

Απόψεις του ΤΕΕ σχετικά με τον έλεγχο της αξιοπλοΐας των εμπορικών πλοίων

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η ανάγκη ελέγχου της αξιοπλοΐας των εμπορικών πλοίων δημιουργήθηκε στα τέλη του περασμένου αιώνα τότε που η αλματώδης ανάπτυξη του διεμετακομιστικού εμπόριου μεταξύ των παράκτιων περιοχών μαζί με την συνεχή πρόοδο της επιστήμης μετέβαλε καθημερινά σχεδόν τα δεδομένα της ναυτιλιακής τεχνολογίας με αποτέλεσμα να αντιληφθούν πρώτοι οι Άγγλοι και μετά οι υπόλοιποι ναυτοσφαιλιστές ότι τα υποτυπώδη αρχαία πλοία (και κυβερνητών) που χρησιμοποιούσαν μέχρι τότε δεν εξασφάλιζαν πια τα οικονομικά τους συμφέροντα. Κάτω από την πίεση των καιρών ξεκίνησαν την πρώτη τεχνική υπηρεσία που θα επιθεωρούσε τα πλοία πριν από την υπογραφή των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και θα τηρούσε τα ανάλογα αρχεία. Με τον καιρό οι τεχνικές αυτές υπηρεσίες των ναυτοσφαιλιστικών εταιριών εξελίχθηκαν σε αυτόνομους οργανισμούς, τους γνωστούς Νηογνώμονες, που συνεχίζουν μέχρι σήμερα να έχουν σαν πρωταρχικό τους σκοπό τη διαφύλαξη των συμφερόντων των ναυτοσφαιλιστών. Παράλληλα ο έλεγχος της αξιοπλοΐας σε ότι αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα πέρασε στη δικαιοδοσία των διαφόρων κρατών και διακρατικών οργανισμών που δημιουργήθηκαν μια και η ναυτιλιακή βιομηχανία επεκτάθηκε από τη φύση της πέρα από στενά όρια κρατών.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Σήμερα, όλες οι χώρες που έχουν έστω και υποτυπώδη ναυτιλία και ασκούν ναυτιλιακή πολιτική, θεωρούν πρωταρχική τους υποχρέωση τον έλεγχο της αξιοπλοΐας όχι μόνο των νηολογημένων υπό την σημαία τους πλοίων, αλλά και των ξένων πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια τους. Η υποχρέωση αυτή άλλωστε έχει κατοχυρωθεί και σπυρρεί και από τις διάφορες διεθνείς συμβάσεις που είναι σήμερα σε ισχύ. Με τον έλεγχο αυτό τα κράτη στοχεύουν στα εξής:

- α) Την ασφάλεια της ζωής των Ναυτιλομένων.
 - β) Την διασφάλιση των όρων και συνθηκών εργασίας των ναυτεργατών.
 - γ) Την προστασία του περιβάλλοντος.
- Ο ουσιαστικός έλεγχος της αξιοπλοΐας των εμπορικών πλοίων πρέπει να καλύπτει όλους τους τομείς κατασκευής και λειτουργίας των πλοίων που είναι:
- α) Η ικανότητα των ναυτεργατών (πτυχία κλπ.).
 - β) Η σύνθεση του πληρώματος.
 - γ) Η κατασκευαστική ευιότητα του πλοίου και των μηχανημάτων του.
 - δ) Η λειτουργική κατάσταση του πλοίου.
 - ε) Η επάρκεια του εξοπλισμού ανγκυροβολίας του.
 - στ) Η λειτουργική κατάσταση των ανυψωτικών συσκευών και των μέσων φορτωκεφόρτωσης.
 - ζ) Η καταλληλότητα των χώρων ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.
 - η) Η λειτουργική κατάσταση και η καταλληλότητα των εγκαταστάσεων ραδιοτηλεφωνίας ή ραδιοτηλεγραφίας.
 - θ) Τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα.
 - ι) Η συμμόρφωση με τις Διεθνείς συμβάσεις

* Αν και στη συντριπτική πλειοψηφία τους τα παραπάνω έχουν καθαρό τεχνικό χαρακτήρα, η σωστή αντιμετώπισή τους μέσα σε ένα ευρύτερο πολιτικό πλαίσιο μπορεί να αποφέρει γενικότερα εθνικά ωφέλη όπως:

- α) Η προστασία της εμπορικής Ναυτιλίας.
- β) Η ανάπτυξη της εγχώριας ναυτιλιακής τεχνολογίας.
- γ) Η ανάπτυξη των εγχώριων ναυπηγικών και παραναυπηγικών βιομηχανιών.
- δ) Η αύξηση των θέσεων δουλειάς στη χώρα.
- ε) Η τόνωση της Εθνικής Οικονομίας μια και η Ναυτιλία είναι ένας κατ' εσοχήν συναλλαγματοφόρος κλάδος της οικονομίας.

3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Είναι ότι η παραχώρηση των αρμοδιοτήτων για τον έλεγχο της αξιοπλοΐας των πλοίων σε τρίτους μη κρατικούς ή μη κρατικά ελεγχόμενους φορείς σημαίνει την υποτέλεια της Ναυτιλιακής Πολιτικής σε ξένα συμφέροντα και την εξάρτησή της από ξένα κέντρα αποφάσεων. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι, όλες οι Ναυτιλιακά προηγμένες χώρες του Δυτικού κόσμου (ΗΠΑ, Αγγλία, Γαλλία, Νορβηγία, Ιταλία κλπ.) καθώς και το σύνολο των ασιατικών χωρών, διατηρούν σκέρασμα το δικαίωμα ελέγχου της αξιοπλοΐας των εμπορικών τους πλοίων και παράλληλα στηρίζουν την εγχώρια έρευνα και ανάπτυξη της Ναυτιλιακής Τεχνολογίας σε συνεργασία με ερευνητικά κέντρα, τα ιδρύματα ανώτατης εκπαίδευσης και τους Εθνικούς τους Νηογνώμονες. Στηριζόμενες δε στην υποδομή τους αυτή, είναι πάντα σε θέση να επιβάλλουν τις απόψεις τους όχι μόνο σε θέματα αξιοπλοΐας αλλά και για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των βιομηχανιών τους, σε όλες τις διεθνείς Ναυτιλιακές Επιτροπές που μετέχουν.

Αντίθετα οι Ναυτιλιακά υπανάπτυκτες ή οι χώρες με εξαρτημένη Ναυτιλιακή Πολιτική, έχουν παραχωρήσει τις αρμοδιότητές αυτές σε διάφορους τρίτους. Παρόδειγμα η γνωστή σαν σημαία ευκαιρίας Λιβερία που αντιπροσωπεύεται σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς από τον Αμερικανικό Νηογνώμονα στα τεχνικής φύσης θέματα.

4. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η Ελλάδα αν και πάντα αντιπροσώπευε μια από τις μεγαλύτερες σε παγκόσμια κλίμακα εμπορικές ναυτιλίες, κάτω από τη διακυβέρνηση των τελευταίων δεκαετιών ακολούθησε την πολιτική της εξάρτησης και της υποτέλειας. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με τη στρατιωτικοποιημένη μορφή του δεν μπόρεσε να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του, η δε συνολική προσφορά του στην ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι πράγματι μηδενική.

Είναι πράγματι χαρακτηριστικό ότι σαν συνέπεια της πολιτικής που ακολουθήθηκε το στρατιωτικό προσωπικό του ΥΕΝ, με την πρόοδο των ετών παραμέρισε τα στρατιωτικά του καθήκοντα ξεκατολείποντας τις Ελληνικές θάλασσες και ακτές στο έλεος των κάθε λογής αρχαιοκαπήλων, λαθρεμπόρων, κλπ. και ανέλαβε τεχνικές και άλλες αρμοδιότητες επανδρώνοντας τις νεοδημιουργού

μενες τεχνικές υπηρεσίες του Υπουργείου με ειδικά «εκπαιδευμένα» στελέχη του. Στέρησε έτσι από τον Τεχνικό κόσμο της χώρας τη δυνατότητα πρόσβασης στο πεδίο της αρμοδιότητάς του και παγίωσε καταστάσεις που καταδυναστεύουν και θα καταταλαιπωρούν για αρκετά ακόμα χρόνια την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Ας μη ξεχνάμε χαρακτηριστικά τη μέχρι πρότινος χρησιμοποιούμενη μέθοδο δανεισμού προσωπικού προσωπικού από άλλα Υπουργεία για θέσεις που δεν ήταν δυνατό να καλυφθούν από στελέχη του Λ.Σ. Η έλλειψη τεχνικής κατάρτισης των στελεχών του και η από αυτή εκπορευόμενη ευθυνοφοβία δημιούργησε ένα Υπουργείο που αντί να πρωτοπορεί και να χαράζει τους στόχους της Ναυτιλιακής Πολιτικής, προσεγγίζει με σποραδικές ενέργειες να παρακολουθήσει τις εξελίξεις των καιρών που παραμένουν πάντα απληροίωτος στόχος.

Είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικές οι μειώσεις που υπέστη η Ελληνική Ναυτιλία κατά τα τελευταία χρόνια, όπως η αποπομπή της Ελλάδας από το Συμβούλιο του ΤΕΕ ΙΜCO, ο χαρακτηρισμός της Ελληνικής σημαίας σαν σημαία ευκαιρίας και τότες άλλες βαρείες κατηγορίες που έχουν κατά καιρούς εξαπολυθεί κατά της Ελληνικής Ναυτιλίας από διάφορους φίλους και εχθρούς και που έγιναν δεκτές με πλήρη απόθεση από το Υπουργείο (π.χ. Συνέντευξη Γενικού Επιθεωρητή του Βρετανικού Νηογνώμονα στο BBC το 1981).

Ειδικότερα στον τομέα της αξιοπλοΐας των εμπορικών πλοίων λόγω της παντελούς έλλειψης κάποιος έστω και υποτυπώδους Ναυτιλιακής Πολιτικής, πρέπει να υπογραμμιστούν οι παροκτάτω απαράδεκτες ενέργειες και παραλείψεις του ΥΕΝ:

— Η υπογραφή, βεδισασμένη κύρωση και αποδοχή Διεθνών Συμβάσεων που στρέφονται κύρια κατά της Ναυτιλίας μας.

— Η κατ' επανάληψη συμμετοχή μας σε Διεθνείς Συνδιασκέψεις με πρόσωπα χωρίς το στοιχειώδη απαραίτητα προσόντα, με αποτέλεσμα την απουσία της Ναυτι-

λιακής μας πολιτικής από τις τράπεζες των διαπραγματεύσεων και κατάληξη τη συνεπικουρία στη νομοθέτηση καταστάσεων που σε τίποτα δεν οφελούν ούτε την Ναυτιλία ούτε τη Βιομηχανία μας.

— Η μέχρι χθές επάνδρωση των οπουδαιοτέρων τεχνικών υπηρεσιών του ΥΕΝ με πρόσωπα περαστικά (αξιωματικούς Π.Ν. και Λ.Σ.) που λόγω της προσωρινότητάς τους δεν αντιπροσώπευαν ποτέ τίποτα περισσότερο από τις προσωπικές τους απόψεις και ικανότητες, αλλά και το σημερινό πρωτοφανές καθεστώς της ΕΕΠ όπου στο ίδιο γραφείο και για την ίδια δουλειά υπάρχει τεχνικό προσωπικό τριών διαφορετικών κατηγοριών. (Στρατιωτικό, μόνιμο, επί συμβάσει).

— Ο εξευτελισμός των νόμων με τη μέθοδο της υπερνομοθέτησης ή της θέσπισης νόμων με αναδρομική ισχύ που η εκ των πραγμάτων αδυναμία εφαρμογής τους τους κάνει να στονήσουν.

— Η απουσία εθνικών κανονισμών που δημιουργεί πλήρη σύγχυση στο τι ισχύει αναφορικά με κάθε θέμα, αφού ο κάθε αρμόδιος μπορεί κατά την κρίση του να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε κανονισμό οποιασδήποτε ξένης χώρας κατά περίπτωση.

— Η μεθοδευμένη αποδυνάμωση της σημαίας της Ελληνικής σημαίας και η έμμεση υποστήριξη των σημαίων ευκαιρίας με την εφεύρεση του όρου «πλοίο Ελληνικών συμφερόντων».

— Η πλήρης απεμπόληση των κυριαρχικών στα θέματα αξιοπλοΐας δικαιωμάτων της χώρας, με την παραχώρηση υπερδικαιοδοσιών σε γνωστούς και μη Νηογνώμονες. (Ακόμα και σε εταιρείες φαντάσματα που εν γνώσει του Υπουργείου βρίσκονται μόνο στα χαρτιά)

— Ο πλήρης φρασμός στην εξέλιξη της εγχώριας τεχνολογίας με την παρεμπόδιση της στοιχειώδους «επιναυτροφοδότησης» στοιχείων σχετικά με τα ναυτικά στυχήματα, που κατά πάγια τακτική του Υπουργείου εξετάζονται από επιτροπές «ειδικών», όπου ποτέ δεν συμβαίνει
Συνέχεια στη σελίδα 10



Από την ανάλυση των απόψεων του ΤΕΕ για την αξιοπλοΐα των ελληνικών πλοίων.

να εκπροσωπείται το ΤΕΕ και σπανιότερα μετέχουν τεχνικοί, με την εξαίρεση ορισμένων υπαλλήλων του Υπουργείου που είναι εκ πρώιμου βεβαίο ότι δεν θα τολμήσουν να εναντιωθούν στις επιλεγόμενες από τους προϊσταμένους τους μεθοδεύσεις.

— Η περιδότη η πλέον «Τεχνική Επιτροπή» του ΥΕΝ όπου παραπέμπονται όλα τα θέματα για τα οποία η ΕΕΠ έχει εκφράσει αδυναμία διατύπωσης τεκμηριωμένης άποψης, αλλά στην οποία η ΕΕΠ εν τούτοις και τον εισηγητή ορίζει και δύο από τα μέλη της (συμπεριλαμβανομένου και του Προέδρου). Οι ίδιοι δηλαδή άνθρωποι που δεν τόλμησαν να αναλάβουν τις υπηρεσιακές τους ευθύνες χρησιμοποιούν την επιτροπή σαν κάλυψη για την καταστράγγιση των νόμων. Είναι πλέον γνωστό ότι με σκεπτικά που βασίζονται στον ρίσκο για τη βοήθεια «αναξιοπαθούντων» εφοπλιστών, έχουν καταστρατηγηθεί όχι μόνο νόμοι και κανονισμοί αλλά ακόμα και προγενέστερες αποφάσεις της ίδιας της Τεχνικής Επιτροπής. Άλλο αξιοπρίεργο φαινόμενο είναι ότι από τους τρεις υπαλλήλους της ΕΕΠ που μετέχουν στην Τεχνική Επιτροπή ο μοναδικός συνήθως τεχνικός είναι ο εισηγητής του θέματος, που μετέχει όμως χωρίς το δικαίωμα ψήφου.

— Η θεσμοθέτηση σαν Τεχνικού Συμβούλου του ΥΕΝ του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, οργανισμού που συγκροτείται από εφοπλιστές και μόνον, και η παραχώρηση έτσι του κυριαρχικού δικαιώματος της πολιτείας να εκλέγει τους τεχνικούς της συμβούλους στη δικαιοδοσία του ΝΕΕ, που με ειδική διάταξη νόμου έχει το δικαίωμα να ορίζει σαν αντιπροσώπους του, τεχνικούς έξω από τον κύκλο των μελών του.

— Η παράκαμψη με τον ίδιο «περί ΝΕΕ» νόμο του ΤΕΕ από τον προβλεπόμενο κατά τον ιδρυτικό του νόμο ρόλο σαν τεχνικού συμβούλου του κράτους.

— Η παραχώρηση αγκυροβολίων σε οργόνη πλοία χωρίς καμία γροηγομένη οκέμη εξασφάλισης του Ελληνικού Δημοσίου σε περίπτωση εγκατάλειψης των πλοίων αυτών, ούτε και διασφάλισης κάποιας τυπικής έστω υποχρέωσης για την εκτέλεση των εργασιών επανενεργοποίησης σε Ελληνικά ναυπηγεία την ύψωση ή διατήρηση της Ελληνικής σημαίας, την χρησιμοποίηση Ελλήνων ναυτεργατών, κτλ.

Αν και η προηγούμενη απαρίθμηση δεν εξαντλεί όλα όσα συμβαίνουν στο χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας, είναι οπωσδήποτε δηλωτική της πολιτικής του Υπουργείου ΕΝ. Η πολιτική αυτή έχει ανάμεσα στα άλλα σαν συνέπεια και την αποξένωση του τεχνικού κόσμου της χώρας από το αντικείμενο της δουλειάς του.

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το ΤΕΕ θεωρεί ότι ο έλεγχος της αξιοπλοίας των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων πρέπει να αντιμετωπισθεί με συνέπεια μέσα στα πλαίσια μιας εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Παράλληλα πιστεύει ότι πρέπει να εκλείψουν οι λόγοι που καθιστούν τη συνεργασία του με το ΥΕΝ δύσκολη αν όχι ανέφικτη (κατάργηση του νόμου περί ΝΕΕ κλπ.) ώστε να μπορεί να προσφέρει θετικά στη διαμόρφωση της πορείας που πρέπει να ακολουθηθεί για την επίτευξη ενός ουσιαστικού ελέγχου της αξιοπλοίας.

Σε γενικές γραμμές πιστεύουμε πως η πορεία αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει:

α. Αναδιάρθρωση των τεχνικών υπηρεσιών του ΥΕΝ ώστε το μεν στρατιωτικό πρόσωπο να αναλάβει τα πραγματικά του καθήκοντα, τα δε τεχνικά θέματα να περάσουν στα χέρια των ανθρώπων που έχουν τα απαραίτητα προσόντα, δηλαδή των Ελλήνων τεχνικών.

β. Ριζική αναδιάρθρωση της ΕΕΠ με σκοπό να καταστεί ικανή να παίξει τον εποπτικό ρόλο της πάνω στα θέματα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

γ. Κατάστρωση χρονοδιαγράμματος για την επεξεργασία και την εφαρμογή του Νομικού πλαισίου που θα επιτρέψει μεθοδικότητα σταδιακή άρση της εξουσιοδότησης

για την αντιπροσώπευση της χώρας από τους διάφορους Ξένους οργανισμούς και τον ουσιαστικό έλεγχο της δουλειάς τους στο διάστημα αυτό.

δ. Τόμωση του Ελληνικού Νηογνώμονα ώστε να μπορεί να παίξει ουσιαστικότερο ρόλο στην ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας.

ε. Δημιουργία υπηρεσίας στο ΥΕΝ για τον τομέα των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών που θα εποπτεύει και θα συντονίζει τις Ελληνικές αντιπροσωπείες που μετέχουν στους διάφορους διεθνείς και διακρατικούς οργανισμούς. στ. Ίδρυση υπηρεσίας έρευνας και τεκμηρίωσης σε θέματα ναυτιλιακής τεχνολογίας που θα συγκεντρώνει τα απαραίτητα στοιχεία από το ΥΕΝ, την ΕΕΠ, και τον ΕΝ και που σε συνεργασία με τα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας θα προάγει την εγχώρια επιστήμη και θα βοηθά την Ελληνική βιομηχανία.

Ακολουθούν αναλυτικότερα οι απόψεις μας για την αναδιάρθρωση της ΕΕΠ σε συνδυασμό με την πολιτική που πρέπει να ακολουθηθεί για τους Νηογνώμονες και ιδιαίτερα για το Ε.Ν. καθώς και για τη δημιουργία των Υπηρεσιών διεθνών συμβάσεων, έρευνας και τεκμηρίωσης.

5.1. ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΕΠ — ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ — ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Το ΤΕΕ πιστεύει ότι στα πλαίσια της γενικής αναδιάρθρωσης του ΥΕΝ πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην αναδιάρθρωση της μέχρι σήμερα αρμόδιας για τον έλεγχο της αξιοπλοίας των εμπορικών πλοίων Υπηρεσίας του (ΕΕΠ) και να μελετηθούν σοβαρά όλες οι δυνατές μεθοδεύσεις που θα τονώσουν τον Ελληνικό Νηογνώμονα.

Πιστεύουμε ότι τελικός στόχος στην προτεινόμενη αναδιάρθρωση της ΕΕΠ πρέπει να είναι η δημιουργία μιας υπηρεσίας ευέλικτης, επιστημονικά αξιόλογης, και οικονομικά αυτόνομης, που θα έχει την πλήρη εποπτεία και ευθύνη στον έλεγχο της αξιοπλοίας των Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Ο έλεγχος αυτός χωρίζεται από τη φύση του σε δύο κλάδους:

Α) Στον Τεχνικό έλεγχο που είναι ο έλεγχος και η έγκριση των σχεδίων, μελετών, προδιαγραφών, κλπ που σχετίζονται με την αξιοπλοία και στη συνέχεια την αρχική, τις περιδικές και τις έκτακτες επιθεωρήσεις των πλοίων για την διαπίστωση της συμμόρφωσής τους με τα σχέδια, μελέτες και προδιαγραφές αυτές. Στην Αστυνόμευση δηλαδή τον έλεγχο των πιστοποιητικών αξιοπλοίας και τη διενέργεια αφινιδιαστικών ελέγχων. Είναι αυτονόητο ότι ο μεν τεχνικός έλεγχος απαιτεί όχι μόνο ειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό αλλά και εξαιρετικά τελειοποιημένο τεχνικό εξοπλισμό, (υπολογιστές, προγράμματα, μηχανογράφηση, εργαστήρια κλπ.), η δε αστυνόμευση απαιτεί την στενή συνεργασία του επιστημονικού προσωπικού της ΕΕΠ με το Λιμενικό Σώμα.

Από τα παραπάνω είναι φανερό ότι η πλήρης ανάληψη των ευθυνών του ελέγχου της αξιοπλοίας, των εμπορικών πλοίων δεν είναι δυνατόν να αποτελέσει άμεσο στόχο της προτεινόμενης αναδιάρθρωσης της ΕΕΠ, αλλά θα πρέπει να ενταχθεί σε κάποιο μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα, ίσως το πρόγραμμα πενταετούς ανάπτυξης. Το ΤΕΕ είναι στη διάθεση του υπουργείου να συμμετάσχει σε οποιαδήποτε προσπάθεια για τον καταρτισμό ενός τέτοιου προγράμματος με στόχο την ορθολογιστική αναδιάρθρωση της ΕΕΠ.

Μολταύτα πιστεύουμε ότι ακόμη και σήμερα θα πρέπει να γίνουν προσλήψεις του απαραίτητου προσωπικού ώστε η ΕΕΠ να αναλάβει άμεσα ουσιαστικό έργο που στη φάση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει τα εξής:

1. Την επιθεώρηση και έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών αξιοπλοίας για όλα τα πλοία που δεν είναι καταταγμένα σε αναγνωρισμένο Νηογνώμονα.

2. Την επιθεώρηση και έκδοση όλων των πιστοποιη-

Συνέχεια στη σελίδα 12

τικών αξιολογίας για όλα τα επιδοτηγέ πλοία με Ελληνική σημαία.

3. Την έκδοση άδειας κατασκευής, μετασκευής, ή επισκευής σε όλα τα πλοία που εκτελούν τις εργασίες αυτές στον Ελληνικό χώρο. Σε πρώτη φάση η έκδοση των αδειών μπορεί να περιοριστεί στον τυπικό έλεγχο της ύπαρξης όλων των απαραίτητων στοιχείων (μελετών, σχεδίων, επιβλέποντος μηχανικού), ενώ μακροπρόθεσμος στόχος θα πρέπει να είναι ο ουσιαστικός έλεγχος των υποβαλλομένων στοιχείων και η παρακολούθηση των εκτελούμενων εργασιών.

4. Ο έλεγχος και η εποπτεία του τρόπου που οι Ξένοι Νηογνώμονες χρησιμοποιούν τις εξουσιοδοτήσεις της Ελληνικής Κυβέρνησης και η συλλογή στοιχείων για την ποιότητα της δουλειάς τους. Άμεση αναγνώριση της εκποίησης και υπογραφής μελετών από τους Νηογνώμονες.

5. Η διενέργεια ικανού αριθμού αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων Ελληνικών πλοίων σε διάφορα λιμάνια της χώρας αλλά και του εξωτερικού για τη διασφάλιση της διατήρησης της αξιοπλοΐας τους στο μεταξύ των τακτικών επιθεωρήσεων διάστημα.

6. Η λεπτομερής εξέταση και αξιολόγηση των καταγγελιών των πληρωμάτων, που σφοδρούν στην αξιοπλοΐα των πλοίων.

7. Η συλλογή και αξιολόγηση των στοιχείων από τα ναυτικά στοιχεία για την υποβοήθηση των υπηρεσιών του ΥΕΝ που ασχολούνται με τις διεθνείς συμβάσεις αλλά και της εγχώριας Ναυπηγικής και παραναυπηγικής Βιομηχανίας.

8. Η εποπτεία και ο ποιστικός έλεγχος των ναυτιλιακών ειδών και εφοδίων που κατασκευάζονται στην Ελλάδα και που έχουν σχέση με την αξιοπλοΐα.

Τελικός βέβαια στόχος της ΕΕΠ πρέπει να είναι εκτός από όλα αυτά η ανάληψη του ουσιαστικού ελέγχου της αξιοπλοΐας όλων των Ελληνικών εμπορικών πλοίων και η έκδοση όλων των σχετικών με την αξιοπλοΐα πιστοποιητικών, που ουσιαστικά σημαίνει την άρση της χωρίς όρους εξουσιοδότησης που έχει σήμερα δοθεί στους Ξένους Νηογνώμονες. Είναι δυνατή δε σε κάποιο ενδιάμεσο στάδιο η έκδοση προσωρινού πιστοποιητικού από τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς και η έκδοση του οριστικού πιστοποιητικού από την ΕΕΠ με βάση την έκθεση επιθεωρήσεως του οργανισμού αυτού.

Η ανάγκη τόνωσης του Ελληνικού Νηογνώμονα και τα οφέλη που θα προκύψουν από αυτήν έχουν και επανάληψη τόνιστεί από το Τ.Ε.Ε. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι:

1. Το συναλλαγματικό όφελος μια και σαν επιχείρηση ο Νηογνώμων εισπράττει όλα τα τέλη του σε συνάλλαγμα.
2. Η καλύτερη εξυπηρέτηση και υποστήριξη των συμπερόντων της Ελληνικής Ναυτιλίας.
3. Ο περιορισμός του ελέγχου και της επιρροής που ασκούν Ξένα κέντρα αποφάσεων στην Ελληνική ναυτιλία και κατ' επέκταση στη Ελληνική Ναυπηγική και παραναυπηγική Βιομηχανία.
4. Η δυνατότητα που απορρέει από τη σωστή λειτουργία του Νηογνώμονα για αυτοχρηματοδοτούμενη έρευνα στη χώρα μας και η σταδιακή αποδέσμευση της ναυτιλιακής τεχνολογίας μας από τις Ξένες εξαρτήσεις.
5. Η αξιοποίηση του Ελληνικού τεχνικού δυναμικού και η αύξηση των θέσεων δουλειάς στη χώρα μας.

Η σωστή όμως γνώπτξη του Ελληνικού Νηογνώμονα απαιτεί τη στενή συνεργασία όλων των παραγόντων της ναυτιλίας μας και πρέπει να αντιμετωπισθεί κυρίως μακροπρόθεσμα.

Η διεθνής πρακτική έχει δείξει ότι δεν νοείται ανάπτυξη Εθνικού Νηογνώμονα χωρίς αυτός να αναγνωρίζεται από κάποιον ναυτοασφαλιστικό φορέα.

Δεν πιστεύουμε ότι είναι απαραίτητη η κατά τα 100% Ελληνικότητα του ναυτοασφαλιστικού αυτού φορέα. Θα μπο-

ρούσε πιθανόν να αποτελέσει αντικείμενο συνεργασίας της χώρας μας με κάποια άλλη χώρα. Η πείρα εξάλλου έχει δείξει ότι η δημιουργία και διατήρηση της πελατείας ενός Νηογνώμονα δεν εξαρτάται τόσο από την εθνικότητά του όσο από τις ποικίλλες ναυτοασφαλιστικές δεσμεύσεις αφ' ενός, και την εμπιστοσύνη των πελατών του αφ' ετέρου. Εφ' όσον επομένως οι Ελληνικές Τράπεζες δεν χρηματοδοτούν σημαντικό αριθμό νέων κατασκευών, οι επιβαλλόμενες δεσμεύσεις είναι συνήθως ανύπαρκτες και ο δεύτερος παράγων είναι αυτός που ποίζει σημαντικό ρόλο. Εκτός λοιπόν από τον αυτονόητο όρο που πρέπει να περιλαμβάνουν όλα τα ναυτιλιακά δάνεια κατασκευών ή μετασκευών που χορηγούνται από Ελληνικές τράπεζες, ότι δηλαδή το χρηματοδοτούμενο πλοίο πρέπει να έχει και να διατηρεί την κλάση του Ελληνικού Νηογνώμονα μέχρι την πλήρη εξόφληση του δανείου αλλά και ότι ακόμα και μετά την εξόφλησή του ο εφοπλιστής δεν θα μπορεί να δανειοδοτηθεί πάλι αφ' όσον δεν διατηρεί το προηγούμενο πλοίο του στην κλάση του ΕΝ, πρέπει να γίνει και μεγάλη προσπάθεια για την προσέλευση της εμπιστοσύνης των Ελλήνων εφοπλιστών που πρέπει να πεισθούν ότι το συμφέρον τους υπαγορεύει την ένταξη και διατήρηση στον Ελληνικό Νηογνώμονα όλων των πλοίων της πλειοκτησίας τους. Παράλληλα το ΥΕΝ μπορεί με τη σειρά του να προσφέρει στην τόνωση του Νηογνώμονα με διάφορες μεθοδεύσεις όπως είναι π.χ. η υποχρέωση όλων των κινούμενων στον Ελληνικό χώρο πλοίων, που δεν ανήκουν ήδη σε κάποιο Νηογνώμονα, να καταταγούν στον Ελληνικό. Μεγαλύτερη όμως θα είναι η προσφορά του ΥΕΝ στο συγκεκριμένο θέμα μετά την ανάληψη του ουσιαστικού ελέγχου της αξιοπλοΐας των Ελληνικών πλοίων από την ΕΕΠ, οπότε θα μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις στις περιπτώσεις πλημμελούς εκτέλεσης των καθηκόντων των Νηογνώμωνων, που κατά τις πληροφορίες μας δεν είναι και λίγες.

Οι κυρώσεις αυτές μπορεί να είναι η προσωρινή ως και η οριστική άρση της εξουσιοδότησης των Νηογνώμωνων αλλά και η επιβολή σοβαρών προστίμων στους πλειοκτῆτες. Αλλά η σωστή λειτουργία του Ε.Ν. μπορεί να απαλείψει τις κυρώσεις αυτές ώστε η κατάταξη των πλοίων σ' αυτόν να προσφέρει την ιδανική λύση στους Έλληνες εφοπλιστές.

Η αύξηση της υπό κατάταξη χωρητικότητας του Ε.Ν. απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή τους στον ICAS μπορεί επίσης να βοηθηθεί με την υποχρεωτική δωρεάν αρχική κατάταξη όλων των νεοεγγραφομένων στο Ελληνικό νηολόγιο πλοίων, και την υποχρεωτική κατάταξη όλων των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν πλόες σωτηρικούς, ή εκμεταλλεύσεις διμερούς συμβάσεως γραμμών.

Η αποτελεσματικότητα όλων των προηγούμενων προτάσεων, προϋποθέτει βέβαια τη ριζική αναδιάρθρωση δομής και λειτουργίας του Ελληνικού Νηογνώμονα αφού η εμπειρία από τη μέχρι σήμερα πορεία του δεν αφήνει περιθώρια αισιοδοξίας. Προτείνει λοιπόν να εξελιχθεί σε έναν μη κερδοσκοπικό κρατικά εποπτευόμενο οργανισμό στον οποίο να εκπροσωπούνται όλοι οι συναρμόδιοι και ενδιαφερόμενοι φορείς της Ναυτιλίας μας (π.χ. ΥΕΝ, ΕΕΕ, Τ.Ε.Ε., Σύλλογοι Ναυπηγών και λοιπών Τεχνικών, Σύλλογος Ναυτεργατών και Εργαζομένων Ενώσεις Ναυπηγοεπισκευαστών κλπ.).

Κλείνοντας τις παρατηρήσεις αυτές επιθυμούμε να τονίσουμε δύο βασικά πράγματα. Το πρώτο είναι ότι σαφώς πιστεύουμε ότι ο έλεγχος της αξιοπλοΐας των εμπορικών πλοίων πρέπει να είναι αποκλειστική ευθύνη της πολιτείας και η τόνωση του Ε.Ν. δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να φαλιτρώσει αυτή την επιλογή. Το δεύτερο αφορά στη συνειδητοποίηση από όλους τους ενδιαφερομένους φορείς ότι τίποτα δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί αν δεν αντιμετωπισθούν ριζικά οι ανάγκες των υπηρεσιών του Υ.

Συνέχεια στη σελίδα 14

Ε.Ν. και σε επιστημονικό προσωπικό αλλά και σε τεχνολογικό εξοπλισμό.

5.2 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

Στα πλαίσια μιάς αναδιάρθρωσης που ΥΕΝ με στόχο την επίτευξη ουσιαστικού ελέγχου της αξιοπιστίας των εμπορικών πλοίων η ύπηρεσία αυτή θα έχει σκοπό τη θέσπιση των κριτηρίων αξιοπιστίας. Θα αξιοποιεί τη δουλειά της υπηρεσίας έρευνας και τεκμηρίωσης, που προτείνουμε να δημιουργηθεί παράλληλα, ώστε να αποτελέσει τον κατ'εξοχήν υπεύθυνο σύμβουλο της πολιτείας στα ζητήματα των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών.

Θα έλθει να καλύψει το κενό της απουσίας εθνικών κανονισμών και της επακόλουθης σύγχυσης που κάθε φορά δημιουργείται στην αντιμετώπιση διαφόρων τεχνικών θεμάτων καθώς και της ανυπαρξίας ουσιαστικά Ελληνικών θέσεων στους διεθνείς οργανισμούς.

Η Υπηρεσία αυτή θα στελεχωθεί με το κατάλληλο τεχνικό δυναμικό και θα οργανωθεί αντίστοιχα για την αξιοποίηση του υπάρχοντος υλικού. Θα συγκεντρώσει και θα επεξεργάζεται υλικό για τρέχοντα ή και γενικότερα ζητήματα σε συνεργασία με άλλες συναρμόδιες υπηρεσίες (τεκμηρίωση, αρχείο ΕΕΠ, κλπ.) καθώς και άλλους σχετικούς φορείς (ΤΕΕ, ΕΛΟΤ, ΕΝ) κλπ.

Θα καθορίζει τους εκπροσώπους του ΥΕΝ στους διεθνείς οργανισμούς και τις διεθνείς επιτροπές, θα εποπτεύει και συντονίζει το έργο τους και θα κατευθύνει γενικά την παρουσία τους.

Η Υπηρεσία αυτή θα πρέπει επίσης να είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένη σε εξωτερικά ερεθίσματα που είναι δυνατόν να δώσουν πληροφορίες και υλικό για το έργο της.

Τέλος επειδή στη αξιολόγηση των επιπτώσεων από την εφαρμογή κάθε νέου κριτηρίου περιλαμβάνονται και άλλοι, εκτός από τους καθαρά τεχνικής φύσης παράγοντες, θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για την εκτίμηση τόσο των απόψεων των ενδιαφεραμένων φορέων όσο και της βαρύτητας των διαφόρων άλλων παραγόντων.

Για την τελική καθιέρωση θέσεις σαν νόμων κάθε νέες επιλογές καθοριστικής σημασίας πρέπει να έχει το πρόκύπτον κοινωνικό όφελος.

5.3. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ

Στο χώρο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και της ναυτιλίας μας μέχρι σήμερα δεν έχουν αναπτυχθεί

βασικοί τομείς για την παραπέρα βελτίωση και πρόοδο. Το αποτέλεσμα είναι να έχουμε τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο με τη μικρότερη συμβολή στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος δεδομένου ότι δεν έχει ουσιαστικά καμιά διςύνδεση, πέρα από τα πληρώματά με την Εθνική μας οικονομία.

Μόνο με την ανάπτυξη της έρευνας της τεχνολογίας και της τεκμηρίωσης μέσα από ένα ερευνητικό κέντρο θα ξεπεράσουμε ένα σημαντικό μέρος των δυσκολιών μας για μια σωστή και ισόρροπη ανάπτυξη.

Με τα σημερινά όμως δεδομένα, ένα κέντρο Ναυτικής έρευνας και Τεχνολογίας θα προσέκρουε σε πολλαπλές δυσκολίες. Σαν πρώτη φάση θα βλέπαμε τη δημιουργία μιάς σχετικής υπηρεσίας στο ΥΕΝ που αργότερα αλλά προγραμματισμένα θα πρέπει να εξελιχθεί στο πρότυπα ξένων ερευνητικών κέντρων (BSRA, DSRI κλπ.). Ένα πρώτο έργο της υπηρεσίας αυτής θα ήταν να ασχοληθεί με:

Α) Τη συγκέντρωση και κωδικοποίηση όλων των υπάρχοντων προτύπων της Ναυπηγικής και πορτογαλικής βιομηχανίας με σκοπό την προώθησή τους στην εγχώρια βιομηχανία.

Β) Τη συλλογή στοιχείων από τη λειτουργική εμπειρία των πλοίων με στόχο τη διαμόρφωση κριτηρίων και υιοθέτησης εφαρμογών.

Γ) Τη διερεύνηση των Ναυτικών ατυχημάτων, την αναζήτηση των αιτιών τους και τη συμπεριφορά του τεχνικού εξοπλισμού των πλοίων κάτω από δυσμενείς συνθήκες. Η μεθοδευμένη έρευνα και τεκμηρίωση θα συμβόλων αποτελεσματικά στη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και το ανέδαφο που κύρους της Ναυτιλίας μας.

Δ) Τη μελέτη και έρευνα της θαλάσσιας ρύπανσης και αντιρύπανσης.

Ε) Τη μελέτη και έρευνα —σε συνεργασία με την υπηρεσία Διεθνών Συμβάσεων— των διεθνών κανονισμών σε θέματα αξιοπιστίας και την επιστημονική τεκμηρίωση των Ελληνικών θέσεων σε διεθνείς οργανισμούς προς όφελος των Ναυτιλιακών μας συμφερόντων.

ΣΤ) Την ανάληψη και οργάνωση διεθνών συνεδρίων και σεμιναρίων. Η Υπηρεσία αυτή θα αποτελέσει το πυρήνα ανάπτυξης της έρευνας στη χώρα μας που στον τομέα της Ναυτιλίας είναι σήμερα ανύπαρκτη και θα συντελέσει στη σταδιακή απαγκίστρωσή μας από ξένες τεχνολογικές και ερευνητικές εξαρτήσεις, που σε τελευταία ανάλυση έχουν μεγάλο οικονομικό αλλά και πολιτικό κόστος.

Αθήνα, 11.1.1983

ΜΙΑ ΜΕΓΑΛΗ ΕΚΘΕΣΗ ΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ:

Δομικά υλικά και μηχανήματα · μονωτικά · κουφώματα · μάρμαρα-μπάνια-πλακάκια-χρώματα-ηλεκτρολογικά κ.τ.λ.
 'Η μεγάλη ευκαιρία γιά νά γνωρίσουμε όλοι, τίς τεράστιες δυνατότητες τής αγοράς δομικών υλικών τής χώρας μας. Παράλληλα, μιά πολυεθνής συνάντηση προσκεκλημένων τεχνικών, από τήν 'Ελλάδα καί όλο τόν κόσμο.

Γιά οργανωτικές πληροφορίες καί συμμετοχές απευθυνθείτε στήν:

Μπέκα 3 Νέος Κόσμος



ΤΗΛ.: 9023748 & 9021473 TELEX 214398 AQUA GR

Άλλες έκθεσις μας · ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ·
 GERMANISH WYSEH MONOSH H ENERGEIA·
 CASA 83 ΕΠΙΠΛΑ· ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΔΙΑΚΟΣΜΟΣ·