

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
 ΣΠΟΥΔΩΝ
 ΣΤΗ
 ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
 ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ
 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Ζδράλη Παρασκευή

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

Πειραιάς

Δεκέμβρης 2009

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	
ΣΟΜΦ.	
ΤΑΞΗ	387.522 1 2ΔΡ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	

«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 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».

«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:

- Γ. Βλάχος (Επιβλέπων)
- Θ. Πελαγίδης
- Σ. Θεοδορόπουλος

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική με τίτλο << Πρόσφατες εξελίξεις ναυτιλιακής πολιτικής και ανταγωνιστικότητα Νηογνωμόνων >> αποτελεί μια προσπάθεια διερεύνησης βασικών γνωστικών πεδίων, καταγραφή πληροφοριών και δεδομένων καθώς επίσης και προσπάθεια ανάλυσης θεωρητικών και πρακτικών εννοιών που αφορούν το θεσμό των Νηογνωμόνων. Πρωταρχικός σκοπός αυτής της διπλωματικής είναι η παρουσίαση βασικών εννοιών και οργανισμών όπως είναι ο όρος "Νηογνώμονας", οι οργανισμοί IACS, IMO, κτλ. Επίσης η ανάλυση διεθνών Συμβάσεων όπως η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα- SOLAS, και γενικότερα η ανάλυση βασικών διεθνών κανονισμών για την " Ασφαλή Ναυτιλία ". Στη συνέχεια λόγος γίνεται για την ανταγωνιστικότητα των Νηογνωμόνων.

Η δομή των κεφαλαίων αυτής της διπλωματικής στηρίζεται επιγραμματικά στην ακόλουθη σχηματική σειρά:

- Περί Νηογνωμόνων ο λόγος
- Πρόσφατες εξελίξεις ναυτιλιακής πολιτικής
- Κατάταξη πλοίων σε κλάσεις- πιστοποιητικά
- Διατήρηση κλάσης-Επιθεωρήσεις
- Ανταγωνιστικότητα Νηογνωμόνων

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται αναλυτικά η έννοια, ο σκοπός και ο ρόλος των Νηογνωμόνων. Αρχικά γίνεται αναφορά στον όρο "Νηογνώμονας" και στη συνέχεια αναλύονται οι κυριότεροι εξ αυτών. Ιδιαίτερη έμφαση στο κεφάλαιο αυτό δίνεται στο ρόλο που διαδραματίζουν αυτοί όχι μόνο στη Ναυτιλία αλλά και σε αυτό που αποκαλούμαι ναυτιλιακή ασφάλεια.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναφέρονται οι κυριότεροι οργανισμοί –θεσμοί όπως IMO και η οργάνωσή του , SOLAS και οι διατάξεις του. Στη συνέχεια λόγος γίνεται για τις πρόσφατες εξελίξεις ναυτιλιακής πολιτικής και πως αυτές διαμορφώθηκαν ύστερα από μεγάλα ναυτικά ατυχήματα. Ερωτήματα προκύπτουν αν όντως χρειάζονται επιπλέον κανόνες – κανονισμοί προκειμένου να έχουμε μια ασφαλή Ναυτιλία.

Στο τρίτο κεφάλαιο, προσεγγίζεται η έννοια της κατάταξης των πλοίων σε κλάσεις και τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σε κάθε περίπτωση πλοίου. Γίνεται πλήρη αναφορά στους κανόνες-κανονισμούς που έχουν θεσπίσει οι Νηογνώμονες καθώς και στην κάθε αυτού διαδικασία κατάταξης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο μελετάται η έννοια της επιθεώρησης από την πλευρά των Νηογνωμόνων. Ετήσιες, περιοδικές ,επιθεωρήσεις λόγω ζημιών ή ειδικές περιοδικές επιθεωρήσεις γίνονται στόχαστρο ανάλυσης σε αυτό το κεφάλαιο.

Στο πέμπτο κεφάλαιο προσεγγίζεται η έννοια της ανταγωνιστικότητας και πως αυτή έχει επηρεάσει όλο το ναυτιλιακό κύκλωμα (πλοιοκτήτες, ναυπηγεία, Νηογνώμονες). Εύλογη είναι η ερώτηση για το ποιος καθορίζει τη ναυτιλιακή πολιτική ; Ποιος προάγει την ανταγωνιστικότητα μεταξύ των Νηογνωμόνων; Και ποια στα αλήθεια τα αποτελέσματά αυτού του ανταγωνισμού;

Στο τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της εν λόγω διπλωματικής

Κλείνοντας θα επιθυμούσα να εκφράσω τις βαθύτατες και ειλικρινείς μου ευχαριστίες στον επιβλέπων καθηγητή της παρούσας διπλωματικής κ.ο Γ.Π. Βλάχο για τη συνολική πολύτιμη βοήθειά του.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πίνακας Περιεχομένων

Κεφάλαιο 1 Περί Νηογνομόνων

1.1 Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων.....	7
1.2 Ιστορική Αναδρομή.....	8
1.3 Έννοια και Σκοπός των Νηογνομόνων.....	9
1.4 Οργάνωση Νηογνομόνων.....	10
1.5 Απαιτήσεις Νηογνομόνων.....	12
1.7 Ο ρόλος των Νηογνομόνων.....	12
1.8 Οι κυριότεροι Νηογνώμονες.....	9
1.9 Η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων.....	15
1.10 Ο Ελληνικός Νηογνώμονας.....	19

Κεφάλαιο 2 Πρόσφατες εξελίξεις ναυτιλιακής πολιτικής

2.1 Γενικά.....	21
2.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός – I.M.O.	21
2.2.1 Διάρθρωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.....	27
2.3 Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα-SOLAS	28
2.4 Διεθνής κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας.....	30
2.5 Νέες πολιτικές Θαλάσσιας Ασφάλειας.....	31

Κεφάλαιο 3 Κατάταξη Πλοίων/ Πιστοποιητικά

3.1 Διαδικασία Ταξινόμησης.....	36
3.1.1 Γενικά.....	36
3.1.2 Αίτηση ταξινόμησης.....	36
3.1.3 Υποβολή και έγκριση σχεδίων.....	36
3.1.4 Επίβλεψη κατά την κατασκευή.....	38
3.2 Κανόνες και κανονισμοί.....	39
3.3 Κατάταξη-Ταξινόμηση.....	39
3.4 Ο Σταυρός της Μάλτας.....	42
3.5 Σύμβολα κατάταξης ανώτατης κλάσης.....	42
3.6 Πιστοποιητικά Διεθνούς Σύμβασης.....	48
3.7 Περιπτώσεις Διαγραφής – Επαναταξινόμησης.....	53
3.8 Χαρακτηρισμός κλάσης.....	54
3.9 Κατάταξη πλοίων με πρόσθετο χαρακτηρισμό.....	54
3.10 Η διαδικασία κατάταξη.....	57

Κεφάλαιο 4 Διατήρηση κλάσης

4.1 Γενικά Περί Επιθεωρήσεων	59
4.2 Περιοδικές Επιθεωρήσεις	61
4.3 Έτος Χάριτος	61
4.4 Περιληπτικός Πίνακας Περιοδικών Επιθεωρήσεων	61
4.5 Ετήσια Επιθεώρηση και επιθεώρηση δεξαμενισμού	62
4.6 Γραμμή Φόρτωσης	63
4.7 Επιθεώρηση λόγω ζημιών	66
4.8 Ειδικές περιοδικές επιθεωρήσεις	66

Κεφάλαιο 5 Ανταγωνιστικότητα Νηογωμόνων

5.1 Ανταγωνιστικότητα Νηογωμόνων	68
5.2 Μορφές Ανταγωνιστικότητας	68
5.2.1 Ανταγωνιστικότητα τιμής	68
5.2.2 Ανταγωνιστικότητα στα πλαίσια της καινοτομίας-δημιουργίας νέων κανόνων.....	68
5.3 Αποτελέσματα αυτής της Ανταγωνιστικότητας	71

Κεφάλαιο 6 Συμπεράσματα

6.1 Συμπεράσματα.....	73
-----------------------	----

1.1 Διεθνής ένωση Νηογνώμωνων (International Association of Classification Societies)

Οι νηογνώμονες και συγκεκριμένα ο θεσμός των νηογνώμωνών έκανε την εμφάνισή του στα τέλη του δεκάτου ογδόου αιώνα προκειμένου να ικανοποιήσει την ανάγκη για έλεγχο του κατά πόσο τηρούνται οι σχετικοί κανόνες για την κατασκευή και την συντήρηση των πλοίων, καθώς επίσης για την προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται με την ναυτιλία. Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων ή εταιρειών κατάταξης όπως ακριβώς ονομάζονται είναι ιδιωτικοί ως επί το πλείστον τεχνικοί οργανισμοί, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος το οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν αλλά και από άλλα κράτη. Νηογνώμονες οι οποίοι παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στους βασικούς τομείς της κατασκευής και συντήρησης πλοίων, της προστασίας του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου κεφαλαίου χαίρουν την αναγνώριση πολλών κρατών και άλλων διεθνών οργανισμών.

Ο νηογνώμονας ανάλογα με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά κάθε πλοίου το κατατάσσει σε << κλάσεις >> (classifications). Με ειδικούς δε επιθεωρητές (surveyors) τα παρακολουθεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις.

Εκτός από το πιστοποιητικό ταξινόμησης ή κλάσεως (certificate of class) οι Νηογνώμονες χορηγούν και τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate)
- Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)
- Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (certificate of seaworthiness)
- Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)
- Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages) και άλλα ειδικότερες φύσεως.

Αναγνωρισμένοι νηογνώμονες είναι οι ακόλουθοι :

- Ο Βρετανικός, "**Lloyd's Register of Shipping**", ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου: L.R.
- Ο γαλλικός, "**Bureau Veritas**", ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.
- Ο Αμερικανικός, "**American Bureau of Shipping**", ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- Ο Νορβηγικός, "**Det Norske Veritas**", ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
- Ο Ιταλικός, "**Registro Navale Italiano**", ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA R.I.
- Ο Γερμανικός, "**Germanischer Lloyd**", ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.

- Ο Ελληνικός, "**Veritas Hellenique**", ιδρύθηκε το 1870 και επανασυστήθηκε το 1919 ως "Ελληνικός Νηογνώμων" "Hellenic Register of Shipping" ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- Ο Ιαπωνικός, "**Nippon Kaiji Kyokai**" ("Imperial Japanese Marine Corporation") "Teikoku Kaiji Kyokai", ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.
 - Ο Ρωσικός, "**Morskoj Registr Rusia**" πρώην "Morskoj Registr SSSR", έτος ίδρυσης 1913, σύντμηση τίτλου: R.R.
 - Ο Ολλανδικός, "**Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen**", σύντμηση τίτλου: N.V. "
 - Ο Κινέζικος, "**China Classification Society**" σύντμηση τίτλου CCS
 - Ο Κορεάτικος, "**Korean Register of Shipping**" σύντμηση τίτλου KR
 - Ο Πολωνικός "**Polski Register of Shipping**", σύντμηση τίτλου PRS
 - Ο Κροατικός, "**Croatian Register of Shipping**" σύντμηση τίτλου CRS
 - Ο Ινδικός, "**Indian Register of Shipping**" σύντμηση τίτλου IRS

Η IACS αποτελεί έναν από τους κυριότερους συμβούλους του IMO τόσο για τεχνικά όσο και για καθαρά ποιοτικά θέματα. Στα πλαίσια του IMO λοιπόν το τελευταίο χρονικό διάστημα έχει αναπτυχθεί ένα σύστημα πιστοποίησης ποιότητας για την ναυτιλία με απαιτήσεις που βασίζονται στο πρότυπο του ISO 9000. Το νέο αυτό σύστημα για τη ναυτιλία που ονομάζεται ISM καθιστά τη θέση των νηογνώμωνων ιδιαίτερα όμως των ισχυρότερων πολύ σημαντική.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η λέξη "νηογνώμων" είναι σύνθετη λέξη και προέρχεται από τη λέξη "ναυς" και "γνώμων", που σημαίνει ο ελέγχων τα πλοία.

Κατά το τέλος του ΙΖ' αιώνα ιδρύθηκε από τον Εδουάρδο Λόυδ, στο Σίτι του Λονδίνου, καφενείο, το οποίο έγινε κέντρο συνάντησης και ένα είδος χρηματιστηρίου των εμπόρων, ασφαλιστών, πλοιοκτητών, προμηθευτών πλοίων. Ο ίδιος ίδρυσε και εβδομαδιαίο πολιτικό και εμπορικό περιοδικό "Τα νέα του Λονδίνου" (Lloyd's News). Το 1726 ιδρύθηκε νέο περιοδικό με την ονομασία "Κατάλογος του Λόυδ" (Lloyd's List). Δημοσίευε ειδήσεις αναφορικά με ναύαγια, πλέοντα και εισπλέοντα πλοία, νέα περί φάρων και φανών.

Από το 1834 ιδρύθηκε εταιρεία διεθνούς σημασία για την ταξινόμηση των εμπορικών πλοίων, η οποία εξέδιδε κατά έτος νηολογικό κατάλογο << Lloyd's Register of British and Foreign Shipping >>. Η εταιρεία αυτή διατηρούσε και ίδιο γραφείο το οποίο εξέδιδε πιστοποιητικά περί της κατασκευής, χωρητικότητας κτλ των πλοίων.

Σε μια προσπάθεια μίμησης του Αγγλικού Lloyd ιδρύθηκε το 1867 στον Αμβούργο ο Γερμανικός νηογνώμονας (Germanischer Lloyd). Είκοσι δύο χρόνια αργότερα η έδρα της εταιρείας μεταφέρθηκε στο Βερολίνο και μόλις το 1894 σύναψε συνεργασία με το ναυτικό σύνδεσμο << Seebegufgenossenschaft >> με σκοπό α) την πρόληψη ατυχημάτων-δυστυχημάτων στο γερμανικό εμπορικό ναυτικό και β) την έκδοση κατ'έτος καταλόγων πλοίων.

Το όνομα Lloyd υιοθέτησαν και πολλές άλλες παρόμοιες εταιρίες καθώς επίσης και ατμοπλοϊκές και αεροπορικές.

Από την άλλη πλευρά, στο μαγευτικό Παρίσι ιδρύθηκε το 1828 ο Γαλλικός Νηογνώμων (Bureau Veritas) ενώ το 1862 με έδρα τη Νέα Υόρκη ιδρύεται ο Αμερικάνικος Νηογνώμονας. (American Bureau of Shipping). Σειρά έχει ο Νορβηγικός το 1864 (Det Norske Veritas) , το 1885 ο Ιταλικός (Registro Italiano Navale) και ο Ιαπωνικός (Nippon Kaiji Kyokai) το 1899. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας αναγνωρίστηκε από το ελληνικό κράτος με Β. Διάταγμα της 4^{ης} Μαΐου του 1950 (Φ.Ε.Κ. αρ. 113 της 9/5/50).

1.3 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Τα πλοία κατασκευάζονται και επιθεωρούνται διαρκώς –ανά τακτά χρονικά διαστήματα και σύμφωνα με τους υφιστάμενους διεθνής και νομικούς κανονισμούς των διεθνών αναγνωρισμένων Νηογνώμωνων.

Ο Νηογνώμονας παρέχει τη βεβαιότητα στους ιδιοκτήτες, τους αγοραστές ,τους φορτωτές, τους ασφαλιστές καθώς και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, ότι ένα ορισμένο πλοίο έχει και κατασκευαστικώς αλλά και μηχανικώς την ικανότητα ασφαλούς λειτουργίας και απόδοσης.

Ως κυριότερες αρμοδιότητες οι νηογνώμωνων έχουν :

- Την **προετοιμασία** και τον **ορισμό** κανόνων και κανονισμών κατασκευής του πλοίου και των μηχανών συμπεριλαμβάνοντας προδιαγραφές υλικών και λεπτομέρειες κατασκευής.

Οι κανόνες αυτοί αποτελούν την βασική προϋπόθεση βάση των οποίων καθορίζεται η αποδοχή ή μη των υποβαλλόμενων προς ταξινόμηση πλοίων.

- Την **επεξεργασία** και **έγκριση** ειδικών τεχνικών σχεδίασης τόσο του σκάφους όσο και των μηχανών με σκοπό την καλύτερη κατάταξη και ταξινόμηση του.

Τα σχέδια αυτά θα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές των Νηογνώμωνων για να δοθεί “ κλάση” στο πλοίο.

- Την **επιθεώρηση** και την **επίβλεψη** κατά τη διάρκεια κατασκευής ενός πλοίου.

Στις αρμοδιότητες αυτές συμπεριλαμβάνονται και οι επιβλέψεις σε κύριες και βοηθητικές μηχανές, επιθεωρήσεις σε παντός είδους εξοπλισμό του πλοίου.

- Την **έκδοση πιστοποιητικών** χαρακτηρισμού των πλοίων, των μηχανών και των εξαρτημάτων του όπως είναι τα πιστοποιητικά κλάσης, αξιοπλοΐας, κτλ. Τα οποία και εκδίδονται βάση των αναφορών των νηογνώμωνων.

- Τη διενέργεια επιθεωρήσεων με σκοπό την **έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας** σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εκάστοτε κυβερνήσεων των κρατών , τη σημαία των οποίων φέρει το πλοίο.
- Την παρακολούθηση και εκτέλεση περιοδικών επιθεωρήσεων έτσι ώστε να **διατηρήσουν** την εκάστοτε κλάση τα πλοία ακόμα και ύστερα από κάποιες ζημιές που μπορεί να έχουν υποστεί.(για οποιαδήποτε λόγο).
- Την εκτέλεση τεχνικών ερευνών, σχέση εχουσών προς τη δοκιμή, σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση των εμπορικών πλοίων εφόσον αυτό ζητηθεί από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη.
- Την **έκδοση ειδικού μητρώου**, το οποίο παρέχει τα βασικά χαρακτηριστικά του σκάφους, των μηχανών του, της ταξινόμησής του στον Νηογνώμονες(εκτός του Lloyd's και του ABS) καθώς και τις ημερομηνίες των διαφόρων επιθεωρήσεων που έγινε με σκοπό να διατηρήσει ή και να βελτιώσει την κλάση του.
- Την προετοιμασία και την έκδοση στατιστικών πληροφοριών σχετικά με τα εν κινήσει, υπό ναυπήγηση ή παραγγελία πλοία καθώς και αυτά τα οποία έχουν υποστεί ζημιές.

Οι κυριότεροι νηογνώμονες σήμερα, είναι:

Lloyd's Register of Shipping

Bureau Veritas

American Bureau of Shipping

Germanischer Veritas

Nippon kaiji Kyokai

Registro Italiano navale

Polski Rejestr

Yugoslav Register

Ελληνικός Νηογνώμονας

Ας σημειωθεί πως η Ε.Ε.Π δεν ανήκει στον ελληνικό Νηογνώμονα αλλά ανήκει στο Υ.Ε.Ν. καθώς επιθεωρεί πλοία κάτω των 500 κ.ο.χ. και επιβατηγά.(Ελληνικά και ξένα που παραλαμβάνουν επιβάτες από ελληνικά λιμάνια

1.4 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Οι νηογνώμονες διοικούνται από το λεγόμενο “Διοικητικό Συμβούλιο”. Πρόκειται για συμβούλιο το οποίο απαρτίζεται από πλειάδα ανθρώπων όπως εφοπλιστές , ασφαλιστές , αλλά και άλλων ειδών εκπροσώπους οργανισμών όπως ασφαλιστικές εταιρίες ναυλώσεων ,ναυπηγικοί οργανισμοί , εκπροσώπους κυβερνήσεων και γενικώς προσώπων που η γνώμη τους έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα στο χώρο. Ας σημειωθεί πως όλοι οι παραπάνω προσφέρουν τις υπηρεσίες τους εντελώς αφίλοκερδώς.

Η παραπάνω πλειάδα ανθρώπων εκλέγει το Διευθύνων Σύμβουλο, οποίος προΐσταται και της Διεύθυνσης. Σε καμία περίπτωση Διευθύνων Σύμβουλος δεν επιτρέπεται να λαμβάνει μέρος σε συνεδρίαση όπου γίνεται συζήτηση ή ανανέωση κλάσης σε πλοίο όπου έχει συμφέροντα άμεσα ή έμμεσα ο ίδιος ο Διευθύνων Σύμβουλος. ¹

Ο νηογνώμονας ιδρύει τεχνικές επιτροπές και συμβούλια τα οποία παρακολουθούν όλες τις τελευταίες εξελίξεις στο ναυτικό χώρο σε όλο τον κόσμο και την επίμαχη στιγμή συμβουλευούν και προτείνουν την καλύτερη δυνατή λύση. Στις επιτροπές μετέχουν αντιπρόσωποι ναυτικών και ναυπηγικών βιομηχανιών, χαλυβουργιών ινστιτούτων ερευνών, πανεπιστημίων και γενικώς προσωπικοτήτων οι οποίοι καλύπτουν ευρύ φάσμα ναυτλιακών δραστηριοτήτων- οι οποίοι εργάζονται και αυτοί αφίλοκερδώς.

Οι συνήθεις υφιστάμενες τεχνικές επιτροπές είναι οι ακόλουθες:

1. Επιτροπή ναυπηγικής
2. Επιτροπή μηχανολογίας
3. Επιτροπή πυρηνικών εφαρμογών
4. Τεχνική επιτροπή κρατών ή θαλάσσιας περιοχής
5. Ειδική επιτροπή τεχνολογίας
6. Ειδική επιτροπή συγκολλήσεων
7. Ειδική επιτροπή υλικών
8. Ειδική επιτροπή μηχανισμών φόρτωσης
9. Ειδική επιτροπή εκμετάλλευσης πλοίων και χημικών φορτίων
10. Ειδική επιτροπή καταδυόμενων σκαφών
11. Ειδική επιτροπή κινητών μονάδων θαλασσιών γεωτρήσεων
12. Ειδική επιτροπή αγκυροβολιών
13. Ειδική επιτροπή εμπορευματοκιβωτίων
14. Συμβούλιο πλωτών δεξαμενών
15. Συμβούλιο οδοντωτών τροχών

Κύρια ασχολία των παραπάνω επιτροπών είναι ο έλεγχος των υποβαλλόμενων εκθέσεων και των στοιχείων της επιθεώρησης αλλά και η εισήγηση των πορισμάτων στη διεύθυνση των νηογνομένων.

Επιθεωρητές ορίζονται από τους νηογνώμονες άτομα μόνιμωσ απασχολούμενα σε αυτόν όπως ναυπηγοί, πλοίαρχοι, ναυτικοί, μηχανολόγοι,

¹ Σε ορισμένες περιπτώσεις , Νηογνώμονες αντί του Διευθύνοντος Συμβούλου εκλέγουν μόνιμη επιτροπή η οποία ενεργεί από κοινού.

μεταλλειολόγοι, ειδικοί στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές , μηχανικοί του Ε.Ν με πείρα σε ποντοπόρα σκάφη. 2

1.5 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Ο νηογνώμονας έχει κάποιες απαιτήσεις ,υπό τύπου κανονισμούς, προκειμένου να για να φέρει το έργο του εις πέρας. Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν τον πλοιοκτήτη, τα εργοστάσια παραγωγής υλικών , τα ναυπηγεία και τα συνεργεία.

Όλα τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα και ελεγμένα σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και να συνοδεύονται με τα απαραίτητα πιστοποιητικά! Η χρησιμοποίηση υλικών τα οποία διαφέρουν από τις απαιτήσεις των νηογνώμωνων θα πρέπει να έχουν ειδική άδεια.

Οι εργασίες ναυπήγησης ή επισκευής των πλοίων θα πρέπει να εκτελούνται μόνο σε ναυπηγεία και έμπειρα συνεργεία αναγνωρισμένα από τους νηογνώμονες. Να τυγχάνουν συνεχής παρακολούθησης από ναυπηγούς και έμπειρους τεχνικούς. Σε περίπτωση αδυναμίας εξεύρεσης αυτών , θα πρέπει να δίνεται ειδική άδεια από τους νηογνώμονες και μόνο τότε να προχωρούμε σε ναυπήγηση ή επισκευή.

Σε περίπτωση αβαρίας υποχρεούνται οι πλοιοκτήτες και οι εκπρόσωποι αυτών , να ειδοποιήσουν έγκαιρα τους νηογνώμονες και να επιτρέπουν την ανά πάσα στιγμή επιθεώρηση-επίσκεψη του σκάφους. Οποιαδήποτε εργασία θα πρέπει να υποπτεύεται και τα σχόλια /παρατηρήσεις των νηογνώμωνων να γίνονται γνωστά στον πλοιοκτήτη μέσω του πλοιάρχου.

Σε περίπτωση μη έγκαιρης ειδοποίησης του Νηογνώμονα για την αλλαγή πλοιοκτησίας όλες οι κοινοποιήσεις αποστέλλονται στον παλιό πλοιοκτήτη και έχουν τελεσίδικη ισχύ επί του πλοίου. Εάν ληφθεί υπ όψιν ότι το πλοίο διατηρεί την κλάση του και μετά την αλλαγή πλοιοκτησίας καθίσταται πρόδηλων το σοβαρό της παράλειψης”

1.7 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Δυο αντιδιαμετρικά αντίθετες απόψεις φαίνεται να διαμορφώνονται σχετικά με τους νηογνώμονες και το ρόλο που παίζουν στην ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών.

Η πρώτη άποψη είναι ότι οι νηογνώμονες ήταν, είναι και θα είναι ο **βασικός πυλώνας της αριστείας** όσον αφορά στην ασφάλεια των θαλασσιων μεταφορών, καθώς και η αιχμή του δόρατος για οποιαδήποτε προσπάθεια συνεχούς βελτίωσης της κατάστασης. Η θέση αυτή υποστηρίζεται προφανώς κατ’ αρχήν από τους ίδιους τους νηογνώμονες και τεκμηριώνεται με διάφορα στοιχεία, ποσοτικά και ποιοτικά.

2 Οι παραπάνω δικαιούνται αμοιβή, πέρα της εγκεκριμένης από τη διοίκηση των νηογνώμωνων.

Σαν παράδειγμα, σύμφωνα με την Αμερικανική ακτοφυλακή, η οποία κατά γενική ομολογία είναι από τις πιο αυστηρές όσον αφορά το port state control στον κόσμο, το ποσοστό κρατήσεων πλοίων στα Αμερικανικά λιμάνια για λόγους που οφειλόταν στον νηογνώμονα μειώθηκε από 20 το 2002 σε 15 το 2003. Επίσης, 92% των αφίξεων στις ΗΠΑ πέρυσι αφορούσαν πλοία των οποίων οι νηογνώμονες είχαν μηδενικό σκορ στο Αμερικανικό σύστημα βαθμολόγησης, όπου μηδέν σημαίνει ποσοστό κράτησης λιγότερο από 0,5% στα τρία χρόνια 2001-2003. Από τους γνωστούς νηογνώμονες, ο ABS είχε ποσοστό κρατήσεων 0,03%, το Lloyds Register 0,1%, το Bureau Veritas 0,2% ενώ το RINA και ο Κινεζικός νηογνώμονας δεν είχαν καμμία κράτηση! Με μια μόνο εξαίρεση, όλα τα μέλη του IACS είχαν ποσοστό κάτω από 0,5% στο διάστημα αυτό.

Υπενθυμίζουμε ότι αν και τα μέλη του IACS είναι μόνο 10 από τους περίπου 50 νηογνώμονες που υπάρχουν στον κόσμο, το τonaί που εκπροσωπούν είναι περίπου το 94% του παγκόσμιου τonaί. Άρα η συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου στόλου φαίνεται να είναι σε καλά χέρια.

Ένα άλλο στοιχείο που επίσης προβάλλεται σαν υποστηρικτικό της θετικής εικόνας των νηογνωμόνων είναι η προσπάθεια εναρμόνισης των κανονισμών τους για tankers και bulk carriers. Πράγματι, το γεγονός ότι οι κανονισμοί των νηογνωμόνων είναι διαφορετικοί από νηογνώμονα σε νηογνώμονα έχει κατακριθεί από πολλούς ότι επεκτείνει τον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των νηογνωμόνων και ως προς τους κανονισμούς, με αποτέλεσμα το ενδεχόμενο διολίσθησης των προδιαγραφών των πλοίων σε επικίνδυνα επίπεδα.

Όπως, το ABS, το Lloyds Register και το DNV (που αποτελούν το επονομαζόμενο LAN, την αφρόκρεμα του IACS) έχουν ξεκινήσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα διατύπωσης κοινών κανονισμών για δεξαμενόπλοια, το περιβόητο 'joint tanker project'. Άλλοι νηογνώμονες όπως το A3 group (Γαπωνικός, Κορεατικός και Κινεζικός νηογνώμονας), το group Unitas (Bureau Veritas, RINA και Germanischer Lloyd) και ο Ρωσικός νηογνώμονας εργάζονται για κοινούς κανονισμούς στα bulk carriers.

Ο δρόμος για την εναρμόνιση ίσως είναι μακρύς. Πρόσφατα ακούστηκε ότι υπάρχει κάποια καθυστέρηση στην υιοθέτηση αυτών των κοινών κανονισμών από τον IACS, με την έννοια ότι απαιτούνται άλλοι 4 μήνες για μελέτη του πρώτου σχεδίου των κανονισμών αυτών μέχρι να ετοιμαστεί το δεύτερο σχέδιο. Το πλάνο είναι οι κανονισμοί αυτοί να πρέπει εγκριθούν για να ξεκινήσουν να ισχύουν άμεσα. Εν τω μεταξύ, με την καθυστέρηση οι πλοιοκτήτες που έχουν ήδη ξεκινήσει ναυπηγήσεις αναρωτιούνται, ποιοι κανονισμοί άραγε θα ισχύουν για τα πλοία τους;

Και εδώ είναι που αρχίζουν και τίθενται και ορισμένα ερωτήματα που δεν είναι και τόσο θετικά για τους νηογνώμονες. Σαν παράδειγμα, γιατί μόνο τρεις νηογνώμονες ασχολούνται με τους κανονισμούς των tankers; Είναι σίγουρο ότι οι υπόλοιποι θα συμφωνήσουν; Η μήπως τελικά αντί να έχουμε εναρμονισμένους κανονισμούς για όλους, τελικά θα καταλήξουμε με τους κανονισμούς του LAN και με τους κανονισμούς των υπολοίπων; Αν γίνει κάτι τέτοιο, αναρωτιόμαστε για τα αποτελέσματα αυτών των προσπαθειών. Μερικοί μάλιστα λένε ότι η ιδέα των κοινών κανονισμών δεν είναι καλή, καθώς με τα 'goal based standards' που προωθεί ο IMO (μια άλλη ιδέα που δεν είναι καθόλου σαφές που θα καταλήξει) οι κανονισμοί έτσι κι αλλιώς θα αλλάζουν, και μάλιστα πιθανώς προς άλλη κατεύθυνση!

Και ερχόμαστε τώρα στην αντιδιαμετρική άποψη που υπάρχει για τους νηογνώμονες, ότι αυτοί έχουν σοβαρή ευθύνη για τη συνεχή και επικίνδυνη διολίσθηση των προδιαγραφών των πλοίων, άρα και της πορείας της θαλάσσιας ασφάλειας γενικά. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, το σύστημα των νηογνώμωνων είχε πάντα σοβαρά και εγγενή προβλήματα, συνδυάζοντας την άμεση οικονομική εξάρτηση των οργανισμών αυτών από εκείνους για τους οποίους γίνονται οι κανονισμοί (δηλαδή τους εφοπλιστές) με σκληρό εμπορικό ανταγωνισμό για το ποιος θα εισπράξει το εισόδημα αυτό. Αν σ' αυτό προσθέσει κανείς την ικανότητα των ναυπηγείων (που πληρώνουν τους νηογνώμονες στο στάδιο της κατασκευής) να μεταβάλλουν η να παρακάμπτουν τους κανονισμούς συνεχώς προς χαμηλότερα standards για λόγους συμπίεσης του κόστους, τότε η πορεία είναι σαφώς ανησυχητική. Στο άρθρο "The down ratchet and the deterioration of tanker newbuilding standards" οι Devanney και Kennedy περιγράφουν λεπτομερώς πώς ακριβώς λειτουργεί ο φαύλος αυτός κύκλος για τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων.

Σύμφωνα με την δυσμενή αυτή άποψη για τους νηογνώμονες, αυτοί διοικούνται από επιχειρηματίες που πρώτο στόχο έχουν την διατήρηση του εμπορικού μεριδίου τους στην αγορά και κατόπιν έρχονται όλα όσα έχουν σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια. Μπορεί να είναι ή να μην είναι έτσι. Είναι πάντως γεγονός ότι η αίγλη του IACS έχει τρωθεί σοβαρά από διάφορα περιστατικά όπως το Erika (RINA) και Prestige (ABS). Και τα δυο αυτά ατυχήματα αποδίδουν ευθύνες στους νηογνώμονες. Το ABS αυτή τη στιγμή αντιμετωπίζει αγωγή κοντά στο 1 δισεκατομμύριο δολάρια από την Ισπανία, για ζημιές που προκλήθηκαν από την οικολογική καταστροφή. Βέβαια, το ABS αποποιείται πάσης ευθύνης για το συγκεκριμένο ατύχημα, επιρρίπτοντάς την καθαρά στις Ισπανικές αρχές, στις οποίες καταλογίζει ότι θα μπορούσαν να είχαν περιορίσει τις επιπτώσεις του ατυχήματος αν είχαν ρυμουλκήσει το πλοίο σε κάποιο λιμάνι καταφυγής προτού κοπεί στα δυο.

Γιατί άραγε ένα ναυπηγείο να μην μπορεί να δώσει πάνω από ένα έτος εγγύηση για τα πλοία ; Μήπως επειδή τα πλοία φτιάχνονται με τόσο χαμηλές προδιαγραφές, ώστε κανένα ναυπηγείο δεν θέλει να αναλάβει αυτή την υποχρέωση; Γιατί να μην έχει ο κατασκευαστής την υποχρέωση να φτιάχνει πλοία υψηλής ποιότητας και να εγγυάται γι' αυτή; Κάτι τέτοιο είναι εκ των ων ουκ άνευ στις αεροπορικές μεταφορές. Ερωτήματα δύσκολα, αλλά κάποιος πρέπει να απαντήσει σ' αυτά. Στο συνέδριο του SNAME, ο Βασίλης Παπαχρηστίδης έθεσε τον δάκτυλο υπό τον τύπο των ήλων, λέγοντας, μεταξύ άλλων, ότι το όλο κανονιστικό πλαίσιο στις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να αναμορφωθεί ριζικά, με τον IMO να επιβάλλει υποχρεωτική πενταετή (η ακόμη και δεκαετή) εγγύηση στις ναυπηγήσεις πλοίων.

Σε μια ενδεχόμενη αναμόρφωση του όλου πλαισίου, κάποιος χωρίς παρωπίδες που δεν θέλει να επανεφεύρει τον τροχό, βλέπει δεξιά και αριστερά του για παραδείγματα. Είναι κοινώς γνωστό ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ένα πλαίσιο λειτουργίας και κανονισμών αρκετά διαφορετικό από εκείνο των αεροπορικών, των οποίων το υψηλό επίπεδο ασφάλειας είναι παράδειγμα προς μίμηση. Άρα στην αναζήτηση τρόπων βελτίωσης της θαλάσσιας ασφάλειας, είναι επιβεβλημένο να εξετάσει κανείς τις αεροπορικές μεταφορές και να αναζητήσει ποια από τα χαρακτηριστικά που υπάρχουν εκεί θα μπορούσε να μεταφέρει στις θαλάσσιες.

Όντως, είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κάποιος ότι, σε αντίθεση με τις θαλάσσιες, οι αεροπορικές μεταφορές

1. διαθέτουν ένα πολύ αυστηρό σύστημα κεντρικού έλεγχου της εναέριας κυκλοφορίας
2. έχουν πολύ μεγαλύτερη τυποποίηση στην κατασκευή αεροπλάνων και εξοπλισμού
3. έχουν πολύ αυστηρότερες διαδικασίες εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσωπικού
4. δίνουν πολύ περισσότερη σημασία στην πρόληψη των ατυχημάτων
5. απολαμβάνουν πολύ μεγαλύτερων χρονικών εγγυήσεων σε αεροπλάνα και εξοπλισμό
6. δεν κατατράχονται από όρια ηλικίας στην απόσυρση αεροπλάνων
7. δεν έχουν να συμμορφωθούν με ένα λαβύρινθο ανομοιόμορφων κανονισμών νηογνώμωνών!

Θα μπορούσε βέβαια κάποιος να προσθέσει το αυτονόητο, ότι στις αεροπορικές μεταφορές δεν υπάρχουν νηογνώμονες. Αυτό δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι σε μια πιθανή μετεξέλιξη του όλου πλαισίου της ναυτιλίας οι νηογνώμονες θα εκλείψουν. Αλλά σε μια εποχή με αυξημένες προκλήσεις, στο ερώτημα με ποιο τρόπο η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα θα ανταποκριθεί στις προκλήσεις αυτές, η απάντηση είναι ότι καμμία εναλλακτική λύση δεν πρέπει να αποκλεισθεί εκ προοιμίου!

Το ερώτημα ποιες συγκεκριμένα θα είναι οι αλλαγές αυτές, εάν και πότε αυτές θα γίνουν, και ποιος θα είναι ο ρόλος των νηογνώμωνών σ' αυτές, εάν βέβαια υπάρχει τέτοιος, είναι μέχρι στιγμής αναπάντητο.

1.8 ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Οι σπουδαιότεροι Νηογνώμονες που έχουν και διεθνή φήμη και είναι μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων είναι οι εξής:

1.American Bureau of Shipping (A.B.S.) Ο Αμερικάνικος Νηογνώμονας ο οποίος και ιδρύθηκε το 1862 στην πολιτεία της Νέας Υόρκης. Το 1898 αναδιοργανώθηκε , σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.



2.Bureau Veritas (B.V.) Ο Γαλλικός Νηογνώμονας εδρεύει στο Παρίσι. Ιδρύθηκε το 1828. Τα 6.200 πλοία που παρακολουθεί έχουν συνολική χωρητικότητα 34.000 κοχ.



3. China Classification Society (C.C.S.) Ο Κινέζικος Νηογνώμονας εδρεύει στο Πεκίνο και ιδρύθηκε το 1956.



4. Det Norske Veritas (D.N.V.) Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1864. Η έδρα του βρίσκεται στο Όσλο και διατηρεί γραφεία στον Πειραιά. Τα πλοία που παρακολουθεί έχουν χωρητικότητα που υπερβαίνει τους 80.000 κοχ.



5. Germanischer Lloyd's (G.L.) Ο Γερμανικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1867 και έχει έδρα το Αμβούργο. Είναι από τα πρώτα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων.



6. Korean Register of Shipping (K.R.) Ο Κορεάτικος Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1960 και έγινε μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων μόλις το 1988. Η έδρα του βρίσκεται στο Yusung. Τα πλοία που παρακολουθεί έχουν χωρητικότητα που υπερβαίνει τα 17.000.000 κοχ.



7. Lloyd's Register of Shipping (L.R.S) Ο Αγγλικός Νηογνώμονας εδρεύει στο Λονδίνο και ιδρύθηκε το 1726. Ο Αγγλικός Νηογνώμονας ξεκίνησε ως ιδέα στο καφενείο του Edward Lloyd's στα τέλη του 17 ου αιώνα για τη δημιουργία ενός μητρώου πλοίων και ενός αρχείου πληροφοριών για την κατασκευή και την αξιοπλοΐα των πλοίων.



8. Nippon Kaijikyokai (N.K.K.) Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1899 και έχει έδρα το Τόκιο. Το πρώτο του άνοιγμα ήταν Imperial Japanese Association και προέβη στην πρώτη του έκδοση το 1909 με τίτλο "Record of Japanese Ship". Το πρώτο πλοίο που ταξινομήθηκε από τον Ιαπωνικό Νηογνώμονα ήταν το Kwanan-Maru. Το 1946 ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας μετονομάζεται σε Nippon Kaijikyokai (N.K.k.) και σήμερα είναι γνωστός ως Class N.K. Υπήρξε ιδρυτικό μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων. Η χωρητικότητα των εμπορικών πλοίων που έχουν ταξινομηθεί στον Ιαπωνικό Νηογνώμονα το έτος 1995 υπερέβη τα 90.000.000 κοχ. Το έτος 1992 ανοίγει γραφεία στην Ελλάδα. Είναι εξουσιοδοτημένος σε περισσότερες από 90 χώρες για να επιθεωρεί, να ταξινομεί και να εκδίδει τα πιστοποιητικά ασφάλειας.



NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI
NKKK

9. Registro Italiano Navale(R.I.N.A.) Ο Ιταλικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1861, έχει έδρα τη Γένοβα και είναι ένας από τους αρχαιότερους Νηογνώμονες.



10. Russian Maritime Register of Shipping (R.S.) Ο Ρώσικος Νηογνώμονας έχει έδρα την Αγία Πετρούπολη και ιδρύθηκε το 1913. Είναι μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομώνων από το 1969.



1.9 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Η Διεθνής Ένωση Νηογνομώνων (International Association of Classification Societies , I.A.C.S.) ιδρύθηκε το 1968.Οι στόχοι της Ένωσης είναι η έρευνα σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των μελών και η προώθηση υψηλών προδιαγραφών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση.

IACS

**INTERNATIONAL ASSOCIATION
OF CLASSIFICATION SOCIETIES**

Η ένωση έχει δέκα μέλη (οι Νηογνώμονες που έχουν ήδη αναφερθεί παραπάνω) και δύο συνδεδεμένα μέλη τον Ινδικό Νηογνώμονα (Indian Register of Shipping – IRS)

και τον Κροατικό Νηογνώμονα(Hrvatski Register Brodova ,Croatian Register of Shipping –CRS).

Το 1992 ιδρύθηκε στο Λονδίνο, ως Διεθνές Δικητικό Κέντρο της Ένωσης , η Μόνιμη Γραμματεία με έμφαση στις τεχνικές υπηρεσίες και στις επικοινωνίες.

Η Διεθνής Ένωση διοικείται από ένα Συμβούλιο στο οποίο συμμετέχει κάθε Νηογνώμονας – μέλος με ένα στέλεχός του. Το Συμβούλιο συνέρχεται τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο και αποφασίζει για την πολιτική και τις κατευθύνσεις της Ένωσης. Αναλύει το έργο των ομάδων εργασίας της Ένωσης και υιοθετεί κανονισμούς σε τεχνικά θέματα , τους οποίους και δημοσιεύει σε ενοποιημένη έκδοση.

Η συμμετοχή ενός Νηογνώμονα στη Διεθνή Ένωση Νηογνομόνων προσδίδει κύρος σε αυτόν και επιτυγχάνεται η διεθνής αναγνώρισή του.

Η διεθνής αναγνώριση ενός Νηογνώμονα επιτυγχάνεται επίσης με :

- Το να παρακολουθεί μεγάλο αριθμό ποντοπόρων πλοίων
- Το να αναγνωρίζεται από τους Διεθνείς Ασφαλιστικούς Οργανισμούς και ιδιαίτερα από το Insitute of London Underwriters
- Το να διαθέτει κανονισμούς ασφαλείας
- Το να διαθέτει υποδομή και οργάνωση, τόσο στο εσωτερικό της χώρας που εδρεύει, όσο και στα μεγάλα λιμάνια του εξωτερικού.

Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης παρακολουθούν σχεδόν το 60 % του παγκόσμιου στόλου και διενεργούν περισσότερες από 500.000 επιθεωρήσεις κάθε χρόνο. Η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων παρέχει τεχνική υποστήριξη σε πολλά κράτη μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.) Θεωρείται ένας ουσιαδής παράγων στη θάλασσα.

1.10 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Στην Ελλάδα ιδρύθηκε το 1870 για πρώτη φορά ένα Γραφείο Ελληνικού Νηογνώμονα από τη Ναυτική Τράπεζα "Αρχάγγελος". Λειτουργησε για κάποια χρόνια και στη συνέχεια διαλύθηκε. Το 1919 ανασυστάθηκε από ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες ο λεγόμενος "Ελληνικός Νηογνώμων" με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας. Το 1950 αναγνωρίστηκε επίσημα από το Ελληνικό κράτος.³



Πρόκειται για νομικό πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου , με δραστηριότητες που περιορίζονται κυρίως στον ελληνικό χώρο. Τον Ελληνικό Νηογνώμονα έχουν αναγνωρίσει μέχρι στιγμής δεκαπέντε ξένες χώρες και του έχουν αναθέσει τη διενέργεια επιθεωρήσεων στα πλοία τους.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 **ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ** **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

2.1 Γενικά

Η ασφάλεια του πλοίου και η ασφαλής εκτέλεση των πλόων απασχόλησε τον άνθρωπο από την αρχαιότητα. Αθηναίοι ρήτορες όπως ο Ισοκράτης, ο Υπερείδης, ο Δημοσθένης έκαναν λόγο για ναυάγια πλοίων, και τις κυρώσεις που ενδεχομένως μπορεί να υπάρχουν στο περιβάλλον.

Στα νεότερα χρόνια, η διεθνής κοινότητα ήταν η πρώτη που ασχολήθηκε με θέματα ασφάλειας. Μάλιστα το 1899 έγινε στην Ουάσιγκτον η πρώτη διεθνής Διάσκεψη για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας χωρίς όμως ουσιαστικά αποτελέσματα. Η βύθιση του Τιτανικού το 1912 οδήγησε σε νέα διάσκεψη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα αλλά η σύμβαση που συνάφθηκε δεν τέθηκε σε εφαρμογή λόγω του Α΄ παγκοσμίου Πολέμου. Το 1929 έγινε νέα διάσκεψη όπου και υπογράφηκε η πρώτη διεθνής σύμβαση η οποία αφού υπέστη κατά καιρούς τροποποιήσεις ίσχυσε από το 1960 ως η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea- SOLAS 1960). Το 1974 αναθεωρήθηκε και έκτοτε συνεχώς τροποποιείται.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο η νομοθεσία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας απέκτησε Διεθνή χαρακτήρα και την 6^η Μαρτίου του 1948 ιδρύθηκε ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Σύμβουλευτικός Οργανισμός (Inter-government Maritime Consultative Organisation – I.M.C.O.) . Το 1982 ο ίδιος οργανισμός μετονομάστηκε σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation –I.M.O.)

2.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός – I.M.O

Ο I.M.O. έχει έδρα το Λονδίνο, και ως αντικείμενο εργασιών τη μελέτη και την επίλυση των προβλημάτων που προκαλούνται κατά τη διεξαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι εξειδικευμένο όργανο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Αποβλέπει στη συνεργασία των κρατών σε θέματα που αφορούν γενικότερα την Εμπορική Ναυτιλία και στην επίτευξη ανώτερου επιπέδου ασφάλειας στα πλοία. Τα μέλη του ανέρχονται στα 163 ανάμεσα στα οποία βρίσκεται φυσικά και η Ελλάδα. Συνεργάζεται επίσης με 36 Διακυβερνητικούς Οργανισμούς και παρέχει συμβουλές σε 61 μη κυβερνητικούς οργανισμούς.

Τα μέλη του IMO είναι:

- Η Συνέλευση
- Το Συμβούλιο
- Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας
- Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος
- Η Νομική Επιτροπή
- Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας
- Η Επιτροπή Διευκολύνσεων

Παρακάτω παραθέτουμε πίνακα με όλα τα κράτη μέλη του Ι.Μ.Ο και τη Χρονολογία εισόδου τους:4

Αντίγκουα & Μπαρμπούντα	1986
Άγιος Μαρίνος	2002
Αγκόλα	1977
Αζερμπαϊτζάν	1995
Αίγυπτος	1958
Αιθιοπία	1975
Αϊτη	1953
Ακτή Ελεφαντοστού	1960
Αλβανία	1993
Αλγερία	1963
Αργεντινή	1953
Αυστραλία	1952
Αυστρία	1975
Βανουάτου	1986
Βέλγιο	1951
Βενεζουέλα	1975
Βιετνάμ	1984
Βολιβία	1987
Βοσνία Ερζεγοβίνη	1993
Βουλγαρία	1960
Βραζιλία	1963
Γαλλία	1952
Γερμανία	1959
Γεωργία	1993
Γκάμπια	1979
Γκαμπόν	1976
Γκάνα	1959
Γουατεμάλα	1983
Γουιάνα	1980
Γουινέα	1975
Γουινέα- Μπισάου	1977
Γρενάδα	1998
Δανία	1959
Δομινικανή Δημοκρατία	1953
Δομίνικος	1979

4 Δημήτριος Ν. Μηλωνόπουλος, "Ναυτιλία, Εννοια-Τομεις-Δομές", Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2004, σελ.145-147

Εκουαδόρ	1956
Ελ Σαβαδόρ	1981
Ελβετία	1955
Ελλάδα	1958
Ερυθραία	1993
Εσθονία	1992
Η.Π.Α	1950
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	1980
Ηνωμένο Βασίλειο	1949
Ιαπωνία	1958
Ινδία	1959
Ινδονησία	1961
Ιορδανία	1973
Ιράκ	1973
Ιράν	1958
Ιρλανδία	1973
Ισημερινή Γουινέα	1972
Ισλανδία	1960
Ισπανία	1962
Ισραήλ	1952
Ιταλία	1957
Καζακστάν	1994
Καμερούν	1961
Καμπότζη	1961
Καναδάς	1948
Κατάρ	1977
Κάτω Χώρες- Ολλανδία	1949
Κέννα	1973
Κίνα	1973
Κιρμπάτι	2003
Κογκό	1975
Κολομβία	1974
Κομόρος	2001
Β.Κορέα	1986
Ν.Κορέα	1962

Κόστα Ρίκα	1981
Κούβα	1966
Κουβέιτ	1960
Κροατία	1992
Κύπρος	1973
Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (πρώην Ζαίρ)	1973
Λετονία	1993
Λίβανος	1966
Λιβερία	1959
Λιβύη	1970
Λιθουανία	1995
Λουξεμβούργο	1991
Μαδαγασκάρη	1961
Μαλαισία	1971
Μαλάουι	1989
Μαλδίβες	1967
Μάλτα	1966
Μαρόκο	1962
Μαυρίκιος	1978
Μαυριτανία	1961
Μεξικό	1954
Μογγολία	1996
Μοζαμβίκη	1979
Μολδαβία	2001
Μόνακο	1989
Μπαγκλαντές	1976
Μπαρμπάντος	1970
Μπαχάμες	1976
Μπαχρέιν	1976
Μπελίζ	1990
Μπενίν	1980
Μπρουνέι	1984
Μυανμάρ	1951
Ναμίμπια	1994
Νέα Ζηλανδία	1960
Νεπάλ	1979

Νησιά Μάρσαλ	1998
Νησιά Σολωμόντα	1988
Νιγηρία	1962
Νικαράγουα	1982
Νορβηγία	1958
Νότια Αφρική	1995
Ομάν	1974
Ονδούρες	1954
Ουγγαρία	1970
Ουκρανία	1994
Ουρουγουάη	1968
Πακιστάν	1958
Παναμάς	1958
Παπούα- Νέα Γουινέα	1976
Παραγουάη	1993
Περού	1968
Πολωνία	1960
Πορτογαλία	1976
Πράσινο Ακρωτήριο	1976
Ρουμανία	1965
Ρώσικη Ομοσπονδία	1958
Σαιν Βινσεντ & Γρεναντίνες	1981
Σαιν Κιτς & Νέμης	2001
Σαμόα	1996
Σάντα Λουτσία	1980
Σάο Τομέ & Πρίνσιπε	1990
Σαουδική Αραβία	1969
Σενεγάλη	1960
Σερβία & Μαυροβούνιο	2000
Σεϋχέλλες	1978
Σιγκαπούρη	1966
Σιέρα Λεόνε	1973
Σκόπια	1993
Σλοβακία	1993
Σλοβενία	1993
Σομαλία	1978

Σουδάν	1974
Σουηδία	1959
Σουρινάμ	1976
Σρι Λάνκα	1972
Συρία	1963
Ταϊλάνδη	1973
Τανζανία	1974
Τζαμάικα	1976
Τζιμπουτί	1979
Τόγκα	2000
Τόγκο	1983
Τουρκία	1958
Τουρμεκιστάν	1993
Τρινιντάν & Τομπάγκο	1965
Τσέχικη Δημοκρατία	1993
Τυνησία	1963
Υεμένη	1979
Φιλιππίνες	1964
Φιλανδία	1959
Φίτζι	1983
Χιλή	1972

2.2.1. Διάρθρωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

Η διάρθρωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού έχει ως εξής:

- Η **Συνέλευση** (Assembly) είναι ένα πλήρες όργανο και σε αυτό συμμετέχουν αντιπρόσωποι όλων των μελών του Οργανισμού. Αποφασίζει για το πρόγραμμα εργασιών, εγκρίνει τις συστάσεις, ψηφίζει τον προϋπολογισμό του Οργανισμού, στον οποίο συνεισφέρουν αναλογικά όλα τα κράτη-μέλη. Επίσης η Συνέλευση εκλέγει τα μέλη του Συμβουλίου και εγκρίνει το διορισμό του Γενικού Γραμματέα. Συνέρχεται στο Λονδίνο κάθε δύο χρόνια.
- Το **Συμβούλιο** (Council) είναι περιορισμένο όργανο και σ' αυτό συμμετέχουν οι εκπρόσωποι από 32 κράτη-μέλη που εκλέγονται με ειδική διαδικασία που βασίζεται στη δίκαιη γεωγραφική κατανομή και στη δύναμη του εμπορικού στόλου του κάθε κράτους.
- Η **Γραμματεία** (Sec. General) αποτελεί το μηχανισμό διοικητικής υποστήριξης του Οργανισμού, επικεφαλής της οποίας είναι ο Γενικός Γραμματέας, ο οποίος εκλέγεται από το Συμβούλιο μετά από πρόταση της Γενικής Συνέλευσης.
- Η **Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας** (Maritime Safety Committee / MSC) που μελετά τις προτάσεις που υποβάλλουν τα κράτη-μέλη με προοπτική να τις ενσωματώσει στη διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Η επιτροπή έχει τις πιο κάτω υποεπιτροπές:
 1. Χύδην φορτίων

2. Μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων, Στερεών, και Εμπορευματοκιβωτίων
3. Προστασίας κατά της Πυρκαγιάς
4. Ραδιοεπικοινωνιών, έρευνας και διάσωσης
5. Ασφάλειας της ναυσιπλοΐας
6. Σχεδίασης και εξοπλισμού πλοίων
7. Ευστάθειας, Γραμμών Φόρτωσης και Ασφάλειας Αλιευτικών Σκαφών
8. Εκπαίδευσης και Εκτέλεσης φυλακής
9. Εφαρμογής των κανόνων του κράτους της σημαίας

- Η **Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος** (Marine Environment Protection Committee / MEPC) είναι αρμόδια για το συντονισμό των ενεργειών του Οργανισμού για την αποφυγή της ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία και άλλες πηγές.
- Η **Νομική Επιτροπή** (Legal Committee / LC) ιδρύθηκε μετά από του Torrey Canyon το 1967 προκειμένου να αντιμετωπισθούν τα νομικά προβλήματα που ανέκυψαν .
- Η **Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας** (Technical Cooperation Committee / TC) η οποία παρέχει τεχνική βοήθεια σε θέματα ναυτιλίας, κυρίως στις χώρες που είναι σε ανάπτυξη.
- Η **Επιτροπή Διευκολύνσεων** (Facilitation Committee / FAL) έχει ως κύριο έργο τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των πλοίων με τη χρήση απλουστευμένων διαδικασιών και τον περιορισμό των γραφειοκρατικών διατυπώσεων στα λιμάνια.

2.3 Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα-SOLAS

Η Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Εξαιρούνται δεν διέπονται από τις διατάξεις της τα:

- Πολεμικά πλοία και Οπλιταγωγά
- Φορηγά πλοία με χωρητικότητα μικρότερη των 500 κοχ
- Πλοία που δεν έχουν μηχανή πρόωση
- Ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής
- Πλοία ψυχαγωγίας που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές
- Αλιευτικά πλοία

Οι κανόνες της Σύμβασης εφαρμόζονται γενικά σε νέα πλοία δηλαδή σε αυτά που ναυπηγούνται μετά την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ ή μετά την ημερομηνία που εφαρμόζονται οι εκάστοτε τροποποιήσεις. Για τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί προς τη ισχύς της Σύμβασης ή προ της ισχύς των τροποποιήσεων της, τα λεγόμενα υπάρχοντα πλοία, τίθενται προϋποθέσεις.

Τα πλοία που υπάγονται στη Σύμβαση εφοδιάζονται με πιστοποιητικά ασφαλείας, τα οποία πιστοποιούν ότι οι τομείς του πλοίου, στους οποίους αναφέρεται το καθένα, είναι σε καλή κατάσταση και πληρούν τους όρους της Σύμβασης για ασφαλή ναυσιπλοΐα . Κάθε πιστοποιητικό έχει ορισμένο χρόνο ισχύς όπου και αναγράφεται

σε αυτό. Μετά τη λήξη της ισχύς του πιστοποιητικού, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης ή η πλοιοκτήτρια εταιρία είναι υποχρεωμένη να προβεί σε ανανέωση του διαφορετικά απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου. Τα πιστοποιητικά εκδίδονται από την αρμόδια αρχή κάθε χώρας ή από εξουσιοδοτημένο Νηογνώμονα.

Για τα ελληνικά πλοία τα πιστοποιητικά που εκδίδει το Υ.Ε.Ν / Δ.Ε.Ε.Π. ή ο Ελληνικός Νηογνώμονας ή κάποιος άλλος εξουσιοδοτημένος Νηογνώμονας. Τα πιστοποιητικά είναι δυνατόν να παραταθούν ως προς τη διάρκεια της ισχύς τους για πέντε μήνες το πολύ. Σε ειδικές περιπτώσεις που ορίζονται στη Σύμβαση δύναται να χορηγηθεί απαλλαγή από την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των κανονισμών της Σύμβασης και το πλοίο εφοδιάζεται με ειδικό πιστοποιητικό που λέγεται << Πιστοποιητικό Απαλλαγής>>.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα περιλαμβάνει τα παρακάτω κεφάλαια:

Κεφάλαιο 1: Γενικές Διατάξεις

Περιλαμβάνει γενικές διατάξεις, ορισμούς, εφαρμογές, εξαιρέσεις, πιστοποιητικά κτλ.

Κεφάλαιο 2: Κατασκευές

Αναφέρεται σε κατασκευαστικά θέματα και σε θέματα εξοπλισμού.

Κεφάλαιο 3: Σωστικά Μέσα

Αναφέρεται στα σωστικά μέσα, την κατασκευή, τα εφόδια, το χειρισμό σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων κτλ.

Κεφάλαιο 4: Ραδιοεπικοινωνίες

Αναφέρεται στις ραδιοεπικοινωνίες του πλοίου. Ενσωματώνει τροποποιήσεις που εισήχθησαν με την καθιέρωση του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System – G.M.D.S.S)

Κεφάλαιο 5: Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

Αναφέρεται στα συστήματα κινδύνου που είναι υποχρεωμένοι να εκτέμουν οι πλοίαρχοι όταν συναντούν ναύαγια, θύελλα, επικίνδυνους πάγους κτλ.

Κεφάλαιο 6: Μεταφορά Φορτίων

Αναφέρεται στη μεταφορά φορτίων τα οποία εγκυμονούν κινδύνους για το πλοίο.

Κεφάλαιο 7: Μεταφορά επικίνδυνων Εμπορευμάτων

Αναφέρεται στην κατάταξη, συσκευασία, σήμανση, επιγραφή και στις απαιτήσεις στοιβασίας των επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Κεφάλαιο 8: Πυρηνοκίνητα πλοία

Αναφέρεται στην έγκριση εγκατάστασης αντιδραστήρα στην καταλληλότητα εγκατάστασής του στα πλοία, στην ασφάλεια από ραδιενέργεια, στα πιστοποιητικά που πρέπει να έχει ένα πυρηνοκίνητο πλοίο

Κεφάλαιο 9: Διαχείριση πλοίων

Αναφέρεται στη διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, στη βελτίωση της ενημέρωσης του προσωπικού σε θέματα ασφάλειας, την αναγνώριση και υιοθέτηση των σχετικών Κωδικών, Οδηγιών και Προτύπων Ασφάλειας, την προετοιμασία για

την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και την εξασφάλιση ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος.

Κεφάλαιο 10: Ταχύπλοα σκάφη

Αναφέρεται στην εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας στα ταχύπλοα σκάφη

Κεφάλαιο 11: Αριθμός Αναγνώρισης Πλοίων

Καθιερώνεται ο αριθμός αναγνώρισης I.M.O. που χορηγείται σε κάθε πλοίο και αναγράφεται στα πιστοποιητικά του πλοίου.

Κεφάλαιο 12: Πλοία χύδην ξηρών φορτίων

Αναφέρεται στην ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν χύδην ξηρά φορτία.

2.4 Διεθνής κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας

Παρακάτω αναφέρουμε τις κυριότερες συμβάσεις που έπαιξαν ρόλο στην ανάπτυξη της ναυτικής τεχνολογίας και κατ'επέκταση στη διαμόρφωση των κριτηρίων για την αξιολόγηση ενός πλοίου σε κλάση :

Κατά τη διάρκεια της τρίτης συνόδου της συνέλευσης του Οργανισμού IMO τονίστηκε έντονα η αναγκαιότητα μιας νέας Σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης (Convention on Load Lines , 1966). Η συγκεκριμένη Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ δυο χρόνια αργότερα και ουσιαστικά έθετε περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα που πρέπει να έχει ένα πλοίο για τη φόρτωση μέχρι και τα έξαλλα του .Η τελική πράξη διέθετε τρία παραρτήματα:

- 1.Κανονισμοί για τις γραμμές φόρτωσης
- 2.Καθιέρωση Εποχιακών ζωνών και περιοχών
- 3.Πιστοποιητικά

Ένα χρόνο αργότερα και συγκεκριμένα το 1969 με την παρουσία πενήντα ενός αντιπροσώπων των κρατών- μελών εγκρίθηκε και προχώρησε σε υπογραφή και επικύρωση η Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των πλοίων (Convention on Tonnage Measurement of Ships ,1969). Από τη συγκεκριμένη σύμβαση εξαιρούνται τα κάτωθι πλοία: α) πολεμικά β) πλοία που η χωρητικότητά τους δε ξεπερνά τους 24 τόνους γ)πλοία που κινούνται στα εσωτερικά ύδατα των κρατών μελών αλλά και σε κλειστές θάλασσες π.χ. Μαύρη, Κασπία κτλ Για τους Νηογνώμονες η μέτρηση της χωρητικότητας υπήρξε ένα από τα μεγάλα θέματα της Ναυτιλίας και η αιτία για κάποια ναυτικά ατυχήματα.

Στην 6^η Σύνοδο της Συνέλευσης το 1969 αποφασίστηκε η διενέργεια συνδιάσκεψης με σκοπό την κατάρτιση Σύμβασης για τα επιβατηγά πλοία που εμπλέκονται σε ειδικά ταξίδια π.χ κρουαζιερόπλοια (Special Trade Passengers Ships Agreement, 1971) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1974 και μέχρι τον Οκτώβριο του 1979 είχε υπογραφεί από 7 κράτη. Η σύμβαση αναφερόταν στην ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών για ταξίδια αναψυχής και υπερπόντια.

Στη συνδιάσκεψη της Αθήνας ετοιμάστηκε και υπογράφηκε Σύμβαση για τη μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους δια θαλάσσης (Carriage of

Passengers and their Luggage by Sea , 1974) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1987. Συγκεκριμένα προέβλεπε ειδικούς κανόνες σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

Ο IMO σε συνεργασία με τον οργανισμό Τροφίμων και Γεωργίας (FAO)και το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) στην 7^η και 8^η Συνέλευσης το έτος 1971 κατέληξαν στα ακόλουθα: α) στην έκδοση του κώδικα για την ασφάλεια και την υγιεινή των αλιείων και β) στην υιοθέτηση εθελοντικών οδηγιών για το σχεδιασμό , την κατασκευή και τον εξοπλισμό των μικρών αλιευτικών σκαφών. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων (Tirremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels τέθηκε σε εφαρμογή μόλις το 1984.

Οι παραπάνω συμβάσεις αναφέρθηκαν διότι υπηρξαν τα θεμέλια ή αλλιώς τα κριτήρια για την ένταξη κάποιων πλοίων σε κλάσεις.

2.5 Νέες πολιτικές Θαλάσσιας Ασφάλειας

Για να επιτευχθεί ο στόχος ενός υψηλότερου επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας, είναι απαραίτητο να έχουμε μια σαφή εικόνα ποιος αναπτύσσει πολιτική για το θέμα αυτό, και με ποιο τρόπο. Αυτό είναι πιο δύσκολο από ό,τι φαίνεται εκ πρώτης όψεως.

Τι εννοούμε κατ' αρχάς με τη φράση 'πολιτική για τη θαλάσσια ασφάλεια; Με την ευρύτερη δυνατή ερμηνεία, εννοούμε νόμους, κανόνες, κανονισμούς, οδηγίες, μνημόνια (MOUs), ψηφίσματα, πρωτόκολλα, προδιαγραφές, υποδείξεις, κώδικες, πρακτικές, ή γενικά οποιοδήποτε μέτρο που προδιαγράφει, υποδεικνύει, υποχρεώνει, ενθαρρύνει ή ακόμη και αστυνομεύει συγκεκριμένες δράσεις που επιδρούν στη θαλάσσια ασφάλεια.

Ο κύριος παίκτης στη διαμόρφωση πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), οι Νηογνώμονες, και ειδικά η Διεθνής Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (πλέον γνωστή ως SOLAS). Εκτός από την SOLAS, ο IMO υιοθετεί και άλλα μέτρα που έχουν σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια, είτε έμμεσα είτε άμεσα. Παραδείγματα είναι η Διάσκεψη STCW για την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών και ο κώδικας για πλοία μεγάλων ταχυτήτων (HSC Code). Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (πιο γνωστός ως ISM Code) είναι ένα από τα εργαλεία για την αναβάθμιση της ασφάλειας των πλοίων που πιστοποιούνται σύμφωνα μ' αυτόν και είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες για τη λεγόμενη 'ποιοτική ναυτιλία'. Ο IMO ούτε υλοποιεί ούτε ελέγχει την εφαρμογή των κανονισμών, αυτό είναι ευθύνη των χωρών μελών του και των Νηογνώμωνων.

Άλλοι παίκτες που παίζουν ρόλο στην ανάπτυξη, υλοποίηση και εφαρμογή πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι, τα κράτη σημαίας (flag states), τα κράτη λιμένος (port states), ο IACS , διεθνείς φορείς όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, οργανισμοί εργασίας όπως ο ILO, και γενικά ολόκληρο το φάσμα της ναυτιλιακής κοινότητας, όπως πλοιοκτήτες, ναυλωτές, λιμάνια, ναυπηγεία, ασφαλιστικές εταιρίες (P&I Clubs), περιβαλλοντικές οργανώσεις, κλπ

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

προδιαγραφές εκπαίδευσης και πιστοποίηση των ναυτικών, καταλληλότητα για εργασία, απαγόρευση χρήσης αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών, καταγραφή της κόπωσης του πληρώματος, συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επάνω στο σκάφος, και κοινή γλώσσα εργασίας μεταξύ των μελών του πληρώματος. Αντικείμενα επίσης είναι ο εξοπλισμός του πλοίου, το interface μεταξύ ανθρώπου και μηχανής, οι επικοινωνίες πλοίου-πλοίου και πλοίου-ξηράς, τα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας, τα συστήματα αναφοράς των πλοίων, και οι κανονισμοί ασφάλειας των λιμένων. Υπάρχουν επίσης κανόνες ναυσιπλοίας, κανονισμοί φορτοεκφόρτωσης, κανονισμοί πυρόσβεσης, διαδικασίες έρευνας και διάσωσης, περιβαλλοντική προστασία, σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση των πλοίων και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και εγκατάλειψης του πλοίου.

Δεν είναι δύσκολο να συνειδητοποιήσει κανείς ότι αυτός και μόνο ο μεγάλος αριθμός των παικτών καθώς και το τεράστιο εύρος θεμάτων που εμπλέκονται στη διαμόρφωση των πολιτικών για τη θαλάσσια ασφαλεία μπορούν να οδηγήσουν σε κάποιες ή ακόμη και σε όλες από τις ακόλουθες καταστάσεις:

- Υπερβολικός αριθμός κανονισμών
- Πολύχρωμο μωσαϊκό κανονισμών
- Επικαλύψεις μεταξύ κανονισμών
- Αντιφάσεις μεταξύ κανονισμών
- Κενά μεταξύ κανονισμών.

Τέτοιες καταστάσεις έχουν ευρύτατα επικριθεί από τη ναυτιλιακή κοινότητα ότι συμβάλλουν στη μείωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας λόγω υπερβολικής νομοθεσίας, αλλά και στην έλλειψη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου ασφάλειας λόγω των πιθανών κενών που μπορεί να προκαλέσουν τέτοιες ρυθμίσεις. Ναυτιλιακοί κύκλοι θεωρούν ότι οι υπάρχοντες κανονισμοί ασφάλειας είναι κάτι παραπάνω από επαρκείς, αλλά ότι η έλλειψη αστυνόμευσης και απαραίτητης συμμόρφωσης σ' αυτούς είναι ο κύριος συντελεστής που προκαλεί τα ναυτικά ατυχήματα. Αυτό δημιουργεί ένα περιβάλλον αθέμιτου ανταγωνισμού που ευνοεί εκείνους που δεν συμμορφώνονται με τους κανονισμούς ασφάλειας και είναι σε βάρος εκείνων που είναι συνεπείς. Πολλοί υποστηρίζουν πως η προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας αντί να συζητείται η ανάπτυξη νέας.

Είναι όμως κοινό μυστικό πως ένα μεγάλο κομμάτι της μέχρι τώρα νομοθετικής δραστηριότητας σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας έλαβε χώρα αμέσως μετά από συγκεκριμένες μεγάλες ναυτικές καταστροφές. Τέτοιες ήταν η ανατροπή του HERALD OF FREE ENTERPRISE το 1987 (193 νεκροί), η προσάραξη του EXXON VALDEZ το 1989 (μεγάλη ρύπανση), η πυρκαγιά στο SCANDINAVIAN STAR το 1990 (158 νεκροί), η βύθιση του ESTONIA το 1994 (852 νεκροί) και διάφορες σημαντικές απώλειες bulk carriers (π.χ. το DERBYSHIRE το 1980 – 44 νεκροί). Η απώλεια του ERIKA το 1999 (μεγάλη ρύπανση) οδήγησε σε δυο μεγάλα νομοθετικά πακέτα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, γνωστά ως ERIKA I και ERIKA II.

Ας δούμε πιο λεπτομερώς μερικά από τα σημαντικότερα ναυτικά ατυχήματα :

Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων

TORREY CANYON, 1967. AMOCO CADIZ, 1978. EXXON VALDEZ, 1989. ERIKA, 1999. Κάθε περίπου 10 χρόνια, μια καταστροφική πετρελαιοκηλίδα μονοπωλεί τους τίτλους των εφημερίδων όλου του κόσμου, χωρίς να υπολογίσει κανείς άλλες μικρότερες πετρελαιοκηλίδες που συμβαίνουν ενδιάμεσα. Το σημείο καμπής αναφορικά με τα μέτρα που ελήφθησαν ήρθε το 1989. Το EXXON VALDEZ δεν προκάλεσε μόνο μεγάλη οικολογική καταστροφή στην Αλάσκα, αλλά είναι υπεύθυνο και για ένα από τα πιο κοσμογονικά ναυτικά νομοθετήματα στον κόσμο, το Oil Pollution Act of 1990 (OPA' 90). Μεταξύ άλλων, το OPA' 90 προδιαγράφει δραστικές αλλαγές στη σχεδίαση και κατασκευή των δεξαμενοπλοίων που θα επιτρέπονται να επισκέπτονται τις ΗΠΑ, με τα διπύθμενα και διπλά τοιχώματα να είναι οι πιο σημαντικές απαιτούμενες αλλαγές.

Το OPA' 90, αν και εθνική νομοθεσία των ΗΠΑ, είχε παγκόσμια εμβέλεια. Προκάλεσε δραστικές επιπτώσεις στη σχεδίαση, στη λειτουργία και στα οικονομικά της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, όχι μόνο στις ΗΠΑ αλλά παγκόσμια. Η βασική ερώτηση όμως είναι, τι οφέλη τελικά παρήγαγε το νομοθέτημα αυτό, και σε τι κόστος;

Αν και είναι ίσως νωρίς, η ίδια ερώτηση μπορεί να τεθεί και για το πακέτο μέτρων ERIKA I, του οποίου η φιλοσοφία είναι παρόμοια όσον αφορά τη σταδιακή απομάκρυνση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος από τα Ευρωπαϊκά νερά. Το πακέτο αυτό διατυπώθηκε μετά την πετρελαιοκηλίδα του ERIKA, και έχει ήδη εγκριθεί νομοθετικά από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εκτός από την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, το πακέτο επίσης προδιαγράφει αυστηρότερους ελέγχους από τους νηογνώμονες και το port state control.

Όμως, είναι κοινά αποδεκτό ότι και τα δυο αυτά ατυχήματα (EXXON VALDEZ και ERIKA) οφειλόταν στην αστοχία του ανθρώπινου παράγοντα. Στην πρώτη περίπτωση, η χρήση αλκοόλ από τον καπετάνιο του πλοίου, η αποτυχία του πηδαλιούχου να μανουβράρει σωστά το πλοίο λόγω κόπωσης και η αστοχία του συστήματος θαλάσσιας κυκλοφορίας λόγω ανεπαρκούς επάνδρωσης, προσδιορίστηκαν από το NTSB (Εθνική Επιτροπή Ασφάλειας Μεταφορών των ΗΠΑ) ως οι πλέον καθοριστικοί παράγοντες. Στη δεύτερη περίπτωση, υποστηρίχθηκε ότι η πλημμελής διαδικασία επιθεώρησης από τον Ιταλικό νηογνώμονα RINA πιθανότατα ήταν ο πιο καθοριστικός παράγοντας.

Για να είμαστε πάντως δίκαιοι, το πακέτο ERIKA I περιέχει και άλλες, πιο άμεσες διατάξεις, όπως αυστηρότερους ελέγχους από νηογνώμονες και το port state control. Οι διατάξεις αυτές, αν εφαρμοστούν σωστά, ίσως περιορίσουν σημαντικά το ρίσκο τέτοιων ατυχημάτων στο μέλλον. Το ίδιο μπορεί να λεχθεί και για το πακέτο ERIKA II, το οποίο δεν έχει ακόμη τεθεί σε πλήρη νομική εφαρμογή. Το πακέτο περιλαμβάνει τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για τη Θαλάσσια Ασφάλεια (EMSA), καλύτερες διαδικασίες πληροφόρησης και παρακολούθησης, και ένα νέο σχήμα αποζημίωσης για θύματα πετρελαϊκής ρύπανσης. Βέβαια, το ζήτημα κόστους-οφέλους εξακολουθεί και ισχύει και εδώ.

Ατυχήματα Roro ferries

Η ανατροπή του HERALD OF FREE ENTERPRISE το 1987, μαζί με την πολύ πιο καταστροφική βύθιση του ESTONIA το 1994, ήταν σαφέστατα τα γεγονότα που

σηματοδότησαν την ανάπτυξη νέων κανονισμών του IMO για τη σχεδίαση και λειτουργία των Roro ferries. Το μεγαλύτερο μέρος των κανονισμών αυτών εστιάζεται σε τεχνολογικές λύσεις που μειώνουν την πιθανότητα βύθισης του πλοίου σε περίπτωση κατάκλισης από νερά, αντί να περιορίσουν την πιθανότητα να συμβεί το τελευταίο. Εκτός από κανόνες σχεδίασης, περιλαμβάνουν και κανόνες ασφαλούς εκκένωσης του πλοίου από τους επιβάτες σε περίπτωση ατυχήματος.

Είναι σαφές ότι οι νέοι κανόνες των εσωτερικών υποδιαθέσεων (πλέον γνωστοί ως 'συμφωνία της Στοκχόλμης', η οποία προβλέπει το πλοίο να επιπλέει με 50 εκατοστά νερό στο deck) θα αλλάξουν ριζικά τη σύνθεση του στόλου των Ευρωπαϊκών roto ferries στα επόμενα χρόνια, καθόσον θα είναι πολύ ακριβό να μετασκευασθούν τα παλιά πλοία σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές. Οι οικονομικές επιπτώσεις αυτής της αλλαγής είναι άγνωστες, αλλά υπολογίζεται να είναι τεράστιες. Με πολλές ακτοπολιτικές εταιρίες να αγωνίζονται να επιζήσουν και να ξεπληρώσουν τα δάνειά τους, η ανανέωση του στόλου δεν θα είναι εύκολη.

Ατυχήματα bulk carriers

Το ατύχημα του DERBYSHIRE το 1980, μαζί με άλλες τραγικές απώλειες τέτοιων πλοίων, προκάλεσαν την εμπεριστατωμένη αναδιάρθρωση των κανονισμών του IMO και του IACS για τη σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση των bulk carriers. Οι νέοι κανονισμοί έχουν τεράστιες επιπτώσεις στη λειτουργία και στα οικονομικά των bulk carriers. Όμως, είναι εντελώς ασαφές αν η απώλεια του DERBYSHIRE θα είχε αποφευχθεί αν το πλοίο αυτό είχε κατασκευαστεί σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς. Πιο σχετικό στην περίπτωση αυτή φαίνεται να είναι το γεγονός ότι ο καπετάνιος του πλοίου επέλεξε να ταξιδέψει το πλοίο με τόσο αντίξοες καιρικές συνθήκες. Γενικότερα, δεν είναι πάντα σαφές αν οι γνωστές άλλες τραγωδίες των bulk carriers οφείλονται περισσότερο στο design των πλοίων παρά σε παράγοντες όπως η λανθασμένη φόρτωση, ο συνδυασμός κακών καιρικών συνθηκών και υψηλών ταχυτήτων ή ακόμη και σε άλλες παραμέτρους που συνδέονται με το ανθρώπινο λάθος.

Η τελευταία τάση από την αφρόκρεμα του IACS είναι τα διπλά τοιχώματα να εισαχθούν και στα bulk carriers. Αν και αυτό είναι σε εθελοντική βάση προς το παρόν, πολλοί θεωρούν πιθανό να δούμε τέτοια μέτρα να γίνουν υποχρεωτικά στο μέλλον.

Όπως και να 'χει όμως η βασική προϋπόθεση είναι ότι οι πολιτικές που τελικά υιοθετούνται στα απόνερα ενός ατυχήματος θα πρέπει να αναγνωρίζουν σωστά τους σημαντικότερους παράγοντες που προκάλεσαν αυτό το ατύχημα και να υλοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο που να εμποδίζουν αυτούς τους παράγοντες να εμφανιστούν ξανά, ή σε περίπτωση που επανεμφανιστούν, να περιορίζουν τις επιβλαβείς επιπτώσεις τους.

Ακριβώς αυτό το σημείο αποτελεί, κατά τη γνώμη μου, ένα αμφισβητούμενο σημείο της μέχρι τώρα προσέγγισης σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Πολλές από τις πολιτικές που υιοθετήθηκαν ως αποτέλεσμα μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων επικέντρωσαν την προσοχή τους σε 'τεχνολογικές' ή 'σχεδιαστικές' λύσεις. Συγκεκριμένα, αυτές οι λύσεις περιλαμβάνουν σχεδίαση tankers (διτύθμενα , διπλά

τοιχώματα), σχεδίαση Roro (εσωτερικές υποδιαίρεσεις, διαδικασίες εκκένωσης) και σχεδίαση bulk carriers (εγκάρσιες φράκτες, διπλά τοιχώματα), μεταξύ άλλων.

Όμως, πληθώρα επιστημονικών αναλύσεων έχει δείξει ότι τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα (και ιδίως αυτά που προκάλεσαν τις πρόσφατες νομοθετικές δραστηριότητες) οφείλονται κυρίως στην αστοχία του ανθρώπινου παράγοντα στην όλη αλυσίδα της θαλάσσιας ασφάλειας. Αυτό σημαίνει ότι αν ο κρίκος του ανθρώπινου παράγοντα δεν ενισχυθεί, η ενίσχυση κάθε άλλου κρίκου της αλυσίδας (όπως αυτού της τεχνολογίας) θα έχει αβέβαια αποτελέσματα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

3.1 Διαδικασία Ταξινόμησης

3.1.1 Γενικά

Οι συζητήσεις για τον τύπο και τα χαρακτηριστικά του σκάφους αρχίζουν πολύ πριν την εκπόνηση των σχεδίων. Οι τεχνικοί επιθεωρητές των νηογνώμωνων και οι εκπρόσωποι των πλοιοκτητών συζητούν σε επίπεδο ιδεών αρχικά και καταλήγουν σε συγκεκριμένες και ολοκληρωμένες προτάσεις.

Η κανονική επιθεώρηση του τύπου του σκάφους αρχίζει με την υποβολή των σχεδίων. Οι τεχνικοί επιθεωρητές εξετάζουν τα σχέδια για να βεβαιωθούν ότι όλες οι λεπτομέρειες είναι απολύτως σύμφωνες με τους κανόνες και τις προδιαγραφές που έχουν θέσει εξαρχής. Αναλύουν τα σχέδια του σκάφους και των μηχανών για να εξακριβώσουν εάν κατασκευαστικά και μηχανικά είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της εκάστοτε λειτουργίας. Το επόμενο βήμα μετά την έγκριση των σχεδίων είναι οι επιθεωρητές των νηογνώμωνων να << ζήσουν >> με το πλοίο όλη τη διάρκεια κατασκευής του. Με επί τόπου επιθεωρήσεις βεβαιώνονται ότι κάθε μέρος του πλοίου κατασκευάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τους κανονισμούς. Οι επιθεωρήσεις συνεχίζονται και μετά την παράδοση του σκάφους στον ιδιοκτήτη του όποτε αυτές κρίνονται απαραίτητες.

3.1.2 Αίτηση Ταξινόμησης

Για να ταξινομηθεί ένα πλοίο σε οποιαδήποτε κλάση ο πλοιοκτήτης αν πρόκειται για καινούργιο σκαρί ή ο αγοραστής αν πρόκειται για παλιό θα πρέπει να υποβάλει μια ναυπηγική αίτηση. Η αίτηση υποβάλλεται σε στην κεντρική διεύθυνση μέσω του τοπικού επιθεωρητή του νηογνώμονα. Ο αιτών υποχρεούται να επιτρέψει την άνοδο στο πλοίο όχι μόνο στον επιθεωρητή αλλά και σε ολόκληρο το επιτελείο του, να του παράσχει οποιαδήποτε βοήθεια, να του δώσει πλήρεις και ακριβείς πληροφορίες και να πληρώσει το αντίτιμο των εξόδων και των αμοιβών.

3.1.3. Υποβολή και έγκριση σχεδίων

Για ένα πλοίο το οποίο πρόκειται να ναυπηγηθεί κάτω από την εποπτεία ενός νηογνώμονα, θα πρέπει να υποβληθούν και εγκριθούν σχέδια πολύ πριν την έναρξη της κατασκευής του. Στα σχέδια αυτά θα πρέπει να καθορίζονται ευκρινώς οι διατάξεις, οι διαστάσεις των υλικών και οι λεπτομέρειες των κυριότερων τμημάτων της κατασκευής του πλοίου.

Στα εν λόγω σχέδια θα πρέπει να καθορίζονται λεπτομέρειες για τις συγκολλήσεις, πληροφορίες για το βύθισμα των υπολογισμών, την επιδιωκόμενη ταχύτητα, αλλά και τις συνθήκες φόρτωσης και εκφόρτωσης σε περίπτωση ειδικού φορτίου. Υπάρχει περίπτωση να παρέχονται συμπληρωματικές σχετικές πληροφορίες σχετικά με τα βάρη και την κατανομή τους στο πλοίο. Ειδικά για τα ABS θα πρέπει να καταβάλλονται τα κάτωθι αναφερόμενα σχέδια:

Διαμήκη τομή και καταστρώματα

Κατασκευή πυθμένος

Διάταξη νομέων

Κατασκευή εσωτερικού πυθμένα

Ανάπτυγμα ελασμάτων περιβλήματος

Κατασκευή καταστρωμάτων

Κίονες και διαδοκίδες

Υδατοστεγείς φράκτες και φράκτες δεξαμενών κύτων

Διάφοροι μη στεγανοί φράκτες χρησιμοποιούμενοι ως κατασκευαστικά υποστηρίγματα

Σήραγγες ατράκτων

Περιβλήματα μηχανοστασίου και βάσεις λεβήτων κυρίως μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων

Πρωραία κατασκευή

Πλαίσιο κλωβού έλικος και πηδαλίου

Μηχανισμός πηδαλουχίσεως

Βραχίονες ατράκτων

Special frames και διάφορες λεπτομέρειες περιβλήματος στορέων

Στόμια κυτών και μέσα κλεισίματος αυτών

Σύστημα αερισμού σε εκτεθειμένα καταστρώματα

Διάταξη μέσων χειρισμού άγκυρας

Για πλοία ναυπηγημένα χωρίς επίβλεψη, χρειάζονται επιπλέον σχέδια του σκάφους, του μηχανισμού κίνησης του πηδαλίου, των μηχανών προώσεως και των αξόνων, των λεβήτων, των φιαλών πεπιεσμένου αέρος, του συστήματος των αντλιών, και των σωλήνων ηλεκτρικής και ψυκτικής εγκατάστασης. Επίσης για τα ήδη ναυπηγημένα σκάφη θα χρειαστούν πιστοποιητικά και κάθε είδους πληροφόρηση για την προγενέστερη ταξινόμηση.

Ενδεικτικά αναφέρουμε τα αιτούμενα έγγραφα-σχέδια από το Bureau Veritas για την ταξινόμηση των πλοίων: 5

Drawings to be Submitted;

- Midship section
- Longitudinal section and decks
- Bulkheads drawing
- Rudder drawing
- Shell expansion
- Capacity plan
- For tanker and bulkcarriers documents enabling to calculate the still water bending moment according to rules provisions
- General arrangement of the engine room
- Oil (transfert, service) draining , ballasting, fire
- Boilers
- Detailed drawing of the shafting
- Propeller
- Vibration calculations according to rules
- General diagram of power distribution, lighting circuits, emergency circuits
- Single wire diagram of various switch- boards
- Location of electrical equipment with regard to dangerous spaces

Τα σχέδια υποβάλλονται σε τρία αντίτυπα και το ένα μάλιστα επιστρέφεται με την έγκριση ή τις τυχόν παρατηρήσεις του ίδιου του νηογνώμονα . Ας σημειωθεί , πως η έγκριση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή, αν ο νηογνώμονας κρίνει πως τα στοιχεία τα οποία προσκομίστηκαν δε συμφωνούν με τις απαιτήσεις των κανονισμών.

3.1.4 Επίβλεψη κατά την κατασκευή

Από τον νηογνώμονα κατά την ναυπήγηση του σκάφους γίνεται επίβλεψη σε όλα τα υπό κατασκευή κομμάτια του πλοίου όπως μηχανές, υλικά κατασκευής , εξαρτήματα. Ο νηογνώμονας μπορεί να επιβλέπει όχι μόνο το ναυπηγείο αλλά και όλα τα εργαστήρια που κατασκευάζουν τα επί μέρους εξαρτήματα του πλοίου. Όλα θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανόνες και τις απαιτήσεις των εγκεκριμένων σχεδίων !

Ιδιαίτερη προσοχή δίνει ο νηογνώμονας στην επιλογή της "μηχανής πρόωσης" .Ο νηογνώμονας δεν αναλαμβάνει την ευθύνη για την ευστάθεια, τη διαγωγή του πλοίου , τις δονήσεις του σκάφους ή άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά και δεν είναι διατεθειμένος να κάνει κάτι τέτοιο.

3.2.Κανόνες και κανονισμοί

Υπό ενός εκ των νηογνώμωνων εκδίδεται, υπό μορφή βιβλίου κανόνες και κανονισμοί, οι οποίοι αναφέρονται στην κατασκευή και κατάταξη των χαλυβδίνων πλοίων, των μηχανημάτων τους, των συστημάτων πυρόσβεσης της σύμμανσης γραμμής φόρτωσης και χωρητικότητας.

Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ πλοιοκτητών, κατασκευαστών και επιθεωρητών, κατά την εφαρμογή των κανόνων για οποιαδήποτε πλοίο είναι δυνατό να γίνει **προσφυγή** εγγράφως σε επιτροπή η οποία και θα διατάξει τη διενέργεια ειδικής επιθεώρησης και ελέγχου.

Ως βάση για την ταξινόμηση του πλοίου σε κλάση, λαμβάνονται οι κανονισμοί σχετικά με τη ναυπήγηση, τα υλικά, τη διάμετρο, το μέγεθος των υλικών, τον εξοπλισμό οι οποίοι ισχύουν 6 μήνες πριν από την έναρξη της ναυπήγησης και ονομάζονται << Εξαμηνιαίοι Κανονισμοί >>.

Σε περίπτωση ναυπήγησης πλοίων με βάση σχέδια εγκριθέντα πολύ παλαιότερα, καμιά αναδρομική εφαρμογή των τελευταίων μεταβολών δεν είναι δυνατόν να απαιτηθεί εκτός και αν είναι απολύτως απαραίτητη ή οι όροι είναι ευνοϊκότεροι.

Οι κανόνες έχουν κατατεθεί με την προϋπόθεση ότι τα πλοία θα φορτώνονται και θα χειρίζονται δεόντως. Δεν προβλέπουν ειδικές κατανομές ή συγκεντρώσεις φορτίου εκτός και αν αναγράφεται στο χαρακτηρισμό της κλάσης.

Ο νηογνώμονας με τους κανόνες του απαιτεί επιπρόσθετες ενισχύσεις σε οποιοδήποτε πλοίο κατά τη γνώμη του είναι δυνατό να υποστεί σοβαρές κοπώσεις λόγω ειδικών χαρακτηριστικών του τύπου του πλοίου ή όταν είναι αναγκαίο να ληφθεί πρόβλεψη για ιδιαίτερες και εξαιρετικές συνθήκες φόρτωσης ή ερμάτωσης.

3.3 Κατάταξη- Ταξινόμηση

Η ταξινόμηση ενός πλοίου σε κλάση σημαίνει πως ο νηογνώμονας πιστοποίησε πως το εν λόγω πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία και ταξινομήθηκε και ότι μέσω ενός συστήματος ελέγχου και συμπληρωματικών υποδείξεων, ο νηογνώμονας θα παρακολουθεί ότι το πλοίο εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία ανήκει.

Η κατάταξη των πλοίων έχει καθιερωθεί α) για την << προστασία της ζωής >> και εννοούμαι με αυτόν τον όρο οποιονδήποτε ταξιδεύει (πλήρωμα αλλά και επιβάτες) και β) τα περιουσιακά στοιχεία στη θάλασσα. Με τον όρο αυτό εννοούμαι όχι μόνο τα απτά περιουσιακά στοιχεία όπως είναι το πλοίο, το φορτίο, οι αποσκευές αλλά και όποιον έχει έμπρακτο δικαίωμα (ασφαλιστή, ναυλωτή, πιστωτή, πράκτορα κτλ)

Γι α την κατάταξη του πλοίου εκδίδεται και πρωτόκολλο καταμέτρησης στο οποίο αναφέρονται άπαντα τα στοιχεία του πλοίου. Παρακάτω παραθέτουμε και υπόδειγμα : 6

ΕΛΛΑΔΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

-

ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΤΡΙΜΗΝΗ ΙΣΧΥ

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗΣ

Του Με το όνομα.....

Με το διεθνές διακριτικό σήμα.....εγγεγραμένο στο νηολόγιο

Κλάσηςτουυπ' αριθμόν.....

Μετεγγραφή στο νηολόγιο λημένα με αύξοντα αριθμό

KINGDOM OF GREECE

(1)

G.R.T.N.R.T.....

Provisional ,tonnage measurement valid for three (3) months.....

London the.....19.....

The registrar

6 Ιωάννου Ασημούτη , Νηογνώμονες – Επιθεωρήσεις , Εκδόσεις ναυτικών και τεχνικών βιβλίων Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, σελ 12

Χωρητικότητα	Κυβ.β.	Εκπτώσεις	Κυβ.β
Υπό το κατάστρωμα μέτρηση	11036.52	Διαμέρισμα πλοιάρχου	46.42
Μετάφραγμα		Διαμερίσματα πληρώματος	900.56
Κλειστοί χώροι	43.04		
Μεσόστεγο			
Επίστεγο	397.71		
Deck	294.73		
Deck Houses	330.35		
Υπέρβαση στομίων κυτών			
Φωταγωγοί και αεραγωγοί	251.58	Διαμέρισμα ασυρμάτου	
		Διαμέρισμα χαρτών, σημάτων, εργαλείων	202.42
Χώροι σκεπαστοί και κλειστοί			
		Αποθήκη υλικών	75.00
		Διαμέρισμα πηδαλίου	
		Διαμέρισμα ιππαρίου και βοηθητικού λέβητα	
		Ιστιοθήκη	
		Αποθήκη υγρού έρματος	202.73
Ολική χωρητικότητα		Εκπιπτόμενη χωρητικότητα	
Ολική χωρητικότητα σε κόρους		Ή πραγματική συν ή τα....	
Εκπτώσεις		Ολική χωρητικότητα	
ΚΥΒΙΚΑ ΜΕΤΡΑ		Σύνολο έκπτωσης σε....	5402.41
Καθαρή χωρητικότητα Κυβικά μέτρα			
Ολική χωρητικότητα	35156.67		
Εκπτώσεις	15288.91		
Καθαρή χωρητικότητα	19867.76		
Τα εξής επί του			

άνω καταστρώματος διαμερίσματα δεν συμπεριλήθηκαν στην ολική σωρητικότητα			
		Στο Λονδίνο	../.../19.....
		Εκδόθηκε βάση.....	

3.4 Ο Σταυρός της Μάλτας

Ο Σταυρός της Μάλτας σε όλους τους νηογνώμονες σημαίνει πως το πλοίο και οι μηχανές του κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς του νηογνώμονα, ο οποίος και δηλώνει πως :

- Τα κατασκευαστικά σχέδια του σκάφους, των μηχανών, των λεβήτων των βοηθητικών μηχανημάτων, των βασικών εξαρτημάτων, των σωληνώσεων και του ηλεκτρικού εξοπλισμού με την υποβολή τους εγκρίθηκαν ολοκληρωτικά από τους νηογνώμονες.
- Ο επιθεωρητής του νηογνώμονα, παρευρισκόταν σε όλες τις δοκιμές υλικού κατασκευής τις οποίες και πέρασε επιτυχώς το πλοίο και μάλιστα χωρίς κανένα ελάττωμα.

Το σκάφος κατασκευάστηκε κατά τρόπο εγκεκριμένο από τον νηογνώμονα.

- Οι μηχανές κατασκευάστηκαν υπό την εποπτεία του
- Οι επιθεωρητές εξέτασαν τα χρησιμοποιηθέντα υλικά για την κατασκευή του πλοίου, από την έναρξη έως και την περάτωση των εργασιών καθώς και τις τελικές δοκιμές σε συνθήκες εργασίας.

3.5 Σύμβολα κατάταξης ανώτατης κλάσης

Τα σύμβολα κατάταξης των κυριότερων νηογνώμωνων είναι τα ακόλουθα:

1. Lloyd's Register of Shipping L.R.

+ 100 A1. Είναι ενδεικτικό της ανώτατης κλάσης πλοίων. Όταν το πλοίο ναυπηγείται σύμφωνα με τους κανόνες και τους διεθνούς κανονισμούς των νηογνώμωνων, είναι πιθανό να λάβει και την

ανώτατη διάκριση + 100 A1. Η σημείωση << with freeboard>> δίνεται σε πλοία τα υλικά των οποίων είναι μικρότερων διαστάσεων , τα οποία λαμβάνουν και μικρότερο βύθισμα από το επιτρεπόμενο. Επίσης η σημείωση << carrying petroleum in bulk >> << for special service >> δίνεται όταν τα εν λόγω πλοία απασχολούνται σε ειδική υπηρεσία και οι διαστάσεις και οι διατάξεις των υλικών τυγχάνουν έγκρισης των νηογνομόνων. Ο σταυρός της Μάλτας δίνει πως η ναυπήγηση του πλοίου έγινε υπό την εποπτεία του Lloyd's .

Ο αριθμός 1, ο οποίος τίθεται μετά το γράμμα << A >> καταδεικνύει ότι οι άγκυρες και οι αλυσίδες δοκιμάστηκαν από τους επιθεωρητές των νηογνομόνων και πληρούν τις προδιαγραφές.

Το σύμβολο + **L.M.C.** ερυθρού χρώματος σημαίνει πως οι μηχανές και οι λέβητες κατασκευάστηκαν υπό την εποπτεία του νηογνώμονα και δόθηκε το λεγόμενο <<Lloyd's Machinery Certificate >>.

Μια ερυθρά γραμμή με ημερομηνία κάτωθεν της γραμμής αυτής σημαίνει πως η κλάση του πλοίου αφαιρέθηκε και μάλιστα η ημερομηνία που αναγράφεται είναι αυτή στην οποία αφαιρέθηκε η κλάση.

Μια απλή γραμμή με ημερομηνία κάτωθεν αυτής δείχνει πως η κλάση απεσύρθη επειδή αναφέρθηκαν ζημιές στο σκάφος ή στη μηχανή του. Τρία στίγματα δείχνουν πως αποσύρθηκε ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη.

2. American Bureau of Shipping (A.B.S.) ιδρύθηκε το 1962 με έδρα τη Νέα Υόρκη.

+**A.1** Αποτελεί ένδειξη ανώτατης κλάσης για πλοία χάλυβδα. Ο σταυρός έχει τη σημασία όπως και στους Lloyd's. <<E>> εντός κύκλου, μετά τον αριθμό ένα, δείχνει ότι οι άγκυρες, οι αλυσίδες δοκιμάστηκαν και πληρούν τους κανόνες για τους νηογνώμονες.

+**A.M.S.** Σημαίνει ότι οι μηχανές κατασκευάστηκαν υπό την εποπτεία και σύμφωνα με τους κανόνες των νηογνομόνων. Η κλάση διατηρείται για τετραετή διαστήματα αλλά και ετήσια . Επίσης όταν το πλοίο βρίσκεται "δεξαμενισμένο" η κλάση διατηρείται.

3. Bureau Veritas (B.V.) ιδρύθηκε το 1828 με έδρα το Παρίσι .

+1 **3/3 L.II.** Δείχνει την ανώτατη κλάση του νηογνώμονα για πλοία χάλυβδα και σημαίνει τα ακόλουθα:

1. Πλοίο πλήρους αντοχής

3/3 Πρώτης τάξεως ως προς την απόδοση

L.(Long Tours) πλοίο για όλες τις θάλασσες

I. Κατάσταση ξύλων μερών σκάφους

I. Κατάσταση ιστών, κεραιών, λέμβων, εξαρτήματα αγκυρών,άλυσων κτλ

Η κλάση διατηρείται μετά από επιθεωρήσεις ανά τετραετία και ετησίως κατά τους δεξαμενισμούς.

4.Det Norske Veritas (N.V.) ιδρύθηκε το 1864 με έδρα το Olso.

+A1 Ένδειξη ανώτατης κλάσης για πλοία χάλυβδα για σκάφος και εξαρτήματα.

+M.V. για τις μηχανές

+K.V για τους λέβητες.

Ο σταυρός της Μάλτας έχει την ίδια έννοια όπως και στους Lloyd's.

I.A Αποτελεί ένδειξη ότι η ισχύς και η ποιότητα του σκάφους είναι σύμφωνη με τους κανόνες.

I. Σημαίνει ότι τα εξαρτήματα του πλοίου είναι σύμφωνα με τους κανόνες.

Η κλάση διατηρείται ανά ανά τετραετία με ειδικές επιθεωρήσεις και επιθεωρήσεις υφάλων ανά διετία κατά την οποία τα ύφαλα εξετάζονται επισταμένως.

5.Germanischer Lloyd (G.L.) ιδρύθηκε το 1867 με έδρα το Βερολίνο.

+100 A4 αποτελεί ένδειξη της ανώτατης κλάσης για πλοία χάλυβδα

Η κλάση διατηρείται μετά από ειδικές επιθεωρήσεις ανά τετραετία και ετησίως.

6. Nippon Kaiji Kyokai (N.K.) ιδρύθηκε το 1899 με έδρα το Τόκιο

N.S. * δείχνει την ανώτατη κλάση και διατηρείται ανά τετραετία και ετήσια.

7.Registro Navale Italiano (R.I.Na) ιδρύθηκε το 1885 με έδρα τη Γένοβα.

+100 – I.I. Η ανώτατη κλάση για πλοία χάλυβδα.

Ενδεικτικά αναφέρουμε αντίγραφα βεβαίωσης κλάσης από διάφορους Νηογνώμονες :

BUREAU VERITAS

International Register for the Classification

Of Shipping and Aircraft

District of Piraeus Greece

Piraeus.....

No:

Subject: Διεθνή διακριτικά

Reference:

ATTESTATION.

Issued in accordance with law 4473 and Compulsory Law No. 388 and in execution of the Royal Decree 542/1968.

This is to certify that the

Having been surveyed as hereunder, has been recommended to maintain her class.

*** I 3/3 L.I. A & C.P.**

In the Register Book of our Society

Υπόδειγμα 2. 8

BUREAU VERITAS

International Register for the Classification
Of Shipping and Aircraft
District of Piraeus Greece

In Piraeus.....

No:

Subject:

Reference:

ATTESTATION

Issued in accordance with law 4473 and Compulsory Law No. 388and in execution of the Royal Decree 542/1968

This is to certify that the

Having been surveyed as hereunder, has been recommended to maintain her class

1 9



4 8 f 3/3 E

Deep Sea

In the register Book of our Society.

Υπόδειγμα 3.9

Βεβαιωτικό Det Norske Veritas ανώτατης κλάσης για δεξαμενόπλοια

Form No 251

This is to certify that the Steel Single Screw

Motor Tanker

Signal Letters Tons gross 12.423

Built in the year 1954 at Uddevalla

By UDDEVALLAVARVET A/B

Owners:.....

Port of Registry: SANDEFJORD

Has been submitted to Periodical Survey at

AMSTERDAM

The survey was completed on the 23rd of December 1966.

Reports of the survey will be forwarded to the Administration of Det norske Veritas with my recommendation that the vessel's Class.

+ I A I Tankskip for oljelast

Be continued and confirms, subject to the recommendations stated on the back of this paper be complied with within the time stipulated.

Amsterdam, the

Surveyor to Det norske Veritas

This Declaration to be kept onboard the vessel

N.B. According to the Statutes para 12 every survey

Must, in order to be valid, be approved by the Administration of Det

norske Veritas

9 Ιωάννου Ασημομύτη, Νηογνώμονες – Επιθεωρήσεις, Εκδόσεις ναυτικών και τεχνικών βιβλίων Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, σελ 20

3.6 Πιστοποιητικά Διεθνούς Σύμβασης

Για τις χώρες που είναι μέλη της Διεθνούς Σύμβασης ασφάλειας ανθρώπινης ζωής ισχύουν οι εξής κανόνες: Ύστερα από αίτηση των πλοιοκτητών του πλοίου ο Νηογνώμονας μπορεί να επιθεωρήσει νέο ή υπάρχον πλοίο σε ότι αφορά τη συμμόρφωσή του με τους Διεθνείς κανόνες και να το πιστοποιήσει. Τα υπαγόμενα στη σύμβαση πλοία εφοδιάζονται με τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

Α) Επιβατηγά πλοία :Για το πιστοποιητικό ασφάλειας επιβατηγού πλοίου η ισχύ είναι ετήσια. (Passenger Safety Certificate) . Παρακάτω παραθέτουμε υπόδειγμα:

Υπόδειγμα 1

ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 10

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΔΙΑ ΒΡΑΧΥΝ
ΔΙΕΘΝΗ ΠΛΟΥΝ

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις της

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ

ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ , 1960

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΣΗΜΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΑΞΙΔΙΩΝ(ΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
.....
.....

Η Ελληνική κυβέρνηση πιστοποιεί:

10 Στατιστική Υπηρεσία

- Ότι το αναφερόμενο πλοίο έχει δεόντως επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.
- Ότι η επιθεώρηση έδειξε ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις των κανονισμών των προσαρτημάτων της σύμβασης όσο αφορά:
 1. την κατασκευή του σκάφους, τους κύριους και βοηθητικούς λέβητες ,τα λοιπά σκεύη πίεσης και τις μηχανές.
 2. τις διατάξεις και τις λεπτομέρειες της στεγανής υποδιάταξης και
 3. τους ισάλους στεγανής υποδιαίρεσης.

Υπόδειγμα 2 11

No.....

KINGDOM OF GREECE
 MINISTRY OF MERCHANT MARINE
 MERCHANT SHIP'S INSPECTION SERVICE
 PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE
 FOR A SHORT INTERNATIONAL VOYAGE

Issued under the provisions of the
 INTERNATIONAL CONVENTIONAL FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA

Name of ship	Distinctive number or Letters	Port of registry	Gross tonnage	Particulars of voyages, if any sanctioned under regulation 27 VI © chapter III	Date on which keel was laid
		Piraeus		-	1949

11 Ως προηγούμενη αναφορά

PROVISIONAL CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

12

Greek Government

Issued under the provisions of the
International Convention for the Safety of life at Sea

Name of Ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage	Date on which keel was laid
	...	Piraeus	3219	1951

I the undersigned

certify

That the above mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of Regulation of Chapter I of the Convention referred to above, and that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment, as defined in the above Regulation, was in all respects satisfactory and that the ship complied with the applicable requirements of Chapter II (other than that relating to fire extinguishing appliances and fire control plans).

This certificate is issued under the Authority of GREEK Government.

Pending the approval of safety report and issuance of the definitive certificate by the Administration.

Issued atROUEN.....the2ND day ofJune....1972

The undersigned declares that he is duly authorized by the said government to issue this certificate.

BUREAU VERITAS

12 Ιωάννου Ασημομύτη, Νηογνώμονες – Επιθεωρήσεις, Εκδόσεις ναυτικών και τεχνικών βιβλίων Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, σελ.29

Πιστοποιητικό ασφάλειας εξοπλισμού φορτηγού πλοίου

.....
Lloyd's

Reister

.....
Cargo Ship Safety Equipment Certificate

The certificate shall be supplemented by a record of equipment (Form E), No :

Issued under the provisions of the International Convention for the safety of Life at Sea ,1974 as amended (hereinafter referred to as the convention)under the authority of the Government of.....

Particulars of Ship

Name of ship

Distinctive number of letters

Port of registry

Gross tonnage

Deadweight of ship (metric tones)

Length of Ship (regulation III / 3.10)

IMO Number

Type of Ship: Oil tanker/ Gas Carrier/Chemical tanker

Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid

This is to certify:

1.that the ship has been survived in accordance with the requirements of regulation 1/8 of the Convention

2. that the survey showed that:

- the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans
- the life saving appliances and the requirement of the lifeboats, liferafts, and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention
- the ship was provided with a line –throwing appliance and radio installations used in life –saving appliances in accordance with the requirements of the Convention
- the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipboard navigational equipment, nautical publications and means of embarkation of pilots
- the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing collisions at Sea in force.
- In all the other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention

Διεθνές πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης 1966

Διεθνές πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης 1966 13

Εκδοθέν κατ' εξουσιοδότηση της Ελληνικής Κυβέρνησης σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμής Φόρτωσης 1966 υπό Lloyd's Register of Shipping

Όνομα πλοίου	Διακριτικός Αριθμός ή Γράμματα	Λιμάνι Νηολόγησης	Μήκος Πλοίου όπως καθορίζεται στο Άρθρο 2(8)

Ύψος εξάλων προσδιορισθέν ως νέον πλοίων/υπάρχον

Τύπος πλοίου: Τύπος Α, τύπος Β με ελαττωμένο/ αυξημένο ύψος εξάλων

Ύψος εξάλων από γραμμής καταστρώματος Γραμμή Φόρτωσης

Τροπικό.....χιλ.σμ(Γ)χιλ.σμ Υπερθλεν (Θ)

Θέρους.....χιλ.σμ(Θ).....Ανω ακμή της δια του κέντρου του δίσκου γραμμής

Χειμώναςχιλ.σμ(Χ).....χιλ.σμ κάτωθεν (Θ)

Χειμώνας Β. Ατλαντικού...χιλ.σμ.(Χ.Β.Α).....χιλ.σμ κάτωθεν (Θ)

Τροπικό Ξυλείας.....χιλσμ(ΞΤ).....χιλσμ. υπέρθεν (ΞΘ)

Θέρους Ξυλείας.....χιλσμ(ΞΘ).....χιλσμ υπέρθεν(Θ)

Χειμώνας Ξυλείας.....χιλσμ (ΞΧ).....χιλσμ κάτωθεν (ΞΘ)

Χειμώνας Β. Ατλαντικού Ξυλείας(ΞΧΒΑ).....χιλσμ κάτωθεν (ΞΘ)

Ανοχή γλυκέως ύδατος δι' άπαντα τα ύψη εξάλων εκτός ξυλείαςχιλσμ

Ανοχή γλυκέως ύδατος δια το ύψος εξάλων ξυλείας.....χιλσμ

Η άνω ακμή της γραμμής καταστρώματος αφ ης εμέτρησαν τα ανωτέρα ύψη εξάλων ευρίσκεταιχιλσμ
..... καταστρώματος εις την πλευρά του πλοίου.

Η ημερομηνία της αρχικής ή περιοδικής επιθεώρησης.....

Πιστοποιείται δαι του παρόντος ότι το πλοίο επιθεωρήθη και τα ανωτέρα ύψη εξάλων και οι γραμμαί φορτώσεως προσδιορίσθησαν συμφώνως με τις Διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμής Φορτώσεως 1966.Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι της.....υποκείμενον εις περιοδικάς επιθεωρήσεις συμφώνω προς το άρθρο 14(1) της Σύμβασης.. Εξέδόθη εν.....τη 19.....

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος δηλοί ότι ο νηογώνων Lloyd's Register of Shipping είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος υπό της Ελληνικής Κυβέρνησης δια την έκδοσιν του παρόντος Πιστοποιητικού.....

Lloyd's Register of Shipping,

71 Fenchurch Street , London , EC3M 4BS

3.7Περιπτώσεις Διαγραφής –Επαναταξινόμησης

Ο νηογώνων μπορεί να αποφασίσει την άμεση διαγραφή τα κλάσης ενός πλοίου ή εντός ρητής προθεσμίας στις κάτωθι περιπτώσεις:

- Όταν ο πλοιοκτήτης δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του και όταν λέμε υποχρεώσεις εννοούμε την αίτησή του για επιθεώρηση.
- Όταν ο πλοιοκτήτης δεν παρέχει τα προβλεπόμενα μέσα βοήθειας προς τους επιθεωρητές του Νηογώνων για τη διενέργεια επιθεώρησης.
- Όταν ο πλοιοκτήτης δεν ενημερώνει τον νηογώνων για επισκευές του πλοίου, εργασίες μετατροπών, ή δεν υποβάλει το πλοίο σε κανονισμένο έλεγχο κατά τη διάρκεια των ανωτέρω.
- Όταν ο πλοιοκτήτης δεν εξοφλεί τα δικαιώματα του Νηογώνων (ενός μήνα προθεσμία)
- Όταν ο πλοιοκτήτης δεν προβαίνει στην εκτέλεση των συστάσεων μέσα σε καθορισμένο χρονικό διάστημα.

Σε περίπτωση διαγραφής του πλοίου από την κλάση του, αποστέλλεται από τους Νηογώνων γραπτώς απόφαση της Κεντρικής Διεύθυνσης στους πλοιοκτήτες. Κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων μπορεί να επανεξεταστεί το πλοίο όσο αφορά την κλάση του και να διαβεβαιωθεί ο επιθεωρητής του Νηογώνων πως όλοι οι λόγοι που προκάλεσαν την διαγραφή δεν υφίστανται πια. Σε αυτή την περίπτωση το πλοίο επιστρέφει στην παλιά του κλάση.

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε πως πλοίο διατηρεί την κλάση του και μετά την αλλαγή πλοιοκτησίας. Υποχρεούται δε ο νέος πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπός του να ενημερώσει άμεσα το Νηογνώμονα.

3.8 Χαρακτηρισμός κλάσης

Ανώτατη κλάση χορηγείται σε πλοία θαλασσοπλοούντα ναυπηγηθέντα σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς του Νηογνώμονα για το μέγιστο βύθισμα του πλοίου. π.χ. ο Ελληνικός Νηογνώμονας A 100 E του Det Norske Veritas IAI.

Δεύτερη κλάση χορηγείται σε πλοία θαλασσοπλοούντα ναυπηγηθέντα σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς του Νηογνώμονα αλλά στα οποία η συμμόρφωση με τους κανόνες δεν είναι πλήρης ή και της ηλικίας του π.χ. Ελληνικός Νηογνώμονας A90 E του Det Norske Veritas IA2

Η επαναχορήγηση της ανώτατης κλάσης είναι δυνατή εφόσον εκτελεσθούν όλες οι αναγκαίες επισκευές και εργασίες ώστε να αποκατασταθεί πλήρως ή συμμορφωθεί προς τους κανόνες. Αν η δεύτερη κλάση προήλθε από λόγω ηλικίας τότε οι ειδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται όχι κάθε τέσσερα χρόνια αλλά κάθε τρία.

Όπως αναφέραμε η ανώτερη κλάση του Lloyd Register of Shipping για τα πλοία ειδικών εργασιών αναφέρεται η ειδική εργασία, παραπλεύρως του χαρακτηρισμού της κλάσης του. Έτσι έχουμε εξειδικευμένες περιπτώσεις για τα ακόλουθα πλοία:

- Δεξαμενόπλοιο πετρελαιοφόρο
- Φορτίο υγροποιημένου αερίου
- Μεταλλευματοφόρο
- Αλλιευτικό
- Ρυμουλκό
- Βυθυκόρον

3.9 Κατάταξη πλοίων με πρόσθετο χαρακτηρισμό

Προστασία κατά πυρκαγιάς

Οι απαιτήσεις οι οποίες πρόκειται να αναφερθούν σε γενικές γραμμές στο παρόν κεφάλαιο αφορούν και εφαρμόζονται σε φορτηγά και επιβατηγά πλοία που έχουν κλάση απεριορίστου πλους, και είναι δε σύμφωνοι με τους κανονισμούς του SOLAS 1960 και όχι με ειδικές απαιτήσεις κρατών.

Πριν την έναρξη των εργασιών κατασκευής των συστημάτων πυρόσβεσης υποβάλλονται εις τριπλούν σχέδια και όλα τα στοιχεία- λεπτομέρειες μέχρι και τη διάταξη του συστήματος του κύριου πυροσβεστικού αγωγού είτε αυτός είναι νερό-αφρός-ατμός κτλ.

Αντλίες

Δύο τουλάχιστον αντλίες πρέπει να υπάρχουν ανεξάρτητα του μηχανισμού κίνησης, η κάθε μια ικανή για δύο προβολείς νερού και με πίεση ικανοποιητική. Αν αυτές

βρίσκονται στον ίδιο χώρο θα πρέπει να υπάρχει και μια Τρίτη. Γίνονται δεκτές όσες αντλίες πυρκαγιάς οι αντλίες υγιεινής, έρματος, κύτους κάτω από κάποιες προϋποθέσεις π.χ. να μη χρησιμοποιούνται για άντληση πετρελαίου ή κάποιου άλλου καύσιμου γενικώς κτλ. Ειδικά σε επιβατικά πλοία η ποσότητα ύδατος η παρεχόμενη εκ των αντλιών να μην μικρότερη των δυο τρίτων της ολικής ποσότητας, η οποία παρέχεται όταν αυτά χρησιμοποιούνται για άντληση κυτών. Για τα φορτηγά όπως τα επιβατικά αυτό δεν απαιτείται να υπερβαίνει τα 180 κυβικά μέτρα την ώρα.

Δίκτυο πυρκαγιάς

Ο αγωγός πρέπει να είναι επαρκείς για την αποτελεσματική διανομή της μέγιστης καταθλίψεως μέσω δυο ταυτόχρονων αντλιών σε λειτουργία. Η διάμετρος του σωλήνα του δικτύου πυρκαγιάς δεν απαιτείται να υπερβαίνει τα 127mm (5δκτ) σε φορτηγά πλοία και τα 187mm (7δκτ) σε επιβατικά πλοία.

Αριθμός και θέσεις αναμονών

Οι αναμονές πυρκαγιάς θα πρέπει να είναι σύμφωνα με την θέση της πυρκαγιάς ώστε σε κάθε σημείο του πλοίου να μπορεί να γίνει προβολή ύδατος από 2 τουλάχιστον θέσεις. Απαιτείται εύκαμπτος σωλήνας ανά 30m μήκους του πλοίου. το μήκος των σωλήνων δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο των 18,3m και το υλικό θα πρέπει να είναι εγκεκριμένο από τους νηογνώμονες. Είναι κυρίως από δέρμα, κάνναβη χωρίς ραφές, λινό πυκνής ύφανσης κλπ. Οι εύκαμπτοι σωλήνες με τα απαραίτητα εξαρτήματα και εργαλεία, θα πρέπει να φυλάσσονται έτοιμοι για κάθε χρήση δίπλα στις αναμονές ή στους συνδέσμους νερού. Για πλοία άνω των 100 κ.ο.χ προβλέπονται δυο αναμονές πυρκαγιάς εντός του μηχανοστασίου. Για τα μικρότερα πλοία απαιτείται μόνο μία.

Χρησιμοποιούμενα υλικά

Όλα τα χρησιμοποιούμενα υλικά θα πρέπει να είναι εγκεκριμένα από τον Νηογνώμονα ώστε να είναι βέβαιοι η μη απαξίωσή τους σε περίπτωση πυρκαγιάς.

Διεθνής σύνδεσμος ξηράς

Κάθε πλοίο θα πρέπει να φέρει το διεθνή σύνδεσμο ξηράς ώστε να μπορεί χρησιμοποιηθεί και από τις δύο πλευρές του.

Συστήματα ανίχνευσης

Σε κάθε διαμέρισμα στο οποίο μπορεί να προκληθεί πυρκαγιά θα πρέπει να υπάρχει εγκεκριμένο σύστημα ανίχνευσης. Όλα τα απαραίτητα συστήματα έλεγχου πυρκαγιάς θα πρέπει να δείχνουν αυτόματα την ύπαρξη ή την ένδειξη πυρκαγιάς καθώς και την θέση αυτής. Οι ενδείξεις θα πρέπει να είναι συγκεντρωμένες είτε πάνω στην γέφυρα διακυβέρνησης είτε σε άλλους σταθμούς ελέγχου. Εάν συσκευές χρησιμοποιούνται για την λειτουργία των απαιτούμενων συστημάτων ανίχνευσης πυρκαγιάς θα πρέπει να είναι ηλεκτρικές και να έχουν 2 ξεχωριστές πηγές ενέργειας μία εκ των οποίων θα πρέπει πηγή ενέργειας κινδύνου. Τα σήματα αναγγελίας πυρκαγιάς θα πρέπει να είναι φωτεινά και ηχητικά 14. Για το μηχανοστάσιο και εφόσον αυτό δεν είναι

14 Για τους χώρους φορτίου δεν απαιτείται να είναι ηχητικά

απαραίτητο να είναι επανδρωμένο θα πρέπει το σύστημα αναγγελίας να είναι φωτεινό και ηχητικό να βρίσκεται στην γέφυρα του πλοίου και στο σταθμό ελέγχου των μηχανών.

Συστήματα κατάσβεσης πυρκαγιάς

Οι χώροι φορτίου πλοίων ολικής χωρητικότητας 2000 κόρων και άνω όπως αναφέρει ο Α.Β.Σ. θα πρέπει να προστατεύονται με μόνιμο σύστημα κατάπνιξης πυρκαγιάς είτε με παροχή αερίου είτε με παροχή ατμού. Επίσης θα πρέπει να υφίσταται διακριτική σήμανση. Οι σωλήνες πρέπει να τοποθετούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να γίνεται αποτελεσματική διανομή του αερίου ή ατμού κατάπνιξης. Οι σωλήνες πρέπει να οδηγούνται σε σημείο βαθύτερο και μακρύτερο εντός του χώρου του κελύφους του σκάφους. Εξαιρούνται από την παραπάνω υποχρέωση πλοία με χαλύβδινα καλύμματα, χύδην φορτίων και περιορισμένης υπηρεσίας. Για τα δεξαμενόπλοια γίνονται αποδεκτές μέθοδοι κατάπνιξης πυρκαγιάς τόσο αερίου ή ατμού όσο και κατάθλιψης εσωτερικός και εξωτερικός των δεξαμενών (με αφρό). Για τα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια και ειδικά προϊόντα το μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαγιάς υπόκειται σε ειδική μελέτη σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Σε πλοία που μεταφέρουν εκρηκτικές ύλες ατμός δεν ενδείκνυται.

Όσο αφορά το λεβιτοστάσιο και το μηχανοστάσιο, διατίθεται μόνιμη πυροσβεστική εγκατάσταση είτε ψεκασμού ύδατος με πίεση είτε αερίου είτε με αφρό. Για τους χώρους ξηρού φορτίου, η πυροσβεστική εγκατάσταση θα πρέπει να υποστηρίζεται από αέρα ή ατμό. Συνήθως για τους χώρους του φορτίου, χρησιμοποιείται διοξείδιο του άνθρακα σε ποσότητα ικανή ώστε να υπερκαλύπτει το 30% του συνολικού όγκου του χώρου. Αν χρησιμοποιείται μηχανήμα παραγωγής αδρανών αερίων τότε θα πρέπει αυτό να καλύπτει το 25% του συνολικού όγκου του προστατευόμενου διαμερίσματος. Σε κάθε χώρο καυστήρων λεβήτων απαιτούνται δύο φορητοί πυροσβεστήρες (9 λίτρων) για κάθε καυστήρα, δεν απαιτείται όμως το σύνολο των πυροσβεστήρων στο κάθε λεβιτοστάσιο να είναι μεγαλύτερο σε χωρητικότητα των 45 λίτρων.

Σε κάθε χώρο μηχανών απαιτείται πυροσβεστήρας χωρητικότητας 45 λίτρων και πυροσβεστήρας αφρού 9 λίτρων ανά 100 BHP. Ο ελάχιστος αριθμός πυροσβεστήρων μηχανοστασίου να είναι δύο και ο μεγαλύτερος απαιτητός αριθμός 6.

Σε κάθε πλοίο, θα πρέπει να υφίστανται: α) Δύο εξαρτήσεις πυροσβέστη, (με αναπνευστική συσκευή, σωσίβιο, λυχνία ασφαλείας, πέλεκης, υποδήματα μη αγωγών θερμότητας, δύσκαμπτο κράνος και προστατευτική ενδυμασία.

Ψυκτικές εγκαταστάσεις

Όσο αφορά τις εγκαταστάσεις ψυγμένου φορτίου, οι αιτούντες πλοιοκτήτες θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των Νηογνομώνων, να υποβάλουν ευνοϊκές εκθέσεις οι Επιθεωρητές, και κατόπιν αίτησης να χορηγηθεί πρόσθετος χαρακτηρισμός κλάσης. Οι πρόσθετοι κανόνες των Νηογνομώνων εφαρμόζονται στα κάτωθι ψυκτικά μέσα:

- Διοξείδιο του άνθρακα
- Αμμωνία
- Διχλωροδιφθοριούχο μεθάνιο
- Μονοχλωροδιφθοριούχο μεθάνιο

Αν ο πλοιοκτήτης ενδιαφέρεται να βάλει διαφορετικά ψυκτικά μέσα, κατόπιν αίτησης γίνεται ειδική εξέταση και παίρνει ειδική έγκριση. **Η χρησιμοποίηση χλωριούχου μεθυλίου αποκλείεται παντελώς**

3.10 Η διαδικασία κατάταξης

Η διαδικασία κατάταξης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

1. Σχέδια και στοιχεία προς υποβολή. Γενική διάταξη των μεμονομένων χώρων. Ελάχιστη θερμοκρασία υπολογισμών. Υπολογισμός θερμικών φορτίων. Στοιχεία της μονωτικής εγκατάστασης. Διάταξη αποστράγγισης. Διάταξη ψυκτικών μηχανημάτων, σωληνώσεων και ηλεκτρικής καλωδίασης. Λεπτομέρειες μονάδας συμπύκνωσης κτλ. Κατάλογος εξαρτημάτων και αμοιβών
2. Χώροι μηχανημάτων. Ο χώρος των ψυκτικών μηχανημάτων θα πρέπει να εξασφαλίζεται και αν απαιτείται αποτελεσματικά.
3. Μηχανήματα και εξοπλισμός ψύξης Θα πρέπει να διατίθενται δύο ψυκτικές μονάδες η κάθε μια εκ των οποίων να είναι ικανή να διατηρεί την απαιτούμενη θερμοκρασία.
4. Κατασκευή: Η ψυκτική εγκατάσταση θα πρέπει να έχει εγκριθεί από τους Νηογώνοντες σύμφωνα με τους ειδικούς κανόνες που αφορούν το δοχείο πίεσης, συμπίεσης επιστομίων διαστολής, τους λειτουργικούς κινητήρες τα συστήματα ψύξης καθώς επίσης και ότι αφορά την κυκλοφορία αέρα νερού και την απόψυξη.
5. Μόνωση και εξαρτήματα :Η μόνωση των οριακών φρακτών ορόφων και καταστρωμάτων των χώρων ψυμένου φορτίου θα πρέπει να είναι πλήρης και αποτελεσματικώς τοποθετημένη. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται για την προστασία της μόνωσης οποια είναι εκτεθειμένη κατά τις φορτωεκφορτώσεις. Τα πλήρη σχέδια φύσεως και κατασκευής της μόνωσης υποβάλλονται σε έγκριση. Προβλέπονται ιδιαίτεροι κανόνες για την προστασία των σωληνώσεων, των στεγανών φραγμάτων και θερμομέτρων.

Μέσα φορτοεκφορτώσεως

Προκειμένου να λάβει κλάση για ταξινόμηση κάθε πλοίο θα πρέπει να λάβει πιστοποιητικά για τα Εξαρτήματα φόρτωσης, όπως ακριβώς αναφέρονται στο πρωτόκολλο και στο βιβλίο μητρώων των ανυψωτικών μηχανημάτων – εξαρτημάτων. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι:

- Δοκιμών και επιθεωρήσεων όσο αφορά τη χρησιμοποίηση αλυσίδων, σχοινιών, τροχαλιών
- Δοκιμών και επιθεωρήσεων όσο αφορά τη χρησιμοποίηση ηλεκτρικών καλωδίων

Στο μητρώο επίσης του πλοίου θα πρέπει να περιλαμβάνονται τα κάτωθι πιστοποιητικά:

- Περιγραφικό σχεδιάγραμμα των μηχανών ανύψωσης και των αυτών εξαρτημάτων
- Σύντομη περιγραφή των ανωτέρω
- Πίνακας των πραγματοποιηθέντων δοκιμών επί του πλοίου για τις ανυψωτικές μηχανές και τα εξαρτήματά τους .
- Πίνακας των καταχωρήσεων των πιστοποιητικών των εν λόγω δοκιμών.

Αυτοματοποιημένα πλοία

Τα αυτόματα και εξ αποστάσεως συστήματα κίνησης και ελέγχου των πλοίων ακολουθούν τη διαδικασία κατάταξης για όλα τα μέρη του πλοίου . Πέρα τούτων όμως απαιτείται και τελική δοκιμή όλου του τμήματος . Το αντικείμενο των

δοκιμών είναι η καταγραφή της ικανοποίησης αφού όλος ο έλεγχος έχει πραγματοποιηθεί και μάλιστα έχει στεφεί με επιτυχία. Οι δοκιμές γίνονται προ δοκιμαστικού πλοίου και περιλαμβάνουν αναπαράσταση βλαβών .15
Ειδικότερα τα συστήματα ελέγχου και αυτόματης κίνησης απαιτούν τα αναφερόμενα σχέδια:

- Συστήματα ερματισμού για πλοία ξηρού φορτίου
- Συστήματα άντλησης νερών
- Συστήματα άντλησης φορτίου για δεξαμενόπλοια
- Έλικες μεταβαλλόμενου βήματος
- Εγκαταστάσεις παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος
- Συστήματα εξάτμισης και απόσταξης για την χρήση των κυρίων μηχανών
- Συστήματα ελέγχου πυρκαγιάς
- Συστήματα κατάσβεσης πυρκαγιάς
- Συστήματα μετάγγισης και αποθήκευσης πετρελαίου καύσης
- Κύριες μηχανές προώσεως καθώς και τις βοηθητικές
- Εγκαταστάσεις παραγωγής ατμού
- Χαλύβδινα καλύμματα στομίων κύτων
- Άγκυρες

Για τους επιτηρούμενους χώρους μηχανών , ανεξαρτήτως της προβλεπόμενης περιόδου, θα εγκατασταθούν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά ασφαλείας:

- Έλεγχος των επαρκών οργάνων της γέφυρας
- Συστήματα αυτόματου ελέγχου της πυρκαγιάς στους χώρους των μηχανών
- Συστήματα πυρόσβεσης πυρκαγιάς από το σταθμό ελέγχου μακριά από το χώρο των μηχανών
- Πρόβλεψη για την αποτροπή διαρροής από τους σωλήνες καυσίμων σε θερμές επιφάνειες
- Μέσα αναγγελίας στάθμης υδάτων και άντλησης αυτών
- Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μετά από οποιαδήποτε δυνατή βλάβη
- Σύστημα αναγγελίας πλημμελούς εργασίας μηχανών
- Κύριος σταθμός ελέγχου μηχανών
- Τοπικός έλεγχος δια χειρός

15 Για την επίδειξη των κατάλληλων διαδικασιών αυτόματης διόρθωσης.

4.1 Γενικά περί επιθεωρήσεων

Η ημερομηνία συμπλήρωσης της ειδικής επιθεώρησης κατά το διάστημα κατασκευής πλοίου υπό την εποπτεία Νηογνώμονα λαμβάνεται και ως η ημέρα ναυπήγησης του πλοίου όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Lloyd's. Την ημέρα εκείνη θα καταχωρείται και στον κατάλογο των νηογωμόνων.

Σε περίπτωση που η ημερομηνία που αποπερατώθηκε το πλοίο με την ημερομηνία που ξεκίνησε τις εργασίες του, απέχουν κατά πολύ, ο Νηογνώμονας οφείλει να καταχωρήσει και τις δύο, και μάλιστα σε ειδικό πεδίο. Σε αυτή λοιπόν την περίπτωση, που οι δύο ημερομηνίες απέχουν κατά πολύ, ο Νηογνώμονας **μόνο και εφόσον** ο ίδιος ο πλοιοκτήτης το ζητήσει μπορεί να προχωρήσει νέα επιθεώρηση. Για τα πλοία που δε βρίσκονται σε συνήθη υπηρεσία, μπορεί οι επιθεωρήσεις να μη γίνονται σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα, πάντα όμως σύμφωνα με την εκτίμηση του Νηογνώμονα.

Γενικά οι επιθεωρήσεις χωρίζονται σε 9 είδη:

1. Λόγω ζημιών
2. ετήσιες επιθεωρήσεις
3. Ειδικές περιοδικές επιθεωρήσεις (ανά τετραετία)
4. Επιθεωρήσεις τακτές
5. Επιθεωρήσεις ενεργοποίησης
6. Ημιτελείς επιθεωρήσεις
7. Επιθεωρήσεις με πρόωρη έναρξη
8. Λόγω μετατροπών
9. Επιθεωρήσεις δεξαμενισμού

Ο πλοιοκτήτης ενός πλοίου που πρόκειται να υποβληθεί σε επιθεώρηση, θα πρέπει να έχει ειδοποιήσει πολύ ωρίτερα, τον Νηογνώμονα έτσι ώστε να διεξαχθεί η επιθεώρηση στον επιθυμητό χρόνο. Σε περίπτωση αλλαγών ή μετατροπών είναι απαραίτητο ο πλοιοκτήτης να ειδοποιήσει τον επιθεωρητή για το που θα πραγματοποιηθεί η επιθεώρηση αλλά και τις ημερομηνίες έναρξης των εργασιών. Προκειμένου ο επιθεωρητής να διευκολυνθεί στο έργο του, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να έχει εκφορτώσει το πλοίο, το δεξαμενόπλοιο, να έχει αποσυναρμολογήσει τις μηχανές κτλ.

Μετά το πέρας της επιθεώρησης ο επιθεωρητής αποστέλλει τη γραπτή του έκθεση στην κεντρική διεύθυνση, στην οποία και αναφέρονται οι ελλείψεις οι οποίες χρήζουν διόρθωσης ώστε το πλοίο να ικανοποιεί τις απαιτήσεις των κανόνων. Εάν το σκάφος, οι μηχανές ή ο εξοπλισμός βρεθούν σε κατάσταση μη ικανοποιητική, τότε ο Νηογνώμονας αποστέλλει σύσταση ή υπόμνημα για τυχόν βελτιώσεις, νέες επιθεωρήσεις ή άλλα αναγκαία μέτρα, ανεξαρτήτως αν έχει προκληθεί επιδοκιμασία του Νηογνώμονα. Γραπτή σύσταση ή υπόμνημα διαγράφεται όταν κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων διαπιστωθεί πως όλες οι απαιτήσεις των Νηογωμόνων ικανοποιούνται πλήρως.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε πως αν προκληθούν σημαντικές ζημιές στο σκάφος, στη μηχανή ή στον εξοπλισμό του πλοίου, σε τέτοιο βαθμό ώστε να εξυπακούεται σύσταση του Νηογνώμονα για επισκευή προκειμένου να διατηρηθεί η κλάση του, η επιθεώρηση θα πρέπει να γίνει στο πρώτο λιμάνι ή στο λιμάνι που θα ορίσει ο ίδιος ο Νηογνώμονας. Και αυτό γιατί κρίνεται πολύ σημαντική η επιθεώρηση για την ασφάλεια τόσο του πλοίου όσο του προσωπικού και του φορτίου. Αν γίνουν σημαντικές επισκευές στο σκάφος, στις μηχανές ή στον εξοπλισμό τον οποίο καλύπτει η κλάση του πλοίου, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να ειδοποιήσει τον επιθεωρητή του Νηογνώμονα σε ένα λιμάνι προκειμένου να επιβλέψει τη διεξαγωγή όλων των εργασιών. Επίσης, στην περίπτωση όπου γίνουν σημαντικές αλλαγές – μετατροπές σε διάφορα μέρη του πλοίου ο Νηογνώμονας θα πρέπει να έχει προ εγκρίνει τα σχέδια και τις τεχνικές λεπτομέρειες. Οι αλλαγές και οι μετατροπές θα πρέπει να εκτελούνται κάτω από τον έλεγχο του επιθεωρητή όπως και στην περίπτωση της ναυπήγησης. Παρακάτω παραθέτουμε πιστοποιητικό American Bureau of Shipping διατήρησης κλάσης για ορισμένο χρονικό διάστημα (συνηθέστερος λόγος για την έκδοση αυτών είναι για ασφαλιστική κάλυψη) :16

American Bureau of Shipping

Forty-five Broad Street

New York . N.Y. 10004

VIA: AIR MAIL

TO:.....

Attention:

Subject:

Gentlemen:

This is to confirm that the subject vessel was in a Conterplated Class statuw with Bureau for period from to

If we may be of any further assistance in this matter ,please do not hesitate to call on us.

Very truly yours,

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Vice president

By:.....

16 Ιωάννου Ασημομήτη , Νηογνώμονες – Επιθεωρήσεις , Εκδόσεις ναυτικών και τεχνικών βιβλίων Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, σελ55

4.2.Περιοδικές Επιθεωρήσεις

Οι ειδικές επιθεωρήσεις όπως αναφέρει ο Det Norske Veritas, λαμβάνουν χώρα 4 έτη από την ημερομηνία ναυπήγησης ή από την τελευταία ειδική περιοδική επιθεώρηση για τα πλοία με την ανώτατη κλάση(1^Α1) Για τα πλοία με κλάση 1^Α2 του Det Norske Veritas η άνω περίοδος είναι 3 έτη. Το διάστημα μεταξύ ειδικών περιοδικών επιθεωρήσεων είναι δυνατόν να μειωθεί αν η επιτροπή το επιλέξει.

4.3 Έτος Χάριτος

Για να έχει το δικαίωμα του έτους χάριτος, προκειμένου να αποπερατωθεί η Ειδική Επιθεώρηση ο πλοιοκτήτης πρέπει να πάρει ειδική άδεια. Η κάθε περίπτωση εξετάζεται ξεχωριστά γιατί η κάθε περίπτωση είναι και διαφορετική. Εάν η επιθεώρηση είναι ικανοποιητική είναι δυνατόν η περάτωση της Ειδικής Επιθεώρησης να αναβληθεί αλλά όχι για διάστημα μεγαλύτερο των 12 μηνών υπό την προϋπόθεση ότι ολόκληρη η Ειδική Επιθεώρηση είναι ικανοποιητική εντός 5 μηνών από την ημερομηνία ναυπήγησης ή από την ημερομηνία πιστώσεως της προηγούμενης Ειδικής επιθεώρησης

4.4 Περιληπτικός πίνακας περιοδικών επιθεωρήσεων

Επιθεωρήσεις ανά τετραετία:

1. Ειδική περιοδική επιθεώρηση: Σκάφος και μηχανές για πλοία με χαρακτηριστικά ανώτατης κλάσης
2. Κυλινδρικοί λέβητες: 4ετία από την ημερομηνία κατασκευής
3. Ψυκτικές εγκαταστάσεις
4. Χωριστές δεξαμενές πίεσης για υγρά φορτία
5. Μηχανισμός κίνησης πηδαλίου
6. Έδρανα πηδαλίου
7. Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
8. Ελικοφόροι άξονες
9. Πλοία για μεταφορά ρευστοποιημένων αερίων

Επιθεωρήσεις ανά τριετία:

1. Ειδική περιοδική επιθεώρηση: Σκάφος και μηχανές για τα πλοία με χαρακτηριστικά ανώτατης κλάσης
2. Ελικοφόροι άξονες με μονοκόμματα κομμάτια τελικού άξονα

Επιθεωρήσεις ανά διετία:

1. Επιθεωρήσεις πιθμένος
2. Ελικοφόροι άξονες άνευ προστατευτικών ή μονοκόμματων κομματιών τελικού άξονα(Για φαλαινοθηρικά της Ανταρκτικής συνίσταται η επιθεώρηση ανά δύο έτη και για αυτά τα πλοία τα οποία έχουν μονοκόμματα κομμάτια τελικού άξονα)

3. Μηχανισμός κίνησης πηδαλίου ηλεκτρικός ή ηλεκτρουδραυλικός
4. Κινητοί λέβητες 4- 8 ετών
5. Κύριοι υδραυλωτοί λέβητες
6. Βοηθητικοί λέβητες ηλικίας ως 8 ετών
7. Επιθεωρήσεις πλοίων με πρόσθετο χαρακτηρισμό κλάσης
8. Ψυκτικές εγκαταστάσεις
9. Επιθεωρήσεις εγκαταστάσεων αδρανών αερίων
10. Επιθεωρήσεις μηχανών εγκατάστασης πλοίων με πρόσθετο χαρακτηρισμό κλάσης με εξοπλισμό χειρισμού και ελέγχου του μηχανοστασίου από απόσταση

Ετήσιες επιθεωρήσεις:

1. Μέσα κλεισίματος
2. Βοηθητικού υδραυλωτοί λέβητες άνω των 8 ετών
3. Κυλινδρικοί λέβητες ηλικίας άνω των 8 ετών
4. Αλυσίδες πηδαλίου, ράβδοι κτλ με τα στηρίγματά του επί του καταστρώματος.
5. Πυθμένες πλοίων με χαρακτηρισμό κλάσης δεύτερο
6. Ψυκτικές εγκαταστάσεις

Συνεχείς επιθεωρήσεις:

1. Μηχανοστάσιο

4.5 Ετήσια επιθεώρηση και επιθεώρηση δεξαμενισμού

Οι ετήσιες επιθεωρήσεις εκτελούνται εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν μαζί με τις επιθεωρήσεις γραμμής φόρτωσης. Όταν το πλοίο βρίσκεται στη δεξαμενή, τοποθετείται σε υπόβαθρο αρκετά ψηλό και σηκώνεται κατάλληλα έτσι ώστε να εξεταστεί το περίβλημα, το πηδάλιο κτλ. Η επιθεώρηση στη δεξαμενή μπορεί να γίνεται κατά διαστήματα 12 μηνών, υποχρεωτικά όμως ο χρόνος μεταξύ δύο τέτοιων επιθεωρήσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα δύο χρόνια.¹⁷ Και σε αυτή την περίπτωση η τελευταία επιθεώρηση στη δεξαμενή, αναγράφεται στο παράρτημα καταλόγου του Νηογνώμονα.

Σκάφος

Ο επιθεωρητής εξετάζει το πλοίο εξωτερικά και εσωτερικά προκειμένου να διαπιστώσει αρχικά τη γενική κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίο αλλά και να αποκτήσει γνώμη για τα διάφορα μέρη του πλοίου που υπόκεινται υπερβολική οξείδωση ή φθορά από προστριβή, προσάραξη, λάθος χειρισμό φορτίου. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται και στον πυθμένα του πλοίου και στα καταστρώματα αντοχής.

Όπως και να 'χει, ο επιθεωρητής κατά την ετήσια επιθεώρησή του σκάφους, πρέπει να μείνει ικανοποιημένος για την καλή κατάσταση των κατωτέρω:

¹⁷ Υπάρχει περίπτωση ο Νηογνώμονας να δώσει ειδική άδεια και το διάστημα αυτό να φτάσει τα δύομισι χρόνια. Αλλά οι περιπτώσεις αυτές είναι λίγες και εξεζητημένες.

- Στόμια κυτών
- Ανοίγματα καταστρωμάτων
- Θυρίδων επιβίβασης
- Θυρίδων φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Συστήματα πηδαλίου

Ο επιθεωρητής εξετάζει το σύστημα πηδαλίου. Εξετάζεται αν υπάρχουν τυχόν ρωγμές στο πηδάλιο. Επίσης αντικαθιστούνται άμεσα αλυσίδες που η φθορά τους αγγίζει το 10%, δηλαδή έχει χάσει 10 % από το αρχικό της πάχος η αλυσίδα. Για κάθε αντικατάσταση αλυσίδας ο Νηογνώμονας κάνει ειδικές δοκιμές και προσκομίζονται και όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά.

Τέλος τα διάφορα μέρη του βοηθητικού συστήματος πηδαλίου αποσυναρμολογούνται και συναρμολογούνται ξανά για την εξακρίβωση της καλής κατάστασης και λειτουργίας αυτού.

Εξαερισμός

Επιθεωρείται ο εξαερισμός όταν αυτό είναι εφικτό.

Μηχανές

Οι κύριες και βοηθητικές μηχανές λέβητες, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις επιθεωρούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις εκθέσεις των επιθεωρητών των Νηογνομόνων. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε δεξαμενή επιθεωρούνται καλύτερα όλα τα μηχανικά μέρη του πλοίου.

4.6.Γραμμή Φόρτωσης

Όταν η επιθεώρηση γραμμής φόρτωσης εκτελείται σύμφωνα με την ετήσια επιθεώρηση κλάσης, τότε ο επιθεωρητής προβαίνει και στην εξέταση των συνθηκών καθορισμού φόρτωσης. Με αυτό τον τρόπο οι επιθεωρητές επιβεβαιώνουν ότι δεν έχει εκτελεστεί ουσιαστική μετατροπή στο σκάφος ή υπερκατασκευή τέτοια ώστε να οδηγούσε στην αλλαγή της θέσης της γραμμής φόρτωσης.

Παρακάτω παραθέτουμε υπόδειγμα ετήσιας επιθεώρησης:18

AMERICAN BUREAU OF SHIPING

45 BROAD STREET. NEW YORK 4 N. Y.

Report No;

Piraeus, Greece, 24 March 1970

S.S.....

This is to certify that the undersigned Surveyors to this Bureau did at the request of the Owner's Representative, attend the steel single screw steamship of Piraeus, Greece, gross tons, on the 4th day of February 1970 and subsequent dates while she was lying on O.L.P. Drydock at Perama and afleat at Perama, Piraeus Greece relative to drydocking, annual survey, tailshaft survey, boiler survey, intermediate survey and annual load line inspection and have to respect as follows:

DRYDOCKING & TAILSHAFT SURVEY

- The vessel was placed on drydock the keel, stem, stern, frame, rudder and outside plating were cleaned, examined and found in satisfactory condition and recoated.
- Strainer plates were removed, sea chests cleaned, recoated, examined and found or placed in satisfactory condition.
- Propeller was examined and considered in satisfactory condition.
- Propeller shaft was drawn in, examined, dye-check examination made of taper and two (2) superficial cracks 10 mm in length one each corner of key-way and at the big end were revealed. Key-way was spooned and cracks eliminated shaft redye-checked and considered satisfactory. Lower half of stern tube bushing was recoated. Shaft was sealed at hub counterbore with rubber ring and stern gland was repacked. Clearance in stern tube after unwooding was measured and found to be 2 mm.
- Sea valves were opened, cleaned and examined together with their connections to the shell and found or placed in satisfactory condition.

ANNUAL HULL & MACHINERY SURVEY

- Steering arrangements, watertight doors and closing appliances in superstructure bulkheads and for air sounding pipes were examined and found or placed in satisfactory condition
- Ventilator and hatchway coamings, tarpaulins, hatch covers and all their supports were examined and found or placed in satisfactory condition
- Machinery casing, guard rails, freeing ports and all other means of protection provided for openings and for access to crew's quarters were examined and found or placed in satisfactory condition
- Examination disclosed no indication of material alteration having been made in the hull, superstructures or means of closing openings affects the position of the load lines
- Annual load line inspection was carried out at this time. Sea Piraeus report.....dated 24 March 1970.

Machinery

- The main and auxiliary machinery anchor windlass steering machinery and fire extinguishing apparatus were generally inspected and found or placed in satisfactory condition.

Intermediate Survey

- All parts particularly liable to rapid deterioration were examined and considered in satisfactory condition.
- The exposed main deck plating was examined and considered to be in satisfactory condition. Areas were gauged by actual drilling. The results were forwarded to Bureau Technical Staff for review.
- The holds and tween deck spaces were examined internally together with their internals and considered to be in a satisfactory condition.

Boiler Survey

- The (2) water tube boilers with their superheaters economizers and principal mountings were examined internally and externally and found or placed in satisfactory condition.
- (a) Twelve (12) side/roof wall tubes in starboard boiler renewed.
 - (b) Feed water line in both boilers renewed from economizer to boiler drum.
 - (c) Furnace refractory in starboard boiler was rebuilt and touched up in port boiler.
 - (d) Both boilers were hydrotested and proven tight
 - (e) Two (2) generating tubes in port boiler and eight (8) in starboard found plugged in a previous time and are noted for the record.
- Safety valves were set and tried under steam at the working pressure.

Summary

From the information available in this office it is recommended that following surveys be credited as of the dates noted:

Drydocking surveyMarch 1970
 Annual Survey.....March 1970
 Tailshaft Survey.....March 1970
 Annual load line inspection.....March 1970

The intermediate survey may be considered complete March 1970 subject to satisfactory review of gauging results noted in paragraph 13 above.

For record item, see item 15(e) above.

The undersigned recommended that this vessel be retained as classed with Bureau.

.....

Surveyor

.....

Surveyor

4.7 Επιθεώρηση λόγω ζημιών ή μετατροπών

Οποιαδήποτε ζημιά στο σκάφος, στα μηχανήματα ή στον εξοπλισμό ή οποία μπορεί να επηρεάσει το κατά πόσο ένα πλοίο είναι αξιόπλοιο ή σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να επηρεάσει ακόμα και την κατάταξη του ίδιου του πλοίου υπόκεινται σε εξέταση των επιθεωρητών των Νηογωμόνων. Κατασκευαστικές μετατροπές στο σκάφος ή στα μηχανήματα για να γίνουν και να είναι σύμφωνες με τη γνώμη των Νηογωμόνων θα πρέπει πρώτα να εγκριθούν και στη συνέχεια να υλοποιηθούν. Ακόμα και τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν θα πρέπει να είναι εγκεκριμένα από τους Νηογώμονες.

4.8 Ειδικές περιοδικές επιθεωρήσεις

- Για πλοία άνω των 5 ετών

Η ειδική επιθεώρηση υπ' αριθμόν 1 θα πρέπει να συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις περί ετήσιων επιθεωρήσεων των Νηογωμόνων. Η επιθεώρηση θα πρέπει να γίνεται είτε σε περιβάλλον δεξαμενής είτε περιβάλλον ειδικό όπου το πλοίο έχει ανασηκωθεί και βρίσκεται σε ειδικά υποστηρίγματα έτσι ώστε η επιθεώρηση να ολοκληρώνεται πολύ πιο εύκολα.

- Κύπη

Η κύπη και οι δεξαμενές καθαρίζονται για την επιθεώρηση. Αποσυναρμολογούνται όλα τα κομμάτια και επισταμένως ελέγχονται. Η επιθεώρηση προχωρά σε τέτοιο βάθος που ο ειδικός επιθεωρητής μπορεί να ζητήσει και μέτρηση παχών ελασμάτων, βαφή περιβλήματος του πλοίου κτλ προκειμένου να ολοκληρώσει το έργο του.

- Δεξαμενές

Η επιθεώρηση δεξαμενών και εξαρτημάτων αυτών εκτελείται κάτω από την επιθεώρηση των Νηογωμόνων. Για τις δεξαμενές διπύθμενων και εφόσον καθαριστούν υπόκεινται σε υδραυλικό έλεγχο για τη μέγιστη πίεση έτσι ώστε να εξεταστούν εν ώρα λειτουργίας.

- Λοιπά μέρη του πλοίου

Τα ξύλινα καταστρώματα δε μπορεί να έχουν φθορά μεγαλύτερη του 25% εκτός αν αποφασίσει κάτι διαφορετικό η κεντρική διεύθυνση. Οι ιστοί και ο γενικός εξαρτισμός τίθεται σε λειτουργία τα καλύμματα στομίου κύτους επιθεωρούνται και εφόσον παρατηρηθούν κάποιες ελλείψεις επισκευάζονται ή αντικαθίστανται. Οι αλυσίδες δεν είναι απαραίτητο να εξεταστούν.

Οι αντλίες, οι υδατοστεγείς θύρες, οι αεραγωγοί ελέγχονται με προσοχή. Επίσης το πηδάλιο εξετάζεται επισταμένως

- Μηχανές και μηχανήματα

Το μηχανοστάσιο ελέγχεται διερευνητικά θα λέγαμε. Οι αντλίες, τα επιστόμια, οι σωλήνες τα φίλτρα, τα έδρανα των ατράκτων ανοίγονται προς επιθεώρηση. Επίσης

επιθεωρούνται οι βάσεις των κύριων και βοηθητικών μηχανών , τα μηχανήματα πηδालοχίας , οι συσκευές πυρόσβεσης.

- Για πλοία μεταξύ 5 και 10 ετών

Για τα πλοία ηλικίας από 5 έως 10 ετών ισχύουν αυτά που αναφέραμε για τα πλοία έως 5 ετών καθώς και τα ακόλουθα:

Η επιθεώρηση του σκάφους για τα δυπήμενα πλοία γίνεται εφόσον αφαιρεθούν από όλες τις πλευρές του σκάφους τρεις σειρές επιγενέσεις . Ο λόγος είναι κυρίως για τον καλύτερο εσωτερικό έλεγχο του πυθμένα. Πολύ πριν την επιθεώρηση όλες οι δεξαμενές των δυπήμενων θα πρέπει να έχουν καθαριστεί πλήρως. Στην περίπτωση όπου δεξαμενές δυπήμενων περιέχουν βαρέα υγρά ή αποκλειστικά ελαφρά έλαια ,μια εκ των πρώτων δεξαμενών καθαρίζεται πλήρως ελευθερώνονται όλα τα επικίνδυνα αέρια και επιθεωρείται εσωτερικώς. Αν βρεθεί σε ικανοποιητική κατάσταση τότε είναι δυνατόν να παραληφθεί η επιθεώρηση και στις υπόλοιπες δεξαμενές. Έλεγχος γίνεται και στις αλυσίδες, στα στηρίγματα αυτών καθώς και στις άγκυρες. Και σε αυτή την περίπτωση φθορά της αλυσίδας άνω του 10 % παραπέμπει σε υποχρεωτική αντικατάσταση.

- Για πλοία άνω των 10 ετών

Για την περίπτωση των πλοίων ηλικίας από 10 ετών και άνω, ισχύουν ότι και παραπάνω καθώς και τα ακόλουθα:

Αφαιρείται οποιαδήποτε ξύλινη επένδυση ή επίστρωση σύμφωνα με τη γνώμη του Νηογνώμονα. Για την επιβεβαίωση της κατάστασης του χάλυβα, αφαιρούνται και ελέγχονται τσιμεντογεμίσματα. Επίσης, επιθεωρούνται και επαναφέρονται τα ακόλουθα:

Η εξωτερική και εσωτερική επιφάνεια των ελασμάτων του περιβλήματος , νομείς , έδρες κτλ. Σε περίπτωση όπου η φθορά των διαστάσεων του υλικού είναι εκτεταμένη, συντάσσεται λεπτομερής προκαταρκτική αναφορά και αποστέλλεται άμεσα από του επιθεωρητές στην επιτροπή για μελέτη.

Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στο πάχος του ελάσματος του ανώτατου υδατοστεγούς συνεχούς καταστρώματος. Για τα πλοία άνω των 20 ετών γίνεται εγκάρσια τομή σύμφωνα με τις υποδείξεις του επιθεωρητή.

- Για πλοία άνω των 24 ετών

Για τα πλοία άνω των 24 ετών ισχύουν όλα τα προαναφερθέντα καθώς και τα ακόλουθα:

Εκτελούνται μετρήσεις σε όλα τα ελάσματα του ανώτατου υδατοστεγούς καταστρώματος. Τα μέρη τα οποία εκτίθενται στο νερό ή στην υγρασία γίνεται τοπική μέτρηση και ελέγχεται αν έχει διαβρωθεί το συγκεκριμένο μέρος - αφού φυσικά έχει αφαιρεθεί το χρώμα ή σκουριά. Οι μετρήσεις σημειώνονται επί σχεδίου και επισυνάπτονται στις αναφορές.

5.1 Ανταγωνιστικότητα Νηογνομόνων

Ο θεσμός των Νηογνομόνων όπως αναφέραμε και στα προηγούμενα κεφάλαια, ικανοποιεί την ανάγκη για έλεγχο του κατά πόσο τηρούνται οι σχετικοί κανόνες για την κατασκευή και την συντήρηση των πλοίων. Επίσης ικανοποιεί την ανάγκη για την προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται με την ναυτιλία. Λαμβάνοντας τον παραπάνω ορισμό υπόψη μας, θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε την έννοια της ανταγωνιστικότητας καθώς και τις μορφές που μπορεί να πάρει στα πλαίσια του θεσμού των Νηογνομόνων. Η ύπαρξη ή η ανάπτυξη ανταγωνισμού ανάμεσα στους Νηογνώμονες ορίζεται στα πλαίσια αυτής της διπλωματικής ως η ανταγωνιστικότητα των Νηογνομόνων.

5.2 Μορφές Ανταγωνιστικότητας

5.2.1 Ανταγωνιστικότητα στα πλαίσια της τιμής

Ανταγωνιστικότητα στα πλαίσια της τιμής δε θα μπορούσαμε εύκολα να τεκμηριώσουμε πως υπάρχει. Η αλήθεια είναι πως και οι Νηογνώμονες είναι επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται άμεσα για το κέρδος αφού η παροχή υπηρεσιών που προσφέρουν ανταμείβεται με χρήμα. Ανταγωνιστικοί όμως δε θα μπορούσαμε να πούμε πως γίνονται με το να χαμηλώσουν την τιμή των προσφερόμενων υπηρεσιών τους.

5.2.2 Ανταγωνιστικότητα στα πλαίσια της καινοτομίας-δημιουργίας νέων κανόνων

Υπάρχουν δύο αντικρουόμενες απόψεις στο θέμα της δημιουργίας-καινοτομίας νέων κανόνων άρα και στη δημιουργία ανταγωνιστικότητας.

Η πρώτη σχολή χαρακτηριστικά αναφέρει πως πρωτοπόρος υπήρξε ο Αγγλικός Νηογνώμονας (Lloyd's Register of Shipping) αφού ήταν και ο πρώτος ο οποίος διαμόρφωσε κανόνες / θεσμούς μόλις στο τέλος του ΙΖ' αιώνα. Με έδρα το Λονδίνο , το 1760, και ιδρυτή τον Εδουάρδο Λόυδ, υπήρχε ήδη διαμορφωθεί ένα πλέγμα κανόνων και συμπεριφορών πάνω στο οποίο μετέπειτα πάτησαν όλοι οι άλλοι Νηογνώμονες. Οι κανόνες είχαν ήδη τεθεί και οι παίκτες είχαν ήδη αποδεχθεί τους κανόνες αυτούς. Στα πλαίσια λοιπόν αυτής της άποψης, ανταγωνιστικότητα δεν υπάρχει ή για να είμαστε ακριβείς ανταγωνιστικότητα υπάρχει έναντι του πρωτοπόρου Lloyd's Register of Shipping.

Όλοι οι υπόλοιποι Νηογνώμονες ,μηδενός εξαιρουμένου επιδίδονται σε ένα ανελέητο αγώνα ανταγωνισμού έναντι του πρωτοπόρου Lloyd's και της φήμης του. Το πέραςμα των χρόνων πάντως δείχνει πως στον αγώνα είναι νικητής ο Αγγλικός.

Η δεύτερη σχολή αναφέρει πως ανταγωνιστικότητα υπάρχει και μάλιστα σε μεγάλο βαθμό αν κρίνουμε όλους τους νέους κανόνες που εκδίδουν οι διάφοροι Νηογνώμονες . Είναι στα αλήθεια όμως έτσι ; Ή μήπως όλοι οι νέοι κανόνες είναι

απόρροια ναυτικών ατυχημάτων; Μήπως η ανταγωνιστικότητα των Νηογνομένων σε αυτό το επίπεδο έγκειται στο ποιος θα διαγνώσει πρώτος τις αιτίες ενός τραγικού ναυτικού ατυχήματος και ποιος θα θεσπίσει πρώτος τους κανόνες;

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε παραδείγματα τέτοιων θαλάσσιων ατυχημάτων καθώς και το κύμα νέων κανόνων που προκάλεσαν .

Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων

TORREY CANYON, 1967. AMOCO CADIZ, 1978. EXXON VALDEZ, 1989. ERIKA, 1999. Κάθε περίπου 10 χρόνια, μια καταστροφική πετρελαιοκηλίδα μονοπωλεί τους τίτλους των εφημερίδων όλου του κόσμου, χωρίς να υπολογίσει κανείς άλλες μικρότερες πετρελαιοκηλίδες που συμβαίνουν ενδιάμεσα. Το σημείο καμπής αναφορικά με τα μέτρα που ελήφθησαν ήρθε το 1989. Το EXXON VALDEZ δεν προκάλεσε μόνο μεγάλη οικολογική καταστροφή στην Αλάσκα, αλλά είναι υπεύθυνο και για ένα από τα πιο κοσμογονικά ναυτικά νομοθέτηματα στον κόσμο, το Oil Pollution Act of 1990 (OPA' 90). Μεταξύ άλλων, το OPA' 90 προδιαγράφει δραστικές αλλαγές στη σχεδίαση και κατασκευή των δεξαμενοπλοίων που θα επιτρέπονται να επισκέπτονται τις ΗΠΑ, με τα διπύθμενα και διπλά τοιχώματα να είναι οι πιο σημαντικές απαιτούμενες αλλαγές.

Το OPA' 90, αν και εθνική νομοθεσία των ΗΠΑ, είχε παγκόσμια εμβέλεια. Προκάλεσε δραστικές επιπτώσεις στη σχεδίαση, στη λειτουργία και στα οικονομικά της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, όχι μόνο στις ΗΠΑ αλλά παγκόσμια. Η βασική ερώτηση όμως είναι, τι οφέλη τελικά παρήγαγε το νομοθέτημα αυτό, και σε τι κόστος;

Αν και είναι ίσως νωρίς, η ίδια ερώτηση μπορεί να τεθεί και για το πακέτο μέτρων ERIKA I, του οποίου η φιλοσοφία είναι παρόμοια όσον αφορά τη σταδιακή απομάκρυνση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος από τα Ευρωπαϊκά νερά. Το πακέτο αυτό διατυπώθηκε μετά την πετρελαιοκηλίδα του ERIKA, και έχει ήδη εγκριθεί νομοθετικά από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εκτός από την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, το πακέτο επίσης προδιαγράφει αυστηρότερους έλεγχους από τους νηογνώμονες και το port state control.

Όμως, είναι κοινά αποδεκτό ότι και τα δυο αυτά ατυχήματα (EXXON VALDEZ και ERIKA) οφειλόταν στην αστοχία του ανθρώπινου παράγοντα. Στην πρώτη περίπτωση, η χρήση αλκοόλ από τον καπετάνιο του πλοίου, η αποτυχία του πηδαλιούχου να μανουβράρει σωστά το πλοίο λόγω κόπωσης και η αστοχία του συστήματος θαλάσσιας κυκλοφορίας λόγω ανεπαρκούς επάνδρωσης, προσδιορίστηκαν από το NTSB (Εθνική Επιτροπή Ασφάλειας Μεταφορών των ΗΠΑ) ως οι πλέον καθοριστικοί παράγοντες. Στη δεύτερη περίπτωση, υποστηρίχθηκε ότι η πλημμελής διαδικασία επιθεώρησης από τον Ιταλικό νηογνώμονα RINA πιθανότατα ήταν ο πιο καθοριστικός παράγοντας.

Για να είμαστε πάντως δίκαιοι, το πακέτο ERIKA I περιέχει και άλλες, πιο άμεσες διατάξεις, όπως αυστηρότερους ελέγχους από νηογνώμονες και το port state control. Οι διατάξεις αυτές, αν εφαρμοστούν σωστά, ίσως περιορίσουν σημαντικά το ρίσκο τέτοιων ατυχημάτων στο μέλλον. Το ίδιο μπορεί να λεχθεί και για το πακέτο ERIKA II, το οποίο δεν έχει ακόμη τεθεί σε πλήρη νομική εφαρμογή. Το πακέτο

περιλαμβάνει τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για τη Θαλάσσια Ασφάλεια (EMSA), καλύτερες διαδικασίες πληροφόρησης και παρακολούθησης, και ένα νέο σχήμα αποζημίωσης για θύματα πετρελαϊκής ρύπανσης. Βέβαια, το ζήτημα κόστους-οφέλους εξετασθεί και ισχύει και εδώ.

Ατυχήματα Roro ferries

Η ανατροπή του HERALD OF FREE ENTERPRISE το 1987, μαζί με την πολύ πιο καταστροφική βύθιση του ESTONIA το 1994, ήταν σαφέστατα τα γεγονότα που σηματοδότησαν την ανάπτυξη νέων κανονισμών του IMO για τη σχεδίαση και λειτουργία των Roro ferries. Το μεγαλύτερο μέρος των κανονισμών αυτών εστιάζεται σε τεχνολογικές λύσεις που μειώνουν την πιθανότητα βύθισης του πλοίου σε περίπτωση κατάκλισης από νερά, αντί να περιορίσουν την πιθανότητα να συμβεί το τελευταίο. Εκτός από κανόνες σχεδίασης, περιλαμβάνουν και κανόνες ασφαλούς εκκένωσης του πλοίου από τους επιβάτες σε περίπτωση ατυχήματος.

Είναι σαφές ότι οι νέοι κανόνες των εσωτερικών υποδιαίρεσεων (πλέον γνωστοί ως 'συμφωνία της Στοκχόλμης', η οποία προβλέπει το πλοίο να επιπλέει με 50 εκατοστά νερό στο deck) θα αλλάξουν ριζικά τη σύνθεση του στόλου των Ευρωπαϊκών rogo ferries στα επόμενα χρόνια, καθόσον θα είναι πολύ ακριβό να μετασκευασθούν τα παλιά πλοία σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές. Οι οικονομικές επιπτώσεις αυτής της αλλαγής είναι άγνωστες, αλλά υπολογίζεται να είναι τεράστιες. Με πολλές ακτοπλοϊκές εταιρίες να αγωνίζονται να επιζήσουν και να ξεπληρώσουν τα δάνειά τους, η ανανέωση του στόλου δεν θα είναι εύκολη.

Ατυχήματα bulk carriers

Το ατύχημα του DERBYSHIRE το 1980, μαζί με άλλες τραγικές απώλειες τέτοιων πλοίων, προκάλεσαν την εμπεριστατωμένη αναδιάρθρωση των κανονισμών του IMO και του IACS για τη σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση των bulk carriers. Οι νέοι κανονισμοί έχουν τεράστιες επιπτώσεις στη λειτουργία και στα οικονομικά των bulk carriers. Όμως, είναι εντελώς ασαφές αν η απώλεια του DERBYSHIRE θα είχε αποφευχθεί αν το πλοίο αυτό είχε κατασκευαστεί σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς. Πιο σχετικό στην περίπτωση αυτή φαίνεται να είναι το γεγονός ότι ο καπετάνιος του πλοίου επέλεξε να ταξιδέψει το πλοίο με τόσο αντίξοες καιρικές συνθήκες. Γενικότερά, δεν είναι πάντα σαφές αν οι γνωστές άλλες τραγωδίες των bulk carriers οφείλονται περισσότερο στο design των πλοίων παρά σε παράγοντες όπως η λανθασμένη φόρτωση, ο συνδυασμός κακών καιρικών συνθηκών και υψηλών ταχυτήτων ή ακόμη και σε άλλες παραμέτρους που συνδέονται με το ανθρώπινο λάθος.

Η τελευταία τάση από την αφρόκρεμα του IACS είναι τα διπλά τοιχώματα να εισαχθούν και στα bulk carriers. Αν και αυτό είναι σε εθελοντική βάση προς το παρόν, πολλοί θεωρούν πιθανό να δούμε τέτοια μέτρα να γίνουν υποχρεωτικά στο μέλλον.

Όπως και να 'χει όμως η βασική προϋπόθεση είναι ότι οι πολιτικές που τελικά υιοθετούνται στα απόνερα ενός ατυχήματος θα πρέπει να αναγνωρίζουν σωστά τους σημαντικότερους παράγοντες που προκάλεσαν αυτό το ατύχημα και να υλοποιούνται

κατά τέτοιο τρόπο που να εμποδίζουν αυτούς τους παράγοντες να εμφανιστούν ξανά, ή σε περίπτωση που επανεμφανιστούν, να περιορίζουν τις επιβλαβείς επιπτώσεις τους.

Ακριβώς αυτό το σημείο αποτελεί, κατά τη γνώμη μου, ένα αμφισβητούμενο σημείο της μέχρι τώρα προσέγγισης σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Πολλές από τις πολιτικές που υιοθετήθηκαν ως αποτέλεσμα μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων επικέντρωσαν την προσοχή τους σε 'τεχνολογικές' ή 'σχεδιαστικές' λύσεις. Συγκεκριμένα, αυτές οι λύσεις περιλαμβάνουν σχεδίαση tankers (διπύθμενα, διπλά τοιχώματα), σχεδίαση Roro (εσωτερικές υποδιαίρέσεις, διαδικασίες εκκένωσης) και σχεδίαση bulk carriers (εγκάρσιες φράκτες, διπλά τοιχώματα), μεταξύ άλλων.

Τα παραδείγματα τα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω ενισχύουν την άποψη πως η ανταγωνιστικότητα των Νηογυμνών προέρχεται από το ποιος θα αποκαλύψει πρώτος τα βαθύτερα αίτια μιας ναυτικής τραγωδίας και ποιος θα λάβει πρώτος μέτρα για την αντιμετώπισή τους.

5.3 Αποτελέσματα αυτής της Ανταγωνιστικότητας

Υπάρχουν δύο αντιδιαμετρικά αντίθετες απόψεις για τους Νηογνώμονες και το ρόλο που παίζουν στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

Η πρώτη άποψη υποστηρίζει πως οι νηογνώμονες ήταν, είναι και θα είναι ο βασικός πυλώνας της αριστείας όσον αφορά στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και η αιχμή του δόρατος για οποιαδήποτε προσπάθεια συνεχούς βελτίωσης της κατάστασης. Η θέση αυτή υποστηρίζεται προφανώς κατ' αρχήν από τους ίδιους τους νηογνώμονες και τεκμηριώνεται με διάφορα στοιχεία, ποσοτικά και ποιοτικά.

Σαν παράδειγμα, σύμφωνα με την Αμερικανική ακτοφυλακή, η οποία κατά γενική ομολογία είναι από τις πιο αυστηρές όσον αφορά το port state control στον κόσμο, το ποσοστό κρατήσεων πλοίων στα Αμερικανικά λιμάνια για λόγους που οφειλόταν στον νηογνώμονα μειώθηκε από 20 το 2002 σε 15 το 2003. Επίσης, 92% των αφίξεων στις ΗΠΑ πέρυσι αφορούσαν πλοία των οποίων οι νηογνώμονες είχαν μηδενικό σκορ στο Αμερικανικό σύστημα βαθμολόγησης, όπου μηδέν σημαίνει ποσοστό κράτησης λιγότερο από 0,5% στα τρία χρόνια 2001-2003. Από τους γνωστούς νηογνώμονες, ο ABS είχε ποσοστό κρατήσεων 0,03%, το Lloyds Register 0,1%, το Bureau Veritas 0,2% ενώ το RINA και ο Κινεζικός νηογνώμονας δεν είχαν καμμία κράτηση! Με μια μόνο εξαίρεση, όλα τα μέλη του IACS είχαν ποσοστό κάτω από 0,5% στο διάστημα αυτό.

Ένα άλλο στοιχείο που επίσης προβάλλεται σαν υποστηρικτικό της θετικής εικόνας των νηογυμνών είναι η προσπάθεια εναρμόνισης των κανονισμών τους για tankers και bulk carriers. Πράγματι, το γεγονός ότι οι κανονισμοί των νηογυμνών είναι διαφορετικοί από νηογνώμονα σε νηογνώμονα έχει κατακριθεί από πολλούς ότι επεκτείνει τον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των νηογυμνών και ως προς τους κανονισμούς, με αποτέλεσμα το ενδεχόμενο διολίσθησης των προδιαγραφών των πλοίων σε επικίνδυνα επίπεδα.

Και ερχόμαστε τώρα στην αντιδιαμετρική άποψη που υπάρχει για τους νηογνώμονες, ότι αυτοί έχουν σοβαρή ευθύνη για τη συνεχή και επικίνδυνη διολίσθηση των προδιαγραφών των πλοίων, άρα και της πορείας της θαλάσσιας ασφάλειας γενικά. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, το σύστημα των νηογνώμωνων είχε πάντα σοβαρά και εγγενή προβλήματα, συνδυάζοντας την άμεση οικονομική εξάρτηση των οργανισμών αυτών από εκείνους για τους οποίους γίνονται οι κανονισμοί (δηλαδή τους εφοπλιστές) με σκληρό εμπορικό ανταγωνισμό για το ποιος θα εισπράξει το εισόδημα αυτό. Αν σ' αυτό προσθέσει κανείς την ικανότητα των ναυπηγείων (που πληρώνουν τους νηογνώμονες στο στάδιο της κατασκευής) να μεταβάλλουν η να παρακάμπτουν τους κανονισμούς συνεχώς προς χαμηλότερα standards για λόγους συμπίεσης του κόστους, τότε η πορεία είναι σαφώς ανησυχητική.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι νηογνώμονες και συγκεκριμένα ο θεσμός των νηογνώμωνων έκανε την εμφάνιση του προκειμένου να ικανοποιήσει καθαρά την ανάγκη για έλεγχο του κατά πόσο τηρούνται οι σχετικοί κανόνες για την κατασκευή και την συντήρηση των πλοίων, καθώς επίσης για την προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται με την ναυτιλία. Η λέξη "νηογνώμων" είναι σύνθετη λέξη και προέρχεται από τη λέξη "ναυς" και "γνώμων", που σημαίνει ο ελεγκτών τα πλοία.

Ο νηογνώμονας ανάλογα με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά κάθε πλοίου το κατατάσσει σε << κλάσεις >> (classifications). Με ειδικούς δε επιθεωρητές (surveyors) τα παρακολουθεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις

Οι κυριότεροι Νηογνώμονες είναι οι ακόλουθοι:

- Ο Βρετανικός, "**Lloyd's Register of Shipping**", σύντμηση τίτλου: L.R
- Ο Γαλλικός, "**Bureau Veritas**", σύντμηση τίτλου: B.V.
- Ο Αμερικανικός, "**American Bureau of Shipping**", σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- Ο Νορβηγικός, "**Det Norske Veritas**", σύντμηση τίτλου: D.N.V
- Ο Ιταλικός, "**Registro Navale Italiano**", σύντμηση τίτλου: RINA R.I.
- Ο Γερμανικός, "**Germanischer Lloyd**", σύντμηση τίτλου: G.L.
- Ο Ελληνικός, "**Veritas Hellenique**", σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- Ο Ιαπωνικός, "**Nippon Kaiji Kyokai**" ("Imperial Japanese Marine Corporation") "Teikoku Kaiji Kyokai", σύντμηση τίτλου: N.K. J.R
- Ο Ρωσικός, "**Morskoi Registr Rusia**" πρώην "Morskoi Registr SSSR", σύντμηση τίτλου: R.R
- Ο Ολλανδικός, "**Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen**", σύντμηση τίτλου: N.V. "
- Ο Κινέζικος, "China Classification Society" σύντμηση τίτλου CCS
- Ο Κορεάτικος, "Korean Register of Shipping" σύντμηση τίτλου KR
- Ο Πολωνικός "Polski Register of Shipping", σύντμηση τίτλου PRS
- Ο Κροατικός, "Croatian Register of Shipping" σύντμηση τίτλου CRS
- Ο Ινδικός, "Indian Register of Shipping" σύντμηση τίτλου IRS

Ως κυριότερες αρμοδιότητες οι νηογνώμωνων έχουν :

- Την **προετοιμασία** και τον **ορισμό** κανόνων και κανονισμών κατασκευής του πλοίου και των μηχανών συμπεριλαμβάνοντας προδιαγραφές υλικών και λεπτομέρειες κατασκευής.

Οι κανόνες αυτοί αποτελούν την βασική προϋπόθεση βάση των οποίων καθορίζεται η αποδοχή ή μη των υποβαλλόμενων προς ταξινόμηση πλοίων.

- Την **επεξεργασία** και **έγκριση** ειδικών τεχνικών σχεδίασης τόσο του σκάφους όσο και των μηχανών με σκοπό την καλύτερη κατάταξη και ταξινόμηση του.

Τα σχέδια αυτά θα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές των Νηογνωμόνων για να δοθεί “κλάση” στο πλοίο.

- Την **επιθεώρηση** και την **επιβλέψη** κατά τη διάρκεια κατασκευής ενός πλοίου.

Στις αρμοδιότητες αυτές συμπεριλαμβάνονται και οι επιβλέψεις σε κύριες και βοηθητικές μηχανές, επιθεωρήσεις σε παντός είδους εξοπλισμό του πλοίου.

- Την **έκδοση πιστοποιητικών** χαρακτηρισμού των πλοίων, των μηχανών και των εξαρτημάτων του όπως είναι τα πιστοποιητικά κλάσης, αξιοπλοΐας, κτλ. Τα οποία και εκδίδονται βάση των αναφορών των νηογνωμόνων.
- Τη διενέργεια επιθεωρήσεων με σκοπό την **έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας** σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εκάστοτε κυβερνήσεων των κρατών, τη σημαία των οποίων φέρει το πλοίο.
- Την παρακολούθηση και εκτέλεση περιοδικών επιθεωρήσεων έτσι ώστε να **διατηρήσουν** την εκάστοτε κλάση τα πλοία ακόμα και ύστερα από κάποιες ζημιές που μπορεί να έχουν υποστεί. (για οποιαδήποτε λόγο).
- Την εκτέλεση τεχνικών ερευνών, σχέση εχουσών προς τη δοκιμή, σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση των εμπορικών πλοίων εφόσον αυτό ζητηθεί από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη.
- Την **έκδοση ειδικού μητρώου**, το οποίο παρέχει τα βασικά χαρακτηριστικά του σκάφους, των μηχανών του, της ταξινόμησής του στον Νηογνώμονες (εκτός του Lloyd's και του ABS) καθώς και τις ημερομηνίες των διαφόρων επιθεωρήσεων που έγινε με σκοπό να διατηρήσει ή και να βελτιώσει την κλάση του.
- Την προετοιμασία και την έκδοση στατιστικών πληροφοριών σχετικά με τα εν κινήσει, υπό ναυπήγηση ή παραγγελία πλοία καθώς και αυτά τα οποία έχουν υποστεί ζημιές.

Η επόμενη ερώτηση που ανακύπτει αν ασχοληθούμε με το θεσμό των Νηογνωμόνων είναι ποιος στα αλήθεια ασκεί ναυτιλιακή πολιτική; Ποιος είναι αυτός που θέτει νόμους και κανόνες; Είναι στα αλήθεια η Νηογνώμονες; Ή μήπως παρεμβαίνουν και άλλοι μηχανισμοί; Οι πλοιοκτήτες τι ρόλο παίζουν; Η αλήθεια είναι πως, ο κύριος παίκτης στη διαμόρφωση πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), οι Νηογνώμονες, και ειδικά η Διεθνής Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (πλέον γνωστή ως SOLAS). Εκτός από την SOLAS, ο IMO υιοθετεί και άλλα μέτρα που έχουν σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια, είτε έμμεσα είτε άμεσα. Παραδείγματα είναι η Διάσκεψη STCW για την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών και ο κώδικας για πλοία μεγάλων ταχυτήτων (HSC Code). Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (πιο γνωστός ως ISM Code) είναι ένα από τα εργαλεία για την αναβάθμιση της ασφάλειας των πλοίων που πιστοποιούνται σύμφωνα μ' αυτόν και είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες για τη λεγόμενη ‘ποιοτική ναυτιλία’. Ο IMO ούτε υλοποιεί ούτε ελέγχει την εφαρμογή των κανονισμών, αυτό είναι ευθύνη των χωρών μελών του και των Νηογνωμόνων.

Άλλοι παίκτες που παίζουν ρόλο στην ανάπτυξη, υλοποίηση και εφαρμογή πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι, τα κράτη σημαίας (flag states), τα κράτη λιμένων (port states), ο IACS, διεθνείς φορείς όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, οργανισμοί εργασίας όπως ο ILO, και γενικά ολόκληρο το φάσμα της ναυτιλιακής κοινότητας, όπως πλοιοκτήτες, ναυλωτές, λιμάνια, ναυπηγεία, ασφαλιστικές εταιρίες (P&I Clubs), περιβαλλοντικές οργανώσεις, κλπ. Κατόπιν όλων αυτών είναι εύκολο κανείς να αντιληφθεί πως η διαμόρφωση και άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής είναι σαν ένα καλοκαρδισμένο μηχανισμό που αποτελείται από πολλά γρανάζια, καθένα από τα οποία παίζει σημαντικό ρόλο. Η απομάκρυνση κάποιου από τον όλο μηχανισμό ή η μη σωστή λειτουργία του κάποιου γραναζιού προκαλεί προβλήματα στη μηχανή και αφορμή για τη δημιουργία νέων κανόνων προκειμένου όλος ο μηχανισμός να λειτουργεί σωστά.

Κλείνοντας θα πρέπει να αναλύσουμε το φαινόμενο της ανταγωνιστικότητας στα πλαίσια της καινοτομίας-δημιουργίας νέων κανόνων. Υπάρχουν δύο αντικρουόμενες απόψεις στο θέμα της δημιουργίας-καινοτομίας νέων κανόνων άρα και στη δημιουργία ανταγωνιστικότητας.

Η πρώτη σχολή χαρακτηριστικά αναφέρει πως πρωτοπόρος υπήρξε ο Αγγλικός Νηογνώμονας (Lloyd's Register of Shipping) αφού ήταν και ο πρώτος ο οποίος διαμόρφωσε κανόνες / θεσμούς μόλις στο τέλος του 17^{ου} αιώνα. Οι υπόλοιπα απλά ακολούθησαν μια πορεία που ήδη είχε χαράξει ο Άγγλικός. Η δεύτερη σχολή αναφέρει πως ανταγωνιστικότητα υπάρχει και μάλιστα σε μεγάλο βαθμό αν κρίνουμε όλους τους νέους κανόνες που εκδίδουν οι διάφοροι Νηογνώμονες.

Είναι στα αλήθεια όμως έτσι; Ή μήπως όλοι οι νέοι κανόνες είναι απόρροια ναυτικών ατυχημάτων; Μήπως η ανταγωνιστικότητα των Νηογνωμόνων σε αυτό το επίπεδο έγκειται στο ποιος θα διαγνώσει πρώτος τις αιτίες ενός τραγικού ναυτικού ατυχήματος και ποιος θα θεσπίσει πρώτος τους κανόνες; Και σε τελική ανάλυση μήπως απόρροια της ανταγωνιστικότητας είναι η χαλάρωση των κανονισμών – κανόνων στο βωμό της απόκτησης όλο και περισσότερων πελατών;

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Βιβλία

1. Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ- Α.Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ : "Διεθνείς οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική". Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς 1996
2. ΕΛ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ - Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ: "Ναυτιλιακή Οικονομική" Εκδόσεις Τζεί & Τζεί Ελλάς ,Πειραιάς 1997
3. Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ-Γ.Δ. ΣΑΜΙΩΤΗΣ : "Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας" , Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα , Αθήνα, 1997
4. Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ – Ν.Γ. ΦΑΝΟΥΡΑΚΗΣ : Η προβληματική τη Βελτίωσης των επιπέδων Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές, υπό το Πρίσμα των Νέων Δυνατοτήτων που παρέχουν η τηλεματική και η Αποτελεσματική Διαχείριση των Έμψυχων Πόρων, Εισήγηση στο Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών-Safety of Maritime Transport, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1998
5. Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ : "Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο Περιβάλλον", Εκδόσεις Α.Σταμούλη, Πειραιάς 1999
6. Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ- Μ.ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ : "Βασικές Αρχές της Ναυτιλικής Επιστήμης .Εκδόσεις Τζεί & Τζεί Ελλάς ,Τόμος Α', Πειραιάς 1999
7. Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ : "Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική". Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 2000
8. Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: " Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία. Εκδόσεις Α.Σταμούλη, Αθήνα 2002
9. Δ. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ : "Ναυτιλία : Έννοιες-Τομείς-Δομές", Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2004
10. JONATHAN LUX, "Classification Societies", Lloyd's of London Press Ltd, London 1992
11. JACK DEVANNEY AND MIKE KENNEDY," The down ratchet and the deterioration of tanker newbuilding standars "2003

Περιοδικός Τύπος Ελληνική Γλώσσα

1. Ναυτιλιακή
2. Ναυτεμπορική

Αγγλική Γλώσσα

1. Lloyd's List
2. Lloyd's Ship Manager

Πηγές μέσω Internet

1. <http://www.eagle.org>
2. <http://www.veristar.com>
3. <http://www.ccs.org.cn>
4. <http://www.dnv.com>
5. <http://www.gl-group.com>
6. <http://www.krs.co.kr>
7. <http://www.lr.org>
8. <http://www.classnk.or.jp>
9. <http://www.rina.org>
10. <http://www.rs-head.spb.ru>
11. <http://www.crs.hr>
12. <http://www.irclass.org>
13. <http://www.iacs.org.uk/>
14. <http://www.imo.org>

Πανεπιστήμιο Πειραιώς