

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ
ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ -
Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ»**

ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών

Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος

των απαιτήσεων για την απόκτηση του

Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη

Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2015

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

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Γ. Σαμιώτης, Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)

Ε. Τζαννάτος, Καθηγητής

Μ. Παζαρζής, Ομότιμος Καθηγητής

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

Η παρούσα εργασία αποτελεί το τελευταίο κομμάτι για την ολοκλήρωση του Μεταπτυχιακού Προγράμματος των σπουδών μου στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιά και θα ήθελα σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που βοήθησαν στη συγγραφή της εργασίας αυτής.

Αρχικά, ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα της εργασίας, κ. Σαμιώτη Γεώργιο, επίκουρο καθηγητή, για την άψογη συνεργασία που είχαμε κατά τη διάρκεια της συγγραφής, έως την ολοκλήρωσή της, και τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής, κ. Τζαννάτο Γεώργιο, καθηγητή, καθώς και τον κ. Παζαρζή Μιχαήλ, αναπληρωτή καθηγητή, για την πολύτιμη βοήθειά τους.

Τέλος, ευχαριστώ τους φίλους μου για τη συμπαράστασή τους όλη αυτή την περίοδο, αλλά κυρίως το μεγαλύτερο ευχαριστώ οφείλεται στην οικογένειά μου για τη στήριξη που μου παρέχει σε κάθε βήμα της ζωής μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
----------------------	----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.....	5
1.1.1 ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.....	6
1.1.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.....	7
1.1.3 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	9
1.2 ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	10
1.3 ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ.....	12
1.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ - International Association of Classification Societies (IACS).....	12
1.4.1 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΩΣΗΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.....	13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΙΔΡΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1 ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	16
2.2 ISM CODE ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.....	18
2.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ISM CODE.....	18
2.2.2 ΔΟΜΗ ISM CODE.....	19
2.2.3 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ISM CODE.....	20
2.2.4 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ISM CODE.....	21

2.2.5 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ.....	23
2.2.6 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ.....	24
2.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.....	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

3.1 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ-ΕΝΝΟΙΑ.....	36
3.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ - The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).....	38
3.3 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ - ΑΝΟΙΧΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ.....	39
3.3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ.....	39
3.3.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.....	40
3.3.3 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ.....	41
3.4 ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ Η ΔΙΠΛΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ (OFFSHORE REGISTRIES).....	42
3.5 ΔΙΕΘΝΗ Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ (INTERNATIONAL REGISTRIES).....	43
3.6 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕ ΝΑΥΛΩΣΗ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	43
3.7 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ.....	44
3.7.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ.....	44
3.8 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΝΟΜΗ ΚΛΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ.....	45
3.8.1 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ.....	45
3.9 ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ ΚΛΑΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ.....	47
3.9.1 ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ.....	48
3.9.2 ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ.....	49
3.10 ΣΤΑΔΙΑ-ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ-ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΚΛΑΣΗΣ.....	51

3.10.1 ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ.....	52
3.10.2 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ.....	52
3.10.3 ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ.....	53
3.10.4 ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ.....	54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....	55
4.2 Η ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.....	56
4.3 Η ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	57
4.4 ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....	59
4.4.1 ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....	60
4.4.2 Η ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	61
4.4.3 Η ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	61
4.5 ΟΙ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....	62
4.6 Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΥΘΜΕΝΑ (BOTTOM SURVEY).....	62
4.7 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΛΕΒΗΤΑ (BOILER SURVEY).....	63
4.8 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΞΟΝΑ ΕΛΙΚΑΣ (TAILSHAFT SURVEY).....	63
4.9 ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (PORT STATE CONTROL).....	63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

5.1 Ο ΑΓΓΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – LLOYDS REGISTER OF SHIPPING (L.R.S.).....	65
5.2 Ο ΓΑΛΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – BUREAU VERITAS.....	66
5.3 Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ- AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS).....	67
5.4 Ο ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – DET NORSKE VERITAS (DNV).....	68
5.5 ΙΤΑΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – REGISTRO ITALIANO NAVALE (R.I.NA.).....	69
5.6 Ο ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – GERMANISCHER LLOYD.....	70
5.7 Ο ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – NIPPON KAIJI KYOKAI (CLASSNK)	70
5.8 Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING (RS).....	71
5.9 Ο ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – CHINA CLASSIFICATION SOCIETY (CCS).....	72
5.10 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ- HELLENIC REGISTER of SHIPPING (HRS).....	73
5.10.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	73
5.10.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	74
5.10.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ.....	77
5.10.4 ΑΝΑΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΝΕΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ.....	63

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....82

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....86

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο να ορίσει, να σχολιάσει και να αποσαφηνίσει το ρόλο και τη λειτουργία που έχουν οι νηογνώμονες σε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, στην οικονομία και την ασφάλιση, καθώς αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της πιστοποίησης ενός πλοίου, σε όλα τα στάδια της κατασκευής του.

Διακρίνεται η οργανωτική τους δομή και η αποστολή που έχουν απέναντι στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι κανόνες που εκδίδουν συμβαδίζουν πάντοτε με τους Διεθνείς Κανονισμούς και τις Διεθνείς Συμβάσεις, και έχουν ως στόχο την ασφάλεια του πλοίου, την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, και την αποφυγή της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, ενώ αναλύονται και τα χαρακτηριστικά του ISM Code.

Επιπλέον, γίνεται αναφορά στα νηολόγια και στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα κάθε κατηγορίας νηολογίου, μέσα από τις διαδικασίες με τις οποίες ο πλοιοκτήτης επιλέγει τη σημαία που φέρει το πλοίο του.

Στη συνέχεια αναλύονται οι διαδικασίες με τις οποίες ένα πλοίο, αποκτά, διατηρεί ή χάνει την κλάση του, ανάλογα με το βαθμό στον οποίο υπακούει και συμμορφώνεται στους Διεθνείς Κανονισμούς. Για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση αυτή, διεξάγονται κάποιες επιθεωρήσεις από τους νηογνώμονες, σε διάφορα στάδια της ναυπήγησης του πλοίου, αλλά και στη μετέπειτα πορεία του.

Τέλος, παρατίθενται στοιχεία για τους κυριότερους νηογνώμονες του κόσμου σχετικά με τη συγκρότησή τους, με ιδιαίτερη αναφορά στον Ελληνικό Νηογνώμονα.

ABSTRACT

The following assignment aims to define, comment and clarify the role and function that classification societies have across the entire spectrum of the maritime industry, economy and the insurance as they are one of the most important elements of the certification of a ship at all stages of its construction.

Their organizational structure and mission is distinguished across the maritime industry. The rules issued are always in line with the international regulations and conventions; and seek the safety of ships, life at sea and the prevention of maritime environment pollution while the characteristics of the ISM code are also analyzed.

Furthermore, reference is made in the registers and advantages and disadvantages of each category of registration through procedures in which the owner chooses the flag which the ship will carry.

The processes in which a ship acquires, retains or loses its class are also analyzed, depending on the extent to which the International Regulations are obeyed and complied with. In order for this determination of conformity to take place, some inspections by classification societies are carried out at various stages of the construction of the ship but also at a later course.

Finally, it includes information about the major classification societies in the world and their constitution, with special reference to the Hellenic Register of Shipping.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι νηογνώμονες, ως βασικό χαρακτηριστικό της δημιουργίας ενός πλοίου από τα θεμέλια της ναυπήγησής του, μέχρι και τη τελευταία πλεύση του, δε θα μπορούσε να περάσει απαρατήρητο στην έρευνα για την επιλογή θέματος μιας διπλωματικής εργασίας.

Η παρούσα εργασία ασχολείται με τις διαδικασίες, σύμφωνα με τις οποίες ένα πλοίο κρίνεται έμπιστο και άξιο για τη διεξαγωγή μεταφοράς φορτίου, σε κάθε άκρη του πλανήτη. Στο επίκεντρο της ανάλυσης που ακολουθεί είναι οι νηογνώμονες, ο συνδετικός κρίκος που ενώνει την θεωρία των Διεθνών Κανονισμών της ναυτιλίας περί αξιοπλοΐας, με την εφαρμογή τους στην πράξη.

Στόχος της εργασίας αυτής, είναι να αναλύσει τον ακριβή σκοπό της ίδρυσης των νηογνωμόνων, το τρόπο λειτουργίας τους, και την προσφορά τους, τόσο στην εθνική, όσο και τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Χρησιμοποιώντας μια μεθοδολογία που ερευνά κάθε πτυχή των ενασχολήσεων των νηογνωμόνων, μέσα από την ιστορία τους αλλά και την εξέλιξή τους, παρατίθενται πέντε λεπτομερή κεφάλαια, που σκοπό έχουν να αναλύσουν με τις απαραίτητες πληροφορίες τις ενασχολήσεις αυτές.

Στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται αναφορά στην έννοια του νηογνώμονα, όχι μόνο στον ορισμό, αλλά στο περιεχόμενο και τη συμβολή του στο τομέα της ασφάλειας των πλοίων.

Ο κάθε πλοιοκτήτης μελετώντας μια σειρά από κριτήρια, επιλέγει έναν νηογνώμονα και εγγράφει το πλοίο του σε αυτόν, με σκοπό να το πιστοποιήσει με τα απαραίτητα έγγραφα. Τα έγγραφα αυτά υποδηλώνουν ότι ο σχεδιασμός του πλοίου, των μηχανών του και του εξοπλισμού του πλοίου, συμμορφώνεται με τους Διεθνείς Κανονισμούς και τις απαραίτητες νομοθεσίες, καθώς και με τους κανόνες που έχει θέσει ο εκάστοτε νηογνώμονας.

Οι νηογνώμονες, είναι ιδιωτικοί μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, τοποθετημένοι σε κάθε σημείο του κόσμου, που σκοπό έχουν να πιστοποιήσουν τα πλοία που έχουν υπό την εποπτεία τους και μέσα από επιθεωρήσεις να τα ταξινομήσουν σε κλάση.

Ο πρώτος νηογνώμονας ιδρύθηκε στο Λονδίνο από έναν ιδιοκτήτη καφενείου, από τον οποίο και πήρε το όνομά του, Lloyd's Register of Shipping. Στη συνέχεια άρχισε να διευρύνεται ο τομέας, με αποτέλεσμα σήμερα ο αριθμός των νηογνωμόνων παγκοσμίως, να είναι μεγάλος.

Παρά ταύτα, οι κυριότεροι νηογνώμονες είναι λίγοι και το έργο τους τεράστιο. Οι περισσότεροι από τους νηογνώμονες αυτούς, είναι μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS), η οποία αποτελεί τον κύριο συνεργάτη με συμβουλευτικό χαρακτήρα, σε θέση παρατηρητή, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), γεγονός που υποδεικνύει το κύρος και τα προσόντα που έχουν, όσοι είναι μέλη της Ένωσης αυτής.

Στη συνέχεια παρατίθεται το δεύτερο κεφάλαιο. Στο κεφάλαιο αυτό αναφέρεται το θεσμικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο ιδρύθηκαν και συνεχίζουν να δρουν οι νηογνώμονες. Το πλαίσιο αυτό απαρτίζεται από μια σειρά κανονισμών, τους οποίους εκδίδουν οι νηογνώμονες, ακολουθώντας όμως με κάθε λεπτομέρεια, τα πρότυπα των διεθνών κανονισμών. Με τον τρόπο αυτό είναι σίγουροι ότι το πλοίο που έχουν υπό την εποπτεία τους συμμορφώνεται και υπακούει στους κανονισμούς που είναι απαραίτητο, και έτσι κρίνεται αξιόπλοο.

Αξιόπλοο θεωρείται ένα πλοίο όταν η κατασκευή του, οι μηχανές και ο εξοπλισμός του, έχουν σχεδιαστεί και παραμένουν σε καλή κατάσταση και μπορούν να ταξιδέψουν παρέχοντας ασφάλεια στο ίδιο το πλοίο, στο πλήρωμα του πλοίου και στο φορτίο το οποίο μεταφέρει. Η ασφάλεια και η σωστή λειτουργία αυτών, είναι απαιτήσεις, οι οποίες προκύπτουν από τις Διεθνείς Συμβάσεις και από τον ISM Code.

Κάθε Σύμβαση που είναι απαραίτητο να εφαρμόζεται και αναφέρεται στο κεφάλαιο αυτό, είναι επικεντρωμένη σε διαφορετικό θέμα, αλλά όλες στοχεύουν στη διατήρηση της ασφάλειας. Συγκεκριμένα, οι Διεθνείς Συμβάσεις και ο ISM Code, ασχολούνται με την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων, με την κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος, με την πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος και με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα. Όλα αυτά γίνονται πράξη μέσω των διατάξεων που έχουν οι Συμβάσεις αυτές και ο Κώδικας, σχετικά με τον τρόπο σχεδίασης και κατασκευής του πλοίου.

Πιο συγκεκριμένα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO - International Marine Organisation), με σκοπό να πετύχει τους παραπάνω στόχους, υιοθέτησε το 1993 τον "Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των πλοίων και την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος", τον I.S.M. Code.

Σε συνδυασμό με τον παραπάνω κώδικα, στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων γενικότερα, έρχονται να συμφωνήσουν και οι βασικότερες Διεθνείς Συμβάσεις που απαρτίζουν το

κεφάλαιο αυτό. Κάθε διεθνής σύμβαση ασχολείται με ένα τμήμα του πλοίου ή μια κατηγορία πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη πολλές και διαφορετικές λεπτομερειακές διατάξεις.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στη νηολόγηση ενός πλοίου. Με τον όρο νηολόγηση (registration) εννοούμε την εγγραφή του πλοίου σε ένα ειδικό βιβλίο που ονομάζεται Νηολόγιο (registry) και τηρείται από τις Λιμενικές Αρχές σε κάθε λιμένα. Η εγγραφή είναι υποχρεωτική, και σε αυτό καταγράφονται τα βασικά χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου, όπως είναι το όνομα ή οι διαστάσεις του, η χωρητικότητά του, τα στοιχεία της ταυτότητας του πλοιοκτήτη και άλλα.

Η νηολόγηση είναι διαφορετική σε κάθε χώρα. Όλα τα πλοία είναι υποχρεωμένα να έχουν ορισμένη εθνικότητα (nationality), η οποία διαφαίνεται μέσα από τη σημαία που φέρουν. Η σημαία αυτή υποδηλώνει το κράτος στο οποίο έχει νηολογηθεί το πλοίο. Το κάθε κράτος σημαίας είναι αρμόδιο για τις προϋποθέσεις που θέτει και με τις οποίες συμμορφώνεται το πλοίο που έχει επιλέξει να φέρει τη σημαία του συγκεκριμένου κράτους. Το πλοίο είναι υποχρεωμένο να υπακούει στις απαιτήσεις της σημαίας, απολαμβάνει όμως και τα προνόμια που παρέχει κάθε χώρα, στα πλοία που έχει υπό την προστασία της.

Υπάρχουν πολλές κατηγορίες νηολογίων, και όλες έχουν θετικά και αρνητικά στοιχεία. Ο κάθε πλοιοκτήτης που επιλέγει ένα νηολόγιο, πρέπει να συμμορφώνεται με αυτό για να αποκτήσει το πλοίο του κλάση. Με τον όρο κλάση υποδηλώνεται το επίπεδο της κατάστασης, στην οποία βρίσκονται το πλοίο, οι μηχανές και ο εξοπλισμός του. Για να ταξινομηθεί ένα πλοίο σε κλάση, απαιτείται να πληροί όλους τους απαραίτητους κανόνες που θέτει ο εκάστοτε νηογνώμονας, οι οποίοι βασίζονται σε Διεθνείς Κανονισμούς. Αν δε συμβεί αυτό τότε το πλοίο ενδέχεται να χάσει την κλάση του. Όλα τα στάδια που αφορούν την κλάση αναφέρονται στο κεφάλαιο αυτό.

Περνάμε στο τέταρτο κεφάλαιο. Εδώ αναλύονται οι επιθεωρήσεις που διεξάγουν οι νηογνώμονες, σε κάθε στάδιο από την κατασκευή του πλοίου. Για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση του πλοίου με τους κανόνες που απαιτούνται, οι νηογνώμονες πραγματοποιούν τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις. Ανάλογα με το βαθμό στον οποίο οι πλοιοκτήτες ακολουθούν τους κανόνες, οι νηογνώμονες μπορούν να αναθέσουν, να διατηρήσουν ή να καταργήσουν την πιστοποίηση της κλάσης των πλοίων των πλοιοκτητών αυτών.

Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες επιθεωρήσεων οι οποίες διεξάγονται από διάφορους φορείς. Σε αυτό το κεφάλαιο εξετάζονται οι επιθεωρήσεις που γίνονται από και σύμφωνα με τις απαιτήσεις των νηογνώμωνων, όπως είναι για παράδειγμα η αρχική, η περιοδική ή η έκτακτη.

Η αρχική ή γενική επιθεώρηση λαμβάνει χώρα σε κάθε πλοίο, πριν αυτό έρθει σε λειτουργία, καθώς σε αυτή τίθενται όλα τα μέρη του πλοίου, σε λεπτομερή επιθεώρηση για να διαπιστωθεί αν τηρούνται οι νομοθεσίες.

Οι περιοδικές ή τακτικές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα και γίνονται με σκοπό να επιβεβαιώσουν ότι το πλοίο εξακολουθεί να πληροί τις προϋποθέσεις με τις οποίες κρίθηκε αξιόπλοο, και έτσι να διατηρήσει την κλάση του.

Οι έκτακτες επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται όταν, από διάφορες ενδείξεις κριθεί απαραίτητη η διενέργεια της επιθεώρησης αυτής, σε περίπτωση που συμβεί κάποια ζημιά στο πλοίο, η οποία επηρεάζει την αξιοπλοΐα του.

Οι κατηγορίες επιθεωρήσεων ποικίλλουν, καθώς περιλαμβάνουν και άλλες υποκατηγορίες και σε άλλα μέρη του πλοίου.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο αναφέρονται με λεπτομερείς πληροφορίες οι βασικότεροι και γνωστότεροι νηογνώμονες διεθνώς. Γίνεται ανάλυση στην ιστορία τους και τον τρόπο που συγκροτούνται. Αναφέρονται οι ομοιότητες και οι διαφορές που έχουν μεταξύ τους, οι συγχωνεύσεις που έλαβαν χώρα μεταξύ κάποιων από αυτούς, και επιπλέον αναφέρεται η δράση τους από τη στιγμή της ίδρυσής τους μέχρι και σήμερα.

Οι νηογνώμονες ανάλογα με τη χώρα στην οποία ανήκουν, έχουν πολλά διαφορετικά χαρακτηριστικά στο τρόπο λειτουργίας και συμπεριφοράς τους. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο κάποιος έχει περισσότερο κύρος και αξιοπιστία από κάποιον άλλο νηογνώμονα.

Όλα τα χαρακτηριστικά αυτά αναφέρονται στο πέμπτο κεφάλαιο, με ιδιαίτερη αναφορά στην ιστορία του ελληνικού νηογνώμονα, στα προβλήματα και στη νέα πορεία που χαράζει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Ο όρος νηογνώμων είναι σύνθετος και από τις λέξεις ναυς (πλοίο) και γνώμων, σημαίνει αυτόν που γνωρίζει και ελέγχει τα πλοία. Οι νηογνώμονες είναι ιδιωτικοί ή μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, οι οποίοι σκοπό έχουν να πιστοποιούν, επιθεωρούν και να κατατάσσουν τα πλοία σε διάφορες κατηγορίες και κλάσεις ανάλογα με το βαθμό της ασφάλειας και της καλής κατάστασης που βρίσκεται το πλοίο. Με τον όρο «κλάση» εκφράζεται η κατασκευαστική και μηχανική καταλληλότητα του πλοίου, σε ποιο βαθμό δηλαδή είναι άξιο και έμπιστο να ταξιδέψει με ασφάλεια¹.

Οι νηογνώμονες παρακολουθούν τα πλοία κατά την κατασκευή τους, αλλά και μετά από αυτή, καταγράφοντας τα σχέδια ναυπήγησης, τις επισκευές τους, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις φορτοεκφόρτωσης, τα ατυχήματα και τα αποτελέσματα από τις διάφορες επιθεωρήσεις. Με τον τρόπο αυτό παρέχουν στους πλοιοκτήτες τα σχετικά πιστοποιητικά και στους ασφαλιστές ή ναυλωτές τις σχετικές πληροφορίες για την ασφάλεια του εκάστοτε πλοίου, με βάση τη συναπτόμενη σύμβαση μεταξύ ναυπηγείου – πλοιοκτήτη.

Ο νηογνώμονας καταφέρνει να επιβεβαιώνει τη καλή λειτουργία που απαιτείται για τη σωστή πλεύση του πλοίου, παρέχοντας τα πιστοποιητικά του πλοίου δηλαδή την κλάση. Με αυτό τον τρόπο, θεωρεί ότι το πλοίο έχει συμμορφωθεί στους τεχνικούς κανονισμούς και κανόνες που ο νηογνώμονας έχει θεσπίσει. Οι κανόνες αυτοί εκπονούνται από εξειδικευμένο προσωπικό και εγκρίνονται από τις αρμόδιες για κάθε αντικείμενο επιτροπές (committees), διεθνείς και εθνικές. Τους κανονισμούς αυτούς, έχει το δικαίωμα να διατηρεί και να τους ανανεώνει.

Παρά ταύτα, το πιστοποιητικό της κλάσης δεν θεωρείται ως εγγύηση της ασφάλειας ή αξιοπλοΐας του πλοίου, αλλά αποτελεί μόνο μία επιβεβαίωση ότι το πλοίο σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε σύμφωνα με τους κανονισμούς που έχει εκδώσει ο εκάστοτε νηογνώμονας. Το σημαντικότερο κομμάτι της κλάσης είναι η διατήρησή της. Για το λόγο αυτό ο

¹ Δελούκας Ν., Ναυτικό Δίκαιο, 1979

νηογνώμονας πραγματοποιεί επιθεωρήσεις με διαφορετικό περιεχόμενο και συχνότητα, οι οποίες διακρίνονται ως εξής:

- Η επιθεώρηση υφάλων
- Η ενδιάμεση επιθεώρηση
- Η ετήσια επιθεώρηση
- Η ειδική επιθεώρηση
- Η επιθεώρηση λεβήτων
- Η επιθεώρηση έλικα και αξονικού συστήματος

Επιπλέον υπάρχουν και οι έκτακτες επιθεωρήσεις που γίνονται στην περίπτωση που υπάρχει πώληση, μετασκευή, ατύχημα ή εντοπισμός από τον πλοιοκτήτη κάποιου ελαττώματος που επηρεάζει την κλάση και χρειάζεται να γίνει επιδιόρθωση. Όταν υπάρχει εντοπισμός ελλείψεων από τις επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται, δημιουργούνται παρατηρήσεις οι οποίες καταγράφονται στα πιστοποιητικά του εκάστοτε πλοίου και μπορεί να προκαλέσουν αναστολή της κλάσης του ή και διαγραφή του, ανάλογα με τη σοβαρότητα των ελλείψεων αυτών.²

1.1.1 ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Αποστολή των νηογνώμωνων πέρα από τις επιθεωρήσεις, είναι επίσης και οι εξής διαδικασίες³:

- ✓ Η προετοιμασία και ο ορισμός κανόνων και κανονισμών κατασκευής του πλοίου και των μηχανών, οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την αποδοχή ή όχι της ταξινόμησης των πλοίων που υποβάλλονται προς ταξινόμηση. Στους κανόνες αυτούς, συμπεριλαμβάνονται οι προδιαγραφές των υλικών κατασκευής των διαφόρων τμημάτων του πλοίου, τόσο για τα υπό ναυπήγηση πλοία όσο και για τις τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις τους.
- ✓ Η επεξεργασία και η έγκριση των σχεδίων του πλοίου και των μηχανών του σκάφους, για το οποίο έγινε αίτηση στο νηογνώμονα για κατάταξη και ταξινόμηση.

² Αθανασίου Λ., Έργο και Ευθύνη Νηογνώμωνων, 1999

³ Ασημομύτης Ι., Νηογνώμονες Επιθεωρήσεις

- ✓ Η επιθεώρηση και επίβλεψη του πλοίου, των μηχανών και των υλικών κατασκευής τους, κατά τη διάρκεια της επισκευής, από τους επιθεωρητές του νηογνώμονα.
- ✓ Η έκδοση πιστοποιητικών κλάσης, αξιοπλοΐας και χαρακτηρισμού των πλοίων, των μηχανών, και του εξαρτισμού του πλοίου μετά από την επιθεώρηση που πραγματοποιείται.
- ✓ Η διενέργεια επιθεωρήσεων με σκοπό να εκδοθούν τα πιστοποιητικά ασφαλείας που απαιτούνται από τις κυβερνήσεις των κρατών και τη σημαία των οποίων φέρει το πλοίο.
- ✓ Η παρακολούθηση και εκτέλεση των περιοδικών επιθεωρήσεων που απαιτούνται από τους κανόνες, ώστε να υπάρξει διατήρηση της κλάσης του πλοίου, καθώς και παρακολούθηση και εκτέλεση και των επιθεωρήσεων που γίνονται μετά από ζημιά που συνέβη στο πλοίο και προήλθε από οποιαδήποτε αιτία.
- ✓ Η εκτέλεση των τεχνικών ερευνών που έχουν σχέση με τη δοκιμή, την κατασκευή και τη συντήρηση των εμπορικών πλοίων, σε περίπτωση που ζητηθεί από τον πλοιοκτήτη.
- ✓ Η έκδοση ειδικού «Μητρώου» των πλοίων, το οποίο περιέχει τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου και των μηχανών του, όπως είναι η κλάση ή οι ημερομηνίες των διαφόρων επιθεωρήσεων.
- ✓ Η προετοιμασία και έκδοση στατιστικών πληροφοριών που σχετίζονται με τα πλοία εν πλω, τα υπό ναυπήγηση ή υπό παραγγελία πλοία, καθώς και τα πλοία που έχουν υποστεί ζημιά.
- ✓ Τέλος, ο νηογνώμονας μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά για τα μέσα φορτοεκφόρτωσης που έχουν ζητήσει οι πλοιοκτήτες και να διεξάγει αναλύσεις κατασκευής στα πλοία, αν το ζητήσουν οι πλοιοκτήτες και οι κατασκευαστές (αυτό σε περίπτωση που δεν έχουν διατυπωθεί κανονισμοί).

1.1.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Η διοίκηση των νηογνώμωνων γίνεται από ένα Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο αποτελείται από εφοπλιστές, ασφαλιστικές εταιρίες ναυλώσεων, ναυπηγικούς οργανισμούς, ασφαλιστές,

εκπροσώπους κυβερνήσεων και γενικά πρόσωπα που γνωρίζουν θέματα ναυπηγικών κατασκευών και άλλων σχετικών επιστημών, οι οποίοι προσφέρουν τις υπηρεσίες τους αφιλοκεδώς. Από αυτούς εκλέγεται ένας Διευθύνων Σύμβουλος, ο οποίος προϊστάται της Διευθύνσεως του νηογνώμονα.

Όταν το Συμβούλιο βρίσκεται σε συνεδρίαση για ζητήματα κατάταξης πλοίου ή ανανέωσης της κλάσης του, δεν επιτρέπεται να παρευρίσκεται στη συνεδρίαση κάποιο μέλος που έχει άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα με τα ζητήματα αυτά. Επιπλέον δεν επιτρέπεται αυτό το μέλος να εκλεγεί ως Διευθύνων Σύμβουλος.

Σε κάποιους νηογνώμονες, στη θέση του διευθύνοντος συμβούλου υπάρχει μια μόνιμη επιτροπή, η οποία ενεργεί συλλογικά.

Οι νηογνώμονες προκειμένου να καλύψουν με επάρκεια τις προαναφερθείσες διαδικασίες του κεφαλαίου 1.1, ορίζουν ένα σύνολο από τεχνικές επιτροπές. Σε αυτές τις επιτροπές συμμετέχουν διαφορετικοί τομείς όπως ναυπηγικές βιομηχανίες, πανεπιστήμια ή ερευνητικά ινστιτούτα, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από την ειδίκευση στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας.

Οι συνηθέστερες τεχνικές επιτροπές είναι οι ακόλουθες⁴:

- ❖ Επιτροπή Ναυπηγικής
- ❖ Επιτροπή Πυρηνικών εφαρμογών
- ❖ Επιτροπή Μηχανολογίας
- ❖ Τεχνική Επιτροπή κρατών η θαλάσσιας περιοχής
- ❖ Ειδική επιτροπή Ηλεκτρολογίας
- ❖ Ειδική επιτροπή Συγκολλήσεων
- ❖ Ειδική επιτροπή Υλικών
- ❖ Ειδική επιτροπή Καταδυομένων σκαφών
- ❖ Ειδική επιτροπή Κινητών μονάδων θαλασσιών γεωτρήσεων
- ❖ Ειδική επιτροπή Μηχανισμών φορτώσεων
- ❖ Ειδική επιτροπή Εκμεταλλεύσεως των πλοίων
- ❖ Ειδική επιτροπή Αγκυροβολιών
- ❖ Ειδική επιτροπή Εμπορευματοκιβωτίων
- ❖ Συμβούλιο πλωτών δεξαμενών

⁴ Ασημομύτης Ι., Νηογνώμονες Επιθεωρήσεις

❖ Συμβούλιο Οδοντωτών τροχών

Οι επιτροπές αυτές έχουν ως υποχρέωση να ελέγχουν τις εκθέσεις και τα στοιχεία που υποβάλλονται από τους επιθεωρητές και τους αντιπροσώπους, και να μεταβιβάζουν τα αποτελέσματα στη διεύθυνση του Νηογνώμονα.

Ο Νηογνώμονας διορίζει ως επιθεωρητές άτομα που απασχολούνται μόνιμα σε αυτόν και μπορεί να είναι ναυπηγοί, πλοίαρχοι, μεταλλειολόγοι, ναυτικοί, μηχανολόγοι ή ειδικοί ηλεκτρονικών υπολογιστών. Οι παραπάνω δε δικαιούνται επιπλέον αμοιβή, εκτός από την ήδη εγκεκριμένη από τη διοίκηση του Νηογνώμονα.

1.1.3 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οι περισσότερους από τους νηογνώμονες του κόσμου έχουν αποκτήσει διεθνές κύρος, και τα πιστοποιητικά τους αναγνωρίζονται όχι μόνο από ιδιώτες, αλλά και από τις επίσημες Κρατικές Αρχές.

Οι πλοιοκτήτες έχουν κάθε συμφέρον να εγγράφουν τα πλοία τους στο νηογνώμονα, καθώς, υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα που παρέχει η κατάταξη και η παρακολούθηση στα πλοία από κάποιον διεθνούς φήμης νηογνώμονα. Τέτοια πλεονεκτήματα είναι η απαλλαγή από επιθεωρήσεις εκ μέρους της Κρατικής Αρχής και η διευκόλυνση των σχετικών συναλλαγών επί του πλοίου (ναυλώσεως, ασφαλίσεως, υποθηκεύσεως κτλ), λόγω της εμπιστοσύνης που έχουν οι τρίτοι στις πληροφορίες του νηογνώμονα.

Ο νηογνώμονας εκτός από το σημαντικότερο έργο που παρέχει, αυτό της κατάταξης του πλοίου, παρέχει και υπηρεσίες με διευρυμένο και διαφορετικό αντικείμενο, το οποίο εκτός από τα πλοία περιλαμβάνει και φορηγίδες, πλωτούς σταθμούς, πλωτές εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου, και αεροπλάνα, ενώ κάποιες φορές φτάνει μέχρι και στη βιομηχανική παραγωγή.

Στις υπηρεσίες που ασχολούνται με την κατάταξη και τον έλεγχο, μπορούν να προστεθούν και ad hoc μελέτες και άλλες τέτοιες παροχές τεχνικών συμβούλων.

Η διαφοροποίηση εντοπίζεται κυρίως στο αντικείμενο των υπηρεσιών και παίρνει την όψη μίας εντονότερης διάστασης δημοσίου χαρακτήρα, που μπορούμε να την κατανοήσουμε ευκολότερα, μόνο αν τη συνδυάσουμε με την ιστορική εξέλιξη των οργανισμών αυτών⁵.

1.2 ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ήδη από τα αρχαία χρόνια η ανάγκη δημιουργίας οργανισμών όπως οι νηογνώμονες, ήταν αισθητή. Στην αρχαία Ελλάδα λειτουργούσαν παρόμοιοι οργανισμοί που με διάφορες παραλλαγές μέσω των Ρωμαίων και των μεσαιωνικών χωρών διατηρήθηκαν μέχρι το τέλος του 17ου αιώνα.

Εκείνη ακριβώς την περίοδο, στη Μεγάλη Βρετανία ιδρύθηκε ο πρώτος νηογνώμονας με διεθνή επιρροή, ο Lloyd Register of Shipping. Η εξέλιξή του και επικράτησή του, η οποία ήταν για πολλά χρόνια η μοναδική τόσο έντονη στο χώρο της ναυτιλίας, οφείλεται κυρίως στη Βρετανική θαλασσοκρατία κατά τους τελευταίους πέντε αιώνες.

Το πνεύμα της ασφάλισης των πλοίων στην Αγγλία προήλθε από ιταλούς εμπόρους (Lega Anseatica) που είχαν εγκατασταθεί στη Lombard str. του Λονδίνου περί τον 14ο αιώνα. Το 1600 αυτοί εκδιώχθηκαν από την Βασίλισσα Ελισάβετ με σκοπό να ιδρυθεί το Champers of Assicurance, , το οποίο βασιζόταν όμως στο δίκτυο της "Lega Anseatica". Το επιμελητήριο αυτό τηρούσε ειδικό βιβλίο αρχείο των πλοίων με βασικό περιεχόμενο τις αγοραπωλησίες και την ασφάλισή τους.

Αρχικά τη λειτουργία αυτή, αναλάμβαναν ιδιωτικά γραφεία (συμβουλευογραφικά) σε καφενεία της εποχής (coffee-houses). Το σημαντικότερο από αυτά τα καφενεία, ήταν του Εδουάρδου Λούδ (Edward Lloyd), επίσης στη Lombard str , που ιδρύθηκε το 1691. Σε αυτό το καφενείο σύχναζαν καθημερινά έμποροι, ασφαλιστές για θαλάσσια ζητήματα και άνθρωποι που είχαν σχέση με τον τομέα της ναυτιλίας. Ο Edward Lloyd, τους βοήθησε να ανταλλάσσουν πληροφορίες με την κυκλοφορία ενός τυπωμένου φύλλου, την πρώτη ναυτιλιακή εφημερίδα τη "Lloyd's News", που εκδιδόταν 3 φορές την εβδομάδα. Σε αυτή την εφημερίδα κατέγραφε πληροφορίες για τη ναυτιλία, αλλά και για διάφορα άλλα θέματα. Κυρίως κατέγραφε διάφορες πληροφορίες για την κίνηση των Βρετανικών και ευρωπαϊκών λιμένων καθώς και χαρακτηριστικά των πλοίων με διάφορους συμβολισμούς.

⁵ Αθανασίου Λ., Έργο και Ευθύνη Νηογνομόνων, 1999

Οι συμβολισμοί ήταν για παράδειγμα, τα φωνήεντα A,E,I,O,U που έδειχναν την αξία του πλοίου και τα G,M,B από τις λέξεις Good (=καλό), Middling (=μέτριο) και Bad (=κακό) που έδειχναν την αξία του εξαρτισμού. Τα πλοία που κατασκευάζονταν στο Τάμεση έπαιρναν την ανώτατη κλάση (A-G) για 13 χρόνια. Τα πλοία που ναυπηγούνταν στη Σκωτία και την Ευρώπη ανεξάρτητα αν ήταν καλύτερα μόνο για 8 χρόνια και εκείνα που ναυπηγούνταν στην Αμερική για 6 χρόνια.

Λίγο αργότερα, μια ομάδα ασφαλιστών εξέδωσε την πρώτη επίσημη λίστα πλοίων, τα οποία είχαν ταξινομήσει σε κλάση ανάλογα με την ποιότητά τους. Η λίστα αυτή ήταν γνωστή ως το «Πράσινο Βιβλίο». Η επόμενη κίνηση που έγινε στο τομέα, ήταν η έκδοση μιας ανταγωνιστικής λίστας γνωστή ως το «Κόκκινο Βιβλίο». Μετά από αυτή την έκδοση ακολούθησε ένας έντονος ανταγωνισμός ανάμεσα στις δύο πλευρές των λιστών που είχε ως αποτέλεσμα να έρθουν σε χρεοκοπία⁶.

Η συμφωνία επιτεύχθηκε το 1834, όταν ενώθηκαν για να σχηματίσουν LLOYD'S Register των Βρετανικών και Εξωτερικών Ναυτιλίας, με σκοπό τη θέσπιση Γενικής Επιτροπής και φιλανθρωπικών τιμών. Το 1914 η οργάνωση άλλαξε το όνομά της σε LLOYD'S Register of Shipping.

Η αγγλική επίδραση σε όλα τα ναυτικά ζητήματα υπήρξε τόσο σημαντική ώστε να καταστεί η αγγλική, η διεθνής ναυτική γλώσσα πολλά χρόνια πριν επικρατήσει διεθνώς στη διπλωματία, τις επιστήμες, στο εμπόριο και στο τουρισμό.

Σε αντίθεση με τον Αγγλικό Νηογνώμονα, ο οποίος θεωρούταν πιο συντηρητικός στο ρυθμό εξέλιξης της ναυπηγικής, ο Γαλλικός Νηογνώμονας "Μπυρό Βεριτάς" (Bureau Veritas), ενώ επηρέαζε και ασχολούταν με μικρότερο αριθμό πλοίων, ίσως και από αντίδραση προς τον Lloyd, υπήρξε υποστηρικτής των τεχνικών ναυπηγικών καινοτομιών.

Όλα αυτά τα γεγονότα είχαν σαν συνέπεια τελικά, οι εφοπλιστές της Σκωτίας και Γαλλίας, επιθυμώντας να υπερασπίσουν τα συμφέροντά τους, να διατηρήσουν καλή φήμη και να βελτιώσουν την παροχή υπηρεσιών τους, να ιδρύσουν ανεξάρτητους νηογνώμονες⁷. Αργότερα την ίδια κίνηση έκαναν και άλλα ναυτικά κράτη και με την πάροδο του χρόνου ιδρύθηκαν και άλλοι νηογνώμονες. Οι κυριότεροι νηογνώμονες αναφέρονται παρακάτω.

⁶ Palmer, M., (1999), LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
Ανασύρθηκε από: <http://www.mariners-l.co.uk/ResLloydsRegister.htm>

⁷ Παζαρζής Μ., Ναυτασφαλίσεις, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, 2014

1.3 ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Σήμερα οι εγκυρότεροι και γνωστότεροι νηογνώμονες καταγράφονται παρακάτω σύμφωνα με τη σειρά έτους ίδρυσής τους:

- Ο Βρετανικός, "Lloyd's Register of Shipping", ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου: L.R.
- Ο Γαλλικός, "Bureau Veritas", ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.
- Ο Αμερικανικός, "American Bureau of Shipping", ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- Ο Νορβηγικός, "Det Norske Veritas", ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
- Ο Ιταλικός, "Registro Italiano Navale", ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA R.I.
- Ο Γερμανικός, "Germanischer Lloyd", ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.
- Ο Ελληνικός, "Veritas Hellenique", ιδρύθηκε το 1870 και επανασυστήθηκε το 1919 ως "Ελληνικός Νηογνώμων" "Hellenic Register of Shipping" ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- Ο Ιαπωνικός, "Nippon Kaiji Kyokai ("Imperial Japanese Marine Corporation") "Teikoku Kaiji Kyokai", ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.
- Ο Ρωσικός, "Morskoi Registr Rusia" πρώην "Morskoi Registr SSSR", έτος ίδρυσης 1913, σύντμηση τίτλου: R.R.
- Ο Κινεζικός Νηογνώμονας, China Classification Society ,έτος ίδρυσης 1956

Εκτενέστερη αναφορά στον Ελληνικό Νηογνώμονα γίνεται στο πέμπτο κεφάλαιο.

1.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ - International Association of Classification Societies (IACS)

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (International Association of Classification Societies - IACS) είναι μία μη κυβερνητική οργάνωση που ιδρύθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου 1968.

Με έδρα το Λονδίνο, αποτελεί τον κύριο συνεργάτη με συμβουλευτικό χαρακτήρα, σε θέση παρατηρητή, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Μέσω αυτού εκδίδονται οι διάφορες οδηγίες του ΙΜΟ. Είναι ο μοναδικός μη κερδοσκοπικός οργανισμός που ασχολείται με θέματα και διεθνείς κανονισμούς που είναι υπό συζήτηση αλλά τελικά γίνονται πράξη ως τεχνολογικά πρότυπα από τη ναυτιλιακή βιομηχανία⁸.

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων είναι ο κυριότερος αντιπρόσωπος των μεγαλύτερων νηογνώμωνων παγκοσμίως. Το βασικό αντικείμενο της ένωσης αυτής αφορά τόσο τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων, κατηγοριοποιώντας τα σε κλάσεις, όσο και τα επίπεδα διατήρησης των καθαρών θαλασσών, από τον κίνδυνο ρύπανσης αυτών από τα πλοία. Η συμβολή της διεθνούς αυτής ένωσης στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικά, αλλά και στη ρύθμιση του ελέγχου μέσω μιας συλλογικής τεχνικής υποστήριξης, καθώς και την έρευνα και την ανάπτυξη, είναι πολύ σημαντική και ουσιαστική.

Περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου διακινούμενου φορτίου του εμπορικού στόλου σε χωρητικότητα, καλύπτεται από τα μέλη της Ένωσης αυτής, τα οποία ανταλλάσσουν μεταξύ τους πληροφορίες. Ειδικότερα από αυτά τα μέλη ορίζονται πρότυπα κανόνων, σχετικά με την ταξινόμηση του σχεδιασμού των πλοίων, τη ναυπηγική κατασκευή τους και τα μηχανολογικά συστήματα των πλοίων.

Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων ακολουθούν αυστηρά την ασφάλεια ποιότητας του Διεθνούς Οργανισμού Προτύπων (ISO-International Standard Organisation), καθώς η παρουσία τους στην αναζήτηση της βελτίωσης υψηλών προτύπων σε σχέση με τα ποντοπόρα πλοία είναι σημαντική, και η εφαρμογή τους πρέπει να είναι ασφαλής⁹.

1.4.1 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΩΣΗΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Η Διεθνής Ένωση διοικείται από ένα Συμβούλιο στο οποίο συμμετέχει ένας εκπρόσωπος από κάθε Μέλος – Νηογνώμονα. Το Συμβούλιο συνέρχεται τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο και έχει ως αντικείμενο τη στρατηγική, την πολιτική και τις κατευθύνσεις της Ένωσης.

⁸ Βλάχος Γ., Ναυτιλιακή Οικονομία, ,2011

⁹ Βλάχος Γ. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007

Αναλύει τις καταστατικές υπηρεσίες, το έργο των ομάδων εργασίας της Ένωσης και υιοθετεί κανονισμούς σε τεχνικά θέματα. Τους κανονισμούς αυτούς δημοσιεύει αργότερα.

Με τη συμμετοχή του στη Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων, ένας νηογνώμονας αποκτά κύρος και διεθνή αναγνώριση. Έχει επίσης προνόμια και διεθνή αναγνώριση όταν¹⁰:

- Έχει υπό την παρακολούθησή του, μεγάλο αριθμό ποντοπόρων πλοίων.
- Οι Διεθνείς Ασφαλιστικοί Οργανισμοί και ιδιαίτερα το Institute of London Underwriters, τον αναγνωρίζουν.
- Διαθέτει κανονισμούς αξιοπλοΐας και ασφαλείας.
- Διαθέτει κατάλληλη υποδομή και οργάνωση, τόσο στο εσωτερικό της χώρας στην οποία εδρεύει, αλλά και σε μεγάλα λιμάνια του εξωτερικού.

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων θεωρείται ένας ουσιαστικός κρίκος για την ασφάλεια των πλοίων στη θάλασσα. Τα μέλη της Ένωσης παρακολουθούν σχεδόν το 60% του παγκοσμίου στόλου και διενεργούν περισσότερες από 500.000 επιθεωρήσεις κάθε χρόνο.

Μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων είναι οι παρακάτω¹¹:

Ο Αγγλικός Νηογνώμονας, (LR) [Lloyd's Register],

Ο Αμερικανικός Νηογνώμονας, (ABS) [American Bureau of Shipping],

Ο Γαλλικός Νηογνώμονας, (BV) [Bureau Veritas],

Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας, (NK) [Nippon Kaiji Kyokai] (Class NK),

Ο Ινδικός Νηογνώμονας, (IRCLASS) [Indian Register of Shipping],

Ο Ιταλικός Νηογνώμονας, (RINA) [Registro Italiano Navale],

Ο Κινεζικός Νηογνώμονας, CCS [China Classification Society],

Ο Κορεατικός Νηογνώμονας, (KR) [K. Register of Shipping],

¹⁰ Μυλωνόπουλος Δημ. Ν., Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, 1999

¹¹ Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων ανασύρθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα της: <http://www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx>

Ο Κροατικός Νηογνώμονας, (CRS) [Croatian Register of Shipping]

Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (DNV) [Det Norske Veritas],

Ο Πολωνικός Νηογνώμονας, (PRS) [Polish Register of Shipping] και

Ο Ρωσικός Νηογνώμονας, (RS) [R. Register of Shipping].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΙΔΡΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΝΗΟΓΝΟΜΩΝΩΝ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1 ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Χαρακτηριστικός στόχος ενός νηογνώμονα από την πρώτη στιγμή της ίδρυσής του, είναι να κρίνει σε τι βαθμό ένα πλοίο είναι άξιο πλεύσης με ασφάλεια.

Ο όρος αξιοπλοΐα (seaworthiness), χαρακτηρίζει γενικά την κατάσταση που βρίσκεται ένα πλοίο αν δηλαδή είναι κατάλληλο για να μπορεί να κάνει ασφαλείς πλόες. Την καταλληλότητά του προσδιορίζουν οι νηογνώμονες ή άλλοι επίσημοι φορείς που παρακολουθούν με επιθεωρήσεις το πλοίο.

Με τον όρο καταλληλότητα εννοούμε ότι πλοίο είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους που μπορεί να υπάρξουν κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού στη θάλασσα, και από την άποψη της κατασκευής, αλλά και από την άποψη του πληρώματος. Το πλήρωμα πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο σε περίπτωση αναπάντεχης ζημιάς. Επίσης το πλοίο πρέπει να παραδώσει με ασφάλεια το φορτίο που μεταφέρει στον προορισμό που έχει συμφωνηθεί, όπου και εδώ πρέπει να είναι σε θέση να αποθηκεύσει σωστά το κάθε είδος φορτίου. Επιπλέον στον ορισμό της καταλληλότητας συμπεριλαμβάνεται και η καλή κατάσταση των μηχανών και του εξοπλισμού του πλοίου και φυσικά οι απαιτήσεις είναι διαφορετικές ανάλογα με το χρόνο του ταξιδιού ή το τύπο του πλοίου.

Οι νηογνώμονες εκδίδουν κάποια πιστοποιητικά με τα οποία επιβεβαιώνουν ότι το πλοίο πληροί όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις που προκύπτουν από τους κανονισμούς και δείχνουν την καταλληλότητά του προς πλεύση, και με τα οποία το πλοίο έχει εφοδιασθεί. Τα πιστοποιητικά αυτά ονομάζονται πιστοποιητικά αξιοπλοΐας (seaworthiness certificates), και δίνονται από τους νηογνώμονες μετά το πέρας των επιθεωρήσεων, στις οποίες υποβάλουν τα πλοία για να εξακριβώσουν την πραγματικά καλή λειτουργία τους¹².

Γενικότερα, η αξιοπλοΐα και καταλληλότητα του πλοίου, περιλαμβάνει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

¹² Ανασύρθηκε από: <http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/displaycode?section=ins&group=01001-02000&file=1920-1927>

- ✓ Να έχει το πλοίο τη τεχνική ικανότητα να εκτελέσει με σωστό και ασφαλή τρόπο τη μεταφορά.
- ✓ Να έχει το πλοίο τον απαιτούμενο εφοδιασμό και εξοπλισμό.
- ✓ Να έχει το πλοίο κατάλληλους χώρους για να υποδεχτεί το φορτίο με ασφάλεια, και σε όλα τα στάδια του ταξιδιού (φόρτωση, στοιβασία, μεταφορά, εκφόρτωση).

Όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου, είναι αλήθεια ότι αν δεν υπάρχει ένα συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο με συγκεκριμένους κανονισμούς και με συνέπεια στην εφαρμογή του, ο εφοπλιστής δεν έχει οικονομικό συμφέρον να βελτιώσει την ασφάλεια του πλοίου του, καθώς σε περίοδο ύφεσης θα προτιμηθεί ένα λιγότερο κατάλληλο πλοίο επειδή προσφέρει χαμηλότερο ναύλο. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι για να γίνουν οι απαραίτητες βελτιώσεις στην ασφάλεια του πλοίου και να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις αξιοπλοΐας, απαιτείται μεγάλο κόστος. Αν το πλοίο δεν είναι κατάλληλο, συνέπειες μπορεί να μη βαρύνουν τον πλοιοκτήτη, αλλά να έχουν έμμεσο κοινωνικό κόστος. Για το λόγο αυτό, κρίνεται αναγκαία η κρατική παρέμβαση, επειδή σε κάποιες περιπτώσεις το ειδικό και το γενικό κόστος δεν συμβαδίζουν¹³.

Η λειτουργία, αρμοδιότητα και εφαρμογή των κανόνων και κανονισμών τους οποίους θέτουν οι νηογνώμονες, προέρχονται από κανονισμούς που έχουν ισχύ μέχρι σήμερα, και σχετίζονται με το περιεχόμενο του ISM CODE.

¹³ Αθανασίου Λ., Έργο και Ευθύνη Νηογνώμωνων, 1990

2.2 ISM CODE ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

2.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ISM CODE

Οι σημαντικότεροι παράγοντες για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων και την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας, είναι ο τρόπος της σχεδίαση και κατασκευής του πλοίου, ο εξοπλισμός του και η ορθολογική συντήρηση του. Επίσης σημαντικός παράγοντας είναι και το κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς, σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO - International Marine Organisation), υιοθέτησε για αυτό το λόγο, στις 17-03-1993 την απόφαση A 741 (18) "Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος " (I.S.M. Code).

Στην συνδιάσκεψη της ΔΣ SOLAS που έλαβε χώρα τον Ιούνιο του 1994, υιοθετήθηκε την 21η Ιουνίου 1994 με την απόφαση 1 αυτής της συνδιάσκεψης ένα νέο κεφάλαιο IX της Δ.Σ. SOLAS 74, με σκοπό να καταστεί ο παραπάνω κώδικας υποχρεωτικός, στο οποίο και ενσωματώθηκε ο παραπάνω ISM κώδικας. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 2 του νέου αυτού κεφαλαίου προβλέπονται οι παρακάτω ημερομηνίες εφαρμογής για τις εταιρείες που διαχειρίζονται τις ακόλουθες κατηγορίες πλοίων:

- Όλα τα επιβατηγά, περιλαμβανομένων και των επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών , έως και την 01-07-1998.
- Όλα τα πετρελαιοφόρα, Χημικά Δεξαμενόπλοια , Υγραεριοφόρα και Φορτηγά Μεταφοράς Χύδην Φορτίου ολικής χωρητικότητας άνω των 500 Ο.Χ., έως την 01-07-1998.
- Λοιπά φορτηγά πλοία άνω των 500 Ο.Χ. συμπεριλαμβανομένων και των πλωτών εξέδρων εξόρυξης πετρελαίου, έως την 01-07-2002.

Αμέσως μετά την υιοθέτηση από τον IMO των παραπάνω αποφάσεων, η Ευρωπαϊκή Ένωση βασιζόμενη πάντοτε στην πολιτική της για "ΑΣΦΑΛΗ ΠΛΟΙΑ ΣΕ ΚΑΘΑΡΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ" προχώρησε στην κατάρτιση σχεδίου οδηγίας σύμφωνα με το άρθρο 10 του οποίου,

- Όλα τα Ε/Γ-Ο/Γ που εκτελούν διεθνείς πλόες από ή και προς Ευρωπαϊκούς λιμένες θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του κώδικα το αργότερο μέχρι την 01-07-1996.

- Τα υπόλοιπα Ε/Γ-Ο/Γ που εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού θα πρέπει να συμμορφωθούν το αργότερο μέχρι την 01-01-1998.

2.2.2 ΔΟΜΗ ISM CODE

Ο ISM Code είναι χωρισμένος σε 16 κεφάλαια τα οποία αναφέρονται στα ακόλουθα¹⁴:

Μέρος Α΄: Εφαρμογή (Implementation)

1. Γενικά (ορισμοί, στόχοι, εφαρμογή, λειτουργικές απαιτήσεις του SMS).
2. Πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος (Safety & environmental protection policy)
3. Ευθύνη και αρμοδιότητες της εταιρείας (Company responsibilities & authority)
4. Εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (Designated Person)
5. Ευθύνη και δικαιοδοσία του πλοιάρχου (Master's responsibility & authority)
6. Μέσα και προσωπικό (Resources & Personnel)
7. Ανάπτυξη σχεδίων για τη λειτουργία του πλοίου (Development of plans for shipboard operations)
8. Προετοιμασία για την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης ή περιστατικών (Emergency preparedness)
9. Αναφορά και ανάλυση μη συμμορφώσεων, ατυχημάτων και επικίνδυνων συμβάντων (Reports & analysis of non-conformities, accidents & hazardous occurrences)
10. Συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού του πλοίου (Maintenance of the ship & equipment)
11. Τεκμηρίωση (Documentation)
12. Επαλήθευση, επιθεώρηση, αναθεώρηση, αξιολόγηση και έλεγχος εταιρείας (Company verification, review & evaluation)

¹⁴ Η δομή του ISM Code ανασύρθηκε από τον επίσημο οδηγό που εκδόθηκε το 2014 στην ιστοσελίδα: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>

Μέρος Β΄: Πιστοποίηση και έλεγχος (Certification & Verification)

13. Πιστοποίηση και περιοδικός έλεγχος (Certification & periodical verification)
14. Προσωρινή πιστοποίηση (Interim certification)
15. Έλεγχος (Verification)
16. Τύποι πιστοποιητικών (Forms of certificates)

2.2.3 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ISM CODE

Οι στόχοι του ISM κώδικα είναι η ασφάλεια των πλοίων, η αποφυγή ατυχημάτων στα πλοία και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Κάθε εταιρεία, πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η διαχειρίστρια εταιρεία, ή ο ναυλωτής ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή οργανισμός που ανέλαβε από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου και κατά συνέπεια αποδέχθηκε τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον I.S.M κώδικα, θα πρέπει να αναπτύξει ένα "ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ" (ΣΑΔ) - SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (S.M.S.). Από το σύστημα αυτό θα διασφαλίζεται και θα αποδεικνύεται¹⁵:

- ✓ Η συμμόρφωση των διαχειριζομένων πλοίων με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς, από τις Διεθνείς Συμβάσεις και την εσωτερική νομοθεσία.
- ✓ Η ικανοποίηση των σχετικών με την κατηγορία των διαχειριζομένων πλοίων κωδίκων, οδηγιών και προτύπων που συνιστώνται από τους Διεθνείς οργανισμούς, τις αρμόδιες Ελληνικές Αρχές και τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες.

Όταν υποστηρίζουμε ότι κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύξει ένα τέτοιο σύστημα, εννοείται ότι θα πρέπει να ταξινομήσει τις διαδικασίες που εφαρμόζει γενικά, και για τη λειτουργία της στην ξηρά, αλλά και για την λειτουργία των πλοίων της.

¹⁵ Βλάχος Γ., Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011

Οι διαδικασίες αυτές σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος σε έντεκα τομείς, όπως αυτοί καθορίζονται από τις διατάξεις του κώδικα¹⁶.

2.2.4 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ISM CODE

Η πιστοποίηση στον ISM Code γίνεται από τους αρμόδιους φορείς και τις ελεγκτικές υπηρεσίες της κυβέρνησης του κράτους, του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, ή από κάποιον άλλο εξουσιοδοτημένο από την κυβέρνηση οργανισμό, ή τέλος, από κάποια άλλη κυβέρνηση που λειτουργεί εκ μέρους της κυβέρνησης της χώρας της σημαίας του πλοίου.

Πρακτικά, η πιστοποίηση λαμβάνει χώρα σε δύο φάσεις:

- ❖ Αρχικά πιστοποιείται η διαχειρίστρια / πλοιοκτήτρια εταιρεία με το Έγγραφο Συμμόρφωσης - Document Of Compliance (DOC), το οποίο είναι ένα πιστοποιητικό που αναφέρεται σε συγκεκριμένα είδη πλοίων. Η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να ορίσει ένα γραφείο που θα είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή του ISM code.

Το Document Of Compliance ισχύει για 5 χρόνια και απαιτείται ετήσιος έλεγχος από τον αρμόδιο ελεγκτικό φορέα.

- ❖ Μετά την εταιρεία πιστοποιείται κάθε πλοίο χωριστά με το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διοίκησης - Safety Management Certificate (SMC). Το πιστοποιητικό αυτό επιβεβαιώνει ότι το συγκεκριμένο πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του Safety Management System και άρα με τις απαιτήσεις του ISM Code. Ισχύει και αυτό για 5 χρόνια και απαιτείται έλεγχος από τον αρμόδιο ελεγκτικό φορέα.

Η διαδικασία συμμόρφωσης με τον ISM code περιλαμβάνει τρεις φάσεις¹⁷:

1. Την αρχική εκτίμηση,
2. Την περιοδική εκτίμηση, και

¹⁶ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
Διεύθυνση Εμπορικών Πλοίων, Τμήμα I.S.M.
Αριθ.Πρωτ Εγγράφου 1428.ISM/16/95
Ανασύρθηκε από: <http://www.yen.gr/media/28505/1428ISM1695.pdf>

¹⁷ Γκιζιάκης, Κ., Γουλιέλμος Α.Μ. , Έλεγχος Ποιότητας Στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση Και Στο Πλοίο, 1997

3. Την εκτίμηση ανανέωσης των πιστοποιητικών του πλοίου και της εταιρίας.

Η αρχική εκτίμηση της εταιρίας περιλαμβάνει:

1. Ότι έχει στην κατοχή της το SMS/ΣΔΑ (Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης), το οποίο περιέχει τις λειτουργικές απαιτήσεις του ISM CODE,
2. Ότι το σύστημα έχει ενσωματωθεί στον οργανισμό του γραφείου μαζί με τις υπευθυνότητες που αυτό καθορίζει, και
3. Ότι το κατάλληλο υλικό έχει προωθηθεί στο προσωπικό του πλοίου με σκοπό να διευκολυνθεί η συμμόρφωσή του με τον ISM CODE.

Η αρχική εκτίμηση του πλοίου συμπεριλαμβάνει:

1. Ότι το SMS/ΣΔΑ (Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης) πάνω στο πλοίο είναι σύμμορφο και συμβαδίζει με τις απαιτήσεις του κώδικα.
2. Ότι το SMS/ΣΔΑ (Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης) που αναπτύχθηκε από τον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή για χρήση από το πλοίο, είναι κατανοητό και εφαρμόσιμο από το προσωπικό του πλοίου.

Για να επαληθεύεται η συνεχής συμμόρφωση της εταιρίας και του πλοίου με τον ISM CODE και το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, γίνονται κάποιες επιθεωρήσεις που ονομάζονται περιοδικές επιθεωρήσεις ή πιστοποιήσεις, οι οποίες πιστοποιούν αυτή τη συμπεριφορά. Αυτές γίνονται μεταξύ τριών μηνών πριν και τριών μηνών μετά τη συμπλήρωση έτους ισχύος του πιστοποιητικού.

2.2.5 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Η εφαρμογή του ISM Code επιφέρει κάποια οφέλη και πλεονεκτήματα για την εταιρεία που τον εφαρμόζει. Συμβάλλει σε πολλά προνόμια που αποκτά η εταιρεία όταν συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του. Τα σημαντικότερα από τα πλεονεκτήματα που αποκτά είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Η διασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου και του περιβάλλοντος εργασίας

Για να επιτευχθεί ο κύριος στόχος της εφαρμογής του ISM Code, δηλαδή η μείωση των ατυχημάτων στη ναυτιλία, με τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή των ατυχημάτων του προσωπικού με την ενημέρωση, εκπαίδευση και τήρηση των διαδικασιών σε περιόδους πίεσης. Επιπλέον, λαμβάνονται μέτρα για να αποφευχθούν ζημιές ή απώλειες στα πλοία, τον εξοπλισμό τους ή το φορτίο των πλοίων. Έτσι οι απώλειες σε προσωπικό και η μεταφορά φορτίων μειώνονται, ενώ η μεταφορά εκτελείται με αξιοπιστία και με μεγαλύτερη ασφάλεια.

- ✓ Η ανάπτυξη μηχανισμών ασφαλείας για όλους τους κινδύνους

Ο ISM Code στοχεύει ακόμα στη βελτίωση του τρόπου με τον οποίο γίνεται η συντήρηση των πλοίων. Απαιτείται η διενέργεια επιθεωρήσεων και ο συνεχής δοκιμαστικός έλεγχος των οργάνων που χρησιμοποιούνται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Όλες οι ενέργειες για τη συντήρηση του πλοίου και τη διατήρησή του σε επίπεδο λειτουργίας πρέπει να καταγράφονται σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς.

- ✓ Η συνεχής βελτίωση της εκπαίδευσης του προσωπικού τόσο στη ξηρά όσο και στη θάλασσα, για να είναι καλά προετοιμασμένο για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης

Γενικότερα απαιτείται η όσο το δυνατόν ταχύτερη δράση προκειμένου οι απώλειες και οι ζημιές στο πλοίο ή το πλήρωμα να είναι οι ελάχιστες και φυσικά η περιβαλλοντική καταστροφή η μικρότερη δυνατή. Πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη σημασία στο χρόνο αντίδρασης σε ατυχήματα πλοίων καθώς μια λανθασμένη κίνηση μπορεί να αποβεί μοιραία, τόσο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής όσο και για πιθανή μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2.2.6 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Δυσκολίες στην εφαρμογή του ISM CODE εντοπίζονται κυρίως στο χρόνο που χρειάζεται για την εφαρμογή του συστήματος, στην εκπαίδευση του πληρώματος του πλοίου καθώς και στο προσωπικό του γραφείου της εταιρείας, στη φύση του ISM Code και στον τρόπο που γίνεται η επιθεώρηση του ISM Code.

Πιο συγκεκριμένα οι νηογνώμονες αντιμετωπίζουν κάποιες δυσκολίες στην εφαρμογή αυτή, οι οποίες εντοπίζονται παρακάτω¹⁸:

- Στην πραγματική ερμηνεία του περιεχομένου του ISM code.
- Στην αλλαγή των διαδικασιών και των συστημάτων που έχουν υιοθετηθεί από πολλά χρόνια πριν στις εταιρίες και στα πλοία, και έχουν γίνει πλέον μια συνήθεια για το προσωπικό τους.
- Στο γεγονός ότι λόγω της γραφειοκρατίας του πλοίου και του γραφείου που χρειάζεται για την εφαρμογή του κώδικα, και λόγω της ενδεχόμενης απροθυμίας ή αδυναμίας των εταιριών να διαθέσουν τους πόρους που χρειάζονται, ο ISM code ενδέχεται να εμποδιστεί.
- Στην ύπαρξη δυσκολίας ενσωμάτωσης του ISM code στις διαδικασίες του γραφείου και πλοίου ώστε να μη χρειάζεται να βασίζεται κανείς συνεχώς σε εξωτερικούς συμβούλους, όπως είναι για παράδειγμα οι νηογνώμονες.

2.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) έχουν από κοινού προσδιορίσει τα νομοθετικά πλαίσια της θαλάσσιας ασφάλειας από την πλευρά του πλοίου και της τεχνικής του λειτουργίας. Ήδη στις δεκαετίες 60 και 70, είχε διαμορφωθεί ένα πλέγμα με διάφορες διατάξεις δημοσίου χαρακτήρα που σκοπό είχαν να καλύψουν διάφορες μορφές κινδύνου για την ασφάλεια.

Κάθε διεθνής σύμβαση ασχολείται με ένα τμήμα του πλοίου ή μια κατηγορία πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη πολλές και διαφορετικές λεπτομερειακές διατάξεις.

¹⁸ Γκιζιάκης Κ., Γουλιέλμος Α.Μ., Έλεγχος Ποιότητας Στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση Και Στο Πλοίο, 1997

Οι κυριότερες νομοθετικές συμβάσεις είναι οι ακόλουθες:

- ✓ Διεθνής Σύμβαση του 1966 για τις Γραμμές Φόρτωσης (INTERNATIONAL CONVENTION OF LOAD LINES)¹⁹

Γραμμή φόρτωσης ή Plimsoll line είναι η ίσαλος με την οποία το πλοίο θα πλέει στην κατάσταση πλήρους φόρτωσης, σύμφωνα με τους υπολογισμούς που γίνονται κατά τη σχεδίαση. Σε αυτήν αντιστοιχεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα από τους νηογνώμονες κατά το θέρος, όταν το σκάφος είναι ζυγοσταθμισμένο. Η ίσαλος γραμμή θέρους θεωρείται ως ίσαλος κατασκευής ή ίσαλος υπολογισμού του πλοίου επειδή είναι εκείνη, η οποία λαμβάνεται σαν βάση για τη μελέτη του σκάφους και τον προσδιορισμό των άλλων γραμμών φόρτωσης. Η γραμμή φόρτωσης απεικονίζεται με ειδική σήμανση στο μέσον του πλοίου και δεξιά και αριστερά.

Η Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων, υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 5 Απριλίου 1966, τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1988 και αναθεωρήθηκε το 2003. Το Πρωτόκολλο του 1988 εκδόθηκε έχοντας ως στόχο να εναρμονίσει την επιθεώρηση και πιστοποίηση που περιλαμβάνονταν στη Σύμβαση του 1966 με εκείνες που περιλαμβάνονταν στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και MARPOL 73/78, η οποία αναφέρεται παρακάτω.

Η Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων (CLL 66/88), ορίζει ότι όλες οι εκχωρημένες γραμμές φορτίου πρέπει να αναγράφονται στο μέσο του πλοίου σε κάθε πλευρά των πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες. Οι προσδιορισμοί των πλοίων υπολογίζονται και / ή ελέγχονται από νηογνώμονες, οι οποίοι εκδίδουν διεθνή πιστοποιητικά γραμμής φόρτωσης σύμφωνα με την νομοθεσία των συμμετεχόντων κρατών.

Η σύμβαση αυτή προβλέπει όλους τους όρους του πλοίου ερευνών, την έκδοση, τη διάρκεια, την εγκυρότητα και την αποδοχή των Διεθνών Πιστοποιητικών των Γραμμών Φόρτωσης, καθώς και των σχετικών μέτρων ελέγχου του κράτους που συμφώνησαν και άλλων εξαιρέσεων.

¹⁹ Σύμφωνα με το ΦΕΚ Αρ. Φύλλου 157 ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 119 Περί της κύρωσεως τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου, 1988, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως 1966, σύμφωνα με τις Αποφάσεις MSC 143(77)/5.6.2003 και MSC 172(79)/9.12.2004 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization)

Τα παραρτήματα της σύμβασης περιέχουν διάφορους κανονισμούς για τον καθορισμό των γραμμών φόρτωσης²⁰. Επιπλέον περιέχουν λεπτομέρειες σχετικά με τη σήμανση και τον έλεγχο των σημάτων, τους πίνακες και τις διορθώσεις, τις ειδικές διατάξεις για πλοία που προορίζονται για τη μεταφορά ξυλείας και τέλος, το εγκεκριμένο έντυπο των πιστοποιητικών της Διεθνούς Σύμβασης Γραμμής Φόρτωσης.

Επιπροσθέτως, στα παραρτήματα της Σύμβασης, λαμβάνονται επίσης υπόψη οι πιθανοί κίνδυνοι που ενδέχεται να εμφανιστούν στις διαφορετικές ζώνες και διαφορετικές εποχές και τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για πόρτες, στόμια κλπ.

Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό των γραμμών φόρτωσης περιέχονται σε ένα ειδικό φυλλάδιο με τον τίτλο "Κανόνες Γραμμών Φόρτωσης Πλοίων" (Load Lines Rules), το οποίο εκδίδει το Βρετανικό Ναυαρχείο. Ειδικά για τα πετρελαιοφόρα, τα ιστιοφόρα, καθώς και για πλοία που μεταφέρουν μεγάλο φορτίο στο κατάστρωμα παραδείγματος χάριν κοντέινερ, ξυλεία κ.λπ., ισχύουν ιδιαίτεροι κανόνες ανάλογα με το τύπο του πλοίου.

Οι θέσεις των γραμμών του μεγίστου φόρτου ορίζονται με βάση τον τύπο και το μέγεθος του κάθε πλοίου. Κατά τον καθορισμό των θέσεων λαμβάνεται μέριμνα, ώστε να παραμείνει στο πλοίο ένα επαρκές περιθώριο εφεδρικής πλευστότητας. Οι γραμμές μεγίστου φόρτου καταδεικνύουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βυθίσματα που μπορεί να έχει το πλοίο, τα οποία εξαρτώνται από το αν αυτό πλέει σε γλυκέα ύδατα, και στη θάλασσα, ανάλογα με την εποχή (χειμώνα ή καλοκαίρι), και ανάλογα με ορισμένους ωκεανούς.

- ✓ Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS), γνωστή ως MARPOL, και το Πρωτόκολλο 1978

Η Σύμβαση MARPOL 73/78 είναι η βασική Διεθνής Σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία από λειτουργικές ή ατυχηματικές αιτίες. Είναι συνδυασμός δύο Συμβάσεων που υιοθετήθηκαν, η πρώτη το 1973 και η δεύτερη το 1978 και επικαιροποιήθηκαν στη διάρκεια των ετών. Η Σύμβαση περιέχει κανονισμούς που στοχεύουν στην πρόληψη και μείωση της ρύπανσης από πλοία, τόσο της ατυχηματικής

²⁰ Άρθρο περί της Διεθνούς Σύμβασης του 1966 για τις γραμμές φόρτωσης (INTERNATIONAL CONVENTION OF LOAD LINES)

Ανασύρθηκε από: <http://www.e-nautilia.gr/ti-einai-h-grammh-fortwshs-plimsoll-line-kai-poia-h-shmasia-ths/>

ρύπανσης, όσο και εκείνης από λειτουργίες του πλοίου, και προς το παρόν περιλαμβάνει έξι Παραρτήματα²¹.

Στα περισσότερα Παραρτήματα περιλαμβάνονται Ειδικές Περιοχές με αυστηρούς ελέγχους για τις λειτουργικές ρυπάνσεις. Συγκεκριμένα τα παραρτήματα έχουν το εξής περιεχόμενο:

- Παράρτημα I: Περιλαμβάνονται οι κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πετρέλαιο (τέθηκε σε ισχύ την 2 Οκτωβρίου 1983): οι κανονισμοί αυτοί καλύπτουν την πρόληψη πετρελαϊκής ρύπανσης από λειτουργικά μέτρα, καθώς και από ρυπάνσεις που συνέβησαν από ατύχημα. Με τις τροποποιήσεις του 1992 στο Παράρτημα I υποχρεώθηκαν τα νέα δεξαμενόπλοια να είναι διπλού κύτους και καθιερώθηκε σταδιακό πρόγραμμα μετατροπής των υπαρχόντων δεξαμενοπλοίων διπλού κύτους, το οποίο αναθεωρήθηκε στη συνέχεια το 2001 και το 2003.

- Παράρτημα II: Περιλαμβάνονται οι κανονισμοί για τον έλεγχο της Ρύπανσης από Υγρές Τοξικές Ουσίες Χύδην (τέθηκε σε ισχύ την 2 Οκτωβρίου 1983): οι κανονισμοί αυτοί καθορίζουν τα κριτήρια της απόρριψης και τα μέτρα για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται χύδην. Στον κατάλογο που προσαρτάται στη Σύμβαση έχουν εκτιμηθεί και περιληφθεί περίπου 250 ουσίες. Η απόρριψη των καταλοίπων τους, επιτρέπεται μόνον σε ευκολίες υποδοχής μέχρι να εκπληρωθούν ορισμένες συγκεντρώσεις και προϋποθέσεις, οι οποίες μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με την κατηγορία της ουσίας. Σε κάθε περίπτωση, η απόρριψη καταλοίπων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες δεν επιτρέπεται εντός 12 μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά. Αυστηρότεροι είναι οι περιορισμοί που εφαρμόζονται στις περιοχές της Βαλτικής και Μαύρης Θάλασσας.

- Παράρτημα III: Περιλαμβάνονται οι κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες που Μεταφέρονται δια Θαλάσσης σε Συσκευασμένη Μορφή

²¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

Προσαρμογή : 1973 (Σύμβαση), 1978 (1978 Πρωτόκολλο), 1997 (Πρωτόκολλο - Παράρτημα VI); Εφαρμογή σε ισχύ: 2 Οκτωβρίου 1983 (Παραρτήματα I και II)

Ανασύρθηκε από:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-%28MARPOL%29.aspx>

(τέθηκε σε ισχύ την 1 Ιουλίου 1992): οι κανονισμοί αυτοί περιέχουν γενικές απαιτήσεις για την έκδοση λεπτομερών προτύπων για τοποθέτηση ετικετών, έκδοση εγγράφων, συσκευασία, σήμανση, περιορισμούς, εξαιρέσεις, στοιβασία, ποσότητες, και αναφορές για την πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικινδύνων Φορτίων (IMDG Code) έχει από το 1991 περιλάβει θαλάσσιους ρυπαντές.

- Παράρτημα IV: Περιλαμβάνονται οι κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Λύματα από τα Πλοία (τέθηκε σε ισχύ την 27 Σεπτεμβρίου 2003): οι κανονισμοί αυτοί περιέχουν μια ομάδα κανονισμών σχετικά με την απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα, την παροχή ευκολιών στα λιμάνια και τερματικούς σταθμούς για την παραλαβή των λυμάτων και τις απαιτήσεις για την επιθεώρηση και την έκδοση πιστοποιητικών των πλοίων, τον εξοπλισμό και τα συστήματα που χρησιμοποιούνται στα πλοία για τον έλεγχο των απορρίψεων λυμάτων. Οι κανονισμοί εφαρμόζονται σε πλοία που απασχολούνται σε διεθνείς πλώες 400 τόνων χωρητικότητας (gt) και άνω. Τα πλοία είναι απαραίτητο να εφοδιάζονται με δεξαμενή συγκράτησης λυμάτων, εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού ή με σύστημα κονιορτοποίησης και απολύμανσης.

- Παράρτημα V: Περιλαμβάνονται οι κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Απορρίμματα από τα Πλοία (τέθηκε σε ισχύ την 31 Δεκεμβρίου 1988): οι κανονισμοί αυτοί απαιτούν τον διαχωρισμό των διαφόρων τύπων απορριμμάτων και καθορίζουν τις αποστάσεις από την ξηρά και τον τρόπο που αυτά μπορούν να απορριφθούν.

Σε άλλη περίπτωση, θα πρέπει να παραδοθούν σε ευκολίες παραλαβής στην ξηρά. Το σημαντικότερο από τα χαρακτηριστικά του Παραρτήματος αυτού, είναι η πλήρης απαγόρευση απόρριψης, όλων των μορφών πλαστικών στη θάλασσα.

- Παράρτημα VI: Περιλαμβάνονται οι κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης του Αέρα από Πλοία (τέθηκε σε ισχύ την 19 Μαΐου 2005 και το αναθεωρημένο Παράρτημα VI την 1 Ιουλίου 2010): οι κανονισμοί αυτοί θέτουν κάποια όρια στις

εκπομπές καυσαερίων από τα πλοία, οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου, καθώς και μικροσωματιδίων. Επιπλέον, απαγορεύουν τις ηθελημένες εκπομπές ουσιών που καταστρέφουν το όζον, όπως οι υδροχλωροφθοράνθρακες. Αυστηρότερα πρότυπα καθορίζονται για τις Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών που έχουν καθορισθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), όπως είναι η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα και η Βόρεια Αμερική²².

- ✓ Διεθνής Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, γνωστή ως SOLAS, (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA) και το πρωτόκολλο 1978

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) θεωρείται ως ο σημαντικότερος όλων των διεθνών συνθηκών που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων στη θάλασσα. Κύριος στόχος του είναι να διασφαλίσει ότι τα πλοία που φέρουν σημαία από τα υπογράφοντα κράτη, συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές και απαιτήσεις ασφάλειας στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, τη λειτουργία και τον αριθμό των πιστοποιητικών που προβλέπονται στη Σύμβαση.

Η πρώτη έκδοση της Συνθήκης ψηφίστηκε το 1914 ως απάντηση στο ναυάγιο του Τιτανικού. Ορίζει τον προκαθορισμένο αριθμό των σωσίβιων λέμβων και του υπόλοιπου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, αλλά δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ λόγω του ξεσπάσματος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.

Νεότερες εκδόσεις εκδόθηκαν αργότερα, η δεύτερη το 1929, τρίτη το 1948, και η τέταρτη το 1960.

Η Σύμβαση του 1960, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 27 του Μαΐου του 1965, ήταν το πρώτο σημαντικό επίτευγμα που είχε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), μετά τη δημιουργία του. Αυτή η έκδοση του 1960 αποτέλεσε μια σημαντική πρόοδο στην ενημέρωση

²² Πρόληψη Περιβαλλοντικής Ρύπανσης από τα Πλοία- Καθεστάτα Νομοθεσίες και Αποζημίωσης και Βιομηχανικά Πρότυπα
Ανασύρθηκε από: <http://www.nee.gr/downloads/94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>

της εμπορικής ναυτιλίας και τους κανονισμούς που παρέμειναν ενημερωμένοι με τις διαδικασίες και τη νέα τεχνολογία του κλάδου.

Στόχος ήταν να παραμείνει η σύμβαση μέχρι σήμερα και απλά να δέχεται περιοδικές τροποποιήσεις. Η διαδικασία όμως για την ενσωμάτωση των τροπολογιών, πολύ χρονοβόρα, όπως αποδείχτηκε. Για να τεθούν στην πράξη οι τροποποιήσεις θα μπορούσε να πάρει αρκετά χρόνια, καθώς οι χώρες έπρεπε να κοινοποιήσουν την αποδοχή στον IMO και υπήρχε ένα ελάχιστο όριο στις χώρες και τη χωρητικότητα.

Σαν αποτέλεσμα αυτών των γεγονότων, εγκρίθηκε το 1974 μια εντελώς νέα σύμβαση, η οποία περιλαμβάνει όλες τις συμφωνίες και τις αποδεκτές διαδικασίες. Ακόμη και αν η σύμβαση ενημερώθηκε και τροποποιήθηκε πολλές φορές, η σύμβαση που ισχύει σήμερα ορισμένες φορές αναφέρεται ως SOLAS, 1974.

Η έκδοση του 1974 έχει απλοποιήσει τη διαδικασία για την τροποποίηση της Συνθήκης. Μια σειρά από τροπολογίες εγκρίθηκαν από τότε. Στη τελευταία σύμβαση του 1974, περιλαμβάνεται η διαδικασία της «σιωπηρής αποδοχής», όπου τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ από προεπιλογή, εκτός εάν υποβάλει ενστάσεις κάποιο έθνος που πληροί ένα συγκεκριμένο αριθμό ή τη χωρητικότητα.

Οι διατάξεις ελέγχου επιτρέπουν επίσης στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν τα πλοία των άλλων συμβαλλομένων κρατών, εφόσον υπάρχουν σαφείς λόγοι να θεωρείται ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός τους δεν συμμορφώνονται ουσιωδώς με τις απαιτήσεις της σύμβασης. Η διαδικασία αυτή είναι γνωστή ως το κράτος του λιμένα (Port State Control). Η ισχύουσα σύμβαση SOLAS περιλαμβάνει άρθρα που καθορίζουν τις γενικές υποχρεώσεις, τη διαδικασία τροποποίησης και λοιπά, που ακολουθείται από ένα παράρτημα το οποίο διαιρείται σε 12 κεφάλαια.

Από αυτά, το κεφάλαιο πέντε (που συχνά αποκαλείται «SOLAS V») είναι το μόνο που εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία στη θάλασσα, και συμπεριλαμβάνει τα ιδιωτικά κότερα και τα μικρά σκάφη για τις τοπικές εκδρομές, καθώς επίσης και τα εμπορικά πλοία σε διεθνή περάσματα. Πολλές χώρες έχουν μετατρέψει αυτές τις διεθνείς απαιτήσεις σε εθνικές νομοθεσίες, ώστε σε περίπτωση που οποιοσδήποτε που βρίσκεται στο θαλάσσιο τομέα

έρχεται σε αντίθεση προς τις απαιτήσεις της SOLAS V , να υπόκειται ο ίδιος σε νομικές διαδικασίες²³.

Τα κεφάλαια της Σύμβασης είναι τα εξής:

- ❖ Κεφάλαιο 1: Γενικές διατάξεις. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη μελέτη των διαφόρων τύπων των πλοίων και την έκδοση των εγγράφων που επιβεβαιώνει ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις και συμβαδίζει με τη σύμβαση. Στο κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνονται επίσης διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων στους λιμένες των άλλων συμβαλλομένων κρατών.
- ❖ Κεφάλαιο 2: Κατασκευή - Υποδιαίρεση και ευστάθεια. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τα μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις πυροπροστασίας, πυρανίχνευσης και πυρόσβεσης.
- ❖ Κεφάλαιο 3: Σωστικά μέσα και απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για σωσίβια λέμβους, λέμβους διάσωσης και σωσίβια γιλέκα ανάλογα με τον τύπο του πλοίου.
- ❖ Κεφάλαιο 4: Ραδιοεπικοινωνία. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις για τα πλοία σχετικά με τον εξοπλισμό που φέρουν και που έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει τις πιθανότητες της διάσωσης μετά από ένα ατύχημα.
- ❖ Κεφάλαιο 5: Ασφαλής ναυσιπλοΐα. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει υπηρεσίες εντοπισμού και διάσωσης, μετεωρολογικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ανίχνευσης πάγου κλπ.
- ❖ Κεφάλαιο 6: Μεταφορά Εμπορευμάτων. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τα εμπορεύματα σε διαφορετικούς κανόνες ανάλογα με τον τύπο τους.
- ❖ Κεφάλαιο 7: Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει απαιτήσεις για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, τα οποία πρέπει να έρχονται σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG Code).
- ❖ Κεφάλαιο 8: Πυρηνοκίνητα πλοία. Το κεφάλαιο αυτό ασχολείται ιδιαίτερα με τους κινδύνους ακτινοβολίας.

²³ International Convention for the Safety of the Life at Sea
Adoption: 1 November 1974; Entry into force: 25 May 1980
Ανασύρθηκε από: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx>

- ❖ Κεφάλαιο 9: Διαχείριση για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων. Το κεφάλαιο αυτό καθιστά υποχρεωτικό τον Κώδικα της Διεθνούς Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM), ο οποίος απαιτεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που πρέπει να συσταθεί από τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο έχει αναλάβει την ευθύνη για το πλοίο.
 - ❖ Κεφάλαιο 10: Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τα μέτρα ασφαλείας για τα πλοία υψηλών ταχυτήτων.
 - ❖ Κεφάλαιο 11: Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα.
 - ❖ Κεφάλαιο 12: Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τις διαρθρωτικές απαιτήσεις και πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για πλοία που μεταφέρουν χύδην φορτίο²⁴.
- ✓ Διεθνής Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλάκων των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers -STCW)

Η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλάκων των Ναυτικών International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) του 1978, ήταν η πρώτη που άρχισε να θεσπίζει τις βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλάκων των ναυτικών σε διεθνές πλαίσιο. Πριν από την ίδρυσή του, τις απαιτήσεις αυτές διατηρούσαν μεμονωμένες κυβερνήσεις, συνήθως χωρίς αναφορά στις πρακτικές σε είχαν άλλες χώρες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τα πρότυπα και οι διαδικασίες να ποικίλλουν ευρέως, ακόμη και αν η ναυτιλία είναι η πιο διεθνής από όλες τις βιομηχανίες.

Η Σύμβαση στοχεύει στον καθορισμό προτύπων που θα μπορούσαν να γίνουν αποδεκτά σε παγκόσμιο πλαίσιο και αφορούν, την ασφαλή λειτουργία των πλοίων στη θάλασσα. Ορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές που αφορούν την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλάκων των ναυτικών που οι χώρες είναι υποχρεωμένες να καλύπτουν ή να υπερκαλύπτουν,

²⁴ Μυλωνόπουλος Δημ. Ν., Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, 1999

και τέλος στοχεύει στο να γίνουν αποδεκτά και να εφαρμοστούν τα πιστοποιητικά από το σύνολο των Port State Control²⁵.

Οι τροποποιήσεις του 1995 τέθηκαν σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της αναθεώρησης ήταν η διαίρεση του τεχνικού παραρτήματος σε κανονισμούς, χωρισμένο σε κεφάλαια, όπως και πριν, και ένας νέος κώδικας STCW, στον οποίο μεταφέρθηκαν πολλοί από τους τεχνικούς κανονισμούς. Το πρώτο μέρος (Α) του κώδικα είναι υποχρεωτικό, ενώ το δεύτερο μέρος (Β) συνίσταται.

Χωρίζοντας τους κανονισμούς με τον τρόπο αυτό, η διαχείριση κατέστη ευκολότερη αλλά και το έργο της αναθεώρησης και επικαιροποίησης κατέστη απλούστερο. Έτσι για διαδικαστικούς και νομικούς λόγους δεν υπάρχει καμία ανάγκη να συνέρθει ένα πλήρες συνέδριο για να γίνουν αλλαγές σε κώδικες.

Η αναθεωρημένη Σύμβαση ορίζει ότι τα μέλη υποχρεούνται να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες στον IMO σχετικά με τα διοικητικά μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τη Σύμβαση, σχετικά με τα μαθήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, με τις διαδικασίες πιστοποίησης και με άλλους παράγοντες που σχετίζονται με την πιστοποίηση. Οι πληροφορίες αναθεωρούνται από αρμόδιες επιτροπές προσώπων, τα οποία διορίζονται από τα μέρη της σύμβασης STCW, που αναφέρουν τα πορίσματά τους στο Γενικό Γραμματέα του IMO. Εκείνος με τη σειρά του, υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) για τα μέρη που συμμορφώνονται πλήρως. Το MSC καταγράφει στη συνέχεια μια λίστα των μερών που συμμορφώνονται, σύμφωνα με τη σύμβαση STCW.

Οι τροποποιήσεις της Μανίλας για τη Σύμβαση STCW και τον Κώδικα εγκρίθηκαν στις 25 Ιουνίου 2010. Τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012 στο πλαίσιο της διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής και έχουν ως στόχο να καταστήσουν τη Σύμβαση και το Κώδικα επικαιροποιημένους και ανεπτυγμένους σύμφωνα με τις εξελίξεις, και να τους επιτρέψει να αντιμετωπίσουν με σωστό τρόπο τα θέματα τα οποία αναμένεται να προκύψουν στο άμεσο μέλλον.

Μεταξύ των τροπολογιών που εγκρίθηκαν, υπάρχουν μια σειρά από πολύ σημαντικές αλλαγές σε κάθε κεφάλαιο της Σύμβασης και του Κώδικα, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν τα παρακάτω:

²⁵ Βλάχος Γ., Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011

- Βελτίωση των μέτρων για την πρόληψη δόλιων πρακτικών που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά ικανότητας και την ενίσχυση της διαδικασίας αξιολόγησης.
- Αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης, και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη των ναρκωτικών και της κατάχρησης οινόπνευματος, καθώς και ενημερωμένα πρότυπα σχετικά με τα ιατρικά κριτήρια καταλληλότητας για τους ναυτικούς.
- Νέες απαιτήσεις για την πιστοποίηση των ναυτικών.
- Νέες απαιτήσεις σχετικά με την κατάρτιση στη σύγχρονης τεχνολογίας, όπως είναι για παράδειγμα, τα ηλεκτρονικά διαγράμματα και τα συστήματα πληροφοριών (ECDIS).
- Νέες απαιτήσεις ευαισθητοποίησης και κατάρτισης στην ηγεσία και την ομαδική εργασία για θαλάσσιο περιβάλλον κατάρτισης.
- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση και πιστοποίηση για τους ηλεκτροτεχνίτες αξιωματικούς.
- επικαιροποίηση των απαιτήσεων επάρκειας για προσωπικό που εργάζεται σε όλους τους τύπους των δεξαμενόπλοιων, συμπεριλαμβανομένων και των νέων απαιτήσεων για το προσωπικό που εργάζεται σε δεξαμενόπλοια υγραεριοφόρα.
- Νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, καθώς και ειδικές διατάξεις για την εξασφάλιση της κατάλληλης εκπαίδευσης των ναυτικών για την αντιμετώπιση πιθανής επίθεσης από πειρατές.
- Απαιτήσεις για εισαγωγή στη σύγχρονη μεθοδολογία κατάρτισης συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης από απόσταση.
- Νέες κατευθυντήριες γραμμές για την κατάλληλη κατάρτιση του προσωπικού που εργάζεται σε πλοία που δραστηριοποιείται σε πολικά ύδατα.
- Νέες κατευθυντήριες γραμμές για την κατάρτιση του προσωπικού που δραστηριοποιούνται σε Δυναμικά Συστήματα Εντοπισμού Θέσης²⁶.

Γενικά τα κράτη μέλη έδειξαν να αποδέχονται σε μεγάλο βαθμό το έργο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), τα ποσοστά όμως της ουσιαστικής συμμόρφωσης στις απαιτήσεις της ασφάλειας υπήρξαν χαμηλότερα. Υπάρχει ένα είδος αμφισβήτησης για την ικανότητα που έχουν οι εθνικές αρχές να ελέγξουν αν πραγματικά τηρούνται οι διεθνείς κανόνες που προαναφέρθηκαν και αν όλοι συμμορφώνονται σε αυτούς, και αυτή η

²⁶ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
Adoption: 7 July 1978; Entry into force: 28 April 1984; Major revisions in 1995 and 2010
Ανασύρθηκε από: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)

αμφισβήτηση προέκυψε από κάποια πρόσφατα συμβάντα που είχαν ως αποτέλεσμα, τραγικές απώλειες ανθρωπίνων ζωών²⁷.

²⁷ Αθανασίου Λ., Έργο και Ευθύνη Νηογνομόνων, 1999

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

3.1 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ-ΕΝΝΟΙΑ

Νηολόγηση (registration) θεωρείται η εγγραφή του πλοίου σε ένα ειδικό βιβλίο που ονομάζεται Νηολόγιο (registry) και τηρείται από τις Λιμενικές Αρχές σε κάθε λιμένα. Η εγγραφή είναι υποχρεωτική.

Στο Νηολόγιο αυτό καταγράφονται τα βασικά χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου, δηλαδή το όνομα, ο τίτλος κυριότητάς του, οι διαστάσεις του, το μέσο πρόωσης, η χωρητικότητα πλοίου, τα στοιχεία της ταυτότητας του πλοιοκτήτη, καθώς και το διεθνές διακριτικό σήμα του πλοίου.

Όταν γίνει αυτή η εγγραφή, χορηγείται στο πλοίο ένα πιστοποιητικό που ονομάζεται «Πιστοποιητικό Νηολόγησης» (ship's certificate of registry). Είναι υποχρεωτικό να υπάρχει ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού πάνω στο πλοίο σε περίπτωση που ζητηθεί από τις Αρχές. Στα εμπορικά πλοία, ο λιμένας νηολόγησης (port of registry) αναγράφεται κάτω από το όνομα του πλοίου στη πρύμνη του πλοίου.

Κατά το άρθ.7 του Κ.Δ.Ν.Δ.²⁸

«1. Υπό της αναγνωρισάσης το πλοίων Αρχής εκδίδεται έγγραφον εθνικότητος περιλαμβάνον τα κύρια χαρακτηριστικά εξειδικεύσεως του πλοίου (όνομα, χωρητικότης, αριθμός και λιμνήν νηολογήσεως κλπ.), στοιχεία πλοιοκτητού ως και άλλα στοιχεία δια Π. Διατάγματος οριζόμενα, αναγόμενα εις την τεχνικήν περιγραφήν του πλοίου.

²⁸ Είδος: ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Έτος: 1973

ΦΕΚ: Α 261 19731003

Τέθηκε σε ισχύ: 03.04.1974

Ημ. Υπογραφής: 29.09.1973

Θέματα: Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με το ΝΔ 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261). - Σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 43 του ν. 3153/2003 (Α 153/19.6.2003), οι διατάξεις του παρόντος κώδικα και των κανονιστικών διατάξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του νόμου που τον κυρώνει και που αφορούν σε επιβατηγά πλοία ίδιας χωρητικότητας, ισχύουν και για το υποβρύχιο σκάφος. Σχετική και η διάταξη της παρ. 12 του ανωτέρω άρθρου σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται στους παραβάτες του εν λόγω άρθρου. ===== - Σχετικά με τον παρόντα κώδικα, βλ. και την παρ. 1 του άρθρου 9 (: κυρώσεις ή πειθαρχικά μέτρα) του πδ 89/2005 (Α' 127.31.5.2005)

2. *Το έγγραφον εθνικότητας φυλάσσεται πάντοτε επί του πλοίου.»*

Τα νηολόγια διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες, όπως:

- ✓ Νηολόγια πλοιαρίων, όπου εκεί καταχωρούνται τα πλοία, τα οποία έχουν καθαρή χωρητικότητα κάτω των 10 κόρων.
- ✓ Νηολόγια πλωτών ναυπηγημάτων, όπου εκεί εγγράφονται τα πλωτά ναυπηγήματα, τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 κόρων, σύμφωνα με το Ν. 457/1976 (ΦΕΚ 276/A/10-10-1976).
- ✓ Νηολόγια πλωτών εξεδρών, όπου εκεί εγγράφονται οι πλωτές εξέδρες, σύμφωνα με το Ν. 468/1976 (ΦΕΚ 302/A)66.
- ✓ Νηολόγια Α' κλάσης, όπου εκεί εγγράφονται μηχανοκίνητα και ιστιοκίνητα πλοία, τα οποία έχουν καθαρή χωρητικότητα από 10 μέχρι 60 κόρους.
- ✓ Νηολόγια Β' κλάσης, όπου εκεί εγγράφονται πλοία, τα οποία έχουν καθαρή χωρητικότητα μεγαλύτερη των 60 κόρων.

Ο τρόπος νηολόγησης και τα χαρακτηριστικά της είναι διαφορετικά σε κάθε χώρα. Η νηολόγηση προσδίδει στο πλοίο την εθνικότητα που χρειάζεται για νομικούς και εμπορικούς λόγους, καθώς με αυτό τον τρόπο το πλοίο μπορεί να εμπορεύεται ελεύθερα σε μεγάλα λιμάνια του κόσμου.

Όλα τα πλοία είναι υποχρεωμένα να έχουν ορισμένη εθνικότητα (nationality). Η εθνικότητα του εκάστοτε πλοίου διαφαίνεται μέσα από τη σημαία που φέρει. Η σημαία αυτή υποδηλώνει το κράτος στο οποίο έχει νηολογηθεί το πλοίο. Το κάθε κράτος σημαίας είναι αρμόδιο για τις προϋποθέσεις που θέτει και με τις οποίες συμμορφώνεται το πλοίο που έχει επιλέξει να φέρει τη σημαία του συγκεκριμένου κράτους. Το πλοίο οφείλει να υπακούει στις απαιτήσεις της σημαίας, απολαμβάνει όμως και τα προνόμια που παρέχει κάθε χώρα, στα πλοία που έχει υπό την προστασία της.

Η εθνικότητα πλοίου είναι πολύ σημαντική για το πλοίο, καθώς επειδή το πλοίο αποτελεί πλωτό τμήμα του εδάφους του κράτους, του οποίου και φέρει την σημαία, ακολουθεί το εσωτερικό δίκαιο και τις απαιτήσεις του δικαίου της συγκεκριμένης χώρας. Δεν παραλείπεται φυσικά και η σημαντικότητα του Διεθνούς Δικαίου.

Ο όρος «εθνικά πλοία» ενός κράτους υποδηλώνει το σύνολο των πλοίων που φέρουν την εθνική σημαία και συμβάλλουν στη συγκρότηση του εμπορικού στόλου του κράτους αυτού.

3.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ - The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), που ονομάζεται επίσης το Δίκαιο της Συνθήκης Θάλασσας, είναι η διεθνής συμφωνία που καθορίζει τη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών για την εργασία, το περιβάλλον, τη διαχείριση των θαλάσσιων φυσικών πόρων, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χωρών όσον αφορά τη χρήση τους στους ωκεανούς του κόσμου. Η Σύμβαση προέκυψε από την Τρίτη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS III), η οποία πραγματοποιήθηκε μεταξύ 1973 και 1982, και τέθηκε σε ισχύ το 1996²⁹.

«Οι τρεις συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nation Conferences on the Law of the Sea – UNCLOS I,II,III) διαμορφώνουν το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Ειδικότερα, η περιβαλλοντική μέριμνα εμφανίζεται οριακή και περιορισμένη στις Συμβάσεις που προέκυψαν το 1958 στη Γενεύη (UNCLOS I). Αντίθετα στη νέα Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS III), η παράμετρος της περιβαλλοντικής προστασίας αναδεικνύεται σε ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία του σύγχρονου Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας, το οποίο μάλιστα τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Η Ελλάδα, ως γνωστόν, κύρωσε τη σχετική Σύμβαση με το Νόμο 2321, 23-6-1995.»³⁰

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (Σύμβαση) εμπεριέχει ένα ολοκληρωμένο νομικό καθεστώς, το οποίο καλύπτει όλο το φάσμα των θαλασσών και των ωκεανών.³¹ Αυτή περιλαμβάνει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Τα όρια των χωρικών υδάτων και της συνορεύουσας ζώνης, την υφαλοκρηπίδα και την αποκλειστική οικονομική ζώνη. Τα όρια είναι καθολικά αποδεκτά.

²⁹ Ανασύρθηκε από: <http://www.fao.org/fishery/topic/14839/en>

³⁰ Βλάχος Γ.Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007, σελ. 272

³¹ Ανασύρθηκε από: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

- Το καθεστώς που προβλέπει την ασφαλή διέλευση των πλοίων μέσα από στενά και χωρικά ύδατα, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.
- Το απαραίτητο πλαίσιο για να διατηρηθούν και να αξιοποιηθούν έμβιοι θαλάσσιοι πόροι.
- Ένα νέο καθεστώς που αφορά τον θαλάσσιο βυθό, εκτός από την εθνική δικαιοδοσία.
- Κάποιους νέους κανόνες για να προστατευθεί και να διατηρηθεί το θαλάσσιο περιβάλλον από τη ρύπανση.
- Κάποιους νέους κανόνες σχετικά με την επιστημονική έρευνα και την έρευνα για τη θάλασσα.
- Την ομαλή διευθέτηση των διχογνωμιών σχετικά με την ερμηνεία και την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης αυτής.

3.3 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ - ΑΝΟΙΧΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

3.3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

«Σημαίες Ευκολίας είναι οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.»³²

Ο όρος «Σημαία Ευκαιρίας ή Σημαία Ευκολίας» χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει τη σημαία με την οποία ταξιδεύει το πλοίο και υποδεικνύει μέσω αυτής τη χώρα στην οποία είναι εγγεγραμμένο ή διαφορετικά, το κράτος σημαίας του. Το πλοίο λειτουργεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους σημαίας που έχει επιλέξει. Σημαντικός είναι μάλιστα και ο όρος «γνήσιος δεσμός», ο οποίος σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Ανοιχτών Θαλασσών του 1958 δηλώνει ότι: « 1. Κάθε κράτος μέλος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητας σε πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν σημαία. Το κράτος ειδικότερα πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά δικαιοδοσία και έλεγχο σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά ζητήματα σε πλοία που φέρουν τη σημαία του.

³² Μεταξάς, Β., (1985), Η Οικονομική Των Σημαιών Ευκολίας, σελ. 43

2. Κάθε κράτος του οποίου τη σημαία έχουν αποκτήσει το δικαίωμα να χρησιμοποιούν πλοία, θα πρέπει να χορηγεί τα σχετικά επίσημα έγγραφα»³³

3.3.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Με τη χρησιμοποίηση των σημαιών ευκαιρίας οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν πολλά προνόμια, τα οποία αξιολογούν και τελικά επιλέγουν εκείνη που θεωρούν καταλληλότερη. Τα κριτήρια με τα οποία επιλέγουν τη Σημαία Ευκαιρίας είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Να υπάρχει αποφυγή φορολογίας στη χώρα της εγκατάστασής τους.
- ✓ Να είναι το κόστος πληρώματος χαμηλότερο λόγω της ελευθερίας που υπάρχει στην επιλογή της εθνικότητας των ναυτικών.
- ✓ Να υπάρχει ανωνυμία της επιχείρησης.
- ✓ Να είναι ανταγωνιστικότερα τα πλοία αφού αποφεύγουν τα βάρη και τις υποχρεώσεις που θα είχαν με τη σημαία της χώρας τους.
- ✓ Να υπάρχει πιο ήπια φορολογική μεταχείριση και χαμηλό τέλος νηολόγησης.
- ✓ Να είναι ευκολότερη η δανειοληπτική διαδικασία.
- ✓ Να υπάρχουν χαμηλότερα επίπεδα ελέγχου, λιγότεροι κίνδυνοι από ενδεχόμενες πολεμικές εμπλοκές, και οι κρατικές αναμειξείς στην εκμετάλλευση των πλοίων να είναι μειωμένες.
- ✓ Να υπάρχουν χαμηλά επιδόματα και μισθοί, ανάλογα με το τι προβλέπει το εργατικό δίκαιο της εκάστοτε χώρας, την οικονομική κατάσταση και τις συνθήκες που επικρατούν στη χώρα αυτή.

Η τελική επιλογή της σημαίας όμως γίνεται από τον πλοιοκτήτη, ο οποίος αξιολογεί διάφορους παράγοντες προκειμένου να επιλέξει τη σημαία που θεωρεί κατάλληλη³⁴.

Οι κυριότεροι παράγοντες είναι οι εξής:

- Αν οι διαδικασίες νηολόγησης ενός πλοίου είναι γρήγορες.
- Αν το κόστος νηολόγησης του πλοίου είναι χαμηλό.

³³ Δελούκας Ν., Ναυτικό Δίκαιο, 1979

³⁴ Γουλιέλμος Α.Μ., Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 1996

- Αν η σημαία αυτή είναι αξιόπιστη.
- Αν υπάρχουν περιορισμοί στην επιλογή της εθνικότητας του πληρώματος, των πλοιοκτητών και των μετόχων.
- Αν υπάρχουν προϋποθέσεις για τα χαρακτηριστικά που θα πρέπει να έχει το πλοίο, όπως είναι η ηλικία, η χωρητικότητα ή ο τύπος του πλοίου.

Η τελευταία ναυτιλιακή κρίση ήταν ικανή να αναγκάσει μεγάλο μέρος των στόλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών να επιλέξουν να φέρουν παραδοσιακές Σημαιοευκολίας, με σκοπό να μειώσουν τα λειτουργικά κόστη των πλοίων τους.

3.3.3 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Με αυτόν τον συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό που οι εθνικές κυβερνήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών ασκούν την πολιτική τους πρακτική, ώστε μέσω της διαμόρφωσης μιας ανεξάρτητης πολιτικής να φέρουν εξέλιξη στη ναυτιλία τους, αυξάνονται ολοένα και περισσότερο οι πιέσεις προς το θεσμό των Σημαιοευκαιρίας, να κάνουν μεγάλες αλλαγές στα χαρακτηριστικά τους³⁵.

Υπάρχουν κάποια προβλήματα που προκύπτουν από το θεσμό της Σημαιοευκαιρίας, τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα την αρνητική προδιάθεση προς το θεσμό αυτόν. Συγκεκριμένα, φαίνεται ότι ο θεσμός των σημαιοευκολίας επιφέρει σημαντικά μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος σε σχέση με το κόστος που προκαλούν οι εμπορικοί στόλοι που ακολουθούν εθνική νομοθεσία και διεθνείς κανονισμούς.³⁶ Θεωρείται ότι αν δεν υπήρχαν σημαίες ευκολίας, το θαλάσσιο περιβάλλον θα βρισκόταν σε καλύτερη κατάσταση, ενώ τα ναυτικά ατυχήματα και οι επιπτώσεις τους θα ήταν μειωμένα. Το κοινωνικό κόστος που επιφέρουν τα εμπορικά πλοία σημαίας ευκαιρίας εμφανίζεται σε θαλάσσια ρύπανση, ναυτικά ατυχήματα, απώλεια ζωής και ναυταπάτες.

Είναι σαφές ότι υπάρχει επιρροή σε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας καθώς, οι κανονισμοί που θέτουν τα κράτη σημαίας δεν είναι αρκετοί και εκείνοι που υπάρχουν ήδη είναι κάποιες φορές δύσκολο να εφαρμοστούν.

³⁵ Μεταξάς Β., Η Οικονομική των Σημαιοευκολίας, 1985

³⁶ Βλάχος, Γ., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' Έκδοση, 2007

Έτσι το κράτος σημαίας επειδή αδυνατεί να ασκήσει σωστό έλεγχο, συχνά κατακρίνεται για την υποστήριξη της τρομοκρατίας και τη διατήρηση κακών συνθηκών εργασίας προς τους ναυτικούς. Η επιρροή που έχουν τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη στην αγορά της ναυτιλίας μειώνεται και υπάρχει στροφή προς τη ξένη ναυτιλία με σκοπό την εξαγωγή των εμπορευμάτων τους. Αυτά τα αρνητικά χαρακτηριστικά έχουν ως αποτέλεσμα οι εθνικοί στόλοι να μειώνονται σημαντικά με την πάροδο του χρόνου.

Τις σημαίες ευκολίας χαρακτηρίζει η έλλειψη εθνικής ναυτικής εργασίας, τόσο στη ναυτιλιακή επιχείρηση, όσο και τη ναυτιλία γενικότερα.³⁷

3.4 ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ Η ΔΙΠΛΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ (OFFSHORE REGISTRIES)

Αυτά τα νηολόγια δημιουργήθηκαν με σκοπό τα κράτη μέλη να είναι ικανά να ανταγωνίζονται άλλα νηολόγια χαμηλού κόστους. Τα παράλληλα νηολόγια βασίζονται στη σχέση που υπάρχει μεταξύ των κρατών και των αποικιακών και έχουν ως στόχο να προσελκύσουν πλοία συγκεκριμένων χωρών.

Τα παράλληλα νηολόγια επιτρέπουν σε ένα εμπορικό πλοίο να φέρει την εθνική σημαία, αλλά ταυτόχρονα, τα νηολόγια αυτά επιτρέπουν στο πλοίο να απολαμβάνει κάποια από τα πλεονεκτήματα ενός ανοιχτού νηολογίου. Πολλοί είναι οι πλοιοκτήτες που προτιμούν αυτού του είδους τα νηολόγια, επειδή εξασφαλίζουν με αυτό τον τρόπο κάποια προνόμια, όπως είναι για παράδειγμα η επιλογή πληρωμάτων ή τα φορολογικά κίνητρα.

Οι πρακτικές που θέτουν οι χώρες των διπλών νηολογίων διαφέρουν μεταξύ τους. Πέρα όμως από τα πλεονεκτήματα που παρέχουν τα διπλά νηολόγια, υπάρχουν και μερικά μελανά σημεία, όπως είναι για παράδειγμα το γεγονός ότι υπάρχει η πιθανότητα εμπορικού αποκλεισμού ή ότι παρουσιάζονται προβλήματα στις συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των κοινοτικών πλοιοκτητών, γεγονός που έρχεται αντίθετο με το πνεύμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης προβλήματα παρουσιάζονται και στις συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων από διάφορα κράτη-μέλη.

Αν και το νομικό καθεστώς των διπλών νηολογίων δεν είναι συγκεκριμένο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ότι ως δικαιούχοι της πρώτης φάσης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής

³⁷ Γουλιέλμος Α.Μ., Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 1996

υπολογίζονται εκείνα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε μία χώρα-μέλος. Ο όρος αυτός δεν αναφέρεται στα νηολόγια που λειτουργούν σε εδάφη εκτός Κοινότητας και στα οποία δεν εφαρμόζεται η συνθήκη της Ρώμης.

Παρά το γεγονός ότι τα παράλληλα νηολόγια θεωρούνται απειλή για την κοινοτική ναυτιλία, η επιλογή αυτών γίνεται όλο και συχνότερη από τους πλοιοκτήτες σε βάρος των παραδοσιακών νηολογίων των κρατών μελών, αν αναλογιστούμε τις συνθήκες που επικρατούν στη ναυτιλία παγκοσμίως σήμερα.³⁸

Τα νηολόγια αυτά παρουσιάζονται κυρίως στις περιοχές: Μ. Βρετανία, Βερμούδες, Νησιά Κάμαν, Γιβραλτάρ, Νήσος Μαν, Νησιά της Μάγχης κ.α.

3.5 ΔΙΕΘΝΗ Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ (INTERNATIONAL REGISTRIES)

Τα Διεθνή Νηολόγια ή Δεύτερα Νηολόγια επιτρέπουν στα πλοία να φέρουν την σημαία του κράτους τους. Δημιουργήθηκαν με σκοπό να μειωθεί η τάση φυγής του εθνικού στόλου, και υπόκεινται ακόμα στους αυστηρούς περιορισμούς του κράτους σχετικά με την ιδιοκτησία, τη διαχείριση, την επάνδρωση και τη λειτουργία, αλλά αυτοί οι κανόνες δεν είναι τόσο αυστηροί όσο στο αρχικό παραδοσιακό νηολόγιο.

Οι χώρες που έχουν αυτά τα νηολόγια είναι οι ακόλουθες: Δανία, Γαλλία, Λουξεμβούργο, Φιλανδία, Γερμανία, Ισπανία, Πορτογαλία, Μεγάλη Βρετανία, Ολλανδία και Νορβηγία.

3.6 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕ ΝΑΥΛΩΣΗ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η διαφορετική αυτή περίπτωση της νηολόγησης έχει εμφανιστεί τα τελευταία χρόνια, καθώς εδώ, το πλοίο έχει το δικαίωμα να νηολογηθεί σε κάποια χώρα, και παράλληλα να υψώσει σημαία ενός δεύτερου κράτους για ορισμένο χρονικό διάστημα.

³⁸ Βλάχος Γ., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' Έκδοση, 2007

Αυτή η πρακτική προέκυψε όταν εμφανίστηκε η ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat charter), όπου ένα πλοίο, ενώ ήταν νηολογημένο στη χώρα Α, ναυλώνεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα από ναυλωτές της χώρα Β, οι οποίοι στη διάρκεια της ναύλωσης που έχουν, διαχειρίζονται το πλοίο σύμφωνα με τη σημαία της χώρας Β. Όταν συμβαίνει αυτό, αναστέλλεται η κύρια νηολόγηση της χώρας Α και επανέρχεται με το πέρας της ναύλωσης³⁹.

Η επιλογή αυτού του είδους νηολογίου παρέχει πολλά πλεονεκτήματα στους πλοιοκτήτες. Μερικά από αυτά είναι τα εξής:

- Μπορούν να απασχολούν πληρώματα χαμηλού κόστους από τη χώρα της δεύτερης σημαίας.
- Έχουν τη δυνατότητα να εκπαιδεύσουν τους ναυτικούς αυτούς.
- Συμμετέχουν στη διαφύλαξη φορτίων ή επιδοτήσεις.
- Αυξάνουν το στόλο της δεύτερης σημαίας χωρίς κάποιο κόστος υποδομής.
- Αποκτούν τεχνογνωσία.

3.7 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

3.7.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ

Χρησιμοποιώντας τον όρο «ταξινόμηση» ενός πλοίου σε κλάση, εννοούμε ότι ο νηογνώμονας πιστοποιεί ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός και τα λοιπά μέρη του συγκεκριμένου πλοίου πληρούν τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία έχει ταξινομηθεί. Επιπλέον με τον όρο αυτόν, εννοείται ότι με συνεχείς ελέγχους, επιθεωρήσεις και παρατηρήσεις, ο νηογνώμονας επιβεβαιώνει ότι το πλοίο εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις για την κλάση αυτή.⁴⁰

Η κατάταξη των πλοίων υφίσταται για να προστατεύει τη ζωή στη θάλασσα, δηλαδή αυτούς που ταξιδεύουν (πλήρωμα ή επιβάτες), αλλά και τα περιουσιακά στοιχεία στη θάλασσα, δηλαδή το πλοίο, το φορτίο, ή τις αποσκευές, αλλά και όλα όσα ανήκουν σε κάποιον τρίτο που έχει έμπρακτο δικαίωμα, όπως είναι ο ασφαλιστής, ο ναυλωτής, ή ο πράκτορας κλπ.

³⁹ Γουλιέλμος Α.Μ., Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 1996

⁴⁰ Ασημομύτη, Ι., Νηογνώμονες Επιθεωρήσεις, Πειραιάς

3.8 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΝΟΜΗ ΚΛΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Στην περίπτωση που ένα πλοίο στοχεύει στη ταξινόμηση σε κλάση (classification), υποβάλλεται από τους αρμόδιους, αίτηση σε συγκεκριμένο έντυπο προς το νηογνώμονα. Ο επιθεωρητής εισέρχεται στο πλοίο ώστε να λάβει όλες τις πληροφορίες που του είναι απαραίτητες, ενώ ο αιτών είναι υποχρεωμένος να του δώσει και τις πληροφορίες με πλήρεις λεπτομέρειες, αλλά και την οφειλή των εξόδων των διαδικασιών. Ο νηογνώμονας παρακολουθεί και επιθεωρεί το πλοίο από το πρώτο κιόλας στάδιο της κατασκευής του.

Στα σχέδια της ναυπήγησης και κατασκευής του πλοίου, καταγράφονται όλες οι πληροφορίες της ταυτότητας (όπως αυτές αναφέρονται στο παραπάνω κεφάλαιο), οι οποίες εγκρίνονται πριν την έναρξη της κατασκευής του.

Μετά την ταξινόμηση, ο Νηογνώμονας χορηγεί στο πλοίο πιστοποιητικό κλάσεως (certificate of class).

Είναι όμως δυνατό ένα πλοίο να χάσει την κλάση στην οποία έχει ταξινομηθεί, στην περίπτωση που σταματήσει να τηρεί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις της κλάσης αυτής ή όταν δεν συμμορφώνεται σε υποδείξεις των επιθεωρητών (surveyors) μετά από επιθεώρηση.

3.8. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ο Αγγλικός Νηογνώμονας Lloyd's Register of Shipping, καταγράφει όλα τα ταξινομημένα πλοία στο βιβλίο που εκδίδει, το βιβλίο του Νηογνώμονα. Σε αυτό περιλαμβάνονται δύο τόμοι (A-L και M-Z) και έχει την ακόλουθη μορφή⁴¹:

Στήλη 1

Η στήλη αυτή περιλαμβάνει:

- Τον αριθμό ταυτότητας (identity No)
- Το σήμα της κλήσεως (call sign)
- Τον επίσημο αριθμό της καταγραφής του πλοίου (official number of the ship's register)
- Τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας (navigational aids)

⁴¹ Βλάχος Γ., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' Έκδοση, 2007

Στήλη 2

Η δεύτερη στήλη περιλαμβάνει:

- Το όνομα του πλοίου (vessel's name)
- Τη σημαία του πλοίου
- Το όνομα του πλοιοκτήτη
- Το λιμάνι νηολόγησης

Στήλη 3

Η τρίτη στήλη περιλαμβάνει:

- Την ολική χωρητικότητα του πλοίου (gross tonnage)
- Την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου (net tonnage)
- Το νεκρό βάρος του στη θερινή γραμμή φόρτωσης (dead weight)

Στήλη 4

Η τέταρτη στήλη περιλαμβάνει:

- Τα στοιχεία ταξινόμησης
- Την αναφορά της τελευταίας πενταετούς επιθεώρησης

Στήλη 5

Η πέμπτη στήλη περιλαμβάνει:

- Τη ναυπηγό εταιρεία
- Την ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας
- Τις διαστάσεις και τις τυχόν υπερκατασκευές
- Τα διάφορα τμήματα του σκελετού του πλοίου που συνδέονται μεταξύ τους με καρφιά ή συγκόλληση.

Στήλη 6

Η έκτη στήλη περιλαμβάνει:

- Το είδος του πλοίου
- Τη χωρητικότητά του σε φορτίο
- Τα μέσα χειρισμού του φορτίου

Στήλη 7

Η έβδομη στήλη περιλαμβάνει:

- Τα στοιχεία για τις μηχανές του πλοίου
- Τα στοιχεία για την ισχύ του πλοίου
- Τα στοιχεία για τα βοηθητικά μηχανήματα του πλοίου
- Τα στοιχεία για τη ταχύτητα του πλοίου

3.9 ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ ΚΛΑΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Για να αποδειχτεί η συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις των Κανονισμών, ο εκάστοτε νηογνώμονας έχει κάποια σύμβολα, τα οποία αποδίδονται σε συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

Υπάρχουν δηλαδή κάποια επιπρόσθετα κριτήρια που προσφέρει ο νηογνώμονας, τα οποία είναι στην κρίση του πλοιοκτήτη αν θα τα επιλέξει, καθώς αυτά αποδεικνύουν ότι αυτός συμμορφώνεται με επιπλέον απαιτήσεις πέρα από τις ήδη υπάρχουσες της κλάσης.

Έτσι λοιπόν ο εκάστοτε νηογνώμονας, αποδίδει τα classification notations στο πλοίο σύμφωνα με τις προδιαγραφές του, τον τύπο του, και τις υπηρεσίες που αυτό παρέχει.

Με τον τρόπο αυτό, κάθε πλοίο καταγράφεται στο βιβλίο εγγραφών της κλάσης με κάποιες συγκεκριμένες σημειώσεις (classification notations), οι οποίες αναφέρονται και στο πιστοποιητικό κλάσης του πλοίου.

Κάποιοι από τους τύπους των classification notations, είναι οι παρακάτω⁴²:

- Κύριο σύμβολο κλάσης (main class symbol): υποδηλώνει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τους Κανονισμούς σχετικά με την κατασκευή του.
- Σημειώσεις κατασκευής (construction marks): προσδιορίζουν τη διαδικασία σύμφωνα με την οποία το πλοίο και ο εξοπλισμός του πλοίου επιθεωρήθηκαν για την πρωταρχική απόδοση της κλάσης στο πλοίο.
- Σημειώσεις εργασίας (service notations): προσδιορίζουν τον τύπο και τις υπηρεσίες που παρέχει το πλοίο.
- Σημειώσεις πλοήγησης (navigation notations): κάποιες κλάσεις προσδιορίζουν μια περιορισμένη περιοχή πλοήγησης, όπως για παράδειγμα παράκτια και προστατευόμενα ύδατα, ή περιβαλλοντικές συνθήκες που αναφορικά με συγκεκριμένους τύπους πλοίων.
- Γεωγραφικές σημειώσεις (geographic notations).

3.9.1 ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ

- ✓ Ο σταυρός της Μάλτας +⁴³

Ο σταυρός της Μάλτας δηλώνει σε όλους τους νηογνώμονες που τον χρησιμοποιούν, ότι το πλοίο και οι μηχανές του έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς του νηογνώμονα. Φανερώνει επίσης ότι:

1. Ο νηογνώμονας έχει επιθεωρήσει και έχει εγκρίνει τα κατασκευαστικά σχέδια του πλοίου και των μηχανών του, τα σχέδια των σωληνώσεων και του ηλεκτρικού εξοπλισμού των λεβήτων, των βοηθητικών μηχανών, και τέλος τα σχέδια των βασικών εξαρτημάτων.
2. Ο επιθεωρητής ήταν παρόν στις δοκιμές του υλικού κατασκευής του πλοίου, και το έκρινε κατάλληλο.
3. Το πλοίο κατασκευάστηκε με τον τρόπο που υπέδειξε ο νηογνώμονας.

⁴² Καναβού Κ.Σ., Το εθνικό και διεθνές θεσμικό πλαίσιο της αξιοπλοΐας των πλοίων, 2012

⁴³ Ασημομύτη, Ι., Νηογνώμονες Επιθεωρήσεις

4. Η κατασκευή των μηχανών έγινε υπό την εποπτεία του νηογνώμονα.
5. Ο επιθεωρητής εξέτασε τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για τη κατασκευή του πλοίου, τις εργασίες που έγιναν στο πλοίο, καθώς και τις τελικές δοκιμές σε συνθήκες εργασίας.

3.9.2 ΤΑ ΣΥΜΒΟΛΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Τα σύμβολα κατάταξης των κυριότερων Νηογνομόνων είναι τα ακόλουθα:

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

100 A1 (κλάση 100 A 1)

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

100 A1 tankers (κλάση 100 A1 δεξαμενόπλοια)

Σε αυτή την κλάση συμπεριλαμβάνονται όλα τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες αργού πετρελαίου.

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

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

Το σύμβολο 100A δηλώνει ότι το πλοίο έχει κατασκευαστεί εφαρμόζοντας πλήρως τους κανονισμούς. Ο αριθμός 1 δηλώνει την επίσης καλή κατάσταση και του εξοπλισμού του πλοίου. Ο σταυρός (+) μπροστά από το 100 A1 δηλώνει ότι οι επιθεωρητές των Lloyd's ήταν παρόντες και παρακολούθουσαν το πλοίο όταν αυτό κατασκευάστηκε. Σε περίπτωση που το πλοίο δεν ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των επιθεωρητών, χαρακτηρίζεται με το σύμβολο που δείχνει ότι δεν εφαρμόζονται πλήρως οι κανονισμοί, δηλαδή το σύμβολο, 95 A1.

✓ **Bureau Veritas (B.V.)**

Συμβολισμός: + 1 3/3 L. I. I.

Τα πλοία χαρακτηρίζονται ως κατηγορίας I ή κατηγορίας II δηλώνοντας αν συμμορφώνονται πλήρως με τους κανονισμούς ή όχι. Τα σύμβολα 3/3 και 5/6 δείχνουν τις διαβαθμίσεις καλής κατάστασης του πλοίου. Επιπλέον χρησιμοποιούνται και οι αριθμοί από το 1 έως το 3 που δείχνουν την κατάσταση που βρίσκονται τα ξύλινα μέρη και ο εξοπλισμός του πλοίου⁴⁴. Οι συμβολισμοί είναι οι εξής:

1 -δηλώνει πλοίο πλήρους αντοχής

3/3- δηλώνει πλοίο πρώτης τάξεως σχετικά με την απόδοσή του

L- (Long Tours)-δηλώνει ποντοπόρο σε όλη τη θάλασσα

I- δηλώνει την κατάσταση που βρίσκονται τα ξύλινα μέρη του πλοίου

I-δηλώνει την κατάσταση που βρίσκονται οι ιστοί, οι κεραίες, οι λέμβοι, οι άγκυρες κλπ. του πλοίου⁴⁵

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

Ο συμβολισμός +A1 δηλώνει ένδειξη ανώτατης κλάσης, δίνεται σε όλα τα πλοία και ακολουθείται από την περιγραφή του ειδικού προορισμού. Ο σταυρός έχει την ίδια σημασία με αυτή στον Lloyd's. Το γράμμα «E» εντός κύκλου, μετά τον αριθμό 1, δείχνει ότι οι άγκυρες και γενικά ο εξοπλισμός του πλοίου έχουν ελεγχθεί και συμφωνούν με τους κανόνες του νηογνώμονα.

Ο συμβολισμός + A.M.S. σημαίνει ότι οι μηχανές κατασκευάστηκαν σύμφωνα με την εποπτεία και με τους κανονισμούς του νηογνώμονα.

✓ **Det Norske Veritas (N.V.)**

Ο συμβολισμός +1 A I. αποτελεί τον ανώτατο χαρακτηρισμό για τα πλοία και τον εξοπλισμό τους.

Ο συμβολισμός +M. V. αποτελεί τον ανώτατο χαρακτηρισμό για τις μηχανές του πλοίου.

Ο συμβολισμός +K. V. αποτελεί τον ανώτατο χαρακτηρισμό για τους λέβητες.

⁴⁴Βλάχος Γ., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' Έκδοση, 2007

⁴⁵ Ασημομύτη, Ι., Νηογνώμονες Επιθεωρήσεις

Ο σταυρός της Μάλτας έχει την ίδια σημασία με αυτή στον Lloyd's.

Ο συμβολισμός I A. δηλώνει ότι η ποιότητα και η ισχύς του πλοίου συμφωνούν με τους κανόνες του νηογνώμονα.

Ο συμβολισμός I. δηλώνει ότι ο εξοπλισμός του πλοίου συμφωνεί με τους κανόνες του νηογνώμονα.

Τα πλοία με μικρές αποκλίσεις από τους κανονισμούς χαρακτηρίζονται με τους συμβολισμούς: 1.A2 ή 2.A2 ή A1 ή A2. Όταν όμως πάνω από το σταυρό υπάρχει τελεία, δηλώνεται ότι κάποιος άλλος νηογνώμονας παρακολούθησε το πλοίο κατά τη διάρκεια της ναυπήγησής του.

✓ **Germanischer Lloyd (G.L.)**⁴⁶

Οι χαρακτηρισμοί είναι 100 A4 ή 90 A3.

Οι αριθμοί 100 και 90 δηλώνουν το βαθμό της αντοχής και της συντήρησης του πλοίου.

Οι αριθμοί 3 και 4 δηλώνουν κάθε πόσα χρόνια πρέπει να διεξάγονται επιθεωρήσεις.

3.10 ΣΤΑΔΙΑ-ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ-ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΚΛΑΣΗΣ

Ένα πλοίο κατατάσσεται σε κλάση όταν ολοκληρωθούν με επιτυχία η επιθεώρηση και τα σχέδια κατά τη διάρκεια της κατασκευής του, όπου και εξακριβώνεται ότι όλες οι διαδικασίες πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή των κανονισμών της κλάσης.

Η κάθε κλάση έχει συγκεκριμένες επιθεωρήσεις, οι οποίες δείχνουν τη συμμόρφωση του πλοίου, του εξοπλισμού του πλοίου και των μηχανημάτων του, με τους κανονισμούς.

Οι επιθεωρήσεις είναι συχνές και ενδιάμεσα από αυτές, το πλοίο πρέπει να διατηρείται σε καλή κατάσταση. Την ευθύνη της διατήρησης αυτής έχει ο πλοιοκτήτης. Εάν οι προϋποθέσεις

⁴⁶ Βλάχος Γ., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' Έκδοση, 2007

για τη διατήρηση της κλάσης δεν τηρούνται τότε υπάρχει κίνδυνος αναστολής ή και κατάργησης της κλάσης. Επιπλέον μπορεί να αναθεωρηθεί με διαφορετική βαθμολογία.

Παρακάτω αναλύονται πιο συγκεκριμένα τα στάδια της κλάσης.

3.10.1 ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Η κλάση δίνεται στο πλοίο όταν έχουν ολοκληρωθεί οι απαραίτητες επιθεωρήσεις και το πλοίο λειτουργεί σωστά σύμφωνα με τους κανονισμούς. Πιο συγκεκριμένα, η κλάση ανατίθεται στις περιπτώσεις όπου:

- Όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή του πλοίου με την επίβλεψη των απαραίτητων επιθεωρήσεων.
- Όταν ολοκληρωθεί μια ικανοποιητική επιθεώρηση σε όλο το πλοίο, που διεξάγεται στα πλαίσια της συμφωνίας μεταξύ των μελών του IACS, σχετικά με τη μεταβίβαση της κλάσης.
- Όταν ολοκληρωθεί ικανοποιητικά μια ειδική επιθεώρηση σε ένα πλοίο, το οποίο είτε δεν είναι ταξινομημένο σε νηογνώμονα-μέλος του IACS, είτε δεν είναι γενικότερα ταξινομημένο σε κλάση.

Αναλυτικότερες αναφορές για τις επιθεωρήσεις παρατίθενται στο επόμενο κεφάλαιο.

3.10.2 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Στην περίπτωση που το πλοίο ανήκει ήδη σε κάποια κλάση, τότε υπόκειται σε επιθεωρήσεις με σκοπό να διατηρήσει την κλάση στην οποία βρίσκεται.

Ο βαθμός των επιθεωρήσεων εξαρτάται από την κατάσταση στην οποία βρίσκονται το πλοίο, οι μηχανές και ο εξοπλισμός του. Γενικότερα πραγματοποιούνται πολλές επιθεωρήσεις, κυρίως όμως αν ο επιθεωρητής ενημερωθεί από τον πλοιοκτήτη για ζημιές ή απώλειες, και ο επιθεωρητής δεν είναι σίγουρος για την κατάσταση του πλοίου, τότε διενεργούνται επιπλέον επιθεωρήσεις, μέχρι να διαλευκανθεί η ποιότητα του πλοίου αυτού.

3.10.3 ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Η κλάση του πλοίου μπορεί να ανασταλεί με δύο τρόπους.

Ο ένας τρόπος είναι να ανασταλεί αυτόματα όταν προκύψουν οι εξής περιστάσεις:

1. Όταν ένα πλοίο δε λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανόνων.
2. Όταν ο ιδιοκτήτης του πλοίου, ενώ έχει εντοπίσει απώλειες ή ζημιές, δεν θέτει έγκαιρα το πλοίο προς επιθεώρηση.
3. Όταν επιδιορθώσεις, επισκευές ή συζητήσεις που γίνονται για το πλοίο, διενεργούνται χωρίς να παρίσταται ο νηογνώμονας ή χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του επιθεωρητή.
4. Όταν το πλοίο ξεκινάει την πλεύση στη θάλασσα ενώ υπερβαίνει το ανώτατο όριο φόρτωσης.
5. Όταν δεν διεξάγεται την ημερομηνία που έχει οριστεί, η ειδική επιθεώρηση για την ανανέωση της κλάσης του πλοίου.
6. Όταν δεν έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι την ημερομηνία που προβλέπεται, η ετήσια ή ενδιάμεση επιθεώρηση.

Η δεύτερη περίπτωση αναστολής της κλάσης γίνεται με την απόφαση του νηογνώμονα. Η απόφαση του νηογνώμονα για αναστολή συμβαίνει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. Όταν η κλάση θεωρεί ότι τα ελαττώματα του πλοίου είναι τόσο σημαντικά, ώστε να μην είναι σε θέση να διατηρήσει την κλάση αυτή.
2. Όταν ο πλοιοκτήτης αποτυγχάνει να υποβάλει το πλοίο σε επιθεώρηση σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις που θέτει η κλάση.

Η ανάκληση της κλάσης παραμένει σε ισχύ μέχρι τη στιγμή που τα ελαττώματα θα επιδιορθωθούν και η κλάση θα αποκατασταθεί ή μέχρι τη στιγμή της ολικής κατάργησης της κλάσης. Επιπλέον, ο νηογνώμονας μπορεί να απαιτήσει επιπρόσθετες επιθεωρήσεις, εάν η κατάσταση του πλοίου το απαιτεί.

3.10.4 ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Ο νηογνώμονας έχει τη δυνατότητα να αποσύρει την κλάση του πλοίου στην περίπτωση που:

1. Το πλοίο υποστεί ολική απώλεια.
2. Η αίτηση γίνει από τον πλοιοκτήτη.
3. Υπάρχει αναστολή της κλάσης για περισσότερο από έξι μήνες.
4. Υπάρχει δήλωση για κατασκευαστική απώλεια του πλοίου.
5. Ο πλοιοκτήτης ανακοινώσει ότι το πλοίο σταματά να εμπορεύεται.
6. Το πλοίο οδεύει προς διάλυση.

Όταν η απόσυρση της κλάσης του πλοίου πραγματοποιηθεί, τότε ο νηογνώμονας είναι υποχρεωμένος να ενημερώσει την αρχή της σημαίας, τον πλοιοκτήτη μέσω γραπτής ειδοποίησης και τους ασφαλιστές. Τέλος, δημοσιεύει την πληροφορία και διαγράφει το πλοίο από το Βιβλίο του Νηογνώμονα. Εάν οι ανάδοχοι το ζητήσουν, διαθέτει τις πληροφορίες σε αυτούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Όπως έχει αναφερθεί και στα προηγούμενα κεφάλαια, περί της δράσης των νηογνώμωνων, για να δοθούν από τους νηογνώμονες τα απαραίτητα πιστοποιητικά, τα οποία υποδηλώνουν ότι το πλοίο που έχει ελεγχθεί, συμμορφώνεται με τους κανόνες και κανονισμούς που απαιτούνται από την κλάση, και τελικά να λάβει τα απαραίτητα πιστοποιητικά, το πλοίο δέχεται σε όλη τη διάρκεια της ύπαρξής του, κάποιες επιθεωρήσεις.

Επιθεωρήσεις στα πλοία, δεν πραγματοποιούνται μόνο από τους νηογνώμονες, αλλά και από άλλους οργανισμούς ή άλλα μέρη, ανάλογα με το περιεχόμενο του ελέγχου που πρόκειται να διενεργηθεί, τον επιθεωρητή, τον τόπο διεξαγωγής της επιθεώρησης, αλλά και ανάλογα με το σημείο στο οποίο πρόκειται να δοθεί βαρύτητα προς ανάλυση.

Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται με σκοπό:

- Να διερευνηθεί η κατάσταση του πλοίου, του εξοπλισμού, των μηχανών του.
- Να επιβεβαιωθεί ότι το πλοίο καλύπτει τους κανονισμούς για τη συντήρησή του και τη σωστή λειτουργική του κατάσταση.
- Να εξακριβωθεί η κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίο, για ασφαλιστικούς λόγους και λόγους ζημιών ή ελλείψεων.
- Να ελεγχθούν το φορτίο και τα μέσα φορτοεκφόρτωσής του.
- Να ελεγχθεί για προληπτικούς λόγους.
- Να ελεγχθεί για λόγους πιστοποίησης και απονομής κλάσης.
- Να ελεγχθεί αν το πλοίο πληροί τις προϋποθέσεις για τη διατήρηση της κλάσης στην οποία είναι ταξινομημένο.
- Να ελεγχθεί αν ο πλοιοκτήτης έχει εφαρμόσει τους κανονισμούς που απαιτούνται.

Για όλους αυτούς τους λόγους και για άλλους που θα παρατεθούν στη συνέχεια, οι επιθεωρήσεις είναι ένα από τα σημαντικότερα, αν όχι το σημαντικότερο, κομμάτι στη διάρκεια της ζωής ενός πλοίου.

Το πεδίο των ναυτιλιακών επιθεωρήσεων απαρτίζεται από την ταξινόμηση της σχέσης μεταξύ των κανονισμών και των φορέων. Τα είδη των επιθεωρήσεων διακρίνονται σύμφωνα με τα μέρη που τις πραγματοποιούν. Συγκεκριμένα οι επιθεωρήσεις χωρίζονται ως εξής:

- Σχετικά με τις απαιτήσεις της σημαίας
- Σχετικά με τις επιθεωρήσεις των ασφαλιστικών φορέων
- Σχετικά με τις απαιτήσεις του πλοιοκτήτη
- Σχετικά με τους κανονισμούς των νηογνώμωνων, θέμα που θα εξεταστεί στο παρόν κεφάλαιο.

4.2 Η ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Επιθεωρήσεις στα πλοία από τους νηογνώμονες, πραγματοποιούνται με σκοπό να διαπιστωθεί αν το πλοίο ανταποκρίνεται στις διατάξεις της νομοθεσίας, τόσο της εσωτερικής όσο και της διεθνούς, και έτσι να λάβει το πλοίο όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά, τα οποία το καθιστούν αξιόπλοο. Σε περίπτωση που το πλοίο πληροί τις προϋποθέσεις αυτές, εκδίδονται τα αντίστοιχα πιστοποιητικά για κάθε τομέα που έχει επιθεωρηθεί. Οι επιθεωρήσεις των νηογνώμωνων διακρίνονται ως εξής⁴⁷:

1. Στην Αρχική Επιθεώρηση
2. Στις Τακτικές ή Περιοδικές Επιθεωρήσεις
3. Στις Έκτακτες Επιθεωρήσεις

Οι επιθεωρήσεις των νηογνώμωνων χωρίζονται επιπλέον σε αυτές που αφορούν τη διατήρηση της κλάσης των πλοίων και σε αυτές που αφορούν μεμονωμένα τα τμήματα του πλοίου.

Για τη διατήρηση της κλάσης του πλοίου πραγματοποιούνται οι παρακάτω επιθεωρήσεις⁴⁸:

- Οι Περιοδικές Επιθεωρήσεις
- Οι Ετήσιες Επιθεωρήσεις και οι Επιθεωρήσεις Δεξαμενισμού
- Οι Επιθεωρήσεις λόγω Ζημιάς ή Μετατροπών
- Οι Ειδικές Περιοδικές Επιθεωρήσεις

⁴⁷ Μυλωνόπουλος Δημ. Ν., Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, 1999

⁴⁸ Ασημομύτη, Ι., Νηογνώμονες Επιθεωρήσεις

Για τις επιθεωρήσεις των τμημάτων του πλοίου πραγματοποιούνται οι παρακάτω επιθεωρήσεις:

- Οι Επιθεωρήσεις Πυθμένα
- Οι Επιθεωρήσεις Μηχανών
- Οι Επιθεωρήσεις Λεβήτων
- Οι Επιθεωρήσεις Ηλεκτρικού Εξοπλισμού
- Οι Επιθεωρήσεις Συστήματος Πηδαλιουχίας
- Οι Επιθεωρήσεις Ελικοφόρου Άξονα
- Οι Επιθεωρήσεις Χώρων Ψυγμένου Φορτίου
- Οι Επιθεωρήσεις Εμπορευματοκιβωτίων Ψυγείων
- Οι Επιθεωρήσεις Συστημάτων Πυρόσβεσης
- Οι Επιθεωρήσεις Αυτοματοποιημένων Πλοίων
- Οι Επιθεωρήσεις Εξαρτισμού Φορτώσεως
- Οι Επιθεωρήσεις και Διατήρηση Πιστοποιητικού Εξαρτισμού Ασφάλειας Φορτηγού Πλοίου
- Οι Επιθεωρήσεις και Διατήρηση Πιστοποιητικού Ραδιοτηλεγραφίας
- Οι Επιθεωρήσεις Ελασμάτων

4.3 Η ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Η αρχική ή γενική επιθεώρηση είναι η σημαντικότερη επιθεώρηση που λαμβάνει χώρα σε κάθε πλοίο, πριν αυτό τεθεί σε λειτουργία, καθώς σε αυτή τίθενται όλα τα μέρη του πλοίου, σε λεπτομερή επιθεώρηση για να διαπιστωθεί αν τηρούνται οι νομοθεσίες.

Η ταξινόμηση νεότευκτων πλοίων είναι μια εκτενής διαδικασία με επιθεωρήσεις, που καλύπτουν όλα τα στάδια της κατασκευής του πλοίου. Για το λόγο αυτό, οι προαναφερθείσες νομοθεσίες περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή των μερών του πλοίου, όπως είναι για παράδειγμα, οι λέβητες, οι μηχανές, τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, και γενικότερα περιλαμβάνουν αναφορές για ολόκληρη την κατασκευή του πλοίου. Όπως αναφέρεται και στην παρακάτω νομοθεσία, η αρχική αυτή

επιθεώρηση περιλαμβάνει όλους τους τομείς των πλοίων, το μηχανολογικό, τον ηλεκτρολογικό, το ναυπηγικό και άλλους⁴⁹.

Συγκεκριμένα,

«1. Προς διαπίστωση της κατά το προηγούμενο άρθρον απαιτούμενης ικανότητας ενεργείται γενική επιθεώρησης από των κάτωθι απόψεων:

α) Ναυπηγικής

β) Μηχανολογικής

γ) Ηλεκτρολογικής

δ) Ναυτιλιακής

ε) Τηλεπικοινωνιακής

στ) Υγειονομικής και

ζ) Εν γένει ασφαλείας πλοίου και επιβαινόντων.

2. Δια κανονισμών τιθεμένων δια Π. Διαταγμάτων, εκδιδόμενων δε προτάσει του Υπουργού, μετά γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, καθορίζονται εν λεπτομερεία τα των εν τη προηγουμένη παραγράφω επιθεωρήσεων, τηρουμένων κατά την έκδοσιν αυτών και των διατάξεων της εκάστοτε ισχύουσας διεθνούς συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση»⁵⁰.

Όταν ξεκινήσει η κατασκευή του πλοίου και πιστοποιηθεί ότι όλα τα υλικά, τα εξαρτήματα και ο εξαρτισμός έχουν εγκριθεί σωστά, θα γίνεται διεξαγωγή τακτικών επιθεωρήσεων κατά τη διαδικασία κατασκευής. Η διαδικασία ταξινόμησης του νεότευκτου πλοίου έχει πλέον ολοκληρωθεί, όταν πραγματοποιηθούν όλες οι επιθεωρήσεις από την έγκριση των σχεδίων μέχρι και τις δοκιμές του πλοίου στη θάλασσα.

⁴⁹ Μυλωνόπουλος Δημ. Ν., Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, 1999

⁵⁰ Άρθρο: 32

Ημ/νία Ισχύος: 03.04.1974

Περιγραφή όρου θησαυρού: Ασφάλεια Πλοίων

Τίτλος Άρθρου: Γενική επιθεώρηση πλοίων

Έχουν εκδοθεί τα ΠΔ 364/1988 (ΦΕΚ Α' 159) και ΠΔ 103/1993 (ΦΕΚ Α' 47)

Όταν ένα πλοίο επιθεωρηθεί και τα αποτελέσματα της επιθεώρησης αυτής, ικανοποιούν τον επιθεωρητή, εξετάζεται η ταξινόμηση του πλοίου.

Εφόσον εγκριθεί, εκδίδεται ένα πιστοποιητικό κλάσης ή εγγραφής της εγκατάστασης και το πλοίο εντάσσεται στον εκάστοτε νηογνώμονα. Με αυτή την εγγραφή στην Εταιρεία, εξασφαλίζεται ότι το πλοίο αναγνωρίζεται από τα λιμάνια και τις αρμόδιες υπηρεσίες σημαίας κράτους σε ολόκληρο τον κόσμο, καθώς και από ασφαλιστές παγκοσμίως⁵¹.

4.4 ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Οι περιοδικές ή τακτικές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα και γίνονται με σκοπό να επιβεβαιώσουν ότι το πλοίο εξακολουθεί να πληροί τις προϋποθέσεις με τις οποίες κρίθηκε αξιόπλοο, και έτσι να διατηρήσει την κλάση του. Τα χρονικά διαστήματα διεκπεραίωσής της έχουν αλλάξει από το παρελθόν⁵², καθώς οι νηογνώμονες είναι υποχρεωμένοι να συμβαδίζουν με τις νέες αλλαγές στις διατάξεις του IMO και της SOLAS. Έτσι οι νηογνώμονες θα εξασφαλίζουν τις προδιαγραφές των πλοίων, με τέτοιο τρόπο ώστε να μην υπάρχει ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, αλλά και να διατηρεί την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και πλέον διενεργούνται με τον εξής τρόπο.

Το κάθε πλοίο, αφού περάσει από την αρχική επιθεώρηση που αναφέρθηκε παραπάνω και λάβει το πιστοποιητικό ταξινόμησης σε κλάση, έχοντας ως σημείο εκκίνησης είτε την ημερομηνία κατασκευής είτε την ημερομηνία ταξινόμησης, ξεκινά να υποβάλλεται σε έναν πενταετή κύκλο επιθεωρήσεων, εκ των οποίων διενεργείται μία επιθεώρηση σε κάθε ετήσια επέτειο από την ημερομηνία αυτή. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το υποβαλλόμενο παράδειγμα, πρέπει να ακολουθείται η παρακάτω σειρά του κύκλου επιθεωρήσεων:

Λαμβάνοντας ως σημείο εκκίνησης την 25/11/1991 για την ημερομηνία κατασκευής ή την ημερομηνία ταξινόμησης, τότε ο κύκλος επιθεωρήσεων πραγματοποιείται ως εξής⁵³:

25/11/1991 με χρονικό όριο +/- 3 μήνες: Η Πρώτη Ετήσια Επιθεώρηση

25/11/1992 με χρονικό όριο +/- 3 μήνες: Η Δεύτερη Ετήσια Επιθεώρηση

⁵¹ Ανασύρθηκε από: http://www.classnk.com/hp/pdf/publications/Publications_image/introduction_to_nk_g.pdf

⁵² Μυλωνόπουλος Δημ. Ν., Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, 1999

⁵³ Βλάχος Γ., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' Έκδοση, 2007

25/11/1992 με χρονικό όριο +/- 9 μήνες: Η Ενδιάμεση Επιθεώρηση

25/11/1993 με χρονικό όριο +/- 3 μήνες: Η Τρίτη Ετήσια Επιθεώρηση

25/11/1994 με χρονικό όριο +/- 3 μήνες: Η Τέταρτη Ετήσια Επιθεώρηση

25/11/1995 με χρονικό όριο -15 μήνες: Η Ειδική Επιθεώρηση

4.4.1 ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Η πρώτη ετήσια επιθεώρηση των νηογνομόνων, είναι αυτή που γίνεται μόλις ολοκληρωθεί το πρώτο έτος από την ημερομηνία κατασκευής ή την ημερομηνία ταξινόμησης του πλοίου σε κλάση. Η επιθεώρηση αυτή, πρέπει να πραγματοποιείται εντός ενός εξάμηνου διαστήματος επιθεώρησης, δηλαδή εντός περιόδου τριών μηνών πριν ή μετά από την επέτειο της ημερομηνίας κατασκευής ή της ημερομηνίας ταξινόμησης του πλοίου σε κλάση. Αποτελεί έναν οπτικό έλεγχο των μερών του πλοίου.

Η δεύτερη ετήσια επιθεώρηση, πραγματοποιείται στη δεύτερη επέτειο μετά την ημερομηνία κατασκευής ή την ημερομηνία ταξινόμησης του πλοίου σε κλάση, και εργασίες της διενεργούνται με την ίδια ευελιξία που πραγματοποιούνται και οι εργασίες της πρώτης ετήσιας περιόδου.

Στη συνέχεια η τρίτη ετήσια επιθεώρηση, έχει τον ίδιο οπτικό έλεγχο με τις παραπάνω επιθεωρήσεις, έχει την ίδια χρονική ευελιξία διεκπεραίωσης των εργασιών, αλλά λαμβάνει χώρα στην τρίτη επέτειο κατασκευής ή ταξινόμησης του πλοίου.

Τέλος, η τέταρτη ετήσια επιθεώρηση, προσαρμόζεται στα χαρακτηριστικά στοιχεία που έχουν οι υπόλοιπες τρεις ετήσιες επιθεωρήσεις, με μοναδική διαφορά το γεγονός ότι πραγματοποιείται στη τέταρτη επέτειο από την ημερομηνία κατασκευής ή την ημερομηνία ταξινόμησης του πλοίου σε κλάση.

4.4.2 Η ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Η Ενδιάμεση Επιθεώρηση πραγματοποιείται περίπου μετά τα δύομισι χρόνια από την ημερομηνία κατασκευής ή την ημερομηνία ταξινόμησης του πλοίου σε κλάση, δηλαδή αμέσως μετά τη δεύτερη ετήσια επιθεώρηση. Σκοπός της ενδιάμεσης επιθεώρησης είναι η εκτενέστερη εξέταση και ο έλεγχος των μερών του υποβαλλόμενου πλοίου και έτσι δεν περιορίζεται στον οπτικό έλεγχο, όπως πράττουν οι ετήσιες επιθεωρήσεις. Επιπλέον περιλαμβάνει κάποιες ειδικές μετρήσεις, ενώ κάποιες φορές απαιτείται και ο δεξαμενισμός του πλοίου για να επιβεβαιωθεί ότι η κατάσταση του πλοίου αυτού, συνεχίζει να βαδίζει και να συμμορφώνεται σύμφωνα με τους κανονισμούς, με τους οποίους έλαβε αρχικά την κλάση. Τέλος, η διεκπεραίωση των εργασιών της επιθεώρησης αυτής, μπορεί να πραγματοποιηθεί εννέα μήνες πριν ή μετά την ημερομηνία που έχει οριστεί.

4.4.3 Η ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Η ειδική επιθεώρηση, είναι η επιθεώρηση που πραγματοποιείται στην πέμπτη επέτειο από την ημερομηνία κατασκευής ή την ημερομηνία ταξινόμησης του πλοίου σε κλάση. Οι Ειδικές Επιθεωρήσεις αντικαθιστούν την πέμπτη ετήσια επιθεώρηση και είναι οι πιο ολοκληρωμένες επιθεωρήσεις ταξινόμησης, καθώς καλύπτουν σχεδόν όλες τις περιοχές του πλοίου. Περιλαμβάνει ειδικές μετρήσεις⁵⁴, δοκιμές, ακριβείς ελέγχους. Εφόσον ένα πλοίο περάσει επιτυχώς μια ειδική επιθεώρηση, η πιστοποίησή του ανανεώνεται για επιπλέον πέντε χρόνια.

Η Ειδική επιθεώρηση περιλαμβάνει επίσης την επιθεώρηση δεξαμενισμού⁵⁵, για να διασφαλιστεί ότι το κάτω μέρος του πλοίου δεν παρουσιάζει ζημιές. Το πλοίο πρέπει να υποβάλλεται σε Επιθεώρηση Δεξαμενισμού (dry dock) κάθε 36 μήνες. Συνήθως διεξάγεται ταυτόχρονα με την Ειδική Επιθεώρηση ή την Ενδιάμεση Επιθεώρηση. Τα πλοία που πληρούν ορισμένες απαιτήσεις μπορεί να υποβληθούν σε υποθαλάσσιο έλεγχο αντί για Επιθεώρηση Δεξαμενισμού. Ο χρόνος και η τοποθεσία της διεξαγωγής της επιθεώρησης δεξαμενισμού εναπόκεινται στη διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη/διαχειριστή.

⁵⁴ Η ειδική επιθεώρηση ενδέχεται να θεωρείται ισάξια με την ενδιάμεση επιθεώρηση καθώς περιλαμβάνει λεπτομερείς ελέγχους και ειδικές μετρήσεις.

⁵⁵ Ανασύρθηκε από: http://www.classnk.com/hp/pdf/publications/Publications_image/introduction_to_nk_g.pdf

4.5 ΟΙ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Οι έκτακτες επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται όταν, από διάφορες ενδείξεις κριθεί απαραίτητη η διενέργεια της επιθεώρησης αυτής, ή όταν συμβεί κάποια ζημιά στο πλοίο, η οποία επηρεάζει την αξιοπλοΐα του⁵⁶. Σε περίπτωση που συμβεί ζημιά ή βλάβη, επιθεωρείται το συγκεκριμένο μέρος του πλοίου ή ο τομέας, ή και παραπάνω μέρη ή τομείς σε περίπτωση που ο επιθεωρητής το θεωρήσει σημαντικό να γίνει, ώστε να προσδιοριστεί η έκταση της ζημιάς και η επίδρασή της στην ασφάλεια και την αξιοπλοΐα. Όταν το πλοίο επισκευαστεί, είναι απαραίτητο στη συνέχεια να επιθεωρηθεί, ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι επισκευές έχουν διεξαχθεί σωστά.

4.6 Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΥΘΜΕΝΑ (BOTTOM SURVEY)

Η επιθεώρηση διεξάγεται όταν το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση:

1. Η πρώτη περίπτωση: κατάσταση δεξαμενισμού dry-docking survey
2. Η δεύτερη περίπτωση: κατάσταση πλεύσης in-water survey

Υπάρχει περίπτωση η επιθεώρηση στο νερό να γίνει αποδεκτή αντί της επιθεώρησης σε δεξαμενισμό. Αυτή η περίπτωση εξαρτάται από την ηλικία, τον τύπο, αλλά και την προϋστορία του πλοίου. Η επιθεώρηση πυθμένα είναι η εξέταση του εξωτερικού μέρους του πλοίου και του εξοπλισμού του ή των εξαρτημάτων του, ενώ ελέγχεται δύο φορές μέσα στην πενταετή περίοδο του πιστοποιητικού της κλάσης. Η μια από τις δυο αυτές επιθεωρήσεις συμπίπτει με την ειδική επιθεώρηση. Για τα πλοία που βρίσκονται σε ηλικία άνω των 15 ετών, η ενδιάμεση επιθεώρηση (bottom docking survey) πραγματοποιείται μέσα σε δεξαμενή.

⁵⁶ Μυλωνόπουλος Δημ. Ν., Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, 1999

4.7 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΛΕΒΗΤΑ (BOILER SURVEY)

Στην επιθεώρηση λέβητα, ελέγχονται οι ατμολέβητες, οι υπερθερμαντήρες και οι εξοικονομητές ενέργειας. Οι λέβητες επιθεωρούνται δύο φορές σε περίοδο πέντε ετών. Για το σκοπό αυτό, οι λέβητες θα πρέπει να είναι κατάλληλα προετοιμασμένοι για εξέταση, όπως και η επιφάνειά τους με την αφαίρεση της μόνωσης.

4.8 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΞΟΝΑ ΕΛΙΚΑΣ (TAILSHAFT SURVEY)

Η επιθεώρηση του άξονα της έλικας είναι ο έλεγχος των προπελών του πλοίου. Υπάρχουν τρεις τύποι τέτοιων επιθεωρήσεων:

1. Πλήρης επιθεώρηση (complete survey)
2. Τροποποιημένη επιθεώρηση (modified survey)
3. Μερική επιθεώρηση (partial survey)

Η συχνότητα με την οποία οι προπέλες του πλοίου πρέπει να υπόκεινται σε έρευνα, εξαρτάται από τον τύπο και το σχεδιασμό της έλικας.

4.9 ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (PORT STATE CONTROL)

Ο ρόλος του κρατικού ελέγχου λιμένων είναι κυρίως συμπληρωματικός στις επιθεωρήσεις που κάνουν οι νηογνώμονες και οι ασφαλιστές των φορτίων. Η πρώτη προσπάθεια για να υπάρξει συστηματικός έλεγχος των πλοίων, υπεγράφη από 15 Ναυτιλιακές Αρχές Ευρωπαϊκών Κρατών, ένα Μνημόνιο Συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων, το 1982 στο Παρίσι, το γνωστό ParisMOU (Memorandum of Understanding on Port State Control)⁵⁷.

Είναι η επιθεώρηση των ξένων πλοίων στους εθνικούς λιμένες για να επιβεβαιωθεί ότι η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των

⁵⁷ Βλάχος Γ., Ναυτιλιακή Οικονομία, 2011

διεθνών κανονισμών και ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες αυτούς.

Πολλές από τις πιο σημαντικές τεχνικές συμβάσεις του ΙΜΟ περιέχουν διατάξεις για τα πλοία που πρέπει να επιθεωρηθούν όταν επισκέπτονται ξένα λιμάνια, για να διασφαλιστεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις του ΙΜΟ⁵⁸.

⁵⁸ Ανασύρθηκε από: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Το έργο των νηογνώμωνων όπως διακρίνεται από τα προαναφερθέντα είναι τεράστιο και σημαντικότατο, και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο αριθμός τους αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου, ανά τον κόσμο. Παρακάτω αναφέρονται με περισσότερες πληροφορίες οι σημαντικότεροι νηογνώμονες παγκοσμίως, με ιδιαίτερη αναφορά στον Ελληνικό Νηογνώμονα, ως μελέτη περίπτωσης.

5.1 Ο ΑΓΓΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – LLOYDS REGISTER OF SHIPPING (L.R.S.)⁵⁹

Αναφέρθηκε παραπάνω η δημιουργία του νηογνώμονα αυτού, καθώς αυτός ήταν η αιτία της ύπαρξης νηογνώμωνων μέσω της ιδέας του Edward Lloyd's, για τη δημιουργία ενός μητρώου πλοίων και ενός αρχείου πληροφοριών για την κατασκευή και την αξιοπλοΐα των πλοίων.

Οι κανόνες Αγγλικού Νηογνώμονα για τα πλοία, διέπουν πρότυπα ασφάλειας και λειτουργίας για τα εμπορικά, στρατιωτικά και ιδιωτικά πλοία. Συγκεκριμένα, τα θέματα με τα οποία ασχολούνται είναι τα εξής:

- Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του πλοίου.
- Οι διαρθρωτικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου.
- Η λειτουργία και η συντήρηση των κύριων και βοηθητικών μηχανών του πλοίου και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης και ελέγχου.

Τα εμπορικά, πολεμικά, και τα ειδικού σκοπού πλοία, καλύπτονται από ειδικές εκδόσεις κανόνων του νηογνώμονα. Αν ένα πλοίο πληροί τις λιγότερες από τις απαιτήσεις του Κανονισμού του Αγγλικού Νηογνώμονα, τότε είναι δυσκολότερο για το πλοίο αυτό να αποκτήσει ασφάλιση από το συγκεκριμένο νηογνώμονα. Επιπλέον, αν ένα πλοίο δρα αντίθετα με τους κανονισμούς αυτούς και δεν διατηρεί τις ελάχιστες απαιτήσεις που

⁵⁹ Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν σχετικά με τον Αγγλικό Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα του: <http://www.lr.org/>

ορίζονται από την εταιρεία, τότε η κλάση μπορεί να αποσυρθεί από το πλοίο αυτό. Παρά ταύτα ο LLOYD'S REGISTER μπορεί να δικαιολογήσει κάποιες συμπεριφορές σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Όλες οι αλλαγές που διενεργούνται στο πλοίο ή στα μέρη αυτού, απαιτούν την έγκριση του νηογνώμονα.

Μια ομάδα επιθεωρητών του Lloyd Register επιθεωρεί σε τακτική βάση τα πλοία.

5.2 Ο ΓΑΛΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – BUREAU VERITAS⁶⁰

Στη συνέχεια αναφέρεται ο γαλλικός νηογνώμονας Bureau Veritas. Ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1828 στο Αμβέρσα από τους ασφαλιστές Alexandre Delehaye και Louis van den Broek, και τον μεσίτη ασφαλίσεων, Auguste Morel. Το όνομα «Bureau Veritas» εκδόθηκε το 1829 και το έμβλημα για την Αλήθεια υιοθετήθηκε ως έμβλημα της εταιρείας.

Ο πρωταρχικός στόχος της ίδρυσής του, ήταν ο έλεγχος και η παροχή έγκυρων πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση των πλοίων και του εξοπλισμού τους σε όλο τον κόσμο, σε ασφαλιστές ναυτιλιακών εταιριών.

Στις αρχές του 20ου αιώνα, ο Bureau Veritas απέκτησε νέες δραστηριότητες, όπως η επιθεώρηση των μεταλλικών εξαρτημάτων και εξοπλισμού για τον τομέα των σιδηροδρόμων. Αργότερα, το Bureau Veritas επεκτάθηκε σε άλλες δραστηριότητες, με σκοπό να δημιουργήσει ένα σύστημα ελέγχου για τα εμπορεύματα (εισαγόμενα και εξαγόμενα αγαθά), πριν αυτά αποσταλούν και να δημιουργήσει την πιστοποίηση της διαχείρισης της ποιότητας. Επιπλέον ασχολήθηκε με τα καταναλωτικά προϊόντα και εμπορεύματα.

Το χαρακτηριστικό που έκανε την εταιρία να ξεχωρίζει στον ανταγωνισμό ήταν η μεθοδολογία της.

Η εταιρεία εισήχθη στο χρηματιστήριο στο Χρηματιστήριο του Παρισιού (Paris Bourse) τον Οκτώβριο του 2007.

Ο οργανισμός Bureau Veritas περιλαμβάνει 8 παγκόσμιες επιχειρήσεις / κλάδους:

1. Ναυτιλία

⁶⁰ Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν σχετικά με τον Γαλλικό Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα του: <http://www.bureauveritas.com/>

- 2.Βιομηχανία
- 3.Κατασκευή
- 4.Υπηρεσία Επιθεώρησης & Ελέγχου
- 5.Πιστοποίηση
- 6.Εμπορεύματα
- 7.Καταναλωτικά Προϊόντα
- 8.Κυβερνητικές Υπηρεσίες και Διεθνούς Εμπορίου

5.3 Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ - AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS)⁶¹

Ένας εξίσου σημαντικός νηογνώμονας είναι ο αμερικανικός, «American Bureau of Shipping (ABS)», ο οποίος έχει ως αποστολή την προώθηση της ασφάλειας της ζωής, της ιδιοκτησίας και του φυσικού περιβάλλοντος, κυρίως μέσω της ανάπτυξης και της επαλήθευσης των προδιαγραφών για το σχεδιασμό, την κατασκευή και λειτουργική συντήρηση των εγκαταστάσεων που σχετίζονται με τη θάλασσα, ενώ βασική λειτουργία του είναι η παροχή των υπηρεσιών κατάταξης μέσα από την ανάπτυξη των προτύπων του, που ονομάζεται Κανονισμός ABS . Στο τέλος του 2012, ο ABS ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος οργανισμός κλάσης με το νηολογημένο στόλο του να φτάνει περίπου τα 12.000 εμπορικά πλοία και πολλές ναυτιλιακές εγκαταστάσεις.

Ο κανονισμός του αποτελεί τη βάση για την αξιολόγηση του σχεδιασμού και της κατασκευής των νέων πλοίων και την ακεραιότητα των υπάρχοντων πλοίων και θαλάσσιων κατασκευών.

⁶¹ American Bureau of Shipping Annual Review 2012

Ανασύρθηκε από:

<https://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Annual/2012AnnualReview>

American Bureau of Shipping Annual Review 2014

Ανασύρθηκε από: <http://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/publications/2015/AR2014.pdf>

Οι κανόνες του ABS απαιτούν να διενεργούνται περιοδικές έρευνες σε κάθε πλοίο που βρίσκεται σε κλάση, με σκοπό να εξακριβωθεί αν συντηρούνται σύμφωνα με τα πρότυπα ταξινόμησης. Οι έρευνες αυτές βασίζονται σε πενταετή κύκλο ετήσιων ερευνών. Η ενδιάμεση έρευνα ολοκληρώνεται μεταξύ του δεύτερου και του τρίτου έτους της πενταετούς περιόδου. Επιπλέον υπάρχει και μια ολοκληρωμένη ειδική έκθεση, συμπεριλαμβανομένου του δεξαμενισμού σε κάθε πέμπτη επέτειο από την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου.

Τέλος, ο Αμερικανικός Νηογνώμονας παρέχει και μπορεί να αποδείξει την πιστοποίηση, σύμφωνα με τα καθορισμένα εθνικά, διεθνή, και κλαδικά πρότυπα. Τονίζει ότι η ταξινόμηση απαιτεί περιοδικές έρευνες στο πλοίο, και επιβεβαιώνει ότι το αντικείμενο της πιστοποίησης είναι σύμφωνο με τα πρότυπα που ορίζονται σε καθορισμένο χρόνο.

5.4 Ο ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – DET NORRSKE VERITAS (DNV-GL)⁶²

Επόμενος νηογνώμονας προς ανάλυση είναι ο Νορβηγικός «Det Norske Veritas». Δημιουργήθηκε το 2013 ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης που πραγματοποιήθηκε μεταξύ των δύο μεγαλύτερων οργανισμών στον τομέα, του Det Norske Veritas της Νορβηγίας και του Germanischer Lloyd της Γερμανίας. Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας είναι ένας διεθνής οργανισμός πιστοποίησης και ταξινόμησης, ο οποίος εξειδικεύεται στην τεχνική αξιολόγηση, την έρευνα, και τη διαχείριση του κινδύνου.

Πριν την υλοποίηση της συγχώνευσης αυτής, τόσο ο DNV, όσο και ο GL είχαν αποκτήσει αρκετές εταιρείες, οι οποίες έχουν συμβάλει στην διεύρυνση της ικανότητας του νορβηγικού νηογνώμονα, να προσφέρει την εξειδίκευση σε διάφορους κλάδους. Η εξειδίκευση αυτή εμφανίζεται κυρίως στο πετρέλαιο και φυσικό αέριο, στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, στη ναυτιλία, την ηλεκτροδότηση, καθώς και τη διασφάλιση των επιχειρήσεων. Πέρα από την παροχή υπηρεσιών, ο Νορβηγικός Νηογνώμονας ασχολείται και επενδύει ευρέως στην έρευνα και την ανάπτυξη.

⁶² Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν σχετικά με τον Νορβηγικό Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα του: www.dnvgl.com

Η κύρια ενασχόληση του Νορβηγικού Νηογνώμονα είναι η ταξινόμηση, η διαχείριση κινδύνων, και η επαλήθευση. Ο νηογνώμονας παρέχει συμβουλευτική τεχνική για τη ναυτιλιακή βιομηχανία όσον αφορά στην ασφάλεια, τη βελτιωμένη απόδοση και την αποδοτικότητα των καυσίμων. Επιπλέον θέτει πρότυπα για τα πλοία και τις υπεράκτιες δομές, τα οποία ονομάζονται «DNV-GL RULES». Οι κανόνες αυτοί περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις με τις οποίες τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται. Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν την ασφάλεια, την αξιοπιστία και το περιβάλλον.

5.5 ΙΤΑΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – REGISTRO ITALIANO NAVALE (R.I.NA.)⁶³

Ο Ιταλικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε στη Γένοβα το 1861 με την επωνυμία «Registro Italiano Navale (R.I.NA.)», από το "Associazione della Mutua Assicurazione Marittima» (Mutual Marine Insurance Association). Οι λόγοι συγκρότησής του ήταν δύο. Ο πρώτος ήταν να καλύψει τους κινδύνους σχετικά με την απώλεια ή / και τη βλάβη του κύτους και τον εξοπλισμό των ιστιοφόρων, και ο δεύτερος η κάλυψη των αναγκών των ιταλικών επιχειρήσεων, οι οποίες εκμεταλλεύονταν τις θαλάσσιες μεταφορές. Ιδρύθηκε από τους διαχειριστές πλοίων και τους πλοιοκτήτες. Από την ίδρυσή του, ο Ιταλικός Νηογνώμονας έχει ένα μέσο στήριξης για την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες δραστηριοποιείται, και προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες αυτής της διαρκώς εξελισσόμενης διεθνούς οικονομίας έχει επεκτείνει το ρόλο του, διατηρώντας όμως μέχρι σήμερα τη βασική δομή του.

Ο Registro Italiano Navale παρέχει υπηρεσίες για τη διασφάλιση της ποιότητας και της πιστοποίησης για τα συστατικά εξαρτήματα πλοίου, συμπεριλαμβάνοντας τα σωστικά μέσα, τα μέσα πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, τον εξοπλισμό ασύρματης επικοινωνίας, την πλοήγηση, τα εξαρτήματα καταστρώματος, τα καλώδια, την πυροπροστασία, τις ρόδες και τις άγκυρες.

⁶³ Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν σχετικά με τον Ιταλικό Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα του: <http://www.rinagroup.org/>

Lloyd's, RINA, et al, Anchor Certification, HHP & SHHP Classification, and Type Approval.
Ανασύρθηκε από: <http://www.petersmith.net.nz/boat-anchors/classification.php>

5.6 Ο ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – GERMANISCHER LLOYD⁶⁴

Ο Germanischer Lloyd SE ήταν μια εταιρεία τεχνικών υπηρεσιών με έδρα το Αμβούργο. Η ομάδα αυτή είχε τη νομική μορφή της Societas Europaea (SE) και επεκτάθηκε σε πάνω από 200 σημεία σε περισσότερες από 80 χώρες του κόσμου.

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1867, έχει μακρά παράδοση ως νηογνώμονας, αλλά μέσω της αγοράς της βιομηχανικής δραστηριότητάς, έχει επεκταθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια.

Ο Όμιλος GL επικεντρώθηκε σε τρεις τομείς δραστηριότητας:

- Τομέας θαλάσσης (Germanischer Lloyd),
- Τομέας πετρελαίου και φυσικού αερίου (GL Noble Denton)
- Τομέας ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (GL Garrad Hassan sowie GL Renewables Certification)

Το 2013, οι δύο πρώην ανταγωνιστές, ο Νορβηγικός Νηογνώμονας Det Norske Veritas (DNV) και ο Γερμανικός Νηογνώμονας Germanischer Lloyd (GL), ένωσαν τις δυνάμεις τους και ίδρυσαν τον DNV - GL, όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο του Νορβηγικού Νηογνώμονα, παραπάνω.

5.7 Ο ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – NIPPON KAIJI KYOKAI (CLASSNK)⁶⁵

Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας, ο Nippon Kaiji Kyokai, πιο γνωστός ως ClassNK ή απλά NK, εκπονεί κανόνες σχετικά με τη διασφάλιση των πλοίων, των πληρωμάτων τους, της ανθρώπινης ζωής, τη διαφύλαξη της περιουσίας στη θάλασσα και την αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο ClassNK εδραιώθηκε ως ο μεγαλύτερος νηογνώμονας παγκοσμίως από άποψη συνολικής χωρητικότητας, αφού το 2012, τα πλοία που ήταν εγγεγραμμένα σε αυτόν, ανέρχονταν σε

⁶⁴ Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν σχετικά με τον Γερμανικό Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από την παρακάτω ιστοσελίδα: <https://www.dnvgl.com/>

⁶⁵ Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν σχετικά με τον Ιαπωνικό Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα του: <http://www.classnk.com/>

7.750, με συνολικά 197 εκατομμύρια τόνους. Αυτός ο αριθμός αντιστοιχεί σε περισσότερο από το 20% του παγκόσμιου εγγεγραμμένου εμπορικού στόλου.

Ο ClassNK παρέχει ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών επιθεώρησης, ελέγχου και συμβουλευτικής υποστήριξης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται εγκρίσεις υλικών και εξοπλισμού, επιθεωρήσεις ταξινόμησης και επιθεωρήσεις για λογαριασμό κυβερνήσεων, 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. Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται με σκοπό να διασφαλιστεί η ασφάλεια των πλοίων του νηολογίου του.

Ο ClassNK, διατηρώντας την αυτονομία του ως ανεξάρτητος, μη κερδοσκοπικός οργανισμός, προκειμένου να επιτύχει τους στόχους που έχει θέσει, παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, μέσω του άρτια καταρτισμένου προσωπικού του. Επιπλέον, διεξάγει τεχνολογική έρευνα και ανάπτυξη για τη θετική συμμετοχή στη ναυτική βιομηχανία, και αναπτύσσει σχετικούς κανόνες, σχετικές οδηγίες και διαδικασίες. Τέλος, διατηρεί και αναπτύσσει τις παγκόσμιες δραστηριότητές του, σύμφωνα με τις ανάγκες που έχουν οι πελάτες του.

5.8 Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING (RS)⁶⁶

Ο Ρωσικός Νηογνώμονας (RS), ιδρύθηκε στις 31 Δεκεμβρίου 1913. Από το 1969 ο RS αποτελεί μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS).

Ο RS διατηρεί το εσωτερικό σύστημα διαχείρισης ποιότητας, αναπτύσσοντάς το σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001 από το 1993. Το σύστημα διαχείρισης ποιότητας του RS είναι πιστοποιημένο, ενώ από το 1999, ο Ρωσικός Νηογνώμονας έχει αναγνωριστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και δρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 391/2009 και EN 17020.

Το εξειδικευμένο προσωπικό του RS και το παγκόσμιο δίκτυο γραφείων που έχει, του επιτρέπουν να προβεί σε άμεσες και αξιόπιστες υπηρεσίες σε όλο τον κόσμο. Οι υπηρεσίες αυτές συγκεκριμένα, είναι οι παρακάτω:

⁶⁶ Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν σχετικά με τον Ρωσικό Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα του: <http://www.rs-class.org/en/>

- Να σχεδιάζει τις τεχνικές αξιολόγησης, έρευνας και έκδοσης των εγγράφων, πιστοποιητικών και εκθέσεων για τα πλοία και τις υπεράκτιες εγκαταστάσεις.
- Να ερευνά αν οι απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων και η έκδοση σχετικών πιστοποιητικών και άλλων εγγράφων των κυβερνήσεων των κρατών – μερών, συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις.
- Να παρέχει πιστοποίηση για τα βιομηχανικά προϊόντα και τις διαδικασίες.
- Να παρέχει πιστοποίηση για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων, σχετικά με τη συμμόρφωσή τους με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης.
- Να συνεργάζεται με τις Ναυτικές και Λιμενικές Αρχές κατά τη διάρκεια του ελέγχου του λιμένα των πλοίων.

Κύριοι στόχοι του Ρωσικού Νηογνώμονα, είναι:

- ✓ Η παροχή ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.
- ✓ Η παροχή ασφαλούς πλοήγησης των πλοίων.
- ✓ Η ασφαλής μεταφορά των εμπορευμάτων δια θαλάσσης.
- ✓ Η προώθηση της προστασίας του περιβάλλοντος.

5.9 Ο ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ – CHINA CLASSIFICATION SOCIETY (CCS)⁶⁷

Ο Κινεζικός Νηογνώμονας, China Classification Society (CCS) ξεκίνησε το 1956 ως ένας μη κερδοσκοπικός φορέας στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, με έδρα το Πεκίνο. Έχει περίπου 4.100 υπαλλήλους και έχει καθιερώσει 80 γραφεία στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, σχηματίζοντας ένα παγκόσμιο δίκτυο εξυπηρέτησης. Ο CCS στόχο έχει:

1. Την εκτέλεση των επιθεωρήσεων για την κατάταξη πλοίου.
2. Την έρευνα για την πιστοποίηση.

⁶⁷ Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν σχετικά με τον Κινεζικό Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα του:

<http://www.ccs.org.cn/ccswzen/font/fontAction!moodleIndex.do?moodleId=297e62d739e7b92c0139ebcf090b0004>

3. Τη συμβολαιογραφική εξέταση των πλοίων συμπεριλαμβανομένων των υπεράκτιων εγκαταστάσεων και την εξέταση των εμπορευματοκιβωτίων και συναφών βιομηχανικών προϊόντων, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

Ο CCS είναι μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) και ένας από τους σημαντικότερους διεθνείς νηογνώμονες. Ο υψηλότερος συμβολισμός της τάξης του (class notation), έχει συμπεριληφθεί στις ρήτρες κατάταξης του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (ILU), ενώ πάνω από 34 διοικήσεις χωρών ή περιφερειών, τον έχουν επιλέξει ώστε να εκτελεί θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Είναι αναγνωρισμένος από τις Ηνωμένες Πολιτείες Ακτοφυλακής (USCG) και την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), γεγονός που καταδεικνύει το κύρος, τα προσόντα και τις ικανότητες της στη διεθνή κοινότητα.

Επιπλέον ο CCS, έχει διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στην εποπτεία των μεγάλων έργων μηχανικής γεφυρών, και την εποπτεία για την κατασκευή και εγκατάσταση των μεγάλων βαρέων φορτίων εξοπλισμού.

Τέλος, έχει ξεκινήσει την πιστοποίηση του συστήματος διαχείρισης, και έχει εγκριθεί για την πιστοποίησή του 25 διαφορετικές κατηγορίες προϊόντων σε περιοχές αναζήτησης για ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και σε περιοχές των μεταφορών και των υποδομών.

5.10 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

5.10.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας Α.Ε. ιδρύθηκε το 1919 και είναι η συνέχεια της "VERITAS HELLENIQUE ET REGLEMENTS DE CLASSIFICATION DES NAVIRES", η οποία ιδρύθηκε το 1870 από την "Banque Maritime Archange". Η Ελληνική Ναυτιλιακή Διοίκηση έχει αναγνωρίσει επίσημα τον Ελληνικό Νηογνώμονα από το 1919, τη χρονιά που ιδρύθηκε και τον έχει ενσωματώσει στο εθνικό σύστημα ναυτιλιακής υποδομής.

Στόχος του είναι, μέσα από τη διαρκή ανάπτυξη και τον έλεγχο των Κανόνων και των τεχνικών προδιαγραφών, να υπηρετεί τα συμφέροντα και τις ανάγκες του κοινού, καθώς και των πελατών του. Ασχολείται με την διασφάλιση της ασφάλειας της ζωής και της περιουσίας,

τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την πρόληψη της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος, και την συντήρηση της λειτουργίας των ναυτιλιακών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων.⁶⁸

Τον Μάιο του 1994, ο Οργανισμός εξέδωσε τους αναθεωρημένους Κανόνες και Κανονισμούς του, οι οποίοι ακολουθούν τις ενοποιημένες απαιτήσεις των ψηφισμάτων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO και της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS). Επιπλέον, έχει αναπτύξει, εφαρμόζει και συντηρεί ένα εσωτερικό σύστημα ποιότητας σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 9001, όπως έχει ερμηνευθεί από το QSCS της διεθνούς ένωσης νηογνώμωνων IACS.

Από τον Δεκέμβριο 2001 Ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει διαπιστευτεί:

- Κατά το πρότυπο ISO / IEC 17020, να πραγματοποιεί ελέγχους προϊόντων, ως Φορέας Ελέγχου Τύπου Α, όπως ορίζεται στα Πεδία Διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 59-3.
- Κατά το πρότυπο EN 45011, για την πιστοποίηση των προϊόντων, όπως ορίζεται στα Πεδία Διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 60-3.
- Κατά το πρότυπο ISO / IEC 17021, για την εκτέλεση των ελέγχων και πιστοποιήσεων Συστημάτων Διαχείρισης, όπως ορίζεται στα πεδία της διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 9-4, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης Α.Ε. (Ε.ΣΥ.Δ.).

5.10.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας ήρθε αντιμέτωπος με κάποια προβλήματα⁶⁹, τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα να υπάρξει διαταραχή και δυσλειτουργία στην εσωτερική του δομή και την υστεροφημία του ως αναξιόπιστος οργανισμός. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον είχε θέσει υπό αμφισβήτηση, λόγω κάποιων γεγονότων και άλλων ναυτικών ατυχημάτων που συνέβησαν και αφορούσαν πλοία που βρίσκονταν στην κλάση του. Έτσι ο Ελληνικός Νηογνώμονας στερήθηκε του δικαιώματος έκδοσης πιστοποιητικών αξιοπλοΐας για σκάφη με κοινοτική σημαία. Η εξέλιξη του Ελληνικού Νηογνώμονα ήταν αβέβαιη, και για αυτό τον λόγο αυτό οι περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρίες φρόντισαν εγκαίρως να αποσύρουν τα πλοία τους, παρά

⁶⁸ Τα στοιχεία για την ίδρυση του Ελληνικού Νηογνώμονα ανασύρθηκαν από: <http://www.hrs.gr/>

⁶⁹ Σαρρή Α., Νηογνώμονες: θεσμικό πλαίσιο, συγκριτική μελέτη λειτουργίας, Διπλωματική Εργασία, 2013

το επιπλέον κόστος, το οποίο εκτιμάται από 30 έως 50 χιλιάδες ευρώ ανά πλοίο, ανάλογα με την κατηγορία και το μέγεθός του, και να τα εντάξουν στην ευθύνη νηογνωμόνων που αναγνωρίζονταν από τη Διεθνή Ένωση Νηογνωμόνων (IACS).

Πιο συγκεκριμένα, οι αποφάσεις για τον Ελληνικό Νηογνώμονα ήταν οι εξής:

«Κατόπιν αιτήματος της Ελληνικής Αρχής η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χορήγησε με απόφασή της, κατ' αρχήν στις 22.04.1998, περιορισμένη αναγνώριση στον Ελληνικό Νηογνώμονα για την παροχή υπηρεσιών επιθεώρησης και έκδοσης πιστοποιητικών των πλοίων διάρκειας τριών (3) ετών, τα αποτελέσματα της οποίας περιορίζονταν στην Ελλάδα.

Μετά την λήξη της ανωτέρω αναγνώρισης και νέας αίτησης της Ελληνικής Αρχής χορηγήθηκε νέα περιορισμένη αναγνώριση για δεύτερη περίοδο τριών (03) ετών από την 13.12.2001.

Η αναγνώριση του Οργανισμού παρατάθηκε εκ νέου με Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την 03.08.2005 για τρίτη περίοδο, τριών (3) ετών. Τα αποτελέσματα της εν λόγω Απόφασης περιορίζονταν στην Ελλάδα και την Κύπρο, ενώ κατόπιν αίτησης της Μάλτας η αναγνώριση επεκτάθηκε και στην Μάλτα το 2006.

Η εν λόγω περιορισμένη αναγνώριση του Ελληνικού Νηογνώμονα έληξε την 03/08/2008. Κατόπιν σχετικής απόφασης της Επιτροπής COSS (23/02/2009), εγκρίθηκε η αριθμ.: E(2009) 2130/30.03.2009 Απόφαση της Ε. Επιτροπής για την παράταση της αναγνώρισης του Ε.Ν. επί 17μηνου, σύμφωνα με τους όρους που περιγράφονται στο Παράρτημα αυτής, η οποία έληξε την 30.08.2010.

Στα πλαίσια της ισχύουσας νομοθεσίας και της κοινοτικής αναγνώρισης συνάφθηκε η από 15.03.2004 διμερής συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Αρχής και του ΕΝ για την παροχή υπηρεσιών επιθεώρησης και πιστοποίησης των υπό Ελληνική σημαία πλοίων.

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

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

- Πιστοποιητικά κλάσης και κυβερνητικής πιστοποίησης που εκδόθηκαν ή θεωρήθηκαν μέχρι την 30.08.2010 εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης αυτών ή την ημερομηνία θεώρησής τους και πάντως όχι αργότερα από την 28.02.2011.
- Σε περιπτώσεις βλάβης/ ζημιάς πλοίου ο Ελληνικός Νηογνώμονας δύναται να διενεργεί τις αναγκαίες επιθεωρήσεις και να εκδίδει τα προβλεπόμενα βεβαιωτικά μόνο υπό την επίβλεψη της Ελληνικής Αρχής.
- Μετά τις 30/8/2010 ο Οργανισμός δεν έχει το δικαίωμα να εκδίδει νέα πιστοποιητικά πλοίων, σύμφωνα με την εθνική, διεθνή και κοινοτική νομοθεσία.

Τα εν λόγω μέτρα έχουν προσωρινό χαρακτήρα μέχρι τη λήψη οριστικής απόφασης από την Ε. Επιτροπή επί του αιτήματος χορήγησης αναγνώρισης στον Οργανισμό.»⁷⁰

Η Ελλάδα, αν και παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη, έχασε την αξιοπιστία της, αφού δεν έχει πλέον δικό της ενεργό και αξιόπιστο νηογνώμονα. Παρά τις τόσες προσπάθειες που κατέβαλε, δεν κατάφερε να δημιουργήσει κλίμα εμπιστοσύνης. Αυτό συμβαίνει, γιατί ένας διεθνώς αναγνωρισμένος νηογνώμονας πρέπει να πληροί, τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- ✓ Αποδεδειγμένη ικανότητα να εκδίδει τους δικούς του κανόνες ταξινόμησης σε κλάση, να τους αναπτύσσει, να τους διατηρεί, να τους εφαρμόζει και να τους αναβαθμίζει, καλύπτοντας όλα τα θέματα της διαδικασίας ταξινόμησης, τους κανονισμούς, την κατασκευή, τη σχεδίαση και τις επιθεωρήσεις.
- ✓ Αποδεδειγμένη ικανότητα να παρέχει εκθέσεις, οι οποίες έρχονται σε συμφωνία με τους κανόνες των νηογνωμόνων, για τα υπό ναυπήγηση πλοία, και εκθέσεις για περιοδικές επιθεωρήσεις για πλοία σε λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων επιθεωρήσεων που είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της σημαίας της χώρας.
- ✓ Επαρκή διεθνή κάλυψη από αποκλειστικούς επιθεωρητές, οι οποίοι σχετίζονται με το μέγεθος του προγράμματος παρακολούθησης ναυπήγησης του νηογνώμονα και με το μέγεθος του ταξινομημένου σε κλάση στόλου, ο οποίος βρίσκεται σε λειτουργία.

⁷⁰ Ανασύρθηκε από: <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=36258>

- ✓ Εκτεταμένη και πιστοποιημένη εμπειρία για την ανάλυση του σχεδίου κατασκευής πλοίων.

5.10.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας προσφέρει υπηρεσίες και εξυπηρετεί τη διεθνή ναυτιλιακή και βιομηχανική κοινότητα. Οι υπηρεσίες αυτές είναι οι ακόλουθες:

1. Επιθεωρεί και κατατάσσει όλους τους τύπους των πλοίων και των υπεράκτιων εγκαταστάσεων σε κλάση.
2. Έχει την εποπτεία και εγκρίνει τα σχέδια των νεότευκτων πλοίων και τις μετατροπές ή / και τροποποιήσεις τους, τα σχέδια των υπεράκτιων εγκαταστάσεων, των μηχανών και των βιομηχανικών εξαρτημάτων, των λεβήτων και των υλικών.
3. Επιθεωρεί και εγκρίνει τα σχετικά πιστοποιητικών για λογαριασμό 28 σημαιών κρατών.
4. Παρέχει Πιστοποίηση Διαχείρισης της Ασφάλειας διαχειριστριών εταιρειών, καθώς και των πλοίων τους, σε συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM.
5. Παρέχει Πιστοποίηση Συστημάτων Ποιότητας σύμφωνα με τα πρότυπα της σειράς ISO 9000.
6. Παρέχει Πιστοποίηση Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης σύμφωνα με το πρότυπο ISO 14001.
7. Δημοσιεύει και κωδικοποιεί τεχνικούς κανόνες και κανονισμούς.
8. Παρέχει Πιστοποίηση σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS).
9. Συμμετέχει σε πολλά ερευνητικά προγράμματα σε συνεργασία με ελληνικά και ξένα ιδρύματα.
10. Επιθεωρεί και πιστοποιεί πλοία και γραφεία πληρωμάτων σύμφωνα με την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006).

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει υπογράψει επίσημες συμφωνίες για την αμοιβαία εκπροσώπηση και ανταλλαγή τεχνολογίας, με τους σημαντικότερους διεθνείς νηογνώμονες.

Ενεργεί ως σύμβουλος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου σχετικά με τεχνικά θέματα και συμμετέχει ως μόνιμος τεχνικός σύμβουλος στην Ελληνική Αντιπροσωπεία του ΙΜΟ και σε άλλες κυβερνητικές αντιπροσωπεΐες.

Επιπλέον, ο Ελληνικός Νηογνώμονας εκπαιδεύει το τεχνικό προσωπικό του ανάλογα με τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή νομοθεσία και τη θαλάσσια τεχνολογία.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας τέλος, ασχολείται με τα παρακάτω θέματα⁷¹:

✓ Τομέας Μελετών και Μηχανολογικού

Ο τομέας μελετών και μηχανολογικού, στόχο έχει να αξιολογήσει όλα τα σχέδια και τις μελέτες, κάθε ναυπηγικής κατασκευής όπως πλοία, πλωτές δεξαμενές και πλωτούς προβλήτες, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές απαιτήσεις των ανεπτυγμένων Κανόνων και Κανονισμών, την Εθνική Νομοθεσία και τους κώδικες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

✓ Επίβλεψη & Πιστοποίηση Νέων Κατασκευών & Μετασκευών

Ο Οργανισμός διασφαλίζει τους πλοιοκτήτες παρέχοντας την ποιότητα και την γρήγορη ανταπόκριση που απαιτούνται, και προσφέρει αξιοπιστία στην αποτίμηση σχεδίου.

✓ Έγκριση τύπου

Είναι διαθέσιμες όλες οι απαραίτητες διαδικασίες σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών Τύπου.

✓ Έγκριση Υπηρεσιών Προμηθευτών

Προσφέρει έναν κατάλογο υπηρεσιών που παρέχει, οι οποίες συμμορφώνονται με τα πρότυπά του, προκειμένου να διασφαλιστεί η ποιότητα των υπηρεσιών του.

⁷¹ Οι τομείς με τους οποίους ασχολείται ο Ελληνικός Νηογνώμονας παρουσιάζονται στην επίσημη ιστοσελίδα του: <http://www.hrs.gr>

✓ Ένταξη στην κλάση

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας διασφαλίζει την ομαλή και αποτελεσματική κατάταξη των πλοίων στη κλάση του, μετά από αίτημα που υποβάλλει ο ιδιοκτήτης του πλοίου αυτού.

✓ Πιστοποιητικά Κυβερνητικά & Κλάσης

Προσφέρει υπηρεσίες ένταξης Κλάσης, με βάση τους Κανονισμούς και τις Διαδικασίες του, και διεξάγει τις απαιτούμενες επιθεωρήσεις για την διατήρηση της κλάσης στον Οργανισμό.

✓ Ανυψωτικά μηχανήματα

Έχει επιλεγεί ως αρμόδιος οργανισμός για να διενεργήσει όλες τις αναγκαίες επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση των Ανυψωτικών μηχανημάτων που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο περιβάλλον.

✓ Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης - ISM

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει αναλάβει όλες τις σχετικές υπηρεσίες για την πιστοποίηση των εταιρειών και των πλοίων τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (ISM) συμπεριλαμβάνοντας τις απαραίτητες επιθεωρήσεις.

✓ Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων & Λιμένων (Κώδικας ISPS)

Ο Ελληνικός Νηογνώμων είναι πλήρως εξουσιοδοτημένος από 21 Αρχές Σημειών ως «Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας (ΑΟΑ)», να διενεργεί τους ελέγχους που προβλέπονται και να εκδίδει πιστοποιητικά,

✓ Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC, 2006)

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας εκτελεί επιθεωρήσεις και εκδίδει πιστοποιητικά για την MLC 2006, ως Αναγνωρισμένος Οργανισμός που ενεργεί για λογαριασμό των Σημαιών. Κάθε πλοίο 500 GT και άνω, που συμμετέχει σε διεθνείς πλόες ή λειτουργεί από λιμένα ή μεταξύ δύο λιμένων ενός άλλου κράτους μέλους, πρέπει να πιστοποιηθεί σύμφωνα με την MLC 2006. Το πιστοποιητικό MLC 2006, τέλος, πρέπει να συνοδεύεται με την «Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (DMLC)».

5.10.4 ΑΝΑΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΝΕΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΝΑ

Μετά από όλα τα προαναφερθέντα γεγονότα που έπληξαν τη λειτουργία του και παρά τις διάφορες δυσκολίες και τα προβλήματα που αντιμετώπισε, ο Ελληνικός Νηογνώμονας κατόρθωσε να επιβιώσει, να αναπτυχθεί και να ανασυσταθεί. Απέκτησε εμπειρία, γνώση και εξειδίκευση στον τομέα της επιθεώρησης και κατάταξης των πλοίων. Η τύχη του άλλαξε ρότα και η ελπίδα για μια υγιή ανασύσταση επανήλθε.

Αν και μέχρι σήμερα, ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε δικαίωμα να εκδίδει πιστοποιητικά σε πλοία εθνικής νομοθεσίας, με σχετική υπουργική απόφαση, η οποία όμως θα έληγε μετά από τη διάρκεια 18 μηνών, πλέον, με βάση την Υπουργική Απόφαση 4113.297/01/2012-ΦΕΚ 334 Β της 14ης Φεβρουαρίου 2012, η οποία υπεγράφη μεταξύ του υπουργείου Ανάπτυξης και του Ελληνικού Νηογνώμονα, ο τελευταίος αποκτά το δικαίωμα να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις και να εκδίδει τα αντίστοιχα κυβερνητικά πιστοποιητικά, χωρίς περιορισμό, σε πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία και που εμπίπτουν στις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει τεράστια αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των Νηογνώμωνων, και συρρίκνωση της εγχώριας Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας, γεγονός που καθιστά δυσχερή τη θέση που έχουν οι μικρότεροι και μεσαίοι οργανισμοί, ιδιαίτερα όσον αφορά στον Τομέα των Νέων Κατασκευών και το τομέα της παρακολούθησης νέων κατασκευών και εκτεταμένων μετασκευών του Ελληνικού Νηογνώμονα.

Έτσι, η ύπαρξη εθνικού νηογνώμονα είναι ένα πολύ σημαντικό απόκτημα για την Ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία και για ολόκληρη τη χώρα. Δημιουργεί νέες σημαντικές παροχές υπηρεσιών στα ελληνικά πλοία και επιπλέον, δημιουργεί εξειδικευμένες θέσεις απασχόλησης.

Σήμερα έχουν βελτιωθεί οι συνθήκες για μια νέα συντονισμένη προσπάθεια ανάπτυξης της Ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας. Απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη αυτή, αποτελούν είναι η συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων και η εύστοχες και συντονισμένες αποφάσεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναλογιζόμενοι όλες τις πρακτικές και τις νομοθεσίες που είναι απαραίτητο να πληρούνται από ένα πλοίο, από τη στιγμή που ξεκινά ο σχεδιασμός για την κατασκευή του, αλλά και σε όλες τις φάσεις λειτουργίας του, σύμφωνα με τις πληροφορίες που αντλήθηκαν από την παρούσα εργασία, μπορούμε εύκολα πια να διακρίνουμε το έργο που παρέχουν οι νηογνώμονες στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ο ρόλος των νηογνωμόνων σε διεθνές και εθνικό επίπεδο είναι απίστευτα σημαντικός όσον αφορά τις διαδικασίες της πιστοποίησης του πλοίου. Οι διαδικασίες αυτές, αρχίζοντας από την κατασκευή του πλοίου, σκοπό έχουν να καταστήσουν ένα είναι πλοίο απόλυτα ασφαλές.

Οι νηογνώμονες ως ιδιωτικοί, μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, έχοντας ως στόχο να παρακολουθούν τα σχέδια ναυπήγησης του πλοίου, του εξοπλισμού, των μηχανών, των εξαρτημάτων και όλων των μερών του πλοίου, είναι ικανοί να κρίνουν σε ποιο βαθμό οι πλοιοκτήτες έχουν συμπεριλάβει στα σχέδια της ναυπήγησής, τους απαραίτητους κανονισμούς και τις απαραίτητες νομοθεσίες, σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να λειτουργεί ένα πλοίο.

Μπορεί η εμφάνισή τους να ξεκίνησε από ένα καφενείο στο Λονδίνο, όμως η εξέλιξή τους μέχρι σήμερα είναι τεράστια. Έχουν κατακλίσει με την παρουσία τους όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αφού βρίσκονται διασκορπισμένοι στις περισσότερες χώρες, οι οποίες έχουν έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Φυσικά δεν έχουν όλοι αυτοί οι νηογνώμονες το ίδιο κύρος και την ίδια συμπεριφορά, υπάρχουν όμως κάποιοι, οι οποίοι ξεχωρίζουν από το πλήθος και είναι γνωστότεροι στον κλάδο. Μερικοί από αυτούς αποδεικνύουν τα προσόντα και το βάρος που έχει η συμβολή τους στο ναυτιλιακό τομέα, με τη συμμετοχή τους στη Διεθνή Ένωση Νηογνωμόνων.

Η Ένωση αυτή είναι ο κυριότερος αντιπρόσωπος των μεγαλύτερων νηογνωμόνων παγκοσμίως. Η συμβολή της διεθνούς ένωσης στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στη ρύθμιση του ελέγχου μέσω μιας συλλογικής τεχνικής υποστήριξης, καθώς και την έρευνα και την ανάπτυξη, είναι πολύ σημαντική και ουσιαστική. Το βασικό χαρακτηριστικό της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων αφορά τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων και τα επίπεδα διατήρησης των καθαρών θαλασσών, από τον κίνδυνο ρύπανσης αυτών από τα πλοία.

Όπως διακρίνεται, για να υπάρξει η προαναφερθείσα ασφάλεια των πλοίων και η πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος, τα πλοία πρέπει να δρουν σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), λαμβάνοντας και τη Διεθνή Ένωση Νηογνομόνων ως σύμβουλο σε κάποια ζητήματα, έχει πάντοτε πρωταρχικό στόχο να εξετάζει και να εκδίδει κανονισμούς, οι οποίοι θα προστατεύουν τα θαλάσσια περιβάλλον και την ασφάλεια της ζωής στο περιβάλλον αυτό.

Για το λόγο αυτό εξέδωσε τον ISM Code, ο οποίος στοχεύει στη συνεχή βελτίωση της εκπαίδευσης του προσωπικού τόσο στη ξηρά όσο και στη θάλασσα, με σκοπό να είναι κατάλληλα προετοιμασμένο για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον μελετά την ανάπτυξη των μηχανισμών ασφαλείας για όλους τους κινδύνους, και τη διασφάλιση της ασφαλείας του πλοίου και του περιβάλλοντος εργασίας.

Σημαντική είναι βέβαια και η συμβολή που έχουν οι Διεθνείς Συμβάσεις στην προσπάθεια αυτή. Οι Συμβάσεις αυτές, αναλαμβάνοντας η κάθε μία ένα διαφορετικό στοιχείο του πλοίου, όλες μαζί καλύπτουν ένα πολύ βασικό κομμάτι της ασφαλείας του πλοίου. Το υπόλοιπο μέρος της ασφαλείας, είναι το κομμάτι της διεκπεραίωσης των Συμβάσεων αυτών, το οποίο ανήκει στους πλοιοκτήτες να το πράξουν και στους νηογνώμονες να το ελέγξουν.

Τα μέρη με τα οποία ασχολούνται οι Συμβάσεις αυτές, είναι:

Η Διεθνής Σύμβαση του 1966 που καλύπτει τις Γραμμές Φόρτωσης

Η Διεθνής Σύμβαση του 1973 που καλύπτει την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS), γνωστή ως MARPOL, και το Πρωτόκολλο 1978

Η Διεθνής Σύμβαση του 1974 που καλύπτει την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, γνωστή ως SOLAS, (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA) και το πρωτόκολλο 1978

Η Διεθνής Σύμβαση του 1978 που καλύπτει τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλάκων των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers -STCW)

Με τον τρόπο αυτό καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα για την ασφάλεια των ναυτικών ατυχημάτων, της πρόληψης της ρύπανσης και την ασφάλεια του πληρώματος.

Υπάρχουν όπως είναι λογικό διάφορα προβλήματα στο να εφαρμοστούν από της διάφορες εταιρίες οι κανονισμοί αυτοί, αλλά είναι απαραίτητο, καθώς έτσι μόνο θα διατηρηθεί η κλάση που έχει λάβει ένα πλοίο. Είναι δηλαδή υποχρεωμένοι οι πλοιοκτήτες, να σχεδιάζουν τα πλοία με τις συγκεκριμένες προδιαγραφές και να τις διατηρούν, αλλά και να κάνουν τις επιδιορθώσεις που απαιτούν οι νηογνώμονες όταν το κρίνουν απαραίτητο, ακολουθώντας πάντοτε τους κανονισμούς.

Στην περίπτωση που κάποια κατασκευή, επισκευή ή άλλη δράση, διεκπεραιωθεί χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του νηογνώμονα ή αντίθετα με τις προδιαγραφές, τότε υπάρχει κίνδυνος να καταργηθεί η κλάση του συγκεκριμένου πλοίου. Αυτός είναι και ο λόγος που η επιλογή του νηογνώμονα είναι πολύ σημαντική για τον πλοιοκτήτη, γιατί οι νηογνώμονες έχουν διαφορές μεταξύ τους, οι οποίες άλλοτε συμφέρουν τους πλοιοκτήτες και άλλοτε όχι.

Οι επιθεωρήσεις που γίνονται από τους νηογνώμονες, αποτελούν το βασικό κριτήριο για να λάβει, να διατηρήσει, ή να χάσει εντελώς την κλάση του ένα πλοίο. Εάν το πλοίο δε συμβαδίζει σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, τότε έρχεται σε κίνδυνο η ταξινόμησή του σε κλάση. Σε περιπτώσεις που υπάρχει κάποια ζημιά ή βλάβη ή σε περίπτωση που το επιθυμεί ο νηογνώμονας, τότε το πλοίο πρέπει να υποβληθεί και σε άλλες επιθεωρήσεις.

Ο κάθε νηογνώμονας επιθεωρεί το πλοίο που έχει αναλάβει για να εξακριβώσει αν αυτό συμμορφώνεται με τους κανόνες. Οι σημαντικότεροι νηογνώμονες που αναφέρθηκαν, εκφράζουν μέσα από τις δράσεις τους, το λόγο για τον οποίο είναι αναγνωρισμένοι διεθνώς.

Στην περίπτωση του Ελληνικού Νηογνώμονα, είδαμε πόσο σημαντικό είναι για μια χώρα με τόσο μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, να μην έχει έναν εξίσου δυνατό και αξιόπιστο νηογνώμονα. Για το λόγο αυτό, ξεπερνώντας τα προβλήματα που δημιούργησαν ανισορροπία στην εσωτερική του δομή και τη λειτουργία του, έβαλε πλώρη για μια νέα αρχή και μια νέα πορεία στην ελληνική ναυτιλία.

Όπως παρατηρούμε, το έργο των νηογνώμωνων είναι πολύ βασικό για να ξεκινήσει ένα πλοίο την πορεία του. Από τους νηογνώμονες εξαρτάται πως θα κυλήσει η λειτουργία του εκάστοτε πλοίου που έχουν υπό την εποπτεία τους και αν θα δημιουργήσει πρόβλημα στο πλήρωμα ή το θαλάσσιο περιβάλλον. Η συμβολή τους στη ναυτιλία και την ασφάλεια είναι τεράστια και ο στόχος του απόλυτα συγκροτημένος.

Αν όλοι οι πλοιοκτήτες, αφήνοντας κατά μέρος το οικονομικό κόστος που αναλογεί στο να υπακούν στους κανόνες και τους κανονισμούς, αναλάμβαναν την υποχρέωση που έχουν απέναντι στην εργασία και το περιβάλλον, τότε ο τομέας της ναυτιλίας θα ήταν ο θεμέλιος λίθος για μια παγκόσμια, ολοκληρωμένη και νομικά ορθή διεθνή μεταφορά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αθανασίου, Λ., (1999), *Έργο και Ευθύνη Νηογνομόνων*, Αθήνα, Εκδόσεις Σακκούλα
2. Ασημομούτη, Ι., *Νηογνώμονες Επιθεωρήσεις*, Πειραιάς, Εκδόσεις Ναυτικών και Τεχνικών Βιβλίων, Εμμ. Ν. Σταυριδάκης
3. Βλάχος, Γ. , (2011), *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης
4. Βλάχος, Γ.Π., (2007), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Β' Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης
5. Βλάχος Γ.Π , Γεωργαντόπουλος Ελ., (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, 2^η έκδοση, Πειραιάς, Εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς
6. Γκιζιάκης, Κ., Γουλιέλμος Α.Μ., (1997), *Έλεγχος Ποιότητας Στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση Και Στο Πλοίο*, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης
7. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.,(2006), *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης
8. Γουλιέλμος, Α., (2007), *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Β' Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης
9. Γουλιέλμος, Α.Μ., (1996), *Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Πειραιάς, Εκδόσεις J&J Hellas
10. Δελούκας , Ν., (1979), *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα , Εκδόσεις Σακκούλα
11. Έγγραφο με Αριθ.Πρωτ. 1428.ISM/16/95
Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
Διεύθυνση Εμπορικών Πλοίων, Τμήμα I.S.M.
12. Καναβού, Κ.Σ., (2012), *Το εθνικό και διεθνές θεσμικό πλαίσιο της αξιοπλοΐας των πλοίων*, Διπλωματική Εργασία, Πειραιάς, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
13. Καραβάς Κ., (1956), *Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, Τόμος Α', Θεσσαλονίκη
14. Μεταξάς, Β., (1988), *Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής*, Πειραιάς, Εκδόσεις Παπαζήσης
15. Μεταξάς, Β., (1985), *Η Οικονομική Των Σημαίων Ευκολίας*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήσης
16. Μυλωνόπουλος, Δημ. Ν., (1999), *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης

17. Παζαρζής, Μ., (2014), *Ναυτασφαλίσεις*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
18. Σαρρή, Α., (2013), *Νηογνώμονες: θεσμικό πλαίσιο, συγκριτική μελέτη λειτουργίας*, Διπλωματική Εργασία, Πειραιάς, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
19. ΦΕΚ Αρ. Φύλλου 157 ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 119
20. ΦΕΚ: Α 261 19731003 ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ 1973
21. ΦΕΚ Α' 159 ΠΔ 364/1988- ΦΕΚ Α' 47 ΠΔ 103/1993 Άρθρο: 32 Τίτλος Άρθρου: Γενική επιθεώρηση πλοίων

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. *American Bureau of Shipping Annual Review 2012*
Ανασύρθηκε από: <https://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Annual/2012AnnualReview>
2. *DNV GL Annual Report 2014*
Ανασύρθηκε από: <https://www.dnvgl.com/about/publications/annual-reports.html>
3. IACS LTD (2009), *Procedures Concerning Requirements For Memberships of IACS*
4. Lagoni Nicolai (2001): *The Liability of Classification Societies*, Berlin: Springer
5. Lloyd's Register of Shipping, *The ISM Code and ISP 9002, Guidelines for Ship Operators*, Publisher: Lloyd's Register of Shipping, 1995
6. Palmer, M., (1999), *LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING*
Ανασύρθηκε από: <http://www.mariners-l.co.uk/ResLloydsRegister.htm>
7. West T. (2000), *Outflagging and Second Ship Registers: Their Impact on manning and employment*, Λουξεμβούργο, Εκδόσεις. European Parliament

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. Ελληνικός Νηογνώμονας Α.Ε. (Ε.Ν.), (2010), Αναγνώριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή,
Ανασύρθηκε από: <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?pmbr=36258> Τελευταία Επίσκεψη: 12/10/2015
2. Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Πρόληψη Περιβαλλοντικής Ρύπανσης από Πλοία,
Ανασύρθηκε από: <http://www.nee.gr/downloads/94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>
Τελευταία Επίσκεψη: 03/10/2015
3. Τι είναι η γραμμής φόρτωσης plimsoll line και ποια είναι η σημασία της;
Ανασύρθηκε από: <http://www.e-nautilia.gr/ti-einai-h-grammh-fortwshs-plimsoll-line-kai-poia-h-shmasia-ths/>
Τελευταία Επίσκεψη: 27/09/2015
4. ABS and Affiliated Companies, Annual Review 2014,
Ανασύρθηκε από: <http://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/publications/2015/AR2014.pdf>
Τελευταία Επίσκεψη: 29/09/2015
5. American Bureau of shipping annual review 2014
Ανασύρθηκε από: <http://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/publications/2015/AR2014.pdf>
Τελευταία Επίσκεψη: 05/10/2015
6. China Classification Society (CCS) Τελευταία Επίσκεψη: 05/10/2015
Ανασύρθηκε από: <http://www.ccs.org.cn/ccswzen/font/fontAction!moudleIndex.do?moudleId=297e62d739e7b92c0139ebcf090b0004>
7. Hellenic Register of Shipping
Ανασύρθηκε από: <http://www.hrs.gr/>
Τελευταία Επίσκεψη: 05/10/2015
8. IMO, “Port State Control”,
Ανασύρθηκε από: <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/PortStateControl.aspx>
Τελευταία Επίσκεψη: 14/10/2015
9. IMO,(2014), ISM Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code

- Ανασύρθηκε από:
<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx> Τελευταία Επίσκεψη: 20/09/2015
10. IMO, (2010), International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
Ανασύρθηκε από:
[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) Τελευταία Επίσκεψη: 20/09/2015
11. IMO, (1980), International Convention for the Safety of the Life at Sea
Ανασύρθηκε από:
<https://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29,-1974.aspx>
Τελευταία Επίσκεψη: 20/09/2015
12. IMO, (1973), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships,
Ανασύρθηκε από:
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-%28MARPOL%29.aspx>
Τελευταία Επίσκεψη: 20/09/2015
13. Insurance Code Section 1920-1927,
Ανασύρθηκε από:
<http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/displaycode?section=ins&group=01001-02000&file=1920-1927> Τελευταία Επίσκεψη: 16/09/2015
14. Nippon Kaiji Kyokai.
Ανασύρθηκε από: <http://www.classnk.com/> Τελευταία Επίσκεψη
15. Registro Italiano Navale
Ανασύρθηκε από: <http://www.rinagroup.org/>
Τελευταία Επίσκεψη: 06/10/2015
16. R. Register of Shipping
Ανασύρθηκε από: <http://www.rs-class.org/en/>
Τελευταία Επίσκεψη: 06/10/2015
17. The United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)
Ανασύρθηκε από: <http://www.fao.org/fishery/topic/14839/en>
Τελευταία Επίσκεψη: 12/09/2015

18. United Nations Convention on the Law of the Sea,

Ανασύρθηκε

από:

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

Τελευταία Επίσκεψη: 12/09/2015

19. United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), 1982

Ανασύρθηκε από: <http://www.eoearth.org/view/article/156775/>

Τελευταία Επίσκεψη: 14/09/2015