

βοηθήσει τους εργαζόμενους και επιχειρηματίες να ευημερούν, δια μέσω των ναυτιλιακών εργασιών.

Ο Γραμματέας της
Εθνικής Επιτροπής Ναυτιλίας

Πειραιάς 13.6.1991

ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗΣ

Επιθεωρήσεις και επιθεωρούντες

Αγαπητή «Αργώ»
Με μεγάλο ενδιαφέρον διάβασα το άρθρο του κ. Φουστάνου «Και ποιος επιθεωρεί τους επιθεωρούντες», του περασμένου τεύχους σου και ας μου επιτραπεί να τον διαβεβαιώσω ότι οι προβληματισμοί του απηχούν σκέψεις και απόψεις, που έχουν πολλοί από εμάς, του τεχνικού κλάδου.

Ιδιαίτερα θέλω να σταθώ στο σημείο που αναφέρεται στις επιθεωρήσεις και τους νηογνώμονες, όπου πιστεύω, τουλάχιστον για ορισμένους εξ αυτών, που συγχέουν τον ρόλο του «επιθεωρούντος» με τον ρόλο της «προσφοράς υπηρεσιών», θα έπρεπε ανοικτά και ξάστερα να στηλιτευθούν οι πρακτικές αυτές. Συγχρόνως, θα ήτο καλόν να σταματήσει ακόμα η κακή συνήθεια, μερίδος ναυτιλιακών εταιριών, που ανέχονται την διττή αυτή υπόστασή τους, προκειμένου να «κάνουν τη δουλειά τους», ώστε να μην ευρίσκουν αδικαιολόγητα προσκόματα κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων των πλοίων τους.

Στο συγκεκριμένο τώρα θέμα των «Shipmanagement Standards» η αποδοχή, για να μην πω ενθάρρυνση, από τους νηογνώμονες του έργου εκδόσεως των σχετικών πιστοποιητικών καλής διαχειρίσεως, που φυσικά σκοπεύει, κατά τα λεγόμενα, σε ασφαλέστερα πλοία, δεν μπορεί παρά να σημαίνει αποδοχή ότι τα «Statutory Certificates», που εκδίδουν σήμερα, δεν είναι αποδεικτικό στοιχείο ενός ασφαλούς πλοίου. Και αυτό μεν, υπό τις κρατούσες συνθήκες και πρακτικές, ίσως να είναι γνωστόν, αλλά αυτό που δεν καταλαβαίνω είναι γιατί, για την «ημιτελή» εργασία που κάνει, πρέπει να επιβραβευθεί με επαύξηση της δραστηριότητός του σε τομείς για τους οποίους, εκ της φύσεώς του δεν είναι τεταγμένως. Και λέγω «ημιτελή» εργασία γιατί, κατά το πνεύμα των Διεθνών Συμβάσεων, η λειτουργικότητα και λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας ενός πλοίου, υπό την γενική έννοια, περιλαμβάνουν και τον ανθρώπινο παράγοντα, που χρησιμοποιεί τα συστήματα αυτά.

Συνοψίζοντας είναι μάλλον προφανές ότι:

α) Εάν οι νηογνώμονες κάνουν σωστά και ολοκληρωμένα τη δουλειά τους η εμπλοκή τους σε άλλες σφαίρες και η έκδοση περαιτέρω πιστοποιητικών, δεν μπορεί να σημαίνει παρά αδυναμία τους να κάνουν το έργο, για το οποίο έχουν αρχικά εξουσιοδοτηθεί, με φερεγγυότητα.

β) Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η καλή διαχείριση σε όλα τα στάδια της επιχειρήσεως, είναι αποφασιστικός παράγων για την ασφάλεια των πλοίων. Οι μέθοδοι όμως διαχειρίσεως ποικίλουν σύμφωνα με τα κρατούντα κάθε ναυτιλίας, αλλά και κάθε επιχειρήσεως. Αυτό που έχει σημασία και πρέπει να είναι ελεγχόμενο, είναι το αποτέλεσμα και όχι η μέθοδος με την οποία επιτυγχάνεται. Αυτό πρέπει να εναπόκειται στον κάθε πλοιοκτήτη να κάνει τις επιλογές του και

να πάρει τις ευθύνες του. Εκεί σαφώς πρέπει να γίνει συνείδηση και πρακτική ούτως ώστε εταιρίες που διαχειρίζονται πλοία, τα οποία αποδεδειγμένα είναι «αναξιόπλοα», υπό την γενική έννοια του όρου, να απομονώνονται από κάθε ναυτιλιακή δραστηριότητα. γ) Ορισμένοι νηογνώμονες τείνουν να μονοπωλήσουν όλο το τεχνικό κύκλωμα της ναυτιλίας, που τώρα, κατά τα επιδιωκόμενα, θα επεκταθεί και στην διαχείρισή της και την είσοδό τους στα γραφεία του κάθε πελάτη - εφοπλιστή.

Κλείνοντας τις ανωτέρω σκέψεις μου ας δώσω και μια φαιδρή νότα.

Το ιδεατόν καλής διαχειρίσεως, σύμφωνα με τα λεγόμενα, θα μπορεί να φθάσει ώστε κατά την διάρκεια μιας παραδόσεως πλοίου, από πωλητή σε αγοραστή, να γίνεται ο εξής διάλογος μεταξύ των αντιστοίχων αρχιμηχανικών:

Αρχιμηχανικός πωλητού: «Τα πιστοποιητικά του πλοίου είναι όλα ενήμερα και σφραγισμένα και ως εκ τούτου, σύμφωνα με το sales form, το πλοίο είναι έτοιμο για παράδοση».

Αρχιμηχανικός αγοραστή: «Τα ήλεγξα και έχετε δίκαιο. Είμαι έτοιμος για την υπογραφή της αποδοχής του πλοίου».

Αρχιμηχανικός πωλητού: «Εν τούτοις λυπούμαι, αλλά δεν μπορώ να σας το παραδώσω γιατί, σύμφωνα με τον «code» και για να μην κακοχαρακτηρισθούν τα «management standards» της εταιρίας μας, επιμένουμε να σας αλλάξουμε τον κύλινδρο αρ. 5, που έχει φθορά, να κάνουμε επισκευές στις δεξαμενές αρ. 2 και 6, που έχουν ρήγματα, να επισκευάσουμε το τιμόνι, που μόλις μας ανήγγειλε ο πλοίαρχος ότι κτυπάει».

Και άλλα χαράς ευαγγέλια...

Φιλικώτατα

Πειραιάς 10.6.1991

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ

Εμείς οι διατηρητέοι

Αγαπητοί φίλοι,
Είναι πλέον προφανές ότι υπάρχει προδιαγεγραμμένο σχέδιο ψυχολογικής εξόντωσης των συνταξιούχων ναυτικών, αρχής θέβαια γενομένης από αυτούς που 'χουν καθατζάρι τα εβδομήντα! (Αλήθεια, τι χρειάζονται αυτοί και τι παράγουν;)

Είναι αδύνατο ν' αντέξουμε στον ψυχολογικό πόλεμο που μας γίνεται, ιδιαίτερα στο τέλος κάθε μήνα. Ας αρχίσω με το μοναδικό, συγκρατημένο μεν, αισιόδοξο όμως, μήνυμα του κ. υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας: «Οι συντάξεις θα πληρωθούν κανονικά στους ναυτικούς».

Μια κάποια ανάσα που δυστυχώς δεν κρατάει πολύ. Πλακώνουν απανωτές οι σφαλιάρες που κυριολεκτικά ζαλίζουν: «Το NAT σε ξέρα!»! «Σε τρεις μήνες δεν θα υπάρχει δραχμή στο Ταμείο». «Είναι το NAT το πιο σοβαρό θέμα στο εν γένει ασφαλιστικό που συζητάμε οι συνάδελφοί μου (υπουργοί) κι εγώ», λέει ο υπουργός ΕΝ και παρακάτω, «η κατάσταση είναι χειρότερη απ' αυτήν που νομίζαμε αρχικά»!!! Αμάν, κύριοι αρμόδιοι, ούτε σωστή εκτίμηση της πραγματικής κατάστασης δεν έγινε ακόμη; Πόσο πρέπει να περιμένουμε και πότε θα ληφθούν τα μέτρα για να σταματήσει ο κατήφορος και να ορθοποδήσει το