

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**Classification Societies: Διεθνής και Εθνική
Ανταγωνιστικότητα μεταξύ αυτών και αντιστοίχιση
με την ποιότητα υπηρεσίας.**

Λουίζα Π. Αναστασοπούλου

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 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας

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

Σελίδα Τριμελούς 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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής Βλάχος Γιώργος (Επιβλέπων)
- Επίκουρος Καθηγητής Σαμιώτης Γιώργος
- Λέκτορας Πολέμης Διονύσιος

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

Πρόλογος

Οι πρώτες διατάξεις σχετικές με την αξιοπλοΐα ή *εύπλοια* κατά τους αρχαίους Έλληνες εμφανίζονται για πρώτη φορά στα ναυλοσύμφωνα της περιόδου 500-600 π.Χ. για να προστατέψουν τα συμφέροντα τόσο των πλοιοκτητών όσο και των κατόχων των φορτίων σε μία κατάσταση κινδύνου. Στις μέρες μας οι Νηογνώμονες αποτελούν το βασικό πυλώνα για τη διασφάλιση τόσο της αξιοπλοΐας όσο και της ποιοτικής ναυτιλίας σε ευρύτερα πλαίσια συμβάλλοντας καθοριστικά στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και τον περιορισμό των ατυχημάτων.

Η παρούσα μελέτη αναπτύσσει το θέμα της ανταγωνιστικότητας των Νηογνομώνων, αναλύοντας τα χαρακτηριστικά και το ρόλο τους στην ποιοτική ναυτιλία, τους προβληματισμούς για την ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ τους και τις λύσεις που έχουν προταθεί, καθώς και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν από την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου Γιώργο Βλάχο για την καθοδήγηση και τις συμβουλές του κατά την διάρκεια της συγγραφής αυτής της εργασίας καθώς και για τις συμβουλές του στη διάρκεια των σπουδών μου. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τα μέλη της κριτικής επιτροπής, Επίκουρο Καθηγητή Γιώργο Σαμιώτη και Λέκτορα Διονύση Πολέμη για τις συμβουλές τους στη διάρκεια της συγγραφής αυτής της εργασίας αλλά και στην διάρκεια των σπουδών μου.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω την εταιρεία στην οποία δουλεύω για την στήριξη της στην απόφαση μου να παρακολουθήσω το μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών στη ναυτιλία.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ, στην ομάδα των συμφοιτητών μου, που πρόσφεραν απλόχερα τη βοήθειά τους κατά την διάρκεια του προγράμματος και ιδιαίτερα στον Δημήτρη Κρόκο.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, Παναγιώτη και Μαργαρίτα για την στήριξη και την συμπαράστασή τους από το προπτυχιακό μου μέχρι σήμερα, τα

αδέρφια μου Θέμη και Χριστίνα για την ηθική υποστήριξη που μου προσφέρουν πάντα. Επίσης, τον Ναυπηγό Ιάκωβο Καρακά-Καρακάση για τις πολύτιμες γνώσεις του και τους φίλους μου που στέκονται πάντα δίπλα μου. Η εργασία αυτή αφιερώνεται στα ανίψια μου Ιωσήφ και Δανάη.

Πίνακας Περιεχομένων

Δήλωση Αυθεντικότητας.....	ii
Σελίδα Τριμελούς Επιτροπής	iii
Πρόλογος... ..	iv
Πίνακας Περιεχομένων	vii
Κατάλογος Πινάκων, Σχεδιαγραμμάτων.....	ix
Περίληψη – <i>Abstract</i>	xi

Κεφάλαιο 1 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

1.1. Εισαγωγή.....	1
1.2 .Ορισμός	2
1.3. Δραστηριότητες νηογνομόνων	4
1. 4. Επιθεωρήσεις Νηογνομόνων (<i>Special Survey, Intermediate Survey, Annual Survey</i>).....	5
1.5. Βαθμολόγηση Πλοίων και Συμβολισμοί.....	7
1.6. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	10

Κεφάλαιο 2 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ - ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1. Καταλληλότητα πλοίου. Η αξιοπλοΐα πιστοποιημένη από την κλάση	12
2 2. Διαδικασίες επιθεώρησης & PSC.....	17
2. 3. IMO .. .	21
2. 4. IACS. . .	22
2. 5. <i>International Load Line Convention</i>	26
2. 6. <i>SOLAS Convention</i>	27
2. 7. <i>MARPOL Convention</i>	28
2. 8. <i>ISM Code</i>	29
2. 9. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	33

Κεφάλαιο 3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

3.1. Εισαγωγή.....	34
3.2. Αθέμιτος Ανταγωνισμός – Εντείνεται ή όχι.....	34

3.3. Κριτήρια αναγνώρισης νηογνώμονα από την ΕΕ.....	37
3.4. Υποδεέστεροι Νηογνώμονες - <i>Sub-standard Classification Societies</i>	45
3.5. IACS και ανταγωνιστικότητα.....	48
3.6. EURACS και ανταγωνιστικότητα	53
3.7. Αλλαγή νηογνώμονα – Διαδικασία και επιπτώσεις	57
3. 8. Έλλειψη ομοιόμορφων κανονισμών μεταξύ των Νηογνομόνων/CSR.....	64
3. 9. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	65

Κεφάλαιο 4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ SWOT

4.1. Εισαγωγή – Στρατηγική	67
4.2. Βασικές διαστάσεις μεθοδολογίας SWOT	69
4.3. Γενικές αρχές μεθοδολογίας SWOT	71
4.4. Νηογνώμονες: Σύγκριση κόστους-υπηρεσιών	75
4.5. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	77

Κεφάλαιο 5 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ & Ο ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

5.1. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας.....	78
5.2. Υπηρεσιακή Δομή Ελληνικού Νηογνώμονα.....	79
5.3. Τα προβλήματα του Ελληνικού Νηογνώμονα	80
5.4. Ανάλυση Ελληνικού Νηογνώμονα μέσω μεθοδολογίας SWOT.....	85
5.5 Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας.....	87
5.6. Υπηρεσιακή Δομή Ιαπωνικού Νηογνώμονα	88
5.7. Ιαπωνικός Νηογνώμονας - Τελευταίες εξελίξεις	90
5.8. Ανάλυση Ιαπωνικού Νηογνώμονα μέσω μεθοδολογίας SWOT	90
5.9. Συμπεράσματα Κεφαλαίου.....	93

Κεφάλαιο 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Βιβλιογραφία.....

Κατάλογος Διαγραμμάτων & Πινάκων

Πίνακας 1.1 Συμβολισμοί Κλάσης από το 1764-1994	7
Πίνακας 4.1 Σύγκριση τιμών Annual Survey	76
Διάγραμμα 2.1 Συχνότερες παρατηρήσεις PSC σε πλοία υπό Νηογώμονα DNV	20
Διάγραμμα 2.2 Δομή IACS	24
Διάγραμμα 4.1 Ανάλυση SWOT	70
Διάγραμμα 4.2 Quantified SWOT analysis and the strategic matrix	72
Εικόνα 5.1 Παγκόσμιο Δίκτυο Παροχής Υπηρεσιών, ClassNK	88

Περίληψη - Abstract

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η περιγραφή των *Classification Societies* συγκρίνοντας την εθνική και την διεθνή ανταγωνιστικότητά τους. Στο σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας, τα *Classification Societies* συμβάλλουν τόσο στη διασφάλιση της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, της ασφάλειας πλοίου και φορτίου αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος, όμως η συμβολή τους περιορίζεται σε έναν βαθμό από την ανάγκη τους να παραμείνουν ανταγωνιστικοί και ελεύθεροι στο μεταβαλλόμενο περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Αναλύοντας την ποιότητα των υπηρεσιών τους επεξηγούνται οι λόγοι και οι συνθήκες για τους οποίους επιλέγονται από τις διαχειρίστριες εταιρίες ανάλογα με τους στόχους και τις υπηρεσίες τους σε τεχνικό επίπεδο και σε επίπεδο διαχείρισης ασφάλειας. Με την ανάλυση αυτή μπορούν να διασαφηνιστούν και τα συμφέροντα των εκάστοτε κλάσεων καθώς πέραν από την συμβολή τους στην ποντοπόρο ναυτιλία δημιουργούνται ερωτήματα για το ρόλο τους σήμερα αλλά και για το μέλλον τους στην παγκόσμια βιομηχανία της ναυτιλίας.

Abstract

The purpose of this thesis is the description of *Classification Societies* comparing their national and international competitiveness. In the modern institutional framework for shipping, the *Classification Societies* can contribute to ensuring the protection of human life at sea, ship and cargo safety but also in environmental protection, but their contribution is limited to a degree by need to remain competitive and free to the changing environment of the shipping industry.

Analyzing the quality of their services the reasons and circumstances for which they are selected by the management companies are explained, depending on their objectives and their services to a technical level and safety management level. This

analysis can clarify the interests of Classification Societies as apart from their contribution to the shipping sector, questions are generated about their role today and in the future in the global shipping industry.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο βασικός πυλώνας της αριστείας όσον αφορά στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και η αιχμή του δόρατος για οποιαδήποτε προσπάθεια συνεχούς βελτίωσης της ασφάλειας των πλοίων, είναι οι Νηογνώμονες (Ψαραύτης, 2005).

Ο θεσμός των Νηογνώμωνων εμφανίστηκε δύο αιώνες πριν σαν έκφραση της ανάγκης για να γίνεται έλεγχος των σχετικών κανόνων για την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων, όπως και για τη προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου δυναμικού στη ναυτιλία (Βλάχος, 2004).

Καθώς το κύριο ζητούμενο μιας εμπορικής μεταφοράς είναι να μεταφερθεί το φορτίο με ασφάλεια, η ανάγκη για ασφαλή και αξιόπλοα πλοία ήταν, είναι και θα είναι ο βασικός στόχος όλων όσων είναι μέρος της θαλάσσιας βιομηχανίας. Ενώ οι ασφαλιστές των πλοίων, ξεκίνησαν την διαδικασία για την εξασφάλιση του "*SAFETY FIRST*", τον ρόλο έπαιξαν τελικά οι νηογνώμονες καθώς εκείνοι απέκτησαν την τεχνογνωσία, την εμπειρία και την οργάνωση για μια ποιοτική ναυτιλία.

Τα δυστυχήματα που κοστίζουν ανθρώπινες ζωές, οι οικολογικές καταστροφές, οι οικονομικές ζημιές που προκαλούνται είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι Νηογνώμονες καθημερινά, τις οποίες προσπαθούν να περιορίσουν ή και να εξαφανίσουν. Τα μέτρα για την αντιμετώπιση των παραπάνω προκλήσεων είναι από τη μια οι κανονισμοί, που αφορούν ανάμεσα και σε πολλούς άλλους τομείς, την κατασκευή και αντοχή των πλοίων. Οι κανονισμοί αυτοί οφείλουν να πληρούν τις προδιαγραφές του IMO σε πρώτο στάδιο (οι οποίοι δεν συμπεριλαμβάνουν τις λεπτομέρειες πχ. του πάχους της λαμαρίνας ή άλλες κατασκευαστικές παραμέτρους) και τις προδιαγραφές των ίδιων των Νηογνώμωνων οι οποίες συμπεριλαμβάνουν τις λεπτομέρειες αλλά ξεχωριστά. Από την άλλη, μέτρο για την αντιμετώπιση των παραπάνω προκλήσεων είναι η έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα καθώς το 80% των ατυχημάτων προκαλούνται από τον άνθρωπο (Lux, 1993).

Σε αυτό το σημείο, αντιμετωπίζουν πρόβλημα οι Πλοιοκτήτες καθώς η ανομοιομορφία των κανονισμών από Νηογνώμονα σε Νηογνώμονα είναι πολύ έντονη. Το γεγονός αυτό γεννά το πρόβλημα του αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των Νηογνώμωνων καθώς είναι ελεύθεροι να ανταγωνίζονται μεταξύ τους και ως προς τους κανονισμούς που υιοθετούν αντί να ανταγωνίζονται μόνο ως προς τις υπηρεσίες που παρέχουν και πόσο χρεώνουν για αυτές. Η νομοθετική επιβολή της υποχρέωσης υιοθέτησης ομοιόμορφων κανόνων είναι το μέτρο που δίνει τη λύση στο πρόβλημα.

Η αντιδιαμετρική άποψη που υπάρχει για τους Νηογνώμονες κίνησε το ενδιαφέρον μου για την εργασία αυτή, καθώς και το ερώτημα του κατά πόσο είναι δυνατόν ένας Νηογνώμονας να μπορεί να μπει στο πειρασμό να αυξήσει τους πελάτες του και ποιό είναι το πλαίσιο που επιτρέπει να συμβεί κάτι τέτοιο ή όχι στον τομέα της ναυτιλίας καθώς αντίστοιχοι οργανισμοί σε άλλα μεταφορικά μέσα δεν υπάρχουν.

1.2. ΟΡΙΣΜΟΣ

Ο νηογνώμων είναι ναυτιλιακός τεχνικός οργανισμός που καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας και ταξινομεί τα πλοία σε κλάσεις. Είναι ιδιωτικός μη κερδοσκοπικός οργανισμός. Εκδίδει πιστοποιητικά του πλοίου κατά τη διάρκεια της ναυπήγησής του και κατά τη διάρκεια ζωής του γίνονται ανανέωση αυτών. Είναι γνωστοί διεθνώς ως εταιρίες ταξινομήσεως ή κατατάξεως πλοίων. Είναι αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν όσο και από άλλα κράτη (ανάλογα με την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν, αλλά και με την φήμη την οποία έχουν) (Βλάχος, 2007).

Τα πλοία παρακολουθούνται από Νηογνώμονες με τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις οι οποίες σκοπεύουν στη διατήρηση της αξιοπλοΐας τους. Ο νηογνώμων ελέγχει τα πλοία, παρέχει κάθε φορά σχετικό πιστοποιητικό για την καλή κατάσταση του πλοίου και τα κατατάσσει με βάση την ασφάλεια που χαρακτηρίζει το πλοίο. Αποκαλούνται Εταιρίες Ταξινόμησης - *Classification Societies*. (Μυλωνόπουλος,

1993). Το αντικείμενο των Νηογνώμωνων είναι η παροχή πληροφοριών και χαρακτηριστικών των πλοίων σε όλους όσους παρουσιάζουν ενδιαφέρον για αυτά.

Από τον ασφαλιστή που θα ασφαλίσει τη γάστρα του πλοίου ή μέρος του φορτίου, τον έμπορο που θα επιλέξει να μεταφέρει το φορτίο του με το πλοίο ή τον ναυλωτή που θα νοικιάσει ένα πλοίο. Η πρόσληψη ενός επιθεωρητή από τους παραπάνω για την απόκτηση χαρακτηριστικών και πληροφοριών για ένα πλοίο δεν είναι μόνο ακριβή αλλά τις περισσότερες φορές δεν είναι εφικτή καθώς το πλοίο μπορεί να βρίσκεται εν πλω. (Tomkins, S.E.,1938).

Η δημιουργία των Νηογνώμωνων προέκυψε από την ανάγκη της παροχής πληροφοριών για τα πλοία που από την εποχή του 17ου αιώνα, στοιχεία καταγράφονταν μονάχα για την προσωπική χρήση των ασφαλιστών για λόγους της θαλάσσιας ασφάλειας των πλοίων. Στο καφενείο *Lloyd* την εποχή αυτή, Πλοιοκτήτες, Ιδιοκτήτες φορτίων, Ασφαλιστές, Καπετάνιοι και δημοσιογράφοι έδιναν το παρόν για την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών. Από τον Λόρδο Λούδ που εξέδιδε αρχικά το εβδομαδιαίο πολιτικό και οικονομικό περιοδικό *Lloyd' s News*, προήλθε το νέο περιοδικό *Lloyd' s List* το οποίο περιείχε ειδήσεις για τα πλοία (Παζαρζής, 2014).

Έτσι, το 1834 άρχισαν να εκδίδονται πιστοποιητικά κατά την διάρκεια ναυπήγησης των πλοίων. Βάσει του νέου καταλόγου "*Lloyds Register of British and Foreign Shipping*" ιδρύθηκαν και σε άλλες χώρες τέτοιοι οργανισμοί με τα ίδια χαρακτηριστικά του *Lloyd' s*. Η λειτουργία τους έγινε κοινώς αποδεκτή καθώς δίχως ταξινόμηση σε κλάση το πλοίο ήταν δύσκολο να ασφαλιστεί και να ναυλωθεί καθώς τα πιστοποιητικά κατάταξης σε κλάσεις που εκδίδουν οι νηογνώμονες ιδιαίτερα εκείνοι με διεθνές κύρος και φήμη αποτελούν εγγύηση για την αξιοπλοΐα του πλοίου και πολλές φορές διευκολύνουν τις σχετικές συναλλαγές επί του πλοίου.

1.3. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Σκοπός των Νηογνώμωνων είναι η προώθηση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και των πλοίων στη θάλασσα για το δημόσιο συμφέρον όλων. Οι νηογνώμονες παίζουν βασικό ρόλο στην θαλάσσια βιομηχανία και αναλαμβάνουν μεγάλο αριθμό ευθυνών καθώς λειτουργούν με την εξουσιοδότηση των εκάστοτε κυβερνήσεων κρατών νηολόγησης, οι οποίες δεν διαθέτουν ούτε την εξειδίκευση ούτε την οικονομική δυνατότητα που να εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν την σημαία του εκάστοτε κράτους συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις. Για το λόγο αυτό αναπτύχθηκε και η ανάγκη των *Port State Control (PSC)* που θα αναλυθεί εκτενέστερα στο κεφάλαιο 2.2.

Οι νηογνώμονες λειτουργούν υπό την διεύθυνση αντιπροσώπων, μέσα στους οποίους συγκαταλέγονται και οι πλοιοκτήτες(από τους οποίους και πληρώνονται γεγονός το οποίο θα αναλυθεί και στο κεφάλαιο της ανταγωνιστικότητας μεταξύ τους καθώς σε αυτό αποδίδεται και ότι το σύστημα είναι ευάλωτο). Επίσης, συμπεριλαμβάνονται ασφαλιστές, ναυλωτές, εκπρόσωποι κυβερνήσεων κ.α. Η ύπαρξη των Νηογνώμωνων είναι πολύ σημαντική τόσο για την προώθηση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της παρουσίας στη θάλασσα όσο και για την διατήρηση του περιβάλλοντος και των θαλάσσιων πόρων. Για την επίτευξη της προώθησης της ασφάλειας ιδρύει τεχνικές επιτροπές ενώ οι επιθεωρητές με τη σειρά τους κατατάσσουν τα πλοία σε κλάσεις ανάλογα με το επίπεδο αξιοπλοΐας που βρίσκονται (Durr,1997). Αρχικά, θέτουν τους κανονισμούς (*regulations*) με βάση των οποίων ακολουθεί η διαδικασία (*procedure*) για την σχεδίαση και τη κατασκευή του σκάφους και των μηχανών. Παρέχουν ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών επιθεώρησης, ελέγχου και συμβουλευτικής υποστήριξης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται: επιθεωρήσεις ταξινόμησης και επιθεωρήσεις για λογαριασμό κυβερνήσεων, εγκρίσεις υλικών κατασκευής και εξοπλισμού(που συνοδεύονται από πιστοποιητικό έλεγχο), έλεγχοι και εγγραφή συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας καθώς και πιστοποίηση ποιότητας και συστημάτων διαχείρισης περιβαλλοντικής υγιεινής, υγιεινής της εργασίας και ασφάλειας, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα (ClassNK, 2012).

Εκδίδουν πιστοποιητικά κλάσης και αξιοπλοΐας μετά από επιθεώρηση των διάφορων τμημάτων του πλοίου σύμφωνα με όλους τους κανόνες. Παρακολουθούν τα πλοία που έχουν καταχωρηθεί σε αυτούς και εκδίδουν πιστοποιητικά διατήρησης της κλάσης μετά από τη διενέργεια έκτακτων επιθεωρήσεων. Επίσης, διατηρούν σχετικούς κανόνες, κατευθυντήριες οδηγίες και διαδικασίες και στατιστικά στοιχεία και διεξάγουν τεχνολογική έρευνα και ανάπτυξη ώστε να συμβάλλουν θετικά στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ο ρόλος των Νηογνώμωνων έχει αναγνωριστεί από την Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια στη θάλασσα, (SOLAS), που αναλύεται στο κεφάλαιο 2.6. και από το Πρωτόκολλο 1988 για την διεθνή σύμβαση για την γραμμή φόρτωσης που αναλύεται στην παράγραφο 2.5.

1. 4. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ (SPECIAL SURVEY, INTERMEDIATE SURVEY, ANNUAL SURVEY)

Οι επιθεωρήσεις διακρίνονται σε περιοδικές και έκτακτες επιθεωρήσεις. Οι περιοδικές ή τακτικές επιθεωρήσεις διακρίνονται σε:

A. Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης / Ειδική Επιθεώρηση (*Class Renewal Survey / Special Survey*) η οποία πραγματοποιείται κάθε 5 χρόνια. Αφορά Κύτος και Μηχανές (*Hull & Machinery*) αλλά και τον εξοπλισμό του. Περιλαμβάνει Επιθεώρηση Πυθμένα (*Bottom/Docking Survey*), Επιθεώρηση Τελικού Άξονα (*Tail Shaft Survey*) και Επιθεώρηση Λέβητα (*Boiler Survey*).

B. Ετήσια Επιθεώρηση (*Annual Survey*) η οποία πραγματοποιείται κάθε χρόνο με χρονικό περιθώριο 3 μήνες πριν ή 3 μήνες μετά την ημερομηνία της τελευταίας ετήσιας επιθεώρησης.

Γ. Ενδιάμεση Επιθεώρηση (*Intermediate Survey*) η οποία πραγματοποιείται κάθε 2,5 χρόνια με χρονικό περιθώριο 6 μήνες πριν ή 6 μήνες μετά την ημερομηνία της τελευταίας ενδιάμεσης επιθεώρησης. Γίνεται πιο ενδελεχής έλεγχος του σκάφους, των

μηχανών και του εξοπλισμού. Περιλαμβάνει Επιθεώρηση Πυθμένα (Bottom/Docking Survey).

Οι έκτακτες επιθεωρήσεις διακρίνονται σε:

A. Σε περίπτωση ατυχήματος

B. Σε περίπτωση μετασκευής ή πώλησης

Γ. Σε περίπτωση που το πλοίο έχει ξεπεράσει το 12ο έτος κατασκευής του

(IACS, 2011).

Οι Επιθεωρήσεις Ανανέωσης Κλάσης ή Ειδικής Επιθεώρησης εξαρτώνται από τα διαστήματα που ορίζει η εκάστοτε κλάση καθώς και από τις εκτιμήσεις των παχυμετρήσεων της ατσάλινης δομής. Εάν οι μετρήσεις δείξουν ότι είναι χαμηλότερες από τις απαιτήσεις της κλάσης τότε θα απαιτηθεί η ανανέωση αυτών, διαδικασία η οποία μπορεί να χαρακτηριστεί από τις ακριβότερες στην Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης. Η περίοδος που μπορεί να πραγματοποιηθεί η Ειδική Επιθεώρηση είναι ένας χρόνος από την ημερομηνία της τελευταίας. Σε συνεννόηση με την εκάστοτε Κλάση ο πλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει *Continuous Class Renewal* που σημαίνει ότι μπορεί να ολοκληρώσει την Ειδική Επιθεώρηση με βάση έναν συνεχόμενο κύκλο εργασιών στο κύτος και στη μηχανή στη διάρκεια των 5 ετών.¹

Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις όπως φαίνονται σε ένα *Survey Status* της Κλάσης²:

Load Line (LL) Renewal Survey

Load Line Annual Survey

Safety Construction (SC) Renewal Survey

Safety Construction Intermediate Survey

Safety Construction Annual Survey

¹ http://www.wikinest.com/stock/General_Maritime_%28GMR%29/Class_Renewal_Surveys, τελευταία επίσκεψη: 5/9/2015.

Η συνήθης πρακτική είναι η ολοκλήρωση της Ειδικής Επιθεώρησης σε Δεξαμενισμό του πλοίου.

² Μαζί αναφέρονται οι ημερομηνίες προθεσμίας καθώς και οι ημερομηνίες τελευταίας επιθεώρησης.

Safety Equipment (SE) Renewal Survey
 Safety Equipment Periodical Survey
 Safety Equipment Annual Survey
 Safety Radio (SR) Renewal Survey
 Safety Radio Periodical Survey
 MARPOL Annex I Renewal Survey
 MARPOL Annex I Intermediate Survey
 MARPOL Annex I Annual Survey
 MARPOL Annex IV Renewal Survey
 MARPOL Annex VI Renewal Survey
 MARPOL Annex VI Intermediate Survey
 MARPOL Annex VI Annual Survey


1. 5. ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ - Η ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥΣ ΣΕ ΚΛΑΣΗ

Η ταξινόμηση για κάθε κατάσταση πλοίου γινόταν κάθε χρόνο. Η κατάσταση της γάστρας είχε την εξής ταξινόμηση A, E, I, O or U, σύμφωνα με την υπεροχή της κατασκευής της και της συνεχούς διακρινόμενης καλής κατάστασης. Ο εξοπλισμός σημειωνόταν ως G, M, or B: *simply, good, middling or bad*. Αργότερα, τα G, M, or B, αντικαταστάθηκαν από 1,2 ή 3, από τα οποία προέρχεται το ευρέως γνωστό A1 που σημαίνει την υψηλότερη ταξινόμηση πλοίου "first or highest class"³.

Πίνακας 1.1 Συμβολισμοί Κλάσης από το 1764-1994.

Χρονολογία	Συμβολισμός
1764/6	A, E, I, O, & U για το κύτος και G, M & B (Good, Middling, Bad) για τον εξοπλισμό
1768/9	a, b, c για το κύτος και 1, 2, 3 για τον εξοπλισμό
1775/6	A, E, I, O & U για το κύτος και 1, 2, 3, 4 για τον εξοπλισμό
1797	M, G, L, Q & Z με 8 και 4 για τον εξοπλισμό

³ <http://www.wd.gc.ca/eng/13791.asp>, τελευταία επίσκεψη: 5/9/2015.

1799	A, E, I, & O με 1, 2 & 3 για τον εξοπλισμό
1800	A, E, I, O & U με 1 & 2 για τον εξοπλισμό
1834	A, AE , E & I με 1 & 2 για τον εξοπλισμό και τον αριθμό των χρονιών που ισχύει η κλάση (τα σύμβολα αυτά ίσχυαν μέχρι και τη δεκαετία 1850)
1837-1843	A1 για πλοία από σίδηρο, το ίδιο για πλοία από ξύλο αλλά να συμπεριλαμβάνει “χτισμένο από σίδηρο”
1853	 Σηματοδοτεί “Έχει χτιστεί σε ειδική Επιθεώρηση”
1854	A1, για πλοία από σίδηρο, έχοντας περάσει ειδικές απαιτήσεις σε περίοδο των 6, 9 ή 12
1863	Νέοι κανόνες για πλοία από σίδηρο με σύμβολα A1, A1 και A1 χωρίς όρους για τις χρονιές αλλά για την Ειδική Επιθεώρηση με διακοπή κάθε 4,3 και 2 χρονιές αντιστοίχως
1870	Αναθεωρημένοι κανόνες για πλοία από σίδηρο βασισμένοι σε συγκεκριμένες διαστάσεις 100A 1, 90A 1, 85A 1 και 80A 1, οι πρώτες δύο κλάσεις να υπόκεινται στην Ειδική Επιθεώρηση κάθε 4 χρόνια και για τις χαμηλότερες κλάσεις κάθε 3 χρόνια
1900	100A1 95A1 90A1 85A1 80A1 75A1 – Χαρακτηρισμοί για πλοία χτισμένα από σίδηρο ή ατσάλι σύμφωνα με τους Κανονισμούς της Κλάσης από το 1869. Οι συμβολισμοί 100, 90 κτλ., δεν εκφράζουν χρονιές αλλά σκοπός τους είναι να χρησιμοποιηθούν μόνο για σύγκριση
	A1 – Ο χαρακτηρισμός αυτός (χωρίς νούμερο) προσδιορίζει πλοία από σίδηρο ή ατσάλι για ειδικές μεταφορές
	*A1 – Ο χαρακτηρισμός αυτός για πλοία από ατσάλι με πιο παχιά επίστρωση από αυτήν που επιθυμείται για την A1
	A1 A1 A1 – Χαρακτηρίζει πλοία από σίδηρο σύμφωνα με τους κανονισμούς της κλάσης που ισχύουν από το 1864 έως 1871
	A1 – Χαρακτηρίζει πλοία από ξύλο ή

	σύνθετα, της πρώτης κατηγορίας και με πολύ καλό εξοπλισμό
--	---

Πηγή:(Lloyd's Register Foundation, 2015).

Ο σκοπός των Συμβολισμών στους Νηογνώμονες είναι να κάνουν πιο συγκεκριμένες τις απαιτήσεις που χρειάζεται ένα πλοίο στην διάρκεια της κατασκευής του και καθ' όλη την διάρκεια της ζωής του.

Το παρακάτω παράδειγμα επεξηγεί αναλυτικά τα προαναφερθέντα⁴:

+1A1 Tanker for Oil ESP NAUTICUS (New building) PLUS-2 EO ICE-1B VCS- 2
RPS NAUT-AW

Κάθε σύμβολο έχει ξεχωριστή σημασία:

+ Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί από την DNV στη διάρκεια της κατασκευής του.

1A1 Το πλοίο συμμορφώνεται με τους κανονισμούς DNV για το κύτος, την μηχανή και τον εξοπλισμό.

Tanker for Oil Προσδιορίζει τον τύπο πλοίου.

ESP Το πλοίο συμμορφώνεται με ειδικές απαιτήσεις από το πρόγραμμα "Enhanced Survey Programme" που αφορά πως θα πρέπει να γίνονται οι Επιθεωρήσεις της δομής του κύτους κατά τη διάρκεια της ζωής του πλοίου.

NAUTICUS NB Το πλοίο χρησιμοποίησε ειδικό πρόγραμμα με το οποίο μπορούσε να μετρήσει την κούραση του πλοίου και την δομή του κύτους.

PLUS-2 Προηγμένες μετρήσεις από τις συνήθεις απαιτήσεις για τα περιθώρια αντοχής και για τα βασικά εξαρτήματα της γάστρας. Χρησιμοποιούνται κυρίως για πλοία που θα ταξιδέψουν σε δύσκολες θάλασσες ή με χρόνο ζωής πολύ μεγάλο.

⁴ <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/classification.htm>, τελευταία επίσκεψη: 5/9/2015.

EO	Το πλοίο μπορεί να διαχειρίζεται χωρίς πλήρωμα στο μηχανοστάσιο.
ICE-1B	Το πλοίο συμμορφώνεται με <i>Ice Class 1B</i> όπως γίνεται σύμφωνα με κανονισμούς Ελβετίας και Φινλανδίας για την Βαλτική θάλασσα, π.χ. ταχύτητα 5 ναυτικών μιλίων σε κανάλι με 0.8 μ. πάχος πάγου.
VCS-2	Το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις για έλεγχο ατμών από τις δεξαμενές φορτίου και πετρελαίου.
RPS	Το πλοίο μπορεί να διατηρήσει τουλάχιστον το 50% της ισχύος πρόωσης σε περίπτωση βλάβης στη μηχανή, συμπεριλαμβάνοντας φωτιά ή πλημμύρα κάποιου τμήματος.
NAUT-AW	Το πλοίο πληροί τις προϋποθέσεις σχετικά με την πλοήγηση, εξοπλισμό, συστήματα για αποφυγή σύγκρουσης.

1.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η ιστορία των Νηογνώμωνων ξεκινά πριν 2 αιώνες αναπληρώνοντας το κενό ρόλο που ακόμα έλειπε από την ναυτιλιακή βιομηχανία, την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα από έναν αναγνωρισμένο και με κύρος οργανισμό. Βασίστηκαν στην τεχνογνωσία και στην εμπειρία τους, ώστε να καταφέρουν να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις στη θάλασσα, τα ατυχήματα που κοστίζουν τις ζωές των ανθρώπων, τις οικολογικές καταστροφές και τις οικονομικές ζημιές. Οι κανονισμοί των Νηογνώμωνων δημιούργησαν όρια και προϋποθέσεις τόσο στην κατασκευή όσο και στην συντήρηση των πλοίων. Όμως με την πολυμορφία των κανονισμών αυτών αναπτύσσεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των Νηογνώμωνων απομακρύνοντας τους από τον αρχικό στόχο της ασφάλειας στη θάλασσα και δημιουργώντας ερωτήματα για τον ρόλο τους.

Οι Εταιρίες Ταξινόμησης όπως αλλιώς αποκαλούνται οι Νηογνώμονες, διασφαλίζουν την αξιοπλοΐα του πλοίου διευκολύνοντας το ως προς τις σχετικές συναλλαγές του. Δραστηριοποιούνται σε επιθεωρήσεις ταξινόμησης, σε επιθεωρήσεις για λογαριασμό κρατών σημαίας, σε πιστοποιήσεις ποιότητας και τέλος, διασφαλίζουν και εγκρίσεις υλικών κατασκευής. Οι επιθεωρήσεις τους διακρίνονται σε περιοδικές και έκτακτες. Στις περιοδικές ανήκουν, η επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης/Ειδική Επιθεώρηση, η Ετήσια επιθεώρηση και η Ενδιάμεση Επιθεώρηση. Στις έκτακτες

ανήκουν οι επιθεωρήσεις σε περίπτωση ατυχήματος, σε περίπτωση μετασκευής ή πώλησης και σε περίπτωση που το πλοίο ξεπερνά το 12ο έτος κατασκευής του.

Τέλος, η ταξινόμηση και η κατάσταση των πλοίων συμβολίζονται από γράμματα ή νούμερα (αργότερα). Ο σκοπός των συμβολισμών αυτών είναι η ανάδειξη των απαιτήσεων που χρειάζεται να πληροί ένα πλοίο τόσο κατά την διάρκεια της κατασκευής του όσο και κατά την διάρκεια της ζωής του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ - ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1. ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ - Η ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΛΑΣΗ

Το επιθυμητό αποτέλεσμα για το επίπεδο της ασφάλειας ενός πλοίου και της πλοήγησής του, είναι να μπορέσει να είναι αξιόπλοο. Η εκπλήρωση αυτής της ανάγκης προέρχεται από τους επιδιωκόμενους στόχους του κράτους, του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο. Οι στόχοι αυτοί έχουν προσδιορισθεί από διοικητικές διαδικασίες και νομικά πρόσωπα, με βάση την δημόσια νομοθεσία, τα οποία με τη σειρά τους οφείλουν να ελέγχουν την συμμόρφωση, ιδιαίτερα των εθνικών πλοίων, με βάση τα εθνικά και διεθνή πρότυπα που είναι σε ισχύ. Οι διοικητικές υπηρεσίες και οντότητες δεν καθιστούν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με οικονομικές αρχές, αλλά ακόμη και σύμφωνα με αυτές, ο στόχος δεν είναι το κέρδος αλλά περισσότερο η αποφυγή ζημίας. Για να συμμορφωθεί με την μη αποτελεσματικότητα της δημόσιας διοίκησης και για την αποταμίευση, η πλειονότητα των κρατών αναθέτουν ένα πολύ σημαντικό μέρος των εργασιών αυτών σε ιδιωτικούς οργανισμούς, τους Νηογνώμονες (Antapassis, 2007).

Κατά το αγγλικό Δίκαιο, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται κατά την έναρξη του ταξιδιού του πλοίου να είναι το πλοίο αξιόπλοο και να διατηρηθεί έτσι μέχρι την ολοκλήρωση της ναύλωσης. Το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλα επανδρωμένο, εξοπλισμένο, εφοδιασμένο, ενώ οι μηχανές και το κύτος του πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση. Οφείλει να έχει την δυνατότητα να ανταπεξέλθει σε τυχόν κινδύνους του ταξιδιού και να μεταφέρει το φορτίο με ασφάλεια. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι στη διάρκεια των ταξιδιών του να διαθέτει ανανεωμένα όλα τα σχετικά πιστοποιητικά και έγγραφα. Ο όρος "*The ship is to be tight, staunch, and strong and in every way fitted for the voyage*" περιέχεται στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα και δηλώνει από κάθε πλευράς αξιοπλοΐα του πλοίου. Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν καταφέρει να τηρήσει τα προαπαιτούμενα, τότε ο ναυλωτής μπορεί να απαιτήσει την αποζημίωση και αποκατάστασή του καθώς και να αρνηθεί να φορτώσει το πλοίο. Εάν όμως το πλοίο του χαρακτηριστεί αναξιόπλοο κατά την διάρκεια του ταξιδιού αλλά για λόγους υπεράνω βίας τότε θα μπορεί να εξαιρεθεί από την ευθύνη (Βλάχος, 2011). Άλλη μια φράση που εμπεριέχεται σε ναυλοσύμφωνα και καταδεικνύει το ρόλο του πλοιοκτήτη

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*" (Γκιζιάκης, 2006; Chew, 2010).

Από την άλλη πλευρά, να τονίσουμε ότι ένα πλοίο μπορεί να κριθεί αναξιόπλοο από παράγοντες που δεν εξαρτώνται από τις εταιρίες ταξινόμησης πλοίων, όπως π.χ. δεν περικλείεται στο Πιστοποιητικό της Κλάσης, εάν ένα πλοίο έχει κάνει λάθος φόρτωση φορτίου (Lux, 1993). Η έννοια της αξιοπλοΐας χωρίζεται σε τρεις τομείς: Την αξιοπλοΐα από την τεχνική σκοπιά (*technical seaworthiness*), την αξιοπλοΐα σε σχέση με το φορτίο που μεταφέρεται (*cargoworthiness*), και την αξιοπλοΐα σε σχέση με το ταξίδι που θα πραγματοποιηθεί (*seaworthiness for the intended voyage*) (Κούνουπα, 2010).

Η αξιοπλοΐα του πλοίου συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια που οφείλει να έχει ένα πλοίο. Ο τρόπος ασφάλισης είναι η ασφάλιση από έναν ή περισσότερων ασφαλιστών μέσω ενός ασφαλιστικού συμβολαίου. Εάν είναι περισσότεροι από ένας οι ασφαλιστές, τότε το ρίσκο μοιράζεται μεταξύ των ιδιωτών ή των εταιρειών και ονομάζονται Υπογράφωντες-*Underwriters*. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί ο *Lloyd's of London* που αποτελείται από περισσότερα από 17,000 ιδιώτες και 95 Ασφαλιστικές Εταιρίες. Ο δεύτερος τρόπος ασφάλισης, η λεγόμενη αμοιβαία ασφάλιση, βασίζεται στην αλληλασφάλιση μέσω της ενοποίησης πλοιοκτητών, τα λεγόμενα *P&I Clubs (Protection & Indemnity Clubs)* οι οποίοι συνέστησαν δικούς τους συνεταιρισμούς με σκοπό να καλύπτουν μεταξύ τους τις ζημιές κάθε μέλους του συνεταιρισμού. Έτσι, η συνεισφορά τους γίνεται σύμφωνα με ένα ποσό που έχει προσυμφωνηθεί αναλογικά.

Και οι *Underwriters* και τα *P&I Clubs* επιδιώκουν την ασφάλιση πλοίων που τηρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας. Ο τρόπος για να εξασφαλιστεί ότι ένα πλοίο είναι αξιόπλοο είναι η επιθεώρησή του. Αν και αρχικά οι λόγοι επιθεώρησης ενός πλοίου ήταν για την δημιουργία διαφορετικών αξιολογήσεων και του ορισμού τιμών για λόγους ασφαλιστικούς και όχι για την πρόληψη και αποφυγή ζημίας (Hazelwood, 2000; Lagoni, 2007). Οι στρατηγικές για την αποφυγή ζημιών ξεκίνησαν μόνο όταν τα *P&I*

Clubs άρχισαν να καλύπτουν με αποζημίωση για ζημιές φορτίου. Έτσι άρχισε η συζήτηση για την συσχέτιση μεταξύ της κατάστασης του πλοίου και της αξιοπλοίας του με τον αριθμό των *Cargo Claims*. Οι *Underwriters* και τα *P&I Clubs* απαιτούν το πλοίο να παραμένει εγγεγραμμένο σε Νηογνώμονα καθ' όλη τη διάρκεια της κάλυψης που προσφέρουν καθώς και να αναφέρουν στον Νηογνώμονα οποιοδήποτε περιστατικό που μπορεί να επηρεάσει την παραμονή του σε αυτόν. Το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με όλους τους κανονισμούς, τις προτάσεις και τις απαιτήσεις του Νηογνώμονα. Σε περίπτωση μη-συμμόρφωσης, το πλοίο δεν παραμένει ασφαλισμένο, με αποτέλεσμα να αποποιείται η ασφαλιστική εταιρεία της ευθύνης που μπορεί να προκύψει. Οι υπογράφωντες απαιτούν από το πλοίο να υποβληθεί σε Επιθεώρηση της κατάστασής του, “*Condition Survey*”. Επίσης, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο υποχρεώνει τον Πλοιοκτήτη να επιθεωρηθεί το πλοίο από ένα μέλος της Διεθνούς Ένωσης IACS ή από τη Σημαία Νηολόγησης ενώ οφείλει να παραμείνει εγγεγραμμένο στον Νηογνώμονα και να συντηρηθεί. (Sullivan, 1999)⁵.

Τυπικά, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αναγκάζει τον Πλοιοκτήτη να ακολουθεί όλες τις προτάσεις του Νηογνώμονα που σχετίζονται με την αξιοπλοία του πλοίου, ειδάλλως οι *Underwriters* δεν αναλαμβάνουν την ευθύνη. Μάλιστα η ασφαλιστική κάλυψη μπορεί να σταματήσει εάν η κλάση του πλοίου ανασταλεί, το οποίο θα αναλυθεί εκτενέστερα στην παράγραφο 3.7. Ο Νηογνώμονας εξετάζει κυρίως εάν το πλοίο μπορεί να είναι ασφαλές στη θάλασσα καθόλη την διάρκεια της ασφάλειας που είναι σε ισχύ. Εφ’ όσον τα *P&I Clubs* δεν ασφαλίζουν το κύτος του πλοίου αλλά φέρουν ευθύνη ως προς τους φορτωτές, τους επιβάτες, τα πληρώματα και γενικά προς τρίτους όπως οι Λιμενικές Αρχές, συχνά απαιτούν Ειδική Επιθεώρηση προτού ένα

⁵ Βλ. Παράδειγμα το Ινστιτούτο για ρήτρες, που έχει εκδοθεί από το Ινστιτούτο Υπογραφόντων Λονδίνου σε συνεργασία με αναφορά στο βιβλίο Lloyd’s για ρήτρες της θαλάσσιας ασφάλειας (2004): INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE 01/01/2001 (CL354-2001).

1. Αυτή η ασφάλεια και τα συμφωνηθέντα θαλάσσια ποσοστά ασφαλίσεων για αυτήν την διέλευση απευθύνονται μόνο σε φορτία και/ή συμφέροντα για πλοία με ατσάλινη κατασκευή από Νηογνώμονα ο οποίος να είναι:
 - 1.1. Μέλος της Διεθνούς Ένωσης IACS (IACS*), ή
 - 1.2. Από Σημαία Νηολόγησης όπως ορίζεται στη Ρήτρα 4 παρακάτω, αλλά μόνο όπου το πλοίο εμπορεύεται στην παράκτια περιοχή του έθνους αυτού [...]
4. Η Σημαία Νηολόγησης με κλάση στην ίδια χώρα με εκείνη που ανήκει το πλοίο και που διαχειρίζεται από τη Σημαία αυτού του κράτους.

*Για την ανάλυση της ρήτρας αυτής βλ. Gooding, Institute Classification Clause Revision (2000), accessible at www.iumi.com/conferences/2000_london/docs/Nick_Gooding.doc

πλοίο καταγραφεί στο Συνεταιρισμό ώστε να μειωθεί το ρίσκο. Και οι *Underwriters* και τα *P&I Clubs* λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τις ημερομηνίες των Επιθεωρήσεων του Νηογνώμονα, την λήξη των Πιστοποιητικών της Κλάσης, τις εκπρόθεσμες ημερομηνίες των Επιθεωρήσεων αλλά και τις προτάσεις των Νηογνώμωνων. Εάν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ενσωματώσει τέτοια υποχρέωση θα μπορεί να έχει πληροφόρηση για το περιεχόμενο των Πιστοποιητικών του Νηογνώμονα όπως και για τις νέες αναφορές και προτάσεις του Νηογνώμονα.

Θα πρέπει να σημειωθεί ως προς τα Πιστοποιητικά ότι μετά την λήξη της ισχύος του πιστοποιητικού, η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι υποχρεωμένη να προβεί σε ανανέωσή του, διαφορετικά απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου. Τα Πιστοποιητικά εκδίδονται από την αρμόδια αρχή κάθε χώρας ή από εξουσιοδοτημένο νηογνώμονα. Οι ασφαλιστές θα μπορούν να είναι ενήμεροι για τις ημερομηνίες λήξεις των προκαθορισμένων θεσμοθετημένων Επιθεωρήσεων αλλά και τις ημερομηνίες λήξης των Πιστοποιητικών. Το γεγονός ότι και οι *Underwriters* και τα *P&I Clubs* ασφαλίζουν μόνο τα πλοία εκείνα που είναι καταγεγραμμένα σε Νηογνώμονα, καταδεικνύει ότι βασίζονται στις πληροφορίες οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στις αναφορές των Νηογνώμωνων και αναγνωρίζουν στους Νηογνώμονες πόσο σημαντικός παράγοντας είναι και τη σπουδαιότητα του ρόλου που παίζουν στην θαλάσσια ασφάλεια.

Καταλήγοντας, αξίζει να αναφερθούν ορισμένες περιπτώσεις όπου το πλοίο δεν είναι αξιόπλοο, όπως ακολουθεί:

A. Όταν είναι ελλιπώς ή ακαταλλήλως επανδρωμένο ή δεν έχει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά. Εάν για παράδειγμα, ο αριθμός του πληρώματος εν πλω δεν είναι αυτός που χρειάζεται. Σε περιπτώσεις που το πλοίο είναι σε λιμάνι δεν ισχύει πάντα το παραπάνω ενώ ακόμα και σε περίπτωση που χρειαστεί να ταξιδέψει το πλοίο με ένα μέλος του πληρώματος λιγότερο, υπάρχει η δυνατότητα να εκδοθεί ένα "*dispensation letter*" από την Σημαία ώστε να μην παρουσιάσει πρόβλημα το πλοίο κατά το ταξίδι του (Republic of Marshall Islands, Marine Notice no. 2-011-26).

Β. Όταν δεν διαθέτει πιστοποιητικά μυοκτονίας από τις υγειονομικές αρχές του λιμανιού (*Sanitation Certificate*).

Γ. Τα αμπάρια του πλοίου δεν είναι καθαρά και έτοιμα για να δεχτούν συγκεκριμένο φορτίο και να το μεταφέρουν με ασφάλεια.

Δ. Δεν διαθέτει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά (*Certificate of Classification, Certificate of approval*).

Ε. Αν προκύψουν βλάβες (ή *major non-conformities* κατά την διάρκεια επιθεώρησης π.χ. από την Λιμενική Αρχή) στο πλοίο οι οποίες δεν διορθώνονται σε λογικό χρονικό διάστημα μέχρι να ξεκινήσει το ταξίδι.

Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω Πιστοποιητικά Κλάσης:

Cargo Ship Safety Construction Certificate: Έχει διάρκεια τεσσάρων ετών, υπόκειται σε ετήσια επιθεώρηση και πιστοποιεί την καλή κατάσταση της γάστρας του πλοίου.

International Oil Pollution Prevention Certificate: Έχει διάρκεια τεσσάρων ετών και πιστοποιεί ότι το πλοίο είναι εξοπλισμένο με τις κατάλληλες διατάξεις απομάκρυνσης πετρελαίου από έρμα ή νερά από τις σεντίνες που πρόκειται να απορριφθούν στη θάλασσα.

Supplement to IOPP: Παράρτημα στο παραπάνω

International Load Line Certificate: Έχει διάρκεια τεσσάρων ετών, υπόκειται σε ετήσια επιθεώρηση και δίνει πληροφορίες για το ύψος εξάλων του πλοίου.

Certificate of Classification: Πιστοποιεί ότι το πλοίο ανήκει στη συγκεκριμένη κλάση. Αν το πλοίο είναι εξοπλισμένο κατάλληλα για τη μεταφορά ψυχόμενου φορτίου, η ψυκτική εγκατάσταση πιστοποιείται ξεχωριστά.

International Sewage Pollution Prevention Certificate: Πιστοποιεί ότι το πλοίο είναι εξοπλισμένο με τις κατάλληλες διατάξεις απομάκρυνσης αποβλήτων.

Cargo Safety Radio Certificate: Πιστοποιεί ότι το πλοίο ακολουθεί τις κατάλληλες διατάξεις για τον ραδιοεξοπλισμό του πλοίου.

International Anti-Fouling System Certificate: Πιστοποιεί ότι το πλοίο χρησιμοποιεί προστατευτικά υφαλοχρώματα που χρησιμοποιούνται για την επικάλυψη των υφάλων του πλοίου ώστε να μην προσκολλούνται φύκια και μαλάκια καθώς επιβραδύνουν το πλοίο και αυξάνουν την κατανάλωση καυσίμου κατά τη πλεύση του.

International Tonnage Certificate: Χορηγείται από την κυβέρνηση της χώρας, τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο. Συνήθως δίνεται βάσει μετρήσεων που έχει κάνει κάποιος αναγνωρισμένος νηογνώμονας. Διαρκεί μέχρι το πλοίο να μεταβιβαστεί ή να γίνουν σε αυτό σημαντικές κατασκευαστικές αλλαγές.

Approval of Ship' s Plans for the Carriage of Bulk Grain: Πιστοποιεί ότι το πλοίο ακολουθεί τις διατάξεις για την μεταφορά χύδην σιτηρών βοηθώντας τον καπετάνιο του πλοίου να ακολουθήσει σωστά τις διατάξεις της πλευστότητας του πλοίου.

Suez Canal Special Tonnage Certificate: Χορηγείται για τον υπολογισμό τελών και γιατί έχει τη δική του ρύθμιση χωρητικότητας η οποία είναι απαραίτητη για τη διέλευση της Διώρυγας Σουέζ.

Certificate Panama Canal: Χορηγείται για τον υπολογισμό τελών και γιατί έχει τη δική του ρύθμιση χωρητικότητας η οποία είναι απαραίτητη για τη διέλευση της Διώρυγας Παναμά.

Register of Ship' s Lifting Appliances and Items of Loose Gear: Πιστοποιεί ότι όλα τα ανυψωτικά μέσα του πλοίου είναι κατάλληλα σχεδιασμένα με τις ανάλογες προδιαγραφές ώστε να συνεχίζουν να είναι σε ασφαλή κατάσταση λειτουργίας.

2. 2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ & PORT STATE CONTROL

Αφού ένα πλοίο επιθεωρηθεί και τα αποτελέσματα ικανοποιούν τον επιθεωρητή, η ταξινόμηση του πλοίου εξετάζεται από την Επιτροπή Ταξινόμησης του Νηογνώμονα. Εφόσον εγκριθεί, εκδίδεται ένα πιστοποιητικό κλάσης ή εγγραφής της εγκατάστασης και το πλοίο εντάσσεται στον Νηογνώμονα. Με αυτήν την εγγραφή εξασφαλίζεται ότι το πλοίο αναγνωρίζεται από τα λιμάνια και τις αρμόδιες υπηρεσίες σημαίας κράτους σε ολόκληρο τον κόσμο καθώς και από ασφαλιστές παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένου του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (*Institute of London Underwriters*). Στους Νηογνώμονες παρέχεται το δικαίωμα διεξαγωγής επιθεωρήσεων και έκδοσης

πιστοποιητικών σύμφωνα με τα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και κωδικών αλλά και σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση (Μυλωνόπουλος, 1993).

Οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις και κώδικες, που αφορούν τις δραστηριότητες επιθεώρησης και πιστοποίησης των Νηογνομώνων είναι:

1. Διεθνής Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεων (*ILL-International Loadline*), η οποία αναλύεται στο κεφάλαιο 2.5.
2. Διεθνής Σύμβαση περί της Ασφάλειας της Ζωής στη Θάλασσα (*SOLAS-Safety of Life at Sea*), η οποία αναλύεται στο κεφάλαιο 2.6.
3. Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (*MARPOL-Marine Pollution*), η οποία αναλύεται στο κεφάλαιο 2.7.
4. Σύμβαση Διεθνών Κανονισμών για την Πρόληψη των Συγκρούσεων στη Θάλασσα (*COLREG-Convention on International Regulation for Preventing Collisions at Sea*), η οποία περιλαμβάνει τα παρακάτω παραρτήματα:

Παράρτημα I - Τοποθέτηση και τεχνικές λεπτομέρειες των φώτων και σχημάτων

Παράρτημα II - Πρόσθετα σήματα για αλιευτικά σκάφη που αλιεύουν σε κοντινή απόσταση

Παράρτημα III - Τεχνικές λεπτομέρειες των συσκευών σήματος ήχου.

Παράρτημα IV - Σήματα κινδύνου, τα οποία σηματοδοτούν την ανάγκη βοήθειας.

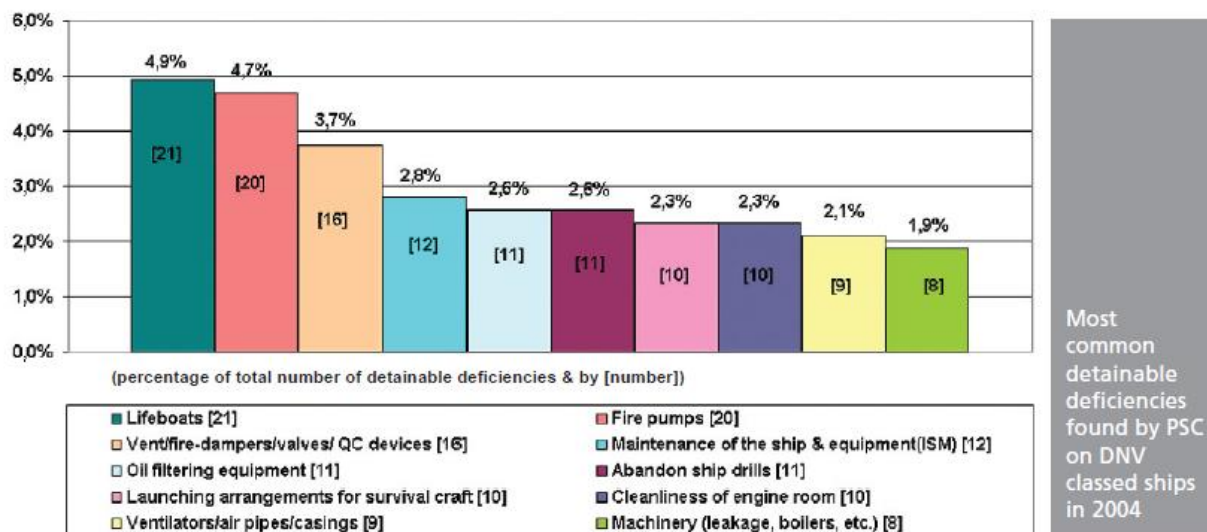
5. Διεθνής Σύμβαση για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (*TONNAGE*), σύμφωνα με την οποία γίνεται ο υπολογισμός για την φορολογία υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων.
6. Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας - Κώδικας *ISM-International Safety Management*), ο οποίος αναλύεται στο κεφάλαιο 2.8.
7. Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας *ISPS-International Ship and Port Security Code*), ο οποίος περιέχει λεπτομερείς απαιτήσεις που αφορούν στην ασφάλεια, για τις κυβερνήσεις, τις λιμενικές αρχές και

τις ναυτιλιακές εταιρίες. Σκοπός είναι να επιτρέψει την καλύτερη παρακολούθηση εμπορευματικών ροών, για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και να αντιμετωπισθεί η απειλή των τρομοκρατικών επιθέσεων.

8. Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 (*MLC 2006-Maritime Labour Convention*), ένα ενιαίο - συνεκτικό όργανο, το οποίο ενσωματώνει πρότυπα που εμπεριέχονται σε 65 υφιστάμενα διεθνή όργανα (Συμβάσεις και Συστάσεις) ναυτικής εργασίας, που έχει υιοθετήσει η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) από το 1920, καθώς και θεμελιώδεις αρχές που περιέχονται σε άλλες διεθνείς Συμβάσεις εργασίας.

Όσον αφορά στο Port State Control, όπως αναφερθήκαμε στο Κεφάλαιο 1.3, για την διαπίστωση ότι τα πλοία ανεξαρτήτως εθνικότητας πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας, ελάχιστων επιπέδων στελέχωσης και τήρησης κανονισμών πρόληψης ατυχημάτων, υγείας, αποφυγής ρύπανσης, δημιουργήθηκε η ανάγκη επιθεωρήσεων όχι μόνο από τους Νηογνώμονες ή μόνο από τις κυβερνήσεις κρατών νηολόγησης αλλά και από ναυτιλιακές αρχές χωρών που συμφώνησαν την 26^η Ιανουαρίου 1982, στην επιθεώρηση πλοίων, τα λεγόμενα *Memorandum Of Understanding* (MOU) (Μυλωνόπουλος, 1993). Στόχος της επιθεώρησης της Λιμενικής Αρχής (Port State Control) είναι η βεβαίωση ότι τα Πιστοποιητικά του πλοίου είναι σε ισχύ και η κατάσταση που επικρατεί στο πλοίο ανταποκρίνεται στη Πιστοποιητικά αυτά (ClassNK, 2015).

Η έκθεση της Λιμενικής Αρχής έχει ισχύ 6 μήνες. Σε περίπτωση που ο *Port State Control Officer* κρίνει ότι υπάρχει κάποια έλλειψη ή γεγονός που δεν τηρεί τη συμφωνία που θα έπρεπε (*deficiency, non-conformity*), κάνει σύσταση στον Πλοίαρχο και δίδεται κάποια προθεσμία ώστε να διορθωθεί πριν τον απόπλου. Σε περίπτωση όμως που επηρεάζεται η αξιοπλοία του πλοίου τότε απαγορεύεται ο απόπλους (*detention*) μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων (DNV, 2011).

Διάγραμμα 2.1 Συχνότερες παρατηρήσεις PSC σε πλοία υπό Νηογνώμονα DNV

Πηγή: DNV, 2006.

Μια θετική εξέλιξη από το 31ο Συμβούλιο της IACS, στην οργάνωση και στη λειτουργία των Νηογνώμωνων είναι ότι αντιμετωπίστηκε το πρόβλημα της ομαλής συνεργασίας μεταξύ επιθεωρητών των Νηογνώμωνων, αφού έπρεπε να εκλείψουν φαινόμενα όπως η ανομοιόμορφη ερμηνεία των απαιτήσεων της κλάσης και της σημαίας. Για αυτό κρίθηκε σκόπιμη η παρουσία των επιθεωρητών του PSC και των επιθεωρητών της κλάσης του πλοίου από κοινού πάνω στο πλοίο, για την επισήμανση τυχόν παραλείψεων, ελλείψεων ή ανακολουθιών κατά την εφαρμογή των κανονισμών και των οδηγιών (Βλάχος, 2007).

Οι διορθώσεις λαμβάνουν χώρα κατόπιν ειδοποίησης της Σημαίας του Κράτους που φέρει το πλοίο, του Νηογνώμονα αλλά και του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του Πλοίου. Καταγράφοντας τέτοια περιστατικά, στόχος των αρμόδιων αρχών είναι να ελαχιστοποιήσουν την πιθανότητα να επαναληφθούν στο μέλλον. Ο καταλληλότερος τρόπος για αυτό είναι η χρήση του ISM Code που αναφέρεται παρακάτω στην παράγραφο 2.8.

2.3. IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Η προώθηση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και των πλοίων στη θάλασσα μπορεί να επιτευχθεί ευκολότερα με την ανάπτυξη διεθνών κανονισμών τους οποίους θα ακολουθούν όλα τα έθνη ώστε να υπάρχει οργάνωση και συνοχή μεταξύ των κανονισμών που πρέπει να ακολουθούνται αλλά και εύρεση λύσεων σε προβλήματα που προκαλούνται κατά τη διεξαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών⁶. Για τον λόγο αυτόν θα αναλυθούν παρακάτω στο κεφάλαιο αυτό, οι Διεθνείς Συμβάσεις που υιοθετήθηκαν από τον IMO.

Μετά την βύθιση του Τιτανικού το 1912, καθώς πολλές χώρες δεν είχαν ασχοληθεί ιδιαίτερα με τις νομοθεσίες κανόνων ασφαλείας στη θάλασσα και μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ιδρύθηκε ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (*Inter-governmental Maritime Consultative Organization*)⁷, στις 6 Μαρτίου 1948, κατά το Ναυτιλιακό Συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών ο *IMCO* είχε συμβουλευτικό ρόλο, η μετεξέλιξη και συνεπώς μετονομασία σε *IMO-International Maritime Organization*, δηλώνει ότι πλέον, ότι οι αποφάσεις του κατέστησαν υποχρεωτικές. Σε εφαρμογή μπήκε στις 17 Μαρτίου 1958, ενώ το 1982 μετονομάστηκε σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (*International Maritime Organization*). Τα μέλη του ανέρχονται σε 171. Τον πλαισιώνουν Μη-Κυβερνητικοί Οργανισμοί με στόχο την συνεισφορά στο έργο του ΔΝΟ με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα κατόπιν της έγκρισης τους από την Συνέλευση, ενώ Διακυβερνητικές Οργανώσεις συνεργάζονται με τον ΔΝΟ με στόχο την συνεργασία σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος ώστε να εξασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή συνεργασία. Ιδρύθηκε στην Γενεύη, έχει έδρα το Λονδίνο και αποτελεί ειδικευμένο όργανο του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών. Όργανά του είναι:

- Η Συνέλευση (*Assembly*), η οποία συνέρχεται κάθε δύο χρόνια στην έδρα του οργανισμού στο Λονδίνο.

⁶ <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 10/9/2015.

⁷ Εφεξής ΔΝΟ

- Το Συμβούλιο (*Council*), το οποίο αποτελείται από 40 εκλεγμένα κράτη-μέλη, χωρισμένα σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α' αποτελείται από τα 10 κράτη-μέλη με το μεγαλύτερο μέγεθος εμπορικού στόλου, η κατηγορία Β' από 10 κράτη-μέλη με μεγάλο όγκο μεταφερομένων φορτίων στις διεθνείς εμπορικές ναυτιλιακές μεταφορές, ενώ η κατηγορία Γ' αποτελείται από τα υπόλοιπα 20 μέλη του Συμβουλίου και περιλαμβάνει χώρες που προσπαθούν να διεισδύσουν στο τομέα των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών.
- Η Γραμματεία (*Sec. General*) η οποία αποτελείται, από ένα Γενικό Γραμματέα ο οποίος περιοδικά εκλέγεται από τη συνέλευση, καθώς και διάφορα τμήματα όπως εκείνα για τη θαλάσσια ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και ένα τμήμα συνεδρίων.
- Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (*Maritime Safety Committee/MSC*). Είναι η κύρια τεχνική επιτροπή, η οποία επιβλέπει το έργο των εννέα υποεπιτροπών της και εγκαινιάζει νέα θέματα. (Βλάχος, 2007).

2.4. IACS - INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES

Από την ίδρυσή της την 7η Σεπτεμβρίου το 1968, η Διεθνής Ομοσπονδία Νηογνωμόνων, πιο γνωστή ως IACS, δεσμεύεται για την προώθηση ασφαλών πλοίων και καθαρών θαλασσών. Η Διεθνής Ομοσπονδία Νηογνωμόνων ιδρύθηκε ούτως ώστε να επιτευχθεί η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διασφάλιση των προτύπων, που οι ίδιοι έθεταν, προκειμένου για τον έλεγχο της ορθής λειτουργίας των πλοίων (Βλάχος, 2011). Η IACS συμμετέχει στις εργασίες του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και άλλων διεθνών οργανισμών για την αντιμετώπιση των σημερινών τεχνικών προκλήσεων της ναυτικής βιομηχανίας και για την ανάπτυξη υψηλότερων προτύπων ασφάλειας και ποιότητας στον τομέα της ταξινόμησης. Έδρα της είναι το Λονδίνο.

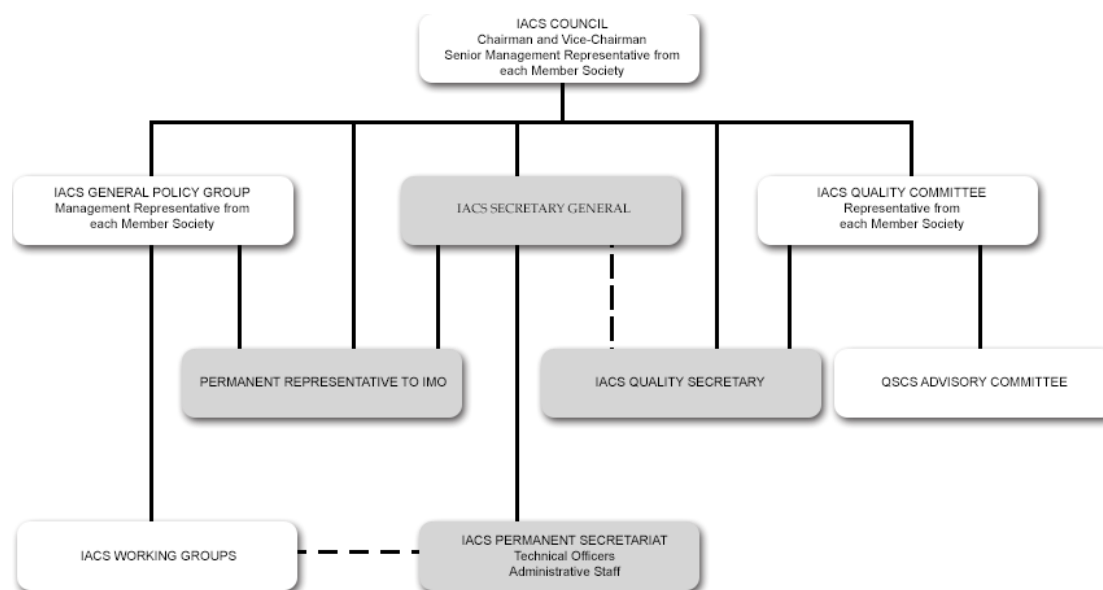
Η Διεθνής Ένωση των Νηογνωμόνων ήταν αποτέλεσμα της ζήτησης από την Διεθνή Διάσκεψη της Γραμμής Φόρτωσης, το 1930 για την επίτευξη ομοιομορφίας σε ότι αφορά τα πρότυπα για την ασφάλεια του πλοίου (Sullivan, 1999; Lagoni, 2007). Οι Νηογνώμονες συμφώνησαν σε αυτό και επεδίωξαν την συνεργασία μεταξύ τους σε

Συνέδριο που φιλοξενήθηκε από τον Ιταλικό Νηογνώμονα, στο οποίο πήραν μέρος ο Ιταλικός, ο Αμερικάνικος, ο Γαλλικός, ο Νορβηγικός, ο Γερμανικός, ο Αγγλικός και ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας.

Μετά από Συνέδριο το 1955 και την διαρκή προσπάθειά τους για συνεργασία, το 1968 ιδρύθηκε η Διεθνής Ένωση των Νηογνώμωνων από 7 μέλη που αναφέρονται παραπάνω. Η αξία των τεχνικών γνώσεων και εμπειριών της Ένωσης, αναγνωρίστηκαν γρήγορα και το 1969 απέκτησε συμβουλευτικό χαρακτήρα για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IACS, 2011).

Η Ένωση διοικείται από Συμβούλιο (IACS Council) με 1 άτομο ανά μέλος όπως και το IACS *General Policy Group* (GPG) το οποίο και αυτό εκπροσωπείται από 1 άτομο ανά μέλος το οποίο αναπτύσσει και δίνει τα απαραίτητα εργαλεία στο Συμβούλιο ώστε να δράσει με τις σωστές πολιτικές και κατευθύνσεις για τα σχέδιά του. Το Συμβούλιο συνεδριάζει τουλάχιστον δύο φορές κάθε έτος και αντικείμενό του είναι η γενική πολιτική και η στρατηγική του IACS. Η ομάδα γενικής πολιτικής επίσης συνεδριάζει δύο φορές κάθε έτος για να προωθήσει διάφορα άμεσα θέματα και για να προγραμματίσει τις εργασίες των διαφόρων ομάδων εργασίας. Το 1992 ιδρύθηκε στο Λονδίνο η Μόνιμη Γραμματεία ως διεθνές διοικητικό κέντρο της ένωσης με έμφαση στις τεχνικές υπηρεσίες και τις επικοινωνίες (Βλάχος, 2007).

Διάγραμμα 2.2. Δομή IACS



Πηγή: IACS, 2015⁸.

Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης των Νηογνώμωνων είναι τα εξής 12⁹:

1. ABS - *American Bureau Shipping*
2. BV - *Bureau Veritas*
3. CCS - *China Classification Society*
4. CRS - *Croatian Register Shipping*
5. DNV GL - *Det Norske Veritas Germanischer Lloyd*¹⁰
6. IRS - *Indian Register Shipping*
7. KR - *Korean Register Shipping*
8. LR - *Lloyd' s Register*
9. NK - *Nippon Kaiji Kyokai*
10. PRS - *Polish Register Shipping*
11. RINA - *Registro Italiano Navale*
12. RS - *Russian Maritime Register of Shipping*

Περισσότερο από το 90% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας καλύπτεται από την συμμόρφωση στους κανονισμούς και τα πρότυπα που έχουν θεθεί από τους

⁸ <http://iacs.org.uk/explained/default.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 15/10/15.

⁹ <http://iacs.org.uk/Explained/members.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 15/10/15.

¹⁰ Η Ένωση του Νηογνώμονα DNV και GL πραγματοποιήθηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 2013

Νηογνώμονες της Ένωσης. Στόχος της είναι η έκδοση ενοποίησης τεχνικών κανόνων που διαφέρουν από Νηογνώμονα σε Νηογνώμονα. Έτσι, τα τεχνικά πρότυπα σαφώς θα αποκτήσουν καλύτερο επίπεδο γεγονός που θα βοηθήσει την προώθηση της ασφάλειας των πλοίων, στην ποιοτική αναβάθμιση και τον πληρέστερο έλεγχο σε όλα τα στάδια της ζωής του πλοίου ώστε αυτό να καθίσταται αξιόπλοο και ασφαλές.

Η συμμετοχή στην Ένωση είναι πολύ σημαντική καθώς τα μέλη της είναι αυτά που θεσπίζουν τους κανόνες που ακολουθούνται, αναπτύσσουν τα *standards* των τεχνικών κανόνων ενώ δημιουργούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις μεταξύ των μελών για περαιτέρω ανάλυση και ανάπτυξη των κοινών τους στόχων. Η εμπειρία στο πέρασμα του χρόνου αποτελεί τη βάση για την δημιουργία κανονισμών. Έτσι, δημιουργήθηκαν οι διαδικαστικές απαιτήσεις και οι ενοποιημένες απαιτήσεις ώστε να λειτουργούν οι διαδικασίες μέσα από αυτές.

Οι διαδικαστικές απαιτήσεις (*Procedural Requirements*) είναι υιοθετημένα ψηφίσματα όσον αφορά στις διαδικασίες που πρέπει τα μέλη της Ένωσης να ακολουθούν. Πρέπει να ενσωματωθούν στις πρακτικές και στις διαδικασίες των μελών στα χρονικά πλαίσια που έχει συμφωνηθεί από το General Policy Group.

Οι ενοποιημένες απαιτήσεις (*Unified Requirements*) είναι υιοθετημένα ψηφίσματα και αφορούν θέματα που συνδέονται άμεσα ή καλύπτονται από συγκεκριμένους κανονισμούς και πρακτικές των Νηογνώμωνων και της γενικότερης φιλοσοφίας βάσει της οποίας οι Νηογνώμονες έχουν καθιερωθεί. Μετά την επικύρωση από κάθε μέλος οι απαιτήσεις θα ενσωματωθούν στους κανονισμούς, ένα χρόνο μετά την έγκριση από το *General Policy Group*. Οι ενοποιημένες απαιτήσεις αποτελούν το ελάχιστο που πρέπει να ακολουθεί ένας Νηογνώμονας. Αυτό όμως δεν σημαίνει πως δεν μπορεί κάποιο μέλος να θέσει πιο αυστηρούς κανονισμούς εάν το επιθυμεί¹¹.

¹¹ IACS Booklet Classification Societies - What, Why and How?,2011.

2. 5. INTERNATIONAL LOAD LINE CONVENTION

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα του πλοίου σχηματίζει την γραμμή φόρτωσης του πλοίου. Με την γραμμή αυτή εξασφαλίζεται ότι τα έξαλα του πλοίου και η πλευστότητά του είναι σωστή ώστε να διασφαλίζεται το αξιόπλοο των ποντοπόρων πλοίων. Η γραμμή αυτή και στις δύο πλευρές του πλοίου μας δίνει τη δυνατότητα να βλέπουμε εάν το πλοίο είναι σωστά φορτωμένο και δεν ξεπερνά τα προαπαιτούμενα όρια. Η γραμμή φόρτωσης, ή αλλιώς ‘*Plimsoll line*’, υπολογίζεται κατά την σχεδίασή του από τον Νηογνώμονα.

Καθώς η γραμμή φόρτωσης δεν ήταν υποχρεωτική και η αύξηση των ναυαγίων μεγάλωνε, τη δεκαετία του 1860 ο Βρετανός *Samuel Plimsoll*, από τον οποίο πήρε και το όνομά της, η γραμμή φόρτωσης έγινε υποχρεωτική ενώ η θέση της γραμμής έγινε συγκεκριμένη μετά το 1894. Η πρώτη διεθνής σύμβαση για την γραμμή φόρτωσης, υιοθετήθηκε το 1930, βασισμένη στην αρχή της πλευστότητας. Με τη σύμβαση το 1966 που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ έλαβαν χώρα διατάξεις οι οποίες καθόρισαν τα έξαλα του πλοίου με τους κατάλληλους υπολογισμούς όσον αφορά στην σταθερότητα του πλοίου.

Οι διατάξεις αυτές συμπεριλαμβάνουν τους πιθανούς κινδύνους στις διάφορες ζώνες του κόσμου και στις διάφορες εποχές. Στο τεχνικό κεφάλαιο συμπεριλαμβάνονται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας όσον αφορά πόρτες ή ανθρωποθυρίδες. Ο πρωταρχικός λόγος τέτοιων μέτρων είναι η εξασφάλιση της γάστρας να παραμένει υδατοστεγής από την ίσαλο και κάτω.

Η Διεθνής Σύμβαση του 1966 για τις Γραμμές Φόρτωσης περιλαμβάνει 3 Παραρτήματα:

Το 1ο Παράρτημα χωρίζεται σε 4 κεφάλαια:

1. Γενικά
2. Συνθήκες καθηκόντων για τα έξαλα
3. Έξαλα και διαφορές σημείων ανά κατηγορία πλοίου

4. Ειδικευμένες απαιτήσεις για πλοία που μεταφέρουν ξυλεία

Το 2ο Παράρτημα καλύπτει ζώνες, περιοχές και εποχιακές περιόδους.

Το 3ο Παράρτημα περιέχει πιστοποιητικά, συμπεριλαμβανομένου του Διεθνούς Πιστοποιητικού Γραμμής Φόρτωσης.

Διάφορες Τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν το 1971, 1975, 1979, 1983 αλλά δεν έχουν τεθεί σε ισχύ καθώς απαιτείται αποδοχή 2/3 των μερών του συνόλου. Όμως το Πρωτόκολλο του 1988 υιοθετήθηκε ώστε να εναρμονιστεί η σύμβαση με τις απαιτήσεις SOLAS και MARPOL 73/78.

2. 6. SOLAS CONVENTION

Η πρώτη διεθνής διάσκεψη για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έλαβε χώρα το 1899 στην Ουάσιγκτον. Μετά τη βύθιση του πλοίου “Τιτανικός” το 1912, έγινε νέα διεθνής διάσκεψη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα αλλά δυστυχώς η σύμβαση του 1914 στο Λονδίνο δεν τέθηκε σε ισχύ καθώς ξέσπασε ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος (SOLAS, 2009).

Τελικά, η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), προήλθε από τη διάσκεψη του 1929 αλλά τέθηκε σε ισχύ το 1960 και αναθεωρήθηκε το 1974 που έκτοτε αναθεωρείται όταν γίνεται αναγκαίο. Μετά το ατύχημα του *Torrey Canyon* (το 1967) θεσπίστηκε η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια στη θάλασσα (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS 1974*). Θεσπίζονται νέες ρυθμίσεις για το safety/security στη θαλάσσια μεταφορά. Η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα υιοθετήθηκε την 1^η Νοεμβρίου 1974 από την Διεθνή Διάσκεψη για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, η οποία συγκλήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980. Έχει τροποποιηθεί δύο φορές με τα παρακάτω Πρωτόκολλα:

1. Στις 17 Φεβρουαρίου 1978, στη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια Δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη ρύπανσης (International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978 SOLAS Protocol, που τέθηκε σε ισχύ την 1^η Μαΐου 1981 και
2. Στις 11 Νοεμβρίου 1988, στη Διεθνή Διάσκεψη για το εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης, 1988 SOLAS Protocol, που τέθηκε σε ισχύ στις 3 Φεβρουαρίου 2000, το οποίο αντικατέστησε και κατήργησε το Πρωτόκολλο του 1978.(SOLAS, 2009)

Τα κεφάλαια που περιλαμβάνει είναι τα εξής:

Κεφάλαιο 1 – Γενικές διατάξεις

Κεφάλαιο 2 – Κατασκευές

Κεφάλαιο 3 – Σωστικά μέσα

Κεφάλαιο 4 – Ραδιοτηλεφωνία και Ραδιοτηλεγραφία

Κεφάλαιο 5 – Ασφάλεια Ναυσιπλοίας

Κεφάλαιο 6 – Μεταφορά Σιτηρών

Κεφάλαιο 7 – Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων

Κεφάλαιο 8 – Πυρηνοκίνητα Πλοία

Κεφάλαιο 9 – Διαχείριση Πλοίων

Κεφάλαιο 10 – Ταχύπλοα Σκάφη

Κεφάλαιο 11 – Ειδικά Μέτρα Ασφαλείας

Κεφάλαιο 12 – Πλοία χύδην ξηρών φορτίων

2. 7. MARPOL CONVENTION

Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία του 1973 της MARPOL, υιοθετήθηκε από την Διεθνή Διάσκεψη για την θαλάσσια ρύπανση που συνήλθε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) από 8 Οκτωβρίου έως 2 Νοεμβρίου 1973 (MARPOL, 2011). Το Πρωτόκολλο I (Αναφορές περιστατικών ρύπανσης) και Πρωτόκολλο II (Διαιτησία Αμφισβητήσεων) υιοθετήθηκαν στην ίδια Διάσκεψη. Η Σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε μετέπειτα με το Πρωτόκολλο του 1978 το

οποίο υιοθετήθηκε από την Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια Δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη ρύπανσης (*ICTSPP- International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention*) από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό από τις 6 ως 17 Φεβρουαρίου 1978. Είναι γνωστή ως Διεθνής Συνθήκη για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Σκάφη, MARPOL 73/78. Οι κανονισμοί που καλύπτουν την προέλευση της θαλάσσιας ρύπανσης συμπεριλαμβάνονται στα έξι παραρτήματα παρακάτω.

Παράρτημα I: Κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πετρέλαιο (με ισχύ από το 1983)

Παράρτημα II: Κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα (με ισχύ από το 1987)

Παράρτημα III: Κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασίες (με ισχύ από το 1992)

Παράρτημα IV: Κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Λύματα (με ισχύ από το 1992)

Παράρτημα V: Κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Απορρίμματα (με ισχύ από το 1988)

Παράρτημα VI: Κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης του Αέρα από τα Πλοία (με ισχύ από το 2005)

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος προκειμένου να διορθωθούν ή να δοθούν διευκρινήσεις σε αναφορές της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, αναλαμβάνει τη λήψη μέτρων ώστε είτε να επιταχυνθούν τα μέτρα της Σύμβασης όταν χρειάζεται είτε να διορθωθούν οι αναφορές της. (MARPOL, 2011)

2.8. ISM CODE

Έχοντας ενεργοποιηθεί από έναν μεγάλο αριθμό σοβαρών θαλάσσιων ατυχημάτων στη διάρκεια της δεκαετίας του '80, ο κώδικας ISM (*International Safety Management*), Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (Δ.Κ.Α.Δ.) συντάχθηκε από τον IMO αναγνωρίζοντας ότι η συστηματική οργάνωση και οι έγγραφες ναυτιλιακές πρακτικές των πλοίων που ενσωματώνονται στην διαχείριση της ξηράς είναι

απαραίτητες για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Handbook for ISM Audits, 2011). Η κοινή γνώμη πίεσε τη Διεθνή Κοινότητα στο να προβεί σε μέτρα για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων που κοστίζουν τη ζωή ναυτικών και στην πρόληψη για την προστασία του περιβάλλοντος. Τα γνωστά ατυχήματα που πρόσφατα αφύπνισαν σοβαρά την κοινή γνώμη ήταν τα παρακάτω: *Exxon Valdez*, *Braer*, *Sea Empress*, *The Herald of Free Enterprise*, *Estonia*.

Οι πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού, ολοένα και αυξάνονταν καθώς οι φορτωτές παραδείγματος χάρη, επέλεγαν ένα λιγότερο ασφαλές πλοίο καθώς η ναύλωση του ήταν φτηνότερη καθώς το πλοίο αυτό δεν είχε επενδύσει στην ποιότητα και την ασφάλεια του. Από την άλλη πλευρά όμως, οι Ναυλωτές ζητούν τον ασφαλέστερο δυνατό τρόπο για την μεταφορά του φορτίου αναζητώντας ένα ποιοτικό πλοίο, προφανώς με ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Η σύνταξη ενός συστήματος διαχείρισης ασφάλειας είναι χρονοβόρα ενώ η επίτευξη της ασφάλειας πολλές φορές χρειάζεται νέα συστήματα ασφαλείας (επισκευές ή τροποποιήσεις). Επίσης, τα *checklists* που χρειάζονται στην διατήρηση του συστήματος και χρειάζονται να είναι *up to date* ίσως καταναλώνουν πολύτιμο χρόνο από τη στιγμή που το *operation* μπορεί να γίνεται ταυτόχρονα στο πλοίο (πχ. φορτοεκφόρτωση).

Ο κώδικας ISM υιοθετήθηκε από το Ψήφισμα A.741(18) στις 4 Νοεμβρίου 1993 και τέθηκε σε ισχύ από την 1^η Ιουλίου 1998 για ορισμένα μεγέθη πλοίων ενώ από την 1^η Ιουλίου 2002 για όλους τους τύπους πλοίων, σύμφωνα με την SOLAS, Κεφάλαιο IX.

Κάθε εταιρεία διαχείρισης πλοίων δημιουργεί ένα SMS (*Safety Management System*), με την δική της μέθοδο, η οποία πρέπει να ανταποκρίνεται στον Κώδικα ISM και να τεκμηριώνεται, να εφαρμόζεται και να διατηρείται σύμφωνα με αυτόν.

Αναλαμβάνει ένα καθορισμένο πρόσωπο υπεύθυνο για τα θέματα ασφαλείας. Ο DPA (*Designated Person Ashore*) συνδέει το πλοίο με το γραφείο, γεγονός που αποτελεί στόχο του ISM για την εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου μέσω της διαχείρισης της ασφάλειας από την ξηρά. Έχει άμεση σχέση με το διοικητικό συμβούλιο της επιχείρησης (συστηματικός έλεγχος ανά 5 χρόνια από εταιρία για απονομή διπλώματος συμμόρφωσης). Παρακολουθεί όλες τις πτυχές της ασφάλειας και

της πρόληψης της ρύπανσης του περιβάλλοντος στη διαχείριση κάθε πλοίου και εξασφαλίζει ότι όλες οι απαραίτητες ενέργειες από την ξηρά εφαρμόζονται όπως έχουν ζητηθεί.

Αφού λάβουν χώρα οι έλεγχοι από το κράτος σημαίας και έχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα, εκδίδεται ένα DOC (*Document Of Compliance*) για το γραφείο και το SMC (*Safety Management Certificate*) για το πλοίο που χωρίς αυτά η Διαχειρίστρια Εταιρία δεν έχει τη δυνατότητα νομικά να εμπλακεί σε οποιαδήποτε διεθνή ναυτιλιακή συναλλαγή.

Η Κλάση εξουσιοδοτείται από τις κυβερνήσεις των κρατών σημαίας και αναλαμβάνει τους ελέγχους (*Audits*), εκδίδει εκείνη τα Πιστοποιητικά για τον κώδικα ISM. Από το Πιστοποιητικό ISO 9001:2000 ξεκινά ο ISM αποκλειστικά για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (Βεροπούλου, 2001).

Σκοπός της Επιχείρησης για την διαχείριση της ασφάλειας είναι:

1. Διασφάλιση για ασφαλείς πρακτικές στην διαχείριση του πλοίου και για ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.
2. Κατοχύρωση προστασίας κατά τυποποιημένων ρίσκων.
3. Συνεχής βελτίωση των δεξιοτήτων του προσωπικού του γραφείου αλλά και του πλοίου, για την προετοιμασία τους για έκτακτες καταστάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας πρέπει να διασφαλίζει:

1. Συμμόρφωση με υποχρεωτικές αποφάσεις και κανονισμούς και
2. Ότι κώδικες, πρότυπα, οδηγίες προτείνονται από Οργανισμούς, Νηογνώμονες, ναυτικούς οργανισμούς να λαμβάνονται υπόψη. (ClassNK, 2009).

Ο σημαντικότερος λόγος της εμφάνισης και διατήρησης του ISM ήταν και είναι η πρόληψη των ατυχημάτων από τον ανθρώπινο παράγοντα που αποτελεί το 80% των ατυχημάτων στη θάλασσα.

Πέρα από τις γενικές αναφορές στην πολιτική της εταιρείας, το "Σχέδιο Ασφαλούς Διαχείρισης" προβλέπει συγκεκριμένες

αρμοδιότητες και ευθύνες σε όλα τα τμήματα της εταιρείας είτε αυτά είναι αφορούν αυτή καθαυτή την εταιρεία, είτε τα πλοία της. Σε γενικότερο επίπεδο, το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης στοχεύει στην ασφάλεια της μεταφοράς και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, δεσμεύοντας την κορυφή της εκάστοτε εταιρείας, προκειμένου για την εφαρμογή του τόσο στην ξηρά, όσο και στο πλοίο. Συνεπώς, υπεύθυνοι για την εφαρμογή του Κώδικα είναι αφενός η διοίκηση της εταιρείας, αφετέρου ο Πλοίαρχος, οι οποίοι με την συνεργασία και την συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων τηρούν τις αρχές του Κώδικα, ελέγχουν τυχόν αδύνατα σημεία αυτού και τα βελτιώνουν μετά από αξιολόγηση σχετικών αναφορών. Μάλιστα, ο έλεγχος της μη συμμόρφωσης ως προς τις διατάξεις του Κώδικα πραγματοποιείται με την συμμετοχή του Port State Control, πάντα σε συνδυασμό με την εφαρμογή των Κανονισμών STCW, SOLAS και MARPOL. (Βλάχος, 2011, σελ. 184).

Στις ΗΠΑ και συγκεκριμένα, σε *Schools of Industrial Engineering*, διδάσκεται 40-ωρο μάθημα, υποχρεωτικό για όλους τους φοιτητές, και που φέρει τον τίτλο : «Η πρόληψη των ατυχημάτων και ο ανθρώπινος παράγων», “*Accident Prevention and the Human Factor*”.

Ο Ανθρώπινος παράγων! Αυτό ήταν το ζητούμενο. Δεν αρκούν ούτε οι τεχνικές γνώσεις που διδάσκονται σε κάποια ΑΕΙ (και δη ως προαιρετικό μάθημα!) - όπως είναι οι έξοδοι κινδύνου, η γείωση των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, οι απαιτούμενες διαστάσεις και αποστάσεις, η κάλυψη οπών ή ανωμαλιών - ούτε η εκπαίδευση των τεχνικών, χειριστών και λοιπών εργαζομένων. Το κύριο ζητούμενο είναι να λαμβάνεται υπόψη η φύση του ανθρώπου, ήδη από το σχεδιασμό της εγκατάστασης μέχρι την οργάνωση της εργασίας και από τη θέσπιση των συστημάτων μέχρι τον καθορισμό των θέσεων εργασίας. Με άλλα λόγια, οι προϊστάμενοι, οι μηχανικοί και οι λοιποί υπεύθυνοι να μην ασχολούνται μόνο με όσα οφείλει να κάνει ο εργαζόμενος αλλά να προβληματίζονται και με εκείνο που ενδέχεται, κακώς, να κάνει ή να παραλείψει να κάνει - λόγω της φύσης του ανθρώπου - είτε αυτή λέγεται εθισμός στον κίνδυνο, είτε κόπωση, είτε ζαλάδα, είτε απλή αδιαφορία για την πιστή

τήρηση των οδηγιών. (Ασημακόπουλος και Καλογήρου, 2009, σελ. 28).

2.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η αξιοπλοία του πλοίου καθορίζεται από το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας. Οι κατάλληλοι θεσμοί, οι αποφάσεις των Νηογνώμωνων, οι Διεθνείς Οργανισμοί και οι Διεθνείς Συμβάσεις και κανονισμοί καθορίζουν τις απαιτήσεις για να είναι ένα πλοίο αξιόπλοο από τεχνική σκοπιά (*technical seaworthiness*), σε σχέση με το φορτίο που μεταφέρεται (*cargo worthiness*) και σε σχέση με το ταξίδι που θα πραγματοποιηθεί (*seaworthiness for the intended voyage*).

Η διεξαγωγή των επιθεωρήσεων και η έκδοση των πιστοποιητικών εξασφαλίζουν την διατήρηση αξιόπλοων πλοίων ανά τον κόσμο. Έτσι και οι ασφαλιστές ασφαλίζουν πλοία τα οποία τηρούν τις προδιαγραφές ασφάλειας. Μαζί με τους Νηογνώμονες, τα λεγόμενα *Memorandum Of Understanding (MOU)*, ελαχιστοποιούν τις πιθανότητες να καταγραφούν περιστατικά πλοίων τα οποία δεν ακολουθούν τον στόχο για μια ποιοτική ναυτιλία.

Τέλος, οι Διεθνείς Οργανισμοί και οι Διεθνείς Συμβάσεις που παίζουν τον πιο ενεργό ρόλο για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (*International Maritime Organization*), η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων, (*International Association of Classification Societies*), η Διεθνής Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεων (*International Load Line Convention*), η Διεθνής Σύμβαση περί της Ασφάλειας της Ζωής στη Θάλασσα (*Safety Of Life At Sea Convention*), η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (*Maritime Pollution Convention*), ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας (*International Safety Management Code*).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κύριος στόχος της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της ναυτιλίας είναι η ασφάλεια στη θάλασσα. Η κοινή γνώμη μετά από μια σειρά ναυτικών ατυχημάτων, στα οποία χανόταν μεγάλος αριθμός ανθρώπινων ζωών, καταστρέφονταν περιουσίες με μεγάλο οικονομικό κόστος, το θαλάσσιο περιβάλλον με τρομερό αντίκτυπο στους ανθρώπους, άρχισε να αντιδρά έντονα στους τρόπους που εφαρμόζεται το θαλάσσιο εμπόριο. Έτσι, ξεκίνησε η πίεση προς τις κυβερνήσεις για την πρόληψη και την εφαρμογή μέτρων που θα αντιμετώπιζαν τα παραπάνω προβλήματα. Τα προβλήματα αυτά αφορούσαν όχι μόνο την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο.

Τα μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου αυξάνουν το λειτουργικό τους κόστος και η εφαρμογή τους μόνο σε Ευρωπαϊκές σημαίες θα δημιουργούσε πρόβλημα αθέμιτου ανταγωνισμού. Σύμφωνα με τον νόμο του *Gresham*, το κακό και λιγότερο ασφαλές πλοίο θα διώχνει το καλό και ασφαλέστερο. Οι μειωμένοι κανόνες ασφαλείας θα προκαλούσαν αθέμιτο ανταγωνισμό ενάντια στις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις που επιλέγουν και μπορούν να εφαρμόζουν υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας. Για τον λόγο αυτό ο IMO δημιούργησε τέτοιες πολιτικές ώστε η ασφάλεια των πλοίων να είναι πρωταρχικής σημασίας για όλους ενώ η ενοποίηση κανονισμών αποτέλεσε βασικό στόχο του IMO αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία ονόμασε κάθε δέσμη μέτρων με το όνομα του αντίστοιχου ατυχήματος (Θεοδωρόπουλος, 2013).

3. 2. ΑΘΕΜΙΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ – ΕΝΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΟΧΙ;

Ο ρόλος των Νηογνωμόνων δημιουργήθηκε όπως αναφέραμε και στο πρώτο κεφάλαιο μέσα από την ζήτηση για δεδομένα των πλοίων που χρειαζόνταν είτε για την ναύλωση των πλοίων είτε για λόγους ασφαλείας. Ο ρόλος μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ιδιοκτήτη του φορτίου έπαιξε σημαντικό ρόλο στη ίδρυσή τους. Δημιουργήθηκε η

ανάγκη για την κατανόηση της δομής και της ευστάθειας του πλοίου η οποία απαντήθηκε από την ίδρυση των Νηογνομόνων. Εκείνοι λοιπόν με την γνώση που διέθεταν άρχισαν να δημιουργούν και να απαιτούν κανόνες. Καθώς όμως, οι Πλοιοκτήτες και οι Διαχειριστές πλήρωναν για την προσφορά των Νηογνομόνων, άρχισαν να έχουν και απαιτήσεις γεγονός που περιπλέκει την διαχείριση κανονισμών, κανόνων και προτάσεων από την Κλάση. Δημιουργούνται ερωτήματα για τον τρόπο που λαμβάνονται οι αποφάσεις τους ενώ ταυτόχρονα, επιδιώκουν την δημιουργία όλο και περισσότερων κανόνων ασφαλείας. Παρ' όλα αυτά, η ύπαρξη περισσότερων κανόνων δεν ισοδυναμεί απαραίτητα και με την εξύψωση της ασφάλειας. Με άλλα λόγια, οι Νηογνώμονες προωθούν την ήδη υφιστάμενη τάση προς τους περισσότερους κανόνες και περισσότερη είσοδο στο σύστημα, ενώ αντίθετα ο στόχος θα έπρεπε να είναι καλύτερη επίδοση και καλύτερα αποτελέσματα στην ασφάλεια (Farthing, 1997).

Πέραν της τάσης των Νηογνομόνων για δημιουργία περισσότερων κανόνων, η ανησυχία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς τις προδιαγραφές που οφείλουν να τηρούν οι Νηογνώμονες ως προς την ασφάλεια των πλοίων και των κανονισμών την ώθησε στην προώθηση οδηγίας ώστε να μειώσουν τις πιθανότητες ύπαρξης Νηογνομόνων που δεν πληρούν τις ανάλογες προϋποθέσεις.

Το πρόβλημα της δημιουργίας όλο και περισσότερων κανόνων ασφαλείας από τους Νηογνώμονες, αλλά και η έλλειψη ομοιομορφίας στους κανονισμούς των Νηογνομόνων, αποτελεί πρόβλημα ως προς τον ανταγωνισμό μεταξύ τους καθώς ανταγωνίζονται ως προς τους κανονισμούς που υιοθετούν (αντί ο ανταγωνισμός μεταξύ τους να αφορά μονάχα τις υπηρεσίες που προσφέρουν και το κόστος αυτών). Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η προσπάθεια εναρμόνισης των κανονισμών για *tankers* και *bulk carriers*. Η διαφορετικότητα των κανονισμών πέραν του γεγονότος ότι εντείνει τον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ τους, έχει ως αποτέλεσμα οι προδιαγραφές των πλοίων να είναι σε χαμηλά και επικίνδυνα για τη θαλάσσια ασφάλεια επίπεδα.

Οι μεγαλύτεροι και καλύτεροι Νηογνώμονες του κόσμου όπως λέγεται, (LAN, Lloyd' s, ABS, DNV), διατύπωσαν την πρόθεση για κοινούς κανονισμούς για δεξαμενόπλοια, το γνωστό "*Joint tanker project*". Αμφισβητείται ο λόγος των τριών παραπάνω Νηογνομόνων να ασχοληθούν μόνο εκείνοι με τους κανονισμούς *tankers*

καθώς σύμφωνα με τον IMO θα ακολουθήσουν τα "*goal based standards*". Τα (GBS) είναι πρότυπα και διαδικασίες που πρέπει να πληρούνται μέσω κανονισμών, κανόνων και προτύπων για τα πλοία υψηλού επιπέδου. Αποτελούνται από τουλάχιστον ένα στόχο, τις λειτουργικές απαιτήσεις που συνδέονται με αυτόν τον στόχο, και την επαλήθευση της συμμόρφωσης ότι οι κανόνες / κανονισμοί πληρούν τις λειτουργικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των στόχων.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι και οι λειτουργικές απαιτήσεις, οι νηογνώμονες που ενεργούν ως αναγνωρισμένες οργανώσεις (ROs- *Recognized Organizations*) θα αναπτύξουν κανόνες και τους κανονισμούς ανάλογα. Αυτές οι λεπτομερείς απαιτήσεις θα γίνουν μέρος ενός πλαισίου GBS όταν έχουν ελεγχθεί από ανεξάρτητους ελεγκτές, ή / και αρμόδια όργανα του IMO, σύμφωνα με το GBS.

Επιστρέφοντας, στη δεκαετία του 1990, η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας αναγνώρισε ότι οι δεσμευτικές διατάξεις με βάση τους κανονισμούς δεν ήταν σε θέση να αντιμετωπίσουν τις νέες προκλήσεις του σχεδιασμού των πλοίων και ανέλαβε δράση για να ενσωματώσει τη φιλοσοφία βάσει στόχου στους τεχνικούς κανονισμούς για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Ο IMO έχει έκτοτε σημαντικές αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο προσεγγίζει τη ρύθμιση του σχεδιασμού του πλοίου. Η συνεχώς αυξανόμενη ταχύτητα των υπολογιστών έχει ανοίξει ένα νέο κόσμο για τους σχεδιαστές και τους ερευνητές και, ως εκ τούτου, οι κυβερνήσεις των κρατών του IMO έχουν αρχίσει να προσεγγίζουν την ασφάλεια από μια εντελώς νέα προοπτική.

Οι βασικές αρχές των GBS του IMO:

- τα πρότυπα ασφάλειας, για το περιβάλλον, για την ασφάλεια των πλοίων που απαιτούνται για την κάλυψη να είναι για τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.
- να επιτευχθεί το απαιτούμενο επίπεδο που πρέπει από τις απαιτήσεις των Νηογνομόνων και άλλων αναγνωρισμένων οργανισμών, των διοικήσεων και του IMO.
- να είναι σαφή, αποδεδειγμένα, επαληθεύσιμα, μακροχρόνια, εφαρμόσιμα και εφικτά, ανεξάρτητα από το σχεδιασμό και την τεχνολογία του πλοίου.
- να είναι αρκετά συγκεκριμένα ώστε να μην επιδέχονται διαφορετικές ερμηνείες.

Οι παραπάνω βασικές αρχές εφαρμόζεται για όλα τα GBS που αναπτύχθηκαν από τον IMO και όχι μόνο για τα πρότυπα κατασκευής, σε αναγνώριση του γεγονότος ότι, στο μέλλον, ο IMO μπορεί να αναπτύξει και άλλους στόχους με βάση πρότυπα για άλλους τομείς της ασφάλειας, π.χ. μηχανήματα, εξοπλισμό, πυροπροστασία, κ.λπ., καθώς και περιοχές προστασίας που συνδέονται με την ασφάλεια και το περιβάλλον. Οι τελευταίες πράξεις του ΔΝΟ, με τη χρήση της προσέγγισης GBS είναι ο κώδικας *Polar*, ο κώδικας *IGF* και τα GBS για τη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και τα πετρελαιοφόρα.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην ογδοηκοστή έβδομη σύνοδό της τον Μάιο του 2010, εξέδωσε νέο κανονισμό SOLAS II-1 / 3-10 με βάση τα πρότυπα για τη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και τα πετρελαιοφόρα (ψηφισμα MSC.290 (87)). Ο κανονισμός αυτός, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012, προβλέπει ότι όλα τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου 150 μέτρα σε μήκος και πάνω, τα οποία ναυπηγούνται μετά την 1η Ιουλίου 2016 να πληρούν τα ισχύοντα με διαρθρωτικές απαιτήσεις¹².

Η πίεση που μπορεί να δεχτεί ένας Νηογνώμονας από ένα ναυπηγείο π.χ. για τα τυποποιημένα designs, μπορεί να είναι μεγάλη καθώς με τον έντονο εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγείων σε παγκόσμιο επίπεδο ο στόχος τους είναι να υπογράψουν ένα συμβόλαιο με τήρηση των προδιαγραφών του IMO με το ελάχιστο κόστος. Σε τέτοιες περιπτώσεις, μετά την ναυπήγηση ενός πλοίου με τις ελάχιστες αυτές προδιαγραφές ο Νηογνώμονας δεν μπορεί παρά να εγκρίνει τυχόν αλλαγές σε κατασκευαστικά σχέδια, ώστε να μειωθεί το κόστος.

3.3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ

Τα κριτήρια που πρέπει να πληροί ο Νηογνώμονας για να αναγνωριστεί σύμφωνα με οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να αποφεύγονται περιστατικά Νηογνομόνων που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις.

¹² <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/Goal-BasedStandards.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 20/9/2015.

1. Ο νηογνώμονας πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Πρέπει να διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα κανόνων και κανονισμών για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την περιοδική επιθεώρηση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως για τον υπολογισμό της ευστάθειας σύμφωνα με το μέρος 9 των κανονισμών που επισυνάπτονται στην ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ADN) όπως αναφέρεται στο άρθρο 22α.04 και το άρθρο 22α.05 του Παραρτήματος II και οι οποίοι θα δημοσιεύονται τουλάχιστον στα ολλανδικά, τα αγγλικά, τα γαλλικά ή τα γερμανικά και θα ενημερώνονται συνεχώς και θα βελτιώνονται μέσω προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης. Οι κανόνες και κανονισμοί δεν πρέπει να αντίκεινται σε διατάξεις δικαίου τη Ευρωπαϊκής Ένωσης ή των ισχυουσών διεθνών συμφωνιών.
2. Ο νηογνώμονας πρέπει να δημοσιεύει ετησίως το νηολόγιό του.
3. Ο νηογνώμονας πρέπει 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. Ο νηογνώμονας έχει σε ένα από τα κράτη μέλη την καταστατική έδρα του ή υποκατάστημα εξουσιοδοτημένο για τη λήψη αποφάσεων και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που αφορούν όλα τα θέματα της αρμοδιότητας του με βάση τους κανονισμούς που ισχύουν για τις μεταφορικές με εσωτερική ναυσιπλοΐα.
5. Ο νηογνώμονας καθώς και οι πραγματογνώμονές του χαίρουν καλής φήμης στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι πραγματογνώμονες πρέπει να είναι σε θέση να τεκμηριώνουν τα επαγγελματικά τους προσόντα και να 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. Ο νηογνώμονας διαθέτει επιθεωρητές σε τουλάχιστον ένα κράτος μέλος.

7. Ο νηογνώμονας διέπεται από τις βασικές αρχές του "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 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 δέσμευση του, για τη διασφάλιση της ποιότητας και εξασφαλίζει ότι η πολιτική αυτή είναι κατανοητή, εφαρμόζεται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα του νηογνώμονα.

11. Ο νηογνώμονας αναπτύσσει εφαρμόζει και διατηρεί αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα διασφάλισης της ποιότητας το οποίο βασίζεται στα κατάλληλα μέρη διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων διασφάλισης της ποιότητας και πληροί το πρότυπο EN ISO / IEC 17020: 2004, κατά τις διατάξεις του διεθνούς συνδέσμου νηογνωμόνων (IACS) για τη ρύθμιση της πιστοποίησης των συστημάτων διασφάλισης της ποιότητας. Το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας πρέπει να έχει πιστοποιηθεί από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών, αναγνωρισμένο από τις διοικητικές αρχές του κράτους όπου ο νηογνώμονας έχει την καταστατική έδρα ή υποκατάστημα του σύμφωνα με την παράγραφο 4, που 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 προτύπων όσον αφορά τα σημεία που καλύπτουν οι παρασχεθείσες υπηρεσίες καθώς και η αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος διασφάλισης της ποιότητας και

ι. Υφίσταται ολοκληρωμένο σύστημα προσχεδιασμένων και τεκμηριωμένων εσωτερικών ελέγχων των δραστηριοτήτων που αφορούν τη διασφάλιση της ποιότητας σε όλα τα μέρη.

12. Το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας πρέπει να έχει πιστοποιηθεί από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών, αναγνωρισμένο από τις διοικητικές αρχές του κράτους

όπου ο νηογνώμονας έχει την κατασκευαστική έδρα του ή υποκατάστημα του σύμφωνα με την παράγραφο 4.

13. Ο νηογνώμονας υποχρεούται να ευθυγραμμίσει τις προδιαγραφές του προς τις οικείες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να διαβιβάσει εγκαίρως όλες τις σχετικές πληροφορίες στην Επιτροπή.

14. Ο νηογνώμονας υποχρεούται να διαβουλεύεται τακτικά με ήδη αναγνωρισμένους νηογνώμονες ούτως ώστε να διασφαλίζεται η ισοδυναμία και η εφαρμογή των τεχνικών προτύπων τους, και θα πρέπει να επιτρέπει τη συμμετοχή αντιπροσώπων από τα κράτη μέλη και άλλους σχετικούς φορείς κατά την ανάπτυξη των κανόνων και κανονισμών του.

Οι λόγοι υποβολής και οι στόχοι της πρότασης από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ξεκίνησαν λόγω της μεγάλης περιβαλλοντικής καταστροφής του Έρικα Ι το 1999¹³.

Σύμφωνα με την δυσμενή άποψη για τους νηογνώμονες, ότι 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 μην είναι έτσι. Πάντως γεγονός είναι ότι η αίγλη του IACS έχει τρωθεί σοβαρά από διάφορα περιστατικά όπως το *Erika* (RINA) και *Prestige* (ABS). Και τα δύο αυτά ατυχήματα αποδίδουν ευθέως ευθύνες στους νηογνώμονες. Ο ABS αυτή τη στιγμή αντιμετωπίζει αγωγή κοντά στο 1 δισεκατομμύριο δολάρια από την Ισπανία, για ζημιές που προκλήθηκαν από την οικολογική καταστροφή.

¹³ Στις 8 Δεκεμβρίου, 1999, απέπλευσε από τη Δουνκέρκη, με προορισμό το Λιβόρνο και με ένα βαρύ φορτίο περίπου 31.000 τόνους μαζούτ. Καθώς μπήκε στο Βισκαϊκό Κόλπο, το *Erika* έτρεξε σε μια βαριά καταιγίδα. Στις 12 Δεκεμβρίου 1999, έσπασε στα δύο και βυθίστηκε, απελευθερώνοντας χιλιάδες τόνους πετρελαίου στη θάλασσα, σκοτώνοντας θαλάσσια ζωή και ρυπογόνων στις ακτές γύρω Βρετάνη, Γαλλία.

Βέβαια, ο ABS αποποιείται πάσης ευθύνης για το συγκεκριμένο ατύχημα, επιρρίπτοντάς την καθαρά στις Ισπανικές αρχές. στις οποίες καταλογίζει ότι θα μπορούσαν να είχαν περιορίσει τις επιπτώσεις του ατυχήματος αν είχαν ρυμουλκήσει το πλοίο σε κάποιο λιμάνι καταφυγής προτού κοπεί στα δυο (Ψαράυτης, 2005).

Η Επιτροπή αμφιβάλλει εάν οι Νηογνώμονες στο σύνολό τους καταβάλλουν αρκετές προσπάθειες για να επιτύχουν τα απαραίτητα επίπεδα ποιότητας. Η Επιτροπή θεωρούσε ότι το σύστημα πρέπει να βελτιωθεί ώστε να διακρίνονται οι σωστοί από τους μη σωστούς, να διορθωθούν οι αστοχίες με αναλογικό αλλά αποτελεσματικό τρόπο και να αποκλεισθούν χωρίς δισταγμούς από το σύστημα όσοι δεν το σέβονται (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2005). Για το λόγο αυτό, το Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του της 13ης Δεκεμβρίου 2002, τόνισε το ρόλο της Επιτροπής στις διαδικασίες έγκρισης και ελέγχου των νηογνομένων.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στη συνέχεια στο ψήφισμά του για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα [2003/2235(INI)], ζήτησε από την Επιτροπή να προβεί σε αποτελεσματικό έλεγχο των επιδόσεων και σε λογιστικό έλεγχο των νηογνομένων, των θυγατρικών τους και συμμετεχουσών επιχειρήσεων, και να επιβάλλει κυρώσεις εφόσον δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμά του για το ναυάγιο του *Prestige* [2003/2066 (INI)], δήλωσε για άλλη μια φορά ότι είναι αναγκαίο να διαμορφωθούν, σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο, διεξοδικοί μηχανισμοί τεχνικής επιθεώρησης. μέσω των οποίων θα διατίθενται αξιόπιστες πληροφορίες για την πραγματική κατάσταση των πλοίων. (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2005).

Λόγω των παραπάνω ανησυχιών και για λόγους αναμόρφωσης του συστήματος έγκρισης των νηογνομένων προτάθηκαν τα εξής:

- α. ενίσχυση του συστήματος ελέγχου των εγκεκριμένων οργανισμών
- β. ενοποίηση του διπλού τοιχώματος
- γ. απλούστευση και την καλύτερη διάρθρωση των κριτηρίων κοινοτικής έγκρισης

- δ. αναμόρφωση του συστήματος κυρώσεων
- ε. διευκρίνιση της έκτακτης ή τη διευκόλυνση της εφαρμογής ορισμένων διατάξεων της οδηγίας (94/57/EK, ΕΕ L 319, 1994, σελ.20).

Για την ενίσχυση της παραπάνω οδηγίας ώστε να υπάρχει μεγαλύτερος έλεγχος των δραστηριοτήτων των ιδιωτικών οργανισμών, οι οποίοι διαδραματίζουν καίριο ρόλο όσον αφορά στη θαλάσσια ασφάλεια και στη πρόληψη της ρύπανσης, εισήχθησαν νέοι κανόνες οι οποίοι αφορούν:

- Αυστηρές κυρώσεις: αναστολή της κοινοτικής έγκρισης επί ένα έτος, η οποία είναι δυνατόν να οδηγήσει σε πλήρη ανάκληση της έγκρισης, εάν παραμένουν οι αδυναμίες οι οποίες οδήγησαν στην αναστολή.
- Η υποχρέωση ικανοποιητικών επιδόσεων ελέγχου της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης πριν χορηγηθεί η κοινοτική έγκριση.
- Αυστηρότερα κριτήρια ανεξαρτησίας και ποιότητας, καθώς και μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά τη γνωστοποίηση πληροφοριών για τα πλοία της κάθε κλάσης.
- Ειδικά ελάχιστα επίπεδα αστικής ευθύνης των αναγνωρισμένων οργανισμών (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006 588).

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5, << οι οργανισμοί οι οποίοι στις 22 Ιανουαρίου 2002, έχουν ήδη αναγνωριστεί βάσει της παρούσας οδηγίας διατηρούν την αναγνώρισή τους. Ωστόσο, οι εν λόγω οργανισμοί πρέπει να συμμορφώνονται με τις νέες διατάξεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και η συμμόρφωσή τους αξιολογείται κατά τη διάρκεια των πρώτων αξιολογήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 11>>. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3, <<όλοι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί αξιολογούνται από την Επιτροπή, μαζί με το κράτος μέλος που υπέβαλε τη σχετική αίτηση αναγνώρισης, σε σταθερή βάση και τουλάχιστον ανά διετία προκειμένου να εξακριβωθεί ότι πληρούν τα κριτήρια της οδηγίας>>. Το 2005 επετεύχθη ο στόχος της αξιολόγησης ανά διετία. Οι αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν μέχρι τώρα δείχνουν συμμόρφωση των αναγνωρισμένων οργανισμών σε ευρεία κλίμακα, με εξαίρεση τις

διαπιστώσεις που επισημαίνονται παρακάτω. Η Επιτροπή θεωρεί, ωστόσο, ότι η επικρατούσα τάση είναι η τυπική συμμόρφωση, με εξελιγμένα συστήματα και διαδικασίες, αλλά πολύ συχνά εις βάρος του προκαταβολικού ελέγχου και της αποτελεσματικής διαχείρισης των κινδύνων.

- Τήρηση Κανόνων κλάσης και των θεσμοθετημένων υποχρεώσεων.

Η Επιτροπή εξέτασε μεγάλο αριθμό φακέλων πλοίων, είτε με τυχαία δειγματοληψία και επισκέψεις σε ναυπηγεία, είτε κατόπιν ατυχημάτων και απαγορεύσεων απόπλου μετά από έλεγχο του κράτους λιμένα. Φαίνεται ότι επανειλημμένως τα σημαντικότερα περιστατικά εμφανίζονται στους οργανισμούς με τη δυσμενέστερη αναλογία πόρων. Επομένως, η παράβαση των κανόνων κλάσης και των θεσμοθετημένων υποχρεώσεων από πλευράς οργανισμού θα μπορούσε να αποδοθεί στην ελευθερία δράσεως που προσφέρεται στους επιθεωρητές από τους κανόνες και τις διαδικασίες του οργανισμού, στο πλαίσιο της σοβαρής πίεσης που ασκείται στους πόρους του.

- Ρήτρες Ευελιξίας.

Η αξιολόγηση των συστημάτων ποιότητας των ναυπηγείων από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς φαίνεται να διαδραματίζει ολοένα και σημαντικότερο ρόλο στη διαδικασία πιστοποίησης.

Η Επιτροπή υποστηρίζει ανεπιφύλακτα την εν λόγω αξιολόγηση ως βασικό εργαλείο για την καλύτερη συμπλήρωση των εργασιών επιθεώρησης. Αυτό, όμως, μπορεί να κρύβει παγίδες:

α. Οι κανόνες ενός αναγνωρισμένου οργανισμού επέτρεπαν στους επιθεωρητές να παραλείπουν κάποιους ελέγχους, βασιζόμενοι στην αξιολόγησή τους για το σύστημα ποιότητας του ναυπηγείου(<<ρήτρα ευελιξίας>>), χωρίς έλεγχο από την διεύθυνση.

β. Οι διαδικασίες και οι κατάλογοι σημείων ελέγχου του οργανισμού δεν έκαναν σαφή διάκριση μεταξύ θεσμοθετημένων επιθεωρήσεων και επιθεωρήσεων κλάσης, με αποτέλεσμα να έχουν παραλειφθεί και οι δύο.

γ. Ακόμη και ως προς τις επιθεωρήσεις κλάσης, θα μπορούσαν να αμφισβητηθούν τα όρια ρητρών ευελιξίας καθώς οι οργανισμοί αναμένεται να πιστοποιούν πλοία και όχι ναυπηγεία.

δ. η Επιτροπή είναι επιφυλακτική έναντι της πιθανότητας, η οποία δημοσιεύτηκε από τον τύπο, να βοηθούν ενδεχομένως οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί τα ναυπηγεία στη διαμόρφωση των συστημάτων ποιότητας που εφαρμόζουν είτε άμεσα είτε μέσω των θυγατρικών και κοινοπραξιών.

- Πόροι

Η Επιτροπή διαπίστωσε έλλειψη επαρκών πόρων για την αντιμετώπιση του τρέχοντος φόρτου εργασίας του οργανισμού ιδίως όσον αφορά τη σημερινή έντονη αιχμή νέων ναυπηγήσεων. Το πρόβλημα θα μπορούσε να οφείλεται στον ανταγωνισμό, στην έλλειψη ειδικευμένου προσωπικού και/ή στην αδύναμη θέση των αναγνωρισμένων οργανισμών έναντι των ναυπηγείων και όλα αυτά στο πλαίσιο κατακόρυφης ανόδου της ζήτησης και επομένως πειστικών συνθηκών παραγωγής.

-Ανεξαρτησία

Αυτό το κριτήριο είναι το πιο δύσκολο να αξιολογηθεί και οφείλεται στο καθεστώς των αναγνωρισμένων οργανισμών το οποίο εμφανίζει μεγάλες διαφορές: ορισμένοι είναι ιδρύματα ή παρεμφερείς οντότητες και ένας ανήκει εξ ολοκλήρου σε ένα ίδρυμα, ενώ άλλοι είναι μη κερδοσκοπικές εταιρείες ή παρεμφερείς οντότητες, οι υπόλοιποι είναι μετοχικές εταιρίες.

3.4. ΥΠΟΔΕΕΣΤΕΡΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ - SUBSTANDARD CLASSIFICATION SOCIETIES

Ο αριθμός Νηογνώμωνων αυξήθηκε σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα. Σήμερα, παγκοσμίως υπάρχουν τουλάχιστον 65 Νηογνώμονες. (IMO Document FSI 13/10/2, 2004). Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μεγάλος αριθμός από αυτούς δεν διατηρούν την απαραίτητη εξειδίκευση για την διεξαγωγή Επιθεωρήσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιστεύει ότι μόνο τα μέλη των IACS διαθέτουν την απαραίτητη

γνώση και εξειδίκευση να διεξάγουν θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις για τα κράτη μέλη. Βέβαια θεωρεί ότι ακόμα και οι αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες δεν πληρούν πάντα τις προϋποθέσεις που επιβάλλει η Επιτροπή (COM 2006, 588 final, at 3.2.2). Τα μνημόνια κατανόησης (MOU)¹⁴, εκδίδουν κάθε χρόνο μια αναφορά για τους νηογνώμονες που τα πλοία τους έχουν κρατηθεί και κατηγοριοποιεί τα πλοία σε διαφορετικές κατηγορίες ρίσκου (Lagoni, 2007).

Επίσης, οι *sub-standard* Νηογνώμονες απειλούνται από την απειλή των Πλοιοκτητών να αλλάξουν Νηογνώμονα. Συνήθως, δεν διαθέτουν αρκετά χρήματα για την διεξαγωγή της απαραίτητης έρευνας και δεν διαθέτουν τον απαραίτητο αριθμό Επιθεωρητών. Επικρατεί ο ισχυρισμός ότι ορισμένοι Νηογνώμονες προσφέρουν υπηρεσίες που από πολλούς μπορούν να χαρακτηριστούν μέτριας ή κακής ποιότητας, όπως επίσης, ότι δίνουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας σε πλοία που δεν είναι κατάλληλα να ταξιδέψουν και ανήκουν σε νηολόγια με σημαίες αμφισβητούμενης υπόστασης (Ψαράτης, 2005). Όταν δεν υπάρχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις εργασίας για την έκδοση θεσμοθετημένων Πιστοποιητικών, μετατίθενται οι εργασίες αυτές και αυξάνονται έτσι οι υποχρεώσεις της Λιμενικής Αρχής.

Από το δεύτερο μισό της δεκαετίας του '80, οι Νηογνώμονες ABS, LR και DNV(σημερινός DNV GL), εξετάζουν το ενδεχόμενο της ύπαρξης των "Εξοχων IACS", ώστε οι τρεις τους να κερδίσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπόλοιπων μελών IACS. Θεωρούσαν ότι έχουν την περισσότερη εμπειρία. Μαζί κατείχαν περισσότερο του 50% τονάζ του παγκόσμιου στόλου. Η θέση της IACS καθιστά πιο δύσκολη την προσπάθεια των μικρότερων κλάσεων να αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά. Είναι σχεδόν αδύνατο να ανταπεξέλθουν στα κριτήρια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή εκείνα της IACS. Η επιβίωσή τους έγκειται στον κρατικό προστατευτισμό, στις χαμηλότερες τιμές ή στο γεγονός χαμηλής ποιότητας των προτύπων ασφαλείας που διατηρούν. Από την άλλη πλευρά τα πλοία εγγεγραμμένα σε μικρό Νηογνώμονα κάνουν εμπόριο σε εθνικές αγορές πράγμα που σημαίνει ότι είναι δύσκολο να εκτοπιστούν.

¹⁴ <http://www.parismou.org/upload/anrep/RO%20performanse%20list%202005.pdf>

Υποχρέωση των Νηογνομόνων είναι να κατανοούν το μερίδιο της ευθύνης που τους αναλογεί ως προς το περιβάλλον και ως προς την ζωή των ναυτικών που ρισκάρουν τη ζωή τους πολλές φορές σε πλοία με υποτυπώδη μέτρα ασφαλείας και να εξασφαλίζουν ότι τα κίνητρά τους είναι τέτοια ώστε ο ρόλος τους να είναι επιμελής χωρίς να τους βαραίνει η οικονομική πίεση από τους πελάτες τους (τους πλοιοκτήτες) και χωρίς υπερβολικούς περιορισμούς από την Σημαία (Durr, 1996). Ως προς το μερίδιο ευθύνης αξίζει να αναφερθεί η Οδηγία 94/57/EΚ που αφορά τον ανταγωνισμό. Ορισμένοι αναγνωρισμένοι οργανισμοί εξέφρασαν την άποψη ότι η απαίτηση για απεριόριστη ευθύνη σε περιπτώσεις αμέλειας από πλευράς ορισμένων κρατών μελών της ΕΕ, και οι συναφείς κίνδυνοι οι οποίοι είναι αδύνατον να καλυφθούν από ασφάλεια, έχουν λειτουργήσει ως μέτρο προστατευτισμού, που στρεβλώνει την αγορά και τους εμποδίζει να αναπτύξουν δραστηριότητες σε αυτές τις χώρες. Κατά την άποψή τους, το πραγματικό αποτέλεσμα ήταν να περιοριστεί η επιλογή διαθέσιμων παροχών υπηρεσιών σε εκείνους οι οποίοι είναι διατεθειμένοι να διακινδυνεύσουν απεριόριστη ευθύνη για απλή αμέλεια. Κάποιοι αναγνωρισμένοι οργανισμοί υπαινίσσονται ότι το τελικό κείμενο της οδηγίας υποστηρίζει την έμμεση συνέχιση του προστατευτισμού των εθνικών φορέων. Η άποψη αυτή, φαίνεται ωστόσο, να μην λαμβάνει πλήρως υπόψη την κατάσταση όπου ορισμένοι αναγνωρισμένοι οργανισμοί, έχουν υπογράψει συμφωνίες απεριόριστης ευθύνης και για περιπτώσεις αμέλειας. Ο υπαινιγμός ότι το γεγονός αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τα κράτη-μέλη για να "προστατεύσουν" τους αναγνωρισμένους οργανισμούς των κρατών μελών, δεν υποστηρίζεται από την έρευνα, καθώς όλα τα κράτη μέλη έχουν συνάψει συμφωνίες με διάφορους αναγνωρισμένους οργανισμούς(ανάλογα το μέγεθος, τη ζήτηση από τους πλοιοκτήτες και τον χαρακτήρα του στόλου που φέρει τη σημαία τους).

Η οδηγία προβλέπει τη δυνατότητα διαπραγμάτευσης της απεριόριστης ευθύνης, η οποία όμως αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης και συμφωνίας και από τα δύο μέρη, το κράτος μέλος της ΕΕ και τον αναγνωρισμένο οργανισμό. Δεν επιβάλλεται από την οδηγία, ούτε εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια ενός μόνον μέρους. Όπως έχει προαναφερθεί πρέπει να σημειωθεί ότι, εάν ένα κράτος μέλος της ΕΕ απαιτήσει απεριόριστη ευθύνη για όλες τις περιπτώσεις αμέλειας, αλλά κανέναν αναγνωρισμένο οργανισμό δεν είναι διατεθειμένος να υπογράψει συμφωνία υπό αυτούς τους όρους, το

εν λόγω κράτος μέλος θα υποχρεωθεί να εκτελεί το ίδιο τις θεσμοθετημένες εργασίες στον στόλο που φέρει τη σημαία του.

3.5. IACS ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

Στην δεκαετία του '50 ο σχηματισμός του IMCO (*International Maritime Cooperation Organization*) είχε ως αποτέλεσμα ένα κοινό φόβο μεταξύ των Νηογνομόνων που απειλούνταν. Η πιθανότητα του IMCO να αναλάβει τον ρόλο θέσπισης κανονισμών έναντι των Νηογνομόνων. Η IACS θέλησε να δημιουργήσει έναν ορθολογισμό της εργασίας της και να προετοιμαστεί με την θέση με συμβουλευτικό χαρακτήρα στον IMCO. Η IACS υιοθέτησε ενοποιημένες απαιτήσεις με ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές ώστε να εξασφαλίσει ομοιόμορφες ερμηνείες των συμφωνημένων κανόνων.

Οι νηογνώμονες *ABS, Bureau Veritas, DNV GL, Lloyd' s Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai* και *RINA*, ήταν μέλη του νέου μορφώματος. Στο τέλος του 1968, η IACS απέκτησε συμβουλευτικό χαρακτήρα για τον IMCO. Σήμερα, ο *Russian Maritime Register of Shipping*, ο *China Classification Society* και ο *Korean Register of Shipping* έγιναν επίσης μέλη της IACS. Τα μέλη αυτά κατέχουν το 90% του παγκόσμιου τονάζ. (Βλάχος, 2007). Πολλοί Νηογνώμονες όπως ο *Lloyd' s* και ο *ABS* παραμένουν μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί. Ο μη κερδοσκοπικός τους χαρακτήρας βασίζεται στην εργασία υπέρ του δημοσίου τομέα επενδύοντας το πλεόνασμά τους στην έρευνα για την περαιτέρω βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας. Άλλοι οργανισμοί όπως ο *DNV GL*, αποτελούν κερδοφόρες επιχειρήσεις. Μετά από 10 χρόνια διαφορών το Ανώτατο Δικαστήριο της Νορβηγίας το 1991 απεφάνθη ότι ο *DNV GL* (τότε ως *DNV*) πρόκειται για μία φορολογητέα οντότητα.

Μια θετική επίδραση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των Νηογνομόνων είναι η βελτιωμένη ασφάλεια στη θάλασσα και οι βελτιωμένες υπηρεσίες που προσφέρονται. Μια λιγότερο θετική επίδραση είναι η πρόθεση να γίνει κανείς πιο ανταγωνιστικός γίνεται και πιο επιεικής έτσι ώστε να προσελκύσει περισσότερους πελάτες. Λόγω του

αυξημένου αριθμού ατυχημάτων οι Νηογνώμονες έχουν κατηγορηθεί ότι προσπαθούν να καθησυχάσουν τους πελάτες τους ελκύνοντας νέες δουλειές με την έγκριση πλοίων που δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας¹⁵.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το δεξαμενόπλοιο με σημαία Λιβύης, 23 χρόνων *Argo Merchant* που βυθίστηκε το 1976 στη Μασαχουσέτη. Είχε ξεπεράσει κατά 6 μήνες την ημερομηνία του για την προκαθορισμένη ετήσια επιθεώρηση όταν βυθίστηκε. Άλλο παράδειγμα αποτελεί το πλοίο *Betelgeuse* που εξερράγη στο *Bantry Bay* το 1979 και κόστισε τη ζωή 50 ανθρώπων. Ο νηογνώμονας γνώριζε ότι το πλοίο ήταν σε πολύ κακή κατάσταση όμως δεν ενεπλάκη καθώς ο πλοιοκτήτης ήθελε να το πουλήσει¹⁶.

Την 14η Οκτωβρίου 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε έναν κανονισμό που αναδεικνύει την νομική δέσμευση της IACS ως προς τις μη ανταγωνιστικές πρακτικές. (EC No.1/20003, 2002). Οι ανησυχίες της Επιτροπής σχετίζονται με την αγορά των Νηογνώμωνων και συγκεκριμένα ως προς το γεγονός ότι η IACS μπορεί να εμποδίζει Νηογνώμονες που δεν είναι μέλη της IACS:

α. να γίνουν μέλη της IACS,

β. να συμμετέχουν σε τεχνικά επιτελεία της IACS (τα οποία αναπτύσσουν τις τεχνικές αποφάσεις και τις διασαφηνίσεις ώστε να ενσωματωθούν στους κανονισμούς της IACS, και

γ. στην πρόσβαση των τεχνικών εγγράφων που σχετίζονται με τις αποφάσεις της IACS που είναι απαραίτητες για την κατανόηση τους και την εφαρμογή τους (Dohms και Rieder, 2010).

¹⁵ <http://www.oilpollutionliability.com/iacs-members-mostly-profitmaking-organisations>, τελευταία επίσκεψη: 28/9/2015.

¹⁶ http://www.c4tx.org/ctx/job/cdb/precis.php5?key=19790108_001,

¹⁶ <http://www.oilpollutionliability.com/iacs-members-mostly-profitmaking-organisations>, τελευταία επίσκεψη: 05/10/2015.

Το 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε απόφαση, με την οποία κατέστησε υποχρεωτικές τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων, σχετικά με την αντιμετώπιση που τυγχάνουν εκ μέρους της IACS οι Νηογνώμονες που δεν αποτελούν μέλη της. Στην προκαταρκτική της εκτίμηση, η Επιτροπή είχε εκφράσει την άποψη ότι προκλήθηκε, ενδεχομένως, περιορισμός του ανταγωνισμού στην αντίστοιχη αγορά των υπηρεσιών ταξινόμησης πλοίων, λόγω των αποφάσεων της IACS σχετικά με α) τα κριτήρια και τις διαδικασίες που διέπουν την ιδιότητα του μέλους της IACS και την αναστολή ή την ανάκτηση της ιδιότητας αυτής, καθώς και τον τρόπο, με τον οποίο εφαρμόζονται τα εν λόγω κριτήρια και διαδικασίες και β) την εκπόνηση και την προσβασιμότητα των ψηφισμάτων της IACS και των τεχνικών συνοδευτικών εγγράφων, που αφορούν τα εν λόγω ψηφίσματα. Δεδομένης της ισχυρής θέσης των δέκα (το 2009) μελών της IACS στην αγορά και του γεγονότος ότι οι Νηογνώμονες - μη μέλη της IACS ενδέχεται να αντιμετωπίσουν σημαντικά ανταγωνιστικά μειονεκτήματα, η προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής ήταν ότι οι εν λόγω αποφάσεις γεννούσαν αμφιβολίες σχετικά με το συμβατό τους με την ευρωπαϊκή νομοθεσία περί ανταγωνισμού (Επιτροπή Ανταγωνισμού, Ανταγωνισμός: Υποχρέωση όλων, 2013).

Τέτοια συμπεριφορά μπορεί να μην κάνει ιδιαίτερα εύκολη την είσοδο και την ανάπτυξη των Νηογνώμωνων που δεν είναι μέλη της IACS και με αυτόν τον τρόπο έχουν περιορισμένο ανταγωνισμό. Για να εξομαλυνθούν οι ανησυχίες αυτές η IACS προσέφερε τις παρακάτω δεσμεύσεις: α. την απόδειξη αντικειμενικών και διάφανων ποιοτικών κριτηρίων για την ιδιότητα μέλους στην IACS, β. την δυνατότητα για Νηογνώμονες που δεν ανήκουν στην IACS να συμμετέχουν στα τεχνικά επιτελεία και γ. την πρόσβαση στα τεχνικά έγγραφα που σχετίζονται με τις αποφάσεις της IACS που είναι απαραίτητες για την κατανόηση τους και την εφαρμογή τους. Η απόφαση αυτή της 14ης Οκτώβρη 2009, αποτέλεσε την πρώτη απόφαση που αφορά τον ανταγωνισμό στον τομέα των Νηογνώμωνων. Η εφαρμογή των δεσμεύσεων θα φέρει σημαντικές αλλαγές στον τομέα αυτόν και θα βοηθήσει ώστε να προωθηθεί η προσπάθεια για την αύξηση του ανταγωνισμού στην αγορά, η οποία θα φέρει χαμηλότερες τιμές, καινοτομία και την ελευθερία της επιλογής του πελάτη όπως επίσης και βελτιωμένη ποιότητα των υπηρεσιών.

Η δέσμευση της παραπάνω απόφασης αφορά δύο πολύ σημαντικούς τομείς: Από την μία, την εργασία των Νηογνομόνων, που αποτελεί τον παραδοσιακό τομέα των Νηογνομόνων. Περικλείει: α. την παραγωγή τεχνικών προτύπων που είναι γνωστά ως "*rules and procedures*" και αφορούν την κατασκευή των πλοίων, τον εξοπλισμό, την συντήρησή τους, και την επιθεώρησή τους και β. την επικύρωση των σχεδίων και την εποπτεία της κατασκευής του πλοίου με βάση τα τεχνικά αυτά πρότυπα. Από την άλλη, αφορά την θεσμοθετημένη εργασία. Η Σημαία μπορεί να εξουσιοδοτήσει τους Νηογνώμονες ξεχωριστά για κάθε πλοίο που υψώνει την Σημαία τους για τις εξής εργασίες α. την διεκπεραίωση των Επιθεωρήσεων των πλοίων που έχει αναθέσει ο IMO με βάση τις Διεθνείς Συμβάσεις ώστε να συμμορφώνονται με τις τεχνικές απαιτήσεις που συμπεριλαμβάνονται στον IMO και στις Διεθνείς Συμβάσεις (θεσμοθετημένες απαιτήσεις) και β. εξουσιοδότηση για την έκδοση διεθνών πιστοποιητικών που να επιβεβαιώνουν την συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις αυτές.

Η παγκόσμια αγορά των Νηογνομόνων εκτιμάται ότι παρουσιάζει ετησίως αύξηση της τάξης 3.5 δις ευρώ και προφανώς έχει μεγάλη σημασία για την εισαγομένη δύναμη της υπηρεσίας τους για τον ναυτιλιακό κλάδο. Περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου τονάζ καλύπτεται από κανονισμούς και διαδικασίες των Νηογνομόνων που είναι μέλη της IACS, που αποτελούν τους μεγαλύτερους Νηογνώμονες ανά τον κόσμο. Επίσης, η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα στον IMO από το 1969 και έχει μόνιμο αντιπρόσωπό της στον IMO από το 1976.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η IACS κατέχει πολύ ισχυρή θέση στην αγορά των Νηογνομόνων. Η αποτίμηση αυτή βασίζεται μεταξύ άλλων στο μεγάλο μερίδιο που έχουν στην αγορά των Νηογνομόνων και στο γεγονός ότι οι Νηογνώμονες οι οποίοι δεν αποτελούν μέλη των IACS αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικά μειονεκτήματα που δεν τους επιτρέπουν να έχουν αποτελεσματικό ανταγωνισμό με τα μέλη της IACS. Συγκεκριμένα, α. πολλά κράτη σημαίας δεν επιτρέπουν σε Νηογνώμονες που δεν αποτελούν μέλη IACS την εξουσιοδότηση για την διεξαγωγή θεσμοθετημένων εργασιών, β. Πολλά λιμάνια δεν επιτρέπουν την είσοδο σε πλοία που δεν είναι εγγεγραμμένα σε Νηογνώμονα μέλος της IACS, γ. Πολλές διεθνείς ενώσεις,

πλοιοκτήτες και ναυπηγεία απαιτούν σαν όρο συνεργασίας να είναι τα πλοία εγγεγραμμένα μέλη στην IACS, δ. Υπό το Ινστιτούτο για την ρήτρα της κλάσης, πλοία τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε κλάση της IACS έχουν πλεονέκτημα όσον αφορά στην ασφάλιση για το φορτίο που μεταφέρουν ενώ πλοία που δεν είναι εγγεγραμμένα από Νηογνώμονα IACS θα πρέπει να διαπραγματευτούν για την αναλογία της ασφάλισης ως προς το φορτίο που μεταφέρει, ε. Πολλά *P&I Clubs* διστάζουν να ασφαλίσουν πλοία κλάσης που δεν ανήκουν στην IACS και είτε δεν τα κάνουν δεκτά είτε απαιτούν ειδικούς όρους για την ασφάλισή τους, ζ. Μόνο η IACS διαθέτει τον ρόλο συμβουλευτικού χαρακτήρα στον IMO στον κλάδο των Νηογνωμόνων ενώ τα μέλη που δεν είναι στην IACS δεν μπορούν να πάρουν μέρος σε προτάσεις και μέτρα του IMO ή μπορούμε να το διατυπώσουμε και διαφορετικά, η δική τους οπτική δεν προσμετράται ιδιαίτερα.

Επίσης, θεωρείται από την Επιτροπή ότι ο περιορισμός στον ανταγωνισμό στον τομέα των Νηογνωμόνων ίσως υφίσταται λόγω των παρακάτω αποφάσεων της IACS, α. που αφορούν τις διαδικασίες αποβολής ή αναστολής τους από μέλη IACS, β. και ότι αφορά στην προετοιμασία και την πρόσβαση στις αποφάσεις ως προς τις τεχνικές πληροφορίες. Η Επιτροπή έκρινε ότι η συμβατότητα των κινήσεων των μελών της IACS με την παραπάνω απόφαση της ένωσης δεν είναι η επιθυμητή και ότι η IACS απέτυχε στα παρακάτω: α. να θεσπιστούν απαιτήσεις που να είναι αντικειμενικές και καθοριστικές ώστε να μην λειτουργούν μεροληπτικά στην αναστολή ή αποχώρηση από μέλος της IACS, β. να προβούν σε ένα ικανοποιητικό σύστημα ώστε να συμπεριλαμβάνονται τα μη μέλη της IACS στην διαδικασία ανάπτυξης τεχνικών προτύπων, γ. να παρέχεται με τη σωστή διασπορά στα μη μέλη της IACS οι τεχνικές πληροφορίες που απαιτούνται.

Αυτό που οφείλει να επιτευχθεί από την IACS είναι η καταχώρηση και η πρόσβαση των τεχνικών αποφάσεων, κανονισμών και προτάσεων της IACS να είναι αναρτημένα με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι προσβάσιμα και από τα μη μέλη της. Επίσης, η ύπαρξη ενός αντικειμενικού Συμβουλίου που να αποφασίζει αντικειμενικά για πιθανές διαμάχες που μπορεί να προκύψουν ως προς αποβολή μέλους από την IACS. Οι παραπάνω δεσμεύσεις θεωρούνται απαραίτητες ώστε να βελτιωθεί η

κατάσταση που επικρατεί στον τομέα του ανταγωνισμού των Νηογνώμωνων εκτός και εντός της IACS.

Σε αυτό το νέο πλαίσιο όλα τα μέλη που δεν είναι στην IACS έχουν το πλεονέκτημα της συζήτησης, να επηρεάσουν και να μάθουν από τις λεπτομέρειες, τους λόγους και από το περιεχόμενο των νέων προτύπων της IACS μέσα από την ενεργή τους διάθεση να πάρουν μέρος στα τεχνικά επιτελεία της IACS. Απόρροια των παραπάνω μπορεί να είναι ο υψηλότερος τεχνικός ανταγωνισμός γεγονός που αποτελεί στόχο της ίδιας της IACS.

3.6. EUROPEAN ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (EURACS) ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

BV – DNV GL – LR – RINA

Η EurACS είναι η Ένωση που αντιπροσωπεύει τους Νηογνώμονες που είναι μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων και διατηρούν κεντρικά γραφεία σε Ευρωπαϊκές χώρες. Στόχος της EurACS αποτελεί να είναι ο συνδεδετικός κρίκος μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των Ευρωπαϊκών θαλάσσιων βιομηχανιών για την έρευνα και την ανάπτυξη με σκοπό την βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η ανταγωνιστικότητα του θαλάσσιου τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξαρτάται από την ικανότητά της για πρωτοτυπία για νέες ιδέες και περισσότερο αποδοτικές μεθόδους παραγωγικότητας. Εδώ οι Νηογνώμονες συνεισφέρουν σημαντικά παραδείγματα χάρη με το να καθοδηγούν την αποτίμηση των αιτήσεων και με τη συνεισφορά γνώσεων για την έρευνα και την ανάπτυξη σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Εάν μια ολιστική ναυτιλιακή πολιτική που θα περιλαμβάνει την συνεργασία μεταξύ των διάφορων τομέων εξειδίκευσης εκμεταλλευθεί, θα ενδυναμώσει την ανταγωνιστικότητα του θαλάσσιου τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και θα δημιουργήσει

μια “κοινωνία γνώσεων” μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για αυτό και η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει γίνει αποδεχτεί από την EurACS¹⁷.

Σύμφωνα με την EurACS τα παρακάτω στοιχεία πρέπει να ληφθούν υπόψη στην ανάπτυξη μιας τέτοιας πολιτικής.

A. Η αναγνώριση του ενεργού ρόλου των Νηογνομόνων για την προώθηση της υποστηρικτικής ανάπτυξης των θαλάσσιων βιομηχανιών για την ασφάλεια του ανθρώπου και της προστασίας του περιβάλλοντος.

B. Η αναγνώριση των ρόλων και των ευθυνών των διάφορων φορέων που αφορούν στην διατήρηση της ασφάλειας, την αξιόπιστη και περιβαλλοντολογικά αποδεκτή διαχείριση στη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων και των επιβατών και στην εξερεύνηση και την παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου στις Ευρωπαϊκές θάλασσες.

Γ. Ο ανταγωνισμός και η διαθεσιμότητα των ανθρώπινων πόρων χρειάζονται για να επιτευχθούν οι στόχοι για οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση στο θαλάσσιο τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα παραπάνω στοιχεία για την ανάπτυξη της πολιτικής της EurACS αναλύονται παρακάτω.

A. Ως αναπόσπαστο κομμάτι των παραδοσιακών δραστηριοτήτων των Νηογνομόνων, τα μέλη των EurACS παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη ασφαλών και φιλικών προς το περιβάλλον λύσεων για ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η συμβολή στην ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν περιορίζεται μονάχα στην ναυπήγηση και στη μεταφορά εμπορευμάτων αλλά είναι εμφανής και σε άλλους τομείς της ναυτιλίας. Επιμέρους κοινωνίες έχουν εμπλακεί σε Ευρωπαϊκές εξερευνητικές/μεταφορές πετρελαίου και φυσικού αερίου στη ξηρά, αναπτύσσοντας κανονισμούς και διαδικασίες για την εξασφάλιση της ασφαλούς και της περιβαλλοντολογικά φιλικής διαχείρισης δρώντας ως σύμβουλοι διαχείρισης ρίσκου στην βιομηχανία.

¹⁷ http://old.mareforum.com/NewEurMaritPolicy_EurACS.pdf, ¹⁷
<http://www.oilpollutionliability.com/iacs-members-mostly-profitmaking-organisations>,
τελευταία επίσκεψη: 25/9/2015

Η EurACS είναι της γνώμης ότι επιτυχία στο μέλλον θα εξαρτάται από την καινοτομία για ποιοτική απόδοση και μέχρι ένα σημείο στην επιβολή κυρώσεων για κακή απόδοση. Ενθαρρύνεται η εισαγωγή ενός καινοτόμου συστήματος που αναγνωρίζει εκείνους που επιδιώκουν την ποιότητα μεταξύ Νηογνομόνων και των πελατών τους, παραδείγματος χάρη μειώνοντας τον αριθμό των ελέγχων (*Audits*) στα πλοία όταν έχει επιτευχθεί και καταχωρηθεί καλή απόδοση, πχ. μέσω της Λιμενικής Αρχής (PSC).

Αντιθέτως, η Ευρωπαϊκή Οδηγία 94/57¹⁸ έχει προταθεί να τροποποιηθεί, να μην συμπεριληφθούν καινοτομίες, αλλά να συμπεριληφθούν κυρώσεις για (Οργανισμούς) ROs που έχουν κριθεί ένοχοι για ανεπαρκή απόδοση. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί υπό την προϋπόθεση ότι τα κριτήρια για την επιβράβευση είναι αντικειμενικά και η κατηγορία για την ενοχή της κακής απόδοσης είναι αντικειμενικά ξεκάθαρη, τότε μπορεί και επιτρέπεται να απαγγελθεί.

Σε γενικό πλαίσιο όμως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει να προωθεί καινοτομίες (παραδείγματος χάρη, μειωμένα ασφάλιστρα ή λιμενικά τέλη) σε διαχειρίστριες εταιρείες που εμφανίζουν επίδοση υψηλής ποιότητας όσον αφορά στην ασφάλεια αλλά και στην περιβαλλοντολογική συμπεριφορά.

B. Προωθώντας ολοκληρωμένες ναυτιλιακές πολιτικές μεταξύ των Ευρωπαϊκών Μελών και επεκτείνοντας τις περιοχές στις οποίες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει νόμιμη ανταγωνιστικότητα εκ μέρους της Ένωσης, είναι προφανές ότι πρόκειται για μια ολιστική στρατηγική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η στρατηγική αυτή θα ενδυναμωθεί από μια συνολική ναυτιλιακή πολιτική, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα την εναρμόνιση της με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία.

Ωστόσο, οι θετικές επιδράσεις αυτής της διαδικασίας ολοκλήρωσης μπορούσε να ακυρωθεί, τουλάχιστον όσον αφορά στην ασφάλεια της θάλασσας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αν ο κεντρικός ρόλος του IMO δεν αναγνωρίζεται και δεν γίνει σεβαστός. Η Ευρώπη με 40% του παγκόσμιου τονάζ που ελέγχεται από τα κράτη μέλη, είναι δυνατόν να επηρεάζουν τους μελλοντικούς

¹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:31994L0057>, ¹⁸ <http://www.oilpollutionliability.com/iacs-members-mostly-profitmaking-organisations>, τελευταία επίσκεψη: 1/10/2015.

κανονισμούς του IMO. Μια εποικοδομητική χρήση του επηρεασμού αυτού θα πριμοδοτήσει την Ευρώπη σε μια περισσότερο τοπική προσέγγιση ανάλυσης των προκλήσεων των ψηφισμάτων που κατά βάση έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα. Γι' αυτό και η EurACS υποστηρίζει τις ανησυχίες και τις θέσεις που εκφράζονται υπό την IACS.

Γ. Εάν η Ευρώπη στο μέλλον αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην παγκόσμια αγορά, σε τεχνολογικό και διαχειριστικό επίπεδο, η παραγωγικότητα της θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς. Η επιτυχία και η βιωσιμότητα των θαλάσσιων βιομηχανιών δεν έχουν εξαιρεθεί από αυτή την πρόκληση. Όλο και περισσότερες δραστηριότητες σχετικές με τη ναυτιλιακή βιομηχανία εξαρτώνται από την γνώση και μπορούν να διαπρέψουν μέσω της απόκτησης υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού, ναυτικών, επιθεωρητών, τεχνικών. Δυστυχώς, υπάρχει έλλειψη υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το λόγο αυτό είναι δύσκολο να επιτευχθεί η οικονομική ανάπτυξη στο πλαίσιο αυτό χωρίς καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό παρόλο που η συνεισφορά των Νηογνώμωνων στο ποσοστό της επένδυσης για την εκπαίδευση ανθρώπινων πόρων είναι μεγάλο.

Το μειωμένο ποσοστό καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού στον θαλάσσιο τομέα είναι ένα γενικό πρόβλημα το οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί με την επιβολή νομικών πλαισίων και οικονομικών καινοτομιών που να προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων δραστηριοτήτων απασχόλησης ανθρώπινου δυναμικού. Έχει προταθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να δημιουργηθούν οι κατάλληλες πολιτικές και προγράμματα για μια ενεργή και δομημένη προώθηση για ναυτιλιακή απασχόληση, αλλά και καινοτομίες που να στοχεύουν να δώσουν κίνητρο στη νεολαία να επιλέξει ένα τέτοιο επάγγελμα.

Η EurACS υποστηρίζει την ανάπτυξη μιας Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής υποστηρίζοντας βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πηγών και δραστηριοτήτων που σχετίζονται σε ναυτιλιακούς τομείς και οδηγούν στην οικονομική ανάπτυξη και στην αύξηση εργασίας, κάνοντας την Ευρωπαϊκή Ένωση την πιο ανταγωνιστική θαλάσσια περιοχή στο κόσμο. Θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι αυτός ο σκοπός δεν μπορεί να απομονωθεί από την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και τουλάχιστον μερικές

δραστηριότητες όπως παραδείγματος χάρη οι Νηογνώμονες δεν διακρίνονται σε Ευρωπαϊκό και σε παγκόσμιο όραμα.

Για να επιτευχθεί ο σκοπός μιας παγκόσμιας πολιτικής, χρειάζεται συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της βιομηχανίας όπως επίσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Διεθνών Οργανισμών όπως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) και του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (WTO). Από την οπτική γωνία της EurACS οι προτεραιότητες στην συνεργασία τους είναι: ορθολογισμός και εναρμόνιση του υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου, δημιουργία ενός συστήματος για μια ποιοτική ναυτιλία, προώθηση μιας περιβαλλοντικά υπεύθυνης ναυτιλίας μέσω προώθησης καινοτομιών, όπως η μείωση των αέριων εκπομπών από τα πλοία και η προώθηση της ανακύκλωσης των πλοίων, το λεγόμενο "*green passport*"¹⁹, έγγραφο που περιέχει υλικά επικίνδυνα τόσο για την υγεία του ανθρώπου, όσο για το περιβάλλον, που καταγράφονται από την ναυπήγηση του πλοίου, μέχρι το τέλος της ζωής του και την διαδικασία *demolition* που θα επέλθει για την ανακύκλωσή του.

Επίσης, η προώθηση της εκπαίδευσης προσωπικού υψηλών προσόντων και στο πλοίο αλλά και στο γραφείο μέσω κατάλληλων πολιτικών και προγραμμάτων και τέλος η προώθηση της καινοτομίας σε τεχνολογικούς τομείς.

3.7. ΑΛΛΑΓΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η αλλαγή Νηογνώμονα (TOC – *Transfer Of Class*) είναι η διαδικασία η οποία επιτρέπει σε πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε άλλα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) να ενταχθούν σε κάποιο άλλο Νηογνώμονα.

Οι διαδικασίες αλλαγής Νηογνώμονα έχουν καθοριστεί από την IACS και αυτές οι διαδικασίες προβλέπουν με σαφήνεια τις ευθύνες τόσο για τους νηογνώμονες, στους οποίους εγγράφεται το πλοίο, όσο και για τους νηογνώμονες, από τους οποίους φεύγει

¹⁹

https://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/158_GreenPassport/GreenPassportGuide, τελευταία επίσκεψη: 20/9/2015.

το πλοίο, σε σχέση με τις επιθεωρήσεις ΤΟC και την υποβολή των σχετικών εγγράφων και πληροφοριών.

Κατά την αλλαγή κλάσης ενός πλοίου από ένα μέλος του IACS σε ένα άλλο, ο νηογνώμονας στον οποίο εγγράφεται το πλοίο, θα πρέπει να διεκπεραιώνει όλες τις ισχύουσες επισημάνσεις και τις παρατηρήσεις του προηγούμενου νηογνώμονα. Έτσι, αν δεν αντιμετωπιστούν έγκαιρα οι παρατηρήσεις του προηγούμενου νηογνώμονα, τότε προβλέπεται ακόμα και η περίπτωση της ακύρωσης του προσωρινού πιστοποιητικού κλάσεως.

Σκόπιμη είναι η ανάκληση της κλάσης του πλοίου, εφόσον μετά από την λήξη του τετραετούς ή του πενταετούς πιστοποιητικού κλάσης δεν γίνει έγκαιρα το “*Special Survey*”. Βέβαια, θα πρέπει να υπάρχουν λογικά χρονικά περιθώρια (τρίμηνη παράταση), αφού δεν πρέπει να παραγνωρίζονται οι αντικειμενικές λειτουργικές δυσκολίες, που αντιμετωπίζουν εκ φύσεως τα εμπορικά πλοία (Βλάχος, 2011, σελ. 199).

Οι λόγοι που μπορεί να μεταφερθεί κάποιο πλοίο από έναν Νηογνώμονα σε άλλο μπορεί να οφείλεται στην ποιότητα που προσφέρει ο κάθε ένας. Η υψηλή ποιότητα και η εμπειρία καθώς και η ικανότητα για ταχύτερη αντίδραση μπορεί να αποτελεί σημαντικό λόγο για πλοιοκτήτρια εταιρία.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμαρτίζεται το φόβο ότι ο σκληρός αγώνας που αναγκάζονται να δώσουν μεταξύ τους οι επιχειρήσεις ταξινόμησης προκειμένου να κερδίσουν ή να διατηρήσουν ως πελάτες τις διάφορες εφοπλιστικές εταιρίες έχει διαρκώς ως αποτέλεσμα το να υποπίπτουν οι εν λόγω επιχειρήσεις στον πειρασμό να επιδεικνύουν ελαστική στάση ως προς τις διάφορες ελλείψεις, με αποτέλεσμα να πιστοποιούνται εκ των προτέρων πλοία εν αναμονή μεταγενέστερων επισκευών. Το ερώτημα που προκύπτει είναι πώς η Επιτροπή θα λάβει συμπληρωματικά μέτρα ώστε στο μέλλον να μην επηρεάζεται ο έλεγχος των πλοίων από τον ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων ταξινόμησης αλλά να βασίζεται στους αυστηρότερους δυνατούς κανόνες.

Η Επιτροπή έχει εισαγάγει προτάσεις ενδυνάμωσης της ισχύουσας οδηγίας για την επιτήρηση και παρακολούθηση της ασφάλειας και της επίδοσης των

αναγνωρισμένων οργανισμών σε θέματα πρόληψης και ρύπανσης. Ένα καλό μητρώο επίδοσης αποτελεί απόλυτο κριτήριο προκειμένου να αποδοθεί ή/και να διατηρηθεί η αναγνώριση στο πλαίσιο της οδηγίας. Επιπλέον, για την περίπτωση που σημειώνει χειροτέρευση η επίδοση ενός αναγνωρισμένου οργανισμού, έχουν εισαχθεί τροποποιήσεις για να δοθεί στην Επιτροπή η εξουσία να προειδοποιεί, να αναστέλλει για ένα έτος ή να ανακαλεί την αναγνώριση. Η Επιτροπή προτείνει επίσης την εισαγωγή "κανόνων μεταβολής κλάσης" στην πρόταση για τροποποίηση της οδηγίας του Συμβουλίου 94/57/EK (EE L 48 της 3.3.1995) που στοχεύει να εμποδίσει τους πλοιοκτήτες να αλλάζουν νηογνώμονα για λόγους ασφαλείας. Όλες αυτές οι προτεινόμενες τροποποιήσεις έχουν εισαχθεί προκειμένου να ενισχυθεί η επιτήρηση των αναγνωρισμένων οργανισμών και να εξαναγκαστούν να ανταγωνιστούν όσον αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών στα υψηλότερα δυνατά πρότυπα (2001/C261 E/002, 2000).

Να σημειωθεί ότι η αλλαγή Νηογνώμονα φέρνει επιπτώσεις και ως προς την αξιολόγηση ενός πλοίου πχ. από την αξιολόγηση *Rightship*²⁰, τον θεσμό με τον οποίο παρακολουθούν οι Ναυλωτές τα πλοία, καθώς παρέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες που χρειάζονται ώστε να γνωρίζουν τα χαρακτηριστικά των πλοίων που ναυλώνουν καθώς και την αξιολόγηση που προσφέρει ως προς την ασφάλεια που τα χαρακτηρίζει. Τα πέντε αστέρια είναι ο ανώτατος βαθμός που μπορεί να βαθμολογηθεί ένα πλοίο. Με την αίτηση αλλαγής Νηογνώμονα ή/και με περισσότερες αλλαγές τα αστέρια πέφτουν στα 4, απλά και μόνο από την αλλαγή, καθώς αυτή δείχνει ότι το πλοίο δεν παραμένει κατά μία έννοια "σταθερό"^{21,22}.

Είναι σημαντικό, οι υπηρεσίες που προσφέρει ο εκάστοτε Νηογνώμονας να διασφαλίζει ότι οι παγκόσμιας κλάσης τεχνικές υπηρεσίες είναι διαθέσιμες για όλη τη διάρκεια της ζωής του πλοίου.

²⁰ Αποτελεί και ηλεκτρονικό σύστημα διαχείρισης κινδύνων

²¹ Οι αλλαγές που μπορεί να κάνει ένα πλοίο πχ. στο management, στη Σημαία ή στον Νηογνώμονα σύμφωνα με την *Rightship* αυξάνουν το ρίσκο ασφαλείας

²² Να σημειωθεί ότι το Πλοίο *Erika* είχε αλλάξει τέσσερις φορές νηογνώμονα πριν την τραγική βύθισή του

Η δέσμευση για μια ομαλή διαδικασία εγγραφής Νηογνώμονα με ταυτόχρονη ελαχιστοποίηση του κόστους και των διακοπών λειτουργίας. Την ευχέρεια που προσφέρει ο καθένας στο κατά πόσο οι Επιθεωρήσεις μπορούν να διενεργηθούν σε συμφωνία με τον ιδιοκτήτη και μόλις ολοκληρωθούν όλες οι απαιτούμενες επιθεωρήσεις, τα πλοία να μπορούν να επιστρέψουν ταχύτατα σε κανονική λειτουργία. Επίσης, η αγορά πλοίου *second hand* το οποίο ανήκει ήδη σε Νηογνώμονα ο οποίος είναι διαφορετικός από τον υπόλοιπο στόλο των πλοίων που θα προστεθεί καθώς η Πλοιοκτησία ίσως επιθυμεί ο στόλος της να έχει εγγραφεί σε έναν Νηογνώμονα. Η διαδικασία αλλαγής νηογνώμονα μπορεί να ξεκινήσει επικοινωνώντας με το τοπικό γραφείο του εκάστοτε Νηογνώμονα. Μόλις παραληφθεί το σχετικό αίτημα ή η αίτηση, το εξειδικευμένο τμήμα Διεύθυνσης Επιθεωρήσεων του νηογνώμονα ξεκινά τις διαδικασίες TOC.

Όμως θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι η αλλαγή Νηογνώμονα δεν μπορεί να συμβαίνει όταν ο Πλοιοκτήτης παίρνει μια τέτοια απόφαση για οικονομικούς λόγους.

Το 1984, Ο Ν. Nordenstorm, εκλεγμένος στο Συμβούλιο της IACS, προσπάθησε να σταματήσει την συνήθη πρακτική των Πλοιοκτητών με πλοία εγγεγραμμένα σε κλάση να αιτούνται αλλαγής Νηογνώμονα σε περίπτωση που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στα διεθνή πρότυπα που του επιβάλλει ο νηογνώμονας διότι ανεβαίνει το κόστος²³.

Το τμήμα Διεύθυνσης Επιθεωρήσεων θα εξετάσει όλα τα απαιτούμενα έγγραφα (σχέδια, κατάσταση πλοίου, ιστορικό κ.λπ.) και θα συντονίσει την επιθεώρηση TOC. Η επιθεώρηση TOC μπορεί να συνδυαστεί με τις περιοδικές απαιτήσεις επιθεώρησης, έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί το κόστος και να περιοριστούν οι διακοπές λειτουργίας του πλοίου (*Off-Hire* κα.).

Από τους ιδιοκτήτες πλοίων, που είναι εγγεγραμμένα σε μέλη της IACS, θα ζητηθεί η υποβολή σχεδίων κύτους και μηχανημάτων. Τα κύρια σχέδια είναι, η γενική

²³ <http://www.oilpollutionliability.com/iacs-initiative-to-tighten-standards>, τελευταία επίσκεψη: 28/9/2015.

διάταξη, σχέδιο χωρητικότητας, Υδροστατικές καμπύλες, Εγχειρίδιο Φόρτωσης. Τα σχέδια δομής κύτους, η μέση δομή, το σχέδιο κατασκευαστικών διαστάσεων, καταστρώματα, ανάπτυγμα εξωτερικού περιβλήματος, εγκάρσια διαφράγματα, πηδάλιο και άξονας πηδαλίου, καλύμματα στομίων κύτους. Τα σχέδια Μηχανημάτων, οι διατάξεις μηχανημάτων, έλικα, διαγράμματα συνδεσμολογίας, διαγράμματα σωληνώσεων υδροσυλλέκτη και έρματος, ενδιάμεσοι άξονες, άξονες ώσης και ελικοφόροι άξονες, κύριες μηχανές, μηχανισμοί πρόωσης και συστήματα συμπλέκτη, συστήματα κίνησης πηδαλίου, σωληνώσεις και διατάξεις. Για πλοία με ατμοστρόβιλο: κύριοι λέβητες, υπερθερμαντήρες και εξοικονομητές.

Από τον τύπο, το μέγεθος, τις προδιαγραφές, το κράτος νηολόγησης, την περιοχή ναυσιπλοΐας του πλοίου βέβαια, εξαρτάται αν θα ζητηθούν και πρόσθετα σχέδια ή και άλλες ειδικές απαιτήσεις.

Οι απαιτήσεις για την επιθεώρηση ΤΟC εφαρμόζονται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου και τον τύπο του. Για πλοία με ηλικία μικρότερη από 5 έτη, επιθεώρηση αντίστοιχη με μια ετήσια επιθεώρηση. Για πλοία με ηλικία μεταξύ 5 και 10 ετών, επιθεώρηση αντίστοιχη με μια ετήσια επιθεώρηση, επιθεώρηση ενός αντιπροσωπευτικού αριθμού δεξαμενών έρματος (τουλάχιστον της πωραίας και της πρυμναίας δεξαμενής ζυγοστάθμισης καθώς και δύο δεξαμενών κύτους εντός της περιοχής φορτίου). Για πλοία με ηλικία 10 ετών και πάνω, αλλά μικρότερη από 20 έτη, επιθεώρηση αντίστοιχη με μια ετήσια επιθεώρηση, επιθεώρηση ενός αντιπροσωπευτικού αριθμού δεξαμενών έρματος (τουλάχιστον της πωραίας και της πρυμναίας δεξαμενής ζυγοστάθμισης καθώς και δύο δεξαμενών κύτους εντός της περιοχής φορτίου).

Για τα δεξαμενόπλοια, επιθεώρηση ενός αντιπροσωπευτικού αριθμού δεξαμενών φορτίου (τουλάχιστον μίας πωραίας και μιας πρυμναίας δεξαμενής φορτίου). Για άλλα πλοία, επιθεώρηση ενός αντιπροσωπευτικού αριθμού διαμερισμάτων φορτίου (τουλάχιστον ενός πωραίου και ενός πρυμναίου διαμερίσματος φορτίου). Για πλοία με εγγραφή κλάσης, με ηλικία 15 ετών και πάνω, αλλά μικρότερη από 20 έτη (δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου),

επιθεώρηση αντίστοιχη με μια ειδική επιθεώρηση ή μια ενδιάμεση επιθεώρηση όποιο από τα δύο έχει σειρά συμπεριλαμβανομένου δεξαμενισμού.

Για όλα τα πλοία με ηλικία 20 ετών και άνω, επιθεώρηση αντίστοιχη με μια ειδική επιθεώρηση συμπεριλαμβανομένου του δεξαμενισμού. Εάν την στιγμή της αλλαγής νηογνώμονα δεν απαιτείται ακόμη επιθεώρηση δεξαμενισμού του πλοίου, ενδέχεται να είναι δυνατή η πραγματοποίηση υποβρύχιου ελέγχου, αντί του δεξαμενισμού.

Όλες οι εκπρόθεσμες επιθεωρήσεις και οι εκπρόθεσμες συστάσεις από τον προηγούμενο νηογνώμονα πρέπει να ολοκληρωθούν και να βελτιωθούν πριν την αλλαγή νηογνώμονα.

Για πλοία με ηλικία 15 ετών και άνω όλες οι εκπρόθεσμες επιθεωρήσεις και οι εκπρόθεσμες συστάσεις/προϋποθέσεις κλάσης, που έχουν εκδοθεί προηγουμένως για το πλοίο, πρέπει να ολοκληρωθούν και να βεβαιωθούν από τον προηγούμενο νηογνώμονα. Για τα πλοία που επιθυμούν να αλλάξουν κράτος νηολόγησης, το τμήμα Διεύθυνσης Επιθεωρήσεων θα παρέχει τις απαιτούμενες εξειδικευμένες οδηγίες.

Ενδέχεται να ζητηθούν πρόσθετες επιθεωρήσεις, ανάλογα με τις προδιαγραφές του πλοίου, το κράτος νηολόγησης, την περιοχή ναυσιπλοΐας και άλλες ειδικές απαιτήσεις. (Ενταξη υπαρχόντων πλοίων στο Νηογνώμονα, Για Τεχνικές υπηρεσίες παγκόσμιας κλάσης).

Η ανάκληση ή η ακύρωση της κλάσης χαρακτηρίζεται από τον εξής συμβολισμό [...] σημαίνει ότι ακυρώθηκε από τον Πλοιοκτήτη. Από την 1^η Ιουλίου 1933 αναγράφεται και η ημερομηνία ανάκλησης. Η ανάκληση ή ακύρωση της κλάσης από την ίδια την κλάση συμβολίζεται με μια μαύρη γραμμή και την ημερομηνία που γίνεται η ακύρωση, [----]Ημερομηνία, λόγω ελαττωμάτων που έχουν αναφερθεί στο πλοίο, ενώ με μια κόκκινη γραμμή όταν έχει γίνει ακύρωση της κλάσης λόγω μη συμμόρφωσης του πλοίου με τους κανονισμούς της κλάσης.

Στην εμφάνιση μόνο της ημερομηνίας, σημαίνει ότι η κλάση έχει λήξει είτε γιατί έχει ακυρωθεί λόγω μη πραγματοποίησης προκαθορισμένης επιθεώρησης είτε λόγω μη πληρωμής της αμοιβής της.

Σε όλες τις περιπτώσεις ανάκλησης ή ακύρωσης της κλάσης, ο μαύρος σταυρός της Μάλτας παραμένει στο μητρώο όπως επίσης και ο κόκκινος σταυρός της Μάλτας παραμένει στο μητρώο εάν η μηχανή χτίστηκε σε Ειδική Επιθεώρηση (Tomkins, S.E.,1938).

Οι λόγοι που αναστέλλεται το πιστοποιητικό της κλάσης είναι:

- Εάν έχει απαιτηθεί από τον ίδιο τον Πλοιοκτήτη.
- Εάν η διάρκεια αναστολής της κλάσης ξεπερνάει τους 6 μήνες.
- Εάν το πλοίο έχει χαρακτηριστεί σαν ολική απώλεια και ο πλοιοκτήτης δεν προτίθεται να προβεί σε επισκευές για την ανανέωση της κλάσης.
- Εάν το πλοίο έχει αναφερθεί ως απολεσθέν.
- Εάν τερματίζεται η εμπορική ζωή του πλοίου σύμφωνα με τον πλοιοκτήτη.

Για οποιονδήποτε από τους παραπάνω λόγους ο πλοιοκτήτης οφείλει να ειδοποιήσει την Σημαία και κατ' επέκταση το νηολογίο του αλλά και τους ασφαλιστές του.

Οι λόγοι που αναστέλλεται η κλάση από την ίδια την κλάση είναι εάν ένα πλοίο δεν εφαρμόζει τις απαιτήσεις της κλάσης, εάν ένα πλοίο ταξιδεύει με μεγαλύτερη ελεύθερη επιφάνεια από το επιτρεπτό, εάν ο πλοιοκτήτης δεν ζητήσει επιθεώρηση αφού έχει διαπιστώσει ελαττώματα ή ζημιές που επηρεάζουν την κλάση και τους κανονισμούς της, εάν οι ζημιές που θα αποκαταστήσει ο πλοιοκτήτης λάβουν χώρα χωρίς την παρουσία επιθεωρητή της κλάσης. Επίσης, λόγοι που μπορούν να αναστείλουν την κλάση όσον αναφορά τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται είναι:

- Όταν η ειδική επιθεώρηση δεν έχει πραγματοποιηθεί στην προκαθορισμένη χρονική περίοδο που έχει οριστεί από την κλάση, εκτός αν έχει γίνει διαφορετική συνεννόηση.
- Όταν οι προθεσμίες των παρατάσεων των επιθεωρήσεων έχουν ξεπεραστεί.

- Όταν μετά από τις απαιτούμενες επιθεωρήσεις από την κλάση, η ίδια θεωρήσει ότι το πλοίο δεν πληροί τις προϋποθέσεις αυτές ώστε να το χαρακτηρίσει αξιόπλοο και να υπογράψει ότι πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης.

3. 8. ΈΛΛΕΙΨΗ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ / CSR

Οι κοινοί κατασκευαστικοί κανόνες (CSR - *Common Structural Rules*) αναπτύχθηκαν για το συμφέρον της ναυπηγικής βιομηχανίας. Στόχο είχαν να σταματήσουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος των κατασκευαστών. Δυστυχώς οι κατασκευαστές διαπραγματεύονταν με μη διαφανείς τρόπους, πιέζοντας τους πελάτες τους με την δικαιολογία της συμφωνίας σε θέματα που μπορεί να μην τηρούσαν τους ελάχιστους κανονισμούς ασφαλείας με το πρόσχημα ότι οι ανταγωνιστές το δέχονταν. Για να μειωθούν οι πιθανότητες τέτοιων φαινομένων προτάθηκαν οι κοινοί κατασκευαστικοί κανόνες το 2004 και άρχισαν να χρησιμοποιούνται από τον Απρίλιο του 2006. Τα ναυπηγεία μπορούσαν είτε να δεχτούν τους νέους κανονισμούς στα υπάρχοντα σχέδια είτε να ξεκινήσουν νέες σχεδιάσεις. Τελικά επικράτησαν οι νέοι κοινοί κανονισμοί στα υπάρχοντα σχέδια.

Η προετοιμασία για κοινούς κατασκευαστικούς κανόνες ξεκίνησε το 2002 από τους Νηογνώμονες ABS, DNV και LRS. Οι κανονισμοί για τα δεξαμενόπλοια ήταν έτοιμοι το 2005 και τέθηκαν σε ισχύ για τις νέες κατασκευές από την 1η Απριλίου του 2006. Στόχος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων ήταν η ανάπτυξη ομαδοποιημένων κανονισμών και διαδικασιών για τον καθορισμό των κατασκευαστικών απαιτήσεων των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων μεταφοράς χύδην. Οι βασικοί λόγοι ανάπτυξης των κοινών κανονισμών ήταν η εξουδετέρωση του ανταγωνισμού μεταξύ των Νηογνωμόνων.

Τον Νοέμβριο του 2008 η IACS ανακοίνωσε την πρόσβαση σε στοιχεία κοινών κατασκευαστικών κανόνων παρέχοντας στους χρήστες εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε αναθεωρημένους κοινούς κανόνες.

3.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Ενώ ο ρόλος των Νηογνομόνων, συνέβαλε στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του φορτίου στη θάλασσα, ο τρόπος λειτουργίας τους προβληματίζει ως προς τον ανταγωνισμό μεταξύ τους καθώς, οι πελάτες (Πλοιοκτήτες) πολλές φορές απευθύνονται σε εκείνους με τα λιγότερα αυστηρά κριτήρια. Έτσι, δημιουργήθηκαν πολιτικές ώστε να αποφεύγονται δράσεις οι οποίες δεν συνάδουν με τον πρωταρχικό στόχο, την ασφάλεια στη θάλασσα. Επίσης, η έλλειψη ομοιομορφίας στους κανονισμούς ή η δημιουργία περισσότερων κανόνων, λειτουργούν ως τροχοπέδη, στην πολιτική της ασφάλειας, καθώς ανταγωνίζονται μεταξύ τους ως προς τους κανονισμούς που υιοθετούν αντί ο ανταγωνισμός μεταξύ τους να αφορά μονάχα τις υπηρεσίες που προσφέρουν και το κόστος αυτών.

Οι πολιτικές που υιοθετούνται ενάντια στα προβλήματα αυτά, αποτελούν τα GBS, η επιβολή κριτηρίων της ΕΕ που οφείλουν να πληρούν οι Νηογνώμονες και οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον έλεγχο των Νηογνομόνων.

Ακόμη, υπάρχουν Νηογνώμονες οι οποίοι δεν διατηρούν την απαραίτητη εξειδίκευση για την διεξαγωγή Επιθεωρήσεων, ούτε διαθέτουν αρκετά χρήματα για την διεξαγωγή της απαραίτητης έρευνας. Η επιβίωσή τους έγκειται στον κρατικό προστατευτισμό, στις χαμηλότερες τιμές ή στο γεγονός χαμηλής ποιότητας των προτύπων ασφαλείας που διατηρούν.

Επίσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η IACS κατέχει πολύ ισχυρή θέση στην αγορά των Νηογνομόνων. Η αποτίμηση αυτή βασίζεται μεταξύ άλλων στο μεγάλο μερίδιο που έχουν στην αγορά και στο γεγονός ότι οι Νηογνώμονες οι οποίοι δεν αποτελούν μέλη των IACS αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικά μειονεκτήματα που δεν τους επιτρέπουν να έχουν αποτελεσματικό ανταγωνισμό με τα μέλη της Ένωσης.

Ακόμη, σύμφωνα με την EurACS που στόχο έχει την βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος μέσω ερευνών, η ανταγωνιστικότητα του θαλάσσιου τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξαρτάται από την ικανότητά της για πρωτοτυπία για νέες ιδέες και περισσότερο αποδοτικές μεθόδους παραγωγικότητας.

Τέλος, οι διαδικασίες και οι επιπτώσεις αλλαγής Νηογνώμονα προστίθενται στους τομείς που οι Νηογνώμονες μπορεί να δείξουν ελαστική στάση με στόχο και πάλι τον ανταγωνισμό σε λάθος πλαίσιο και όχι μόνο ως προς τις υπηρεσίες τους, ενώ οι κοινοί κατασκευαστικοί κανόνες (*Common Structural Rules*) αναπτύχθηκαν για το συμφέρον της ναυπηγικής βιομηχανίας και στόχο είχαν να σταματήσουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος των κατασκευαστών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ SWOT

4.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Η εννοιολογική βάση των Στρατηγικών που ακολουθήθηκαν ήταν διαφορετικές στη διάρκεια του 20ου αιώνα. Στο πρώτο μισό, η δραστηριότητα που κυριαρχούσε ήταν η ανταλλαγή υπηρεσιών ή αγαθών για χρήματα. Στην γλώσσα των επιχειρήσεων, αποτελούσε μια ανταγωνιστική δραστηριότητα. Αποτελείται από την αγορά, την κατασκευή, την διανομή, την τιμολόγηση, την προώθηση, την διαφήμιση και την πώληση. Η δεύτερη δραστηριότητα είναι η προσαρμογή/τροποποίηση η οποία αλλάζει τις αγορές που η εταιρία εξυπηρετεί, τις τεχνολογίες που προσφέρει, τα προϊόντα/υπηρεσίες που προσφέρει, τον τρόπο που τα πουλάει, προωθεί, διαφημίζει. Αυτή η Στρατηγική κυριαρχούσε στη διάρκεια του δεύτερου μισού του 19ου αιώνα και έγινε λιγότερο ορατή στο πρώτο μισό του 20ού αιώνα και αυξήθηκε πάλι στην δεκαετία του '50 (Ansoff, 1985).

Για τον προσδιορισμό στρατηγικής κατεύθυνσης έχουν καθιερωθεί στην βιβλιογραφία²⁴ και στην επιχειρηματική πρακτική ορισμένα πλαίσια που δίνουν τη γενική προσέγγιση, δηλαδή βήματα για τη διεξαγωγή στρατηγικής ανάλυσης καθώς και επί μέρους μέθοδοι και εργαλεία για κάθε βήμα. Πολλά από τα πλαίσια και τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται είναι ευρέως γνωστά στην πράξη και αποτελούν κοινή λογική. Βοηθούν τη σκέψη ώστε να είναι συστηματική και να μην παραβλέπει κρίσιμους παράγοντες του εξωτερικού και εσωτερικού περιβάλλοντος.

Στρατηγική είναι η κατεύθυνση (*direction*) και το εύρος και είδος δραστηριοτήτων (*scope*) μιας επιχείρησης μακροπρόθεσμα, η οποία εξασφαλίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την επιχείρηση, μέσω διάταξης των πόρων της μέσα σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον, με στόχο να ανταποκριθεί στις ανάγκες των αγορών και να ικανοποιήσει τις προσδοκίες των βασικών ομάδων ενδιαφερομένων (Johnson, 2008).

²⁴ Johnson G., K. Scholes and R. Whittington, 2008.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός είναι μια διαδικασία ενός οργανισμού για να καθορίσει και να υλοποιήσει την στρατηγική του ή την κατεύθυνση και την λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των πόρων, συμπεριλαμβανομένου του κεφαλαίου και των ανθρώπων, για να συνεχίσει αυτή τη στρατηγική στην πραγματοποίηση του οράματος (Suarez, 2015).

Ο στρατηγικός σχεδιασμός αποτελεί συμβουλευτική αλλά και πειθαρχημένη προσέγγιση για την παραγωγή θεμελιωδών αποφάσεων και δράσεων οι οποίες σχηματοποιούν και καθοδηγούν μια οργάνωση ως προς το ποιά είναι και για ποιούς λόγους υφίσταται. Ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν αποτελεί υποκατάστατο για στρατηγική σκέψη, δράση, μάθηση ή καθοδήγηση. Αντίθετα, ο σχεδιασμός μπορεί να παράγει πάρα πολλά πλεονεκτήματα, χωρίς όμως να είναι σίγουρο ότι θα γίνουν και πράξη. Υπάρχει μεγάλη ποικιλία προσεγγίσεων για στρατηγικό σχεδιασμό. Κάποιες προσεγγίσεις δίνουν έμφαση στην διαδικασία, ενώ άλλες στο περιεχόμενο. Ο στρατηγικός χειρισμός είναι μία ευρύτερη έννοια που ενώνει τον σχεδιασμό με την εκτέλεση (Bryson, 2015, σελ. 515-521).

Τα βασικά συστατικά του "στρατηγικού σχεδιασμού" περιλαμβάνουν την κατανόηση του οράματος, την αποστολή, τις αξίες μιας οντότητας και τις στρατηγικές (Jones, 1990; David, 1993).

Οι ερωτήσεις που προκύπτουν από τον στρατηγικό σχεδιασμό και συγκεκριμένα από την ανάλυση SWOT που θα αναλυθεί παρακάτω είναι:

1. Τι πλεονεκτήματα έχουμε;
2. Τι κάνουμε καλά;
3. Σε ποιούς σχετικούς πόρους έχουμε πρόσβαση;
4. Τι βλέπουν οι άλλοι ως ισχυρό χαρακτηριστικό μας;

5. Τι θα μπορούσαμε να βελτιώσουμε;
6. Τι θα πρέπει να αποφύγουμε;
7. Ποιές είναι οι καλές ευκαιρίες που διαβλέπουμε;
8. Ποιές είναι οι ενδιαφέρουσες τάσεις που γνωρίζουμε;
9. Τι εμπόδια αντιμετωπίζουμε;
10. Τι προκαλεί ο ανταγωνισμός;
11. Αν η εξέλιξη της τεχνολογίας απειλεί θέσεις εργασίας; (Γκούσκος, 2006).

Τα κύρια σημεία από την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος (πόροι και ικανότητες) και του εξωτερικού περιβάλλοντος συχνά παρουσιάζονται περιληπτικά μέσω της ανάλυσης Δυνάμεων – Αδυναμιών – Ευκαιριών και Απειλών (ΔΑΕΑ), δηλαδή του γνωστού S.W.O.T (*Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats*). Το πως γίνεται μετάβαση από την ανάλυση περιβάλλοντος σε Ευκαιρίες και Απειλές δεν είναι απόλυτα σαφές. Χρειάζεται φαντασία για την επιλογή αυτών των στοιχείων του περιβάλλοντος που θα επηρεάσουν τη μελλοντική στρατηγική. Από την άλλη πλευρά είναι και θέμα υποκειμενικής εκτίμησης η διάκρισή του σε ευκαιρίες ή απειλές, καθώς μερικές από τις απειλές μπορεί να τις δει κανείς και ως ευκαιρία.

4. 2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ SWOT

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης όταν αυτή καλείται να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει και με σκοπό την επίτευξή τους. Χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις προκειμένου να αξιολογήσουν την κατάσταση που βρίσκονται σήμερα με σκοπό να πάρουν αποφάσεις και να διαμορφώσουν έτσι την μελλοντική στρατηγική τους.

Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης καθώς προκύπτουν από τους εσωτερικούς πόρους που αυτή κατέχει. Εντοπίζονται από την ανάλυση των λειτουργιών και των συστημάτων της επιχείρησης (π.χ. τεχνογνωσία, ικανότητες προσωπικού και στελεχών, ιδιότητες και χαρακτηριστικά της επιχείρησης, χρηματοοικονομική υγεία και ικανότητα να ανταποκριθεί σε νέες

επενδύσεις). Οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης, τις οποίες η επιχείρηση θα πρέπει να εντοπίσει, να προσαρμοστεί σε αυτές ή ακόμα και να τις προσαρμόσει στα μέτρα της, όπου κάτι τέτοιο είναι εφικτό (π.χ. είσοδος νέων ανταγωνιστών, ρυθμίσεις στο νομικό περιβάλλον, δημιουργία ή/και εμφάνιση νέων αγορών, κλπ.) (Χρησίκος, 2013).

Οι 4 παράμετροι της μεθοδολογίας SWOT στόχο έχουν την εκμετάλλευση των ισχυρών σημείων για να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες, την βελτίωση των αδύναμων σημείων που εμποδίζουν την αξιοποίηση των ευκαιριών, την εκμετάλλευση των ισχυρών σημείων για να αποφευχθούν ή να μειωθούν οι απειλές, να αποκτηθούν αμυντικές τακτικές ώστε να μειωθούν τα αδύναμα σημεία και να αποφευχθούν οι απειλές (Γκούσκος, 2006).

- Ισχυρά σημεία (*strengths*)
- Αδύναμα σημεία (*weaknesses*)
- Ευκαιρίες (*opportunities*)
- Απειλές (*threats*)

Διάγραμμα 4.1. Ανάλυση SWOT

<p>S</p> <p>Δυνάμεις – Strengths</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τι καλύτερο κάνει η εταιρεία σου έναντι των ανταγωνιστών; • Ποιες είναι οι δυνατές σου λειτουργίες/δραστηριότητες; • Για ποια χαρακτηριστικά της εξυπηρέτησης ή των προϊόντων σου σε προτιμούν οι πελάτες σου; • Ποιοι από τους πόρους σου αποτελούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα; 	<p>W</p> <p>Αδυναμίες – Weaknesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τι καλύτερο κάνουν οι ανταγωνιστές σου από εσένα • Ποιες οι αδύνατες λειτουργίες/δραστηριότητες; • Ποια χαρακτηριστικά της εξυπηρέτησης ή των προϊόντων δυσαρεστούν τους πελάτες σου; • Ποιοι πόροι σου βρίσκονται σε ανεπάρκεια ή σε κακή κατάσταση ή απόδοση;
<p>O</p> <p>Opportunities - Ευκαιρίες</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τι πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές ή τεχνολογικές αλλαγές (PEST) δημιουργούν ευκαιρίες στην εταιρεία σου; • Που υπάρχουν κενά στην αγορά στα οποία η εταιρεία μπορεί να κάνει διείσδυση και να κερδίσει; • Τι νέα καινοτομία θα μπορούσε να εισάξει η εταιρεία σου στην αγορά; 	<p>T</p> <p>Κίνδυνοι - Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τι πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές ή τεχνολογικές αλλαγές (PEST) δημιουργούν κινδύνους στην εταιρεία σου; • Ποιες κινήσεις του ανταγωνιστή μπορούν να πλήξουν την θέση της εταιρείας σου στην αγορά; • Τι περιορίζει τις δυνατότητες και ευκαιρίες που έχεις;

Πηγή: Καμένου, 2013

4. 3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ SWOT

Η ανάλυση SWOT ή ανάλυση ΔΑΕΑ (Δυνάμεων, Αδυναμιών, Ευκαιριών και Απειλών) βασίζεται στην αξιολόγηση των δεδομένων από το εξωτερικό και το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης κα έχει ως στόχο τη δημιουργία εναλλακτικών στρατηγικών που βασίζονται στους στρατηγικούς παράγοντες του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος. Αυτοί οι στρατηγικοί παράγοντες είναι οι ευκαιρίες και οι απειλές που παρουσιάζονται στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, όπως και οι δυνάμεις και οι αδυναμίες που εντόπισε η επιχείρηση από την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος της. Ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων δημιουργεί εναλλακτικές στρατηγικές για το πως πρέπει να δράσει μία επιχείρηση, με βάση την ανάλυση του περιβάλλοντος της, εσωτερικού και εξωτερικού.

Εκείνοι που παίρνουν αποφάσεις χρησιμοποιούν την ανάλυση SWOT σαν ένα από τα πιο σημαντικά εργαλεία στην διαδικασία στρατηγικής διαχείρισης. Προσφέρει στους διαχειριστές των αποφάσεων το να ανακαλύπτουν και να συλλέγουν γεγονότα τα οποία είναι αποτέλεσμα από την εσωτερική και εξωτερική ανάλυση.

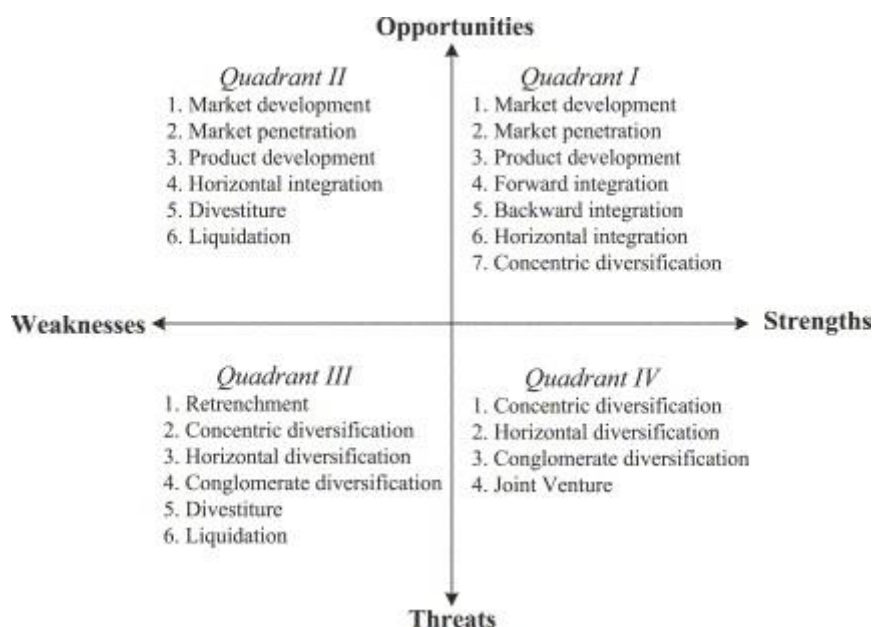
Η ανάλυση SWOT είναι πολύ σημαντική στη διαδικασία της δόμησης της στρατηγικής. Η ανάλυση για εξωτερικές ευκαιρίες και απειλές είναι κατά κύριο λόγο για να αποτιμηθεί εάν μια επιχείρηση μπορεί να αδράξει ευκαιρίες και να αποφύγει απειλές όταν αντιμετωπίζει ένα ανεξέλεγκτο εξωτερικό περιβάλλον. Αυτή η ανάλυση γίνεται ο ακρογωνιαίος λίθος στην διατύπωση της στρατηγικής. Η διαδικασία δεν είναι χωρίς ελαττώματα. Δεν περιλαμβάνει κανένα μέσο προσδιορισμού της βαρύτητας των παραγόντων ή την εκτίμηση της αντιστοιχίας μεταξύ SWOT παραγόντων ούτε εναλλακτικές στην απόφαση. Βασίζεται σε μια ποιοτική ανάλυση (Moghaddaszadeh, 2015).

Η ανάλυση σε εσωτερικές δυνάμεις και αδυναμίες είναι κυρίως για να αξιολογηθεί πώς μια επιχείρηση διενεργεί στο εσωτερικό τις εργασίες της, όπως η διαχείριση, η αποδοτικότητα των εργασιών, η έρευνα και η ανάπτυξη. Η ανάλυση SWOT είναι ικανή να βοηθήσει επιχειρήσεις, να αξιολογήσει τη θέση της σε επίπεδο

ανταγωνιστικότητας και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν βάση για την ανάπτυξη πολιτικών.

Η στρατηγική διαχείριση χρησιμοποιείται αρκετά από επιχειρήσεις οι οποίες επιθυμούν να αντικρούσουν τον έντονο ανταγωνισμό. Η διαδικασία της στρατηγικής διαχείρισης αποτελείται από τρία στάδια: την στρατηγική διατύπωση, την στρατηγική εκτέλεση και την στρατηγική αποτίμηση. Η ανάλυση SWOT για εξωτερικές ευκαιρίες και απειλές όπως και για εσωτερικές δυνάμεις και αδυναμίες των επιχειρήσεων είναι πολύ σημαντική για την στρατηγική τους δόμηση και ανάπτυξη. Ο σκοπός της ανάλυσης των εξωτερικών ευκαιριών και απειλών είναι να εκτιμηθεί κατά πόσο μια επιχείρηση μπορεί να αδράξει ευκαιρίες και να αποφύγει απειλές όταν αντιμετωπίζει ένα ανεξέλεγκτο εξωτερικό περιβάλλον, όπως κυμαινόμενες τιμές πολιτική αστάθεια, αλλαγές στη νομοθεσία, κοινωνικές αλλαγές. Ο σκοπός για ανάλυση των εσωτερικών δυνάμεων και αδυναμιών είναι κυρίως για να αξιολογηθεί πώς μια επιχείρηση διενεργεί στο εσωτερικό τις εργασίες της, όπως η διαχείριση, η αποδοτικότητα των εργασιών, η έρευνα και η ανάπτυξη. Εάν χρησιμοποιηθεί σωστά, η ανάλυση SWOT μπορεί να προσφέρει μια καλή βάση για επιτυχημένη δόμηση της στρατηγικής.

Διάγραμμα 4.2 Quantified SWOT analysis and the strategic matrix.



Πηγή: Hsu-Hsi Chang και Wen-Chih Huang (2006).

Στα δυνατά σημεία μπορούν να συμπεριληφθούν :

- Πολιτική υποστήριξη
- Χρηματοδότηση από Ευρωπαϊκή Ένωση και Εθνικούς Πόρους
- Σύγχρονα Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφορικής
- Σύγχρονη κτιριολογική υποδομή
- Ικανοποιητική γεωγραφική κάλυψη
- Παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών
- Επικοινωνιακές δράσεις
- Πλούσιο πληροφοριακό περιεχόμενο

Στα αδύνατα σημεία μπορούν να αναφερθούν :

- Επαγγελματική κουλτούρα προσωπικού
- Έλλειψη ολοκληρωμένου επιχειρησιακού σχεδιασμού
- Ανεπαρκής οργανωτική δομή
- Έλλειψη τυποποιημένων διαδικασιών
- Ανεπάρκεια εξειδικευμένου προσωπικού
- Έλλειψη διαδικασιών/μηχανισμών αδιάλειπτης υποστήριξης παραγωγικής λειτουργίας συστημάτων
- Δυσκαμψία διαχείρισης χρηματοοικονομικών πόρων
- Αδυναμία μέτρησης αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας
- Μη αποδοτικό σύστημα διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού (δυσκολία ανθρώπινου δυναμικού, έλλειψη σχήματος διαρκούς εκπαίδευσης)
- Υψηλό ολικό κόστος ιδιοκτησίας πληροφοριακών υποδομών (πχ. κόστος αναβάθμισης λογισμικού συστημάτων)

Στις ευκαιρίες αναφέρονται :

- Νέες απλοποιημένες υπηρεσίες (ηλεκτρονικές κ.α.) προς τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
- Ανάπτυξη σημαντικής υποδομής υποστήριξης άλλων κυβερνητικών φορέων
- Ενδεχόμενη μερική αυτοχρηματοδότηση (υπηρεσίες σε τρίτους)
- Συμμετοχή σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- Συνεργασία με ΑΕΙ και Τεχνολογικούς Φορείς
- Ανάπτυξη Διεθνών Συνεργασιών
- Διευρυμένη πρόσβαση στο διαδίκτυο
- Νέες τραπεζικές υπηρεσίες
- Διοικητική σύγκλιση και ενοποίηση σχημάτων εξυπηρέτησης
- Κοινοί στόχοι με ομάδες ενδιαφερομένων
- Αξιοποίηση αποκτηθείσας τεχνογνωσίας
- Ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις (δίκτυα)

Στις απειλές αναφέρονται:

- Αδυναμία προσαρμογής προσωπικού στις νέες τεχνολογίες
- Ανεπάρκεια πόρων λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας
- Συχνές μεταβολές φορολογικής "κυβερνητικής" πολιτικής
- Δυσκολία απλοποίησης γραφειοκρατικών διαδικασιών
- Αδυναμία διαχείρισης κινδύνων και αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών λειτουργίας (Veitch, 2013).

Η ιεράρχηση στρατηγικών SWOT είναι:

- Αμυντικές Στρατηγικές
- Διορθωτικές Στρατηγικές
- Βελτιωτικές Στρατηγικές
- Φιλόδοξες Στρατηγικές

Οι αναλυτές αρκετά συχνά χρησιμοποιούν και την ανάλυση PEST η οποία αποτυπώνει τις όψεις της υφιστάμενης κατάστασης, εκτείνεται σε ένα ευρύτερο επιχειρησιακό πεδίο και συνήθως τα ευρήματά της μπορούν να προσανατολίσουν την ανάλυση SWOT.

Χωρίς στρατηγική ο οργανισμός είναι σαν πλοίο που δεν έχει πηδάλιο και περιφέρεται, κάνοντας κύκλους (Kami, 2001).

4.4. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ-ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Για την σύγκριση μεταξύ του κόστους των υπηρεσιών των νηογνώμωνων ακολουθεί παρακάτω ο Πίνακας 5.1 που αναφέρει ενδεικτικά τιμές παροχής υπηρεσιών για ένα Annual Survey από 2 διαφορετικούς Νηογνώμονες, που για λόγους εμπιστευτικότητας δεν μπορούν να αναφερθούν ονομαστικά. Οι τιμές από τους Νηογνώμονες διαφοροποιούνται ανάλογα από τις υπηρεσίες που προσφέρουν, από τα τεχνικά χαρακτηριστικά, την ηλικία του πλοίου, το *tonnage*, αλλά και από την τοποθεσία όπου γίνεται η επιθεώρηση.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για πλοία Handy Bulk Carriers, της ίδιας χρονιάς, με επιθεώρηση στην ίδια τοποθεσία. Όμως οι αποκλίσεις που μπορεί να έχουν, οφείλεται και στο γεγονός ότι για μια υπηρεσία ο πρώτος Νηογνώμονας να περιλαμβάνει υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνει ο δεύτερος.

Επίσης, οι τιμές εδώ αφορούν *standard fees*. Σε περιπτώσεις εταιριών με μεγάλο στόλο, οι τιμές διαφοροποιούνται καθώς ισχύει η τιμολογιακή πολιτική των *Block Fees*. Στόχος των *Block Fees* αποτελεί ο ακριβής προϋπολογισμός του κόστους επιθεώρησης. Έτσι, αποφεύγονται περιστατικά όπως παραδείγματος χάρη, οι χρεώσεις για υπερωρίες που περιλαμβάνονται στις επιθεωρήσεις.

Ακόμη, ανάλογα με το λιμάνι της κάθε επιθεώρησης, οι Νηογνώμονες χρησιμοποιούν τα ανάλογα *point values*. Για παράδειγμα:

Ελλάδα: *point value* €1,79

Κίνα: *point value* \$2,81

Αυστραλία: *point value* \$3,01

Εν συνεχεία, χωρίζουν το πλοίο σε *points*, τα όποια χρησιμοποιούν για να βγάλουν τις τιμές των επιθεωρήσεων.

Πχ. M/V TBN 1: 10000 *points*

Annual Survey: €17900 (10000 *Points* x €1,79 *point value*) αν η επιθεώρηση γίνει στην Ελλάδα.

Annual Survey: \$28100 (10000 *Points* x \$2,81 *point value*) αν η επιθεώρηση γίνει στην Κίνα.

Πίνακας 4.1 Σύγκριση τιμών Annual Survey

Annual Survey	Classification A	Classification B
IAPP Annual Survey	1,150.00	958.00
EO Annual/M0	1,300.00	1,300.00
LL Annual	2,300.00	1,500.00
Main Class Annual	2,000.00	3,628.00
IOPP Annual Survey	1,500.00	1,151.00
Safety Equipment	1,900.00	2,380.00
Safety Radio	1,000.00	729.00
Tailshaft Monitoring	500.00	621.00
Travel expenses	1,200.00	846.00
OT	1,130.00	1,365.00
Total	13,980.00	14,478.00

IAPP Annual Survey: International Air Pollution Prevention Annual Survey

EO Annual/or M0: Specific Inspection System Automation

LL Annual Survey: Load Line Annual Survey

IOPP Annual Survey: International Oil Pollution Prevention Annual Survey

OT: Overtime

4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Με τον Στρατηγικό Σχεδιασμό Επιχείρησης, δίνεται μια κατεύθυνση (direction) ως προς το εύρος και το είδος δραστηριοτήτων (scope) μιας επιχείρησης μακροπρόθεσμα, η οποία εξασφαλίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την επιχείρηση, μέσω διάταξης των πόρων της μέσα σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον, με στόχο να ανταποκριθεί στις ανάγκες των αγορών και να ικανοποιήσει τις προσδοκίες των βασικών ομάδων ενδιαφερομένων. Στην προκειμένη περίπτωση, αναλύεται στο επόμενο κεφάλαιο ο Ελληνικός και ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας με την ανάλυση SWOT.

Τα κύρια σημεία της ανάλυσης SWOT είναι οι Δυνάμεις, Αδυναμίες, Ευκαιρίες και Απειλές (ΔΑΕΑ), του γνωστού S.W.O.T (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*). Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης όταν αυτή καλείται να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει και με σκοπό την επίτευξή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΑΙ Ο ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

5.1. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας Α.Ε. ιδρύθηκε το 1919. Αποτελεί συνέχεια της "*Veritas Hellenique et Reglements de Classification Des Navires*" η οποία ιδρύθηκε το 1870 από την "*Banque Maritime Archange*".

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας αντιμετώπισε πολλές δυσκολίες και προβλήματα αλλά παρόλα αυτά κατάφερε να αναπτυχθεί, να αποκτήσει γνώση και εξειδίκευση στον τομέα της επιθεώρησης και της κατάταξης των πλοίων. Έχει αναγνωριστεί επίσημα από την Ελληνική Ναυτιλιακή Διοίκηση το 1919. Ενώ το 1950 αναγνωρίστηκε από το ελληνικό κράτος (Φ.Ε.Κ. 113/Α/1950). Αργότερα, μετατράπηκε σε ιδιωτική εταιρεία, ενώ από το 1996 τέθηκε σε καθεστώς περιορισμένης αναγνώρισης (ανανέωση ανά τριετία) από την Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕC103 (Βαφειάδης, 2010).

Το 1994, ο Ελληνικός Νηογνώμονας εξέδωσε αναθεωρημένους Κανόνες και Κανονισμούς, σύμφωνα με τις ενοποιημένες απαιτήσεις των ψηφισμάτων του ΙΜΟ και της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (ΙΑCΣ). Η διοίκηση άλλαξε τελειώς το 2001, που έκτοτε έγιναν σημαντικές προσπάθειες και επενδύσεις για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της οργάνωσης του Ελληνικού Νηογνώμονα και για την δημιουργία στενότερων σχέσεων με τη ναυτιλιακή κοινότητα, που κατέληξαν σε αναβάθμιση των υπηρεσιών του με εύλογες αμοιβές. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας ακολουθεί τον τρόπο χαρακτηρισμού των πλοίων που ακολουθεί και ο Νηογνώμονας των *Lloyd's* (Βλάχος, 2007).

Ο Ελληνικός Νηογνώμων Α.Ε είναι μη κυβερνητικός Διεθνής Οργανισμός, αφιερωμένος στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, καθώς και τη διασφάλιση της ποιότητας στη βιομηχανία. Από την ίδρυσή του το 1919, ο Ε.Ν. έχει αναπτύξει διεθνές δίκτυο επιθεωρητών, αποκλειστικής απασχόλησης.

5.2. ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΔΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Ο Ε.Ν. εξυπηρετεί τη διεθνή ναυτιλιακή και βιομηχανική κοινότητα προσφέροντας τις ακόλουθες υπηρεσίες²⁵:

1. Επιθεώρηση και κατάταξη σε κλάση όλων των τύπων πλοίων και των υπεράκτιων εγκαταστάσεων.
2. Εποπτεία και έγκριση σχεδίων των νεότευκτων πλοίων, των μετατροπών ή / και τροποποιήσεων τους, υπεράκτιων εγκαταστάσεων, μηχανών, λεβήτων και βιομηχανικών εξαρτημάτων και υλικών.
3. Επιθεωρήσεις και έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών για λογαριασμό 28 σημειών κρατών.
4. Πιστοποίηση Διαχείρισης της Ασφάλειας διαχειριστριών εταιρειών, καθώς και των πλοίων τους, σε συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM.
5. Πιστοποίηση Συστημάτων Ποιότητας σύμφωνα με τα πρότυπα της σειράς ISO 9000.
6. Πιστοποίηση Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης κατά το πρότυπο ISO 14001.
7. Δημοσίευση και κωδικοποίηση τεχνικών κανόνων και κανονισμών.
8. Πιστοποίηση σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS).
9. Ο Ε.Ν. κατέχει ηγετικό ρόλο στην έρευνα και την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμμετέχοντας σε αρκετά ερευνητικά προγράμματα σε συνεργασία με ελληνικά και ξένα ιδρύματα.
10. Επιθεωρήσεις και Πιστοποιήσεις πλοίων και γραφείων πληρωμάτων σύμφωνα με την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006).

Ο Ε.Ν. έχει υπογράψει επίσημες συμφωνίες με τους σημαντικότερους διεθνείς νηογνώμονες για την αμοιβαία εκπροσώπηση και ανταλλαγή τεχνολογίας. Ενεργεί ως

²⁵ <http://hrs.flexweb.eu/Contents.aspx?CatId=8>, τελευταία επίσκεψη: 12/10/2015.

σύμβουλος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου σχετικά με τεχνικά θέματα και συμμετέχει ως μόνιμος τεχνικός σύμβουλος στην Ελληνική Αντιπροσωπεία του IMO και σε άλλες κυβερνητικές αντιπροσωπείες. Έχοντας επεκτείνει τις υπηρεσίες του ο Ε.Ν. έχει καταφέρει να εποπτεύει την κατασκευή σχεδόν όλων των ειδών των μεταλλικών κατασκευών στην Ελλάδα και το εξωτερικό, ενώ έχει διαπιστευτεί ως Κοινοποιημένος Οργανισμός, για να επιθεωρεί και πιστοποιεί μια ποικιλία προϊόντων, όπως: ανυψωτικά, Ικριώματα, δοχεία πίεσης, Λέβητες, μηχανές. Οι δραστηριότητές του στον βιομηχανικό τομέα επεκτείνονται συνεχώς, ακολουθώντας τις αυξανόμενες σχετικές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της αγοράς.

Τέλος, ο Ε.Ν. παρακολουθεί διαρκώς όλες τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή νομοθεσία και την θαλάσσια τεχνολογία και εκπαιδεύει το τεχνικό προσωπικό του ανάλογα, διατηρώντας ταυτόχρονα, στενή επαφή με τους πελάτες του προκειμένου να τους ενημερώνει σχετικά με τα ανωτέρω θέματα, όταν απαιτείται.

5.3. ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε τεθεί υπό αμφισβήτηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση εξαιτίας των ναυαγίων και άλλων ναυτικών ατυχημάτων που σημειώθηκαν και αφορούσαν πλοία που βρίσκονταν στη δική του κλάση. Μάλιστα μνημονεύονται οι περιπτώσεις των πλοίων IPON Αντώνης, το οποίο βυθίστηκε ατύχημα (3 Έλληνες και 21 αλλοδαπούς) στις 3 Σεπτεμβρίου 1994 (μόλις 5 μέρες μετά τον απόπλου του και δύο μήνες μετά την έκδοση των πιστοποιητικών του) και του πλοίου ΔΥΣΤΟΣ αλλά και το Εξπρές Σάμινα που έφεραν πιστοποιητικά του Ελληνικού Νηογνώμονα. (Καθημερινή, 2009). Το πλοίο ΔΥΣΤΟΣ ήταν εγγεγραμμένο στον Γαλλικό Νηογνώμονα, ο οποίος αρνήθηκε να ανανεώσει τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του, εάν δεν έκανε τις απαιτούμενες επισκευές.

Η Επιτροπή έδωσε περιορισμένη αναγνώριση στον Ελληνικό Νηογνώμονα για πρώτη φορά στις 22/4/1998 με την απόφαση 98/295/EK. Η διάρκεια της περιορισμένης αναγνώρισης ήταν έως τρία έτη και τα αποτελέσματά της περιορίζονταν στην Ελλάδα. Μετά την λήξη της αναγνώρισης και κατόπιν αίτησης των ελληνικών αρχών χορηγήθηκε νέα περιορισμένη αναγνώριση με την απόφαση 2001/890/EK (EE L 329,

14.12.2001,σ.72) της Επιτροπής για μία ακόμη τριετία, της οποίας τα αποτελέσματα περιορίζονταν και πάλι στην Ελλάδα. Η αναγνώριση του οργανισμού παρατάθηκε και για τρίτη φορά, με την απόφαση 2005/623/EK(EE L 219 24.8.2005,σ.43) και τα αποτελέσματα της παράτασης περιορίζονταν τώρα σε Ελλάδα και Κύπρο, με βάση αίτημα των ελληνικών και κυπριακών αρχών. Η Επιτροπή επαλήθευσε ότι ο οργανισμός εξακολουθεί να πληροί τα κριτήρια της οδηγίας και ο Ελληνικός Νηογνώμονας δεσμεύτηκε να επιτύχει επιδόσεις ανάλογες με εκείνες του μέσου όρου των αναγνωρισμένων οργανισμών. Η ισχύς αυτής της αναγνώρισης στη συνέχεια επεκτάθηκε και στη Μάλτα, στις 22.05.2006 (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων COM 2006 588).

Το 2006 και η Μάλτα ζήτησε αναγνώριση του Ελληνικού Νηογνώμονα να επεκταθεί σε αυτήν, αναγνώριση η οποία έληξε στις 3/8/2008. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολόγησε τον Ελληνικό Νηογνώμονα βασιζόμενη στα αποτελέσματα τεσσάρων επιθεωρήσεων εξακρίβωσης το 2006 και το 2007 από πραγματογνώμονες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Οι αρχές της Κύπρου, της Ελλάδας και της Μάλτας κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην αξιολόγηση που πραγματοποιήθηκε στην έδρα του οργανισμού τον Σεπτέμβριο του 2006. Κατά την αξιολόγηση επιβεβαιώθηκε σημαντικός αριθμός περιπτώσεων μη συμμόρφωσής του με τα κριτήρια της οδηγίας 94/57/EK. Τα συμπεράσματα κοινοποιήθηκαν στις τρεις ενδιαφερόμενες αρχές, που τότε δεν διατύπωσαν παρατηρήσεις, καθώς και στον οργανισμό, που κατάρτισε σχέδιο διορθωτικών μέτρων. Κατ' αίτηση των ελληνικών αρχών, πραγματοποιήθηκε νέα αξιολόγηση του οργανισμού με βάση δύο επιθεωρήσεις εξακρίβωσης που διενήργησε ο EMSA (12 - 20/11/ 2008). Τα αποτελέσματα ανέφερε η Κομισιόν στην απόφαση της 30/3/2009, με την οποία έδινε την τελευταία 17μηνη παράταση περιορισμένης αναγνώρισης στον ελληνικό οργανισμό: «Παρά το γεγονός ότι κατά την επαναξιολόγηση διαπιστώθηκε περιορισμένη βελτίωση, κατέστη δυνατόν η Επιτροπή να άρει μόνον ένα σημείο μη συμμόρφωσης από εκείνα που είχαν εντοπισθεί προηγουμένως» (Καθημερινή, 2010).

Τα αρμόδια κοινοτικά όργανα απέρριψαν την ένσταση του Ελληνικού Νηογνώμονα κατά της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να μην ανανεώσει την αναγνώριση του Νηογνώμονα (Καθημερινή, 2009).

Το 2010 μετά την απόφαση του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη να αναστείλει τη λειτουργία του Ελληνικού Νηογνώμονα, χιλιάδες πλοία εγγεγραμμένα σε αυτόν, πλοία που συμπεριλαμβάνονταν στην ακτοπλοΐα, τουριστικά, ιστιοπλοϊκά και αλιευτικά, δεν γνώριζαν την τύχη που θα είχαν στην περίπτωση του Ελληνικού Νηογνώμονα να βρεθεί στον αέρα. Από τις 30 Αυγούστου του 2010 ο Ελληνικός Νηογνώμονας σύμφωνα με απόφαση του υπουργείου χάνει προσωρινά το δικαίωμα να εγγράφει πλοία στις τάξεις του, ώσπου να ολοκληρωθεί η διαδικασία επανελέγχου του από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με βάση τις νέες κοινοτικές οδηγίες. Το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη πρότεινε να ανασταλεί η δραστηριότητα στο κομμάτι εκείνο που αφορά τη χορήγηση πιστοποιητικών σε πλοία με κοινοτικές σημαίες και να επιτρέψει στον Ελληνικό Νηογνώμονα να συνεχίσει απρόσκοπτα τη λειτουργία του για τα πλοία που έχουν υψωμένη την Ελληνική (Το Βήμα, 2010).

Από την άλλη πλευρά στελέχη του Ελληνικού Νηογνώμονα, είχαν την γνώμη ότι υπάρχει απουσία πολιτικής βούλησης στην προσπάθεια αντιμετώπισης των προβλημάτων του Ελληνικού Νηογνώμονα. Το υπουργείο εν τέλει αποφάσισε να αναστείλει τη δραστηριότητα του Ελληνικού Νηογνώμονα για όλες τις κατηγορίες και για όλα τα πλοία ανεξάρτητα από τη σημαία που θα είχαν υψωμένη²⁶.

Προς υπεράσπιση του Ελληνικού Νηογνώμονα, ο Δημήτρης Γούσσης, Διευθύνων Σύμβουλος του Ελληνικού Νηογνώμονα απάντησε ότι η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων, δεν επιθυμεί να εισέλθουν οι μικρότερης βεληνεκούς Νηογνώμονες σε αυτήν. Ότι το 2006, μετά την επιθεώρηση του Ελληνικού Νηογνώμονα, οι παρατηρήσεις δεν έφτασαν στον Ελληνικό Νηογνώμονα νωρίς, ώστε να διορθωθούν αλλά μαζί με την ανακοίνωση ότι δεν θα αναγνωριστεί ο Ελληνικό Νηογνώμονας. Επίσης, πρόσθεσε ότι οι παρατηρήσεις δεν είχαν τόση σοβαρότητα για μια τέτοια ποινή (Βαφειάδης, 2010).

Παρά τα προβλήματα που αντιμετώπιζε, ο Ελληνικός Νηογνώμονας κατάφερε να δημιουργήσει τεχνογνωσία, να εξελιχθεί ποιοτικά και να καταξιωθεί ως ένας βασικός παράγοντας της Ναυτιλιακής Υποδομής στην Ελλάδα. Έχει καλύψει όλες τις παρατηρήσεις των επιθεωρητών, έχει εκσυγχρονίσει το μηχανογραφικό του σύστημα

²⁶ <http://www.tovima.gr/finance/finance-business/article/?aid=355933>, τελευταία επίσκεψη: 16/10/2015.

και τη στελέχωση των τμημάτων του και θα γίνει έλεγχος των επιθεωρητών από την emsa ώστε να μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας και σε πλοία που υπάγονται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Σε "Πίνακα Απόδοσης"²⁷ των αναγνωρισμένων Οργανισμών Νηογνομόνων για την τριετία 2009-2011, του οργανισμού PARIS MOU (*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*) ο Ελληνικός Νηογνώμονας κατατάσσεται στην κατηγορία των Νηογνομόνων "Υψηλής Απόδοσης" μαζί με τους μεγάλους Νηογνώμονες, μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων.

Παράλληλα, όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων του Οργανισμού PARIS MOU για την ποιοτική κατάσταση των πλοίων, σε σχέση με τη Σημαία που φέρουν, η Ελληνική Σημαία παραμένει στη "Λευκή Λίστα", η οποία αντιπροσωπεύει σημαίες ποιότητα με χαμηλό αριθμό κρατήσεων πλοίων σε σύγκριση με τους ελέγχους που διενεργήθηκαν. Έτσι, τόσο η Ελληνική Σημαία όσο και ο Ελληνικός Νηογνώμονας, συμπορεύονται από πλευράς ποιοτικής απόδοσης στις υψηλότερες βαθμίδες αξιολόγησης του PARIS MOU.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας που ενεργεί και ως σύμβουλος του ελληνικού υπουργείου Ναυτιλίας σε τεχνικά θέματα, έχει αναγνωριστεί από 20 κυβερνήσεις και εξυπηρετεί με επιθεωρήσεις και ελέγχους περισσότερα από 1000 πλοία²⁸.

Για τις προσπάθειες που καταβάλει ο Ε.Ν. ο τότε διευθύνων σύμβουλος Γιώργος Βερνίκος δηλώνει:

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας προχώρησε στη συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου, που αντανακλά τη σταθερή βούληση να πετύχει τους στόχους του και πιστεύω ότι τώρα τίθενται γερές βάσεις ώστε ν' ανταποκριθεί στις υψηλές ποιοτικές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως αυτές καθορίζονται με την απόφαση 391 του Απριλίου 2009», ενώ προσθέτει: «Έχουμε μπροστά μας μία δύσκολη περίοδο προσαρμογής. Η τελική επιτυχία εξαρτάται κυρίως από μας τους

²⁷ <http://www.hcg.gr/node/5177>, τελευταία επίσκεψη: 2/9/2015.

²⁸ <http://www.capital.gr/story/1567696>, τελευταία επίσκεψη: 2/9/2015.

ίδιους, τη Διοίκηση και τους εργαζόμενους του Ε.Ν. αλλά και τη συνειδητοποίηση και υποστήριξη για την προσπάθεια που καταβάλουμε από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και την πολιτική βούληση του αρμοδίου Υπουργείου. Σε τελική ανάλυση η επιτυχία του αφορά την ελληνική ναυτιλιακή υποδομή, αφορά όλους όσους ενδιαφέρονται να υπάρχει ένας ισχυρός Ελληνικός Νηογνώμονας²⁹».

Σημαντική βοήθεια ήρθε και από την θυγατρική της *Lloyd' s Register*, την *Hellenic Lloyd' s S.A.* Στόχος της συμφωνίας ήταν η αναβάθμιση της ασφάλειας, της ποιότητας των υποδομών και των περιβαλλοντικών κριτηρίων ώστε ο Ελληνικός Νηογνώμονας να αντεπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις και πιέσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το ζήτημα της προσφυγής του Ελληνικού Νηογνώμονα, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σχετικά με την εκτίμησή της ότι ο Ελληνικός Νηογνώμονας δεν είναι έτοιμος για την ανανέωση της περιορισμένης αναγνώρισής του, είναι δύσκολο να επιλυθεί. Προσωρινή λύση δόθηκε, όταν ο Υπουργός Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, Γιάννης Διαμαντίδης, υπέγραψε τις απαραίτητες εγκυκλίους ώστε τα πλοία που λειτουργούσαν με προσωρινά πιστοποιητικά και έληγαν 31 Οκτωβρίου 2011 να πάρουν παράταση και να δοθεί επίσης, παράταση έξι μηνών στα Πρωτόκολλα Γενικής Επιθεώρησης ώστε ο Ελληνικός Νηογνώμονας να μπορεί να συμμορφωθεί με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την χορήγηση πιστοποιητικών.

Το 2012, βάσει της Υπουργικής Απόφασης 4113.297/01/2012-ΦΕΚ 334 Β, ο Ελληνικός Νηογνώμονας, δικαιούται να διεξάγει επιθεωρήσεις και να εκδίδει κυβερνητικά πιστοποιητικά σε πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία.

Από την άνοιξη του 2015, με την νέα διοίκηση, ο Ελληνικός Νηογνώμονας, παρέχει βελτιωμένες υπηρεσίες με στόχο την υποστήριξη της ελληνικής ναυτιλίας.

²⁹ http://shipping-press.blogspot.gr/2011/03/blog-post_379.html, τελευταία επίσκεψη: 10/09/15

5.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ ΜΕΣΩ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ SWOT

Παρακάτω ακολουθεί μια ανάλυση SWOT για να αναδειχθεί και να αξιολογηθεί η θέση του Ελληνικού Νηογνώμονα σε επίπεδο ανταγωνιστικότητας περισσότερο καθώς η ανταγωνιστικότητα μας αφορά στην προκειμένη περίπτωση.

Δυνατά Σημεία - Strengths

- Ιστορία της εταιρίας: Παρόλο που ο Ελληνικός Νηογνώμονας παρουσίασε δυσκολίες στην ιστορία του, το κύρος του επανήλθε. Η ιστορία του μετρά πολλά χρόνια στη διάρκεια της ζωής της ναυτιλίας τα τελευταία 100 χρόνια
- Ναυτική παράδοση: Ίσως είναι το πιο δυνατό σημείο του αφού η Ελλάδα αποτελεί την πρώτη χώρα σε τόσο μεγάλη ναυτική παράδοση. Για τον λόγο αυτό παρά τις δυσκολίες που αντιμετώπισε, κατάφερε να συνεχίσει την λειτουργία του και να ανταποκριθεί στις προσδοκίες όλων όσων την ήθελαν να επανέλθει.
- Μείωση των τιμών: Αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα των πιο μικρών Νηογνώμωνων καθώς η μείωση του κόστους σε κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση μετά την ασφάλεια, αποτελεί πολύ σημαντικό παράγοντα για την επιλογή Νηογνώμονα. Οι οικονομίες κλίμακας είναι δύσκολο να επιτευχθούν.
- Έρευνα και ανάπτυξη: Υπάρχει ξεχωριστή αναφορά στον ιστότοπο του ελληνικού φορέα ως προς την έρευνα και την ανάπτυξη. Η ανάπτυξη και η εξέλιξη κανόνων και κανονισμών βασίζεται πάνω σε εκτεταμένη έρευνα ειδικών επιστημόνων, στη συσσωρευμένη εμπειρία των μηχανικών και στις υπεύθυνες παρατηρήσεις των επιθεωρητών. Συνεργάζεται με διάφορα επιστημονικά και ερευνητικά Ινστιτούτα, ξένα και ελληνικά, με σκοπό να παραμείνει στο μέτωπο της επιστημονικής εξέλιξης.

Αδύνατα Σημεία-Weaknesses

- Μείωση κερδών - Δυσκαμψία διαχείρισης χρηματοοικονομικών πόρων: Η παγκόσμια κρίση από το 2007 είχε συνέπεια την μείωση δραστηριότητας των ελληνικών πλοίων σε συνδυασμό των δυσκολιών που παρουσίασε να ακολουθήσει τις απαιτούμενες κοινοτικές οδηγίες που οδήγησε τα πλοία να στραφούν σε άλλους νηογνώμονες

- Ανεπαρκής Οργανωτική δομή: Το μέγεθος του φορέα δεν αφήνει περιθώρια για καλύτερη διοίκηση από την υπάρχουσα
- Έλλειψη τυποποιημένων διαδικασιών: Η οργάνωση του φορέα είναι δομημένη με τέτοιο τρόπο από τους πλοιοκτήτες που ευνοεί τις αποφάσεις πελατοκερδικού χαρακτήρα.
- Έλλειψη διαδικασιών/μηχανισμών αδιάλειπτης υποστήριξης παραγωγικής λειτουργίας συστημάτων: Η μείωση των δραστηριοτήτων στον κλάδο των μεταφορών, καθώς η αβεβαιότητα του φορέα προκαλούσε την αλλαγή Νηογνώμονα
- Το μέγεθος της επιχείρησης: Βασικό του μειονέκτημα καθώς δεν έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα σε άλλες χώρες.
- Αναπτυγμένη περιβαλλοντική συνείδηση στις αξιολογήσεις. Η μη εναρμόνιση του με τους κανονισμούς στο παρελθόν έχει δημιουργήσει αδυναμίες.

Ευκαιρίες-Opportunities

- Ανάπτυξη σημαντικής υποδομής υποστήριξης άλλων φορέων. Ο ελληνικός νηογνώμονας δέχτηκε χείρα βοήθειας από την *Hellenic Lloyd' s S.A.* Στόχος της συμφωνίας ήταν η αναβάθμιση της ασφάλειας, της ποιότητας των υποδομών και των περιβαλλοντικών κριτηρίων ώστε ο Ελληνικός Νηογνώμονας να αντεπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις και πιέσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας
- Ανάπτυξη Διεθνών Συνεργασιών. Στο πλαίσιο της εκπαίδευσης, εξειδικευμένα στελέχη από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες δίνουν την δυνατότητα στους επιθεωρητές του ελληνικού νηογνώμονα να παρακολουθούν διαρκώς εκτενή σεμινάρια αλλά και πρακτική εκπαίδευση σύμφωνα με διαδικασίες εφάμιλλες με των μελών IACS, προκειμένου να διασφαλίζεται η τεχνική τους επάρκεια και συγχρόνως η ενημέρωση τους για τις απαιτήσεις της νομοθεσίας που αφορούν τις δραστηριότητες των επιθεωρήσεων.

Απειλές - Threats

- Πολιτική Αστάθεια. Από τις συχνές μεταβολές στη φορολογική κυβερνητική πολιτική μέχρι τα εσωτερικά προβλήματα του κράτους, ο ελληνικός φορέας αντιμετωπίζει προβλήματα στο ελληνικό περιβάλλον.
- Ένταση του ανταγωνισμού. Είναι φυσικό σε ένα τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον, να δυσκολεύεται ένας μικρός νηογνώμονας να αποκτήσει πλεονεκτήματα έναντι των μεγαλύτερων σε συνδυασμό με την αμφισβήτηση του κύρους του τα τελευταία χρόνια.
- Η οικονομική κρίση. Στις μέρες μας η υποτονική οικονομική ανάπτυξη αποτελεί τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη δραστηριοτήτων της.

5.5. Ο ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας, *Nippon Kaiji Kyokai*, ευρύτερα γνωστός ως *ClassNK* ή απλώς *NK*, ιδρύθηκε στις 15 Νοεμβρίου 1999. Είναι ένας Νηογνώμονας αφοσιωμένος στην προστασία της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το 2011 ο *ClassNK* έγινε ο πρώτος Νηογνώμονας με εγγεγραμμένο στόλο, που υπερβαίνει τα 190 εκατομμύρια τόννους. Κατά το 2012, τα εγγεγραμμένα πλοία ανέρχονταν σε 7.750, με συνολικά 197 εκατομμύρια τόννους, εδραιώνοντας έτσι τον *ClassNK* ως τον μεγαλύτερο Νηογνώμονα παγκοσμίως από άποψη συνολικής χωρητικότητας. Αυτός ο αριθμός αντιστοιχεί σε περισσότερο από το 20% του παγκόσμιου εγγεγραμμένου εμπορικού στόλου (Ετήσια Έκθεση *ClassNK*, 2013). Έκανε σημαντική επέκταση σε Γερμανούς εφοπλιστές που εγγράφουν τώρα τα πλοία τους σε ιαπωνική εταιρεία.

Ο *ClassNK* παρέχει ευρύ φάσμα υπηρεσιών, ως ένας ουδέτερος, ανεξάρτητος, αμερόληπτος και μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων των ερευνών και πιστοποίησης των υπηρεσιών, υπηρεσίες παροχής τεχνικών συμβουλών και δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης. Το κύριο έργο του εξειδικευμένου τεχνικού προσωπικού της Εταιρίας είναι η διεξαγωγή επιθεωρήσεων τόσο σε νεότευκτα όσο και σε εν ενεργεία πλοία και άλλες πλωτές κατασκευές, συμπεριλαμβανομένων των δομών κύτους, των συστημάτων πρόωσης, των ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συστημάτων, του εξοπλισμού ασφαλείας και συσκευών χειρισμού φορτίων, μεταξύ πολλών άλλων πεδίων, προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης

συμμόρφωση τους με τους κανόνες ταξινόμησης που εκπονήθηκε από τον Νηογνώμονα. Ο *ClassNK* διεξάγει επίσης ένα ευρύ φάσμα των θεσμοθετημένων επιθεωρήσεων για λογαριασμό περισσότερων από 100 κρατών σημαίας σε όλο τον κόσμο, καθώς και την επιθεώρηση και εγγραφή των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας πλοίων καθώς και την πιστοποίηση συστημάτων ποιότητας, περιβαλλοντικής διαχείρισης και διαχείρισης υγιεινής της εργασίας και των ιδρυμάτων εκπαίδευσης ναυτικών.

Εικόνα 5.1 Δίκτυο Παροχής Υπηρεσιών, *ClassNK*.



Πηγή: *ClassNK*, Ετήσια Έκθεση 2011.

Κεφ. 5.6. ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΔΟΜΗ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Οι υπηρεσίες³⁰ που προσφέρει ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας είναι:

1. Επιθεωρήσεις Κλάσης.
2. Θεσμοθετημένες Επιθεωρήσεις. Ο *ClassNK* είναι αναγνωρισμένος και εξουσιοδοτημένος να διεξάγει επιθεωρήσεις και να εκδίδει πιστοποιητικά σύμφωνα με

³⁰ Εισαγωγή στον *ClassNK*, 2015

τις διεθνείς συμβάσεις και κώδικες καθώς και τις εθνικές απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης για λογαριασμό 110 διοικητικών φορέων κρατών σημαίας σε όλο τον κόσμο.

3. Νέες υπηρεσίες για εισερχόμενος κανονισμούς. Εντός των τελευταίων ετών, ο ΔΝΟ θέσπισε πολλές νέες συμβάσεις για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών θεμάτων που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένης της διεθνούς σύμβασης για τον έλεγχο και τη διαχείριση του ερματικού ύδατος και πλοίων και των ιζημάτων και τη σύμβαση για την ανακύκλωση των πλοίων.

4. Υπηρεσίες έγκρισης κατασκευαστών και προμηθευτών υπηρεσιών. Εκτός από τις ταξινομήσεις και τις σχετικές με τις συμβάσεις επιθεωρήσεις, ο *ClassNK* διεξάγει επίσης ελέγχους και πιστοποιήσεις για τις εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες δοκιμών και μετρήσεων που σχετίζονται με την κλάση και τις επιθεωρήσεις συντήρησης του εξοπλισμού.

5. Τεχνικές υπηρεσίες. Η ομάδα της Υπηρεσίας Τεχνικής Υποστήριξης Έκτακτης Ανάγκης (ETAS) του Νηογνώμονα βρίσκεται σε ετοιμότητα όλο το 24ωρο 7 μέρες την εβδομάδα προκειμένου να υποστηρίξει τους ιδιοκτήτες και τους φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων που έχουν εγγραφεί σε αυτήν την υπηρεσία ούτως ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια των σκαφών τους και η ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε περίπτωση που συμβεί κάποια καταστροφή.

6. Υπηρεσίες Πιστοποίησης. Έλεγχος και Εγγραφή Συστημάτων που σχετίζονται με τους Κώδικες ISM και ISPS³¹. Συστήματα Ποιότητας, Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Διαχείρισης Υγιεινής & Ασφάλειας της Εργασίας

7. Υπηρεσίες εκπαίδευσης και κατάρτισης. Ο *ClassNK* ίδρυσε την Ακαδημία για να παράσχει τις απαραίτητες βασικές γνώσεις σε όσους ασχολούνται με τις βιομηχανίες ναυπήγησης, συντήρησης και μεταφοράς. Γίνονται μαθήματα σχετικά με Νεότευκτα σκάφη, με τα υπάρχοντα πλοία και μαθήματα διαχείρισης πλοίων.

³¹ Μετά από την τρομοκρατική επίθεση στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001, ο IMO τροποποίησε τη σύμβαση SOLAS, ώστε να συμπεριληφθεί ένα νέο κεφάλαιο σχετικά με τα «Ειδικά Μέτρα για την Ενίσχυση της Ναυτικής Ασφάλειας». Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS), που αναφέρεται σε αυτό το νέο κεφάλαιο του SOLAS, τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004.

5.7. ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ - ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Σύμφωνα με ανακοίνωση του νηογνώμονα *ClassNK*, για πρώτη φορά διαμόρφωσε προδιαγραφές για προπέλες που είναι κατασκευασμένες από σύνθετα υλικά. Τα σύνθετα υλικά κατασκευής, αν και αποτελούν μια πρόσφατη τεχνολογική εξέλιξη, παρέχουν αυξημένη αντοχή και προστατεύουν από την οξείδωση ενώ έχουν ήδη αξιοποιηθεί στους τομείς της αεροναυπηγικής, στα αυτοκίνητα και στις αιολικές εγκαταστάσεις.

Ειδικότερα, μια προπέλα κατασκευασμένη από σύνθετα υλικά παρέχει πληθώρα πλεονεκτημάτων, καθώς έχει το 1/5 του βάρους μιας τυπικής προπέλας κατασκευασμένης από ορείχαλκο και αλουμίνιο ενώ διατηρεί την ίδια αντοχή. Επίσης δίνει τη δυνατότητα για κατασκευή άξονα με μικρότερη διάμετρο με σκοπό την μείωση του κόστους ενώ παράλληλα υπάρχει και η δυνατότητα αύξησης της αποδοτικότητας της προπέλας με τη μείωση του πάχους των πτερυγίων της.

Στο πλαίσιο της αξιοποίησης της νέας τεχνολογίας και στον τομέα της ναυπηγικής, ο νηογνώμονας *ClassNK*, τον Αύγουστο του 2014 κατάφερε να αποσπάσει άδεια για την κατασκευή μιας προπέλας από σύνθετα υλικά, προκειμένου μέσω της έρευνας να μπορεί να θεσπίσει μια σειρά προδιαγραφών και κανονισμών. Τα αποτελέσματα της παραπάνω έρευνας είναι οι προδιαγραφές που ανακοινώθηκαν από τον Νηογνώμονα, φέρνοντας τον ναυτιλιακό κόσμο ένα βήμα πιο κοντά στην αξιοποίηση αυτής της τεχνολογίας³².

5.8. ΑΝΑΛΥΣΗ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ ΜΕΣΩ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ SWOT

Παρακάτω ακολουθεί ανάλυση του Ιαπωνικού Νηογνώμονα μέσω της μεθοδολογίας SWOT

Δυνατά Σημεία - Strengths

- Ικανοποιητική γεωγραφική κάλυψη. Το δίκτυο παροχής υπηρεσιών έχει επεκταθεί προκειμένου να καλυφθούν οι μεταβαλλόμενες ανάγκες των πελατών.

³² <http://www.naftikachronika.gr/2015/08/31/ena-vima-pio-konta-stin-exelixa-tis-proosis/>³²
http://shipping-press.blogspot.gr/2011/03/blog-post_379.html, τελευταία επίσκεψη:23/10/2015.

Νέα γραφεία έχουν εγκαινιαστεί στην Νοτιοανατολική Ασία, τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη.

- Παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών. Το 2013 ο *ClassNK* δημοσίευσε τις ακόλουθες τεχνικές οδηγίες οι οποίες είναι διαθέσιμες μέσω της αρχικής σελίδας της εταιρίας. (Περιλαμβάνει Τεχνικές οδηγίες για μπαταρίες αποθήκευσης ενέργειας με μεγάλη χωρητικότητα, περιβαλλοντικές οδηγίες V.3 κ.α.).
- Το μέγεθος της επιχείρησης. Συνεχίζει και επεκτείνει το ευρύτατο δίκτυο επιθεωρήσεων που διαθέτει μετρώντας το τέλος του 2013 γραφεία αποκλειστικών επιθεωρητών σε συνολικά 128 τοποθεσίες σε όλο τον κόσμο. Επίσης, διατηρεί 6 Κέντρα έγκρισης σχεδιασμών.
- Ναυτική παράδοση. Η χώρα του ανατέλλοντος Ηλίου ανάγεται στη μακρά και περήφανη ναυτική παράδοση μιας ιστορικά θαλασσοκράτειρας δύναμης.
- Δυνατότητα οικονομιών κλίμακας. Εφ' όσον πρόκειται για μεγάλο μέγεθος της εταιρίας, υπάρχει η δυνατότητα καλύτερης και ευέλικτης διαχείρισης των υπηρεσιών με γνώμονα την κατάσταση της αγοράς
- Σύγχρονα Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφορικής. Οι εταιρίες *MOL (Mitsui OSK Lines)* και *NYK (NYK Lines Co.Ltd.)* υπογράφουν συμφωνία για την χρήση των υπηρεσιών του κέντρου αρχείων του *ClassNK*.

Αδύνατα Σημεία - Weaknesses

- Έλλειψη τυποποιημένων διαδικασιών. Λόγω απώλειας ενός καταχωρημένου στο στόλο του *ClassNK* πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον Ινδικό Ωκεανό τον Ιούνιο 2013 θα ιδρυθεί ομάδα έρευνας ατυχημάτων για να ερευνήσει το ατύχημα και να εκπονήσει μέτρα για την αποτροπή πρόκλησης τέτοιων ατυχημάτων στο μέλλον.
- Μη αποδοτικό σύστημα διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού. Η Ιαπωνική κουλτούρα είναι ιδιαίτερη. Χρειάζονται μεγαλύτερο χρόνο να λάβουν αποφάσεις, να αναλύσουν τις λεπτομέρειες. Επίσης, οι γυναίκες είναι λιγότερες στην αγορά εργασίας.
- Διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις. Συνεχώς λαμβάνουν χώρα στην Ιαπωνία.

Ευκαιρίες-Opportunities

- Ανάπτυξη Διεθνών Συνεργασιών. Απέκτησε εξουσιοδότηση να πραγματοποιεί μιας ευρείας κλίμακας επιθεωρήσεις, ελέγχους και εκδόσεις πιστοποιητικών προβλεπόμενων από τη SOLAS και τη MARPOL και άλλες συμβάσεις για λογαριασμό των κυβερνήσεων της Γερμανίας, της Ρουμανίας, της Σερβίας και της Φινλανδίας. Με τις προσθήκες αυτές είναι σε θέση να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις για λογαριασμό 110 κρατών σημαίας και διοικητικών αρχών.
- Συμμετοχή σε Προγράμματα Έρευνας και Ανάπτυξης. Ολοκλήρωσε 66 κοινά προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης. Από την καθιέρωση του κοινού προγράμματος έρευνας και ανάπτυξης για βιομηχανίες το 2009, ο *ClassNK* διεξάγει κάθε έτος ένα ευρύ φάσμα κοινών δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης με βιομηχανικούς εταίρους. Συνδέθηκε με το Ίδρυμα Μαρία Τσάκος με σκοπό τη διεξαγωγή κοινών ερευνών στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας & προστασίας του περιβάλλοντος
- Ανάπτυξη σημαντικής υποδομής υποστήριξης με άλλους φορείς. Ανακοίνωσε ότι έχει συνάψει συμφωνία με τον Ινδονησιακό Νηογνώμονα PT. *Biro Klasifikasi* Ινδονησίας (Persero)(BKI). Συνεργάζονται ώστε να στηρίξουν την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Ινδονησίας.

Απειλές - Threats

- Πολιτική αστάθεια. Σε πολλές χώρες δραστηριοποίησης της παρατηρείται πολιτική αστάθεια με αποτέλεσμα να βλέπουμε ένα περιβάλλον αβεβαιότητας.
- Ένταση του ανταγωνισμού. Στις μέρες μας ο ανταγωνισμός ολοένα και αυξάνεται. Σε συνδυασμό επίτευξης ενός υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων καθιστά δύσκολη την αυξανόμενη καινοτομία που χρειάζεται κάθε φορά ώστε το επίπεδο της εταιρίας να αυξάνεται όλο και περισσότερο.
- Τεχνολογικές προκλήσεις. Στο περιβάλλον της ασφάλειας της θάλασσας οι αλλαγές για ένα καλύτερο και πιο ασφαλές μέλλον είναι ραγδαίες. Συνεπώς, η προσπάθεια παρακολούθησης της τεχνολογίας είναι αρκετά δύσκολη.

5.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας μετά την ίδρυσή του το 1919 μέχρι σήμερα αντιμετώπισε πολλές δυσκολίες και προβλήματα αλλά παρόλα αυτά κατάφερε να αναπτυχθεί, να αποκτήσει γνώση και εξειδίκευση στον τομέα της επιθεώρησης και της κατάταξης των πλοίων. Το 1994, ο Ελληνικός Νηογνώμονας εξέδωσε αναθεωρημένους Κανόνες και Κανονισμούς, σύμφωνα με τις ενοποιημένες απαιτήσεις των ψηφισμάτων του IMO και της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS). Έπειτα από ενστάσεις του Ελληνικού Νηογνώμονα στις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να μην ανανεώσει την αναγνώρισή του, τελικά κάλυψε όλες τις παρατηρήσεις των επιθεωρητών, εκσυγχρόνισε το μηχανογραφικό του σύστημα και τη στελέχωση των τμημάτων του και έγινε ο έλεγχος των επιθεωρητών από την emsa ώστε να μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας και σε πλοία που υπάγονται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Από την ανάλυση SWOT συμπεραίνουμε για τον Ελληνικό Νηογνώμονα ότι τα δυνατά του σημεία αποτελούν η ιστορία της εταιρίας, η μεγάλη ναυτική παράδοση, η μείωση των τιμών κ.α., ενώ μεταξύ άλλων το πιο αδύνατο σημείο του είναι η αβεβαιότητα που είχε προκαλέσει. Σημαντικότερη απειλή είναι η πολιτική αστάθεια ενώ στις ευκαιρίες, η βοήθεια που δέχτηκε από την *Hellenic Lloyd' s S.A.*, έδωσε την ευκαιρία να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας από την ίδρυσή του το 1899, αποτελεί έναν ουδέτερο, ανεξάρτητο, αμερόληπτο και μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα οργανισμό. Ο *ClassNK* διεξάγει επίσης ένα ευρύ φάσμα των θεσμοθετημένων επιθεωρήσεων για λογαριασμό περισσότερων από 100 κρατών σημαίας σε όλο τον κόσμο, καθώς και την επιθεώρηση και εγγραφή των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας πλοίων καθώς και την πιστοποίηση συστημάτων ποιότητας, περιβαλλοντικής διαχείρισης και διαχείρισης υγιεινής της εργασίας και των ιδρυμάτων εκπαίδευσης ναυτικών.

Από την ανάλυση SWOT συμπεραίνουμε ότι στα δυνατά του σημεία, περιλαμβάνεται η μακρά και περήφανη ναυτική παράδοση μιας ιστορικά θαλασσοκράτειρας δύναμης καθώς και το μέγεθος της επιχείρησης το οποίο συνεχίζει και επεκτείνεται. Στα αδύναμα σημεία, αναφέρεται η ιδιαίτερη κουλτούρα του. Σημαντική ευκαιρία αποτελεί η ανάπτυξη διεθνών συνεργασιών, καθώς απέκτησε

εξουσιοδότηση να πραγματοποιεί μιας ευρείας κλίμακας επιθεωρήσεις, ελέγχους και εκδόσεις πιστοποιητικών προβλεπόμενων από τη SOLAS και τη MARPOL και άλλες συμβάσεις για λογαριασμό των κυβερνήσεων της Γερμανίας, της Ρουμανίας, της Σερβίας και της Φινλανδίας. Με τις προσθήκες αυτές είναι σε θέση να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις για λογαριασμό 110 κρατών σημαίας και διοικητικών αρχών. Τέλος, απειλή για τον Ιαπωνικό Νηογνώμονα αποτελεί η ένταση του ανταγωνισμού ο οποίος στις μέρες μας ολοένα και αυξάνεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναλύοντας το αντικείμενο και την λειτουργία των Νηογνομόνων, συμπεραίνουμε ότι αποτελούν τον σημαντικότερο κρίκο στην αλυσίδα της θαλάσσιας ασφάλειας. Από την εμφάνισή τους, τον 19ο αιώνα, προωθούν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα καθώς και των πλοίων με στόχο την παρακολούθηση και διασφάλιση της αξιοπλοίας των πλοίων που ταξινομούν.

Παρέχουν ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών επιθεώρησης, ελέγχου και συμβουλευτικής υποστήριξης συμβάλλοντας θετικά στη ναυτιλιακή βιομηχανία όπως επιθεωρήσεις ταξινόμησης, επιθεωρήσεις για λογαριασμό άλλων φορέων, εγκρίσεις υλικών κατασκευής, ελέγχους και εγγραφές συστημάτων διαχείρισης, περιβαλλοντικής υγιεινής της εργασίας και ασφάλειας.

Με τον έλεγχο της καταλληλότητας των πλοίων, την επιβεβαίωση ότι η αξιοπλοία τους υφίσταται σε επίπεδο τεχνικό, σε σχέση με το φορτίο που μεταφέρεται και σε σχέση με το ταξίδι που θα πραγματοποιηθεί, συμπεραίνουμε το πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος των νηογνομόνων στο επίπεδο της ασφάλειας στη θάλασσα.

Ο ρόλος αυτός καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολος για αυτό και δημιουργήθηκε η ανάγκη επιθεώρησης τους όχι μόνο από Νηογνώμονες αλλά και από τις Λιμενικές Αρχές, οι οποίες επιβεβαιώνουν ότι τα Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από τον Νηογνώμονα ανταποκρίνονται και στην πραγματική κατάσταση του πλοίου.

Οι διεθνείς κανονισμοί που έχουν υιοθετηθεί με βάση της Διεθνείς Συμβάσεις του IMO, αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο για την επίτευξη του στόχου για ασφαλή και αξιόπλοα πλοία. Οι Διεθνείς Συμβάσεις που αναλύθηκαν εδώ είναι, *International Load Line Convention*, *SOLAS Convention*, *MARPOL Convention*, *ISM Code*. Επίσης, η ίδρυση της IACS (*International Association of Classification Societies*), το 1968, δεσμεύτηκε για την προώθηση ασφαλών πλοίων αποκτώντας συμβουλευτικό χαρακτήρα για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Η εμπειρία των μελών της αποτελεί την βάση για την δημιουργία κανονισμών, ενώ οι διαδικαστικές και οι ενοποιημένες απαιτήσεις δημιουργούν ένα συγκεκριμένο πλαίσιο όσον αφορά τις διαδικασίες και τους ίδιους τους κανονισμούς.

Με αφορμή τα ατυχήματα στη θάλασσα που κοστίζουν ανθρώπινες ζωές, καταστρέφουν περιουσίες, καταστρέφουν το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και όσον αφορά στους διεθνείς κανονισμούς, η κοινή γνώμη, πιέζει πλέον κυβερνήσεις, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι παραπάνω αρνητικές συνέπειες. Ταυτόχρονα, στρέφεται το ενδιαφέρον στην πρόληψη και την εφαρμογή μέτρων για την αποφυγή των παραπάνω καταστροφών. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών που αυξάνουν το λειτουργικό κόστος δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό εάν εφαρμόζονται σε περιορισμένο αριθμό πλοίων π.χ. εκείνων με Κοινοτική σημαία. Για τον λόγο αυτόν, ο ΙΜΟ δημιούργησε τέτοιες πολιτικές ώστε η ασφάλεια των πλοίων να είναι πρωταρχικής σημασίας για όλους, ενώ η ενοποίηση των κανονισμών αποτέλεσε βασικό στόχο του ΙΜΟ, αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία ονόμασε κάθε δέσμη μέτρων με το όνομα του αντίστοιχου ατυχήματος.

Η δημιουργία περισσότερων κανόνων για την επίτευξη της ασφάλειας των πλοίων δεν ισοδυναμεί απαραίτητα και με την εξύψωση της ασφάλειας, αλλά αποτελεί τρόπο για την ενδυνάμωση του ανταγωνισμού μεταξύ των Νηογνομόνων.

Επίσης, η έλλειψη ομοιομορφίας και η αδυναμία ουσιαστικού ελέγχου της ποιότητας και του όλου πλέγματος λειτουργίας τους είναι σίγουρα ένας από τους αδύναμους κρίκους της αλυσίδας. Η συνεχιζόμενη ανομοιογένεια και η απουσία μέτρων για την εξάλειψη της δεν συμβάλλουν στη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας.

Επίσης, ο ανταγωνισμός μεταξύ των Νηογνομόνων εντείνεται και από τον έντονο εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγείων σε παγκόσμιο επίπεδο των οποίων στόχος είναι να υπογράψουν ένα συμβόλαιο με τήρηση των προδιαγραφών του ΙΜΟ με το ελάχιστο κόστος. Σε τέτοιες περιπτώσεις, μετά την ναυπήγηση ενός πλοίου με τις ελάχιστες αυτές προδιαγραφές ο Νηογνώμονας δεν μπορεί παρά να εγκρίνει τυχόν αλλαγές σε κατασκευαστικά σχέδια, ώστε να μειωθεί το κόστος.

Η ΙΑCΣ υιοθέτησε ενοποιημένες απαιτήσεις με ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές ώστε να εξασφαλίσει ομοιόμορφες ερμηνείες των συμφωνημένων κανόνων.

Μια θετική επίδραση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των Νηογνώμωνων είναι η βελτιωμένη ασφάλεια στη θάλασσα και οι βελτιωμένες υπηρεσίες που προσφέρονται. Όμως αυτό στα πλαίσια του ανταγωνισμού, προκειμένου να γίνει κανείς πιο ανταγωνιστικός γίνεται και πιο επιεικής έτσι ώστε να προσελκύσει περισσότερους πελάτες.

Οι ανησυχίες της Επιτροπής σχετίζονται με την αγορά των Νηογνώμωνων και συγκεκριμένα ως προς το γεγονός ότι η IACS μπορεί να εμποδίζει Νηογνώμονες που δεν είναι μέλη της IACS, (α). να γίνουν μέλη της IACS, (β). να συμμετέχουν σε τεχνικά επιτελεία της IACS (τα οποία αναπτύσσουν τις τεχνικές αποφάσεις και τις διασαφηνίσεις ώστε να ενσωματωθούν στους κανονισμούς της IACS, και (γ). στην πρόσβαση των τεχνικών εγγράφων που σχετίζονται με τις αποφάσεις της IACS που είναι απαραίτητες για την κατανόηση τους και την εφαρμογή τους.

Η επιβίωση των μικρότερων Νηογνώμωνων έγκειται στον κρατικό προστατευτισμό, στις χαμηλότερες τιμές ή στο γεγονός χαμηλής ποιότητας των προτύπων ασφαλείας που διατηρούν. Από την άλλη πλευρά τα πλοία εγγεγραμμένα σε μικρό Νηογνώμονα συχνά προσφέρουν υπηρεσίες σε εθνικές αγορές, πράγμα που σημαίνει ότι είναι δύσκολο να εκτοπιστούν.

Η παγκόσμια αγορά των Νηογνώμωνων εκτιμάται να έχει ετησίως αύξηση της τάξης 3.5 δις ευρώ και προφανώς έχει μεγάλη σημασία για την εισαγομένη δύναμη της υπηρεσίας τους για τον ναυτιλιακό κλάδο. Περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου τονάζ καλύπτεται από κανονισμούς και διαδικασίες των Νηογνώμωνων που είναι μέλη της IACS, που αποτελούν τους μεγαλύτερους Νηογνώμονες ανά τον κόσμο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η IACS κατέχει πολύ ισχυρή θέση στην αγορά των Νηογνώμωνων. Η αποτίμηση αυτή βασίζεται μεταξύ άλλων στο μεγάλο μερίδιο που έχουν στην αγορά των Νηογνώμωνων και στο γεγονός ότι οι Νηογνώμονες οι οποίοι δεν αποτελούν μέλη των IACS αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικά μειονεκτήματα που δεν τους επιτρέπουν να έχουν αποτελεσματικό ανταγωνισμό με τα μέλη της IACS.

Η EurACS είναι η Ένωση που αντιπροσωπεύει τους Νηογνώμονες που είναι μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων και διατηρούν κεντρικά γραφεία σε Ευρωπαϊκές χώρες. Στόχος της EurACS αποτελεί να είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των Ευρωπαϊκών θαλάσσιων βιομηχανιών για την έρευνα και την ανάπτυξη με σκοπό την βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η ανταγωνιστικότητα του θαλάσσιου τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξαρτάται από την ικανότητά της για πρωτοτυπία για νέες ιδέες και περισσότερο αποδοτικές μεθόδους παραγωγικότητας. Εδώ οι Νηογνώμονες συνεισφέρουν σημαντικά παραδείγματα χάρη με το να καθοδηγούν την αποτίμηση των αιτήσεων και με τη συνεισφορά γνώσεων για την έρευνα και την ανάπτυξη σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Εάν μια ολιστική ναυτιλιακή πολιτική που θα περιλαμβάνει την συνεργασία μεταξύ των διάφορων τομέων εξειδίκευσης εκμεταλλευθεί, θα ενδυναμώσει την ανταγωνιστικότητα του θαλάσσιου τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και θα δημιουργήσει μια ‘κοινωνία γνώσεων’ μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για αυτό και η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει γίνει αποδεχτεί από την EurACS.

Επίσης, ο ανταγωνισμός μεταξύ των Νηογνώμωνων γίνεται αθέμιτος όταν η αλλαγή Νηογνώμονα συμβαίνει όταν ο Πλοιοκτήτης παίρνει μια τέτοια απόφαση για οικονομικούς λόγους. Η συνήθης πρακτική των Πλοιοκτητών με πλοία εγγεγραμμένα σε κλάση να αιτούνται αλλαγής Νηογνώμονα σε περίπτωση που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στα διεθνή πρότυπα που επιβάλλει ο νηογνώμονας διότι ανεβαίνει το κόστος πρέπει να σταματήσει.

Οι λύσεις που προτείνονται στα προβλήματα του ανταγωνισμού μεταξύ των Νηογνώμωνων είναι:

Τα (GBS) είναι πρότυπα και διαδικασίες που πρέπει να πληρούνται μέσω κανονισμών, κανόνων και προτύπων για τα πλοία υψηλού επιπέδου. Αποτελούνται από τουλάχιστον ένα στόχο, τις λειτουργικές απαιτήσεις που συνδέονται με αυτόν τον στόχο, και την επαλήθευση της συμμόρφωσης ότι οι κανόνες / κανονισμοί πληρούν τις λειτουργικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των στόχων.

Τα κριτήρια που πρέπει να πληροί ο Νηογνώμονας σύμφωνα με την Επιτροπή, καθιστούν πιο δύσκολη την προσπάθεια για περιστατικά εμφάνισης Νηογνομένων που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις. Η Επιτροπή θεωρούσε ότι το σύστημα πρέπει να βελτιωθεί ώστε να διακρίνονται οι σωστοί από τους μη σωστούς, να διορθωθούν οι αστοχίες με αναλογικό αλλά αποτελεσματικό τρόπο και να αποκλεισθούν χωρίς δισταγμούς από το σύστημα όσοι δεν το σέβονται.

Για την ενίσχυση της οδηγίας 94/57/EK ώστε να υπάρχει μεγαλύτερος έλεγχος των δραστηριοτήτων των ιδιωτικών οργανισμών, οι οποίοι διαδραματίζουν καίριο ρόλο όσον αφορά τη θαλάσσια ασφάλεια και τη πρόληψη της ρύπανσης, εισήχθησαν νέοι κανόνες οι οποίοι αφορούν: αυστηρές κυρώσεις, υποχρέωση ικανοποιητικών επιδόσεων, αυστηρότερα κριτήρια ανεξαρτησίας και ποιότητας, ειδικά ελάχιστα επίπεδα αστικής ευθύνης των οργανισμών.

Αυτό που οφείλει να επιτευχθεί από την IACS είναι η καταχώρηση και η πρόσβαση των τεχνικών αποφάσεων, κανονισμών και προτάσεων της, να είναι αναρτημένα με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι προσβάσιμα και από τα μη μέλη της. Επίσης, η ύπαρξη ενός αντικειμενικού Συμβουλίου που να αποφασίζει αντικειμενικά για πιθανές διαμάχες που μπορεί να προκύψουν ως προς αποβολή μέλους από την IACS. Οι παραπάνω δεσμεύσεις θεωρούνται απαραίτητες ώστε να βελτιωθεί η κατάσταση που επικρατεί στον τομέα του ανταγωνισμού των Νηογνομένων εκτός και εντός της IACS ενώ προτείνονται τα 3 μέτρα παρακάτω:

A. Η αναγνώριση του ενεργού ρόλου των Νηογνομένων για την προώθηση της υποστηρικτικής ανάπτυξης των θαλάσσιων βιομηχανιών για την ασφάλεια του ανθρώπου και της προστασίας του περιβάλλοντος.

B. Η αναγνώριση των ρόλων και των ευθυνών των διάφορων φορέων που αφορούν στην διατήρηση της ασφάλειας, την αξιόπιστη και περιβαλλοντολογικά αποδεκτή διαχείριση στη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων και των επιβατών και στην εξερεύνηση και την παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου στις Ευρωπαϊκές θάλασσες.

Γ. Ο ανταγωνισμός και η διαθεσιμότητα των ανθρώπινων πόρων χρειάζονται για να επιτευχθούν οι στόχοι για οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση στο θαλάσσιο τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, λύση στο πρόβλημα της ανομοιογένειας των κανονισμών είναι οι κοινοί κατασκευαστικοί κανόνες (CSR- *Common Structural Rules*) οι οποίοι αναπτύχθηκαν για το συμφέρον της ναυπηγικής βιομηχανίας. Στόχο είχαν να σταματήσουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος των κατασκευαστών.

Δυστυχώς, οι κατασκευαστές διαπραγματεύονταν με μη διαφανείς τρόπους, πιέζοντας τους πελάτες τους με την δικαιολογία της συμφωνίας σε θέματα που μπορεί να μην τηρούσαν τους ελάχιστους κανονισμούς ασφαλείας, με συχνά το πρόσχημα ότι οι ανταγωνιστές το δέχονταν. Για να μειωθούν οι πιθανότητες τέτοιων φαινομένων προτάθηκαν οι κοινοί κατασκευαστικοί κανόνες το 2004 και άρχισαν να χρησιμοποιούνται από τον Απρίλιο του 2006.

Ακόμη, με την ανάλυση SWOT αναφέρθηκε ο Ελληνικός και ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας, αναλύοντας τα δυνατά και αδύναμα σημεία τους καθώς και τις ευκαιρίες και τις απειλές ώστε γνωρίζοντας τα παραπάνω να γίνει κατανοητό κατά πόσο οι Νηογνώμονες έχουν την δυνατότητα να γίνουν καλύτεροι μέσω των ευκαιριών που προσφέρονται και να προστατευτούν από ενδεχόμενες απειλές.

Τέλος, η πρόταση για να είναι εφικτή μια πιο ολοκληρωμένη διερεύνηση των Νηογνώμωνων, θα μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την σύγκριση των τιμολογιακών πολιτικών τους η οποία δεν δίνεται από τους Νηογνώμονες για λόγους ανταγωνισμού.

Ολοκληρώνοντας, πιστεύουμε ότι το νομικό-κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια στη θάλασσα είναι αναγκαίο να αλλάξει, καθώς το γεγονός αυτό γεννά το πρόβλημα του αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των Νηογνώμωνων, καθώς αυτοί είναι ελεύθεροι να ανταγωνίζονται μεταξύ τους ως προς τους κανονισμούς που υιοθετούν αντί να ανταγωνίζονται μόνο ως προς τις υπηρεσίες που παρέχουν και πόσο χρεώνουν για αυτές. Η νομοθετική επιβολή της υποχρέωσης υιοθέτησης ομοιόμορφων κανόνων είναι το μέτρο που δίνει τη λύση στο πρόβλημα.

Βιβλιογραφία

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Βλάχος Γ., (2004) *N.E.B.: Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων*, Πειραιάς, Εκδ. Τζει & Τζει Ελλάς.

Βλάχος Γ., (2007) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.

Βλάχος Γ., (2011) *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.

Βλάχος Γ., και Ψύχου Ε., (2011) *Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.

Γκιζιάκης Κ., και Παπαδόπουλος Α., και Πλωμαρίτου Ε., (2006), *Ναυλώσεις* Εκδ. Σταμούλης.

Γκούσκος Δ., (2006) *Στρατηγική Ανάλυση: ανάλυση PEST, ανάλυση SWOT*, Εργασία Πανεπιστημίου Αθηνών

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, (2012) *Συνέδριο 170 Χρόνια Πολυτεχνείο Οι Μηχανικοί και η τεχνολογία την Ελλάδα*, Τόμος Β', Αθήνα.

Θεοδωρόπουλος, Σ., (2013) *Ευρωπαϊκές πολιτικές στη ναυτιλία*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Κατσανάκης, (2007) *Στρατηγικά Πληροφοριακά συστήματα-Στρατηγική Χρήση Πληροφοριακών Συστημάτων και Πληροφοριακής Τεχνολογίας*, Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Κούνουπα Α., (2013) *Η Σημαία ως συντελεστής της αξιοπλοίας του πλοίου και η επίδραση στη θαλάσσια ασφάλεια*, Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Μυλωνόπουλος Δ., (1993) *Βασικές Ναυτιλιακές γνώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.

Παζαρζής Μ., (2014) *Ναυτασφαλίσεις*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Χρυσικός Γ., (2013) http://www.kemel.gr/sites/default/files/files/1_swot_pestel_1.pdf

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Antapassis A.,(2007) *Liability of Classification Societies*, vol.11.3. Electronic Journal of comparative law, <http://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf>

Ansoff I., (1985) *Conceptual underpinnings of systematic strategic management*, European Journal of Operational Research 19,2-19

Bryson J., (2015) *Strategic Planning for Public and Nonprofit Organizations*, International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences (Second Ed)

Chew E., (2010) *Classification Societies, Negligence Liability and Pure Economic Loss - A rebuttal*

David, F. (1993). *Strategic Management*, 4th Ed. New York, NY: Macmillan Publishing Company.

Dohms R., Piergiorgio Rieder, (2010) *Commitment decision in the ship classification case: Paving the way for more competition*

Durr, S., (1996) *An analysis of the potential liability of classification societies: Developing role, current disorder & future prospects*

Hazelwood, (2000), *The classification Societies P&I Clubs* 39

Hill T., Westbrook R.,(1997) *SWOT analysis: it's time for a product recall Long Rang Planning*, 30 (1)

Hsu-Hsi Chang Wen-Chih Huang (2006) *Mathematical and Computer Modelling*, Volume 43

IMO - SOLAS Consolidated Edition 2009, IMOIE110E – Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol of 1988:

articles, annexes and certificates. Incorporating all amendments in effect from 1 July 2009

IMO - MARPOL Consolidated Edition 2011, IMOID520E – Articles, Protocols, Annexes and Unified Interpretations of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 and 1997 Protocols

IMO - Pollution Prevention Equipment Under MARPOL, 2006 Edition, ISBN 978-92-801-1470-6, IMO sales number IA646E

IMO - Procedures for Port State Control, 2000 Edition, ISBN 978-92-801-5099-5, IMO sales number IA650E

IMO – SOLAS Amendments 2008 and 2009, ISBN 978-92-801-1520-8, IMO sales number I175E

Johnson G., K. (2008) Scholes and R. Whittington

Jones, B. (1990). *Neighborhood Planning: A Guide for Citizens and Planners*. Chicago and Washington, DC: Planners Press, American Planning Association.

Kami M., 2001, The McGraw-Hill Companies, Inc.

Kurttila M., Pesonen M., Kangas J., Kajanus M., (2000) *Utilizing the analytic hierarchy process (AHP) in SWOT analysis — a hybrid method and its application to a forest-certification case Forest Policy and Economics*, 1

Lagoni N., (2007) *The liability of Classification Societies*

Lux J., (1993) *Classification Societies*, Lloyd's of London Press LTD

Mina Moghaddaszadeh, Amir Homayoun Sarfaraz, Alireza Rashidi Komijan, Amie Abbas Shojaie, (2015), *An integration of SWOT and factor analysis to determining and prioritizing strategies: case study of a Persian food industry*

International Journal of System Assurance Engineering and Management, Volume 6, Issue 3, pp 297-303

Republic of Marshall Islands, Marine Notice no. 2-011-26

Suarez E., Calvo-Mora A., Roldan J., *The role of strategic planning in excellence management systems European Journal of Operational Research*, Volume 248, Issue 2, 16 January

Sullivan, 'International Association of Classification Societies' in *The Marine Encyclopaedic Dictionary* 1999

Tomkins, S.E., (1938), *Ship Construction and Registration*

Veitch C., (2013) A study on the feasibility of designating working boats for local public procurement

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<http://doitfun.biz/2013/03/14/swot-2/>, τελευταία επίσκεψη 2/10/15

http://www.wikinest.com/stock/General_Maritime_%28GMR%29/Class_Renewal_Surveys, πρόσβαση 5 Σεπ. 2015

<http://www.wd.gc.ca/eng/13791.asp>, πρόσβαση 5 Σεπ. 2015.

<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/classification.htm>, πρόσβαση 5 Σεπ. 2015.

<http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, πρόσβαση 10 Σεπ. 2015

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/Goal-BasedStandards.aspx>, πρόσβαση 20 Σεπ. 2015.

<http://www.oilpollutionliability.com/iacs-members-mostly-profitmaking-organisations>, τελευταία επίσκεψη: 28/9/2015.

http://shipping-press.blogspot.gr/2011/03/blog-post_379.html, τελευταία επίσκεψη: 10/09/15

www.iacs.org.uk. IACS 2011, Subject to the terms and conditions shown on the IACS website

http://old.mareforum.com/NewEurMaritPolicy_EurACS.pdf

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:31994L0057>

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, COM 2005

http://www.gia.org.sg/pdfs/Industry/Marine/MKSS/SS28_Presentation_ChristianOtt.pdf, SKULD, The Importance of Class in Marine Insurance, Claims, and Legal Liabilities, August 2014, Christian Ott

<http://www.wd.gc.ca/eng/13791.asp>

http://www.kemel.gr/sites/default/files/files/1_swot_pestel_1.pdf, Χρησίκος, 2013

<http://www.oilpollutionliability.com/iacs-members-mostly-profitmaking-organisations/>

http://www.epant.gr/img/x2/news/news574_1_1384427055.pdf, Επιτροπή Ανταγωνισμού, Ανταγωνισμός: Υποχρέωση όλων, 2013

<http://site.rightship.com/products/svis%E2%84%A2/>

<http://www.hrs.gr/Contents.aspx?CatId=26>

<http://www.krs.co.kr/kor/html/webzine/sub/file/200809/mn-2-011-26.doc.pdf>

<http://hrs.flexweb.eu/Contents.aspx?CatId=8>

<http://www.tovima.gr/finance/finance-business/article/?aid=355933> (22/09/2010)

<http://www.tovima.gr/finance/finance-news/article/?aid=351804> (02/09/2010)

<http://www.kathimerini.gr/345265/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/loyketo-apo-thn-eyrwpaikh-epitroph-ston-ellhniko-nhognwmona> 06/01/09

<https://nikosvafiadis.files.wordpress.com/2010/03/t286-ploia-sto-eleos-twn-kairwn.pdf>

BOOKLET

ClassNK, (2011) *Safety Management System - Handbook for ISM Audits*, 12th Edition, 1st Dec 2011

ClassNK, (2009) *SMS-Handbook for ISM Audits*

DNV, (2006) *Master' s Check List, Preventive Maintenance & Port State Control*

DNV, (2011) *PSC training Course*

DNV, (2013) *PSC Tool Kit*

IACS, (2012) *Booklet - Classification Societies - What, Why and How?*

KANONISMΟΙ

94/57/EK, EE L 319, 1994, σελ.20

2001/C261 E/002, 2000

EC No 1/2003 of 16 Dec 2002 on the implementation rules on competition laid down in articles 81 k 82 of the Treaty, OJ L 1, 4.01.2003

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων COM 2006 588

IMO Document FSI 13/10/2, 2004