

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ.**

**ΘΕΣΜΙΚΗ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ**

Μαρία Παρίδη

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιάς

Μάρτιος, 2011

Δήλωση Αυθεντικότητας/Copyright

Το άτομο που 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.

Μαρία Παρίδη

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων)
- Μιχαήλ Παζαρζής
- Ερνέστος Τζαννάτος

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

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ. ΘΕΣΜΙΚΗ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Μαρία Παρίδη

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η επιτυχής ναυπήγηση ενός πλοίου αποτελεί αναμφισβήτητα τον πυρήνα της επιτυχίας του, όμως και η περαιτέρω συνεχής παρακολούθηση της κατάστασής του, μέσω των περιοδικών ή έκτακτων επιθεωρήσεων, αποτελεί βασικό συντελεστή, τόσο για το πλοίο, όσο και για την προστασία της ζωής στη θάλασσα, καθώς και των διακινούμενων αγαθών και λοιπών συμφερόντων.

Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται από ομάδες τεχνικών, υψηλών τεχνολογικών γνώσεων, τη συνεργασία κράτους, επιχείρησης και πλοίαρχου.

Το μέγεθος και η ποικιλία των επιθεωρήσεων όπως και η διαδικασία πριν και μετά την εκτέλεση τους δημιουργεί πολλές δυσκολίες. Οι δυσκολίες αυτές μπορούν να παύσουν να υφίστανται με την ορθή κατανόηση του σκοπού, της προσφοράς και του τρόπου εργασίας των νηογνωμόνων.

Επιπλέον το ζήτημα της ευθύνης των νηογνωμόνων, ενόψει του ολοένα αυξανόμενου ρόλου τους ως παραγόντων θαλάσσιας ασφάλειας, καθώς και οι νομολογιακές και οικονομικές αντιμετωπίσεις του θέματος μου κέντρισαν το ενδιαφέρον για μια περαιτέρω διερεύνηση του ζητήματος.

Της έρευνας αυτής αποτέλεσμα είναι η παρούσα διπλωματική εργασία μέσω της οποίας θα προσπαθήσω να παρουσιάσω, όσο απλούστερα και πρακτικότερα μπορώ, ό,τι αφορά τους νηογνώμονες, το θεσμικό τους πλαίσιο, τις επιθεωρήσεις που εκτελούν και εν τέλει την οικονομική τους σημασία στο κλάδο της ναυτιλίας, ελπίζοντας να προσφέρω και εγώ ένα λιθαράκι σε ό,τι έχει να κάνει με την ασφάλεια και τη συντήρηση του πλοίου.

THE ROLE OF THE CLASSIFICATION SOCIETIES IN SHIPPING INDUSTRY. INSTITUTIONAL, ECONOMIC AND TECHNICAL APPROACH

Maria Paridis

ABSTRACT

The successful construction of a ship is undoubtedly the core of its success, but also the continuous monitoring of its situation through regular or special inspections is a key factor for the ship, for the protection of life at sea and the protection of the mobile assets and other interests.

The Inspections are carried out by teams of technicians with high-tech knowledge and of course with the cooperation between the state, the business and the master of the ship.

The size and the variety of the inspections, as well as the procedure before and after their execution, create many difficulties. These difficulties may cease to exist with the proper understanding of the purpose and the working methods of the classification societies.

Moreover, the issue of liability of classification societies, their increasing role as agents of maritime safety, as well as the institutional and economic approaches of the topic, piqued my interest for further research of the issue.

The result of this research is this thesis, by which I will try to present the institutional framework of the classification societies, the inspections they carry out and finally their economic importance to the maritime industry, hoping to give in to anything that concerns the safety and the maintenance of the ship.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα Επίκουρο Καθηγητή Γεώργιο Σαμιώτη και τον Αναπληρωτή Καθηγητή Μιχαήλ Πάζαρη για την άριστη συνεργασία που είχαμε. Επίσης ευχαριστίες οφείλονται ακόμη στον Δρ. Γιάννη Κοκαράκη, Διευθυντή του Τεχνικού Τμήματος του Bureau Veritas (BV, Γαλλικός Νηογνώμονας) (Hellenic and Black Sea Region) για την καθοδήγηση που μου παρείχε, η οποία στάθηκε καταλυτική για την επιτυχή ολοκλήρωση της εργασίας αυτής. Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Πέτρο Ζάχο, Επιθεωρητή του American Bureau of Shipping (ABS, Αμερικάνικος Νηογνώμονας) για τις τεχνικές του γνώσεις και συμβουλές.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Απαιτήσεις εσωτερικής εξέτασης των αναπόσπαστων (δομικών) δεξαμενών κατά την επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης	91
Πίνακας 2: Απαιτήσεις μετρήσεων πάχους κατά την επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης	92
Πίνακας 3: Οδηγίες για πρόσθετες μετρήσεις πάχους όταν τέμνονται περιοχές με εκτεταμένη διάβρωση.....	94
Πίνακας 4: Ενδιάμεση επιθεώρηση κύτους (για όλα τα πλοία).....	101

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/COPYRIGHT	i
ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	ii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	iii
ABSTRACT	iv
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	v
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ	vi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο	3
1.1 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ-ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	3
1.1.1 Έννοια-αποστολή Νηογνωμόνων	3
1.1.2 Οργάνωση Νηογνωμόνων	6
1.1.3 Η ανάγκη ασφάλειας των συναλλαγών – Σύνομη ιστορική αναδρομή.....	7
1.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	12
1.2.1 Η θαλάσσια ασφάλεια: ζήτημα δημόσιου συμφέροντος.....	12
1.2.2 Η αντίδραση προς νέα νομοθετική παραγωγή – ISM Code.....	22
1.2.3 Κοινοτικό και εθνικό δίκαιο	28
1.2.4 Κριτική στο υφιστάμενο κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο (94/57/ΕΚ) – Η συμβολή των προτεινόμενων τροποποιήσεων.....	33
1.2.5 (α) Λόγοι αμφισβήτησης της εμπιστοσύνης προς τους Νηογνώμονες – τα μέτρα βελτίωσης και ο ρόλος της IACS (Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων)	36
(β) Κριτήρια IACS	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο	47
2.1 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	47
2.1.1 Γενικά- Κανόνες νηολόγησης	47
2.1.2 Οικονομικές συνέπειες.....	48
2.1.3 Η Ιστορία της νηολόγησης	49
2.2 ΕΘΝΙΚΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ-ΕΘΝΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ – (National Registers)	50
2.2.1 Σημαίες Ευκαιρίας (Open Registers).....	51
2.2.2 Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια (Off-shore registers).....	51
2.2.3 Διεθνή Νηολόγια (International Ship Registers).....	51
2.2.4 Ο οικονομικός ρόλος των Ανοιχτών Νηολογίων	52
2.2.5 Διπλή νηολόγηση.....	54
2.2.6 Η συγκρότηση της εταιρείας σε συνδυασμό με τη νηολόγηση του πλοίου	54

2.3	ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	55
2.3.1	Οργανωτική δομή της επιχείρησης ανάλογα με τον τύπο σημαίας	56
2.4	Η ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ (Greek flagging out and in)	58
2.4.1	Οι φορολογικές θέσεις.....	59
2.5	Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΗΣ	61
2.5.1	Η απάντηση των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.....	63
2.6	Ο ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	66
2.7	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ-ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο		69
3.1	ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ, ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	69
3.1.1	Κατάταξη-Ταξινόμηση.....	70
3.1.2	Ταξινόμηση πλοίων κατά τη ναυπήγηση.....	73
3.1.3	Ταξινόμηση πλοίων μετά τη ναυπήγηση.....	74
3.2	ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ	77
3.3	ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ	80
3.4	ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο		83
4.1	ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	83
4.1.1	Γενικά	83
4.1.2	Επιθεωρητές.....	85
4.1.3	Ορισμοί και διαδικασίες σε σχέση με τις επιθεωρήσεις των νηογνωμόνων.....	85
4.2	ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ	86
4.2.1	Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης/Ειδική Επιθεώρηση (Class Renewal Survey/Special Survey).....	86
4.2.2	Ετήσια Επιθεώρηση (Annual Survey)	96
4.2.3	Ενδιάμεση Επιθεώρηση (Intermediate Survey).....	101
4.2.4	Επιθεώρηση Πυθμένα (Bottom Survey).....	102
4.2.5	Επιθεώρηση Τελικού Άξονα (Tail shaft Survey)	104
4.2.6	Επιθεώρηση Λέβητα (Boiler Survey).....	106
4.3	ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ	108
4.4	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΥΝ ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ	110
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο		111
5.1	Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ (HRS)	111

5.1.1	Εισαγωγικό σημείωμα.....	111
5.1.2	Ελληνικός Νηογνώμονας – Υπηρεσίες.....	112
5.1.3	Οργανωτική δομή των κεντρικών γραφείων – Υποδομή.....	113
5.2	Η ΑΛΛΗ ΟΨΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ.....	114
5.2.1	Το ιστορικό	114
5.2.2	Ο αντίλογος του Ελληνικού Νηογνώμονα.....	121
5.2.3	Νέα σελίδα για τον Ελληνικό Νηογνώμονα – Προσπάθεια διάσωσής του	124
	ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	127
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	135
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	139
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	141

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως είναι γνωστό περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου διακινούμενου φορτίου, σε χωρητικότητα, καλύπτεται με θαλάσσια μεταφορά, από τα πλοία. Ειδικότερα, από την ταξινόμηση των πλοίων κατά τον σχεδιασμό τους, μετά την κατασκευή τους, αλλά και μέσω των κανόνων πολλαπλής συμμόρφωσης των ναυπηγημάτων προκύπτουν πρότυπα κανόνων που ορίζονται από τους δέκα μεγαλύτερους νηογνώμονες του κόσμου.

Σήμερα η βασική αποστολή των νηογνωμόνων είναι να βελτιώνουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του φορτίου στη θάλασσα εξασφαλίζοντας υψηλά τεχνικά επίπεδα σχεδιασμού, κατασκευής και συντήρησης, εμπορικών και μη εμπορικών πλοίων. Επίσης επιβλέπουν το επίπεδο της βιομηχανίας που κατοχυρώνει ότι ένα πλοίο είναι κατασκευασμένο κατάλληλα και σε καλή κατάσταση. Για να καλύψουν τα έξοδά τους βασίζονται στους πόρους των πελατών τους. Γι' αυτό το λόγο υπάρχει και ένας ακούσιος ανταγωνισμός ανάμεσά τους για να προσελκύσουν όλο και περισσότερα μέλη, που οδηγεί στο παράδοξο ότι πληρώνονται από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, γι' αυτό και αυτοί αποφεύγουν να εκτελούν τη βασική συντήρηση με το να απευθύνονται σε νηογνώμονα με τα λιγότερα ακριβή κριτήρια. Άλλη πηγή εσόδων είναι η ανάληψη τεχνικών επιθεωρήσεων για λογαριασμό των κυβερνήσεων. Σήμερα υπάρχουν 50 νηογνώμονες που αναπτύχθηκαν αυτόνομα και ανεξάρτητα.

Οι σύγχρονες κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις, οι μακροχρόνιες διαδικασίες αυτορύθμισης των νηογνωμόνων καθώς και η συντονισμένη προσπάθεια ενοποίησης σε διεθνές επίπεδο του νομικού πλαισίου που τους διέπει αποτέλεσαν την αφορμή για τη διεξαγωγή αυτής της έρευνας.

Το σύγχρονο αίτημα για αποτελεσματικότερη θαλάσσια ασφάλεια και η επίδρασή του στους ήδη παραδοσιακούς θεσμούς της εμπορικής ναυτιλίας καθώς και η προσέγγιση του δημόσιου ρόλου που έχει πλέον ενδυθεί ο νηογνώμονας αναλύονται στο πρώτο από τα πέντε κεφάλαια της μελέτης. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αντιληπτή η βραδύτητα των εργασιών που η υπερεθνική διάσταση συνεπάγεται καθώς και η δυσκολία ύπαρξης εναρμονισμένων κριτηρίων, κοινών κανόνων και προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης.

Επίσης, η πρώτη δεκαετία της νέας χιλιετίας μας βρίσκει στο μέσον μιας διαρκούς τεχνολογικής επανάστασης που συνοδεύεται από διαρκείς πολιτικές και οικονομικές μεταβολές. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, του οικονομικού φαινομένου της

απελευθέρωσης των αγορών διεθνώς και της δημιουργίας ενιαίων κανόνων στο εμπόριο και, ευρύτερα, στην οικονομική ζωή, μέσω του οποίου δημιουργείται μία σχετικά ομογενής παγκόσμια αγορά προϊόντων και υπηρεσιών, δε θα μπορούσα να μην εξετάσω την οικονομική σημασία των νηολογίων και της επιλογής της σημαίας στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες λαμβάνουν αποφάσεις με γνώμονα το ιδιωτικό τους συμφέρον και όχι το εθνικό. Παρουσιάζεται λοιπόν εκτενώς ένας διαχωρισμός ανάμεσα στα άμεσα οφέλη για το ισοζύγιο πληρωμών και τα πιο έμμεσα και μακροπρόθεσμα οφέλη για τον ναυτιλιακό κλάδο συνολικά. Με δεδομένη την αξία και την σημασία ενός εθνικού στόλου για μια εθνική οικονομία οι λόγοι για την παροχή κινήτρων από μια κυβέρνηση ως προς την διατήρηση του στόλου είναι ξεκάθαροι. Το μοντέλο που παρουσιάζεται επιτρέπει την μέτρηση της αξίας ενός συνόλου διαφορετικών κινήτρων (επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις, φοροαπαλλαγές, φοροελαφρύνσεις) απαραίτητα για να πείσουν έναν πλοιοκτήτη να παραμείνει στην εθνική του σημαία. Η επένδυση λοιπόν σε έναν ισχυρό εθνικό στόλο δεν προσφέρει μόνο άμεσο όφελος στο ισοζύγιο πληρωμών και στην δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης, προσφέρει πλούτο και στην συνολική οικονομία με την υποστήριξη του τομέα παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών από την στεριά.

Στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται η τεχνική πλευρά των οργανισμών επιθεώρησης αναλύοντας την κατάταξη των πλοίων σε κλάσεις, ανάλογα με το επίπεδο ασφαλείας και αξιοπλοΐας που βρίσκονται καθώς και τις επιθεωρήσεις (περιοδικές και έκτακτες) που διενεργούν, αποσκοπώντας στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Ο ρόλος της ταξινόμησης και των επιθεωρήσεων έχει αναγνωριστεί εξάλλου, στη διεθνή Συνθήκη για την ασφάλεια της ζωής εν πλω (SOLAS) καθώς και στο πρωτόκολλο του 1988 στη διεθνή Συνθήκη σχετικά με τις γραμμές φορτίων. Μάλιστα, τα πιστοποιητικά που εκδίδουν νηογνώμονες με διεθνές κύρος και φήμη, αποτελούν εγγύηση για την αξιοπλοΐα του πλοίου και πολλές φορές διευκολύνουν τις σχετικές συναλλαγές επί του πλοίου.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο της διπλωματικής εργασίας γίνεται μια εκτενής αναφορά στην ιστορία του Ελληνικού Νηογνώμονα και στην πορεία του. Αναλύονται ο τρόπος με τον οποίο έφτασε στη δυσμενή αυτή θέση, ποιες οι επιπτώσεις στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, ενώ παράλληλα διαφαίνεται εμφανώς ο λόγος για τον οποίο μια ισχυρή ναυτιλιακή δύναμη σαν την Ελλάδα έφτασε στο σημείο να μην έχει ένα ισχυρό νηογνώμονα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

1.1 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ-ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1.1.1 Έννοια-αποστολή Νηογνώμωνων

Η λέξη νηογνώμων είναι σύνθετη από τη λέξη ναυς (πλοίο) και γνώμων και σημαίνει αυτόν που γνωρίζει και ελέγχει τα πλοία. Οι νηογνώμονες, ή εταιρείες κατάταξης των πλοίων, είναι οργανισμοί οι οποίοι επιθεωρούν τα πλοία σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που οι ίδιοι έχουν καθορίσει και τα κατατάσσουν σε κατηγορίες και κλάσεις ανάλογα με τις ιδιότητες και τα προσόντα τους: η κλάση εκφράζει το βαθμό ασφάλειας του πλοίου καθώς και την εμπιστοσύνη για την οποία είναι άξιο, όσον αφορά τη μηχανική και κατασκευαστική καταλληλότητά του¹. Οι οργανισμοί αυτοί είναι ιδιωτικοί ή σπανιότερα κρατικοί, παίρνουν δε συνήθως τη νομική μορφή μη κερδοσκοπικών οργανισμών ή ανωνύμων εταιρειών.

Συνήθως ο νηογνώμονας παρακολουθεί το πλοίο από την κατασκευή του, βάσει σύμβασης που συνάπτει με το ναυπηγείο ή τον πλοιοκτήτη. Επιθεωρεί τα σχέδια ναυπήγησης, τα υλικά κατασκευής, την εκτελούμενη κατασκευαστική εργασία, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις - ηλεκτρικές, μηχανικές, ασφάλειας, φορτοεκφόρτωσης - και επιβλέπει τους δοκιμαστικούς πλόες. Απονέμοντας την κλάση ο νηογνώμονας θεωρεί ότι το πλοίο συγκεντρώνει τους τεχνικούς όρους που έχει θεσπίσει και εφαρμόζει σύμφωνα με τους κανονισμούς του. Οι τεχνικοί αυτοί κανονισμοί εκπονούνται από εξειδικευμένο προσωπικό(κυρίως ναυπηγούς και μηχανολόγους), εγκρίνονται από αρμόδιες για κάθε αντικείμενο επιτροπές

¹ Γενικά για το ρόλο των νηογνώμωνων, βλ. Κιάντου-Παμπούκη (Α.): Ναυτικό Δίκαιο, 3^η έκδ. 1993, σελ. 61, Δελούκα (Ν.): Ναυτικόν Δίκαιον, 1979, αρ. 48, Καραβά (Κ.): Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, τ. Α, 1956, αρ. 38, Σπηλιοπούλου (Κ.): Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον, 1948, αρ. 88, Μακρυγιάννη (Ε.): Ναυτικόν Δίκαιον και Εμπορική Ναυτιλία, 1909, σελ. 776-77, Remond-Gouilland (Μ.): Droit maritime, 2^η έκδ. Pédone, 1993, αρ. 342 επ.

(committees), αποτελούν δε προϊόν συνδυασμού εφαρμοσμένης επιστημονικής γνώσης, έρευνας και μακρόχρονης εμπειρίας².

Σημασία έχει όχι μόνο η απονομή, αλλά και η διατήρηση της κλάσης. Γι' αυτό το σκοπό κάθε πλοίο, κατά τη διάρκεια της ναυπήγησής του, πριν την πλοήγησή του, αλλά και σε όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του, υπόκειται σε τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις που στοχεύουν στη διατήρηση της αξιοπλοΐας του. Τις επιθεωρήσεις αυτές διενεργεί ο νηογνώμονας, ο οποίος παρέχει κάθε φορά σχετικό πιστοποιητικό για την καλή κατάσταση του πλοίου. Οι επιθεωρήσεις διακρίνονται συνήθως σε:

- Ετήσια επιθεώρηση σκάφους, μηχανών και εξοπλισμού,
- Επιθεώρηση υφάλων,
- Ενδιάμεση επιθεώρηση με πιο ενδελεχή έλεγχο σκάφους, μηχανών και εξοπλισμού,
- Επιθεώρηση λεβήτων ανά διετία και τέλος
- Επιθεώρηση έλικα και αξονικού συστήματος.

Σε αυτές προστίθενται και οι έκτακτες επιθεωρήσεις σε περίπτωση ατυχήματος, μετασκευής, πώλησης ή εντοπισμού από τον πλοιοκτήτη ελαττώματος που επηρεάζει την κλάση και απαιτεί επιδιόρθωση (εκτενής αναφορά στις επιθεωρήσεις θα γίνει σε επόμενο κεφάλαιο).

Η διατήρηση βέβαια της κλάσης δεν είναι μόνο ζήτημα χρονικά κατεσπαρμένων τεχνικών ελέγχων, αλλά στην ουσία στηρίζεται και προϋποθέτει μία διαρκή σχέση συνεργασίας και πληροφόρησης μεταξύ των οργανισμών κατάταξης και των πελατών τους, με τις ειδικότερες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Η ανεύρεση τεχνικών ελαττωμάτων ή ελλείψεων κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων οδηγεί σε παρατηρήσεις που σημειώνονται στα πιστοποιητικά του πλοίου και προσδιορίζουν ταυτόχρονα την προθεσμία αποκατάστασής τους, μπορεί δε να προκαλέσει, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, την αναστολή κλάσης του πλοίου ή ακόμα και τη διαγραφή του (ο νηογνώμονας δημοσιεύει κάθε χρόνο – με παράλληλη ενημέρωση συνήθως ανά τρίμηνο – μητρώο με συνοπτικά στοιχεία σχετικά με την ταυτότητα: Όνομα, πλοιοκτησία, διαστάσεις και τεχνικά χαρακτηριστικά γάστρας, μηχανών και εξοπλισμού των πλοίων που έχει κατατάξει, καθώς και την κλάση αυτών).

² Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να έχει πρόσβαση στους κανονισμούς αυτούς. Οι πιθανές τροποποιήσεις που προτείνονται με βάση τα πορίσματα της έρευνας και της εμπειρίας από την πρακτική εφαρμογή τους συγκεντρώνονται και υιοθετούνται συνήθως δύο φορές το χρόνο, Ιανουάριο και Ιούλιο.

Η πιστοποίηση της αξιοπλοΐας του πλοίου από το νηογνώμονα αποτελεί επομένως βασικό στοιχείο για τον πλοιοκτήτη, τον ασφαλιστή, το φορτωτή, τον αγοραστή κλπ. Ειδικότερα η αποστολή των νηογνωμόνων είναι:

- Να θέτουν τους κανονισμούς, με βάση τους οποίους γίνεται η κατασκευή του σκάφους και των μηχανών, να θέτουν τις προδιαγραφές των υλικών κατασκευής των διαφόρων τμημάτων του πλοίου και να καθορίζουν γενικότερα τις λεπτομέρειες κατασκευής.
- Να επεξεργάζονται και να εγκρίνουν τα σχέδια του σκάφους και των μηχανών του πλοίου, για το οποίο έγινε σχετική αίτηση στο νηογνώμονα για κατάταξη και ταξινόμηση.
- Να επιθεωρούν το σκάφος και τις μηχανές και τα υλικά κατασκευής κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου.
- Να εκδίδουν πιστοποιητικά κλάσης και αξιοπλοΐας μετά από επιθεώρηση των διαφόρων τμημάτων του πλοίου.
- Να παρακολουθούν τα πλοία που έχουν καταχωρηθεί σε αυτούς και να εκδίδουν πιστοποιητικά διατήρησης της κλάσης μετά από τη διενέργεια έκτακτων επιθεωρήσεων.
- Να τηρούν και να εκδίδουν στατιστικά στοιχεία για την κίνηση των πλοίων.

Ο νηογνώμονας για να επιτελέσει την αποστολή του ορίζει απαιτήσεις με τη μορφή κανονισμών, οι οποίες αφορούν τον πλοιοκτήτη, τα ναυπηγεία, τα εργοστάσια παραγωγής υλικών, κλπ. Όλα τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του πλοίου πρέπει να είναι ελεγμένα, να συνοδεύονται από πιστοποιητικό ελέγχου και γενικά να είναι εγκεκριμένα από το νηογνώμονα.

Ο τομέας καθηκόντων των νηογνωμόνων περιλαμβάνει και τον έλεγχο της ποιότητας των χερσαίων εγκαταστάσεων και μεθόδων που ακολουθούνται από την εταιρεία για τη συμμόρφωση με τους κανόνες του ISM CODE και την εναρμόνιση των υιοθετημένων μεθόδων και κανόνων τους (SMS) με τον Κώδικα. Οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται να ειδοποιούν αμέσως το νηογνώμονα για κάθε ζημιά που συμβαίνει στο σκάφος και να επιτρέπουν στους τεχνικούς και επιθεωρητές του νηογνώμονα να επισκέπτονται το πλοίο οποιαδήποτε στιγμή³.

³ Δημήτρης Ν. Μυλωνόπουλος, Ναυτιλία-Έννοιες-Τομείς-Δομές, εκδ. Αθ. Σταμούλης, σελ. 130.

1.1.2 Οργάνωση Νηογνώμωνων

Κάθε νηογνώμονας διοικείται από διοικητικό συμβούλιο, τα μέλη του οποίου είναι εφοπλιστές, ασφαλιστές, ναυλωτές, εκπρόσωποι κυβερνήσεων, ναυπηγικοί οργανισμοί και γενικά πρόσωπα που έχουν σχέση με τη ναυτιλία. Από τους ανωτέρω εκλέγεται ο Διευθύνων Σύμβουλος, ο οποίος προΐσταται της Διεύθυνσης του νηογνώμονα.

Δεν επιτρέπεται να παρίσταται κατά τη συνεδρίαση του Συμβουλίου για κατάταξη πλοίου ή ανανέωση κλάσης μέλος αυτού, επί του οποίου έχει άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα, επίσης δεν εκλέγεται ως Διευθύνων Σύμβουλος. Σε ορισμένους μάλιστα νηογνώμονες, αντί του Διευθύνοντος Συμβούλου, υφίσταται Μόνιμη Επιτροπή, η οποία ενεργεί από κοινού.

Ο νηογνώμονας για να ανταποκριθεί καλύτερα στην αποστολή του συστήνει τεχνικές επιτροπές και συμβούλια, τα οποία παρακολουθούν τις φάσεις της ναυτικής τεχνολογίας ανά τον κόσμο. Στις επιτροπές αυτές μετέχουν αντιπρόσωποι ναυτικών και ναυπηγικών βιομηχανιών, χαλυβουργιών, ινστιτούτων ερευνών, πανεπιστημίων και γενικώς προσωπικότητες, οι οποίες καλύπτουν έναν ευρύ κύκλο ναυτλιακών δραστηριοτήτων και επιστημών. Συνήθεις υφιστάμενες τεχνικές επιτροπές είναι:

- Επιτροπή Ναυπηγικού τομέα
- Επιτροπή Μηχανολογικού τομέα
- Επιτροπή Πυρηνικών εφαρμογών
- Τεχνική Επιτροπή κρατών ή θαλάσσιας περιοχής
- Ειδική Επιτροπή Ηλεκτρολογίας
- Ειδική Επιτροπή Συγκολλήσεων
- Ειδική Επιτροπή Υλικών
- Ειδική Επιτροπή Μηχανισμών φορτοεκφορτώσεων
- Ειδική Επιτροπή Εκμετάλλευσης πλοίων και χημικών φορτίων
- Ειδική Επιτροπή Καταδυόμενων σκαφών
- Ειδική Επιτροπή Κινητών μονάδων θαλάσσιων γεωτρήσεων
- Ειδική Επιτροπή Αγκυροβολίων
- Ειδική Επιτροπή Εμπορευματοκιβωτίων
- Συμβούλιο πλωτών δεξαμενών

Σοβαρότατη απασχόληση των παραπάνω επιτροπών είναι ο έλεγχος των εκθέσεων και των στοιχείων που υποβάλλονται από τους επιθεωρητές καθώς και η εισήγηση των πορισμάτων αυτών στη Διεύθυνση του Νηογνώμονα⁴.

Οι νηογνώμονες διαθέτουν επιθεωρητές και οι διεθνούς κύρους νηογνώμονες διαθέτουν δίκτυο αντιπροσώπων και επιθεωρητών στα σπουδαιότερα λιμάνια του κόσμου. Οι επιθεωρητές αυτοί είναι ναυπηγοί, πλοίαρχοι, μηχανικοί του εμπορικού ναυτικού, μεταλλειολόγοι, ηλεκτρονικοί και άτομα άλλων τεχνικών ειδικοτήτων συναφών με τη ναυτιλία.

Οι παραπάνω γραμμές αρκούν για να υπογραμμιστεί ο ιδιαίτερα σημαντικός ρόλος των νηογνώμωνων, όσον αφορά την κλασσική δραστηριότητα τους, την κατάταξη των πλοίων. Ο ρόλος τους, βέβαια, δεν είναι πλέον αποκλειστικός. Πράγματι, οι παρεχόμενες από τους νηογνώμονες υπηρεσίες διευρύνονται και διαφοροποιούνται. Η διεύρυνση αφορά το αντικείμενό τους, το οποίο πλέον ξεπερνά το πλοίο για να περιλάβει φορηγίδες, πλωτές εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου, πλωτούς σταθμούς και αεροπλάνα, ενώ η δράση τους επεκτείνεται και στη βιομηχανική παραγωγή (με την έκδοση πιστοποιητικών ISO).

Στις υπηρεσίες κατάταξης και ελέγχου προστίθενται και ad hoc μελέτες και παροχές τεχνικών συμβούλων. Η διαφοροποίηση αφορά κυρίως τη φύση των υπηρεσιών και παίρνει τη μορφή μιας ολοένα εντονότερης διάστασης δημοσίου χαρακτήρα, που μπορεί να γίνει κατανοητή μόνο σε συνδυασμό με την ιστορική πορεία των οργανισμών αυτών.

1.1.3 Η ανάγκη ασφάλειας των συναλλαγών – Σύντομη ιστορική αναδρομή

Ο νηογνώμονας είναι γέννημα των αναγκών του θαλάσσιου εμπορίου, πιο συγκεκριμένα δύο αντιφατικών αναγκών: της ταχύτητας και της ασφάλειας των συναλλαγών. Προϋπόθεση και των δύο είναι η γνώση, και μάλιστα όχι οποιαδήποτε γνώση αλλά η γνώση που είναι άξια εμπιστοσύνης. Σε αυτό το στάδιο, η ασφάλεια είχε

⁴ Ιωάννης Ασημομύτης, Πλοίαρχος Ε.Ν., Νηογνώμονες-Επιθεωρήσεις, εκδ. Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, σελ. 4.

ακόμη ιδιωτικό χαρακτήρα. Προσπάτευε πρωταρχικά τους συναλλασσόμενους, και ανατακλαστικά μόνο το γενικότερο συμφέρον.

Η ανάγκη δημιουργίας τέτοιων οργανισμών ήταν αισθητή από τους αρχαίους χρόνους. Στην αρχαία Ελλάδα λειτουργούσαν παρόμοιοι οργανισμοί, οι οποίοι με διάφορες παραλλαγές μέσω των Ρωμαίων και των μεσαιωνικών χωρών διατηρήθηκαν μέχρι το τέλος του 17^{ου} αιώνα, ώσπου στη Μεγάλη Βρετανία ιδρύθηκε ο πρώτος με διεθνή επιρροή νηογνώμονας, ο **Lloyd Register of Shipping**, του οποίου η εξέλιξη και επί σειρά ετών «μονοπωλιακή» επικράτησή του οφείλεται κυρίως στη Βρετανική θαλασσοκρατία κατά τους τελευταίους πέντε αιώνες.

Είναι γεγονός πως η αγγλική επίδραση σε όλα γενικώς τα ναυτικά και ναυτιλιακά ζητήματα υπήρξε τόσο σημαντική ώστε και η Ναυπηγία (Ναυπηγική) ακόμα να θεωρείται «αγγλικό» δημιούργημα, ενώ ταυτόχρονα, κατέστη η αγγλική, διεθνής ναυτική γλώσσα πολλά χρόνια πριν επικρατήσει διεθνώς στη διπλωματία, στις επιστήμες, στο εμπόριο και στον τουρισμό.

Ωστόσο, κρίνοντας από καθαρά ιστορική έρευνα, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι τόσο ο «φλεγματικός» χαρακτήρας των Βρετανών, όσο και ο συντηρητισμός του Lloyd ήταν οι αιτίες στη βραδύτητα της εξέλιξης της ναυπηγικής. Αντίθετα ο Γαλλικός Νηογνώμονας, Bureau Veritas, αν και επηρέαζε μικρότερο αριθμό πλοίων, ίσως και από αντίδραση προς τον Lloyd, υπήρξε υποστηρικτής των τεχνικών ναυπηγικών καινοτομιών.

Ακόμα και το πνεύμα της ασφάλισης των πλοίων μεταμοσχεύθηκε από την Μεσόγειο στην Αγγλία, περί τον 14^ο αιώνα, από ιταλούς εμπόρους (Lega Anseatica) που είχαν εγκατασταθεί στη Lombard str. του Λονδίνου. Το 1600 αυτοί εκδιώχθηκαν από την Βασίλισσα Ελισάβετ για να ιδρυθεί το Champers of Assicurance, με βάση τους το δίκτυο τους «Lega Anseatica». Το επιμελητήριο αυτό τηρούσε ειδικό βιβλίο – αρχείο πλοίων με κύριο ενδιαφέρον τις αγοραπωλησίες και την ασφάλισή τους.

Στην αρχή το έργο αυτό το αναλάμβαναν ιδιωτικά γραφεία (συμβολαιογραφικά)σε καφενεία της εποχής (coffee-houses). Σημαντικότερο δε, αυτών των καφενείων ήταν του Edward Lloyd στη Lombard str., το οποίο ιδρύθηκε το 1691. Το 1696 ο Lloyd εξέδωσε την πρώτη ναυτιλιακή εφημερίδα τη “Lloyd’s News”, η οποία κυκλοφορούσε τρεις φορές την εβδομάδα και στην οποία περιελάμβανε διάφορες πληροφορίες για τη κίνηση των Βρετανικών και ευρωπαϊκών λιμένων καθώς και χαρακτηριστικά των πλοίων με διάφορους συμβολισμούς τους με τα φωνήεντα A, E, I, O, U την αξία του

πλοίου και με τα G, M, B από τις λέξεις Good (=καλό), Middling (=μέτριο) και Bad (=κακό) την αξία του εξαρτισμού. Τα πλοία που κατασκευάζονταν στο Τάμεση έπαιρναν την ανώτατη κλάση (A-G) για 13 χρόνια. Τα ναυπηγούμενα στη Σκωτία και Ευρώπη, ανεξάρτητα αν ήταν καλύτερα, μόνο για 8 χρόνια και εκείνα στην Αμερική για 6 χρόνια. Αυτό είχε σαν συνέπεια τελικά οι εφοπλιστές της Σκωτίας και Γαλλίας, προκειμένου να υπερασπίσουν τα συμφέροντά τους να ιδρύσουν ανεξάρτητους νηογνώμονες. Αυτούς μιμήθηκαν αργότερα και άλλα ναυτικά κράτη και με τη πάροδο του χρόνου ιδρύθηκαν και άλλοι νηογνώμονες⁵.

Ο πρώτος νηογνώμονας δημιουργήθηκε στην αρχή του 17^{ου} αιώνα και ήταν το Lloyds Register of shipping, ο ιδιοκτήτης του οποίου ήταν ο Edward Lloyd, ο οποίος σε μια προσπάθεια να προσελκύσει πελάτες ξεκίνησε να κυκλοφορεί λίστες στις οποίες έδινε πληροφορίες των πλοίων. Επόμενο βήμα ήταν το 1764, όταν μια ομάδα ασφαλιστών και ασφαλιστικών εταιρειών δημοσίευσε την πρώτη επίσημη λίστα πλοίων που τα κατάτασσε σύμφωνα με την ποιότητά τους. Το 'πράσινο βιβλίο' όπως ήταν γνωστό περιείχε 15.000 πλοία. Το 1799 δημοσιεύτηκε μια ανταγωνιστική λίστα, το New Register Book of Shipping, γνωστό ως το 'κόκκινο βιβλίο'. Μετά ακολούθησε ένας σκληρός ανταγωνισμός ανάμεσα στις δύο πλευρές των λιστών που τους έφερε σε πτώχευση. Το 1834 δημιουργήθηκε μια λίστα που θα ήταν αποδεκτή από όλους. Η νέα έκδοση ήταν το Lloyds Register of British and Foreign Shipping. Το κυβερνητικό τους σώμα είχε 24 μέλη, 8 πλοιοκτήτες, 8 εμπόρους και 8 ασφαλιστές, κάνοντάς την πιο αντιπροσωπευτική.

Ξεκινάει κατ' αυτό τον τρόπο ένα σύστημα κατάταξης πλοίων:

- Class A: κατηγορία στην οποία ανήκουν τα πλοία τα οποία δεν έχουν ξεπεράσει μια συγκεκριμένη ηλικία και διατηρούνται στο υψηλότερο επίπεδο συντήρησης.
- Class E: κατηγορία στην οποία ανήκουν πλοία που, αν και δεν είναι κατάλληλα για να μεταφέρουν ξηρό φορτίο, θεωρήθηκαν ασφαλή για μεταφορά μη κατεστραμμένου φορτίου από τη θάλασσα.
- Class I: κατηγορία στην οποία ανήκουν πλοία που θεωρούνται ακατάλληλα για ξηρό φορτίο, αλλά είναι κατάλληλα για μικρά ταξίδια.

Με τη σειρά τους οι Βέλγοι ασφαλιστές A. Delehayne, Louis Van Den Broek και Auguste Morel ίδρυσαν το 1828 στην Αμβέρσα το «Γραφείο πληροφοριών για τη θαλάσσια ασφάλιση», γνωστότερο με τη δεύτερη ονομασία του ως «Bureau Veritas». Σύμφωνα

⁵ <http://el.wikipedia.org/>

με την ιδρυτική του ανακοίνωση, σκοπός του Γραφείου ήταν η ενημέρωση των ασφαλιστών για τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των πλοίων που ναυλοχούσαν στο Βασίλειο (τότε Βελγίου και Ολλανδίας) καθώς και για τους όρους ναυτασφάλισης σε διάφορες αγορές του κόσμου.

Μια τέτοια δραστηριότητα αναμενόταν να ωφελήσει όχι μόνο τους ασφαλιστές, αλλά και τους εφοπλιστές που συντηρούσαν σε καλή κατάσταση τα πλοία τους, τους εμπόρους και το κοινωνικό σύνολο μέσω της μείωσης των επικίνδυνων πλοίων. Οι ιδρυτές υπόσχονταν αντικειμενική κρίση στην πληροφόρηση, συμβολικά δε ενσωμάτωσαν στην επωνυμία τη λατινική λέξη «αλήθεια»: από το 1829, ο νηογνώμονας άρχισε να λειτουργεί με δωρεά του βασιλιά της Ολλανδίας Γουλιέλμου Ι και με την επωνυμία «Bureau Veritas». Το 1830 μετέφερε την έδρα του στο Παρίσι, όπου και βρίσκεται μέχρι σήμερα. Το 1868 μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία, η πρώτη, σύμφωνα με τους συγγραφείς, που συστάθηκε στη Γαλλία μετά την υιοθέτηση του νόμου τους 24/07/68 για τις εμπορικές εταιρείες⁶.

Με πρωτοβουλία του J.Divine Jones και άλλων ασφαλιστών, ιδρύθηκε το 1862 η «Αμερικανική Ένωση Πλοιάρχων», η οποία μετατράπηκε αργότερα στο «American Bureau of Shipping». Η Αμερικανική Ένωση Πλοιάρχων είχε σαν κύριο σκοπό της την προαγωγή της ναυτικής ικανότητας και αποτελεσματικότητας των αξιωματικών. Είχε μάλιστα θεσπίσει και αντίστοιχα Πιστοποιητικά Ικανότητας (Commission of Competency).

Η κατάταξη των πλοίων ήταν ένας από τους σκοπούς της Ένωσης, αν όχι ο πρωταρχικός. Ήδη το Μάρτιο 1867, δημοσιεύτηκε ο πρώτος κατάλογος των ταξινομημένων Αμερικανικών και αλλοδαπών πλοίων (Record of American and Foreign Shipping).

Έτσι λοιπόν, το βάρος της δραστηριότητας μεταφέρθηκε προοδευτικά από το πλήρωμα του πλοίου στο ίδιο το πλοίο και τους όρους εκμετάλλευσής του και η Ένωση μετατράπηκε οριστικά σε νηογνώμονα το 1898, πράγμα που υποδηλώνει και η αλλαγή της επωνυμίας σε «American Bureau of Shipping». Συνακόλουθα, διακόπτεται το 1900 η έκδοση των Πιστοποιητικών Ικανότητας έχοντας συμπληρώσει τον αριθμό των 68077.

⁶ Gandolfo (Th.): Bureau Veritas, Procedures de classification et de contrôle, Aspects techniques et juridiques, Memoire (DESS Transports, Aix, 1982- αδημ.), σελ. 7.

⁷ The History of American Bureau of Shipping, εκδ. ABS, 6^η έκδοση, 2006.

Παράλληλα, βλέπει το φως μια σειρά άλλων νηογνώμωνων: Κατ' απομίμηση του αγγλικού νηογνώμονα, ιδρύθηκε το 1867 στο Αμβούργο ο Γερμανικός νηογνώμονας, ο οποίος το 1889 μετέθεσε την έδρα του στο Βερολίνο και μετατράπηκε σε μετοχική εταιρεία που εγκατέστησε πρακτορεία στα κυριότερα λιμάνια. Το 1894 συνεργάστηκε με το Ναυτικό Σύνδεσμο «Seebegufsgenossenschaft» και ανέλαβε την εποπτεία των πλοίων του γερμανικού εμπορικού ναυτικού για την πρόληψη ατυχημάτων, ενώ ταυτόχρονα εξέδιδε κατά έτος κατάλογο πλοίων.

Ο Ιταλικός νηογνώμονας (RINA) δημιουργήθηκε το 1861 στο κυριότερο ναυτιλιακό κέντρο της Ιταλίας, τη Γένοβα, με πρωτοβουλία μιας Ένωσης ασφαλιστών («Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Maritime»), για να ανταποκριθεί αφενός σε ένα αίτημα γοήτρου, αφετέρου δε για τις ανάγκες της ιταλικής ναυτιλίας που άρχισε να ανθίζει μετά το πέρας των ναπολεόντειων πολέμων. Ωστόσο, η πρώτη περίοδος λειτουργίας του σημαδεύεται από εσωτερικές διαμάχες.

Επικρίθηκε ότι εξυπηρετεί τα γενοβέζικα συμφέροντα και για το λόγο αυτό, μετατράπηκε το 1870 σε κρατικό οργανισμό με την επωνυμία «Registro Italiano». Κατόπιν, η διαμάχη μεταξύ ιδιωτικού και κρατικού εφοπλισμού οδήγησε στη συνύπαρξη δύο «εθνικών νηογνώμωνων», του Registro Italiano και του Registro Nazionale, οι οποίοι τελικά συγχωνεύτηκαν το 1910 για να δημιουργήσουν τον κρατικό οργανισμό που γνωρίζουμε σήμερα: το Registro Italiano navale (RINA)⁸.

Επίσης ιδρύονται: το 1864, με έδρα το Όσλο, ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (Det Norske Veritas) και στο τέλος του αιώνα, το 1899, με έδρα το Τόκιο, ο Ιαπωνικός νηογνώμονας (Nippon Kaiji Kyokai).

Η επιτυχία της ιδέας συνδέθηκε με το κύρος των οργανισμών που την υλοποίησαν. Χαρακτηριστικά έγραφε ο Καραβάς, *«ασμένως οι πλοιοκτήται εγγράφουν τα πλοία των, ακόμη και τα υπό ναυπήγησιν, εις το νηογνώμονα, έστω και επί καταβολή σοβαρών ποσών. Η τοιαύτη εγγραφή απαλλάσσει το πλοίο οχληρών επισκέψεων παρά των αρμοδίων αρχών των διαφόρων λιμένων και προσέτι, ευχεραίνει τας ναυλώσεις, την ασφάλισιν και την εκποίησιν του πλοίου και συντομεύει τον χρόνον όν θα απήτει μία*

⁸ Zampieri (A.): Il Registro Italiano navale: ruolo, struttura et prospettive, Testi di Laurea, Università di Genova, 1991-92.

ατομική έρευνα ίνα οι ναυτικώς συναλλασσόμενοι αρυσθούν τας αναγκαίας πληροφορίας δια τα στοιχεία του πλοίου και την φερεγγυότητα του πλοιοκτήτου».

Πράγματι, η ύπαρξη και διατήρηση της κλάσης αποτελεί πάντα προϋπόθεση για την ασφάλιση του πλοίου, πολλές φορές και του φορτίου⁹. Είναι γεγονός, πως συχνά η κλάση του πλοίου αναφέρεται ρητά στα ναυλοσύμφωνα, αποτελεί όρο δανειοδότησης του πλοιοκτήτη, ενώ αρκετοί φορτωτές επιβεβαιώνουν την τάξη του σκάφους στο οποίο εμπιστεύονται το φορτίο τους.

Η αναγνώριση αυτή οδήγησε πολλά κράτη να μετατρέψουν τους νηογνώμονες σε παράγοντες ασφάλειας, όταν αυτή αντιμετωπίσθηκε πλέον ως ζήτημα δημόσιου συμφέροντος.

1.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

1.2.1 Η θαλάσσια ασφάλεια: ζήτημα δημόσιου συμφέροντος

Ένας ολοένα αυξανόμενος αριθμός κανόνων διεθνούς, κυρίως, δικαίου διέπει τους όρους οργάνωσης και λειτουργίας της παγκόσμιας ναυτιλίας στο όνομα της ασφάλειας. Οι νηογνώμονες εντάσσονται με τη σειρά τους στο πλαίσιο αυτό και μετατρέπονται σε όργανο πραγμάτωσης του γενικότερου συμφέροντος.

Η ασφάλεια, κατά κοινή ομολογία, δεν μπορεί παρά να είναι υπόθεση του κράτους ή της διεθνούς κοινότητας των κρατών. Η παρατήρηση αυτή δεν παραγνωρίζει τη σημασία της συνεργασίας της εφοπλιστικής κοινότητας, απλώς υποδηλώνει ότι αν δεν υπάρχει συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο, ο εφοπλιστής δεν έχει οικονομικό συμφέρον να βελτιώσει τους όρους ασφάλειας.

Πράγματι, η ποιότητα δεν αμείβεται στην αγορά, κυρίως στην αγορά του spot: σε περίοδο αυξημένης ζήτησης, όλα τα διαθέσιμα πλοία ναυλώνονται, συμπεριλαμβανομένου και του λιγότερο κατάλληλου. Σε περίοδο ύφεσης δε, προτιμάται το λιγότερο κατάλληλο πλοίο γιατί προσφέρει χαμηλότερο ναύλο. Η αυτόβουλη συμμόρφωση του επιμελούς εφοπλιστή στις

⁹ Vialard (A.): Droit maritime, PUF 1997, παρ. 126.

επιταγές της ασφάλειας αυξάνει το κόστος και συνεπώς μειώνει την ανταγωνιστικότητά του. Από την άλλη μεριά, ο λιγότερο επιμελής ανταγωνιστής δεν υφίσταται σε οικονομικό επίπεδο τις αρνητικές συνέπειες της επικίνδυνης δραστηριότητάς του αφού αυτές βαρύνουν το κοινωνικό σύνολο. Το γενικό και το ατομικό συμφέρον δεν ταυτίζονται πάντα και συνεπώς καθίσταται αναγκαία η κρατική παρέμβαση για τον καθορισμό των κανόνων του παιχνιδιού.

Η συνειδητοποίηση της ανάγκης να προσδιορισθούν νομοθετικά τα ελάχιστα αποδεκτά όρια θαλάσσιας ασφάλειας δεν είναι πρόσφατη. Ήδη στις δεκαετίες 60 και 70, είχε διαμορφωθεί ένα προληπτικό πλέγμα με πληθώρα διατάξεων δημόσιου χαρακτήρα που αποσκοπούν να καλύψουν διάφορες πηγές για την ασφάλεια. Κοινή τους προέλευση, οι διεθνείς οργανισμοί, με πρωτοστάτες το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO).

Σε αυτό το σημείο, παραθέτουμε και αναλύουμε για τη συστηματική πληρότητα του κειμένου τους κυριότερους νομοθετικούς άξονες του αρχικού αυτού πλέγματος:

❖ **Η Διεθνής Σύμβαση του 1966 για τις Γραμμές Φόρτωσης**

Γραμμή φόρτωσης ή γραμμή μεγίστου φόρτου ή σημείο Πλίμσολ (*Plimsoll line*) είναι η ίσαλος που σύμφωνα με τους υπολογισμούς που γίνονται κατά τη σχεδίαση, θα πλέει το πλοίο στην κατάσταση πλήρους φόρτωσης. Σ' αυτή αντιστοιχεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα από τους νηογνώμονες κατά το θέρος, όταν το σκάφος είναι ζυγοσταθμισμένο. Η ίσαλος γραμμή θέρους θεωρείται ως ίσαλος κατασκευής ή ίσαλος υπολογισμού του πλοίου διότι είναι εκείνη, η οποία λαμβάνεται σαν βάση για τη μελέτη του σκάφους και τον προσδιορισμό των άλλων γραμμών φόρτωσης.

Κατά τον προ-προηγούμενο αιώνα ο Samuel Plimsoll, που ήταν μέλος του Βρετανικού Κοινοβουλίου αγωνίσθηκε για την έκδοση σχετικού ναυτικού Νόμου περί καθορισμού κάποιας ενδεικτικής γραμμής μεγίστου φόρτου στα πλοία, καθόσον μέχρι τότε τα περισσότερα ναυάγια αποδίδονταν στη μη ύπαρξη τέτοιου ορίου κατά τη φόρτωσή τους και φορτώνονταν ανάλογα του υφιστάμενου ή άμεσα προβλεπόμενου καιρού. Έτσι, το 1876, καθορίστηκε πλέον επίσημα με Νόμο, όπως στις αμφότερες πλευρές όλων των βρετανικών πλοίων άνω των 80 τόνων (gross), να σημειωθεί ένας κύκλος με μια προεξέχουσα οριζόντια διάμετρο που θ' αποτελεί το μέγιστο όριο βυθίσματος που θα μπορούσε να λάβει το πλοίο έμφορτο. Ο καθορισμός του σημείου (ορίου) αυτού αρχικά γινόταν από τον πλοιοκτήτη υπό τον έλεγχο του Υπουργείου Εμπορίου.

Το 1890 και ειδικότερα το 1894 τα σημεία αυτά μεγίστου φόρτου καθορίστηκαν πλέον οριστικά και επί επιστημονικής βάσης κατόπιν σχετικής έρευνας και μελέτης. Τελικά, και πολύ όμως αργότερα, το 1930₁ συνομολογήθηκε διεθνής σύμβαση με την οποία και καθορίστηκαν πλέον όλα τα σημεία- "γραμμές φόρτωσης"- που υποχρεωτικά πρέπει να φέρουν όλα τα εμπορικά πλοία ολικής χωρητικότητας (Gross Tonnage) 150 τόνους και άνω, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες. Μια νέα ενημερωμένη σύμβαση υιοθετήθηκε το 1966 και τέθηκε σε ισχύ το 1968.

❖ **Η Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) και το Πρωτόκολλο 1978**

Αυτή η σύμβαση, είναι η κύρια Διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη και ελαχιστοποίηση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, λόγω λειτουργίας ή ατυχήματος. Αποτελεί συνδυασμό δύο συνθηκών που υιοθετήθηκαν το 1973 και 1978 και ανανεώθηκαν με τροποποιήσεις- βελτιώσεις διαμέσου των χρόνων. Επί του παρόντος έχει έξι τεχνικά παραρτήματα τα οποία ορίζουν τις λεπτομέρειες των κανονισμών:

Παράρτημα I	Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο
Παράρτημα II	Κανονισμοί για τον Έλεγχο της Ρύπανσης από επιβλαβή Υγρά Υλικά χύδην, συμπεριλαμβανομένων μιας λίστας 250 ελεγχόμενων ειδών
Παράρτημα III	Πρόληψη της Ρύπανσης από Βλαβερά Υλικά που μεταφέρονται στη θάλασσα σε συσκευασμένη μορφή (μεταφερόμενα σε κυλινδρικά δοχεία κλπ.).
Παράρτημα IV	Πρόληψη της Ρύπανσης από την Αποχέτευση των Πλοίων
Παράρτημα V	Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Απορρίμματα των Πλοίων
Παράρτημα VI	Πρόληψη της Ρύπανσης του Αέρα από τα Πλοία

Καθώς ο όγκος του μεταφερόμενου πετρελαίου δια θαλάσσης αυξήθηκε τις δεκαετίες του 1950 και 1960, απαιτήθηκαν κανονισμοί για τη θαλάσσια ρύπανση. Μια διάσκεψη, για να συζητηθεί το ζήτημα, έγινε στο Λονδίνο το 1952 και οδήγησε στη Συνθήκη του 1954 για την Πρόληψη της Ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο(OILPOL). Το κύριο πρόβλημα που εξετάστηκε από τη σύμβαση ήταν η ανεξέλεγκτη απόρριψη νερού έρματος με πετρέλαιο από πετρελαιοφόρα.

Εκείνο τον καιρό τα δεξαμενόπλοια μετέφεραν νερό έρματος στις δεξαμενές φορτίου και το απέρριπταν έξω από τι λιμάνι φόρτωσης. Επειδή το έρμα περιείχε μικρές ποσότητες ακατέργαστου πετρελαίου, ρύπαινε τη θάλασσα και τις ακτές στις περιοχές αυτές. Για να αποφευχθεί αυτή η κατάσταση, η OILPOL θέσπισε «απαγορευμένες ζώνες» που εκτείνονταν τουλάχιστον 50 μίλια από την κοντινότερη στεριά. Αυτοί οι κανονισμοί ενημερώθηκαν σταδιακά κατά τη διάρκεια των επόμενων 20 ετών.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960, κατέστη προφανές ότι υπάρχει ανάγκη για μια σύμβαση ευρύτερης βάσης σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση, και το 1973 υιοθετήθηκε η Διεθνής Συνθήκη για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Σκάφη (Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL). Αυτή η σύμβαση εξετάζει όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης εκτός από τη διάθεση των αποβλήτων της στεριάς. Καλύπτει τέτοια θέματα όπως: α) τον καθορισμό της παραβίασης, β) τα πιστοποιητικά και τους ειδικούς κανόνες για την επιθεώρηση των σκαφών, γ) την επιβολή και τις εκθέσεις σχετικά με τα γεγονότα που περιλαμβάνουν τις επιβλαβείς ουσίες. Επιπλέον, απαιτεί όλα τα πετρελαιοφόρα να εξοπλιστούν με τον εξοπλισμό απόρριψης και παρακολούθησης πετρελαίου καθώς και να έχουν δεξαμενές υγρών καταλοίπων. Τα νέα πετρελαιοφόρα άνω των 70.000 D.w.t. πρέπει να είναι εφοδιασμένα με διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος και να έχουν επαρκή χωρητικότητα για να μπορούν να λειτουργούν στα ταξίδια χωρίς να χρησιμοποιούν τις δεξαμενές πετρελαίου εκτός από περιπτώσεις ακραίων καιρικών συνθηκών. Στην επόμενη Διεθνή Διάσκεψη, σχετικά με την ασφάλεια των πετρελαιοφόρων και την πρόληψη της ρύπανσης το 1978, πρόσθετα μέτρα προστέθηκαν υπό μορφή πρωτοκόλλου στη σύμβαση του 1973. Το χαμηλότερο όριο για τα δεξαμενόπλοια, που πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τις διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος, μειώθηκε από 70.000 D.w.t. σε 20.000 D.w.t και τα υπάρχοντα πετρελαιοφόρα υποχρεώθηκαν να εγκαταστήσουν εξοπλισμό πλύσης ακατέργαστου πετρελαίου.

Μετά από έναν αριθμό συμβάντων θαλάσσιας ρύπανσης με πετρέλαιο, ιδιαίτερα με το ατύχημα Exxon Valdes στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η προσοχή στράφηκε στα μέτρα για τη μείωση της διαρροής πετρελαίου σε περίπτωση που ένα δεξαμενόπλοιο συγκρουστεί ή προσαράξει. Ένα νέο Παράρτημα I της MARPOL (73/78) προτάθηκε εισάγοντας δύο νέους κανονισμούς, σχεδιασμένους να μειώσουν τη διαρροή πετρελαίου αυτού του τύπου.

Ο κανονισμός 13F απαιτεί τα νέα δεξαμενόπλοια που παραγγέλλονται μετά από τις 6 Ιουλίου 1993 να έχουν διπλά τοιχώματα χτισμένα με συγκεκριμένες παραμέτρους

σχεδίασης συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης ότι τα σκάφη πάνω από 30.000 D.w.t. να έχουν ένα διάστημα δύο μέτρων μεταξύ των δεξαμενών φορτίου και της γάστρας.

Ο κανονισμός 13G δημιούργησε δύο «εμπόδια» για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος: α) σε ηλικία 25 ετών τα δεξαμενόπλοια πρέπει να διαθέσουν το 30% της πλευράς ή του πυθμένα του σκάφους σε δεξαμενές ελεύθερες από φορτίο, και β) σε ηλικία 30 ετών όλα τα πετρελαιοφόρα πρέπει να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 13F και να εγκαταστήσουν διπλό κύτος. Το παράρτημα υιοθετήθηκε την 1^η Ιουλίου 1992.

Δύο σημαντικά συμβάντα θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο στα Ευρωπαϊκά ύδατα, το Erika το 1999 και το Prestige το 2002, ήταν η αιτία για περαιτέρω βελτιώσεις στο Παράρτημα I της MARPOL (73/78) από την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO (IMO Marine Environmental Protection Committee).

Πρώτον, η απομάκρυνση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος επιταχύνθηκε. Σύμφωνα με τον αναθεωρημένο Κανονισμό 13G του Παραρτήματος I της MARPOL, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ τον Απρίλιο του 2005, η ημερομηνία τελικής απομάκρυνσης για τα δεξαμενόπλοια Κατηγορίας 1 (δεξαμενόπλοια πριν τη MARPOL) ήρθε νωρίτερα από το 2007, το 2005. Η ημερομηνία τελικής απομάκρυνσης για τις Κατηγορίες 2 και 3 (δεξαμενόπλοια της MARPOL και μικρότερα δεξαμενόπλοια) ήρθε επίσης νωρίτερα από το 2015, το 2010.

Δεύτερον, ένα Σχήμα Αποτίμησης υπό όρους (Conditional Assessment Scheme), το οποίο απαιτούσε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος των Κατηγοριών 2 (μη συμμορφούμενα με τη MARPOL) και 3 (συμμορφούμενα με τη MARPOL).

Τρίτον, ένας νέος Κανονισμός 13H απαγόρευσε στα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος πάνω από 5.000 D.w.t. να μεταφέρουν βαρέα κλάσματα πετρελαίου από τον Απρίλιο του 2006 και στα μικρότερα δεξαμενόπλοια 600-5.000 D.w.t. από το 2008. Αυτές οι βελτιώσεις τέθηκαν σε ισχύ στις 5 Απριλίου 2005. Τον Ιανουάριο 2007 τα ονόματα των κανονισμών άλλαξαν· ο Κανονισμός 13F σε Κανονισμό 19, ο Κανονισμός 13G σε Κανονισμό 20 και ο Κανονισμός 13H σε Κανονισμό 21, όλοι στο Παράρτημα I της MARPOL.

Επιπροσθέτως, στα τέλη της δεκαετίας του 1990, ο IMO άρχισε να εστιάζει στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των εκπομπών των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των αερίων εκπομπών και του θαλάσσιου έρματος. Το Παράρτημα VI της MARPOL θέτει όρια στις εκπομπές οξειδίων του θείου και του αζώτου στα καυσάερα του πλοίου και απαγορεύει την εσκεμμένη εκπομπή υλικών που βλάπτουν το όζον. Το Παράρτημα περιλαμβάνει ένα ανώτατο όριο 4,5% θείου στο fuel oil κατά βάρος και ο IMO απαιτεί να παρακολουθεί την παγκόσμια μέση τιμή της περιεκτικότητας του καυσίμου σε θείο.

Το 2007 οι αέριες εκπομπές των πλοίων ήταν στην κορυφή της ατζέντας του IMO και μελετούνταν από μια επιτροπή για την αέρια ρύπανση. Η ατζέντα περιελάμβανε τα όρια εκπομπών αζώτου (NOx) για νέες και υπάρχουσες μηχανές, ποιότητα καυσίμου (fuel oil), εμπορία εκπομπών και εκπομπές πτητικών οργανικών μιγμάτων από τα δεξαμενόπλοια. Ο σκοπός ήταν να προτείνει βελτιώσεις στους υπάρχοντες κανονισμούς για εφαρμογή από το 2008.

❖ **Η Διεθνής Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (γνωστή ως SOLAS) και το Πρωτόκολλο 1978**

Η πρώτη διάσκεψη οργανώθηκε από τον IMO το 1960 όπου υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, του 1960, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1965 και κάλυψε ένα ευρύ φάσμα μέτρων με σκοπό να βελτιωθεί η ασφάλεια της ναυτιλίας.

Αυτή η σημαντική σύμβαση έχει 12 κεφάλαια, τα οποία καλύπτουν τα εξής:

Κεφάλαιο I	Γενικές Διατάξεις
Κεφάλαιο II:1	Κατασκευή: υποδιαίρεση και ευστάθεια, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
Κεφάλαιο II:2	Πυροπροστασία, ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς
Κεφάλαιο III	Σωστικά μέσα και διευθετήσεις
Κεφάλαιο IV	Ραδιοεπικοινωνίες
Κεφάλαιο V	Ασφάλεια ναυσιπλοίας
Κεφάλαιο VI	Μεταφορά εμπορευμάτων
Κεφάλαιο VII	Μεταφορά επικίνδυνων αγαθών
Κεφάλαιο VIII	Πυρηνοκίνητα πλοία

Κεφάλαιο IX	Διαχείριση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων
Κεφάλαιο X	Μέτρα ασφαλείας για σκάφη υψηλής ταχύτητας
Κεφάλαιο XI:1	Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας
Κεφάλαιο XI:2	Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας προστασίας
Κεφάλαιο XII	Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου

Η SOLAS ενημερώθηκε το 1974 και ενσωμάτωσε μια διαδικασία τροποποιήσεων με την οποία η σύμβαση μπορεί να ενημερωθεί για να λάβει υπόψη τις αλλαγές στο ναυτιλιακό περιβάλλον χωρίς τη διαδικασία συγκλίσεως μιας διάσκεψης. Η Συνθήκη SOLAS του 1974 τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980 και τον Οκτώβριο 2006 ήταν επικυρωμένη από κράτη που αντιπροσωπεύουν το 99% του εγγεγραμμένου εμπορικού στόλου. Ένα Πρωτόκολλο σχετικά με τη Συνθήκη του 1978 τέθηκε σε ισχύ την 1^η Μαΐου 1981.

Με την αυξανόμενη αναγνώριση ότι η απώλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και η ρύπανση του περιβάλλοντος επηρεάζονται από τον τρόπο με τον οποίο οι εταιρείες διαχειρίζονται τους στόλους τους, κατά τη διάρκεια του 1990, ο IMO έλαβε μέτρα για τη ρύθμιση των προτύπων της διαχείρισης στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Στη διάσκεψη SOLAS, τον Μάιο 1994, ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), είχε πλέον ενσωματωθεί στις διατάξεις της Συνθήκης. Ο Κώδικας απαιτεί στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών εταιρειών την εφαρμογή καθώς και τη διατήρηση ενός ασφαλούς συστήματος διαχείρισης, το οποίο περιλαμβάνει:

1. Πολιτική ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.
2. Γραπτές διαδικασίες που διαβεβαιώνουν για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και προστασία του περιβάλλοντος.
3. Χωριστά επίπεδα εξουσίας και δίαυλους επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού της εταιρείας στη στεριά και του πληρώματος του πλοίου.
4. Διαδικασίες για την αναφορά των ατυχημάτων και μη συμμορφώσεως.
5. Διαδικασίες προετοιμασίας και αντίδρασης σε καταστάσεις ανάγκης.
6. Διαδικασίες για εσωτερικό έλεγχο.

Την 1 Ιουλίου 1998 ο Κώδικας γίνεται υποχρεωτικός στα επιβατηγά και φορτηγά πλοία άνω των 500 τόνων μικτό βάρος, ενώ μέχρι τότε ήταν υποχρεωμένα 30.000 πλοία και 7.000 ναυτιλιακές εταιρείες να συμμορφωθούν με τον κανονισμό.

Επιπλέον, μία απ' τις πιο σημαντικές αιτίες ναυτικών ατυχημάτων είναι η σύγκρουση. Το 1972 ο IMO υιοθέτησε τη Σύμβαση Διεθνών Κανονισμών για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα. Περιλήφθηκαν στη σύμβαση αυτή κανονισμοί για την εισαγωγή σχεδίων διαχωρισμού κυκλοφορίας στα κορεσμένα μέρη του κόσμου. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996, η συνθήκη είχε γίνει αποδεκτή από 128 χώρες.

❖ ***Η Διεθνής Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW)***

Η Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers – STCW) υιοθετήθηκε στις 7 Ιουλίου 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μιας τέτοιας σύμβασης συνάντησαν την αντίδραση δύο πλευρών, αρχικά των πλοιοκτητών, οι οποίοι βέβαια ενδιαφέρονταν άμεσα για τα επίπεδα των μισθών, αλλά και των συνδικάτων των ναυτικών, των οποίων το κύριο μέλημά τους ήταν η προστασία της εργασίας.

Η Συνδιάσκεψη TSPP (1978) δεν επίσπευσε μόνο τις διαδικασίες επικυρώσεως της ΔΣ MARPOL, αλλά αποτέλεσε και την αφορμή, τέσσερις μήνες αργότερα, να υιοθετήσει ο IMO τη ΔΣ STCW. Συμπληρωματικά, η SOLAS (1974/1978) στο Κεφάλαιο V αναφέρει ότι όλα τα εμπορικά πλοία πρέπει να είναι επαρκώς και ικανοποιητικά επανδρωμένα. Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (Law Of the Sea Convention-LOSC) του 1982, στο άρθρο 94 ορίζει ότι τα κράτη της σημαίας των πλοίων πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το καθένα από αυτά διοικείται από πλοίαρχο και αξιωματικούς, οι οποίοι διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα, ενώ το πλήρωμα είναι το ενδεδειγμένο σε ζητήματα αριθμού και προσόντων για το είδος, το μέγεθος, τη μηχανή και τον εξοπλισμό ενός πλοίου. Επίσης, η Σύμβαση για τις Προϋποθέσεις Νηολόγησης των Πλοίων (Convention in the Conditions for Registration of Ships) του 1986, στο άρθρο 9 αναφέρει ότι τα κράτη της σημαίας πρέπει να προωθούν, σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, τη μόρφωση και εκπαίδευση των ναυτικών και να βεβαιώνουν ότι τα επίπεδα επάνδρωσης, ικανότητας και συνθηκών εργασίας πάνω στο πλοίο συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς.

Η STCW/78 είναι συγκροτημένη σε 17 άρθρα, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις περιέχονται σε σχετικό παράρτημα. Τα διάφορα μέρη της αφορούν στις γενικές διατάξεις για τις διαδικασίες ελέγχου, σε αυτές που αναφέρονται σε θέματα πλοιάρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε ειδικές απαιτήσεις για τα Δ/Ξ και στις ειδικές ικανότητες, που απαιτούνται όταν κάποιος βρίσκεται σε ένα σκάφος διασώσεως. Η STCW/78 σε γενικές γραμμές επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Οι πρώτες τροποποιήσεις της STCW/78 έγιναν το έτος 1991 και αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών για την εξοικείωση με το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφαλείας (GMDSS). Στις αρχές του 1994 ο IMO προχώρησε στη σύγκληση διασκέψεως με σκοπό την αναθεώρηση της STCW/78 και την προετοιμασία μιας «νέας» Συμβάσεως για την εκπαίδευση και την επάνδρωση των αλιευτικών πλοίων (STCW-F/1995).

Οι νέες τροποποιήσεις της STCW/95 εισάγουν ορισμένες καινοτομίες: πρώτον αναφέρονται ουσιαστικά σε θέματα εκπαίδευσως στα οποία υπάγονται και τα ζητήματα ασφαλούς τηρήσεως των φυλακών, δεύτερον παρακολουθούνται από ένα νέο κώδικα και τρίτον ενσωματώνουν το νέο σύστημα εξειδικεύσεως γνώσεων λειτουργικής προσεγγίσεως.

Μέχρι το 2001 έχουν πραγματοποιηθεί οι εξής δύο τροποποιήσεις της αναθεωρημένης Συμβάσεως:

- α)** Οι τροποποιήσεις του 1997, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/1999 και αφορούν στις απαιτήσεις εκπαίδευσως για πλοιάρχους, αξιωματικούς και όλες τις ειδικότητες Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ (Ro-Ro) πλοίων.
- β)** Οι τροποποιήσεις του 1998, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/2003 και αφορούν στα θέματα χειρισμού και στοιβασίας του φορτίου στα πλοία.

Οι διατάξεις της STCW/95 αφορούν κυρίως στα εξής:

1. Ορισμός των ενοποιημένων προτύπων ικανότητας.
2. Ειδική αναφορά στις μεθόδους εγκρίσεως εθνικών και αλλοδαπών πιστοποιητικών.
3. Ειδική αναφορά στις πληροφορίες για τους κανονισμούς παράκτιου εμπορίου.
4. Καθορισμός των μεθόδων ελέγχου που τώρα αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας.

5. Κατοχή ενός αρχείου πιστοποιητικών (από τη διοίκηση) σύμφωνα με τα κριτήρια ποιότητας.
6. Έλεγχος εφαρμογής της Συμβάσεως (από τον IMO) που θα οδηγήσει στην καθιέρωση μιας λευκής λίστας.
7. Καθορισμός των ευθυνών της επιχειρήσεως για τα πιστοποιητικά.

Η «νέα» Σύμβαση προβλέπει ότι οι αξιωματικοί πρέπει να γνωρίζουν τις σοβαρές επιδράσεις της θαλάσσιας ρύπανσης, που προκαλείται από τις λειτουργικές απορρίψεις των πλοίων κι αυτής που προκαλείται από ατυχήματα, και να λαμβάνουν τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με τους διεθνείς και λιμενικούς κανονισμούς. Ειδικά το Κεφάλαιο 5 περιέχει διατάξεις για τα πληρώματα που απασχολούνται σε Δ/Ξ, μόνο που είναι περισσότερο γενικού περιεχομένου και η εφαρμογή τους στηρίζεται κυρίως στο κράτος της σημαίας¹⁰.

Η STCW/95 θεσπίστηκε από τον IMO εξαιτίας της ανεπάρκειας της προηγούμενης STCW/78 να αποδείξει ότι είναι το κατάλληλο νομικό εργαλείο για την αντιμετώπιση του ανθρώπινου λάθους. Ωστόσο, μέχρι εκείνη τη στιγμή οι σχετικές υπάρχουσες ΔΣ, MARPOL, και SOLAS, ενώ εξέταζαν διεξοδικά τα ζητήματα της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεν προέβλεπαν κανονισμούς σχετικούς με τη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτικά ατυχήματα-αυτοί οι κανονισμοί ήταν έργο της ΔΣ STCW/78.

❖ ***Η Διεθνής Σύμβαση της ΔΟΕ αρ. 147/76 για τους ελάχιστους όρους ασφάλειας των εμπορικών πλοίων***

Σε γενικές γραμμές, το έργο του Δ.Ν.Ο. σημείωσε υψηλά ποσοστά αποδοχής και κύρωσης από τα κράτη μέλη. Αντίθετα, τα ποσοστά ουσιαστικής συμμόρφωσης στις επιταγές ασφάλειας υπήρξαν χαμηλότερα. Με αφορμή τα οδυνηρά ατυχήματα “Herald of Free Enterprise”, “Scandinavian Star” και “Estonia”, τέθηκε υπό αμφισβήτηση τόσο η πολιτική βούληση όσο και η ικανότητα των εθνικών αρχών να ελέγξουν στην πράξη την τήρηση των διεθνών κανόνων.

¹⁰ Αριστ. Β. Αλεξόπουλου, Νικ. Γ. Φουρναράκη, Διεθνείς Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, 2006, σελ. 84-96.

1.2.2 Η αντίδραση προς νέα νομοθετική παραγωγή – ISM Code

Η πρώτη αντίδραση οδήγησε σε νέα νομοθετική παραγωγή σε διεθνές επίπεδο, υπό την πίεση δύο τάσεων: Αφενός μεν την πίεση της κοινής γνώμης, αφετέρου δε την έξαρση πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

Πράγματι, παραδείγματα από την πράξη δίνουν τον παλμό της παθολογίας της εμπορικής δραστηριότητας: εξοικονόμηση καυσίμων εις βάρος του μεταφερόμενου φορτίου, ψευδή πιστοποιητικά για μείωση λιμενικών τελών, υπερβολική επιτάχυνση της φόρτωσης και της εκφόρτωσης με στόχο την ταχύτερη αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι, πλημμελής συντήρηση, γήρανση του στόλου και κυρίως ελλιπή ή ανειδίκευτα πολυεθνικά πληρώματα με συχνή αδυναμία επικοινωνίας. Όντως λοιπόν, οι στατιστικές αποδεικνύουν ότι πάνω από 80% των ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος¹¹.

Άμεση υπήρξε η νομοθετική αντίδραση. Στις 24 Μαΐου 1994, έπειτα από τέσσερα χρόνια εργασιών, ο ΙΜΟ εξέδωσε την απόφαση Α741/18, με την οποία υιοθετείται ο **Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης-Δ.Κ.Α.Δ. (ISM Code)**, οποίος με τη σειρά του εντάσσεται ως ένατο κεφάλαιο στην ήδη εφαρμοζόμενη και νομικά υποχρεωτική σύμβαση SOLAS: από την 1η Ιουλίου 1998, η ποιότητα της διαχείρισης της πλειονότητας των πλοίων και εταιριών υπόκειται σε δημόσιο έλεγχο.

Με τον Κώδικα αυτό, ο διεθνής νομοθέτης πρωτοτύπησε σε τρία επίπεδα. Πέρασε πρώτα από τα στατικά ζητήματα τεχνικής λειτουργίας στο ουσιαστικό πρόβλημα της διαχείρισης. Επεκτάθηκε κατόπιν από το μέσο μεταφοράς στο κέντρο αποφάσεων, δηλαδή στη ναυτιλιακή εταιρεία που βρίσκεται στην ξηρά. Απέφυγε τέλος το λαβύρινθο λεπτομερειακής ρύθμισης επιλέγοντας ένα γενικό πλαίσιο κατευθυντήριων επιταγών διατυπωμένων σε 16 μόνο άρθρα, δίνοντας το πλεονέκτημα στην κάθε εταιρεία να επιλέγει τη μέθοδο που της αρμόζει για τη συμμόρφωσή της στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, αρκεί να ανταποκρίνεται αυτή στις απαιτήσεις του Κώδικα.

Πιο συγκεκριμένα, ο πλοιοκτήτης, διαχειριστής, ναυλωτής ή όποιος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας των πλοίων, οφείλει να εγκαταστήσει και να εφαρμόσει ένα

¹¹ Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: Για μια κοινή πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας, COM (93) 66 τελικό της 24 Φεβρουαρίου 1993, σελ. 11.

σύστημα ασφαλούς διαχείρισης που θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, στην ξηρά και στο πλοίο. Το σύστημα θα πρέπει να περιλαμβάνει:

1. την εισαγωγή διαδικασιών και οδηγιών για την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία και τους κανόνες του κράτους σημαίας,
2. το διορισμό Εξουσιοδοτημένου Προσώπου που θα λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ πλοίου και εταιρείας καθώς και τη γενικότερη βελτίωση επικοινωνίας μεταξύ των δύο αυτών πόλων και,
3. την καθιέρωση διαδικασιών για την αναφορά ατυχημάτων, την αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών, τους εσωτερικούς λογιστικούς ελέγχους και τις επιθεωρήσεις διαχείρισης.

Η εφαρμογή του Κώδικα ISM είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία που υπόκεινται στους κανονισμούς του IMO. Η προθεσμία συμμόρφωσης των πλοίων με αυτόν ήταν διαφορετική για κάθε τύπο πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, περιθώριο συμμόρφωσης στις επιταγές του ISM Code μέχρι τον Ιούλιο 1998 είχαν όλα τα επιβατηγά πλοία, τα χύδην φορτίου, τα δεξαμενόπλοια άνω των 500 κόρων μικτής χωρητικότητας καθώς και τα LPG, LNG. Για τα υπόλοιπα φορτηγά πλοία η προθεσμία έληγε τον Ιούνιο 2002.

❖ **Πως η εφαρμογή του ISM Code ωφελεί τη ναυτιλία**

Παρόλο που η εφαρμογή των διατάξεων του ISM Code είναι υποχρεωτική, η υιοθέτηση τους έχει θετικά αποτελέσματα τόσο για τις εταιρείες όσο και για το περιβάλλον.

Σε ο,τι αφορά τις εταιρίες, μπορούμε να πούμε πως η τήρηση του Δ.Κ.Α.Δ. δίνει πολλαπλά οφέλη. Συγκεκριμένα:

Από την άποψη του κόστους, ο Δ.Κ.Α.Δ. μειώνει σε μεγάλο βαθμό τις απώλειες των φορτίων λόγω ατυχημάτων, αφού η τήρησή του υπαγορεύει ασφαλείς διαδικασίες χειρισμού και μεταφοράς τους. Επιπροσθέτως, συντελεί στον περιορισμό των τραυματισμών του προσωπικού, εφόσον με την ύπαρξη των λιστών ελέγχου (checklists) τα φαινόμενα διπλής εργασίας εξαλείφονται. Κατά συνέπεια, η προσοχή των εργαζομένων δεν αποσπάται εξαιτίας κόπωσης και τα περιστατικά ατυχημάτων που οφείλονται στην κόπωση είναι δυνατό να προληφθούν. Το τελευταίο είναι αρκετά σημαντικό αν αναλογιστούμε πως για ένα μεγάλο ποσοστό ατυχών περιστατικών αιτία είναι ο ανθρώπινος παράγοντας.

Σχετικά με την εταιρική διοίκηση, ο έλεγχος είναι ευκολότερος λόγω της σχετικής τυποποίησης των διαδικασιών και η λήψη αποφάσεων είναι συντομότερη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση κατά την οποία ο πλοίαρχος ζητά άδεια για επισκευές εν πλω και το είδος του φορτίου τις καθιστά απαγορευτικές (π.χ. ανάγκη για οξυγονοκολλήσεις στα κιγκλιδώματα (ρέλια) σε έμφορτο δεξαμενόπλοιο όπου υπάρχει κίνδυνος πτώσης πληρώματος στη θάλασσα). Τότε, ανάλογα με την αναγκαιότητα της επισκευής και την απόσταση από κάποιο ναυπηγείο, η εταιρεία μπορεί να δώσει εντολή για εναλλακτική και ασφαλή προσωρινή λύση.

Επιπλέον, μια εταιρεία που έχει υιοθετήσει τους κανόνες του Δ.Κ.Α.Δ. και έχει πιστοποιηθεί γι' αυτό, ισχυροποιεί τη θέση της έναντι των ανταγωνιστών της κερδίζοντας την προτίμηση των ναυλωτών οι οποίοι πάντα αναζητούν τον ασφαλέστερο τρόπο μεταφοράς των φορτίων τους. Αυτό δίνει ένα σαφές περιθώριο αύξησης των ναύλων, με επιχείρημα την προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών από την εταιρεία και το πλοίο.

Από περιβαλλοντικής πλευράς, η ασφάλεια στις μεταφορές συνεπάγεται λιγότερη ατυχηματική ρύπανση, παράμετρος σημαντική αν αναλογιστούμε ότι πέραν του φορτίου μεταφέρεται στη θάλασσα και μεγάλη ποσότητα καυσίμου, λιπαντικών αλλά και άλλων βλαβερών ουσιών (όπως χρώματα, slors κ.α) από το πλοίο.

❖ **Δυσκολίες από την εφαρμογή του ISM Code**

Η συμμόρφωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν είναι μια εύκολη διαδικασία. Συνηθισμένες για χρόνια πρακτικές πρέπει να αντικατασταθούν με νέες και σύμμορφες με τον Κώδικα μεθόδους. Αυτή η διαδικασία απαιτεί χρόνο ενώ και το κόστος δεν είναι αμελητέο.

➤ **Κατά την υιοθέτηση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης**

Η σύνταξη του εγχειριδίου SMM (Safety Management Manual) για μία εταιρεία είναι χρονοβόρα και αυτό διότι πρέπει να έχουν ληφθεί όλες οι αποφάσεις για κάθε θέμα που θα συμπεριληφθεί σε αυτό. Προκειμένου να βρεθεί η βέλτιστη επιλογή, πρέπει να τεθούν υπό σκέψη όλες οι παράμετροι και οι εναλλακτικές προτάσεις. Όπως γίνεται αντιληπτό, ο χρόνος που απαιτείται είναι αρκετός, ενώ ταυτόχρονα τα πλοία και το προσωπικό βρίσκονται σε αναμονή για τις νέες διατάξεις, πράγμα το οποίο επιφέρει πτώση του ρυθμού στην επιχείρηση.

➤ **Σχετικές με τη συμμόρφωση με έναν νέο Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης**

Το στοιχείο του κόστους αυξάνεται σημαντικά λόγω της συμμόρφωσης με τις νέες πρακτικές του SMS (Safety Management System).

Για την εταιρεία αυτό μπορεί να αφορά την αγορά νέων συστημάτων ασφαλείας (ένα παράδειγμα αποτελεί η τοποθέτηση πυροσβεστήρων σε καίρια σημεία), πληροφορικών συστημάτων για την ταχύτερη διαχείριση κρίσεων και επικοινωνίας με το κάθε πλοίο. Επίσης, λόγω αλλαγών στο SMS έχουν σημειωθεί και αλλαγές στο εργασιακό περιβάλλον (σχετικά με διοικητικές αναφορές και κοινοποιήσεις).

Όσον αφορά τα πλοία, η συμμόρφωση κοστίζει ιδιαίτερα για δύο κυρίως λόγους. Αρχικά, το κόστος συμμόρφωσης ενός πλοίου με τις επιταγές ενός Κώδικα απαιτεί τροποποιήσεις από τεχνικής πλευράς (όπως πραγματοποίηση επισκευών, βελτίωση συστημάτων εξαερισμού, πυρασφάλειας και διαχείρισης απορριμμάτων). Ακόμη, σημαντικό είναι το χρονικό διάστημα κατά οποίο το πλοίο σταματά την εμπορική δράση του για να περάσει τη διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης σύμφωνα με τον Κώδικα. Αυτό σημαίνει απώλεια εσόδων που διογκώνεται στην περίπτωση που υπάρξουν συστάσεις λόγω μη- συμμόρφωσης.

Παρόλο που είναι προφανές ότι η εφαρμογή του ISM Code έχει σημαντικά περισσότερα πλεονεκτήματα από μειονεκτήματα, δυστυχώς η συμμόρφωση των σχετικά μικρών εταιριών είναι πολλές φορές αρκετά δύσκολη εξαιτίας οικονομικών λόγων με αποτέλεσμα να ωφελούνται σε μικρότερο βαθμό σε σύγκριση με τις μεγαλύτερες.

❖ **Εφαρμογή και πιστοποίηση του ISM Code**

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, η πιστοποίηση εφαρμογής του Κώδικα ISM αποτελεί ένα σημαντικό πλεονέκτημα για μια εταιρεία. Ο έλεγχος και η πιστοποίηση αυτή ανήκει στην αρμοδιότητα νηογνώμονα.

Αρχικά η εταιρεία που επιθυμεί να εφαρμόσει τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης πρέπει να συντάξει το εγχειρίδιο του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (SMM) στο οποίο θα εμπεριέχονται οι μέθοδοι και οι διαδικασίες που διέπουν το πλαίσιο λειτουργίας της (και στις εγκαταστάσεις της ξηράς και στα πλοία) σύμφωνα με τα πρότυπα που υπαγορεύει ο ISM Code. Να σημειώσουμε πως πρώτα επιθεωρούνται οι εγκαταστάσεις της ξηράς και εφόσον κριθούν συμμορφωμένες με τον Κώδικα ξεκινά η επιθεώρηση των πλοίων.

Στη συνέχεια, καθορίζει τον αρμόδιο Νηογνώμονα ο οποίος θα την παρακολουθεί και θα την πιστοποιεί. Κατόπιν επικοινωνίας, θα οριστεί ο χρόνος της διαδικασίας ελέγχου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο Νηογνώμονας ζητά να επιθεωρήσει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας ένα μήνα πριν επιθεωρήσει την ίδια. Σε περίπτωση που αποφανθεί ότι υπάρχουν σημεία που δεν συμφωνούν με τον Κώδικα, η εταιρεία οφείλει να τα διορθώσει.

Σε ό,τι αφορά τη διενέργεια του ελέγχου στην εταιρεία, πρέπει να προηγηθεί συνεννόηση ώστε να καθοριστούν οι μέθοδοι του ελέγχου, και να κατανοήσουν οι επιθεωρητές καλύτερα τον τρόπο που λειτουργεί η εταιρεία.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης στα γραφεία, οι ελεγκτές παρακολουθούν τις δραστηριότητες του προσωπικού καθώς και τις συνθήκες που υπάρχουν. Μετά το τέλος της επιθεώρησης, οι ελεγκτές γνωστοποιούν τα αποτελέσματα του ελέγχου τους στους διαχειριστές της εταιρείας και τους υπεύθυνους των τμημάτων τους. Εάν αποφανθούν πως υφίσταται κάτι μη σύμφωνο με τα πρότυπα του ISM Code έχουν δικαίωμα, είτε να εκδώσουν το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (DOC-Document Of Compliance) δίνοντας σαφές χρονικό περιθώριο για την συμμόρφωση, είτε να μην εκδώσουν το Πιστοποιητικό μέχρι την πραγματοποίηση της αλλαγής.

Ως προς τις ευθύνες του ελεγκτικού οργανισμού, να συμπληρώσουμε πως η διαδικασία πιστοποίησης πρέπει να γίνεται και αυτή σύμφωνα με τα πρότυπα του Κώδικα. Ο επικεφαλής των ελεγκτών είναι υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση της διαδικασίας.

Μετά την έκδοση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (DOC), σειρά για επιθεώρηση έχουν τα πλοία της εταιρείας. Τα πλοία που υποχρεούνται να διαθέτουν την πιστοποίηση του ISM Code είναι όσα περιλαμβάνονται στις διατάξεις της SOLAS. Ένα επιπλέον στοιχείο που εκτιμάται είναι και οι θαλάσσιες οδοί του πλοίου τόσο για την μείωση του απαιτούμενου χρόνου των επιθεωρήσεων όσο και για τον καθορισμό επιπλέον συστημάτων (π.χ. αποψύκτες (defrosters) για περιοχές με πάγους) που χρειάζεται το πλοίο ώστε να υπακούει στον Κώδικα.

Ο Νηογνώμονας ελέγχει εάν το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις του (ήδη εγκεκριμένου) Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας ώστε να προλαμβάνεται η ρύπανση και να ενισχύεται η ασφάλεια.

Όπως και στην εταιρεία, σε περίπτωση που βρεθεί χαμηλής σημασίας σημείο μη-συμμόρφωσης με το Δ.Κ.Α.Δ., το πιστοποιητικό SMC (Safety Management Certificate) μπορεί να εκδοθεί με την προϋπόθεση να εφαρμοστεί σε συγκεκριμένο χρόνο ένα σχέδιο διόρθωσης.

Εκτός των επιθεωρήσεων για την αρχική πιστοποίηση, τόσο οι εγκαταστάσεις της ξηράς όσο και τα πλοία, ελέγχονται ανά τακτά διαστήματα για να διαπιστωθεί η συνεχής συμμόρφωση με τον Κώδικα. Πιο συγκεκριμένα, επαληθεύεται η συμμόρφωση του Κώδικα και των ενδεχόμενων τροποποιήσεων του με τον ISM Code και ελέγχεται η ολοκλήρωση τυχών ζητημάτων που έχρηζαν διόρθωσης και είχε δοθεί χρονικό περιθώριο.

Οι περιοδικές αυτές επιθεωρήσεις γίνονται μεταξύ του τριμήνου πριν και του τριμήνου μετά την πάροδο του έτους λήξης των πιστοποιητικών SMC & DOC. Από τις επιθεωρήσεις αυτές εξαρτάται αν θα συνεχίσουν να ισχύουν τα πιστοποιητικά ή αν θα ανακληθούν.

Επίσης, επιθεωρήσεις για την ανανέωση πιστοποιητικών γίνονται σε διάστημα πενταετίας από την λήξη των προηγούμενων με σκοπό την επιβεβαίωση της συνεχιζόμενης συμμόρφωσης με τον ISM Code του πλοίου και της εταιρείας.

Συμπερασματικά, οφείλουμε να σημειώσουμε ότι παρόλα τα κόστη και τις απαιτητικές διαδικασίες για την συμμόρφωση με τα πρότυπα για την ασφάλεια και την πρόληψη, η υιοθέτηση του ISM Code κρίνεται απαραίτητη διότι διασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο ποιότητας στις θαλάσσιες μεταφορές συνάμα και προστατεύει το περιβάλλον από περαιτέρω επιβαρύνσεις.

Ο ISM Code οφείλει να προσαρμόζεται στα δεδομένα που υπάρχουν σε οικονομικό και τεχνολογικό επίπεδο ώστε να συνεχίσει να διατηρεί τη σημασία και το κύρος που τον διέπει μέχρι και σήμερα.

Ανάλογη νομοπαρασκευαστική εντατικοποίηση παρατηρείται και σε κοινοτικό επίπεδο. Η παρέμβαση του κοινοτικού νομοθέτη δεν έχει στόχο να υποκαταστήσει το έργο του IMO, ούτε να τροποποιήσει μονομερώς τους διεθνείς κανόνες, αλλά αντίθετα να τους καταστήσει ουσιαστικά δεσμευτικούς για τα κράτη μέλη, μερικές φορές μάλιστα νωρίτερα από τη διεθνώς προβλεπόμενη έναρξη ισχύος τους.

Δημιουργείται παράλληλα διαδικαστικό πλαίσιο για την πιστοποίηση, τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την εφαρμογή της ΔΣ SOLAS στα επιβατηγά πλοία¹². Επιπλέον εκκρεμεί πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υιοθέτηση συστήματος «χορήγησης άδειας» στα επιβατηγά ανεξαρτήτως σημαίας, που θα παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς στα κράτη μέλη με σκοπό τον έλεγχο τήρησης των κανόνων ασφάλειας¹³. Το 1995 αναθεωρείται επίσης η Διεθνής Σύμβαση STCW, η οποία με τη σειρά της εντάσσεται, μέσω οδηγίας, στο κοινοτικό δίκαιο¹⁴.

Μέσα σε αυτό το διαρκώς αναπτυσσόμενο νομοθετικό πλαίσιο, επιβεβαιώνεται ο χαρακτήρας των νηογνώμωνων ως αναδόχων δημόσιας υπηρεσίας.

1.2.3 Κοινοτικό και εθνικό δίκαιο

Οι Διεθνείς Συμβάσεις SOLAS, MARPOL καθώς και η Σύμβαση του 1966 για τις γραμμές φόρτωσης στηρίζουν την ομαλή λειτουργία τους στη συνεργασία τριών πρωταγωνιστών: του κράτους της σημαίας ως φορέα ελέγχου, του νηογνώμονα ως δυνητικού και κατ' εξουσιοδότηση φορέα ελέγχου και του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή ως υποκειμένου στον έλεγχο.

Τα ίδια τα κείμενα των τριών διεθνών Συμβάσεων που προαναφέρθηκαν παρέχουν τη δυνατότητα στο κράτος της σημαίας να εξουσιοδοτεί αναγνωρισμένους οργανισμούς για την επιθεώρηση των πλοίων και την έκδοση σχετικών πιστοποιητικών που να βεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις τους¹⁵. Τα κράτη έκαναν ευρεία χρήση

¹² Οδηγία του Συμβουλίου 98/18/ΕΚ της 17 Μαρτίου 1998 «σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία», ΕΕΕΚ L 144/15-5-98, σελ. 1 επ. Πρβλ. Οδηγία 98/41 της 18 Ιουνίου 1998 σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών-μελών της Κοινότητας, ΕΕΕΚ L 188/2-7-98, σελ. 35 επ.

¹³ Πρόταση σε ΕΕΕΚ C 34 της 19 Φεβρουαρίου 1998.

¹⁴ Οδηγία του Συμβουλίου 98/35 της 25 Μαΐου 1998 που τροποποιεί την Οδηγία 94/58/ΕΚ σχετικά με το ελάχιστο εκπαίδευσης των ναυτικών, ΕΕΕΚ L 172/17-6-98, σελ. 1 επ.

¹⁵ Βλ. άρθρο 29 Δ.Σ. 1996. Επίσης σύμφωνα με τον Κανονισμό 6 (Μέρος Β) Δ.Σ. SOLAS: «Η επιθεώρηση και η εξέταση των πλοίων εις ό,τι αφορά την εφαρμογή των παρόντων κανονισμών και η χορήγηση απαλλαγών θα ενεργούνται παρά των Οργάνων του Κράτους, ενώ το πλοίο είναι νηολογημένο, προβλεπόμενου ότι η Κυβέρνησις εκάστης χώρας δύναται να εμπιστευθή την επιθεώρησιν και την εξέτασιν είτε εις εντεταλμένους προς τούτο επιθεωρητάς είτε εις οργανισμούς αναγνωρισμένους παρ'αυτής». Αντίστοιχα, βλ. Κανονισμό 11 (Παρ. ΙΙ) Δ.Σ. MARPOL.

της ευχέρειας αυτής για την εφαρμογή όχι μόνο των Συμβάσεων αλλά και της εσωτερικής τους νομοθεσίας.

Με τον τρόπο αυτό επιβεβαιώνεται έμπρακτα το διεθνές κύρος και η εμπιστοσύνη της οποίας έχαιραν και σε μεγάλο μέρος χαίρουν ακόμα οι οργανισμοί αυτοί. Εξηγείται όμως παράλληλα και από λόγους σκοπιμότητας, αφού η χρήση της τεχνογνωσίας και εμπειρίας των νηογνώμωνων απάλλαξε τις κρατικές αρχές από τη δαπανηρή εφαρμογή των διεθνών κανόνων. Οι πλέον γνωστοί νηογνώμονες φέρονται έτσι να έχουν εξουσιοδοτηθεί από τριψήφιο αριθμό κρατών. Βέβαια η έκταση της εξουσιοδότησης μπορεί να διαφέρει σημαντικά. Είναι δυνατόν να περιορίζεται στην έκδοση ενός μόνο πιστοποιητικού¹⁶ ή να καλύπτει κάθε μορφής επιθεώρηση που προβλέπεται από την ισχύουσα στο εξουσιοδοτούν κράτος νομοθεσία.

Η Ελλάδα ακολούθησε την πεπατημένη οδό. Μετά από μια σειρά αποσπασματικών ρυθμίσεων με τις οποίες η χώρα μας ανταποκρινόταν στις εξελισσόμενες διεθνείς υποχρεώσεις της, ο νόμος 4473/65 «περί ελέγχου της Ναυσιπλοΐας, Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και άλλων τινών διατάξεων»¹⁷ παρέσχε την πρώτη εκτενή νομοθετική εξουσιοδότηση για παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας¹⁸ σε ελληνικούς ή ξένους νηογνώμονες. Η εξουσιοδότηση αφορούσε την «ενέργειαν κατά τον παρόντα Νόμον ή τας υπό της Ελλάδος κυρουμένης διεθνείς Συμβάσεις τας αναφερομένας εις την ασφάλειαν των πλοίων και τους εις εκτέλεσιν αυτών εκδιδόμενους Κανονισμούς, επιθεωρήσεων και την έκδοσιν των αντιστόιχων πιστοποιητικών...» καθώς και την «ενέργειαν καταμετρήσεως χωρητικότητας Ελληνικών πλοίων».

Στη συνέχεια ακολούθησε η νομοθετική εξουσιοδότηση του άρθρου 39 ΚΔΝΔ το οποίο ορίζει: «Η γενική ή από τινών επιθεωρήσεις των πλοίων, η χάραξις των γραμμών φορτώσεως, η έκδοσις των οικείων πιστοποιητικών ως και η παρακολούθησις εργασιών ναυπηγήσεων, μετασκευών δύναται να ανατεθούν δια Π.Δ. εις εγνωρισμένους κύρους νηογνώμονας και τεχνικάς εταιρίας». Το Νοέμβριο 1994, ο κοινοτικός νομοθέτης

¹⁶ Π.χ. της γραμμής φορτώσεως, όπως συμβαίνει στις ΗΠΑ, όπου οι λοιπές επιθεωρήσεις και εκδόσεις πιστοποιητικών παραμένουν στην αρμοδιότητα της Coast Guard.

¹⁷ ΦΕΚ Α' 102, ΚΝοΒ 13, σελ. 400 επ. Το πρώτο νομοθέτημα της χώρας μας που ρύθμιζε ειδικά θέματα ασφάλειας ήταν το ΝΔ της 4 Σεπτεμβρίου 1925 «περί επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων».

¹⁸ Γενικά για τη Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας στο Ελληνικό Δίκαιο, βλ. Φλογαΐτη (Σπ.): Η Διοικητική Σύμβαση, 1991, σελ. 89 επ.

υιοθέτησε την οδηγία 94/57/ΕΚ¹⁹ «σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών»²⁰. Το νομοθέτημα αυτό σκοπό είχε να ενεργοποιήσει τις αρχές του κράτους της σημαίας, οι οποίες έχουν, σε τελική ανάλυση, την ευθύνη για τον έλεγχο συμμόρφωσης των πλοίων προς τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας της ζωής και προστασίας του περιβάλλοντος. Με τον τρόπο αυτό αποκαθίσταται νομοτεχνικά και η αξιοπιστία της νομοθετικής ενδυνάμωσης του ρόλου της Ε.Ε. ως κράτους του λιμένα. Η Ε.Ε. νομιμοποιήθηκε να επιβάλει αυστηρό έλεγχο στα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της, επειδή ήδη με την ιδιότητά της ως κράτος της σημαίας, ενισχύει την εποπτεία της στα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών της.

¹⁹ 2003/27/ΕΚ της Επιτροπής, της 3ης Απριλίου 2003, για την προσαρμογή της οδηγίας 96/96/ΕΚ στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τις δοκιμές των εκπομπών καυσαερίων των μηχανοκίνητων οχημάτων (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (L90 8.4.2003).

2003/26/ΕΚ της Επιτροπής, της 3ης Απριλίου 2003, για προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε ό,τι αφορά τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και τις εκπομπές καυσαερίων των εμπορικών οχημάτων (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (L90 8.4.2003).

2002/50/ΕΚ της Επιτροπής, της 6ης Ιουνίου 2002, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 1999/36/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με το μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (L149 7.6.2002).

2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (L19 22.1.2002).

2001/11/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Φεβρουαρίου 2001, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους - Λειτουργική δοκιμή της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας των επαγγελματικών οχημάτων (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (L48 17.2.2001).

2001/7/ΕΚ της Επιτροπής, της 29ης Ιανουαρίου 2001, για την τρίτη προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 94/55/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (L30 1.2.2001).

2001/2/ΕΚ της Επιτροπής, της 4ης Ιανουαρίου 2001, για προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 1999/36/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με το μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (L005 10.1.2001).

2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα (L203 10.8.2000).

1999/36/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999 σχετικά με το μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση (L138 1.6.1999).

1997/58/ΕΚ της Επιτροπής της 26ης Σεπτεμβρίου 1997 για τροποποίηση της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και των συναφών δραστηριοτήτων των ναυτικών αρχών (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (L274 7.10.1997).

²⁰ ΕΕΕΚ L 319/12-12-94, σελ. 20 επ., όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 97/58/ΕΚ της Επιτροπής της 26 Σεπτεμβρίου 1997 (ΕΕΕΚ L 247/7-10-97, σελ. 8) για να συμπεριλάβει τις οδηγίες της Απόφασης του ΙΜΟ με αρ. Α.789 (19).

Η οδηγία αυτή έθεσε σε εφαρμογή μια διαδικασία αναγνώρισης νηογνώμωνων, η οποία ισχύει βέβαια μόνο για την άσκηση της δημόσιας υπηρεσίας. Καθορίζει η ίδια τα ελάχιστα κοινά κριτήρια ποιότητας που πρέπει να πληρούν οι νηογνώμονες για να έχει βασιμότητα η εκδοχή ότι «*διαθέτουν την κατάλληλη δομή και πείρα στην οποία μπορούν να βασιστούν και η οποία να τους επιτρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους σε υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού*».

Τα κριτήρια αυτά δεν αποτελούν μονομερή σύλληψη του κοινοτικού νομοθέτη: ενσωματώνουν τις συμβουλευτικές χαρακτήρα οδηγίες των με αρ. Α.739(18) και Α.789(19) Αποφάσεων του ΔΝΟ, προσδίδοντας τους στο κοινοτικό έδαφος την υποχρεωτική ισχύ του κοινοτικού δικαίου. Διακρίνονται δε σε γενικά²¹ και ειδικά²². Τα πρώτα συνιστούν αντικειμενικές εκτιμήσεις, οι οποίες βασίζονται στον αριθμό και τη χωρητικότητα των εγγεγραμμένων πλοίων, τον αριθμό των επιθεωρητών, το σύστημα των κανονισμών του νηογνώμονα και το ιδιοκτησιακό καθεστώς²³. Τα ειδικά κριτήρια επιτρέπουν να διαπιστώνεται αν ο ελεγχόμενος νηογνώμονας έχει την απαιτούμενη για την άσκηση της δημόσιας υπηρεσίας ικανότητα σε επίπεδο οργάνωσης, παγκόσμιας κάλυψης και προσωπικού, τεχνογνωσίας και κατάρτισης καθώς και σε επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών, η οποία μάλιστα πρέπει να πιστοποιείται από ανεξάρτητο σώμα αναγνωρισμένων ελεγκτών²⁴.

²¹ Παράρτημα Οδηγίας (Α).

²² Παράρτημα Οδηγίας (Β).

²³ Ειδικότερα, ο αναγνωρισμένος νηογνώμονας θα πρέπει: α) να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις σχεδιασμού και κατασκευής εμπορικών πλοίων, β) να διαθέτει στο νηογνώμονά του στόλο τουλάχιστον 100 ωκεανοπόρων πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ. με ολική χωρητικότητα πάνω από 5 εκατ. κ.ο.χ., γ) να απασχολεί τουλάχιστον 100 επιθεωρητές αποκλειστικής απασχόλησης, δ) να διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα κανόνων και κανονισμών που να δημοσιεύονται, αναβαθμίζονται και βελτιώνονται μέσω προγραμμάτων έρευνας, ε) να δημοσιεύει το νηογνώμονά του σε ετήσια βάση, και στ) να μην τελεί υπό τον έλεγχο πλοιοκτητών ή ναυπηγών ή άλλων που αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα στην κατασκευή, εξοπλισμό, επισκευή ή εκμετάλλευση πλοίων, ούτε να εξαρτάται ως προς τις προσόδους του από μια και μόνη εμπορική επιχείρηση.

²⁴ Ειδικότερα, ο αναγνωρισμένος νηογνώμονας θα πρέπει: α) να επανδρώνεται επαρκώς με εξειδικευμένο προσωπικό και να διαθέτει παγκόσμια κάλυψη με αποκλειστικούς ή μη συνεργάτες, β) να διέπεται από κώδικα δεοντολογίας, γ) να διασφαλίζει την απαιτούμενη εχεμύθεια πληροφοριών, δ) να παρέχει πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές, ε) να ακολουθεί με συνέπεια πολιτική ποιότητας, στ) να πιστοποιεί το εσωτερικό σύστημα ποιότητας σύμφωνα με τα EN 45004 και EN 29001, όπως ερμηνεύονται από το σχετικό πρόγραμμα πιστοποίησης της IACS, η) να αποδεικνύει ότι έχει την ικανότητα και να διατηρεί πλήρες και επαρκές σύστημα κανόνων καθώς και να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, με βάση τις Διεθνείς Συμβάσεις, θ) να επιτρέπει τη συμμετοχή των αρχών και άλλων ενδιαφερομένων μερών στην κατάρτιση των κανόνων του.

Θέτοντας ομοιόμορφα κριτήρια αναγνώρισης, η Ε.Ε. δεν υποκαθίσταται στα κράτη μέλη ως προς τη επιλογή των οργανισμών. Η αναγνώριση παραμένει έργο των εθνικών αρχών, οι οποίες κοινοποιούν στα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή τους οργανισμούς που έχουν εγκρίνει²⁵. Η τελευταία διατηρεί μόνο το δικαίωμα να ζητήσει την ανάκληση της αναγνώρισης, εφόσον δεν πληρούνται πλέον τα κριτήρια της οδηγίας. Βάσει των κοινοποιήσεων αυτών, η Επιτροπή κατάρτισε κατάλογο με την από 30 Ιουνίου 1996 απόφασή της²⁶, ο οποίος περιλαμβάνει δέκα οργανισμούς²⁷.

Αντίθετα, η Επιτροπή διατηρεί την αρμοδιότητα να εγκρίνει, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, τη λειτουργία οριακών περιπτώσεων που δεν πληρούν τα γενικά κριτήρια, ειδικότερα αυτά της χωρητικότητας και του αριθμού των επιθεωρητών. Μία τέτοια αναγνώριση χορηγείται για τρία έτη, περιορίζεται δε αρχικά στο κράτος μέλος που υπέβαλε τη σχετική αίτηση²⁸. Με βάση αυτή τη διάταξη εκδόθηκε η από 22 Απριλίου 1998 απόφαση της Επιτροπής, η οποία αναγνώρισε την εταιρεία «Hellenic Register of Shipping»²⁹.

²⁵ Άρθρο 4 (1) και (2). Επίσης το άρθρο 10 αναγνωρίζει το δικαίωμα στα κράτη-μέλη να αναστέλλουν την εξουσιοδότηση ενός αναγνωρισμένου οργανισμού έστω και αν αυτός πληροί τα κριτήρια της Οδηγίας εφόσον κρίνουν ότι δεν είναι πλέον δυνατόν ο εν λόγω οργανισμός να εκτελεί καθήκοντα για λογαριασμό τους.

²⁶ ΕΕΕΚ L 257/10-10-96, σελ. 46.

²⁷ Ο Αγγλικός Νηογνώμονας (LR) [Register LLOYD'S], ο Αμερικανικός Νηογνώμονας (ABS) [American Bureau of Shipping], ο Γαλλικός Νηογνώμονας (BV) [Bureau Veritas], ο Γερμανικός Νηογνώμονας (GL) [Germanischer Lloyd], ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας (NK) [Nippon Kaiji Kyokai] (Class NK), ο Ιταλικός Νηογνώμονας (RINA) [Registro Italiano Navale], ο Κινεζικός Νηογνώμονας CCS [China Classification Society], ο Κορεατικός Νηογνώμονας (KR) [K. Register of Shipping], ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (DNV) [Det Norske Veritas], και ο Ρωσικός Νηογνώμονας (RS) [R. Register of Shipping]. Στη λίστα αρχικά υπήρχε και ο Ελληνικός Νηογνώμονας (HR) [Hellenic Register of Shipping].

²⁸ Άρθρο 4 (3) και (4). Είναι δυνατή η παράταση από την Επιτροπή της αναγνώρισης αυτής, οπότε και δεν ισχύουν πλέον οι αρχικοί εδαφικοί περιορισμοί.

²⁹ Δυστυχώς ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει πέσει σε δυσμενή θέση αφού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν του ανανέωσε τη δυνατότητα να πιστοποιεί την αξιοπλοΐα πλοίων με κοινοτική σημαία διότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις για τις οποίες είχε προειδοποιηθεί ένα χρόνο πριν. Τότε, υπήρξε σύσταση για την συμμόρφωση με την Κοινοτική οδηγία που υπαγόρευε ότι για την έκδοση πιστοποιητικού ασφαλείας για ένα πλοίο πρέπει να έχει επιβλέψει την ναυπήγησή του. Επιπρόσθετα, ο Νηογνώμονας πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον 12 επιθεωρητές αποκλειστικά απασχολούμενους.

Λόγω της μη συμμόρφωσή του, ένα χρόνο αργότερα η ήδη περιορισμένη αναγνώρισή του ανεστάλη το καλοκαίρι του 2008. Η δικαίωση από το Πρωτοδικείο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας δεν ήρθε ποτέ, με αποτέλεσμα τα πλοία που έχει επιθεωρήσει και εγκρίνει ο Ελληνικός Νηογνώμονας και των οποίων τα πιστοποιητικά λήγουν, υποχρεούνται να αλλάξουν νηογνώμονα) για χρονικό διάστημα τριών ετών, αρχής γενομένης από 22 Απριλίου 1998, ΕΕΕΚ L 131/5-5-98, σελ. 34.

Η Ελλάδα εναρμόνισε την εσωτερική της νομοθεσία στο κοινοτικό κεκτημένο με το Π.Δ. 32/1997³⁰ το οποίο αντικατέστησε το Π.Δ. 482/1980³¹, δημοσίευσε δε «*κείμενο Πρότυπης Συμφωνίας μεταξύ του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των Οργανισμών, σχετικά με την εξουσιοδότησή τους, για τη διενέργεια των προβλεπόμενων από τις Διεθνείς Συμβάσεις ελέγχων και την έκδοση των απαιτούμενων για τα πλοία πιστοποιητικών*»³². Το Π.Δ. 32/1997³³ και το συναφές κείμενο πρότυπης συμφωνίας μεταξύ Υ.Ε.Ν. και αναγνωρισμένων οργανισμών προβλέπουν τη δυνατότητα ευρείας ανάθεσης αρμοδιοτήτων, με δύο βαθμούς εξουσιοδότησης: πλήρη και περιορισμένη.

1.2.4 Κριτική στο υφιστάμενο κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο (94/57/ΕΚ) – Η συμβολή των προτεινόμενων τροποποιήσεων

Παρά το γεγονός ότι τα δέκα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) που έχουν αναγνωρισθεί και σε εντυπωσιακό επίπεδο, έχουν ως στόχο την καθιέρωση

³⁰ «*Κοινή κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες ναυτικών αρχών σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22 Νοεμβρίου 1994*» (ΦΕΚ Α' 35/14-3-97), σελ. 563 επ. Αποκλειστική βάση εξουσιοδότησης του Π.Δ. 32/97 είναι το άρθρο 39 ΚΔΝΔ.

³¹ Π.Δ. 482/20 της 5/3-6-80 «*Περί εξουσιοδότησεως διεθνώς αναγνωρισμένων Νηογνώμωνων, Τεχνικών Εταιρειών και λοιπών Οργανισμών, δια τας επιθεωρήσεις των ελληνικών πλοίων και έκδοσιν των, υπό των οικείων ισχυουσών Διεθνών Συμβάσεων προβλεπομένων πιστοποιητικών, την παρακολούθησιν των ναυπηγήσεων-μετασκευών των πλοίων κλπ.*» (ΦΕΚ Α' 133) όπως τροποποιήθηκε από τα Π.Δ. 1021/81 (ΦΕΚ Α' 253), 253/84 (ΦΕΚ Α' 98), 406/83 (ΦΕΚ Α' 152), 112/95 (ΦΕΚ Α' 133), 233/95 (ΦΕΚ Α' 201). Το Π.Δ. 480/80 που εκδόθηκε με βάση τη νομοθετική εξουσιοδότηση των άρθρων 6 του Νόμου 4473/65 και 39 ΚΔΝΔ, κατήργησε σειρά προηγούμενων Β.Δ. που περιελάμβαναν μεμονωμένες αναθέσεις αρμοδιοτήτων, π.χ. Β.Δ. 28/1968, Β.Δ. 824/79 κλπ.

³² Υ.Α. αρ. 1218.73/04/97, ΦΕΚ Β'.

³³ Τροποποιήθηκε από: Π.Δ. 345/03, (314/Α/31.12.03) «*Τροποποίηση του π.δ. 32/97, (35/Α), όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίηση του από τα π.δ. 90/98 (82/Α) και 330/01 (219/Α), σε συμμόρφωση με την οδηγία 2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19-12-2001*».

Π.Δ. 330/01, (219/Α/2.10.01) «*Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του π.δ 32/1997 «κοινοί κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών σύμφωνα με την Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 (35/Α)*».

Π.Δ. 90/98, (82/Α/16.4.98) «*Τροποποίηση παραρτήματος άρθ. 13 π.δ. 32/1997 (Α/35) σύμφωνα με την οδηγία 97/58/ΕΚ της Επιτροπής της 26ης Σεπτεμβρίου 1997 που αφορά στην τροποποίηση της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22-11-94 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και των συναφών δραστηριοτήτων των ναυτικών αρχών*».

επαρκών προτύπων και τη μέριμνα για την τήρησή τους, εξακολουθούν να υφίστανται σοβαρές αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο καταβάλλονται αρκετές προσπάθειες σε ολόκληρο το σύστημα για την επίτευξη των απαραίτητων υψηλών προτύπων, κάτι που κατέστη σαφές με το ναυάγιο του πλοίου "Erika"³⁴, το οποίο είχε επιθεωρήσει ο ιταλικός νηογνώμονας RINA, μέλος της IACS.

Πολλοί ειδικοί του τομέα θεωρούν ότι δεν ανταποκρίνονται όλα τα μέλη του IACS στις υψηλές απαιτήσεις ποιότητας. Φαίνεται να υπάρχουν διαφορές τόσο ανάμεσα στις επιδόσεις των επιμέρους μελών του IACS όσο και εντός του ίδιου νηογνώμονα, όπου φαίνεται να εφαρμόζονται διαφορετικά πρότυπα ανάλογα με τη σημαία του σκάφους και/ή τον πελάτη. Πιο αναλυτικά:

Από νομοθετική άποψη, η εν λόγω οδηγία, αν και τελικά μεταφέρθηκε στη νομοθεσία όλων των κρατών μελών, έπασχε από ορισμένες αδυναμίες οι οποίες κατέστησαν σαφείς όταν τέθηκε σε ισχύ. Μία από τις βασικές αδυναμίες είναι ότι η αναγνώριση των νηογνωμόνων αφήνεται εξ ολοκλήρου στα επιμέρους κράτη μέλη χωρίς να υπάρχει εκ των προτέρων εναρμονισμένος και συγκεντρωτικός έλεγχος της εκπλήρωσης των κριτηρίων της οδηγίας από τους οργανισμούς που επιθυμούν να αναγνωρισθούν. Η ίδια έλλειψη εναρμονισμένης και συγκεντρωτικής προσέγγισης χαρακτηρίζει τους εκ των υστέρων ελέγχους των αναγνωρισμένων οργανισμών. Προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι αδυναμίες αυτές, οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αφορούν:

1. Την ευθύνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (από κοινού με ρυθμιστική επιτροπή) για την αναγνώριση ή την ανάκληση της αναγνώρισης νηογνωμόνων. Αυτό ήταν ευθύνη των κρατών μελών, την οποία τώρα θα μοιράζονται με την Επιτροπή.
2. Η δυνατότητα αναστολής της αναγνώρισης επί ένα έτος σε περίπτωση αδυναμιών του αναγνωρισθέντος οργανισμού, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε ανάκληση της αναγνώρισης εάν οι αδυναμίες αυτές δεν αντιμετωπισθούν.
3. Το καλό ιστορικό ολόκληρου του νηογνώμονα όσον αφορά την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης καθίσταται συνθήκη "εκ των ων ουκ άνευ" για τη χορήγηση ή τη διατήρηση της αναγνώρισης.

³⁴ Το ναυάγιο του "Erika" κατέδειξε σαφώς τους περιορισμούς της δράσης των νηογνωμόνων στον τομέα της έγκρισης της ναυπήγησης και στη συνέχεια της παρακολούθησης των σκαφών υπό την ευθύνη τους. Ο κλάδος (IACS) έχει ήδη αναλάβει δράση για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα αυτά, αλλά και να βελτιώσει τις δυνατότητες ανίχνευσης και ελέγχου των δομών των πλοίων που γηράσκουν, ιδιαίτερα όσον αφορά την υποβάθμιση του χάλυβα στις δεξαμενές έρματος. Οι βιομηχανίες πετρελαίου έχουν επίσης ανακοινώσει μέτρα για τη βελτίωση των ιδιωτικών τους συστημάτων επιθεώρησης, δεδομένου ότι οι περισσότερες από τις πετρελαϊκές εταιρείες έχουν δικά τους και ετησίως παράγουν περίπου 10.000 εκθέσεις επιθεώρησης δεξαμενοπλοίων. Οι εκθέσεις αυτές θα τίθενται στη διάθεση των κρατικών λιμενικών αρχών.

4. Σε περίπτωση ατυχήματος, αναγνωρίζεται και εναρμονίζεται σε κοινοτικό επίπεδο η ευθύνη των αναγνωρισμένων οργανισμών· η εν λόγω ευθύνη μπορεί να είναι απεριόριστη ή να περιορίζεται σε διάφορα επίπεδα ανάλογα με τη σοβαρότητα της πράξης ή της παράλειψης του νηογνώμονα.
5. Η αλλαγή κλάσης³⁵ του πλοίου υπόκειται πλέον σε αυστηρότερους κανόνες· ειδικότερα, καθιερώνεται η υποχρέωση του παλαιού νηογνώμονα να διαβιβάζει στο νέο νηογνώμονα το πλήρες ιστορικό του πλοίου.

Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία των επιθεωρήσεων που διενεργούν οι νηογνώμονες για την ασφάλεια των πλοίων και για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, η ενίσχυση των κανόνων βάσει των οποίων λειτουργούν και των ευθυνών τους είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις της Επιτροπής επιτυγχάνουν σε μεγάλο βαθμό αυτό το στόχο. Επίσης, η ενίσχυση της διαφάνειας έχει κεφαλαιώδη σημασία για την καλύτερη λειτουργία αυτού του συστήματος ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Αναγκαία είναι επίσης η μεγαλύτερη ετοιμότητα διάθεσης των σχετικών πληροφοριών σε τρίτους σε θέματα όπως η αλλαγή κλάσης, η αλλαγή ιδιοκτησίας και οι επεκτάσεις πιστοποιητικών, όπως προτείνεται από την Επιτροπή.

Η πρόταση της Επιτροπής πρέπει να χαιρετηθεί δεδομένου ότι στόχος της είναι να ενισχυθεί το σύστημα των νηογνώμωνων και να μετατραπεί η οδηγία 94/57/EK σε σημαντικό μηχανισμό για την εξασφάλιση ομοιόμορφων και υψηλών προτύπων. Ωστόσο, ενδέχεται να δημιουργηθούν ορισμένα προβλήματα στην πρακτική εφαρμογή του προτεινόμενου συστήματος.

- α. Όπως η χορήγηση, έτσι και η αναστολή ή η ανάκληση των αναγνωρίσεων των νηογνώμωνων θα είναι αποκλειστική ευθύνη της Επιτροπής και των κρατών μελών βάσει της διαδικασίας της επιτροπολογίας· δεδομένου ότι η συγκεκριμένη διαδικασία είναι η διαδικασία της ρυθμιστικής επιτροπής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν έχει δυνατότητα συμμετοχής ή έστω ενημέρωσης· δεδομένου μάλιστα ότι η ευθύνη παύει να απόκειται στα κράτη μέλη, τα εθνικά κοινοβούλια δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να ελέγχουν τις ενέργειες των αντίστοιχων δημόσιων διοικήσεων τους στο θέμα αυτό.
- β. Η διαδικασία αυτή εγείρει επίσης το πρόβλημα του κατά πόσον η Επιτροπή είναι ικανή να ανταποκριθεί στη νέα αυτή ευθύνη και ποια μέσα απαιτούνται για να

³⁵ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλης, Β' έκδοση, Αθήνα, 2007, σελ. 225-245.

αποκτήσει αυτή την ικανότητα· λαμβάνοντας υπόψη το υψηλό επίπεδο τεχνικών γνώσεων που απαιτούνται στον τομέα αυτό, οι πόροι, τόσο οικονομικοί όσο και έμψυχοι, που θα απαιτηθούν προκειμένου να λειτουργήσει αποτελεσματικά το σύστημα, θα είναι ιδιαίτερα αξιόλογοι, εκτός εάν βρεθεί κάποιος τρόπος αξιοποίησης των υφιστάμενων πόρων των κρατών μελών.

- γ. Οι κανόνες περί ευθύνης³⁶ οι οποίοι θα εφαρμόζονται στους εν λόγω νηογνώμονες σε περίπτωση ζημιών που έχουν προκύψει από πράξεις ή παραλείψεις τους κλιμακώνονται συναρτήσει της σοβαρότητας της πράξης ή της παράλειψης σε μια προσπάθεια να εφαρμοσθεί ένα ενιαίο σύστημα ευθύνης· ωστόσο, τα επίπεδα ευθύνης πρέπει να καθορίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τον εσωτερικό νομικό τους σύστημα, δεδομένου ότι οποιοδήποτε άλλο, ενωσιακής εμβέλειας, σύστημα δεν θα είναι σε θέση να εφαρμοσθεί σε όλα τα κράτη μέλη λόγω των διαφορών στα νομικά συστήματα, εκτός εάν η Επιτροπή παρουσιάσει νομοθετική πρόταση για την κοινή ευθύνη σε ολόκληρη την Ε.Ε. στην οποία να εκθέτει όλες τις λεπτομέρειες ενός τέτοιου συστήματος.

Τα εν λόγω προβλήματα μπορούν να επιλυθούν ικανοποιητικά με ελάχιστες τροποποιήσεις της πρότασης της Επιτροπής, δεδομένου ότι ο βασικός στόχος της πρότασης, δηλαδή η ενίσχυση του συστήματος των νηογνώμωνων, αξίζει την αμέριστη υποστήριξη.

1.2.5 (α) Λόγοι αμφισβήτησης της εμπιστοσύνης προς τους Νηογνώμονες – τα μέτρα βελτίωσης και ο ρόλος της IACS (Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων)

Τρεις κυρίως λόγοι φαίνεται να εξηγούν το φαινόμενο της κρίσης εμπιστοσύνης προς τους νηογνώμονες. Ο πρώτος αφορά την οργάνωση και λειτουργία των οργανισμών αυτών, οι επόμενοι δύο εκφράζουν περισσότερο τα «σημεία των καιρών».

Ο πρώτος λόγος συνίσταται στον ακραιφνή ανταγωνισμό στον οποίο επιδίδονται οι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο της ασφάλειας οργανισμοί. Ελάχιστοι και με διεθνή φήμη στο ξεκίνημά τους, οι νηογνώμονες έχουν πολλαπλασιαστεί, υπερβαίνοντας τον αριθμό των 50. Η πληθώρα της προσφοράς έβλαψε την ποιότητα των υπηρεσιών και έφερε

³⁶ Ελ. Γεωργαντόπουλος, Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική, εκδ. Λιοντής, σελ. 188-191.

στο προσκήνιο μία νέα κατηγορία οργανισμών, τους λεγόμενους νηογνώμονες ευκολίας. Καλές και κακές προσπάθειες συμφύρονται. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημειώνει ότι *«ένας μεγάλος αριθμός των εταιρειών αυτών δεν είναι σε θέση πλέον να προσφέρουν ικανοποιητικές υπηρεσίες με βάση την εμπειρία, την αξιοπιστία και την επαγγελματική ικανότητά τους, ούτε παρουσιάζουν τα παραδοσιακά αυτά χαρακτηριστικά που θεωρούνται ότι πρέπει να συγκεντρώνουν για να ενεργούν στο όνομα των εθνικών αρχών»*³⁷.

Η έξαρση του ανταγωνισμού αλλάζει πράγματι τις προτεραιότητες. Ο στόχος διατήρησης του μεγαλύτερου αριθμού πλοίων στους καταλόγους του νηογνώμονα προηγείται και ενδεχομένως νοθεύει τα κριτήρια της ασφάλειας. Η δυσπιστία οδηγεί με τη σειρά της σε ανεξάρτητες και παράλληλες επιθεωρήσεις του πλοίου από ναυλωτές, ασφαλιστές και εθνικές αρχές, με συνέπεια τη δυσανάλογη καθυστέρηση του απόπλου και την αύξηση του κόστους³⁸.

Ωστόσο, θα ήταν ελλιπές να περιοριστεί η παραπάνω διαπίστωση στη δραστηριότητα των νηογνώμωνων. Πιο συγκεκριμένα, αφορά μια μερίδα εφοπλιστών ή άλλων μη ναυτιλιακών συμφερόντων που αντιμετωπίζουν την αγοραπωλησία του πλοίου ως μέσο κερδοσκοπίας, μια μερίδα εταιρειών διαχείρισης πλοίων, που στηρίζουν την ανταγωνιστικότητά τους στην ελαχιστοποίηση των δαπανών συντήρησης και λειτουργίας του πλοίου, μια μερίδα φορτωτών που συνεχίζουν να ευνοούν το πλοίο που δεν πληροί τους όρους ασφάλειας αλλά προσφέρει χαμηλότερο ναύλο, μια μερίδα ασφαλιστών που δεν αξιολογούν σωστά τον ασφαλιζόμενο κίνδυνο.

Πράγματι, η υπερπροσφορά των υπηρεσιών σε όλους τους τομείς νοθεύει τους ανταγωνιστικούς όρους και οδήγησε την καθηγήτρια Remond- Gouilloud να δηλώσει στη Γαλλική Γερουσία ότι: *«καθένας από τους συμμετέχοντες στην αλυσίδα της*

³⁷ Πρόταση για απόφαση Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων και προτύπων για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης και Ελέγχου Πλοίων, COM (93) 218 τελικό της 19 Μαΐου 1993, σελ. 3.

³⁸ Κριτικές από ασφαλιστικούς κύκλους υποστηρίζουν ότι παθολογικά συμπτώματα εμφανίστηκαν και στις επιθεωρήσεις των πολύ γνωστών οργανισμών. Πιο συγκεκριμένα, βλ. Mauvel (P.): *La perception des risques, Prévention technique et couverture financière des risques maritimes*, Infremer, Paris 1993, σελ. 5-10. Επίσης, διατυπώθηκαν κριτικές για την ελλιπή εκπροσώπηση σημαντικών συμφερόντων στη διεύθυνση των νηογνώμωνων, όπως π.χ. των ναυτικών, των ασφαλιστών κλπ., παρόλο μάλιστα τον αυξανόμενο δημόσιο ρόλο των νηογνώμωνων. Βλ. Goss (R.): *Safety in Sea Transport*, J.Tr. Eco and Pol 1994, no 1, σελ. 99.

θαλάσσιας μεταφοράς μοιάζει να έχει δίπλα του έναν κακό εαυτό που τον σπρώχνει με πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού να απαρνείται τις ίδιες του τις αρχές»³⁹.

Τα φαινόμενα αυτά αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα εξαιτίας ενός τρίτου λόγου, του προσανατολισμού της ναυτιλιακής πολιτικής που ασκούν τα κοινοτικά όργανα και οι διεθνείς οργανισμοί. Πράγματι η νομοθετική παραγωγή κανόνων ασφαλείας τείνει πλέον να παραχωρήσει τη θέση της σε μέτρα για την αυστηρότερη και συνεπέστερη εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων. Είναι αλήθεια ότι, παρόλη την ευρεία αποδοχή των διεθνών κανόνων, παρατηρείται πλέον η δημιουργία γεωγραφικών ζωνών ανάλογα με το βαθμό συμμόρφωσης. Οι ειδικοί μιλούν εξάλλου για διαφορετικές νοοτροπίες συμμόρφωσης, από την προσπάθεια αποφυγής σε αυτή του ελάχιστου κόπου και κόστους έως αυτήν που θα αποκαλούσαμε «κουλτούρα ασφάλειας»⁴⁰.

Μέσα στο πλαίσιο αυτό εντάχθηκε η αναβάθμιση του ρόλου του κράτους του λιμένα. Αν και οι προαναφερθείσες διεθνείς συμβάσεις προέβλεπαν ήδη τη δυνατότητα παρέμβασής τους, ενεργοποιείται ουσιαστικά τα τελευταία χρόνια και βρίσκει τη θέση του ως τέταρτου κρίκου του καθεστώτος ασφάλειας. Μνημόνια περιφερειακής εμβέλειας⁴¹, ενισχυμένα όσον αφορά τον Ευρωπαϊκό χώρο με κοινοτικές οδηγίες⁴², οργανώνουν και ενδυναμώνουν τα συστήματα ελέγχου του κράτους του λιμένα. Στο ίδιο πνεύμα, το Μάρτιο 1998, η ITF (International Transport Federation) πρότεινε στα μέλη της να εγκαταλείψει την έννοια της «σημαίας ευκολίας» υπέρ του κριτηρίου του ελέγχου, ώστε να μεθοδευτεί καλύτερα η προστασία της ζωής και της εργασίας στη θάλασσα. Φυσική συνέπεια της τάσης αυτής είναι ο έλεγχος να ξεκινάει από την πιστοποίηση των ικανοτήτων του ίδιου του επιθεωρητή και των οργάνων του.

³⁹ Senat (Rapport): Transport maritime: plus de sécurité pour un mer et un littoral plus propre, 1993-94, σελ. 76.

⁴⁰ Βλ. Mathiensen (Tor-Chr.): The Maritime Safety Regime into the New Millenium, The Economist Conference: "Shipping: The Maritime Bridge into the New Millenium", Αθήνα, 2-3 Δεκεμβρίου 1997.

⁴¹ Κυρίως το «Μνημόνιο Παρισίων» που ιδρύθηκε το 1982 ως διοικητικής μορφής συνεργασία για την εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, το μνημόνιο ασιατικο-ατλαντικής συνεργασίας (1993) κλπ. Πρβλ. Ρούκουνα (Ε.): Ενίσχυση του κράτους του λιμένος κατά τη νέα Σύμβαση των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας και το Memorandum των Παρισίων, προσφορά στον Η. Κρίσπη, Αθήνα, 1995, 611 επ.

⁴² Οδηγία 95/21/ΕΚ της 19 Ιουνίου 1995 για την επιβολή σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία του κράτους-μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ΕΕΕΚ L 157 της 7/795, σελ. 1.

Σε απάντηση της επανειλημμένης λοιπόν κριτικής, ιδρύθηκε η Διεθνής Ένωση των Νηογνώμωνων, γνωστή ως IACS (International Association of Classification Societies) με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και, συνακόλουθα, της εικόνας των μελών της. Παράλληλα με την προσπάθεια αυτορύθμισης, ο διεθνής και κοινοτικός νομοθέτης υιοθέτησαν μέτρα για την επιλογή και αναγνώριση των οργανισμών που παρέχουν εκείνα τα εχέγγυα εμπειρίας, ικανότητας και επαγγελματισμού που θα τους επιτρέπουν να ενεργούν στο όνομα και λογαριασμό των κρατικών αρχών.

Πρωτοεμφανιζόμενη στις 11 Σεπτεμβρίου 1968 στο Αμβούργο, η IACS αναδιοργανώθηκε το 1991 και αριθμεί σήμερα 10 μέλη:

- ο Αγγλικός Νηογνώμονας (LR) [Register LLOYD'S],
- ο Αμερικανικός Νηογνώμονας (ABS) [American Bureau of Shipping],
- ο Γαλλικός Νηογνώμονας (BV) [Bureau Veritas],
- ο Γερμανικός Νηογνώμονας (GL) [Germanischer Lloyd],
- ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας (NK) [Nippon Kaiji Kyokai] (Class NK),
- ο Ιταλικός Νηογνώμονας (RINA) [Registro Italiano Navale],
- ο Κινεζικός Νηογνώμονας CCS [China Classification Society],
- ο Κορεατικός Νηογνώμονας (KR) [K. Register of Shipping],
- ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (DNV) [Det Norske Veritas], και
- ο Ρωσικός Νηογνώμονας (RS) [R. Register of Shipping].

Ουσιαστικά συγκεντρώνει τους παλαιότερους και γνωστότερους νηογνώμονες σε παγκόσμια κλίμακα, οι οποίοι κατατάσσουν το 95% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας ή, σε αριθμό πλοίων, το 50% του διεθνούς στόλου. Καλύπτει δε αποκλειστικά τις υπηρεσίες που αφορούν πλοία ή πλωτά γεωτρύπανα ανοιχτής θάλασσας, έστω και αν τα μέλη της επεκτείνουν τις εργασίες τους και σε άλλους οικονομικούς τομείς.

Κύρια αντικείμενα της ένωσης αυτής αποτελούν τόσο τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων, κατηγοριοποιώντας αυτά σε κλάσεις, όσο και η τήρηση των μέτρων για αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από αυτά. Στόχος της είναι να θεωρείται η ιδιότητα του μέλους της IACS ως εγγύησης ποιότητας και τεχνογνωσίας. Η συμβολή της διεθνούς αυτής ένωσης στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικά, αλλά και στη ρύθμιση μέσω της συλλογικής τεχνικής υποστήριξης, στον έλεγχο-συμμόρφωση,

καθώς και την έρευνα και την ανάπτυξη είναι πολύ σημαντικές. Η πραγματοποίηση των στόχων αυτών επιδιώκονται με δραστηριότητες εκτός και εντός της Ένωσης⁴³.

Προς τα έξω, η IACS δραστηριοποιείται στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών και βρίσκεται σε διαρκή συνεργασία με κοινοτικά όργανα και συλλογικούς φορείς της ναυτιλίας. Εντονότερη όμως είναι η δραστηριότητά της προς τα έσω, για να διατηρείται η εμπιστοσύνη όλων των μελών στο ότι οι υψηλές απαιτήσεις ασφάλειας τηρούνται χωρίς παρεκκλίσεις. Υιοθετήθηκαν γι' αυτό το λόγο:

1. Κώδικας Δεοντολογίας
2. Πρόγραμμα πιστοποίησης για το σύστημα ποιότητας⁴⁴ και κυρίως
3. Συμφωνία μεταξύ των μελών για τις περιπτώσεις αλλαγής κλάσης⁴⁵, με παράλληλη τακτική ενημέρωση των ενδιαφερόμενων φορέων, ιδιωτικών και κρατικών, για τις μεταβολές αυτές⁴⁶.

Σήμερα η IACS, που πρόκειται για μία μη κυβερνητική οργάνωση, αποτελεί τον κύριο συνεργάτη με συμβουλευτικό χαρακτήρα, σε θέση παρατηρητή, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Μέσω αυτού εκδίδονται οι διάφορες οδηγίες του IMO.

Μία από τις χαρακτηριστικότερες αυτές οδηγίες με παγκόσμια αποδοχή σήμερα είναι η «Διεθνής Σύμβαση SOLAS» που αφορά την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα.

⁴³ Mathiensen (Tor-Chr.): The Changing role of Ship Classification Societies, Sname Annual Meetijg 97, Ottawa, 18 October 1997.

⁴⁴ Quality System Certification Scheme.

⁴⁵ Transfer of Class Agreement. Η συμφωνία αυτή προβλέπει την υποχρέωση κάθε μέλους IACS να μη δεχθεί να απονείμει την κλάση του πλοίου έως ότου πραγματοποιηθούν όλες οι οφειλόμενες επιθεωρήσεις και τηρηθούν οι παρατηρήσεις και συστάσεις του προηγούμενου νηογνώμονα.

⁴⁶ Στις δραστηριότητες αυτές προστίθεται η υιοθέτηση προγραμμάτων όπως:

- α) Το Πρόγραμμα Ενισχυμένων Επιθεωρήσεων σε πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, χημικά δεξαμενόπλοια και φορτηγά (ESP), το οποίο προβλέπει ενδεδειγμένες επιθεωρήσεις για τα πλοία των παραπάνω κατηγοριών που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις (π.χ. ηλικίας).
- β) Condition Assessment Program: Ανταποκρίνεται στην απαίτηση των μεγάλων ναυλωτών για αξιολόγηση των υποψήφιων πλοίων. Σε μια τέτοια περίπτωση ο νηογνώμονας διενεργεί κατά παραγγελία του πλοιοκτήτη, έλεγχο πιο ενδελεχή από αυτόν της Ειδικής Επιθεώρησης και βαθμολογεί το πλοίο από ένα (1) έως πέντε (5).
- γ) Formal Safety Program: Έχει σκοπό την ad hoc εκτίμηση του κινδύνου που υπάρχει για την αξιοπλοΐα του πλοίου ως συνέπεια ζημίας ή ελαττώματος που έχει εντοπισθεί στα μηχανολογικά του συστήματα.

Είναι η ευθύνη του ιδιοκτήτη να εξασφαλίσει κατάλληλη συντήρηση του σκάφους μέχρι την επόμενη έρευνα που απαιτείται από τους κανόνες. Είναι το καθήκον του ιδιοκτήτη, ή του αντιπροσώπου του, να ενημερώσει την κοινωνία για οποιαδήποτε γεγονότα ή περιστάσεις που έχουν επιπτώσεις στην κατηγορία.

Όπου οι όροι για τη συντήρηση της κατηγορίας δεν συμμορφώνονται, η κατηγορία θα ανασταλεί, θα αποσυρθεί ή θα αναθεωρηθεί σε μια διαφορετική σημείωση. Το σκάφος μπορεί να χάσει την κατηγορία του είτε προσωρινά είτε μόνιμα. Η πρώτη περίπτωση αναφέρεται ως «αναστολή» της κατηγορίας, ενώ η δεύτερη ως «απόσυρση» της κατηγορίας.

Στην περίπτωση που οι έρευνες δεν πραγματοποιούνται μέσα στον καθορισμένο χρόνο ή πλαίσιο, ή εάν το σκάφος χρησιμοποιείται με έναν τρόπο που είναι έξω από τον προσδιορισμό ταξινόμησής του, η αναστολή μπορεί να πραγματοποιηθεί αυτόματα.

Αξίζει επίσης να σημειωθούν δύο τάσεις: Αφενός η έκδοση οδηγιών για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή των κανονισμών και τις αντίστοιχες επιθεωρήσεις, κυρίως στην κατηγορία των φορτηγών πλοίων, αφετέρου η έκδοση ενοποιημένων τεχνικών κανόνων που μέχρι πρόσφατα διέφεραν από νηογνώμονα σε νηογνώμονα. Η τελευταία αυτή δραστηριότητα τείνει σαφώς να ανυψώσει το επίπεδο των υφισταμένων τεχνικών προτύπων κατασκευής, στο όνομα της ασφάλειας.

Στην ίδια λογική, εντάσσονται και άλλα σημαντικά βήματα στο πλαίσιο της IACS, όπως η προετοιμασία για την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, μέτρα εκπαίδευσης των επιθεωρητών και ελέγχου των μη αποκλειστικών συνεργατών, συνεργασία με τις αρχές του κράτους λιμένα, καθώς και η δημιουργία εξωτερικής συμβουλευτικής Επιτροπής για θέματα ποιότητας.

Ο ρόλος που διαδραματίζει η IACS δημιουργεί όμως στα μέλη της και υποχρεώσεις. Από τη σκοπιά του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού, πρόκειται για ένωση επιχειρήσεων των οποίων οι αποφάσεις και συμφωνίες είναι δυνατό να εμπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 85§1 ΣυνθΕΚ, εφόσον έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τη νόθευση του ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη αγορά και μπορούν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

Θα μπορούσε βέβαια να υποστηριχθεί ότι συμφωνίες τεχνικού χαρακτήρα εξαιρούνται από την απαγόρευση των συμπράξεων ακριβώς διότι δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Έρεισμα στο επιχείρημα αυτό δίνουν οι κανονισμοί 4056/86⁴⁷, 1017/68⁴⁸, 3975/87⁴⁹, οι οποίοι καθορίζουν τον τρόπο εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες, χερσαίες και αεροπορικές μεταφορές αντίστοιχα. Και τα τρία αυτά νομοθετήματα προβλέπουν ρητά ότι η απαγόρευση του άρθρου 85§1 δεν εφαρμόζεται σε ένα περιοριστικά αναφερόμενο αριθμό συμφωνιών, αποφάσεων και πρακτικών που έχουν μόνο ως αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία⁵⁰.

Ειδικότερα, το άρθρο 2(1) (α) του Κανονισμού 4056/86 για τις θαλάσσιες μεταφορές, κάνει μνεία στις συμφωνίες «*θέσπισης ή ομοιόμορφης εφαρμογής προδιαγραφών ή προτύπων για τα πλοία και άλλα μεταφορικά μέσα, το υλικό, την τροφοδοσία και τις μόνιμες εγκαταστάσεις*»⁵¹. Αν και το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού αφορά μόνο επιχειρήσεις θαλάσσιας μεταφοράς, η εν λόγω μνεία παρουσιάζει ενδιαφέρον, αφού η θέσπιση των προτύπων αυτών για τα πλοία αποτελεί, κατά παράδοση, δραστηριότητα όχι των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά των νηογνωμόνων.

Ωστόσο, το ζήτημα είναι κατά πόσο οι συμφωνίες και αποφάσεις της IACS είναι αποκλειστικά τεχνικού χαρακτήρα. Πράγματι, η επίκληση του επιχειρήματος περί μη εφαρμογής του άρθρου 85§1 ΣυνθΕΚ πρέπει να γίνεται με σύνεση λόγω της περιορισμένης εμβέλειάς του. Οι προαναφερθείσες ρυθμίσεις ερμηνεύονται στενά, εξαιρούν δε του πεδίου εφαρμογής τους κάθε συμφωνία που εκτός της τεχνικής διάστασης, είναι αντικείμενο ή αποτέλεσμα εμπορικής φύσης⁵².

Συνεπώς, η παρεμβολή εμπορικών στοιχείων (π.χ. υπό τη μορφή ανταλλαγής πληροφοριών για την πελατεία) μπορεί να οδηγήσει στο χαρακτηρισμό της συμφωνίας ή απόφασης ως *prima facie* περιοριστικής του ανταγωνισμού. Και σε αυτή βέβαια την

⁴⁷ ΕΕΕΚ L 378/31-12-86, σελ. 4.

⁴⁸ ΕΕΕΚ L 175/23-7-68, σελ. 1.

⁴⁹ ΕΕΕΚ L 344/31-12-87, σελ. 1.

⁵⁰ Άρθρο 2 του Κανονισμού 4056/86, άρθρο 3 του Κανονισμού 1017/68 και άρθρο 2 του Κανονισμού 3975/87.

⁵¹ Λία Ι. Αθανασίου, Έργο και Ευθύνη των νηογνωμόνων, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1999, σελ. 33.

⁵² Βλ. Clough (M.) and Randolph (F.): Shipping and EC Competition Law, Butterworths, 1991, σελ. 204.

περίπτωση υπάρχει η δυνατότητα απαλλαγής από την απαγόρευση, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 85§3 της Συνθήκης. Η διάταξη του άρθρου αυτού προβλέπει ρητά τη δυνατότητα μη εφαρμογής της απαγόρευσης σε συμφωνίες, αποφάσεις ή πρακτικές που συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων, ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εφόσον δεν επιβάλλονται περιορισμοί μη απαραίτητοι για την επίτευξη των στόχων τους, ούτε παρέχεται στους συνεργαζόμενους οργανισμούς η δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της αγοράς. Η εκτίμηση είναι ζήτημα πραγματικό, αν και σε γενικές γραμμές η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διάκειται ιδιαίτερα θετικά προς τις συμπράξεις ή κοινές επενδύσεις που ευνοούν την εναρμόνιση τεχνικών προτύπων ή, ευρύτερα, την τεχνολογική εξέλιξη.

Ας πάρουμε ως παράδειγμα τη «*Συμφωνία περί αλλαγής κλάσης*». Η συμφωνία αυτή έχει ως στόχο την παρεμπόδιση της γνωστής ως «class hopping» πρακτικής, δηλαδή της διαδοχικής αλλαγής των νηογνώμωνων, όπου έχει καταταχθεί ένα πλοίο, με σκοπό την αποφυγή των επιβαλλόμενων, για τη συμμόρφωση προς τους κανόνες ασφάλειας, εργασιών συντήρησης ή επισκευών. Η όλη λογική βασίζεται στη διαφάνεια, και συνεπώς στην ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με την κίνηση των πελατών και την πολιτική των επιχειρήσεων όχι μόνο μεταξύ των μελών της IACS αλλά μεταξύ αυτών και τρίτων φορέων, κυρίως ασφαλιστικών οργανισμών και εθνικών αρχών. Κατά μία άποψη, στο σύστημα ελλοχεύουν δύο κίνδυνοι: αφενός μεν η κατάργηση οποιουδήποτε μυστικού ανταγωνισμού σε μία αγορά όπου, παρά το μεγάλο αριθμό νηογνώμωνων, υπάρχει υψηλός βαθμός συγκέντρωσης στα μέλη της IACS, αφετέρου δε η αναχαίτιση των δραστηριοτήτων άλλων οργανισμών που δε μετέχουν στη συμφωνία. Τα μέλη της IACS υποστηρίζουν ότι η συμφωνία δεν έχει οικονομικό χαρακτήρα, αφού θέματα τιμολόγησης είναι εκτός των αρμοδιοτήτων της IACS, επιπλέον δε ότι ισχυρός ανταγωνισμός συνεχίζει να υφίσταται μεταξύ τους σε ό,τι αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών, την οργάνωση και δυνατότητα εξυπηρέτησης, την τεχνογνωσία και την έρευνα⁵³.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρεται να έχει αποδεχθεί τη νομιμότητα της συμφωνίας, ενόψει της κεφαλαιώδους σημασίας που αποκτά η ασφάλεια στο πλαίσιο της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής και της ανάγκης να καταπολεμηθούν τα υποβαθμισμένα πλοία. Ο θεσμικός ρόλος της IACS για την προαγωγή των στόχων αυτών δε χρειάζεται να επισημανθεί ξανά.

⁵³ Mathiensen (Tor-Chr.): The Shipping Industry and the roles of IACS, Luncheon Seminar, DNV-Høvik, 12 Δεκεμβρίου 1997.

1.2.5 (β) Κριτήρια IACS

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια δίνεται ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα ασφάλειας και ποιότητας των πλοίων. Τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και οι κρατικές αρχές ενδιαφέρονται για τη συνεχώς αυξανόμενη επίδραση της τεχνολογίας στο περιβάλλον, με έμφαση στις ασφαλείς και ποιοτικές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται⁵⁴.

Σύμφωνα με τον κώδικα ISM προβλέπεται υποχρεωτική εφαρμογή του κριτηρίων IACS σε όλα τα εμπορικά πλοία άνω των 500 κ.ο.χ.⁵⁵. Ειδικότερα για: (α) τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, χημικά δεξαμενόπλοια, υγραεριοφόρα, φορτηγά χύδην ξηρού φορτίου, επιβατηγά πλοία και φορτηγά υψηλής ταχύτητας μέχρι την 1η Ιουλίου 1998, (β) όλα τα λοιπά φορτηγά και οι κινητές μονάδες εξόρυξης πετρελαίου⁵⁶ μέχρι την 1η Ιουλίου 2002.

Ο Ε. Τζαννάτος⁵⁷ σημειώνει ότι η εφαρμογή ενός συστήματος ποιοτικής διαχείρισης στη ναυτιλία πρέπει να λαμβάνει υπόψη: (1) την επικινδυνότητα αλλά και ευαισθησία του θαλασσίου περιβάλλοντος, (2) την ποσοτική και ποιοτική διαφορετικότητα των μεταφερόμενων φορτίων καθώς και την επικινδυνότητα τους, (3) την ασφάλεια της ζωής των επιβατών και πληρωμάτων, (4) την ασφαλή διεκπεραίωση μεταφοράς των φορτίων, (5) την τεχνολογική πολυπλοκότητα και πολυσυνθετικότητα των πλοίων, (6) την εργασιακή, εκπαιδευτική και συχνά εθνική σύνθεση των πληρωμάτων και (7) την αδυναμία συνεχούς, άμεσης και αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ ναυτιλιακού γραφείου και του πλοίου.

⁵⁴ Το νέο σχέδιο πιστοποίησης ποιότητας (green award) αποτελεί πρωτοβουλία του λιμένα του Ρότερνταμ και προβλέπεται να αποκτήσει διεθνή αναγνώριση. Στην ουσία είναι ένα πιστοποιητικό που αναγνωρίζει την εξαιρετική προσοχή και φροντίδα για την ποιότητα του πλοίου και τις προσπάθειες του πληρώματος. Το δανικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο ELEO Maersk (298.000 d.w.t.) ναυπήγησης 1992 και εφοδιασμένο με διπλά τοιχώματα, είναι το πρώτο που πιστοποιήθηκε και δικαιούται 6% έκπτωση στα λιμενικά τέλη.

⁵⁵ Βλ. Ελληνικός Νηογνώμονας (1995), «*Ασφαλής Διαχείριση και Διασφάλιση Ποιότητας στη Ναυτιλία*», Ναυτεμπορική, ειδική έκδοση «Ολική Ποιότητα», Μάρτιος 1995, σελ. 34.

⁵⁶ Mobile Offshore Drilling Units. Σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου των Υπουργών της Ε.Ε. (1994) η εφαρμογή του Κώδικα ISM σε όλες τις τακτικές μεταφορές Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων και Ro-Ro από ή προς τα κοινοτικά λιμάνια έχει οριστεί να ισχύει από την 1^η Ιουλίου 1996.

⁵⁷ Βλ. «Ποιοτική Διαχείριση στη Ναυτιλία», σελ. 15.

Η καινοτομία που εισάγουν τα κριτήρια IACS αφορά στην άμεση και όπως φαίνεται επιτακτική ανάγκη συνεχούς επικοινωνίας γραφείου και πλοίου⁵⁸. Ευλόγως αυτό το σημείο πηγάζει από την ολοένα και περισσότερη πίεση των ναυλωτών να αποδεχθούν τα ελάχιστα τουλάχιστον επίπεδα ικανότητας του πληρώματος για να διεξαχθεί μία ασφαλής μεταφορά του φορτίου, γεγονός που στο παρελθόν δεν είχε και ιδιαίτερη σημασία⁵⁹.

Η πλευρά των νηογνωμόνων υποστηρίζει ότι ο κώδικας είναι επαναστατικός διότι είναι η πρώτη προσπάθεια του IMO να θεσπίσει ένα γενικό πρότυπο για τη διαχείριση της ποιότητας στη ναυτιλία⁶⁰. Μάλιστα, υπήρξε μία περίοδος οκτώ ετών (1995-2002) προαιρετικής εφαρμογής του κώδικα για όλα σχεδόν τα ποντοπόρα πλοία και τις εταιρίες που έχουν το "management" και μία περίοδος τεσσάρων ετών καθολικής εφαρμογής του (2003-2006)⁶¹.

Προσθέτουν ότι όποια εταιρία ή πλοίο δεν έχει τα πιστοποιητικά που ορίζει ο κώδικας μέχρι τη χρονική ημερομηνία του 1998 δε θα της επιτραπεί να μετέχει στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, πράγμα λίαν υπερβολικό⁶².

Σύμφωνα με τα κριτήρια κάθε εταιρία έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις⁶³: (α) να εφαρμόσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης το οποίο θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του κώδικα, (β) να θεσπίσει μία πολιτική ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στην οποία να καθορίζεται με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι του κώδικα, (γ) να καταγράψει τις καθορισμένες ευθύνες και τις αρμοδιότητες

⁵⁸ Βλ. Lloyd's Register (1995), *"The ISM Code and 150 9002 Guidelines for Ship Operators"*.

⁵⁹ Είναι γνωστή η αντίδραση ορισμένων πλοιοκτητών ότι οι διάφοροι επιθεωρητές (surveyors) συχνά δεν επιτελούν σωστά το έργο που τους έχει ανατεθεί, ίσως επειδή κάποιοι δεν έχουν και τις απαραίτητες γνώσεις και επομένως δεν είναι αποκλειστικά ευθύνη του πληρώματος εάν κάτι πάει άσχημα.

⁶⁰ Βλ. J. Rose (1995), *"ISM, The lme to get on board"*, Shipping, October 1995.

⁶¹ Εξαιρούνται τα μικρής χωρητικότητας πλοία (κάτω των 150 grt), τα αλιευτικά, τα σκάφη αναψυχής, κακώς κατά τη γνώμη μας διότι είναι σημαντικές εστίες ρύπανσης της θάλασσας, και τα πολεμικά πλοία, που ούτως ή άλλως εξαιρούνται από όλες σχεδόν τις διεθνείς συμβάσεις για θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

⁶² Σωστά ο Α. Γουλιέλμος σημειώνει ότι οι νηογνώμονες είναι φανατικοί υποστηρικτές της υιοθέτησης του ISM από τη στιγμή που βρίσκονται ανάμεσα στους παραλήπτες των σχετικών αμοιβών. Βλ. και το σύγγραμμα του ιδίου, *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, σελ. 223-28, 1993.

⁶³ Βλ. Ι. Τσενέμπης (1993): «Ασφαλής Διαχείριση Πλοίου», *Δελτίο της Ναυτιλίας*, τεύχος 129, NEE.

του προσωπικού που ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας και να τους εξασφαλίσει τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους⁶⁴.

Απαραίτητο και πιο βασικό στοιχείο για την καλύτερη εφαρμογή του κώδικα είναι η επιβολή του από τη διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρίας, μόνο που θα πρέπει να πειστεί η επιχείρηση για τα οφέλη που ενδεχόμενα θα αποκομίσει. Αναμφίβολα η εφαρμογή του κώδικα θα επιφέρει ορισμένες σημαντικές βελτιώσεις στον τρόπο που διοικούνται τα πλοία, τόσο από την πλευρά του "shipboard management" όσο και από αυτήν του "shore-based management".

Η σημερινή κατάσταση σχετικά με τα επίπεδα ποιότητας στη ναυτιλία χαρακτηρίζεται από τέσσερα επίπεδα διαχείρισης⁶⁵: (1) τις επιχειρήσεις που έχουν ήδη πιστοποιηθεί ή λειτουργούν με κάποιο σύστημα διαχείρισης ποιότητας (σχετικά μικρός αριθμός), (2) ένα μεγάλο μέρος εταιριών που διαφέρουν στο επίπεδο της λειτουργίας αλλά είναι υπεύθυνες για τις δραστηριότητες τους και το προσωπικό τους ενώ η διαχείριση τους παρουσιάζει διάφορα επίπεδα επιτυχίας, (3) οι εταιρίες που παρατυπούν και θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, το φορτίο, το πλοίο και το περιβάλλον για λόγους καθαρά οικονομικούς, (4) οι εταιρίες που ενώ διαθέτουν πλοία χαμηλών προδιαγραφών, παρέχουν σημαντικές υπηρεσίες κυρίως σε χώρες του τρίτου κόσμου.

Ένα άλλο ενδιαφέρον ζήτημα αφορά τα κριτήρια για την επιλογή των μελών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε αποφάσεις της που αφορούν κυρίως τις προθεσμιακές αγορές εμπορευμάτων, έχει καθορίσει γενικές αρχές για την απόκτηση της ιδιότητας μέλους σε μια εμπορική ένωση.

Στην περίπτωση της IACS, η απόκτηση της ιδιότητας του μέλους στηρίζεται σε κριτήρια αντικειμενικά και μη διακριτικά (π.χ. εμπειρία, φερεγγυότητα, σύνθεση διοικητικών συμβουλίων), να αποφεύγεται ο καθορισμός κλειστού αριθμού μελών καθώς και να παρέχεται η δυνατότητα προσφυγής σε περίπτωση αρνητικής απόφασης. Η σημασία της συμμετοχής στην IACS είναι μεγάλη, ιδίως αν αναλογιστούμε το θεσμικό της ρόλο στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών, τη δραστηριοποίησή της για την εφαρμογή κοινών τεχνικών κανόνων, ενώ πολύ σημαντικό είναι και το ανοιχτό δίκτυο επικοινωνίας μεταξύ των μελών και τρίτων δημόσιων ή ιδιωτικών φορέων.

⁶⁴ Βλ. IMO Resolution A 741 ISM Code (1994), "The Cornerstone of Good Safety Management is Commitment from the Top", p. 4.

⁶⁵ Βλ. Ε. Τζαννάτος, ό.π., σελ. 18.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

2.1 Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

2.1.1 Γενικά- Κανόνες νηολόγησης

Το πλοίο από τη φύση του είναι πράγμα κινητό. Και ως κινητό το εκλαμβάνει ο νομοθέτης τόσο στη νομική έννοια του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.), όσο και σε αυτή του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.). Συγκεκριμένα σύμφωνα με τα άρθρα 2-9 του Κ.Ι.Ν.Δ. και τα άρθρα 5-20 του Κ.Δ.Ν.Δ. και όπως αυτά τροποποιήθηκαν προκειμένου το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο να εναρμονισθεί με τις διατάξεις του Κοινοτικού Δικαίου, για να εγγραφεί πλοίο ελληνικό στο νηολόγιο πρέπει να ανήκει σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά (50%) σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα. Κατόπιν τροποποίησης του άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ., που επήλθε με το Π.Δ. 11/2000 (ΦΕΚ 11^Α), στο ελληνικό νηολόγιο μπορεί να εγγραφεί επίσης πλοίο που σε ποσοστό υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά (50%) σε υπηκόους των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου με την απαίτηση της εγκατάστασης των πλοιοκτητών, του εκπροσώπου και του διαχειριστή στην Ελλάδα.

Νηολόγηση είναι λοιπόν η εγγραφή ή καταχώρηση των χαρακτηριστικών στοιχείων του πλοίου και των στοιχείων του πλοιοκτήτη σε ειδικό δημόσιο βιβλίο (νηολόγιο) της Λιμενικής Αρχής σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Το νηολόγιο περιλαμβάνει 300 σελίδες και πριν χρησιμοποιηθεί θεωρείται και μονογράφεται από τον αρμόδιο Εισαγγελέα Πρωτοδικών, ο οποίος ασκεί την εποπτεία στο Νηολόγο και δύο φορές το χρόνο, στο τέλος του α' και του β' εξαμήνου, προβαίνει σε έλεγχο του νηολογίου.

Τα νηολόγια διακρίνονται σε:

- **Νηολόγια Α' κλάσης**. Σε αυτά εγγράφονται μηχανοκίνητα και ιστιοκίνητα πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα από 10 μέχρι 60 κόρους.
- **Νηολόγια Β' κλάσης**. Σε αυτά εγγράφονται πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα μεγαλύτερη των 60 κόρων. Διακρίνονται σε Νηολόγια Β' κλάσης για μηχανοκίνητα πλοία και σε Νηολόγια Β' κλάσης για ιστιοκίνητα πλοία.

- **Νηολόγια πλοιαρίων.** Σε αυτά καταχωρούνται τα πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα κάτω των 10 κόρων.
- **Νηολόγια πλωτών ναυπηγημάτων.** Σε αυτά εγγράφονται τα πλωτά ναυπηγήματα που έχουν ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 κόρων, σύμφωνα με το Ν. 457/1976 (ΦΕΚ 276/A/10-10-1976).
- **Νηολόγια πλωτών εξεδρών.** Σε αυτά εγγράφονται οι πλωτές εξέδρες, σύμφωνα με το Ν. 468/1976 (ΦΕΚ 302/A)⁶⁶.

Η νηολόγηση⁶⁷ διαφέρει από μια χώρα σε μια άλλη. Αν ένα πλοίο εμπορεύεται ελεύθερα σε σημαντικά λιμάνια του κόσμου χωρίς να αντιμετωπίζει δυσκολίες με τις εξουσίες, πρέπει να έχει μια εθνικότητα για νομικούς και εμπορικούς λόγους. Αυτή η εθνικότητα αποκτάται από τη νηολόγηση του πλοίου.

Τα νηολόγια κρατούνται στα λιμεναρχεία. Η αλλαγή του λιμένα νηολόγησης (μετανηολόγηση) επιτρέπεται ελεύθερα εκτός από την περίπτωση που το πλοίο βαρύνεται με υποθήκη, οπότε απαιτείται η συγκατάθεση του ενυπόθηκου δανειστή.

Υπάρχουν μεγάλες παραλλαγές στις προϋποθέσεις για νηολόγηση. Μερικές σημαίες αξιώνουν το πλοίο να έχει μια εθνικότητα. Η σημαία του Παναμά για παράδειγμα δεν έχει μια εθνικότητα ενώ όσον αφορά πλοίο με Ελληνική σημαία το αντιμετωπίζουν ως Ελληνική νομική οντότητα.

2.1.2 Οικονομικές συνέπειες

Όταν ένα πλοίο νηολογείται σε μια χώρα(και παίρνει τη σημαία της χώρας αυτής), τότε το πλοίο και ο ιδιοκτήτης του πρέπει να ακολουθούν του νόμους της συγκεκριμένης χώρας. Η Νηολόγηση κάνει το πλοίο μια επέκταση των εθνικών εδαφών της χώρας, ενώ αυτό βρίσκεται στη θάλασσα. Επίσης είναι αρμόδια για την προστασία του πλοίου. Εξαιτίας της αλληλεξάρτησης ανάμεσα στις νομικές ρυθμίσεις και στις οικονομικές λειτουργίες του πλοίου, η επιλογή νηολογίου έχει γίνει ένα σημαντικό θέμα για τους πλοιοκτήτες.

⁶⁶ Δημήτριος Μανωλόπουλος, Ανώτερος Αξιωματικός Λ.Σ., Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σταμούλης, σελ. 39-42.

⁶⁷ Ν. Βασίλης Μεταξάς, Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, εκδ. Παπαζήσης, σελ. 56-60.

Υπάρχουν 4 κύριοι λόγοι επιλογής ενός Νηολογίου αντί ενός άλλου:

1. Η Φορολογία, οι εμπορικοί νόμοι και το οικονομικό δίκαιο

Μία εταιρία η οποία νηολογεί ένα πλοίο, το πλοίο γίνεται υπήκοος της χώρας που παίρνει τη σημαία της και ακολουθεί τους εμπορικούς της νόμους. Αυτοί οι νόμοι θα καθορίσουν την ευθύνη της εταιρίας απέναντι στους φόρους και μπορεί να επιβάλλουν ρυθμίσεις στην λειτουργία της εταιρίας, τέτοιες ώστε να έχουν τον έλεγχο των λογαριασμών, την απασχόληση του προσωπικού και τον περιορισμό των υποχρεώσεων της. Όλα αυτά επηρεάζουν τα οικονομικά της επιχείρησης.

2. Συμμόρφωση με τους Ναυτιλιακούς Κανόνες ασφαλείας

Το πλοίο πρέπει να υπακούει στις ρυθμίσεις ασφαλείας για την κατασκευή και τη λειτουργία του. Η νηολόγηση ενός πλοίου κάτω από μια σημαία έχει επικυρωθεί από το 1974 από τον (SOLAS) Safety of Life at Sea και οι αυστηρές επιβολές αναγκάζουν τον Πλοιοκτήτη να διατηρήσει υψηλά πρότυπα στην λειτουργία του πλοίου.

3. Απασχόληση και αποδοχές πληρώματος

Η εταιρία υπακούει στις ρυθμίσεις της σημαίας αναφορικά με την επιλογή του προσωπικού και τις δαπάνες του. Μερικές σημαίες για παράδειγμα επιμένουν στην απασχόληση ναυτικών υπηκόων τους στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

4. Ναυτική Προστασία

Ο παλιότερος λόγος για υιοθέτηση μιας σημαίας ήταν το πλεονέκτημα της προστασίας που προσέφερε. Αν και είναι λιγότερο σημαντικό σήμερα, υπάρχουν παραδείγματα στη διάρκεια πολέμων όπως μεταξύ Ιράν και Ιράκ στην δεκαετία του 1980 όπου οι πλοιοκτήτες διάλεξαν τη σημαία των Η.Π.Α. για να αποκτήσουν την προστασία των Ναυτικών Δυνάμεων στον Κόλπο.

2.1.3 Η Ιστορία της νηολόγησης

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ
16 ^{ος} Αιώνας	Ισπανική	Οι Άγγλοι έμποροι κατάφεραν να περιορίσουν τα μη Ισπανικά πλοία από το εμπόριο στις δυτικές Ινδίες.

17 ^{ος} Αιώνας	Γαλλική	Οι Άγγλοι ψαράδες χρησιμοποίησαν Γαλλική Σημαία για να συνεχίσουν τη λειτουργία τους
Ναπολεόντειος Πόλεμος	Γερμανική	Οι Άγγλοι πλοιοκτήτες νηολόγησαν τα πλοία τους για να αποφύγουν το Γαλλικό Πόλεμο
1922	Παναμά	Δύο πλοία των Αμερικανικών γραμμών νηολογήθηκαν για να αποφύγουν τους ελέγχους για Αλκοόλ μέσα στα πλοία.
1920-1930	Παναμά	Οι Αμερικάνοι πλοιοκτήτες νηολόγησαν τα πλοία τους για να μειώσουν τα λειτουργικά κόστη.
1930	Παναμά	Οι πλοιοκτήτες με Γερμανική σημαία στα πλοία τους, την άλλαξαν με σημαία Παναμά για να αποφύγουν πιθανές καταλήψεις των πλοίων.
1939-1941	Παναμά	Οι πλοιοκτήτες νηολόγησαν τα πλοία τους με σημαία Παναμά για να αποφύγουν να μπουν τα πλοία τους στον πόλεμο.
1946-1949	Παναμά	Περισσότερα από 150 πλοία νηολογήθηκαν με σημαία Παναμά που προσέφεραν εύκολη νηολόγηση.
1949	Λιβερίας	Χαμηλό κόστος νηολόγησης, η απουσία περιορισμού στη
1950-1970	Λιβερίας	σύνθεση πληρώματος και λειτουργίας έκανε την νηολόγηση οικονομικά ελκυστική.

Υπάρχουν διάφοροι οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες που ένας πλοιοκτήτης πρέπει να εξετάσει και να σταθμίσει για να επιλέξει τη σημαία που θα φέρουν τα πλοία του. Έτσι έχουμε τους τέσσερις τύπους σημαίας που εξετάζονται παρακάτω.

2.2 ΕΘΝΙΚΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ-ΕΘΝΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ – (National Registers)

Είναι τα νηολόγια των κρατών στα οποία εγγράφονται πλοία που ανήκουν κατά πλειοψηφία σε συμφέροντα πολιτών τους. Κατά γενικό κανόνα τα εθνικά νηολόγια αντιμετωπίζουν τις ναυτιλιακές εταιρείες όπως κάθε άλλη εταιρεία που λειτουργεί στη χώρα. Κάποιες ιδιαίτερες ενισχύσεις ή επιχορηγήσεις είναι πιθανόν να δίνονται, όμως η εταιρεία υπόκειται σε όλο το φάσμα της εθνικής νομοθεσίας που αφορά φορολογία, απασχόληση⁶⁸, την λειτουργία της εταιρείας κλπ.

⁶⁸ Μ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 1^η έκδ., 2^η έκδ., 3^η έκδ., Α΄ και Β΄ τόμος, εκδ. Σταμούλης, σελ. 88-101.

2.2.1 Σημαίες Ευκαιρίας (Open Registers)

Σημαίες ευκαιρίας⁶⁹ είναι οι σημαίες των κρατών που οι ναυτιλιακές εταιρείες νηολογούν τα πλοία τους με βασικό σκοπό την μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και την μείωση του κόστους. Οι όροι και οι προϋποθέσεις που παρέχονται από τις σημαίες ευκαιρίας ποικίλουν, ανάλογα με την πολιτική της κάθε χώρας. Τα οφέλη που απολαμβάνει ένας πλοιοκτήτης από την επιλογή μιας σημαίας ευκαιρίας είναι:

- Αποφυγή φορολογίας στη χώρα εγκατάστασης.
- Χαμηλότερο κόστος πληρώματος λόγω της ελευθερίας επιλογής στην εθνικότητα των ναυτικών.
- Χαμηλότερα επίπεδα ελέγχου.
- Ανωνομία της επιχείρησης.

2.2.2 Παράλληλα ή Διπλά Νηολόγια (Off-shore registers)

Είναι νηολόγια που δημιουργούνται από τα κράτη που έχουν εθνικές σημαίες σε εδάφη ή κτήσεις που συνδέονται με τη χώρα (π.χ. πρώην αποικίες). Τα νηολόγια αυτά συνδυάζουν τα πλεονεκτήματα της εθνικής σημαίας⁷⁰ και των σημαιών ευκαιρίας. Τα πλοία θεωρούνται ότι έχουν την εθνική σημαία, μπορούν όμως να έχουν ευκολίες σε ότι έχει σχέση κυρίως με την σύνθεση του πληρώματος. Τέτοια νηολόγια είναι τα Isle of Man, Cayman Islands, Gibraltar για την Βρετανία, το Κεργκουελέν για τη Γαλλία, η Μαδέϊρα για την Πορτογαλία και οι Ολλανδικές Αντίλλες για την Ολλανδία.

2.2.3 Διεθνή Νηολόγια (International Ship Registers)

Είναι τα νηολόγια από παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη που επιτρέπουν στα νηολογημένα πλοία να υψώνουν την εθνική σημαία αλλά να υπόκεινται σε ειδικούς

⁶⁹ Ν. Βασίλης Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», εκδ. Παπαζήσης, σελ. 101-104.

⁷⁰ Μ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος, «Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», εκδ. J&J Ελλάς, σελ. 78-86.

περιορισμούς σε ό,τι αφορά την πλοιοκτησία, τον εξοπλισμό, τη διαχείριση και τη λειτουργία του πλοίου. Τέτοια νηολόγια είναι τα Norwegian International Ship Register (NIS), Danish International Ship Register (DIS) και German International Ship Register (GIS). Βασικός σκοπός της δημιουργίας των διεθνών νηολογίων ήταν ο περιορισμός της τάσης φυγής των πλοίων προς τις σημαίες ευκαιρίας και σε κάποιες περιπτώσεις η ενίσχυση του χαρακτήρα και των δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού τομέα της χώρας τους.

2.2.4 Ο οικονομικός ρόλος των Ανοιχτών Νηολογίων

Η κίνηση προς τα ανοιχτά νηολόγια ξεκίνησε το 1920, όταν οι Αμερικάνοι πλοιοκτήτες είδαν τη νηολόγηση, υπό τη σημαία Παναμά, να σημαίνει την αποφυγή από υψηλούς φόρους των ΗΠΑ. Υπάρχει μια πληθώρα νηολογήσεων εκείνη την εποχή αλλά η μεγάλη αύξηση ήρθε μετά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η χρήση ενός Ανοιχτού νηολογίου περιλαμβάνει πληρωμή ενός αρχικού τέλους νηολόγησης και ενός ετήσιου φόρου για τη χωρητικότητα η οποία δίνει τη δυνατότητα στο νηολόγιο να καλύψει τα κόστη και να δημιουργήσει ένα όφελος.

Τα νηολόγια προσφέρουν ρυθμίσεις που είναι σχεδιασμένες κάτω από ένα νομικό και εμπορικό περιβάλλον ενώ παράλληλα, η δημιουργία και ανάπτυξη του θεσμού των σημαίων ευκαιρίας αποτελεί ουσιαστικά το πρώτο βήμα για την διεθνοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι σημαίες ευκαιρίας μείωσαν τη σημασία των εθνικών ναυτιλιών και των συντελεστών της παραγωγής στα πλαίσια ενός κράτους, τονίζοντας την σπουδαιότητα για αντιμετώπιση της ναυτιλιακής αγοράς ως διεθνούς.

Η εγγραφή σε μία σημαία ευκαιρίας είναι απλή καθώς οι προϋποθέσεις εγγραφής είναι ελάχιστες. Συνήθως περιλαμβάνει την πληρωμή ενός αρχικού ποσού και ενός ετήσιου φόρου χωρητικότητας τέτοια που να καλύπτει τα κόστη της χώρας και να της επιτρέπει να βγάλει κάποιο κέρδος. Από την πλευράς της η χώρα προσφέρει στους πλοιοκτήτες κανονισμούς προσαρμοσμένους στο νομικό και οικονομικό περιβάλλον, ιδίως για τους πλοιοκτήτες που ασχολούνται με το διεθνές εμπόριο.

Υπάρχουν σημαντικές διαφορές στο έργο των διαφόρων, νηολογίων αλλά οι γενικές κατευθύνσεις είναι:

- **Φορολογία**

Δεν υπάρχουν γενικά φόροι στα κέρδη ή στις οικονομικές χρήσεις. Ο μόνος φόρος είναι τέλος για κάθε δηλωμένο τόνο χωτητικότητας⁷¹.

- **Πλήρωμα**

Κάθε εταιρία συμπληρώνει ελεύθερα το πλήρωμα της. Δεν υπάρχουν απαιτήσεις για την εθνικότητα του πληρώματος ή των αξιωματικών. Ωστόσο οι ρυθμίσεις αναφορικά προς τα επίπεδα του πληρώματος εξαρτώνται από την πολιτική του Νηολογίου.

- **Οι Εμπορικοί Νόμοι**

Δίνεται σημαντική ελευθερία στη ναυτιλιακή εταιρεία να σχεδιάσει και να οργανώσει τις ενέργειές της. Υπάρχουν πολλές ρυθμίσεις που πρέπει να εκτελεστούν από τους διευθυντές και τους συμβούλους της επιχείρησης.

- **Πρότυπα Ασφαλείας**

Τα Διεθνή Ανοιχτά Νηολόγια διαφέρουν στον τρόπο που ενισχύουν την ασφάλεια στα καράβια τους. Μερικά νηολόγια έχουν υψηλά πρότυπα ενώ άλλα όχι.

Για να είναι επιτυχές ένα ανοιχτό νηολόγιο πρέπει να διασφαλίζει ότι η σημαία των πλοίων είναι αποδεκτή στα λιμάνια όλου του κόσμου. Από την λεπτομερή εξέταση των πλοίων από τους ναυλωτές και τους ελέγχους των λιμανιών (Port State Control) έχει προκύψει το γεγονός ότι τα ανοιχτά νηολόγια έχουν γίνει περισσότερο αποδεκτά και πιο σημαντικά. Έτσι τα ανοιχτά νηολόγια όπως αυτό της Λιβερίας προσφέρουν στον πλοιοκτήτη ελευθερία από τους φόρους και τους εταιρικούς νόμους, αλλά η επιβολή κανόνων λειτουργικής ασφαλείας των πλοίων που νηολογούνται κάτω από τη σημαία της Λιβερίας είναι αυστηρή.

Η Ναυτιλία ανταποκρίνεται ιδιαίτερα θετικά στην ανοιχτή νηολόγηση και αυτή η δυνατότητα έγινε διαθέσιμη και υιοθετήθηκε ευρέως. Σήμερα πάνω από τον μισό παγκόσμιο στόλο είναι νηολογημένος σε ανοιχτά νηολόγια. Οι κυριότερες σημαίες ανοιχτών νηολογίων είναι της Λιβερίας, του Παναμά, της Κύπρου, των Μπαχάμες, της Μάλτας.

⁷¹ Ελ. Γεωργαντόπουλος και Γ.Π. Βλάχος, «Ναυτιλιακή Οικονομική Πολιτική», εκδ. Λιοντής, σελ. 418-420.

Όλα τα σημαντικά ναυτιλιακά έθνη, χρησιμοποιούν ανοιχτά νηολόγια, μολονότι οι εφαρμογές ποικίλουν σημαντικά. Παρά την ελκυστικότητα των ανοιχτών νηολογίων, πολλοί πλοιοκτήτες στην Ελλάδα, στην Ιαπωνία αλλά και στις Η.Π.Α. συνεχίζουν να νηολογούν τα πλοία τους κάτω από μια εθνική σημαία. Η χρησιμοποίηση ανοιχτών νηολογίων δίνει τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες μεγαλύτερης ελευθερίας στην επιλογή πληρώματος, στις ρυθμίσεις και τους κανόνες που πρέπει να ακολουθούν στα καράβια τους και ιδιαίτερα στην στη Διεθνή Οργάνωση των Ναυτεργατών International Transport Workers Federation (I.T.F). Η I.T.F παρουσιάζει μια εισήγηση σε μία μπλε κάρτα για τον καπετάνιο, για την απασχόληση του πληρώματος και τις αποδοχές τους.

Τα ανοιχτά νηολόγια ανεπτύχθησαν ιδιαίτερα τη δεκαετία του 80, και λόγω εμπορικών πιέσεων που συνεχίστηκαν έδωσαν σε πολλές μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες, το λόγο να εγκαταλείψουν την εθνική τους σημαία και να στραφούν σε αυτές. Έτσι το 1990 τα ανοιχτά νηολόγια ελέγχουν το μεγαλύτερο μερίδιο του παγκόσμιου στόλου.

2.2.5 Διπλή νηολόγηση

Σε κάποιες περιπτώσεις είναι πιθανόν για έναν πλοιοκτήτη να νηολογήσει το πλοίο του κάτω από δύο σημαίες. Σε αυτή την περίπτωση έχουμε ένα πλοίο νηολογημένο με σημαίες δύο χωρών.

2.2.6 Η συγκρότηση της εταιρείας σε συνδυασμό με τη νηολόγηση του πλοίου

Η χρησιμοποίηση των ανοιχτών νηολογίων στη Ναυτιλία ανέδειξε ένα χαρακτηριστικό υπόδειγμα οργάνωσης της εταιρίας σχεδιασμένο για να προστατέψει τον ιδιοκτήτη. Υπάρχουν 4 κύρια συστατικά:

- **Το όφελος του ιδιοκτήτη**

Ο ιδιοκτήτης δεν επιβαρύνεται με έλεγχο και μπορεί να ωφελείται από κάθε κέρδος του πλοίου. Αυτός μπορεί να μένει στη χώρα του ή σε ένα διεθνές κέντρο όπως η Γενεύη ή το Μονακό.

- **Η εταιρεία**

Η εταιρία συχνά εντάσσεται σε ένα ανοιχτό νηολόγιο αναδεικνύοντας σε μοναδικό στόχο της την ιδιοκτησία ενός πλοίου. Αυτό προστατεύει τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία του ιδιοκτήτη από αποζημιώσεις που επιβάλλονται στην εταιρία.

- **Η εγκατάσταση της εταιρίας**

Οι εταιρίες είναι εγκαταστημένες σε περιοχές που «διευκολύνουν» την απόκτηση και την λειτουργία πλοίων. Το μόνο περιουσιακό στοιχείο της εταιρίας είναι τα μερίδια της σε κάθε πλοίο.

- **Η Διοίκηση της εταιρίας**

Μέρα με τη μέρα η διαχείριση⁷² των πλοίων υλοποιείται από μια άλλη εταιρία ιδρυμένη για αυτό το σκοπό. Συνήθως αυτή η εταιρία είναι εγκατεστημένη σε ένα Ναυτιλιακό κέντρο όπως το Λονδίνο, το Χόνγκ Κονγκ ή ο Πειραιάς.

2.3 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ναύλωση γυμνού πλοίου⁷³ (bareboat chartering) είναι η ναύλωση πλοίου το οποίο είναι εγγεγραμμένο σε αλλοδαπό νηολόγιο, για ορισμένο χρονικό διάστημα χωρίς πλήρωμα. Ουσιαστικά είναι μία σύμβαση εκμίσθωσης του πλοίου, δίνοντας την κατοχή του στον ναυλωτή αλλά η ιδιοκτησία παραμένει στον πλοιοκτήτη. Ο τελευταίος επιβαρύνεται μόνο με τα έξοδα που αφορούν το κόστος κεφαλαίου (κόστος αρχικής επένδυσης, εξόφληση δανείων κ.α.) και το κόστος επιθεωρήσεων και δεξαμενισμών (έξοδα τα οποία προκύπτουν με το εάν ο πλοιοκτήτης επιθυμεί να ελέγξει το πλοίο). Το κόστος το οποίο επιβαρύνει τον ναυλωτή αφορά τα έξοδα ταξιδιού (φόρτωση, εκφόρτωση, κανάλια/διώρυγες, λιμενικά, καύσιμα) και τα λειτουργικά έξοδα (επάνδρωση, εφόδια/ανταλλακτικά, ασφάλιση, επισκευές, συντήρηση, διοίκηση).

Η επάνδρωση του πλοίου εξαρτάται από τις απαιτήσεις και τους κανόνες της σημαίας που φέρει το πλοίο. Το πλοίο αλλάζει σημαία με βάση τη ναύλωση γυμνού πλοίου, αλλά η κύρια νηολόγηση του παραμένει στην εθνική του σημαία. Η σημαία φέρνει μαζί

⁷² Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», εκδ. Σταμούλης, σελ. 847-851.

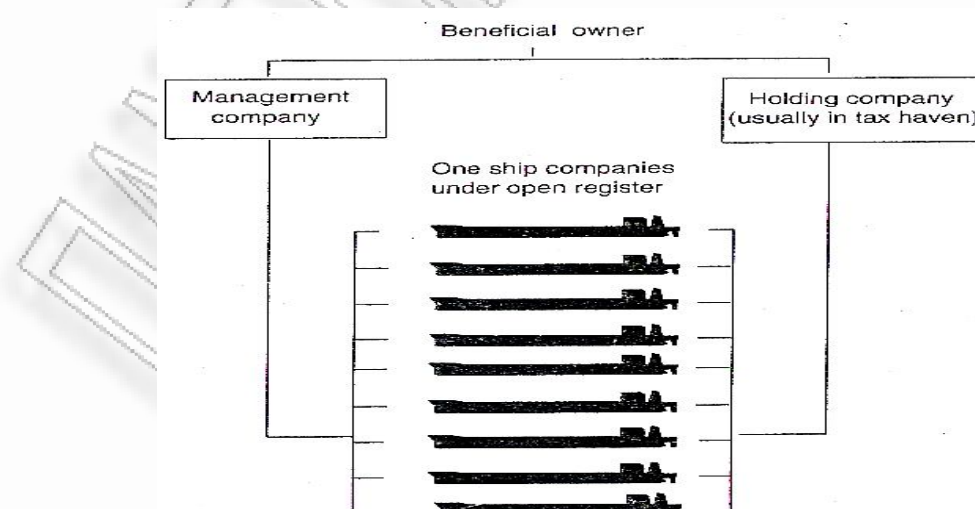
⁷³ Όπως παραπάνω, σελ. 559-561.

της το πλήρες έννομο σύστημα του κράτους, στο οποίο ανήκει, και το οποίο καθορίζει όλες σχεδόν τις σχέσεις που το πλοίο θα έχει με το πλήρωμα του και τον λοιπό κόσμο. Τα ανοιχτά νηολόγια, τα διπλά ή διεθνή νηολόγια επιτρέπουν στους πλοιοκτήτες να εγγράφουν τα πλοία τους κάτω από οποιαδήποτε σημαία επιλογής τους, θέτοντας σε νάρκη την αρχική σημαία του πλοίου. Η παράλληλη νηολόγηση έχει δώσει σημαντικά πλεονεκτήματα στους πλοιοκτήτες, διότι με αυτόν τον τρόπο μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν χαμηλού κόστους πληρώματα καθώς και να αποκομίσουν τα οφέλη που απορρέουν από την εγγραφή πλοίου στο νηολόγιο μιας χώρας.

Συμπερασματικά, ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να νηολογήσει ένα πλοίο σε δύο σημαίες. Το πλοίο αρχικά νηολογείται στην χώρα Α. Έπειτα, το πλοίο παραχωρείται γυμνό σε κάποιον ναυλωτή και νηολογείται σε μια δεύτερη χώρα Β που αποδέχεται αυτή τη σύνθεση. Αυτό το τέχνασμα χρησιμοποιείται συνήθως για να αποφευχθούν κάποιοι περιοριστικοί κανονισμοί της χώρας Α, όπως για παράδειγμα κανονισμοί σχετικοί με το πλήρωμα και τους όρους απασχόλησής του.

2.3.1 Οργανωτική δομή της επιχείρησης ανάλογα με τον τύπο σημαίας

Η νηολόγηση πλοίου σε σημαία ευκαιρίας έχει σαν αποτέλεσμα μία διακριτική οργανωτική δομή της επιχείρησης έτσι ώστε να προστατεύεται ο προνομιούχος κάτοχος⁷⁴ (beneficial owner). Μία συνηθισμένη οργανωτική δομή παρουσιάζεται στο παρακάτω σχήμα.



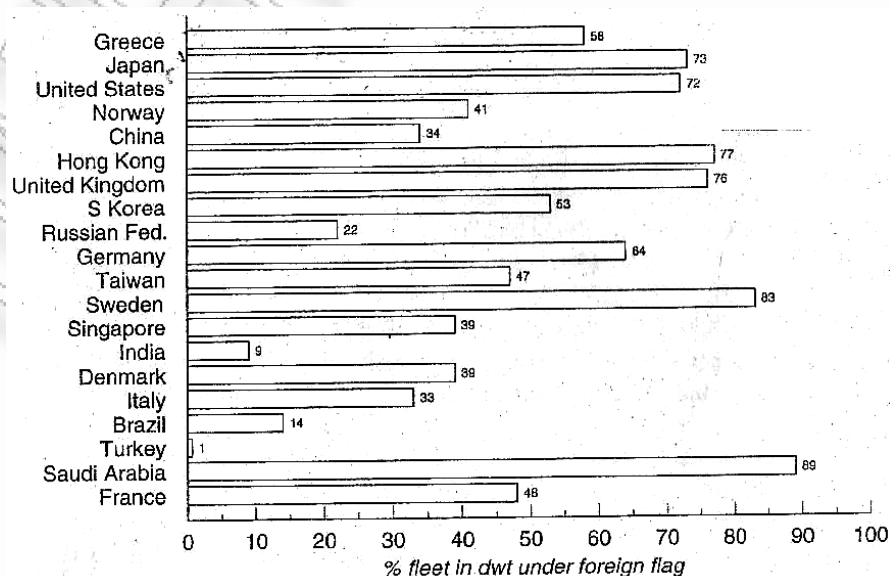
⁷⁴ Μ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος, «Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», εκδ. J&J Ελλάς, σελ. 89-96.

Υπάρχουν τέσσερα ενεργά μέρη:

- **Προνομιούχος Κάτοχος**. Το βασικό πρόσωπο της επιχείρησης, που λαμβάνει αποφάσεις και ελέγχει κάθε δραστηριότητα της εταιρείας. Είναι το άτομο που απολαμβάνει τα κέρδη της εταιρείας.
- **Μονοβάπορη εταιρεία**. Συνήθως, παρατηρούμε στα πλοία που είναι νηολογημένα σε σημαίες ευκαιρίας, να δημιουργείται μία εταιρεία για κάθε πλοίο. Αυτό γίνεται για να μην μπορεί να ανιχνευτεί το ενεργητικό της εταιρείας. Έτσι προστατεύεται η υπόλοιπη περιουσία του προνομιούχου κατόχου από υποχρεώσεις που σχετίζονται με κάποιο πλοίο της εταιρείας.
- **Συμμετοχική εταιρεία**. Είναι η εταιρεία που διαχειρίζεται της μετοχές των πλοίων. Τυγχάνει ευνοϊκότερης φορολογίας με σκοπό την κατοχή και διαχείριση των πλοίων.
- **Διαχειρίστρια εταιρεία**. Είναι η εταιρεία που διαχειρίζεται τα πλοία της εταιρείας. Συνήθως η διαχειρίστρια εταιρεία βρίσκεται σε ένα ναυτιλιακό κέντρο που διευκολύνει της δραστηριότητές της όπως το Λονδίνο ή Hong Kong.

Ο προνομιούχος κάτοχος, η διαχειρίστρια εταιρεία και η συμμετοχική εταιρεία είναι κάτοχοι μετοχών. Αυτό βοηθάει στο να μην μπορούν οι αρχές να εντοπίσουν τον προνομιούχο κάτοχο για να του επιβάλλουν φορολογία ή για άλλες υποχρεώσεις. Αυτό βέβαια εξαρτάται από την αξιοκρατία της κάθε σημαίας.

Στο διάγραμμα παρακάτω βλέπουμε το ποσοστό του όγκου του στόλου κάθε μίας από τις 20 μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες που φέρει σημαία ευκαιρίας. Παρατηρούμε ότι η αναλογία του στόλου που είναι νηολογημένο σε ξένη σημαία διαφέρει από χώρα σε χώρα.



2.4 Η ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ (Greek flagging out and in)

Η αποχώρηση των Ελληνικών πλοίων από το εθνικό νηολόγιο παρακινήθηκε από τις χαμηλές τιμές των ναύλων που υπήρχαν στην αγορά, με σύγκριση το ημερήσιο κόστος του πλοίου, υπό την Ελληνική σημαία. Η αύξηση λοιπόν, του λειτουργικού κόστους απειλούσε την βιωσιμότητα των στόλων, με αποτέλεσμα οι Έλληνες πλοιοκτήτες να στραφούν σε Σημαίες Ευκαιρίας ((F.O.C). και σε χώρες με χαμηλή φορολογία. Το 1966 μόλις το 37% του ελληνόκτητου στόλου ήταν υπό την κατοχή της Ελληνικής σημαίας.

Από το 1966 και μετά άρχε ο επαναπατρισμός των Ελληνικών πλοίων προς την εθνική σημαία, με αποκορύφωση το 1980, όπου το 80% περίπου έφερε την Ελληνική σημαία. Ορισμένοι ναυτιλιακοί ιστορικοί υποστηρίζουν ότι η Χουντική κυβέρνηση ήταν αυτή που για πρώτη φορά εξήγγειλε μία, όπως αποκλήθηκε, ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική, που μεταξύ άλλων στόχευε στον επαναπατρισμό των πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο. Ο στόχος αυτός συνδυάστηκε με μειώσεις στην φορολογία των πλοίων, και με το στόχο της δημιουργίας ναυτιλιακής υποδομής στον Πειραιά.

Το 1981 οι Έλληνες συνέδεσαν την φυγή των πλοίων με το κόστος των στόλων κάτω από την εθνική σημαία. Το 1982 ο Ελληνικός στόλος επηρεάστηκε από το γενικό κλίμα που υπήρχε προς τις Σημαίες Ευκαιρίας, λόγω της ναυτιλιακής κρίσης (το 1981 το 70% ήταν υπό την Ελληνική σημαία, ενώ το 1982 το 60%). Οι Έλληνες, αντί να θεσμοθετήσουν ένα δεύτερο νηολόγιο, προτίμησαν να δημιουργήσουν ένα «χαρτοφυλάκιο» από σημαίες, από παλιά και νέα ανοιχτά, καθώς επίσης και δεύτερα νηολόγια.

Από την μία πλευρά, η τακτική αυτή επιβεβαιώνει το διεθνή χαρακτήρα των Ελλήνων πλοιοκτητών, οι οποίοι αναζητούν να εκμεταλλευτούν και να αξιοποιήσουν την οποιαδήποτε ευνοϊκή ευκαιρία που τους εμφανίζεται, σε οποιοδήποτε μέρος της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Από την άλλη πλευρά, αυτό δείχνει ότι το Ελληνικό κράτος δεν είχε την δυνατότητα να παρέχει χρηματοοικονομικές επιχορηγήσεις ή ναύλωση γυμνού πλοίου και τέλος η φορολογία της Ελληνικής

ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν ήταν ένας από τους αντικειμενικούς στόχους της τότε κυβέρνησης⁷⁵ (1976).

Ο επαναπατρισμός των Ελληνικών πλοίων, ήταν αποτέλεσμα: των αβέβαιων πολιτικών καταστάσεων των χωρών όπου τα Ελληνικά πλοία έφεραν την σημαία τους, το ευνοϊκό κλίμα της Ελληνικής κυβέρνησης, η εμφάνιση των διαφόρων εμπορικών αποκλεισμών (embargoes⁷⁶ και η ευνοϊκά χαμηλή φορολογική πολιτική που ασκούσε η Ελλάδα.

2.4.1 Οι φορολογικές θέσεις

Τρεις τύποι φορολογικών θέσεων εξετάζονται και οι οποίοι καλύπτουν όλο το φάσμα των πιθανών τρόπων φορολόγησης. Αυτοί είναι οι εξής:

1. “no tax”, που μπορεί να οριστεί ως «καθόλου φόρος»
2. “full tax”, που μπορεί να οριστεί ως «πλήρης φόρος»
3. “new entry”, που μπορεί να οριστεί ως «νέα είσοδος»

Παρακάτω αναλύεται η κάθε φορολογική θέση.

1. Η φορολογική θέση “no tax”

Μια επιχείρηση ανήκει σε αυτή τη φορολογική θέση αν έχει φοροαπαλλαγές από προηγούμενα χρόνια σε τέτοιο βαθμό που πλέον είναι αδύνατο να έχει οποιαδήποτε φορολογική επιβάρυνση στο μέλλον, δεδομένου του επιπέδου των αναμενόμενων κερδών.

2. Η φορολογική θέση “full tax”

Μια επιχείρηση ανήκει σε αυτή τη φορολογική θέση αν έχει συγκεκριμένα κέρδη από άλλες πηγές, έτσι ώστε να αποκτά πλήρη και άμεσα πλεονεκτήματα από οποιοσδήποτε φοροαπαλλαγές, οι οποίες μπορεί να είναι διαθέσιμες στο κόστος κεφαλαίου που εμπεριέχεται στην συγκεκριμένη επενδυτική πρόταση.

⁷⁵ A.M. Goulielmos, Transport Policy 5, 1998, σελ. 115-125.

⁷⁶ Το embargo των ΗΠΑ το 1951 απαγόρευσε σε πλοία με σημαίες όπως της Λιβερίας και του Παναμά να προσεγγίζουν τα λιμάνια της, σε αντίθεση με τα πλοία που έφεραν την ελληνική σημαία.

3. Η φορολογική θέση “new entry”

Μια επιχείρηση ανήκει σε αυτή τη φορολογική θέση αν έχει φοροαπαλλαγές, οι οποίες είναι διαθέσιμες στο κόστος κεφαλαίου που εμπεριέχεται στην συγκεκριμένη επενδυτική πρόταση και στο κέρδος που ενδέχεται να προκύψει από αυτή. Μια επιχείρηση ανήκει σε αυτή τη φορολογική θέση αν δεν έχει επαρκή κέρδη από άλλες πηγές, αλλά ούτε έχει φοροαπαλλαγές από προηγούμενα χρόνια. Για τους δυο αυτούς λόγους η φορολογία μπορεί να έχει κάποια επιρροή γενικά πάνω στην παρούσα αξία της επενδυτικής πρότασης.

Για αυτό λοιπόν επειδή δεν υπάρχουν ούτε κέρδη από άλλες πηγές αλλά ούτε φοροαπαλλαγές, αυτά δεν συμπεριλαμβάνονται στον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας, για αυτό και ο φορολογικός αυτός τύπος αντιστοιχεί περισσότερο σε μια νεοϊδρυθείσα επιχείρηση, η οποία θα βρει τον εαυτό της μπαίνοντας στην βιομηχανία.

Από τα όσα αναφέραμε παραπάνω για τις φοροαπαλλαγές αναδεικνύεται ότι η επιχείρηση που ανήκει στη φορολογική θέση “full tax”, αποκτά τη μεγαλύτερη ωφέλεια από αυτές τις φοροαπαλλαγές, χρησιμοποιώντας αυτές που είναι διαθέσιμες σύμφωνα με τις φορολογικές ρυθμίσεις. Καθώς οι φοροαπαλλαγές αξιοποιούνται πλήρως, η επιχείρηση είναι υπεύθυνη για τη φορολογία επάνω στα κέρδη. Η επιχείρηση στη φορολογική θέση “no tax” δεν επιβαρύνεται φορολογικά πάνω στα κέρδη της από την επένδυση και θα κατείχε αχρησιμοποίητες φοροαπαλλαγές από προηγούμενες επενδύσεις οι οποίες θα προηγούνται και θα χρησιμοποιούνται έναντι στα κέρδη αυτής. Αυτό σημαίνει ότι στο παρελθόν η επιχείρηση είχε ανεπαρκή κέρδη εξαντλώντας πλήρως τις φοροαπαλλαγές που ήταν διαθέσιμες, είτε λόγω της χαμηλής κερδοφορίας της κάθε επένδυσης είτε λόγω της διαφορετικής διαβάθμισης των φοροαπαλλαγών, είτε των υψηλών επιπέδων της επένδυσης. Η αξία τέτοιων αχρησιμοποίητων φοροαπαλλαγών είναι προφανές ότι με τον καιρό θα μειωθούν βάσει του ποσοστού της μείωσης και του δείκτη του πληθωρισμού. Επιπλέον οι φοροαπαλλαγές δεν έχουν αξία για μια εταιρία στη φορολογική θέση “no tax”, σε σχέση όμως με την επένδυση είναι χρήσιμες, έστω και με μειωμένη τιμή, όταν θα χρησιμοποιηθούν έναντι στα κέρδη μελλοντικών επενδύσεων.

Το leasing είναι ευρέως διαδεδομένο στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι εταιρίες leasing, ή οι τράπεζες, που ανήκουν στην φορολογική θέση “full tax” μπορούν να χρησιμοποιήσουν πλήρως τις φοροαπαλλαγές που διατίθενται για μια επένδυση. Και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δεν ανήκουν στη φορολογική θέση “full tax” μπορούν να

ωφελούνται μέσω του leasing ορισμένα από τα πλεονεκτήματα των φοροαπαλλαγών, οι οποίες διαφορετικά δε θα είχαν καμία αξία για αυτές. Και είναι γεγονός ότι η αγορά leasing είναι υψηλά ανταγωνιστική και αυτό που ισχύει είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος των φορολογικών πλεονεκτημάτων ωφελούν τον μισθωτή. Δεν ισχύει ότι μια επιχείρηση που ανήκει στην φορολογική θέση “no tax” είναι καλύτερα από μια άλλη που ανήκει στη “full tax” θέση. Αυτό το επιχείρημα μπορεί να επεκταθεί και στους operators της σημαίας ευκολίας (F.O.C).. Και είναι προτιμότερο για τους πλοιοκτήτες, από την πλευρά της καθαρής παρούσας αξίας (N.P.V.), να εγγράφουν τα πλοία τους σε σημαίες χωρών με σχετικά υψηλή, κανονική, φορολογία (π. χ Μεγάλη Βρετανία) και να έχουν φοροαπαλλαγές, παρά σε σημαίες ευκολίας, χωρών (π. χ Λιβερία), που δε θα φορολογούνται αλλά από τη άλλη δεν θα έχουν φοροαπαλλαγές. Τέτοιοι λόγοι όμως δεν υπολογίζονται στα πλεονεκτήματα που θα έχει στα λειτουργικά κόστη – ιδιαίτερα στο κόστος πληρωμάτων – και απορρέουν από τις σημαίες ευκολίας.

Η επιχείρηση που βρίσκεται στη θέση “new entry” θα χρησιμοποιήσει τις επιδοτήσεις κεφαλαίου βάσει της κερδοφορίας της συγκεκριμένης επένδυσης. Αχρησιμοποίητες επιδοτήσεις θα χρησιμοποιηθούν για να μειώσουν την παρούσα αξία, μέχρι να εξαντληθούν πλήρως, από κει και έπειτα ο φόρος θα εξοφληθεί πάνω σε όλα τα κέρδη για την υπόλοιπη «ζωή» του πλοίου.

2.5 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΗΣ

Επικρατεί μια διχογνωμία η οποία αφορά το εξής ζήτημα - από την πλευρά μιας εθνικής οικονομίας - αν η χώρα στην οποία ένας πλοιοκτήτης αποφασίζει να εγκαταστήσει την επιχείρηση του έχει μεγαλύτερη σημασία από ότι η σημαία που αποφασίζει να υψώσει στα πλοία του. Η έξοδος από μια σημαία σημαίνει όχι μόνο μείωση των φορολογικών εσόδων για μια εθνική οικονομία αλλά και περαιτέρω αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις.

Όπως: μείωση των εσόδων για το εθνικό ισοζύγιο πληρωμών, μείωση των άμεσων και έμμεσων ευκαιριών απασχόλησης για το εθνικό εργατικό δυναμικό, μείωση της παραγωγικότητας των εθνικών επενδύσεων για την ναυτιλιακή εκπαίδευση και

κατάρτιση, τέλος μέσο-μακροπρόθεσμα την απαξίωση ή και πλήρη εγκατάλειψη της εγχώριας ναυτιλιακής υποδομής⁷⁷.

Μια τέτοια εξέλιξη μπορεί να απειλήσει μια σειρά επιχειρήσεων (σε πιο σημαντικό και άμεσο βαθμό αυτές που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τον ναυτιλιακό κλάδο), ιδιαίτερα σε χώρες που αποτελούν παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα (expertise).

Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας επηρεάζει και άλλους οικονομικούς κλάδους και δραστηριότητες όπως ναυπηγεία, λιμάνια, ναυλομεσιτικές εταιρίες, ασφαλιστικές εταιρίες κλπ. Ο ναυτιλιακός τομέας στη Μεγάλη Βρετανία προσθέτει στην εθνική της οικονομία περισσότερο από 7,5δισ στερλίνες, περιλαμβάνει πάνω από 1.200 εταιρίες και εξασφαλίζει απασχόληση σε περισσότερους από 110.000 εργαζόμενους.

Η έδρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι εξαιρετικά σημαντική. Μια μελέτη για την Ολλανδική σημαία έχει δείξει ότι μόνο το 30% της προστιθέμενης αξίας προέρχεται από αυτή κάθε αυτή την ναυτιλιακή δραστηριότητα και το υπόλοιπο 70% δημιουργείται άμεσα ή έμμεσα από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στη στεριά. Πιστεύεται ότι είναι μάλλον απίθανο οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να μεταφέρουν τις δραστηριότητες τους σε μια άλλη χώρα από την στιγμή που επιλέγουν να υψώσουν την εθνική τους σημαία. Η διαγραφή από το εθνικό νηολόγιο και η εγγραφή σε ανοιχτά νηολόγια συμβαίνει αν το πρώτο δεν είναι σε θέση να προσφέρει τα ανάλογα ή αντίστοιχα πλεονεκτήματα ή αν το επιβάλλει υψηλούς οικονομικούς περιορισμούς.

Στις περισσότερες των περιπτώσεων η απόφαση για την εγγραφή σε αλλοδαπά νηολόγια στηρίζεται σε ένα σύνολο παραμέτρων και αιτιών. Αυτό που πιθανόν να απαιτείται για την επαναπροσέλκυση τους είναι η κατάργηση των εμποδίων και η παροχή κάποιων συνδυαστικών κινήτρων. Η διαγραφή από το εθνικό νηολόγιο και η εγγραφή σε ένα άλλο εκπορεύεται συνήθως από την επιθυμία της μείωσης του κόστους. Εκτιμάται ότι οι διαφορές του κόστους πληρωμάτων ανάμεσα στις σημαίες χωρών μελών της Ε.Ε. και των χωρών σημαιών ευκολίας ή ανοιχτού νηολογίου κυμαίνεται από +22% έως +333%. Μια σειρά από δεδομένα μπορούν να προστεθούν στους παράγοντες που επηρεάζουν τέτοιες αποφάσεις (Bergantino & Marlow). Πιο χαρακτηριστικά: η μείωση της γραφειοκρατίας, η πρόσβαση σε εξειδικευμένο προσωπικό, το υψηλό κόστος προσαρμογής στα εθνικά πρότυπα, οικονομικοί λόγοι

⁷⁷ Κ. Γκιζιάκης, Μ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος, «Έλεγχος της ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο», εκδ. Σταμούλης, σελ. 56-61.

γενικά, εμπορικές διαδρομές, ιστορικοί λόγοι. Στην πορεία αυτής της εξέλιξης προστέθηκαν αρκετοί και διαφορετικοί λόγοι, παρόλα αυτά ο κεντρικός άξονας αποτελεί η μείωση του συνολικού κόστους.

Τα διάφορα οικονομικά μοντέλα που επιτρέπουν επιλογές ανάμεσα σε ένα σύνολο οικονομικών κινήτρων έχουν αλλάξει την παγκόσμια κατανομή και πλοιοκτητική σύνθεση του εμπορικού στόλου. Και οι εξελίξεις αυτής της μορφής έχουν πλήξει εκείνους τους εθνικούς στόλους που υπόκεινται κατά κύριο λόγο σε ένα μη προνομιακό σύστημα φορολόγησης. Για αρκετά χρόνια η διαγραφή ενός πλοίου από μια σημαία θεωρούνταν ως το επιζήμιο αποτέλεσμα ενός φορολογικού συστήματος. Ωστόσο πρόσφατες έρευνες καταδεικνύουν ότι ο ανωτέρω λόγος αποτελεί έναν ανάμεσα σε μια πληθώρα άλλων, ενώ η δύναμη του συγκεκριμένου λόγου έχει περιοριστεί δραστικά από την στιγμή που οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες κατάφεραν να απαντήσουν στον ανταγωνισμό των χωρών-σημαιών ευκολίας. Οι κυβερνήσεις των περισσότερων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών τροποποίησαν τις πολιτικές τους προς την κατεύθυνση της τακτικής των χωρών με ανοικτά νηολόγια. Η νομοθεσία των σημαιών ευκολίας χρησιμοποιείται και ως συγκριτικό μέσο για την μέτρηση των επιπτώσεων των πολιτικών των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών. Από τη στιγμή που η φορολογική πολιτική και οι διάφορες επιχορηγήσεις για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαδραματίζουν έναν σημαντικό ρόλο για την ανταγωνιστικότητα ενός πλοιοκτήτη πιστεύεται ότι για την επιλογή σημαίας ο πλοιοκτήτης εκτιμά το καθαρό αποτέλεσμα ανάμεσα σε ένα σύνολο δεδομένων, όπως διαφόρων επιχορηγήσεων ή/και φορολογικών ελαφρύνσεων, φόρων επί των εταιρικών κερδών, φορολογίας προσωπικού εισοδήματος και οποιουδήποτε άλλου κόστους ή ωφελήματος μπορεί να αποκτήσει αν παραμείνει υπό την τρέχουσα σημαία και την φορολογία της χωρητικότητας του πλοίου και τις πληρωμές για την εγγραφή στα ανοικτά νηολόγια. Η απαραίτητη προϋπόθεση που ισχύει στην εκτίμηση είναι ότι τα επαναπατριζόμενα κέρδη δεν είναι αφορολόγητα.

2.5.1 Η απάντηση των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών

Ανεξάρτητα από τους λόγους που οδηγούν στην απόφαση της διαγραφής από ένα νηολόγιο ο αυξανόμενος ρυθμός διαγραφών από τις σημαίες των παραδοσιακών χωρών οδήγησε τις τελευταίες στην λήψη μέτρων όπως τα διπλά νηολόγια ή σε περιπτώσεις όπως της Ολλανδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Γερμανίας και της

Νορβηγίας στην αλλαγή της φορολογικής αντιμετώπισης της ναυτιλίας ως μια προσπάθεια ανατροπής αυτής της τάσης.

Η πιο πρόσφατη τακτική έρχεται από το Ηνωμένο Βασίλειο το οποίο εισήγαγε κατά το έτος 2000 την φορολόγηση επί της χωρητικότητας του πλοίου. Η συγκεκριμένη τακτική παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με αυτή της Ολλανδίας (η οποία παρουσιάστηκε μερικά χρόνια νωρίτερα) όπου: μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να επιλέξει ανάμεσα στην παραμονή στο τρέχον καθεστώς εταιρικής φορολόγησης ή τη συμμετοχή της σε ένα σύστημα φορολόγησης χωρητικότητας στο οποίο τα φορολογήσιμα κέρδη προκύπτουν με βάση την καθαρή χωρητικότητα κάθε πλοίου που η εταιρεία έχει στη χρήση της είτε αυτό είναι ιδιόκτητο είτε είναι μισθωμένο.

Η ναυτιλιακή εταιρεία πληρώνει εταιρικό φόρο στο τρέχον επίπεδο φορολόγησης (σήμερα ανέρχεται στο 30%) επί των παραγόμενων κερδών. Οι φόροι επί των κερδών προκύπτουν όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Καθαρή Χωρητικότητα	Παραγόμενα Κέρδη ανά 100 τόνους/ημέρα
1 – 1000	£0,60
έως και 10.000	£0,45
έως και 25.000	£0,30
25.000 και περισσότερο	£0,15

Η καινοτομία αυτή παρουσιάστηκε κατά την διάρκεια της Ανεξάρτητης Μελέτης για την Φορολογία επί της Χωρητικότητας από τον Lord Alexander of Weedon τον Αύγουστο του 1999, και η οποία μελέτη τεκμηριώνεται από ένα σύνολο οικονομικών λόγων.

Συνοπτικά:

⇒ Η οικονομική θεωρία του Ρικάρντο για το εμπόριο αναφέρει ότι μια χώρα θα έχει την μέγιστη ωφέλεια αν κατευθύνει τους διαθέσιμους πόρους της προς εκείνον τον τομέα της οικονομίας όπου διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα. Στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου το συγκριτικό πλεονέκτημα υπάρχει σε μια σειρά τομέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας και γενικά στις δραστηριότητες που έχουν σχέση με την παροχή υπηρεσιών προς την ναυτιλία.

⇒ Το συγκριτικό πλεονέκτημα ξεπεράστηκε από την μείωση εκ μέρους των ανταγωνιστών της φορολογίας με αποτέλεσμα την συρρίκνωση της ναυτιλιακής

βιομηχανίας. Δίχως ένα ευνοϊκό φορολογικό σύστημα η τάση αυτή θα ενισχύονταν, πολύ περισσότερο δε δεν θα ανατρέπονταν.

⇒ Εάν η τάση αυτή δεν ανατραπεί η συρρίκνωση της Βρετανικής ναυτιλιακής βιομηχανίας θα έχει ως αποτέλεσμα την μείωση των ευκαιριών για την καλλιέργεια και ανάπτυξη των τεχνικών ικανοτήτων και δεξιοτήτων των Βρετανών ναυτικών. Κατά συνέπεια η Βρετανία θα στερηθεί την βάση των ναυτιλιακών ικανοτήτων της.

⇒ Η απώλεια αυτή δημιουργεί προβλήματα σε μια σειρά εταιριών παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών από τη στεριά καθώς η εμπειρία, οι δεξιότητες, και οι ικανότητες αυτών των ναυτικών είναι απαραίτητα στοιχεία σε σημεία κλειδιά στο εσωτερικό των αντίστοιχων επιχειρήσεων. Η αδυναμία παροχής αυτού του είδους ανθρώπινου δυναμικού θα υποβαθμίσει ακόμη περισσότερο το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτουν οι εταιρείες σε αυτούς τους τομείς. Μια μελέτη των Gardner & Pettit το 1996 αναγνώρισε περίπου 17.000 θέσεις εργασίας σε 25 επιχειρηματικούς τομείς που προσφέρουν υπηρεσίες από την στεριά και τις οποίες οι εργοδότες θα επιθυμούσαν να καλύψουν προσλαμβάνοντας έμπειρους ναυτικούς. Για το 70% των θέσεων αυτών η ναυτική εμπειρία θεωρείται απαραίτητη. Η μελέτη κατέδειξε ακόμη παραπέρα ότι απαιτείται η εκπαίδευση περίπου 1.200 ναυτικών δοκίμων ανά έτος προκειμένου να καλυφθεί η ανάγκη για αυτού του είδους ανθρώπινο δυναμικό. Η σημερινή εισαγωγή δοκίμων διαμορφώνεται στο ύψος των 400 ατόμων ανά έτος και επομένως εμφανίζεται άμεσα η δημιουργία κενού στον συγκεκριμένο χώρο.

⇒ Επιπρόσθετα η στήριξη της ανάπτυξης του ναυτιλιακού τομέα οδηγεί σε ένα θετικό πολλαπλασιαστικό οικονομικό αποτέλεσμα που κατανέμεται σε όλες τις επιχειρήσεις του ναυτιλιακού τομέα που λειτουργούν στην ξηρά, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία δημιουργεί μια δευτερογενή αγορά για την παροχή προϊόντων και υπηρεσιών από διάφορες επιχειρήσεις αλλά και άλλους οικονομικούς κλάδους προς αυτή. Επομένως η αύξηση των ναυτιλιακών επενδύσεων θα προκαλέσει μέσω αυτού του πλέγματος σχέσεων και αλληλεπιδράσεων αύξηση της παραγωγικότητας, της απασχόλησης και της αποτελεσματικότητας σε όλο το ναυτιλιακό κλάδο συνολικά.

Το κόστος από την εφαρμογή τέτοιων μέτρων για τα δημόσια οικονομικά της Βρετανίας υπολογίζεται ότι θα ανέλθει στο ύψος των £40 εκατ. ανά έτος αν ο ναυτιλιακός κλάδος παραμείνει στο ίδιο μέγεθος και περίπου £65 εκατ. ανά έτος αν το μέγεθος του ναυτιλιακού κλάδου διπλασιαστεί. Από την στιγμή που οι ναυτιλιακές δραστηριότητες δημιουργούν περίπου £2 δις. ανά έτος στην Βρετανική οικονομία τα προαναφερόμενα επίπεδα κόστους δικαιολογούνται απόλυτα.

Η παροχή υποστήριξης σε μια μορφή μεταφοράς μπορεί να προκαλέσει μια διαταραχή στον ανταγωνισμό των διαφόρων μορφών μεταφοράς, ωστόσο η αλλαγή του τρόπου μεταφοράς από οδική σε θαλάσσια είναι μάλλον απίθανο να συμβεί δεδομένης της ανάπτυξης των σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης και εφοδιασμού. Παρόλα αυτά μια τέτοια αλλαγή μπορεί να θεωρηθεί ωφέλιμη από την άποψη της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος.

Η νέα προσέγγιση θεωρείται πιο πλεονεκτική σε σχέση με τους πιο παραδοσιακούς τρόπους εταιρικής φορολόγησης⁷⁸ στο γεγονός ότι τα διάφορα μέτρα των τελευταίων παρουσίαζαν κενά (φοροδιαφυγή) και προκαλούσαν διαταραχή στις επενδυτικές αποφάσεις των επιχειρηματιών καθώς ασκούσαν μεγαλύτερη βαρύτητα περισσότερο φορολογικά δεδομένα παρά εμπορικά. Οι νέες μορφές παρέχουν την δυνατότητα να παρακολουθείται όλη η ναυτιλιακή δραστηριότητα και επομένως να εξασφαλιστεί ή και να μειωθεί η πιθανότητα φοροδιαφυγών. Επίσης προσφέρει την δυνατότητα οι συνεργασίες διαφόρων ειδών ανάμεσα σε εταιρίες διάφορων εθνικοτήτων να αποκτούν ως βάση τους το Ηνωμένο Βασίλειο ιδίως σε περιπτώσεις συγχωνεύσεων ή εξαγορών. Επιπρόσθετα, δίνει λύση στο πρόβλημα της στελέχωσης καθώς κάθε εταιρεία που δέχεται να εγγράφει στο νηολόγιο, για την χρονική περίοδο μιας δεκαετίας υποχρεούται στην ετήσια παροχή χορηγίας για έναν δόκιμο αξιωματικό ανά 15 αξιωματικούς (ανεξαρτήτου εθνικής προελεύσεως) που εργάζονται ήδη στην εταιρεία.

2.6 Ο ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Καθώς η ολοένα αυξανόμενη χρήση σημαιών ευκαιρίας έχει μειώσει τον διευθυντικό ρόλο των χωρών των σημαιών, οι παράκτιες χώρες έχουν παίξει σημαντικό ρόλο στο ρυθμιστικό σύστημα⁷⁹. Το Δίκαιο της θάλασσας του 1982, επιτρέπει στις παράκτιες χώρες να νομοθετήσουν για τη σωστή συμπεριφορά των πλοίων στα χωρικά τους ύδατα. Η νομοθεσία απευθύνεται σε 8 συγκεκριμένα σημεία, εκ των οποίων, τα σημαντικότερα είναι τα εξής: ασφαλής ναυσιπλοΐα, πρόληψη, μείωση και έλεγχο της μόλυνσης, πρόληψη των παραβιάσεων των ακτών κ.α. Από οικονομικής πλευράς, τα πιο σημαντικά σημεία, είναι αυτά περί ασφάλειας και μόλυνσης.

⁷⁸ Μ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 1^η έκδ., 2^η έκδ., 3^η έκδ., Α΄ και Β΄ τόμος, εκδ. Σταμούλης, σελ. 119-124.

⁷⁹ Μ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος, «Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις», εκδ. Α. Σταμούλης, σελ. 155-169, 52-56, 89-93.

➤ **Κρατική λιμενική αρχή**

Όσον αφορά την ασφάλεια, το κύριο όργανο είναι ο λιμενικός έλεγχος. Βλέπουμε ότι η ασφάλεια των πλοίων διέπεται από το νομικό πλαίσιο της χώρας της οποίας φέρει τη σημαία ένα πλοίο, καθώς και από το νηογνώμονα. Το άρθρο 21 του δικαίου της θάλασσας, προστατεύει ειδικά τους πλοιοκτήτες από μονομερείς ρυθμίσεις των παράκτιων χωρών, συμπεριλαμβανομένου αυτών σχετικά με το σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων. Σύμφωνα λοιπόν με αυτό, η νομοθεσία των παράκτιων χωρών δε θα πρέπει να παρεμβαίνει στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την επάνδρωση ή τον εξοπλισμό των ξένων πλοίων, εκτός και αν έχει επιρροή στους γενικά διεθνώς αποδεκτούς κανόνες ή πρότυπα. Αυτό συμβαίνει για να αποφευχθεί το εφιαλτικό σενάριο της ύπαρξης διαφορετικών πρότυπα κατασκευής στις διάφορες χώρες.

➤ **Νόμος για τη ρύπανση από πετρέλαιο στα Αμερικάνικα ύδατα**

Οι παράκτιες χώρες είναι πολύ ενεργοποιημένες σχετικά με την ρύπανση του περιβάλλοντος. Εξαιτίας των καταστροφικών προς το περιβάλλον συνεπειών του ναυαγίου του Exxon Valdez, οι παράκτιες χώρες πήραν την πρωτοβουλία της δημιουργίας του νόμου για τη ρύπανση από πετρέλαιο, που απευθύνεται στις πετρελαιοκηλίδες στα ύδατα των Αμερικάνικων νησιών, μέχρι και 3 μίλια από τις ακτές και την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη- μέχρι 200 μίλια από τις γραμμές βάσεως (φυσική ακτογραμμή συνήθως). Ο Νόμος αυτός ρύθμιζε τη μεταχείριση των πετρελαιοκηλίδων. Ο ιδιοκτήτης, ή ο χειριστής του πλοίου, ορίστηκε ο υπεύθυνος και υποχρεούται να πληρώσει για τον καθαρισμό, που το επίπεδο πληρωμής κυμαίνεται περίπου \$ 1,200 ανά τόνο, ή \$ 10 εκατομμύρια, ανάλογα την περίπτωση.

Όμως, για να κηρυχθεί ένας πλοιοκτήτης ως υπεύθυνος για το κόστος της ρύπανσης, το νομοσχέδιο καθόριζε συγκεκριμένες απαιτήσεις για τα πλοία που πλέουν σε Αμερικάνικα ύδατα. Συμπεριλαμβάνει απαιτήσεις σύμφωνα με τις οποίες, τα πλοία υποχρεώνονται να φέρουν ένα πιστοποιητικό οικονομικής ευθύνης, που αποδεικνύει ότι έχουν επαρκείς οικονομικούς πόρους να πληρώσουν τις τυχόν διεκδικήσεις. Επιπλέον, απαιτεί τα πλοία που παραγγέλνονταν μετά τις 30 Ιουνίου 1990, ή παραλαμβάνονταν μετά τις 1 Ιανουαρίου 1994, να είναι διπλού τοιχώματος, ενώ τα μονού τοιχώματος να έχουν αποσυρθεί μέχρι το 2010. Η ακτοφυλακή είναι υποχρεωμένη να αξιολογεί τα πρότυπα του στόλου των ξένων πλοίων και να βεβαιώνει ότι είναι τουλάχιστον αντίστοιχα με το αμερικάνικο νομοσχέδιο. Όλα τα δεξαμενόπλοια υποχρεώνονται να φέρουν ένα έκτακτο σχέδιο αντιμετώπισης σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας.

Αυτή η νομοθεσία, συγκεκριμένα το κομμάτι που αφορά για τα πλοία διπλού τοιχώματος, δημιούργησαν μεγάλη διαμάχη. Το υψηλό οικονομικό κόστος για τον καθαρισμό μετά το Ecxon Valdez έθεσε μία οικονομική διάσταση στην πιθανότητα του προβλήματος.

2.7 ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ-ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

- Αριθμός I.M.O. του πλοίου
- Αριθμός I.M.O. της ιδιοκτήτριας εταιρείας του πλοίου,
- Όνομα και σημαία του πλοίου κατά την αίτηση
- Όνομα του προσώπου (φυσικού ή νομικού) το οποίο υποβάλλει την αίτηση για τη νηολόγηση του πλοίου
- Όνομα με το οποίο θα νηολογηθεί το πλοίο
- Λεπτομέρειες του πλοίου (τύπος, έτος κατασκευής, ημερομηνία που τέθηκε η τρόπιδα του πλοίου, ολική και καθαρή χωρητικότητα)
- Όνομα Νηογνώμονα. Αν οι ιδιοκτήτες επιθυμούν την αλλαγή Νηογνώμονα θα πρέπει να δηλωθεί
- Δήλωση στοιχείων της διαχειρίστριας εταιρείας για το Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας
- Περιοχή μέσα στην οποία το πλοίο σκοπεύει να εμπορευείται
- Ο τόπος που θα βρίσκεται το πλοίο κατά τη στιγμή της προσωρινής νηολόγησής του, αν είναι γνωστός. Αυτή η πληροφορία θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον Νηολόγο πριν από την προσωρινή νηολόγηση του πλοίου
- Το διπλωματικό γραφείο στο οποίο οι ιδιοκτήτες επιθυμούν να διεκπεραιώσουν την προσωρινή εγγραφή του πλοίου
- Όνομα και διεύθυνση των μετόχων και διευθυντών της εταιρείας στην ιδιοκτησία της οποίας το πλοίο θα νηολογηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

3.1 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ, ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο Lloyd's Register of Shipping, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, εκδίδει το βιβλίο του Νηογνώμονα στο οποίο εμπεριέχονται όλα τα ταξινομημένα πλοία. Περιλαμβάνονται δύο τόμοι (Α-Λ και Μ-Ζ). Επίσης περιέχει έναν κατάλογο των γραφείων και των επιθεωρητών των Lloyd's σε ολόκληρο τον κόσμο. Συγκεκριμένα:

Στήλη 1

Η στήλη 1 περιλαμβάνει:

- Αριθμό ταυτότητας (identity No)
- Σήμα κλήσεως (call sign)
- Επίσημο αριθμό καταγραφής του πλοίου (official number of the ship's register)
- Βοηθήματα ναυσιπλοΐας (navigational aids)

Στήλη 2

Η στήλη 2 περιλαμβάνει το όνομα του πλοίου (vessel's name), τη σημαία του, τα ονόματα ή το όνομα του πλοιοκτήτη και το λιμάνι νηολόγησης.

Στήλη 3

Περιέχει στοιχεία για την: α) ολική (gross tonnage), β) την καθαρή (net tonnage) χωρητικότητα του πλοίου, και γ) το νεκρό βάρος (dead weight) του στη θερινή γραμμή φόρτωσης.

Στήλη 4

Περιέχει στοιχεία ταξινόμησης και αναφορά της τελευταίας πενταετίας επιθεώρησης. Η κλάση 100Α1 καθορίζεται στους κανονισμούς του Νηογνώμονα των Lloyd's ως εξής: «Ο χαρακτηρισμός ενός σκάφους με το χαρακτηριστικό κλάσης 100Α1 μπορεί να δοθεί σε όλα τα ποντοπόρα πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τους κανονισμούς των Lloyd's ή άλλου ισότιμου Νηογνώμονα». Ο μαύρος σταυρός (+) που συνοδεύει την κλάση 100Α1 δείχνει ότι ολόκληρη η κατασκευή βρίσκεται στον έλεγχο των επιθεωρητών του Νηογνώμονα.

Στήλη 5

Αναφέρεται η ναυπηγός εταιρεία, η ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας, οι διαστάσεις, οι τυχόν υπερκατασκευές, καθώς και τα διάφορα τμήματα του σκελετού του πλοίου, τα οποία συνδέονται μεταξύ τους με καρφιά ή συγκόλληση. Αναφέρονται επίσης και άλλες λεπτομέρειες για το σκελετό του πλοίου.

Στήλη 6

Αναφέρεται το είδος του πλοίου, η χωρητικότητά του σε φορτίο, καθώς επίσης και τα μέσα χειρισμού του φορτίου.

Στήλη 7

Δίνονται στοιχεία για τις μηχανές(τύπος και κατασκευαστές) και την ισχύ του πλοίου. Επίσης αναφέρονται τα βοηθητικά μηχανήματα του πλοίου, οι λέβητες, οι χώροι που διατίθενται για καύσιμα, καθώς και η ταχύτητά του⁸⁰.

Στη συνέχεια θα αναφέρουμε το χαρακτηρισμό των πλοίων σύμφωνα με τους κανονισμούς των μεγαλύτερων νηογνώμωνων.

3.1.1 Κατάταξη-Ταξινόμηση

Οι νηογνώμονες, αφού επιθεωρήσουν τα διάφορα πλοία με τους ειδικούς τεχνικούς-επιθεωρητές που διαθέτουν, τα κατατάσσουν σε κλάσεις ανάλογα με το επίπεδο ασφαλείας και αξιοπλοΐας που βρίσκονται.

Η κατάταξη των πλοίων σε κλάσεις αποσκοπεί στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα, γεγονός που αποτελεί επίσης, απαραίτητο στοιχείο στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Ο ρόλος της ταξινόμησης και των εταιρειών ταξινόμησης έχει αναγνωριστεί εξάλλου, στη διεθνή Συνθήκη για την ασφάλεια της ζωής εν πλω (SOLAS) καθώς και στο πρωτόκολλο του 1988 στη διεθνή Συνθήκη σχετικά με τις γραμμές φορτίων. Μάλιστα, τα πιστοποιητικά κατάταξης σε κλάσεις, που εκδίδουν

⁸⁰ Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β΄ Έκδοση, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007, σελ. 240-241.

νηογνώμονες με διεθνές κύρος και φήμη, αποτελούν εγγύηση για την αξιοπλοΐα του πλοίου και πολλές φορές διευκολύνουν τις σχετικές συναλλαγές επί του πλοίου.

Ωστόσο, ένα πιστοποιητικό δεν υπονοεί, και δεν πρέπει να αναλυθεί ως σαφής εξουσιοδότηση της ασφάλειας, της ικανότητας ή της πλοϊμότητας του σκάφους. Είναι μια επιβεβαίωση μόνο ότι το σκάφος είναι σύμφωνο με τα πρότυπα που έχουν αναπτυχθεί και έχουν δημοσιευθεί από τον οργανισμό που εκδίδει το πιστοποιητικό ταξινόμησης.

Ταξινόμηση ενός πλοίου σε κλάση σημαίνει ότι με την ολοκλήρωση των ικανοποιητικών ερευνών που διεξάγονται από το νηογνώμονα, ο τελευταίος πιστοποιεί ότι το εν λόγω πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία ταξινομήθηκε και συμμορφώνεται με τους κανόνες του εκάστοτε νηογνώμονα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με:

- την ολοκλήρωση της ναυπήγησης του πλοίου κατά τη διάρκεια της οποίας έχει διεξαχθεί έρευνα
- επιθεώρηση που διεξάγεται σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας που αναπτύχθηκε στους κόλπους της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS), όταν πλοία αλλάζουν τάξη μεταξύ των μελών της ή
- ειδική παραδοχή ότι υφίσταται ανάγκη για επιθεώρηση ταξινόμησης, σε περιπτώσεις που το πλοίο είτε δεν έχει ποτέ ταξινομηθεί, είτε έχει ταξινομηθεί από νηογνώμονα ο οποίος δεν είναι μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων.

Οι κανόνες ταξινόμησης αναπτύσσονται για να αξιολογήσουν τη δομική δύναμη και την ακεραιότητα των βασικών μερών του σκάφους και των προσαρτημάτων του, την αξιοπιστία και τη λειτουργία των συστημάτων προώθησης και οδήγησης, την ηλεκτρική παραγωγή, τα βοηθητικά του συστήματα καθώς και άλλα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του σκάφους, προκειμένου να διατηρηθούν οι ουσιαστικές υπηρεσίες εν πλω.

Οι κανόνες ταξινόμησης δεν καλύπτουν κάθε κομμάτι της δομής ή στοιχείο του εξοπλισμού σε ένα πλοίο, ούτε καλύπτουν τα λειτουργικά του στοιχεία. Οι δραστηριότητες, που δεν εμπίπτουν γενικά στο πεδίο της ταξινόμησης, περιλαμβάνουν στοιχεία όπως: το σχέδιο και οι διαδικασίες παραγωγής, την επιλογή του τύπου και τη δύναμη των μηχανημάτων και ορισμένου εξοπλισμού, τον αριθμό και τα προσόντα του πληρώματος ή την ικανότητα μεταφοράς φορτίου, ή ακόμα και τα ανταλλακτικά ή τις συσκευές διάσωσης και τον εξοπλισμό συντήρησης. Για αυτά τα θέματα μπορεί

εντούτοις να δοθεί μια εκτίμηση για την ταξινόμηση σύμφωνα με τον τύπο του σκάφους ή της κατηγορίας στην οποία ορίζεται.

Τα ταξινομημένα σκάφη, μέσω ενός συστήματος ελέγχου και συμπληρωματικών υποδείξεων, παρακολουθούνται από το νηογνώμονα για να εξακριβωθεί εάν το πλοίο εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία τοποθετήθηκε · η συμμόρφωση δηλαδή στους κανόνες και τις απαιτήσεις της κλάσης πρέπει να είναι συνεχής. Ο έλεγχος αυτός περιλαμβάνει την ανανέωση κατηγορίας (επίσης αποκαλούμενη «πρόσθετη έρευνα»), την ενδιάμεση έρευνα, την ετήσια έρευνα, και την έρευνα στο κατώτατο σημείο του σκάφους ή αλλιώς τις ελλιμενίζουσες έρευνες για το σκαρί. Περιλαμβάνει επίσης, την έρευνα των λεβήτων, τις έρευνες μηχανημάτων και, ενδεχομένως, τις έρευνες για τα στοιχεία που συνδέονται με τη παραμονή στην ίδια κατηγορία.

Οι έρευνες αυτές πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις της κάθε κατηγορίας, προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι το σκαρί, τα μηχανήματα, ο εξοπλισμός και οι συσκευές είναι σύμφωνα με τους εφαρμόσιμους κανόνες.

Η ταξινόμηση ενός σκάφους βασίζεται στον όρο ότι το σκάφος φορτώνεται, χρησιμοποιείται και διατηρείται κατά τρόπο κατάλληλο από το ικανό και καταρτισμένο πλήρωμα.

Ένας επιθεωρητής μιας κατηγορίας- κλάσης μπορεί να πάει σε ένα πλοίο, μια φορά, σε μια περίοδο δωδεκαμήνου. Εκείνη τη στιγμή δεν είναι ούτε δυνατό, ούτε αναμένεται ότι ο επιθεωρητής θα διερευνήσει ολόκληρη την δομή του σκάφους ή τα μηχανήματά του. Η έρευνα περιλαμβάνει δειγματοληπτικό έλεγχο, για τον οποίο οι οδηγίες που ακολουθεί είναι βασισμένες στην εμπειρία του και επικεντρώνεται σε εκείνα τα μέρη του σκάφους ή των μηχανημάτων που μπορεί να υπόκεινται σε διάβρωση, ή εκτίθεται στην μεγαλύτερη πίεση, ή μπορεί πιθανόν να έχουν εκτεθεί σε κάποια ζημιά.

Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί σε αυτό το σημείο, ότι είναι ο πλοιοκτήτης που έχει το συνολικό έλεγχο ενός σκάφους, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου με τον οποίο χρησιμοποιείται και διατηρείται, καθώς και η αποτελεσματικότητά της ταξινόμησής του εξαρτάται από τον ίδιο.

Ειδικότερα, αναφέρουμε ότι, οι πλοιοκτήτες και οι εκπρόσωποι αυτών υποχρεούνται να ειδοποιήσουν έγκαιρα το νηογνώμονα σε περίπτωση αβαρίας και να επιτρέψουν την

ελεύθερη και σε οποιοδήποτε χρόνο επίσκεψη των επιθεωρητών στο πλοίο καθώς και στα ναυπηγεία όπου εκτελείται η εργασία. Οι κοινοποιήσεις και οι παρατηρήσεις επί των εκτελούμενων εργασιών γνωστοποιούνται στον πλοιοκτήτη μέσω του πλοιάρχου ή του αντιπροσώπου του.

Επιπλέον, σε περίπτωση μη έγκαιρης ειδοποίησης του νηογνώμονα για αλλαγή πλοιοκτησίας, όλες οι κοινοποιήσεις αποστέλλονται στον παλιό πλοιοκτήτη και έχουν τελεσίδικη ισχύ επί του πλοίου. Ιδίως αν ληφθεί υπ' όψιν ότι το πλοίο διατηρεί την κλάση του και μετά την αλλαγή της πλοιοκτησίας, καθίσταται πρόδηλη η σοβαρότητα της παράλειψης. Ειδικότερα:

3.1.2 Ταξινόμηση πλοίων κατά τη ναυπήγηση

Για να ταξινομηθεί ένα πλοίο σε κλάση υποβάλλεται σχετική αίτηση προς το νηογνώμονα. Η αίτηση υποβάλλεται σε ορισμένο έντυπο στην κεντρική διεύθυνση μέσω του τοπικού επιθεωρητή του νηογνώμονα. Ο αιτών υποχρεούται να επιτρέψει την είσοδο στο πλοίο του επιθεωρητή και να του παράσχει βοήθεια, να δώσει στο νηογνώμονα πλήρεις και ακριβείς πληροφορίες και να καταβάλει αντίτιμο των εξόδων και αμοιβών. Εάν το πλοίο πρόκειται να ναυπηγηθεί, ο νηογνώμονας παρακολουθεί το πλοίο από το στάδιο της ναυπήγησής του.

Συγκεκριμένα: Υποβάλλονται και εγκρίνονται, πριν την έναρξη της κατασκευής του τα σχέδια στα οποία καθορίζονται ευκρινώς οι διατάξεις, οι διαστάσεις υλικών καθώς και οι λεπτομέρειες των κύριων τμημάτων της κατασκευής του σκάφους. Στα εν λόγω σχέδια θα πρέπει να καθορίζονται λεπτομέρειες για τις συγκολλήσεις και πληροφορίες για το βύθισμα, την επιδιωκόμενη ταχύτητα, ενώ σε περίπτωση ειδικού φορτίου θα πρέπει να αναφέρεται και η συνθήκη φόρτωσης με έρμα ή φορτίο. Ενδείκνυται να παρέχονται συμπληρωματικές σχετικές πληροφορίες για τα βάρη και την κατανομή αυτών στο πλοίο⁸¹.

⁸¹ Ενδεικτικά παρατίθενται μερικά σχέδια τα οποία υποβάλλονται στον Α.Β.Σ.: α) Διαμήκης τομή και καταστρώματα, β) Κατασκευή πυθμένα: Έδρες, Σταθμίδες κλπ., γ) Κατασκευή εσωτερικού πυθμένα, δ) Σήραγγες ατράκτων, ε) Πρωραία κατασκευή, στ) Πρυμναία κατασκευή, ζ) Διάταξη μέσω χειρισμού επί εκτεθειμένων καταστρωμάτων, η) Μηχανισμός πηδαλιούχησης κλπ.

3.1.3 Ταξινόμηση πλοίων μετά τη ναυπήγηση

Όπως έχουμε ήδη προαναφέρει, όταν ο πλοιοκτήτης υποβάλλει αίτηση σ' ένα Νηογνώμονα (μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων) προκειμένου να ταξινομηθεί πλοίο του, το οποίο ήδη έχει ναυπηγηθεί και προσφέρει θαλάσσιες υπηρεσίες, ακολουθείται διαδικασία η οποία εξαρτάται από το αν αυτό:

- έχει ταξινομηθεί ήδη από Νηογνώμονα- μέλος της Δ.Ε.Ν.
- δεν έχει ταξινομηθεί από Νηογνώμονα- μέλος της Δ.Ε.Ν.

❖ **Πλοία ταξινομημένα από Νηογνώμονα-μέλος της Δ.Ε.Ν.**

Σε αυτή την περίπτωση, τα πλοία που απευθύνονται στον εκάστοτε Νηογνώμονα (μέλος της Δ.Ε.Ν). ταξινομούνται έπειτα από την πραγμάτωση ικανοποιητικών και επαρκών επιθεωρήσεων καθώς και επιβεβαίωσης των σχετικών εγγράφων ναυπήγησης ή άλλων.

Επιθεώρηση

Οι επιθεωρήσεις οι οποίες πραγματοποιούνται βασίζονται στην ηλικία του πλοίου καθώς και στην αναθεωρημένη τρέχουσα τάξη του πλοίου, όπως αυτή ορίστηκε από τον προηγούμενο νηογνώμονα-μέλος της Δ.Ε.Ν. Οι επιθεωρήσεις αυτές θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα πεδία:

- **Επιθεώρηση γάστρας για πλοία που δεν υπόκεινται στο ESP(Enhanced Survey Program)**
 - Για πλοία κάτω των πέντε (5) ετών, η επιθεώρηση αποκτά την έννοια της ετήσιας επιθεώρησης.
 - Για πλοία τα οποία είναι από πέντε (5) ετών και άνω αλλά και μικρότερα των δέκα (10) ετών, η έρευνα περιλαμβάνει επιπλέον την επιθεώρηση των χώρων του έρματος.
 - Για πλοία τα οποία είναι από δέκα ετών και άνω αλλά και μικρότερα των είκοσι (20), η επιθεώρηση θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τις δεξαμενές φορτίων.
 - Για πλοία ηλικίας από είκοσι (20) ετών και άνω πρέπει να διεξάγεται από την αρχή ολοκληρωμένη επιθεώρηση προκειμένου να ενταχθεί σε συγκεκριμένη κατηγορία/κλάση το πλοίο (αυτό απαιτείται να εφαρμόζεται και σε πλοία των οποίων η γάστρα υπόκειται σε μόνιμη επιθεώρηση)
 - Σε τελευταία περίπτωση, εάν η επιθεώρηση του πυθμένα του σκάφους σε ξηρές συνθήκες δεν είναι δυνατή κατά τη στιγμή μεταφοράς του, θα πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα διενέργειας επιθεώρησης του πυθμένα όταν αυτός θα βρίσκεται στο νερό.

- **Επιθεώρηση γάστρας για πλοία που υπόκεινται στο ESP (Enhanced Survey Program)**
 - Για πλοία κάτω των πέντε (5) ετών, η επιθεώρηση αποκτά την έννοια της ετήσιας επιθεώρησης.
 - Για πλοία ηλικίας μεταξύ πέντε (5) και δέκα (10) ετών, η έρευνα περιλαμβάνει επιπλέον την επιθεώρηση των χώρων του έρματος.
 - Για πλοία τα οποία είναι από δέκα(10) ετών και άνω αλλά και μικρότερα των δεκαπέντε (15), η επιθεώρηση θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τις δεξαμενές φορτίων.
 - Για πλοία που είναι δεκαπέντε (15) ετών και άνω αλλά μικρότερα των είκοσι (20), η επιθεώρηση αποκτά την έννοια της ετήσιας ή ενδιάμεσης επιθεώρησης.
 - Για πλοία τα οποία είναι από είκοσι (20) ετών και άνω, η επιθεώρηση αποκτά την έννοια της ετήσιας επιθεώρησης.
 - Σε τελευταία περίπτωση, εάν η επιθεώρηση του πυθμένα του σκάφους σε ξηρές συνθήκες δεν είναι δυνατή κατά τη στιγμή μεταφοράς του, θα πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα διενέργειας επιθεώρησης του πυθμένα όταν αυτός θα βρίσκεται στο νερό.
- **Έρευνα των μηχανών-μηχανημάτων. Θα πραγματοποιηθεί μία γενική εξέταση όλων των βασικών μηχανημάτων, συμπεριλαμβάνοντας τουλάχιστον τα εξής:**
 - Εξετάζονται σε συνθήκες εργασίας ο εξοπλισμός καύσης του πετρελαίου, οι λέβητες και οι γεννήτριες ατμού. Η προσαρμογή των βαλβίδων ασφαλείας του εξοπλισμού αυτού θα ελεγχθεί μέσω των αρχείων του πλοίου.
 - Όλα τα φορτία υπό πίεση, θα πρέπει να εξεταστούν.
 - Σε όλες τις περιπτώσεις, θα πρέπει να εξετάζονται τα φώτα πλοήγησης και οι δείκτες και να επαληθεύεται η ύπαρξη και λειτουργία των εναλλακτικών πηγών ενέργειας.
 - Θα πρέπει ακόμα να εξετάζονται σε συνθήκες εργασίας οι πυροσβεστικές αντλίες έκτακτης ανάγκης, οι αντλίες του νερού, τα χειριστήρια των βαλβίδων πετρελαίου, οι αντλίες των καυσίμων και οι αντλίες του λαδιού λίπανσης.
 - Τα κύρια και όλα τα βοηθητικά μηχανήματα που απαιτούνται για τη σωστή λειτουργία του πλοίου στη θάλασσα καθώς και το πηδάλιο θα πρέπει επίσης να εξετάζονται σε συνθήκες εργασίας.
 - Μια σύντομη δοκιμή στη θάλασσα πρέπει να διεξαχθεί, κατά την κρίση του Επιθεωρητή, εάν το πλοίο έχει πραγματοποιήσει ταξίδι για ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα.

- Οι αρχικές ρυθμίσεις εκκίνησης πρέπει να ελέγχονται.
- Στην περίπτωση των πετρελαιοφόρων, οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις στους επικίνδυνους χώρους του πλοίου πρέπει να ελέγχονται για συμμόρφωση με τους κανόνες του Νηογνώμονα. Σε περίπτωση που ήδη έχει τοποθετηθεί εξοπλισμός ασφαλείας, οι Επιθεωρητές πρέπει να βεβαιώνονται ότι ο εξοπλισμός αυτός έχει εγκριθεί από αναγνωρισμένη αρχή. Τα συστήματα ασφαλείας, οι συναγερμοί και τα κύρια εργαλεία του συστήματος αδρανούς αερίου πρέπει να ελέγχονται καθώς και οι εγκαταστάσεις γενικά, ώστε να διασφαλιστεί ότι δε συντρέχει κίνδυνος για το πλοίο⁸².

Σε αυτό το σημείο θα αναφέρουμε ενδεικτικά και τα έγγραφα που απαιτούνται από την Bureau Veritas για την ταξινόμηση πλοίων ήδη ναυπηγηθέντων.

a. Main plans:

- General arrangement
- Capacity plan
- Hydrostatic curves
- Loading manual, where required

b. Hull structure plans

- Midship section
- Scantling plan
- Decks
- Shell expansion
- Hatch covers

c. Machinery plans

- Machinery arrangements
- Intermediate, thrust and screw shafts
- Propeller
- Wiring diagram
- Torsion vibration calculations, for ships less than two years old etc.

d. Plans required for ships assigned one of the additional class notations for Automated Machinery Systems:

- Instrument list
- Fire alarm system etc.⁸³

⁸² Πηγή Bureau Veritas.

⁸³ Πηγή Bureau Veritas.

❖ **Πλοία ταξινομημένα από Νηογνώμονα-μη μέλος της Δ.Ε.Ν.**

Σε αυτή την περίπτωση, η κλάση του πλοίου θα καθοριστεί κατά την προκαταρκτική εξέταση των εγγράφων που αναφέρθηκαν παραπάνω (Main plans, Hull structure plans, Machinery plans, Electrical installation plans) καθώς και μέσω της επακόλουθης επιτυχής ολοκλήρωσης των επιθεωρήσεων, η έκταση και ο σκοπός των οποίων παρατίθενται στη συνέχεια.

Η επιθεώρηση που θα πραγματοποιηθεί για την κατηγοριοποίηση του πλοίου σε συγκεκριμένη κλάση δεν πρέπει να είναι μικρότερη από τη επιθεώρηση που απαιτείται για την ανανέωση της κλάσης των πλοίων ίδιας ηλικίας και τύπου. Επιπλέον, όλες οι περιοδικές επιθεωρήσεις πρέπει να εκτελούνται μαζί με τις επιθεωρήσεις που συνδέονται με το συγκεκριμένο τύπο και τις υπηρεσίες που σχεδιάστηκε να προσφέρει το πλοίο, με την επιθεώρηση για την ταξινόμηση του πρόσθετου εξοπλισμού που διαθέτει, καθώς και με τις επιθεωρήσεις για τις ειδικές εγκαταστάσεις που μπορεί να έχει.

Επιπλέον, όπου κρίνεται σκόπιμο, και εντός λογικών ορίων, μια αποδειγμένα καλή απόδοση πλοίου, για μια ικανοποιητικά μεγάλη περίοδο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο για τη ταξινόμηση του πλοίου σε συγκεκριμένη κλάση. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται βέβαια στα πλοία πρόσφατης ναυπήγησης.

Τέλος, ο νηογνώμονας μπορεί να βασίζεται τις αποφάσεις του σε τεκμηριωμένα έγγραφα, όπως τα πιστοποιητικά που εκδίδονται ή αναγνωρίζονται από τον προηγούμενο νηογνώμονα, αν υπάρχουν, και τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά που εκδίδονται από την Αρχή της Σημείας ή από άλλο αναγνωρισμένο οργανισμό. Επιπροσθέτως, άλλα έγγραφα και/ή σχέδια μπορεί να πρέπει να κατατεθούν στο Νηογνώμονα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις⁸⁴.

3.2 ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ

❖ **Ο σταυρός της Μάλτας +**

Ο σταυρός της Μάλτας σημαίνει σε όλους τους νηογνώμονες ότι το πλοίο και οι μηχανές αυτού κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς του νηογνώμονα. Φανερώνει επίσης ότι:

⁸⁴ Πηγή Bureau Veritas.

- Τα κατασκευαστικά σχέδια του σκάφους, των μηχανών, των λεβήτων, των βοηθητικών μηχανών, των βασικών εξαρτημάτων, των σωληνώσεων και του ηλεκτρικού εξοπλισμού μετά την υποβολή τους σε επιθεώρηση, ενεκρίθησαν από το νηογνώμονα.
- Ο επιθεωρητής του νηογνώμονα παρέστη στις δοκιμές του υλικού κατασκευής, το οποίο και βρήκε χωρίς ελαττώματα.
- Το σκάφος κατασκευάστηκε κατά τρόπο εγκεκριμένο από το νηογνώμονα.
- Οι μηχανές κατασκευάστηκαν υπό την εποπτεία του.
- Οι επιθεωρητές εξέτασαν τα χρησιμοποιηθέντα υλικά για τη κατασκευή του πλοίου καθώς, τις εργασίες που έγιναν σε αυτό καθώς και τις τελικές δοκιμές υπό συνθήκες εργασίας⁸⁵.

❖ **Τα σύμβολα κατάταξης ανώτατης κλάσης**

Τα σύμβολα κατάταξης των κυριότερων Νηογνωμόνων είναι τα ακόλουθα:

Lloyd's Register of Shipping (L.R.)

+ 100 A1 (κλάση 100 A1)

Στην κλάση αυτή συμπεριλαμβάνονται όλα τα πλοία που λειτουργούν ως θαλάσσιοι μεταφορείς.

+100 A1 tankers (κλάση 100 A1 δεξαμενόπλοια)

Στην κλάση αυτή συμπεριλαμβάνονται όλα τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο.

+100 A1 ore carriers (κλάση 100 A1 πλοία μεταφοράς μεταλλευμάτων)

Στην κλάση αυτή περιλαμβάνονται όλα τα ποντοπόρα πλοία που μεταφέρουν μεταλλεύματα.

Το σύμβολο 100 A σημαίνει ότι το πλοίο έχει κατασκευαστεί με πλήρη εφαρμογή των κανονισμών. Ο αριθμός 1, ο οποίος τίθεται μετά το γράμμα «Α», καταδεικνύει ότι οι άγκυρες και γενικά ο εξοπλισμός του πλοίου βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση. Τέλος ο σταυρός (+) μπροστά από το χαρακτηριστικό 100 A1 σημαίνει ότι το πλοίο κατασκευάστηκε με παρακολούθηση των επιθεωρητών Lloyd's. Αν το πλοίο δεν

⁸⁵ Ιωάν. Ασημομύτης, Πλοίαρχος Ε.Ν., «Νηογνώμονες-Επιθεωρήσεις», εκδ. Εμμ. Ν. Σταυριδάκη, σελ. 15.

ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των επιθεωρητών μπορεί να χαρακτηριστεί π.χ. ως 95 A1 που σημαίνει ότι δεν εφαρμόζονται πλήρως οι κανονισμοί⁸⁶.

Το σύμβολο + L.M.C. ερυθρού χρώματος σημαίνει ότι οι μηχανές και οι λέβητες κατασκευάστηκαν υπό την εποπτεία του νηογνώμονα και ότι δόθηκε το «Lloyd's Machinery Certificate».

Bureau Veritas (B.V.)

+ I 3/3 1. 1.

Δείχνει την ανώτατη κλάση του νηογνώμονα για όλα τα ποντοπόρα πλοία.

Τα πλοία χαρακτηρίζονται ως κατηγορίας I ή κατηγορίας II ανάλογα με το αν συμμορφώνονται πλήρως ή όχι με τους κανονισμούς. Τα σύμβολα 3/3 και 5/6 δείχνουν την καλή ή λιγότερη καλή κατάσταση του σκάφους. Στη συνέχεια ακολουθούν αριθμοί από το 1 έως το 3 που δείχνουν την κατάσταση των ξύλινων μερών και του εξοπλισμού του σκάφους. Συγκεκριμένα:

- I –πλοίο πλήρους αντοχής
- 3/3- πρώτης τάξεως πλοίο ως προς την απόδοση κλπ.
- 1-κατάσταση ξύλινων μερών του σκάφους
- 1-κατάσταση ιστών, κεραιών, λέμβων, εξαρτισμού αγκυρών κλπ.⁸⁷

American Bureau of Shipping (A.B.S.)

+A1

Αποτελεί ένδειξη ανώτατης κλάσης, δίνεται σε όλα τα πλοία και ακολουθείται από την περιγραφή του ειδικού προορισμού. Ο σταυρός έχει την ίδια σημασία όπως και στον Lloyd's. Το γράμμα «E» εντός κύκλου, μετά τον αριθμό 1, δείχνει ότι οι άγκυρες και γενικά ο εξοπλισμός του πλοίου δοκιμάσθηκαν και πληρούν τους κανόνες του νηογνώμονα⁸⁸.

⁸⁶ Γ.Π. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Β΄ Έκδοση, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007, σελ. 241.

⁸⁷ Πηγή Bureau Veritas.

⁸⁸ Πηγή American Bureau of Shipping.

Det Norske Veritas (N.V.)

+1.A1

Αποτελεί τον ανώτατο χαρακτηρισμό για τα πλοία και τον εξοπλισμό τους.

+M. V.

Αποτελεί τον ανώτατο χαρακτηρισμό για τις μηχανές του πλοίου.

+K. V.

Αποτελεί τον ανώτατο χαρακτηρισμό για τους λέβητες.

Τα πλοία με μικρές αποκλίσεις από τους κανονισμούς χαρακτηρίζονται 1.A2 ή 2.A2 ή A1 ή A2. Ο σταυρός της Μάλτας έχει την ίδια σημασία όπως και στον Lloyd's. Αν πάνω από το σταυρό όμως υπάρχει τελεία, σημαίνει ότι κατά τη ναυπήγηση παρακολούθηθηκε από άλλο νηογνώμονα.

Germanischer Lloyd (G.L.)

Οι συνήθεις χαρακτηρισμοί είναι 100 A4 ή 90 A3. Οι αριθμοί 100 και 90 δείχνουν το βαθμό συντήρησης και αντοχής του πλοίου, ενώ οι αριθμοί 3 και 4 δείχνουν κάθε πόσα χρόνια πρέπει να γίνεται επιθεώρηση.

3.3 ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Η κλάση του σκάφους μπορεί να ανασταλεί είτε αυτόματα, είτε μετά από απόφαση του νηογνώμονα. Σε κάθε περίπτωση το πλοίο θα θεωρείται ότι δε διατηρεί την κλάση του από την ημερομηνία της αναστολής μέχρι την ημερομηνία που θα αποκατασταθεί και πάλι η κατηγορία του.

Η κλάση μπορεί να ανασταλεί αυτόματα όταν προκύψουν οι εξής περιστάσεις:

- Όταν ένα πλοίο δε λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανόνων, όπως στην περίπτωση που το σκάφος εμπορεύεται εκτός των ορίων ναυσιπλοΐας για τα οποία είχε εκχωρηθεί η κλάση του πλοίου.
- Όταν ένα πλοίο αποπλέει με λιγότερα έξαλα από αυτά που προβλέπονται ή έχει τα σήματα των εξάλων σε θέση υψηλότερη από εκείνη που προβλέπεται, ή σε

περιπτώσεις πλοίων που δεν προβλέπονται έξαλα και το βύθισμα είναι μεγαλύτερο από το προβλεπόμενο.

- Όταν ο ιδιοκτήτης του πλοίου δεν ενημερώσει έγκαιρα το νηογνώμονα ώστε να υποβληθεί το πλοίο σε επιθεώρηση μετά από ζημιές ή ελαττώματα που εντοπίστηκαν και επηρεάζουν την κατηγορία του πλοίου.
- Όταν επιδιορθώσεις, μετατροπές ή συζητήσεις που πραγματοποιούνται για το πλοίο επηρεάζουν το πλοίο και διεξάγονται χωρίς την παρουσία του νηογνώμονα ή παρά την κρίση του επιθεωρητή.

Η αναστολή της κατηγορίας του πλοίου εφόσον αποτελεί αποτέλεσμα των παραπάνω θα συνεχίσει να ισχύει μέχρι να υπάρξει σοβαρός λόγος που θα επαναφέρει την κλάση του πλοίου. Επιπλέον, ο νηογνώμονας μπορεί να απαιτήσει επιπρόσθετες επιθεωρήσεις, εάν η κατάσταση του πλοίου το προστάζει. Επίσης, σημαντικός είναι και ο λόγος που προκάλεσε την αναστολή της κλάσης.

Επιπρόσθετα, η κλάση ενός πλοίου αναστέλλεται αυτομάτως στις κάτωθι περιπτώσεις:

- Όταν η επιθεώρηση για την ανανέωση της κλάσης του πλοίου δεν έχει ολοκληρωθεί κατά την ημερομηνία βάσης (anniversary date)⁸⁹, ή δεν έχει ολοκληρωθεί εντός του χρόνου και της προθεσμίας που χορηγείται για την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, εκτός και αν το πλοίο είναι υπό παρακολούθηση από τους επιθεωρητές του νηογνώμονα με σκοπό την ολοκλήρωση της επιθεώρησης πριν από την επανέναρξη των συναλλαγών.
- Όταν η ετήσια και η ενδιάμεση περιοδική επιθεώρηση δεν έχουν ολοκληρωθεί κατά την ημερομηνία βάσης (anniversary date) εκτός και αν το πλοίο είναι υπό παρακολούθηση από τους επιθεωρητές του νηογνώμονα με σκοπό την ολοκλήρωση των επιθεωρήσεων.

Εκτός από τις παραπάνω περιπτώσεις, η κλάση του πλοίου μπορεί να ανασταλεί έπειτα από απόφαση του νηογνώμονα:

- Όταν μια σύσταση του νηογνώμονα για το πλοίο δε ληφθεί υπ' όψιν εντός της προθεσμίας που έχει καθοριστεί, εκτός και αν αυτή αποσυρθεί πριν από την ημερομηνία βάσης της, έπειτα από συμφωνία με το νηογνώμονα.
- Όταν το πλοίο δεν έχει διατηρηθεί σε καλή κατάσταση.
- Σε άλλες περιπτώσεις, τις οποίες ο νηογνώμονας θα εξετάσει μεμονωμένα. Π.χ. στην περίπτωση που δεν καταβάλλεται στο νηογνώμονα η αμοιβή του για τις

⁸⁹ Βλ. Κεφάλαιο 4.1.3, σελ. 85.

υπηρεσίες που παρείχε, ή στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δε διαθέτει το πλοίο του για τις προβλεπόμενες επιθεωρήσεις.

Η αναστολή της κατηγορίας, όταν έχει αποφασιστεί από το νηογνώμονα, αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία κατά την οποία οι προϋποθέσεις για την αναστολή της κλάσης πληρούνται και θα παραμείνει σε ισχύ μέχρι τα στοιχεία και/ή επιθεωρήσεις δείξουν το αντίθετο⁹⁰.

3.4 ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Ο νηογνώμονας μπορεί να αποσύρει την κλάση του πλοίου στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη.
- Όταν το πλοίο χαθεί.
- Εάν δηλωθεί κατασκευαστική ολική απώλεια του πλοίου.
- Εάν το πλοίο προορίζεται για διάλυση.
- Όταν οι λόγοι που οδήγησαν στη αναστολή της τάξης του πλοίου εξακολουθούν να υφίστανται, εφόσον δεν έχουν παρθεί μέτρα για την αποκατάσταση της κλάσης εντός έξι μηνών, έπειτα από τη δέουσα, βεβαίως, γνωστοποίηση της αναστολής στον πλοιοκτήτη.

Όταν η απόσυρση της κλάσης του πλοίου τίθεται σε ισχύ, ο νηογνώμονας:

- Ενημερώνει την αρχή της σημαίας.
- Προωθεί στον πλοιοκτήτη γραπτή ειδοποίηση.
- Διαγράφει το πλοίο από το Βιβλίο του Νηογνώμονα.
- Διαθέτει τις πληροφορίες στους Ανάδοχους (underwriters), ύστερα από αίτησή τους⁹¹.

⁹⁰ Πηγή Bureau Veritas.

⁹¹ Πηγή Bureau Veritas.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

4.1 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

4.1.1 Γενικά

Η ημερομηνία συμπλήρωσης της ειδικής επιθεώρησης, κατά το διάστημα κατασκευής του πλοίου, το οποίο ναυπηγείται υπό την εποπτεία του Νηογνώμονα, θα θεωρείται ως τέτοια στον κατάλογο του Νηογνώμονα.

Εάν ωστόσο, για οποιοδήποτε λόγο, η περίοδος μεταξύ της καθέλκυσης και της αποπεράτωσης ή έναρξης υπηρεσίας του πλοίου παρατείνονται υπερβολικά, τότε οι ημερομηνίες των ανωτέρω μπορούν να αναγραφούν ξεχωριστά στον κατάλογο του νηογνώμονα.

Σε περίπτωση κατά την οποία το πλοίο δεν τίθεται αμέσως σε υπηρεσία μετά την αποπεράτωση μπορεί ο νηογνώμονας, έπειτα φυσικά από αίτηση του πλοιοκτήτη και πριν την έναρξη των υπηρεσιών του πλοίου, να προβεί σε επιθεώρηση αυτού όταν το σκάφος βρίσκεται σε δεξαμενισμό. Εάν από το αποτέλεσμα της επιθεώρησης δε βρεθούν φθορές στο πλοίο και στις μηχανές του, τότε ο χρόνος της ειδικής επιθεώρησης θα ξεκινά από την ημέρα της ανωτέρω επιθεώρησης προκειμένου το σκάφος να διατηρήσει την κλάση του.

Επιπλέον, για τα πλοία τα οποία δε βρίσκονται σε συνήθη υπηρεσία (π.χ. είναι παρωπλισμένα), οι επιθεωρήσεις μπορούν να λαμβάνουν χώρα ανά αραιότερα χρονικά διαστήματα, με αίτηση του πλοιοκτήτη και έπειτα από την εκτίμηση και την κρίση του Νηογνώμονα.

Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε επίσκεψης του επιθεωρητή στο πλοίο και εφόσον έχουν διαπιστωθεί φθορές ή χρειάζονται περαιτέρω έρευνες κατά την επιθεώρηση, πρέπει ο πλοιοκτήτης να ειδοποιείται άμεσα.

Ο επιθεωρήσεις διακρίνονται σε:

1. Περιοδικές Επιθεωρήσεις⁹²

⁹² Βλ. Παράρτημα Ι.

- i. Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης/Ειδική Επιθεώρηση (Class Renewal Survey/Special Survey)
 - ii. Ετήσια Επιθεώρηση (Annual Survey)
 - iii. Ενδιάμεση Επιθεώρηση (Intermediate Survey)
 - iv. Επιθεώρηση Πυθμένα (Bottom/Docking Survey)
 - v. Επιθεώρηση Τελικού Άξονα (Tail Shaft Survey)
 - vi. Επιθεώρηση Λέβητα (Boiler Survey)
2. Έκτακτες Επιθεωρήσεις.

Για το πλοίο, το οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε επιθεώρηση, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να ειδοποιήσει το νηογνώμονα πολύ νωρίτερα, ώστε να διεξαχθεί η επιθεώρηση στον επιθυμητό χρόνο. Σε περίπτωση αλλαγών ή μετατροπών είναι απαραίτητο ο πλοιοκτήτης να ειδοποιήσει τον επιθεωρητή του νηογνώμονα του λιμένα, όπου θα διεξαχθούν οι εργασίες, με αίτηση του και αρκετά νωρίτερα από την έναρξη των εργασιών.

Επίσης, προκειμένου ο επιθεωρητής να διευκολυνθεί στο έργο του, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκφορτώσει το πλοίο, να αποσυναρμολογήσει τις μηχανές κλπ.

Μετά το πέρας της επιθεώρησης, ο επιθεωρητής αποστέλλει έκθεση στην οποία αναφέρονται οι τυχόν ελλείψεις που χρήζουν διόρθωση, προκειμένου το πλοίο να ικανοποιεί τις απαιτήσεις των κανόνων. Εάν το σκάφος, η μηχανή ή ο εξοπλισμός βρεθούν σε κατάσταση μη ικανοποιητική, τότε ο νηογνώμονας αποστέλλει σύσταση για τυχόν βελτιώσεις ή για να ορίσει νέα επιθεώρηση ή άλλα αναγκαία μέτρα.

Εάν προξενηθούν ζημιές στο σκάφος, τη μηχανή ή στον εξοπλισμό τόσο σοβαρές ώστε να εξυπακούεται σύσταση του νηογνώμονα για επισκευή του πλοίου, προκειμένου να διατηρηθεί η κλάση, τότε το πλοίο οφείλει να υποβληθεί σε επιθεώρηση στον πρώτο λιμένα που θα ορίσει ο νηογνώμονας.

Τέλος, εάν πρόκειται να γίνουν στο πλοίο σημαντικές επισκευές, οι οποίες καλύπτουν την κλάση του, τότε ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να ειδοποιήσει τον επιθεωρητή του νηογνώμονα στο λιμένα όπου θα διεξαχθούν οι επιδιορθώσεις ώστε να επιβλέπονται αυτές από το νηογνώμονα⁹³.

⁹³ Ιωάν. Ασημομύτης, Πλοίαρχος Ε.Ν., «Νηογνώμονες-Επιθεωρήσεις», εκδ. Εμμ. Μ. Σταυριδάκη, Πειραιάς, σελ. 53-55.

4.1.2 Επιθεωρητές

Οι άνθρωποι που εφαρμόζουν και θέτουν τα πρότυπα (μαζί με ειδήμονες του εμπορικού τομέα) είναι οι επιθεωρητές των νηογνώμωνων. Η θέση τους έχει ταυτόχρονα ιδιαίτερη εξουσία, αλλά και ιδιαίτερη ευθύνη. Επιθεωρητές που δεν εκτελούν τα καθήκοντα τους με τη δέουσα επιμέλεια και υπευθυνότητα θέτουν σε κίνδυνο τη φήμη του νηογνώμονα, την ασφάλεια του πλοίου και των ναυτικών, αλλά και των άλλων πλοίων.

Από το 1834 επικρατεί το παρακάτω «δόγμα» ως προς την επιλογή των επιθεωρητών: *«Η Επιτροπή έχει καταβάλει τη μέγιστη φροντίδα και σύνεση στην επιλογή ανθρώπων με ταλέντο, ηθική ακεραιότητα και σταθερότητα ως επιθεωρητών, στους οποίους η πρακτική αποτελεσματικότητα του συστήματος και αυτά τα θεωρούμενα πλεονεκτήματά του ουσιωδώς στηρίζονται· η Επιτροπή κατά την κρίση της έχει διορίσει μόνο αυτά τα άτομα... που φάνηκαν τα πιο ικανά να φέρουν εις πέρας τα σημαντικά καθήκοντα των καταστάσεών τους (εννοεί των καταστάσεων που τους ανατέθηκε να επιθεωρήσουν) με αφοσίωση και ικανότητα, και να διασφαλίσουν αυστηρή και αμερόληπτη δικαιοσύνη σε όλα τα μέρη, των οποίων η περιουσία τέθηκε υπό επιθεώρηση»⁹⁴.*

Σήμερα, οι νηογνώμονες προσλαμβάνουν τους επιθεωρητές στηριζόμενοι στο παραπάνω «δόγμα» και στους κανονισμούς του ΔΝΟ.

4.1.3 Ορισμοί και διαδικασίες σε σχέση με τις επιθεωρήσεις των νηογνώμωνων

❖ **Περίοδος ισχύος Πιστοποιητικού Κλάσης (Period of Certificate o Class)**

Το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού κλάσης ή την ημέρα πιστοποίησης της αποδοχής μέχρι και την ημερομηνία που αναφέρεται στο πιστοποιητικό η λήξη αυτού.

⁹⁴ Στο πρωτότυπο: *“The utmost care and discrimination have been exercised by the Committee in the selection of men of talent, integrity and firmness as Surveyors, on whom the practical efficacy of the system and the contemplated advantages must so materially depend; the Committee have in their judgement appointed those persons only... who appeared to them to be most competent to discharge the important duties of their solutions with fidelity and ability and to ensure strict and impartial justice to all parties whose properties shall come under their supervision”.*

❖ **Ημερομηνία βάσης (Anniversary Date)**

Είναι η ημερομηνία βάσει της οποίας υπολογίζονται οι χρόνοι κατά τους οποίους πρέπει να πραγματοποιηθούν οι διάφορες περιοδικές επιθεωρήσεις.

❖ **Χρονικό περιθώριο επιθεώρησης (Survey Time Window)**

Είναι μια προκαθορισμένη περίοδος όπου πρέπει να γίνουν οι επιθεωρήσεις.

❖ **Υπερήμερες Επιθεωρήσεις (Overdue Surveys)**

Είναι οι επιθεωρήσεις που δεν έχουν γίνει μέσα στην προκαθορισμένη περίοδο και εκκρεμούν με κίνδυνο την αναστολή της κλάσης του ναυπηγήματος.

❖ **Συστάσεις/προϋποθέσεις του νηογνώμονα (Recommendations/conditions of class)**

Είναι ορισμοί που υποδηλώνουν ότι κάποια σημεία του πλοίου μπορούν να επηρεάσουν την κλάση του εάν δεν επιδιορθωθούν.

❖ **Υπομνήματα (Memoranda)**

Πληροφορίες προς τους πλοιοκτήτες και τους επιθεωρητές, δεν επηρεάζουν την κλάση του πλοίου.

❖ **Κατάσταση Κλάσης (Class Status)**

Ενημερωτική λίστα της κατάστασης των επιθεωρήσεων που διατηρείται από το νηογνώμονα για το εκάστοτε ναυπήγημα.

4.2 ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

4.2.1 Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης/Ειδική Επιθεώρηση (Class Renewal Survey/Special Survey)

Η Ειδική Επιθεώρηση πραγματοποιείται κάθε πέντε χρόνια και καθορίζει τη διατήρηση της κλάσης από τα πλωτά ναυπήγημα. Η επιθεώρηση αυτή μπορεί να ξεκινήσει κατά την 4^η ετήσια επιθεώρηση και πρέπει να έχει περατωθεί μέχρι και την 5^η ημερομηνία βάσης (anniversary date).

Ο νηογνώμονας μπορεί να δώσει παράταση μέχρι τρεις μήνες για τη διενέργεια της επιθεώρησης, χωρίς αυτό να αλλάζει τις ημερομηνίες διεξαγωγής των περιοδικών επιθεωρήσεων, οι οποίες συνεχίζουν να υπολογίζονται επί της ημερομηνίας βάσης.

Για τις έρευνες που ολοκληρώνονται μέσα σε 3 μήνες πριν από την άφιξη της ημερομηνίας βάσης για την ειδική επιθεώρηση, η επόμενη περίοδος της κλάσης θα ξεκινήσει από αυτή την ημερομηνία βάσης. Για επιθεωρήσεις οι οποίες ολοκληρώθηκαν σε περισσότερο από 3 μήνες πριν την ημερομηνία βάσης, η περίοδος της κλάσης θα ξεκινήσει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της έρευνας.

Μια νέα περίοδος κλάσης ξεκινά για το πλοίο μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση της ειδικής επιθεώρησης και ένα νέο πιστοποιητικό κλάσης με παρόμοια παραρτήματα εκδίδεται.

Πριν από την έναρξη της επιθεώρησης, πρέπει να διεξάγεται μια σύσκεψη σχεδιασμού της επιθεώρησης. Η ταυτόχρονη βαθμολόγηση για την Ενδιάμεση Επιθεώρηση και την Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης δεν επιτρέπεται.

Η επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση και ελέγχους σε ένα επαρκώς εκτενές τμήμα της δομής, με σκοπό να δείξει ότι οι δομές, τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα, τα συστήματα, ο εξοπλισμός και οι διάφορες διατάξεις του πλοίου είναι σε ικανοποιητική κατάσταση ή έχουν αποκατασταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να δίνουν τη δυνατότητα στο πλοίο να λειτουργήσει μέχρι το τέλος της νέας πενταετούς περιόδου ισχύος της κλάσης που θα του απονεμηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο συντηρείται και λειτουργεί σωστά και ότι διεξάγονται κανονικά οι άλλες επιθεωρήσεις διατήρησης ισχύος της κλάσης κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Οι εξετάσεις του κύτους πρέπει να συμπληρώνονται από μετρήσεις και δοκιμές πάχους για να διασφαλιστεί ότι η δομική ακεραιότητα παραμένει αποτελεσματική. Ο σκοπός της εξέτασης είναι να ανακαλύψει σημαντική διάβρωση, σημαντική παραμόρφωση, ρωγμές, ζημιές ή άλλα δομικά προβλήματα που ενδέχεται να υπάρχουν. Αναλυτικά:

1. Κύτος και εξοπλισμός κύτους

α) *Επιθεώρηση πυθμένα σε στεγνή κατάσταση*

Στα πλοία με ασυνήθιστα χαρακτηριστικά ή στα πλοία που εμπλέκονται σε ειδικές υπηρεσίες, η επιθεώρηση υφάλων, που ισοδυναμεί με την επιθεώρηση του πυθμένα

σε στεγνή κατάσταση, μπορεί να θεωρηθεί ως εναλλακτική από τον Νηογνώμονα, ιδιαίτερα στην περίπτωση που έχει εφαρμοστεί κατάλληλη βαφή μεγάλης αντοχής στο ύφαλο τμήμα του κύτους όπως και στην περίπτωση που έχει τοποθετηθεί εγκεκριμένο σύστημα συνεχούς ηλεκτρικού ρεύματος για εξωτερική καθοδική προστασία.

Τα καλώδια αγκυρών, αγκυρουλκών και αλυσίδων πρέπει να διαστασιολογούνται και να εξετάζονται καθώς και να ελέγχεται η απαιτούμενη συμπλήρωση και κατάστασή τους. Όταν η ηλικία του πλοίου είναι μεγαλύτερη των 5 ετών, τα καλώδια των αλυσίδων πρέπει να μετρώνται με ακρίβεια.

Οποιοδήποτε τμήμα καλωδίου αλυσίδας βρίσκεται να είναι ελαττωματικό ή υπερβολικά φθαρμένο πρέπει να αντικαθίσταται.

Οι βαλβίδες και οι κρουνοί θαλάσσης πρέπει να ανοίγονται για εσωτερική εξέταση.

Οι μετρήσεις πάχους του εξωτερικού περιβλήματος, όπως και εφόσον χρειάζονται στα πλαίσια της σχετικής επιθεώρησης ανανέωσης κλάσης, πρέπει να διεξάγονται, εάν δεν έχουν ήδη διεξαχθεί, εντός 15 μηνών πριν από το τέλος της περιόδου ισχύος της κλάσης.

β) Καταστρώματα, καλύμματα στομίων κύτους και εξοπλισμός

Τα καταστρώματα πρέπει να εξετάζονται και να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα σημεία όπου ενδέχεται να αναπτυχθούν έντονες πιέσεις ή αυξημένη διάβρωση, όπως στις γωνίες των καλυμμάτων στομίων και σε άλλες ασυνέχειες της δομής.

Τα ανυψωμένα σημεία του καταστρώματος, όπως τα τοιχώματα στομίων, τα υπερστεγάσματα και οι υπερκατασκευές πρέπει να εξετάζονται.

Η επένδυση των χαλύβδινων καταστρωμάτων που είναι επενδυμένα με ξύλο μπορεί να αφαιρεθεί (είναι στη διακριτική ευχέρεια του Επιθεωρητή), όταν υπάρχει αμφιβολία σχετικά με την κατάσταση των υποκείμενων πλακών.

Πρέπει να δείχνεται ιδιαίτερη προσοχή στην εξέταση των ανοιγμάτων στα άκρα και στις πλευρές και των σχετικών περιβλημάτων και εσωτερικών θυρών.

Τα καλύμματα και τα τοιχώματα στομίων κύτους πρέπει να επιθεωρούνται ως εξής:

- Πρέπει να γίνεται έλεγχος για την ικανοποιητική λειτουργία όλων των καλυμμάτων στομίων κύτους με μηχανική κίνηση, συμπεριλαμβάνοντας τη στοιβασία και ασφάλιση όταν είναι ανοικτά, την κατάλληλη προσαρμογή, το κλείδωμα και την αποτελεσματικότητα της σφράγισης όταν είναι κλειστά, τη δοκιμή λειτουργίας των υδραυλικών και ηλεκτρικών μερών, καλωδίων, αλυσίδων και μονάδων σύνδεσης.
- Πρέπει να διεξάγεται έλεγχος για την αποτελεσματικότητα των διατάξεων στεγανοποίησης όλων των καλυμμάτων στομίων κύτους με τη χρήση υδροσωλήνα ή ισοδύναμου
- Μετρήσεις πάχους των τοιχωμάτων στομίων και των προσαρτημένων ενισχύσεών τους, των πλακών καλυμμάτων στομίων και των προσαρτημένων ενισχύσεών τους.

Επίσης, η επιθεώρηση του εξοπλισμού κύτους πρέπει να καλύπτει τα παρακάτω σημεία:

- Αναστολείς αγκυρουλκών και αλυσίδων, με αποσυναρμολόγηση αν κρίνεται απαραίτητο, για να επιβεβαιωθεί η κατάσταση του εξοπλισμού και των συσκευών ελέγχου και ασφαλείας, στορείς αγκύρων.
- Διατάξεις πηδάλιουχίας, συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού πηδαλίου, των συσκευών ελέγχου και των οργάνων ενδείξεων, με δοκιμές λειτουργίας και αποσυναρμολόγηση, όπου χρειάζεται. Στην περίπτωση εξοπλισμού αλυσίδων και ράβδων, οι αλυσίδες, οι ράβδοι, οι τροχοί, οι άξονες και κύλινδροι πρέπει να εξετάζονται για φθορές.
- Σύνδεση των ιστίων και των κρεμάμενων εξαρτίων με τη δομή του κύτους καθώς και η κατάσταση της υποκείμενης δομής.
- Όλα τα συστήματα υδροσυλλεκτών και έρματος πρέπει να εξετάζονται και να γίνεται δοκιμή της λειτουργίας τους με πίεση εργασίας, μέχρι να ικανοποιηθεί ο παρόν Επιθεωρητής, για να διασφαλιστεί ότι η στεγανότητα και η κατάστασή τους παραμένουν ικανοποιητικές.

γ) Αμπάρια και άλλα στεγνά διαμερίσματα

Τα αμπάρια, τα μεταφράγματα, τα φρεάτια, οι αγωγοί καλωδιώσεων και οι τρόπιδες, οι αχρησιμοποίητοι χώροι και τα άλλα στεγνά διαμερίσματα που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του κύτους πρέπει να εξετάζονται εσωτερικά για να επιβεβαιώνεται η κατάσταση της δομής και των διατάξεων υδροσυλλεκτών και στραγγιστικών φρεατίων, βυθοσκόπησης, εξαερισμού, άντλησης και αποστράγγισης.

Οι χώροι μηχανημάτων και λεβήτων, τα αντλιοστάσια και οι άλλοι χώροι που περιέχουν μηχανήματα πρέπει να εξετάζονται εσωτερικά για να διασφαλίζεται η κατάσταση της δομής τους. Πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα καλύμματα των δεξαμενών, στις

πλάκες περιβλήματος που οδηγούν στα καλύμματα των δεξαμενών, στους βραχίονες που συνδέουν τα πλευρικά πλαίσια περιβλήματος με τα καλύμματα των δεξαμενών και στα διαφράγματα που τέμνονται με τα καλύμματα των δεξαμενών και με τα φρεάτια υδροσυλλεκτών. Πρέπει επίσης, να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στους αναρροφητήρες θαλάσσιου ύδατος, στις σωληνώσεις θαλάσσιου ύδατος ψύξης, στις πλευρικές βαλβίδες αποχέτευσης ύδατος και στις συνδέσεις τους με τις πλάκες του περιβλήματος. Όταν είναι εμφανής, ή υπάρχουν υποψίες για, απομείωση πρέπει να διεξάγονται μετρήσεις πάχους και να πραγματοποιούνται επισκευές όταν η απομείωση υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα όρια.

Τα φρεάτια αλυσίδων πρέπει να εξετάζονται εσωτερικά ενώ οι αλυσίδες αγκύρων πρέπει να διαστασιολογούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της επιθεώρησης πυθμένα σε στεγνή κατάσταση. Πρέπει να γίνεται δοκιμή των αντλιών των φρεατίων αλυσίδας

δ) Δεξαμενές

Ο τύπος και ο αριθμός των δεξαμενών που πρέπει να εξετάζονται εσωτερικά σε κάθε επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης αναφέρονται λεπτομερώς στον Πίνακα 1, σύμφωνα με την ηλικία του πλοίου.

Αυτή η εσωτερική εξέταση πρέπει να διασφαλίζει την κατάσταση της δομής, των υδροσυλλεκτών και φρεατίων αποστράγγισης, των διατάξεων βυθομέτρησης, εξαερισμού, άντλησης και αποστράγγισης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων σωληνώσεων και των συνδέσεών τους. Πρέπει ακόμα να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στις πλάκες, μονές ή διπλές, που βρίσκονται κάτω από το κατώτερο άκρο των σωλήνων βυθομέτρησης και αναρρόφησης.

Πίνακας 1: Απαιτήσεις εσωτερικής εξέτασης των αναπόσπαστων (δομικών) δεξαμενών κατά την επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης

Δεξαμενή	Ηλικία πλοίου (σε έτη κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης ανανέωσης κλάσης)			
	ηλικία ≤5	5< ηλικία ≤10	10< ηλικία ≤15	ηλικία >15
Επάνω μέρος (όλες οι χρήσεις)	Όλες	Όλες	Όλες	Όλες
Δεξαμενές έρματος θαλάσσιου ύδατος	Όλες	Όλες	Όλες	Όλες
Πόσιμου νερού	Καμία	Μία	Όλες	Όλες
Δεξαμενές καυσίμων:				
Μηχανοστάσιο	Καμία	Καμία	Μία	Μία
Χώρος φορτίου	Καμία	Καμία	Δύο ⁽¹⁾	Μισές, τουλάχιστον 2 ⁽¹⁾
Δεξαμενές ελαίου λίπανσης	Καμία	Καμία	Καμία	Μία
Δεξαμενές φορτίου	Όλες	Όλες	Όλες	Όλες
<p>⁽¹⁾ Πρέπει να συμπεριλαμβάνεται τουλάχιστον μία χαμηλή δεξαμενή κύτους, εάν υπάρχει.</p> <p><u>Σημείωση 1:</u> Οι ανεξάρτητες, μη δομικές δεξαμενές πρέπει να επιθεωρούνται σύμφωνα με την παράγραφο [3.5.9].</p> <p><u>Σημείωση 2:</u> Η έκταση της επιθεώρησης σε δεξαμενές υγρών που δεν προσδιορίζονται σε αυτόν τον πίνακα εξετάζεται από τον Επιθεωρητή κατά περίπτωση, σύμφωνα με το είδος των υγρών.</p> <p><u>Σημείωση 3:</u> Εάν έχει γίνει αποδεκτή μια ομάδα δεξαμενών προς εξέταση, σε κάθε επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης πρέπει να επιλέγονται διαφορετικές δεξαμενές σε κυκλική βάση. Οι δεξαμενές που δεν εξετάζονται εσωτερικά μπορούν να εξετάζονται εξωτερικά, από τα όρια πρόσβασης σε αυτές.</p>				

ε) Μετρήσεις πάχους

Πίνακας 2: Απαιτήσεις μετρήσεων πάχους κατά την επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης

Ηλικία πλοίου (σε έτη κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης ανανέωσης κλάσης)			
ηλικία ≤5	5< ηλικία ≤10	10< ηλικία ≤15	ηλικία >15
Υποπτες περιοχές	Υποπτες περιοχές	Υποπτες περιοχές	Υποπτες περιοχές
	<p>Εντός της περιοχής φορτίου ή στο μέσο του πλοίου κατά μήκος</p> <ul style="list-style-type: none"> - Επιλεγμένες πλάκες καταστρώματος - Επιλεγμένες πλάκες πυθμένα - Επιλεγμένα ενισχυτικά ελάσματα ανέμου και ύδατος 	<p>Εντός της περιοχής φορτίου ή στο μέσο του πλοίου κατά μήκος</p> <ul style="list-style-type: none"> - Όλες οι πλάκες καταστρώματος - Επιλεγμένες πλάκες καλύμματος δεξαμενής πυθμένα - Όλα τα ενισχυτικά ελάσματα ανέμου και ύδατος 	<p>Εντός της περιοχής φορτίου ή στο μέσο του πλοίου κατά μήκος</p> <ul style="list-style-type: none"> - Όλες οι πλάκες καλύμματος δεξαμενής πυθμένα
	<p>Μία εγκάρσια διατομή στο χώρο φορτίου στο μέσο του πλοίου κατά μήκος</p>	<p>Δύο εγκάρσιες διατομές δύο διαφορετικών χώρων φορτίου του πλοίου στο μέσο του πλοίου κατά μήκος</p>	<p>Τρεις εγκάρσιες διατομές χώρων φορτίου του πλοίου στο μέσο του πλοίου κατά μήκος⁽³⁾</p>
		<p>Εκτός της περιοχής φορτίου ή στο μέσο του πλοίου κατά μήκος</p> <ul style="list-style-type: none"> - Επιλεγμένες πλάκες καταστρώματος - Επιλεγμένες πλάκες πυθμένα - Επιλεγμένα ενισχυτικά ελάσματα ανέμου και ύδατος 	<ul style="list-style-type: none"> - Όλες οι εκτεθειμένες πλάκες του κύριου καταστρώματος σε όλο το μήκος - Αντιπροσωπευτικές εκτεθειμένες πλάκες κατασκευών (επίστεγου, γέφυρας και πρόστεγου) - Όλα τα ενισχυτικά ελάσματα ανέμου και ύδατος, δεξιά και αριστερά, σε όλο το μήκος - Όλες οι πλάκες τρόπιδας σε όλο το μήκος

			- Όλες οι πλάκες πτυθμένα που τέμνουν τα προφράγματα, το χώρο μηχανημάτων και το πρυμναίο άκρο των δεξαμενών
	Καλύμματα και τοιχώματα στομίων κύτους των δύο πρώτων αμπαριών ⁽¹⁾	Όλα τα καλύμματα και τοιχώματα στομίων αμπαριών ⁽¹⁾	
	Στεγανό σύγκρουσης, εμπρόσθιο διάφραγμα χώρου μηχανημάτων, πρυμναίο άκρο διαφράγματος		Όλα τα εγκάρσια και διαμήκη διαφράγματα εκτός του χώρου του αμπαριού ^(1,2)
	<ul style="list-style-type: none"> - Κιβώτιο διανομής θαλάσσιου ύδατος στο μηχανοστάσιο - Πλάκες μεταξύ της πλευράς του πλοίου και των βαλβίδων αναρρόφησης - Πλάκες περιβλήματος που τέμνουν τους κρουνούς αποχέτευσης υδάτων, στην έκταση που κρίνεται απαραίτητο από τον παρόντα Επιθεωρητή 		
		Επιλεγμένα διαφράγματα αμπαριών (εγκάρσια και διαμήκη) ⁽¹⁾	Όλα τα διαφράγματα αμπαριών (εγκάρσια και διαμήκη) ^(1,2)
		Εσωτερικά σημεία των πρωραίων και πρυμναίων δεξαμενών	Εσωτερικά σημεία των πρωραίων και πρυμναίων δεξαμενών
		<p>Επιλεγμένες εσωτερικές δομές, όπως δάπεδα και διαμήκη, εγκάρσια πλαίσια, ενισχυτικοί νομείς, διαδοκίδες καταστρώματος, ενδιάμεσα καταστρώματα, φέρουσες δοκοί, κ.λπ.</p> <p>Οι μετρήσεις ενδέχεται να αυξηθούν, εάν ο Επιθεωρητής το θεωρήσει απαραίτητο.</p>	
<p>⁽¹⁾ Συμπεριλαμβάνονται πλάκες και ενισχυτικά ελάσματα.</p> <p>⁽²⁾ Οι μετρήσεις μπορούν να παραβλεφθούν ή να μειωθούν μετά από ικανοποιητική οπτική εξέταση, όταν τα διαφράγματα αυτού του είδους αποτελούν τα όρια στεγνών (μη χρησιμοποιούμενων) χώρων.</p> <p>⁽³⁾ Στα πλοία με μήκος μικρότερο των 100 μέτρων, ο αριθμός των εγκάρσιων διατομών που απαιτούνται όταν η ηλικία του πλοίου είναι μεταξύ 10 και 15 ετών μπορεί να μειωθεί σε μία και ο αριθμός των εγκάρσιων διατομών που απαιτούνται στις επόμενες επιθεωρήσεις ανανέωσης κλάσης μπορεί να μειωθεί σε δύο. Στα πλοία με μήκος μεγαλύτερο των 100 μέτρων, όταν η ηλικία του πλοίου είναι μεταξύ 10 και 15 ετών, ενδέχεται να απαιτηθούν μετρήσεις πάχους των εκτεθειμένων πλακών καταστρώματος στο μέσο του πλοίου.</p>			

Πίνακας 3: Οδηγίες για πρόσθετες μετρήσεις πάχους όταν τέμνονται περιοχές με εκτεταμένη διάβρωση

Δομικό μέλος	Έκταση μετρήσεων	Πρότυπο μετρήσεων
Πλάκες	Υποπτη περιοχή και γειτονικές πλάκες	5 σημεία ανά τετραγωνικό μέτρο
Ενισχυτικά ελάσματα	Υποπτη περιοχή	3 μετρήσεις, κάθε μία σε ευθεία γραμμή κατά πλάτος του περιουχένιου

2. Μηχανήματα και συστήματα

α) *Κύριες και βοηθητικές μηχανές και ατμοστρόβιλοι*

- Μηχανές εσωτερικής καύσης:
 - α) Υποστηρίγματα και γείσα.
 - β) Στροφαλοφόροι άξονες (μαζί με τα βασικά έδρανά τους).
 - γ) Αναστροφέας κίνησης, μειωτήρας στροφών και συμπλέκτες, εάν υπάρχουν.
- Ατμοστρόβιλοι:
 - α) Συμπυκνωτές και το ψυκτικό νερό τους και αντλίες εξαγωγής υγρασίας.
 - β) Άξονες, συμπεριλαμβανομένων των εύκαμπτων συνδέσμων τους.

Όταν οι ατμοστρόβιλοι πρόωσης είναι πολύ γνωστού τύπου και έχουν τοποθετηθεί με ενδείξεις θέσης στροφών και ενδείξεις δονήσεων εγκεκριμένου τύπου, καθώς και εξοπλισμό μετρήσεων πίεσης ατμού σε κατάλληλες θέσεις κατά μήκος της ροής ατμού, και οι διατάξεις εναλλαγής σε περίπτωση λειτουργίας έκτακτης ανάγκης της μονάδας είναι άμεσα λειτουργικές, η πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης είναι δυνατό να περιοριστεί στην εξέταση των εδράνων στροφέα, των εδράνων πρόωσης και των εύκαμπτων συνδέσμων, αρκεί ο Επιθεωρητής να μείνει ικανοποιημένος από τα αρχεία λειτουργίας υπηρεσίας και τις δοκιμές ισχύος που θα επακολουθήσουν της επιθεώρησης και η μονάδα ατμοστρόβιλου να είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας.

- Αεριοστρόβιλοι
 - α) Τα περιβλήματα, οι στροφείς και οι δίσκοι, οι στρόβιλοι και η πτερύγωση όλων των στροβίλων και συμπιεστών, οι θάλαμοι καύσης, οι καυστήρες, οι

εναλλάκτες θερμότητας, οι σωληνώσεις αερίων, οι σωληνώσεις συμπιεσμένων αερίων με τα εξαρτήματά τους, οι διατάξεις εκκίνησης και αναστροφής.

β) Οι άξονες και οι εύκαμπτες συνδέσεις τους.

β) Αναστροφείς κίνησης, κύριοι και ενδιάμεσοι άξονες πρόωσης

Οι αναστροφείς κίνησης, πλήρεις με όλους τους τροχούς, τους άξονες οδοντωτών τροχών, τους συζεύκτες, τα έδρανα και τα δόντια, καθώς και τις ενσωματωμένες διατάξεις σύμπλεξης, πρέπει να ανοίγονται για οπτική επιθεώρηση, κατά την κρίση του Επιθεωρητή. Στις πολύπλοκες διατάξεις, τα γρανάζια και οι κύλινδροι των εδράνων είναι δυνατό να επιθεωρούνται χωρίς αποσυναρμολόγηση.

γ) Αντλίες και άλλα στοιχεία μηχανημάτων

- Στοιχεία προς επιθεώρηση
 - α) Αεροσυμπιεστές μαζί με τους ενδιάμεσους ψύκτες αέρα, φίλτρα ή/και ελαιοδιαχωριστήρες και συσκευές ασφαλείας.
 - β) Εμβολοφόροι αντλίες και φυγοκεντρικές αντλίες θαλάσσιου ύδατος, υδροσυλλεκτών και έρματος θαλάσσιου ύδατος.
 - γ) Ελικοφόροι αντλίες, αντλίες με οδοντωτούς τροχούς και άλλες φυγοκεντρικές αντλίες που δεν αναφέρονται στο σημείο (β) παραπάνω (δεν απαιτείται άνοιγμα).

δ) Συστήματα σε χώρους μηχανημάτων

Οι βαλβίδες, οι κρουνοί και τα φίλτρα συστημάτων συλλογής υδάτων και έρματος πρέπει να ανοίγονται, κατά την κρίση του Επιθεωρητή, για οπτική επιθεώρηση και, μαζί με τις σωληνώσεις και τις συσκευές ασφαλείας, να εξετάζονται και να δοκιμάζονται σε συνθήκες λειτουργίας.

Το σύστημα συμπιεσμένου αέρα, μαζί με τις βαλβίδες, τα εξαρτήματα και τις συσκευές ασφαλείας του, πρέπει να εξετάζεται, κατά την κρίση του Επιθεωρητή.

Τα δοχεία συμπιεσμένου αέρα και τα άλλα δοχεία πίεσης για σημαντικές λειτουργίες πρέπει να καθαρίζονται εσωτερικά και να εξετάζονται εσωτερικά και εξωτερικά, κατά την κρίση του Επιθεωρητή. Οι συνδέσεις, οι βαλβίδες και οι συσκευές ασφαλείας τους πρέπει να ανοίγονται, κατά την κρίση του Επιθεωρητή, για οπτική εξέταση και δοκιμή πίεσης, με τον κατάλληλο τρόπο.

Οι μη δομικές δεξαμενές που βρίσκονται σε χώρους μηχανημάτων πρέπει να εξετάζονται εξωτερικά. Οι σχετικές συνδέσεις, ιδιαίτερα όσες αφορούν τις τηλεχειριζόμενες βαλβίδες κλεισίματος υπό υδροστατική κεφαλή, πρέπει να εξετάζονται εξωτερικά όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των ελιγμών και την απουσία ρωγμών και διαρροών⁹⁵.

4.2.2 Ετήσια Επιθεώρηση (Annual Survey)

Είναι η επιθεώρηση που πραγματοποιείται ετησίως και σκοπό έχει να διαπιστώσει ο νηογνώμονας ότι το ναυπήγημα συμμορφώνεται με τα πρότυπά του. Κατά τη διάρκεια των ετήσιων επιθεωρήσεων, το πλοίο επιθεωρείται γενικώς. Η επιθεώρηση περιλαμβάνει οπτική εξέταση του κύτους, του εξοπλισμού και των μηχανημάτων του πλοίου καθώς και ορισμένες δοκιμές για τον σκοπό αυτό, στην έκταση που απαιτούνται και είναι εφικτές για να επιβεβαιωθεί ότι το πλοίο είναι γενικώς σε αποδεκτή κατάσταση και συντηρείται σωστά.

1. Κύτος

α) *Κύτος και εξοπλισμός κύτους*

Η επιθεώρηση πρέπει να περιλαμβάνει μια γενική εξωτερική εξέταση καθώς και δοκιμές, όπου αυτό χρειάζεται, των ακόλουθων στοιχείων, εάν υπάρχουν:

- Εξωτερικό περίβλημα σκάφους επάνω από την ίσαλο γραμμή, σχετικές θύρες εξωτερικού περιβλήματος και προσβάσιμα μέρη πηδαλίων.
- Περίβλημα καταστρώματος εξάλων και εκτεθειμένου καταστρώματος, υπερκατασκευές, τα ανοίγματά τους και τα μέσα κλεισίματός τους.
- Καταπακτές φορτίου και άλλα ανοίγματα στα εκτεθειμένα καταστρώματα, μαζί με τα τοιχώματα στομίου και τα μέσα σφράγισής τους, καθώς και τις διατάξεις ασφάλισής τους.
- Αλεξίφλογα στους αεραγωγούς προς όλες τις δεξαμενές καυσίμων.
- Συγκολλήσεις μεταξύ αεραγωγών και ελασμάτων καταστρώματος.
- Σήμανση εξάλων στα πλευρά του πλοίου.
- Εξοπλισμός καταστρώματος, όπως βάσεις επωτίδων σωσίβιων λέμβων, στήλες πρόσδεσης, ράουλα, στορείς αγκύρων κλπ., ιστία και σχετικά ξάρτια, συμπεριλαμβανομένων των αγωγών φωτισμού.

⁹⁵ Πηγή Bureau Veritas.

- Κύριες και βοηθητικές διατάξεις πηδαλιουχίας, συμπεριλαμβανομένου του σχετικού εξοπλισμού και των συστημάτων ελέγχου, και εξοπλισμός ελιγμών.
- Επιβεβαίωση ότι οι διαδρομές διαφυγής έκτακτης ανάγκης από τους χώρους ενδιαίτησης και τους χώρους εργασίας είναι ικανοποιητικές.
- Μηχανοστάσιο κλπ.

β) Κάλυμμα στομίου κύτους και τοιχώματα στομίου

Ο Πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπός του πρέπει να δηλώσει στον παριστάμενο Επιθεωρητή ότι δεν έχουν επέλθει σημαντικές τροποποιήσεις στα καλύμματα στομίων κύτους, στα τοιχώματα στομίων και στις διατάξεις ασφάλισης και σφράγισής τους χωρίς την προηγούμενη άδεια του Νηογνώμονα.

Η επιθεώρηση των καλυμμάτων στομίων κύτους και των τοιχωμάτων στομίων πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:

- α) Εάν έχουν τοποθετηθεί αφαιρούμενα καλύμματα, ή ξύλινες ή χαλύβδινες καλύμματα στομίων κύτους, να γίνεται έλεγχος ότι είναι σε καλή κατάσταση, όπου είναι δυνατό, των εξής:
 - Ξύλινα καλύμματα και αφαιρούμενοι δοκοί, φορείς ή υποδοχές αφαιρούμενων δοκών και των διατάξεων ασφάλισής τους.
 - Χαλύβδινα καλύμματα στομίου.
 - Ράβδοι ασφάλισης καλύμματος και διατάξεις ασφάλισής τους.
 - Πλάκες-οδηγοί και υποστηρίγματα.
- β) Εάν έχουν τοποθετηθεί χαλύβδινα καλύμματα με μηχανική κίνηση, να γίνεται έλεγχος ότι είναι σε καλή κατάσταση, όπου είναι δυνατό, των εξής:
 - Καλύμματα στομίου κύτους.
 - Σφιγκτήρες, ράβδοι στήριξης, σφήνες.
 - Καλώδια, αλυσίδες, τροχοί αγκυρουλκών, εντατήρες.
 - Λειτουργία των καλυμμάτων στομίων κύτους μέσω τυχαίας εξέτασης: Στοιβάσια και ασφάλιση όταν είναι ανοικτά, κατάλληλη προσαρμογή, κλείδωμα και αποτελεσματικότητα σφράγισης όταν είναι κλειστά, δοκιμή λειτουργίας υδραυλικών και ηλεκτρικών μερών, καλωδίων, αλυσίδων και μονάδων σύνδεσης.
- γ) Να γίνεται έλεγχος ότι είναι σε καλή κατάσταση οι πλάκες των τοιχωμάτων στομίου και τα ενισχυτικά ελάσματα, όπου είναι δυνατό.

2. Μηχανήματα και συστήματα

α) Γενικές εγκαταστάσεις μηχανημάτων

Η επιθεώρηση των γενικών εγκαταστάσεων μηχανημάτων πρέπει να καλύπτει τα εξής στοιχεία:

- Γενική εξέταση των μηχανημάτων και λεβητοστασίων με ιδιαίτερη προσοχή σε ό,τι αφορά κινδύνους πυρκαγιάς και έκρηξης. Επαλήθευση ότι οι διαδρομές διαφυγής έκτακτης ανάγκης είναι λειτουργικές και ελεύθερες.
- Γενική εξέταση των μηχανολογικών, υδραυλικών, πνευματικών συστημάτων, των συστημάτων ατμού και των άλλων συστημάτων καθώς και των σχετικών προσαρτημάτων τους, σε ό,τι αφορά τη σωστή συντήρησή τους.
- Δοκιμές των μέσων επικοινωνίας και αναμετάδοσης εντολών μεταξύ της γέφυρας πλοήγησης και των σημείων ελέγχου των μηχανημάτων και άλλων σταθμών ελέγχου.
- Οπτική εξέταση της κατάστασης τυχόν συνδέσεων επέκτασης στα συστήματα θαλάσσιου ύδατος.
- Εξωτερική εξέταση των δοχείων πίεσης, εκτός των λεβήτων, και των εξαρτημάτων που συνδέονται με αυτά, συμπεριλαμβανομένων των συσκευών ασφαλείας, των βάσεων, των χειριστηρίων, του εξοπλισμού εκτόνωσης, των σωληνώσεων υψηλής πίεσης, της μόνωσης και των μετρητών.

Όταν το πλοίο είναι εξοπλισμένο με μονάδα ψύξης (είτε καλύπτεται από πρόσθετη επισημείωση κλάσης είτε όχι), η ετήσια επιθεώρηση πρέπει να περιλαμβάνει την εξωτερική εξέταση των εξής:

- Σωληνώσεις ψύξης, σε όσο το δυνατό μεγαλύτερη έκταση

Στους χώρους ψυκτικών μηχανημάτων που χρησιμοποιούν αμμωνία ως ψυκτικό:

- Το σύστημα εξαερισμού, συμπεριλαμβανομένης δοκιμής λειτουργίας.
- Το πυροσβεστικό σύστημα υδροψεκασμού.
- Το σύστημα υδροσυλλέκτη, συμπεριλαμβανομένης δοκιμής λειτουργίας.
- Τον ηλεκτρολογικό εξοπλισμό, με επιβεβαίωση της σωστής συντήρησής του.
- Το σύστημα ανίχνευσης αερίων.
- Τις αναπνευστικές συσκευές και την προστατευτική ενδυμασία.

β) Λέβητες

Για τους κύριους και βοηθητικούς ατμολέβητες, η ετήσια επιθεώρηση περιλαμβάνει την εξωτερική εξέταση των ατμολεβήτων και των εξαρτημάτων που συνδέονται με αυτούς,

συμπεριλαμβανομένων των συσκευών ασφαλείας, των βάσεων, των χειριστηρίων, των σωληνώσεων υψηλής πίεσης και διαφυγής ατμού, της μόνωσης και των μετρητών.

Η ετήσια επιθεώρηση πρέπει να περιλαμβάνει δοκιμή των ασφαλιστικών και προστατευτικών συσκευών καθώς και δοκιμή της βαλβίδας ασφαλείας με χρήση του εξοπλισμού εκτόνωσής της.

Στους προθερμαντήρες μέσω καυσαερίων, οι βαλβίδες ασφαλείας πρέπει να δοκιμάζονται από τον Πρώτο μηχανικό εν πλω, μέσα στα πλαίσια της ετήσιας επιθεώρησης. Αυτή η δοκιμή πρέπει να καταγράφεται στο ημερολόγιο επιθεωρήσεων πλοίου από τον παριστάμενο Επιθεωρητή πριν από τη βαθμολόγηση της Ετήσιας Επιθεώρησης Μηχανημάτων.

γ) Ηλεκτρικά μηχανήματα και εξοπλισμός

Η επιθεώρηση των ηλεκτρικών μηχανημάτων και του εξοπλισμού πρέπει να καλύπτει τα εξής στοιχεία:

Γενική εξέταση, οπτική και λειτουργική, όσο το δυνατό, των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων ισχύος και φωτισμού, ιδιαίτερα τις κύριες και βοηθητικές γεννήτριες, τους ηλεκτροκινητήρες, τους πίνακες διανομής, τους ηλεκτρικούς πίνακες, τις προστατευτικές συσκευές καλωδίων και κυκλωμάτων, τα όργανα ένδειξης ηλεκτρικής μόνωσης και αυτόματης εκκίνησης, εάν υπάρχουν, για τις εφεδρικές πηγές ισχύος.

Η επιθεώρηση πρέπει επίσης να καλύπτει τα μηχανήματα ελέγχου γέφυρας και πρόωσης και τις σχετιζόμενες με αυτά διατάξεις (συναγερμοί και συσκευές ασφαλείας), εάν υπάρχουν.

δ) Πυροπροστασία, ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιών

Η επιθεώρηση των διατάξεων πυροπροστασίας και άλλων γενικών διατάξεων πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- Έλεγχος ότι τα σχέδια πυροπροστασίας είναι κατάλληλα αναρτημένα.
- Εξέταση και δοκιμή, όπου είναι δυνατό, της λειτουργίας των χειροκίνητων ή/και αυτόματων θυρών πυρασφάλειας, εάν υπάρχουν.
- Εξέταση, όσο το δυνατό σε μεγαλύτερη έκταση, και δοκιμή, όπου είναι δυνατό και με τυχαία επιλογή, των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαγιάς ή/και καπνού.
- Επιπλέον, η λειτουργική ετοιμότητα και η συντήρηση των πυροσβεστικών συστημάτων πρέπει να ελέγχεται. Οι απαιτήσεις της επιθεώρησης για όλους τους

τύπους πυροσβεστικών συστημάτων που συνήθως είναι εγκατεστημένα σε πλοία και σχετίζονται με χώρους μηχανημάτων, χώρους φορτίου, χώρους οχημάτων, χώρους ειδικών κατηγοριών, χώρους οχηματαγωγών ή χώρους ενδιαίτησης, ανεξάρτητα από την επισημείωση υπηρεσίας που τους έχει εκχωρηθεί, είναι οι εξής:

α) Σύστημα πυρόσβεσης με νερό:

- Εξέταση του κύριου συστήματος πυρόσβεσης και επιβεβαίωση ότι κάθε αντλία πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένης της αντλίας πυρόσβεσης έκτακτης ανάγκης, είναι σε θέση να λειτουργήσει χωριστά, ούτως ώστε να είναι δυνατή η ταυτόχρονη παραγωγή δύο ισχυρών ροών ύδατος από διαφορετικά υδροστόμια, σε οποιοδήποτε σημείο του πλοίου, ενώ η απαιτούμενη πίεση διατηρείται στο κύριο σύστημα πυρόσβεσης.

β) Μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο:

- Εξωτερική εξέταση των υποδοχέων CO₂ (ή άλλου αερίου) των μόνιμων συστημάτων κατάσβεσης πυρκαγιάς με αέριο και των παρελκόμενων τους, συμπεριλαμβάνοντας την αφαίρεση της μόνωσης για το μονωμένα δοχεία χαμηλής πίεσης CO₂.
- Δοκιμή του προκαλούμενου συναγερού πριν από την απελευθέρωση CO₂.

γ) Σύστημα πυρόσβεσης με αφρό:

- Δοκιμή της αυτόματης εκκίνησης της αντλίας που ενεργοποιείται με την πτώση της πίεσης.
- Έλεγχος του συστήματος συναγερού κατά τη διεξαγωγή της παραπάνω δοκιμής.

δ) Σύστημα ψεκασμού ύδατος:

- Δοκιμή της εκκίνησης της αντλίας που ενεργοποιείται με την πτώση της πίεσης (εφαρμόζεται μόνο σε χώρους μηχανημάτων).

ε) Μόνιμα συστήματα κατάσβεσης με αφρό (χαμηλή ή υψηλή επέκταση):

- Δοκιμή επιβεβαίωσης ότι επιτυγχάνεται ο μέγιστος αριθμός ροών ύδατος στην επιθυμητή θερμοκρασία από το κύριο σύστημα πυρόσβεσης, όταν λειτουργεί το σύστημα.

στ) Σύστημα ξηράς σκόνης:

- Έλεγχος των αποθεμάτων της σκόνης που περιέχονται στους υποδοχείς και ότι διατηρούν την αρχική τους απαλότητα⁹⁶.

⁹⁶ Πηγή Bureau Veritas.

4.2.3 Ενδιάμεση Επιθεώρηση (Intermediate Survey)

Η επιθεώρηση αυτή γίνεται κάθε 2.5 χρόνια και μπορεί να πραγματοποιηθεί τρεις μήνες μετά τη συμπλήρωση δύο ετών από την ημερομηνία βάσης και τρεις μήνες πριν τη συμπλήρωση τριών ετών από την ίδια ημερομηνία.

Πριν από την έναρξη της επιθεώρησης, πρέπει να διεξάγεται μια σύσκεψη σχεδιασμού της επιθεώρησης. Επίσης, η ταυτόχρονη βαθμολόγηση για την Ενδιάμεση Επιθεώρηση και την Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης δεν επιτρέπεται.

Η ενδιάμεση επιθεώρηση πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση και ελέγχους σε ένα επαρκώς εκτενές τμήμα της δομής του πλοίου, με σκοπό να δείξει ότι οι δομές του πλοίου είναι σε ικανοποιητική κατάσταση και ότι το πλοίο αναμένεται να λειτουργήσει μέχρι το τέλος της τρέχουσας περιόδου ισχύος της κλάσης, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο συντηρείται σωστά και ότι διεξάγονται κανονικά οι άλλες επιθεωρήσεις διατήρησης ισχύος της κλάσης κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου⁹⁷.

1. Κύτος

Πίνακας 4: Ενδιάμεση επιθεώρηση κύτους (για όλα τα πλοία)

ΣΤΟΙΧΕΙΟ	Ηλικία πλοίου (σε έτη κατά τη διεξαγωγή της ενδιάμεσης επιθεώρησης)		
	5 < ηλικία ≤ 10	10 < ηλικία ≤ 15	ηλικία > 15
ΧΩΡΟΙ ΕΡΜΑΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΥΔΑΤΟΣ	Εσωτερική εξέταση αντιπροσωπευτικών χώρων Μετρήσεις πάχους, εάν θεωρηθούν απαραίτητες από τον Επιθεωρητή Βλ. ^(1,2,3)	Εσωτερική εξέταση όλων των χώρων Μετρήσεις πάχους, εάν θεωρηθούν απαραίτητες από τον Επιθεωρητή Βλ. ^(1,3)	Εσωτερική εξέταση όλων των χώρων Μετρήσεις πάχους, εάν θεωρηθούν απαραίτητες από τον Επιθεωρητή Έλεγχος στεγανότητας στις εσωτερικές πλάκες του πυθμένα των αμπαριών στα σημεία συνάντησης με τις δεξαμενές έρματος θαλάσσιου ύδατος διπλού κύτους Βλ. ^(1,3)

⁹⁷ Πηγή Bureau Veritas.

ΧΩΡΟΙ ΑΜΠΑΡΙΩΝ (πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, για τα οποία δεν ισχύουν οι πρόσθετες απαιτήσεις των Κεφ. 4, Παρ. 2 και Κεφ. 4, Παρ. 7)			Εσωτερική εξέταση επιλεγμένων αμπαριών
ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ (δεξαμε- νόπλοια μη ESP)		Εσωτερική εξέταση επιλεγμένων δεξαμενών φορτίου	Εσωτερική εξέταση επιλεγμένων δεξαμενών φορτίου
<p>⁽¹⁾ Εάν αυτές οι εξετάσεις δεν δείξουν ορατά δομικά προβλήματα, η εξέταση μπορεί να περιοριστεί σε επιβεβαίωση ότι το σύστημα προστασίας από τη διάβρωση παραμένει αποτελεσματικό.</p> <p>⁽²⁾ Εάν δεν υπάρχει σκληρή προστατευτική επίστρωση ή υπάρχει μαλακή επίστρωση ή η κατάσταση της επίστρωσης είναι κακή, η εξέταση πρέπει να επεκταθεί και σε άλλους χώρους έρματος του ίδιου τύπου.</p> <p>⁽³⁾ Στους χώρους έρματος ύδατος, με την εξαίρεση των δεξαμενών διπλού πυθμένα, εάν δεν υπάρχει σκληρή προστατευτική επίστρωση ή υπάρχει μαλακή επίστρωση ή η κατάσταση της επίστρωσης είναι κακή, οι εν λόγω χώροι πρέπει να εξετάζονται εσωτερικά ετησίως.</p> <p>Εάν εντοπιστούν τέτοιες συνθήκες σε δεξαμενές έρματος ύδατος διπλού πυθμένα, οι εν λόγω χώροι μπορούν να εξετάζονται ετησίως.</p> <p><u>Σημείωση 1:</u> Πρέπει να δείχνεται ιδιαίτερη προσοχή στις σωληνώσεις καυσίμων που διέρχονται από τις δεξαμενές έρματος, στις οποίες πρέπει να γίνονται δοκιμές υπό πίεση αν υπάρχουν αμφιβολίες.</p>			

4.2.4 Επιθεώρηση Πυθμένα (Bottom Survey)

Η επιθεώρηση αυτή πραγματοποιείται κάθε 2.5 χρόνια και έχει ως σκοπό τον έλεγχο των υφάλων του πλοίου.

1. Επιθεώρηση πυθμένα σε στεγνές συνθήκες

α) Γενικές απαιτήσεις

Όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε δεξαμενή ναυπηγείου ή κλίνη καθέλκυσης, πρέπει να τοποθετείται σε στηρίγματα επαρκούς ύψους ούτως ώστε να είναι δυνατή η εξέταση στοιχείων όπως οι πλάκες περιβλήματος, συμπεριλαμβανομένων των πλακών πυθμένα και πλώρας, του νομέα πρύμνης και του πηδαλίου, των ενδιάμεσων πλακών και βαλβίδων στα πλευρά του πλοίου και των βαλβίδων και της προπέλας.

Οι πλάκες περιβλήματος πρέπει να εξετάζονται για εκτεταμένη διάβρωση ή υποβάθμιση εξαιτίας φθοράς από τριβή ή επαφής με το έδαφος ή για οποιαδήποτε μη φυσιολογική ανωμαλία ή στρέβλωση. Πρέπει να δείχνεται ιδιαίτερη προσοχή στη σύνδεση μεταξύ των ενισχυτικών των υδροσυλλεκτών τρόπιδας και των πλακών των ακραίων δομών (πλαίσια πλώρας και πρύμνης). Σημαντικές παραμορφώσεις στις πλάκες ή άλλες υποβαθμίσεις, οι οποίες δεν απαιτούν άμεση επισκευή, πρέπει να καταγράφονται.

Οι χώροι μεταξύ των βαλβίδων αναρρόφησης και των πλευρών του πλοίου, οι εσχάρεις τους, οι συνδέσεις θαλασσιού ύδατος και οι βαλβίδες και κρουνοί αποχέτευσης θαλάσσιου ύδατος, καθώς και οι σύνδεσμοί τους με το κύτος ή τα πλευρά του πλοίου πρέπει να επιθεωρούνται. Οι βαλβίδες και οι κρουνοί θαλάσσιου ύδατος δεν χρειάζεται να ανοίγονται περισσότερο από μία φορά κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης ανανέωσης κλάσης, εκτός αν θεωρηθεί απαραίτητο από τον Επιθεωρητή.

Τα ορατά τμήματα της προπέλας, οι στυπιοθλίπτες στήριξης πρυμναίου, τα πρυμναία εξογκώματα της προπέλας, τα συστήματα στήριξης και στεγανοποίησης πρέπει να επιθεωρούνται. Τα διάκενα των αξόνων των προπελών (ή οι μετρητές φθοράς) πρέπει να ελέγχονται και να καταγράφονται. Στις προπέλες ελεγχόμενου βήματος, ο Επιθεωρητής πρέπει να μείνει ικανοποιημένος από τις συνδέσεις και τη στεγανοποίηση της πλήμνης και των πτερυγίων.

Τα ορατά τμήματα των υπόλοιπων συστημάτων πρόωσης και προπελών πρέπει επίσης να επιθεωρούνται σε ότι αφορά την κατευθυντικότητα.

Πρέπει να γίνεται αποσυναρμολόγηση, εάν θεωρηθεί απαραίτητο, για παράδειγμα στην περίπτωση διαρροών.

2. Επιθεώρηση πυθμένα εντός ύδατος

α) Γενικά

Σε γενικές γραμμές, δεν θα πρέπει να υπάρχουν σε εκκρεμότητα συστάσεις για επισκευές που πρέπει να διεξαχθούν στο ύφαλο τμήμα του περιβλήματος του κύτους, στο πηδάλιο, στην προπέλα ή τον άξονά της, παρά μόνο αν ο Νηογνώμονας θεωρήσει ως ικανοποιητική λύση τη διεξαγωγή αυτών των επισκευών εν πλω.

Οι συστάσεις υποθαλάσσιας επιθεώρησης πρέπει να υποβάλλονται από τον Πλοιοκτήτη πριν από την επιθεώρηση ούτως ώστε να είναι δυνατή η συμφωνία ικανοποιητικών διευθετήσεων με τον Νηογνώμονα.

Η υποθαλάσσια επιθεώρηση πρέπει να διεξάγεται ενώ το πλοίο έχει το κατάλληλο βύθισμα σε προφυλαγμένα ύδατα, κατά προτίμηση χωρίς ισχυρά παλιρροιακά ή άλλα ρεύματα. Η υποθαλάσσια ορατότητα πρέπει να είναι καλή και τα ύφαλα του πλοίου πρέπει να είναι αρκούτως καθαρά ώστε να επιτρέπουν τη σωστή επιθεώρηση.

Ο εξοπλισμός, η διαδικασία παρατήρησης και η αναφορά για την επιθεώρηση πρέπει να συζητούνται μεταξύ των εμπλεκόμενων πριν από την υποθαλάσσια επιθεώρηση και πρέπει να διατίθεται επαρκής χρόνος για τη δοκιμή όλου του εξοπλισμού από την εταιρεία δυτών.

Η υποθαλάσσια επιθεώρηση πρέπει να παρέχει τις πληροφορίες που συνήθως παρέχονται από μια επιθεώρηση πυθμένα σε στεγνές συνθήκες. Πρέπει να δείχνεται ιδιαίτερη προσοχή στον έλεγχο των διάκενων των εδράνων του πηδαλίου και των διάκενων των πρυμναίων άκρων των εδράνων λίπανσης, με βάση ανασκόπηση του ιστορικού λειτουργίας, επιτόπιας δοκιμής και αναφορών δειγμάτων λιπαντικού.

Μετά από την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, η εγκεκριμένη εταιρεία δυτών πρέπει να υποβάλλει στον Επιθεωρητή Υπηρεσίας μια λεπτομερή αναφορά μαζί με βιντεοταινίες αλλά και φωτογραφική τεκμηρίωση των βασικών τμημάτων που επιθεωρήθηκαν.

Τέλος, εάν η υποθαλάσσια επιθεώρηση αποκαλύψει ζημιές ή υποβάθμιση που απαιτούν άμεση επιδιόρθωση, ο Επιθεωρητής δύναται να απαιτήσει το δεξαμενισμό του πλοίου, με σκοπό να πραγματοποιηθεί λεπτομερής επιθεώρηση και να εκτελεστούν οι επισκευές που χρειάζονται⁹⁸.

4.2.5 Επιθεώρηση Τελικού Άξονα (Tail shaft Survey)

1. Επιθεώρηση άκρων ελικοφόρου άξονα

Οι διαφορετικοί τύποι επιθεωρήσεων για τα άκρα των ελικοφόρων αξόνων είναι οι εξής:

⁹⁸ Πηγή Bureau Veritas.

- Πλήρης επιθεώρηση
- Τροποποιημένη επιθεώρηση

Πλήρης επιθεώρηση

Η πλήρης επιθεώρηση των άκρων των ελικοφόρων αξόνων περιλαμβάνει τα εξής, όπου ισχύουν:

- α) Αφαίρεση της προπέλας και της σφήνας, εάν υπάρχει, και επιθεώρησή τους
- β) Πλήρης απόσυρση του άξονα ώστε να είναι δυνατή η επιθεώρηση των εδράνων των στορέων της προπέλας (εσωτερικών ή εξωτερικών ανάλογα με τον τύπο του άξονα)
- γ) Επιθεώρηση, με βάση μια κατάλληλη μέθοδο εντοπισμού ρωγμών, του πρυμναίου άκρου του κυλινδρικού τμήματος του άξονα και του εμπρός ενός τρίτου του κώνου του άξονα, ή τις μεταλλικές προεξοχές συνδέσμου, στην περίπτωση μεταλλικού συνδέσμου άξονα
- δ) Επιθεώρηση των διαμερισμάτων λίπανσης με την απαραίτητη αποσυναρμολόγηση

Τροποποιημένη επιθεώρηση

Η τροποποιημένη επιθεώρηση για όλους τους τύπους αξόνων περιλαμβάνει τα εξής:

- Έλεγχος των εγκατεστημένων διαμερισμάτων λίπανσης.
- Μετρήσεις και καταγραφή των φθορών.
- Εξέταση των αποτελεσμάτων των αναλύσεων του ελαίου λίπανσης του πρωραίου άκρου, με σκοπό την επαλήθευση ότι διεξήχθησαν κανονικά και ότι οι καταγεγραμμένοι παράμετροι είναι εντός των αποδεκτών ορίων.
- Έλεγχος των αρχείων κατανάλωσης ελαίου λίπανσης, με σκοπό την επαλήθευση ότι είναι εντός των επιτρεπόμενων ορίων.

Επιπλέον, για τους διάφορους τύπους αξόνων, απαιτούνται τα εξής:

- α) Στους άξονες με σφηνοειδή σύνδεσμο προπέλας:
 - Επιθεώρηση, με βάση μια κατάλληλη μέθοδο εντοπισμού ρωγμών, του πρυμναίου άκρου του κυλινδρικού τμήματος του άξονα και του εμπρός ενός τρίτου του κώνου του άξονα.
- β) Στους άξονες χωρίς σφηνοειδή σύνδεσμο προπέλας:
 - Έλεγχος της στεγανοποίησης της πλήμνης της προπέλας (άγκιστρο, εμπρός περιαυχένιο).
- γ) Στους άξονες με σταθερό μεταλλικό σύνδεσμο στο πρυμναίο άκρο και μεταβλητό βήμα προπέλας:

- Έλεγχος της ανάλυσης του ελαίου υδραυλικών.
- Δοκιμή λειτουργίας, όσο το δυνατό, των ελιγμών των πτερυγίων⁹⁹.

4.2.6 Επιθεώρηση Λέβητα (Boiler Survey)

1. Ατμολέβητες

Οι ατμολέβητες, οι υπερθερμαντήρες και οι προθερμαντήρες πρέπει να επιθεωρούνται εσωτερικά στην πλευρά του ατμού-ύδατος και την πλευρά φλόγας και εξωτερικά. Για αυτό το σκοπό, οι λέβητες πρέπει να αδειάζονται και να προετοιμάζονται κατάλληλα για την επιθεώρηση αλλά και η πλευρά ατμού-ύδατος και η πλευρά φλόγας να καθαρίζονται από την αιθάλη. Όπου χρειάζεται, οι εξωτερικές επιφάνειες πρέπει να είναι διαθέσιμες για επιθεώρηση αφού έχουν αφαιρεθεί η μόνωση και η επένδυση.

Με βάση τα αποτελέσματα αυτής της οπτικής επιθεώρησης, ο Επιθεωρητής μπορεί επίσης να απαιτήσει:

- Μη καταστροφικές δοκιμές για την ανίχνευση πιθανών ελαττωμάτων σε κρίσιμες περιοχές πλακών και περιβλημάτων, σωληνώσεων και ενδετών.
- Εάν η εσωτερική επιθεώρηση δεν διεξαχθεί για πρακτικούς λόγους, τα μέρη που είναι υπό πίεση πρέπει να υποβάλλονται σε υδραυλική δοκιμή.

Μετά από την ολοκλήρωση της εσωτερικής επιθεώρησης, ο λέβητας πρέπει να επιθεωρείται κατά τη χρήση ατμού και οι καυστήρες και συσκευές ελέγχου πρέπει να ελέγχονται σε συνθήκες λειτουργίας.

Η ρύθμιση των βαλβίδων ασφαλείας πρέπει να επαληθεύεται κατά την εσωτερική επιθεώρηση κάθε λέβητα.

Η βαλβίδα ασφαλείας του λέβητα και ο εξοπλισμός εκτόνωσης του πρέπει να επιθεωρούνται και να πραγματοποιούνται δοκιμές για την ικανοποιητική λειτουργία του.

Ωστόσο, στους προθερμαντήρες μέσω καυσαερίων, εάν δεν είναι δυνατή η αύξηση της ποσότητας του ατμού επειδή το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, είναι ευθύνη του Πρώτου

⁹⁹ Πηγή Bureau Veritas.

μηχανικού να δοκιμάσει τις βαλβίδες ατμού εν πλω και να καταγράψει τα αποτελέσματα στο ημερολόγιο για εξέταση από τον Νηογνώμονα.

Πρέπει να διεξάγεται εξέταση των παρακάτω αρχείων, ως μέρος της επιθεώρησης:

- Λειτουργίας
- Συντήρησης
- Ιστορικού επισκευών
- Χημείας τροφοδοσίας νερού

2. Προθερμαντήρες πετρελαίου

Οι προθερμαντήρες πετρελαίου πρέπει να επιθεωρούνται εσωτερικά και εξωτερικά. Οι σωλήνες των προθερμαντήρων πρέπει να ελέγχονται οπτικά και η στεγανότητα του όλου συστήματος (συμπεριλαμβανομένων των συνδέσμων, βαλβίδων και αντλιών) πρέπει να ελέγχεται διεξοδικά μέσω δοκιμής με πίεση λειτουργίας.

Τα υποστηρίγματα και οι διατάξεις ασφάλισης των προθερμαντήρων πετρελαίου πρέπει να επιθεωρούνται.

Τα εξαρτήματα και τα στηρίγματα των προθερμαντήρων πρέπει να επιθεωρούνται εξωτερικά και (ανάλογα) εσωτερικά.

Οι αντλίες εξαναγκασμένης κυκλοφορίας πρέπει, όπου είναι δυνατό, να ανοίγονται.

Οι σωληνώσεις παροχής καυσίμου μεταξύ των αντλιών και των καυστήρων, οι βαλβίδες των δεξαμενών καυσίμων και ο εξοπλισμός καταστρώματος ελέγχου σωληνώσεων πρέπει να επιθεωρούνται.

Επιπροσθέτως, πρέπει να πραγματοποιείται έλεγχος και δοκιμή των παρακάτω συσκευών και οργάνων:

- Συσκευή ασφαλείας και ελέγχου θερμοκρασίας θερμικού υγρού
- Ροόμετρο θερμικού υγρού
- Συσκευή χαμηλής στάθμης θερμικού υγρού στη δεξαμενή επέκτασης
- Άλλα συστήματα ρύθμισης και ασφάλειας.

- Μετά από την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, ο προθερμαντήρας πετρελαίου πρέπει να επιθεωρείται κάτω από συνθήκες λειτουργίας, με ιδιαίτερη έμφαση στις συσκευές ασφαλείας και ελέγχου της μονάδος¹⁰⁰.

4.3 ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ

Τα σκάφη υπόκεινται σε μια εκτεταμένη επιθεώρηση από οποιαδήποτε αρχή μόνο μια φορά κατά τη διάρκεια μιας περιόδου 12 μηνών. Η επιθεώρηση αυτή είναι πρόσθετη και δεν αντικαθιστά κάποια άλλη επιθεώρηση. Οι κατηγορίες των σκαφών που υπόκεινται τις επιθεωρήσεις αυτές είναι: Τα πετρελαιοφόρα με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 3000 τόνων και μεγαλύτερα των 15 ετών, σκάφη μεταφοράς φορτίου χύδην μεγαλύτερα των 12 ετών, επιβατηγά πλοία μεγαλύτερα των 15 ετών εκτός από τα RO/RO και τα επιβατικά ταχύπλοα σκάφη που λειτουργούν σε κανονική υπηρεσία στο πλαίσιο της διάταξης της οδηγίας του Συμβουλίου 1999/35/EK. Σκάφη μεταφοράς αερίου και χημικών μεγαλύτερα των 10 ετών. Η ηλικία των παραπάνω καθορίζεται βάσει της ημερομηνίας της κατασκευής που υποδεικνύεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του κάθε σκάφους.

Οι ανώτεροι υπάλληλοι του νηογνώμονα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορεί να διακινδυνεύσει η ασφαλής εκτέλεση ορισμένων, επί του σκάφους, διαδικασιών εάν οι δοκιμές που έχουν μια άμεση επίδραση επ' αυτού πρέπει για να πραγματοποιηθούν κατά τη διάρκεια τέτοιων διαδικασιών.

Συνεπώς, πρέπει να εξετάζονται τα ακόλουθα στοιχεία:

- Συσκότιση (black out) και έναρξη της γεννήτριας έκτακτης ανάγκης.
- Επιθεώρηση του φωτισμού έκτακτης ανάγκης.
- Λειτουργία της αντλίας πυρκαγιάς έκτακτης ανάγκης με δύο μάνικες πυρκαγιάς συνδεδεμένες με την αντιπυρική κύρια γραμμή.
- Λειτουργία των αντλιών ύφαλων.
- Χαμήλωμα μιας ναυαγοσωστικής λέμβου στο ύδωρ.
- Δοκιμή του συστήματος οδήγησης συμπεριλαμβανομένου του βοηθητικού συστήματος οδήγησης.
- Επιθεώρηση της πηγής έκτακτης ανάγκης δύναμης ραδιοεπικοινωνίας.

¹⁰⁰ Πηγή Bureau Veritas.

- Επιθεώρηση και, στο μέτρο του δυνατού, δοκιμή του διαχωριστή ελαίου-ύδατος.

Για τα πετρελαιοφόρα ειδικότερα θα πρέπει να εξετάζονται τα εξής:

- Σταθερό σύστημα αφρού γεφυρών.
- Επιθεώρηση των διατάξεων απόσβεσης πυρκαγιάς στο μηχανοστάσιο και στο δωμάτιο στέγασης αντλιών.
- Έλεγχος της πίεσης της περιεκτικότητας σε αδρανές αέριο και οξυγόνου επ' αυτού.
- Δεξαμενές έρματος: τουλάχιστον μια από τις δεξαμενές έρματος μέσα στην περιοχή φορτίου που εξετάζεται από την καταπακτή δεξαμενών ή την πρόσβαση από το κατάστρωμα σε έκτακτη περίπτωση και εντάσσεται, εάν κρίνει ο επιθεωρητής, στους σαφείς λόγους για περαιτέρω επιθεώρηση.
- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα είναι εν πλω, αναθεώρηση τους και επιβεβαίωση ότι το κράτος σημαίας ή ο Νηογνώμονας τα έχει επικυρώσει:
 - α) Εκθέσεις των δομικών ερευνών.
 - β) Εκθέσεις αξιολόγησης γενικής κατάστασης.
 - γ) Εκθέσεις μέτρησης πάχους.

Για τα σκάφη μεταφοράς φορτίου χύδην ειδικότερα θα πρέπει να εξετάζονται τα εξής:

- Πιθανή διάβρωση των θεμελίων μηχανημάτων γεφυρών.
- Πιθανές ρωγμές ή τοπική διάβρωση στα εγκάρσια διαφράγματα.
- Η πρόσβαση στις δεξαμενές φορτίου.
- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα είναι εν πλω, αναθεώρηση τους και επιβεβαίωση ότι το κράτος σημαίας ή ο Νηογνώμονας τα έχει επικυρώσει:
 - α) Εκθέσεις των δομικών ερευνών.
 - β) Εκθέσεις αξιολόγησης όρου.
 - γ) Εκθέσεις μέτρησης πάχους.
 - δ) Περιγραφικό έγγραφο που αναφέρεται από το ψήφισμα IMO A.744 (18).

Για τα σκάφη μεταφοράς αερίου και χημικών ειδικότερα θα πρέπει να εξετάζονται τα εξής:

- Συσκευές ελέγχου και ασφάλειας δεξαμενών φορτίου σχετικά με τη θερμοκρασία, πίεση και έλλειμμα.
- Αναλυτές και συσκευές οξυγόνου, συμπεριλαμβανομένης της βαθμολόγησής τους. Διαθεσιμότητα του χημικού εξοπλισμού ανίχνευσης (φουσητήρες) με έναν κατάλληλο αριθμό κατάλληλων σωλήνων ανίχνευσης αερίου για το συγκεκριμένο φορτίο που μεταφέρεται.

- Σενάρια διαφυγής από τις καμπίνες που δίνουν την κατάλληλη αναπνευστική προστασία και προστασία των ματιών, για κάθε πρόσωπο εν πλω (εάν απαιτείται από τα προϊόντα που απαριθμούνται στο διεθνές πιστοποιητικό της ικανότητας ή το πιστοποιητικό της ικανότητας για τη μεταφορά των επικίνδυνων χημικών ουσιών στα μαζικά ή υγροποιημένα αέρια σε μεγάλη ποσότητα, όπως εφαρμόζεται).
- Έλεγχος ότι το προϊόν που μεταφέρεται παρατίθεται στο διεθνές πιστοποιητικό της ικανότητας ή το πιστοποιητικό της ικανότητας για τη μεταφορά των επικίνδυνων χημικών ουσιών στα μαζικά ή υγροποιημένα αέρια σε μεγάλη ποσότητα, όπως εφαρμόζεται¹⁰¹.

4.4 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΥΝ ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Μετά την ολοκλήρωση των άνωθεν επιθεωρήσεων 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 φορτοεκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate).
- Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages) και άλλα ειδικότερης φύσεως¹⁰².

¹⁰¹ Πηγή Bureau Veritas.

¹⁰² Βλ. αναλυτικά τα πιστοποιητικά που εκδίδουν οι νηογνώμονες στο Παράρτημα ΙΙ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

5.1 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ (HRS)



5.1.1 Εισαγωγικό σημείωμα

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας (Hellenic Register of Shipping, HRS) αποτελεί έναν μη κυβερνητικό διεθνή οργανισμό, αφιερωμένο στη διασφάλιση, προστασία και περιφρούρηση της ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και στην εξασφάλιση της ποιότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας, ο οποίος ιδρύθηκε το 1919, είναι η συνέχεια και η ανάπτυξη της «Veritas Hellenique et Reglements de Classification des Navires», η οποία ιδρύθηκε το 1870 από την «Banque Maritime Archange». Το 1950 αναγνωρίστηκε από το ελληνικό κράτος (Φ.Ε.Κ 113/Α/1950), ενώ ως το 1992 αποτελούσε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Στη συνέχεια μετατράπηκε σε ιδιωτική εταιρεία, ενώ από το 1996 τέθηκε σε καθεστώς περιορισμένης αναγνώρισης(ανανέωση ανά τριετία) από την Ε.Ε. σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ¹⁰³.



¹⁰³ <http://nikosvafiadis.files.wordpress.com/2010/03>

5.1.2 Ελληνικός Νηογνώμονας – Υπηρεσίες

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας εξυπηρετεί τις διεθνείς θαλάσσιες και βιομηχανικές κοινότητες προσφέροντας τις ακόλουθες υπηρεσίες:

1. Επιθεώρηση και κατάταξη όλων των τύπων σκαφών και υπεράκτιων εγκαταστάσεων.
2. Την εποπτεία και έγκριση σχεδίων για νέα πλοία, των μετατροπών και/ή τροποποιήσεων των σκαφών, των θαλάσσιων εγκαταστάσεων, μηχανημάτων, λεβήτων και βιομηχανικών εξαρτημάτων και υλικών.
3. Θεσμοθετημένοι έλεγχοι και έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών εξ ονόματος 28 κυβερνήσεων.
4. Πιστοποίηση Ασφαλούς Διαχείρισης των Εταιρειών Διαχείρισης καθώς και των πλοίων τους σε συμμόρφωση με τον κώδικα ISM.
5. Πιστοποίηση των Συστημάτων Ποιότητας σύμφωνα με τα πρότυπα του ISO 9000.
6. Πιστοποίηση Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης κατά το πρότυπο ISO 14001.
7. Δημοσίευση και κωδικοποίηση των τεχνικών κανόνων και κανονισμών.
8. Πιστοποίησης σύμφωνα με τον International Ship & Port Facility Security Code.

Τον Μάιο του 1994, ο Ελληνικός Νηογνώμονας αναθεώρησε τους κανονισμούς του σύμφωνα με τα ψηφίσματα του IMO και τις ενοποιημένες απαιτήσεις της Διεθνής Ένωσης Νηογνώμωνων. Η πλειοψηφία των νεόκτιστων πλοίων και τα πλοία, που υποβάλλονται σε μετατροπή ή τροποποίηση στα ελληνικά Ναυπηγεία, τελούν υπό την εποπτεία του Ελληνικού Νηογνώμονα. Πρέπει να σημειωθεί ακόμη, ότι τα περισσότερα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα, βρίσκονταν υπό την επιτήρηση του Ελληνικού Νηογνώμονα.

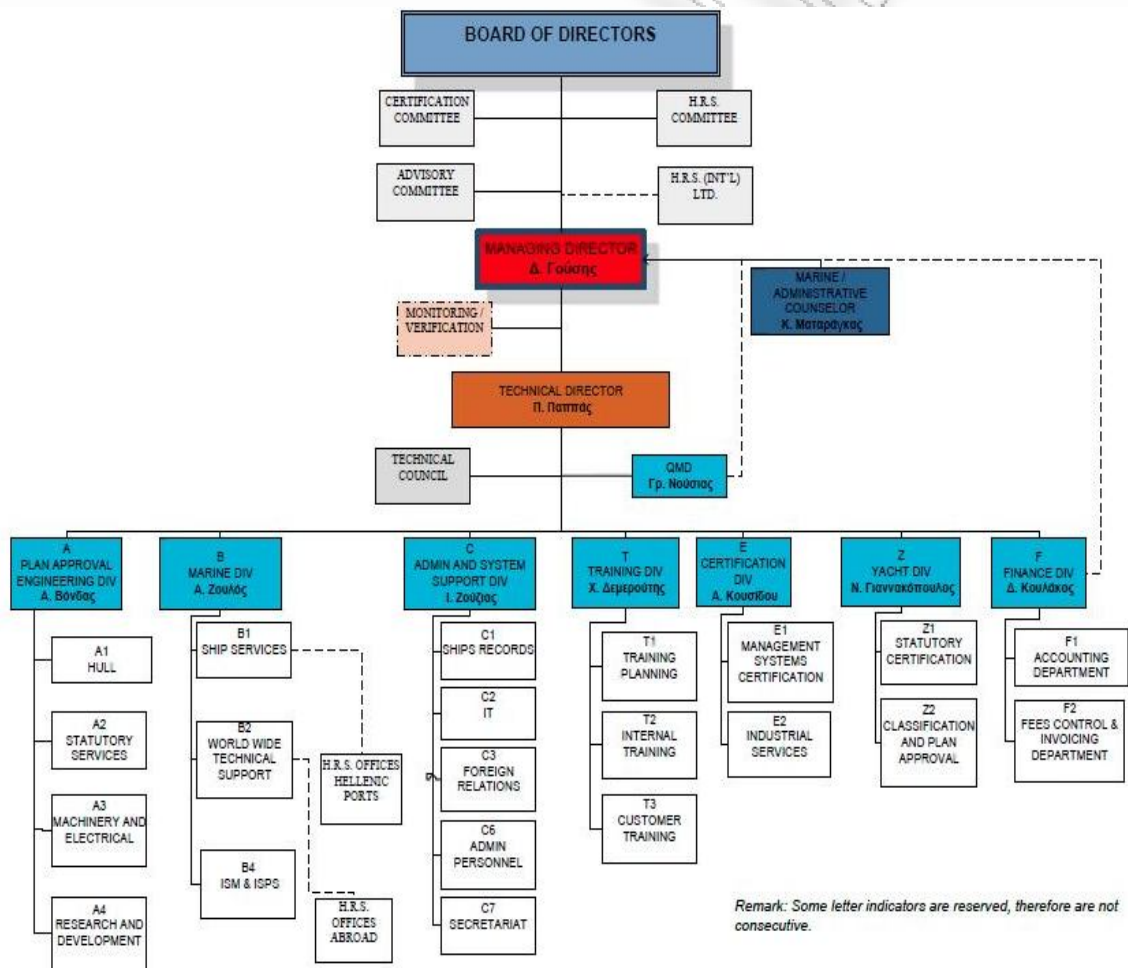
Επιπλέον, ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε υπογράψει επίσημες συμφωνίες με τους μεγάλους διεθνείς Νηογνώμονες για αμοιβαία εκπροσώπηση και ανταλλαγή τεχνολογίας ο Ελληνικός Νηογνώμονας ενεργούσε και ως σύμβουλος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με τεχνικά θέματα και συμμετείχε ως μόνιμος τεχνικός σύμβουλος στην Ελληνική Αντιπροσωπεία του IMO και σε άλλες κυβερνητικές αντιπροσωπείες.

Επεκτείνοντας τις υπηρεσίες του, ο Ελληνικός νηογνώμονας κατάφερε να επιβλέψει την κατασκευή σχεδόν όλων των ειδών των μεταλλικών κατασκευών στην Ελλάδα και

το εξωτερικό, ενώ αποτελούσε και διαπιστευμένο οργανισμό ο οποίος επιθεωρούσε και πιστοποιούσε μια ποικιλία προϊόντων, όπως: ανυψωτικά μηχανήματα, ικριώματα, πίεση σκάφων, λέβητες, μηχανές κλπ.

Επίσης, ο Ελληνικός Νηογνώμονας διαδραμάτισε ηγετικό ρόλο στην έρευνα και την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου, συμμετέχοντας σε διάφορα ερευνητικά προγράμματα σε συνεργασία με πολλά ελληνικά και ξένα ιδρύματα¹⁰⁴.

5.1.3 Οργανωτική δομή των κεντρικών γραφείων – Υποδομή



¹⁰⁴ <http://www.hrs.gr>

Η διοίκηση αναδομήθηκε πλήρως το 2001. Από την περίοδο αυτή και έπειτα, σημαντικές προσπάθειες και επενδύσεις για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της όλης οργάνωσης του Ελληνικού Νηογνώμονα έχουν γίνει, καθώς και για τη δημιουργία στενότερων σχέσεων με τη ναυτιλιακή κοινότητα. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου του, ο Ελληνικός Νηογνώμονας προσπάθησε να αποδείξει την ισχυρή του θέληση για την αναβάθμιση των υπηρεσιών του, καθόρισε εύλογες αμοιβές και, γενικά προσπάθησε να δημιουργήσει ένα καλύτερο κλίμα στα πλαίσια του τομέα ταξινόμησης των πλοίων.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας διαθέτει επίσης την υποδομή και την εμπειρία για τη στήριξη της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας τόσο στον τομέα των νέων κατασκευών όσο και των μεγάλης έκτασης μετασκευών. Συγκεκριμένα απαριθμεί το εξής προσωπικό:

- 28 αποκλειστικούς επιθεωρητές στα Κεντρικά Γραφεία
- 5 αποκλειστικούς επιθεωρητές βιομηχανικού τομέα
- 18 αποκλειστικούς επιθεωρητές σε ελληνικά λιμάνια
- 37 γραφεία σε λιμάνια του εξωτερικού
- 53 άτομα διοικητικό και τεχνικό προσωπικό

5.2 Η ΑΛΛΗ ΟΨΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ

Στη δίνη του κυκλώνα βρίσκεται από τις αρχές Αυγούστου ο Ελληνικός Νηογνώμονας, ο ιδιωτικός οργανισμός που με τη σύμφωνη γνώμη της ελληνικής πολιτείας ελέγχει την αξιοπλοΐα του συνόλου σχεδόν του ακτοπλοϊκού στόλου, αλλά και φορτηγών, ρυμουλκών, πορθμείων και σκαφών αναψυχής.

5.2.1 Το ιστορικό

Με ναυάγιο απειλείται ο Ελληνικός Νηογνώμονας καθώς δεν έχει πλέον το δικαίωμα να εκδίδει νέα πιστοποιητικά πλοίων σύμφωνα με την εθνική, διεθνή και κοινοτική νομοθεσία.

¹⁰⁵ http://library.tee.gr/digital/m2068_vondas.pdf

Όπως προκύπτει από επίσημη ανακοίνωση του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, όπου ανήκει το Λιμενικό Σώμα:

Κατόπιν αιτήματος της Ελληνικής Αρχής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χορήγησε με απόφασή της κατ' αρχήν στις 22-04-1998 περιορισμένη αναγνώριση στον Ελληνικό Νηογνώμονα για την παροχή υπηρεσιών επιθεώρησης και έκδοσης πιστοποιητικών των πλοίων διάρκειας τριών (3) ετών, τα αποτελέσματα της οποίας περιορίζονταν στην Ελλάδα (ο Ελληνικός Νηογνώμονας βρίσκεται από το 1998 σε στενή παρακολούθηση από την Ε.Ε., καθώς είχαν εντοπιστεί πολλά προβλήματα στην οργάνωσή του). Μετά τη λήξη της ανωτέρω αναγνώρισης και νέας αίτησης της Ελληνικής Αρχής χορηγήθηκε νέα περιορισμένη αναγνώριση για δεύτερη περίοδο τριών (3) ετών από την 13-12-2001.

Η αναγνώριση του Οργανισμού παρατάθηκε εκ νέου με Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την 03-08-2005 για την τρίτη περίοδο τριών (3) ετών. Τα αποτελέσματα της εν λόγω απόφασης περιοριζόταν στην Ελλάδα και στην Κύπρο, ενώ κατόπιν αίτησης της Μάλτας η αναγνώριση επεκτάθηκε και στην εν λόγω χώρα το 2006. Η τρίτη αυτή περιορισμένη αναγνώριση έληξε την 03-08-2008 και δεν ανανεώθηκε ξανά¹⁰⁶.

Ωστόσο, παρά τα διάφορα προβλήματα που είχε αντιμετωπίσει κατά περιόδους και ακόμα αντιμετώπιζε, ο Ελληνικός Νηογνώμονας κατάφερε να εξελισσεται ποιοτικά, να δημιουργεί τεχνογνωσία και να καταξιώνεται ως ένας από τους βασικούς παράγοντες της Ναυτιλιακής Υποδομής της πατρίδας μας.

Συγκεκριμένα στις 16-04-2008 ο κύριος Κωνσταντίνος Χίου, διευθύνων σύμβουλος του Ε.Ν. προέβη στις εξής δηλώσεις: *«Ολοκληρώσαμε ένα ευρύτατο εκσυγχρονισμό της μηχανοργάνωσης του Ε.Ν. που πέρα από την άμεση, ουσιαστική και αξιόπιστη πληροφόρησή της Διεύθυνσης της εταιρείας διευκολύνει το έργο του προσωπικού και εξασφαλίζει γρήγορη και αξιόπιστη ανταπόκριση στις απαιτήσεις των πελατών και των εποπτευουσών Αρχών. Όταν ολοκληρωθεί στις λεπτομέρειές του τις προσεχείς εβδομάδες πιστεύουμε ότι δεν θα έχουμε να ζηλέψουμε σε τίποτα τους μεγάλους Νηογνώμονες στο αντικείμενο αυτό. Εκμεταλλευόμενοι την σημαντικότερη τεχνογνωσία των στελεχών του Ε.Ν. στις επιθεωρήσεις και πιστοποιήσεις των κοτέρων αναβαθμίσαμε ουσιαστικά τον φορέα αυτό.*

¹⁰⁶ <http://www.kerdos.gr>

Είναι πλέον ξεχωριστή Διεύθυνση, σε νέα γραφεία με πλήρη επάνδρωση που μπορεί και άρχισε ήδη να προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στον τομέα των mega yachts που ξεκινούν από την έγκριση σχεδίων και μελετών, την παρακολούθησή της κατασκευής, την κατάταξη σε κλάση και την έκδοση Κυβερνητικών πιστοποιητικών.

Πιστεύουμε ότι οι δυνατότητές μας στον τομέα αυτό υπερέχουν σημαντικότερα των ανταγωνιστών μας. Παράλληλα το ευρύ δίκτυο αντιπροσώπων που έχουμε αναπτύξει σε κύρια λιμάνια της πατρίδας μας, μας δίνει ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα απέναντι στους ανταγωνιστές μας.

Στον Τομέα της πιστοποίησης πλοίων, που εκτελούν πλόες εσωτερικού, εκμεταλλευόμενοι την εξοικείωση του προσωπικού μας με την πολυδαίδαλη ελληνική Νομοθεσία, που διέπει την κατηγορία αυτών των πλοίων και το αναπτυγμένο ανά την Ελλάδα δίκτυο επιθεωρητών μας προσφέραμε γρήγορη και αξιόπιστη εξυπηρέτηση στους πελάτες μας, με αποτέλεσμα την κατακόρυφη αύξηση του πελατολογίου μας στον Τομέα αυτόν.

Στον τομέα της πιστοποίησης προϊόντων και μηχανημάτων, παρακολουθούμε τις απαιτήσεις της αγοράς και τις συνεχείς διευρυνόμενες απαιτήσεις για υποχρεωτική πιστοποίηση που επιβάλλει η Ε.Ε. και οργανώνουμε τη λειτουργία του Ε.Ν. ώστε να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά.

Ο φορέας πιστοποίησης Συστημάτων Διαχείρισης που πραγματοποιεί πιστοποιήσεις με βάση το πρότυπο ISO, αυτό της περιβαλλοντικής διαχείρισης, της υγιεινής και ασφάλειας, το HACCP κλπ, διευρύνει τις διαπιστεύσεις του από το ΕΣΥΔ και τις δραστηριότητές του και παρέχει αξιόπιστες και ουσιαστικές υπηρεσίες στις εταιρείες που πιστοποιούνται, προσφέροντάς τους σημαντική προστιθέμενη αξία.

Κάνοντας μία ανασκόπηση του πού βρίσκεται και τι πρέπει να αναμένει στο μέλλον ο Ε.Ν. επιθυμώ να σας τονίσω τα εξής:

Διαφαίνεται ότι στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαμορφώνεται μια νέα πραγματικότητα σε ότι αφορά στους Νηογνώμονες. Η Νέα Οδηγία της Ε.Ε. που θα διέπει την αναγνώριση των Νηογνώμωνων από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα τεθεί σύντομα σε ισχύ. Σε ότι μας αφορά:

- Δεν θα υπάρχει πλέον πλήρης αναγνώριση (*full recognition*) περιορισμένη (*limited recognition*). Στην ουσία η διαφορά μεταξύ πλήρους και περιορισμένης αναγνώρισης έγκειται στο ότι οι Νηογνώμονες με *limited recognition*, καίτοι πληρούν όλα τα ποιοτικά κριτήρια που θέτει η Οδηγία δεν πληρούν τα ποσοτικά κριτήρια. Όμως δημιουργούσε πολλές δυσκολίες και ερωτηματικά στις σχέσεις μας με τη ναυτιλιακή κοινότητα (εφοπλιστές, σημαίες, ασφαλιστές, τράπεζες κλπ.) και θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να αγωνιζόμαστε να τους ενημερώσουμε και να τους πείσουμε.
- Η αστική ευθύνη των Νηογνώμωνων διευρύνεται.
- Η ποιοτική απόδοση τους θα πιστοποιείται από ενιαίο φορέα.
- Ο έλεγχος της λειτουργίας και ποιότητάς τους θα είναι εντονότερος και αυστηρότερος.

Παράλληλα όμως μετά την επέμβαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, προκειμένου να διαπιστώσει αν ο IACS λειτουργεί υπό συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού και ανεξάρτητα από τα τελικά αποτελέσματα της διεύρυνσης διαφαίνεται ότι αρκετά πράγματα θα αλλάξουν.

Και οι αλλαγές αυτές εκτιμούμε ότι θα δημιουργήσουν μια ευκαιρία και μια πρόκληση προς τον Ε.Ν. για ουσιαστική αναβάθμισή του, που όμως συνεπάγεται προσπάθεια και θυσίες για τις οποίες πρέπει να προετοιμαζόμαστε.

Το Δ.Σ. και το προσωπικό του Ε.Ν. καταβάλλουν κάθε προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή και είμαι βέβαιος ότι θα συνεχίσουν και θα εντείνουν τις προσπάθειές τους, όσο αυτό απαιτηθεί. Επίσης διευρύνουμε κάθε ευκαιρία συνεργασίας με μεγάλους Νηογνώμονες.....»¹⁰⁷.

Η Ε.Ε. έλαβε αυτή την απόφαση για τον Ελληνικό Νηογνώμονα στις 24-07-2007, σε μια κρίσιμη περίοδο για τους νηογνώμονες. Τη χρονική εκείνη περίοδο βρίσκονταν σε εξέλιξη δύο υποθέσεις. Η πρώτη αφορούσε τη νέα υπό κατάθεση οδηγία για τη αναγνώριση νηογνώμωνων στη Ε.Ε. Για την οδηγία αυτή ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε ζητήσει να κρίνονται οι νηογνώμονες με βάση τα ποιοτικά και όχι τα ποσοτικά κριτήρια.

¹⁰⁷ <http://www.greekshippingnews.gr/>

Η δεύτερη υπόθεση αφορούσε την έρευνα που πραγματοποιούσε σε εταιρείες-μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS), με σκοπό να διαπιστώσει εάν υφίσταται ένα ιδιότυπο καρτέλ. Την ίδια ώρα νηογνώμονες-μέλη IACS περίμεναν να συλλέξουν τα απροειδοποίητα θύματα-πλοία που ήταν και είναι πάρα πολλά στους χώρους της Μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας, της παράκτιας φορτηγού ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας.

Πιο συγκεκριμένα, η τότε οδηγία, η οποία μελετήθηκε από την Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωκοινοβουλίου, προέβλεπε την τροποποίηση στα κεφάλαια «γενικά ελάχιστα κριτήρια» και «ειδικά ελάχιστα κριτήρια». Μεταξύ άλλων προβλέφθηκε η κατάργηση ποσοτικών κριτηρίων (όπως είναι ο αριθμός των πλοίων και του προσωπικού) αναγνώρισης των νηογνώμωνων από την Ε.Ε.

Ειδικότερα, όσο αφορά τα ειδικά κριτήρια, προβλέφθηκε ότι:

- Στον αναγνωρισμένο οργανισμό, η διοίκηση και η διαχείριση θα ασκούνται κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται η εχεμύθεια των πληροφοριών, η απαιτούμενη από τις αρχές κλπ.
- Ο αναγνωρισμένος οργανισμός θα παρέχει παγκόσμια κάλυψη με τους αποκλειστικά απασχολούμενους επόπτες του ή, σε εξαιρετικές και σωστά δικαιολογημένες περιπτώσεις, με αποκλειστικά απασχολούμενους επόπτες άλλων αναγνωρισμένων οργανισμών.
- Ο αναγνωρισμένος οργανισμός θα διέπεται από κώδικα δεοντολογίας¹⁰⁸.

Κατόπιν όλων αυτών και αφού η διοίκηση του Οργανισμού δέχθηκε κατ' επανάληψη παρατηρήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας (EMSA), με απόφαση της Επιτροπής COSS (23-02-2009), εγκρίθηκε η αριθμ.: Ε(2009) 2130/30/03/2009 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την παράταση της αναγνώρισης του Ε.Ν. επί 17μηνο προκειμένου να βελτιώσει τις υποδομές την απόδοσή του στα θέματα μηχανογράφησης, εκπαίδευσης και κανονισμών. Η άνωθεν παράταση έληξε την 30-08-2010.

Έπειτα από την ολοκλήρωση των ελέγχων του Ελληνικού Νηογνώμονα (Ε.Ν.) από την αρμόδια Κοινοτική Υπηρεσία (EMSA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την 10.08.2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή γνωστοποίησε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 391/2009/ΕΚ δεν δύναται να προβεί σε παράταση αναγνώρισης του Ε.Ν. Στη συνέχεια,

¹⁰⁸ <http://www.marinews.gr6>

οι Υπηρεσίες του Υπουργείου με γνώμονα την εξασφάλιση του καλύτερου δυνατού επιπέδου ασφάλειας των υπό Ελληνική σημαία πλοίων και την χορήγηση δυνατότητας μεταβατικής περιόδου στις ναυτιλιακές εταιρείες, εξέδωσαν σχετική εγκύκλιο (Α.Π.4124.1/22/2010/27-08-2010), σύμφωνα με την οποία¹⁰⁹:

- α) Πιστοποιητικά κλάσης και κυβερνητικής πιστοποίησης που θα εκδοθούν ή θεωρηθούν ή παραταθούν στις 31.08.2010 και αργότερα δεν θα γίνονται δεκτά.
- β) Τα πιστοποιητικά κλάσης και κυβερνητικής πιστοποίησης που εκδόθηκαν ή θεωρήθηκαν μέχρι 30.08.2010 εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης ή θεώρησής τους και πάντως όχι αργότερα από την 28.02.2011.
- γ) Σε περίπτωση ζημιάς ή βλάβης πλοίου της παρ.2 της παρούσης ο Ελληνικός Νηογνώμονας μπορεί να βεβαιώνει τη διατήρηση κλάσης και τη συνέχιση ισχύος των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας που έχει εκδώσει για το χρονικό διάστημα της παραγράφου 3 (β) υπό την άμεση εποπτεία του Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων.

Με αφορμή την επιστολή αυτή, σχετικό έγγραφο εστάλη στον Ελληνικό Νηογνώμονα από το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος με την εντολή να ενημερώσει σχετικά τους πελάτες του, ενώ ανάλογο έγγραφο εστάλη και στις Λιμενικές Αρχές προκειμένου να φροντίσουν ώστε κανένα πλέον πιστοποιητικό να μην εκδίδει από τις 31-08-2010 ο Ελληνικός Νηογνώμονας.

Παράλληλα, οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος, έλαβαν εντολή ώστε από σήμερα τα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, να εποπτεύουν την εφαρμογή της απόφασης που ελήφθη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ώστε να αποφευχθούν κατά το δυνατόν καθυστερήσεις στα δρομολόγια των επιβατηγών πλοίων».

Αξίζει να σημειωθεί ότι με την τελευταία της απόφαση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη Θαλάσσια Ασφάλεια, αφαίρεσε από τον Ελληνικό Νηογνώμονα ακόμα και τη δυνατότητα να επιθεωρεί και να εκδίδει πιστοποιητικά στα σκάφη αναψυχής, δημιουργώντας έτσι προβλήματα σε περίπου από 3.500 γιωτ¹¹⁰.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε τεθεί υπό αμφισβήτηση από την Ε.Ε., εξαιτίας των ναυαγίων και άλλων ναυτικών ατυχημάτων

¹⁰⁹ <http://www.kerdos.gr>

¹¹⁰ <http://www.patrasblogs.gr/Online-Press.Blog/2010/08/31>

που σημειώθηκαν και αφορούσαν πλοία που βρίσκονταν στην κλάση του. Συγκεκριμένα:

Πολλές δεκάδες είναι τα πλοία που ναυάγησαν ενώ εποπτεύονταν από τον Ελληνικό Νηογνώμονα, ο οποίος διαβεβαίωνε ότι ήταν αξιόπλοα, και πολλές εκατοντάδες οι νεκροί ναυτικοί, Έλληνες και αλλοδαποί. Από τις πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις, όπου μάλιστα οι υπεύθυνοι του Ελληνικού Νηογνώμονα καταδικάστηκαν(με αναστολή) από τα ελληνικά δικαστήρια, είναι αυτές του «Iron Antonis» και του «Δύστος».

Το υπό Κυπριακή σημαία φορτηγό «Iron Antonis» βυθίστηκε το 1994 στο νότιο Ατλαντικό, κοντά στο Κέιπ Τάουν, παρασύροντας στο βυθό 24 ναυτικούς (3 Έλληνες και 21 αλλοδαπούς). Το πλοίο αρχικά εποπτευόταν από το γαλλικό νηογνώμονα, ο οποίος είχε αρνηθεί να ανανεώσει τα πιστοποιητικά αξιόπλοιας του, εάν δεν πραγματοποιούνταν οι απαιτούμενες επισκευές. Οι πλοιοκτήτες του απευθύνθηκαν στον Ελληνικό Νηογνώμονα, ο οποίος εξέδωσε τα πιστοποιητικά αξιόπλοιας χωρίς να απαιτήσει επισκευές.

Σύμφωνα με το υπ' αριθμό 1357/1999 βούλευμα του συμβουλίου Πλημμελειοδικών Πειραιά, «το πλοίο είχε ενταχθεί παράνομα στον Ελληνικό Νηογνώμονα, αν και δεν τηρούσε τους όρους ασφαλούς πλεύσης, με αποτέλεσμα να βυθιστεί, λόγω ακριβώς των φθορών, ελαττωμάτων και γενικά της κακής του κατάστασης όσον αφορά την αντοχή και την ασφάλεια». Σύμφωνα με το ίδιο βούλευμα, ο τότε τεχνικός διευθυντής του Ελληνικού Νηογνώμονα, Διονύσης Μελισσηνός, προσπάθησε και μετά το ναυάγιο να παραπλανήσει τις ελληνικές αρχές, καταθέτοντας ψευδή στοιχεία και αποκρύπτοντας σημαντικά έγγραφα.

Το φορτηγό πλοίο της εταιρείας ΑΓΕΤ «Δύστος» βυθίστηκε το Δεκέμβριο 1996 στα ανοιχτά της Κύμης Ευβοίας, με αποτέλεσμα να πνιγούν 17 Έλληνες ναυτικοί και 3 συγγενείς τους. Σύμφωνα με το πόρισμα του Ανώτατου Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ), το πλοίο ήταν αναξιόπλοο και η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε επιλέξει να μην κάνει τις προβλεπόμενες από το νόμο συντηρήσεις, λόγω υψηλού κόστους, ενώ με εντολές της οι έλεγχοι που είχαν γίνει ήταν επιφανειακοί. Ο τότε τεχνικός διευθυντής του Ελληνικού Νηογνώμονα, Δ. Μελισσηνός, καταδικάστηκε γιατί είχε εκδώσει τα πιστοποιητικά κλάσης του σκάφους και των μηχανών, χωρίς να πραγματοποιηθούν οι αντίστοιχες επιθεωρήσεις.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μετά το ναυάγιο του «Δύστος» είχε διαταχθεί εισαγγελική έρευνα προκειμένου να διαπιστωθεί η τέλεση αξιόποινων πράξεων σε 17 ναυάγια πλοίων που διέθεταν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από τον Ελληνικό Νηογνώμονα, ύστερα από επώνυμες καταγγελίες της διοίκησης της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού. Η ΠΕΜΕΝ υποστηρίζει την αναγκαιότητα «ενός δημόσιου, ελληνικού, μη κερδοσκοπικού νηογνώμονα, οποίος θα συμβάλλει στην ασφάλεια, την αξιοπλοΐα, την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη». Υπενθυμίζεται ότι πιστοποιητικό αξιοπλοΐας είχε εκδώσει ο Ελληνικός Νηογνώμονας και στο μοιραίο «Σάμινα», που βυθίστηκε στις 26 Σεπτεμβρίου έξω από την Πάρο, παρασύροντας στον υγρό τάφο 82 επιβάτες και ναυτικούς¹¹¹.

5.2.2 Ο αντίλογος του Ελληνικού Νηογνώμονα

Στον αέρα βρέθηκαν λοιπόν, περίπου 5.800 σκάφη τα οποία είναι εγγεγραμμένα και παρακολουθούνται από τον Ελληνικό Νηογνώμονα και τα οποία από τον Φεβρουάριο 2011, θα βρεθούν χωρίς πιστοποιητικά αξιοπλοΐας εάν ως τότε δεν έχει δοθεί λύση στο θέμα της πιστοποίησης του παραπάνω οργανισμού.

Στα προβλήματα που ανακύπτουν, αλλά κυρίως στην παντελή, όπως τη χαρακτήρισαν, έλλειψη πολιτικής βούλησης για την υπέρβαση των προβλημάτων που καταγράφονται την παρούσα περίοδο στη λειτουργία του Ελληνικού Νηογνώμονα, αναφέρθηκαν στη διάρκεια συνέντευξης Τύπου οι τότε, διευθύνων σύμβουλος του οργανισμού, ο αντιπρόεδρος του και ο τεχνικός διευθυντής του, κ. Δ. Γούσης, κ. Γ. Βερνίκος, καθώς και ο κ. Τ. Παππάς αντίστοιχα.

Ο κ. Βερνίκος έκανε λόγο για εντυπωσιακή απουσία πολιτικής βούλησης, η οποία, με αφορμή τον Ελληνικό Νηογνώμονα, καταδεικνύει την παντελή έλλειψη στρατηγικής εκ μέρους της κυβέρνησης για τον κρίσιμο τομέα της ελληνικής ναυτιλίας. «Αν υπήρχε στρατηγική και όραμα», είπε ο κ. Βερνίκος, «σήμερα η χώρα θα είχε αρμόδιο υπουργείο για τη ναυτιλία και ως εκ τούτου προβλήματα όπως αυτό που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός Νηογνώμονας θα μπορούσαν να είχαν αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά».

¹¹¹ <http://nikosvafiadis.files.wordpress.com>

Σύμφωνα με την απόφαση του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη που ελήφθη τον περασμένο Ιούλιο και συνεχίζει να ισχύει απουσία άλλης νεότερης απόφασης, ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει αναστείλει τη λειτουργία του από τις 30 Αυγούστου, καθώς δεν είχε ολοκληρωθεί στην παραπάνω ημερομηνία η διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης των υπηρεσιών που παρέχει από τα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Όπως είπε ο κ. Βερνίκος, αυτή είναι μια διαδικασία που βρισκόταν σε εξέλιξη, δεδομένου ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είχαν κάνει στον Ελληνικό Νηογνώμονα 36 παρατηρήσεις, εκ των οποίων ως τότε είχαν καλυφθεί οι 30 και απέμεναν άλλες έξι για να ολοκληρωθεί η σχετική διαδικασία.

Με βάση αυτή την εικόνα οι αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής απάντησαν σε σχετικό ερώτημα του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ότι ως την ολοκλήρωση του ελέγχου ο Νηογνώμονας δεν θα μπορούσε να εκδίδει πιστοποιητικά για πλοία που θα έχουν υψωμένες τις σημαίες κρατών-μελών, αλλά και για πλοία που θα ήταν ενταγμένα στη Eurosolas (Ευρωπαϊκή Συνθήκη για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας).

Σύμφωνα με τα στελέχη του Νηογνώμονα η απάντηση αυτή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής παρέχει τη δυνατότητα στο υπουργείο Προστασίας του Πολίτη να ζητήσει από τον Ελληνικό Νηογνώμονα να σταματήσει την έκδοση πιστοποιητικών για τις κατηγορίες των παραπάνω πλοίων, αλλά και του παρέχει ταυτόχρονα τη δυνατότητα να εκδίδει πιστοποιητικά για τα πλοία που θα είχαν υψωμένη την ελληνική σημαία.

Το υπουργείο εν τέλει αποφάσισε να αναστείλει τη δραστηριότητα του Ελληνικού Νηογνώμονα για όλες τις κατηγορίες και για όλα τα πλοία ανεξάρτητα από τη σημαία που θα είχαν υψωμένη.

Όπως υπογράμμισε ο κ. Παππάς μιλώντας στο «Βήμα», «το 80% των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στον Νηογνώμονα και έχουν λάβει από αυτόν πιστοποιητικά έχουν υψωμένη την ελληνική σημαία και τα πλοία αυτά, εφόσον δεν εξευρεθεί άμεσα μια λύση, τον Φεβρουάριο του επόμενου έτους θα είναι χωρίς πιστοποιητικά αξιοπλοΐας».

Ήδη ένας πολύ μεγάλος αριθμός διαχειριστών πλοίων εγγεγραμμένων στον Ελληνικό Νηογνώμονα αντιμετωπίζει το πρόβλημα να αποχωρήσει από αυτόν έχοντας υποστεί οικονομική ζημιά, καθώς έχει ήδη πληρώσει για πιστοποιητικά που θα λήξουν τον

Φεβρουάριο του 2011 και θα πρέπει να πληρώσει ξανά για την έκδοση νέων πιστοποιητικών¹¹².

Επίσης, ο Δ. Γούσης δήλωνε: «Υπάρχει ένα γκρουπ των 11 μεγάλων νηογνώμωνων, η IACS, οι οποίοι δε θέλουν εμάς τους μικρούς μέσα στην ένωση. Εμείς και ο Πολωνικός νηογνώμονας είμαστε εκτός IACS με περιορισμένη ανανέωση από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κανονικά η τριετής αναγνώριση έληγε τον Αύγουστο. Βλέποντας η προηγούμενη διοίκηση ότι η αναγνώριση λήγει και δεν υπάρχει ειδοποίηση από την Κοινότητα έστειλε μια επιστολή για να ενεργοποιήσει τους αρμόδιους. Ως απάντηση μας ήρθε ένα γράμμα, το οποίο λέει «τις επιθεωρήσεις τις έχουμε κάνει, δεν έχετε συμμορφωθεί και δε σας ανανεώνουμε την αναγνώριση». Το πρώτο λάθος είναι ότι όταν το 2006 μας είχαν κάνει μια επιθεώρηση, είχαν κάνει κάποιες παρατηρήσεις, τις οποίες δε μας έστειλαν. Μας τις έστειλαν αφού έγινε η ανακοίνωση ότι δε θα μας αναγνωρίσουν. Ενώ κανονικά θα έπρεπε μετά την επιθεώρηση να μας στείλουν τις παρατηρήσεις...».

Όπως γίνεται κατανοητό, οι εξελίξεις αυτές πλήττουν ουσιαστικά τις περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες παρακολουθούνται από τον Ελληνικό Νηογνώμονα και πλέον θα είναι υποχρεωμένες να αναζητήσουν νέο Νηογνώμονα, ακολουθώντας μια διαδικασία αρκετά χρονοβόρα και με υψηλό κόστος.

Επιπλέον, όπως ανέφεραν κύκλοι της ακτοπλοΐας, θα προκύψει ένα ακόμα σημαντικό πρόβλημα που θα δυσχεραίνει την εύρυθμη λειτουργία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας διέθετε εκπροσώπους σε όλα σχεδόν τα νησιά του Αιγαίου σε κάθε περίπτωση που χρειαζόταν η έκδοση κάποιου προσωρινού πιστοποιητικού, αναλάμβαναν αυτοί να το υλοποιήσουν.

Επιπροσθέτως, οι εκπρόσωποι του Ελληνικού Νηογνώμονα, σε συνεννόηση με άλλους νηογνώμονες, εξέδιδαν προσωρινά πιστοποιητικά και σε πλοία που παρακολουθούνταν από ξένους Νηογνώμονες και δε διέθεταν εκπροσώπους τους σε όλα τα νησιά ή στα λιμάνια της χώρας.

Στο "The Sea Nation" αναφέρεται: «Πλέον το πρόβλημα αντιμετωπίζεται στις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν σε περίπτωση που κάποιο σκάφος χρειασθεί προσωρινό πιστοποιητικό, ευρισκόμενο σε κάποιο νησί και ο ξένος νηογνώμονας που

¹¹² <http://www.inews.gr>

το παρακολουθεί δεν έχει εκπρόσωπο καθώς οι εκπρόσωποι του Ελληνικού Νηογνώμονα δε θα δικαιούνται στο εξής να εκδίδουν πιστοποιητικά»¹¹³.

Ο Ελληνικός νηογνώμονας, εν τέλει, κατέθεσε προσφυγή κατά της εκτίμησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το ότι «δε συντρέχουν επί του παρόντος οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την επέκταση ή ανανέωση της περιορισμένης αναγνώρισης του Ελληνικού Νηογνώμονα».

5.2.3 Νέα σελίδα για τον Ελληνικό Νηογνώμονα – Προσπάθεια διάσωσης του

Κατ' αρχήν, προσωρινή λύση στο ζήτημα που έχει ανακύψει με την διακοπή της λειτουργίας του ελληνικού νηογνώμονα έδωσε ο Υπουργός Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας Γιάννης Διαμαντίδης. Συγκεκριμένα ο Υπουργός υπέγραψε τις απαραίτητες εγκυκλίους με τις οποίες αφενός χορηγούνται τα πρωτόκολλα γενικής επιθεώρησης στα 28 πλοία που λειτουργούσαν με προσωρινά πιστοποιητικά και τα οποία έληγαν στις 31 Οκτωβρίου και αφετέρου παρέχεται παράταση έξι επιπλέον μηνών σε όλα τα Πρωτόκολλα Γενικής Επιθεώρησης τα οποία ίσχυαν έως τα τέλη του Φεβρουαρίου 2011. Με τον τρόπο αυτό δίδεται ένα χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο Ελληνικός Νηογνώμονας μπορεί να επιχειρήσει να εξασφαλίσει τη συμβατότητα του με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την χορήγηση των πιστοποιητικών.

Επιπροσθέτως, «χείρα βοηθείας» προς τον ελληνικό Νηογνώμονα τείνει η εταιρεία Lloyd's Register μέσω της θυγατρικής της στην Ελλάδα, Hellenic Lloyd's S.A., με στόχο να ενισχύσει την ικανότητά του στην ποιοτικότερη διαχείριση τόσο των επιβατηγών πλοίων που δραστηριοποιούνται στις ελληνικές θάλασσες όσο και των μικρών σκαφών.

Στη συμφωνία που υπεγράφη ανάμεσα στους δύο φορείς δίδεται έμφαση στην εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία, με στόχο την αναβάθμιση της ασφάλειας, της ποιότητας των υποδομών και των περιβαλλοντικών κριτηρίων στον κρίσιμο για την ελληνική οικονομία τομέα της ναυτιλίας.

¹¹³ <http://aktofylakas.blogspot.com/2009>

Η εταιρεία Hellenic Lloyd's, βάσει της συμφωνίας, θα βοηθήσει τον ελληνικό Νηογνώμονα στην προσπάθεια που καταβάλλει προκειμένου να ενισχύσει την τεχνική υποστήριξη που παρέχει σε τμήμα της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Κύκλοι του ελληνικού Νηογνώμονα ανέφεραν ότι η συνεργασία στοχεύει στην προοπτική ο Οργανισμός να πετύχει να πληροί τις σύγχρονες απαιτήσεις που θέτει η Ε.Ε. και οι παγκόσμιοι ναυτιλιακοί κανονισμοί, η απουσία των οποίων τον έχουν φέρει μια ανάσα πριν από την κατάργηση. Ο Lloyd's Register δραστηριοποιείται στην Ελλάδα από το 1919 και όπως δήλωσε ο επικεφαλής του κ. Richard Sadler *«αυτή η συνεργασία είναι σε απάντηση στο κάλεσμα για βοήθεια που δεχτήκαμε από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα για την αναβάθμιση της ασφάλειας και της ποιότητας σε αυτό τον κρίσιμο τομέα»*.

Από την πλευρά του ο Γιώργος Βερνίκος, αντιπρόεδρος του ελληνικού Νηογνώμονα, σημείωσε ότι από τη συμφωνία αυτή, στόχος είναι *«να καταφέρουμε να αντεπεξέλθουμε στις σύγχρονες απαιτήσεις και πιέσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας»*¹¹⁴.

Τέλος, μετά την υπογραφή συμβουλευτικής συνεργασίας σε επίπεδο διοίκησης, ποιότητας και τεχνικής υποστήριξης με την Hellenic Lloyds S.A. (μέλος του Lloyd's Register Group), ο Ελληνικός Νηογνώμονας προχώρησε στη συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου, που αντανάκλα τη σταθερή βούληση να πετύχει τους στόχους του ώστε ν' ανταποκριθεί στις υψηλές ποιοτικές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως αυτές καθορίζονται με την απόφαση 391 του Απριλίου 2009.

Έπειτα από τη γενική συνέλευση των μετόχων της εταιρείας την 29^η Νοεμβρίου 2010, το νέο Δ.Σ. έχει ως εξής:

- Πρόεδρος: Νίκος Παππάς, Επίτιμος Αρχηγός Ναυτικού, πρώην Υπουργός.
- Α' Αντιπρόεδρος: Βασίλης Παπαγεωργίου, Αντιπρόεδρος Ομίλου Τσάκου.
- Β' Αντιπρόεδρος & Δ/νων Σύμβουλος: Γιώργος Βερνίκος.
- Εντεταλμένος Σύμβουλος: Κώστας Ματαράγκας.
- Μέλη: Γεώργιος Γράτσος, Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, Τριαντάφυλλος Λυσιμάχου, Γεν. Διευθυντής Τράπεζα Πειραιώς, Αθηνά Ζουλού, Δικηγόρος.

¹¹⁴ <http://news.kathimerini.gr/>

- Ειδικοί Σύμβουλοι προς το Δ.Σ., στα πλαίσια της συνεργασίας Ελληνικού Νηογνώμονα – HELLENIC LLOYD'S S.A.: Απόστολος Πουλοβασίλης, Δ/ντής Ευρώπης Lloyd's Register, Θεοδόσης Σταματέλλος, Δ/ντής Ελλάδας Lloyd's Register¹¹⁵.

Ο Ελληνικός νηογνώμονας έχει μπροστά του μια δύσκολη περίοδο προσαρμογής και η τελική επιτυχία εξαρτάται κυρίως από τη Διοίκηση και τους εργαζόμενους του Ελληνικού Νηογνώμονα, αλλά και τη συνειδητοποίηση και υποστήριξη για την προσπάθεια που καταβάλλεται από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και την πολιτική βούληση του αρμοδίου Υπουργείου.

Σε τελική ανάλυση η επιτυχία του Ελληνικού Νηογνώμονα αφορά την ελληνική ναυτιλιακή υποδομή, αφορά όλους όσους ενδιαφέρονται να υπάρχει ένας ισχυρός Ελληνικός Νηογνώμονας.

¹¹⁵ <http://www.fmvoice.gr>

ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναμφίβολα, 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 παρούσα μελέτη ανέλυσε το θεσμικό πλαίσιο των νηογνώμωνων, τις επιθεωρήσεις που εκτελούν και εν τέλει την οικονομική τους σημασία στο κλάδο της ναυτιλίας. Αναλυτικότερα οφείλω να επισημάνω τα εξής:

Κάθε ναυτιλιακή βιομηχανία προσφέρει στην εθνική οικονομία μίας χώρας υπό τους όρους του ισοζυγίου πληρωμών, των ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς, της αξίας που προσδίδει σε ναυτιλιακά κέντρα, όπως το Λονδίνο ή ο Πειραιάς, ενώ σημαντικό ρόλο παίζουν και τα έσοδα που δημιουργεί σε μια εθνική οικονομία μέσω της προστιθέμενης αξίας και της είσπραξης φόρων.

Συγκεκριμένα η παρούσα διπλωματική στο Κεφάλαιο 2 αναφέρθηκε αναλυτικά στη σημασία της επιλογής της σημαίας από τους πλοιοκτήτες, καθώς και στην περίπτωση που επιθυμούν να διαγραφούν από αυτή ποιες μπορεί να είναι οι συνέπειες σε μακροοικονομικό επίπεδο για την ευμάρεια της χώρας από την οποία διαγράφονται.

Παρουσιάστηκε επίσης, ένας διαχωρισμός ανάμεσα στα άμεσα οφέλη για το ισοζύγιο πληρωμών και τα πιο έμμεσα και μακροπρόθεσμα οφέλη για τον ναυτιλιακό κλάδο συνολικά. Με δεδομένη την αξία και την σημασία ενός εθνικού στόλου για μια εθνική οικονομία οι λόγοι για την παροχή κινήτρων από μια κυβέρνηση ως προς την διατήρηση του στόλου είναι ξεκάθαροι. Η επένδυση σε έναν ισχυρό εθνικό στόλο δεν προσφέρει μόνο άμεσο όφελος στο ισοζύγιο πληρωμών και στην δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης, προσφέρει πλούτο και στην συνολική οικονομία με την υποστήριξη του τομέα παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών από την στεριά. Ο τελευταίος παράγοντας έχει τις μεγαλύτερες πολλαπλασιαστικές συνέπειες στο επίπεδο της εθνικής οικονομίας καθώς επηρεάζει και άλλους οικονομικούς κλάδους κ.ο.κ. Το πλήρες μέγεθος των αποτελεσμάτων αυτών των διασυνδέσεων αποκαλύπτεται σε όλη του την έκταση με την συνδρομή της ανάλυσης εσόδων – εξόδων και την χρήση του πολλαπλασιαστή του Leontief, όπου στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου ο πολλαπλασιαστής για τον

ναυτιλιακό τομέα διαμορφώνεται στο 1,96 και είναι σαφώς πιο σημαντικός από ότι του μεταποιητικού τομέα (1,79), των διανομών (1,71) ή του γεωργικού τομέα (1,94).

Οι ναυτιλιακές εταιρίες λαμβάνουν αποφάσεις με γνώμονα το ιδιωτικό τους συμφέρον και όχι το εθνικό. Παρουσιάστηκε ακόμα, ότι δεδομένου ότι τα αποτελέσματα στην εθνική οικονομία από την διατήρηση του στόλου είναι μετρήσιμα, οι διαμορφωτές της πολιτικής έχουν μια καθαρή ένδειξη της αξίας της ναυτιλίας για την εθνική οικονομία και συνεπώς της μέγιστης υποστήριξης που αυτή αξίζει. Το μοντέλο που παρουσιάστηκε επιτρέπει την μέτρηση της αξίας ενός συνόλου διαφορετικών κινήτρων (επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις, φοροαπαλλαγές, φοροελαφρύνσεις) απαραίτητα για να πείσουν έναν πλοιοκτήτη να παραμείνει στην εθνική του σημαία. Μία τέτοια λύση λειτουργεί υπό την λογική ότι ο «κερδισμένος» (εθνική οικονομία, κυβέρνηση) στηρίζει τον «χαμένο» (πλοιοκτήτες) ώστε να μην διαγραφεί από το νηολόγιο με αποτέλεσμα και οι δύο πλευρές να ωφελούνται από την συνολική ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Πέραν ωστόσο της προφανούς οικονομικής σημασίας των νηογνομώνων, νηολογίων και σημαίων, έντονη υπήρξε η συνειδητοποίηση της ανάγκης να προσδιορισθούν νομοθετικά τα ελάχιστα αποδεκτά όρια θαλάσσιας ασφάλειας. Ήδη στις δεκαετίες 60 και 70, είχε διαμορφωθεί ένα προληπτικό πλέγμα με πληθώρα διατάξεων δημόσιου χαρακτήρα που αποσκοπούν να καλύψουν διάφορες πηγές για την ασφάλεια. Κοινή τους προέλευση, οι διεθνείς οργανισμοί, με πρωτοστάτες το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO). Κοινό αντικείμενο ρύθμισης, το πλοίο από τη σκοπιά της τεχνικής του λειτουργίας. Κοινό και ίσως αναπόφευκτο μειονέκτημα, η αποσπασματική προσέγγιση του προβλήματος. Κάθε διεθνής σύμβαση αντιμετώπιζε, με πληθώρα λεπτομερειακών διατάξεων, ένα τμήμα του πλοίου ή μιας κατηγορίας πλοίων (κατασκευή, μηχανολογική εξάρτηση, ικανότητα και εργασία πληρωμάτων), στεγανοποιώντας με τον τρόπο αυτό μία πλευρά του πολυέδρου, έως ότου θεωρηθεί ότι άλλες πλευρές είναι περισσότερο ζημιογόνες.

Επειδή τα ποσοστά ουσιαστικής συμμόρφωσης στις επιταγές ασφάλειας υπήρξαν χαμηλότερα από αυτά που προσδοκούσε ο ΔΝΟ, υπήρξε νέα αντίδραση που οδήγησε σε νομοθετική παραγωγή σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο. Στις 24 Μαΐου 1994 υιοθετήθηκε από το ΔΝΟ ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης –Δ.Κ.Α.Δ. (γνωστός ως Κώδικας ISM), ενώ παράλληλα ο κοινοτικός νομοθέτης υιοθέτησε το Νοέμβριο 1994 την οδηγία 94/57/ΕΚ *«σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών»*.

Οι οργανισμοί αυτοί (νηογνώμονες) οι οποίοι ελέγχουν κατά πόσον τα πλοία συμμορφώνονται με τους κανόνες, δεν πρέπει να διαφέρουν μεταξύ τους από πλευράς ποιότητας και εμπειρογνωμοσύνης, τα δε αποτελέσματα που δίδονται από έναν εξ αυτών δεν πρέπει να διαφέρουν σημαντικά από τα αποτελέσματα των άλλων. Προκειμένου να διορθωθεί αυτή η κατάσταση, η Επιτροπή πρότεινε την άνωθεν οδηγία που εκθέτει τα πρότυπα που πρέπει να εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη και τους νηογνώμονες προκειμένου να εξασφαλίζεται η καλύτερη και περισσότερο ομοιόμορφη συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις εντός της Ε.Ε.

Επομένως, κατέστη αναγκαίο να αναγνωριστούν ορισμένοι οργανισμοί σε επίπεδο Ε.Ε. σύμφωνα με εναρμονισμένα κριτήρια, κάτι που επιτεύχθηκε με την οδηγία 94/57/ΕΟΚ σχετικά με τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

Μέρος της αυτόβουλης βελτίωσης του κλάδου αποτέλεσε και η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων (IACS) η οποία πρωτοεμφανίστηκε το 1968, αλλά αναδιοργανώθηκε το 1991 με σκοπό:

- Να εισάγει ένα στοιχείο εγκυρότητας στους κανονισμούς που αναπτύσσονται.
- Να προσφέρει ένα αντιπροσωπευτικό σώμα το οποίο θα μπορούσε να συνομιλεί με άλλους βασικούς οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ.

Μέσα στα τελευταία 30 χρόνια η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων ανέπτυξε περισσότερα από 160 πρότυπα.

Είναι γνωστό ότι η IACS αποτελεί την αφρόκρεμα των νηογνομόνων σε παγκόσμιο επίπεδο, και περιλαμβάνει στις τάξεις της τους νηογνώμονες που θεωρούνται οι πιο έγκυροι και αξιόπιστοι στον κόσμο. Από αυτούς, ο Βρετανικός, ο Αμερικανικός και ο Νορβηγικός, δηλαδή ο Lloyds Register of Shipping (LRS), ο American Bureau of Shipping (ABS) και ο Det Norske Veritas (DNV), θεωρούνται οι καλύτεροι στους κόλπους της ένωσης και είναι γνωστοί εν συντομογραφία διεθνώς ως LAN.

Παρά την αίγλη που οπωσδήποτε απορρέει από παρόμοιους χαρακτηρισμούς, αίγλη που είναι σίγουρα δικαιολογημένη τουλάχιστον από την ιστορία και τη συμβολή των πιο φημισμένων νηογνομόνων στην ποιοτική ναυτιλία, είναι σαφές ότι οι καιροί είναι δύσκολοι και το μέλλον αβέβαιο για τον κλάδο στο σύνολό του. Έτσι, φαίνεται ότι όχι

μόνο εξακολουθούν να λειτουργούν νηογνώμονες αμφιβόλου ποιότητας, αλλά σκιές έχουν αρχίσει να πέφτουν ακόμη και στα μέλη της ίδιας της Ένωσης.

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 νηογνωμόνων 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 ναύπηγείων (που πληρώνουν τους νηογνώμονες στο στάδιο της κατασκευής) να μεταβάλλουν ή να παρακάμπτουν τους κανονισμούς συνεχώς προς χαμηλότερα standards για λόγους συμπίεσης του κόστους, τότε η πορεία είναι σαφώς ανησυχητική.

Επιπρόσθετα, 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 γεγονός ότι πολλά πλοία που απασχόλησαν τη διεθνή κοινή γνώμη τα τελευταία χρόνια με τα ατυχήματα που προκάλεσαν είχαν πάρει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων. Σαν χαρακτηριστικά παραδείγματα αναφέρω το Estonia (Γαλλικός Νηογνώμονας-Bureau Veritas) και το Erika (Ιταλικός Νηογνώμονας-RINA). Αυτό δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι οι συγκεκριμένοι νηογνώμονες ευθύνονται για τα ατυχήματα αυτά, για τα οποία πιθανώς θα αποδειχθεί τελικά ότι δεν έχουν καμία ευθύνη.

Το ατύχημα ωστόσο, που πιθανώς απομυθοποίησε περισσότερο από όλα την αίγλη της IACS είναι εκείνο του Prestige, δεξαμενόπλοιου που είχε πιστοποιητικό από τον ABS. Ο ABS αυτή τη στιγμή αντιμετωπίζει αγωγή τουλάχιστον 700 εκ. δολαρίων από την Ισπανία, κατ' αρχήν για την οικολογική καταστροφή που προκλήθηκε στην περιοχή, αλλά και για τις οικονομικές ζημιές που προκάλεσε και θα προκαλέσει ακόμη το ατύχημα. Τοπικές κυβερνήσεις της χώρας των Βάσκων έχουν επίσης ενάγει τον ABS για μικρότερα ποσά. Κατά τους Αμερικανούς δικηγόρους που κατέθεσαν τις αγωγές αυτές, ο ABS ευθύνεται διότι από αμέλεια πιστοποίησε ως αξιόπλοο ένα σκάφος που ήταν ακατάλληλο να μεταφέρει πετρέλαιο.

Βέβαια, ο 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.

Η δικαστική αυτή διαμάχη, η οποία θα διεξαχθεί στις ΗΠΑ, πιθανότατα θα πάρει χρόνια για να έχει οριστική έκβαση. Όμως, η υπόθεση Prestige σίγουρα αποτελεί τη σοβαρότερη μέχρι στιγμής δικαστική υπόθεση εναντίον ενός νηογνώμονα. Δεν αποκλείεται να έχει γενικότερες και καθοριστικές επιπτώσεις στο ξεκαθάρισμα του ρόλου που οι νηογνώμονες καλούνται να παίξουν όσον αφορά τη θαλάσσια ασφάλεια από εδώ και πέρα.

Παρά το γεγονός ότι δικαστικές υποθέσεις εναντίον νηογνώμωνων έχουν υπάρξει πολλές στο παρελθόν, σε γενικές γραμμές οι νηογνώμονες έχουν μέχρι στιγμής κατορθώσει να είναι στο απυρόβλητο από πλευράς αστικής και ποινικής ευθύνης για διάφορα σοβαρά ατυχήματα. Πάγια θέση των νηογνώμωνων είναι ότι το πιστοποιητικό που εκδίδουν είναι απλώς μια βεβαίωση ότι το πλοίο για το οποίο αυτό εκδίδεται τηρεί τους κανονισμούς του εκάστοτε νηογνώμονα και ότι η ευθύνη τους σταματά εκεί. Η γενική ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου ανήκει στον πλοιοκτήτη.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι οργανισμοί αντίστοιχοι με τους νηογνώμονες δεν υπάρχουν για κανένα άλλο μεταφορικό μέσο. Σίγουρα δεν υπάρχουν στις αεροπορικές μεταφορές, μέσο το οποίο έχει ένα πολύ πιο σφιχτό και αποτελεσματικό πλαίσιο πιστοποίησης και τήρησης της ασφάλειας σε σχέση με τη ναυτιλία. Οι κανονισμοί των νηογνώμωνων είναι διαφορετικοί από οργανισμό σε οργανισμό. Σαν παράδειγμα, οι κανονισμοί που αφορούν την κατασκευή και την αντοχή των πλοίων ιστορικά συντάσσονται έτσι ώστε τα πλοία να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας του I.M.O. Όμως, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ουδέποτε μέχρι στιγμής έχει εμπλακεί σε λεπτομερείς κανονισμούς που προσδιορίζουν μεταβλητές όπως το πάχος της λαμαρίνας, διαστάσεις ενισχυτικών στοιχείων, η άλλες κατασκευαστικές παραμέτρους. Το έργο αυτό το έχουν αναλάβει οι νηογνώμονες. Επομένως, η όλη τεχνογνωσία για την ανάλυση της αντοχής του πλοίου, την ανάλυση ρίσκου, και άλλες μεθόδους που τεκμηριώνουν ότι ένα πλοίο, αν κατασκευασθεί και συντηρηθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς των νηογνώμωνων, θα πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας του I.M.O, ανήκει περισσότερο στους νηογνώμονες και λιγότερο στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Επιπλέον, ορισμένοι ναυτιλιακοί κύκλοι πιστεύουν ότι με τον έντονο εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγείων σε παγκόσμιο επίπεδο, υπάρχει μεγάλη πίεση για τυποποιημένα designs, για τα οποία η τήρηση των ελάχιστων προδιαγραφών του I.M.O. με το ελάχιστο δυνατό κόστος είναι η πρώτη προτεραιότητα. Έτσι, μετά την υπογραφή του συμβολαίου ναυπήγησης, είναι πιθανόν ο νηογνώμονας να υποστεί πίεση από το ναυπηγείο να εγκρίνει κατασκευές ελάχιστων προδιαγραφών, να ερμηνεύσει τους κανονισμούς του I.M.O. κατά 'θετικό' τρόπο, να εγκρίνει αλλαγές στα κατασκευαστικά σχέδια ώστε να μειωθεί το κόστος, και γενικά να πιστοποιήσει ένα πλοίο για το οποίο το κατασκευαστικό κόστος θα είναι το χαμηλότερο δυνατό.

Επειδή ο κάθε νηογνώμονας με τη σειρά του είναι εμπορική επιχείρηση που ανταγωνίζεται έντονα με άλλους νηογνώμονες, είναι ένα ενδεχόμενο η ως άνω πίεση που υφίσταται από το ναυπηγείο κάποτε να έχει αποτέλεσμα. Η έλλειψη ομοιομορφίας στους κανονισμούς των νηογνωμόνων σίγουρα ενθαρρύνει την κατάσταση αυτή, καθ' όσον οι νηογνώμονες είναι ελεύθεροι να ανταγωνίζονται μεταξύ τους και ως προς τους κανονισμούς που υιοθετούν, αντί να ανταγωνίζονται μόνο ως προς τις υπηρεσίες που παρέχουν και πόσο χρεώνουν για αυτές. Επίσης, το γεγονός ότι οι νηογνώμονες πληρώνονται από τα ναυπηγεία στη φάση της κατασκευής του πλοίου σίγουρα δεν αποθαρρύνει τέτοιου είδους πιέσεις.

Η σχέση νηογνωμόνων και ναυπηγείων έχει και άλλες πτυχές που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν την εντύπωση ότι είναι ύποπτες, χωρίς βέβαια να είναι αναγκαστικά τέτοιες. Αυτοί που κυρίως καρπώνονται τα οφέλη από τους πάσης φύσεως νέους κανονισμούς για τη σχεδίαση και κατασκευή των πλοίων (όπως π.χ. διπλά τοιχώματα, ενισχύσεις φρακτών, κ.λ.π.) είναι τα ναυπηγεία, πολλά από τα οποία μαστίζονται από χρόνια προβλήματα κρίσης και ύφεσης. Σαν παράδειγμα, η ιδέα των bulk carriers διπλών τοιχωμάτων προήλθε από το LAN. Αν όλα τα νέα bulk carriers κατασκευάζονται εφεξής με διπλά τοιχώματα, και αν υπάρξει και χρονοδιάγραμμα απόσυρσης ή μετασκευής των παλαιών, ποιος άραγε θα είναι ο οφειμμένος; Βέβαια, οι νηογνώμονες επιχειρηματολογούν και υποστηρίζουν ότι επιστημονικές μέθοδοι όπως το Formal Safety Assessment τεκμηριώνουν την ανάγκη των διπλών τοιχωμάτων και στα bulk carriers. Όμως, το ζήτημα είναι σίγουρα πιο σύνθετο, άπαξ και πολλά από τα ατυχήματα bulk carriers οφείλονται περισσότερο στον ανθρώπινο παράγοντα παρά σε κακή σχεδίαση. Επίσης, δεν έχει γίνει καμία μελέτη κόστους-οφέλους που να τεκμηριώνει τι θα στοιχίσει τελικά στην παγκόσμια ναυτιλία η υποτιθέμενη αύξηση της ασφάλειας από ένα τέτοιο μέτρο, η οποία και αυτή είναι μέχρι στιγμής άγνωστη.

Η μέχρι πρόσφατα απροθυμία των νηογνώμωνων, ακόμη και μελών της IACS, να αποκηρύξουν νηολόγια που αποδεδειγμένα νηολογούν πλοία κακής ποιότητας, είναι κάτι που έχει επισημανθεί από εκείνους που πιστεύουν ότι στόχος των νηογνώμωνων είναι περισσότερο να επιζήσουν εμπορικά παρά να συμβάλουν στη θαλάσσια ασφάλεια. Ο αντίλογος εδώ είναι ότι ο νηογνώμονας πιστοποιεί το πλοίο και όχι τη σημαία, και αν οι ‘καλοί’ νηογνώμονες αποκηρύξουν τις σημαίες αυτές, τότε θα τις αναλάβουν κάποιοι άλλοι ‘κακοί’, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Ευτυχώς φαίνεται ότι η κατάσταση αυτή τείνει να διορθωθεί, με τη διαφαινόμενη πρόθεση των πλέον επιφανών μελών της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων να σταματήσουν να έχουν σχέση με τις χειρότερες σημαίες στη μαύρη λίστα του Paris MOU (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control)¹¹⁶, εκτός αν αυτές λάβουν τα απαραίτητα μέτρα.

Θα βελτιώσει όμως η κίνηση αυτή τη θαλάσσια ασφάλεια, η θα αυξήσει απλώς το μερίδιο των ‘κακών’ νηογνώμωνων; Είναι μια απορία που επαναφέρει το μέχρι στιγμής αναπάντητο ερώτημα τι προτίθεται να κάνει η ναυτιλιακή κοινότητα για να ξέρουμε σαφώς ποιοι είναι οι ‘κακοί’ νηογνώμονες, πόσο μάλλον για να απαλλαγούμε από αυτούς.

Πάντως, προς την κατεύθυνση αυτή, η υιοθέτηση κανονισμών που είναι ομοίμορφοι για όλους τους νηογνώμονες, ή ακόμη και η νομοθετική (μέσω κάποιας συνόδου του I.M.O). επιβολή μιας τέτοιας υποχρέωσης σε όλους αυτούς τους οργανισμούς είναι ένα μέτρο που συζητείται τελευταία. Το καλοκαίρι η Ελλάδα και οι Μπαχάμες υπέβαλαν στον I.M.O. μια κοινή πρόταση ότι ο ίδιος ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θα πρέπει να αναλάβει τη θέσπιση “goal based standards” για τις κατασκευές νέων πλοίων. Η δε Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων εργάζεται προς την κατεύθυνση υιοθέτησης κοινών κανονισμών για την περίπτωση των δεξαμενόπλοιων και bulk carrier διπλού τοιχώματος.

Ορισμένοι ναυτιλιακοί κύκλοι πιστεύουν ότι για την επίτευξη μέγιστης ασφάλειας, οι κοινοί αυτοί κανονισμοί πρέπει να είναι ο μέγιστος παρά ο ελάχιστος κοινός

¹¹⁶ Η οργάνωση αποτελείται από 27 συμμετέχουσες ναυτικές αρχές και καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και τη βορειοατλαντική λεκάνη από τη Βόρεια Αμερική προς την Ευρώπη. Η αποστολή της είναι να σταματήσει τη λειτουργία των πλοίων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα. Ετησίως πάνω από 24.000 έλεγχοι πραγματοποιούνται επί ξένων πλοίων στα λιμάνια του Paris MOU, διασφαλίζοντας ότι τα πλοία αυτά ανταποκρίνονται στη διεθνή ασφάλεια, τα περιβαλλοντικά πρότυπα και ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν επαρκείς συνθήκες διαβίωσης και εργασίας.

παρονομαστής μεταξύ των ισχυόντων διαφορετικών κανονισμών. Άλλοι κύκλοι ανησυχούν ότι κάτι τέτοιο θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο κόστος. Ένα είναι σίγουρο, ότι η συνεχιζόμενη ανομοιογένεια και η απουσία μέτρων για την εξάλειψή της δεν συμβάλλουν στη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας.

Όποια λύση και να υιοθετηθεί τελικά, θα πρέπει να στοχεύει στον περιορισμό του πρωτοφανούς 'χάους' που ιστορικά έχει επικρατήσει στο νομικό-κανονιστικό πλαίσιο ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Το τεράστιο πλήθος αλληλοεπικαλυπτόμενων και ανομοιομόρφων κανονισμών, το τεράστιο πλήθος παικτών που παράγουν, ερμηνεύουν και εφαρμόζουν τους κανονισμούς αυτούς και το τεράστιο πλήθος προβληματικών κρίκων στην όλη αλυσίδα της θαλάσσιας ασφάλειας είναι χαρακτηριστικά στοιχεία αυτής της κατάστασης. Σίγουρα όλα αυτά δεν προάγουν τον επιθυμητό στόχο μιας ουσιαστικής βελτίωσης στη θαλάσσια ασφάλεια.

Είναι σαφές ότι η αντοχή της όλης αλυσίδας της θαλάσσιας ασφάλειας είναι ίση με την αντοχή του πιο αδύναμου κρίκου της. Άρα όσο και να ενισχύουμε τους ήδη ισχυρούς κρίκους, δεν θα υπάρξει ποτέ το επιθυμητό αποτέλεσμα. Η έλλειψη ομοιομορφίας και η αδυναμία ουσιαστικού ελέγχου της ποιότητας και του όλου πλέγματος λειτουργίας των νηογνωμόνων είναι σίγουρα ένας από τους αδύναμους κρίκους της αλυσίδας. Σαφώς δεν είναι ο μόνος προβληματικός κρίκος, αλλά νομίζω ότι έφτασε η ώρα να διορθωθεί.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική (Βιβλία)

- Αθανασίου Ι. Λία, *Έργο και Ευθύνη Νηογνώμωνων*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 1999.
- Αλεξοπούλου Β. Αρίστ., Φουρναράκης Γ. Νικ., *Διεθνείς Συμβάσεις Κανονισμοί Κώδικες, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού*, εκδ. Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 2006.
- Ασημομύτης Ιωάννης (Πλοίαρχος Ε.Ν.), *Νηογνώμονες-Επιθεωρήσεις*, εκδ. Εμμ. Ν. Σταυριδάκης, Πειραιάς.
- Βλάχος Γ.Π., *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Β΄ έκδοση, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007.
- Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική*, εκδ. J&J Ελλάς, Πειραιάς, 2003.
- Γκιζιάκης Κ., Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, *Έλεγχος της Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2005.
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2006.
- Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, *Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, εκδ. Α. Σταμούλης, Αθήνα, 2001.
- Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, *Λειτουργική διαχείριση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, εκδ. J&J Ελλάς, Πειραιάς.
- Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, 1^η έκδ., 2^η έκδ., 3^η έκδ., Α΄ και Β΄ Τόμος, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα.
- Δελούκας Ν., *Ναυτικόν Δίκαιον*, Αθήνα, 1979.
- Καραβάς Κ., *Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, Τόμος Α΄, Θεσσαλονίκη, 1956.
- Κιάντου-Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, 3^η έκδ., εκδ. Σταμούλης, Θεσσαλονίκη, 1993.
- Κορρές Ι.Ε. Άλκης, Θανόπουλος Ν. Γιάννης, *Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην εποχή της Ποιότητας*, εκδ. Interbooks, Αθήνα, 2005.
- Μακρυγιάννης Ε., *Ναυτικόν Δίκαιον και Εμπορική Ναυτιλία*, εκδ. Φέξη, 1909.
- Μαλέρπας Μιχαήλ (Υποναύαρχος Λ.Σ.), *Ναυτιλιακά Έγγραφα Πλοίων κατά Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και Διεθνείς Συμβάσεις – Οδηγίες Ε.Κ. Σ.τ.Ε.*, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 1999.
- Μεταξάς Ν. Βασίλης, *Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής*, εκδ. Παπαζήσης, Αθήνα, 1988.
- Μυλωνόπουλος Ν.Δ. (Ανώτερος Αξιωματικός Λ.Σ.), *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2000.

Μυλωνόπουλος Ν.Δ. (Ανώτερος Αξιωματικός Λ.Σ.), *Ναυτιλία, Έννοιες, Τομείς, Δομές*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2004.

Σπηλιόπουλος Κ., *Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, Αθήνα, 1948.

Φλογαίτης Σπ., *Η διοικητική έκβαση, έννοια και φύση*, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1991.

Ελληνική (Άρθρα)

Ελληνικός Νηογνώμονας, Ασφαλής Διαχείριση και Διασφάλιση Ποιότητας στη Ναυτιλία, ειδική έκδοση «Ολική Ποιότητα», Ναυτεμπορική, Μάρτιος 1995.

Τσενεμπής Ι., Ασφαλής Διαχείριση Πόνου, Δελτίο της Ναυτιλίας, Τεύχος 129, Ν.Ε.Ε., 1993.

Ελληνική (Πανεπιστημιακές Σημειώσεις)

Παζαρζής Ι. Μιχαήλ, *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων*, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία.

Ψαραύτης Χαρίλαος, *Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών.

Ξενόγλωσση (Βιβλία)

American Bureau of Shipping, *The history of American Bureau of Shipping*, 6th edition, Publisher: ABS, 2006.

Clough M. and Randolph F., *Shipping and EC Competition Law*, Butterworths, 1991.

Lloyd's Register of Shipping, *The ISM Code and ISP 9002, Guidelines for Ship Operators*, Publisher: Lloyd's Register of Shipping, 1995.

Mauvel P., *La perception des risques. Prevention technique et couverture financière des risques maritimes*, INFREMER, Paris, 1993.

Remond-Goulland M., *Droit maritime*, Pédone, Paris, 1993.

Stapford M., *Maritime Economics*, Loutledge, 1997.

Vialard A., *Droit maritime*, PUF, 1997.

Ξενόγλωσση (Άρθρα)

Goss R., *Safety in Sea Transport*, Journal of Transport Economics and Policy, no 1, p. 99.

Goulielmos A.M., *Flagging out and the need for a new Greek maritime policy*, Transport Policy, Volume 5, Issue 2, April, 1998, p. 115-125.

Honka H., The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, European Transport Law, Toulouse Maritime Law Journal, no 5, p. 620, 1996.

Le Grand (JF), Transport Maritime: plus de securité pour une mer et un littoral plus propre, Senat (rapport), Paris, 1993-1994, p. 271.

Ξενόγλωσση (Πρακτικά Συνεδρίων)

Gandolfo Th., Bureau Veritas, Procédures de classification et de contrôle, Aspects Techniques et Juridiques, Memoire DESS Transports, Aix, 1982.

Mathiensen (Tor-Chr.):

- The Maritime Safety Regime into the New Millennium, The Economist Conference, Shipping: The Maritime Bridge into the New Millennium, Αθήνα, 2-3 Δεκεμβρίου 1997.
- The Changing Role of Ship Classification Societies, Sname Annual Meeting '97, Ottawa, 18 October 1997.
- The Shipping Industry and the roles of IACS, Luncheon Seminar, DNV-Høvik, 12 Δεκεμβρίου 1997.

Zampieri A., Il Registro Italiano navale: ruolo struttura et prospettive, Testi di Laurea, Università di Genova, 1991-1992.

Πρωτογενείς Πηγές (Ελλάδα)

Νομοθετήματα:

- Π.Δ. 32/97 (ΦΕΚ Α' 35/14-3-97)
- Π.Δ. 482/1980
- Π.Δ. 345/03 (314/A/31-12-03)
- Π.Δ. 330/01 (219/A/2-01-01)
- Π.Δ. 90/98 (82/A/16-4-98)
- Π.Δ. 482/20
- Π.Δ. 1021/81 (ΦΕΚ Α' 253)
- Π.Δ. 253/84 (ΦΕΚ Α' 98)
- Π.Δ. 406/83 (ΦΕΚ Α' 152)
- Π.Δ. 112/95 (ΦΕΚ Α' 133)
- Π.Δ. 233/95 (ΦΕΚ Α' 201)
- Π.Δ. 480/80

Νόμοι:

- 4473/65

Πρωτογενείς Πηγές (Ευρωπαϊκή Ένωση)

Κοινοτικές Οδηγίες:

- 94/57/EK
- 2003/27/EK
- 2003/26/EK
- 2002/50/EK
- 2001/11/EK

- 2001/7/EK
- 2001/2/EK
- 2000/30/EK
- 1999/36/EK
- 1997/58/EK
- 98/18/EK
- 94/58/EK
- 97/58/EK
- EEEK L 144/15-5-98
- EEEK L 188/2-7-98
- EEEK L 172/17-6-98
- EEEK L 319/12-12-94
- EEEK L 247/7-10-97
- EEEK L 257/10-10-97
- EEEK L 378/31-12-86
- EEEK L 175/23-7-68
- EEEK L 374/31-12-87
- EEC No 4056/86
- EEC No 1017/68
- EEC No 3975/87

Ηλεκτρονικές Πηγές

- <http://nikosvafiadis.wordpress.com/2010/03>
- <http://www.hrs.gr>
- http://library.tee.digital/m2068_vondas.pdf
- <http://www.kerdos.gr>
- <http://www.greekshippingnews.gr>
- <http://www.marines.gr>
- <http://www.patrasblogs.gr/Online-Press.Blog/2010/08/31>
- <http://www.inews.gr>
- <http://aktofylakas.blogspot.com/2009>
- <http://news.kathimerini.gr>
- <http://www.fmvoice.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Periodical Surveys

Part 1, Chapter 3

Table 3.2A.(1): Minimum requirements for close-up survey at hull special surveys of general dry cargo ships

Special Survey No.1 Age ≤ 5	Special Survey No.2 5 < Age ≤ 10	Special Survey No. 3 10 < Age ≤ 15	Special Survey No. 4 and Subsequent Age > 15
(A) Selected shell frames in one forward and one aft cargo hold and associated tween deck spaces. (B) One selected cargo hold transverse bulkhead. (D) All cargo hold hatch covers and coamings (plating and stiffeners).	(A) Selected shell frames in all cargo holds and tween deck spaces. (B) One transverse bulkhead in each cargo hold. (B) Forward and aft transverse bulkhead in one side ballast tank, including stiffening system. (C) One transverse web with associated plating and framing in two representative water ballast tanks of each type (i.e. topside, hopper side, side tank or double bottom tank). (D) All cargo hold hatch covers and coamings (plating and stiffeners). (E) Selected areas of all deck plating inside line of hatch openings between cargo hold hatches. (F) Selected areas of inner bottom plating.	(A) All shell frames in the forward lower cargo hold and 25% frames in each of the remaining cargo holds and tween deck spaces including upper and lower end attachments and adjacent shell plating. (B) All cargo hold transverse bulkheads. (B) All transverse bulkheads in ballast tanks, including stiffening system. (C) All transverse webs with associated plating and framing in each water ballast tank (i.e. topside, hopper side, side tank or double bottom tank). (D) All cargo hold hatch covers and coamings (plating and stiffeners). (E) All deck plating inside line of hatch openings between cargo hold hatches. (F) All areas of inner bottom plating.	(A) All shell frames in all cargo holds and tween deck spaces including upper and lower end attachments and adjacent shell plating. Areas (B — F) as for Special Survey No. 3.
<p>(A) Cargo hold transverse frames. (B) Cargo hold transverse bulkhead plating, stiffeners and girders. (C) Transverse web frame or watertight transverse bulkhead in water ballast tanks. (D) Cargo hold hatch covers and coamings. (E) Deck plating inside line of hatch openings between cargo hold hatches. (F) Inner bottom plating.</p> <p>Note: Close-up survey of cargo hold transverse bulkheads to be carried out at the following levels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immediately above the inner bottom and immediately above the tween decks, as applicable. • Mid-height of the bulkheads for holds without tween decks. • Immediately below the main deck plating and tween deck plating. 			

Table 3.2A.(2): Minimum requirements for the thickness measurement at hull special surveys of general dry cargo ships

Special Survey No. 1 Age < 5	Special Survey No. 2 5 < Age < 10	Special Survey No. 3 10 < Age < 15	Special Survey No. 4 and Subsequent Age > 15
1. Suspect areas.	1. Suspect areas. 2. One transverse section of deck plating abreast a cargo space within the amidships 0,5L. 3. Measurement for general assessment and recording of corrosion pattern of those structural members subject to close-up survey according to Table I.	1. Suspect areas. 2. Two transverse sections within the amidships 0,5L abreast of two different cargo spaces. 3. Measurement for general assessment and recording of corrosion pattern of those structural members subject to close-up survey according to Table I. 4. Within the cargo length, each deck plate outside line of cargo hatch openings. 5. All wind and water strakes within the cargo length area. 6. Selected wind and water strakes outside the cargo length area.	1. Suspect areas. 2. Within the cargo length: a) A minimum of three transverse sections within the amidships 0,5L. b) each deck plate outside line of cargo hatch openings. c) Each bottom plate, including lower turn of bilge. d) Duct keel or pipe tunnel plating and internals. 3. All wind and water strakes full length port and starboard 4. Measurement for general assessment and recording of corrosion pattern of those structural members subject to close-up survey according to Table I.
NOTES:			
1. Thickness measurement locations should be selected to provide the best representative sampling of areas likely to be most exposed to corrosion, considering cargo and ballast history and arrangement and condition of protective coatings.			
2. For ships less than 100 metres in length, the number of transverse sections required at Special survey No. 3 may be reduced to one and the number of transverse sections at Special Survey No. 4 and subsequent surveys may be reduced to two.			

Table 3.2B.(1) Minimum requirements for internal examination at hull special surveys of fuel oil, lube oil and fresh water tanks.

Tank ^{1),2),3)}	Special Survey No.1 Age ≤ 5	Special Survey No.2 5 < Age ≤ 10	Special Survey No.3 10 < Age ≤ 15	Special Survey No.4 Age > 15
Fuel Oil Bunkertanks -Engine Room -Cargo Area	None None	None One	None Two ⁴⁾	One Half minimum ^{2 4)}
Lube oil	None	None	None	One
Fresh Water	None	One	All	All
1) Tanks of integral (structural) type. 2) If a selection of tanks is accepted to be examined, then different tanks are to be examined at each special survey, on a rotational basis. 3) Peak tanks (all uses) are subject to internal examination at each special survey. 4) One deep tank is to be included, if fitted.				

Αναλυτικά όλες οι περιοδικές επιθεωρήσεις των Μηγνωνμώνων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7735 7611
Fax: 020 7587 3210



E

Ref. T3/2.01

FAL.2/Circ.87
MEPC/Circ.426
MSC/Circ.1151
17 December 2004

REVISED LIST OF CERTIFICATES AND DOCUMENTS REQUIRED TO BE CARRIED ON BOARD SHIPS

1 The Facilitation Committee, at its nineteenth session, developed a list of certificates and documents required to be carried on board ships together with a brief description of the purpose of the certificates and other relevant documents. This work was carried out in connection with the provisions of section 2 of the annex to the FAL Convention concerning formalities required of shipowners by public authorities on the arrival, stay and departure of ships. The Facilitation Committee considered that these provisions should not be read as precluding a requirement for the presentation for inspection by the appropriate authorities of certificates and other documents carried by the ship pertaining to its registry, measurement, safety, manning, classification and other related matters.

2 The list, as approved by the Maritime Safety Committee, the Facilitation Committee and the Marine Environment Protection Committee, at their respective sessions, was circulated under symbol FAL.2/Circ.35-MEPC/Circ.207-MSC/Circ.593. The list was later revised and circulated under symbol FAL.2/Circ.42-MEPC/Circ.303-MSC/Circ.704, dated 21 September 1995 and FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MSC/Circ.946, dated 3 July 2000.

3 Due to amendments to the 1974 SOLAS Convention, as amended, which entered into force on 1 January 2002, 1 July 2002, 1 January 2004 and 1 July 2004, respectively; and amendments to MARPOL 73/78, which entered into force on 1 September 2002, as well as the entry into force of Annex IV of that Convention on 27 September 2003, the list has been revised to take account of the relevant provisions of the aforementioned amendments. The revised list of certificates and documents required to be carried on board ships, approved by FAL 31 (19 to 23 July 2004), MEPC 52 (11 to 15 October 2004) and MSC 79 (1 to 10 December 2004), is set out at annex.

4 The certificates and documents this circular lists are only those required under IMO instruments and it does not include certificates or documents required by other international organizations or governmental authorities.

5 Member Governments are invited to note the information provided in the annex and take action as appropriate.

6 This circular supersedes FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MSC/Circ.946.

I:\CIRCFAL\02\87.doc

ANNEX

**CERTIFICATES AND DOCUMENTS REQUIRED TO BE CARRIED
 ON BOARD SHIPS**

(Note: All certificates to be carried on board must be originals)

1	All ships	Reference
	<p>International Tonnage Certificate (1969) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnage of which have been determined in accordance with the Convention.</p>	<p>Tonnage Convention, article 7</p>
	<p>International Load Line Certificate An International Load Line Certificate shall be issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the Convention or the Convention as modified by the 1988 LL Protocol, as appropriate.</p>	<p>LL Convention, article 16; 1988 LL Protocol, article 18</p>
	<p>International Load Line Exemption Certificate An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with article 6 of the Load Line Convention or the Convention as modified by the 1988 LL Protocol, as appropriate.</p>	<p>LL Convention, article 6; 1988 LL Protocol, article 18</p>
	<p>Intact stability booklet Every passenger ship regardless of size and every cargo ship of 24 metres and over shall be inclined on completion and the elements of their stability determined. The master shall be supplied with a Stability Booklet containing such information as is necessary to enable him, by rapid and simple procedures, to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of loading. For bulk carriers, the information required in a bulk carrier booklet may be contained in the stability booklet.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations II-1/22 and II-1/25-8; 1988 LL Protocol, regulation 10</p>
	<p>Damage control plans and booklets On passenger and cargo ships, there shall be permanently exhibited plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. Booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ.919</p>

	<p>Minimum safe manning document Every ship to which chapter I of the Convention applies shall be provided with an appropriate safe manning document or equivalent issued by the Administration as evidence of the minimum safe manning.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation V/14.2</p>
	<p>Fire safety training manual A training manual shall be written in the working language of the ship and shall be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The manual shall contain the instructions and information required in regulation II-2/15.2.3.4. Part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.3</p>
	<p>Fire Control plan/booklet General arrangement plans shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers, showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections together with particulars of the fire detection and fire alarm systems and the fire-extinguishing appliances etc. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy shall at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date; any alterations shall be recorded as soon as practicable. A duplicate set of fire control plans or a booklet containing such plans shall be permanently stored in a prominently marked weathertight enclosure outside the deckhouse for the assistance of shore-side fire-fighting personnel.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.4</p>
	<p>On board training and drills record Fire drills shall be conducted and recorded in accordance with the provisions of regulations III/19.3 and III/19.5.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/15.2.2.5</p>
	<p>Fire safety operational booklet The fire safety operational booklet shall contain the necessary information and instructions for the safe operation of the ship and cargo handling operations in relation to fire safety. The booklet shall be written in the working language of the ship and be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The booklet may be combined with the fire safety training manuals required in regulation II-2/15.2.3.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation II-2/16.2</p>

	<p>Certificates for masters, officers or ratings Certificates for masters, officers or ratings shall be issued to those candidates who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness, training, qualifications and examinations in accordance with the provisions of the STCW Code annexed to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. Formats of certificates are given in section A-I/2 of the STCW Code. Certificates must be kept available in their original form on board the ships on which the holder is serving.</p>	<p>STCW 1978, article VI, regulation I/2; STCW Code, section A-I/2</p>
	<p>International Oil Pollution Prevention Certificate An international Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with regulation 4 of Annex I of MARPOL 73/78, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ship of 400 gross tonnage and above which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to MARPOL 73/78. The certificate is supplemented with a Record of Construction and Equipment for Ships other than Oil Tankers (Form A) or a Record of Construction and Equipment for Oil Tankers (Form B), as appropriate.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 5</p>
	<p>Oil Record Book Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, Part I (Machinery space operations). Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book, Part II (Cargo/ballast operations).</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 20</p>
	<p>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a Shipboard Oil Pollution Emergency Plan approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 26</p>
	<p>International Sewage Pollution Prevention Certificate An International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of Annex IV of MARPOL 73/78, to any ship which is required to comply with the provisions of that Annex and is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex IV, regulation 5; MEPC/Circ.408</p>

	<p>Garbage Management Plan Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more shall carry a garbage management plan which the crew shall follow.</p>	MARPOL 73/78, Annex V, regulation 9
	<p>Garbage Record Book Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention and every fixed and floating platform engaged in exploration and exploitation of the sea-bed shall be provided with a Garbage Record Book.</p>	MARPOL 73/78, Annex V, regulation 9
	<p>Voyage data recorder system-certificate of compliance The voyage data recorder system, including all sensors, shall be subjected to an annual performance test. The test shall be conducted by an approved testing or servicing facility to verify the accuracy, duration and recoverability of the recorded data. In addition, tests and inspections shall be conducted to determine the serviceability of all protective enclosures and devices fitted to aid location. A copy of the certificate of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards, shall be retained on board the ship.</p>	SOLAS 1974, regulation V/18.8
	<p>Cargo Securing Manual All cargoes, other than solid and liquid bulk cargoes, cargo units and cargo transport units, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, all securing of such cargoes, cargo units and cargo transport units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual is required on all types of ships engaged in the carriage of all cargoes other than solid and liquid bulk cargoes, which shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.</p>	SOLAS 1974 (2002 amendments), regulations VI/5.6 and VII/5; MSC/Circ.745
	<p>Document of Compliance A document of compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the ISM Code. A copy of the document shall be kept on board.</p>	SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13

	<p>Safety Management Certificate A Safety Management Certificate shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or an organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13</p>
	<p>International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate An International Ship Security Certificate (ISSC) shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by it to verify that the ship complies with the maritime security provisions of SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code. An interim ISSC may be issued under the ISPS Code part A, section 19.4.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9.1.1; ISPS Code part A, section 19 and appendices.</p>
	<p>Ship Security Plan and associated records Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in part A of the ISPS Code. Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 training, drills and exercises; .2 security threats and security incidents; .3 breaches of security; .4 changes in security level; .5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been, in; .6 internal audits and reviews of security activities; .7 periodic review of the ship security assessment; .8 periodic review of the ship security plan; .9 implementation of any amendments to the plan; and .10 maintenance, calibration and testing of any security equipment provided on board, including testing of the ship security alert system. 	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-2/9; ISPS Code part A, sections 9 and 10</p>

	<p>Continuous Synopsis Record (CSR) Every ship to which chapter I of the Convention applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record. The Continuous Synopsis Record provides an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-1/5</p>
2	<p>In addition to the certificates listed in section 1 above, passenger ships shall carry:</p>	
	<p>Passenger Ship Safety Certificate¹ A certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies with the requirements of chapters II-1, II-2, III and IV and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P) shall be permanently attached.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12, (2000 amendments), appendix</p>
	<p>Exemption Certificate² When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of SOLAS 1974, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates listed above.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Special Trade Passenger Ship Safety Certificate, Special Trade Passenger Ship Space Certificate A Special Trade Passenger Ship Safety Certificate issued under the provisions of the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971. A certificate called a Special Trade Passenger Ship Space Certificate shall be issued under the provisions of the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.</p>	<p>STP 71, rule 5 SSTP 73, rule 5</p>
	<p>Search and rescue co-operation plan Passenger ships to which chapter I of the Convention applies shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency.</p>	<p>SOLAS 1974 (2000 amendments), regulation V/7.3</p>

¹ The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

² SLS.14/Circ.115 and Add.1 refers to the issue of exemption certificates.
 I:\CIRC\FAL\02\87.doc

	<p>List of operational limitations Passenger ships to which chapter I of the Convention applies shall keep on board a list of all limitations on the operation of the ship, including exemptions from any of the SOLAS, regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages.</p>	SOLAS 1974 2000 amendments), regulation V/30
	<p>Decision support system for masters In all passenger ships, a decision support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.</p>	SOLAS 1974, regulation III/29
3	<p>In addition to the certificates listed in section 1 above, cargo ships shall carry:</p>	
	<p>Cargo Ship Safety Construction Certificate³ A certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 500 gross tonnage and over which satisfies the requirements for cargo ships on survey, set out in regulation I/10 of SOLAS 1974, and complies with the applicable requirements of chapters II-1 and II-2, other than those relating to fire-extinguishing appliances and fire control plans.</p>	SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12
	<p>Cargo Ship Safety Equipment Certificate⁴ A certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 500 gross tonnage and over which complies with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 and III and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E) shall be permanently attached.</p>	SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12 (2000 amendments), appendix

³ The form of the Certificate may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

⁴ The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

	<p>Cargo Ship Safety Radio Certificate⁵ A certificate called a Cargo Ship Safety Radio Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 300 gross tonnage and over, fitted with a radio installation, including those used in life-saving appliances, which complies with the requirements of chapters III and IV and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R) shall be permanently attached.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Cargo Ship Safety Certificate A certificate called a Cargo Ship Safety Certificate may be issued after survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III, IV and V and other relevant requirements of SOLAS 1974 as modified by the 1988 SOLAS Protocol, as an alternative to the above cargo ship safety certificates. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C) shall be permanently attached.</p>	<p>1988 SOLAS Protocol, regulation I/12 (2000 amendments), appendix</p>
	<p>Exemption Certificate⁶ When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of SOLAS 1974, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates listed above.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12 ; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Document of authorization for the carriage of grain A document of authorization shall be issued for every ship loaded in accordance with the regulations of the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk either by the Administration or an organization recognized by it or by a Contracting Government on behalf of the Administration. The document shall accompany or be incorporated into the grain loading manual provided to enable the master to meet the stability requirements of the Code.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VI/9; International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, section 3</p>

⁵ The form of the Certificate and its Record of Equipment may be found in the GMDSS amendments to SOLAS 1974.

⁶ SLS.14/Circ.115 and Add.1 refers to the issue of exemption certificates.
 I:\CIRC\FAL\02\87.doc

	<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage A certificate attesting that insurance or other financial security is in force shall be issued to each ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of article VII, paragraph 1, of the CLC Convention have been complied with.</p>	<p>CLC 1969, article VII</p>
	<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of the 1992 CLC Convention shall be issued to each ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of article VII, paragraph 1, of the Convention have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State, such certificate shall be issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State, it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State.</p>	<p>CLC 1992, article VII</p>
	<p>Enhanced survey report file Bulk carriers and oil tankers shall have a survey report file and supporting documents complying with paragraphs 6.2 and 6.3 of annex A and annex B of resolution A.744 (18) – Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers.</p>	<p>SOLAS 1974 (2002 amendments), regulation XI-1/2; resolution A.744(18)</p>
	<p>Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage Subject to provisions of paragraphs (4), (5), (6) and (7) of regulation 15 of Annex I of MARPOL 73/78, every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be fitted with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 15(3)(a)</p>

	<p>Cargo Information The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information, confirmed in writing, on the cargo, in advance of loading. In bulk carriers, the density of the cargo shall be provided in the above information.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/2 and XII/10; MSC/Circ.663</p>
	<p>Bulk Carrier Booklet To enable the master to prevent excessive stress in the ship's structure, the ship loading and unloading solid bulk cargoes shall be provided with a booklet referred to in SOLAS regulation VI/7.2. The booklet shall be endorsed by the Administration or on its behalf to indicate that SOLAS regulations XII/4, 5, 6 and 7, as appropriate, are complied with. As an alternative to a separate booklet, the required information may be contained in the intact stability booklet.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/7 and XII/8; Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code)</p>
	<p>Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of regulation 13(10) of Annex I of MARPOL 73/78 shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph 2 of regulation 13A of Annex I of MARPOL 73/78.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 13A</p>
	<p>Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of regulation 13B of Annex I of MARPOL 73/78.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 13B</p>

	<p>Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record A Statement of Compliance shall be issued by the Administration to every oil tanker which has been surveyed in accordance with the requirements of the Condition Assessment Scheme (CAS) (resolution MEPC.94(46), as amended) and found to be in compliance with these requirements. In addition, a copy of the CAS Final Report which was reviewed by the Administration for the issue of the Statement of Compliance and a copy of the relevant Review Record shall be placed on board to accompany the Statement of Compliance.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I (2001 amendments (resolution MEPC.95(46)), regulation 13G; resolution MEPC.94(46)</p>
	<p>Hydrostatically Balanced Loading (HBL) Operational Manual Every oil tanker which, in compliance with regulation 13G(6)(b), operates with Hydrostatically Balanced Loading shall be provided with an operational manual in accordance with resolution MEPC.64(36).</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I (2001 amendments (resolution MEPC.95(46)), regulation 13G</p>
	<p>Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual Every oil tanker fitted with an Oil Discharge Monitoring and Control system shall be provided with instructions as to the operation of the system in accordance with an operational manual approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 15(3)(c)</p>
	<p>Subdivision and stability information Every oil tanker to which regulation 25 of Annex I of MARPOL 73/78 applies shall be provided in an approved form with information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation and data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this regulation.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex I, regulation 25</p>

4	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where appropriate, any ship carrying noxious liquid chemical substances in bulk shall carry:</p>	
	<p>International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate) An international pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk (NLS certificate) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 10 of Annex II of MARPOL 73/78, to any ship carrying noxious liquid substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to MARPOL 73/78. In respect of chemical tankers, the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk and the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, issued under the provisions of the Bulk Chemical Code and International Bulk Chemical Code, respectively, shall have the same force and receive the same recognition as the NLS certificate.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex II, regulations 11 and 12A</p>
	<p>Cargo record book Every ship to which Annex II of MARPOL 73/78 applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in appendix IV to the Annex.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex II, regulation 9</p>
	<p>Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual) Every ship certified to carry noxious liquid substances in bulk shall have on board a Procedures and Arrangements Manual approved by the Administration.</p>	<p>Resolution MEPC.18(22), chapter 2; MARPOL 73/78, Annex II, regulations 5, 5A and 8</p>
	<p>Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry noxious liquid substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL 73/78, Annex II, regulation 16</p>

5	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where applicable, any chemical tanker shall carry:</p>	
	<p>Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk A certificate called a Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the Bulk Chemical Code, should be issued after an initial or periodical survey to a chemical tanker engaged in international voyages which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under Annex II of MARPOL 73/78 for chemical tankers constructed before 1 July 1986.</p> <p>or</p>	<p>BCH Code, section 1.6; BCH Code as modified by resolution MSC.18(58), section 1.6</p>
	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk A certificate called an International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the International Bulk Chemical Code, should be issued after an initial or periodical survey to a chemical tanker engaged in international voyages which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under both chapter VII of SOLAS 1974 and Annex II of MARPOL 73/78 for chemical tankers constructed on or after 1 July 1986.</p>	<p>IBC Code, section 1.5; IBC Code as modified by resolutions MSC.16(58) and MEPC.40(29), section 1.5</p>
6	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where applicable, any gas carrier shall carry:</p>	
	<p>Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk A certificate called a Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the Gas Carrier Code, should be issued after an initial or periodical survey to a gas carrier which complies with the relevant requirements of the Code.</p>	<p>GC Code, section 1.6</p>

	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk</p> <p>A certificate called an International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the International Gas Carrier Code, should be issued after an initial or periodical survey to a gas carrier which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under chapter VII of SOLAS 1974 for gas carriers constructed on or after 1 July 1986.</p>	<p>IGC Code, section 1.5; IGC Code as modified by resolution MSC.17(58), section 1.5</p>
7	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any high-speed craft shall carry:</p>	
	<p>High-Speed Craft Safety Certificate</p> <p>A certificate called a High-Speed Craft Safety Certificate shall be issued after completion of an initial or renewal survey to a craft which complies with the requirements of the 1994 HSC Code or the 2000 HSC Code, as appropriate.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation X/3; 1994 HSC Code, section 1.8; 2000 HSC Code, section 1.8</p>
	<p>Permit to Operate High-Speed Craft</p> <p>A certificate called a Permit to Operate High-Speed Craft shall be issued to a craft which complies with the requirements set out in paragraphs 1.2.2 to 1.2.7 of the 1994 HSC Code or the 2000 HSC Code, as appropriate.</p>	<p>1994 HSC Code, section 1.9; 2000 HSC Code, section 1.9</p>
8	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying dangerous goods shall carry:</p>	
	<p>Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods</p> <p>The Administration shall provide the ship with an appropriate document as evidence of compliance of construction and equipment with the requirements of regulation II-2/19 of SOLAS 1974. Certification for dangerous goods, except solid dangerous goods in bulk, is not required for those cargoes specified as class 6.2 and 7 and dangerous goods in limited quantities.</p>	<p>SOLAS 1974, (2000 amendments), regulation II-2/19.4</p>

9	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying dangerous goods in packaged form shall carry:</p>	
	<p>Dangerous goods manifest or stowage plan Each ship carrying dangerous goods in packaged form shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in the IMDG Code, the dangerous goods on board and the location thereof. Each ship carrying dangerous goods in solid form in bulk shall have a list or manifest setting forth the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.</p>	<p>SOLAS 1974, (2002 amendments), regulations VII/4.5 and VII/7-2; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4</p>
10	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying INF cargo shall carry:</p>	
	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo A ship carrying INF cargo shall comply with the requirements of the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code) in addition to any other applicable requirements of the SOLAS regulations and shall be surveyed and be provided with the International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VII/16; INF Code (resolution MSC.88(71)), paragraph 1.3</p>
11	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any Nuclear Ship shall carry:</p>	
	<p>A Nuclear Cargo Ship Safety Certificate or Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, in place of the Cargo Ship Safety Certificate or Passenger Ship Safety Certificate, as appropriate.</p> <p>Every Nuclear powered ship shall be issued with the certificate required by SOLAS chapter VIII.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VIII/10</p>

Other certificates and documents which are not mandatory		
	Special purpose ships	
	Special Purpose Ship Safety Certificate In addition to SOLAS certificates as specified in paragraph 7 of the Preamble of the Code of Safety for Special Purpose Ships, a Special Purpose Ship Safety Certificate should be issued after survey in accordance with the provisions of paragraph 1.6 of the Code for Special Purpose Ships. The duration and validity of the certificate should be governed by the respective provisions for cargo ships in SOLAS 1974. If a certificate is issued for a special purpose ship of less than 500 gross tonnage, this certificate should indicate to what extent relaxations in accordance with 1.2 were accepted.	Resolution A.534(13) as amended by MSC/Circ.739; SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12
	Offshore support vessels	
	Certificate of Fitness for Offshore Support Vessels When carrying such cargoes, offshore support vessels should carry a Certificate of Fitness issued under the "Guidelines for the Transport and Handling of Limited Amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels". If an offshore support vessel carries only noxious liquid substances, a suitably endorsed International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk may be issued instead of the above Certificate of Fitness.	Resolution A.673(16); MARPOL 73/78, Annex II, regulation 13(4)
	Diving systems	
	Diving System Safety Certificate A certificate should be issued either by the Administration or any person or organization duly authorized by it after survey or inspection to a diving system which complies with the requirements of the Code of Safety for Diving Systems. In every case, the Administration should assume full responsibility for the certificate.	Resolution A.536(13), section 1.6
	Dynamically supported craft	
	Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate To be issued after survey carried out in accordance with paragraph 1.5.1(a) of the Code of Safety for Dynamically Supported Craft.	Resolution A.373(X), section 1.6

	Mobile offshore drilling units	
	Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate To be issued after survey carried out in accordance with the provisions of the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1979, or, for units constructed on or after 1 May 1991, the Code for the Construction and Equipment of Drilling Units, 1989.	Resolution A.414(XI), section 1.6; Resolution A.649(16) section 1.6; Resolution A.649(16) as modified by resolution MSC.38(63), section 1.6
	Wing-In-Ground (WIG) Craft	
	Wing-in-ground Craft Safety Certificate A certificate called a WIG Craft Safety Certificate should be issued after completion of an initial or renewal survey to a craft, which complies with the provisions of the Interim Guidelines for WIG craft.	MSC/Circ.1054, section 9
	Permit to Operate WIG Craft A permit to operate should be issued by the Administration to certify compliance with the provisions of the Interim Guidelines for WIG craft.	MSC/Circ.1054, section 10
	Noise levels	
	Noise Survey Report A noise survey report should be made for each ship in accordance with the Code on Noise Levels on Board Ships.	Resolution A.468(XII), section 4.3