**ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΚΤΗ**

**6.1 ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ - ΓΕΝΙΚΟ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Οι Νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι μη κυβερνητικοί τεχνικοί οργανισμοί ταξινόμησης πλοίων. Ως ιδιωτικοί μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί καταρτίζουν κανονισμούς ασφαλείας αναφορικά με τη ναυπήγηση των πλοίων και με τον εξοπλισμό τους κατατάσσοντας αυτά σε συγκεκριμένη κλάση (classification). Με ειδικούς επιθεωρητές (surveyors) τα παρακολουθούν σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, η αξιοπλοΐα ενός πλοίου είναι ευθύνη του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο. Εξαιτίας μιας ορισμένης έλλειψης τεχνικής υποδομής και εμπειρογνωμοσύνης, πολλά κράτη δεν είναι σε θέση να διενεργούν επαρκείς και τακτικές επιθεωρήσεις ούτως ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους ικανοποιούν τα απαιτούμενα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, όπως αυτά εκτίθενται σε διεθνείς συμβάσεις. Για το λόγο αυτό, τα κράτη μέλη έχουν μεταβιβάσει την ευθύνη στους νηογνώμονες. Οι νηογνώμονες είναι επιφορτισμένοι με την εποπτεία των πλοίων από τη ναυπήγησή τους έως τη διενέργεια περιοδικών επιθεωρήσεων στη συνέχεια.

Τα πιστοποιητικά που εκδίδουν οι Νηογνώμονες για ένα πλοίο είναι απαραίτητα για την ναύλωση, ασφάλιση και πώλησή του. Ο κάθε νηογνώμονας καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας, τόσο σχετικά με τη ναυπήγηση των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας τα πλοία σε κάποια συγκεκριμένη κλάση και τα παρακολουθεί σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους.

Εκτός από το πιστοποιητικό ταξινόμησης ή κλάσεως (certificate of class) οι Νηογνώμονες χορηγούν και άλλα πιστοποιητικά, όπως:

1. Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate)

2. Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)

3. Πιστοποιητικό αξιοπλοϊας (certificate of seaworthiness)

4. Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)

5. Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages) και άλλα πιο εξειδικευμένα.

Ιστορικά, οι Νηογνώμονες προώθησαν την συνεπή εφαρμογή προδιαγραφών και κανονισμών ναυπήγησης και συντήρησης των πλοίων απαραίτητων για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ο θεσμός των Νηογνωμόνων πρωτοεμφανίστηκε στο Λονδίνο τον 18ο αιώνα. Από τη δεκαετία του 1760 οι ασφαλιστές των Lloyd’s θέσπισαν κανονισμούς για την κατάταξη σε κλάσεις των τότε ξύλινων ιστιοφόρων πλοίων ενώ εντεταλμένοι επιθεωρητές εξέδιδαν πιστοποιητικά για την αξιοπλοϊα τους. Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα δημιουργήθηκαν οι Νηογνώμονες ως ξεχωριστοί Οργανισμοί που υπάρχουν μέχρι σήμερα, όπως ο Lloyd’s Register of Shipping στην Αγγλία, το Bureau Veritas στην Ολλανδία και Γαλλία, o Norske Veritas στην Νορβηγία, ο Germanischer Lloyd στη Γερμανία, o Registro Italiano στην Ιταλία, ο American Bureau of Shipping στις Η.Π.Α. και ο πρωτοπόρος «Αρχάγγελος» στην Ελλάδα.

Την 1η Ιανουαρίου 1870, ο πρώτος Ελληνικός Νηογνώμονας, ο «Αρχάγγελος», ξεκίνησε τη λειτουργία του. Εμπνευστής και δημιουργός του ήταν ο Ιωάννης Σκαλτσούνης, που το 1854 είχε εγκαθιδρύσει την ναυτασφαλιστική εταιρεία ο «Αρχάγγελος» στην Κεφαλονιά. Αυτή η εταιρεία από το 1870 έγινε μια μεγάλη πολυμετοχική εταιρεία που σύμφωνα με το καταστατικό της εξασκούσε τριπλή δραστηριότητα, ως Νηογνώμονας, Ναυτική Τράπεζα και Ναυτασφαλιστική Εταιρεία. Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείτο από σημαντικές προσωπικότητες της εποχής εκείνης.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι ο «Αρχάγγελος» είχε αναγνωριστεί από τους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς Νηογνώμονες και εξέδιδε πιστοποιητικά αναγκαία για τους ξένους ασφαλιστές. Εγκατέστησε πρακτορεία σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου και της Βορείου Ευρώπης και απέκτησε διεθνή χαρακτήρα ταξινομώντας και πλοία άλλων σημαιών πέραν της ελληνικής. Δυστυχώς κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1880, λόγω της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης των ιστιοφόρων και της μετάβασης στον ατμό, έκλεισε η ναυτική Τράπεζα και Ασφαλιστική Εταιρεία «Αρχάγγελος». Ο Νηογνώμονας με άλλη εταιρική μορφή συνέχισε μέχρι το 1895, ως Hellenic Veritas, οπότε χάνονται τα ίχνη του. Το 1919 επανασυστήθηκε ως Ελληνικός Νηογνώμων, Hellenic Register of Shipping, Ανώνυμη Εταιρία με έδρα τον Πειραιά. Από το 2010 αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα αξιοπιστίας και επιβίωσης. Στις αρχές της δεκαετίας του 2020, ελπιδοφόρα είναι η εμφάνιση και δραστηριοποίηση και άλλων ιδιωτικών φορέων στην Ελλάδα οι οποίοι επιθυμούν να αναλάβουν το ρόλο ενός αξιόπιστου νηογνώμονα με διεθνή αποδοχή.

Σήμερα μπορούμε να πούμε ότι θεσμός των Νηογνωμόνων ανταποκρίνεται στην ανάγκη συστηματικού ελέγχου των σχετικών κανόνων για την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων, όπως και για τη προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου δυναμικού στην εμπορική ναυτιλία. Οι νηογνώμονες είναι γνωστοί διεθνώς ως εταιρίες ταξινομήσεως ή κατατάξεως πλοίων. Είναι αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν όσο και από άλλα κράτη σύμφωνα με κριτήρια που αφορούν την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν, αλλά και με την φήμη την οποία κατάφεραν να αποκτήσουν.

Οι νηογνώμονες λειτουργούν υπό την διεύθυνση αντιπροσώπων, μέσα στους οποίους συγκαταλέγονται και οι πλοιοκτήτες. Επίσης, συμπεριλαμβάνονται ασφαλιστές, ναυλωτές και εκπρόσωποι κυβερνήσεων. Θέτουν τους κανονισμούς (regulations) βάση των οποίων ακολουθείται η διαδικασία (procedure) σχεδίασης και κατασκευής του σκάφους και των μηχανών. Παρέχουν ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών επιθεώρησης, ελέγχου και συμβουλευτικής υποστήριξης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται: επιθεωρήσεις ταξινόμησης και επιθεωρήσεις για λογαριασμό κυβερνήσεων, εγκρίσεις υλικών κατασκευής και εξοπλισμού, έλεγχοι και εγγραφή συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας, πιστοποίηση ποιότητας και συστημάτων διαχείρισης περιβαλλοντικής υγιεινής καθώς και υγιεινής της εργασίας και ασφάλειας, όπως προβλέπουν τα διεθνή πρότυπα. Εκδίδουν πιστοποιητικά κλάσης και αξιοπλοΐας μετά από επιθεώρηση των διάφορων τμημάτων του πλοίου σύμφωνα με όλους τους κανόνες. Παρακολουθούν τα πλοία που έχουν καταχωρηθεί σε αυτούς και εκδίδουν πιστοποιητικά διατήρησης της κλάσης μετά από τη διενέργεια έκτακτων επιθεωρήσεων. Επίσης, διατηρούν σχετικούς κανόνες, κατευθυντήριες οδηγίες και διαδικασίες και στατιστικά στοιχεία και διεξάγουν τεχνολογική έρευνα και ανάπτυξη ώστε να συμβάλλουν θετικά στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

**6.2 ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ**

Οι επιθεωρήσεις διακρίνονται σε περιοδικές και έκτακτες επιθεωρήσεις.

Οι περιοδικές ή αλλιώς τακτικές επιθεωρήσεις διακρίνονται στις παρακάτω υποκατηγορίες:

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

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

Γ. Η Ενδιάμεση Επιθεώρηση (Intermediate Survey) η οποία πραγματοποιείται κάθε 2,5 χρόνια με χρονικό περιθώριο 6 μήνες πριν ή 6 μήνες μετά την ημερομηνία της τελευταίας ενδιάμεσης επιθεώρησης. Γίνεται πιο ενδελεχής έλεγχος του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού. Περιλαμβάνει Επιθεώρηση Πυθμένα (Bottom/Docking Survey).

Οι έκτακτες επιθεωρήσεις διακρίνονται στις ακόλουθες υποκατηγορίες:

Α. Σε περίπτωση ατυχήματος.

Β. Σε περίπτωση μετασκευής ή πώλησης.

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

Οι Επιθεωρήσεις Ανανέωσης Κλάσης ή Ειδικής Επιθεώρησης εξαρτώνται από τα διαστήματα που ορίζει η εκάστοτε κλάση καθώς και από τις εκτιμήσεις των παχυμετρήσεων της ατσάλινης δομής. Στην περίπτωση που οι μετρήσεις δείξουν ότι είναι χαμηλότερες από τις απαιτήσεις της κλάσης τότε θα απαιτηθεί η ανανέωσή τους, μια από τις ακριβότερες διαδικασίες στην Επιθεώρηση Ανανέωσης Κλάσης. Η περίοδος που μπορεί να πραγματοποιηθεί η Ειδική Επιθεώρηση είναι ένα έτος από την ημερομηνία της τελευταίας. Υπάρχει η δυνατότητα, σε συνεννόηση με την εκάστοτε Κλάση ο πλοιοκτήτης να ζητήσει Continuous Class Renewal, δηλαδή μπορεί να ολοκληρώσει την Ειδική Επιθεώρηση με βάση έναν συνεχόμενο κύκλο εργασιών στο κύτος και στη μηχανή στη διάρκεια των 5 ετών.

**6.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΛΑΣΗ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥΣ**

Ιστορικά, ταξινόμηση για κάθε κατάσταση πλοίου γινόταν κάθε χρόνο. Η κατάσταση της γάστρας είχε την ταξινόμηση A, E, I, O ή U, σύμφωνα με την υπεροχή της κατασκευής της και της συνεχούς διακρινόμενης καλής κατάστασης. Ο εξοπλισμός σημειωνόταν ως G, M, or B: simply, good, middling or bad. Σε μεταγενέστερη εποχή, τα G, M, or B, αντικαταστάθηκαν από 1,2 ή 3, από τα οποία προέρχεται το ευρέως γνωστό Α1 που σημαίνει την υψηλότερη ταξινόμηση πλοίου ''first or highest class''.

**6.4 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ - Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**

Το επιθυμητό αποτέλεσμα για το επίπεδο της ασφάλειας ενός πλοίου και της πλοήγησής του, είναι να πληροί όλες τις προϋποθέσεις ώστε να είναι αξιόπλοο. Οι προϋποθέσεις αυτές έχουν προσδιορισθεί από διοικητικές διαδικασίες και νομικά πρόσωπα, με βάση την δημόσια νομοθεσία, τα οποία με τη σειρά τους οφείλουν να ελέγχουν τη συμμόρφωση των εθνικών πλοίων με βάση τα εθνικά και διεθνή πρότυπα που είναι σε ισχύ. Για να αντιμετωπισθεί η έλλειψη αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης, η πλειονότητα των κρατών αναθέτουν ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέρος των εργασιών αυτών σε ιδιωτικούς νηογνώμονες.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το αγγλικό Δίκαιο, το οποίο εξακολουθεί να αποτελεί σημείο αναφοράς διεθνώς, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται κατά την έναρξη του ταξιδιού του πλοίου να το παρουσιάζει αξιόπλοο και να το διατηρηθεί έτσι μέχρι την ολοκλήρωση της ναύλωσης. Το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλα επανδρωμένο, εξοπλισμένο, εφοδιασμένο, ενώ οι μηχανές και το κύτος του πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση. Πρέπει να έχει την δυνατότητα να ανταπεξέλθει σε τυχόν κινδύνους του ταξιδιού και να μεταφέρει το φορτίο με ασφάλεια. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι στη διάρκεια των ταξιδιών του να διαθέτει ανανεωμένα όλα τα σχετικά πιστοποιητικά και έγγραφα. Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν καταφέρει να τηρήσει τα προαπαιτούμενα, τότε ο ναυλωτής μπορεί να απαιτήσει την αποζημίωση και αποκατάστασή του καθώς και να αρνηθεί να φορτώσει το πλοίο. Εάν όμως το πλοίο του χαρακτηριστεί αναξιόπλοο κατά την διάρκεια του ταξιδιού για λόγους ανωτέρας βίας, τότε μπορεί να εξαιρεθεί από την ευθύνη.

Υπάρχει βέβαια και η περίπτωση ένα πλοίο να κριθεί αναξιόπλοο εξ αιτίας παραγόντων που δεν εξαρτώνται από τις εταιρίες ταξινόμησης πλοίων, όπως στην περίπτωση που ένα πλοίο έχει κάνει λάθος φόρτωση φορτίου. Η έννοια της αξιοπλοΐας χωρίζεται σε τρείς τομείς:

α) αξιοπλοΐα από την τεχνική σκοπιά (technical seaworthiness).

β) αξιοπλοΐα σε σχέση με το φορτίο που μεταφέρεται (cargoworthiness).

γ) αξιοπλοΐα σε σχέση με το ταξίδι που θα πραγματοποιηθεί (seaworthiness for the intended voyage).

Είναι σαφές ότι η αξιοπλοΐα του πλοίου συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια που οφείλει να έχει και τελικά παρέχει ένα πλοίο. Ο τρόπος ασφάλισης είναι η ασφάλιση από έναν ή περισσοτέρους ασφαλιστές μέσω ενός ασφαλιστικού συμβολαίου. Στην περίπτωση που οι ασφαλιστές είναι περισσότεροι από ένας, το ρίσκο μοιράζεται μεταξύ των ιδιωτών ή των εταιρειών οι οποίοι και ονομάζονται Υπογράφοντες-Underwriters. Ένας δεύτερος τρόπος ασφάλισης, η λεγόμενη αμοιβαία ασφάλιση, βασίζεται στην αλληλασφάλιση μέσω της ένωσης πλοιοκτητών, τα λεγόμενα P&I Clubs (Protection & Indemnity Clubs), οι οποίοι συστήνουν δικούς τους συνεταιρισμούς με σκοπό να καλύπτουν μεταξύ τους τις ζημιές κάθε μέλους του συνεταιρισμού. Η συνεισφορά τους γίνεται σύμφωνα με ένα ποσό που έχει προσυμφωνηθεί αναλογικά.

Σημειώνεται ότι και οι Underwriters και τα P&I Clubs επιδιώκουν την ασφάλιση πλοίων που τηρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας. Ο κατάλληλος τρόπος για να εξασφαλιστεί ότι ένα πλοίο είναι αξιόπλοο είναι η επιθεώρησή του. Oι Underwriters και τα P&I Clubs απαιτούν το πλοίο να παραμένει εγγεγραμμένο σε νηογνώμονα καθ’ όλη τη διάρκεια της κάλυψης που προσφέρουν καθώς και να αναφέρεται στο νηογνώμονα οποιοδήποτε περιστατικό που μπορεί να επηρεάσει την παραμονή του σε αυτόν. Το πλοίο οφείλει να συμμορφώνεται με όλους τους κανονισμούς, τις προτάσεις και τις απαιτήσεις του νηογνώμονα. Σε περίπτωση μη-συμμόρφωσης, το πλοίο δεν παραμένει ασφαλισμένο, με αποτέλεσμα να αποποιείται η ασφαλιστική εταιρεία της ευθύνης που μπορεί να προκύψει. Οι υπογράφοντες απαιτούν από το πλοίο να υποβληθεί σε επιθεώρηση της κατάστασής του, την λεγόμενη Condition Survey. Επιπροσθέτως, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να επιθεωρηθεί το πλοίο από ένα μέλος της Διεθνούς Ένωσης IACS ή από τη Σημαία Νηολόγησης, ενώ οφείλει να παραμείνει εγγεγραμμένο στον νηογνώμονα και να συντηρηθεί.

Ως προς το τυπικό σκέλος, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αναγκάζει τον Πλοιοκτήτη να ακολουθεί όλες τις προτάσεις του νηογνώμονα που σχετίζονται με την αξιοπλοία του πλοίου, ειδάλλως οι Underwriters δεν αναλαμβάνουν την ευθύνη. Μάλιστα η ασφαλιστική κάλυψη μπορεί να σταματήσει εάν η κλάση του πλοίου ανασταλεί. Ο Νηογνώμονας εξετάζει κυρίως εάν το πλοίο μπορεί να είναι ασφαλές στη θάλασσα καθ’ όλη την διάρκεια της ασφάλισης η οποία είναι σε ισχύ. Εφ’ όσον τα P&I Clubs δεν ασφαλίζουν το κύτος του πλοίου αλλά φέρουν ευθύνη ως προς τους φορτωτές, τους επιβάτες, τα πληρώματα και γενικά προς τρίτους όπως οι Λιμενικές Αρχές, συχνά απαιτούν μια Ειδική Επιθεώρηση πριν ένα πλοίο καταγραφεί στο Συνεταιρισμό, ώστε να μειωθεί το ρίσκο. Οι Underwriters και τα P&I Clubs λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τις ημερομηνίες των επιθεωρήσεων του νηογνώμονα, την λήξη των Πιστοποιητικών της Κλάσης, τις εκπρόθεσμες ημερομηνίες των επιθεωρήσεων όπως και τις προτάσεις των νηογνωμόνων. Στην περίπτωση που το ασφαλιστήριο συμβόλαιο έχει ενσωματώσει τέτοια υποχρέωση, θα μπορούν να έχει πληροφόρηση για το περιεχόμενο των Πιστοποιητικών του νηογνώμονα καθώς και για τις νέες αναφορές και προτάσεις του νηογνώμονα.

Μετά την λήξη της ισχύος ενός πιστοποιητικού, η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι υποχρεωμένη να προβεί σε ανανέωσή του, διαφορετικά απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου. Τα πιστοποιητικά εκδίδονται από την αρμόδια αρχή κάθε χώρας ή από εξουσιοδοτημένο νηογνώμονα. Οι ασφαλιστές θα μπορούν να είναι ενήμεροι για τις ημερομηνίες λήξεως των προκαθορισμένων θεσμοθετημένων Επιθεωρήσεων αλλά και τις ημερομηνίες λήξεως των Πιστοποιητικών.

Συνήθεις περιπτώσεις αναξιοπλοΐας ενός πλοίου:

α) Όταν είναι ελλιπώς ή ακατάλληλα επανδρωμένο ή δεν διαθέτει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά. Εάν για παράδειγμα, ο αριθμός του πληρώματος εν πλω δεν είναι αυτός που απαιτείται. Σε περιπτώσεις που το πλοίο είναι σε λιμάνι δεν ισχύει πάντα το παραπάνω ενώ ακόμα και σε περίπτωση που χρειαστεί να ταξιδέψει το πλοίο με ένα μέλος του πληρώματος λιγότερο, υπάρχει η δυνατότητα να εκδοθεί ένα ''dispensation letter'' από την Σημαία ώστε να μην παρουσιάσει πρόβλημα το πλοίο κατά το ταξίδι του.

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

γ) Όταν τα αμπάρια του πλοίου δεν είναι καθαρά και έτοιμα για να δεχτούν συγκεκριμένο φορτίο και να το μεταφέρουν με ασφάλεια.

δ) Όταν δεν διαθέτει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά (Certificate of Classification, Certificate of approval).

ε) Στην περίπτωση που προκύψουν βλάβες ή ‘major non-conformities’ κατά την διάρκεια επιθεώρησης από την Λιμενική Αρχή στο πλοίο, οι οποίες δεν διορθώνονται σε λογικό χρονικό διάστημα.

**6.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ & PORT STATE CONTROL**

Μετά την επιθεώρηση ενός πλοίου και εφόσον τα αποτελέσματα ικανοποιούν τον επιθεωρητή, η ταξινόμηση του πλοίου εξετάζεται από την Επιτροπή Ταξινόμησης του νηογνώμονα. Εφόσον εγκριθεί, εκδίδεται ένα πιστοποιητικό κλάσης ή εγγραφής της εγκατάστασης και το πλοίο εντάσσεται στον νηογνώμονα. Με αυτήν την εγγραφή εξασφαλίζεται ότι το πλοίο αναγνωρίζεται από τα λιμάνια και τις αρμόδιες υπηρεσίες σημαίας κράτους σε ολόκληρο τον κόσμο καθώς και από ασφαλιστές παγκοσμίως. Στους Νηογνώμονες παρέχεται το δικαίωμα διεξαγωγής επιθεωρήσεων και έκδοσης πιστοποιητικών σύμφωνα με τα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων αλλά και σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση.

Σχετικά με το Port State Control, για να εξασφαλισθεί ότι τα πλοία ανεξαρτήτως εθνικότητας πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας, ελάχιστων επιπέδων στελέχωσης και τήρησης κανονισμών πρόληψης ατυχημάτων, υγείας και αποφυγής ρύπανσης, δημιουργήθηκε η ανάγκη επιθεωρήσεων όχι μόνο από τους Νηογνώμονες ή μόνο από τις κυβερνήσεις κρατών νηολόγησης αλλά και από ναυτιλιακές αρχές χωρών που συμφώνησαν τα λεγόμενα Memorandum Of Understanding (MOU). Στόχος της επιθεώρησης της Λιμενικής Αρχής (Port State Control) είναι η βεβαίωση ότι τα Πιστοποιητικά του πλοίου είναι σε ισχύ και η κατάσταση που επικρατεί στο πλοίο ανταποκρίνεται στη Πιστοποιητικά αυτά.

Η εν λόγω έκθεση της Λιμενικής Αρχής έχει εξάμηνη ισχύ. Εάν ο Port State Control Officer κρίνει ότι υπάρχει κάποια έλλειψη ή γεγονός που δεν τηρεί τη συμφωνία που θα έπρεπε (deficiency, non-conformity), κάνει σύσταση στον Πλοίαρχο και δίδεται κάποια προθεσμία ώστε το πρόβλημα να διορθωθεί πριν τον απόπλου του πλοίου. Στην περίπτωση όμως όπου επηρεάζεται η αξιοπλοία του πλοίου τότε απαγορεύεται ο απόπλους (detention) μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων. Στο 31ο Συμβούλιο της IACS αποφασίσθηκε ότι για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της ομαλής συνεργασίας μεταξύ επιθεωρητών των νηογνωμόνων θα έπρεπε να εκλείψουν φαινόμενα όπως η ανομοιόμορφη ερμηνεία των απαιτήσεων της κλάσης και της σημαίας. Για το σκοπό αυτό κρίθηκε σκόπιμη η παρουσία των επιθεωρητών του PSC και των επιθεωρητών της κλάσης του πλοίου από κοινού πάνω στο πλοίο, για επισήμανση τυχόν παραλείψεων, ελλείψεων ή ανακολουθιών κατά την εφαρμογή των κανονισμών και των οδηγιών.

**6.6 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ**

IACS - INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES

Η Διεθνής Ένωση (ή Ομοσπονδία) Νηογνωμόνων, γνωστή ως IACS, από την ίδρυσή της το 1968 δεσμεύθηκε για την προώθηση ασφαλών πλοίων και καθαρών θαλασσών. Η Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων ιδρύθηκε ούτως ώστε να επιτευχθεί η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διασφάλιση των προτύπων, που οι ίδιοι οι νηογνώμονες έθεταν, όσον αφορά τον έλεγχο της ορθής λειτουργίας των πλοίων. Η IACS συμμετέχει στις δραστηριότητες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization) και άλλων διεθνών οργανισμών για την αντιμετώπιση των σύγχρονων τεχνικών προκλήσεων της ναυτιλιακής βιομηχανίας και για την ανάπτυξη υψηλότερων προτύπων ασφάλειας και ποιότητας στον τομέα της ταξινόμησης. Έδρα της IACS είναι το Λονδίνο (Η.Β.).

Η Διεθνής Ένωση των Νηογνωμόνων ήταν αποτέλεσμα της ζήτησης από την Διεθνή Διάσκεψη της Γραμμής Φόρτωσης, το 1930 για την επίτευξη ομοιομορφίας αναφορικά με τα πρότυπα για την ασφάλεια του πλοίου. Οι επί μέρους νηογνώμονες συμφώνησαν σε αυτό και επεδίωξαν την συνεργασία μεταξύ τους πρώτα στο Συνέδριο του 1939 και κατόπιν στο Συνέδριο του 1955, στο οποίο πήραν μέρος ο Ιταλικός (οικοδεσπότης), ο Αγγλικός, ο Αμερικανικός, ο Γαλλικός, ο Νορβηγικός, ο Ιαπωνικός και ο Γερμανικός Νηογνώμονας.

Ως αποτέλεσμα του Συνεδρίου του 1955 και της διαρκούς προσπάθειάς τους για συνεργασία, το 1968 ιδρύθηκε η Διεθνής Ένωση των Νηογνωμόνων στο Αμβούργο της Γερμανίας, ενώ αργότερα η έδρα της μεταφέρθηκε στο Λονδίνο. Οι εξειδικευμένες τεχνικές γνώσεις και εμπειρίες της Ένωσης αναγνωρίστηκαν σύντομα και το 1969 απέκτησε συμβουλευτικό ρόλο για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (Ι.Μ.Ο.).

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

Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης των Νηογνωμόνων είναι τα εξής:

1. LR - Lloyd' s Register

2. BV - Bureau Veritas

3. CRS - Croatian Register of Shipping

4. RINA - Registro Italiano Navale

5. ABS - American Bureau of Shipping

6. DNV GL - Det Norske Veritas Germanischer Lloyd

7. NKK - Nippon Kaiji Kyokai

8. RS - Russian Maritime Register of Shipping

9. PRS - Polish Register of Shipping

10. CCS - China Classification Society

11. KR - Korean Register of Shipping

12. IR Class - Indian Register of Shipping

Σήμερα, περισσότερο από το 90% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας καλύπτεται από την συμμόρφωση στους κανονισμούς και τα πρότυπα που έχουν τεθεί από τους Νηογνώμονες της Ένωσης. Στόχος της Ένωσης είναι η ενοποίηση των τεχνικών κανόνων που διαφέρουν από Νηογνώμονα σε Νηογνώμονα. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, τα τεχνικά πρότυπα σαφώς θα αποκτήσουν καλύτερο επίπεδο, γεγονός που θα βοηθήσει στην προώθηση της ασφάλειας των πλοίων διεθνώς, στην ποιοτική αναβάθμιση και τον πληρέστερο έλεγχο σε όλα τα στάδια της ζωής του πλοίου με αποτέλεσμα τα εργαλεία της παγκόσμιας ναυτιλίας να καθίστανται αξιόπλοα και ασφαλή.

Η συμμετοχή ενός νηογνώμονα στην Ένωση είναι πολύ σημαντική καθώς τα μέλη της είναι αυτά που θεσπίζουν τους κανόνες που ακολουθούνται διεθνώς, αναπτύσσουν τα πρότυπα των τεχνικών κανόνων, ενώ δημιουργούνται και οι κατάλληλες προϋποθέσεις μεταξύ των μελών για περαιτέρω ανάλυση και ανάπτυξη των κοινών τους στόχων. Η πλούσια εμπειρία στο πέρασμα του χρόνου αποτελεί τη βάση για την δημιουργία νέων και πλέον αποτελεσματικών κανονισμών. Μέσα από αυτήν την εξέλιξη δημιουργήθηκαν οι ‘διαδικαστικές απαιτήσεις’ και οι ‘ενοποιημένες απαιτήσεις’ ώστε να λειτουργούν οι σχετικές διαδικασίες μέσα από αυτές.

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

Οι ‘ενοποιημένες απαιτήσεις’ (Unified Requirements) αποτελούν υιοθετημένα ψηφίσματα και αφορούν θέματα που συνδέονται άμεσα ή καλύπτονται από συγκεκριμένους κανονισμούς και πρακτικές των Νηογνωμόνων. Μετά την επικύρωση από κάθε μέλος, οι απαιτήσεις ενσωματώνονται στους κανονισμούς, ένα έτος μετά την έγκρισή τους από το General Policy Group. Οι ενοποιημένες απαιτήσεις αποτελούν το ελάχιστο στάνταρ που πρέπει να ακολουθεί ένας νηογνώμονας. Οπωσδήποτε όμως υπάρχει και η δυνατότητα για κάποιο μέλος της Ένωσης να θέσει πιο αυστηρούς κανονισμούς εάν το επιθυμεί.

**6.7 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ**

Υπάρχουν συγκεκριμένα κριτήρια που πρέπει να πληροί ένας νηογνώμονας, σύμφωνα με οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να αναγνωριστεί και να αποφεύγονται περιστατικά νηογνωμόνων που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις:

1. Ο νηογνώμονας πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Πρέπει να διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα κανόνων και κανονισμών για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την περιοδική επιθεώρηση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως για τον υπολογισμό της ευστάθειας σύμφωνα με το μέρος 9 των κανονισμών που επισυνάπτονται στην ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ADN). Οι κανόνες και κανονισμοί δεν πρέπει να αντίκεινται σε διατάξεις δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή των ισχυουσών διεθνών συμφωνιών.

2. Ο νηογνώμονας πρέπει να δημοσιεύει ετησίως το νηολόγιό του.

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

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

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

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

7. Ο νηογνώμονας διέπεται από τις βασικές αρχές του 'Κώδικα Δεοντολογίας'.

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

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

10. Η διαχείριση του νηογνώμονα καθορίζει και τεκμηριώνει την πολιτική και τους στόχους του καθώς και τη δέσμευση του, για τη διασφάλιση της ποιότητας και εξασφαλίζει ότι η πολιτική αυτή είναι κατανοητή, εφαρμόζεται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα του νηογνώμονα.

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

α. Το σύστημα κανόνων και κανονισμών του νηογνώμονα ορίζεται και διατηρείται με συστηματικό τρόπο.

β. Τηρούνται οι κανόνες και κανονισμοί του νηογνώμονα.

γ. Πληρούνται οι απαιτήσεις του θεσμοθετημένου έργου για το οποίο είναι εξουσιοδοτημένος ο νηογνώμονας.

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

ε. Όλες οι εργασίες διεξάγονται υπό ελεγχόμενες συνθήκες.

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

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

η. Εφαρμόζεται σύστημα για τη διαπίστευση των επιθεωρητών και τη συνεχή ενημέρωση των γνώσεών τους.

θ. Διατηρούνται στοιχεία από τα οποία αποδεικνύεται η επίτευξη των απαιτούμενων προτύπων όσον αφορά τα σημεία που καλύπτουν οι παρασχεθείσες υπηρεσίες καθώς και η αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος διασφάλισης της ποιότητας και

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

12. Το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας πρέπει να έχει πιστοποιηθεί από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών, αναγνωρισμένο από τις διοικητικές αρχές του κράτους όπου ο νηογνώμονας έχει την κατασκευαστική έδρα του ή υποκατάστημα του σύμφωνα με την παράγραφο 4.

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

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

**6.8 ΥΠΟΔΕΕΣΤΕΡΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ - SUBSTANDARD CLASSIFICATION SOCIETIES**

Σε παγκόσμιο επίπεδο, ο αριθμός των νηογνωμόνων αυξήθηκε σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα. Σήμερα υφίστανται περισσότεροι από 65 Νηογνώμονες. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μεγάλος αριθμός από αυτούς δεν διατηρούν την απαραίτητη εξειδίκευση για την διεξαγωγή αξιόπιστων Επιθεωρήσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιστεύει ότι μόνο τα μέλη της IACS διαθέτουν την απαραίτητη γνώση και εξειδίκευση να διεξάγουν θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις για τα κράτη μέλη. Επιπροσθέτως, θεωρεί ότι ακόμα και οι αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες δεν πληρούν πάντα τις προϋποθέσεις που επιβάλλει η Επιτροπή (COM 2006, 588 final, at 3.2.2). Τα μνημόνια κατανόησης (MOU) εκδίδουν κάθε χρόνο μια αναφορά για τους νηογνώμονες που τα πλοία τους έχουν κρατηθεί και η οποία κατηγοριοποιεί τα πλοία σε διαφορετικές κατηγορίες ρίσκου.

Εκτός αυτού, οι ‘sub-standard’ νηογνώμονες απειλούνται από τη διάθεση των πλοιοκτητών να αλλάξουν νηογνώμονα. Οι υποδεέστεροι νηογνώμονες συνήθως δεν διαθέτουν αρκετά μέσα για την διεξαγωγή της απαραίτητης έρευνας και δεν διαθέτουν τον απαραίτητο αριθμό Επιθεωρητών. Επικρατεί ο ισχυρισμός ότι ορισμένοι Νηογνώμονες προσφέρουν υπηρεσίες που από πολλούς παράγοντες της ναυτιλίας μπορούν να χαρακτηριστούν μέτριας ή κακής ποιότητας, όπως επίσης ότι δίνουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας σε πλοία που δεν είναι κατάλληλα να ταξιδέψουν και ανήκουν σε νηολόγια με σημαίες αμφισβητούμενης υπόστασης. Το αποτέλεσμα είναι να αυξάνονται στην πράξη οι υποχρεώσεις των Λιμενικών Αρχών.

Επίσης έχει εμφανισθεί και μια αντίστροφη κίνηση από το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1980. Οι Νηογνώμονες ABS, LR και DNV (σημερινός DNV GL), εξετάζουν το ενδεχόμενο της ύπαρξης των ''Έξοχων IACS'', ώστε οι τρείς τους να κερδίσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπόλοιπων μελών IACS. Κατέχοντας μαζί περισσότερο από το 50% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, θεωρούσαν ότι έχουν την περισσότερη εμπειρία και συνεπώς καλή φήμη. Όσον αφορά τους υποδεέστερους νηογνώμονες, η θέση της IACS καθιστά πιο δύσκολη την προσπάθεια των μικρότερων κλάσεων να αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά. καθίσταται σχεδόν αδύνατο για αυτούς να ανταπεξέλθουν στα κριτήρια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή εκείνα της IACS. Η επιβίωσή τους βασίζεται στον κρατικό προστατευτισμό, στις χαμηλότερες τιμές ή στο (αντικειμενικά λυπηρό) γεγονός της χαμηλής ποιότητας των προτύπων ασφαλείας που διατηρούν. Βέβαια, τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε μικρό Νηογνώμονα περιορισμένης εμβέλειας, λειτουργού μέσα σε εθνικές αγορές πράγμα που σημαίνει ότι είναι δύσκολο να εκτοπιστούν τελείως. Αυτό το τελευταίο στοιχείο ίσως επιτρέψει στο μέλλον και την ανάδειξη ιδιαίτερα δυναμικών υποδεέστερων νηογνωμόνων με προοπτικές ισχυροποίησης.