

## ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Κατά την διάρκεια αυτής της γενεάς, της γενεάς της τελευταίας πεντηκονταετίας, είδαμε τεράστιες προόδους σε όλους τους κλάδους των επιστημών.

Για μας τους τεχνικούς της ναυτιλίας ας αναλογισθούμε ότι περάσαμε από τον λογαριθμικό χάρακα στον υπολογιστή των εκατομμυρίων megabytes, από το σχεδιαστήριο κατασκευής των πλοίων με τον γραμμοσύρτη στο CAD/CAM, από τους κανονισμούς ευσταθείας και κατακλύσεως των ολίγων σελίδων σε εκείνους τους τόμους υπολογισμών που γίνονται πλέον μόνο με την βοήθεια υπολογιστών, από την Διεθνή Σύμβαση ΠΑΖΕΘ του 1930 ή έστω του 1948, που σήμερα φαίνεται σαν παιδική άσκηση, στην ΔΣΠΑΖΕΘ 1974 και των συνεχών εξελίξεών της και στους πολυπλόκους κανονισμούς του I.M.O., και όχι μόνο, από τα φορτηγά πλοία μεγάλων πλόων των 10-15000 τόνων σε εκείνα της δεκαπλασίας μεταφορικής ικανότητας, των πετρελαιοφόρων του τύπου T2 σε εκείνα του μισού εκατομμυρίου τόνων, από το επιβατηγό του μεγέθους του «Ιόνιον» του Τυπάλδου ή του τότε συγχρόνου π.χ. «Κανάρη» του Νομικού στα μεγαθήρια κρουαζιερόπλοια των 5000 επιβαινόντων, και με τάση περαιτέρω αυξήσεως.

Ο δρόμος που διανύθηκε είναι τεράστιος.

Για να πραγματοποιηθούν οι πάρα πάνω εξελίξεις έγινε ένα γιγαντιαίο έργο ώστε να εξασφαλιστεί ή τουλάχιστον βελτιωθεί η ασφάλεια των πλοίων και των επιβαινόντων, να προστατευθεί το φυσικό περιβάλλον και να αυξηθεί η οικονομική αποδοτικότητα της εκμεταλλεύσεώς των. Σήμερα νομοθετούνται νέοι κανονισμοί για την ασφάλεια της ζωής από τρομοκρατικές πράξεις, ένα θέμα που άμεσα δεν έχει καμία σχέση με την καθιερωμένη έννοια της «ασφαλείας» των πλοίων, όπως την έχουμε συνηθίσει.

Ο τρόπος λειτουργίας και εκμεταλλεύσεως των πλοίων φυσικά επίσης άλλαξε: Λέγεται ότι ο Σταύρος Λιβανός ήξερε προσωπικά όλους τους ανώτερους αξιωματικούς των πλοίων του. Οι υπολογισμοί ναύλου γινόντουσαν στο πίσω μέρος των κουτιών «Ασσος Παπαστράτος».

Σήμερα οι εφοπλιστές δεν έχουν δει ίσως ποτέ τα πλοία που εκμεταλλεύονται.

Ο καθορισμός του ναύλου έχει χίλιους δύο παράγοντες να λάβει υπ' όψη και καθορίζεται με μαθηματικούς τύπους.

Άλλοτε το πλοίο ήταν αυτόνομο. Οι πρωτοβουλίες του πλοίαρχου ήταν μεγάλες μέσα στα πλαίσια οδηγιών που ή είχε λάβει προ του απόπλου ή ελάμβανε μέσω ενός τηλεγραφήματος από το γραφείο και ενός πράκτορος ίσως στο λιμάνι κατάπλου.

Σήμερα ο σχεδιασμός πρέπει να γίνεται από το γραφείο. Υπάρχει πληθώρα προβλημάτων τα οποία είναι αναγκαίο να αντιμετωπισθούν εκ των προτέρων στο γραφείο και εντολές να δοθούν / διαβιβασθούν στον πλοίαρχο.

Ο μεγάλος αριθμός των κανόνων, στους οποίους πρέπει να υπακούει το πλοίο και οι υποχρεώσεις που απορρέουν, δημιουργούν την ανάγκη για την ύπαρξη αρίστης οργανώσεως και ικανής επανδρώσεως της επιχειρήσεως με προσωπικό υψηλού μορφωτικού επιπέδου, τόσο στο πλοίο όσο και στο γραφείο.

Οι ανωτέρω επιγραμματικές εξελίξεις έφεραν στο προσκήνιο πληθώρα Ελεγκτικών Αρχών (Regulatory bodies), που προσπαθούν, χωρίς να βάλουμε κακές σκέψεις στο μυαλό μας, να ρυθμίσουν τα θέματα της ασφαλείας αρχίζοντας από την ναυπήγηση ενός σκάφους, προχωρώντας στον τρόπο λειτουργίας του και τελειώνοντας στην διάλυσή του, δηλαδή σε όλη την διαδρομή της εκμεταλλεύσεώς του.

Διεθνείς οργανισμοί, περιφερειακοί οργανισμοί και τοπικές αρχές δημιουργούν κανονιστικά πλαίσια για την προστασία του γενικού καλού, αλλά πολλάκις, τουλάχιστον ορισμένοι εξ αυτών, δημιουργούν την εντύπωση ότι ενεργούν με πολιτικά ή περιφερειακά ή τοπικά κίνητρα, χωρίς τις απαραίτητες εμπειρίες και γνώσεις και με τάση αμέσου εκτελέσεως των μέτρων, χωρίς να λαμβάνουν υπ' όψη τις γενικότερες επιπτώσεις.

Επιπλέον φορείς, κατά εργατικούς ή επαγγελματικούς κλάδους, διεθνείς ή όχι, επιβάλλουν ιδικούς τους κανόνες συμπεριφοράς, που εξυπηρετούν τις ειδικές ανάγκες του κλάδου που εκπροσωπούν.

Τα ναυπηγεία φιλοδοξούν να μιμηθούν την βιομηχανία αυτοκινήτων με πλήρη έλεγχο της μορφής, τυποποιήσεως και αξίας των προϊόντων τους. Οι πελάτες διαλέγουν μόνον το χρώμα.

Οι νηογνώμονες κάνουν λαμπρό έργο για την μελέτη, κατασκευή και συντήρηση των πλοίων. Ο δρόμος όμως που αρχικά εχάραξαν και έγιναν αποδεκτοί εξελίχθηκε πολύ ολισθηρά, όπου, ξεφεύγοντας από τον αρχικό τους ρυθμιστικό ρόλο, επεμβαίνουν ή προσπαθούν να επέμβουν σε κάθε έκφανση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, δημιουργώντας ακόμα και κλειστό club, τον IACS, όπου επιδιώκουν να κάνουν τα πάντα για τους πάντες.

Έτσι φθάνουν σε σημείο να διαφημίζουν τις παράπλευρες υπηρεσίες τους μέσω του τύπου, αντιγράφω από την διαφήμιση “...the classification society...works to help improve its clients’ quality, safety, environmental and business performance throughout the world”.

Τα ανωτέρω είναι μόνο επιγραμματικές επισημάνσεις για να μας κάνουμε να θυμηθούμε από που ξεκινήσαμε τα τελευταία πενήντα χρόνια και που σήμερα βαδίζουμε.

Εν τούτοις το πλοίο είναι πάντοτε υποχρεωμένο ν’αντιμετωπίζει τις απρόβλεπτες εξελίξεις στην εκμετάλλευσή του που πηγάζουν από παράγοντες ανωτέρας βίας μέχρι την ανεξέλεγκτη συμπεριφορά αυτού τούτου του ανθρώπου. Άρα το στοιχείο της αυτονόμου ενεργείας παραμένει, χωρίς τον εκ των προτέρων σχεδιασμό. Έτσι δημιουργείται μια πολύπλοκος ιδιαιτερότης που δεν παρουσιάζεται σε καμία άλλη παραγωγική δραστηριότητα.

Το πλοίο έχει να αντιμετωπίσει υποχρεώσεις:

- Ως προς την ασφάλειά του και εκείνη του φορτίου του
- Ως προς την ασφάλεια του πλου εν σχέσει προς το ίδιο, τα παραπλέοντα πλοία και την ξηρά
- Ως προς την προστασία του περιβάλλοντος
- Ως προς την προστασία της ζωής και της ακεραιότητας των επιβαινόντων

Οι θεσμοθετημένοι κανονισμοί από διεθνείς οργανισμούς είναι εν πολλοίς γνωστοί και γι' αυτό δεν τους αναφέρω. Σε αυτούς πρέπει να προστεθούν και οι ειδικοί, τοπικοί και κλαδικοί κανονισμοί, όπως εκείνοι του I.L.O., I.A.L.A., των διαφόρων M.O.U., και ακτοφυλακών, των ασφαλιστών, των clubs, των V.T.S., των λιμένων, των φορτωτών και παραληπτών και τόσων άλλων που κυριολεκτικά χάνεται κανείς στον αριθμό των ρυθμιστών της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Οι ανωτέρω φορείς και οργανισμοί προωθούν πολιτικές για την ασφάλεια και τον έλεγχο των πλοίων, οι οποίες μπορούν να ταξινομηθούν, ενδεικτικά και ουχί περιοριστικά ως εξής:

- Εκπαίδευση και πιστοποίηση ναυτικών
- Χρήση αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών
- Συνθήκες εργασίας και κοινή γλώσσα εργασίας μεταξύ μελών του πληρώματος
- Εξοπλισμό του πλοίου
- Επικοινωνία πλοίου - πλοίου και πλοίου - ξηράς
- Συστήματα αναφοράς των πλοίων
- Συστήματα διαχείρισεως και ελέγχου της θαλασσίας κυκλοφορίας
- Κανονισμούς ασφαλείας των λιμένων
- Κανονισμούς φορτω-εκφορτώσεως
- Κανονισμούς διασώσεως
- Κανονισμούς λιμένος καταφυγής
- Κανονισμούς για αντιμετώπιση τρομοκρατικών πράξεων
- κλπ

Επίσης θα ήθελα να θυμίσω μερικούς από τους ειδικούς τεχνικούς κανονισμούς, δειγματοληπτικά και όχι περιοριστικά, που ετέθησαν σε εφαρμογή τα τελευταία χρόνια:

- Ελέγχου και περιορισμού των κραδασμών
- Ελέγχου της εκπομπής καυσαερίων
- Ελέγχου και διαχείρισεως αποβλήτων και απορριμμάτων
- Ελέγχου της απορρίψεως πετρελαιοειδών
- Ελέγχου της απορρίψεως υδατέρματος
- Βιολογικού ελέγχου λιπαντικών
- Βιολογικού ελέγχου και διαχείρισεως όλου του συστήματος διατροφής και των συστημάτων κλιματισμού στα επιβατηγά πλοία
- Τους κανονισμούς περί πυρασφαλείας, περί σωστικών μέσων, περί τηλεπικοινωνιών, περί ασφαλούς διαχείρισεως
- Το πλέγμα ειδικών ρυθμιστικών κανονισμών που διέπουν τα επιβατηγά πλοία, τα φορτηγά χύδην φορτίου και τα πετρελαιοφόρα

Σαν παράδειγμα στο τέλος αυτού του κειμένου παρατίθενται σε Παράρτημα οι κανονισμοί οι οποίοι έπρεπε να εφαρμοσθούν το έτος 2000 για τη ναυπήγηση ενός δεξαμενοπλοίου με κλάση Lloyd's Register of Shipping.

Οι υποχρεώσεις αυτές φέρουν το πλοίο αντιμετώπον με κανονιστικές ή/και με ανθρώπινες συμπεριφορές ανεξέλεγκτες πολλές φορές, οι οποίες δημιουργούν μεγάλη πίεση στις δραστηριότητές του.

Από την άλλη πλευρά οι κανονιστικοί παράγοντες που επιδρούν στην εκμετάλλευσή του δεν φαίνεται οι ίδιοι να υπακούουν ιδιαίτερα σε κανόνες συμπεριφοράς ή να υπακούουν σε κανόνες τους οποίους οι ίδιοι έχουν διαμορφώσει ή τους έχουν διαμορφώσει με πειθαναγκασμό ή ακόμα κατά τρόπο που στην καθομιλουμένη λέγεται «Γιάννης κερνάει Γιάννης πίνει».

Ερωτάται λοιπόν σήμερα σε τι ποσοστό οι θεσμοθετημένοι κανόνες οδηγούν σε ασφαλέστερη ναυτιλία, με όλη την ευρύτητα του όρου;

Γίνεται δεκτόν ότι η εξέλιξη της επιστήμης, η πληθώρα των κανονιστικών διαδικασιών, οι επιβαλλόμενοι με διάφορους τρόπους έλεγχοι, η καλύτερη διαχείριση έχουν βελτιώσει το επίπεδο ασφαλείας της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Υπάρχει όμως ο κίνδυνος ο μεγάλος αριθμός των εμπλεκόμενων, αλλά και τα πολλά θέματα που χρησιμοποιούνται στη διαμόρφωση της πολιτικής της θαλασσίας ασφαλείας και του ελέγχου των πλοίων να δημιουργούν αρνητικές καταστάσεις, όπως:

- Ο υπερβολικός αριθμός κανονισμών μπορεί να φέρει αντιφάσεις και επικαλύψεις των κανονισμών
- Η υπερβολική νομοθεσία μπορεί να συμβάλει στη μείωση της ανταγωνιστικότητας
- Η έλλειψη ελέγχου και συμμορφώσεως στους κανονισμούς μπορεί να προκαλέσει ναυτικά ατυχήματα.

Επισημαίνεται ότι οι κανόνες ασφαλούς συμπεριφοράς αφορούν κυρίως το πλοίο και τους άμεσα σχετιζόμενους με αυτό.

Οι άλλοι οι ωφελούμενοι από την δραστηριότητα του πλοίου σε τι ποσοστό συμμετέχουν; Πως συμβαίνει η ναυτιλία να μην επιζητά έντονα μία πιο δυναμική παρουσία στον I.M.O., στους ρυθμιστικούς οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, στους νηογνώμονες;

Ιδιαίτερα γι' αυτούς τους τελευταίους πως συμβαίνει, αναφερόμενοι στην Ελληνική και την Κυπριακή ναυτιλία, ώστε οι λεγόμενες τεχνικές επιτροπές τους να πλαισιώνονται από τρανταχτά ονόματα της πλοιοκτησίας, πολύ σεβαστά, αλλά μοιραίως μη ενήμερα των σημερινών πολυπλόκων τεχνικών θεμάτων; Η παρουσία τους εκεί θεωρούν ότι εξυπηρετεί τον κλάδο τους; Που είναι οι τεχνικοί και οι επιστήμονες εκείνοι που θα σταθμίσουν, με άλλο μάτι, την ανάγκη και τις επιπτώσεις ενός νέου κανονισμού;

Γιατί η ναυτιλία δεν ζητά τον έλεγχο των διαδικασιών λειτουργίας, το I.S.M., για ασφαλέστερα λιμάνια, για τις επεκτατικές και μονοπωλιακές εν πολλοίς δραστηριότητες των νηογνωμόνων, για την πολιτική των ασφαλιστικών οργανισμών κλπ.;

Η ναυτιλία φαίνεται να είναι ο μόνος πελάτης όπου το εμπορικό αξίωμα «ο πελάτης έχει δίκαιο» δεν ισχύει.

Η ασφάλεια δεν μπορεί να έχει περιοριστικό κόστος. Είναι μία έννοια που πρέπει να γίνεται αποδεκτή από τους πάντες.

Έτσι κανόνες που να την εξασφαλίζουν πρέπει να εκπονούνται και να εφαρμόζονται από τους πάντες. Δεν είναι δυνατό η ασφάλεια να γίνεται αντικείμενο εκμεταλλεύσεως από κανένα.

Τα ναυτικά ατυχήματα έχουν βεβαίως ελαττωθεί, το μέγεθος των επιπτώσεων τους όμως έχει αυξηθεί. Επίσης νέου τύπου ατυχήματα δημιουργούνται από ανεξέλεγκτες ανθρώπινες δραστηριότητες, που δημιουργούν νέο κύκλο ελέγχων και περιορισμών.

Παραδείγματα πρόσφατα είναι η υπόθεση με το κρουαζιερόπλοιο της P+O, που είδαμε στο Φάληρο, και τους 400 ασθενείς του και του “Knossos Palace” με τα παρ’ ολίγο ανθρώπινα θύματα μέσα σε λιμάνι του Ηρακλείου.

Το μέλλον προδιαγράφει νέους κανόνες που θα δημιουργήσουν νέες υποχρεώσεις στο πλοίο. Αυτό είναι κανόνας της εξελίξεως.

Εν τούτοις δημιουργείται το ερώτημα: Που θα οδηγήσει αυτή η κατάσταση;

Μήπως είναι καιρός οι εμπλεκόμενοι παράγοντες να κάνουν έναν λεπτομερή απολογισμό και να διαγράψουν τις μελλοντικές κινήσεις;

Αυτό που έχει ειπωθεί σε προηγούμενη παρουσίασή μου «Τα παθήματα μας γίνονται μαθήματα;» Φοβούμαι πως ακόμα όχι. Μέχρι τότε όμως;

Προ ολίγων μόλις μηνών ένας άξιος Γερμανός συνάδελφος και αξιωματούχος νηογνώμονος, σχετικά με ένα πρόσφατο ναυτικό ατύχημα, επισήμανε ότι:

«Ποτέ στην ναυτιλιακή βιομηχανία τόσα πολλά παράκτια κράτη δεν ανεμίγησαν σε ένα ναυτικό ατύχημα και εθέσπισαν μονόπλευρα τόσον πολλούς κανονισμούς, χωρίς καμία συνεννόηση με την ναυτιλιακούς παράγοντες και χωρίς καν να έχουν πλήρως διερευνηθεί τα αίτια του ναυτικού αυτού ατυχήματος.

Τα πλοία ταξιδεύουν σε όλο τον κόσμο και χρειάζονται κοινούς κανονισμούς που να ισχύουν παντού.

Προβλέπεται ότι η διεθνής ναυτιλία θα ευρεθεί ενώπιον χαοτικής καταστάσεως εάν και άλλα παράκτια κράτη ακολουθήσουν το ανωτέρω παράδειγμα.»

Και παρακάτω συνεχίζει:

«Πρέπει να γίνει γενική αναθεώρηση του τρόπου που εφαρμόζονται οι κανονισμοί και χειρίζονται τα ναυτικά ατυχήματα. Ο Ι.Μ.Ο. πρέπει να αναλάβει τις σχετικές πρωτοβουλίες και να γίνουν ευρείες διαβουλεύσεις με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Υπάρχει ανάγκη για την δημιουργία κοινών διαδικασιών. Εάν δεν γίνει αυτό τότε η ναυτιλία θα εξακολουθήσει να άγεται και φέρεται από πολιτικές σκοπιμότητες και από επιβαρυντικούς κανονισμούς, που θα μετακυλίνουν το κόστος τους στο κόστος μεταφοράς και φυσικά τελικά στην αξία οιοδήποτε περίπου προϊόντος που αγοράζουμε.»

Πιστεύεται ότι το ανωτέρω συμπέρασμα είναι το ζητούμενο, ώστε με μία ολοκληρωμένη επισκοπήσει να γίνει πλήρως εμφανής η υπάρχουσα κατάσταση, σε όλες τις εκφάνσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας, διερευνηθούν οι προβλεπόμενες τάσεις και τελικά διαμορφωθεί ένα ενοποιημένο πλαίσιο κανονισμών και κανόνων συμπεριφοράς, που να έχουν παγκόσμια ισχύ.

Φυσικά ο I.M.O. θα πρέπει να είναι ο μοναδικός φορέας της πρωτοβουλίας αυτής. Το έργο αυτό είναι πολύ μεγάλο αλλά είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσει στο ζητούμενο, δηλαδή στη θεσμοθέτηση ολοκληρωμένων διαδικασιών για μια ασφαλέστερη ναυτιλία.

Εξ άλλου η ασφαλέστερη ναυτιλιακή δραστηριότητα θα οδηγήσει και σε καλύτερη διαχείριση με γενικότερο οικονομικό όφελος.

Ερχόμενοι στα καθ' ημάς, δηλαδή την Ελληνική ναυτιλία, παρατηρείται ότι οι φορείς της δυστυχώς ανησυχούν όταν, όπως λέγεται κοινώς, «φτάσει το μαχαίρι στο κόκαλο». Τότε όμως η η φωνή της δεν λαμβάνεται αρκούντως υπ' όψη και έτσι μαχαίρι δεν έχει.

Δυστυχώς πολλοί υποστηρίζουν ότι το φταίξιμο είναι δικό της. Άλλοι παίζουν στην πλάτη της.

Έχουμε κρατικό φορέα, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο φορέας αυτός, σαν υποτιθέμενος καθοδηγητής και εκφραστής όλων των δυνάμεων που υπηρετούν την ναυτιλία μας, δεν θα έπρεπε να επιζητά την συνεργασία με τις δυνάμεις αυτές; Πιστεύω ότι η λογική λέγει «ναι».

Εν τούτοις θλίβεται κανείς να βλέπει ότι το Υπουργείο κρατά τις πύλες του ερμητικά κλειστές σε κάθε τέτοια πρωτοβουλία και προσπάθεια.

Πρόσφατα λέγεται ότι ξεκίνησε το έργο του το νεοϊδρυθέν Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Του ευχόμεθα καλή επιτυχία, μία και η συνάντηση είχε και τίτλο «Σύγχρονη και ισχυρή Ελληνική ναυτιλία». Φοβούμεθα όμως ότι ο τίτλος αυτός και μόνος μας θυμίζει προεκλογικές πολιτικολογίες και μόνο.

Να σημειωθεί πάντως ότι οι τεχνοκράτες εν πολλοίς απουσιάζουν από την σύνθεση του συμβουλίου αυτού, ως εάν τα πλοία ναυπηγούνται, οι προπέλες τους γυρίζουν και η ασφάλειά τους εξασφαλίζεται χωρίς αυτούς.

Με λύπη εκφέρουμε την απαισιοδοξία μας για τον ρόλο του συμβουλίου αυτού, που δεν θα προσθέσει τίποτα άλλο, φοβούμεθα, παρά στάχτη στα μάτια μας, για να μην βλέπουμε τα προβλήματα που τουλάχιστον βλέπουμε εμείς.

Κατά άλλες απόψεις λέγεται ότι όσον μικρότερη η επέμβαση των κρατικών φορέων στα της ναυτιλίας τόσο το καλύτερο.

Εάν γίνει αυτό αποδεκτό το ερώτημα είναι εάν οι ναυτιλιακοί επαγγελματικοί φορείς, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, οι άλλες εφοπλιστικές ενώσεις, η παραπαίουσα ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία, ο φτωχός Ελληνικός Νηογνώμων μπορούν να συνενώσουν τις δυνάμεις τους για να καλύψουν το φοβερό έλλειμμα που παρουσιάζει, σαν σύνολο, η ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα στην πλεύση της μέσα από το διεθνές γίγνεσθαι;

Και το περαιτέρω ερώτημα είναι: Πως μία άλλοτε φτωχή χώρα, η Νορβηγία, με τον μισό πληθυσμό από εκείνο της Ελλάδος, έχει σήμερα μία σημαίνουσα θέση στη ναυτιλία, και στις υποστηρικτικές υπηρεσίες της, όπως ναυπηγεία, επιστημονική γνώση και έρευνα, διεθνή νηογνώμονα, ασφαλιστική αγορά κλπ, στα οποία εν πολλοίς προστρέχουμε για να πάρουμε τις υπηρεσίες της;

Και δεν έχει υπουργείο κατά τα δικά μας πρότυπα.

Μήπως λοιπόν κάπου επιτέλους πρέπει να γίνει η αλλαγή στη γραμμή πλεύσεως και να δημιουργηθεί ένα άλλο διαφορετικό συμβούλιο, ένα Συμβούλιο Πραγματογνομώνων, όπου όλο το εξαιρετο ατομικό δυναμικό που διατίθεται μπορεί να πλαισιώσει τη ναυτιλία και να στηρίξει θέσεις, που θα συμβάλλουν σε μία ασφαλέστερη ναυτιλία, που αντιστοιχεί και σε μία ανταγωνιστικότερη ναυτιλία;

Εάν η απάντηση είναι καταφατική τότε το Συμβούλιο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει, κατά τμήματα, εκτός φυσικά της κρατικής εκπροσώπησης και του εφοπλισμού, τους τεχνικούς από την «μαχομένη τάξη της εφαρμογής αλλά και τους αναλόγους επιστημονικούς ειδήμονες, ασφαλιστικούς εκπροσώπους, εκλεκτούς ναυτιλιακούς νομικούς, εκπροσώπους από τη ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία, την εκπαίδευση, τους μεσίτες, τους οργανισμούς εκείνους των ναυτικών, που θα θελήσουν να συνδιαλαγούν αποβάλλοντας τους συνδικαλιστικούς τους μανδύες και πιθανόν άλλους που η πρακτική εφαρμογή να θεωρήσει αναγκαίους.

Ένα τέτοιο Συμβούλιο θα πρέπει να εργασθεί με οικονομικά μέσα, σε βάση όχι απλών συνεδριάσεων για την συνεδρίαση, αλλά για να εκπονή μελέτες για τους προβληματισμούς που ανακύπτουν ή που θα προβλέπεται να ανακύψουν στο μέλλον, και που θα αφορούν τόσο το Ελληνικό πλοίο στον εθνικό του χώρο όσον και εκείνο που δραστηριοποιείται στο διεθνές περιβάλλον.

Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η οιαδήποτε οικονομική επιβάρυνση που θα προκύψει από την αποδοτική λειτουργία ενός τέτοιου συμβουλίου θα αποσβεσθεί σε βάθος χρόνου, όχι πολύ μακρινού, από το όφελος που θα έχει η ναυτιλία μας, σαν σύνολον, που αντί να είναι ασθμαίνουσα και διαμαρτυρομένη να προλάβει τις εξελίξεις, θα τις τιθασεύει, κατά το δυνατόν στα μέτρα της, με το ανάλογο όφελος.

Έτσι εξ άλλου θα μπορέσει να εξοστρακίσει και όλους εκείνους τους εξωγενείς παράγοντες που την καταδυναστεύουν, να παρακολουθήσει και να συμβάλει στη καλύτερη διαμόρφωση των τάσεων που διαφαίνονται στο παγκόσμιο γίγνεσθαι και ιδιαίτερα να παίξει ένα θετικό και ολοκληρωμένο ρόλο στην αποδοχή και ολοκλήρωση της πρωτοβουλίας του I.M.O., που εκφράστηκε ανωτέρω.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### CLASSIFICATION, RULES, AND REGULATIONS, GUIDELINES AND RECOMMENDATIONS POSSIBLY APPLICABLE TO A NEWBUILDING CRUDE OIL TANKER OF 100000 TONS, Year 2000

#### CLASSIFICATION

Vessel to be built under survey of the classification society Lloyd's Register of Shipping +100A1, Double hull oil tanker, ESP, \*IWS, LI, ShipRight, (SDA, FDA, CM) with the description notes Pt H.T., ShipRight (PCWBT), +LMC, UMS, IGS, COW, SCM, NAV1.

## RULES AND REGULATIONS

- National Maritime Regulations of Country of Registry
- International Convention of the Safety of Life at Sea 1974 and Protocol 1978 and Amendments
- International Convention of Load Lines
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships
- International Convention for the prevention of Pollution from Ships 73/78 and Amendments and Protocol 1997
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 and Amendments
- International Telecommunications and Radio Regulations 1972, 1982 and Amendments
- IMO Res. A868(20) regarding Ballast Water Exchange
- IMO Res. A798 regarding Performance for Navigation Equipment
- IMO Res. A272 & A330 regarding Recommendation on Safe Access to and working in Large Tanks
- IMO Res. A586 regarding Revised Guidelines and Specification for Oil Discharging, Monitoring and Control System for Oil Tanker
- US Department Health Regulations for Foreign Flag Ships
- IMO Res. A468 regarding Noise Levels on Board Ships
- IMO Res. A708 regarding Navigating Bridge Visibility and Function
- IMO 751(18) regarding Interim Standards for Ship Manoeuvrability

## GUIDELINES AND RECOMMENDATIONS

- IEC Pub.60092 where required by the Classification Society
- OCIMF Recommendations for Oil Tanker Manifolds and Associated Equipment, 1991
- OCIMF Mooring Equipment Guidelines, 1997
- OCIMF Prevention of Oil Spillage through Cargo Pump Room Sea Valves, 1991
- OCIMF Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum) 1997
- ISO 6954-1984 Guidelines for Overall Evaluation of Vibration on Merchant Ships
- Exxon Minimum Safety Criteria for Industry Vessels in Exxon Service, 1997
- ICS Guide for Helicopter/Ship Operations

## CERTIFICATES

- Classification Certificate for Hull and Machinery
- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Cargo Ship Radio Certificate
- International Load Line Certificate
- International Tonnage Certificate
- I.O.P.P. Certificate
- Suez Canal Tonnage Certificate
- Deadweight Certificate
- Certificate for Hose Handling Crane, Provision Crane and Engine Room Crane
- Test Certificate for Mooring Rope



- Test Certificate for Anchors and Chains
- Test Certificates for Life Saving Equipment
- Test Certificate for Fire Fighting, COW and Inert Gas Equipment
- Deratting Exemption Certificate
- Crew Accommodation Certificate
- Letter of Compliance with U.S.C.G. title 46 (Vapour Emission Control)
- Letter of Compliance with U.S.C.G. Rules and Regulations for Foreign Vessels
- U.S.C.G. Compliance Letter for Sewage System