

Εκτός, όμως από το ΣΑΔ το οποίο επιβάλλεται στα πλοία, τα τελευταία έτη, γίνεται μια προσπάθεια εφαρμογής ενός συστήματος διασφάλισης ποιότητας και στα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, κατά τα πρότυπα της σειράς ISO 9000, τα οποία ισχύουν κύρια σε βιομηχανικές επιχειρήσεις της ξηράς. Η σειρά προτύπων ISO 9000 περιλαμβάνει ένα μεγάλο αριθμό προτύπων, προσφέροντας ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα όσον αφορά στην βελτίωση της εικόνας της επιχείρησης, στην αύξηση της εμπιστοσύνης των πελατών, στην αναγνώριση της αξιοπιστίας της επιχείρησης σε διεθνές επίπεδο, στην ορθολογικότερη οργάνωση και τέλος, στην μείωση του κόστους μη ποιοτικών υπηρεσιών. Δεδομένων των παραπάνω αρχών, καθίσταται κατανοητή η ανάγκη εφαρμογής των προτύπων στον ναυτιλιακό χώρο. Θα πρέπει, όμως να αναφερθεί ότι από το σύνολο των προτύπων που προσδιορίζονται στο πλαίσιο του ISO 9000, ορισμένα από αυτά είναι δυνατόν να βρουν εφαρμογή στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

³⁰Γ.Π.Βλάχος, Ναυτιλιακής Οικονομία, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2011, σελ. 183

Έτσι, για παράδειγμα, ενώ το ISO 9001 πρότυπο, που αναφέρεται στον σχεδιασμό, στην ανάπτυξη, στην παραγωγή και στην υποστήριξη του προϊόντος ή της υπηρεσίας, δεν έχει ευρεία εφαρμογή στην ναυτιλιακή κοινότητα, το ISO 9002 πρότυπο, το οποίο αφορά στην παραγωγή, στην εγκατάσταση και στην υποστήριξη της υπηρεσίας, χωρίς να ορίζει απαιτήσεις περί σχεδιασμού, υποστήριξη της υπηρεσίας, χωρίς να ορίζει απαιτήσεις περί σχεδιασμού, έχει μεγαλύτερη απήχηση στην ναυτιλία. Τέλος, το ISO 9003 πρότυπο, αν και αναφέρεται στην τελική επιθεώρηση και στον έλεγχο, έχει περιορισμένη εφαρμογή στο πλαίσιο λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Σε γενικές γραμμές, δηλαδή, το σύστημα διασφάλισης ποιότητας αναφέρεται σε όλες τις διαδικασίες, οι οποίες αποσκοπούν στην υποστήριξη των ποιοτικών στόχων της επιχείρησης και επιπλέον, στην ικανοποίηση των απαιτήσεων και των αναγκών των πελατών της.

Όσον αφορά τη διαδικασία, που θα πρέπει να ακολουθήσει η εκάστοτε ναυτιλιακή ή ακόμα και η παραναυτιλιακή επιχείρηση, προκειμένου να αποκτήσει το σχετικό πιστοποιητικό, αυτή είναι δυνατόν να διακριθεί σε πέντε στάδια:

Στάδιο I

Επιθεώρηση της εταιρείας και καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, όπου πραγματοποιείται ενημέρωση όλων των μελών της επιχείρησης, συλλέγονται όλα τα απαραίτητα έγγραφα και στην συνέχεια ορίζονται τα διαγράμματα ροής για τις βασικές λειτουργίες της ναυτιλιακής επιχείρησης, όπως αυτές διαμορφώνονται.

Στάδιο II

Καθορισμός κατευθυντήριων γραμμών του προτεινόμενου συστήματος – διαμόρφωση πολιτικής – δέσμευση της διοίκησης, όταν κατά το πρώτο στάδιο έχουν εντοπιστεί οι βασικές δυσλειτουργίες του συστήματος και γίνονται οι απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες σε όλο το φάσμα των διαδικασιών, που ακολουθούνται, προκειμένου να τεθούν οι βάσεις για την επίτευξη του τελικού στόχου, δηλαδή για την ποιοτική αναβάθμιση της προσφερόμενης υπηρεσίας.

Στάδιο III

Τεκμηρίωση του συστήματος – τμηματική εφαρμογή, όπου δίνονται οι απαραίτητες οδηγίες στο προσωπικό, τόσο του γραφείου, όσο και του πλοίου, προκειμένου να καταστεί δυνατή η πιλοτική εφαρμογή των αρχών του συστήματος διασφάλισης ποιότητας. Γι αυτό το

λόγο, πραγματοποιούνται διάφορα γυμνάσια και σεμινάρια με ενημερωτικό και εκπαιδευτικό χαρακτήρα. Επίσης, τηρείται στο αρχείο της εταιρείας εγχειρίδιο διασφάλισης ποιότητας, το οποίο περιγράφει την οργάνωση του συστήματος της εταιρείας, καθώς και τις μεθόδους διεξαγωγής μιας συγκεκριμένης εργασίας με ακρίβεια, συνοχή και συνέπεια.

Στάδιο IV

Πλήρης εφαρμογή – διορθωτικές επεμβάσεις – εσωτερικές επιθεωρήσεις. Μετά από την τμηματική εφαρμογή του νέου συστήματος λειτουργίας καθώς και την διεξαγωγή σχετικών συμπερασμάτων, ακολουθούν διορθώσεις των τυχόν παραλείψεων και των αδυναμιών και τελικά επιτυγχάνεται η πλήρης λειτουργία του συστήματος.

Στάδιο V

Η πιστοποίηση των συστημάτων διασφάλισης ποιότητας πραγματοποιείται από εξωγενείς φορείς, στους οποίους και υποβάλλονται τα εγχειρίδια ποιότητας, που έχουν υιοθετηθεί από την επιχείρηση. Στη συνέχεια, οι επιθεωρητές προχωρούν σε έλεγχο των χώρων λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης, ούτως ώστε να διαπιστωθεί η συμβατότητα του συστήματος με τις συγκεκριμένες απαιτήσεις του προτύπου, όπως έχουν οριστεί. Εάν δεν συντρέχουν σοβαροί λόγοι μη συμβατότητας, οι επιθεωρητές χορηγούν στην επιχείρηση το σχετικό πιστοποιητικό.

Εκτός από την υιοθέτηση της σειράς προτύπων ISO 9000, προωθήθηκε και η θέσπιση των ISO 14000 προτύπων, που αναφέρονται ειδικότερα στις περιβαλλοντικές συνέπειες από τις δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η σειρά ISO 14000 περιλαμβάνει το ISO 14001 πρότυπο, το ISO 14004 και το ISO 14011, τα οποία συστήνουν την εφαρμογή ενός συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης με απόλυτη αφοσίωση και τήρηση κάποιων αρχών, προκειμένου για την ορθή λειτουργία της επιχείρησης με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.³¹

6.3 Συμμόρφωση εταιρειών στο ISPS Code

Ο Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) αρχικά δημιουργήθηκε για την περαιτέρω θωράκιση των κρατών από το λαθρεμπόριο και τις τρομοκρατικές ενέργειες. Ο στόχος αυτός δεν μπορεί να καλυφθεί με μόνη εγγύηση την καλή θέληση των εταιρειών διαχείρισης πλοίων για πιστή τήρηση των οδηγιών του κώδικα για

³¹ Γ.Π.Βλάχος, Ναυτιλιακής Οικονομία, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2011, σελ. 187-189

την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων. Γιαυτό το λόγο ο επόμενος στόχος του κώδικα είναι η εγκαθίδρυση ενός συστήματος ελέγχου ασφαλείας στις κύριες εισόδους του κράτους, τους λιμένες. Οι λιμένες πλέον θα πρέπει να αποδείξουν ότι είναι σε θέση να ελέγξουν την ασφάλεια των χώρων καθώς επίσης και των προϊόντων που διακινούνται μέσω αυτών.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων μετά την 1^η Ιουλίου 2004 είναι υποχρεωμένοι να συντάξουν για τα πλοία τους σχέδιο διαχείρισης ασφαλείας (Ship Security Plan – SSP) . Το σχέδιο αυτό υποβάλλεται σε αναγνωρισμένο νηογνώμονα, ο οποίος το πιστοποιεί. Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει επ'αυτού ένα σχέδιο ασφαλείας πλοίου εγκεκριμένο από την Αρχή. Το σχέδιο θα προβλέπει τρία levels ασφαλείας, τα οποία ορίζονται στο μέρος Α του κώδικα ISPS. Τα ακόλουθα αρχεία για τις παρακάτω δραστηριότητες τις οποίες καλύπτει το σχέδιο ασφαλείας πλοίου πρέπει να διατηρούνται επί του σκάφους, τουλάχιστον για την ελάχιστη περίοδο που ορίζει η Αρχή:

1. εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων
2. απειλές για την ασφάλεια και των συμβάντων ασφαλείας
3. παραβιάσεις της ασφαλείας
4. αλλαγές στο επίπεδο ασφαλείας
5. επικοινωνίες που αφορούν την άμεση ασφάλεια του πλοίου, όπως συγκεκριμένες απειλές προς το πλοίο ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις του πλοίου
6. εσωτερικούς ελέγχους και ανασκοπήσεις των δραστηριοτήτων ασφαλείας
7. περιοδική επανεξέταση της αξιολόγησης ασφαλείας του πλοίου
8. η περιοδική επανεξέταση του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου
9. εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου και
10. συντήρηση, βαθμονόμηση και δοκιμές οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφαλείας επί του

πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου (SSAS).³²

6.4 Συμμόρφωση στις θεσμικές εξελίξεις

Ο χώρος της ναυτιλίας αποτελεί ένα περιβάλλον που καθημερινά μεταβάλλεται με την εισαγωγή νέων κανονισμών, που στοχεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Η συνεχής παρακολούθηση όλων αυτών των εξελίξεων, αποτελεί εξαρχής έναν παράγοντα κόστους καθώς, καθίσταται αναγκαία η ύπαρξη ενός προσώπου μέσα στην εκάστοτε εταιρεία, το οποίο θα είναι υπεύθυνο να γνωρίζει τις θεσμικές εξελίξεις και να φροντίζει να ελέγχει κατά πόσο η εταιρεία και ο στόλος της εταιρείας συμβαδίζει με το κανονιστικό πλαίσιο (DPA). Ο ρόλος του DPA σε μια ναυτιλιακή εταιρεία έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Η υπακοή της εταιρείας στο νομικό πλαίσιο, είναι παράγοντας που επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το λειτουργικό της κόστος. Στην περίπτωση του Ballast, τα πλοία καλούνται να συμμορφωθούν τοποθετώντας κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό, επηρεάζοντας τα τεχνικά έξοδα ενώ επίσης η ύπαρξη αρχείων καταγραφής δεδομένων και η διατήρηση αρχείου εκπομπών αερίων που προέρχονται από τα καύσιμα, επιβάλλουν στις εταιρείες να επιδιώκουν τη βελτίωση των του στόλου τους από μηχανολογική άποψη και επιπλέον να στρέφονται σε καύσιμα φιλικότερα προς το περιβάλλον, που τις περισσότερες φορές αυτό σημαίνει επιπτώσεις στο λειτουργικό κόστος της ναυτιλιακής εταιρείας.

Οι έλεγχοι από τις κλάσεις και η απαραίτητη ανανέωση των εγγράφων και των λοιπών στοιχείων κλάσης, αποτελεί έναν ακόμα παράγοντα που επηρεάζει σημαντικά το κόστος. Η κλάση είναι αυτή που κατόπιν επιθεωρήσεως του πλοίου και της ναυτιλιακής εταιρείας θα κρίνει το πρώτο αξιόπλοο και το αν η εταιρεία έχει συμμορφωθεί βάσει των απαιτήσεων.

³² Γ.Π.Βλάχος, Ναυτιλιακής Οικονομία, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2011, σελ. 757

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η εποχή του ISM έφερε ένα επίπεδο ποιότητας στον κλάδο της ναυτιλίας. Αλλά από τότε, λόγω των καινούριων κανονισμών, οι απαιτήσεις εξακολουθούν να αυξάνονται.

Η νομοθεσία της ναυτιλίας, δηλαδή όλοι οι κανονισμοί, οι κώδικες, τα ψηφίσματα, οι εγκύκλιες, έχουν σαν στόχο την καθιέρωση υψηλών προτύπων για την ασφάλεια και την ποιότητα του κλάδου. Τα περισσότερα κρίνονται απαραίτητα για να συμβάλουν σε βελτιώσεις. Ωστόσο, στην πραγματικότητα δεν μπορούμε να εξάγουμε ως συμπέρασμα ότι ό,τι έχει εφαρμοστεί ως τώρα είναι ικανοποιητικό και συνεχώς χρειάζεται ενημέρωση και καινούργια μέτρα με απώτερο στόχο την ελαχιστοποίηση των αστοχιών.

Πολύ πιθανόν η ναυτιλία θα πρέπει να βελτιωθεί δραστικά με την αποδοχή και την αποκατάσταση των χαμένων παραδοσιακών ιδανικών, όπως το να είναι κατά κανόνα απλή, ασφαλής και πάνω απ' όλα: την πρακτική. Αυτό δεν είναι εφικτό χωρίς τη μείωση -κατά το δυνατόν- της ανεξέλεγκτης γραφειοκρατίας. Επιπλέον, η εφαρμογή των κανόνων για ασφάλεια και ποιότητα της ναυτικής τέχνης θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω της συνεχούς κατάρτισης του πληρώματος επί του σκάφους, με τη συχνή παρακολούθηση / συμμετοχή έμπειρων ανθρώπων στη κατάλληλη θέση και την διαχείριση των κινδύνων ο ISM εξασφαλίζει την Ποιότητα στη θάλασσα, δηλαδή ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο του φορτίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αντιθέτως, τα πρότυπα εξασφαλίζουν την ποιότητα στην ναυτιλιακή εταιρεία, δηλαδή ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο στις διαδικασίες της ναυτιλιακής εταιρείας ώστε να εκτελούνται σωστά οι εργασίες της στα διάφορα τμήματά της.

Τα πρότυπα ποιότητας δεν αποτελούν παράγοντα διαφοροποίησης κόστους κατά τη ναύλωση. Οι εταιρείες όμως πιστεύουν ότι επιπλέον κριτήρια επιλογής από έναν ναυλωτή είναι η παρόχη ασφαλούς μεταφοράς των εμπορευμάτων στη θάλασσα και η συμμόρφωση της εταιρείας με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας όσον αφορά την κατασκευή, λειτουργία και διαχείριση του πλοίου.

Οι αποφάσεις των ναυλωτών είναι προσανατολισμένες ως προς το κόστος και την ασφάλεια. Η διαδικασία της ναύλωσης στηρίζεται κατά κανόνα στην ειλκρινή και αξιόπιστη διαπραγμάτευση για αυτό και οι εταιρείες προκειμένου να κερδίσουν την προτίμηση των ναυλωτών εστιάζουν στην ποιότητα των υπηρεσιών τους, το προσωπικό και τη διαφοροποίηση

της εικόνας τους. (ευαισθητοποιημένες σε περιβαλλοντικά ζητήματα, σε ζητήματα ασφάλειας πλοίου και προσωπικού, μηδέν ατυχήματα)

Πρωταρχικός στόχος των εταιρειών είναι η συμμόρφωση τους με τα διεθνή πρότυπα για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων και η παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μεταφορών καθώς και η διατήρηση των καλών επιχειρηματικών σχέσεων με τους ναυλωτές.

Ένα νέο πρότυπο που οι ναυτιλιακές εταιρείες επιδιώκουν να υιοθετήσουν είναι το ISO 50001. Το πρότυπο αυτό είναι για επίτευξη της ενεργειακής επίδοσης και βοηθάει τις ναυτιλιακές εταιρείες να μειώσουν τις δαπάνες τους, με το να μειώνουν ταυτόχρονα τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, όπως όρίζει η νομοθεσία. Επίσης το πρότυπο αυτό δεν αποτελεί παράγοντα διαφοροποίησης κόστους αλλά μπορεί να βελτιώσει την εικόνα της ναυτιλιακής εταιρείας στην αγορά.

Στην πραγματικότητα, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε το γεγονός ότι τα συστήματα ποιότητας παίζουν ήδη ή θα παίζουν μελλοντικά μεγάλο ρόλο στην διαφοροποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών. Η σημερινή κρίση και οι επιπτώσεις της μπορεί να τείνουν τον κλάδο αυτό προς τη μείωση του κόστους και των λειτουργικών εξόδων, παράλα αυτά δεν μπορεί να κάνει εκπτώσεις στην εξασφάλιση της ποιότητας και ασφάλειας. Είναι η φύση του κλάδου τέτοια, που δεν επιτρέπεται.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες, παρόλο που παραπονιούνται για την υπερβολική νομοθεσία, αντιλαμβάνονται ότι τους οδηγεί σε μια νέα εποχή όπου τα πάντα μετρώνται, ελέγχονται και εξακριβώνονται.

Το πιο πρόσφατο παράδειγμα είναι ο νέος κανονισμός που θα απαιτεί από τις διαχειρίστριες των Πλοίων άνω των 5,000 κοχ που χρησιμοποιούν λιμένες της ΕΕ να Παρακολουθούν, Αναφέρουν και να Επιβεβαιώνουν (Monitoring, Reporting & Verification - MRV) τις ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) των πλοίων. Οι εκπομπές από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σήμερα το 3 % των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG) και 4 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εντός της ΕΕ. Αν δεν παρθούν άμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος, οι εκπομπές αυτές αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά στο μέλλον, ταυτόχρονα με την αναμενόμενη αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου. Ο νέος κανονισμός θα δημιουργήσει ένα ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για τη συλλογή και έκδοση των εξακριβωμένων ετήσιων εκπομπών αερίων των πλοίων άνω των 5,000 κοχ που χρησιμοποιούν λιμάνια της ΕΕ, ανεξαρτήτως της χώρας που έχουν νηολογηθεί.

Με την εφαρμογή του κανονισμού, οι πλοιοκτήτες θα είναι υποχρεωμένοι να παρακολουθούν, να αναφέρουν και να επιβεβαιώνουν τη ποσότητα αερίων του CO₂ που εκπέμπουν τα μεγάλα πλοία τους σε δρομολόγια προς, από και μεταξύ των λιμένων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, θα πρέπει να παρέχουν επιπρόσθετες πληροφορίες που αφορούν για παράδειγμα την ενεργειακή απόδοση των πλοίων. Από την 1η Ιανουαρίου 2018 τα πλοία θα είναι υποχρεωμένα να έχουν στην κατοχή τους ένα πιστοποιητικό παρακολούθησης, αναφοράς και επιβεβαίωσης των ρύπων, το οποίο θα εκδίδεται από έναν ανεξάρτητο ελεγκτικό φορέα και θα υπόκειται σε επιθεώρηση από τα κράτη μέλη.

Μια εταιρεία λοιπόν που εφαρμόζει τα μη υποχρεωτικά Συστήματα διαχείρισης, που δεν τα υπαγορεύει η νομοθεσία, ενισχύει την αξιοπιστία της. Αν το εξετάσει κανείς πρακτικά, σημαίνει ότι έχει φόρμες και αρχεία όπου καταγράφει και ελέγχει, κάνει επιθεωρήσεις και εντοπίζει προβληματικές περιοχές, επομένως επιτυγχάνει συνεχή βελτίωση!

Για τις επόμενες δεκαετίες, η ποιότητα και η ασφάλεια δεν είναι αρκετά. Πλέον ο κλάδος της ναυτιλίας στρέφει την προσοχή του προς τη βιωσιμότητα. Το ενδιαφέρον έχει μετατοπιστεί από την εξασφάλιση της ασφάλειας πάνω στα πλοία προς την εφαρμογή μέτρων που ελέγχουν και περιορίζουν τους ρύπους που εκπέμπουν. Τα θέματα που θεωρούνται πλέον σημαντικά είναι το πώς η ναυτιλία θα ανταποκριθεί στην πρόκληση για εξασφάλιση της βιωσιμότητας

Από τα παραπάνω, καταλήγουμε στο λογικό συμπέρασμα ότι η πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών αντιλαμβάνονται ότι τα Συστήματα Ποιότητας, μέσα από την πρακτική τους εφαρμογή, μπορούν να αποτελέσουν παράγοντα διαφοροποίησης και στρατηγικού σχεδιασμού.

Η ανάπτυξη μιας νοοτροπίας για ασφάλεια στη θάλασσα και η εφαρμογή ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης από το προσωπικό τόσο στη ξηρά όσο και εν πλω, οδηγεί στη δημιουργία μιας διαφορετικής κουλτούρας.

Πολλοί από τους στόχους του ISM CODE απεικονίζονται από τα πρότυπα ποιότητας της σειράς ISO9000. Επομένως η συμμόρφωση με τον ISM CODE επιφέρει πολλά από τα ίδια οφέλη με εκείνα της σειράς ISO9000. Παρατηρείται ότι για τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες, δεν είναι μόνος λόγος, οι κυβερνητικοί κανονισμοί που τις οδηγούν (αναγκάζουν) στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ISM CODE. Είναι η ανάγκη για δημιουργία

καλύτερων συνθηκών εργασίας, μιας επιχείρησης με ευρύτερο όριο κέρδους και ασφαλέστερο μέλλον.

Τα οφέλη του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης είναι:

- μείωση του αριθμού των ατυχημάτων, του δεσίματος των πλοίων στα λιμάνια και των καθυστερήσεων
- αύξηση της εμπιστοσύνης από πλευρά πελατών
- μείωση των κοστών ως συνέπεια της βελτίωσης της αποδοτικότητας και παραγωγικότητας
- ασφαλή μεταφορά φορτίων και μείωση των απαιτήσεων
- μείωση των απαιτήσεων για ρύπανση
- ευνοϊκότερες τιμές ασφαλιστρών
- ηθική ανάπτυξη των εταιρειών
- αύξηση της εμπιστοσύνης ανάμεσα στο προσωπικό
- εστίαση στην ανάπτυξη των πόρων και προσωπική δραστηριοποίηση μέσω της εκπαίδευσης
- αλλαγές στην συμπεριφορά και στο τρόπο σκέψης (κουλτούρα)
- εισαγωγή της έννοιας της ποιότητας στο σύστημα διαχείρισης μέσω της διαβεβαίωσης των βελτιωμένων προτύπων ασφαλείας.

Το κόστος στους πλοιοκτήτες της εφαρμογής ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης ποικίλει, και εξαρτάται από το ήδη υπάρχον σύστημα, την πολυπλοκότητα του συστήματος που εφαρμόζεται και το μέγεθος του πλοίου του στόλου. Τα κόστη κυμαίνονται από \$225.000 το πολύ έως \$10.000 το ελάχιστο ανά πλοίο σε πετρελαιοφόρα (oil tanker) και (bulk carrier). Για πλοία στα οποία οι κανονισμοί ήδη εφαρμόζονται εκτιμάται ένας μέσος όρος κόστους εφαρμογής \$116.000 ανά πλοίο. Οι επιπλέον τύποι πλοίων που οι κανονισμοί εφαρμόστηκαν από 1 Ιουλίου 2002 έχουν λιγότερο δύσκολο (περίπλοκο) σύστημα, έτσι έχουμε μείωση του εκτιμώμενου μέσου κόστους. Θα υπάρχει λοιπόν ένα τρέχον κόστος. Αυτές οι δαπάνες αναμένεται να καλυφθούν από μειώσεις των ασφαλιστρών, πλοία με πιστοποιητικά ISM CODE ευνοούνται έως 2% μείωσης των ασφαλιστρών. Στα πλοία που συμμορφώνονται με ISM CODE έχει παρατηρηθεί μια μείωση κατά 30% στα διπύθμενα και προστατευμένα και αποζημίωση των απαιτήσεων.

Το πέρασμα του κόστους ποιότητας πάνω στην τιμή του ναύλου δυστυχώς δεν συμβαίνει γιατί ο καταναλωτής δεν είναι συχνά ενήμερος για τα μεταφορικά κόστη που συμπεριλαμβάνονται στην τιμή που πληρώνει. Γι' αυτόν μόνο η σχέση τιμής ποιότητας είναι σημαντική, η μέθοδος παραγωγής δεν τον ενδιαφέρει.

Η κατάσταση όμως αλλάζει όταν έχουμε να κάνουμε με την μεταφορά των χημικών και των χύδην αερίων, όπου οι εταιρείες ναυλώνουν ποιοτικά πλοία και είναι προετοιμασμένες να πληρώσουν γι' αυτήν την ποιότητα. Δεν εκπλήσσει επομένως ότι η μεταφορική βιομηχανία των χημικών και των αερίων έχει τα δικά της πρότυπα και συστήματα ποιότητας. Εδώ φαίνεται ότι η επιτυχία οφείλεται στο ότι η ποιότητα αμείβεται.

Η επένδυση στην ποιότητα αναμφίβολα αποζημιώνεται από χαμηλότερα κόστη συντήρησης, λιγότερα άχρηστα, περισσότερο υποκινούμενο προσωπικό, λιγότερες ζημιές στο πλοίο και στο φορτίο κλπ. Παρόλα αυτά είναι εξαιρετικά δύσκολο να υπολογισθεί πόσο σημαντικά είναι όλα αυτά και πόσο πολύ υψηλότερα θα ήταν τα κόστη χωρίς αυτήν την ποιότητα, με αποτέλεσμα οι άνθρωποι συχνά να αρνούνται ότι αυτά τα πλεονεκτήματα πραγματικά υπάρχουν. Ορατές μορφές αποζημίωσης για παράδειγμα είναι οι επιπτώσεις στα τέλη λιμανιών που βασίζονται στις διαβαθμίσεις ποιότητας ή και περιβάλλοντος.

Στο σημείο αυτό είναι σκόπιμο να παρατηρήσουμε ότι το Κοινωνικό Κόστος τελικά πληρώνεται από την αγορά και την κοινωνία, αλλά με άσχημο τρόπο, δηλαδή μέσω ατυχημάτων, ζημιών περιουσιών, θανάτων, ρύπανσης του περιβάλλοντος κλπ.

Σκοπός της βιομηχανίας όμως είναι η πρόληψη, επομένως το κόστος που σήμερα ήδη πληρώνει η κοινωνία και η βιομηχανία θα πρέπει να πληρώνεται σε πρόληψη και όχι σε ατυχήματα.

Φυσικά τα ατυχήματα δεν πρόκειται να μηδενισθούν διότι η τελειότητα δεν είναι κατορθωτή ως ανθρώπινο επίτευγμα, αφενός γιατί οι άνθρωποι δεν κατέχουν το σύνολο της απαιτούμενης γνώσης και αφετέρου γιατί ίσως δεν είναι οικονομικά εφικτό το σύνολο της υφιστάμενης γνώσης να μετατραπεί σε κόστος πρόληψης.

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 για τις εταιρείες που τα διαχειρίζονται, και μία τρίτη περίοδος καθολικής εφαρμογής (2003-2006).

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. Υπάρχει όμως μία ταύτιση απόψεων ότι ορισμένες ενότητες του Κώδικα πρέπει να γίνουν περισσότερο αναλυτικές.

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 νηογνωμόνων 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.

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.

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.

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.

Οι ναυτικοί πρέπει να καταλάβουν τη σημασία της ασφάλειας. Για να επιτευχθεί η συμμόρφωση των μελών του πληρώματος, πρέπει να ολοκληρωθούν οι περίοδοι εκπαίδευσης και εξοικείωσης. Επιπλέον πρέπει να υπάρξει μια καλή επικοινωνία μεταξύ των ναυτικών προκειμένου να αποφευχθούν τα προβλήματα παρανόησης των οδηγιών ή σύγχυσης, τα οποία και αυξάνουν το επίπεδο του κινδύνου.

Ο ISM Code εισάγει επίσης τη διαφάνεια μέσα στις πλοιοκτήτριες εταιρίες. Ο ISM Code δημιούργησε τη θέση του εξουσιοδοτημένου προσώπου. Όντας μια σύνδεση μεταξύ του γραφείου στην ξηρά και των ναυτικών εν πλω, ο DP (Designated Person) πρέπει να καταστήσει ευκολότερη την μεταξύ τους επικοινωνία.

Ο ISM Code αναπτύσσει την ιδέα μιας κουλτούρας σε θέματα ασφάλειας, η οποία δεν πρέπει να στηρίζεται στην ύπαρξη καταπιεστικών μέτρων. Οι σημαντικοί βασικοί παράγοντες είναι η προώθηση των ασφαλών συστημάτων και διαδικασιών, η βελτίωση (μέσω των διορθωτικών ενεργειών) και η ανάπτυξη της ασφάλειας.

Επιπλέον, ο ISM Code πρέπει να επιδρά στην έννοια της αξιοπλοΐας. Πράγματι το φορτίο μπορεί να χαλάσει ή να χαθεί λόγω της αναξιοπλοΐας και μη καλής κατάστασης του πλοίου. Ακόμα κι αν η διαχείριση του πλοίου δεν είναι ο λόγος της ζημίας ή της απώλειας, ο ISM Code έχει μια επίδραση στην έννοια της αξιοπλοΐας. Τα δικαστήρια δεν έχουν εκδώσει ακόμα απόφαση για τις επιπτώσεις του ISM Code στην έννοια της αξιοπλοΐας (όπως δηλώνεται στους κανόνες Hague-Visby Rules). Πρέπει να προσδοκηθεί μια επίδραση στην απόδειξη της άσκησης της οφειλόμενης επιμέλειας. Πράγματι εάν η ζημία στο φορτίο είναι αποτέλεσμα της αναξιοπλοΐας του πλοίου που συμβαίνει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, θα ήταν ευκολότερο

για τον πλοιοκτήτη, που συμμορφώνεται με τον ISM Code, να αποδείξει ότι άσκησε την οφειλόμενη επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο.

Τα πλοία και τα μέλη του πληρώματος πρέπει να κρατήσουν έγκυρα τα πιστοποιητικά (ISM Code, πιστοποιητικά STCW, κ.λπ.), η ναυτιλιακή εταιρία και τα πλοία της πρέπει να συμμορφωθούν με τις ανάγκες που εκφράζονται στον ISM Code και στους διάφορους διεθνείς και εσωτερικούς νόμους και κανονισμούς, το SMS πρέπει ακόμα να είναι σε λειτουργία και να εφαρμόζονται ασφαλείς πρακτικές. Εάν η ναυτιλία και τα πλοία της δεν ικανοποιούν οποιοσδήποτε από αυτές τις απαιτήσεις, το κράτος σημαίας οφείλει να αποσύρει τα πιστοποιητικά.

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.

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.

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.

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).

Ακόμα κι αν οι ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται αντιμέτωπες με τον σκληρό ανταγωνισμό, πρέπει να αξιολογήσουν τις συνέπειες της απόφασής τους. 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.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας είναι μεγάλη, εφόσον στην επιστήμη και στην τέχνη της ναυσιπλοΐας οι Έλληνες υπήρξαν πρωτοπόροι και δάσκαλοι των άλλων λαών. Ο Έλληνας υπήρξε ανέκαθεν και δεν έπαψε να είναι στενά συνδεδεμένος με την θάλασσα και την εκμετάλλευσή της. Η εμπορική ναυτιλία είναι αυτοφυής, για την Ελλάδα και χαρακτηρίζεται ως «βιομηχανία» των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι αυτοφυής, γιατί αναπτύχθηκε μακριά από κάθε κρατική υποστήριξη και χρηματοδότηση, κινούμενη ελεύθερα μέσα στην παγκόσμια θαλάσσια αγορά. Η συμβολή της στην εθνική οικονομία υπήρξε και είναι αναμφισβήτητη, τόσο από απόψεως συναλλάγματος, όσο και εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων η ιεραρχία των δυνάμεων της παγκόσμιας ναυτιλίας έχει μεταβληθεί σημαντικά, όπως έχει διαφοροποιηθεί και το επιχειρηματικό περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες είδαν το μερίδιό τους να συρρικνώνεται (Πορτογαλία), νέες ναυτιλιακές χώρες αναπτύχθηκαν σε κυρίαρχες δυνάμεις (Μ. Βρετανία), νέοι κανονισμοί και κώδικες έχουν διαφοροποιήσει το επιχειρηματικό περιβάλλον, ο ανταγωνισμός σε όλες τις αγορές έχει γίνει έντονος και παράγοντες που στο παρελθόν ήταν χωρίς σημασία έχουν μεταβληθεί σε κρίσιμους για την επιτυχία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Σε αυτό το ευμετάβλητο και δυναμικό περιβάλλον, η ελληνική ναυτιλία είναι η μοναδική ναυτιλιακή δύναμη που αυξάνει το μερίδιό της σχεδόν αδιάκοπα, παραμένοντας στην κορυφή της παγκόσμιας ιεραρχίας τις τρεις τελευταίες δεκαετίες .

“Ο πλούτος και η δύναμη των Ελλήνων βρίσκεται εκεί που βρισκόταν και την εποχή του Ομήρου: στη θάλασσα”

Jacques Lacarrière (Ζακ Λακαριέρ- συγγραφέας και ελληνιστής)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Αλεξόπουλος Α.Β., (1997), ‘Οι Περιφερειακές Συμβάσεις και Διακρατικές Συμφωνίες που Διέπουν την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος’, Επιστημονική Επετηρίδα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος, *Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο*, Μάρτιος 2009
- Βλάχος Γ.Π. (2011), *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Βλάχος Γ.Π. (2015), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Βλάχος Γ. – Σαμιώτης Γ., (1997), ‘Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας’, εκδ. Σάκκουλα.
- Βλάχος, Γ.Π. & Νικολαΐδης, Ε... (1998), Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία κάτω από το πρίσμα της οικονομικής αποδοτικότητας και της αύξησης των επιπέδων ασφάλειας, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 268- 288
- Βλάχος, Γ.Π. & Φουρναράκης, Ν.Γ. (1998), Η προβληματική της βελτίωσης των επιπέδων ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές, υπό το πρίσμα των νέων δυνατοτήτων που παρέχουν η τηλεματική και η αποτελεσματική διαχείριση των εμψύχων πόρων, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 290-302
- Γκιζιάκη, Ε. (1996), Ανάλυση κινδύνου ατυχημάτων στις θαλάσσιες παράκτιες οδούς, Πρακτικά Δηήμερου Συνεδρίου ‘Ελληνικές ακτές & θάλασσες στο 2000’, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις J&J Hellas, 345- 351
- Γκιζιάκη, Ε. (1998), Κίνδυνος ατυχημάτων στην επιβατηγό ναυτιλία, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 184-189
- Γκιζιάκης, Κ. (1998), Αξιολόγηση της αποδοτικότητας των μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 139-144
- Γουλιέλμος, Α. (1998), Η ευθύνη και η δικαιοδοσία του πλοιάρχου σε σχέση με τον ISM Code, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 214-220

- Γουλιέλμος, Α. (1999), Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Τρίτη έκδοση, Α. Εκδόσεις Σταμούλης, Πειραιάς Ευρωπαϊκή Ένωση (2003), Δελτίο Τύπου σχετικά με το ατύχημα του Prestige, της 5ης Μαρτίου 2003
- Γουλιέλμος & Κ. Γκιζιάκης, *Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο*, Εκδόσεις Α.Σταμούλης, 1997, Τόμος Α & Τόμος Β 2009
- Γουλιέλμος, *Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Τόμος Β, 3η Έκδοση, Εκδόσεις Α.Σταμούλης, 2006
- Γουλιέλμος, Α. (1999), *Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Τρίτη έκδοση,
- Διευκρινιστική Εγκύκλιος του ΥΕΝ για την εφαρμογή του ISM Code, δελτίο Ναυτιλίας Τεύχος 139
Εκδόσεις Σταμούλης
- Ζουμπούλης, Ι. (1996), Ο ρόλος του ανθρώπινου και οργανωτικού παράγοντος στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης, Πρακτικά Διήμερου Συνεδρίου 'Ελληνικές ακτές & θάλασσες στο 2000', Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις J&J Hellas, 333-343
- Θεοδωρόπουλος Σ., Μαρία Β. Λεκάκου, Α. Πάλλης, (2006), Ευρωπαϊκή πολιτική για την ναυτιλία.
- Θεοδωρόπουλος, Σ. (1998), Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, Πρακτικά 1ου Πανελληνίου Συνεδρίου Ασφάλειας θαλασσίων μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 257-267
- Θεοτοκάς, Ι. (2001), Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές, Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, 92-114, 133-145
- Κουρνιατής Δημήτριος, Η αποτελεσματικότητα του ISM CODE, ΠΑ.ΠΕΙ Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2006
- Λαβίδας, Μ. (1997), Έκπαιδευτικό υλικό σεμιναρίου ISM Code στην Χίο της DET NORSKE VERITAS (DNV)
- Λεκάκου, Μ. (1996), Κοινωνικό κόστος παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, Πρακτικά Διήμερου Συνεδρίου 'Ελληνικές ακτές & θάλασσες στο 2000', Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις J&J Hellas, 215-224
- Οικονομικός ταχυδρόμος, Αύγουστος 2001
- Παναγόπουλος, Θ. (2004), *Δίκαιο περιβάλλοντος*, Εκδόσεις Σταμούλη

- Πανόπουλος, Ι. (1998), Το έργο του ΙΜΟ στην πρόληψη και διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 29-40
- Περκεζές, Κ. (1998), Ο άνθρωπος, η ασφάλεια στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 239-245
- Ρούκουνας Ε., (1982), ‘Διεθνές Δίκαιο ΙΙ’, εκδ. Σάκκουλα.
- Σαμπράκος, Ε. & Γκατζόλη, Α. (1998), Μια κριτική προσέγγιση του κοινωνικού κόστους των ναυτικών ατυχημάτων: Η περίπτωση του Amoco Cadiz, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 171-182
- Σαμπράκος, Ε. (1997), Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα, 122-225
- Σαμιώτης, Γ., & Τσάλτας, Γ.(1990), *Διεθνής προστασία του περιβάλλοντος*, Εκδόσεις Παπαζήση
- Ψαραύτης, Χ. (1998), Ο ανθρώπινος παράγοντας παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 41-53

Ξενογλώσση

- Ademuni Odeke. Port State Control and UK Law. [1997] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol 28, 657,
- Alderton, P. (2013). Port management and operations. Taylor & Francis.
- Alexopoulos Aristotelis B., Marine Environment Protection Lecture Notes for the Athens Business School, 2009-2010
- Anderson, P, (November 2002) Implications of the ISM - Evidence and Audit Trails, document used for seminars and workshops in Greece, Norway and other centres.
- Anderson, P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides,
- Berlingeri, F. Basis of liability and exclusions of liability. [2002] LMCLQ
- Bleicher, S.(1972), “An overview of international environment regulation”, ELQ
- Bloor, M., Sampson, H., Baker, S., Walters, D., Dahlgren, K., Wadsworth, E., & James, P. (2013). Room for manoeuvre? Regulatory compliance in the global shipping industry. Social & Legal Studies, Vol.22, No.2), pp.171-189.

- Boyd, S.C. Burrows, A.S. Foxton, D. (1996) *Scrutton on charterparties and Bills of lading*. Sweet & Maxwell.
- Brubaker D., (1993), 'Marine Pollution and International Law', Belhaven Press.
- Bureau, V.(1997) *STCW Compliance in the Heart of ISM Code*
- Churchill R. – Lowe A., (1992). 'The Law of the Sea', Manchester University Press
- Clarke, A. Fort State control or sub-standard ships: who is to blame? What is the cure [1994] *LMCLQ* 202,204
- Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, Resolution A.849(20) ο Κώδικας για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων
- Crick Sahatjian, L The 35M Code: A Brief Overview, [1998] *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 29, 405,
- Dawood, A., & Fawzy, O. (2013) "Applying the ISM Code to enhance maritime safety", *International Journal*.
- Donaldson, L.(1998) *The ISM Code: the road to discovery*, Cavendish Publishing Limited
- Duruigbo, E. Reforming the International Law and Policy on Marine_Oil Pollution. [2000] *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 31, 65.
- Ellis, EJ, *International Law and oily waters: a critical analysis*, (1995) *Colorado Journal of International Environmental law and policy* 31. In: Sunkin, M, Mong, D. Wight, R, (2002) *Sourcebook on Environmental law* Cavendish Publishing Limited.
- English Update. [2000] *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 31, 486.
- European Maritime Safety Agency, (2012), "Annual Report"
- Giziaki, E. and Giziakis, K. (2001) *Analysing ship accidents due to fire towards safety*, Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece
- Giziakis, K. & Giziaki, E. (1994), *A statistical analysis that examines factors affecting marine traffic accidents in European waters for evaluation of traffic systems in Shortsea shipping*, European Research Conference on Shortsea shipping, Athens 1994
- Giziakis, K. and Karlis, A. (2001), *A synergistic approach to safety. Cutting cost advantages from non-compliance to international rules and standards*, Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece
- Goldie. *Environmental Catastrophes and Flags of Convenience - Does the Present law Pose Special Liability Issues?* 3 Pace Y.B InfL.63 (1991). In: Duruigbo, E. *Reforming the International law and Policy on Marine Oil*
- Gortzis A., Tsakonas N., Plomaritou E., "Shipping Organizations Framework for Internal Assessment ", EBEN Publications

- Goulielmos A., ‘Operational Management of Shipping Companies’, Stamoulis Publications 2001, pp.463-4638
- Goulielmos A., Plomaritou E., ‘Business Ethics and Marketing in Shipping Companies’, 4th Pan- Hellenic Conference of Business Science and Technology, University of Athens, Athens 17 May 2007
- Goulielmos, A. M., Anastasakos, A., & Gatzoli, A. (2014). The Effect of Maritime Security Regime (ISPS Code) on World Supply of Seafarers. SPOUDAI-Journal of Economics and Business, Vol.64, No.1.
- Goulielmos, A.M. (1998), ‘The Human Factor and its Role in Quality shipping. Πρακτικά Συνεδρίου ‘Quality Shipping’, Erasmus Publishing
- Gulbrandsen, C. (2011). The EU and the implementation of international law: the case of ‘sea-level bureaucrats’. Journal of European Public Policy, Vo.18, No.7, pp.1034-1051.
- H. E., (ed.), Quality shipping. Market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, pp XXVIIXXXVIII.
- Hansen, J.H.(2010) European Maritime Safety Agency, EMSA
- Haralambides, H.E., (1998), Introduction: A synthesis in Haralambides,
- Haralambides, H.E., (2001), Efficient Pricing for Cost recovery in European Sea Ports (reconciling socio-economic objectives with efficient resource allocation), Proceedings 2nd International Conference ‘Safety of Maritime Transport’, Chios, Greece
- Heard, C. F. (2012). Examining the International Ship and Port Facility Security Code: A Correlative Analysis of Maritime Security. Northcentral University.
- IMO (1994) International Safety Management Code, London
- IMO resolution A.741 ISM Code.(1994) The Cornerstone of Good Safety Management is Commitment from the Top, p.4
- IMO: ‘Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule- Making process, IMO Circular MSC/Circ.1023 MEPC/Circ.392, 5, April 2002
- ISM Code: Crick Sahatjian, L. The ISM Code: A Brief Overview. 1998 Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.29, p.405
- Knapp, S., & Franses, P. H. (2010). „Comprehensive review of the maritime safety regimes: Present status and recommendations for improvements”, Transport reviews, Vol.30, No.2, pp.241-270.
- Kulchitsky, A. (2012). Legal Aspects of Port State Control.
- Kuo, C. (1998), ‘Managing ship safety’ LLP, σελ. 22-23
- Liu, N. (2013). Prevention of vessel-source pollution in the South China sea: What role can china play? Asia Pacific Journal of Environmental Law, Vol.15, p.147
- Lloyd’s Register.(1995) The ISM Code and ISO 9002, Guidelines for Ship Operators
- Lloyd’s Shipping Economist, Flouting safety rules can a competitive edge, March 1996, σελ. 16-18

- Lloyd's Shipping Economist, safety and Efficiency: A difficult balancing act, December 1996, pp 6
- Lloyd's Shipping Economist, Time to standardize shiprepair contracts?, January 1998, London, UK, pp 14
- Lloyd's Shipping Economist, untitled, London, June 1996, UK, pp16-17
- Lloyds Shipping Economist, "Chemical brothers in arms", April 2000
- Lord Donaldson of Lymington. The ISM Code: the road to discovery? [1998] LMCLQ 526.
- Lord Donaldson. Safer Ships, Cleaner Seas: Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping. Cm.2560, HMSO, May 1994.
- Martyr, P. ISM Code/Pollution - Lawyer, Paper presented at The International Marline Insurance Conference - A Time for Change, London, 12-13 February 1997. In: Anderson, P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides
- Mensah, T. A. (2007). Prevention of marine pollution: The contribution of IMO. In Pollution of the Sea—Prevention and Compensation Springer Berlin Heidelberg, pp. 41-61
- ML 56-62. In: Anderson, P. (1998) ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.
- Moore Stephens, Future Operating Costs Report, October 2016
- National Academy of Sciences, (1975), ' Assessing Potential Ocean Pollutants: Report of the Study Panel on Assessing Potential Ocean Pollutants'.
- Nengye, L., & Maes, F. (2012). Legal constraints to the European union's accession to the international maritime organization. J. Mar. L. & Com., Vol.43, p.279.
- Pamborides, G.R (1996) The ISM Code: Potential Legal Implications. 2 Int.
- Panayides, P. (1998), A theoretical analysis of penalties and incentives for the implementation and enforcement of the ISM Code in the shipping industry, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 201-212
- Plomaritou E., 'The Differentiation Strategies of the Leading Shipping Companies in the World'', Economic Outlook, April 2006, No 102
- Plomaritou E., «Market Developments and Global Trends in Shipping Services and Seafarers' Demand and Supply», 1st Workshop in Technical Skill Needs of European Marine Industry, Communauté Urbaine de Cherbourg, France , 29th May-1st June 2007
- Plomaritou E., «The Implementation of Marketing in Shipping Companies as a Tool for Improvement of Chartering Policy. A Comparative Analysis of Marketing Implementation in

Shipping Companies Worldwide and in Greece: a Case Study in Containership Market and Tanker Market» PhD Thesis 2006, University of Piraeus, Department of Maritime Studies

- Port State Control.(2011) On course for safer shipping, Paris MoU
- Provincial Occupational Safety, Health, & Environment and BC Ferry & Marine Workers Union.
- Rashidi, M., & Koto, J. (2014). "Prediction of CO2 Emitted by Marine Transport in Batam-Singapore Channel using AIS", Journal Technology Vol.69, No.7.
- RISK4SEA, October 2016
- Rodríguez, E., and Corbacho. F. P. (2012) "The new inspection regime of the Paris MoU on port state control: improvement of the system." Journal of maritime research: JMR 1, pp.9-15.
- Rose, J. (1995) ISM. The time to get on board, Shipping, October
- Salam, M.A.(2000) Eco-tourism to protect the reserve mangrove forest the Sundarbans and its flora and fauna, Anatolia, Vol.11, No.1, pp.55-66
- Steel, D. Ship are different: the case for limitation of liability- [1995] LMCLQ 77,
- Stopford M., "Maritime Economics", Routledge Editions 1997
- Sunkin, M. Mong, D. Wight, R. (2002) Sourcebook on Environmental law. Cavendish Publishing Limited.
- Sunkin, M.M., Wright, R.(2002) Sourcebook on Environmental Law, Cavendish Publishing Limited, p.25
- Swanson S. R. QPA 90+10: The Oil Pollution Act of 1990 after Ten Years. [2001] journal of Maritime Law & Commerce, Vol 32,135.
- The International Convention for the Prevention of Pollution from ships (MARPOL), London, 8 October to 2 November 1973, Misc 26 (1974); Cmnd 5748
- Tonkin, H. (2011). State Control Over Private Military and Security Companies in Armed Conflict (Vol. 84). Cambridge University Press.
- Wallace, M. W. "Safer ships, cleaner seas'1: The report of the Donaldson Inquiry._nto the prevention of pollution from merchant shipping, [1995] LMCLQ404.
- Warren J., (1993) 'Town Throws Life Jacket to Sailor in Hot Water', L.A. TIMES, May 23, at 3A.
- White, R. Human Unseaworthiness. [1996] LMCLQ 24.
- Xie, M. – Tan, K.C. & Goh, K.H. (2000), Optimum prioritisation and resource allocation based on fault tree analysis, International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 17 No. 2, 2000, pp. 189-199

Διαδίκτυο

Equasis. URL: <http://www.EQUASIS.org>

European Union, URL: http://europa.eu.int/Comm/transport/themes/maritime/prestige/2003_01_08_memo_en.pdf

European, parliament fact sheets- (21 May 2001) Sea transport; traffic and safety rules.

URL: www.europarl.eu.

www.greece.moorestephens.com

www.green4sea.com

www.imo.org

www.naftikachronika.gr

www.safety4sea.com

www.sranis.gr