

Καλημέρα,

Ονομάζομαι Σαββίδης Γεώργιος και σας ευχαριστώ για την πρόσκληση, είμαι επαγγελματίας δύτης και Γραμματέας της, Πανελληνίας Ένωσης Εργοληπτών Υποβρύχιων Έργων και Εργασιών.

Ταυτόχρονα είμαι, συνιδιοκτήτης καταδυτικού συνεργείου με το οποίο αναλαμβάνουμε υποβρύχιες εργασίες γενικότερα ωστόσο, το κύριο αντικείμενο ενασχόλησης μας είναι οι συντηρήσεις των υφάλων πλοίων, όπως οι καθαρισμοί, οι επισκευές, οι επιθεωρήσεις κλπ.

Επισημαίνω στο σημείο αυτό για να μην υπάρξει σύγχυση ότι, οι καταδυτικές εργασίες εξαιρούνται του Νόμου 3551/2007 που αφορά το «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων» σύμφωνα με την σχετική τροποποίηση ΦΕΚ67α/03.05.2019, και ρυθμίζονται αποκλειστικά από τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθμό 10, που εγκρίθηκε με την 3131.1/20/95/95 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 978) - 2133.1/43711/2019.

Πριν μπούμε στο θέμα μας που δεν είναι άλλο από τα καταδυτικά σκάφη και τον ρόλο τους στις καταδυτικές εργασίες, θα μου επιτρέψετε να κάνω μία μικρή αναφορά σε αυτές, γιατί νομίζω ότι, είναι υποβαθμισμένες στην χώρα μας και γενικότερα ακόμη, άγνωστες στο ευρύ κοινό, με αποτέλεσμα να συμπαρασύρουν σχεδόν στιδῆποτε τις ακουμπά. Δυστυχώς, όλα ξεκινάνε από το γεγονός ότι, στην συνείδηση του κόσμου, η λέξη «κατάδυση» παραπέμπει σε ήλιο, καλοκαιράκι, σφουγγάρια και βόλτες εκκεντρικών αργόσχολων σε γαλανά νερά παρέα με ψαράκια και είναι πραγματικά υποτιμητικό να υπάρχει η άγνοια αυτή, σε έναν λαό του οποίου η σχέση με την θάλασσα αποτελεί κεφάλαιο της ίδιας του της ιστορίας..

Μπορεί να φαίνεται ότι η δουλειά του δύτη είναι μοναχική αλλά, πρέπει να γνωρίζουμε ότι, ο ίδιος αποτελεί μέλος μιας σύνθετης ομάδας, όπου όλοι μαζί θα φροντίσουν να ολοκληρωθεί η εργασία πρωτίστως με ασφάλεια, που είναι και ο καθοριστικός παράγοντας της οργάνωσης οποιασδήποτε καταδυτικής εργασίας.

Ειδικά στην ναυτιλία όπως είναι γνωστό, οι καταδυτικές εργασίες τα τελευταία χρόνια έχουν γνωρίσει μια σημαντική ανάπτυξη και εξέλιξη ενώ, ο ρόλος τους έχει αποδειχτεί ιδιαίτερα σημαντικός. Και δεν αναφέρομαι μόνο στην συντήρηση υφάλων πλοίων αλλά, σε κάθε είδους εργασία που εκτελείται σε αυτά, συμπεριλαμβανομένων των υποβρύχιων επισκευών και της επιθαλάσσιας αρωγής. Δεν είναι όμως μόνο τα πλοία στα οποία προσφέρονται καταδυτικές υπηρεσίες αλλά είναι, οι λιμενικές εγκαταστάσεις, οι θαλάσσιες έρευνες, η πόντιση καλωδίων, ο τουρισμός αλλά και η αλιεία. Και γίνετε αντιληπτό ότι κάθε ένας από τους αναφερόμενους αυτούς τομείς έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες και κατά συνέπεια τις δικές του απαιτήσεις σε ότι αφορά την υποστήριξη από ένα καταδυτικό σκάφος, το οποίο ανάλογα το είδος εργασιών διαθέτει και τον αντίστοιχο εξοπλισμό.

Εάν για παράδειγμα σκεφτούμε ένα σπογγαλιευτικό καταδυτικό που κινείται στην επιφάνεια όσο ο δύτης συλλέγει σφουγγάρια τότε θα θεωρήσουμε δεδομένο ότι στο εξοπλισμό περιλαμβάνονται οι ειδικοί προστατευτικοί κλωβοί της προπέλας αλλά, σε ένα τουριστικό που θα αγκυροβολήσει κάπου για να βουτήξουν τουρίστες κάτι τέτοιο θα είναι απλά περιττό, για να μην πω άχρηστο.. Σαν να χρησιμοποιείς αδιάβροχο μέσα στο σπίτι επειδή φοβάσαι πως, αν ανοίξεις την ντουζιέρα, θα βραχείς!

Εδώ όμως, λόγω της ιδιότητας μου, θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ μόνο στις εργασίες σε πλοία, οι οποίες συνήθως εκτελούνται σε αγκυροβόλια, όπου απαιτείται η χρήση σκάφους υποστήριξης. Το σκάφος αυτό διαθέτει ειδικευμένο εξοπλισμό και ασφαλώς δεν αναφέρομαι μόνο στις φιάλες και τους ρυθμιστές, αλλά στα υδραυλικά συγκροτήματα καθαρισμού υφάλων, στα συστήματα επικοινωνίας, στα συστήματα συγκόλλησης και κοπής μετάλλων και πολλά άλλα. Ο κυβερνήτης του, εκτός από το να το οδηγεί, γνωρίζει επίσης τις απαιτήσεις και τις ιδιαιτερότητες των καταδυτικών εργασιών, ενώ όλοι οι επιβαίνοντες σε αυτό, δύτες ή, βοηθοί γνωρίζουν την χρήση των μηχανημάτων.

Θα συμφωνήσουμε ότι, η επανεξέταση και η επικαιροποίηση του νομοθετικού πλαισίου που αφορά τα καταδυτικά σκάφη, και όχι μόνο, είναι ένας τρόπος μετάβασης σε μία πιο σύγχρονη ναυτιλία με την προϋπόθεση όμως να ξεπεραστούν παλιές αντιλήψεις και γραφειοκρατικές δυσκαμψίες, ενώ αυτονόητο είναι ότι πρέπει να ερωτηθούν οι επαγγελματίες που θα επηρεαστούν από τις αλλαγές.

Ίσως υπάρχουν και άλλοι νόμοι ή κανονισμοί και αποφάσεις που «ακουμπάνε» τα καταδυτικά σκάφη ωστόσο, το σημερινό νομικό πλαίσιο που τα αφορά, συνοψίζετε σε 8 παραγράφους του ΓΚΛ Α10 ο οποίος, λέει τα εξής: *Μεταφέρω αυτούσιο το κείμενο από τον ΓΚΛ Α10, απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 978) - 2133.1/43711/2019, παραθέτοντας κάποιες κάποιες σημειώσεις, κάθε μία εκ των οποίων μπορεί να αποτελέσει θέμα περαιτέρω συζήτησης.*

α) Τα σκάφη που χρησιμοποιούν τα καταδυτικά συνεργεία είναι επαγγελματικά, εφοδιασμένα με τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά ασφαλείας και λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία και τηρούν όλους τους κανόνες που αφορούν τη σύνθεση του πληρώματος και την ασφάλισή του.

Σημειώνω ότι, σε μία παράγραφο δημιουργεί μια σειρά από απορίες..

Τι εννοεί «επαγγελματικά» όταν για την αγορά τους πληρώνουμε, 24% ΦΠΑ και δεν απαλλασσόμαστε του αντίστοιχου ΦΠΑ από αγορές ή καύσιμα?

Από τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά ασφαλείας και λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία, υπάρχει κάτι άλλο εκτός, του Εγγράφου Εθνικότητας και του ΠΓΕ?

Όταν αναφέρετε σε σύνθεση και ασφάλιση τι ακριβώς εννοεί?

β) Εάν για τις εργασίες υφαλοκαθαρισμών δεν χρησιμοποιείται καταδυτικό σκάφος, αλλά λάντζα λιμένος, εξασφαλίζεται η ευστάθειά της και η σταθερότητα της αγκυροβολίας της και δεν εκτελεί κινήσεις της έλικας της, εάν δεν φέρει προστατευτικό κλωβό έλικας.

Σημειώνω ότι, είναι ασαφές και προκαλεί ζητήματα, σε ένα εκ των οποίων θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ με συντομία.. Στην Καλαμάτα, που όπως γνωρίζετε είναι ένα πολυσύχναστο λιμάνι, το Λιμεναρχείο υποχρεώνει τα καταδυτικά συνεργεία που αναλαμβάνουν αντίστοιχες εργασίες εκεί, να φορτώνουν τον εξοπλισμό σε φορτηγίδα και τους δύτες να ακολουθούν με δεύτερη λάντζα επιβατική με την δικαιολογία ότι οι επιβάτες(!) δεν μπορούν να μεταφέρονται στο πλοίο με φορτηγίδα..

γ) Όλα τα σκάφη έχουν επάρκεια χώρου για το επιβαίνων προσωπικό και τα υλικά και διαθέτουν το προβλεπόμενο φαρμακείο για παροχή πρώτων βοηθειών και συσκευή τεχνητής αναπνοής ή συσκευή παροχής ιατρικού οξυγόνου.

Σημειώνω ότι, αν και ζητάει εξειδικευμένο ιατρικό εξοπλισμό δεν αναφέρει ποιος πρέπει να ξέρει να τον χειρίζεται..

δ) Στο καταδυτικό σκάφος υπάρχει μία σκάλα σε καλή κατάσταση, που μπορεί να βυθίζεται στο νερό και να διευκολύνει την άνετη κάθοδο των δυτών στο νερό και άνοδό τους στο σκάφος.

Σημειώνω ότι, ανησυχεί για την άνετη κάθοδο των δυτών στο νερό ενώ αδιαφορεί για την τουαλέτα που θα τους ξεκουράσει με ένα ζεστό μπάνιο, η οποία δεν εκπίπτει των κόρων..

ε) Φέρουν τους φανούς ναυσιπλοΐας που απαιτούνται, βάσει του Διεθνούς Κανονισμού προς Αποφυγή Συγκρούσεων (ΔΚΑΣ) και τα προβλεπόμενα, κατά τη διάρκεια των καταδυτικών εργασιών, σήματα.

Σημειώνω και εδώ ότι, δεν αναφέρει, ποιος από τους επιβαίνοντες πρέπει να γνωρίζει τα παραπάνω..

στ) Σε περίπτωση κατάδυσης σε πλοίο ή από πλοίο, στο οποίο γίνονται αναρροφήσεις νερού, αυτές σταματούν κατά τη διάρκεια της κατάδυσης και οι μηχανικοί του πλοίου ειδοποιούνται για την έναρξη και το πέρας της. Για το σκοπό αυτό, υπάρχει σχετικός προειδοποιητικός πίνακας στα χειριστήρια των μηχανών του πλοίου.

Σημειώνω ότι, αυτό δεν αφορά τα σκάφη αλλά, την σωστή πρακτική στις διαδικασίες που ακολουθούνται όταν οργανώνεται μία κατάδυση σε πλοίο.

ζ) Απαγορεύονται οι καταδύσεις, όταν δεν υπάρχει κατάλληλο σκάφος στην επιφάνεια, εκτός αν αυτές εκτελούνται από την ακτή ή από προβλήτα και σε οριζόντια απόσταση μικρότερη των είκοσι (20) μέτρων από αυτά.

η) Απαγορεύονται οι καταδύσεις από πλοίο (μη συμπεριλαμβανομένων των μικρών σκαφών όπου επιβαίνει ο δύτες και ο επόπτης), όταν δεν υπάρχει στην επιφάνεια καταδυτικό σκάφος, με επιβαίνοντες τον επόπτη και το δύτε ασφαλείας.

Σημειώνω ότι, εδώ οι δύο τελευταίοι παράγραφοι αναγνωρίζουν πόσο σημαντική είναι η ύπαρξη ενός σκάφους υποστήριξης στις καταδυτικές εργασίες, κατατάσσοντας το σχεδόν Υποχρεωτικό!

Όπως είπα νωρίτερα, το καταδυτικό σκάφος, σύμφωνα και με τον ΓΚΛ Α10 απασχολείται σε καταδυτικές εργασίες αποκλειστικά. Κατά μέσο όρο, θα πάρει μέρος σε 4-5 εργασίες μηνιαίως, γεγονός που σημαίνει ότι, δεν μπορεί να ανοίγει και να κλείνει ναυτολόγιο ή, να δίνει απόπλου – κατάπλου κάθε φορά που θα πρέπει να βγει για δουλειά μιας ημέρας. Είναι μικρό σκάφος του οποίου το μήκος σπάνια ξεπερνάει τα 20μ, είναι κάτω από 25κόρους, και σύμφωνα με την παρ.2, άρθρο 4 του Ν.2575/04.02.1998 απαλλάσσεται του ναυτολογίου. Δεν μεταφέρει εμπορεύματα ή, επιβάτες αλλά, υλικά και εξοπλισμό που υποστηρίζουν καταδυτικές εργασίες, ενώ οι επιβαίνοντες είναι δύτες μέλη του συνεργείου και άρα, δεν είναι φορτηγίδα ή, λάντζα. Είναι σκάφος που δεν θα απομακρυνθεί περισσότερο από 10μίλια από την κοντινότερη ακτή, (κατηγορία Α1) και σίγουρα δεν έχει κανέναν λόγο να βγει έξω από τις Ελληνικές θάλασσες. Η διακυβέρνηση του σκάφους εφόσον αυτό κινείται στο λιμάνι του Πειραιά ή, στα κοντινά λιμάνια γίνεται από τον ιδιοκτήτη του, ο οποίος δεν έχει ναυτικό φυλλάδιο και δεν ασφαρίζεται στο ΝΑΤ αλλά, στον ΕΦΚΑ. Εάν χρειαστεί το σκάφος να απομακρυνθεί από τα παραπάνω όρια τότε μόνον ο ιδιοκτήτης προσλαμβάνει κυβερνήτη και αυτό γιατί, σύμφωνα με το ΠΔ 28/2000, κάποιος πρέπει να είναι πιστοποιημένος χρήστης των μέσων επικοινωνίας. Η ικανότητα των ιδιοκτητών να κυβερνούν τα σκάφη τους προκύπτει από προηγούμενη εμπειρία, ενώ πολλοί λίγοι είναι κάτοχοι “άδειας χειριστή ταχυπλόου” ή, πιστοποιητικού πηδαλιούχου (λεμβούχου). Τέλος επισημαίνω για ακόμη μία φορά ότι, τα σκάφη αυτά δεν δικαιούνται μέχρι σήμερα ατελή καύσιμα ή, άλλα ατελή υλικά..

Και φτάσαμε στο «δια ταύτα»! Τι αλλαγές θα θέλαμε στο νομικό πλαίσιο για τα σκάφη αυτά? Τι είδους επικαιροποίηση? Πριν απαντήσω θα ήθελα να σας αναφέρω ότι, πριν λίγους μήνες η Ένωση μας κλήθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας να συμμετάσχει σε μια ομάδα εργασίας, της οποίας το αντικείμενο θα ήταν η επεξεργασία ενός σχεδίου νόμου με σκοπό την νομοθετική ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τις επαγγελματικές καταδύσεις οι οποίες μέχρι σήμερα καθορίζονται με Υπουργικές αποφάσεις. Η Ένωση μας ανταποκρίθηκε θετικά στην πρόσκληση του Υπουργείου και συμμετείχε στις συνεδριάσεις της συγκεκριμένης ομάδας εργασίας καταθέτοντας προτάσεις σε διάφορα θέματα, συμπεριλαμβανομένων των καταδυτικών σκαφών.

Το πρώτο που συζητήθηκε ήταν, η ανάγκη να ξεχωρίσουν τα διαφορετικά είδη καταδυτικών σκαφών που χρησιμοποιούνται, ανάλογα το είδος των εργασιών που αναλαμβάνουν. Και αυτονόητο είναι να μιλήσουν για αυτά οι αντίστοιχοι εκπρόσωποι τους. Υπάρχουν τα καταδυτικά αλιευτικά που ψαρεύουν, σφουγγάρια, όστρακα, κοράλλια ή, ακόμα και ολοθούρια, τα τουριστικά καταδυτικά που μεταφέρουν τουρίστες δύτες σε καταδυτικούς προορισμούς, τα ερευνητικά που διεξάγουν διαφόρων ειδών έρευνες και αυτά που ασχολούνται με υποβρύχιες εργασίες, είτε σε πλοία είτε σε καλώδια κλπ. Αυτονόητο είναι ότι, δεν αναφέρομαι σε πλοία που υποστηρίζουν καταδυτικές εργασίες σε ανοικτή θάλασσα τα γνωστά, “Dynamic Positioning Diving Support Vessels”, τα οποία από μόνα τους είναι μια ξεχωριστή κατηγορία...

Το επόμενο που ζητήσαμε είναι να καθιερωθεί πιστοποιητικό ικανότητας διακυβέρνησης των σκαφών αυτών, κυρίως γιατί δυστυχώς με αυτό που επικρατεί σήμερα, όλοι οι ιδιοκτήτες αυτών των σκαφών είναι εκτεθειμένοι και απροστάτευτοι απέναντι σε οτιδήποτε κακό μπορεί να συμβεί. Τι είδους πιστοποιητικό όμως? Οι δύτες δεν είναι ναυτικοί άρα, δεν έχουν ούτε φυλλάδιο ούτε μπορούν να βεβαιώσουν αντίστοιχη προϋπηρεσία. Τα σκάφη που χρησιμοποιούνται δεν είναι ταχύπλοα άρα δεν κάνει το δίπλωμα του χειριστή ταχυπλόου. Το μόνο που ίσως θα μπορούσε να

καλύψει αυτό το κενό, εάν αποκλείσουμε το ενδεχόμενο να δημιουργηθεί μια νέα κατηγορία, είναι αυτό του λεμβούχου ή, ίσως κάποιο αντίστοιχο που θα μπορούσε να εκδίδετε, ακόμη και από την σχολή δυτών Καλύμνου, χωρίς όμως την υποχρέωση κατοχής ναυτικού φυλλαδίου.

Θα μπορούσε επίσης να βοηθήσει η τήρηση ημερολογίου στα σκάφη αυτά ώστε να τεκμηριώνεται κάποιο είδος προϋπηρεσίας για τους ενδιαφερόμενους, ακόμη και εάν πρόκειται για δύτες μέλη του ίδιου του συνεργείου και σε αυτό μπορούν να βοηθήσουν οι τοπικές λιμενικές αρχές.

Σύμφωνα με τον ΓΚΛ Α10, υπεύθυνος ενός καταδυτικού συνεργείου στο πεδίο είναι ο Επόπτης, ο οποίος είναι και ο άμεσα υπεύθυνος για την ασφάλεια των δυτών. Εύλογα λοιπόν θα μπορούσε, Επόπτης και κυβερνήτης ενός καταδυτικού σκάφους να είναι το ίδιο πρόσωπο εφόσον πρόκειται για μικρά σκάφη. Ο κυβερνήτης του καταδυτικού σκάφους πρέπει επίσης, να γνωρίζει χρήση των σωστικών & πυροσβεστικών μέσων που διαθέτει το ίδιο το σκάφος. (Ευνόητο είναι ότι γνωρίζει απλά, δεν διαθέτει κάποιο πιστοποιητικό για αυτό..) Πρέπει τέλος να γνωρίζει την χρήση των μέσων επικοινωνίας που χρησιμοποιεί το καταδυτικό και όχι αυτά που διαθέτει ένα ποντοπόρο!

Σήμερα η ένωση μας απαριθμεί κάτι λιγότερο από 100 εγγεγραμμένα μέλη, ιδιοκτήτες καταδυτικών συνεργείων στην Ελλάδα, είτε ατομικές επιχειρήσεις είτε εταιρείες, η κάθε μία εκ των οποίων απασχολεί κατά μέσο όρο 3-4 δύτες, μόνιμους ή, εξωτερικούς συνεργάτες, εκτός του βοηθητικού προσωπικού. Όλοι χρησιμοποιούν κάποιο σκάφος για να εξυπηρετούν τις ανάγκες τους, και τουλάχιστον το ένα τρίτο από αυτούς έχει δικό του σκάφος. Μόνο στον Πειραιά αυτήν την στιγμή υπάρχουν 23 καταδυτικά σκάφη και ΝΑΙ, θέλουμε να αλλάξει το πλαίσιο που αφορά τα εργαλεία αυτά και είμαστε έτοιμοι να συζητήσουμε για να βρεθεί τρόπος.

Σας ευχαριστώ