

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ: ΣΩΤΗΡΕΣ, Η ΑΠΟΔΙΟΠΟΜΠΑΙΟΙ ΤΡΑΓΟΙ¹;

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ

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

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

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

Υπενθυμίζουμε ότι αν και τα μέλη του IACS είναι μόνο 10 από τους περίπου 50 νηογνώμονες που υπάρχουν στον κόσμο, το τονάζ που εκπροσωπούν είναι περίπου το 94% του παγκόσμιου τονάζ. Άρα η συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου στόλου φαίνεται να είναι σε καλά χέρια.

Ένα άλλο στοιχείο που επίσης προβάλλεται σαν υποστηρικτικό της θετικής εικόνας των νηογνώμωνων είναι η προσπάθεια εναρμόνισης των κανονισμών τους για tankers και bulk carriers. Πράγματι, το γεγονός ότι οι κανονισμοί των νηογνώμωνων είναι διαφορετικοί από νηογνώμονα σε νηογνώμονα έχει κατακριθεί από πολλούς ότι επεκτείνει τον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των νηογνώμωνων και ως προς τους κανονισμούς, με αποτέλεσμα το ενδεχόμενο διολίσθησης των προδιαγραφών των πλοίων σε επικίνδυνα επίπεδα.

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

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2005

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

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

Και ερχόμαστε τώρα στην αντιδιαμετρική άποψη που υπάρχει για τους νηογνώμονες, ότι αυτοί έχουν σοβαρή ευθύνη για τη συνεχή και επικίνδυνη διολίσθηση των προδιαγραφών των πλοίων, άρα και της πορείας της θαλάσσιας ασφάλειας γενικά. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, το σύστημα των νηογνώμωνων είχε πάντα σοβαρά και εγγενή προβλήματα, συνδυάζοντας την άμεση οικονομική εξάρτηση των οργανισμών αυτών από εκείνους για τους οποίους γίνονται οι κανονισμοί (δηλαδή τους εφοπλιστές) με σκληρό εμπορικό ανταγωνισμό για το ποιος θα εισπράξει το εισόδημα αυτό. Αν σ' αυτό προσθέσει κανείς την ικανότητα των ναυπηγείων (που πληρώνουν τους νηογνώμονες στο στάδιο της κατασκευής) να μεταβάλλουν η να παρακάμπτουν τους κανονισμούς συνεχώς προς χαμηλότερα standards για λόγους συμπίεσης του κόστους, τότε η πορεία είναι σαφώς ανησυχητική. Στο άρθρο "The down ratchet and the deterioration of tanker newbuilding standards" οι Devanney και Kennedy περιγράφουν λεπτομερώς πως ακριβώς λειτουργεί ο φαύλος αυτός κύκλος για τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων. Είναι ένα άρθρο όχι ευρέως γνωστό, αλλά εξαιρετικά ενδιαφέρον και προκλητικό για όσους ασχολούνται με το αντικείμενο.

Σύμφωνα με την δυσμενή αυτή άποψη για τους νηογνώμονες, αυτοί διοικούνται από επιχειρηματίες που πρώτο στόχο έχουν την διατήρηση του εμπορικού μεριδίου τους στην αγορά και κατόπιν έρχονται όλα όσα έχουν σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια. Μπορεί να είναι η να μην είναι έτσι. Είναι πάντως γεγονός ότι η αίγλη του IACS έχει τρωθεί σοβαρά από διάφορα περιστατικά όπως το Erika (RINA) και Prestige (ABS). Και τα δυο αυτά ατυχήματα αποδίδουν ευθύνες στους νηογνώμονες. Το ABS αυτή τη στιγμή αντιμετωπίζει αγωγή κοντά στο 1 δισεκατομμύριο δολάρια από την Ισπανία, για ζημιές που προκλήθηκαν από την οικολογική καταστροφή. Βέβαια, το ABS αποποιείται πάσης ευθύνης για το συγκεκριμένο ατύχημα, επιρρίπτοντάς την καθαρά στις Ισπανικές αρχές, στις οποίες καταλογίζει ότι θα μπορούσαν να είχαν περιορίσει τις επιπτώσεις του ατυχήματος αν είχαν ρυμουλκήσει το πλοίο σε κάποιο λιμάνι καταφυγής προτού κοπεί στα δυο.

Γιατί άραγε ένα ναυπηγείο να μην μπορεί να δώσει πάνω από ένα έτος εγγύηση για τα πλοία που φτιάχνει, όσο δηλαδή έχει κάποιος όταν αγοράζει μια τοστιέρα; Μήπως επειδή τα πλοία φτιάχνονται με τόσο χαμηλές προδιαγραφές, ώστε κανένα ναυπηγείο δεν θέλει να αναλάβει αυτή την υποχρέωση; Γιατί να μην έχει ο κατασκευαστής την υποχρέωση να φτιάχνει πλοία υψηλής ποιότητας και να εγγυάται γι' αυτή; Κάτι τέτοιο είναι εκ των ων ουκ άνευ στις αεροπορικές μεταφορές. Ερωτήματα δύσκολα, αλλά κάποιος πρέπει να απαντήσει σ' αυτά. Στην εξαιρετική ομιλία του στο πρόσφατο συνέδριο του SNAME, ο Βασίλης Παπαχρηστίδης έθεσε τον δάκτυλο υπό τον τύπο των ήλων, λέγοντας, μεταξύ άλλων, ότι το όλο κανονιστικό πλαίσιο στις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να αναμορφωθεί ριζικά, με τον IMO να επιβάλλει υποχρεωτική πενταετή (η ακόμη και δεκαετή) εγγύηση στις ναυπηγήσεις πλοίων.

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

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

1. διαθέτουν ένα πολύ αυστηρό σύστημα κεντρικού έλεγχου της εναέριας κυκλοφορίας
2. έχουν πολύ μεγαλύτερη τυποποίηση στην κατασκευή αεροπλάνων και εξοπλισμού
3. έχουν πολύ αυστηρότερες διαδικασίες εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσωπικού
4. δίνουν πολύ περισσότερη σημασία στην πρόληψη των ατυχημάτων
5. απολαμβάνουν πολύ μεγαλύτερων χρονικών εγγυήσεων σε αεροπλάνα και εξοπλισμό
6. δεν κατατρύχονται από όρια ηλικίας στην απόσυρση αεροπλάνων
7. δεν έχουν να συμμορφωθούν με ένα λαβύρινθο ανομοιόμορφων κανονισμών νηογωμόνων!

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

Το ερώτημα ποιες συγκεκριμένα θα είναι οι αλλαγές αυτές, εάν και πότε αυτές θα γίνουν, και ποιος θα είναι ο ρόλος των νηογνομόνων σ' αυτές, εάν βέβαια υπάρχει τέτοιος, είναι μέχρι στιγμής αναπάντητο.