

ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ: ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΤΗΝ ΘΕΛΕΙ Ο ΙΑCS;¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ

Ένα από τα σημεία τριβής μεταξύ ΙΑCS και Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην πρόταση οδηγίας της τελευταίας για τους νηογνώμονες είναι το θέμα της αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών που εκδίδουν οι νηογνώμονες για τον εξοπλισμό του πλοίου. Η Επιτροπή επιθυμεί να συμφωνήσουν οι νηογνώμονες για τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες ένας νηογνώμονας θα αναγνωρίζει τα πιστοποιητικά που εκδίδει ένας άλλος νηογνώμονας για τον πάσης φύσεως εξοπλισμό του πλοίου. Μέχρι στιγμής τέτοια αμοιβαία αναγνώριση δεν υπάρχει, με αποτέλεσμα μια ναυτιλιακή εταιρία να υποχρεώνεται να πιστοποιεί ξανά τον εξοπλισμό του πλοίου, εάν αλλάξει νηογνώμονα, και όσες φορές και αν γίνει αυτό.

Ο ΙΑCS αντιδρά στην προοπτική αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών, επικαλούμενος τη σύγχυση που αυτή θα προκαλέσει όσον αφορά την ευθύνη, η οποία, κατά τον ΙΑCS τουλάχιστο, θα κατακερματισθεί αν υπάρξει αμοιβαία αναγνώριση. Ο ΙΑCS φαίνεται να θέλει να απαλειφθεί εντελώς από το κείμενο της οδηγίας οποιαδήποτε μνεία περί αμοιβαίας αναγνώρισης, δηλαδή δεν θέλει να συζητήσει ούτε καν τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες θα μπορούσε να γίνει κάτι τέτοιο. Η υπόθεση βρίσκεται τώρα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όπου ο εισηγητής για την οδηγία, ο Ισπανός Ευρωβουλευτής Luis de Grandes Pascual φέρεται να υποστηρίζει τη θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δηλαδή να υπάρχει αμοιβαία αναγνώριση.

Τα οικονομικά του όλου θέματος ρίχνουν κάποιο φως στην υπόθεση. Ο ΙΑCS εκτιμά τον ετήσιο τζίρο της πιστοποίησης εξοπλισμού πλοίων από τα μέλη του στα 250 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η εκτίμηση του ΕΜΕC (European Marine Equipment Council) είναι σημαντικά υψηλότερη, κοντά στο ένα δισεκατομμύριο ευρώ. Το ΕΜΕC υποστηρίζει την αμοιβαιότητα στην πιστοποίηση. Αν αυτή περάσει, ο τζίρος αυτός θα μειωθεί δραστικά, μια και δεν θα χρειάζεται να γίνεται επαναπιστοποίηση κάθε φορά που το πλοίο αλλάζει νηογνώμονα. Κάτι τέτοιο θα αφαιρέσει σημαντικό αντικείμενο εργασίας από τους νηογνώμονες και μπορεί να εξηγήσει (ως ένα βαθμό) την αντίδραση του ΙΑCS.

Την ίδια εποχή που οι νηογνώμονες συμφώνησαν για κοινούς κανονισμούς κατασκευής δεξαμενόπλοιων και bulk carriers, η άρνησή τους να δεχθούν την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών εξοπλισμού φαίνεται να κινείται στην αντίθετη κατεύθυνση. Για ποιο λόγο άραγε να αρνείται το American Bureau of Shipping να θεωρήσει έγκυρο ένα πιστοποιητικό ασφάλειας του Lloyds Register, εξ ίσου επιφανούς μέλους του ΙΑCS; Διότι οι αμερικανοί δεν έχουν εμπιστοσύνη στους βρετανούς, η απλά για να μη χάσουν το εισόδημα της πιστοποίησης;

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιαν. 2007

Ανεξάρτητα από την πιθανή έκβασή του, είναι σίγουρο ότι το θέμα αυτό θα τροφοδοτήσει εκ νέου τις πάσης φύσεως αμφισβητήσεις για το ρόλο που παίζουν οι νηογνώμονες στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας. Οι αμφισβητήσεις αυτές, μεταξύ άλλων, επισημαίνουν το αξιοπερίεργο ότι αυτοί που νομοθετούν τους πάσης φύσεως κανονισμούς είναι βασικά εμπορικές επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται έντονα η μια την άλλη για την προσέλκυση πελατείας, με τον ανταγωνισμό να είναι τόσο σκληρός που βλέπουμε ως και προσπάθειες εχθρικής εξαγοράς του ενός νηογνώμονα από έναν άλλο (όρα πρόσφατο παράδειγμα Germanischer Lloyd και Bureau Veritas). Από την άλλη πλευρά, οι νηογνώμονες συλλογικά θεωρούνται ως οι βασικοί θεματοφύλακες της θαλάσσιας ασφάλειας σε παγκόσμια κλίμακα, και μάλιστα χωρίς να δίνουν αναγκαστικά λογαριασμό σε κάποια ανώτερη αρχή για τους κανονισμούς που παράγουν. Οι θεματοφύλακες όμως αυτοί εξαρτώνται άμεσα οικονομικά από εκείνους που υπόκεινται στους κανονισμούς αυτούς, κατά πρώτο λόγο από τα ναυπηγεία για την κατασκευή των πλοίων και κατά δεύτερο λόγο από τους εφοπλιστές, για τη λειτουργία τους. Αυτή είναι μια ερμαφρόδιτη κατάσταση που δεν συναντιέται σε κανένα άλλο τομέα των μεταφορών, ούτε στις αεροπορικές, ούτε στις σιδηροδρομικές, ούτε στις οδικές. Μερικοί όπως ο Devanney (όρα βιβλίο του 'the Tankership Tragedy') πιστεύουν ότι υπό ένα τέτοιο καθεστώς, ο πελάτης έχει πάντα δίκιο.

Το θέμα της αμοιβαίας αναγνώρισης πιστοποιητικών μέλλει λοιπόν να είναι ένα ακόμη κεφάλαιο στο βιβλίο της νέας (και πιθανώς περιπετειώδους) εποχής για τους νηογνώμονες τα επόμενα χρόνια. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι τελευταίοι εξακολουθούν να περιλαμβάνουν στους κόλπους τους εκτεταμένη και εξαιρετική τεχνογνωσία σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Όμως, μετά το Erika και το Prestige, κανένας από αυτούς δεν είναι πλέον στο απυρόβλητο. Επί πλέον, κραυγές αγωνίας όπως εκείνη της Ελληνικής πλοιοκτησίας για τις πιθανώς αρνητικές επιπτώσεις των νέων κανονισμών κατασκευής δεξαμενόπλοιοι και bulk carriers στην αντοχή των πλοίων, προστίθενται στο γενικό προβληματισμό για το που πηγαίνει ο τομέας της θαλάσσιας ασφάλειας τα επόμενα χρόνια. Αν μη τι άλλο, ο προβληματισμός αυτός καθιστά επιτακτική τη λήψη σοβαρών αποφάσεων για το ποια μέτρα θα πρέπει να ληφθούν ώστε το επίπεδο της ασφάλειας να αναβαθμισθεί πραγματικά και αδιαμφισβήτητα.