



ΔΠΜΣ

Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία

Διπλωματική Εργασία

Ρυθμιστικό πλαίσιο στη ναυτιλία –

Ο ρόλος και το έργο διεθνών οργανισμών (ISO/IMO)

Φοιτητής: Βλάσιος Πανουσόπουλος

ΑΜ: ΜΝΣΝΔ20053

Επιβλέπων: Δρ. Σταμάτης Καλλίγερος - Αναπληρωτής καθηγητής ΣΝΔ

Πειραιάς

Μάρτιος 2022

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

ΜΕΛΟΣ Α΄: Δρ. Σταμάτης Καλλίγερος (Επιβλέπων) - Αναπληρωτής καθηγητής ΣΝΔ

ΜΕΛΟΣ Β΄: Δρ. Φραγκούλης Κρόκος - Διευθυντής Τυποποίησης ΕΛΟΤ

ΜΕΛΟΣ Γ΄: Ιωάννης Σαριδάκης - Τμηματάρχης Τυποποίησης ΕΛΟΤ

Την διπλωματική μου εργασία την αφιερώνω στην γυναίκα μου για την στήριξη της καθόλη την διάρκεια των σπουδών μου.

Μάρτιος 2022

Βλάσιος Πανουσόπουλος

Πίνακας Περιεχομένων

Πίνακας Περιεχομένων	ii
Συντμήσεις	iii
Πίνακας Σχημάτων.....	iv
Περίληψη.....	v
1 International Maritime Organization (IMO)	1
1.1 Ιστορική αναδρομή και λειτουργία του IMO	1
1.2 Δομή του IMO	4
1.3 Οι σημαντικότερες Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις	7
2 International Organization for Standardization (ISO).....	9
2.1 Ιστορική αναδρομή του ISO.....	9
2.2 Η δομή και η λειτουργία του ISO.....	13
2.3 Τα βασικότερα πρότυπα ISO.....	15
2.4 Η εφαρμογή των προτύπων στην παγκόσμια ναυτιλία	18
2.5 Μέθοδοι Αξιολόγησης της Ποιότητας στη Ναυτιλία.....	20
3 Σύγκριση των οργανισμών ISO / IMO και η συμβολή της Ελλάδας.....	22
3.1 Σύγκριση των οργανισμών IMO και ISO.....	22
3.2 Ο ρόλος και η συμμετοχή της Ελλάδας στους οργανισμούς IMO και ISO.	23
4 Συμπεράσματα	26
Βιβλιογραφία.....	27

Συντμήσεις

ΔΝΟ: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

CMI: Chartered Management Institute

FAO: Food and Agriculture Organization

GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System

IMO: International Maritime Organization

ISO: International Organization for Standardization

IMSO: International Mobile Satellite Organization

IFAD: International Fund for Agricultural Development

ILO: International Labour Organization

ITU: International Telecommunication Union

IMF: International Monetary Fund

MEPC: Maritime Environment Protection Committee

STCW: International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers

IACS: International Association of Classification Societies

ICS: International Chamber of Shipping

ITOPF: International Tanker Owners Pollution Federation Limited

ICHA: International Classification for Health Accounts

ISA: International Society of Automation

OCIMF: Oil Companies International Marine Forum

SUA: Suppression of Unlawful Acts

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development

UNDP: United Nations Development Programme

UNEP: United Nations Environment Programme

UNESCO: United Nations Educational Scientific and Cultural Organization

UNIDO: United Nations Industrial Development Organization

UNICEF: United Nations International Children's Emergency Fund

UNHR: United Nations High Commissioner for Refugees

UNSCC: United Nations Standards Coordinating Committee

UPU: Universal Postal Union

WHO: World Health Organization

WMO: World Meteorological Organization

Πίνακας Σχημάτων

Σχήμα 1: Οι χώρες - μέλη του IMO	11
Σχήμα 2: Εξέλιξη πετρελαιοκηλίδων των δεξαμενόπλοιων (ITOPF, 2020).....	13
Σχήμα 3: Οι χώρες - μέλη του ISO	20

Περίληψη

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να εξεταστεί ο ρόλος και το έργο των διεθνών οργανισμών ISO και IMO και η συμβολή τους στην παγκόσμια ναυτιλία.

Στο πρώτο κεφάλαιο εξετάζεται ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και η συνδρομή του στην παγκόσμια ναυτιλία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης (ISO) και η συμβολή του στη ναυτιλιακή κοινότητα.

Στο τρίτο κεφάλαιο επιχειρούμε την σύγκριση των ανωτέρω Διεθνών Οργανισμών και η συμμετοχή της Ελλάδας σε αυτούς.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναφέρονται τα συμπεράσματα καθώς και οι πηγές από όπου αντλήθηκαν οι πληροφορίες για την σύνταξη της εν λόγω εργασίας.

Λέξεις – Κλειδιά

IMO, ISO, Συμβάσεις, Πρότυπα.

Abstract

The purpose of this study is to examine the role and work of the international organizations ISO and IMO and their contribution to global shipping.

The first chapter examines the International Maritime Organization (IMO) and its contribution to world shipping.

The second chapter analyzes the International Organization for Standardization (ISO) and its contribution to the shipping community.

In the third chapter we attempt to compare the above International Organizations and the participation of Greece in them.

The fourth chapter sets out the conclusions as well as the sources which the information was drawn for the preparation of this study.

Key words

IMO, ISO, Contracts, Standards.

1 International Maritime Organization (IMO)

1.1 Ιστορική αναδρομή και λειτουργία του IMO

Στο πλαίσιο βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα απαιτείται η ανάπτυξη διεθνών κανονισμών που θα τηρούνται συνολικά από όλα τα κράτη που ασχολούνται με τη ναυτιλία και μέσα στον 19ο αιώνα εγκρίθηκαν αρκετές τέτοιες συνθήκες. Αρκετές χώρες πρότειναν τη σύσταση ενός μόνιμου διεθνούς οργανισμού για την αποτελεσματικότερη προώθηση της θαλάσσιας ασφάλειας, μετά βέβαια από την ίδρυση των ίδιων των Ηνωμένων Εθνών υλοποιήθηκαν αυτές οι ελπίδες. Μία διεθνής διάσκεψη που έγινε στη Γενεύη το 1948 ενέκρινε μία σύμβαση για την επίσημη ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού - ΔΝΟ (η αρχική ονομασία ήταν Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός, ή IMCO, αλλά το 1982 άλλαξε όνομα σε IMO). Η Σύμβαση του ΔΝΟ τέθηκε σε ισχύ το 1958 και ο νέος Οργανισμός συνεδρίασε για πρώτη φορά το επόμενο έτος.

Σκοπός του Οργανισμού είναι «να παράσχει μηχανισμούς συνεργασίας μεταξύ των κυβερνήσεων στον τομέα της κυβερνητικής ρύθμισης και πρακτικών που αφορούν τεχνικά θέματα κάθε είδους που επηρεάζουν τη ναυτιλία που ασχολούνται με το διεθνές εμπόριο, ενθάρρυνση και διευκόλυνση της γενικής υιοθέτησης των υψηλότερων εφικτών προτύπων σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία». Ο IMO κατέχει την εξουσιοδότηση να ασχολείται με νομικά και διοικητικά θέματα που σχετίζονται με αυτά τα θέματα.

Το πρώτο και κύριο καθήκον του ΔΝΟ ήταν να δημοσιεύσει μια νέα έκδοση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), τη πιο σημαντική συνθήκη που αφορά την θαλάσσια ασφάλεια. Αυτό έγινε το 1960 και στη συνέχεια ο IMO άλλαξε στάση και κινήθηκε σε θέματα όπως η διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι γραμμές φόρτωσης και η μεταφορά εμπορευμάτων που θεωρούνται επικίνδυνα, ενώ αναθεωρήθηκε το σύστημα που μετράει την χωρητικότητα των πλοίων. Παρότι ότι η ασφάλεια ήταν και παραμένει η πιο κρίσιμη και βασική ευθύνη του IMO, ένα νέο πρόβλημα άρχισε να εμφανίζεται - η θαλάσσια ρύπανση. Η αύξηση της ποσότητας πετρελαίου που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης και το μέγεθος των

πετρελαιοφόρων ήταν ιδιαίτερα κρίσιμη και η καταστροφή του Torrey Canyon το 1967, κατά την οποία απωλέσθηκαν στη θάλασσα 120.000 τόνοι πετρελαίου, κατέδειξε το μέγεθος του προβλήματος.

Τα επόμενα χρόνια ο IMO θέσπισε μια σειρά από μέτρα που αποβλέπουν στην πρόληψη ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων και στην απομείωση κατά το δυνατό στο ελάχιστο των συνεπειών τους. Ακόμα αντιμετώπισε την περιβαλλοντική μόλυνση που προκαλείται από εργασίες ρουτίνας, όπως είναι ο καθαρισμός δεξαμενών φορτίου πετρελαίου και η διάθεση αποβλήτων μηχανοστασίων. Το σημαντικότερο εξ αυτών των μέτρων ήταν η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, που θεσπίστηκε το 1973, και τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Αυτή η σύμβαση ανταποκρίνεται τόσο στην τυχαία και λειτουργική ρύπανση του πετρελαίου όσο και στη ρύπανση από χημικές ουσίες, αγαθά σε συσκευασμένη μορφή, λύματα, σκουπίδια και ατμοσφαιρική ρύπανση. Στον IMO ανατέθηκε επίσης η δημιουργία ενός τρόπου για την παροχή αποζημίωσης σε αυτούς που είχαν πληγεί οικονομικά λόγω της ρύπανσης. Δύο συνθήκες εγκρίθηκαν, το 1969 και το 1971, οι οποίες επέτρεψαν στα θύματα της πετρελαϊκής ρύπανσης να λάβουν εύκολα και σχετικά γρήγορα αποζημίωση, καθότι αποτελούσε χρονοβόρα διαδικασία η παροχή αποζημίωσης. Αυτές οι συνθήκες τροποποιήθηκαν το 1992, και πάλι το 2000, για να αυξηθούν τα όρια αποζημίωσης που καταβάλλονται στα θύματα της πετρελαϊκής ρύπανσης. Έκτοτε έχουν θεσπιστεί ορισμένες άλλες νομικές συμβάσεις, πολλές εκ των οποίων αφορούν ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης.

Κατά τη δεκαετία του '70 ξεκίνησε η δημιουργία ενός παγκόσμιου συστήματος έρευνας και διάσωσης, με την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Κινητών Δορυφόρων (IMSO), ο οποίος έχει βελτιώσει ικανοποιητικά την λειτουργία του ραδιοφώνου και άλλων μηνυμάτων στα πλοία. Το Παγκόσμιο Σύστημα Θαλάσσιας Δυσφορίας και Ασφάλειας (GMDSS) υπογράφηκε το 1988 και ξεκίνησε να τίθεται σταδιακά σε εφαρμογή από το 1992. Τον Φεβρουάριο του 1999, το GMDSS λειτουργούσε πλήρως, έτσι ώστε τώρα ένα πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο οπουδήποτε στον κόσμο να μπορεί να εγγυηθεί ουσιαστικά βοήθεια, ακόμη και αν το πλοίο δεν έχει τον απαιτούμενο χρόνο να στείλει σήμα για βοήθεια, καθώς το μήνυμα θα εκπεμφθεί αυτόματα.

Κατά τη δεκαετία του '90 δύο διεργασίες είναι ιδιαίτερα σημαντικές όσον αφορά το ανθρώπινο στοιχείο της ναυτιλίας. Την 1η Ιουλίου 1998 θεσπίστηκε ο διεθνής κώδικας

διαχείρισης της ασφάλειας και τέθηκε σε ισχύ για τα επιβατηγά πλοία, τα πετρελαιοφόρα και τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τους μεταφορείς αερίου και τα ταχύπλοα σκάφη φορτίου συνολικής χωρητικότητας πεντακοσίων τόνων και άνω. Από την 1η Ιουλίου 2002 εφαρμόζεται σε όλα τα φορτηγά πλοία και κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης ολικής χωρητικότητας πεντακοσίων τόνων και άνω. Την 1η Φεβρουαρίου 1997, τέθηκαν σε ισχύ οι τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών για ναυτικούς του 1995. Βελτιώνουν σημαντικά τα πρότυπα των ναυτικών και για πρώτη φορά παρέχουν στον ίδιο τον IMO την εξουσία να ελέγχει τις κυβερνητικές δράσεις με τα μέρη που υποχρεούνται να υποβάλλουν πληροφορίες στον IMO σε σχέση με τη συμμόρφωσή τους επί της σύμβασης.

Μια εκ των σημαντικότερων αναθεωρήσεων της σύμβασης και του κώδικα STCW ολοκληρώθηκε το 2010 με την θέσπιση των "τροποποιήσεων της Μανίλας στη σύμβαση και τον κώδικα STCW". Στη δεκαετία του 2000 εγκρίθηκαν νέες συμβάσεις σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον, μεταξύ των οποίων μία για την καταπολέμηση της υλοτόμου (AFS 2001), μια άλλη για τη διαχείριση των υδάτων έρματος για την πρόληψη της εισβολής ξένων ειδών (BWM 2004) και μια άλλη για την ανακύκλωση πλοίων (Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθολογική ανακύκλωση των πλοίων, 2009). Η δεκαετία του 2000 επικεντρώθηκε επίσης στη θαλάσσια ασφάλεια, με την έναρξη ισχύος, τον Ιούλιο του 2004, ενός νέου, ολοκληρωμένου καθεστώτος ασφαλείας για τη διεθνή ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένου του κώδικα διεθνούς ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS), ο οποίος κατέστη υποχρεωτικός βάσει τροποποιήσεων του SOLAS που εγκρίθηκαν το 2002.

Ο IMO, το 2005 εξέδωσε τροποποιητικές διατάξεις της σύμβασης για την καταστολή των παράνομων πράξεων (SUA) κατά της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, του 1988 και του σχετικού πρωτοκόλλου του (πρωτόκολλα SUA του 2005), οι οποίες, μεταξύ άλλων, εισάγουν το δικαίωμα ενός κράτους μέρους να επιβιβάζεται σε πλοίο που φέρει τη σημαία άλλου κράτους μέρους, όταν το αιτούν μέρος έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι το πλοίο ή ένα πρόσωπο στο πλοίο είναι, έχει ή πρόκειται να συμμετάσχει στη διάπραξη αδικήματος δυνάμει της Σύμβασης. Δεδομένου ότι τα μέσα του IMO έχουν τεθεί σε ισχύ και έχουν εφαρμοστεί, οι εξελίξεις στην τεχνολογία και τα διδάγματα που αντλήθηκαν από ατυχήματα οδήγησαν στην έγκριση αλλαγών και

τροποποιήσεων. Η εστίαση στην εφαρμογή συνεχίζεται, με το πρόγραμμα τεχνικής συνεργασίας να αποτελεί βασικό σκέλος των εργασιών του IMO.

Από την 1η Ιανουαρίου 2016 το σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του IMO, το οποίο κατέστη υποχρεωτικό στο πλαίσιο ορισμένων βασικών μέσων του IMO, θα διαδραματίζει ολοένα και περισσότερο καίριο ρόλο στην υποστήριξη της αποτελεσματικής εφαρμογής, παρέχοντας σε ένα ελεγχόμενο κράτος μέλος ολοκληρωμένη και αντικειμενική αξιολόγηση του πόσο αποτελεσματικά διαχειρίζεται και εφαρμόζει τα υποχρεωτικά μέσα του IMO που καλύπτονται από το σύστημα. Η δήλωση αποστολής του ΔΝΟ: «Αποστολή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ως εξειδικευμένου οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών είναι η προώθηση της ασφαλούς, περιβαλλοντικά ορθής, αποτελεσματικής και βιώσιμης ναυτιλίας μέσω της συνεργασίας. Αυτό θα επιτευχθεί με την υιοθέτηση των υψηλότερων εφικτών προτύπων ασφάλειας και ασφάλειας στη θάλασσα, της αποτελεσματικότητας της ναυσιπλοΐας και της πρόληψης και του ελέγχου της ρύπανσης από τα πλοία, καθώς και μέσω της εξέτασης των σχετικών νομικών θεμάτων και της αποτελεσματικής εφαρμογής των μέσων του ΔΝΟ με σκοπό την καθολική και ομοιόμορφη εφαρμογή τους.»

1.2 Δομή του IMO

Η κύρια ενασχόληση του IMO είναι η εξεύρεση λύσεων σε θέματα που αφορούν στη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο IMO απαρτίζεται από εκατόν εβδομήντα τέσσερα μέλη και διευθύνεται από έναν γενικό γραμματέα, ο οποίος υπηρετεί μια τετραετή θητεία και έχει την εποπτεία τριακοσίων περίπου γραμματέων. Επιπλέον, εξήντα τέσσερις Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με τον IMO και μετέχουν στον Οργανισμό ως παρατηρητές, ενώ σε εβδομήντα οκτώ ΜΚΟ έχει εκχωρηθεί συμβουλευτικό καθεστώς. Από την χρονιά της δημιουργίας του IMO η Ελλάδα είναι μέλος του με ενεργό δράση σε κατά καιρούς κρίσιμα ζητήματα που προκύπτουν.

Η διάρθρωση του IMO είναι η εξής: η Συνέλευση, το Συμβούλιο και πέντε κύριες Επιτροπές: την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC), τη Νομική Επιτροπή, την Επιτροπή Τεχνικής

Συνεργασίας και την Επιτροπή Διευκόλυνσης. Ακόμη υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός υποεπιτροπών, προς υποστήριξη του έργου των κύριων τεχνικών επιτροπών. Η Συνέλευση είναι το ανώτατο Κυβερνητικό Σώμα του Οργανισμού και συνεδριάζει μία φορά ανά δύο χρόνια σε τακτικές συνεδρίες. Μία βασική αρμοδιότητά είναι η έγκριση του προγράμματος εργασίας, του προϋπολογισμού και της εκλογής του Συμβουλίου. Αντίθετα το Συμβούλιο που συναντιέται δύο φορές ετησίως είναι το εκτελεστικό όργανο του ΔΝΟ, που επιβλέπει το έργο του και εκτελεί όλα τα καθήκοντα της Συνέλευσης, εκτός από τη διενέργεια υποδείξεων στις κυβερνήσεις σχετικά με την ασφάλεια στην θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) αποτελεί το πιο υψηλόβαθμο τεχνικό σώμα του ΙΜΟ με κύρια αποστολή ως εξής: «εξετάζει κάθε θέμα που εμπίπτει στο σκοπό του Οργανισμού σχετικά με τις ενισχύσεις στη ναυσιπλοΐα, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των σκαφών, την επάνδρωση από άποψη ασφάλειας, τους κανόνες για την πρόληψη συγκρούσεων, τον χειρισμό επικίνδυνων φορτίων, τις διαδικασίες και τις απαιτήσεις ασφάλειας, τις υδρογραφικές πληροφορίες, τα ημερολόγια και τα αρχεία πλοήγησης, τις έρευνες ναυτικού ατυχήματος, τη διάσωση φορτίου και ανθρώπων και οποιεσδήποτε άλλες πτυχές επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια στη θάλασσα».

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) έχει ως κύρια αρμοδιότητα να εξετάζει οποιοδήποτε ζήτημα που σχετίζεται με τον σκοπό του ΙΜΟ όσον αφορά την πρόληψη, τον έλεγχο και τη μείωση της ρύπανσης από τα πλοία. Η Νομική Επιτροπή εξετάζει οποιοδήποτε νομικό θέμα σχετίζεται με τον σκοπό του ΙΜΟ. Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας έχει ως κύρια αρμοδιότητα την υλοποίηση έργων τεχνικής συνεργασίας για τα οποία ο Οργανισμός ενεργεί ως εκτελεστικός ή συνεργαζόμενος οργανισμός και οιαδήποτε άλλων θεμάτων, που έχουν σχέση με τις δραστηριότητες του ΙΜΟ στον τομέα της τεχνικής συνεργασίας και επιπλέον η Επιτροπή Διευκόλυνσης έχει ως αρμοδιότητα την εξάλειψη περιττών διατυπώσεων και γραφειοκρατίας στη παγκόσμια ναυτιλία και την εξυπηρέτηση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Όταν δημιουργήθηκε ο ΔΝΟ, η σύμβαση προέβλεπε την άμεση συνεργασία τεσσάρων ομάδων οργανισμών διεθνούς χαρακτήρα και άλλων οργανισμών τόσο ιδιωτικών όσο και μη κερδοσκοπικών. Στα χρόνια μας πλέον οι κατηγορίες οργανισμών που συμμετέχουν στις συνδιασκέψεις του ΔΝΟ είναι οι ακόλουθες:

α. Τα Ηνωμένα Έθνη (Η.Ε) και τα κύρια όργανα τους (όπως Γενική Συνέλευση, Συμβούλιο Ασφαλείας, Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο, Συμβούλιο Κηδεμονιών και Γραμματεία).

β. Οι εξειδικευμένες οργανώσεις των Η.Ε (όπως FAO, IFAD, ILO, ITU, IMF, UPU, UNESCOWHO, UNIDO, WMO).

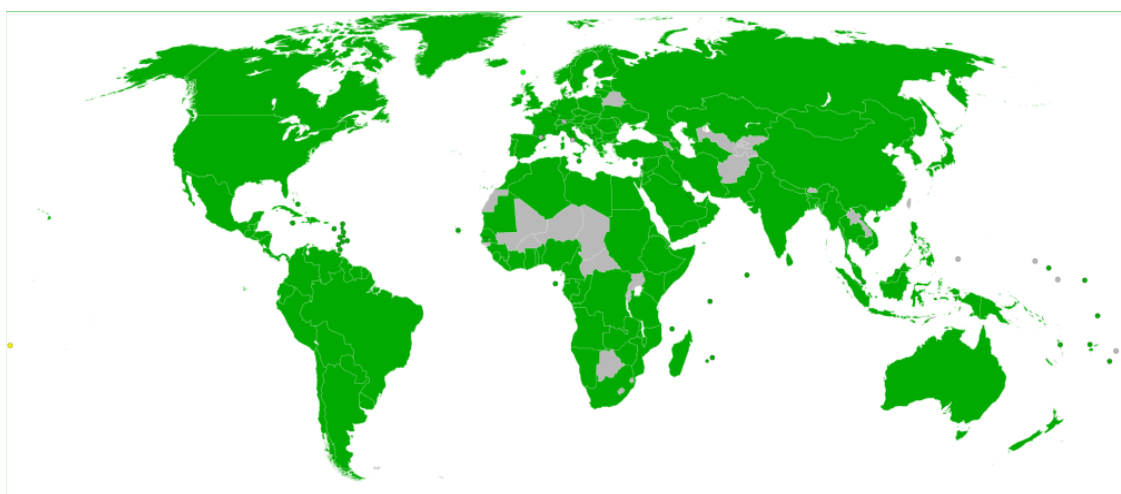
γ. Οι διακυβερνητικοί οργανισμοί των Η.Ε ως προγράμματα και κεφάλαια του συστήματος των Η.Ε (όπως UNEP, UNCTAD, UNDP, UNICEF, UNHR).

δ. Οι ιδιωτικοί ναυτιλιακοί οργανισμοί (όπως ICS, OCIMF, ITOPF, P&ICLUBS, IACS, CMI, ICHA, INTERTANKO)

ε. Οι μη διακυβερνητικοί οργανισμοί, κυρίως αυτοί που έχουν ως αντικείμενο δράσης την ανάπτυξη, το περιβάλλον και τα ανθρώπινα δικαιώματα (όπως EEB, GREENPEACE, HELMEPA, WORLDBANK).

στ. Οι διεθνείς οργανισμοί θαλάσσιου χαρακτήρα (όπως Antarctic Treaty Secretariat, International Hydrographic Organization, International Council for the Exploration of the Sea, International Seabed Authority, North Pacific Marine Science Organization).

Στις συνδιασκέψεις του ΔΝΟ συμμετέχει μεγάλος αριθμός των προαναφερθέντων οργανισμών χωρίς ψήφο, μόνο με την μορφή παροχής συμβουλών και αντιπροσωπεύει μεγάλο μέρος βιομηχανικών, εμπορικών, περιβαλλοντικών, εργασιακών και ασφαλιστικών συμφερόντων της ναυτιλιακής κοινότητας.



Σχήμα 1: Κράτη μέλη του IMO (Πηγή: Wikipedia)

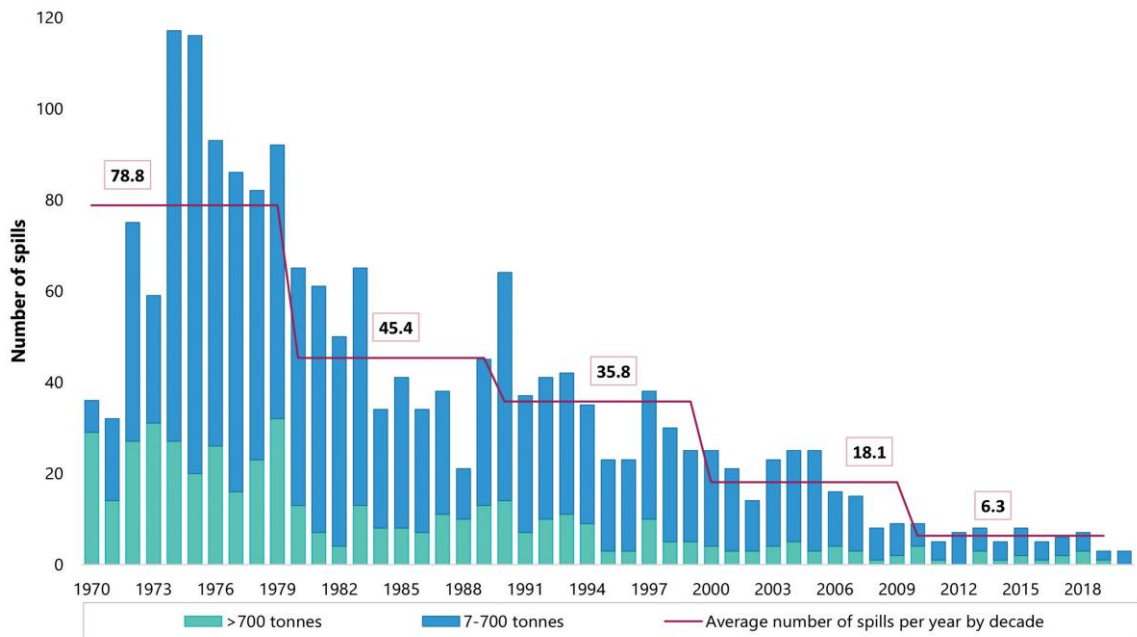
1.3 Οι σημαντικότερες Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις

Με τον όρο ναυτιλιακή σύμβαση ορίζεται η κάθε συμβατική σχέση που συνάπτεται μεταξύ υποκειμένων του διεθνούς δικαίου, μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών, που σκοπεύουν στην παραγωγή εννόμων αποτελεσμάτων. Από την ίδρυση του ΔΝΟ έχουν υιοθετηθεί αρκετές συμβάσεις εκ των οποίων αναφέρονται οι πιο σημαντικές ως ακολούθως:

- Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Δημιουργήθηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Είναι η βασικότερη συνθήκη που αφορά τα εμπορικά πλοία. Έχει ως κύριο σκοπό τον καθορισμό των ελάχιστων προτύπων για την κατασκευή, εξοπλισμό και λειτουργία των πλοίων έτσι ώστε διατηρείται σε υψηλό βαθμό η ασφάλειά τους. Η ευθύνη των κρατών έγκειται στην τήρηση και διασφάλιση των απαραίτητων πιστοποιήσεων για τα πλοία που έχουν τη δικιά τους σημαία.

- Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL): Η σύμβαση εκπονήθηκε το 1973 και τέθηκε σε ισχύ το 1983. Ο κύριος σκοπός της είναι η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία κατά την διάρκεια τόσο καθημερινών εργασιών όσο και στην περίπτωση ατυχημάτων και περιλαμβάνει τρόπους διαχείρισης για προστασία της ρύπανσης από πετρέλαιο, επικίνδυνες ουσίες υγρές ή στερεές, στερεά ή υγρά απόβλητα και ατμοσφαιρική ρύπανση από τα εμπορικά πλοία. Στο σχήμα 2 φαίνεται η εμφανής μείωση των πετρελαιοκηλίδων που δημιουργούνται από τα δεξαμενόπλοια παγκοσμίως, ειδικά τα τελευταία είκοσι έτη.

- Διεθνής Σύμβαση για Πρότυπα στην Κατάρτιση, Εκπαίδευση και Εργασίες εν πλω, International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW): Δημιουργήθηκε το 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Έγιναν δύο αναθεωρήσεις το 1995 και το 2010. Πριν δημιουργηθεί αυτή η σύμβαση τα κράτη έθεταν διαφορετικά πρότυπα για την εκπαίδευση, την κατάρτιση και τις εργασίες εν πλω και δεν υπήρχε γενικώς ομοιογένεια στην παγκόσμια ναυτιλία.



Σχήμα 2: Εξέλιξη πετρελαιοκηλίδων των δεξαμενόπλοιων (ITOPF, 2020)

- Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Πρόληψη των Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea: Αυτή η σύμβαση είχε ως σκοπό να αλλάξει τους παλαιωμένους «Κανονισμούς Σύγκρουσης» που ίσχυαν από το 1960. Η βασικότερη έκπληξη είναι η αναγνώριση των σχεδίων διαχωρισμού κυκλοφορίας. Χωρίζεται σε πέντε μέρη: Γενικό μέρος, Κατεύθυνση και Ναυσιπλοΐα, Φώτα και Σχήματα, Ήχοι και Φωτεινά Σήματα και Εξαιρέσεις.

- Σύμβαση για την Διευκόλυνση της Διεθνούς Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965: Ο βασικός σκοπός της είναι η μείωση των χρονικών καθυστερήσεων της γραφειοκρατείας και την δημιουργία ομοιογένειας στα έγγραφα, τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες που προβλέπονται τόσο κατά την άφιξη όσο και την αναχώρηση του πλοίου, πληρώματος, επιβατών, φορτίου κ.λπ.

- Διεθνής Σύμβαση για την Έρευνα και Διάσωση στη Θάλασσα, International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979: Η εν λόγω σύμβαση έχει ως στόχο την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου σχεδίου SAR με απώτερο σκοπό η διάσωση

ανθρώπων να συντονίζεται από έναν οργανισμό SAR, χωρίς να έχει σημασία το σημείο που συμβαίνει το ατύχημα.

- Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988: Ο βασικότερος στόχος της σύμβασης είναι η ρύθμιση των παράνομων πράξεων που απειλούν τόσο ασφάλεια των πλοίων όσο και ασφάλεια επιβατών αλλά και των πληρωμάτων τους. Πιο συγκεκριμένα η SUA επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη να διώξουν ποινικά τους δράστες εγκληματικών πράξεων που αναφέρονται στην συγκεκριμένη σύμβαση. Για αυτό το λόγο προαπαιτούμενο είναι να υπάρχει πλήρη εθνική νομοθεσία. Σύννητες μη νόμιμες πράξεις κατά SUA είναι οι ακόλουθες: η κατάσχεση πλοίου με χρήση βίας, οι πράξεις βίας κατά φυσικών προσώπων που βρίσκονται επί πλοίου και η εγκατάσταση συσκευών επί του πλοίου οι οποίες μπορούν να το καταστρέψουν ή να του προκαλέσουν ζημιά. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι η SUA υπερκαλύπτει κάποιες ασυνέχειες της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), η οποία αφορά έγκειται σε τομείς όπως το δουλεμπόριο, η πειρατεία, οι παράνομες εκπομπές και η μη δήλωση της σημαίας ή εθνικότητας του πλοίου.

- Διεθνής Σύμβαση όσον αφορά τα Όρια Φορτίου, International Convention on Load Lines, 1966: Καθορίζει το ύψος των εξάλων του εμπορικού πλοίου, μέσα από υπολογισμούς σταθερότητας σε ζημιές. Οι συγκεκριμένοι υπολογισμοί λαμβάνουν υπόψη τους πιθανούς κινδύνους που υπάρχουν σε διαφορετικές ζώνες και εποχές.

2 International Organization for Standardization (ISO)

2.1 Ιστορική αναδρομή του ISO

Το συνέδριο των εθνικών οργανισμών τυποποίησης που καθιέρωσε το ISO διηνεργήθηκε στο Λονδίνο από τις 14 έως τις 26 Οκτωβρίου 1946. Ο ISO δημιουργήθηκε μετά από την ένωση δύο οργανισμών. Ο πρώτος οργανισμός ήταν η Διεθνής Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Τυποποίησης (ISA), που ιδρύθηκε στη Νέα Υόρκη το 1926 και διοικείται από την Ελβετία και ο άλλος οργανισμός ήταν η Συντονιστική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών (UNSCC), που δημιουργήθηκε το 1944 και διοικείται στο Λονδίνο. Πέρα από την υπερατλαντική γενέτειρά του, οι κύριες δραστηριότητες του ISA

περιορίστηκαν κυρίως στην ηπειρωτική Ευρώπη. Πολλά από τα καταστατικά και τους κανόνες του ISO εγκρίνονται από τον ISA, καθώς και από τις 67 τεχνικές επιτροπές που συστάθηκαν το 1947, η πλειοψηφία τους ήταν προηγουμένως επιτροπές ISA. Τον ISA διοικούσε ο κ. Huber-Ruf, ένας Ελβετός μηχανικός ο οποίος διοικούσε την οργάνωση σχεδόν μόνος του, χειριζόμενος τη σύνταξη, τη μετάφραση και την εκ νέου επεξεργασία εγγράφων με τη βοήθεια της οικογένειάς του από το σπίτι του στη Βασιλεία. Επιχείρησε να κρατήσει τον ISA σε εξέλιξη όταν ξέσπασε ο πόλεμος το 1939, αλλά καθώς η διεθνής επικοινωνία κατέρρευσε, ο πρόεδρος του ISA άργωσε την οργάνωση. Η γραμματεία έκλεισε και η διαχείριση του ISA ανατέθηκε στην Ελβετία.

Η διάσκεψη των εθνικών οργάνων κατά την οποία αποφασίστηκε η ίδρυση του ISO στο Ινστιτούτο Πολιτικών Μηχανικών του Λονδίνου πραγματοποιήθηκε από τις 14 έως τις 26 Οκτωβρίου 1946. Είκοσι πέντε χώρες εκπροσωπήθηκαν από 65 αντιπροσώπους. Οι ΗΠΑ, η Μεγάλη Βρετανία και ο Καναδάς το 1944 ίδρυσαν την UNSCC με σκοπό να φέρουν τα οφέλη της τυποποίησης τόσο στο θέατρο πολεμικών επιχειρήσεων όσο και στο γενικότερο έργο της αναδιάρθρωσης. Η UNSCC διοικούσε από τα γραφεία του Λονδίνου ένα διεθνές όργανο τυποποίησης, το οποίο ήταν ήδη σε λειτουργία – το Διεθνές Electro technical Commission (IEC). Η IEC ιδρύθηκε το 1906. Γραμματέας του την εποχή του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου ήταν ένας Βρετανός μηχανικός ο Charles Le Maistre, ο οποίος είναι γνωστός ως ο πατέρας του διεθνούς standard. Διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ιστορία πολλών προτύπων. Εκτός από τη συμμετοχή του στο IEC από το 1906, ήταν αυτός που ξεκίνησε τη σειρά συναντήσεων που οδήγησαν στην ίδρυση του ISA στο συνέδριο της Νέας Υόρκης το 1926. Ήδη στα 70 του, ανέλαβε επίσης τη θέση του Γενικού Γραμματέα της UNSCC.

Το πρόβλημα που έπρεπε να λύσει ο Le Maistre στο τέλος του πολέμου ήταν πώς να δημιουργήσει ένα νέο παγκόσμιο διεθνές σώμα. Τον Οκτώβριο του 1945, οι αντιπρόσωποι της UNSCC συγκεντρώθηκαν στη Νέα Υόρκη για να συζητήσουν το μέλλον του οργανισμού. Οι αντιπρόσωποι συμφώνησαν ότι η UNSCC θα πρέπει να προσεγγίσει τον ISA με μια απόφαση για την επίτευξη της δημιουργίας ενός όρου που ονόμασαν προσωρινά "Διεθνής Συντονιστική Ένωση". Καθώς ο πόλεμος έφτασε στο τέλος του, ο Le Maistre ενημέρωσε τους Ελβετούς επιστάτες του ISA για την ύπαρξη της UNSCC. Ρώτησε αν ο ISA θα ήταν πρόθυμος να ενσωματωθεί σε μια νέα μεταπολεμική οργάνωση τυποποίησης. Δεν ήταν εύκολη απάντηση σε αυτή την ερώτηση. Σύμφωνα με το σύνταγμά του, ο ISA είχε λήξει. Μια Γενική Συνέλευση θα μπορούσε να συγκληθεί

μόνο από τον Πρόεδρο του ISA, ή δύο μέλη του Συμβουλίου ISA, και η θητεία αυτών των αξιωματικών είχε από καιρό λήξει. Το Συμβούλιο συνήλθε στο Παρίσι τον Ιούλιο του 1946 και ο Le Maistre συνέλαβε ευκαιριακά μια ξεχωριστή συνεδρίαση της UNSCC στο Παρίσι την ίδια ημερομηνία. Στο τέλος των συζητήσεων της πρώτης ημέρας, το Συμβούλιο του ISA είχε συμφωνήσει στην ανάγκη να ενωθούν οι δυνάμεις τους. Τη δεύτερη ημέρα, συναντήθηκαν με την Εκτελεστική Επιτροπή της UNSCC. Αποφασίστηκε να συγκληθεί διάσκεψη όλων των χωρών μελών που ανήκουν στην UNSCC και την ISA τρεις μήνες αργότερα στο Λονδίνο τον Οκτώβριο του 1946. Στις 14 Οκτωβρίου 1946, στο Ινστιτούτο Πολιτικών Μηχανικών στο Λονδίνο, ο Charles Le Maistre συγκάλεσε τη διάσκεψη όπου συμμετείχαν 65 αντιπρόσωποι. Ήθελαν να δημιουργήσουν έναν οργανισμό ανοιχτό σε κάθε χώρα που θα ήθελε να συνεργαστεί, με ίσους δασμούς και ίσα δικαιώματα.

Η UNSCC και ο ISA πραγματοποίησαν ξεχωριστές συνεδριάσεις κατά τη διάρκεια της διάσκεψης, προκειμένου να τερματιστούν οι δικές τους δραστηριότητες. Η UNSCC συμφώνησε να σταματήσει τη λειτουργία της μόλις τεθεί σε λειτουργία το ISO και ο ISA κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είχε ήδη παύσει να υπάρχει από το 1942. Μέχρι την ολοκλήρωση της διάσκεψης στις 26 Οκτωβρίου, είχαν ήδη πραγματοποιηθεί συνεδριάσεις της προσωρινής γενικής συνέλευσης ISO.

Το πρώτο ερώτημα που έπρεπε να διευθετηθεί στο Λονδίνο ήταν αυτό του ονόματος του νέου συστήματος. Οι Άγγλοι και οι Αμερικανοί ήθελαν τη επωνυμία "Διεθνής Συντονιστική Ένωση", αλλά στο τέλος επιλέχθηκε το ISO. Οι εργασίες στο Λονδίνο χωρίστηκαν και συστάθηκε υποεπιτροπή για την αντιμετώπιση κάθε θέματος. Υπήρχε μια επιτροπή οικονομικών και μια επιτροπή για την επεξεργασία του συντάγματος και όλα προετοιμάστηκαν από μικρές ομάδες αντιπροσώπων. Οι υποεπιτροπές συνεδρίασαν το βράδυ μετά τις κανονικές, επίσημες συνεδριάσεις και προετοιμάζαν τα έγγραφα για την επόμενη ημέρα. Λειτουργήσε πολύ καλά και, κατά συνέπεια, στην ίδια τη διάσκεψη, δεν υπήρξαν μεγάλες συζητήσεις. Αλλά υπήρχαν μερικά σημεία συζήτησης, και το πρώτο σημείο ήταν το νομικό πλαίσιο. Θα πρέπει να καθοδηγούνται μόνο από ένα όργανο όπως ένα Συμβούλιο, ή θα πρέπει να έχουν ένα οργανισμό που θα επιτρέπει σε όλους να μιλούν ανοιχτά; Μετά από μακρά συζήτηση, αποφασίστηκε να γίνει τόσο Γενική Συνέλευση όσο και Συμβούλιο. Θα υπήρχε ένας Πρόεδρος και ένας Αντιπρόεδρος και ένας Ταμίας.

Στη συνέχεια, έγινε μια μακρά συζήτηση για τις γλώσσες. Φυσικά, τα αγγλικά και τα γαλλικά προτάθηκαν πρώτα. Στη συνέχεια, οι σοβιετικοί αντιπρόσωποι ήθελαν να αντιμετωπίζονται τα ρωσικά με τον ίδιο ακριβώς τρόπο όπως τα αγγλικά και τα γαλλικά. Ο Ρώσος εκπρόσωπος δήλωσε: «Υπάρχουν τόσοι πολλοί άνθρωποι που μιλούν ρωσικά, συμπεριλαμβανομένων των ανθρώπων στη Λετονία, τη Λιθουανία, την Εσθονία, την Πολωνία και πολλούς άλλους ...» Μετά από μια μακρά συζήτηση, αποφασίστηκε να εργαστεί μια μικρή ομάδα πάνω σε αυτό το θέμα. Η ομάδα εισηγήθηκε ότι η Σοβιετική Ένωση ήταν έτοιμη να μεταφράσει όλα τα έγγραφα και να στείλει μεταφράσεις σε κάθε μέλος της νέας οργάνωσης. Η Σοβιετική Ένωση επιθυμούσε να μην κάνει διάκριση μεταξύ ρωσικών, αγγλικών και γαλλικών. Στη συνέχεια, έγινε μια πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση για τα οικονομικά. Μια επιτροπή είχε συσταθεί για να προετοιμάσει μια φόρμουλα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα τέλη συμμετοχής. Ένας από τους 21 αντιπροσώπους πρότεινε να επιτρέψει σε κάθε σώμα μέλος να αποφασίσει πόσα θα πλήρωνε, ενώ άλλοι ήθελαν να συνδυάσουν το τέλος συμμετοχής με αυτό της IEC. Αλλά τελικά βρέθηκε μια φόρμουλα, η οποία εξαρτιόταν από τον πληθυσμό κάθε χώρας και την εμπορική και οικονομική της δύναμη. Όλοι θα μπορούσαν να το αποδεχτούν, και συμφώνησαν επί τόπου πόσο ακριβώς θα έπρεπε να πληρώσουν όλες οι χώρες που ήταν παρούσες. Τέλος, τέθηκε το ζήτημα της έδρας της νέας οργάνωσης. Καταρχάς, η σοβιετική αντιπροσωπεία τάχθηκε υπέρ του Παρισιού που είναι μια κεντρική πόλη στην Ευρώπη. Στη συνέχεια, προτάθηκε η Γενεύη, και το Μόντρεαλ στον Καναδά, και μερικά άλλα. Μετά από ψηφοφορία εξελέγη με πλειοψηφία η Γενεύη. Έτσι, η Κεντρική Γραμματεία εγκαταστάθηκε στη Γενεύη. Η ιδέα, τα κύρια καθήκοντα και ο σκοπός του ISO παρέμεναν ίδια καθώς τα καταστατικά, οι κανονισμοί και οι ειδικές επιτροπές είχαν αναθεωρηθεί.

Ενώ ο ISO ορίζεται εκ του ιδίου ως μία οργάνωση μη κυβερνητική, η κύρια αρμοδιότητά του να θέτει πρότυπα τα οποία έπειτα οι κυβερνήσεις αποφασίζουν πως πρέπει να τηρούνται μέσω νόμων ή συνθηκών, τον κάνει πολύ ισχυρό από διάφορες άλλες μη κυβερνητικές οργανώσεις και στην πράξη λειτουργεί σαν μια κοινοπραξία με ισχυρούς συνδέσμους σε κυβερνήσεις. Μεταξύ αυτών που συμμετέχουν στον ISO, συγκαταλέγονται αρκετά γνωστές εταιρίες και κατ'ελάχιστον ένας όμιλος προτυποποίησης από κάθε κράτος μέλος.

Το 1951 δημοσιεύθηκε το πρώτο πρότυπο του ISO, το ISO/R 1:1951 όπου ονομαζόταν και πρόταση (Recommendation), το οποίο καθόριζε την τυπική θερμοκρασία

αναφοράς για τις προδιαγραφές και την επαλήθευση γεωμετρικών προϊόντων. Από τότε το πρότυπο αυτό έχει αλλάξει πολλές φορές καθώς σήμερα ονομάζεται ISO 1:2002. Το 1960 επίσης ο ISO εκδίδει το πρότυπο ISO 31 που αφορά τις μονάδες μέτρησης.

Στην συνέχεια το 1968 ο ISO δημοσιεύει κι άλλο ένα πρότυπο το πρώτο για την μεταφορά φορτίων αλλάζοντας τον τρόπο με τον οποίο τα αγαθά διανέμονταν. Το 1969 όμως αποφάσισαν να αφοσιωθούν και σε άλλα πεδία δημιουργίας προτύπων και αυτά ήταν στην ποιότητα του αέρα, του νερού, του εδάφους και στην ανανεώσιμη ενέργεια. Έτσι το 1970, έτος σταθμός για το ISO, η επιτροπή μετατράπηκε σε παγκόσμιο οργανισμό και από εκεί και πέρα δραστηριοποιήθηκε και σε άλλα θέματα προτύπων όπως το 1987 όπου ορίστηκε το πρώτο πρότυπο ποιότητας προϊόντων για την οικογένεια του ISO 9000.

Το 1995 ο ISO ψηφιοποιήθηκε και άρχισε να πουλά πρότυπα διαδικτυακά. Κάποια από τα πρότυπα αυτά είναι το ISO 14001 το οποίο σχετίζεται με τον έλεγχο του περιβαλλοντικού αποτυπώματος κάθε επιχείρησης, το ISO 26000 το οποίο παρέχει καθοδήγηση για την κοινωνική υπευθυνότητα, το ISO 45001:2018 το οποίο βοηθάει τις επιχειρήσεις στην επαγγελματική υγεία και ασφάλεια και πολλά άλλα πρότυπα που υπάρχουν γύρω μας.

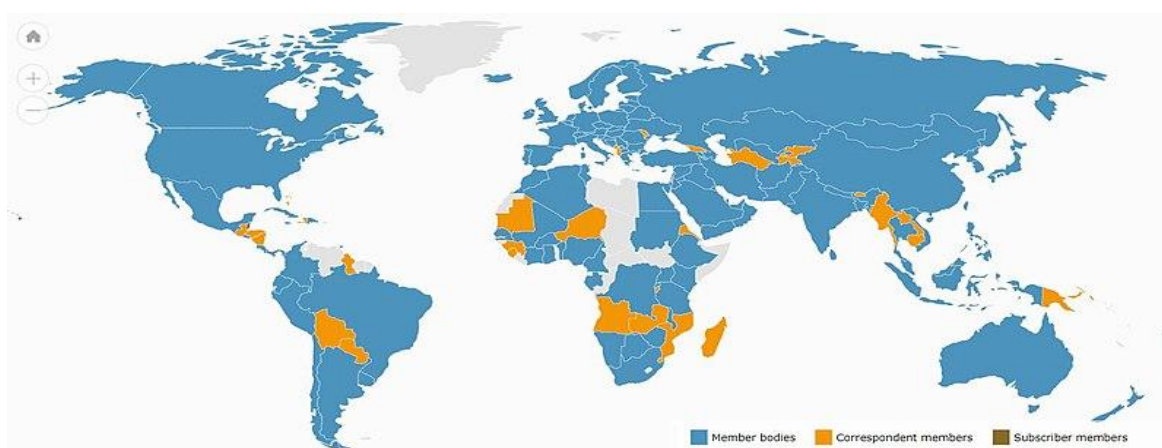
Ο ISO, μέχρι σήμερα από το 1947, έχει δημοσιοποιήσει πάνω από 24.097 διεθνή πρότυπα, που αφορά διάφορες δραστηριότητες όπως η γεωργία και οι κατασκευές, η εφαρμοσμένη μηχανική, οι ιατρικές συσκευές και η τεχνολογία των πληροφοριών.

2.2 Η δομή και η λειτουργία του ISO

Η διοίκηση του ISO είναι το Συμβούλιο (ISO Council) που συγκαλείται κάθε δυο χρόνια και μεριμνά για την ορθή λειτουργία του οργανισμού. Επίσης το καθήκον του Συμβουλίου υποστηρίζουν και ενισχύουν Μόνιμες (Council Standing Committees) και Ειδικές Επιτροπές (Adhoc Advisory Committees), καθώς και οι Επιτροπές CASCO, COPOLCO, DEVCO, οι οποίες παρέχουν καθοδήγηση για συγκεκριμένα ζητήματα. Το Συμβούλιο συγκαλείται 3 φορές το χρόνο όπου συμμετέχουν αξιωματούχοι της ISO και οι πρόεδροι των επιτροπών ανάπτυξης πολιτικής όπως είναι η CASCO που παρέχει καθοδήγηση σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, η COPOLCO που παρέχει καθοδήγηση σε θέματα καταναλωτών και η DEVCO που παρέχει καθοδήγηση σε θέματα

που αφορούν τις αναπτυσσόμενες χώρες. Επιπλέον συγκροτείται κάθε ένα έτος Γενική Συνέλευση (General Assembly) για τη διευθέτηση εσωτερικών ζητημάτων και την αξιολόγηση του μέλλοντος του ISO.

Μέλος του ISO μπορεί να γίνει το Εθνικό Ίδρυμα Προτυποποίησης κάθε χώρας. Τα μέχρι σήμερα μέλη ανέρχονται σε 166, η συμμετοχή των οποίων διαφοροποιείται σύμφωνα με την οικονομική πορεία κάθε ιδρύματος και διακρίνονται σε Πλήρη Μέλη (Full Members), Μη-πλήρη μέλη (Correspondent members) και Συνδρομητές (Subscriber members). Δικαίωμα ψήφου έχουν μόνο τα Πρώτα Μέλη. Ανά πενταετία τα μέλη διαμορφώνουν το στρατηγικό πλαίσιο το οποίο πρέπει να ακολουθηθεί από τον οργανισμό. Είναι γεγονός ότι τα περισσότερα μέλη του οργανισμού ανήκουν κυρίως στον ιδιωτικό τομέα. Επίσης υπάρχει η δυνατότητα από μεμονωμένα άτομα και επιχειρήσεις να συμβάλλουν με διάφορους τρόπους στον ISO χωρίς να είναι απαραίτητα ενεργά μέλη.



Σχήμα 3: Οι χώρες μέλη του ISO (Πηγή: Wikimedia)

Ο κύριος σκοπός του ISO είναι η προώθηση της ανάπτυξης της Τυποποίησης προκειμένου να εξυπηρετείται η διεθνής ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών, αλλά ακόμα και η ανάπτυξη αλληλεπίδρασης και συνεισφοράς σε διάφορους τομείς (όπως είναι ο επιστημονικός, ο πνευματικός, ο τεχνολογικός, οικονομικός). Ο ISO είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ των παραγωγών, των χρηστών (συμπεριλαμβανομένων των καταναλωτών), των κυβερνήσεων και του επιστημονικού κοσμου κατά την σύνταξη των Διεθνών προτύπων. Οι κυριες δραστηριότητες του ISO εκτελούνται σε περιφερειακό επίπεδο από τις Τεχνικές Επιτροπές και τις Υποεπιτροπές, οι οποίες οργανώνονται και υποστηρίζονται από αντίστοιχες Τεχνικές Γραμματείες που ανατίθενται στις χώρες μέλη.

Τα αποτελέσματα του τεχνικού έργου των ανωτέρω επιτροπών είναι η έκδοση από τον ISO Διεθνή Πρότυπα (International Standards ISO).

2.3 Τα βασικότερα πρότυπα ISO

Ο Διεθνής Οργανισμός Πιστοποίησης εκδίδει πρότυπα και βεβαιώνει ότι μια επιχείρηση τηρεί κάποιους βασικούς κανόνες όσον αφορά τη διασφάλιση ποιότητας των προϊόντων ή των υπηρεσιών, την παραγωγή, τη διαχείριση κ.λπ., και όσο συνεχίζει να τηρεί σε ισχύ αυτούς τους κανόνες, τόσο διατηρεί μία τέτοια πιστοποίηση. Μέσω της πιστοποίησης διαφαίνεται η γενική εικόνα μίας επιχείρησης και δίνει την δυνατότητα στον καταναλωτή να γνωρίζει ότι πρόκειται για μία πιστοποιημένη επιχείρηση διασφαλίζοντας την ποιότητα σε όλη την πορεία παραγωγής του προϊόντος. Επομένως, όταν ένας οργανισμός ή μία επιχείρηση έχει στην κατοχή της πιστοποίηση κατά ISO τότε η εικόνα της προς τα έξω επιδεικνύει ποιότητα και εμπνέει περισσότερη εμπιστοσύνη τόσο στους πελάτες όσο και τους συνεργάτες της. Οι πιο γνωστές πιστοποιήσεις ISO είναι η σειρά 9001 και 14001.

ISO 9000: Η σειρά ISO 9000 καθιέρωσε αρχικά ένα στοιχειώδες μοντέλο διασφάλισης της ποιότητας και επικεντρώθηκε στην ποιότητα που θεωρείται η συμμόρφωση του προϊόντος. Το πρότυπο ISO 9001:2015 αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο για την δημιουργία ενός Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας.

ISO 14001: Η σειρά ISO 14000 δημιουργήθηκε για τα συστήματα περιβαλλοντικής Διαχείρισης, καθώς αναπτύχθηκε με βάση το Βρετανικό πρότυπο BS 7750 μαζί με άλλα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα που αφορούσαν την περιβαλλοντική διαχείριση. Το BS 7750 ήταν το αποτέλεσμα μιας ομάδας που συστάθηκε από εκπροσώπους των βιομηχανιών, μελών της βρετανικής κυβέρνησης και διάφορων περιβαλλοντικών ομάδων, το πρώτο σχέδιο της οποίας δημοσιοποιήθηκε το 1992. Το πρότυπο 14001:2015 αποτελεί θεμελιώδη συστατικό για την δημιουργία ενός Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης.

ISO 22000: Το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας Τροφίμων κατά ISO 22000 είναι το πιο διαδομένο παγκοσμίως πρότυπο διοίκησης το οποίο προδιαγράφει τις γενικές απαιτήσεις και την ικανότητα των οργανισμών ως προς τον έλεγχο των κινδύνων και τη

διασφάλιση της ασφάλεια των τροφίμων. Οι βασικές απαιτήσεις του προτύπου μπορούν να εφαρμοστούν από όλους τους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στα τρόφιμα, ανεξάρτητα από το μέγεθος, το είδος καθώς και τις δραστηριότητές τους. Ο κύριος σκοπός του ISO 22000 είναι :

- Η συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες νομικές και κανονιστικές απαιτήσεις για την ασφάλεια τροφίμων.
- Ο έλεγχος των κινδύνων και η διασφάλιση της ασφάλειας των τροφίμων.
- Η παροχή προϊόντων, τα οποία είναι ασφαλή για τον καταναλωτή.

ISO 27001: Το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας Πληροφοριών ISO 27001 αφορά στην προστασία των εμπιστευτικών δεδομένων και στην ασφάλεια των πληροφοριών που διαχειρίζεται ένας οργανισμός ή μία επιχείρηση. Το ISO 27001 έχει την δυνατότητα να εφαρμοστεί από οιαδήποτε επιχείρηση ή οργανισμό άσχετα με το αντικείμενο δράσης ή το μέγεθός της ενώ είναι καταλληλότερο για οργανισμούς που η προστασία της πληροφορίας αποτελεί κύριο παράγοντα στην εύρυθμη λειτουργία τους, όπως είναι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, οργανισμοί τηλεπικοινωνιών, οργανισμοί σχετικούς με την υγεία, το δημόσιο καθώς και εταιρείες που διαχειρίζονται πληροφορίες για λογαριασμό τρίτων, όπως είναι εταιρείες παροχής υπηρεσιών πληροφορικής.

Η εφαρμογή ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας Πληροφοριών ISO 27001 αποσκοπεί:

- Στον εντοπισμό των σχετικών νομοθετικών ζητημάτων και την διατήρηση συμμόρφωσης με την νομοθεσία.
- Στην ύπαρξη ενός νόμιμου και ασφαλώς λειτουργικού συστήματος διαχείρισης ασφάλειας πληροφοριών.
- Στην αναγνώριση και αξιολόγηση των κινδύνων.
- Στην διασφάλιση της ακεραιότητας των πληροφοριών που εισέρχονται και ελέγχονται από μια επιχείρηση.
- Στην βελτίωση της αξιοπιστίας και της εμπιστευτικότητας της επιχείρησης.

ISO 37001: Το ISO 37001 (Σύστημα Διαχείρισης κατά της Δωροδοκίας) έχει ως βασικό στόχο την καταπολέμηση της δωροδοκίας και στην προώθηση μιας ορθής

επιχειρηματικής φιλοσοφίας. Καθορίζει τα απαιτούμενα και παρέχει οδηγίες για τη θέσπιση και την εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης κατά της δωροδοκίας. Αξιζει να σημειωθεί ότι το πρότυπο αυτό εξετάζει περιπτώσεις δωροδοκίας μεταξύ των οργανισμών τόσο του δημόσιου τομέα όσο και του ιδιωτικού τομέα καθώς και των ΜΚΟ.

ISO 39001: Το Σύστημα Διαχείρισης Οδικής Ασφάλειας ISO 39001 ορίζει τις απαιτήσεις για τη διαχείριση της οδικής ασφάλειας με βασικό στόχο τη βελτίωση της επίδοσης της επιχείρησης/οργανισμού που το εφαρμόζει στον Τομέα της Οδικής Ασφάλειας μέσω της μείωσης/εξάλειψης των οδικών ατυχημάτων και των σχετιζόμενων επιπτώσεων. Το πρότυπο ISO 39001 απευθύνεται σε επιχειρήσεις ή και οργανισμούς που διαχειρίζονται στόλο οχημάτων κάθε κατηγορίας/μεγέθους για την καθημερινή τους λειτουργία, ενώ αφορά και σε διαχειριστές οδικών δικτύων οι οποίοι επιβαρύνουν την οδική κυκλοφορία και ως εκ τούτου επηρεάζουν την Οδική Ασφάλεια, ανεξαρτήτως μεγέθους και οικονομικής δραστηριότητας. Επίσης, το ISO 39001 στοχεύει στη βελτίωση των δραστηριοτήτων του οργανισμού που επηρεάζουν και επηρεάζονται από την οδική ασφάλεια (μεταφορά και μετακίνηση προσωπικού, μεταφορά προϊόντων κτλ.), ενώ ενθαρρύνει την εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. και τις σχετικές νομοθετικές διατάξεις.

ISO 45001: Το νέο πρότυπο 45001 παρέχει ένα παγκόσμιο πλαίσιο αναφοράς για τους οργανισμούς στον Ιδιωτικό και Δημόσιο Τομέα, ανεξάρτητα από το μέγεθος και τη δραστηριότητά τους, με στόχο την πρόληψη, την αποφυγή ατυχημάτων και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας μέσω της λήψης αποτελεσματικών μέτρων πρόληψης και προστασίας. Το Σύστημα Διαχείρισης για την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία ISO 45001 απευθύνεται και εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους εταιρειών, επιχειρήσεων και οργανισμών. Η εφαρμογή ενός Συστήματος Διαχείρισης ISO 45001 έχει ως σκοπό:

- Την γνώση και εναρμόνιση των διαδικασιών της ενδιαφερόμενης εταιρείας με τις νομικές και κανονιστικές απαιτήσεις σχετικές με την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία.
- Τη διασφάλιση ότι η καθιερωμένη πολιτική υγιεινής και ασφάλειας της εργασίας είναι διαθέσιμη και πλήρως αντιληπτή τόσο από το προσωπικό όσο και από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, ενώ εφαρμόζεται σε όλο το οργανογραμμα της επιχείρησης.

- Τη μείωση των ατυχημάτων στο χώρο εργασίας καθώς και στη πρόβλεψη δυνητικών κινδύνων.

ISO 50001: Το ISO 50001 είναι ένα διεθνές πρότυπο που έχει βασικό στόχο την μείωση της κατανάλωσης, την ελαχιστοποίηση του αποτυπώματος άνθρακα και τη περαιτέρω μείωση του κόστους, προωθώντας βιώσιμη την χρήση της ενέργειας. Το ISO 50001:2018 δίνει μεγάλη προσοχή στη συνεχή βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης συμμετοχή τόσο της ηγεσίας όσο και των εργαζομένων. Το αναθεωρημένο πρότυπο αναμένεται επίσης να βελτιώσει την αποδοτικότητα και να μειώσει το ενεργειακό κόστος, επιτρέποντας έτσι στους οργανισμούς να μειώσουν τον περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα και να γίνουν πιο ελκυστικοί.

2.4 Η εφαρμογή των προτύπων στην παγκόσμια ναυτιλία

Είναι γενικά κοινώς αποδεκτό ότι η επιτυχής πορεία της κάθε επιχείρησης επηρεάζεται έντονα και από την αξία στην οποία προσφέρεται η υπηρεσία ή το αγαθό, αλλά και από τη διασφάλιση της ποιότητας που τηρεί σε όλες τις δραστηριότητες της. Όσον αφορά την παγκόσμια ναυτιλία, η έννοια της ποιότητας στην μεταφορά, περιλαμβάνει πολλούς κρίσιμους παράγοντες, που είναι βασικοί για την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Τα τελευταία χρόνια, γίνεται μια προσπάθεια εφαρμογής ενός συστήματος διασφάλισης ποιότητας στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών, κατά τα πρότυπα της σειράς ISO 9000, τα οποία κυρίως εφαρμόζονται στις βιομηχανικές επιχειρήσεις. Η σειρά ISO 9000 αποτελείται από ένα αρκετά μεγάλο αριθμό προτύπων, προσφέροντας πλεονεκτήματα ανταγωνισμού όσον αφορά στην βελτίωση της λειτουργίας της επιχείρησης, στην αύξηση της βεβαιότητας των πελατών για την προσφερόμενη ποιότητα, στην αναγνώριση της αξιοπιστίας της επιχείρησης σε διεθνές επίπεδο, και στην ρασιοναλιστική οργάνωσή της. Με γνώμονα τις παραπάνω αρχές, καθίσταται επιβεβλημένη η ανάγκη εφαρμογής των προτύπων στον κόσμο της ναυτιλίας. Είναι χρήσιμο να αναφέρουμε ότι μέρος του συνόλου των προτύπων ISO 9000 μπορούν να εφαρμοστούν ακόμη και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι ενώ το ISO 9001 πρότυπο που αναφέρεται στην ανάπτυξη, στον σχεδιασμό, στην παραγωγή και στην υποστήριξη ενός αγαθού ή υπηρεσίας, δεν έχει κάποια εφαρμογή στην

ναυτιλιακή αγορά, το ISO 9002 πρότυπο, που αφορά στην παραγωγή, στην εγκατάσταση και στην υποστήριξη της υπηρεσίας, δίχως να ορίζει απαιτήσεις περί σχεδιασμού, υποστήριξη της υπηρεσίας έχει μεγαλύτερη εφαρμογή στην ναυτιλία. Τέλος, το πρότυπο ISO 9003, αν και αναφέρεται στο τελικό στάδιο επιθεώρησης και ελέγχου, έχει περιορισμένη εφαρμογή στο πλαίσιο λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Γενικότερα το σύστημα διασφάλισης ποιότητας αναφέρεται σε όλες τις εκφάνσεις, οι οποίες έχουν σκοπό την διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ποιότητας και την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της.

Αν μια ναυτιλιακή επιχείρηση επιθυμεί να αποκτήσει κάποιο σχετικό πιστοποιητικό θα πρέπει να ακολουθήσει τα κάτωθι πέντε βασικά στάδια:

Στάδιο 1^ο: Θα πρέπει πρώτα απ' όλα να γίνει επιθεώρηση της εταιρείας και να καταγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση, όπου στην συνέχεια πραγματοποιείται ενημέρωση όλων των μελών της επιχείρησης, συλλέγονται όλα τα απαραίτητα έγγραφα και στην συνέχεια ορίζονται τα κρίσιμα στοιχεία για τις βασικές δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Στάδιο 2^ο: Να καθοριστούν οι κατευθυντήριες γραμμές του προτεινόμενου συστήματος – διαμόρφωση πολιτικής – δέσμευση της διεύθυνσης, εφόσον από το προηγούμενο στάδιο έχουν καταγραφεί τα βασικά μειονεκτήματα του συστήματος και γίνονται οι απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες συνολικά στο φάσμα των διαδικασιών, που τηρούνται έτσι ώστε να μουν οι βάσεις για την ποιοτική αναβάθμιση της προσφερόμενης υπηρεσίας.

Στάδιο 3^ο: Να εκτελεστεί επαλήθευση του συστήματος – τμηματική εφαρμογή, να δοθούν οι απαιτούμενες κατευθύνσεις στο προσωπικό του γραφείου και του εμπορικού πλοίου, με σκοπό να καταστεί να εφαρμοστεί σε πιλοτικό βαθμό αρχικά οι αρχές του συστήματος διασφάλισης ποιότητας. Έτσι, στο πλαίσιο της ενημέρωσης και της εκπαίδευσης του προσωπικού εκτελούνται διάφορα σεμινάρια και γυμνάσια. Ακόμη είναι επιβεβλημένο η εταιρεία να τηρεί αρχείο με το εγχειρίδιο διασφάλισης ποιότητας, που να περιγράφει την οργάνωση του συστήματος της εταιρείας, καθώς και τους τρόπους διεξαγωγής συγκεκριμένων εργασιών με κύρια χαρακτηριστικά την ακρίβεια, τη συνέπεια και τη συνοχή.

Στάδιο 4^ο: Να γίνουν οι απαραίτητες διορθωτικές επεμβάσεις, εσωτερικές επιθεωρήσεις, έτσι ώστε να τεθεί σε πλήρη εφαρμογή το σύστημα διασφάλισης ποιότητας. Έπειτα από την εν μέρει εφαρμογή αυτού του νέου συστήματος καθώς και από την

απόρροια σχετικών συμπερασμάτων, ακολουθούν οι διορθώσεις των τυχόν παραλείψεις καθώς και αδυναμίεςπροκειμένου τελικά να επιτευχθεί η πλήρης λειτουργία του συστήματος.

Στάδιο 5^ο: Είναι το τελικό στάδιο όπου πλέον η επικύρωση των συστημάτων διασφάλισης ποιότητας εκτελείται από εξωτερικούς φορείς αφού τους έχουν υποβληθεί τα εγχειρίδια ποιότητας, που έχουν θεσμοθετηθεί από την επιχείρηση. Εν συνεχεία, εκτελείται επιθεώρηση από τον εξωτερικό φορέα και οι επιθεωρητές ελέγχουν τους χώρους λειτουργίας της επιχείρησης με απώτερο σκοπό την διερεύνηση ορθής τήρησης των απαιτήσεων του προτύπου και εφόσον δεν πηγάζουν παρατηρήσεις σχετικά με την συμβατότητα του συστήματος, οι επιθεωρητές εκδίδουν το ανάλογο πιστοποιητικό στην επιχείρηση.

Αξιζει να σημειωθεί ότι πέρα από την εφαρμογή της σειράς των προτύπων ISO 9000 από μία ναυτιλιακή επιχείρηση, παρακινήθηκε και η θεσπίση των προτύπων ISO 14000, που αφορά τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο της επιχείρησης. Έτσι συστήνεται η εφαρμογή ενός συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης με απόλυτη αφοσίωση και τήρηση κάποιων αρχών, προκειμένου να επιτυγχάνεται η σωστή λειτουργία της επιχείρησης με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.

2.5 Μέθοδοι Αξιολόγησης της Ποιότητας στη Ναυτιλία

Η αξιολόγηση της ναυτιλιακής επιχείρησης αφορά το σύνολο των λειτουργιών της και συνήθως έχει τις ακόλουθες μορφές: α. εξωτερική αξιολόγηση, η οποία διενεργείται από κάποιον εξωτερικό φορέα και β. η εσωτερική αξιολόγηση ή αυτοαξιολόγηση, που διενεργείται από εξειδικευμένα άτομα που εργάζονται στη συγκεκριμένη επιχείρηση, προκειμένου να εντοπιστούν τα αδύναμα σημεία της και μέσα από αυτά να προκύπτουν διορθωτικές ενέργειες, προκειμένου στην επιχείρηση να υπάρχει μία συνεχής βελτίωση. Μία επιχείρηση έχει το δικαίωμα να αναθέσει την διεξαγωγή της αυτοαξιολόγησης σε εξωτερικό φορέα που παρέχει ανάλογες υπηρεσίες και εξασφαλίζουν τα διαγνωστικά αποτελέσματα για τον εντοπισμό βασικών αδυναμιών της επιχείρησης. Η διεξαγωγή της αυτοαξιολόγησης πρέπει να διέπεται από αντικειμενικότητα και ακεραιότητα για να υπάρξουν αξιόπιστα διαγνωστικά αποτελέσματα. Επίσης, η αποτελεσματικότητα της αυτοαξιολόγησης εξαρτάται κυρίως από τον σκοπό για τον οποίο διεξάγεται.

Στο πλαίσιο της συνεχούς βελτίωσης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, η συγκριτική αξιολόγηση είναι μία μέθοδος που μέσω του εντοπισμού, της ανάλυσης και της σύγκρισης συγκεκριμένων πρακτικών επιφέρει θετικά αποτελέσματα. Πιο συγκεκριμένα, αυτό που επιδιώκεται μετά την μέτρηση και την αξιολόγηση της απόδοσης όλων των επιχειρηματικών διαδικασιών, είναι η βελτίωσή της, κυρίως μέσω της αξιοποίησης των «βέλτιστων πρακτικών» διασφαλίζοντας τελικά ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η συγκριτική αξιολόγηση μπορεί να εφαρμοστεί με δύο τρόπους: α) Σύγκριση της επιχείρησης με μία ομοίου τύπου επιχείρηση που είναι εξαιρετική στις διαδικασίες λειτουργίας της, έτσι ώστε να αφομοιωθούν συγκεκριμένες πρακτικές που εφαρμόζει η επιχείρηση αυτή σε συγκεκριμένους τομείς π.χ. εταιρική - κοινωνική ευθύνη, διαχείριση προσωπικού κτλ. β) Σύγκριση της επιχείρησης με συγκεκριμένους κοινά αποδεκτούς δείκτες αποδοτικότητας, που αναφέρονται στην γενικότερη εικόνα των πιο πολλών επιχειρήσεων. Η εν λόγω μέθοδος αποσκοπεί στον εντοπισμό των δυνατών σημείων της επιχείρησης, αλλά κυρίως των αδυναμιών της, έτσι ώστε να σχεδιαστεί ένα πλάνο αποκατάστασης των κρίσιμων παρατηρήσεων που θα έχουν προκύψει από την αξιολόγηση. Υπάρχουν πολλά που κερδίζουν οι επιχειρήσεις από τη μέθοδο της συγκριτικής αξιολόγησης. Πρώτον και κύριον διαφημίζεται η υψηλή θέση της επιχείρησης που κατέχει έναντι των λοιπών σε σχέση πάντα με τις επιδόσεις. Επίσης υπάρχει μεγάλη εξοικονόμηση πόρων στην επιχείρηση μέσω της εκμετάλλευσης των «βέλτιστων πρακτικών» των επιχειρήσεων που παρουσιάζουν υψηλότερες επιδόσεις, εξασφαλίζοντας έτσι έτοιμες και αποτελεσματικές λύσεις.

Για την διεκπεραίωση των παραπάνω μεθόδων, που αφορούν στην αξιολόγηση της ποιότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, χρησιμοποιείται ένα συγκεκριμένο σύνολο δεικτών απόδοσης. Οι δείκτες αυτοί χρησιμοποιούνται για την μέτρηση των επιδόσεων κάθε επιχείρησης, σε σχέση με την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί, προκειμένου να εκτιμηθεί τυχόν αλλαγή στην στρατηγική της επιχείρησης.

3 Σύγκριση των οργανισμών ISO / IMO και η συμβολή της Ελλάδας

3.1 Σύγκριση των οργανισμών IMO και ISO

Στην παρούσα ενότητα θα επιχειρήσουμε να συγκρίνουμε τους διεθνείς οργανισμούς IMO και ISO, τόσο ως προς την δομή τους και τον τρόπο λειτουργίας τους.

Ως προς την δομή τους οι δύο οργανισμοί παρουσιάζουν αρκετές ομοιότητες. Πιο συγκεκριμένα ο IMO αποτελείται από τη Συνέλευση, το Συμβούλιο, πέντε κύριες Επιτροπές και ένας σημαντικός αριθμός υποεπιτροπών, που υποστηρίζουν το έργο των κύριων τεχνικών επιτροπών. Η Συνέλευση αποτελεί το ανώτατο Κυβερνητικό Σώμα και συνεδριάζει μία φορά ανά δύο χρόνια σε τακτικές συνελεύσεις. Επίσης είναι αρμόδια για την έγκριση του προγράμματος εργασιών, του προϋπολογισμού και της εκλογής του Συμβουλίου. Αντίθετα το Συμβούλιο που συναντιέται δύο φορές ετησίως είναι το εκτελεστικό όργανο του ΔΝΟ, που εποπτεύει το έργο του και εκτελεί όλα τα καθήκοντα της Συνέλευσης, εκτός από τη διενέργεια υποδείξεων στις κυβερνήσεις σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης. Από την άλλη πλευρά ο ISO διοικείται από το Συμβούλιο (ISO Council) που συγκροτείται κάθε δυο χρόνια και φροντίζει για την ορθή λειτουργία του οργανισμού και το έργο του υποστηρίζεται από μόνιμες και ειδικές επιτροπές. Το Συμβούλιο συγκαλείται 3 φορές το χρόνο και σε ετήσια συχνότητα συγκαλείται Γενική Συνέλευση (General Assembly) για τη διευθέτηση εσωτερικών ζητημάτων και την αξιολόγηση της πορείας του ISO.

Μία αξιοσημείωτη διαφορά των οργανισμών είναι ότι η εφαρμογή των προτύπων που εκδίδει ο ISO είναι προαιρετική, εκτός εάν νομοθετικές ή κανονιστικές, εθνικές ή ευρωπαϊκές διατάξεις την καθιστούν υποχρεωτική σε αντίθεση με τον IMO που οι Συμβάσεις που εκδίδει είναι υποχρεωτικές για τα κράτη μέλη στο πλαίσιο προώθησης της ασφαλούς, περιβαλλοντικά ορθής, αποτελεσματικής και βιώσιμης ναυτιλίας μέσω της συνεργασίας των κρατών μελών. Επομένως αν μία επιχείρηση επιθυμεί να κατέχει πιστοποίηση ISO προκειμένου να γίνει ανταγωνιστική, αλλά και να παρέχει την απαιτούμενη εμπιστοσύνη και αίσθημα ασφάλειας στον καταναλωτή, τότε προβαίνει σε αντίστοιχες ενέργειες προκειμένου να λάβει την απαιτούμενη πιστοποίηση.

Όσον αφορά τον αριθμό των μελών των οργανισμών, ο IMO απαριθμεί 175 μέλη, ενώ ο ISO 165 εκ των οποίων η συμμετοχή τους διαφοροποιείται ανάλογα με την

οικονομική κατάστασή τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι μέλος του ISO μπορεί να γίνει το Εθνικό Ίδρυμα Πιστοποίησης έκαστης χώρας, ενώ μέλος του IMO μπορεί να γίνει οποιαδήποτε χώρα αφού πρώτα αποδεχτεί την Σύμβαση της Γενεύης του 1948. Επίσης μία σημαντική διαφορά τους είναι ότι ο IMO ασχολείται κυρίως με τον ναυτιλιακό κόσμο σε αντίθεση με τον ISO που αφορά κάθε είδους επιχείρηση ανεξάρτητα με το είδος της ενασχόλησης του.

3.2 Ο ρόλος και η συμμετοχή της Ελλάδας στους οργανισμούς IMO και ISO.

Η Ελλάδα είναι ένα από τα ιδρυτικά μέλη του IMO και μέλος της Κατηγορίας «Α» του Συμβουλίου, στην οποία εκλέγονται χώρες που έχουν «μέγιστο» ενδιαφέρον στην παροχή διεθνών θαλασσιών μεταφορών. Αναγνωρίζοντας παγκοσμίως τον αποτελεσματικό έργο του IMO στη εξεύρεση ριζικών λύσεων επί θεμάτων που ανησυχούν τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, η Ελλάδα συμμετέχει ουσιαστικά στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής νομοθεσίας με αδιάλειπτη παρουσία σε όλες τις εργασίες των Επιτροπών – Υποεπιτροπών του Οργανισμού, υποβάλλοντας προτάσεις που ρυθμίζουν με ρεαλιστικό τρόπο την κάθε είδους ναυτιλιακή δραστηριότητα με σκοπό τα μέτρα αυτά να εξαπλωθούν σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά στον Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης (International Organization for Standardization – ISO) μέσω του Ελληνικού Οργανισμού Τυποποίησης (ΕΛΟΤ), όπου παρέχεται η δυνατότητα διατύπωσης και στήριξης των ελληνικών θέσεων, ενώ μέσω της υιοθέτησης των Διεθνών και Ευρωπαϊκών Προτύπων ως Ελληνικών επιτυγχάνεται η απαιτούμενη συμβατότητα και διακινείται πολύτιμη τεχνογνωσία. Ο ΕΛΟΤ είναι ο μοναδικός φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση, έγκριση, έκδοση και διάθεση των Ελληνικών Προτύπων. Η εκπόνηση των προτύπων γίνεται μέσα από την λειτουργία Τεχνικών Επιτροπών και Ομάδων Εργασίας, στις οποίες εκπροσωπούνται οι ενδιαφερόμενοι φορείς τόσο του Δημοσίου όσο και του Ιδιωτικού τομέα με σκοπό τη επίτευξη της μέγιστης δυνατής συναίνεσης μεταξύ αυτών. Έτσι στον ΕΛΟΤ λειτουργούν περισσότερες από 190 Τεχνικές Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας, απαριθμώντας ως μέλη τους περίπου 1100 διακεκριμένους Έλληνες επιστήμονες.

Σε γενικές γραμμές ο ΕΛΟΤ παρέχει τις παρακάτω υπηρεσίες, σύμφωνα με την επίσημη θέση του:

- α. Εκπονεί, εκδίδει και διαθέτει τα ελληνικά πρότυπα.
- β. Είναι μέλος των Ευρωπαϊκών και των διεθνών οργανισμών τυποποίησης και υποστηρίζει τις θέσεις της Ελληνικής βιομηχανίας κατά την εκπόνηση των Ευρωπαϊκών και Διεθνών Προτύπων.
- γ. Προμηθεύει πρότυπα όλων των διεθνών οργανώσεων τυποποίησης (ISO, IEC, CENELEC, EOQ, ETSI) και όλων των εθνικών οργανισμών τυποποίησης όπως (BSI, DIN, AFNOR, ANSI).
- δ. Διαθέτει βιβλιοθήκη με τα πρότυπα όλων των χωρών και λειτουργεί αναγνωστήριο ανοιχτό στο κοινό.
- ε. Απονέμει Σήμα Συμμόρφωσης (ποιότητας) και χορηγεί Πιστοποίηση Συμμόρφωσης για προϊόντα και υλικά.
- στ. Αξιολογεί και πιστοποιεί συστήματα διασφάλισης ποιότητας επιχειρήσεων σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα της σειράς EN 29000 (ISO 9000).
- ζ. Είναι ο αρμόδιος Οργανισμός για τη διατήρηση εργαστηρίων δοκιμών σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά Πρότυπα της σειράς EN 45000.
- η. Προωθεί συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης σημάτων και πιστοποιητικών με άλλες χώρες.
- θ. Πληροφορεί για σχέδια Τεχνικών κανονισμών και σχέδια Προτύπων.
- ι. Εκτελεί δοκιμές σε ηλεκτρικές οικιακές συσκευές, σε ηλεκτρικά καλώδια, παιδικά παιχνίδια, πλαστικούς σωλήνες κλπ.
- ια. Συνεργάζεται με εργαστήρια του εσωτερικού και του εξωτερικού για έκδοση εκθέσεων δοκιμής σε είδη που δεν καλύπτονται από τα εργαστήρια του.»

Ο ΕΛΟΤ διαθέτει πολλά πρότυπα για δραστηριότητες, προϊόντα, υπηρεσίες, πόρους υλικούς ή γνωσιακούς, προσωπικό, εξοπλισμούς, μεθόδους δοκιμών, συστήματα διαχείρισης και γενικώς για επαναλαμβανόμενες δραστηριότητες και προϊόντα κοινής χρήσης και ενδιαφέροντος. Η υιοθέτηση των ελληνικών προτύπων γίνεται λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες του εμπορίου, της εθνικής μας οικονομίας και τα συμφέροντα των καταναλωτών και του ίδιου του έθνους. Ας μην ξεχνάμε ότι όλα τα πρότυπα λειτουργούν

σε εθελοντική βάση, εκτός εάν η νομοθεσία ή άλλες κανονιστικές διατάξεις επιβάλλουν την υποχρεωτική εφαρμογή τους.

4 Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, συμπεραίνουμε ότι η δημιουργία των κανονισμών στη ναυτιλία κατά την τελευταία εκατονταετηρίδα κατάφεραν να αποκαταστήσουν πολλά προβλήματα που προέκυψαν από τις κατατά τóπους ναυτιλιακές δραστηριότητες. Στο πέρασμα του χρόνου με την αύξηση της τεχνολογίας και ιδίως μετά τους Παγκόσμιους πολέμους αυξάνονταν οι πιέσεις για εξεύρεση λύσεων σε ζητήματα ασφάλειας, αλλά και σε ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος που είναι το κυρίαρχο παγκόσμιο πρόβλημα όλων των εποχών. Έτσι με την ίδρυση του IMO, επετεύχθη σε μεγάλο βαθμό ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών, προκειμένου να διευθετηθούν τόσο σε περιβαλλοντολογικά ζητήματα όσο και εργασιακά θέματα που υπήρχαν και διαιωνίζονταν. Για αυτό τον λόγο ο IMO διαμόρφωσε κανονισμούς που ρυθμίζουν όχι μόνο τους τύπους του καυσίμου που θα χρησιμοποιήσει ένα εμπορικό πλοίο, αλλά και τα απόβλητά του. Ακόμη και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εντάξει στην ευρύτερη πολιτική της κανονισμούς για τον περιορισμό των αποβλήτων και των ρίπων των πλοίων. Την σημερινή εποχή η ναυτιλία αποτελεί μια παγκόσμια δραστηριότητα που αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις, όπως είναι η αυστηρότητα των όρων προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά και ζητήματα ασφαλείας σχετικά με τις τεχνολογικές εφαρμογές που εφαρμόζει, αλλά και νέες τάσεις, όπως είναι η χρήση των μη επανδρωμένων σκαφών κτλ.

Γενικά η εφαρμογή των κανόνων του IMO βελτίωσε τον περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλίας, περιορίζοντας τον αριθμό των πετρελαιοκηλίδων, ενώ αντίθετα δεν περιορίσε την εξέλιξη του αριθμού των πλοίων που βρίσκονταν σε λειτουργία, καθιστώντας την ναυτιλία συνεχώς να κερδίζει έδαφος. Η συμμόρφωση της ναυτιλιακής κοινότητας με τους κανόνες του IMO σε συνδυασμό με την διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ποιότητας μέσω του ISO σε όλες τις καθημερινές διεργασίες καλλιέργησαν την κουλτούρα της ασφάλειας και της συνεχούς βελτίωσης της ποιότητας κάνοντας τον ανταγωνισμό μία συνεχή και καθημερινή πρόκληση.

Βιβλιογραφία

Διεθνείς κανονισμοί – Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας - Α. Αλεξόπουλου
– Ν. Φουρναράκη –Ιδρυμα Ευγενίδου

Ναυτιλία και Περιβάλλον – Άννα Μαρία Κοτρίκλα – ΕΜΠ

International Organizations: Then and Now – Jose E. Alvarez – Cambridge University

Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, Resolution A.849

European Maritime Safety Agency, (2019), “Annual Report”

International Organizations – Clive Archer – Routledge Global Institutions

Shipping and International Organizations: The Globalization of an Industry – Edgar Gold -
Oxford University

Bridging the gap: international organizations as organizations – Gal D. Ness – Cambridge
University

Legimitating International Organizations - Dominic Zaum – Oxford University Press

The International Maritime Organization – Aldo Chircop – Oxford University Press

The evolution of the International Maritime Organization’s Role in Shipping – Liker
Basaran – Journal of Maritime Law & Commerce

The International Organization for Standardization (ISO) : Global governance through
voluntary consensus - Craig N. Murphy and JoAnne Yates – Routledge Global Institutions

The International Organization for Standardization (ISO) - Marcel Heires - New Political
Economy

The contribution of the International Organization for Standardization to ocean
governance – Makoto Seta – Review of European, Comparative & International
Enviromental Law

Schröder - Hinrichs J-U, Hollnagel E, Baldauf M, Hofmann S., Kataria A., Maritime human factors and IMO policy. Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research,

Mukherjee P., Brownrigg M., Private Shipping Organisations in Farthing on International Shipping, Springer Berlin Heidelberg

Ιστότοποι

<https://www.iso.org/popular-standards.html>

<http://www.opengov.gr/digitalandbrief/?p=2110>

<https://www.iso.org/home.html>

<http://scholar.google.com>

<https://repository.kallipos.gr>

https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2021/06/ITOPF-Oil-Tanker-Spill-Statistics-2020-2021_01.pdf

www.europa.eu.int

www.imo.org

www.itf.org.uk

www.yen.gr

www.et.gr

<https://reader.elsevier.com>