

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΑ**

**«Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΣΤΗΝ  
ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ»**

**Νικόλαος Α. Βερτόπουλος**

**Διπλωματική εργασία**

**που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών**

**του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των**

**απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού**

**Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία**

**Πειραιάς**

**Νοέμβριος 2014**

## Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη 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.

Βερτόπουλος Νικόλαος

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## 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:

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

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Ευχαριστίες

Η διπλωματική μου εργασία κατέστη δυνατό να ολοκληρωθεί με την πολύτιμη συμπαράσταση ορισμένων απαραίτητων προσώπων.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την πολύτιμη συνδρομή τους και την αρωγή τους, προκειμένου να μπορέσω να υλοποιήσω τις σπουδές μου.

Επίσης, οφείλω θερμές ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Παζαρζή Μιχαήλ, τον καθηγητή κύριο Σαμιώτη Γεώργιο και τον καθηγητή κύριο Τζαννάτο Ερνέστο των οποίων οι πολύτιμες συμβουλές και η καθοδήγηση ήταν καθοριστικής σημασίας για την επιτυχή ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	6
ABSTRACT .....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ .....	9
Η έννοια της αξιοπλοΐας – Ορισμός.....	9
Κατηγορίες αξιοπλοΐας .....	14
Πιστοποίηση της αξιοπλοΐας .....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ .....	35
Ορισμός του νηογνώμονα.....	35
Η εξέλιξη των νηογνώμωνων.....	37
Προϋποθέσεις πιστοποίησης-αναγνώρισης των νηογνώμωνων.....	37
Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS).....	41
Διάρθρωση Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS).....	41
Αλλαγή Κλάσης μεταξύ νηογνώμωνων-μελών του IACS.....	45
Αναστολή Κλάσης.....	46
Απόσυρση Κλάσης.....	47
Η συμβολή των νηογνώμωνων στην αξιοπλοΐα των πλοίων .....	48
Πιστοποίηση – επιθεωρήσεις πλοίων.....	49
Συμπεράσματα – Προτάσεις .....	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ.....	55
Σύσταση – εξέλιξη του Ελληνικού Νηογνώμονα .....	55
Λειτουργία – Έκταση δραστηριοτήτων .....	57
Προβλήματα του Ελληνικού Νηογνώμονα – Προοπτικές.....	59
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	62
Ελληνική Βιβλιογραφία.....	62
Ξένα Βιβλιογραφία.....	64
Ιστοσελίδες.....	66
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....	67
Α. Περιοδική Επιθεώρηση Νηογνώμονα .....	67
Β. Απαιτούμενα δικαιολογητικά .....	69
Γ. Έλεγχος από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων .....	70
Δ. Certificate of Classification από επιλεγμένους νηογνώμονες .....	74
Ε. Προσωρινό Certificate of Classification .....	77

## ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα 1. Οι κατηγορίες της Αξιοπλοΐας.....	16
Σχήμα 2. Το διάγραμμα διάρθρωσης του IACS.....	44
Σχήμα 3. Το έμβλημα του Ελληνικού Νηογνώμονα .....	59

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εύρυθμη λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό στις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες συνιστούν όχι μόνο τον οικονομικότερο αλλά συχνά και το μοναδικό τρόπο μεταφοράς για τις περιοχές που περικλείονται από θάλασσα, όπως για τα νησιά. Για την απρόσκοπτη πραγματοποίηση των θαλασσίων μεταφορών είναι ανάγκη να συνδυάζονται αποτελεσματικά όλοι οι κρίκοι της αλυσίδας με ιδιαίτερη έμφαση, ωστόσο, στα πλοία τα οποία, άλλωστε, αντιμετωπίζουν και τους σημαντικότερους κινδύνους. Η αξιοπλοΐα είναι ένα από τα κριτήρια με τα οποία μπορούμε να αξιολογήσουμε κατά πόσο ένα πλοίο μπορεί να προσφέρει μεταφορικές υπηρεσίες με οικονομικά αποτελεσματικό τρόπο χωρίς να εγείρει θέματα ασφάλειας ή να επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Κεντρικό ρόλο στην πιστοποίηση της αξιοπλοΐας ενός πλοίου διαδραματίζει ο θεσμός του νηογνώμονα. Η μακρόχρονη ύπαρξη νηογνωμόνων σε όλες τις μεγάλες ναυτιλιακές χώρες καταδεικνύει τη σπουδαιότητα τους στη ναυτιλία. Η ελληνική ναυτιλία λόγω της βαρύνουσας σημασίας της στη διεθνή σκηνή, ακόμα και πριν από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, έχει αναπτύξει επιχειρηματικούς δεσμούς με τους κυριότερους νηογνώμονες παγκοσμίως. Επιπροσθέτως, όμως, αποτέλεσε τη βάση της ανάπτυξης του Ελληνικού Νηογνώμονα έως τις μέρες μας.

*Λέξεις - κλειδιά:* αξιοπλοΐα, νηογνώμονες, Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων, Ελληνικός Νηογνώμονας,

## ABSTRACT

The effective function of the trade worldwide is mainly based on the sea-transportation. Sea-transportation constitutes both the most financially profitable method of transportation and we must not underestimate the fact that quite often it is the sole means of transportation especially for the coastal areas, such as the islands. The necessity for effective transportation of goods presents the importance of the various factors that contribute to the overall outcome and above all the ships. It is the ship that faces the most dangerous ventures. In this way, the seaworthiness of the vessel is one of the criteria that can be taken into consideration when we have to evaluate the level of the competence of the particular vessel. Every vessel is expected to take part in the transportation chain in the most economically efficient way with respect to the safety of life and the preservation of the environment. This is the role of the classification societies that are responsible for the certification of the seaworthiness of the vessels. There is a long lasting tradition of classification societies in the maritime history of all the major shipping nations. In the case of Greece, we can state that even before the establishment of the independent Greek State the maritime companies that were owned by Greeks had made contacts with the biggest classification societies around the world. Furthermore, the Greek owned shipping sector has contributed to the creation and development of the Hellenic Register of Shipping until today.

*Keywords:* seaworthiness, classification societies, IACS, Hellenic Register of Shipping



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κλάδος της ναυτιλίας, παρά την αδιαμφισβήτητη σημασία που διαδραματίζει στην εκτέλεση των παγκόσμιων μεταφορών, παρουσιάζει σημαντικές ιδιαιτερότητες που χρήζουν εξειδικευμένης ανάλυσης. Ο σημαντικότερος λόγος για την ύπαρξη ενός πλήθους θεσμών και κανόνων που ρυθμίζουν το χώρο της ναυτιλίας είναι η ιδιαίτερη φύση του μεταφορικού μέσου, δηλαδή του πλοίου. Η κινητικότητα που το χαρακτηρίζει και η πολυτυπία στην κατασκευή των πλοίων, λόγω της πληθώρας των μεταφερόμενων φορτίων, συντελούν περαιτέρω πολυπλοκότητα της θαλάσσιας βιομηχανίας.

Η ανάγκη για τη μεταφορά μεγάλου όγκου ετερόκλητων φορτίων σε μεγάλες αποστάσεις με έντονες κλιματολογικές και γεωγραφικές διαφορές καθιστά δυσχερή και -όχι σπάνια- ριψοκίνδυνο το έργο της ναυτιλίας. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό να αξιολογείται η ικανότητα του μεταφορικού μέσου, δηλαδή του πλοίου, προκειμένου αυτό να μπορεί να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του από τη συμμετοχή του στην παραγωγική διαδικασία. Ένα από τα βασικά κριτήρια που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την αξιολόγηση ενός πλοίου είναι ο βαθμός της αξιοπλοΐας του. Με την υιοθέτηση αντικειμενικών μέτρων για την εκτίμηση της αξιοπλοΐας ενός πλοίου επιχειρείται η αξιολόγηση της καταλληλότητας ενός πλοίου για πλεύσεις αλλά και για τη μεταφορά φορτίου.

Έχει καθιερωθεί το έργο της πιστοποίησης της αξιοπλοΐας ενός σκάφους να το εκχωρούν οι εθνικές αρχές στους νηογνώμονες. Αυτοί αναλαμβάνουν να ελέγχουν το βαθμό συμμόρφωσης των πλοίων στους διεθνείς και εθνικούς κανόνες και εν συνεχεία προβαίνουν στην έκδοση των ανάλογων πιστοποιητικών προς τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τα πλοία. Το κύρος που απολαμβάνουν οι σημαντικότεροι από τους νηογνώμονες είναι πολύ υψηλό και δεν είναι τυχαίο ότι σταδιακά έχουν διευρύνει το αντικείμενο των εργασιών τους και σε κλάδους εκτός της ναυτιλίας.

Όλα τα μεγάλα ναυτιλιακά έθνη έχουν συστήσει νηογνώμονες οι οποίοι έχοντας ως πυρήνα τον εθνικό στόλο διεκδικούν πρόσθετο μερίδιο στο διεθνή καταμερισμό χωρητικότητας ανταγωνιζόμενοι μεταξύ τους. Συμμετοχή σε αυτό το χώρο έχει και ο Ελληνικός Νηογνώμονας ο οποίος παρουσιάζει μακρά ιστορία σε θάλασσες όχι αποκλειστικά ελληνικές. Είναι γεγονός, πάντως, ότι το μεγαλύτερο μέρος του στόλου που παρακολουθεί ο Ελληνικός Νηογνώμονας απαρτίζεται από πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας και γενικότερα από μικρότερα συνήθως πλοία που κινούνται στον ευρύτερο μεσογειακό χώρο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

### Η έννοια της αξιοπλοΐας - Ορισμός

Η μεταφορά εμπορευμάτων με πλοίο από λιμάνι σε λιμάνι προϋποθέτει την σύναψη συμφωνίας μεταξύ ενός ναυλωτή και ενός πλοιοκτήτη. Προκειμένου να εκπληρωθεί η εν λόγω μεταφορά πρέπει ο πλοιοκτήτης να φροντίσει για την καταλληλότητα του πλοίου. Η κατάσταση-καταλληλότητα που βρίσκεται ένα πλοίο για να κάνει ασφαλή ταξίδια ονομάζεται αξιοπλοΐα (seaworthiness).

Η υποχρέωση την οποία έχει ο πλοιοκτήτης να παραδώσει ένα πλοίο αξιόπλοο, περιλαμβάνει και το ότι είναι υπεύθυνος για όλα τα τμήματα που έχει το πλοίο και η μηχανή, τα εφόδια και τις συσκευές που βρίσκονται πάνω στο πλοίο και ακόμα και για το πλήρωμα που διαθέτει. Σκοπός του είναι να παραδώσει ένα πλοίο κατασκευασμένο, εξοπλισμένο και επανδρωμένο κατάλληλα ώστε το φορτίο να μεταφερθεί με ασφάλεια στο λιμάνι προορισμού και να μπορέσει να αντιμετωπίσει τυχόν κινδύνους που ενδέχεται να συναντήσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Συνήθως στο ναυλοσύμφωνο αναφέρεται ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να διατηρεί το πλοίο σε αξιόπλοη κατάσταση και να το παραδώσει στο ναυλωτή αξιόπλοο και πλήρως εξοπλισμένο (“The owners let and the charterers hire the vessel. The vessel shall be in every way fitted for ordinary cargo service”).

Η έννοια της αξιοπλοΐας όμως περιλαμβάνει τρεις πλευρές: την αξιοπλοΐα από τεχνική σκοπιά (technical seaworthiness), την αξιοπλοΐα σε σχέση με το φορτίο που μεταφέρεται (cargoworthiness) και την αξιοπλοΐα σε σχέση με ταξίδι που θα πραγματοποιηθεί (seaworthiness for the intended voyage).

Technical seaworthiness: Αναφέρεται στο σχεδιασμό του πλοίου, στην κατάσταση που βρίσκεται και την ευστάθεια που έχει και επίσης στην κατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Cargoworthiness: Αν είναι κατάλληλο για το φορτίο που θα μεταφέρει, αν διαθέτει τις κατάλληλες προδιαγραφές για τη μεταφορά των εκάστοτε φορτίων.

Seaworthiness for the intended voyages: Αν είναι δηλαδή επαρκώς εξοπλισμένο και μπορεί να πραγματοποιήσει το συγκεκριμένο ταξίδι.

Οι όροι seaworthiness (καταλληλότητα του πλοίου προς πλεύση) και cargoworthiness (καταλληλότητα για την παραλαβή του φορτίου και τη μεταφορά του) είναι ομοειδείς. Έτσι η σύναψη της συμφωνίας μεταξύ πλοιοκτήτη- ναυλωτή προϋποθέτει ότι το πλοίο πρέπει να είναι και seaworthy και cargoworthy. Παρόλα αυτά όμως υπάρχουν και κάποιοι περιορισμοί όσον αφορά το βαθμό αξιοπλοΐας που απαιτείται να έχουν τα πλοία.

Οι όροι seaworthiness (καταλληλότητα του πλοίου προς πλεύση) και cargoworthiness (καταλληλότητα για την παραλαβή του φορτίου και τη μεταφορά του) είναι ομοειδείς. Έτσι η σύναψη της συμφωνίας μεταξύ πλοιοκτήτη- ναυλωτή προϋποθέτει ότι το πλοίο πρέπει να είναι και seaworthy και cargoworthy. Παρόλα αυτά όμως υπάρχουν και κάποιοι περιορισμοί όσον αφορά το βαθμό αξιοπλοΐας που απαιτείται να έχουν τα πλοία.

Ο απαιτούμενος βαθμός αξιοπλοΐας αφορά: 1) το τι γνώσεις και πληροφορίες έχουμε για το ταξίδι που θα πραγματοποιηθεί, 2) τί τύπο πλοίου διαθέτουμε, 3) τί φορτίο πρόκειται να μεταφέρουμε και 4) αν υπάρχουν ιδιαιτερότητες σχετικά με το ταξίδι που θα πραγματοποιήσουμε και τα λιμάνια προορισμού. Έτσι για να κριθεί αν το πλοίο είναι αξιόπλοο θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα στάδια και αν υπάρχουν ιδιαιτερότητες για το κάθε ταξίδι (seaworthiness by stages). Για παράδειγμα, ένα πλοίο μπορεί να είναι κατάλληλο να πλεύσει σε «ήσυχα» νερά (Τάμεσης, Νείλος), ενώ το ίδιο πλοίο να μην είναι κατάλληλο κατασκευασμένο για αντιμετωπίσει δυσκολότερα ταξίδια όπως ένα ταξίδι με καταιγίδα στον Ατλαντικό. Επίσης μπορεί ένα πλοίο να θεωρείται κατάλληλο να μεταφέρει φορτίο άνθρακα αλλά το ίδιο πλοίο να μην είναι κατάλληλο να μεταφέρει ζάχαρη, όπως και όταν το πλοίο μεταφέρει ακάθαρτο αργό πετρέλαιο δεν είναι δυνατόν να μεταφέρει προϊόντα πετρελαίου αν πριν δεν έχει γίνει σχολαστικός καθαρισμός στις δεξαμενές, τις αντλίες και τους αγωγούς του (σημαντικό ζήτημα για την αξιοπλοΐα).

Ο πλοιοκτήτης, όπως αναφέραμε και πριν, έχει υποχρέωση να διατηρεί το πλοίο σε αξιόπλοη κατάσταση και να το παρέχει κατάλληλο και αξιόπλοο πράγμα το οποίο δηλώνεται συνήθως στο ναυλοσύμφωνο. Ακόμα όμως και αν δεν αναφέρεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο, ο πλοιοκτήτης έχει «σιωπηλή» ή «εννοούμενη» υποχρέωση (implied obligation) να το διατηρεί σε κατάσταση αξιοπλοΐας, πράγμα το οποίο αποτελεί τυπικό «implied nominate term» σύμφωνα με το αγγλικό εθιμικό δίκαιο (common law), επειδή άλλοτε μπορεί να θεωρηθεί ως “condition” και άλλοτε ως “warranty”. Όταν αναφερόμαστε σε όρο “condition” ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να προχωρήσει σε ακύρωση του ναυλοσυμφώνου και να ζητήσει αποζημίωση αν έχει γίνει παραβίαση της υποχρέωσης του πλοιοκτήτη. Αντίθετα όταν

αναφερόμαστε σε όρο “warranty” τότε ο ναυλωτής προχωράει μόνο σε απαίτηση αποζημιώσεων και όχι σε ακύρωση της συμφωνίας.

Η υποχρέωση όμως που έχει ο πλοιοκτήτης να παραδώσει πλοίο αξιόπλοο είναι απόλυτη σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, δηλαδή το πλοίο πρέπει να είναι πραγματικά αξιόπλοο και δεν αρκεί μόνο ο πλοιοκτήτης να δείξει επιμέλεια για να κάνει το πλοίο αξιόπλοο. Έτσι σύμφωνα με αυτό το δίκαιο ο ίδιος υποχρεούται να είναι κατάλληλο και αξιόπλοο το πλοίο και δεν υποχρεούται να είναι ασφαλές (safe ship). Για να το αναλύσουμε λίγο περισσότερο μπορούμε να πούμε ότι τα «ανασφαλή» πλοία μπορούν να διαιρεθούν σε δύο κατηγορίες: η μια κατηγορία αφορά την αξιοπλοΐα του πλοίου και η άλλη τις συνθήκες που επικρατούν πάνω στο πλοίο. Όσον αφορά την αξιοπλοΐα έχει να κάνει με θέματα τα οποία θα έχουν αντίκτυπο στο να μπορεί να αντιμετωπιστεί μια κατάσταση κινδύνων της θάλασσας (έχει να κάνει με τις επισκευές στο πλοίο, τον εξοπλισμό και το πλήρωμα). Όσον αφορά τώρα τις συνθήκες που επικρατούν στο πλοίο αναφερόμαστε κυρίως σε συνθήκες που επηρεάζουν την υγεία, την ασφάλεια και την ευημερία των ανθρωπίνων ζώων πάνω στο πλοίο. Έτσι μπορούμε να χαρακτηρίσουμε την ανασφάλεια σαν μια ευρύτερη έννοια και την αξιοπλοΐα σαν μια πτυχή της ασφάλειας. Επομένως, ένα αναξιόπλοο πλοίο είναι ανασφαλές ενώ όταν το πλοίο είναι ανασφαλές δεν είναι απαραίτητα και αναξιόπλοο.

Συμπερασματικά, η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να διαθέσει ένα πλοίο αξιόπλοο είναι διττή:

1) Για να δεχτεί το πλοίο το φορτίο θα πρέπει να είναι κατάλληλο τη στιγμή που θα γίνει η φόρτωση. Ο πλοιοκτήτης δεν παραβιάζει τον όρο αυτό αν πρόβλημα ακαταλληλότητας παρουσιαστεί μετά την φόρτωση.

2) Τη στιγμή που θα φύγει από το λιμάνι το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο για πλεύση τη στιγμή που θα ξεκινήσει από το λιμάνι φόρτωσης. Δεν είναι δεδομένο ούτε απαραίτητο (implied obligation) ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο πρέπει να είναι seaworthy στην έναρξη του ταξιδιού ή με την έναρξη κάθε σταδίου του ταξιδιού, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω (seaworthiness by stages). Κατά τη διάρκεια όμως του ταξιδιού ο πλοιοκτήτης έχει την ευθύνη για να γίνει με ασφάλεια η φόρτωση, η μεταφορά και η εκφόρτωση του φορτίου. Υπάρχουν 3 στάδια: Κατά την έναρξη της φόρτωσης το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο, μόλις ξεκινήσει μέχρι την ολοκλήρωση της φόρτωσης δεν είναι αναγκαίος ο βαθμός αξιοπλοΐας και όταν τελειώσει η φόρτωση πρέπει ο βαθμός της αξιοπλοΐας του πλοίου να είναι τέτοιος ώστε να μπορέσει σε περίπτωση δυσκολίας κατά τη

διάρκεια του ταξιδιού να αντεπεξέλθει στους κινδύνους. Συμπερασματικά ένα πλοίο δεν είναι αξιόπλοο όταν:

1) Το πλοίο είναι ελλιπώς ή ακαταλλήλως επανδρωμένο για παράδειγμα εάν τη στιγμή που κάνει sail off ο αριθμός του πληρώματος δεν είναι αυτός που πρέπει (σε ποσότητα και όχι σε ποιότητα) τότε το πλοίο θεωρείται unseaworthy.

2) Το πλοίο δεν διαθέτει πιστοποιητικά μυοκτονίας από τις υγειονομικές αρχές του λιμανιού.

3) Τα αμπάρια του πλοίου δεν είναι καθαρά και έτοιμα για να δεχτούν το φορτίο και να το μεταφέρουν με ασφάλεια( συστήματα Butterworth και Gunclean μέθοδοι καθαρισμού δεξαμενών στην αγορά δεξαμενοπλοίων).

4) Το πλοίο δεν διαθέτει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά (Certificate of class, Certificate of approval, Certificate of competency, Certificate of clearance etc. )

5) Προκύψουν βλάβες στο πλοίο οι οποίες δεν διορθώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα μέχρι να ξεκινήσει το ταξίδι

Έτσι ένα πλοίο χαρακτηρίζεται unseaworthy όταν κάποιο χαρακτηριστικό του θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου και με βάση το νόμο είναι αδύνατος ο απόπλους και η φόρτωση με την εκφόρτωση. Οι ναυλωτές έχουν ως στόχο να τους παραδοθεί το πλοίο κατάλληλο και αξιόπλοο όπως προβλέπει το ναυλοσύμφωνο και φυσικά να διατηρείται η καταλληλότητα και να βρίσκεται στην ίδια καλή κατάσταση και κατά τη διάρκεια της ναύλωσης (The owners shall maintain her in thoroughly efficient state, in hull and machinery during service).

Επίσης, για να κατανοηθεί καλύτερα η έννοια αξιοπλοΐας και καταλληλότητας, είναι χρήσιμο να δοθούν οι έννοιες των λέξεων σύμφωνα και με την "Marine Insurance Act 1906" και συγκεκριμένα το άρθρο 3, §1 και §2, ο μεταφορέας υποχρεούται να καταβάλει την προσήκουσα επιμέλεια (ή φροντίδα) σχετικά: πρώτον, με την καταλληλότητα του πλοίου για θαλασσοπλοΐα και για μεταφορά του φορτίου (§1), και δεύτερον, με τη φόρτωση, τη φύλαξη και την εκφόρτωση του φορτίου (§2).

Από τις διατάξεις αυτές της Σύμβασης, συνάγεται η διαπίστωση ότι η Σύμβαση ανυψώνει σε υποχρέωση του μεταφορέα την καταβολή της προσήκουσας επιμέλειας σχετικά με το πλοίο και το φορτίο. Συνάγεται επίσης, όμως, ότι η αμέλεια του μεταφορέα, η οποία συνίσταται σε

μη καταβολή (ή μη επίδειξη) της επιμέλειας αυτής, αποτελεί αθέτηση της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς. Η αμέλεια αυτή του μεταφορέα, ως αντισυμβατική συμπεριφορά του, συναντάται με την αμέλεια ως υπαιτιότητα αυτού κατά το άρθρο 330 εδ. 1 ΑΚ. Η αμελής συμπεριφορά του δηλαδή, αποδοκιμάζεται από το δίκαιο από δύο απόψεις: αφενός, ως αντισυμβατική και, αφετέρου, ως υπαίτια.

Επιπλέον, τόσο οι Κανόνες Hague – Visby όσο και ο ΚΙΝΔ καθορίζουν κατά τρόπο ομοιόμορφο, σε γενικές γραμμές, τη συμβατική ευθύνη του μεταφορέα. Η ευθύνη αυτή είναι:

1) Πταισματική, αφού ο μεταφορέας υποχρεούται σε κάθε επιμέλεια, ευθυνόμενος και για ελαφρά αφηρημένη αμέλεια (*culpa levis in abstracto*). Βασικές συμβατικές υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι η ύπαρξη και η διατήρηση, όπως προαναφέρθηκε, πλοίου κατάλληλου για τον πλου και το φορτίο, καθώς και η επιμέλεια για τη φόρτωση, στοιβάση, μεταφορά, φύλαξη και εκφόρτωση του φορτίου.

2) Νόθος αντικειμενική, αφού σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας του φορτίου, που έλαβε χώρα κατά το στάδιο από τη φόρτωση έως την εκφόρτωση, το πταίσμα του τεκμαίρεται και απαλλάσσεται μόνο εάν αποδείξει ότι κατέβαλε την προσήκουσα επιμέλεια (*due diligence*).

3) Καλύπτει κάθε ζημία του φορτωτή ή του παραλήπτη ή γενικότερα παντός ενδιαφερόμενου επί του φορτίου

4) Υφίσταται σε περίπτωση διαχειριστικού πταίσματος (δηλαδή συνήθως σχετικά με το φορτίο) των προστιθέντων του εκναυλωτή. Για το πταίσμα αυτό ο μεταφορέας ευθύνεται σαν να ήταν δικό του το πταίσμα.

5) Αίρεται μόνο στις περιπτώσεις και υπό τις προϋποθέσεις του νόμου (οι λεγόμενοι “εξαίρουμένοι κίνδυνοι”), ενώ η σύναψη απαλλακτικών ρητρών υπέρ του εκναυλωτή μόνο κατ’ εξαίρεση επιτρέπεται .

Οι διατάξεις του άρθρου 3 §§ 1 και 2, οι οποίες επιβάλλουν στον μεταφορέα να καταβάλει την προσήκουσα επιμέλεια σχετικά με το πλοίο και το φορτίο, είναι αναγκαστικού δικαίου και δεν μπορούν να παραμεριστούν με συμφωνία των μερών<sup>1</sup>.

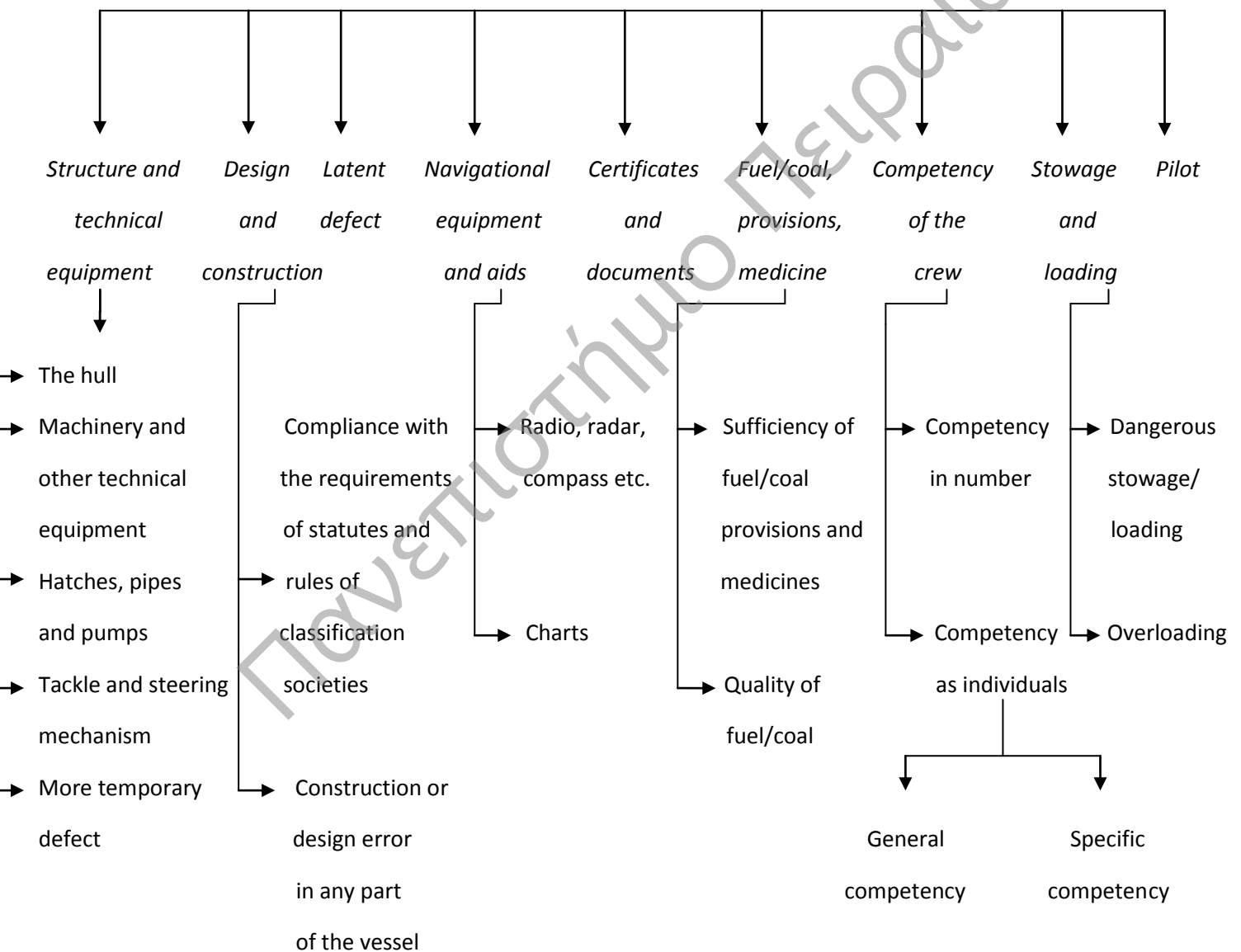
Η έννοια της αξιοπλοΐας-καταλληλότητας δεν αναφέρεται μόνο στο σκάφος, αλλά και στην ύπαρξη των απαραίτητων για ασφαλή ναυσιπλοΐα οργάνων και εξαρτημάτων, καυσίμων,

<sup>1</sup> Κιάντου – Παμπούκη, Α. (2007), Ναυτικό Δίκαιο II, Στ’ έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σελ. 352 – 353

καθώς και στον πλοίαρχο και το πεπειραμένο πλήρωμα. Επιπλέον, το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλα εφοδιασμένο και διαρρυθμισμένο για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η παράβαση της εγγύησης περί αξιοπλοΐας συνεπάγεται την πλήρη ακυρότητα του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

### Κατηγορίες αξιοπλοΐας

Συνοπτική παρουσίαση των διαφόρων ειδών αξιοπλοΐας πραγματοποιείται στον ακόλουθο πίνακα, ο οποίος καλύπτει διάφορες πτυχές της λειτουργίας του πλοίου περιλαμβάνοντας τόσο τεχνικά χαρακτηριστικά όσο και θέματα που αφορούν την πιστοποίηση του πλοίου.



## Σχήμα 1 Οι κατηγορίες της αξιοπλοΐας<sup>2</sup>

Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι αναφορικά με το κύτος για να είναι αξιόπλοο ένα πλοίο, η καρίνα του πρέπει να είναι "σκληρή", με ισχυρή ασφάλεια για να αντιμετωπίσει τον άνεμο και τα κύματα. Όσον αφορά την κύρια μηχανή και το μηχανικό εξοπλισμό υπό την σιωπηρή εγγύηση του ασφαλισμένου ως προς την αξιοπλοΐα, είναι απαραίτητο, όχι μόνο το σκαρί του πλοίου να είναι κατάλληλο για την αντιμετώπιση φυσικών φαινομένων, αλλά επίσης και η κύρια μηχανή, οι λέβητες και οι ηλεκτρογεννήτριες να είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Τα καπάκια, σωλήνες και αντλίες πρέπει να είναι κλεισμένα καλά, ώστε να μην επιτρέπουν το νερό να εισέρχεται στις καταπακτές. Η κακή κατάσταση αυτών, μπορεί να εμποδίσει την ορθή στοιβασία και να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου. Ομοίως, η κακή κατάσταση των σωλήνων και των αντλιών μπορεί να οδηγήσει σε κάποιες περιπτώσεις, το πλοίο σε ακατάλληλο για πλεύση. Σχετικά με το Μηχανισμός διεύθυνσης το πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με συστήματα διεύθυνσης, τα οποία να είναι επαρκή για να αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους των θαλασσών. Επίσης, μία προσωρινή ατέλεια στην κατασκευή του πλοίου ή στον τεχνικό εξοπλισμό που οφείλεται σε κάποια αμέλεια τη στιγμή της πλεύσης του πλοίου, συνιστά παραβίαση της σιωπηρής εγγύησης αξιοπλοΐας υπό την προϋπόθεση ότι δεν είναι ικανή να επιδιορθωθεί εκείνη τη στιγμή.

Σημαντική είναι και η συμβολή του Σχεδιασμού και της δομής του πλοίου καθώς το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή και με τους κανόνες των νηογνωμόνων κατά τη διάρκεια της κατασκευής και του σχεδιασμού του πλοίου. Αυτοί οι κανόνες διέπουν κατά κύριο λόγο την αντοχή του πλοίου και την αξιοπιστία των μηχανημάτων και του εξοπλισμού. Σε περίπτωση που υπάρχει ενσώματο ελάττωμα στο κύτος και τη μηχανή ένα τέτοιο ελάττωμα δεν μπορεί να εντοπιστεί από μία αρκετά προσεκτική επιθεώρηση, δεν είναι μία συνήθης βλάβη, αλλά ένα ελάττωμα από το ίδιο το μέταλλο. Σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του νόμου, ένα ενσώματο ελάττωμα στο κύτος ή στη μηχανή θα καθιστούσε το πλοίο μη αξιόπλοο, αν επηρέαζε την ικανότητα του να αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους της θάλασσας. Το ελάττωμα επομένως, πρέπει να σχετίζεται με ένα θέμα που να επηρεάζει την ικανότητα του πλοίου για την καταπολέμηση συνήθων κινδύνων στη θάλασσα. Για παράδειγμα, ένα ενσώματο ελάττωμα στον εξοπλισμό φόρτωσης δεν καθιστά

<sup>2</sup> Soyer, B. (2001), Warranties in Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited, London,



το πλοίο αναξιόπλοο, δεδομένου ότι δε θα επηρεάσει την ικανότητα του να αντιμετωπίσει τους κινδύνους της θάλασσας.

Σχετικά με τον Εξοπλισμό πλοήγησης ένα πλοίο καθίσταται αξιόπλοο επίσης, όταν αυτό μπορεί να πλοηγηθεί με ασφάλεια. Το πλοίο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ενσωματωμένες συσκευές και συστήματα τα οποία να βελτιώνουν την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της ναυτικής πλοήγησης. Παράλληλα, υπάρχουν και Πιστοποιητικά και έγγραφα απαραίτητα για την προστασία του πλοίου και του φορτίου. Το πλοίο πρέπει να έχει πάνω στο πλοίο όλα τα πιστοποιητικά με τα οποία εξασφαλίζεται η προστασία και του πλοίου και του φορτίου. Κατά μία έννοια, τα έγγραφα αυτά δηλώνουν ότι άλλοι ειδικοί κανόνες ασφαλείας έχουν τηρηθεί.

Δε θα πρέπει επίσης να παραβλεφτεί η επάρκεια καυσίμων, εφοδίων και φαρμάκων. Εκτός του ότι είναι υπεύθυνα για το πλοίο, τα μηχανήματα και ο τεχνικός εξοπλισμός, για να αντισταθούν στους συνήθεις κινδύνους του ταξιδιού, το πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με επαρκή καύσιμα, τρόφιμα και φάρμακα. Σε πολλές περιπτώσεις η ανεπάρκεια καυσίμων για ολόκληρο το ταξίδι κατέστησε το πλοίο αναξιόπλοο.

Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι καθοριστικής σημασία για την αξιοπλοΐα και επηρεάζεται από την αποτελεσματικότητα του πληρώματος. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι εξαιρετικά σημαντικός για να καταστεί το πλοίο αξιόπλοο ή μη. Οι δεξιότητες και οι ικανότητες του πληρώματος παίζουν σημαντικό ρόλο στη σωστή λειτουργία ενός πλοίου σε όλα τα επίπεδα.

Αναφορικά με τη στοιβασία και φόρτωση αξίζει να επισημάνουμε ότι το φορτίο μπορεί να στοιβάζεται τόσο άσχημα που να επιδρά στην αξιοπλοΐα του πλοίου. Για παράδειγμα, ένα φορτίο σιτηρών στοιβαγμένο στο αμπάρι, χωρίς επαρκή προστασία για την περίπτωση μετατόπισής του, μπορεί να καταστήσει το πλοίο αναξιόπλοο. Γενικά, είναι σημαντικό, ένα πλοίο να είναι σωστά φορτωμένο. Αν είναι για παράδειγμα, παραπάνω φορτωμένο απ' ότι πρέπει, δεν θα μπορεί να πλεύσει με ασφάλεια και αμέσως τίθεται σε κίνδυνο.

Σε κάποια στάδια του ταξιδιού ο πιλότος είναι απαραίτητος. Ο καπετάνιος του πλοίου δεν είναι υποχρεωμένος να ξέρει όλα τα στενά περάσματα για να εισέλθει σε ένα λιμάνι. Για αυτό ο πιλότος ανεβαίνει στο πλοίο για κάποιες ώρες, ώστε να κατευθύνει το πλοίο σωστά και με ασφάλεια. Σε περίπτωση μη ύπαρξής του, το πλοίο μπορεί να καταστεί αναξιόπλοο και μη ασφαλές .

## Πιστοποίηση της αξιοπλοΐας

Σύμφωνα με τους νηογνώμονες ένα πλοίο θεωρείται ασφαλές πριν βγει από το λιμάνι όταν πληροί κάποιες προϋποθέσεις οι οποίες είναι:

- 1)Καλά κατασκευασμένο και συντηρημένο
- 2)Να τηρεί όλους τους κανόνες που αφορούν τη σταθερότητα που πρέπει να έχει το πλοίο και τα στεγανά του διαμερίσματα
- 3)Να έχει αξιόπιστη μηχανή
- 4)Να έχει αρκετά μέτρα πυροπροστασίας, πυρανίχνευσης και συσκευές κατάσβεσης
- 5)Να διαθέτει αρκετά σωστικά μέσα πάνω στο πλοίο για όλους( σωσίβιες λέμβους, σωσίβια)
- 6)Να διαθέτει τις απαραίτητες ραδιοφωνικές συσκευές ανακοινώσεων πάνω στο πλοίο για ενημέρωση
- 7)Να λαμβάνει προφυλάξεις για τυχόν επικίνδυνα φορτία που ενδέχεται να μεταφέρει κτλ.

Με γνώμονα όλα τα παραπάνω μπορούμε να πούμε ότι εφόσον το πλοίο είναι ασφαλές τότε και οι ανθρώπινες ζωές που είναι πάνω στο πλοίο είναι ασφαλείς.

Από την άλλη μεριά, αν ένα πλοίο είναι κατασκευασμένο με τα καλύτερα υλικά και διαθέτει τα καλύτερα μηχανικά skills, καλή κατασκευή κτλ., και όλες αυτές οι πληροφορίες κατατάσσονται συχνά στα μητρώα που εκδίδονται από τους νηογνώμονες, τότε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ένα τέτοιο πλοίο χρήζει μεγαλύτερης εμπιστοσύνης από ένα άτομο το οποίο ενδιαφέρεται για την εμπορική αξία του πλοίου, όπως είναι ένας ενδεχόμενος αγοραστής, ναυλωτής ή ασφαλιστής.

Όλες αυτές οι πληροφορίες που αφορούν ένα πλοίο και το ποια είναι η κλάση του σύμφωνα με τους νηογνώμονες αυτές βρίσκονται γραμμένες στα Register Books ή στα Supplements των Register Books.

Ο ρόλος των τους νηογνώμωνων δεν είναι μόνο να θέτουν σε εφαρμογή τους κανόνες με βάση τους οποίους πρέπει να κατασκευάζονται τα πλοία, αλλά θα πρέπει να παρακολουθούν την κατασκευή ενός πλοίου προκειμένου να το κατατάξουν στην απαιτούμενη κλάση (κατηγορία). Αφού κατασκευαστεί το πλοίο παρακολουθείται στενά με μέσα όπως,

περιοδικές επιθεωρήσεις (ετήσιες επιθεωρήσεις, ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, docking επιθεωρήσεις, ειδικές επιθεωρήσεις ανά πενταετία, πενταετής επιθεωρήσεις των μηχανημάτων) ή συνεχείς επιθεωρήσεις (συχνή επιθεώρηση από το νηογνώμονα σε διάφορα μέρη του πλοίου προκειμένου να μην μείνει το πλοίο πολύ καιρό στο λιμάνι).

Η Facilitation Committee, στην 19η συνεδρία της, συνέταξε τη λίστα των certificates (πιστοποιητικά) και των documents (έγγραφα) που πρέπει να υπάρχουν πάνω στα πλοία. Η λίστα αυτή εγκρίθηκε από τη Maritime Safety Committee, τη Facilitation Committee και τη Marine Environment Protection Committee, σε συνδυασμό με τις τροποποιήσεις της 1974 SOLAS Convention (οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1 Ιανουαρίου 2002, 1 Ιουλίου 2002, 1 Ιανουαρίου 2004 και 1 Ιανουαρίου 2004 αντίστοιχα) και τις τροποποιήσεις της MARPOL 73/78( οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το Σεπτέμβριο 2002) .

Παρακάτω παρατίθεται ένας συνοπτικός κατάλογος με τα Πιστοποιητικά και Έγγραφα που απαιτούνται ταξινομημένα ανάλογα με το είδος του πλοίου:

#### **Όλα τα πλοία**

- Certificate of Registry
- International Tonnage Certificate (1969)
- International Load Line Certificate
- International Load Line Exemption Certificate
- Intact Stability Booklet
- Damage Control Booklet
- Minimum Safe Manning Document
- Certificates for masters, officers or ratings
- Derating or Derating Exemption Certificate
- International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)
- Oil Record Book

- Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)
- Garbage Management Plan
- Garbage Record Book
- Cargo Securing Manual
- Document of Compliance
- Safety Management Certificate

### **Επιβατικά πλοία**

- Passenger Ship Safety Certificate
- Exemption Certificate
- Special Trade Passenger Ships
- Special Trade Passenger Ships Space Certificate
- Search and Rescue Co-operation Plan
- List of Operational Limitations
- Decision Support for Masters

### **Φορτηγά πλοία**

- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Cargo Ship Safety Radio Certificate
- Cargo Ship Safety Certificate
- Exemption Certificate

- Document of Compliance with the Special Requirements for Ships Carrying Dangerous Goods
- Dangerous Goods Manifest or Stowage Plan
- Document of Authorization for the Carriage of Grain
- Certificate of Insurance or other Financial Security in respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage
- Enhanced Survey Report File
- Record of Oil Discharge Monitoring and Control System for the Last Ballast Voyage
- Bulk Carrier Booklet

#### **Πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες**

- International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate)
- Cargo Record Book
- Procedure and Arrangement Manual (P & A Manual)
- Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances

#### **Chemical Tankers**

- Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk
- International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk

#### **Υγραεριοφόρα πλοία**

- Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk

- International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk

Πιο αναλυτικά, μπορούμε να εντοπίσουμε τα βασικά χαρακτηριστικά των προαναφερθέντων πιστοποιητικών και λοιπών εγγράφων με τα οποία επικυρώνεται η αξιοπλοΐα του πλοίου.

## **ΌΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ**

### **Certificate of Registry**

Το συγκεκριμένο έγγραφο αναφέρεται στην εθνικότητα του πλοίου και για την απόκτησή του ο ιδιοκτήτης του πρέπει να εισάγει το πλοίο στο νηολόγιο του συγκεκριμένου κράτους στο οποίο ανήκει το πλοίο.

Το κράτος της εγγραφής εξασφαλίζει:

(α) ότι η επάνδρωση των πλοίων που φέρουν τη σημαία του έχει ένα τέτοιο επίπεδο και ικανότητα ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα, ιδίως αυτές που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα

(β) ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις απασχόλησης σε πλοία που φέρουν τη σημαία του είναι σύμφωνες με τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα.

### **International Tonnage Certificate**

Το διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας παρέχει τη μεικτή και καθαρή χωρητικότητα του πλοίου, που καθορίζεται σύμφωνα με τη Σύμβαση χωρητικότητας 1969 άρθρο 7(Tonnage Convention 1969).

Η σύμβαση, που εγκρίθηκε από τον IMO το 1969, ήταν η πρώτη επιτυχημένη απόπειρα να εισαχθεί ένα παγκόσμιο σύστημα μέτρησης της χωρητικότητας.

Παλαιότερα, χρησιμοποιούνταν διάφορα συστήματα για τον υπολογισμό της χωρητικότητας εμπορικών πλοίων ανάμεσα στα οποία υπήρχαν σημαντικές διαφορές και από αυτό αναγνωρίστηκε ότι υπήρχε μεγάλη ανάγκη για ένα ενιαίο διεθνές σύστημα. Η σύμβαση προβλέπει ακαθάριστες και καθαρές ποσότητες, οι οποίες υπολογίζονται ότι είναι ανεξάρτητες. Οι κανόνες ισχύουν για όλα τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί μετά τις 18 Ιουλίου 1982 (ημερομηνία έναρξης ισχύος) ενώ τα πλοία που ναυπηγήθηκαν πριν από την

ημερομηνία αυτή είχαν τη δυνατότητα να διατηρήσουν την υπάρχουσα χωρητικότητά τους για 12 χρόνια μετά την έναρξη ισχύος, ή μέχρι τις 18 Ιουλίου 1994.

### **International Load Line Certificate**

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται για τα πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες και τα οποία ελέγχονται και επισημαίνονται σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966(International Convention of Load Lines) ή το Πρωτόκολλο του 1988 ανάλογα με την περίπτωση

Ο κύριος σκοπός της σύμβασης είναι να διασφαλίσει ότι τα πλοία μετά τη φόρτωση, διατηρούν ένα ελάχιστο freeboard .

Αναφέρεται κυρίως σε εμπορικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και είναι:

α) 24 μέτρα (79 πόδια) ή περισσότερο σε μήκος.

β) 150 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω

**Διάρκεια και ισχύς:** το ανώτερο είναι 5 χρόνια μετά την αρχική επιθεώρηση και πριν τεθεί το πλοίο σε υπηρεσία

### **Επιθεωρήσεις:**

1)Μια αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία

2)Μια επαναληπτική επιθεώρηση, η οποία να μην υπερβαίνει τα 5 έτη

3)Μια ετήσια έρευνα εντός 3 μηνών, πριν και μετά από κάθε επετειακή ημερομηνία που αναφέρεται στο πιστοποιητικό για να εξασφαλίσει ότι, μεταξύ άλλων, δεν έχουν γίνει αλλαγές στη γάστρα ή στην υπερκατασκευή που θα έχουν επίδραση στη διαδικασία φόρτωσης

### **International Load Line Exemption Certificate**

Ένα τέτοιου είδους πιστοποιητικό πρέπει να εκδίδεται για κάθε πλοίο για το οποίο η απαλλαγή έχει χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 της γραμμής φόρτωσης της Διεθνούς Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1988

Ένα διεθνές πιστοποιητικό εξαιρέσεως γραμμής φόρτωσης μπορεί να χορηγείται σε:

1)πλοία τα οποία διαθέτουν χαρακτηριστικά novel kind

2)πλοία τα οποία, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, υποχρεούνται να αναλάβουν ένα ενιαίο διεθνές ταξίδι

**Διάρκεια και ισχύς:** το ανώτερο 5 έτη και εδώ ή 1 ταξίδι ανάλογα με την περίπτωση

**Επιθεωρήσεις :**

- Μια αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία
- Μια επαναληπτική επιθεώρηση, η οποία δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5 έτη ,εκτός από ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις
- Μια ετήσια έρευνα σε διάστημα εντός 3 μηνών πριν και μετά από κάθε επετειακή ημερομηνία που αναφέρεται στο πιστοποιητικό για να εξασφαλίσει ότι, μεταξύ άλλων, δεν έχουν γίνει αλλαγές στη γάστρα ή στην υπερκατασκευή που θα έχουν επίδραση στη διαδικασία φόρτωσης.

**Intact stability booklet**

Κάθε φορτηγό πλοίο και κάθε επιβατηγό 24 μέτρων (79 ποδιών) μήκους και άνω, πρέπει μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης να έχουν τη δυνατότητα να καθορίσουν τα στοιχεία της σταθερότητας τους. Τα στοιχεία αυτά καταχωρούνται σε ένα “Intact stability booklet” το οποίο το έχει ο πλοίαρχος στην κατοχή του και τον καθιστά ικανό να λαμβάνει απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τη σταθερότητα του πλοίου του κάτω από διάφορες περιπτώσεις φόρτωσης.

Για τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, οι πληροφορίες που συνήθως περιλαμβάνονται στο booklet bulk carrier μπορεί να περιέχονται και στο εγχειρίδιο ευστάθειας.

**Damage control plans and booklets<sup>3</sup>**

Στα φορτηγά και στα επιβατηγά πλοία, πρέπει να υπάρχουν αναρτημένα στη γέφυρα του πλοίου α) σχέδιο που θα δείχνει ευκρινώς λεπτομέρειες για κάθε κατάστρωμα και αμπάρι τα όρια των στεγανών διαμερισμάτων, β) τα ανοίγματα και τα μέσα κλεισίματος του πλοίου γ) τις ρυθμίσεις για τη διόρθωση στις λίστες εξαιτίας πλημμύρων. δ) Φυλλάδια που περιέχουν

---

<sup>3</sup> βλ. “IMO-Ships Documents)



τις προαναφερόμενες πληροφορίες πρέπει να τίθενται στη διάθεση του υπεύθυνου αξιωματικού του πλοίου.

#### **Minimum safe manning document**<sup>4</sup>

Κάθε πλοίο ( σύμφωνα με το κεφάλαιο I της Σύμβασης SOLAS) πρέπει να είναι εφοδιασμένο με το κατάλληλο έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης ή κάποιο ισοδύναμο που εκδίδεται από τη διοίκηση(administration) ως απόδειξη της ελάχιστης επαρκούς επάνδρωσης.

#### **Fire safety training manual**

Ένα εκπαιδευτικό εγχειρίδιο, το οποίο είναι γραμμένο σε γλώσσα εργασίας του πλοίου και πρέπει να βρίσκεται σε κάθε δωμάτιο του πληρώματος και σε κάθε αίθουσα αναψυχής. Το εγχειρίδιο πρέπει να περιέχει οδηγίες και πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό. Μέρος των πληροφοριών αυτών μπορεί να υπάρχουν σε μορφή οπτικοακουστικών βοηθημάτων αντί του εγχειριδίου.

#### **Certificates for masters, officers or ratings**

Τα πιστοποιητικά των πλοιάρχων και των αξιωματικών πρέπει να χορηγούνται κατά την κρίση της Διοίκησης, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις για υπηρεσία, όπως είναι: η ηλικία, η κατάσταση της υγείας τους, η εκπαίδευση, τα προσόντα και οι εξετάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος της Σύμβασης on Standards of Training Certification and Watch Keeping for Seafarers (STCW 78). Τα πιστοποιητικά πρέπει να είναι διαθέσιμα στην αρχική τους μορφή (την επίσημη όχι κάποιο αντίγραφο) στα πλοία. Τα μέλη του πληρώματος που ταξιδεύουν με ορισμένους τύπους πλοίων όπως δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων, δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου και άλλων, χρειάζονται ειδικά προσόντα για να ταξιδέψουν με αυτά τα πλοία. Τα προσόντα αυτά πρέπει επίσης να προσυπογραφούν από τη διοίκηση.

#### **International oil pollution prevention certificate**

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78 πρέπει να εκδίδεται ένα International Oil Pollution Prevention Certificate για κάθε δεξαμενόπλοιο πετρελαίου χωρητικότητας 150 τόνων και άνω, καθώς και για κάθε άλλο πλοίο ολικής χωρητικότητας

---

<sup>4</sup> βλ. "SOLAS 74-1989 Amendments, Regulation V/13

400 τόνων και πάνω τα οποία αναλαμβάνουν ταξίδια σε λιμάνια ή σε offshore terminals που υπάρχουν στη δικαιοδοσία άλλων συμβαλλομένων μελών της Σύμβασης.

**Διάρκεια:** το ανώτερο είναι 5 έτη (MARPOL 73/78, παράρτημα I, κανονισμός 8, παρ.. (1)).

### **Το πιστοποιητικό παύει να ισχύει**

Σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών (MARPOL 73/78, παράρτημα I, κανονισμός 8, παρ.. (2))

Σε περίπτωση μεταφοράς του πλοίου σε άλλο κράτος (MARPOL 73/78, παράρτημα I, κανονισμός 8, παρ.. (3)).

### **Επιθεωρήσεις:**<sup>5</sup>

1)μια αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία (MARPOL 73/78, παράρτημα I, του κανονισμού 4, παρ.. (1) (α))

2)μια περιοδική επιθεώρηση που να μην υπερβαίνει τα 5 έτη (MARPOL 73/78, παράρτημα I, του κανονισμού 4, παρ.. (1) (β))

3)Τουλάχιστον μία ενδιάμεση έρευνα κατά την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού (MARPOL 73/78, παράρτημα I, του κανονισμού 4, παρ.. (1) (γ))

4)Υποχρεωτικές ετήσιες έρευνες ή απρογραμμάτιστες επιθεωρήσεις (MARPOL 73/78, παράρτημα I, του κανονισμού 4, παρ.. (3) (β)).

### **Oil record book**

Κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω και κάθε πλοίο των 400 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω, εκτός από το πετρελαιοφόρο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα Oil Record Book Part I. Κάθε δεξαμενόπλοιο 150 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να διαθέτει ένα Oil Record Book Part II.

### **Shipboard Oil Pollution Emergency Plan**

Κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω και κάθε άλλο πλοίο, εκτός πετρελαιοφόρου, 400 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να διαθέτει ένα Shipboard Oil Pollution Emergency Plan που να έχει εγκριθεί από έναν εξουσιοδοτημένο οργανισμό.

---

<sup>5</sup> βλ. MARPOL 73/78

Για τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί πριν από τις 4 Απριλίου του 1993 η απαίτηση αυτή πρέπει να κατατίθεται 24 μήνες μετά από αυτή την ημερομηνία.

### **International sewage pollution prevention certificate**

Αποτελεί ένα πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης, που εκδίδεται, μετά από μια πρώτη έρευνα ή ανανέωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 4 του παραρτήματος IV της MARPOL 73/78, για κάθε πλοίο το οποίο υποχρεούται να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του εν λόγω παραρτήματος και πραγματοποιεί ταξίδια μέχρι τα λιμάνια ή τους offshore terminals που υπάγονται στη δικαιοδοσία άλλων συμβαλλόμενων μελών της σύμβασης.

### **Garbage management plan**

Κάθε πλοίο των 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω και κάθε πλοίο το οποίο είναι πιστοποιημένο για τη μεταφορά 15 ατόμων και άνω θα πρέπει να διαθέτει ένα Garbage Management Plan το οποίο το πλήρωμα θα πρέπει να ακολουθεί.

### **Garbage record book**

α) Κάθε πλοίο 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και άνω β) κάθε πλοίο το οποίο είναι πιστοποιημένο για τη μεταφορά 15 ατόμων ή περισσότερων που ασχολούνται με πλώες σε λιμάνια ή σε offshore terminals που υπάγονται στη δικαιοδοσία των άλλων μελών της σύμβασης και ακόμα γ) κάθε «πλατφόρμα που επιπλέει» και ασχολείται με την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των του θαλάσσιου βυθού πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Garbage record book.

### **Voyage data recorder system-certificate of compliance**

Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό καταγραφής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων όλων των αισθητήρων, πρέπει να υποβάλλεται σε ετήσια δοκιμή επιδόσεων. Οι δοκιμές πρέπει να εκτελούνται από εγκεκριμένο έλεγχο για την επαλήθευση της ακρίβειας, της διάρκειας και της ανάκτησης των καταγεγραμμένων δεδομένων. Επιπλέον, οι δοκιμές και οι επιθεωρήσεις πρέπει να διεξάγονται και για τον προσδιορισμό της κατάστασης και της συντήρησης όλων των προστατευτικών περιβλημάτων και των συσκευών που χρησιμοποιούνται αλλά και για τον προσδιορισμό της θέσης που βρίσκεται κάθε φορά το πλοίο κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης που εκδίδεται από την εγκατάσταση

δοκιμών και αναφέρει την ημερομηνία της συμμόρφωσης και τα ισχύοντα πρότυπα επιδόσεων, πρέπει να διατηρείται πάνω στο πλοίο.

### **Cargo Securing Manual**

Όλες οι μονάδες μεταφοράς φορτίων συμπεριλαμβανομένων και των container, εκτός των χύδην στερεών και υγρών φορτίων, πρέπει να φορτώνονται, να στοιβάζονται και να είναι εξασφαλισμένα σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού σύμφωνα με το συγκεκριμένο εγχειρίδιο το οποίο είναι εγκεκριμένο από το Administration. Σε πλοία που διαθέτουν go-go χώρους, όπως ορίζεται στο II-2/3.41 κανονισμού, ο έλεγχος πρέπει να ολοκληρώνεται σύμφωνα με το Εγχειρίδιο σταθερότητας φορτίου, πριν το πλοίο φύγει από το αγκυροβόλιο.

### **Document of Compliance**

Κάθε εταιρεία η οποία συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του International Management Safety Code (ISM Code) πρέπει να διαθέτει ένα Document of Compliance. Ένα αντίγραφο του εγγράφου πρέπει να διατηρείται πάνω στο σκάφος σε περίπτωση ελέγχου που θα ζητηθεί στον καπετάνιο.

### **Safety Management Certificate**

Ένα πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να εκδίδεται για κάθε πλοίο από τη διοίκηση ή από τον οργανισμό ο οποίος αναγνωρίζεται από τη διοίκηση εφόσον επιβεβαιωθεί ότι και η εταιρεία που διαχειρίζεται τον πλοίο λειτουργεί σύμφωνα με το εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

### **International Ship Security Certificate (ISSC) <sup>6</sup>**

Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC) πρέπει να εκδίδεται για κάθε πλοίο από τη διοίκηση ή από κάποιον οργανισμό αναγνωρισμένο από αυτήν, για να επιβεβαιώσει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις της θαλάσσιας ασφάλειας της σύμβασης SOLAS κεφάλαιο XI-2 και του μέρους A του Κώδικα ISPS.

### **Ship Security Plan and associated records**

Κάθε πλοίο πρέπει να φέρει ένα σχέδιο ασφάλειας πλοίου εγκεκριμένο από τη Διοίκηση. Το σχέδιο θα πρέπει να προβλέπει για τρία επίπεδα ασφάλειας. Αρχεία για τις ακόλουθες

---

<sup>6</sup> βλ “ International Ship Classification PTE- IMO

δραστηριότητες τις οποίες καλύπτει το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου θα πρέπει να διατηρούνται επί του σκάφους τουλάχιστον για το ελάχιστο χρονικό διάστημα που καθορίζεται από τη διοίκηση:

- 1) Εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις
- 2) Απειλές για την ασφάλεια και συμβάντα ασφαλείας
- 3) Παραβιάσεις της ασφάλειας
- 4) Αλλαγές στο επίπεδο ασφάλειας
- 5) Ανακοινώσεις οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του πλοίου, όπως συγκεκριμένες απειλές για το πλοίο ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκεται το πλοίο
- 6) Εσωτερικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις της ασφάλειας
- 7) Περιοδική επιθεώρηση της ασφάλειας του πλοίου
- 8) Περιοδική επιθεώρηση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου
- 9) Εφαρμογή οποιονδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου
- 10) Συντήρηση, βαθμονόμηση και δοκιμές οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών του για το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου

#### **Continuous Synopsis Record (CSR)**

Για κάθε πλοίο, στο οποίο εφαρμόζεται το κεφάλαιο I της σύμβασης, εκδίδεται ένα αρχείο σύνοψης το οποίο προσφέρει ένα on-record του σκάφους για την ιστορία του πλοίου σε σχέση με τις πληροφορίες που καταγράφονται σ' αυτό.

#### **ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ**

##### **Passenger Ship Safety Certificate<sup>7</sup>**

Το πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου πρέπει να εκδίδεται μετά την επιθεώρηση και την εξέταση σε ένα επιβατηγό πλοίο που πληροί τις απαιτήσεις κεφαλαίων II-1, II-2, III και IV καθώς και κάθε άλλη σχετική απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974.

##### **Exemption Certificate:**

---

<sup>7</sup> βλ. SOLAS 1974 –Regulation I/12

Όταν χορηγείται εξαίρεση σε ένα πλοίο, σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης SOLAS του 1974, εκδίδεται πιστοποιητικό που ονομάζεται πιστοποιητικό εξαίρεσης, εκτός από τα πιστοποιητικά που αναφέρονται παραπάνω.

### **Special Trade Passenger Ship Safety Certificate**

Ένα ξεχωριστό πιστοποιητικό ασφαλείας εμπορικού επιβατηγού πλοίου εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971. Το πιστοποιητικό εκδίδεται σύμφωνα και με τις διατάξεις του Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.

### **Search and rescue co-operation plan**

Αποτελεί ένα πιστοποιητικό για τα επιβατηγά πλοία στα οποία το κεφάλαιο I της σύμβασης αναφέρει ότι πάνω στο σκάφος πρέπει να υπάρχει ένα σχέδιο για τη συνεργασία με κατάλληλες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

### **List of operational limitations**

Αποτελεί ένα πιστοποιητικό για επιβατηγά πλοία στα οποία σύμφωνα με το κεφάλαιο I της σύμβασης εφαρμόζεται η διατήρηση επί του σκάφους ενός καταλόγου όλων των περιορισμών για τη λειτουργία του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των εξαιρέσεων από οποιοδήποτε από τους κανονισμούς και περιορισμούς της SOLAS ως προς τις λειτουργικές περιοχές, τους καιρικούς περιορισμούς, τους περιορισμούς κατάστασης της θάλασσας, τους περιορισμούς στα επιτρεπόμενα φορτία, την κλίση, την ταχύτητα και κάθε άλλο περιορισμό, είτε επιβάλλονται από τη διοίκηση ή κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού και της κατασκευής του πλοίου.

### **Decision support system for masters:**

Σε όλα τα επιβατηγά πλοία, πρέπει να προβλέπεται ένα εφεδρικό σύστημα για διαχείριση κινδύνου στη γέφυρα.

## **ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ**

### **Cargo Ship Safety Construction Certificate**

Το πιστοποιητικό ασφάλειας ναυπήγησης φορτηγού πλοίου εκδίδεται μετά από έρευνα σε ένα φορτηγό πλοίο των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω το οποίο πληρεί τις απαιτήσεις για τα φορτηγά πλοία ως προς την έρευνα, (στο νόμος I/10 ρύθμιση SOLAS του 1974), και συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις των κεφαλαίων II-1 και II-2, εκτός εκείνων σχετικά με τον πυροσβεστικό εξοπλισμό και τον έλεγχο πυρκαγιάς.

### **Cargo Ship Safety Equipment Certificate**

Το πιστοποιητικό ασφάλειας εξοπλισμού φορτηγού πλοίου εκδίδεται μετά από επιθεώρηση σε ένα φορτηγό πλοίο των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω που είναι σύμφωνο με τις σχετικές απαιτήσεις των κεφαλαίων II-1 και II-2 και III και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974. Ένα έντυπο για την ασφάλεια του εξοπλισμού του φορτηγού πλοίου πρέπει να είναι μόνιμα στο πλοίο σε εμφανές σημείο .

### **Cargo Ship Safety Radio Certificate**

Το πιστοποιητικό ασφαλείας ασυρμάτου φορτηγού πλοίου εκδίδεται μετά από επιθεώρηση σε ένα φορτηγό πλοίο 300 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, εφοδιασμένο με εγκατάσταση ασυρμάτου, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που χρησιμοποιούνται σε σωστικά μέσα, τα οποία είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κεφαλαίων III και IV καθώς και κάθε άλλη σχετική απαίτηση της σύμβασης SOLAS του 1974. Ένα έντυπο ασφαλείας εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου πρέπει να είναι μόνιμα στο πλοίο σε εμφανές σημείο.

### **Cargo Ship Safety Certificate**

Το Πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγών πλοίων μπορεί να εκδίδεται μετά από έρευνα σε ένα φορτηγό πλοίο που πληροί τις σχετικές απαιτήσεις των κεφαλαίων II-1, II-2, III, IV και V και άλλες σχετικές απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο SOLAS του 1988, ως εναλλακτική λύση για τα ανωτέρω πιστοποιητικά ασφαλείας του φορτίου του πλοίου. Ένα έντυπο του πιστοποιητικού ασφαλείας φορτηγών πλοίων (Έντυπο Γ) επισυνάπτεται μόνιμα.

### **Exemption Certificate**

Όταν χορηγείται εξαίρεση σε ένα πλοίο σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης SOLAS του 1974, εκδίδεται ένα πιστοποιητικό που ονομάζεται πιστοποιητικό εξαίρεσης.

### **Document of authorization for the carriage of grain**

Ένα έγγραφο της συγκεκριμένης άδειας πρέπει να εκδίδεται για κάθε πλοίο, που φορτώνεται σύμφωνα με τους κανονισμούς του Διεθνή Κώδικα για την ασφαλή μεταφορά χύδην σιτηρών, είτε από τη Διοίκηση(Administration), ή από κάποιον οργανισμό ο οποίος αναγνωρίζεται από αυτήν. είτε από συμβαλλόμενο κράτος για λογαριασμό της. Το έγγραφο πρέπει να συνοδεύει ή να ενσωματωθεί στο εγχειρίδιο φόρτωσης σιτηρών ώστε ο πλοίαρχος να γνωρίζει αν το εκάστοτε πλοίο πληροί τα κριτήρια σταθερότητας του Κώδικα.

### **Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage**

Ένα πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι η ασφάλιση ή άλλη οικονομική ασφάλεια είναι σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του 1992 της Σύμβασης CLC για κάθε πλοίο που μεταφέρει πάνω από 2.000 τόνους πετρελαίου ως χύδην φορτίο μετά τον έλεγχο από την αρμόδια αρχή του συμβαλλόμενου κράτους ότι οι απαιτήσεις του άρθρου VII, παράγραφος 1, της Σύμβασης έχουν τηρηθεί. Όσον αφορά πλοίο νηολογημένο σε συμβαλλόμενο κράτος, το πιστοποιητικό του εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του κράτους της νηολόγησης του, ενώ όσον αφορά πλοίο μη νηολογημένο σε Συμβαλλόμενο κράτος, μπορεί να εκδίδεται ή να πιστοποιείται το πιστοποιητικό αυτό από την αρμόδια αρχή κάθε συμβαλλόμενου κράτους.

### **Enhanced survey report file**

Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα πετρελαιοφόρα πρέπει να έχουν ένα αρχείο επιθεώρησης και τα απαραίτητα δικαιολογητικά έγγραφα ώστε να ακολουθούνται οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το ενισχυμένο πρόγραμμα ελέγχων κατά τη λειτουργία των φορτηγών φορτίου χύδην και των πετρελαιοφόρων.

### **Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage**

Με επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων (4), (5), (6) και (7) του κανονισμού 15 του παραρτήματος I της σύμβασης MARPOL 73/78, κάθε oil tanker των 150 κόνων ολικής χωρητικότητας και άνω πρέπει να είναι εφοδιασμένο με σύστημα ελέγχου αυτόματης παρακολούθησης των απορρίψεων πετρελαίου που έχει εγκριθεί από τη διοίκηση. Το σύστημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μια συσκευή εγγραφής ώστε να είναι συνεχής η καταγραφή σε λίτρα ανά ναυτικό μίλι και η συνολική ποσότητα του πετρελαίου και ο ρυθμός απόρριψης. Αυτή η καταγραφή πρέπει να αναγνωρίζεται ως προς το χρόνο και την ημερομηνία και πρέπει να φυλάσσεται για τρία τουλάχιστον έτη.



### **Cargo Information**

Ο πλοιοκτήτης πρέπει να παρέχει στον πλοίαρχο ή τον αντιπρόσωπό του, εγγράφως, τις κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με το φορτίο, πριν από τη φόρτωση. Σε πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, η πυκνότητα του φορτίου πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στις ανωτέρω πληροφορίες.

### **Bulk Carrier Booklet<sup>8</sup>**

Για να μπορέσει ο πλοίαρχος να αποφύγει την υπερβολική πίεση στη δομή του πλοίου, κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση στερεών χύδην φορτίων, το πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα φυλλάδιο που αναφέρεται στον κανονισμό της SOLAS VI/7.2. Η δεσμίδα αυτή πρέπει να εγκριθεί από το Διοίκηση ή για λογαριασμό της από άλλο οργανισμό για αποδεικνύεται σε κάθε περίπτωση ότι οι κανονισμοί XII / 4, 5, 6 και 7 της SOLAS, ανάλογα με την περίπτωση, τηρούνται. Ως εναλλακτική λύση μπορούν να συμπεριληφθούν οι συγκεκριμένες πληροφορίες σε ένα έγγραφο που θα ενσωματωθεί στο intact stability booklet.

### **Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual**

Κάθε πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με καθαρές δεξαμενές έρματος και σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 13 (10) παράρτημα I της MARPOL 73/78, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με το συγκεκριμένο πιστοποιητικό και στο οποίο αναφέρονται λεπτομερώς το σύστημα και οι λειτουργικές διαδικασίες. Ένα τέτοιο εγχειρίδιο πρέπει να είναι στην κρίση της αρμόδιας αρχής και πρέπει να περιέχει όλες τις πληροφορίες που προβλέπονται και αναφέρονται στην παράγραφο 2 του κανονισμού 13 του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78.

### **Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual)**

Κάθε oil tanker το οποίο λειτουργεί με crude oil washing systems πρέπει να είναι εφοδιασμένο με το συγκεκριμένο πιστοποιητικό το οποίο προσδιορίζει το σύστημα τον εξοπλισμό και τις λειτουργικές διαδικασίες. Το εν λόγω εγχειρίδιο πρέπει να είναι στη διάθεση της διοίκησης και να περιέχει όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του κανονισμού 13 του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78.

---

<sup>8</sup> βλ. SOLAS 1974 Code of Practice for the Safe Loading and unloading of Bulk Carriers

## **Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record**

Η Δήλωση Συμμόρφωσης πρέπει να εκδίδεται από την Διοίκηση σε κάθε πετρελαιοφόρο το οποίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Κατάστασης Αξιολόγηση Scheme (CAS) (MEPC.94 ψήφισμα (46), όπως τροποποιήθηκε) και διαπιστώθηκε ότι ήταν σε συμμόρφωση με αυτές τις απαιτήσεις. Επιπλέον, ένα αντίγραφο της Τελικής Έκθεσης του CAS η οποία αναθεωρήθηκε από τη διοίκηση για το θέμα της Δήλωσης Συμμόρφωσης και ένα αντίγραφο της σχετικής Αναθεώρησης πρέπει να τοποθετείται στο πλοίο και να συνοδεύει τη Δήλωση Συμμόρφωσης.

## **Hydrostatically Balanced Loading (HBL) Operational Manual**

Κάθε πετρελαιοφόρο το οποίο, σύμφωνα με τον κανονισμό 13G (6) (β), λειτουργεί με υδροστατικώς ισορροπημένη φόρτωση πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα επιχειρησιακό εγχειρίδιο σύμφωνα με το ψήφισμα MEPC.64 (36).

## **Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual**

Κάθε πετρελαιοφόρο που είναι εξοπλισμένο με σύστημα Παρακολούθησης και Ελέγχου απόρριψης πετρελαίου πρέπει να είναι εφοδιασμένο με οδηγίες ως προς τη λειτουργία του συστήματος, σύμφωνα με το λειτουργικό εγχειρίδιο που είναι εγκεκριμένο από την Αρχή.

## **Subdivision and stability information**

Σε κάθε πετρελαιοφόρο για το οποίο ισχύει ο κανονισμός 25 του παραρτήματος I της MARPOL 73/78 παρέχεται μια εγκεκριμένη φόρμα με τις πληροφορίες που αφορούν τη φόρτωση και την κατανομή του φορτίου απαραίτητο για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και με τα δεδομένα σχετικά με την ικανότητα του πλοίου να συμμορφωθεί με τα κριτήρια ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης, όπως καθορίζεται από τον κανονισμό.

## **ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ**

## **International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate)**

Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για την μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην (Πιστοποιητικό NLS) το οποίο εκδίδεται, μετά από επιθεώρηση σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10 του παραρτήματος II της MARPOL 73/78, για όλα τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες (χύδην) και εκτελούν ταξίδια σε λιμένες ή terminals που υπάγονται στη δικαιοδοσία άλλων συμβαλλομένων μελών της MARPOL 73/78. Όσον αφορά τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα Το πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων Χημικών ουσιών χύδην και το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην, εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα μεταφοράς χύδην χημικών και το Διεθνή Κώδικα μεταφοράς χύδην χημικών. Αντίστοιχα, πρέπει να έχουν και τα δυο την ίδια ισχύ και να λαμβάνουν την ίδια αναγνώριση ως NLS πιστοποιητικό.

### **Cargo record agent**

Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με Cargo booklet, είτε ως μέρος του επίσημου ημερολογίου του πλοίου ή με άλλο τρόπο, με τη μορφή που καθορίζεται στο παράρτημα IV.

### **Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual)**

Κάθε πλοίο πιστοποιημένο για τη μεταφορά επιβλαβών χύδην υγρών ουσιών πρέπει να έχει επάνω στο σκάφος ένα εγχειρίδιο (εγκεκριμένο από την Αρχή) με τις εκάστοτε διαδικασίες και τις ρυθμίσεις.

### **Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances**

Κάθε πλοίο των 150 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω με άδεια μεταφοράς επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην, πρέπει να διαθέτει ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης για θαλάσσια ρύπανση

## **CHEMICAL TANKER**

### **Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk**

Το πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην θα πρέπει να εκδίδεται μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση σε ένα δεξαμενόπλοιο που εκτελεί διεθνείς πλόες και που πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του κώδικα.

### **International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk**

Το *Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην*, είναι το έντυπο το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα του international bulk chemical code, και θα πρέπει να εκδίδεται μετά την αρχική ή την περιοδική επιθεώρηση σε ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων που εκτελούν διεθνή δρομολόγια και το οποίο συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις του κώδικα.

## **ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ**

### **Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk**

Το *πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην*, είναι το έντυπο το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα του Carrier Gas Code, και πρέπει να εκδίδεται μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση σε ένα πλοίο μεταφοράς αερίων που πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Κώδικα.

### **International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk**

Το διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά χύδην υγροποιημένων αερίων θα πρέπει να εκδίδεται μετά από αρχική ή περιοδική επιθεώρηση η οποία θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις του κώδικα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ**

### **Ορισμός του νηογνώμονα**

Οι αρμόδιοι φορείς για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών διακρίνονται στους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την κατάρτιση της σχετικής με τα πλοία νομοθεσίας [δηλαδή το αρμόδιο Υπουργείο που είναι επιφορτισμένο με τα θέματα της ναυτιλίας και ο IMO (International Maritime Organization)] και στους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για τον έλεγχο και την εφαρμογή της (δηλαδή το αρμόδιο Υπουργείο και η ΔΕΕΠ [Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών πλοίων], τις τεχνικές εταιρείες και λοιποί οργανισμοί και τέλος ειδικότερα οι Νηογνώμονες.)

Οι νηογνώμονες είναι ναυτιλιακοί τεχνικοί οργανισμοί που έχουν ως βασική ασχολία να καταρτίζουν κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας τα τελευταία σε κλάσεις (classification). Είναι ανώνυμες εταιρείες ιδιωτικού δικαίου και ιδιωτικές που παρακολουθούν την κατασκευή και τις διάφορες εργασίες που γίνονται πάνω στα πλοία με βάση τους κανονισμούς και τις διεθνείς συμβάσεις. Ενεργούν για λογαριασμό της κρατικής αρχής στην επιθεώρηση και έκδοση πιστοποιητικών πλοίων μετά από σχετική εξουσιοδότηση.

Βασικός σκοπός ενός νηογνώμονα είναι να παρέχει ταξινόμηση, θεσμοθετημένες υπηρεσίες και βοήθεια στην ναυτιλιακή βιομηχανία και στις ρυθμιστικές αρχές όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη τυχόν μόλυνσης, βασισμένος στη συσσώρευση της γνώσης για τη θάλασσα και τη τεχνολογία. Πιο συγκεκριμένα, το αντικείμενο ενός νηογνώμονα είναι να εξακριβώσει τη δομική αντοχή και την ακεραιότητα των βασικών μερών του σκαριού του πλοίου και των προσαρτημάτων του, την αξιοπιστία και τη λειτουργία των συστημάτων πρόωσης και διεύθυνσης, την παραγωγή δύναμης και τα άλλα εκείνα χαρακτηριστικά και βοηθητικά συστήματα τα οποία έχουν χτιστεί στο πλοίο για να παρέχουν βασικές υπηρεσίες.

Οι νηογνώμονες προσπαθούν να πετύχουν τα παραπάνω, μέσα από την ανάπτυξη και την εφαρμογή δικών τους κανόνων και πιστοποιώντας τη συμμόρφωση με τους διεθνείς και/ή τους εθνικούς κανονισμούς εκ μέρους του κράτους σημαίας. Ένα πλοίο το οποίο έχει σχεδιαστεί και χτιστεί σύμφωνα με τους κανονισμούς ενός νηογνώμονα αιτείται για πιστοποιητικό "κλάσης" από τον οργανισμό. Όμως, ένα τέτοιο πιστοποιητικό δεν υπονοεί και δε θα πρέπει να ερμηνεύεται σαν εγγύηση της ασφάλειας και της αξιοπλοΐας ενός πλοίου. Είναι μία πιστοποίηση μόνο πως το πλοίο είναι σε συμφωνία με τους κανόνες που έχουν αναπτυχθεί και εκδοθεί από τον οργανισμό που εκδίδει τον πιστοποιητικό "κλάσης". Επιπλέον, οι νηογνώμονες δεν είναι εγγυητές της ασφάλειας της ζωής

ή της ιδιοκτησίας στη θάλασσα ή της αξιοπλοΐας ενός πλοίου επειδή δεν έχουν τον έλεγχο στο πως αυτό λειτουργεί και συντηρείται ανάμεσα στις περιοδικές επιθεωρήσεις .

### **Η εξέλιξη των νηογνώμωνων**

Η ανάγκη δημιουργίας των παραπάνω οργανισμών ήταν αισθητή από σχετικά πρόωμη εποχή. Ο πρώτος με διεθνή επιρροή νηογνώμονας ιδρύθηκε στη Μεγάλη Βρετανία, με την επωνυμία Lloyd's Register of Shipping. Το όνομα του οργανισμού προέρχεται από το καφενείο του Edward Lloyd του 17ου αιώνα, όπου σύχναζαν οι έμποροι του Λονδίνου, οι θαλάσσιοι ασφαλιστές και άλλοι που ασχολούνται με τη ναυτιλία.

Μετά από ιστορική έρευνα θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι ο συντηρητισμός του Lloyd ήταν βασική αιτία που οδήγησε 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.

Το 1600 ιδρύθηκε το Changers of Assurance. Το επιμελητήριο αυτό τηρούσε ειδικό βιβλιο-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 Εδουάρδου Λούδ (Edward Lloyd) που ιδρύθηκε το [1691](#). Το [1696](#) ο Lloyd εξέδωσε την πρώτη ναυτιλιακή εφημερίδα τη "Lloyd's News", 3 φορές την εβδομάδα, στην οποία περιελάμβανε διάφορες πληροφορίες για την κίνηση των Βρετανικών και ευρωπαϊκών λιμένων καθώς και χαρακτηριστικά των πλοίων με διάφορους συμβολισμούς, όπως 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 την 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 της Γαλλίας, προκειμένου να υπερασπίσουν τα συμφέροντά τους, να ιδρύσουν ανεξάρτητους νηογνώμονες . Αυτούς μιμήθηκαν αργότερα και σε άλλα ναυτικά κράτη και με την πάροδο του χρόνου ιδρύθηκαν πολλοί άλλοι νηογνώμονες.

### **Προϋποθέσεις πιστοποίησης-αναγνώρισης των νηογνώμωνων**

Νηογνώμονας ο οποίος επιδιώκει να αναγνωρισθεί θα πρέπει να πληροί όλα τα ακόλουθα κριτήρια:

1) Να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Να διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα κανόνων και κανονισμών, οι οποίοι να δημοσιεύονται τουλάχιστον στην αγγλική, τη γαλλική, τη γερμανική ή την ολλανδική γλώσσα και να αναβαθμίζονται και να βελτιώνονται συνεχώς μέσω προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης. Οι κανόνες και κανονισμοί δεν πρέπει να αντίκεινται σε διατάξεις κοινοτικού δικαίου ή των ισχυουσών διεθνών συμφωνιών.

2) Να δημοσιεύει ετησίως το νηολόγιό του.

3) Να μην εξαρτάται από πλοιοκτήτες ή ναυπηγικές επιχειρήσεις ή άλλους οι οποίοι αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα σχετική με τη μελέτη, τη ναυπήγηση, τον εξοπλισμό, τη συντήρηση, την εκμετάλλευση ή την ασφάλιση πλοίων. Τα έσοδα του νηογνώμονα δεν πρέπει να εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνον από μία εμπορική επιχείρηση.

4) Να έχει σε ένα από τα κράτη μέλη την καταστατική έδρα ή υποκατάστημα εξουσιοδοτημένο για τη λήψη αποφάσεων και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που αφορούν όλα τα θέματα της αρμοδιότητάς του με βάση τους κανονισμούς που ισχύουν για τις μεταφορές με εσωτερική ναυσιπλοΐα.

5) Ο νηογνώμονας καθώς και οι πραγματογνώμονές του οφείλουν να χαίρουν καλής φήμης στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας· οι πραγματογνώμονες πρέπει να είναι σε θέση να τεκμηριώνουν τα επαγγελματικά τους προσόντα. Ενεργούν υπό την ευθύνη του νηογνώμονα.

6) Ο νηογνώμονας επανδρώνεται με επαρκές προσωπικό για την εκτέλεση των τεχνικών και διοικητικών καθηκόντων, την υποστήριξη, την επιθεώρηση και την έρευνα, το οποίο είναι ανάλογο προς τα καθήκοντα και τα καταχωρημένα σκάφη και, επιπλέον, μεριμνά για την ανάπτυξη των επαγγελματικών ικανοτήτων και την ενημέρωση των κανονισμών. Πρέπει, επίσης, να διαθέτει επιθεωρητές σε τουλάχιστον ένα κράτος μέλος.

7) Να διέπεται από τις βασικές αρχές «Κώδικα δεοντολογίας».

8) Η διοίκηση και η διαχείριση του νηογνώμονα γίνονται με τρόπο που να διασφαλίζει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που απαιτούν τα κράτη μέλη.

9) Ο νηογνώμονας να είναι έτοιμος να παρέχει σχετικές πληροφορίες στα κράτη μέλη.

10) Η διαχείριση του νηογνώμονα καθορίζει και τεκμηριώνει την πολιτική και τους στόχους του, καθώς και τη δέσμευσή του, για τη διασφάλιση της ποιότητας και διασφαλίζει ότι η πολιτική αυτή είναι κατανοητή και εφαρμόζεται.

11) Να αναπτύσσει, εφαρμόζει και διατηρεί αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο βασίζεται στα κατάλληλα μέρη διεθνώς ανεγνωρισμένων προτύπων διασφάλισης της ποιότητας και πληροί τα πρότυπα EN 45004 (φορείς επιθεώρησης) και EN 29001, κατά τις διατάξεις του διεθνούς συνδέσμου νηογνώμονων (IACS) για τη ρύθμιση της πιστοποίησης των συστημάτων διασφάλισης της ποιότητας. Το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας πρέπει να έχει πιστοποιηθεί από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών, ανεγνωρισμένο από τις διοικητικές αρχές του κράτους όπου ο νηογνώμονας έχει την καταστατική έδρα του ή υποκατάστημά του, και το οποίο, μεταξύ άλλων, διασφαλίζει ότι:

α) το σύστημα κανόνων και κανονισμών του νηογνώμονα ορίζεται και διατηρείται με συστηματικό τρόπο,

β) τηρούνται οι κανόνες και κανονισμοί του νηογνώμονα,

γ) πληρούνται οι απαιτήσεις του θεσμοθετημένου έργου για το οποίο είναι εξουσιοδοτημένος ο νηογνώμονας,

δ) καθορίζονται και τεκμηριώνονται οι ευθύνες, οι αρμοδιότητες και η αλληλεξάρτηση του προσωπικού, η εργασία του οποίου επηρεάζει την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει ο νηογνώμονας,

ε) όλες οι εργασίες διεξάγονται υπό ελεγχόμενες συνθήκες,



στ)υφίσταται σύστημα επιτήρησης με το οποίο παρακολουθούνται οι δραστηριότητες και οι εργασίες που διεξάγονται από επιθεωρητές και από τεχνικό και διοικητικό προσωπικό που απασχολείται απευθείας από τον νηογνώμονα,

ζ)οι απαιτήσεις όσον αφορά σημαντικές εργασίες που απαιτούνται από τον νόμο, για τις οποίες είναι αναγνωρισμένος ο νηογνώμονας, διεξάγονται ή επιτηρούνται απευθείας από τους αποκλειστικούς επιθεωρητές του ή από αποκλειστικούς επιθεωρητές άλλων αναγνωρισμένων νηογνομόνων,

η εφαρμόζεται σύστημα για τη διαπίστευση των επιθεωρητών και τη συνεχή ενημέρωση των γνώσεών τους,

θ διατηρούνται στοιχεία από τα οποία αποδεικνύεται η επίτευξη των απαιτούμενων

Η απόφαση αναγνώρισης ενός νηογνώμονα λαμβάνεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη ακόλουθη διαδικασία:

1)Η αίτηση αναγνώρισης υποβάλλεται στην Επιτροπή από τους αντιπροσώπους του κράτους στο οποίο ο νηογνώμονας έχει την καταστατική έδρα του ή υποκατάστημα εξουσιοδοτημένο για τη λήψη αποφάσεων και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που αφορούν όλα τα θέματα της αρμοδιότητάς του με βάση τους κανονισμούς που διέπουν τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Επιπλέον, οι αντιπρόσωποι του εν λόγω κράτους αποστέλλουν όλες τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση που απαιτείται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τα κριτήρια αναγνώρισης.

2)Οποιοδήποτε μέλος της επιτροπής μπορεί να ζητήσει είτε ακρόαση με τον νηογνώμονα είτε να του παρασχεθούν περαιτέρω πληροφορίες ή τεκμηρίωση.

3)Η αναγνώριση αίρεται με παρόμοιο τρόπο. Οποιοδήποτε μέλος της επιτροπής μπορεί να ζητήσει άρση της αναγνώρισης. Οι αντιπρόσωποι του κράτους που ζητούν την άρση πρέπει να υποβάλλουν τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση στις οποίες βασίζεται η αίτησή τους.

4)Η Επιτροπή, κατά τη λήψη των αποφάσεων της, λαμβάνει υπόψη τις αποφάσεις που έχει λάβει η Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο όσον αφορά την αναγνώριση του σχετικού νηογνώμονα. Πριν από την αναγνώριση του νηογνώμονα ο οποίος δεν έχει ακόμη

αναγνωρισθεί από την Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, η Επιτροπή συμβουλεύεται τη Γραμματεία της Κεντρικής Επιτροπής.

5) Μετά από κάθε απόφαση αναγνώρισης νηογνώμονα ή άρσης αναγνώρισης, τροποποιείται ο κατάλογος των αναγνωρισμένων νηογνομώνων.

6) Η Επιτροπή ενημερώνει τους σχετικούς νηογνώμονες σχετικά με τις αποφάσεις της επιτροπής.

### **Διεθνής Ένωση Νηογνομώνων (IACS)**

Ο IACS ιδρύθηκε το 1968 από τους επτά σημαντικότερους νηογνώμονες εκείνης της εποχής και ουσιαστικά συνιστά την ώριμη κατάληξη μίας ιστορικής διαδικασίας συντονισμού των ενεργειών μεταξύ των οργανισμών αυτών. Τα πρώτα βήματα είχαν συντελεί το 1930 με τη Διεθνή Σύμβαση για τη Γραμμή Φόρτωσης (International Load Line Convention) η οποία πρόβαλε για πρώτη φορά τη σπουδαιότητα της συνεργασίας μεταξύ των νηογνομώνων. Εν συνεχεία, με πρωτοβουλία του ιταλικού νηογνώμονα (RINA) πραγματοποιήθηκε το 1939 η πρώτη διάσκεψη μεταξύ των κορυφαίων νηογνομώνων η οποία λειτούργησε στην κατεύθυνση της εμβάθυνσης της αλληλεπίδρασης μεταξύ των νηογνομώνων. Το τελευταίο βήμα πριν τη γένεση του IACS υλοποιήθηκε το 1955, με την δημιουργία κοινών επιτροπών για την αντιμετώπιση εξειδικευμένων ζητημάτων από την πλευρά των νηογνομώνων.

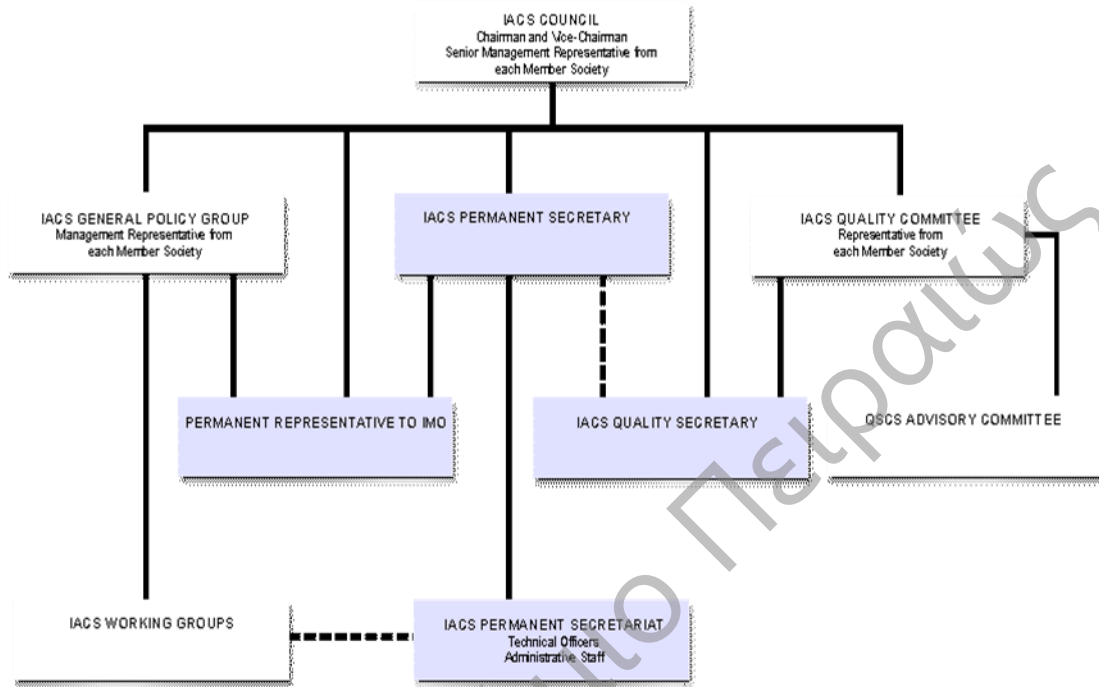
### **Διάρθρωση Διεθνούς Ένωσης Νηογνομώνων (IACS)**

Ο IACS διοικείται από το Συμβούλιο (Council) στο οποίο εκπροσωπούνται όλοι οι νηογνώμονες που είναι μέλη του IACS. Μάλιστα συνηθίζεται οι εκπρόσωποι των νηογνομώνων-μελών να είναι ανώτατα μέλη της διοίκησης αυτών<sup>9</sup>. Ο ρόλος του Συμβουλίου του IACS είναι η κατάστρωση της μακροπρόθεσμης πολιτικής και της θέσης επιμέρους επιθυμητών σχεδίων δράσης. Η υλοποίηση των πολιτικών που τίθενται από το Συμβούλιο εναπόκειται στην Ομάδα Γενικής Πολιτικής (General Policy Group - GPG) στην οποία, επίσης, εκπροσωπούνται όλοι οι νηογνώμονες που συμμετέχουν στον IACS. Η GPG με τη σειρά της επιβλέπει τις διάφορες Ομάδες Εργασίας οι οποίες είναι επιφορτισμένες με την επίλυση τεχνικών, κατά κανόνα, θεμάτων.

---

<sup>9</sup> IACS, (2011), Classification Societies: What, Why and How?

Η Γραμματεία του IACS εδρεύει στο Λονδίνο, ενώ το Κέντρο Επιχειρήσεων του Συστήματος Πιστοποίησης Ποιότητας (QSCS), το οποίο είναι υποχρεωτικό για την ένταξη στον IACS, βρίσκεται στο Σαουθάμπτον στη νότια Αγγλία. Θα μπορούσαμε να αποδώσουμε σχηματικά τη διάρθρωση των επιμέρους Οργάνων του IACS με το παρακάτω διάγραμμα.



Σχήμα 2 Το διάγραμμα διάρθρωσης του IACS.<sup>10</sup>

Ο αριθμός των μελών του IACS δεν είναι σταθερός, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται αυξομειώσεις κατά την πάροδο των ετών. Σήμερα, απαρτίζεται από παρακάτω 12 μέλη (IACS, 2014)<sup>11</sup>:

- 1) American Bureau of Shipping (ABS) – Η.Π.Α.
- 2) Bureau Veritas (BV) – Γαλλία
- 3) China Classification Society (CCS) – Κίνα
- 4) Croatian Register of Shipping (CRS) – Κροατία
- 5) Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd (DNV-GL) – Νορβηγία/Γερμανία

<sup>10</sup> IACS, [http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class\\_WhatWhy&How.PDF](http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class_WhatWhy&How.PDF) (IACS, 2014)

<sup>11</sup> IACS, <http://www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx> (24/10/2014)

- 6) Indian Register of Shipping (IRS) – Ινδία
- 7) Korean Register of Shipping (KR) – Νότιος Κορέα
- 8) Lloyd's Register of Shipping (LR) – Ηνωμένο Βασίλειο
- 9) Class NK (NK) – Ιαπωνία
- 10) PRS - Πολωνία
- 11) RINA – Ιταλία
- 12) Russian Maritime Register of Shipping (RS)- Ρωσία

Θα ήταν χρήσιμο να επιχειρηθεί μία σύντομη παρουσίαση βασικών χαρακτηριστικών των ορισμένων από τους ανωτέρω νηογνώμονες.

### [Lloyd's Register of Shipping](#)

Η εγγραφή στο Lloyd's Register of Shipping παρέχει τη διασφάλιση της ποιότητας και την πιστοποίηση των πλοίων, των υπεράκτιων εγκαταστάσεων, καθώς και εγκαταστάσεων στην ξηρά, όπως σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και σιδηροδρομικές υποδομές. Ωστόσο, ο Lloyd's Register of Shipping είναι γνωστός περισσότερο για την ταξινόμηση και την πιστοποίηση των πλοίων, ενώ ελέγχει και εγκρίνει σημαντικά δομικά στοιχεία και εξαρτήματα, συμπεριλαμβανομένων των σωστικών μέσων, πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης, πυροπροστασίας, πλοήγηση, εξαρτήματα καταστρώματος, καλώδια, σχοινιά, και άγκυρες. Οι κανόνες της LR απευθύνονται για τα πλοία που προέρχονται από τις αρχές της ναυπηγικής και της θαλάσσιας μηχανικής, και διέπουν πρότυπα ασφάλειας και λειτουργίας.

Οποιαδήποτε αλλαγή στο σκάφος, είτε πρόκειται για μια δομική αλλαγή ή μηχανήματα, πρέπει να εγκριθεί από το Lloyd's Register of Shipping πριν από την εφαρμογή του. Τα πλοία επιθεωρούνται σε τακτική βάση από μια ομάδα επιθεωρητών. Ένας από τους σημαντικότερους ελέγχους είναι ο ετήσιος για την γραμμή φόρτωσης του πλοίου. Ο έλεγχος αυτός περιλαμβάνει την επιθεώρηση του σκάφους για να βεβαιωθεί ότι η γραμμή φορτίου δεν έχει αλλοιωθεί. Πολυάριθμες άλλες επιθεωρήσεις όπως η κατάσταση της καταπακτής, τα στηθαία ασφαλείας, και τα προστατευτικά κιγκλιδώματα είναι επίσης πολύ σημαντικές. Μετά την ολοκλήρωση μπορεί να επιτραπεί στο πλοίο να λειτουργήσει για ένα ακόμη έτος, και εκδίδεται ένα πιστοποιητικό ισάλου γραμμής.

### Bureau Veritas

Βέλγοι εφοπλιστές ίδρυσαν το 1828 στην Αμβέρσα το «Γραφείο Πληροφοριών» για τη θαλάσσια ασφάλιση, γνωστός ως Bureau Veritas. Σκοπός του Γραφείου ήταν η ενημέρωση των ασφαλιστικών εταιρειών για τα μειονεκτήματα και τα πλεονεκτήματα των πλοίων που ναυλώνονταν στο Βασίλειο (Βέλγιο και Ολλανδία) καθώς και για τους όρους της ναυτασφάλισης σε διάφορες αγορές του κόσμου. Μια τέτοια δραστηριότητα αναμενόταν να ωφελήσει όχι μόνο τους ασφαλιστές αλλά και τους εφοπλιστές που συντηρούσαν τα πλοία τους σε καλή κατάσταση, τους εμπόρους και το κοινωνικό σύνολο μέσω της μείωσης των επικίνδυνων πλοίων. Το Bureau Veritas είναι ένας παγκόσμιος ηγέτης στην παροχή υπηρεσιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και πιστοποίησης των πλοίων. Βοηθά τους πελάτες του να βελτιώσουν τις αποδόσεις τους, προσφέροντας υπηρεσίες και καινοτόμες λύσεις, προκειμένου να διασφαλιστούν τα περιουσιακά τους στοιχεία. Υπήρξε υποστηρικτής των ναυπηγικών καινοτομιών και θεωρείται κορυφαίος διεθνής νηογνώμονας.

### American Bureau of Shipping

Το 1862 ιδρύεται η Αμερικάνικη Ένωση Πλοιάρχων, η οποία μετατράπηκε στο “American Bureau of Shipping”. Βασικός σκοπός της Ένωσης ήταν η προαγωγή της ναυτιλιακής ικανότητας και αποτελεσματικότητας των αξιωματικών ενώ είχε θεσπίσει και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά ικανότητας. Η κατάταξη των πλοίων ήταν ένας από τους σκοπούς της Ένωσης αν και όχι ο πρωταρχικός. Το 1867 δημοσιεύτηκε ο πρώτος κατάλογος ταξινομημένων Αμερικάνικων και Αλλοδαπών πλοίων. Έτσι λοιπόν, το βάρος της δραστηριότητας μεταφέρθηκε προοδευτικά από το πλήρωμα του πλοίου στο ίδιο το πλοίο και στους όρους εκμετάλλευσής του και η Ένωση μετατράπηκε οριστικά το 1898 στον Αμερικάνικο νηογνώμονα.

### RINA

Το 1861 στο κυριότερο ναυτιλιακό κέντρο της Ιταλίας, στη Γένοβα, με πρωτοβουλία μιας Ένωσης ασφαλιστών (Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Marittime) ιδρύθηκε ο Ιταλικός Νηογνώμονας με στόχο να ανταποκριθεί αφενός σε ένα αίτημα γοήτρου και αφετέρου στις ανάγκες της ιταλικής ναυτιλίας που άρχισε να ανθίζει μετά το πέρας των

ναπολεόντειων πολέμων. Επειδή επικρίθηκε ότι εξυπηρετεί γενοβέζικα συμφέροντα, μετατράπηκε το 1870 σε κρατικό οργανισμό με την επωνυμία Registro Italiano . Ύστερα από κάποιες διαμάχες μεταξύ ιδιωτικού και κρατικού εφοπλισμού οδήγησε στην συνύπαρξη των δυο εθνικών νηογνωμόνων Registro Italiano και Registro Nazionale οι οποίοι συγχωνεύτηκαν και δημιούργησαν τον σημερινό κρατικό οργανισμό Registro Italiano Navale.

### **Αλλαγή Κλάσης μεταξύ νηογνωμόνων-μελών του IACS**

Για διάφορους λόγους, ένα πλοίο μπορεί να προβεί σε αλλαγή κλάσης, δηλαδή να φύγει από μια κλάση και να προσφύγει σε μία νέα. Η διαδικασία αυτή μπορεί να γίνει είτε ανάμεσα σε Νηογνώμονες μέλη του IACS είτε όχι. Ο IACS έχει δημιουργήσει πλέον μια διαδικασία, τη λεγόμενη PR1A, όπου ανάλογα με την κλάση ενός πλοίου, την ηλικία, τον τύπο και το ιστορικό του, ακολουθούνται τα αντίστοιχα βήματα σε κάθε περίπτωση. Υπάρχει, λοιπόν, μια διαδικασία- πρότυπο με αποτέλεσμα να υπάρχει διαφάνεια και ενοποίηση των τεχνικών προτύπων. Η διαδικασία αυτή απλουστεύει την αλλαγή κλάσης καθώς δίνει την επιλογή στον διαχειριστή του πλοίου να συνδυάσει την αλλαγή αυτή και με άλλες επιθεωρήσεις. Για παράδειγμα, ένα πλοίο 15 ετών με επιθεωρήσεις υπό λήξη –due surveys- όπως Special Survey (SS), Docking Survey (DS) και διάφορα statutory surveys, μπορεί να επιλέξει να εκτελέσει τις παραπάνω επιθεωρήσεις στο χρονικό περιθώριο που διαθέτει και παράλληλα να αλλάξει κλάση χωρίς να αλλάξει τις ημερομηνίες στο Survey Status του, δηλαδή, τις τρέχουσες επιθεωρήσεις να εκτελέσει η νέα κλάση παράλληλα με την επιθεώρηση αλλαγής κλάσης. Έτσι οι ημερομηνίες στο Survey Status θα ανανεωθούν βάση του Status του προηγούμενου Νηογνώμονα, αρκεί σαφώς ο προηγούμενος Νηογνώμονας να είναι μέλος IACS. Σε αντίθετη περίπτωση- αλλαγή κλάσης σε μη μέλος IACS- η διαδικασία αλλαγής είναι χρονοβόρα και πολυδάπανη, καθώς πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία ένταξης κλάσης, που περιλαμβάνει περισσότερες μελέτες και εκτεταμένες επιθεωρήσεις.

Οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του διαχειριστή του προηγούμενου και του επόμενου ορίζονται ρητά και με σαφήνεια στην PR1A. Η Γραμματεία του IACS διατηρεί αρχείο μετακινούμενων πλοίων και διαθέτει τις πληροφορίες αυτές σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς χωρίς κόστος. Ένα πλοίο μπορεί να αλλάξει κλάση όσες φορές επιθυμεί, βέβαια ποιοι είναι οι λόγοι που οδηγούν το management του πλοίου σε μια τέτοια απόφαση κάθε

φορά πρέπει να εξεταστούν προκειμένου να έχουμε σαφή εικόνα της πραγματικής κατάστασης του πλοίου και των επιδιώξεων εκείνων που το διαχειρίζονται.

## Αναστολή Κλάσης

Η κλάση του σκάφους μπορεί είτε να ανασταλεί αυτόματα, είτε μετά από απόφαση του Νηογνώμονα. Σε κάθε περίπτωση το πλοίο 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 ανακληθεί αυτόματα στις εξής περιπτώσεις:

1) Όταν ένα πλοίο δεν λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανόνων (π.χ. το σκάφος εμπορεύεται εκτός των ορίων ναυσιπλοΐας για τα οποία έχει χορηγηθεί η κλάση του πλοίου.)

2) Όταν ένα πλοίο αποπλέει με λιγότερα έξαλα από τα προβλεπόμενα 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.

3) Όταν ο πλοιοκτήτης δεν ενημερώσει έγκυρα το νηογνώμονα, ώστε το πλοίο να υποβληθεί σε επιθεώρηση μετά από ζημιές ελαττώματα που εντοπίστηκαν και επηρεάζουν την κατηγορία του πλοίου

4) Όταν επιδιορθώσεις, μετατροπές ή συζητήσεις που πραγματοποιούνται για το πλοίο το επηρεάζουν και διεξάγονται χωρίς την παρουσία νηογνώμονα ή παρά την κρίση του επιθεωρητή.

5) Όταν η επιθεώρηση για την ανανέωση της κλάσης του πλοίου δεν έχει ολοκληρωθεί κατά την ημερομηνία βάσης, ή 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 έναρξη των συναλλαγών.

6) Όταν η ετήσια και η ενδιάμεση περιοδική επιθεώρηση δεν έχουν ολοκληρωθεί κατά την ημερομηνία βάσης εκτός και αν το πλοίο είναι υπό παρακολούθηση από τους επιθεωρητές

του Νηογνώμονα με σκοπό την ολοκλήρωση της επιθεώρησης πριν από την έναρξη των συναλλαγών.

Στις παραπάνω περιπτώσεις, η αναστολή της κατηγορίας του πλοίου θα συνεχίσει να ισχύει μέχρι να υπάρξει σοβαρός λόγος που θα την επαναφέρει. Επίσης ο νηογνώμονας μπορεί να ζητήσει επιπλέον επιθεωρήσεις, εάν η κατάσταση του πλοίου το προστάζει.

Η κλάση του πλοίου μπορεί να ανασταλεί και έπειτα από απόφαση του Νηογνώμονα:

1)Όταν μια σύσταση του Νηογνώμονα για το πλοίο δεν ληφθεί υπ' όψιν εντός της προθεσμίας που έχει καθοριστεί, εκτός κι αν αυτή αποσυρθεί πριν από την ημερομηνία βάσης της, έπειτα από συμφωνία με τον Νηογνώμονα. Όταν το πλοίο δεν έχει διατηρηθεί σε καλή κατάσταση

2)Περιπτώσεις που ο Νηογνώμονας εξετάζει μεμονωμένα (π.χ. αν δεν καταβληθεί στον Νηογνώμονα η αμοιβή του για τις υπηρεσίες του ή αν ο πλοιοκτήτης δεν διαθέτει το πλοίο του για τις προβλεπόμενες επιθεωρήσεις.

Η αναστολή της κατηγορίας στις παραπάνω περιπτώσεις, αρχίζει 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 αντίθετο.

### Απόσυρση Κλάσης

Ο νηογνώμονας μπορεί να αποσύρει την κλάση του πλοίου:

1)Μετά από απαίτηση του πλοιοκτήτη

2)Όταν το πλοίο χαθεί

3)Εάν δηλωθεί κατασκευαστική ολική απώλεια του πλοίου

4)Όταν οι λόγοι που οδήγησαν στην ολική αναστολή της κλάσης του πλοίου εξακολουθούν να υφίστανται, εφόσον δεν έχουν παρθεί μέτρα για την αποκατάσταση της κλάσης εντός έξι μηνών έπειτα από την δέουσα γνωστοποίηση της αναστολής στον πλοιοκτήτη.

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



- 1)Ενημερώνει την αρχή της σημαίας
- 2)Προωθεί στον πλοιοκτήτη γραπτή ειδοποίηση
- 3)Διαγράφει το πλοίο από το Βιβλίο του Νηογνώμονα
- 4)Διαθέτει τις πληροφορίες σ τους Ανάδοχους ύστερα από αίτηση τους.

### **Η συμβολή των νηογνωμόνων στην αξιοπλοΐα των πλοίων**

Η ανάγκη ελέγχου της αξιοπλοΐας, της ασφάλειας των πλοίων καθώς και της διαρκώς εξελισσόμενης τεχνολογίας έκαναν απαραίτητη την δημιουργία των Νηογνωμόνων. Οι Νηογνώμονες προώθησαν την συνεπή εφαρμογή προδιαγραφών και κανονισμών ναυπήγησης και συντήρησης των πλοίων που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια στη θάλασσα. Σήμερα οι περισσότεροι είναι πολυεθνικές ανώνυμες εταιρείες ιδιωτικές και ιδιωτικού δικαίου που λειτουργούν ως ανεξάρτητοι, μη κυβερνητικοί τεχνικοί οργανισμοί ταξινόμησης (classification) πλοίων ενώ διαθέτουν ειδικούς επιθεωρητές (surveyors) που παρακολουθούν τα πλοία καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις. Υπάρχει δίκτυο αντιπροσώπων και επιθεωρητών στα σπουδαιότερα λιμάνια του κόσμου. Οι επιθεωρητές αυτοί είναι ναυπηγοί, μεταλλειολόγοι, ηλεκτρονικοί και άτομα άλλων τεχνικών ειδικοτήτων συναφών με τη ναυτιλία.

Προκειμένου να ανταποκριθούν καλύτερα στην αποστολή τους συστήνουν 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 ένα ευρύ κύκλο ναυτλιακών δραστηριοτήτων και επιστημών.

Συνήθεις υφιστάμενες τεχνικές επιτροπές είναι:

- 1)Επιτροπή Ναυπηγικού τομέα
- 2)Επιτροπή Μηχανολογικού τομέα

- 3)Επιτροπή Πυρηνικών Εφαρμογών
- 4)Τεχνική Επιτροπή κρατών ή θαλάσσιας περιοχής
- 5)Ειδική Επιτροπή Ηλεκτρολογίας
- 6)Ειδική Επιτροπή Συγκολλήσεων
- 7)Ειδική Επιτροπή Υλικών
- 8)Ειδική Επιτροπή Μηχανισμών φορτοεκφορτώσεων
- 9)Ειδική Επιτροπή Εκμετάλλευσης Πλοίων και χημικών φορτίων
- 10)Ειδική Επιτροπή Καταδυόμενων Σκαφών
- 11)Ειδική Επιτροπή Κινητών μονάδων θαλάσσιων γεωτρήσεων
- 12)Ειδική Επιτροπή Αγκυροβολίων

Σοβαρότατη απασχόληση των παραπάνω επιτροπών είναι ο έλεγχος των εκθέσεων και των στοιχείων που υποβάλλονται από τους επιθεωρητές. Πιο συγκεκριμένα οι αρμοδιότητες των νηογνώμωνων είναι :

- 1)Χορήγηση κλάσης σκάφους και μηχανής ( έγκριση σχεδίων, επίβλεψη εργασιών, δοκιμές υλικών, έγκριση μηχανημάτων κ.λπ. )
- 2)Εφαρμογή διεθνών συμβάσεων και ελληνικής νομοθεσίας μετά από εξουσιοδότηση (εγκρίσεις σχεδίων και μελετών κ.λπ. ).
- 3)Εκδοση πιστοποιητικών μετά από εξουσιοδότηση.

Είναι υποχρεωτικό να περάσουν από νηογνώμονα πλοία τα οποία είναι Φ/Γ πάνω από 500 κοχ πλόων εξωτερικού και Ε/Γ πάνω από 1500 κ.ο.χ.

### **Πιστοποίηση – επιθεωρήσεις πλοίων**

Τα πιστοποιητικά που εκδίδουν οι Νηογνώμονες για ένα πλοίο είναι απαραίτητα για την ναύλωση, την ασφάλιση και την πώλησή τους. Εκτός από το πιστοποιητικό ταξινόμησης ή κλάσεως (certificate of class) χορηγούν και τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

- 1) Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate)
- 2) Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)
- 3) Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (certificate of seaworthiness)
- 4) Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτο-εκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)
- 5) Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages) και άλλα ειδικότερης φύσεως.
- 6) Πιστοποιητικό ανυψωτικών μέσων Π.Α.Μ. ( ΔΕΕΠ, Νηογν., Οργαν. )
- 7) Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας - ( ΔΕΕΠ, Νηογν. )

Εάν, κατά την επιθεώρηση, οι αρχές διαπιστώσουν ότι το σκάφος φέρει πιστοποιητικό που δεν ισχύει ή δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του πιστοποιητικού, αλλά ότι το μη ισχύον πιστοποιητικό ή η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του πιστοποιητικού δεν αποτελούν εμφανή κίνδυνο, ο πλοιοκτήτης του σκάφους ή ο αντιπρόσωπός του λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να επανορθώσουν αυτή την κατάσταση. Η αρχή που χορήγησε το πιστοποιητικό ή το ανανέωσε τελευταία, πρέπει να ενημερώνεται σχετικά εντός επτά ημερών.

Εάν, κατά την επιθεώρηση οι αρχές διαπιστώσουν ότι το σκάφος δεν φέρει πιστοποιητικό ή το σκάφος αποτελεί εμφανή κίνδυνο, οι αρχές δύνανται να διακόψουν τον πλου του σκάφους μέχρις ότου ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για να επανορθωθεί η κατάσταση.

Οι αρχές δύνανται επίσης να ορίζουν μέτρα που θα επιτρέψουν στο σκάφος να πλεύσει ασφαλώς, ενδεχομένως μετά τη λήξη της μεταφοράς που εκτελεί, μέχρι τον τόπο όπου θα επιθεωρηθεί ή θα επισκευασθεί. Η αρχή που χορήγησε το πιστοποιητικό ή το ανανέωσε τελευταία, πρέπει να ενημερώνεται σχετικά εντός επτά ημερών.

Κράτος που έχει διακόψει τον πλου σκάφους ή έχει ειδοποιήσει τον πλοιοκτήτη ότι προτίθεται να προβεί σε τέτοια ενέργεια αν δεν διορθωθούν οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν, ενημερώνει εντός επτά ημερών την Αρχή του κράτους η οποία χορήγησε ή ανανέωσε τελευταία, το πιστοποιητικό σχετικά με την απόφαση που έλαβε ή προτίθεται να λάβει.

Κάθε απόφαση για διακοπή του πλου σκάφους, η οποία λαμβάνεται βάσει των διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, αναφέρει λεπτομερώς τους λόγους επί των

οποίων βασίζεται. Κοινοποιείται αμελλητί στον ενδιαφερόμενο, ο οποίος ταυτοχρόνως ενημερώνεται για τα ένδικα μέσα τα οποία έχει στη διάθεσή του σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο των κρατών μελών και για τις προθεσμίες τους.

### **Συμπεράσματα - Προτάσεις**

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

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

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

Υπενθυμίζουμε ότι αν και τα μέλη του IACS είναι μόνο 12 από τους περίπου 50 νηογνώμονες που υπάρχουν στον κόσμο, το τονάζ που εκπροσωπούν είναι περίπου το 90% του παγκόσμιου τονάζ. Άρα η συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου στόλου φαίνεται να είναι σε καλά χέρια.

Ένα άλλο στοιχείο που επίσης προβάλλεται σαν υποστηρικτικό της θετικής εικόνας των νηογνώμωνων είναι η προσπάθεια εναρμόνισης των κανονισμών τους για tankers και bulk carriers. Πράγματι, το γεγονός ότι οι κανονισμοί των νηογνώμωνων είναι διαφορετικοί από νηογνώμονα σε νηογνώμονα έχει κατακριθεί από πολλούς ότι επεκτείνει τον εμπορικό

ανταγωνισμό μεταξύ των νηογνώμωνων και ως προς τους κανονισμούς, με αποτέλεσμα το ενδεχόμενο διολίσθησης των προδιαγραφών των πλοίων σε επικίνδυνα επίπεδα.

Όντως, το ABS, ο Lloyd's Register of Shipping και το DNV-GL (που αποτελούν το επονομαζόμενο LAN, την αφρόκρεμα του IACS) έχουν ξεκινήσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα διατύπωσης κοινών κανονισμών για δεξαμενόπλοια, το περιβόητο 'joint tanker project'. Άλλοι νηογνώμονες όπως το A3 group (Ιαπωνικός, Κορεατικός και Κινεζικός νηογνώμονας) και ο Ρωσικός νηογνώμονας εργάζονται για κοινούς κανονισμούς στα bulk carriers.

Ο δρόμος για την εναρμόνιση ίσως είναι μακρύς. Πρόσφατα ακούστηκε ότι υπάρχει κάποια καθυστέρηση στην υιοθέτηση αυτών των κοινών κανονισμών από τον IACS, με την έννοια ότι απαιτούνται άλλοι 4 μήνες για μελέτη του πρώτου σχεδίου των κανονισμών αυτών μέχρι να ετοιμαστεί το δεύτερο σχέδιο. Το πλάνο είναι οι κανονισμοί αυτοί να εγκριθούν μέσα στο έτος και να ισχύσουν από 1ης Ιανουαρίου 2006. Εν τω μεταξύ, με την καθυστέρηση οι πλοιοκτήτες που έχουν ήδη ξεκινήσει ναυπηγήσεις αναρωτιούνται, ποιοι κανονισμοί άραγε θα ισχύουν για τα πλοία τους;

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

Και ερχόμαστε τώρα στην αντίθετη 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 γενικότερα. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, το σύστημα των νηογνώμωνων είχε πάντα σοβαρά και εγγενή προβλήματα, συνδυάζοντας την άμεση οικονομική εξάρτηση των οργανισμών αυτών από εκείνους για τους οποίους γίνονται οι κανονισμοί (δηλαδή τους εφοπλιστές) με σκληρό εμπορικό ανταγωνισμό για το ποιος θα εισπράξει το εισόδημα αυτό. Αν σ' αυτό προσθέσει κανείς την ικανότητα των ναυπηγείων (που πληρώνουν τους νηογνώμονες στο στάδιο της κατασκευής) να μεταβάλλουν

ή να παρακάμπτουν τους κανονισμούς συνεχώς προς χαμηλότερα standards για λόγους συμπίεσης του κόστους, τότε η πορεία είναι σαφώς ανησυχητική.

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

Όλο κανονιστικό πλαίσιο στις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να αναμορφωθεί ριζικά, με τον IMO να επιβάλλει υποχρεωτική πενταετή (ή ακόμη και δεκαετή) εγγύηση στις ναυπηγήσεις πλοίων.

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

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

- 1) Διαθέτουν ένα πολύ αυστηρό σύστημα κεντρικού έλεγχου της εναέριας κυκλοφορίας
- 2) Έχουν πολύ μεγαλύτερη τυποποίηση στην κατασκευή αεροπλάνων και εξοπλισμού
- 3) Έχουν πολύ αυστηρότερες διαδικασίες εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσωπικού
- 4) Δίνουν πολύ περισσότερη σημασία στην πρόληψη των ατυχημάτων
- 5) Απολαμβάνουν πολύ μεγαλύτερων χρονικών εγγυήσεων σε αεροπλάνα και εξοπλισμό

6) Δεν κατατρύχονται από όρια ηλικίας στην απόσυρση αεροπλάνων

7) Δεν έχουν να συμμορφωθούν με ένα λαβύρινθο ανομοιομόρφων κανονισμών νηογνώμωνων

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

Επίσης, η μέχρι πρόσφατα απροθυμία των νηογνώμωνων, ακόμη και μελών του 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 ότι αυτό συνεπάγεται. Ευτυχώς φαίνεται ότι η κατάσταση αυτή τείνει να διορθωθεί, με τη διαφαινόμενη πρόθεση των πλέον επιφανών μελών του IACS να σταματήσουν να έχουν σχέση με τις χειρότερες σημαίες στη μαύρη λίστα του Paris MOU, 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 για να απαλλαγούμε από αυτούς.

Πάντως, προς την κατεύθυνση αυτή, η υιοθέτηση κανονισμών που είναι ομοιομόρφοι για όλους τους νηογνώμονες, η ακόμη και η νομοθετική (μέσω κάποιας συνόδου του IMO) επιβολή μιας τέτοιας υποχρέωσης σε όλους τους νηογνώμονες είναι ένα μέτρο που συζητείται τελευταία. Το καλοκαίρι η Ελλάδα και οι Μπαχάμες υπέβαλαν στον IMO μια κοινή πρόταση ότι ο ίδιος ο IMO θα πρέπει να αναλάβει τη θέσπιση 'goal based standards' για τις κατασκευές νέων πλοίων. Ο δε IACS εργάζεται προς στην 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 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.

Οποία λύση και να υιοθετηθεί τελικά, θα πρέπει να στοχεύει στον περιορισμό της έντονης ποικιλομορφίας που ιστορικά έχει επικρατήσει στο νομικό-κανονιστικό πλαίσιο ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Το τεράστιο πλήθος αλληλεπικαλυπτόμενων 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 νηογνώμωνων είναι σίγουρα ένας από τους αδύναμους κρίκους της αλυσίδας. Σαφώς δεν είναι ο μόνος προβληματικός κρίκος, αλλά το σίγουρο είναι πολύ σημαντικό το να επέλθει η βελτίωση.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ**

### **Σύσταση - εξέλιξη του Ελληνικού Νηογνώμονα**

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1919 και έκτοτε απολαμβάνει της αποδοχής και της εμπιστοσύνης του ελληνικού κράτους. Οι απαρχές, ωστόσο, του Ελληνικού Νηογνώμονα μπορούν να αναζητηθούν στο 1870, όταν η Banque Maritime Archange ίδρυσε τον πρόδρομο



του Ελληνικού Νηογνώμονα με την επωνυμία Veritas Hellenique et Reglements de Classification des Navires<sup>12</sup>.



Σχήμα 3 Το έμβλημα του Ελληνικού Νηογνώμονα

Τα πρώτα έτη της λειτουργίας του ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που αναδύονταν από τη γεωγραφική επέκταση του ελληνικού κράτους. Παρά ταύτα, θα πρέπει να επισημανθεί το γεγονός ότι η απουσία σημαντικών ναυτιλιακών εταιρειών με έδρα στην Ελλάδα συνιστούσε ανασχετικό παράγοντα για την ανέλιξη του Ελληνικού Νηογνώμονα. Η προτίμηση των ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων να εγκαθίστανται στο εξωτερικό και κυρίως στη Νέα Υόρκη και στο Λονδίνο αποτελούσε τροχοπέδη για τον Ελληνικό Νηογνώμονα.

Αντιθέτως, με την ανάπτυξη του Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο μεταπολεμικά δόθηκε σημαντική ώθηση στις εργασίες του Ελληνικού Νηογνώμονα. Σημαντικός αριθμός ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στην ποντοπόρο ναυτιλία άρχισαν να επιλέγουν ως έδρα τους την ελληνική επικράτεια και κυρίως τον Πειραιά.

Παράλληλα, η αναγνώριση της ισοτιμίας του Ελληνικού Νηογνώμονα με το Lloyd's Register of Shipping από την ελληνική κυβέρνηση το 1950 βοήθησε σημαντικά στη διεύρυνση του κύκλου των δραστηριοτήτων του. Ήταν καθοριστικής σημασίας η αποδοχή του από τις ελληνικές δημόσιες αρχές ιδιαίτερα σε ότι αφορούσε την πραγματοποίηση ελέγχων και πιστοποιήσεων σε δραστηριότητες που αφορούσαν τον ελληνικό χώρο.

<sup>12</sup> Ελληνικός Νηογνώμονας, (2014), <http://hrs.gr/Contents.aspx?CatId=26> (Ελληνικός Νηογνώμονας, 2014)

Καθοριστικής σημασίας ήταν, επίσης, η απόφαση για ιδιωτικοποίηση του οργανισμού στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Πιο συγκεκριμένα, το 1992 αποφασίστηκε η πλήρης ιδιωτικοποίηση του οργανισμού και τέθηκαν οι βάσεις της μετέπειτα πορείας του.

### **Λειτουργία - Έκταση δραστηριοτήτων**

Είναι ένας μη κυβερνητικός διεθνής οργανισμός που σκοπό έχει να προασπιστεί την προστασία της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα, την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και τη διασφάλιση της ποιότητας της θαλάσσιας βιομηχανίας. Το έτος ίδρυσης του Ελληνικού Νηογνώμονα συμπίπτει με μία σειρά πρωτοβουλιών του Ελευθέριου Βενιζέλου όπως είναι η ίδρυση του Λιμενικού Σώματος και η Επιτροπή Λιμένος (ΟΛΠ) για τη δημιουργία των απαιτούμενων προϋποθέσεων για την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας. Σήμερα για τον Ελληνικό Νηογνώμονα εργάζονται πάνω από 70 εξειδικευμένοι υπάλληλοι, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι κάτοχοι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης. Παράλληλα, διαθέτει ένα μεγάλο δίκτυο συνεργατών στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Επίσης, εξυπηρετεί περισσότερα από 1000 πλοία διαφόρων τύπων, από τα οποία 380 είναι επιβατηγά, 370 είναι αλιευτικά ενώ παράλληλα παρακολουθεί και περισσότερα από 2000 μικρά σκάφη αναψυχής.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας δεν ήταν μέλος στον IACS, εξαιτίας των ποσοτικών κριτηρίων από τα οποία βασική προϋπόθεση ήταν να διαθέτει πάνω από 1500 ποντοπόρα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 8 εκατομμυρίων g.t. καθώς επίσης και 100 επιθεωρητές. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας εκτός των πιστοποιήσεων πλοίων εκ μέρους της ελληνικής σημαίας δραστηριοποιείται και στους εξής τομείς για τους οποίους δεν απαιτείται αναγνώριση από την Ευρωπαϊκή Ένωση όπως πιστοποίηση πλοίων εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Πιστοποίηση Προϊόντων Βιομηχανίας και Πιστοποίηση Συστημάτων Διασφάλισης Ποιότητας ISO.

Παράλληλα, ο Ελληνικός Νηογνώμονας διαθέτει τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης Κανονισμών το οποίο συμμετέχει από κοινού με άλλους νηογνώμονες, ερευνητικά κέντρα και Πανεπιστήμια σε δύο ερευνητικά προγράμματα τριετούς διάρκειας, τα οποία έχουν εγκριθεί, παρακολουθούνται και συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ στελέχη του αντιπροσωπεύουν την Ελλάδα σε διεθνείς οργανισμούς όπως είναι ο IMO.

Αντικείμενο του πρώτου προγράμματος, το οποίο φέρει το ονομασία COPATCH και συντονίζεται από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, είναι η ανάπτυξη πρωτοποριακών μεθόδων αποκατάστασης της κατασκευαστικής ακεραιότητας μεταλλικών με χρήση επιθεμάτων από ενισχυμένο πλαστικό. Αντικείμενο του δεύτερου προγράμματος με την

ονομασία EXCITING είναι η ανάπτυξη υπολογιστικών μεθόδων και εργαλείων για τη βέλτιστη αναπαράσταση γεωμετρικών επιφανειών.

Στο παρελθόν ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε ενεργή συμμετοχή είτε ως συντονιστής είτε ως ερευνητικός φορέας σε πολλά ερευνητικά προγράμματα σχετικά με την ανάπτυξη της Ναυπηγικής Τεχνολογίας. Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν η συμμετοχή στο σχεδιασμό και την κατασκευή πρότυπης πλωτής μονάδας αφαλάτωσης, στο σχεδιασμό λογισμικού προσομοίωσης εκκένωσης πλοίων, στην ανάπτυξη ορθολογικού συστήματος απαγόρευσης του απόπλου των πλοίων, στο σχεδιασμό επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου (Ε/Γ-Ο/Γ) νέας τεχνολογίας και στην ανάπτυξη καινοτόμου συστήματος καθαρισμού έρματος εν πλω.

Οι βασικοί τομείς δραστηριοποίησης του Ελληνικού Νηογνώμονα μπορούν να εντοπιστούν εκτός από την παραδοσιακή επιθεώρηση και ταξινόμηση πλοίων και πλωτών μέσων και σε μία πλειάδα από συμπληρωματικές δραστηριότητες<sup>13</sup>. Τέτοια δραστηριότητα είναι και η έγκριση ναυπηγικών σχεδίων και η παρακολούθηση των κατασκευαστικών εργασιών για νεότευκτα πλοία, αλλά και για βιομηχανικές εγκαταστάσεις στη στεριά. Παράλληλα, ο Ελληνικός Νηογνώμονας παρέχει πιστοποιήσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM, του ISO 9000, ISO 14001 και ISPS. Επίσης, πραγματοποιεί όλες τις αναγκαίες επιθεωρήσεις για την εναρμόνιση των εταιρειών και των πληρωμάτων στις απαιτήσεις της Σύμβασης MLC 2006. Εξίσου σημαντικό το εκδοτικό του έργο στον τομέα των τεχνικών κανόνων και των κανονισμών που πρέπει να τηρούνται.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι αναγνωρισμένος να επιθεωρεί και να εκδίδει κυβερνητικά πιστοποιητικά για τις ακόλουθες 28 χώρες<sup>14</sup>: Μπαγκλαντές, Καμπότζη, Κομόρος, Νησιά Κουκ, Δομινικανή Κοινοπολιτεία, Ερυθραία, Ελλάδα (όχι σε όλες τις περιπτώσεις), Ιορδανία, Τζαμάικα, Κιριμπάτι, Βόρειος Κορέα, Λίβανος, Μαλβίδες, Νησιά Μάρσαλ (για σκάφη αναψυχής), Μαυρίκιος, Μολδαβία, Μογγολία, Παναμάς, Φιλιππίνες, Σαουδική Αραβία, Νότιος Αφρική, Σρι Λάνκα, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Συρία, Τουβαλού, Ουκρανία και Βενεζουέλα.

Κατόπιν μελέτης που είχε διεξαχθεί από ανεξάρτητους διεθνείς εμπειρογνώμονες (Safety at Sea) και σύμφωνα με τους όρους της απόφασης 2009/354/EC καταδείχθηκε ότι ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε δείκτη ασφαλείας στην πρόκληση ρύπανσης κατά 70% καλύτερα από το

---

<sup>13</sup> <http://hrs.gr/Contents.aspx?CatId=8>

<sup>14</sup> <http://hrs.gr/Contents.aspx?CatId=19>

μέσο όρο της αγοράς. Η σχετική μελέτη είχε κατατεθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στις ελληνικές αρχές το Νοέμβριο του 2009 και είχε σχολιαστεί θετικά από την Κομισιόν.

Αναφορικά με την οργανωτική δομή του Ελληνικού Νηογνώμονα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι, ιδιαίτερα μετά το 2001, καταβλήθηκαν συντονισμένες προσπάθειες και επενδύσεις αποσκοπώντας στον εκσυγχρονισμό της συνολικής οργάνωσης του οργανισμού καθώς και για τη δημιουργία στενότερων σχέσεων με τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Το κεντρικό γραφείο στελεχώνεται από 33 επιθεωρητές υψηλών προσόντων, εκ των οποίων οι 18 απασχολούνται στην ελληνική επικράτεια και 15 στον υπόλοιπο κόσμο. Επιπλέον, απασχολούνται 22 τεχνικοί και 31 άτομα διοικητικού προσωπικού που υποστηρίζουν συσυνολική λειτουργία του οργανισμού. Εκτός από την προαναφερθείσα δομή, ο Ελληνικός Νηογνώμονας αντιπροσωπεύεται σε λιμάνια μεγάλης σημασίας παγκοσμίως από επιθεωρητές άλλων νηογνωμόνων κατόπιν συμφωνίας.

### **Προβλήματα του Ελληνικού Νηογνώμονα – Προοπτικές**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αφού εξάντλησε όλες τις προθεσμίες και μετά από πολλές προειδοποιήσεις αφαίρεσε από τον οργανισμό τη δυνατότητα να εκδίδει πιστοποιητικά ασφαλείας για όλα τα πλοία των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εντολή είχε ισχύ από τις 4 Αυγούστου 2008. Αιτία αυτής της ενέργειας, υπήρξε το γεγονός ότι ο Ελληνικός Νηογνώμονας δε συμμορφώθηκε με τις υποδείξεις της Κομισιόν που έγιναν πριν ένα χρόνο και αφορούσε την πρόσληψη 120 μόνιμων επιθεωρητών αποκλειστικής απασχόλησης.

Επίσης, η εταιρεία αδυνατούσε να παρακολουθήσει τη ναυπήγηση των πλοίων, με αποτέλεσμα να υπάρχει ακόμη ένα σημαντικό ποιοτικό χαρακτηριστικό που δεν μπορούσε να επικαλεστεί για να διατηρήσει την εμπιστοσύνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος, ένας ογκωδέστατος φάκελος μεταφέρθηκε από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας στην Εισαγγελία Πειραιά με σειρά παρατηρήσεων, παρατυπιών και παραλήψεων που διαπιστώθηκαν σε βάρος του Ελληνικού Νηογνώμονα αλλά και επιπλήξεων που δέχτηκε τόσο από τον τότε Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και από τον Γενικό Γραμματέα και από υπηρεσιακούς παράγοντες.

Τα εμπορικά πλοία της Κύπρου και της Μάλτας που βρίσκονταν στην κλάση του Ελληνικού Νηογνώμονα είχαν ένα χρόνο προθεσμία για να ενταχθούν σε νέο οργανισμό ενώ αμέσως μετά τη λήξη ισχύος του πιστοποιητικού τους όφειλαν και πάλι να αναζητήσουν έγκυρο

νηογνώμονα ώστε να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους. Ανάλογη ήταν και η ευθύνη των ελληνικών επιβατηγών, τουριστικών και εμπορικών πλοίων. Σχετικά με τα ακτοπλοϊκά πλοία της Ελλάδας, οι τρεις μεγάλες εταιρείες ANEK Lines, Minoan Lines και Blue Star Ferries ανέμεναν αυτήν την εξέλιξη και είχαν μεταφέρει τα πλοία τους σε άλλους νηογνώμονες.

Στις 30 Μαρτίου 2009 δόθηκε 17μηνη παράταση στον Ελληνικό Νηογνώμονα προκειμένου να βελτιώσει τις υποδομές και την απόδοσή του στα θέματα μηχανογράφησης, εκπαίδευσης και κανονισμών. Στις επιθεωρήσεις που υποβλήθηκε ο Ελληνικός Νηογνώμονας μέσα στο 17μηνο διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρξε ικανοποιητική εξέλιξη και έτσι στις 31 Αυγούστου 2010 τερματίστηκε η δυνατότητα της έκδοσης πιστοποιητικών για τα ελληνικά πλοία και για τα πλοία που είναι καταγεγραμμένα σε κοινοτικά νηολόγια. Τα πλοία που βρίσκονταν στην κλάση του Ελληνικού Νηογνώμονα έπρεπε να αναζητήσουν άλλους νηογνώμονες προκειμένου να τους επιτρέπεται ο απόπλους και η εκτέλεση πλόων για τα εμπορικά πλοία και για τα επιβατικά πλοία.

Σύμφωνα με οδηγίες που έλαβε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη επισημαινόταν ότι δεν μπορούσε στο εξής να δέχεται πιστοποιητικά που επρόκειτο να εκδοθούν από τον Ελληνικό Νηογνώμονα, ενώ όσα είχαν ήδη εκδοθεί θα εξακολουθούσαν να γίνονται δεκτά μέχρι και την 28.02.2011. Κατά συνέπεια, το Λιμενικό Σώμα ενημέρωσε τον Ελληνικό Νηογνώμονα ότι αυτός όφειλε να ενημερώσει τους πελάτες του για τις προαναφερθείσες εξελίξεις, ενώ στο εξής παρακολουθείτο στενά η τήρηση του αποκλεισμού του Ελληνικού Νηογνώμονα από την έκδοση πιστοποιητικών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη Θαλάσσια Ασφάλεια αφαίρεσε από τον Ελληνικό Νηογνώμονα τη δυνατότητα να επιθεωρεί και να εκδίδει πιστοποιητικά στα σκάφη αναψυχής, δημιουργώντας έτσι νέα δεδομένα σε περίπου 3.500 γιοτ.

Από το 2007 και μετά ο Ελληνικός Νηογνώμονας δεν έχει υποστεί σοβαρές υλικές ζημιές, ναυτικά ατυχήματα, απώλειες ζωής και περιουσίας καθώς και ρύπανση θαλάσσης. Βάσει της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας οι διεθνείς δείκτες ποιότητας και ασφάλειας πρέπει να αναφέρονται στα στοιχεία του Paris Memorandum, δηλαδή στις στατιστικές κρατήσεις πλοίων που ελέγχονται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας με βάση αυτά τα στοιχεία κατέγραψε μία σημαντική βελτίωση στους δείκτες ποιότητας και ασφάλειας για το 2009 και για το 2010 δεν είχε καταγραφεί καμία κράτηση σε πλοίο που ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε την ευθύνη.

Στις αρχές Οκτωβρίου 2011, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων σε νέο έλεγχο που διενήργησε προς τον Ελληνικό Νηογνώμονα δε βρήκε κανένα πρόβλημα και δε διατύπωσε καμία παρατήρηση. Σήμερα ο Ελληνικός Νηογνώμονας μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας για πλοία εθνικής νομοθεσίας έως 500 κόρους, ενώ δε μπορεί για τα πλοία που υπάγονται σε ευρωπαϊκούς κανονισμούς, λόγω της άρσης της αναγνώρισής του από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 30/08/2010.

Τέλος, ο βρετανικός νηογνώμονας Lloyd's Register of Shipping μέσω της θυγατρικής του στην Ελλάδα Hellenic Lloyd's S.A. έκανε πρόταση συνεργασίας και βοήθειας προς τον Ελληνικό Νηογνώμονα 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 δίνεται 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.

Η Hellenic Lloyd's S.A. 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. Από την πλευρά του ο Ελληνικός Νηογνώμονας αναφέρει ότι η συνεργασία στοχεύει στην προοπτική της ικανοποίησης όλων των σύγχρονων απαιτήσεων που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι παγκόσμιοι οργανισμοί.

## **BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

- Αθανασίου, Λ. (1999), Έργο και Ευθύνη των Νηογνομόνων, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα
- Αντάπασης, Α. Μ. (1992), Θαλάσσια Αρωγή και Διάσωση 1, Πηγές και Έννοια, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα, Κομοτηνή
- Αποστολόπουλος, Γ. (Νοέμβριος 1994), Το Εσθονία και η ασφάλεια των επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων, Ναυτικά Χρονικά, αρ. 1408/1/67
- Αχής, Χ. (1965), Θαλασσία Ασφάλισης, Αθήνα
- Δουμάνης, Δ. (1987), Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα: κωδικοποιημένο κείμενο της σύμβασης SOLAS 1974 του πρωτοκόλλου 1978 της SOLAS 1978 και των τροποποιήσεων 1981 και 1983 της SOLAS, εκδ. Σταυριδάκης Εμμ., Πειραιάς
- Θεοδωρόπουλος, Σ. (1998), Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Εισήγηση στο 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών- «Safety of Maritime Transport», Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- Κιάντος, Β. (1972), Η θαλασσία ασφάλισης του φορτίου: Εισαγωγικά γνώσεις, Σύνοψις και Μορφαί της συμβάσεως. Υποχρεώσεις και βάρη των μερών, εκδόσεις Αφοί Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη – Αθήνα
- Μητρόπουλος, Ε. (1971), Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, εκδ. Αφοι Λιόντη,
- Παζαρζής, Μ. Ναυτασφαλίσεις, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς, 2005
- Παζαρζής, Μ. Ναυτασφαλίσεις, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς, 2010
- Παζαρζής, Μ. (2002), «Η Ιστορία της Θαλάσσιας Ασφάλισης από την Αρχαιότητα μέχρι το 17ο αιώνα», Επιστημονική Επετηρίδα Πανεπιστημίου Πειραιώς, Τιμητικός τόμος για την καθηγήτρια Λίτσα Νικολάου – Σμοκοβίτη

- Ράικος, Δ. (2005), Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στην εμπορική ναυτιλία – ανάλυση, (Διπλωματική Εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς
- Συρίγας, Ο. (1971), Αρχαί και Πρακτική της Θαλασσοσφαλίσεως, εκδ. Σταυριδάκης Εμμ. Ν., Πειραιάς
- Χατζάκης, Ν. (1998), Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, Ναυτασφάλιση, Ναύλωση-Φορτωτική, Εκδόσεις Καλέντης, Αθήνα

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## Ξένη Βιβλιογραφία

- Anderson, P. (1999), *The Mariner's Guide to Marine Insurance*, The Nautical Institute, London
- Bayley, W.D. (1978), *Supertanker creates Superdisaster*, Safety at Sea International, United Kingdom
- Brunings, C.K. and Stender E.G. (1990), *Operations Safety and Environment Protection in Seaports, Vol.1, Port Management Textbook*, ISL, Bremen
- Confederation of British Industry (1990), "Developing a safety culture", Confederation of British Industry, London
- Guerrero, Jose A., *Marine Cargo Insurance: Adjusting, Claims Administration, History*, Witherby & Co. Ltd., London, 2003.
- International Maritime Organization, *International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention*, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, London, 1978
- Lemon, R., *Allocation of marine risks: an overview of the marine insurance package in Tulane Law Review* Vo. 81 (2006-2007) 1467- 1497
- Madge, Tim, *Marine Insurance Clauses*, 4th edition, Informa Law, London, 2005
- Netherlands Ministry of Transport/Public Works and Water Management: "Safety: A question of Good Management", Sept. 1996
- O'May, Donald and Hill Julian, *Marine Insurance: Law and Policy*, Sweet & Maxwell Ltd., London, 1993.
- Parks, Alex L., *Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Cornell Maritime Press/Tidewater Publishing, Delaware-United States, 1987.
- Rose Francis D., *Marine Insurance: Law and Practice*, Informa Law, London, 2004.
- Smith Hance, D., *Shipping, Safety and the Environment: A post - Donaldson analysis*, *Marine Policy Journal*, Vol. 19, Issue 6, Butterworth-Heinemann Ltd., London, 1995

- Vlachos, Georgios P. and Nikolaidis, Emmanouil, Analysis of Primary Causes Concerning Shipping Safety - Owner's and Ship master's point of view, presentation in the Annual Conference of International Association of Maritime Economists - IAME, Panama 2002

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Ιστοσελίδες

- American Bureau of Shipping, [www.eagle.org](http://www.eagle.org) (τελευταία επίσκεψη: 15/10/2014)
- Class NK, [www.classnk.or.jp](http://www.classnk.or.jp) (τελευταία επίσκεψη: 16/10/2014)
- Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd, [www.dnvgl.com](http://www.dnvgl.com) (τελευταία επίσκεψη: 25/10/2014)
- Hellenic Register of Shipping, [www.hrs.gr](http://www.hrs.gr) (τελευταία επίσκεψη: 26/10/2014)
- International Maritime Organization, [www.imo.org](http://www.imo.org) (τελευταία επίσκεψη: 14/10/2014)
- International Associations of Classification Societies, [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk) (τελευταία επίσκεψη: 17/10/2014)
- International Union of Marine Insurance, [www.iumi.com](http://www.iumi.com) (τελευταία επίσκεψη: 13/10/2014)
- Lloyd's List, [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com) (τελευταία επίσκεψη: 20/10/2014)
- Lloyd's Register, [www.lr.org](http://www.lr.org) (τελευταία επίσκεψη: 26/10/2014)
- Registro Italiano Navale, [www.rina.org](http://www.rina.org) (τελευταία επίσκεψη: 20/10/2014)
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea – UNCITRAL 1978, [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org) (τελευταία επίσκεψη: 18/10/2014)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### Α. Περιοδική Επιθεώρηση Νηογνώμονα

## 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"> <li>• Immediately above the inner bottom and immediately above the tween decks, as applicable.</li> <li>• Mid-height of the bulkheads for holds without tween decks.</li> <li>• Immediately below the main deck plating and tween deck plating.</li> </ul>			

**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.
<p><b>NOTES:</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>			

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

Tank <sup>1),2),3)</sup>	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 <sup>4)</sup>	One Half minimum <sup>2 4)</sup>
Lube oil	None	None	None	One
Fresh Water	None	One	All	All
<p>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.</p>				

## Β. Απαιτούμενα δικαιολογητικά

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION  
4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7735 7611  
Fax: 020 7587 3210



IMO

*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:\CIRC\FAL\02\87.doc

**Γ. Έλεγχος από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων**

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

**1. ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ  
ΤΑΚΤΙΚΟΣ Η ΕΚΤΑΚΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ Α.Ο.**

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ Α.Ο.

ΜΗΝΟΣ:..... ΕΤΟΥΣ:.....

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS)	<input type="checkbox"/>
BUREAU VERITAS (BV)	<input type="checkbox"/>
DET NORSKE VERITAS (DNV)	<input type="checkbox"/>
GERMANISCHER LLOYD (GL)	<input type="checkbox"/>
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING (HRS)	<input type="checkbox"/>
KOREAN REGISTER (KR)	<input type="checkbox"/>
LLOYD'S REGISTER (LR)	<input type="checkbox"/>
CLASSNK (NK)	<input type="checkbox"/>
REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA)	<input type="checkbox"/>
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING (RS)	<input type="checkbox"/>
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY (CCS)	<input type="checkbox"/>
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ (AUDIT)</b>	
ΕΙΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ:	
ΤΟΠΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ:	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ:	
<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ (AUDIT)</b>	

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ (FINDINGS).....

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ (OBSERVATIONS).....

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΩΝ (NON CONFORMITIES).....

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΩΝ (MAJOR NON CONFORMITIES).....

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ:

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

**2. ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ  
ΤΑΚΤΙΚΟΣ Η ΕΚΤΑΚΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ Α.Ο.**

ΚΕΕΠ/ΔΚΕΟ/ΔΟΝ

E-27-07/2

**AUDIT FORM  
ΕΝΤΥΠΟ ΕΛΕΓΧΟΥ**

RECOGNIZED ORGANIZATION ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	R.O. PREMISES ΤΟΠΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ	DATE ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	FINDINGS ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟΤΗΤΕΣ (N.C./Obs. No. ....)		
			M-NC ΜΕΙΖΟΝ ΜΗ ΣΥΜ. <input type="checkbox"/>	NC ΜΗ ΣΥΜ. <input type="checkbox"/>	Obs ΠΑΡ <input type="checkbox"/>



FINDING DESCRIPTION ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΥΡΗΜΑΤΟΣ	QSCS para. UR No. PRNo.
	LEGISLATION: ..... ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ: .....
	PLACE OF FINDING ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΟΣ
	DOCUMENTATION ΥΛΙΚΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
	AUDITOR ΕΛΕΓΚΤΗΣ
	LEAD AUDITOR ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΕΛΕΓΚΤΗΣ
CORRECTIVE ACTION ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΥΡΗΜΑΤΟΣ	REPRESENTATIVE R.O. (NAME / SIGNATURE) ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΛΟ (ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ / ΥΠΟΓΡΑΦΗ)
	DEADLINE OF C.A. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
	ACCEPTANCE OF CORRECTIVE ACTIONS ΑΠΟΔΟΧΗ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ <input type="checkbox"/> YES/ ΝΑΙ <input type="checkbox"/> NO/ ΟΧΙ


	DATE OF SUBMISSION OF CORRECTIVE ACTIONS ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΤΕΚΜΗΡΙΟ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
	CLOSING OF CASE ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΥΠΟΘΕΣΗΣ <input type="checkbox"/> YES/ ΝΑΙ <input type="checkbox"/> NO/ ΟΧΙ
	NECESSITY FOR REASSESSMENT ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΕΛΕΓΧΟΥ <input type="checkbox"/> YES/ ΝΑΙ <input type="checkbox"/> NO/ ΟΧΙ
PREVENTIVE ACTION ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ	NAME / SIGNATURE OF AUDITOR ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ / ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΕΛΕΓΚΤΟΥ
	NAME / SIGNATURE OF LEAD AUDITOR ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ / ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΕΛΕΓΚΤΟΥ
	DATE OF PREVENTIVE ACTION ENFORCEMENT ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

<sup>(1)</sup> **OBSERVATION – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:** Έλλειψη ή αντικανονικότητα που διαπιστώνεται κατά την διάρκεια του ελέγχου (audit) του συστήματος διαχείρισης ποιότητας του Οργανισμού και τεκμηριώνεται από αντικειμενικά στοιχεία. Απαιτείται διορθωτική ενέργεια εντός προθεσμίας.

<sup>(2)</sup> **NON CONFORMITY – ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ:** Αντικειμενική μαρτυρία κατά την διάρκεια audit ή VCA για τη μη εκπλήρωση συγκεκριμένης απαίτησης η οποία συνιστά απειλή για την ασφάλεια των πλοίων ή την πρόκληση ρύπανσης από πλοία, και απαιτεί άμεση διορθωτική ενέργεια και ανάληψη προληπτικών ενεργειών. Συνιστά λόγο να κινηθεί η διαδικασία επιβολής κυρώσεων βάσει του άρθρου .....<sup>(3)</sup> **MAJOR NON CONFORMITY – ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ:** Συνιστά λόγο της συνολικής αξιολόγησης των επιδόσεων του Οργανισμού και ενημέρωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

**Δ. Certificate of Classification από επιλεγμένους νηογνώμονες**

Certificate No.: 7805148-955726-001



**AMERICAN BUREAU OF SHIPPING**

CHARTERED  
1862

NUMBER  
7805148

**CERTIFICATE OF CLASSIFICATION**

*Description* BULK CARRIER

*Dimensions, Length* 155.445 m      *Beam* 22.86 m      *Depth* 13.5606 m

*Tonnage, Gross* 13664      *Net* 8395

*Owner* .


*Shipbuilder* ISHIKAWAJIMA-HARIMA HEAVY IND. CO.

*Engine Builder* ISHIKAWAJIMA-HARIMA HEAVY INDUSTRIES CO.,LTD.


*Year of Build* 1978      *Hull Number* 2648

*This is to certify that the above has been surveyed in accordance with the Rules of this Bureau and entered in the Record with the Class*  
**▲A1, Bulk Carrier, ▲AMS**


22 February 2008  
Issue Date



Chief Surveyor




30 April 2012  
Expiration Date



Assistant Secretary

**NOTE:** This certificate evidences compliance with one or more of the Rules, Guides, standards or other criteria of American Bureau of Shipping and is issued solely for the use of the Bureau, its committees, its clients or other authorized entities. The certificate does not constitute any representation or warranty that the vessel, structure, item of material, equipment or machinery or any other items covered by this certificate has met one or more of the Rules of American Bureau of Shipping. The certificate is governed by the terms and conditions on the reverse side hereof, and controlled by the Rules and standards of American Bureau of Shipping. This certificate remains the sole property of ABS.

PAGE 1 OF 4





**BUREAU  
VERITAS**

INTERNATIONAL REGISTER FOR CLASSIFICATION OF SHIPS  
ESTABLISHED 1828.  
REGISTRO INTERNACIONAL DE CLASIFICACION DE BUQUES  
FUNDADO EN 1828

**HULL ANNEX TO CERTIFICATE OF CLASSIFICATION  
ANEXO CASCO AL CERTIFICADO DE CLASIFICACION**

ANNEX No :  
ANEJO N°  
NAME OF SHIP :  
*Nombre del Buque*  
Register No :  
*N° de Registro*

ADDITIONAL INFORMATION CONCERNING THE SHIP  
INFORMACION ADICIONAL CONCERNIENTE AL BUQUE

Gross Tonnage :  
*Arqueo Bruto*  
Net Tonnage :  
*Arqueo Neto*  
Built at :  
*Construido en*  
By  
*Por*

In  
En

ADDITIONAL INFORMATION CONCERNING HULL CLASSIFICATION SURVEYS  
INFORMACION ADICIONAL CONCERNIENTE A LAS VISITAS DE CLASIFICACION DEL CASCO

The hull has been submitted to class renewal survey  
*El casco ha sido sometido a la visita de renovacion de clase*

In  
En

At:  
En

Survey for postponement of class renewal survey  
survey until  
*Visita para prorroga de la visita de renovacion de  
clase hasta el*

At:  
En

At/Expedido en

By Order of the Secretary  
*Por Orden del Secretario*

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



# TÜRK LOYDU

## KLAS SERTİFİKASI CERTIFICATE OF CLASS

Sertifika No: 050710-6  
Certificate No

TL No : G-0791  
TL Id No

IMO No : 9187978  
IMO No.

Kayıt Limanı / No :  
Port of Registry / No ISTANBUL

Bayrak :  
Flag TURKEY

Çağrı İşareti:  
Call Sign TCCF 3

Armator:  
Owner

İnşaat Tersanesi :  
Shipyard YAKUP KAÇARANI İOĞLU SHIPYARD / TUZLA - ISTANBUL

Ana Makina :  
Main Engine SKL 8NVD 48A-2U 864 Kw 375 Rpm

Ornurma Tarihi :  
Keel Laying Date 01.11.1997

Denize İndirme Tarihi:  
Launching Date 07.1998

Tadilat Tarihi :  
Conversion Date 11.1998

Tamamlama Tarihi:  
Completion Date 07.1998

Yukarıda adı geçen gemi Tekne, Makina ve Elektrik Donatılarının sömreyen Türk Loydu Kurallarına göre yapılarak aşağıda belirtilen klas işareti ile Türk Loydu klasına alınmıştır.  
This is to certify that the hull, machinery and electrical installations of the above mentioned vessel has been surveyed in accordance with Türk Loydu's Rules and has been assigned the class with the following Character of Class

+ IA5 GENERAL CARGO  
[+] M

Klas periyodu başlangıcı :  
Period of Class running from 08.2008

Sertifikanın geçerlilik süresi:  
This Certificate is valid until 30.07.2013

Öngörülen sömreyelerin zamanında yerine getirilmesi şartıyla  
provided that prescribed surveys are effected by their due dates

Veriş tarihi, yer:  
Issue date, place 05.07.2010, ISTANBUL



Şevki BAKIRCI  
General Manager

TÜRK LOYDU

R. TANSEL TİMUR  
Head of Marine Division

(\*NOT : Burge için tanınmış olan klas muafiyetleri ve/veya operasyonel kısıtlamalar için arka sayfaya bakınız. (Klas Sertifikası Eki)  
(\*NOTE : See verso for the class exemptions and/or the operational limitations given to this vessel. (Appendix to Certificate of Class)

### ÖNEMLİ KLAS İSTEKLERİ / IMPORTANT CLASS REQUIREMENTS

- 1) Bu Sertifika Ek sayfası ile birlikte ve Türk Loydu sömreyerince sömrey onaylarının yapılması şartıyla geçerlidir. Türk Loydu Klaslama ve Sömreyer Kurallarının son revizyonu geçerlidir.  
This Certificate of Class is valid only in connection with the Appendix and all endorsements made by Surveyors to Türk Loydu on endorsement page. The latest edition of the Classification and Surveys Rules of Türk Loydu is applicable.
- 2) Türk Loydu Kuralları'na göre; eğer klas yenileme sömreyi süresi içerisinde tamamlanmamış veya sömrey devam etmiyor ise, eğer klas yıllık veya klas ara sömreyeri yapılmaması gereken son tarihlerinden itibaren 3 ay içerisinde bitirilmemiş ise, eğer klas kusurları belirlenmiş olan süre içerisinde giderilmemiş veya ertelenmemiş ise geminin klası askıya alır ve bu sertifika geçersiz hale gelir. Klasın askıya alınması durumunda yetkili Bayrak Devleti idaresine bilgi verilecektir.

According to Türk Loydu Rules the class will be suspended and this certificate becomes invalid; if Class Renewal surveys have not been completed or are not in progress by the due dates; if the Annual or Intermediate Surveys are not completed 3 months after their due date; if a Class Recommendation is not dealt with or postponed by the assigned due date. Any suspension of class will have to be reported to the vessel's competent Flag State Authority.

**E. Διάφορα Certificates των νηογνωμόνων**



**PROVISIONAL**

Cert. No. : PA20/194

**INTERNATIONAL NAVAL SURVEYS BUREAU (INSB)**

**CERTIFICATE OF CLASS  
HULL MACHINERY AND EQUIPMENT**

NAME OF VESSEL	_____	IMO NUMBER	_____
TYPE OF VESSEL	<u>BULK CARRIER</u>	I.N.S.B. NUMBER	<u>3186</u>
FLAG	<u>REPUBLIC OF PANAMA</u>	PORT OF REGISTRY	<u>PANAMA</u>
OFFICIAL NO	<u>34864-PEXT</u>	CALL SIGN	<u>3 E H B 4</u>
G.T.	<u>19031</u>	N.T.	<u>9338</u>
BUILT BY	<u>HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES</u>	BUILT AT	<u>ULSAN - KOREA</u>
YEAR OF BUILT	<u>1980</u>	NUMBER OF MAIN ENGINES	<u>ONE ( 1 )</u>
TYPE OF MAIN ENGINES	<u>DIESEL</u>	TOTAL POWER	<u>12000 BHP</u>
TYPE AND PERIODICITY OF PROPELLER SHAFT (S)	<u>ONE (1), OIL LUBRICATED - FIVE (5) YEARS</u>		

The INTERNATIONAL NAVAL SURVEYS BUREAU - I.N.S.B.

Certifies that the above described vessel has been surveyed by Surveyors to this Society at CHITTAGONG - BANGLADESH on 28TH SEPTEMBER 2006 who reported that the said vessel is in a fit and efficient condition in accordance with the International Naval Surveys Bureau - I.N.S.B. Rules and Regulations and that she has been assigned the class of:

⚓ H/M - 100 - A - E - BULK CARRIER - E.S.P.

This certificate is valid until the 27TH day of MAY 2007

subject to periodical and occasional surveys in accordance with the INSB Rules and Regulations for the Classification of Ships.

issued at PIRAEUS - GREECE on the 07TH day of MARCH 2007

The Attending Surveyor

S. Hossain



of the International Naval Surveys Bureau - I.N.S.B.

Ch. Efsthathiou / Technical Director

Date of Last Docking Survey 08TH APRIL 2005

I.N.S.B. uses every endeavour to ensure that all its services function with every possible attention and accuracy. Nevertheless, this Society cannot be held responsible for any mistake, error or omission in any report or certificate issued by its Surveyors. The same applies to the Register Book issued, and to every relative publication. Similarly, I.N.S.B. cannot be held responsible for any negligence, omission, error of judgement of their Surveyors, Representatives and Technical Advisors.

Form No. 7154-20

Certificate No. : HDOTG-0004-14

KOREAN REGISTER OF SHIPPING



## Approval of Service Supplier

*This is to certify that*

**ARIES MARINE & ENG. SERVICES**

P.O.BOX 24496, SHARJAH, U.A.E.


*is granted acceptance for*

Service Suppliers Engaged in Servicing of  
THICKNESS MEASUREMENTS of structural material of classed  
vessels in accordance with Rules and Regulations of this Society.

*This certificate is valid until 18 April 2017*

Issued Date : 13 March 2014



  
General Manager  
Survey Team

*NOTICE : This certificate is subject to the terms and conditions overleaf which form part of this certificate.*



**RINA**

RINA  
Via Corsica, 12 -  
16128 Genova  
Tel. +39 010 53851  
Fax +39 010 5351000

**CERTIFICATE OF APPROVAL  
OF SERVICE SUPPLIER**

**CERTIFICATE NO. 2013/WE/203/01**

*This is to certify that*

**ARIES MARINE & ENGINEERING SERVICES**

P.O. Box 24496  
SHARJAH UNITED ARAB EMIRATES

*Has been approved in compliance with the  
RINA "RULES FOR THE CERTIFICATION OF SERVICE SUPPLIERS"  
for the supply of the following services to ships and other units classed by RINA;*

**A - Thickness measurements on ships**

*Issued in Dubai on*  
28/04/2013

*This Certificate is valid from the date of the initial audit until*  
27/04/2016

*This certificate consists of this sheet plus an attachment*

RINA

Konstantinos Papalexopoulos







Certificate No. MLC-DMLC-SRPSP-112

**STATEMENT OF COMPLIANCE  
WITH  
THE MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006  
OF  
SEAFARER RECRUITMENT AND PLACEMENT SERVICES PROVIDERS**

*(Note: This Statement shall have a declaration of Maritime Labour Compliance attached)*

**M.K.T MARINE COMPANY LIMITED**

ISO 9001:2008 Registration No. : ClassNK 14-677

Location : No.(8) (2<sup>nd</sup> Floor), Myanung Gyi Street, Yae Kyaw,  
Pazuntaung Township, Yangon, Myanmar

**THIS IS TO CERTIFY:**

1. That the above mentioned organization's Quality Management System has been assessed and verified to be in conformance with the ClassNK Standards for Seafarer Recruitment and Placement Service Providers.
2. That the above mentioned organization has been assessed and verified to be in compliance with the applicable requirement of the MLC 2006 and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.


This Statement is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at Tokyo, on 14 April, 2014 is attached.

Completion date of verification and comprehensive initial assessment on which this Statement is based was 14 April, 2014.

This Statement is valid until 18 June, 2017.

Issued at Tokyo, JAPAN

Date of issue 19 June, 2014

  
N. Kimura, General Manager  
Certification Service Department  
NIPPON KAIJI KYOKAI



Form MLC-SOC (2011)

**MARINE DIVISION**  
17 Bis Place des Reflets - La Défense 2  
92400 Courbovois - France  
Tel. 33 1 42 91 53 48  
Fax 33 1 42 91 28 94



**Certificate number**  
**SMS.W.II/53322/B.0**



## **RECOGNITION**

**of a Service Supplier**

**for Radio-Communication Equipment**

**Electro-Tech, Inc.**

**Company address :**

3108 20th Street, Metairie, LA 70002 (UNITED STATES OF AMERICA)

**Scope of the recognition** (as per list included in the attached Schedule of Recognition) :  
New and existing GMDSS installations.

The undersigned Society Surveyor has performed, at the Company's request and in pursuance of IMO Resolution A.789(19) section 2, Module 2 J, an assessment of the facilities, organisational structure and procedures of the said Service Supplier, in compliance with the relevant requirements of the Society Rule Note NR320 Chapter 5, Annex 7 inclusive.

The facilities, organisational structure and procedures were found suitable for the servicing of the equipment described in the attached Schedule of Recognition.

**The Recognition is valid until : 02/26/2011**

At **PORT EVERGLADES CENTRE (UNITED STATES OF AMERICA)**

On : **06/15/2007**



For BUREAU VERITAS

*Flavio Rosas*  
Flavio Rosas

This certificate is delivered in compliance with the latest applicable Rules and within the scope of the General Conditions of BUREAU VERITAS Marine Division. Any Person not a party to the contract pursuant to which this document is delivered may not assert a claim against BUREAU VERITAS for any liability arising out of errors or omissions which may be contained in said document, or for errors of judgment, fault or negligence committed by personnel of the Society or of its Agents in establishment or issuance of this document, and in connection with any activities for which it may provide.

BV Mod Ad.E 1536 (03/01)



RINA

RINA Società per  
azioni  
Gruppo REGISTRO  
ITALIANO NAVALE  
Via Corsica, 12 -  
16126 Genova  
Tel. +39 010 53851  
Fax +39 010 5351000



**CERTIFICATE OF APPROVAL  
OF SERVICE SUPPLIER**

**CERTIFICATE NO. 2009/XF/01/445**

*This is to certify that*

**UAB HARBORT KLAIPEDA**

S. DAUKANTO 27-1  
KLAIPEDA LITHUANIA

*Has been approved in compliance with the  
RINA "RULES FOR THE CERTIFICATION OF SERVICE SUPPLIERS"  
for the supply of the following services to ships and other units classed by RINA:*

**A - Thickness measurements on ships**

*Issued in Helsinki on*  
23/11/2009

*This Certificate is valid from the date of the initial audit until*  
05/11/2012

*This certificate consists of this sheet plus an attachment*

RINA

  
Pino Spadafora



# CERTIFICATE

The Germanischer Lloyd Certification GmbH, 20459 Hamburg,  
herewith certifies that the company

## JAMBO Ltd.

20, Atanas Moskov Str., BG-9009 Varna

has established and maintains a Quality Management System relevant for

Inspection, survey, maintenance and test of portable and fixed fire extinguishing equipment and systems.  
Inspection, survey, maintenance and test of fire detection and alarm equipment and systems.  
Inspection, survey, maintenance and test of self contained air breathing apparatuses.  
Inspection, survey, maintenance and test of gas cylinders (all types).  
Mounting and maintenance of fire extinguishing, fire detection and fire alarm systems/installations.  
Inspection, survey, maintenance and test of life saving equipment - lifebuoy, lifejacket, child's lifejacket, inflatable lifejacket, immersion suit, protective suite, thermal protective aid.  
Technical shiphandler.  
Refilling and marketing of industrial gases.  
Annual inspection, survey and maintenance of liferafts.  
Periodical inspection, servicing and maintenance of lifeboats and rescue boats, launching and recovery appliances and on-load release gear.

Germanischer Lloyd Certification GmbH has audited the company. Evidence was provided that the Quality Management System fulfills the requirements of the following standard:

## ISO 9001:2008

The validity of this certificate is subject to the company applying and maintaining its Quality Management System in accordance with the standard indicated. This will be monitored by Germanischer Lloyd Certification GmbH.

The certificate is valid until 28.06.2012  
Hamburg, 08.06.2009

Certificate No. **QS-3898 HH**



TGA-ZM-07-91-00

(Daniel Savu)

(Simona Mitroi)



Certificate No: MNDE/2013/5422  
Date of Issue: 11 July 2013  
Issue Office: London  
LR File Ref: MNDE/40796

## Lloyd's Register Approved Service Supplier

This is to Certify:

**Aries Marine & Engineering Services**  
**20th Floor**  
**Tower 400**  
**Sharjah**  
**United Arab Emirates**

has been assessed and approved in accordance with the requirements of *Lloyd's Register Approval for Thickness Measurement of Hull Structure* as a service supplier for the provision of

### Thickness Measurements of Hull Structure

made in accordance with LR's relevant Rules and Regulations for Classification as amended from time to time. The thickness measurements may be used by the surveyors or shipowners' representatives when making decisions affecting classification, statutory certification or the operation of the ship.

Personnel Authorised to carry out Thickness Measurement Survey's pertinent to this approval are listed on page 2 of 2.

The approval is conditional upon the firm maintaining the audited scheme and notifying Lloyd's Register of any significant changes in personnel, equipment or procedures.

This certificate is issued to the above firm and is valid until the date given below.

Expiry Date: 19 June 2016

**P Mathesan**

Senior Specialist to Lloyd's Register EMEA  
A subsidiary of the Lloyd's Register Group Limited

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.





# БЪЛГАРСКИ КОРАБЕН РЕГИСТЪР

Варна 9000, ул. Панаяурище 17

17, Panayurishie Str., Varna 9000, Bulgaria

## BULGARIAN REGISTER OF SHIPPING

№. 36-1-223/10

### СВИДЕТЕЛСТВО

#### за одобряване на фирма

С настоящото Свидетелство БКР удостоверява,  
че фирма

**"ДЖАМБО" ЕООД – гр. Варна**

съгласно изискванията на Правилата на БКР е одобрена да извършва диагностика, ремонт и презареждане на противопожарни системи и пожарогасители на кораби с клас на БКР.

гр. Варна, Дата на издаване: 04.03.2010

Валидност до: 03.03.2013, при ежегодно потвърждаване.

ИЗП. ДИРЕКТОР:



/ инж. В. Фелдманов /

Първо потвърждаване

инспектор на БКР:.....

/ /

дата:.....

Второ потвърждаване

инспектор на БКР:.....

/ /

дата:.....



СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИЗНАНИИ  
RECOGNITION CERTIFICATE

Настоящим удостоверяется, что  
This is to certify that

**MARINE SERVICE, S.L.**  
**GORDILLO N. 9 - 5, 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CANARY ISLAND - SPAIN**

признается Российским морским регистром судоходства как предприятие, производящее указанные в Приложении к настоящему Свидетельству работы в соответствии с требованиями Российского морского регистра судоходства.

is recognized by Russian Maritime Register of Shipping as a Firm performing the works listed in Annex to this Certificate in accordance with the requirements of Russian Maritime Register of Shipping.

Акт освидетельствования № 06.02132.124 от 30.10.2006  
Survey Report No. of

В документах предприятия по результатам выполнения указанных работ должно быть записано:  
The Firm's documents on the results of the above works are to bear the note:

«Работы произведены в соответствии с требованиями Российского морского регистра судоходства.  
«The works have been carried out in accordance with the requirements of Russian Maritime Register of Shipping.

Свидетельство о признании № 06.02133.124 действительно до 30.10.2011 »  
Recognition Certificate No. is valid until »

Настоящее Свидетельство с Приложением действительно до 30.10.2011  
This Certificate with Annex is valid until

при условии подтверждения через каждые 12 месяца(ев).  
subject to confirmation each month(s).

Настоящее Свидетельство о признании теряет силу в случаях, установленных в Правилах технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

This Recognition Certificate becomes invalid in cases stipulated in Rules for the Technical Supervision during Construction of Ships and Manufacture of Shipboard Materials and Products.

Условия применения Свидетельства о признании устанавливаются Соглашением между Российским морским регистром судоходства и предприятием.

The application procedure for this Recognition Certificate is set forth in the relevant Agreement between Russian Maritime Register of Shipping and the Firm.

Дата выдачи 30.10.2006 № 06.02133.124  
Date of issue

Российский морской регистр судоходства  
Russian Maritime Register of Shipping



М.П. (подпись)  
L.S. signature

Лайус В.Е. / Laius V. E.

( фамилия, инициалы )  
name

NIPPON KAIJI KYOKAI



**CERTIFICATE OF APPROVAL**

**FOR FIRMS**

**CARRYING OUT IN-WATER SURVEY OF SHIPS**

Certificate No. : 09IW026

THIS IS TO CERTIFY that

**DIVE-MARINE SERVICES (PTE) LTD**

42 Toh Guan Road East, #01-79 Enterprise Hub, Singapore 608583

is approved as a firm carrying out In-water Survey of ships under the Rules for Approval of Manufacturers and Service Suppliers of the Society.

This certificate is valid until 28 November 2014 subject to periodical surveillance.

Issued at Tokyo on 26 November 2009.

See the conditions on the reverse.

NIPPON KAIJI KYOKAI

(T. Matsui)

Managing Director

**ClassNK**





# DET NORSKE VERITAS

## TYPE APPROVAL CERTIFICATE

CERTIFICATE NO. A-11472  
This Certificate consists of 4 pages

This is to certify that the  
**Flow Sensor**

with type designation(s)  
**CONTOIL® VZF/ VZFA,  
CONTOIL® VZO/ VZOA,  
CONTOIL® DFM System,  
DOMINO ARD**

Manufactured by  
**Aquametro AG**  
THERWIL Switzerland

is found to comply with  
Det Norske Veritas' Rules for Classification of Ships, High Speed & Light Craft and  
Det Norske Veritas' Offshore Standards

### Application

Temperature	Humidity	Vibration	EMC	Enclosure
D	B	B	A	B

Place and date  
Høvik, 2009-10-26  
for DET NORSKE VERITAS AS

Odd Magne Nesbåg  
Head of Section



Local Office  
DNV Essen

This Certificate is valid until  
2012-12-31

Torsten Dzillak  
Surveyor

Notice: This Certificate is subject to terms and conditions overlaid. Any significant change in design or construction may render this Certificate invalid. The validity date relates to the Type Approval Certificate and not to the approval of equipment/systems installed.

If any person suffers loss or damage which is proved to have been caused by any negligent act or omission of Det Norske Veritas, then Det Norske Veritas shall pay compensation to such person for his proved direct loss or damage. However, the compensation shall not exceed an amount equal to ten times the fee charged for the service in question, provided that the maximum compensation shall never exceed USD 2 million. In this provision "Det Norske Veritas" shall mean the Foundation Det Norske Veritas as well as all its subsidiaries, directors, officers, employees, agents and any other acting on behalf of Det Norske Veritas.



# CERTYFIKAT CERTIFICATE

Przyznany organizacji:  
Issued for:

**FINPOL ROHR Sp. z o.o.**

**ul. Nocznickiego 33  
01-918 Warszawa**

Biuro Certyfikacji Systemów Zarządzania Polskiego Rejestru Statków S.A., ul. gen. Józefa Hallera 125, 80-416 Gdańsk, zaświadcza, że System Zarządzania Jakością wyżej wymienionej organizacji został oceniony i stwierdzono jego zgodność z wymaganiami:

Management Systems Certification Bureau of Polish Register of Statutes S.A., ul. gen. Józefa Hallera 125, 80-416 Gdańsk, certifies that the Quality Management System of the above organization has been assessed and found to be in accordance with the requirements of:

**ISO 9001:2008**

Zakres certyfikacji:

**PRODUKCJA I SERWIS RUR PREIZOLOWANYCH**

Scope of certification:

**MANUFACTURE AND SERVICING OF PREINSULATED PIPES**

Wyłączenia: 7.3 Projektowanie i rozwój, 8.2 Walidacja procesów produkcji i dostarczania usług  
Exclusions: 7.3 Design and development, 8.2 Validation of processes for production and service provision

Certyfikat jest ważny do:  
The Certificate is valid until:

**16.07.2015**

W Certyfikacie:  
Certificate No.: **NC- 2160**



AC 014  
QMS



*Papinski*  
Jacek Papinski

Gdańsk, 17.07.2013



POTVRDA O ODOBRENJU USLUŽNE TVRTKE  
CERTIFICATE OF APPROVAL OF THE SERVICE SUPPLIER

Br / No 02-001515/023154

Potvrđuje se da je ova uslužna tvrtka odobrena u skladu s Pravilima za klasifikaciju brodova, Dio 1. – Opći propisi, Odjeljak 4. – Odobrenje proizvođača i uslužnih tvrtki.  
This is to certify that this service supplier is approved on the basis of the Rules for the classification of ships, Part 1 – General Requirements, Chapter 4 – Approval of manufacturers and service suppliers.

TVRTKA:  
FIRM:

luka  marine  
murter-croatia

*Servis i održavanje motornih plovila*

Skračina 6  
22243 MURTER  
HRVATSKA - CROATIA

PODRUČJE ODOBRENJA:  
FIELD OF APPROVAL:


Održavanje, popravak i ugradnja brodskih motora.  
Maintenance, repair and installation of marine engines.

ODOBRENJE VRIJEDI DO:  
APPROVAL IS VALID UNTIL: 2015-09-15

UZ UVJETE NAVEDENE NA POLEDINI  
SUBJECT TO CONDITION OVERLEAF

Mjesto i datum  
Place and date Split, 2011-09-15



  
(Potpis – Signature)  
Goran Begović, dipl.ing.



# Indian Register of Shipping

Certificate No.: 07 WC 103

## CERTIFICATE OF APPROVAL OF WELDING CONSUMABLES FOR USE IN SHIP CONSTRUCTION

**This is to Certify** that the electrode described below has been tested in accordance with the Society's requirements and is being included in the approved list of consumables for Welding in Ship Construction.

**NAME OF MANUFACTURER** : K. M. CROWN WELDING CONSUMABLES  
PVT. LTD.  
DEWAS

**TYPE OF ELECTRODE** : COATED ELECTRODES FOR MANUAL  
ARC WELDING

**TRADE NAME** : CROWN 18

**WELDING POSITION** : ALL POSITIONS

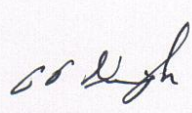
**GRADE** : AWS SFA 5.1/IRS Gr 3Y HHH.

**SIZE (dia.) mm** : 2.5mm to 6.3mm

**CURRENT TYPE** : AC/DC (- ve)



Place : Mumbai  
Date : 20.02.2007

  
**P. P. SINGH**  
Vice President (Classification)

The validity of this certificate is subject to Annual Approval being carried out in **JANUARY** every year and the attachment to this certificate being endorsed by the Society's Surveyors.

*See overleaf for conditions of issue of this Certificate*

Certificate No. : HDOFI-0001-09

한국선급

KOREAN REGISTER OF SHIPPING



## Approval of Service Supplier

*This is to certify that*

**GUILLERMO DOMIN S.R.L & IDP S.A.**

Colombres 2353, Código postal (1605) Munro- Prov. Buenos Aires, Argentina

*is granted acceptance for*

Fire extinguishing equipment and systems

Self Contained Breathing Apparatus

surveys and maintenance on KR classed ships and offshore structures in accordance with the Rules and Regulations of KR.

*This certificate is valid until 08 February 2012*

Issued Date : 09 February 2009

General Manager  
Survey Team

*NOTICE : This certificate is subject to the terms and conditions overleaf which form part of this certificate.*

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ**  
**HELLENIC REGISTER OF SHIPPING**

355/03/AVK

**CERTIFICATE OF APPROVAL FOR THICKNESS**  
**MEASUREMENTS OF HULL STRUCTURE**

This is to certify that: **GLAFCOS MARINE**  
**45, FRAGIADON STR.,**  
**185 37 PIRAEUS**  
**GREECE**

has been assessed in accordance with the requirements of *Hellenic Register of Shipping* for the provision of Ultrasonic thickness measurement services on hull structure.

The assessment comprised a review of items including personnel training and qualification, ultrasonic equipment available and documented system for inspection and reporting. The assessment also included an on board audit of capacity as demonstrated by satisfactory completion of Major Survey.

As a result of the assessment, this firm has been approved to take and report on thickness measurements of hull structures of H.R.S. classed vessels provided that relevant survey will be carried out under the surveillance of the Society's Surveyors. In this respect, upon receipt of an application for thickness measurements, subject firm has to inform accordingly H.R.S. Head Office.

The approval is conditional upon the firm maintaining the assessed organization structure, resources, procedures and work capabilities and notifying H.R.S. of any significant changes of the same and will be valid until the **27 May 2006**.

Piraeus, 28 May 2005

For the **HELLENIC REGISTER OF SHIPPING**



S. Sfyrioulides  
Plan Approval & Engineering  
Division Director

Neither the Society nor any of its affiliated companies, branches, officers, agents, representatives, clerks, deputies nor any member of its staff in general is under any circumstances whatever or from any point of view to be held responsible or liable for any error or for any omission which might occur in the fulfillment of its duties or in any certificate issued by H.R.S. or on its behalf or for any publication or text of H.R.S. or of those acting on its behalf. The opinions expressed by H.R.S. through the assignment of its class to ships or other acts inherent to its functions cannot form the subject of any suit against H.R.S. The certificate of class is issued on the basis of the requirements and conditions as specified in H.R.S. rules of which the interested party has acquired full knowledge, accepting them unconditionally. The certificate of class or any other certificates or documents in general, issued by the Society or on its behalf, are liable to be invalidated whenever the actual condition of the ship, or installation, or appliances, or in general, parts concerned are found to differ from that on which the issue of said documents was based.

FORM: W/A3/T001/F11(0498)



中国船级社  
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY

格式 CP305  
Form

付本

编号 No. WZP04190019

船用产品证书  
CERTIFICATE FOR MARINE PRODUCT

兹证明

THIS IS TO CERTIFY that

应黄工机械有限公司的申请，下列署名验船师于 2004 年 3 月 4 日在该公司对下列产品进行了检验和试验，结果符合批准图纸（图纸批准号：SHA02190489-2）的相关要求。

产品明细

产品名称	型号规格	产品编号	额定转速	公称流量	额定压力
螺杆泵	2HM2500-112M <sub>1</sub> W <sub>1</sub>	040287	1450r/min	200M <sup>3</sup> /h	1.0MPa
螺杆泵	2HM1400-75M <sub>1</sub> W <sub>1</sub>	040288	1450r/min	110M <sup>3</sup> /h	1.0MPa

检验试验项目与结果:

- |            |    |
|------------|----|
| 1, 外观、结构检查 | 合格 |
| 2, 空载试验    | 合格 |
| 3, 满载试验    | 合格 |
| 4, 运转性能试验  | 合格 |
| 5, 安全阀试验   | 合格 |

铭牌 上标有  
is stamped with



并在产品合格证上作相应的签署

发证日期  
Date of issue

2004 年 3 月 8 日  
Mar.8,2004

验船师  
Surveyor

SHI

(SHI JIANHUA)





**INTERNATIONAL NAVAL SURVEYS BUREAU**  
**ΔΙΕΘΝΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

MEMBER OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF  
TECHNICAL SURVEY AND CLASSIFICATION INSTITUTIONS (TSCI)



EXT/22731/AZ/02

Our Ref. 14 November, 2002  
Place Piraeus  
By Express Mail

**ABERPORT MARINE SERVICES LTD**  
No. 80 NKPOGU ROAD  
NKPOGU  
PORT HARCOURT  
NIGERIA

**Subject:** Letter of Approval for Firms engaged in In water Surveys

Dear Sirs,

With reference to your submitted qualifications, we gladly inform you that you are approved to engage in In water Surveys of Ships certified / classed with I.N.S.B. in accordance with the requirements of the Society.

You have the obligation to inform I.N.S.B. of any major change having affect on the quality on the services rendered.

This letter will remain in force unless it will be revoked by further notice.

Best Regards,

EXTERNAL ORGANISATION DPT

This letter may be cancelled if:

- The service provided has been improperly carried out, or the results improperly reported.
- The Surveyor has found any deficiencies in the operating systems of the service supplier.
- The Firm has failed to inform of any major changes having affect on the quality of the service rendered.

HEAD OFFICE: 8, KANTHAROU & SAHTOURI St., PIRAEUS 185 37, GREECE, TEL.: (00210) 4184172 - 4537993 - 4535529  
FAX: (00210) 4184382, e-mail: insb@hol.gr, http://www.insb.gr