



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Διπλωματική εργασία

Τίτλος Εργασίας: «Συμμόρφωση Ε/Γ πλοίων για πρόσβαση ΑμεΑ»

Όνοματεπώνυμο: Γεωργία Ν. Μπούργια, Α.Μ.: 51115064

Επιβλέπων καθηγητής: Γεώργιος Κ. Χατζηκωνσταντής

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 2021

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ/ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θ/η κάτωθι υπογεγραμμένης/η Μπούργια Γεωργία του Νικολάου, με αριθμό μητρώου 51115064 φοιτητής/τρια του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής της Σχολής Μηχανικών του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανικών, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής/διπλωματικής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Θ/Η Δηλών/ούσα



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. Εισηγητής: Γεώργιος Κ. Χατζηκωνσταντής

2. Μέλος επιτροπής: Δρ. Θωμάς Π. Μαζαράκος

3. Μέλος επιτροπής: Δρ. Δημήτριος Ν. Παγώνης

Περιεχόμενα

Περίληψη	5
<i>Abstract</i>	6
Ευχαριστίες	7

Κεφάλαιο I

Εισαγωγή.....	8
1.1 Άτομα με αναπηρία	9
1.1.1 Ορισμός.....	9
1.1.2 Άτομα με κινητικά προβλήματα	10
1.1.3 Άτομα με προβλήματα στην ακοή	10
1.1.4 Άτομα με προβλήματα στην όραση	10
1.2 Στατιστικά στοιχεία και έρευνες	12
1.3 Δικαιώματα επιβατών με μειωμένη κινητικότητα.....	16

Κεφάλαιο II

Εισαγωγή.....	17
2.1 Εθνική νομοθεσία.....	18
2.1.1 Διατάγματα.....	18
2.1.2 Εγκύκλιοι.....	29
2.1.3 Νόμοι.....	49
2.1.4 Υπουργικές αποφάσεις.....	55

2.2	Ευρωπαϊκή νομοθεσία	62
2.2.1	«Οδηγία 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14 ^{ης} Απριλίου 2003».....	62
2.2.2	«Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24 ^{ης} Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές».....	64
2.3	Επιστολές.....	69
2.3.1	«Κατάθεση θεμάτων που αφορούν στα άτομα με αναπηρία και σχετίζονται με τους τομείς αρμοδιότητας του Αναπληρωτή Υπουργού Ναυτιλίας»	69
2.3.2	«Απάντηση της αριθ, πρωτ. 189/06-09-2018 Αναφοράς του Βουλευτή κ. Γ. Μαυρωτά».....	70
2.3.3	«Κατάρτιση και εφαρμογή εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία στη ναυτιλία».....	72

Κεφάλαιο III

Εισαγωγή.....	75
3.1 Πρόβλημα.....	76
3.2 Λύσεις.....	82
3.2.1 Μετακίνηση από το κατάστρωμα αυτοκινήτων στο σαλόνι επιβατών	82
3.2.2 Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής για ΑμεΑ	93
3.3 Εφαρμογή λύσεων	97
Εισαγωγή.....	97
3.4 «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».....	97

3.4.1	Μετακίνηση επιβατών ΑμεΑ	99
3.4.2	Θέση στάθμευσης ΑμεΑ	105
3.4.3	Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής ΑμεΑ	106
3.4.4	Θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων	109
3.4.5	Διαμόρφωση καθισμάτων σαλονιού	110
3.4.6	Διαγράμμιση.....	116
3.4.7	Σηματοδότηση.....	119
3.4.8	Κατασκευαστικές αλλαγές και μελέτη βαρών	122
3.4.9	Τελική υποβολή σχεδίων.....	127
3.4.10	Συμπεράσματα.....	130
3.5	«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ»	131
3.5.1	Μετακίνηση επιβατών ΑμεΑ	133
3.5.2	Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ.....	136
3.5.3	Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής ΑμεΑ	137
3.5.4	Θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων.....	139
3.5.5	Διαμόρφωση σαλονιού.....	141
3.5.6	Διαγράμμιση.....	142
3.5.7	Σηματοδότηση.....	144
3.5.8	Κατασκευαστικές αλλαγές και μελέτη βαρών	146
3.5.9	Τελική υποβολή σχεδίων.....	150
3.5.10	Συμπεράσματα.....	152

3.6 Φυλλάδιο οδηγιών έκτακτης ανάγκης	153
3.7 Μελέτη λυμάτων	156
3.8 Κοστολόγηση εξοπλισμού.....	158
Αποτελέσματα.....	159
Συμπεράσματα	161
Προτάσεις.....	163
Βιβλιογραφία.....	165
Έντυπη.....	165
Ηλεκτρονική.....	165

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά τις ανάγκες μιας ευαίσθητης κοινωνικής ομάδας, αυτής των Ατόμων με Αναπηρία, όσον αφορά τον τρόπο μετακίνησής τους σε Επιβατηγά πλοία, ειδικότερα σε Επιβατηγά Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου. Γίνεται μία γενικευμένη αναφορά στις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε μορφής αναπηρίας, μαζί με στοιχεία από στατιστικές έρευνες που δείχνουν την κοινωνική απομόνωση που βιώνουν τα άτομα αυτά, μην έχοντας τη δυνατότητα να ταξιδέψουν με ασφάλεια στη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων. Αναλύεται ένα μεγάλο κανονιστικό και νομοθετικό πλαίσιο, που αναφέρεται στις διάφορες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την εξυπηρέτηση και την ασφάλεια των επιβατών Ατόμων με Αναπηρία, ξεκινώντας πολύ πίσω χρονολογικά και φθάνοντας ως το σήμερα. Παρατηρώντας, λοιπόν, πως οι απαιτήσεις για τις ανάγκες των επιβατών ΑμεΑ μειονεκτούν και πως οι λύσεις που έχουν επιβληθεί να λάβουν η συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των ίδιων των επιβατών, αποφάσισα να βρω λύσεις και να τις εφαρμόσω σε υπαρκτά πλοία τέτοιου τύπου. Μία βιωματική εμπειρία ενός επιβάτη ΑμεΑ ο οποίος ένιωθε εγκλωβισμένος και ανασφαλής ως προς τον τρόπο που θέλησαν να τον μεταφέρουν από το κατάστρωμα οχημάτων στο σαλόνι επιβατών, βαραίνει ακόμα περισσότερο την ανάγκη για εφαρμογή νέων και ασφαλέστερων λύσεων. Στο τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο, αναλύονται και αξιολογούνται καινούργιοι τρόποι ασφαλούς μετακίνησης επί του πλοίου, προστίθενται νέοι χώροι για την εξυπηρέτηση και τις ανάγκες επιβατών ΑμεΑ και γίνεται η κατάλληλη εφαρμογή σε δύο Ε/Γ – Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου.

Abstract

This bachelor's thesis concerns the needs of a sensitive social group, that of Persons with Disabilities, in terms of how they are transported with Passenger Ships, in particular on Open type Passenger Car Ferries. There is a general reference to the special needs of each form of disability, along with data from statistical surveys that show the social isolation experienced by these people, not being able to travel safely in this specific category of ships. A large regulatory and legislative framework is analyzed, which refers to the various requirements that must be met for the service and safety of passengers with Disabilities, starting far back in time and reaching to the present day. So, noticing that the requirements for the needs of disabled passengers are disadvantaged and that the solutions that have been imposed to take this category of ships endanger the safety of the disabled passengers, I decided to find solutions and apply them to existing ships of this type. A real experience of a disabled passenger who felt “trapped” and insecure about how they wanted to transfer him from the car deck to the passenger saloon, makes the need for safer solutions more imminent. In the third and last chapter, we analyze and evaluate new ways for safer transfer on the ship, add new spaces for the services and needs of the disabled passengers and all these are applied in two RO-RO open type passenger car ferries ships.

Ευχαριστίες

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να αναφέρω και να ευχαριστήσω όλους όσους συντέλεσαν στο να ολοκληρωθεί η παρούσα διπλωματική εργασία. Ξεκινώντας με τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γεώργιο Κ. Χατζηκωνσταντή, στον οποίο πρότεινα το συγκεκριμένο θέμα και δέχθηκε να συνεργαστούμε, δίνοντας μου συνεχή καθοδήγηση και παρότρυνση από την αρχή έως το τέλος. Στη συνέχεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Αριστείδη Βόνδα, ο οποίος βοήθησε πολύ στο ξεκίνημα της εργασίας μου, δίνοντας μου υλικό που αφορούσε κανονισμούς για θέματα επιβατών ΑμεΑ. Ιδιαίτερα, όμως, θα ήθελα να ευχαριστήσω τα δύο Τεχνικά Ναυπηγικά γραφεία «*PETYCHAKI TECHNICAL COMPANY*» και «*SHIPINVESTIGATION MARINE TECHNICAL BUREAU Co.*» για τη συνεισφορά τους στο να μου παραχωρήσουν τα σχέδια για τα δύο πλοία στα οποία βασίστηκε η ερευνητική μου εργασία. Ξεχωριστές ευχαριστίες στον κ. Δημήτρη Θηραίο, του οποίου η γνώμη καθόρισε το αποτέλεσμα της παρούσας έρευνας, καθώς επίσης βοήθησε και με συμπληρωματικό υλικό. Μία ακόμη συνεργασία, είναι αυτή με τον κ. Δημήτρη Στουγγιώτη της εταιρείας *Life Lifts*, ο οποίος καθοδήγησε τις επιλογές όσον αφορά τη καταλληλότητα των μηχανημάτων που χρησιμοποιήθηκαν στη παρούσα εργασία. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Υποπλοίαρχο Λ.Σ. (Τ) Βούρο Δ. του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων – Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων – Τμήμα Επιθεωρήσεων Κατασκευής και Ενδιαίτησης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για την επικοινωνία που είχαμε, παραχωρώντας μου επιπλέον κανονισμούς. Πολύ σημαντική ήταν και η βοήθεια από τον κ. Δημήτρη Λογαρά της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), του τριτοβάθμιου κοινωνικού και συνδικαλιστικού φορέα των ατόμων με αναπηρία και των οικογενειών τους στη χώρα, ο οποίος μου παρείχε πολύτιμο υλικό καθ' όλη τη διάρκεια της έρευνας μου. Τέλος, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον Δημήτρη Αντωνίου, του οποίου η εμπειρία με ενέπνευσε να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα.

Κεφάλαιο I

Εισαγωγή

Σε αυτή την ενότητα θα γίνει μία σύντομη αναφορά στον όρο «Άτομα με αναπηρία» όπως επίσης και στις κατηγορίες που περιλαμβάνει η ευαίσθητη αυτή κοινωνική ομάδα. Θα αναλύσουμε στατιστικά στοιχεία που προέρχονται από διάφορες σκοπιές, ώστε να λάβουμε μία ευρύτερη εικόνα της κατάστασης και έτσι να κατανοήσουμε πόσο σημαντικό είναι να μη στερηθούν τα άτομα με αναπηρία το οποιοδήποτε δικαίωμα στη κοινωνία μας.

1.1 Άτομα με αναπηρία

1.1.1 Ορισμός

Η ορολογία της αναπηρίας διαφέρει από χώρα σε χώρα. Ο οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.), σε κείμενο που αναφέρεται στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, ορίζει το εξής: «*Τα άτομα με αναπηρίες περιλαμβάνουν εκείνα που έχουν μακροχρόνια σωματικά, διανοητικά, πνευματικά ή αισθητήρια εμπόδια, που, σε αλληλεπίδραση με διάφορα εμπόδια, μπορούν να παρεμποδίσουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία, σε ίση βάση με τους άλλους*».

(Πηγή:<https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>, 2020)

Αντίστοιχα, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (Π.Ο.Υ.), εξηγεί: «*Με τον όρο **αναπηρία (disability)**, αναφερόμαστε σε οποιαδήποτε απώλεια ή περιορισμό προερχόμενο από τη βλάβη της ικανότητας εκτέλεσης μιας λειτουργίας στο πλαίσιο που θεωρείται φυσιολογικό για τον άνθρωπο*».

Άτομα με αναπηρίες είναι συνάνθρωποί μας που έχουν κάποια σωματική ή πνευματική μειονεξία, η οποία τους δυσκολεύει στην σωματική και πνευματική τους πρόοδο και εξέλιξη.

Οι μορφές αναπηρίας διακρίνονται στη σωματική, τη νοητική, τη ψυχική και την αισθητηριακή αναπηρία. Τα ΑμεΑ περιλαμβάνουν άτομα τυφλά και με προβλήματα όρασης (ΑμΠΟ), κωφά και βαρήκοα, με κινητικές διαταραχές, με νοητική καθυστέρηση και μαθησιακές δυσκολίες, με ψυχικές νόσους, άτομα χανσενικά, με μακροχρόνιες ασθένειες και παραμονή σε ιδρύματα και άτομα με διαταραχές από οποιαδήποτε άλλη αιτία.

Η αναπηρία διακρίνεται επίσης σε εκ γενετής ή επίκτητη, αφανής ή εμφανής, μόνιμη ή παροδική και σε εντυπο-αναπηρίες (*print-disabilities*).

(Πηγή:<https://sites.google.com/site/diaforetikosisos/yliko-ton-kathegeton-tou-scholeiou-gia-ten-g-taxe-lykeiou>, 2020)

Η αναπηρία είναι ένας σύνθετος παράγοντας που επηρεάζει πολλές πτυχές της ζωής ενός ανθρώπου. Τα άτομα με αναπηρία έχουν λιγότερη πρόσβαση στην εκπαίδευση και σε

εργασιακές ευκαιρίες, ενώ παράλληλα είναι πιο πιθανό να ζήσουν υπό συνθήκες φτώχειας σε αντίθεση με άτομα χωρίς αναπηρίες. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως η μειωμένη πρόσβαση σε κτίρια και μέσα μεταφορών.

(Πηγή: https://www.who.int/health-topics/disability#tab=tab_2, 2020)

1.1.2 Άτομα με κινητικά προβλήματα

Για κάποιους η βάδιση αποτελεί την πιο απλή μορφή κίνησης, υπάρχουν όμως άνθρωποι για τους οποίους η βάδιση/κίνηση απαιτεί μεγάλη προσπάθεια. Τα άτομα με σωματικές αναπηρίες αποτελούν πλέον ένα μεγάλο ποσοστό παγκοσμίως. Τα κινητικά τους προβλήματα μπορεί να προέρχονται από διάφορες αιτίες όπως ατυχήματα, κάποιου είδους αρρώστιας ή ακόμα να προέρχεται εκ γενετής. Η παραπληγία, η τετραπληγία, η ημιπληγία, οι ακρωτηριασμοί, οι κακώσεις νωτιαίου μυελού, η σκλήρυνση κατά πλάκας, η μυοπάθεια, η εγκεφαλική παράλυση, οι κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις και η πολιομυελίτιδα αποτελούν σύνολο αυτής της ομπρέλας των κινητικών προβλημάτων.

1.1.3 Άτομα με προβλήματα στην ακοή

Η κώφωση αναφέρεται στην ακουστική απώλεια ατόμου (>70 dB), το οποίο είτε φοράει ακουστικά είτε όχι, δεν αντιλαμβάνεται την ομιλία με την ακοή του μόνο. Χρησιμοποιεί κύρια το οπτικό κανάλι για να αντιληφθεί και να επικοινωνήσει με τους συνομιλητές του (χειλεανάγνωση, νοηματική γλώσσα, γραπτή γλώσσα). Ένα άτομο μπορεί να θεωρηθεί κωφό, όταν ο μηχανισμός της ακοής δεν λειτουργεί καθόλου ενώ βαρήκοο όταν διαθέτει ακόμα και ελάχιστη ακουστική αντίληψη (ακουστική απώλεια 35-69 dB).

1.1.4 Άτομα με προβλήματα στην όραση

Ως άτομα με μειωμένη όραση ή χωρίς όραση, χαρακτηρίζονται τα άτομα με διαταραχές ή μειονεξίες στην οπτική λειτουργία, οι οποίες αφορούν την αντίληψη του φωτός και την αίσθηση του σχήματος, χρώματος και μεγέθους του οπτικού ερεθίσματος. Η βαρύτητα των διαταραχών της όρασης κυμαίνεται ανάλογα με τη μείωση της οξύτητας από ελαφριάς μορφής ως την πλήρη απώλεια της όρασης. Οι διαταραχές της όρασης, επίσης, μπορεί να είναι κληρονομικές ή επίκτητες και να οφείλονται τόσο σε οργανικούς όσο και σε περιβαλλοντικούς παράγοντες. Τα άτομα με προβλήματα στην όραση μπορούν να

ομαδοποιηθούν στις παρακάτω υποκατηγορίες, λαμβάνοντας υπόψη την ένταση του προβλήματος:

- Τυφλούς, άτομα δηλαδή που δεν αντιλαμβάνονται το οπτικό ερέθισμα
- Άτομα με μειωμένη όραση, τα οποία μπορούν να διαβάσουν ένα κείμενο ή να αντιληφθούν το περιεχόμενο μιας εικόνας με την ενίσχυση ενός υλικού ή λογισμικού μεγέθυνσης χαρακτήρων
- Άτομα με λοιπές διαταραχές όρασης, όπως για παράδειγμα διαταραχές του οπτικού πεδίου ή αχρωματοψία.

(Πηγή: <https://sites.google.com/site/diaforetikosisos/kategories-amea>, 2020)

1.2 Στατιστικά στοιχεία και έρευνες

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, περίπου το 15% του παγκόσμιου πληθυσμού -πάνω από ένα δισεκατομμύριο άνθρωποι- ζουν με μία μορφή αναπηρίας, εκ των οποίων το 2-4% αντιμετωπίζει ιδιαίτερες λειτουργικές δυσκολίες. Πολλοί από αυτούς τους ανθρώπους χρειάζονται βοηθητικές τεχνολογίες όπως συσκευές για χαμηλή όραση, αναπηρικές πολυθρόνες ή ακουστικά βαρηκοΐας. Ο αριθμός αυτός αναμένεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2050.

Αναφέρεται ότι οι γυναίκες είναι περισσότερο πιθανό να βιώσουν μία μορφή αναπηρίας σε αντίθεση με τους άντρες, όπως επίσης και οι μεγαλύτεροι σε ηλικία άνθρωποι σε σχέση με τους νέους, με το φαινόμενο αυτό να είναι πιο έντονο σε χώρες χαμηλού ή μέσου βιοτικού επιπέδου.

Τα τελευταία χρόνια, η κατανόηση της αναπηρίας έχει ξεφύγει από τη φυσική ή ιατρική σκοπιά και έχει εστιάσει περισσότερο στο φυσικό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο του ατόμου αυτού. Σήμερα, η αναπηρία θεωρείται ότι προκύπτει από την αλληλεπίδραση μεταξύ της κατάστασης της υγείας ενός ατόμου ή της βλάβης και του πλήθους των παραγόντων που επηρεάζουν στο περιβάλλον τους. Έχουν γίνει μεγάλα βήματα για να καταστεί ο κόσμος πιο προσβάσιμος για άτομα που ζουν με αναπηρία, ωστόσο, απαιτείται πολύ περισσότερη δουλειά για την κάλυψη των αναγκών τους.

(Πηγή: https://www.who.int/health-topics/disability#tab=tab_1, 2020)

Η Ελληνική Στατιστική Αρχή, σε δημοσκόπησή της η οποία πραγματοποιήθηκε με περίοδο αναφοράς το Β' τρίμηνο του έτους 2002, είχε θέμα «τα άτομα με προβλήματα υγείας ή αναπηρία». Τα αποτελέσματα της έρευνας δίδονται σε μορφή ποσοστών ανά φύλο στον «Πίνακα 1» και σε μορφή ποσοστών ανά ηλικιακές ομάδες στον «Πίνακα 2».

Πίνακας 1 Αποτελέσματα ΕΛΣΤΑΤ σε ποσοστά και ανά φύλο για το έτος 2002.

	Άντρες		Γυναίκες		Σύνολο	
	Πλήθος	%	Πλήθος	%	Πλήθος	%
Προβλήματα άνω άκρων	22.132	3,0	25.508	2,8	47.640	2,9
Προβλήματα κάτω άκρων	73.200	9,9	162.607	17,6	235.807	14,2
Προβλήματα πλάτης και λαιμού	31.428	4,3	61.029	6,6	92.457	5,6
Προβλήματα όρασης	32.943	4,5	42.564	4,6	75.507	4,5
Προβλήματα ακοής	10.258	1,4	10.250	1,1	20.508	1,2
Προβλήματα ομιλίας	3.290	0,4	1.321	0,1	4.611	0,3
Δερματικές παθήσεις, περιλαμβανομένων των αλλεργιών	7.574	1,0	17.354	1,9	24.928	1,5
Θωρακικά ή αναπνευστικά προβλήματα	52.173	7,1	52.681	5,7	104.854	6,3
Προβλήματα καρδιάς, υπέρτασης ή κυκλοφορίας του αίματος	294.988	39,9	303.755	32,9	598.743	36,0
Προβλήματα στομαχικά, ηπατικά, του ουροποιητικού ή του πεπτι	51.350	7,0	39.533	4,3	90.883	5,5
Σακχαρώδης διαβήτης	46.535	6,3	60.774	6,6	107.309	6,5
Επιληψία	4.403	0,6	2.386	0,3	6.789	0,4
Διανοητικές, νευρολογικές, ψυχικές ή αναπτυξιακές διαταραχές	44.220	6,0	48.646	5,3	92.866	5,6
Άλλες εξελισσόμενες ασθένειες (AIDS, καρκίνοι, σκλήρυνση κατά πλάκας)	23.259	3,1	33.673	3,6	56.932	3,4
Άλλα χρόνια προβλήματα υγείας/αναπηρίες	41.091	5,6	60.847	6,6	101.938	6,1
Σύνολο	738.844	100,0	922.928	100,0	1.661.772	100,0

Πίνακας 2. Αποτελέσματα ΕΛΣΤΑΤ σε ποσοστό και ανά ομάδα ηλικιών.

	15 - 29 ετών		30-44 ετών		45-64 ετών		65+ ετών		Σύνολο	
	Πλήθος	%	Πλήθος	%	Πλήθος	%	Πλήθος	%	Πλήθος	%
Προβλήματα άνω άκρων	1.581	2,6	5.380	3,9	14.019	3,0	26.660	2,7	47.640	2,9
Προβλήματα κάτω άκρων	4.172	6,9	15.762	11,4	56.529	11,9	159.344	16,1	235.807	14,2
Προβλήματα πλάτης και λαιμού	1.481	2,5	15.196	11,0	38.111	8,0	37.670	3,8	92.458	5,6
Προβλήματα όρασης	8.834	14,7	9.818	7,1	17.511	3,7	39.343	4,0	75.507	4,5
Προβλήματα ακοής	1.499	2,5	1.531	1,1	3.813	0,8	13.665	1,4	20.508	1,2
Προβλήματα ομιλίας	1.264	2,1	716	0,5	1.643	0,3	987	0,1	4.610	0,3
Δερματικές παθήσεις, περιλαμβανομένων των αλλεργιών	5.196	8,6	7.102	5,1	8.551	1,8	4.080	0,4	24.928	1,5
Θωρακικά ή αναπνευστικά προβλήματα	3.845	6,4	5.582	4,0	26.383	5,6	69.044	7,0	104.853	6,3
Προβλήματα καρδιάς, υπέρτασης ή κυκλοφορίας του αίματος	2.666	4,4	18.453	13,3	161.853	34,2	415.771	42,0	598.743	36,0
Προβλήματα στομαχικά, ηπατικά, του ουροποιητικού ή του πεπτι	3.647	6,1	6.651	4,8	28.445	6,0	52.141	5,3	90.883	5,5
Σακχαρώδης διαβήτης	1.671	2,8	4.310	3,1	29.404	6,2	71.925	7,3	107.309	6,5
Επιληψία	1.637	2,7	1.110	0,8	2.325	0,5	1.717	0,2	6.789	0,4
Διανοητικές, νευρολογικές, ψυχικές ή αναπτυξιακές διαταραχές	13.524	22,5	22.655	16,4	30.250	6,4	26.438	2,7	92.867	5,6
Άλλες εξελισσόμενες ασθένειες (AIDS, καρκίνοι, σκλήρυνση κατά πλάκας)	1.291	2,1	7.290	5,3	17.796	3,8	30.555	3,1	56.933	3,4
Άλλα χρόνια προβλήματα υγείας/αναπηρίες	7.786	13,0	16.704	12,1	37.051	7,8	40.398	4,1	101.939	6,1

(Πηγή: <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SJO12/2002>, 2020)

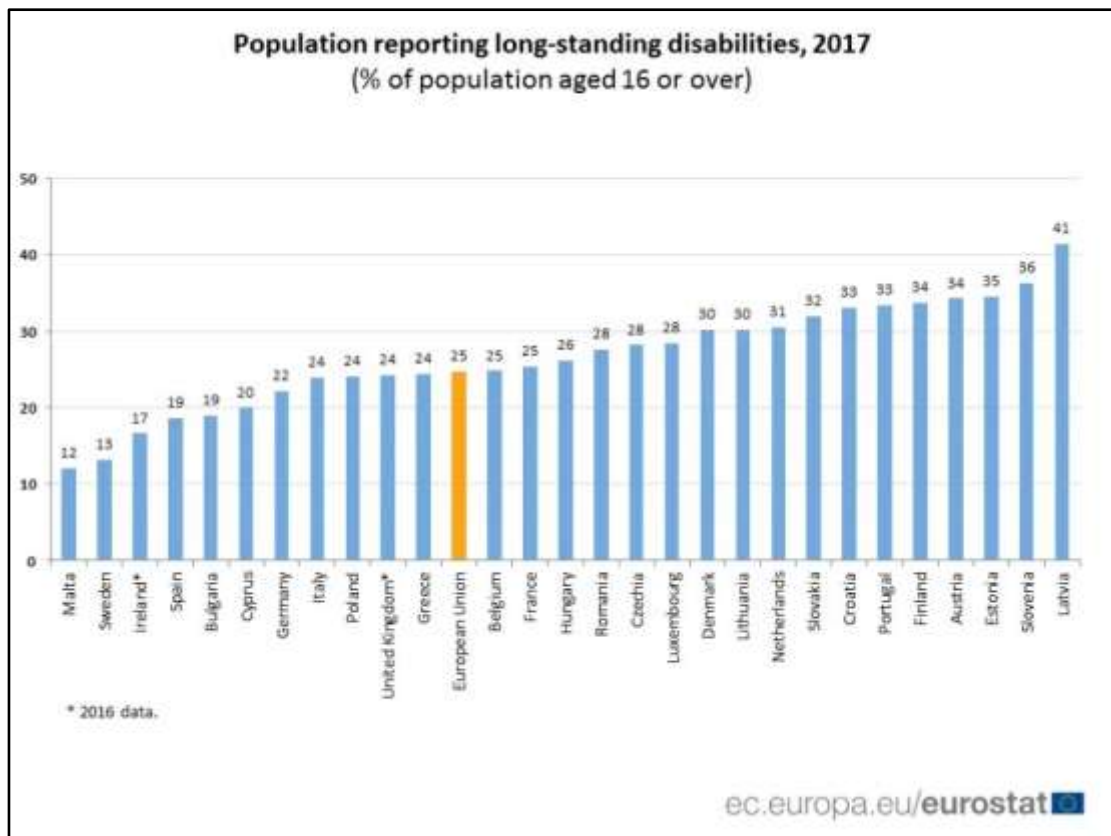
Παρατηρούμε ότι, προβλήματα υγείας που κατατάσσονται σε είδος αναπηρίας όπως προβλήματα κάτω άκρων, προβλήματα όρασης, προβλήματα ακοής, διανοητικές/νευρολογικές/ψυχικές ή αναπτυξιακές διαταραχές, άλλα χρόνια προβλήματα υγείας/αναπηρίες, αφορούν 526.626 συνανθρώπους μας. Το μεγαλύτερο ποσοστό ανθρώπων με προβλήματα κάτω άκρων ανήκει στην ηλικιακή ομάδα άνω των 65 ετών, σε αντίθεση με το ποσοστό εκείνων με προβλήματα όρασης που εμφανίζεται με διαφορά σε ηλικίες από 15 – 29 ετών.

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα «AmeA Care» σε ένα άρθρο της και με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Αναπηρίας, δημοσιεύτηκε μία δημοσκόπηση που πραγματοποιήθηκε από την Eurostat όσον αφορά τα ποσοστά πληθυσμού ανά χώρα που παρουσιάζουν χρόνια μορφή αναπηρίας. Το δείγμα της έρευνας αποτελούνταν από άτομα ηλικίας 16 ετών και άνω, με

ποσοστό έναν στους τέσσερις να έχει αναφέρει κάποια μορφή μακροχρόνιας αναπηρίας. Αυτό σημαίνει πως οι παθόντες βίωσαν μερική ή σοβαρή δυσκολία στην τέλεση καθημερινών δραστηριοτήτων, όπως οι σπουδές η εργασία και η ψυχαγωγία τους, για τουλάχιστον έξι μήνες.

Στην Ελλάδα το ποσοστό είναι 24%, μία μονάδα κάτω από τον μέσο όρο της ΕΕ, ενώ τα χαμηλότερα ποσοστά καταγράφηκαν στην Μάλτα (12%) και στην Σουηδία (13%). Ο πίνακας που ακολουθεί αφορά τα συγκεντρωτικά στοιχεία αυτής της δημοσκόπησης.

Πίνακας 3. Ποσοστό πληθυσμού με χρόνιες αναπηρίες για το έτος 2017 σε χώρες τις Ευρώπης.



(Πηγή: <https://www.amea-care.gr/eurostat-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1-%CF%84%CE%BF-%CF%80%CE%BF%CF%83%CE%BF%CF%83%CF%84%CF%8C-%CF%80%CE%BF%CF%85-%CE%AD%CF%87%CE%B5%CE%B9-%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CF%8E/>, 2020)

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει δημοσιεύσει έκθεση δραστηριότητας για το έτος 2017 του Ελληνικού Εθνικού Φορέα Εφαρμογής (ΕΦΕ) για τη συμμόρφωση σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 1177/2010 (αναλύεται σε επόμενο

κεφάλαιο) για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Συγκεκριμένα, σε παράγραφο που αναγράφονται τα στατιστικά διαχείρισης παραπόνων, αναφέρεται ότι για την περίοδο 2015-2016 δεν υποβλήθηκε παράπονο αναφορικά με έλλειψη προσβασιμότητας ή συνδρομής σε επιβάτες με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα τόσο σε πλοία όσο και σε λιμενικές εγκαταστάσεις. Συνεπώς, κανένα παράπονο δεν υποβλήθηκε σε φορείς διαχείρισης λιμένων, όπως περιγράφεται και στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4. Στατιστικά στοιχεία παραπόνων που υπεβλήθησαν σε φορείς λιμένων.

Έτος	Αριθμός παραπόνων που υπεβλήθησαν σε φορείς λιμένων	Λόγος παραπόνου	Παρατηρήσεις
2015	0	---	---
2016	0	---	---

(Πηγή: <http://hcg.gr/sites/default/files/article/attach/%20%CE%94%CF%81%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B7%CF%81%CE%B9%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1%CF%82%20%CE%95%CE%A6%CE%95%202019.pdf>, 2020)

1.3 Δικαιώματα επιβατών με μειωμένη κινητικότητα

Ο επίσημος ιστότοπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που σκοπός του είναι να παρέχει βοήθεια και συμβουλές προς όλους τους πολίτες της ΕΕ, σε ξεχωριστή κατηγορία εξηγεί τα δικαιώματα των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα. Συγκεκριμένα, αναφέρει τα εξής: «Ακόμη και αν είστε άτομο με μειωμένη κινητικότητα, έχετε το δικαίωμα να ταξιδεύετε με πλοίο, όπως κάθε άλλος. Δικαιούστε επίσης δωρεάν βοήθεια κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από το πλοίο, την αλλαγή πλοίων, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και στο λιμάνι. Για να έχετε την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση, θα πρέπει να επικοινωνείτε με την πλοιοκτήτρια εταιρεία, το πρακτορείο έκδοσης εισιτηρίων ή το ταξιδιωτικό γραφείο τουλάχιστον 48 ώρες πριν από το ταξίδι σας και να εξηγείτε τι είδους βοήθεια χρειάζεστε. Ακόμη όμως και αν δεν το έχετε κάνει, ο μεταφορέας και ο φορέας διαχείρισης του τερματικού σταθμού οφείλει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να σας βοηθήσει κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από το πλοίο, καθώς και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Κατά την κράτηση του εισιτηρίου, δηλώστε τυχόν ειδικές ανάγκες σχετικά με το κατάλυμα, την επιλογή της θέσης στο ταξίδι, την απαιτούμενη βοήθεια ή την ανάγκη να μεταφέρετε ιατρικό εξοπλισμό. Ο μεταφορέας μπορεί να σας ζητήσει να συνοδεύεστε από άλλο άτομο αν αυτό είναι αναγκαίο για λόγους ασφάλειας, ή λόγω του σχεδιασμού του πλοίου ή της λιμενικής υποδομής. Το άτομο αυτό δικαιούται να ταξιδέψει δωρεάν. Αν αντιμετωπίζετε πρόβλημα να λάβετε βοήθεια στο ταξίδι σας, θα πρέπει να επικοινωνήσετε με τις αρμόδιες λιμενικές αρχές ή τον μεταφορέα. Αν η απάντηση δεν σας ικανοποιήσει, μπορείτε να επικοινωνήσετε με τον εθνικό φορέα επιβολής της νομοθεσίας της χώρας όπου συνέβη το περιστατικό.»

(Πηγή:https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_el.htm#shortcut-4, 2020)

Κεφάλαιο II

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό, θα αναλύσουμε ένα μεγάλο κομμάτι του κανονιστικού πλαισίου που αφορά σε θέματα των ΑμεΑ σε διάφορες κατηγορίες Επιβατηγών πλοίων. Ξεκινώντας πολύ πίσω χρονικά, από τους παλαιότερους κανονισμούς φτάνουμε σε σύγχρονες Εγκυκλίους, παρατηρώντας έτσι αλλαγές ως προς τον τρόπο που αντιμετωπίζονται πλέον τα ζητήματα της κοινωνικής αυτής ομάδας των ΑμεΑ. Συγκεκριμένα, το κεφάλαιο αυτό χωρίζεται σε δύο ενότητες, η πρώτη αφορά την Εθνική νομοθεσία και η δεύτερη την Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Στην εθνική νομοθεσία, υπάρχουν διαφορετικές υποενότητες ώστε να γίνεται εύκολα ο διαχωρισμός ανάμεσα στους Νόμους, τα Προεδρικά Διατάγματα, τις Εγκυκλίους και τις Υπουργικές Αποφάσεις. Επιπλέον, έχουν προστεθεί και μερικές επίσημες επιστολές από Υπουργούς και από την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία.

2.1 Εθνική νομοθεσία

2.1.1 Διατάγματα

Προεδρικό διάταγμα καλείται στην ελληνική έννομη τάξη το θέσπισμα που εκδίδεται από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας ως Αρχηγό του Κράτους. Τα προεδρικά διατάγματα διακρίνονται στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες: πρώτων, στα κανονιστικά προεδρικά διατάγματα, τα οποία περιέχουν κανόνες δικαίου και εκδίδονται ύστερα από ειδική ή γενική νομοθετική εξουσιοδότηση, δεύτερον στα εκτελεστικά προεδρικά διατάγματα, τα οποία εκδίδονται για την εκτέλεση νόμων και τρίτων στα ρυθμιστικά προεδρικά διατάγματα, τα οποία εκδίδονται στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του Προέδρου της Δημοκρατίας ως ρυθμιστή του πολιτεύματος.

Τα προεδρικά διατάγματα, όπως κάθε πράξη του Προέδρου της Δημοκρατίας πρέπει να φέρουν προσυπογραφή του αρμοδίου υπουργού (η περισσότερων του ενός αρμοδίων υπουργών). Τα διατάγματα είναι πράξεις που εκδίδονται αποκλειστικά από τον ανώτατο άρχοντα του κράτους. Κατά τις περιόδους της βασιλείας στην Ελλάδα, ο εκάστοτε Βασιλέας (ή Αντιβασιλέας) εξέδιδε τα αντίστοιχα βασιλικά διατάγματα. (Πηγή:https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%81%CE%BF%CE%B5%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%B4%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B1%CE%B3%CE%BC%CE%B1, 2020)

Ακολουθούν εν συντομία, τα σημαντικότερα από τα προεδρικά διατάγματα που έχουν δημοσιευτεί και αφορούν τα άτομα με αναπηρίες, όσον αφορά τη μεταφορά αυτών σε επιβατηγά πλοία.

2.1.1.1 «Κανονισμός ενδιαίτησεως και καθορισμός αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων»

Η έννοια «Επιβάτης με Ειδικές Ανάγκες» ορίζεται για πρώτη φορά στο Π.Δ. 101/1995 (ΦΕΚ 61Α/1995), στο Μέρος Α και Άρθρο 1, ως εξής: «Το άτομο που μετακινείται με αναπηρικό όχημα». Στο Μέρος Β και Άρθρο 11 του ίδιου διατάγματος, αναφέρονται οι παρακάτω απαιτήσεις για επιβάτες με ειδικές ανάγκες:

1. Σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες κατηγοριών Α έως και Δ πρέπει να προβλέπονται για επιβάτες με ειδικές ανάγκες τα εξής:

- α) Δύο τουλάχιστον δίκλινοι θαλαμίσκοι με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 100 μέτρα.
 - β) Ένας τουλάχιστον θαλαμίσκος με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων αυτών είναι πάνω από 50 μέτρα και μέχρι 100 μέτρα.
 - γ) Ένας τουλάχιστον κοινόχρηστος χώρος υγιεινής, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 75 μέτρα.
 - δ) Μέσα ασφαλούς αποεπιβίβασης με αυτοδύναμο κατά το δυνατόν τρόπο, εφόσον δεν διατίθεται ανελκυστήρας στο πλοίο και το ολικό μήκος αυτού είναι πάνω από 100 μέτρα.
2. Η κατασκευή των θαλαμίσκων, των ιδιαίτερων χώρων υγιεινής και των μέσων αποεπιβίβασης για τα άτομα με ειδικές ανάγκες πρέπει να είναι ανάλογη του σκοπού που προορίζονται και να σχεδιάζονται σύμφωνα με τις οδηγίες της ΔΕΕΠ.

(Πηγή: https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/a61_95.1128675102190.pdf, 2020)

Οι κατηγορίες Α έως Δ ορίζονται αναλυτικά στο άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού.

2.1.1.2 «Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 101/1995»

Ως ακολουθία, το Προεδρικό Διάταγμα 381/1996 που δημοσιεύτηκε στις 11 Νοεμβρίου του 1996, τροποποιεί το Άρθρο 11 του Π.Δ. 101/1995, ως εξής:

1. Σε Ε/Γ πλοία των οποίων η τρόπιδα τίθεται ή αναγνωρίζονται ως Ελληνικά Ε/Γ μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού και που πρόκειται να εκτελέσουν πλόες κατηγοριών Α έως και Δ πρέπει να προβλέπονται για επιβάτες με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ) τα εξής:
 - α) Ένας τουλάχιστον δίκλιнос θαλαμίσκος με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν από 50 μέχρι 200 κλίνες επιβατών.
 - β) Δύο τουλάχιστον δίκλινοι θαλαμίσκοι με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν πάνω από 200 κλίνες επιβατών.
 - γ) Ένας τουλάχιστον χώρος υγιεινής, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 50 μέτρα.
 - δ) Δύο τουλάχιστον κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής σε αντίστοιχα καταστρώματα, εφόσον οι κοινόχρηστοι χώροι στους εξυπηρετούνται και ΑμεΑ εκτείνονται σε περισσότερα του ενός καταστρώματα και το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 100 μέτρα.

- ε) Κατάλληλος ανελκυστήρας ή ειδικό αναβατήριο ή κυλιόμενη κλίμακα ελεγχόμενης κίνησης από το πλήρωμα, από το κατάστρωμα οχημάτων μέχρι τα καταστρώματα που διαθέτουν τους κατάλληλους για ΑμεΑ κοινόχρηστους χώρους παραμονής, εστίασης, υγιεινής και θαλαμίσκους, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 100 μέτρα.
 - στ) Μία θέση για αμαξίδιο ΑμεΑ με κατάλληλα μέσα ασφάλισης, ανά 300 επιβάτες και τουλάχιστον δύο (2), σε αίθουσες παραμονής επιβατών.
 - ζ) Δύο (2) θέσεις κατάλληλες για χρήστες αμαξιδίων σε κάθε εστιατόριο.
 - η) Το ύψος του τμήματος του γραφείου (γκισέ) του χώρου υποδοχής που προορίζεται για ΑμεΑ δεν θα υπερβαίνει τα 90 εκατοστά του μέτρου.
2. Σε επιβατηγά πλοία, ήδη αναγνωρισμένα ως Ελληνικά επιβατηγά που εκτελούν πλόες κατηγοριών Α έως και Δ, πρέπει να προβλέπονται για επιβάτες με ειδικές ανάγκες τα εξής:
- α) Ένας τουλάχιστον δίκλινος θαλαμίσκος, με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν από 50 μέχρι 200 κλίνες επιβατών.
 - β) Δύο τουλάχιστον δίκλινοι θαλαμίσκοι, με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν πάνω από 200 κλίνες επιβατών.
 - γ) Ένας τουλάχιστον κοινόχρηστος χώρος υγιεινής, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 50 μέτρα.
 - δ) Στα πλοία ολικού μήκους πάνω από 100 μέτρα που δεν διαθέτουν ανελκυστήρα πρέπει να υπάρχουν μέσα ασφαλούς αποεπιβίβασης με αυτοδύναμο τρόπο, εφόσον η τοποθέτηση τέτοιων μέσων είναι τεχνικά και πρακτικά δυνατή.
3. Τα ήδη αναγνωρισμένα επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες κατηγοριών Α έως και Δ, σε περίπτωση μετασκευής τους (αύξηση ολικού μήκους ή αριθμού κλινών), συμμορφώνονται με τις αντίστοιχες απαιτήσεις για τα ΑμεΑ, που αναφέρονται στα παραπάνω εδάφια 1(α) έως 1(ε). Επίσης συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για ΑμεΑ που αναφέρονται στα εδάφια 1(στ) έως 1(η) αυτού του άρθρου. Εφόσον εκτελούν μετασκευές σε κοινόχρηστους χώρους επιβατών (αίθουσες παραμονής ή εστιατόρια).
4. Η κατασκευή των θαλαμίσκων, των ιδιαίτερων χώρων υγιεινής και των μέσων αποεπιβίβασης-πρόσβασης στους χώρους ενδιαίτησης, για άτομα με ειδικές ανάγκες, πρέπει να είναι ανάλογη του σκοπού που προορίζονται και να σχεδιάζονται σύμφωνα με τις οδηγίες του ΔΕΕΠ.

(Πηγή:https://www.kodiko.gr/nomologia/download_fek?f=fek/1996/a/fek_a_252_1996.pdf&t=edba20df3b30dc5951070dcc745917b8, 2020)

Οι κατηγορίες που αναφέρονται παραπάνω, ορίζονται στο Άρθρο 3 του Π.Δ. 101/1995 και ύστερα από τροποποιήσεις αυτού, στο άρθρο 2 του παρόντος.

2.1.1.3 «Κανονισμός καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων και συμπληρωματικές διατάξεις για την εφαρμογή της Οδηγίας 98/18/ΕΚ (Πρόσθετα και ισοδύναμα μέτρα και εξαιρέσεις Ε/Γ που εμπίπτουν στο πεδίο της Οδηγίας 98/18/ΕΚ)»

Το Προεδρικό Διάταγμα 177/2000 (164 Α΄) το οποίο δημοσιεύτηκε την 14-07-2000 έχει θέμα τους Κανονισμούς καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων και συμπληρωματικές διατάξεις για την εφαρμογή της Οδηγίας 98/18/ΕΚ. Οι προβλέψεις του διατάγματος αυτού δεν αναφέρονται στη προσβασιμότητα και τις ανάγκες των επιβατών με αναπηρικά προβλήματα, αλλά σε διευκρινιστικές/συμπληρωματικές οδηγίες που αφορούν την ευστάθεια των επιβατηγών/φορτηγών/επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων υπό ελληνική σημαία, τα σωστικά μέσα, την αντοχή του σκάφους, τους καταπέλτες, τη πυρίμαχη προστασία κ.λπ.. Η πληροφορία που μας ενδιαφέρει, έρχεται στο Άρθρο 7 του κανονισμού που αναφέρεται στην παραμονή των επιβατών σε παντός είδους οχήματα (αυτοκινούμενα ή μη) κατά τη διάρκεια του πλου όπου και ρητώς απαγορεύεται. Μόνη εξαίρεση αποτελεί η παραμονή επιβατών σε αυτοκινούμενο ή ρυμουλκούμενο τροχόσπιτο (*campers*) κατά τη διάρκεια του πλού Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων βραχέων διεθνών πλόων με τις προϋποθέσεις που αναλύονται στο Παράρτημα III του κανονισμού αυτού και μόνο κατά τη θερινή περίοδο, δηλαδή από 1^{ης} Απριλίου μέχρι και την 31 Οκτωβρίου.

(Πηγή:<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/elegkhos-emporikon-ploion/pd-177-2000.html>, 2020)

2.1.1.4 «Κανονισμός ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος των ταχύπλων σκαφών (High Speed Craft)»

Στο Προεδρικό Διάταγμα 221/2001 (ΦΕΚ 171^Α) που δημοσιεύτηκε την 30-07-2001, αναφέρεται ο κανονισμός ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος των ταχύπλων σκαφών (*High Speed Craft*), όπου στο Μέρος Α και Άρθρο 1, ορίζεται εκ νέου το «Άτομο με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ)» ως «Κάθε επιβάτης που μετακινείται με αναπηρικό όχημα».

Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αφορά σε Ελληνικά ταχύπλοα σκάφη (*High Speed Craft*), επιβατηγά ή φορτηγά, που εκτελούν διεθνείς πλόες καθώς και στα ταχύπλοα σκάφη επιβατηγά ή φορτηγά που εκτελούν πλόες εσωτερικού υπό την επιφύλαξη του άρθρου 22, στα οποία εφαρμόζεται ο Κώδικας Ταχυπλόων Σκαφών (Υ.Α. 1218.112/1/98/15.7.98 ΦΕΚ Β'726).

Στο Μέρος Β και Άρθρο 7, αναλύονται οι απαιτήσεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ), όπου στα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν δρομολογιακούς πλόες θα πρέπει ανάλογα με το μήκος που διαθέτουν να εφαρμόσουν τις αντίστοιχες πρακτικές. Συγκεκριμένα:

1. Τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη ολικού μήκους άνω των 70 m:
 - α) Να διαθέτουν στο εσωτερικό μέρος του σκάφους, μέσα για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των ΑΜΕΑ με αυτοδύναμο τρόπο και
 - β) Έναν τουλάχιστον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής.
2. Τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη ολικού μήκους άνω των 50 m:

Ανά 300 επιβάτες να διαθέτουν μία θέση για αμαξίδιο ΑΜΕΑ με κατάλληλα μέσα ασφάλισης και τουλάχιστον δύο (2) σε αίθουσες παραμονής επιβατών.

(Πηγή: Στάλθηκε ηλεκτρονικά σε μορφή *PDF* από τον κ. Δημήτρη Λογαρά, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία)

2.1.1.5 «Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 103/1999 "Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998" (Α' 110) όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίηση του με το Π.Δ. 309/2003 (Α' 261), σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Απριλίου 2003 (L 123/18/17.5.2003).»

Σκοπός του παρόντος διατάγματος, είναι η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Απριλίου 2003, η οποία τροποποιεί την «Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998 σχετικά με τους κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία» που ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο με το Προεδρικό Διάταγμα 103/1999 (Α' 110), το οποίο τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 309/2003, σύμφωνα με την Οδηγία 2002/25/ΕΚ της επιτροπής της 5^{ης} Μαρτίου 2002 (L98/1/15.4.2002).

Στο άρθρο 2 του Π.Δ. 103/1999, προστίθενται ο ορισμός που αφορά τα άτομα με αναπηρία ως «*Άτομα με μειωμένη κινητικότητα*» να είναι κάθε άτομο που έχει ιδιαίτερη δυσκολία όταν χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων την ηλικιωμένων, των ατόμων με ειδικές ανάγκες, των ατόμων με προβλήματα αισθητηριακής φύσεως και των ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικές πολυθρόνες, των εγκύων γυναικών και των ατόμων που συνοδεύουν παιδιά μικρής ηλικίας.

Μεταξύ των άρθρων 6 και 7 του Π.Δ. 103/1999, παρεμβάλλεται άρθρο με τις απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα μειωμένης κινητικότητας, αναφέροντας πως όλα τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ, Δ καθώς και όλα τα ταχύπλοα σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται σε δημόσιες μεταφορές, των οποίων η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης κατά ή μετά την 1^η Οκτωβρίου 2004, πρέπει να διαθέτουν κατάλληλη υποδομή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Παραρτήματος III του παρόντος, ώστε να παρέχεται στα άτομα μειωμένης κινητικότητας ασφαλή πρόσβαση και εξυπηρέτηση. Για την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα III του παρόντος (αναφέρονται στη συνέχεια), το ΥΕΝ συμβουλευέται και συνεργάζεται με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ατόμων μειωμένης κινητικότητας. Όσον αφορά τους σκοπούς της μετασκευής επιβατηγών πλοίων των κατηγοριών Α, Β, Γ, Δ και των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών, τα οποία χρησιμοποιούνται για δημόσιες μεταφορές και των οποίων η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης πριν από την 1^η Οκτωβρίου 2004, το ΥΕΝ εφαρμόζει τις κατευθυντήριες γραμμές που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα III του Π.Δ., εφόσον είναι λογικό και εφικτό από οικονομική άποψη.

Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ) του ΥΕΝ καταρτίζει εθνικό σχέδιο δράσεως σχετικά με τον τρόπο με τον οποίον οι κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στα πλοία και στα σκάφη αυτά. Το σχέδιο αυτό πρέπει να διαβιβασθεί στην επιτροπή το αργότερο μέχρι την 17 Μαΐου 2005. Επιπλέον, ο ΚΕΕΠ του ΥΕΠ ενημερώνει ότι η Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου για τις κατηγορίες των επιβατηγών πλοίων που αναφέρει, θα πρέπει να γίνει το αργότερο μέχρι την 17 Μαΐου 2006.

Στο Π.Δ. 103/1999 προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του, νέο Παράρτημα III, με θέμα «*Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις απαιτήσεις ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων και των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών για άτομα μειωμένης κινητικότητας*». Κατά τον έλεγχο των κατευθυντήριων γραμμών του παρόντος παραρτήματος, εφαρμόζεται η

εγκύκλιος *IMO MSC/735*, της 24^{ης} Ιουνίου 1996, με τίτλο «*Σύσταση για το σχεδιασμό και τη λειτουργία των επιβατηγών πλοίων ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες*».

Στο Παράρτημα *III* αναφέρονται τα εξής:

1. Πρόσβαση στο πλοίο

Τα πλοία πρέπει να ναυπηγούνται και να εξοπλίζονται κατά τρόπον ώστε τα άτομα μειωμένης κινητικότητας να μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται εύκολα και με ασφάλεια, και να έχουν εξασφαλισμένη πρόσβαση στα διάφορα καταστρώματα, είτε αυτόνομα είτε μέσω κεκλιμένων επιπέδων, ανελκυστήρων ή αναβατήρων. Οι οδηγίες για την πρόσβαση αυτήν πρέπει να αναρτώνται στις άλλες προσβάσεις του πλοίου, καθώς και σε άλλα κατάλληλα σημεία σε ολόκληρο το πλοίο.

2. Σηματοδότηση

Η σηματοδότηση επί του πλοίου για τη βοήθεια των επιβατών θα πρέπει να είναι προσιτή και ευανάγνωστη για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας (συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αισθητηριακές αναπηρίες) και να αναρτάται σε καίρια σημεία.

3. Μέσα για μετάδοση αναγγελιών

Ο εκμεταλλεζόμενος το πλοίο θα πρέπει να διαθέτει εντός του πλοίου συστήματα για την οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών, όπως σχετικά με καθυστερήσεις, αλλαγές, αλλαγές του προγράμματος και υπηρεσίες επί του πλοίου, σε άτομα με διάφορες μορφές μειωμένης κινητικότητας.

4. Συναγερμός

Το σύστημα συναγερμού και τα οικεία κουμπιά πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να μπορεί να ειδοποιεί αλλά και να χρησιμοποιείται από όλους τους επιβάτες μειωμένης κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αισθητηριακές και διανοητικές αναπηρίες.

5. Πρόσθετες απαιτήσεις για την εξασφάλιση της κινητικότητας εντός του πλοίου

Οι χειρολαβές, οι διάδρομοι, και διάδρομοι επιβατών, τα ανοίγματα των θυρών και οι θύρες πρέπει να επιτρέπουν τη μετακίνηση ατόμων σε αναπηρικές πολυθρόνες. Οι ανελκυστήρες, τα καταστρώματα οχημάτων, τα σαλόνια επιβατών, τα ενδειατήματα και οι τουαλέτες πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να είναι προσιτά, κατά εύλογο και ανάλογο τρόπο, στα άτομα μειωμένης κινητικότητας.

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκε από τον κ. Αριστείδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεωρήσεων Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*)

2.1.1.6 «Κανονισμός ενδιαιτήσεως και καθορισμός αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων»

Το συγκεκριμένο Προεδρικό Διάταγμα, με αριθμό 44, δημοσιεύτηκε στις 13 Μαΐου του 2011 και βρίσκει εφαρμογή σε όλα τα επιβατηγά πλοία που δραστηριοποιούνται για την κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών, καθώς και στα επιβατηγά πλοία, με ελληνική σημαία, άνω των 25 επιβατών που εκτελούν περιηγητικούς πλόες, εκτός από:

- α) Επιβατηγά πλοία διεθνών ειδικών μεταφορών για τα οποία έχει εφαρμογή το νομοθετικό διάταγμα 882/1979 (ΦΕΚ 61 Α΄).
- β) Μικρά επαγγελματικά πλοία που παραλαμβάνουν μέχρι 49 επιβάτες και εκτελούν θαλάσσιους πλόες μικρής απόστασης και πλόες εσωτερικής ναυσιπλοΐας για τα οποία εφαρμόζεται το Π.Δ. 270/1988 (ΦΕΚ 120 Α΄), όπως ισχύει κάθε φορά.
- γ) Δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη για τα οποία εφαρμόζεται το Π.Δ. 797/1981 (ΦΕΚ 209 Α΄) όπως ισχύει κάθε φορά, εκτός αν αλλιώς ρητά ορίζεται στο παρόν.
- δ) Πλοία ανεξάρτητα από το ολικό μήκος τους, που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση αγκυροβολημένων πλοίων και μεταφέρουν μέχρι 100 επιβάτες. Για τα πλοία αυτά όσον αφορά στα θέματα ενδιαιτήσεως και καθορισμού επιβατών, εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις του ειδικού κανονισμού για την καταλληλότητα και τις επιθεωρήσεις μικρών επαγγελματικών πλοίων που παραλαμβάνουν επιβάτες και εκτελούν πλόες μικρής απόστασης και πλόες εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- ε) Επιβατηγά σκάφη στα οποία εφαρμόζεται το νέο Κεφάλαιο X της Διεθνούς Συμβάσεως «Περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση», 74 (ΠΑΑΖΕΘ 74), το οποίο κυρώθηκε με το Π.Δ. 74/1996 (ΦΕΚ 58/Α΄) και ο Διεθνής Κώδικας «Περί ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών» που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, με την απόφαση MSC 36(63)20.5.94, όπως ισχύουν κάθε φορά.

Η διάκριση των πλόων του παρόντος κανονισμού γίνεται με βάση τη συνολική διαδρομή στις παρακάτω κατηγορίες:

Πίνακας 5. Κατηγορίες πλοίων με βάση τη διαδρομή που εκτελούν.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ I	Συνολική διαδρομή άνω των 180 ν.μ.
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II	Συνολική διαδρομή άνω των 180 ν.μ. και προκειμένου για περιηγητικό πλοίο, άνω των 130 ν.μ.
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III	Συνολική διαδρομή μέχρι 120 ν.μ. και προκειμένου για περιηγητικό πλοίο, άνω των 130 ν.μ.
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV	Συνολική διαδρομή μέχρι 80 ν.μ.
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ V	Συνολική διαδρομή μέχρι 30 ν.μ.
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ VI	Συνολική διαδρομή μέχρι 10 ν.μ.
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ VII	Συνολική διαδρομή μέχρι 6 ν.μ.

Στο Άρθρο 10, αναφέρονται οι απαιτήσεις για επιβάτες με ειδικές ανάγκες, ως ακολούθως:

1. Σε επιβατηγά πλοία που δραστηριοποιούνται για την κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών και εκτελούν πλόες ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ I, II, III και IV, πρέπει να προβλέπονται προς χρήση των επιβατών με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ) τα κάτωθι:
 - α) Ένας (1) τουλάχιστον δίκλινος θαλαμίσκος με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής εφόσον διαθέτουν άνω των δύο και μέχρι είκοσι (20) κλίνες επιβατών.
 - β) Δύο (2) τουλάχιστον δίκλινοι θαλαμίσκοι με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν πάνω από είκοσι (20) κλίνες επιβατών.
 - γ) Ένας (1) τουλάχιστον κοινόχρηστος χώρος υγιεινής εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από πενήντα (50) μέτρα.

- δ) Δύο (2) τουλάχιστον κοινόχρηστους χώρους υγιεινής σε αντίστοιχα καταστρώματα, εφόσον οι κοινόχρηστοι χώροι στους οποίους εξυπηρετούνται και ΑμεΑ εκτείνονται σε περισσότερα του ενός (1) καταστρώματα και το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από (100) μέτρα.
- ε) Κατάλληλος ανεγκυστήρας ή ειδικό αναβατήριο ή κυλιόμενη κλίμακα ελεγχόμενης κίνησης από το πλήρωμα, από το κατάστρωμα οχημάτων μέχρι τα καταστρώματα που διαθέτουν τους κατάλληλους για ΑμεΑ κοινόχρηστους χώρους παραμονής, εστίασης, υγιεινής και θαλαμίσκους, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από εκατό (100) μέτρα.
- στ) Μία (1) θέση για αμαξίδιο ΑμεΑ με κατάλληλα μέσα ασφάλισης, ανά τριακόσιους (300) επιβάτες και τουλάχιστον δύο (2), σε αίθουσες παραμονής επιβατών.
- ζ) Δύο (2) θέσεις κατάλληλες για χρήστες αμαξιδίων σε κάθε εστιατόριο.
- η) Το ύψος του τμήματος του γραφείου (*γκισέ*) του χώρου υποδοχής που προορίζεται για ΑμεΑ δεν θα υπερβαίνει τα ενενήντα (0,90) εκατοστά του μέτρου.
2. Σε επιβατηγά πλοία, ήδη αναγνωρισμένα πριν από την 11-11-1996 που δραστηριοποιούνται για την κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών και εκτελούν πλόες ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ *I, II, III* και *IV*, πρέπει να προβλέπονται προς χρήση των επιβατών με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ) τα κάτωθι:
- ε) Ένας (1) τουλάχιστον δίκλινος θαλαμίσκος, με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν από πενήντα (50) μέχρι διακόσιες (200) κλίνες επιβατών.
- στ) Δύο (2) τουλάχιστον δίκλινοι θαλαμίσκοι, με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν πάνω από διακόσιες (200) κλίνες επιβατών.
- ζ) Ένας (1) τουλάχιστον κοινόχρηστος χώρος υγιεινής, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από πενήντα (50) μέτρα.
- η) Στα πλοία ολικού μήκους πάνω από εκατό (100) μέτρα που δεν διαθέτουν ανεγκυστήρα πρέπει να υπάρχουν μέσα ασφαλούς αποεπιβίβασης με αυτοδύναμο τρόπο, εφόσον η τοποθέτηση τέτοιων μέσων είναι τεχνικά και πρακτικά δυνατή.
3. Τα ήδη αναγνωρισμένα επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ *I, II, III* και *IV*, σε περίπτωση μετασκευής τους (αύξηση ολικού μήκους ή αριθμού κλινών), συμμορφώνονται με τις αντίστοιχες απαιτήσεις για τα ΑμεΑ, που αναφέρονται στα παραπάνω εδάφια 1(α) έως 1(ε). Επίσης συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για ΑμεΑ που αναφέρονται στα εδάφια 1(στ) έως 1(η), τα ως άνω πλοία που εκτελούν μετασκευές σε κοινόχρηστους χώρους επιβατών (αίθουσες παραμονής ή εστιατόρια).

4. Η κατασκευή των θαλαμίσκων, των ιδιαίτερων χώρων υγιεινής και των μέσων αποεπιβίβασης-πρόσβασης στους χώρους ενδιαίτησης, για ΑμεΑ πρέπει να είναι ανάλογη του σκοπού που προορίζονται και να σχεδιάζονται σύμφωνα με τις οδηγίες του ΚΕΕΠ.
5. Στα λοιπά επιβατηγά πλην των αναγραφομένων στις ως άνω παραγράφους καθώς και στα τουριστικά πλοία, με ευθύνη του πλοιάρχου ανατίθεται σε μέλη του πληρώματος και πάντως τουλάχιστον σε ένα, η εξυπηρέτηση των επιβατών με ειδικές ανάγκες κατά την πρόσβαση και διακίνηση αυτών επί του πλοίου.

(Πηγή:https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/110A_2011.1456306984046.pdf, 2020)

2.1.2 Εγκύκλιοι

Πρόκειται για ένα έγγραφο που εκδίδεται από τα Κεντρικά ή Περιφερειακά όργανα με σκοπό να παρέχει οδηγίες και διευκρινίσεις σχετικά με την εφαρμογή νομοθετικών διατάξεων ώστε να υπάρχει ομοιόμορφη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου, να πληροφορεί για την δημοσίευση και ισχύ νέων διατάξεων με τρόπο που να διευκολύνει τη λήψη των αποφάσεων και τον συντονισμό διαφόρων υπηρεσιών, καθώς και να κοινοποιεί διαταγές διοικητικής ή λειτουργικής φύσης με ρητές εντολές στους παραλήπτες για συγκεκριμένες ενέργειες.

Τονίζεται ότι οι εγκύκλιοι είναι σκόπιμο να συντάσσονται με πλήρη και σαφή τρόπο, ώστε να αποφεύγεται η υποκειμενικότητα στην εφαρμογή του νόμου και η σύγκρουση, είτε με τον ίδιο τον νόμο, είτε με προηγούμενες εγκυκλίους. Θα πρέπει ακόμη, να εκδίδονται εγκαίρως ώστε οι αποδέκτες να έχουν τον απαιτούμενο χρόνο για την εμπρόθεσμη εφαρμογή τους.

(Πηγή:<https://epoptes.wordpress.com/2013/05/25/%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%AF%CE%B1%CF%82-%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%83%CE%AF%CF%89%CE%BD%CF%85%CF%80/>, 2020)

Παρακάτω, αναφέρονται οι σημαντικότερες από τις εγκυκλίους που έχουν δημοσιευθεί, σχετικά με διευκρινιστικές οδηγίες σε θέματα που αφορούν την εφαρμογή ισχυόντων κανονισμών για τα άτομα με αναπηρίες στις θαλάσσιες μεταφορές.

2.1.2.1 «Κατάρτιση σχεδίου δράσης για την εφαρμογή της ΚΟ 24/2003 'Απαιτήσεις ασφάλειας για ΑμεΑ στα δρομολογιακά πλοία'»

Ύστερα από σχετική παρέμβαση των εμπλεκόμενων ενώσεων (ΕΕΑ – ΕΣΑΕΑ) για θέματα που αφορούν τα άτομα με αναπηρία, σχετικά με το Π.Δ. 66/2005 (ΦΕΚ 100^Α/27.04.2005), το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κατήρτισε Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την εφαρμογή της ΚΟ 24/2003. Το συγκεκριμένο σχέδιο απαιτήθηκε να καταχωρηθεί υποχρεωτικά στο Σχέδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) κάθε πλοιοκτήτριας εταιρείας, καθώς επίσης και στο φάκελο ISM του πλοίου της (εφόσον διαθέτει ΣΑΔ).

Το εθνικό σχέδιο δράσης για την ασφαλή μεταφορά ΑμεΑ σε δρομολογιακά πλοία, χωρίζεται σε δύο μέρη και περιλαμβάνει στο «Μέρος Α» περιλαμβάνονται τα δρομολογιακά (επιβατηγά) πλοία κατασκευασμένα πριν την 01/10/2004 -ανήκουν όλα τα συμβατικά πλοία κατηγορίας Α, Β, Γ, Δ της ΚΟ 98/18 ΕΚ που μεταφέρουν περισσότερους από 400 επιβάτες, καθώς και ταχύπλοα σκάφη (του *HSC* και *DSC Code*) ανεξαρτήτως αριθμού επιβατών- και στο «Μέρος Β» τα δρομολογιακά (επιβατηγά) πλοία κατασκευασμένα κατά και μετά την 01/10/2004 -ανήκουν όλα τα συμβατικά πλοία κατηγορίας Α, Β, Γ, Δ της ΚΟ 98/18 ΕΚ και ταχύπλοα σκάφη (του *HSC Code*) ανεξαρτήτως αριθμού επιβατών.

Οι δύο αυτές κατηγορίες έχουν παρόμοιους κανονισμούς και για το λόγο αυτό αναλύεται στη συνέχεια μόνο το Μέρος Α.

1. Πρόσβαση στο πλοίο

Η πρόσβασης στο πλοίο πρέπει να επιτυγχάνεται με ασφάλεια και ευκολία είτε μέσω αυτοδύναμων εγκαταστάσεων (π.χ. κυλιόμενες κλίμακες, ανελκυστήρες, αναβατόριο), είτε εφόσον οι κατασκευαστικές διατάξεις το επιτρέπουν να γίνεται αυτόνομα. Σε περιπτώσεις που δεν είναι τούτο εφικτό, να καθορίζονται από τον πλοίαρχο του πλοίου δύο (2) μέλη του πληρώματος, που να παρέχουν κάθε αναγκαία βοήθεια για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ, τόσο κατά την επιβίβαση όσο και κατά την αποβίβασή τους. Με ευθύνη πλοιάρχου και προ απόπλου θα ανατίθενται καθήκοντα σε επαρκή αριθμό μελών του πληρώματος και ανάλογα με τον αριθμό επιβατών ΑμεΑ, γεγονός που θα τεκμηριώνεται με σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο γέφυρας, για την εξυπηρέτησή τους σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου. Στις περιπτώσεις που η διέλευση των ΑμεΑ γίνεται μέσα από το «γκαράζ», πρέπει να υπάρχει κατάλληλη διαγράμμιση μέχρι τα μέσα αποεπιβίβασής τους.

2. Σηματοδότηση

Οι σημάνσεις και όλα τα πληροφοριακά στοιχεία που διευκολύνουν την κίνηση των ΑμεΑ στους κλειστούς χώρους επιβατών, πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αναγνωρίζονται και από άτομα που έχουν μειωμένες αισθητηριακές ικανότητες. Η καταλληλότητα των ανωτέρω σημάνσεων πρέπει να είναι αποδεκτή από την ΕΣΑΕΑ. Στην υποδοχή του πλοίου και στους χώρους παραμονής των ΑμεΑ (σαλόνι, καμπίνες κ.λπ.) θα αναρτάται σχέδιο με τους χώρους που μπορούν να κινηθούν αυτόνομα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και τους χώρους συγκέντρωσης σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου. Αντίστοιχο σχεδιάγραμμα θα δίνεται σε κάθε ΑμεΑ ή συνοδό του για καλύτερη πληροφόρησή του με την είσοδο στο πλοίο.

3. Μέσα για μετάδοση αναγγελιών

Η μετάδοση αναγγελιών όπως τυχόν καθυστερήσεις ή αλλαγές του προγράμματος και η πληροφόρηση για παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου, πρέπει να γίνονται με οπτική και ηχητική αναγγελία. Οι αναγγελίες και οι παρουσιαζόμενες στα οπτικά μέσα ανακοινώσεις πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να γίνονται αντιληπτές και από άτομα με μειωμένη αισθητηριακή ικανότητα. Ειδικά όπου απαιτείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις ασφαλείας να γίνεται ενημερωτική προβολή περί των σωστικών μέσων και εγκατάλειψης του πλοίου, το παρουσιαζόμενο υλικό θα πρέπει να μπορεί να γίνει αντιληπτό από όλα τα άτομα με μειωμένες αισθητηριακές ικανότητες.

4. Συναγερμός

Τόσο η θέση και η διάταξη των συστημάτων συναγερμού όσο και τα μέσα για την ενεργοποίηση αυτών, πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούνται από άτομα με διάφορες μορφές μειωμένης κινητικότητας ή αισθητηριακής ικανότητας. Οι θέσεις ενεργοποίησης των ανωτέρω συναγερμών θα αναγράφονται στο σχέδιο που θα είναι αναρτημένο στο πλοίο στους χώρους που περιγράφονται στην αρ. 2 παράγραφο του παρόντος μέρους.

5. Πρόσθετες απαιτήσεις για την εξασφάλιση της μετακίνησης εντός του πλοίου

Στους χώρους που θα εξυπηρετούνται ΑμεΑ οι χειρολαβές, οι διάδρομοι επιβατών, τα ανοίγματα των θυρών και οι θύρες πρέπει να επιτρέπουν την μετακίνηση ατόμων σε αναπηρικά αμαξίδια. Τα αυτοδύναμα μέσα αποεπιβίβασης, οι χώροι οχημάτων, τα σαλόνια επιβατών, τα προσωπικά ενδαιτήματα και οι κοινόχρηστες τουαλέτες των ΑμεΑ πρέπει να είναι τέτοια ώστε να είναι προσιτοί στα άτομα μειωμένης κινητικότητας. Στους χώρους παραμονής επιβατών και στα εστιατόρια να υπάρχουν κατάλληλα μέσα ασφάλισης των αμαξιδίων (π.χ. μάντες).

Για την έγκαιρη προετοιμασία του πλοίου για την υποδοχή των ΑμεΑ, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οφείλουν να τροποποιήσουν το σύστημα έκδοσης εισιτηρίων, ώστε να συμπεριλαμβάνει και την έκδοση εισιτηρίου για άτομα με ειδικές ανάγκες. Στην περίπτωση αυτή, θα αναγράφεται επί του εισιτηρίου το είδος της ιδιαιτερότητας και παράλληλα θα τυπώνεται και ένα χαρακτηριστικό σκίτσο (διεθνές σύμβολο ΑμεΑ) επί του εισιτηρίου, ώστε να εφίσταται η προσοχή του πληρώματος κατά την είσοδο του ατόμου στο πλοίο. Μέχρι την οριστική τροποποίηση του μηχανογραφικού συστήματος έκδοσης των εισιτηρίων, όλα τα πρακτορεία θα εφοδιάζονται με ειδική σφραγίδα (με το σύμβολο ΑμεΑ).

Τέλος, συνίσταται όλα τα ΑμεΑ να επιβιβάζονται στους αφετήριους λιμένες επί του πλοίου όσον είναι δυνατόν ενωρίτερα από την αναχώρηση του πλοίου, προκειμένου να επιτυγχάνεται η καλύτερη εξυπηρέτησή τους από το πλήρωμα.

Στη συνέχεια, δίδονται διευκρινιστικοί πίνακες περί συμμόρφωσης του νέου κανονισμού για τις διάφορες κατηγορίες πλοίων:

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

Το χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης των πλοίων που είναι κατασκευασμένα πριν την 01-10-2004 παρουσιάζεται παρακάτω.

Πίνακας 6. Ημερομηνίες συμμόρφωσης για υπάρχοντα πλοία.

ΠΛΟΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ		ΤΑΧΥΠΛΟΙΑ		
Πλοία κατ. Α Πλοία κατ. Β Πλοία κατ. Γ&Δ	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την 1/10/2006	Ε/Γ-Ο/Γ	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την 1/10/2006 Για πλοία άνω των 1000 επιβατών	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την 1/10/2007 Για πλοία κάτω των 1000 επιβατών
		Ε/Γ	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την 1/10/2006 Για πλοία άνω των 1000 επιβατών	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την 1/10/2007 Για πλοία κάτω των 1000 επιβατών

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ

Το χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης των πλοίων που είναι κατασκευασμένα μετά την 01-10-2004 παρουσιάζεται παρακάτω.

Πίνακας 7. Ημερομηνίες συμμόρφωσης για νέα πλοία.

ΠΛΟΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ		ΤΑΧΥΠΛΟΙΑ	
Πλοία κατ. Α Πλοία κατ. Β	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την κοινοποίηση του σχεδίου	Ε/Γ-Ο/Γ	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την κοινοποίηση του σχεδίου
Πλοία κατ. Γ&Δ	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την κοινοποίηση του σχεδίου	Ε/Γ	Κατά την πρώτη ετήσια μετά την κοινοποίηση του σχεδίου (για τα μέσα επιβίβασης όχι αργότερα από την 30-11-2006)

Κατασκευαστικές αλλαγές μεγάλου κόστους προκειμένου τα πλοία να συμμορφωθούν με την ανωτέρω οδηγία, στην περίπτωση που το πλοίο είναι κατασκευασμένο πριν την 01-10-2004, θα εξετάζονται ως προς το εάν είναι λογικές και εφικτές από οικονομική άποψη (παρ.

3 αρθ. 6β του Π.Δ. 66/2005), εφόσον τεκμηριώνονται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία με επαρκή οικονομικά στοιχεία, προκειμένου η Υπηρεσία μας σταθμίσει τις παραπάνω ενέργειες της. Τα πλοία που θα συμμορφώνονται με την οδηγία θα φέρουν ειδική σήμανση –(διεθνές σύμβολο ΑμεΑ)- που θα δείχνει ότι το πλοίο φέρει κατάλληλη υποδομή για την ασφαλή και εύκολη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες. Με την ολοκλήρωση της εφαρμογής της οδηγίας και μέχρι την συμμόρφωση όλων των υπαρχόντων πλοίων, θα αποσταλεί στην ΕΣΑΕΑ κατάσταση με τα πλοία που έχουν συμμορφωθεί με την οδηγία. Η κατάσταση αυτή θα δημοσιεύεται και στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα του ΥΕΝ.

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκε από τον κ. Αριστείδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεωρήσεων Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*)

2.1.2.2 «Διευκρινιστικές Οδηγίες για την Εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης αναφορικά με τα ΑΜΕΑ»

Η συγκεκριμένη εγκύκλιος δημοσιεύτηκε την 13-10-06 με σκοπό να διευκρινίσει κάποια ζητήματα που αφορούν τη προηγούμενη εγκύκλιο, σχετικά με την κατάρτιση σχεδίου δράσης για την εφαρμογή της ΚΟ 24/2003, το Π.Δ. 66/2005 (ΦΕΚ 100^Α/27-04-2005) καθώς και το μέχρι τότε ισχύον Π.Δ. 101/98 (ΦΕΚ 61^Α /31-03-1995). Η αναγκαιότητα της παρούσας εγκυκλίου οφείλεται σε κάποια ερωτήματα που περιήλθαν αναφορικά με την εφαρμογή των απαιτήσεων για την εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης και προκειμένου να διευκολυνθούν οι εμπλεκόμενοι φορείς αναλύονται τα παρακάτω:

1. Χώρος παραμονής ΑμεΑ.

Θεωρείται ο χώρος που έχει καθοριστεί από το πλοίο ως χώρος παραμονής για τα ΑμεΑ και πρέπει να είναι προσβάσιμος προς τους διάφορους χώρους του πλοίου (π.χ. εστιατόριο, W.C, κυλικεία, κλ.π) και να διαθέτει την υποδομή πληροφόρησης και επικοινωνίας των ΑμεΑ από το πλήρωμα. Ο χώρος αυτός μπορεί να είναι υποσύνολο των κλειστών χώρων παραμονής.

2. Πρόσβαση στο πλοίο.

Η πρόσβαση στο πλοίο μπορεί να γίνεται με κατάλληλο ανελκυστήρα ή ειδικό αναβατόριο ή κυλιόμενη κλίμακα ελεγχόμενης κίνησης από το πλήρωμα, από το κατάστρωμα οχημάτων, μέχρι τα καταστρώματα που διαθέτουν τους κατάλληλους για ΑμεΑ κοινόχρηστους χώρους παραμονής, εστίασης, υγιεινής και θαλαμίσκους του άρθρου 11 του σχετικού (γ).

Ο ανελκυστήρας σύμφωνα με την ΥΕΝ/ΔΕΠ/1421 ΓΕΥ/4/95/30-10-1995 Εγκύκλιο θα πρέπει να έχει ελάχιστες καθαρές εσωτερικές διαστάσεις 110x140 cm με είσοδο πλάτους τουλάχιστον 85 cm, θα φέρει οριζόντιους χειραγωγούς σε κάθε πλευρά πλην αυτής της εισόδου. Προ αυτού θα υπάρχει ελεύθερος διάδρομος πλάτους 110 cm. Η είσοδος θα γίνεται πάντα από την πλευρά πλάτους 110 cm. Στις νέες κατασκευές. Συνιστάται η πόρτα να είναι τηλεσκοπικού τύπου.

Επιπλέον εντός του ανελκυστήρα να υπάρχει σε ύψος 90 cm κομβίο κινδύνου ή τηλέφωνο. Δίπλα στο κομβίο κινδύνου να υπάρχει ενδεικτική σήμανση για χρήση του κομβίου και από άτομα μειωμένης όρασης.

3. Διαγράμμιση στο χώρο οχημάτων.

Να γίνει κατάλληλη διαγράμμιση πλάτους 85 cm, τουλάχιστον, χρώματος πορτοκαλί από την είσοδο (καταπέλτη) του πλοίου μέχρι τον ανελκυστήρα για τη διευκόλυνση της μετακίνησης ΑμεΑ. Ο διάδρομος αυτός θα παραμένει ελεύθερος προς χρήση από τα ΑμεΑ όσο οι συνθήκες της φόρτωσης το επιτρέπουν (π.χ. καθυστέρηση έγκαιρης προσέλευσης του ΑμεΑ στο πλοίο, αποεπιβίβαση του σε ενδιάμεσους λιμένες).

Σε περίπτωση καθυστέρησης προσέλευσης του ΑμεΑ, τα μέλη του πληρώματος που έχουν οριστεί για την εξυπηρέτηση του ΑμεΑ να αναλαμβάνουν και την ασφαλή αποεπιβίβαση αυτού.

4. Σηματοδότηση.

Το σχέδιο που θα αναρτάται στους κοινόχρηστους χώρους παραμονής των ΑμεΑ θα είναι υπό κλίμακα 1:200 και σε αυτό θα απεικονίζονται τουλάχιστον τα παρακάτω:

- α) Οι χώροι που μπορούν να κινηθούν αυτόνομα τα ΑμεΑ.
- β) Οι χώροι συγκέντρωσης σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου.
- γ) Οι θέσεις των κομβίων κινδύνου.

Το σχέδιο αυτό να αναρτηθεί στο χώρο υποδοχής του πλοίου (*reception*) και στους χώρους παραμονής και διακίνησης των ΑμεΑ. Ανάλογο σχέδιο σε σμίκρυνση να δίδεται σε κάθε ΑμεΑ ή συνοδό του. Για τα άτομα με μειωμένη όραση να αναρτηθούν πληροφοριακές πινακίδες στην ειδική γραφή στους χώρους παραμονής, διαδρόμους, κοινόχρηστα WC καθώς και στα σημεία ενεργοποίησης των συναγερμών. Οι οδηγίες ανάγκης να δίδονται και σε ειδική γραφή για τυφλούς.

5. Μέσα για μετάδοση αναγγελιών.

Η μετάδοση των αναγγελιών στους χώρους παραμονής ΑμεΑ κατά την διάρκεια του πλου ή σε περιπτώσεις ανάγκης να γίνεται οπτικά μέσω κατάλληλης διάταξης (π.χ. τηλεοράσεις ή πινακίδες μ φωτεινές ενδείξεις) και ηχητικά από τις μεγαφωνικές εγκαταστάσεις του πλοίου.

6. Θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων.

Να υπάρχουν τουλάχιστον δύο (2) θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων (π.χ. με ιμάντες) στους χώρους παραμονής και δύο (2) σε κάθε εστιατόριο.

7. Μέλη πληρώματος και εξυπηρέτηση ΑμεΑ.

Να ορισθούν μέλη πληρώματος σύμφωνα με τον 'Πίνακα Διαίρεσης' για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ κατά την αποεπιβίβαση και την προσφορά κάθε αναγκαίας βοήθειας κατά την μετακίνησή τους στο πλοίο καθώς και σε περιπτώσεις ανάγκης.

Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά και για τις περιπτώσεις που δεν είναι εφικτό να συμμορφωθεί το πλοίο με το σύνολο των διατάξεων περί εφαρμογής του Εθνικού Σχεδίου Δράσης. Τότε, θα πρέπει να προσκομίζεται στην Υπηρεσία μας αναλυτική και εμπειρισταωμένη τεκμηρίωση για τους λόγους που δεν μπορεί να γίνει αυτό. Οι τεκμηριώσεις μπορεί να είναι είτε τεχνικές δυσκολίες κατασκευαστικού χαρακτήρα ή κατασκευαστικές αλλαγές μεγάλου κόστους. Σε αυτές τις περιπτώσεις θα προβλέπεται ισοδύναμη διάταξη για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ, με ισχύ μόνο για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν την 01-10-2004.

Τα πλοία που είναι υπόχρεα να έχουν Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης θα πρέπει να καταρτίσουν διαδικασίες για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ τόσο κατά την αποεπιβίβαση όσο και για ασφαλή διακίνηση τους κατά τον χρόνο παραμονής τους στο πλοίο.

Τέλος, καλούνται οι Α.Ο που εφοδιάζουν τα δρομολογιακά πλοία με Πιστοποιητικά Ασφαλείας της ΚΟ 98/18ΕΚ, να τηρούν πιστά την εφαρμογή των ανωτέρω και πως μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης των υπόχρεων πλοίων να γνωστοποιούν στην Υπηρεσία του Υπουργείου τα αποτελέσματα για κάθε πλοίο. Υπενθυμίζεται ότι για την χορήγηση απαλλαγών από τις διατάξεις απαιτείται η έγκριση της Αρχής.

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκε από τον κ. Αριστείδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεωρήσεων Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*)

2.1.2.3 «Εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης (ΕΣΔ) στα Ε/Γ - Υ/Γ σκάφη του κώδικα δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών (DSC CODE)»

Η από 12-03-2008 δημοσιευμένη εγκύκλιος, έχει σκοπό την απλουστευμένη απόδοση των απαιτήσεων για την εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης περί ΑμεΑ, στα Ε/Γ – Υ/Γ πλοία του *DSC CODE*, αλλά και να παρέχει πρακτικές οδηγίες προς τις Λιμενικές Αρχές, τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς και Εταιρείες.

Για την πρόσβαση των ΑμεΑ που κινούνται με αναπηρικό αμαξίδιο από την προβλήτα στο πτερύγιο των πλοίων, συστήνεται η χρήση μεταφερόμενης ελαφριάς ράμπας από τμήματα αλουμινίου, τύπου «*roll-a-ramp*» η οποία συμπύσσεται σε ρολό και απαιτεί μικρό χώρο αποθήκευσης στο σκάφος. Σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν κάποιες ιδιαιτερότητες στα σκάφη, για τη μετακίνηση των ΑΜΕΑ από το πτερύγιο προς το εσωτερικό τους, για να μην υπάρξουν τυχόν τραυματισμοί που μπορεί να προκληθούν από τη προαναφερόμενη μορφή ράμπας (λόγω μικρού ύψους και πλάτους σε πόρτες, υπερυψωμένης εισόδου, κλπ.) θα καθορίζονται από τον πλοίαρχο του πλοίου δύο μέλη του πληρώματος, για να παρέχουν κάθε αναγκαία βοήθεια για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ, τόσο κατά την επιβίβαση όσο και κατά την αποβίβαση τους. Ο αριθμός των μελών του πληρώματος που τους ανατίθενται καθήκοντα για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ, αποφασίζεται προ απόπλου και εξαρτάται από τον αριθμό των ατόμων που χρήζουν βοήθεια. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να τεκμηριώνεται με σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο γέφυρας, για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου.

Όσον αφορά τη σηματοδότηση, θα πρέπει στο σχέδιο εγκατάλειψης που αναρτάται στους κοινόχρηστους χώρους παραμονής, να απεικονίζεται ο χώρος διακίνησης, παραμονής, καθώς και οι χώροι συγκέντρωσης σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου. Ειδικότερα, στα κοινόχρηστα *WC* να τοποθετείται πινακίδιο σε ειδική γραφή για τα άτομα μειωμένης όρασης.

Τα ΑμεΑ διαθέτουν ειδικές θέσεις στις οποίες τοποθετούνται τα αναπηρικά αμαξίδια μαζί με το χρήστη τους κατά τη διάρκεια του πλού. Οι θέσεις αυτές θα πρέπει να έχουν κατεύθυνση, ίδια με αυτήν που έχουν και τα υπόλοιπα καθίσματα των σκαφών θέματος και πρέπει να είναι δύο (2) τουλάχιστον σε αριθμό, να ευρίσκονται στο χώρο παραμονής και σε θέση ώστε τα άτομα αυτά να έχουν οπτική επαφή με την τηλεόραση του σκάφους και σε περίπτωση ανάγκης να μπορούν να αποβιβασθούν έγκαιρα με τη βοήθεια του πληρώματος.

Σε περίπτωση που υπάρχει ήδη διαμορφωμένος χώρος καθισμάτων αεροπορικού τύπου, για να τοποθετηθούν οι θέσεις ΑμεΑ όπως απαιτούνται, θα πρέπει να απομακρυνθεί κάποιος αριθμός καθισμάτων, έτσι ώστε κατά την τοποθέτηση των αμαξιδίων να μην εμποδίζεται ο διάδρομος διαφυγής σε περιπτώσεις ανάγκης. Για το λόγο αυτό απαιτείται ελάχιστη καθαρή απόσταση μεταξύ των καθισμάτων ΑμεΑ και των προωαίων διαχωριστικών 90 εκατοστά του μέτρου. Θα πρέπει επίσης τα αμαξίδια να ασφαλιζονται σε ενδοδαπέδιες κεφαλές με μάντες ασφαλείας. Για την απαίτηση αυτή, θα πρέπει να προσκομισθεί βεβαίωση-τεχνική έκθεση από διπλωματούχο Ναυπηγό, στην οποία θα διασφαλίζεται η αντοχή των ενδοδαπέδιων κεφαλών και των μάντων ασφαλείας.

Τέλος, αναφέρει πως οι ανωτέρω απαιτήσεις θα πρέπει να έχουν εφαρμοσθεί προκειμένου να συμμορφωθούν τα εν λόγω σκάφη με τις απαιτήσεις του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα ΑμεΑ, κατά την πρώτη ετήσια επιθεώρηση μετά την 01/10/2007.

(Πηγή: https://www.ynanp.gr/media/documents/document_0cpH3QK.pdf, 2020)

2.1.2.4 «Καθορισμό ενδιαιτήσεως και καθορισμού αριθμού επιβατών»

Η εγκύκλιος αυτή, με ημερομηνία δημοσίευσης την 05-08-2011, αφορά σε διευκρινιστικές διατάξεις του Π.Δ. 44, προς διευκόλυνση ενδιαφερομένων (π.χ. αναγνωρισμένων/εξουσιοδοτημένων οργανισμών, ναυπηγών, διαχειριστών, πλοιοκτητών κλπ) προκειμένου να αποφευχθούν παρερμηνείες των κανονισμών για τα επιβατηγά που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής αυτών.

Συγκεκριμένα, τροποποιούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται για επιβάτες με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ), στα επιβατηγά πλοία που δραστηριοποιούνται στην κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών και εκτελούν πλόες άνω των 30 ν.μ. , ως ακολούθως :

1. Πλοία που αναγνωρίζονται μετά την εφαρμογή του Π.Δ.44/2011 (13-07-2011), σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 10 του Π.Δ.44/2011.
2. Πλοία που έχουν αναγνωρισθεί πριν από την 11-11-1996, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 10 του Π.Δ.44/2011.
3. Πλοία που έχουν αναγνωρισθεί μετά την 11-11-1996 και πριν την 13-07-2011 ημερομηνία εφαρμογής του Π.Δ.44/2011:
 - α) Ένας τουλάχιστον δίκλινος θαλαμίσκος με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν από 50 μέχρι 200 κλίνες επιβατών.

β) Δύο τουλάχιστον δίκλινοι θαλαμίσκοι με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον διαθέτουν πάνω από 200 κλίνες επιβατών.

γ) Ένας τουλάχιστον κοινόχρηστος χώρος υγιεινής, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 50 μέτρα.

δ) Δύο τουλάχιστον κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής σε αντίστοιχα καταστρώματα, εφόσον οι κοινόχρηστοι χώροι στους οποίους εξυπηρετούνται και ΑμεΑ εκτείνονται σε περισσότερα του ενός καταστρώματα και το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 100 μέτρα.

ε) Κατάλληλος ανελκυστήρας ή ειδικό αναβατόριο ή κυλιόμενη κλίμακα ελεγχόμενης κίνησης από το πλήρωμα, από το κατάστρωμα οχημάτων μέχρι τα καταστρώματα που διαθέτουν τους κατάλληλους για ΑμεΑ κοινόχρηστους χώρους παραμονής, εστίασης, υγιεινής και θαλαμίσκους, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 100 μέτρα.

στ) Μία θέση για αμαξίδιο ΑμεΑ, με κατάλληλα μέσα ασφάλισης, ανά 300 επιβάτες και τουλάχιστον δύο (2), σε αίθουσες παραμονής επιβατών.

ζ) Δύο (2) θέσεις κατάλληλες για χρήστες αμαξιδίων σε κάθε εστιατόριο.

η) Το ύψος του τμήματος του γραφείου (γκισέ) του χώρου υποδοχής που προορίζεται για τα ΑμεΑ δεν θα υπερβαίνει τα 90 εκατοστά του μέτρου.

4. Στα λοιπά επιβατηγά (δρομολογιακά κατηγοριών πλόων V,VI,VII) καθώς και στα πλοία που εκτελούν περιηγητικούς πλόες όλων των κατηγοριών, με ευθύνη πλοιάρχου ανατίθεται σε μέλος/μέλη του πληρώματος, η εξυπηρέτηση των επιβατών με ειδικές ανάγκες κατά την πρόσβαση και διακίνηση αυτών επί του πλοίου (παρ.5,άρθρου 10).

Επισημαίνεται επίσης, ότι από την έναρξη του Π.Δ. 44/2011 καταργείται το Π.Δ. 101/195 (ΦΕΚ Α'61) όπως είχε τροποποιηθεί και ίσχυε και ενημερώνει ότι οι διατάξεις αυτές του κανονισμού, εφαρμόζονται κατά τη πρώτη ετήσια επιθεώρηση για την έκδοση του Πιστοποιητικού Ασφαλείας (ΠΑ) και Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ) των επιβατηγών πλοίων.

(Πηγή: Στάλθηκε ηλεκτρονικά σε μορφή PDF από τη διεύθυνση ΕΚΕ και τμήμα Επιθεωρήσεων Κατασκευής και Ενδιαίτησης, από τον Υποπλοίαρχο Λ.Σ. (Τ) Βούρο Δ.)

2.1.2.5 «Μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία»

Στην παρούσα εγκύκλιο που δημοσιεύτηκε στις 08-10-2018, με σχετικά το από 13-08-2018 δημοσίευμα/παράπονο ενός ατόμου με ειδικές ανάγκες στον ιστότοπο www.zougla.gr, όσον αφορά την ασφάλεια των ατόμων μειωμένης κινητικότητας.

Στην εγκύκλιο αυτή αναφέρεται πως η ελληνική νομοθεσία μέσα από το Εθνικό Σχέδιο Δράσης και το Π.Δ. 44/11 θέτει απαιτήσεις για σχετικές συνθήκες πρόσβασης ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, όπου αυτά βρίσκουν εφαρμογή.

Ως αρμόδιες υπηρεσίες για τη διαχείριση παραπόνων ή καταγγελιών που σχετίζονται με θέματα προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, στα πλοία και στους λιμένες, έχουν οριστεί αντίστοιχα η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων (ΔΕΠ) του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων και η Διεύθυνση Λιμενικών και Κτιριακών Υποδομών (ΔΙΛΙΚΥΠ) της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, όπως ορίζεται και ισχύει στην Υπουργική Απόφαση (1453 Β'), όπου και καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες για την υποβολή παραπόνων από τους επιβάτες στις θαλάσσιες μεταφορές.

Έχει σημειωθεί, ως συχνό φαινόμενο, η υποβολή παραπόνων από άτομα με αναπηρία ή από άτομα με μειωμένη κινητικότητα ή των οικείων τους, για απρεπή και ταπεινωτική συμπεριφορά εκ μέρους των μελών του πληρώματος, των εκτελούντων ενδομεταφορές, πλοίων. Σε πλείστες περιπτώσεις έχουν αναφερθεί έντονοι διαπληκτισμοί ή λογομαχίες μεταξύ των ΑμεΑ, των οικείων του και των μελών του πληρώματος. Προς αποφυγή τέτοιων περιστατικών και προκειμένου να διασφαλιστεί η χρηστή διοίκηση και η ασφαλής λειτουργία του πλοίου σε σχέση με την ευαίσθητη αυτή κοινωνική ομάδα, η εγκύκλιος παροτρύνει τις πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες εταιρείες μέσω των ενώσεων τους και με τη συνδρομή της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, όπως μεριμνήσουν έως την 01-06-2019 να παράσχουν ειδική εκπαίδευση στα μέλη των πληρωμάτων, σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο, για τη σωστή μεταχείριση και εξυπηρέτηση των ΑμεΑ επί των πλοίων. Εν λόγω εκπαίδευση θα τεκμηριώνεται, είτε μέσω των ελεγχόμενων διαδικασιών του Ελέγχου Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων, υπόχρεων στην εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (*ISM Code*), είτε με τη χορήγηση σχετικής βεβαίωσης από την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση.

Αναφέρεται επίσης, πως η παρούσα εγκύκλιος, θα πρέπει να συμπεριληφθεί στις διαδικασίες του Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης σε πλοία, υπόχρεα στην εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (*ISM Code*) και του Εθνικού Σχεδίου Δράσης και εφιστάται η προσοχή των Πλοιάρχων των υπόχρεων, σε συμμόρφωση με το Εθνικό Σχέδιο Δράσης, πλοίων, να αναφέρουν στις αρμόδιες Αρχές, συμφώνως των οριζόμενων στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, κάθε μεταβολή (π.χ.: βλάβη, ζημιά, δυσλειτουργία κλπ) που επέρχονται σε σχέση με την κατάσταση του διατιθέμενου εξοπλισμού και των διατάξεων για την ενδιάτιση, υγιεινή, πρόσβαση, διακίνηση και παραμονή των ΑμεΑ.

Επιπροσθέτως επισημαίνεται ότι, έχει παρατηρηθεί πολλακίς να παραμένουν ΑμεΑ στα οχήματα τους επί των χώρων οχημάτων ειδικότερα σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου, με το αιτιολογικό ότι αυτά δεν μπορούν να μεταφερθούν από τον χώρο των οχημάτων στους χώρους ενδιάτισης επιβατών, διότι καθίσταται εξαιρετικά δυσχερής η μετακίνησή τους, με τα διατιθέμενα επί του πλοίου μέσα και με την μη ενδεδειγμένη συνδρομή των ανειδίκευτων για το σκοπό αυτό, μελών του πληρώματος. Προς αποφυγή τέτοιων περιπτώσεων και με γνώμονα την διασφάλιση της αξιοπρέπειας και της σωματικής ακεραιότητας όλων των επιβαινόντων, που ανήκουν στην ευαίσθητη κοινωνική ομάδα των ΑμεΑ, πέραν της εκπαιδύσεως που θα παρασχεθεί κατά τα παραπάνω οριζόμενα, να ληφθεί, έως την 01-05-2019, μέριμνα για τον εφοδιασμό καθίσματος-φορείου σε όλα τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, που είναι υπόχρεα στην εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης και μη, με τις ακόλουθες προδιαγραφές:

1. Να είναι κατάλληλο για άμεση μεταφορά ασθενών από χώρους με περιορισμένη προσβασιμότητα.
2. Να διαθέτει τουλάχιστον 4 λαβές, για να είναι εφικτή η εύκολη και άμεση μετακίνηση του καθίσματος-φορείου σε κλίμακες ή ανισόπεδα τμήματα.
3. Να διαθέτει ελαφρύ σκελετό κατασκευασμένο από αλουμίνιο.
4. Να αναδιπλώνεται και να αποθηκεύεται εύκολα.
5. Να διαθέτει δύο πτυσσόμενες χειρολαβές.
6. Να διαθέτει δύο τροχούς στο πίσω μέρος του και η κίνησή του να γίνεται με αυτές.
7. Να έχει τη δυνατότητα μέγιστου βάρους φορτίου τουλάχιστον 150 kg.

Οι Λιμενικές Αρχές, εντέλλονται όπως διαπιστώσουν έως την 01-05-2019 την ύπαρξη του ως άνω περιγραφόμενου καθίσματος-φορείου σε όλα τα Επιβατηγά Πλοία.

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκε από τον κ. Αριστεΐδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεωρήσεων Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*)

2.1.2.6 «Διευκρινίσεις επί της Εγκυκλίου για τις μετακινήσεις των ΑμεΑ για τα επιβατηγά»

Η παρούσα δημοσιεύτηκε στις 15-11-2018, με αφορμή πλήθους ερωτημάτων που ετέθησαν αναφορικά με την εφαρμογή της Εγκυκλίου «Μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία», διευκρινίζει ότι, όλα τα Επιβατηγά Πλοία που εκτελούν ενδομεταφορές, έχουν την υποχρέωση να στελεχώνονται από μέλη πληρώματος κατάλληλα εκπαιδευμένα, όπως αυτά ορίζονται στην αναφερθείσα Εγκύκλιο. Με τον όρο ενδομεταφορά, για τους σκοπούς του παρόντος νοείται η δημόσια μεταφορά ατόμων μεταξύ Ελληνικών Λιμένων, ή άλλου προορισμού της ηπειρωτικής ή νησιωτικής Ελλάδας καθώς και η μεταφορά επιβατών με πλοία (Ε/Γ λάντζες) μεταξύ ελληνικού λιμένα και παραπλέοντος πλοίου.

Επαγγελματικά ή ιδιωτικά επιβατηγά πλοία υπό Ελληνική Σημαία, που δεν διαθέτουν Πλοίαρχο και πλήρωμα και για τα οποία συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης, απαλλάσσονται από την υποχρέωση εφαρμογής της Εγκυκλίου που αφορά την εκπαίδευση του πληρώματος.

Ωστόσο, ο εφοδιασμός καθίσματος-φορείου, αποτελεί υποχρέωση όλων των Επιβατηγών Πλοίων, ανεξάρτητα εάν αυτά υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Εθνικού Σχεδίου δράσης ή όχι. Διευκρινίζεται ότι, τα Επιβατηγά Πλοία υπό Ελληνική Σημαία που εκτελούν Διεθνείς πλόες μεταξύ Ελληνικών Λιμένων και λιμένων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή κρατών τρίτων χωρών, των επαγγελματικών τουριστικών πλοίων άνω των 25 επιβατών, των τουριστικών πλοίων αναψυχής άνω των 25 επιβατών καθώς και τα επαγγελματικά ή ιδιωτικά, που δε διαθέτουν Πλοίαρχο και πλήρωμα και για τα οποία συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης, δεν απαλλάσσονται της υποχρέωσης για εφοδιασμό με το εν λόγω κάθισμα-φορείο.

Όπως επίσης, επιβατηγό πλοίο που φέρει σημαία άλλου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, οφείλει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για θέματα ασφάλειας και υγιεινής-ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος, όταν εκτελεί ενδομεταφορές. Συνεπώς, δεν απαλλάσσεται της υποχρέωσης για τον εφοδιασμό καθίσματος-φορείου, εφόσον εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Εθνικού Σχεδίου Δράσης.

Οι Λιμενικές Αρχές μέσω των Περιφερειακών Διοικήσεων τους, εντέλλονται όπως, προβούν στην καταχώρηση παρατηρήσεων επί των Πιστοποιητικών Ασφάλειας Επιβατηγών Πλοίων (ΠΑΕΠ) και Πρωτοκόλλων Γενικής Επιθεώρησης Επιβατηγών Πλοίων (ΠΓΕ), που εκδίδονται με μέριμνα αυτών ή εκ μέρους των Υπηρεσιών του ΚΕΠ, ως ακολούθως:

1. Έως 01-06-2019 να υποβληθεί στην Λιμενική Αρχή δραστηριοποίησης του πλοίου τεκμηρίωση για την ολοκλήρωση της ειδικής θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των μελών πληρώματος, σύμφωνα με την παράγραφο 2 της Εγκυκλίου με ΑΔΑ: 73ΣΒ4653ΠΩ-7ΜΛ.
2. Έως 01-05-2019 να γίνει διαπίστωση ύπαρξης του καθίσματος-φορείου, που υποχρεούται να φέρει το πλοίο, σύμφωνα με την παράγραφο 5 της Εγκυκλίου με ΑΔΑ: 73ΣΒ4653ΠΩ-7ΜΛ.

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκε από τον κ. Αριστείδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεωρήσεων Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*)

2.1.2.7 «Συλλογή στοιχείων για κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος»

Η εγκύκλιος αυτή δημοσιεύτηκε την 27-12-2018, αναφέροντας ότι, την 22-11-2018 πραγματοποιήθηκε συνάντηση των εκπροσώπων ενδιαφερομένων μερών με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), με σκοπό την κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος των ναυτικών με θέμα: «Μετακινήσεις ΑμεΑ στα επιβατηγά πλοία». Αποφασίστηκε, εκ μέρους της ΕΣΑμεΑ να αποσταλεί ερωτηματολόγιο που θα απευθύνεται στις ενώσεις των πλοιοκτητριών/διαχειριστριών εταιρειών και στους εκπροσώπους των εργαζομένων ναυτικών, με σκοπό τη συλλογή στοιχείων, απαιτούμενων για την οργάνωση του επιμορφωτικού προγράμματος αυτού.

Γίνεται παραπομπή στην ιστοσελίδα του ΥΝΑΝΠ σε έναν σύνδεσμο (ο οποίος την 03-08-20 δε βρέθηκε) που διαθέτει δύο έντυπα ερωτηματολογίων. Το μεν *Νο1* απευθύνεται στις πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες εταιρείες των επιβατηγών πλοίων και αφού το συμπληρώσουν, πρέπει να το στείλουν στη Λιμενική Αρχή ελλιμενισμού των εν λόγω πλοίων. Το μεν *Νο2* συμπληρώνεται από τους φορείς εκπροσώπησης των εργαζομένων ναυτικών και αποστέλλεται στην ΕΣΑμεΑ, κοινοποιώντας το στο Τμήμα Επιθεωρήσεων Κατασκευής και Ενδιαίτησης της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Πλοίων.

Ύστερα, οι Λιμενικές αρχές καλούνται να καταγράψουν σε πίνακα, τα στοιχεία (είδος, όνομα, νηολόγιο) των υπόχρεων, προς συμμόρφωση με τις σχετικές εγκυκλίους, των επιβατηγών πλοίων της περιοχής δικαιοδοσίας τους, που δραστηριοποιούνται καθ' όλο το έτος (συμπεριλαμβανομένων και της θερινής περιόδου). Θα πρέπει να γνωστοποιήσουν την υποχρέωση για συμπλήρωση των προαναφερόμενων ερωτηματολογίων στους κυβερνήτες και πλοιάρχους των υπό συμμόρφωση επιβατηγών πλοίων, καθώς και να συλλέξουν τα συμπληρωμένα έντυπα από τις πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες εταιρείες. Η αποστολή των συλλεχθέντων εντύπων στο Τμήμα Επιθεωρήσεων Κατασκευής και Ενδιαίτησης, θα γίνεται μέσω των Περιφερειακών Διοικήσεων, με την 18-01-2019 να είναι η τελευταία μέρα περάτωσης των ως άνω ενεργειών.

Τέλος, επισημαίνεται ότι, η κατάρτιση-εκπαίδευση των μελών του προσωπικού των μεταφορέων, σε θέματα αναπηρίας, βαρύνει αποκλειστικά τις πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες εταιρείες των επιβατηγών πλοίων.

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκε από τον κ. Αριστείδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεωρήσεων Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*)

2.1.2.8 «Συλλογή στοιχείων για κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος»

Το παρόν δημοσιεύτηκε την 17-01-2019, με σκοπό να υπενθυμίσει για την προηγούμενη από αυτή Εγκύκλιο, πως έχει τεθεί η 18-01-2019 ως λήξη προθεσμίας για τη συλλογή των απαιτούμενων στοιχείων, για την κατάρτιση του υπόψη εκπαιδευτικού προγράμματος με θέμα: «Οι μετακινήσεις των ΑμεΑ στα επιβατηγά πλοία», με τους αρμόδια εμπλεκόμενους φορείς εκπροσώπησης των εργαζομένων ναυτικών και των πλοιοκτητριών/διαχειριστριών εταιρειών να μεριμνήσουν για τις άμεσες ενέργειές τους κατά τα οριζόμενα.

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκε από τον κ. Αριστείδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεωρήσεων Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*)

2.1.2.9 «Εφοδιασμός καθίσματος-φορείου για τις μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία»

Η παρούσα Εγκύκλιος δημοσιεύτηκε την 01-04-2019, αναθέτοντας στις Λιμενικές Αρχές, με τη συνδρομή των Τοπικών Κλιμακίων τους, να προβούν άμεσα σε διαπίστωση εφοδιασμού του καθίσματος-φορείου στα επιβατηγά πλοία, που ελλιμενίζονται στην

περιοχή δικαιοδοσίας τους, με καταληκτική ημερομηνία της απαίτησης εφοδιασμού του προαναφερομένου ιατρικού εξοπλισμού να είναι η 01-05-2019.

Στη συνέχεια, εντέλλονται οι Λιμενικές Αρχές να διαγράψουν τη σχετική παρατήρηση στα Πρωτόκολλα Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ) ή Πιστοποιητικά Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων (ΠΑΕΠ) που εκδίδονται από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (ΚΕΠ) ή από Λιμενικές Αρχές εκ μέρους του ΚΕΠ.

Σε επιβατηγά πλοία που εφοδιάζονται με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου από Οργανισμό (που έχει εξουσιοδοτηθεί από την Αρχή) ή σε επιβατηγά πλοία που φέρουν σημαία άλλου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και είναι υπόχρεα για τον εφοδιασμό του προαναφερόμενου ιατρικού εξοπλισμού, η Λιμενική Αρχή απαιτείται να διαπιστώσει την ύπαρξη του καθίσματος-φορείου και να συντάξει βεβαίωση κατά το πρότυπο που επισυνάπτεται παρακάτω.

Ενημερώνονται οι πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες εταιρείες, μέσω των ενώσεων τους, να μεριμνήσουν για τον έγκαιρο εφοδιασμό του απαιτούμενου εξοπλισμού και την άμεση αποκατάσταση των παρατηρήσεων που έχουν καταχωρηθεί σε ΠΑΕΠ και ΠΓΕ των υπόψη πλοίων. Υπενθυμίζεται η καταληκτική ημερομηνία για τις ανωτέρω ενέργειες ως η 01-05-2019 και επισημαίνεται ότι η μη έγκαιρη αποκατάσταση των παρατηρήσεων επί των ΠΓΕ και των ΠΑΕΠ των υπόχρεων πλοίων, συνεπάγεται την επιβολή του μέτρου απαγόρευσης απόπλου τους.

Οι αναγνωρισμένοι Οργανισμοί παρακαλούνται για τις άμεσες κατά λόγω αρμοδιότητας ενέργειες, με γνώμονα την απρόσκοπτη λειτουργία των πλοίων απέναντι στην ευαίσθητη κοινωνική ομάδα των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).

Τέλος, υπενθυμίζονται οι κατ' ελάχιστον τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να καλύπτει το κάθισμα-φορείο, όπως ακριβώς αναφέρονται και στην Εγκύκλιο «Μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία».

Ακολουθεί το εν λόγω έγγραφο βεβαίωσης για την ύπαρξη του καθίσματος-φορείου.

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΑΔΑ: ΩΨ2Χ4653ΠΩ-ΧΛΓ
ως προς (α) και (β) σχετικά

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ-ΦΟΡΕΙΟΥ

1. Με την παρούσα βεβαιώνεται ότι την-04-2019 διαπιστώθηκε επί του Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Ρ (διαγράφεται ανάλογα)Νηολογίου η ύπαρξη φορείου-καθίσματος κατά τα οριζόμενα των ακόλουθων εγκυκλίων:

- αριθ. πρωτ.:2070.0/73832/2018/08-10-2018 εγκύκλιος ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΚΕΠ (ΑΔΑ: 73ΣΒ4653ΠΩ-7ΜΛ)
- αριθ. πρωτ.:2070.0/73832/2018/08-10-2018 εγκύκλιος ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΚΕΠ (ΑΔΑ: 73ΣΒ4653ΠΩ-7ΜΛ).

2. Ακολούθως δύναται να διαγραφεί η σχετική παρατήρηση που έχει καταχωριστεί στο αριθ. πιστ.:
.....

Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου (διαγράφεται ανάλογα) που εκδόθηκε από τον(καταχωρείται ο Οργανισμός που εξέδωσε το προαναφερόμενο πιστοποιητικό).

Τόπος (καταχωρείται ανάλογα), - 04-2019

Ο βεβαιών την ύπαρξη του ως άνω ιατρικού εξοπλισμού.

Θεωρήθηκε από τον Προϊστάμενο ΤΚΕΠ

Εικόνα 1. Επισυναπτόμενο έντυπο "Βεβαίωση για τον εφοδιασμό καθίσματος-φορείου"

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκε από τον κ. Αριστείδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεώρησης Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*)

2.1.2.10 «Κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ που μετακινούνται με Επιβατηγά Πλοία»

Η εγκύκλιος αυτή, δημοσιεύτηκε την 26-05-2019, διευκρινίζοντας ότι με τις ισχύουσες εγκυκλίους, όλα τα Επιβατηγά Πλοία που εκτελούν ενδομεταφορές, έχουν την υποχρέωση να στελεχώνονται από μέλη πληρώματος, κατάλληλα εκπαιδευμένα για να μεταχειρίζονται και να εξυπηρετούν Άτομα με Αναπηρία. Ως ενδομεταφορές νοούνται οι δημόσιες μεταφορές επιβατών με πλοία μεταξύ Ελληνικών Λιμένων ή άλλου προορισμού της ηπειρωτικής ή νησιωτικής Ελλάδας, καθώς και η μεταφορά επιβατών με πλοία (Ε/Γ λάντζες) μεταξύ ελληνικού λιμένα και παραπλέοντος πλοίου.

Επαναλαμβάνεται η θέση της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, ως ο καταλληλότερος φορέας που εκπροσωπεί το σύνολο των ατόμων με αναπηρικά προβλήματα, να παρέχει ειδική εκπαίδευση στα μέλη των πληρωμάτων Επιβατηγών Πλοίων, τόσο σε θεωρητικό, όσο και σε πρακτικό επίπεδο, που αφορά τη σωστή μεταχείριση και εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία στα υπόχρεα προς συμμόρφωση Επιβατηγά Πλοία. Η ΕΣΑμεΑ από πλευράς της έχει καταθέσει πρόταση για την κατάρτιση του απαραίτητου εκπαιδευτικού προγράμματος με τη μέθοδο τηλεκατάρτισης (*e-learning*).

Τονίζεται η ημερομηνία παράτασης της έγγραφης τεκμηρίωσης για την ολοκλήρωση της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των μελών πληρωμάτων, να είναι η 31-12-2019. Η ίδια παράταση ισχύει τόσο για τις Λιμενικές Αρχές, όσο και για τους Αναγνωρισμένους/Εξουσιοδοτημένους Οργανισμούς, που εκδίδουν τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων (ΠΑΕΠ) και τα Πρωτόκολλα Γενικής Επιθεώρησης Επιβατηγών Πλοίων (ΠΓΕ). Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα και για τον έλεγχο συμμόρφωσης των Επιβατηγών Πλοίων υπό σημαία άλλου κράτους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, που εκτελούν ενδομεταφορές.

(Πηγή:<https://diavgeia.gov.gr/doc/6%CE%A71%CE%994653%CE%A0%CE%A9-9%CE%984?inline=true>, 2020)

2.1.2.11 «Εφοδιασμός καθίσματος-φορείου για τις μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία»

Η δημοσίευση της εγκυκλίου αυτής έγινε στις 14-06-2019, με σκοπό την χορήγηση παράτασης στην υποχρέωση εφοδιασμού του καθίσματος-φορείου έως την 20-07-2019, λόγω έλλειψης διαθεσιμότητας του εν λόγω ιατρικού εξοπλισμού. Για την εν λόγω παράταση θα πρέπει να συμμορφωθούν οι Λιμενικές Αρχές και οι εξουσιοδοτημένοι Οργανισμοί που εκδίδουν τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων (ΠΑΕΠ) και τα Πρωτόκολλα Γενικής Επιθεώρησης Επιβατηγών Πλοίων (ΠΓΕ).

Ανεξάρτητα με τον εφοδιασμό του καθίσματος-φορείου, εφιστάται η προσοχή των Λιμενικών Αρχών και των Οργανισμών για την πιστή τήρηση των εντεταλμένων οδηγιών, καθώς διαπιστώθηκε η μη εφαρμογή αυτών. Ειδικότερα επισημαίνεται η υποχρέωση των προαναφερθέντων Αρχών, να προβαίνουν στη διαπίστωση ύπαρξης του εν λόγω ιατρικού εξοπλισμού όπως αναφέρονται στις ισχύουσες εγκυκλίους.

Οι Λιμενικές Αρχές αφού διαπιστώσουν την ύπαρξη του απαιτούμενου καθίσματος-φορείου και σε πλοία που ελλιμενίζονται στην περιοχή δικαιοδοσίας τους και για τα οποία, έχει εκδοθεί, κατά περίπτωση ΠΓΕ ή ΠΑΕΠ, μετά την 20-07-2019, θα πρέπει να συντάξουν την ακόλουθη βεβαίωση:

ΑΔΑ: 99Γ84653ΠΩ-2Ν0

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΠΑ ΤΟΝ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ-ΦΟΡΕΙΟΥ

Με την παρούσα βεβαιώνεται ότι την-.....-2019 διαπιστώθηκε επί του Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Ρ (διαγράφεται κατά περίπτωση)Νηολογίου η ύπαρξη φορείου-καθίσματος κατά τα οριζόμενα των ακόλουθων εγγράφων:

- Το αριθ. πρωτ.:2331.15/44903/2019/14-06-2019 έγγραφό μας με θέμα: "Εφοδιασμός καθίσματος-φορείου για τις μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία".
- Η αριθ. πρωτ.:2331.15/85088/2018/15-11-2018 διευκρινιστική εγκύκλιος ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΚΕΠ με θέμα: "Διευκρινίσεις επί Εγκυκλίου για τις Μετακινήσεις των ΑμεΑ με επιβατηγά πλοία"(ΑΔΑ: ΩΕΑΟ4653ΠΩ-ΓΛΧ).
- Η αριθ. πρωτ.:2070.0/73832/2018/08-10-2018 εγκύκλιος ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΚΕΠ με θέμα: "Μετακινήσεις των ΑμεΑ με επιβατηγά πλοία" (ΑΔΑ: 73ΣΒ4653ΠΩ-7ΜΛ).

Τόπος (καταχωρείται ανάλογα), --2019

Ο βεβαιών την ύπαρξη του ως άνω ιατρικού εξοπλισμού.

Θεωρήθηκε από τον Προϊστάμενο ΤΚΕΠ

Εικόνα 2. Υπόδειγμα βεβαίωσης εφοδιασμού καθίσματος-φορείου.

(Πηγή:<https://diavgeia.gov.gr/doc/99%CE%9384653%CE%A0%CE%A9-2%CE%9D0?inline=true>, 2020)

2.1.2.12 «Κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ που μετακινούνται με Επιβατηγά Πλοία»

Η εγκύκλιος αυτή, που δημοσιεύτηκε στις 30-04-2020, αφορά την παράταση στην υποχρέωση έγγραφης τεκμηρίωσης της ειδικής θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των μελών πληρωμάτων, όπως αυτά ορίζονται από τις ισχύουσες διατάξεις, έως την 31-10-2020. Αιτία της συγκεκριμένης παράτασης είναι οι διαδικασίες διαμόρφωσης και υλοποίησης του εκπαιδευτικού προγράμματος εκ μέρους του ΥΝΑΝΠ, καθώς βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη.

Δίνεται εντολή στις Λιμενικές Αρχές κατά την έκδοση ή επανέκδοση των Πιστοποιητικών Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων (ΠΑΕΠ) και Πρωτοκόλλων Γενικής Επιθεώρησης Επιβατηγών Πλοίων (ΠΓΕ), να καταχωρίζουν την ακόλουθη εντολή-οδηγία: «Έως 31-10-2020 να υποβληθεί στην Λιμενική Αρχή δραστηριοποίησης του πλοίου τεκμηρίωση για την ολοκλήρωση της ειδικής θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των μελών πληρώματος, σύμφωνα με την παράγραφο 2 της Εγκυκλίου ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛΚΤ/ΚΕΠ με ΑΔΑ:73ΣΒ463ΠΩ-7ΜΛ».

Οι Αναγνωρισμένοι/Εξουσιοδοτημένοι Οργανισμοί, που έχουν εξουσιοδοτηθεί να εκδίδουν Πιστοποιητικά Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων (ΠΑΕΠ) και Πρωτοκόλλα Γενικής Επιθεώρησης Επιβατηγών Πλοίων (ΠΓΕ) για λογαριασμό της Αρχής, πρέπει να ενεργήσουν αντίστοιχα όπως ορίζεται στις παραπάνω οι οδηγίες.

(Πηγή:<https://diavgeia.gov.gr/doc/%CE%A9%CE%A4%CE%A04653%CE%A0%CE%A9-%CE%9F%CE%928?inline=true>, 2020)

2.1.2.13 «Κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ που μετακινούνται με Επιβατηγά Πλοία»

Πρόκειται για την πιο πρόσφατη εγκύκλιο, σχετικά με την κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος των μελών πληρώματος, για θέματα που αφορούν την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε επιβατηγά πλοία. Δημοσιεύτηκε την 30-10-2020, αναφέροντας για μία ακόμη φορά, πως δεν έχουν οριστικοποιηθεί οι διαδικασίες διαμόρφωσης, θεσμοθέτησης και υλοποίησης του εν λόγω εκπαιδευτικού προγράμματος εκ μέρους του ΥΝΑΝΠ. Για τον λόγω αυτό, χορηγείται έως την 31-05-2021 παράταση στην υποχρέωση ύπαρξης έγγραφης τεκμηρίωσης για την ολοκλήρωση της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των μελών πληρωμάτων, όπως ρητά ορίζεται.

Οι Λιμενικές Αρχές εντέλλονται όπως, κατά την έκδοση ή επανέκδοση των Πιστοποιητικών Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων (ΠΑΕΠ) και Πρωτοκόλλων Γενικής Επιθεώρησης Επιβατηγών Πλοίων (ΠΓΕ), να καταχωρίζουν την ακόλουθη εντολή-οδηγία: «Έως 31-05-2021 να υποβληθεί στην Λιμενική Αρχή δραστηριοποίησης του πλοίου τεκμηρίωση για την ολοκλήρωση της ειδικής θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των μελών πληρώματος, σύμφωνα με την παράγραφο 2 της αριθ. πρωτ.:2070.0/73832/08-10-2018 Εγκυκλίου ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛΚΤ/ΚΕΠ με ΑΔΑ: 73ΣΒ4653ΠΩ-7ΜΛ».

Οι Αναγνωρισμένοι/Εξουσιοδοτημένοι Οργανισμοί, που έχουν εξουσιοδοτηθεί να εκδίδουν Πιστοποιητικά Ασφαλείας Επιβατηγών Πλοίων (ΠΑΕΠ) και Πρωτοκόλλα Γενικής Επιθεώρησης Επιβατηγών Πλοίων (ΠΓΕ) για λογαριασμό της Αρχής, πρέπει να ενεργήσουν αντίστοιχα όπως ορίζεται στις παραπάνω οι οδηγίες.

(Πηγή: Έγκυρο έγγραφο σε ηλεκτρονική μορφή (*PDF*), χορηγήθηκε από τον κ. Δ. Θηραίο, Ναυπηγό Μηχανικό, *SHIPINVESTIGATION MARINE TECHNICAL BUREAU Co.*)

2.1.3 Νόμοι

Νόμος καλείται ο γραπτός κανόνας δικαίου που τίθεται από τη Πολιτεία μέσω των διατεταγμένων προς τούτο οργάνων της (Υπηρεσιών). Κατ' άλλο ορισμό, Νόμος καλείται η Πολιτειακή πράξη, δια της οποίας τίθεται, τροποποιείται ή καταργείται κανόνας δικαίου. Υπό της Νομικής Επιστήμης οι νόμοι διακρίνονται από πλευράς ουσίας (περιεχομένου) και τύπου (Υπηρεσία που το εξέδωσε).

Η πρωτοβουλία κατάρτισης των Νόμων ανήκει στη Κυβέρνηση και τη Βουλή, ασκείται δε υπό ορισμένους όρους και ορισμένη διαδικασία, σύμφωνα πάντα και όπως προβλέπει το Σύνταγμα με τα ακολουθούμενα στάδια της επεξεργασίας, της συζήτησης και ψήφισης από τη Βουλή των νομοσχεδίων με τελικό στάδιο τη κύρωση, την έκδοση και δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η διαδικασία συγγραφής νόμου γίνεται βάσει συγκεκριμένης τεχνικής, της νομοτεχνικής, η δε διάκριση των νόμων γίνεται με αριθμούς και ημερομηνία έκδοσης. Παλαιότερα γινόταν και με γράμματα.

Τέλος, ο νόμος διατηρεί την ισχύ του έως ότου νεότερος καταργήσει τούτον ρητά αναφερόμενος ή σιωπηρώς με διατάξεις αντιθέτου περιεχομένου.

(Πηγή:<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF#%CE%9D%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82>, 2020)

2.1.3.1 «Δικαιώματα-υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις»

Ο νόμος υπ' αριθμό 3709, αριθμό φύλλου 213, που δημοσιεύτηκε στις 14 Οκτωβρίου 2008, αναφέρεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τόσο των επιβατών, όσο και των μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές. Ο συγκεκριμένος νόμος εφαρμόζεται στα δρομολογημένα πλοία που διενεργούν επιβατικές θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων

της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Ορίζεται το «Άτομο μειωμένης κινητικότητας» ως κάθε άτομο, το οποίο λόγω αναπηρίας ή λόγω της φύσης της ασθένειάς του αντιμετωπίζει ιδιαίτερες δυσχέρειες και προβλήματα κατά τη χρησιμοποίηση των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, ιδίως σε άτομα με κινητικές, αισθητηριακές αναπηρίες, με προβλήματα αντίληψης και επικοινωνίας, χρόνια νεφροπάθεια τελικού σταδίου, αιμορροφιλία, θαλασσαιμία, σακχαρώδη διαβήτη τύπου 1, συγγενή καρδιοπάθεια.

Καθορίζεται ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλεται για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος, η χορήγηση έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται ο παρόν κανονισμός στα άτομα μειωμένης κινητικότητας με ποσοστό αναπηρίας 80% και άνω, με την επίδειξη της σχετικής απόφασης της αρμόδιας υγειονομικής επιτροπής της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης του τόπου κατοικίας τους. Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στα αναπηρικά ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινείται ο δικαιούχος, εφόσον αυτά φέρουν ειδικές πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων των Ατόμων με Αναπηρίες (ΔΕΛΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ «ΑΜΑ»). Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στον συνοδό του δικαιούχου, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία-τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο *Down*.

Όσον αφορά παράπονα ή καταγγελίες των επιβατών κατά τη διάρκεια του πλου, οι επιβάτες δύναται να απευθύνονται στον ορισμένο για τον σκοπό αυτόν αξιωματικό του πλοίου και μετά το πέρας του ταξιδιού στον εκδότη του εισιτηρίου ή του μεταφορέα ή στις Λιμενικές Αρχές. Με μέριμνα του μεταφορέα και του φορέα διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα τοποθετούνται σε εμφανή σημεία του πλοίου και του λιμένα, αντίστοιχα, έντυπα υποβολής παραπόνων στην ελληνική και αγγλική γλώσσα αναφορικά με τις προσφερθείσες επί του πλοίου υπηρεσίες. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο του εντύπου, η αρμόδια Υπηρεσία ή Υπηρεσίες εποπτείας διαχείρισης των παραπόνων και στατιστικής καταγραφής αυτών, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

Παράπονα ή καταγγελίες ατόμων μειωμένης κινητικότητας και τυχόν απαντήσεις επ' αυτών θα διαβιβάζονται και στο συμβουλευτικό όργανο, αποτελούμενο από εκπροσώπους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία και των φορέων των πλοιοκτητών των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται ο παρών νόμος, το οποίο σε τακτά χρονικά διαστήματα θα εξετάζει όλα τα πρακτικά θέματα που αφορούν στην προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και θα εισηγείται στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, μέτρα για τη βελτίωσή τους. Επιπλέον, στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στις οποίες συζητούνται θέματα που αφορούν επιβάτες με αναπηρία, συμμετέχει, χωρίς δικαίωμα ψήφου, εκπρόσωπος της πλέον αντιπροσωπευτικής οργάνωσης ατόμων με αναπηρία.

Από πλευράς του μεταφορέα, υποχρεούται να ανακοινώνει με προσβάσιμες στους επιβάτες μορφές αναγγελίας (οπτική και ηχητική αναγγελία στην ελληνική και αγγλική γλώσσα) εντός του πλοίου την οποιαδήποτε καθυστέρηση στον απόπλου, πλου και κατάπλου του πλοίου, αναφέροντας τόσο τον εκτιμώμενο χρόνο καθυστέρησης όσο και την αιτία της καθυστέρησης.

Συγκεκριμένη μέριμνα, δίνεται για την παροχή κάθε δυνατής βοήθειας στα άτομα μειωμένης κινητικότητας ή στα άτομα που χρήζουν ειδικής φροντίδας (όπως βρέφη, μικρά παιδιά και τους συνοδούς τους, εγκύους, ηλικιωμένα πρόσωπα), όπως συνοδεία, όπου απαιτείται, υποστήριξη από κατάλληλο προσωπικό για τη διαχείριση αποσκευών και για την εξυπηρέτηση προσωπικών αναγκών.

Επιπλέον, ο μεταφορέα οφείλει να τοποθετεί σε εμφανή σημεία επί του πλοίου και στα πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων Πίνακα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα στον οποίο αναγράφονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του επιβάτη και του μεταφορέα. Ο Πίνακας αυτός διατίθεται επιπρόσθετα σε γραφή *Braille* και σε κείμενο γραμματοσειράς μεγάλου μεγέθους στην υποδοχή του πλοίου κατόπιν αιτήματος του επιβάτη.

Σε περίπτωση εξώδικων διαφορών μεταξύ μεταφορέα ή εκδότη και επιβάτη, ο τελευταίος δύναται να απευθύνεται στον Συνήγορο του Καταναλωτή.

(Πηγή: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/thalassies-sugkoinonies/n-3709-2008.html>, 2020)

2.1.3.2 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Ο νόμος 4150, με αριθμό φύλλου 102, που δημοσιεύτηκε στις 29 Απριλίου 2013, αναφέρει στο Κεφάλαιο Η' με τίτλο «Προστασία δικαιωμάτων επιβατών ακτοπλοΐας» τις τροποποιήσεις του νόμου 3709/2008 (Α' 213) αντικαθιστώντας κάποια από τα άρθρα του ως ακολούθως:

Ορίζεται εκ νέου το «Άτομο με αναπηρία» ή «άτομο με μειωμένη κινητικότητα» να είναι, οποιαδήποτε άτομο η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας ή λόγω ανικανότητας από οποιαδήποτε άλλη αιτία ή λόγω ηλικίας και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προαναφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του ατόμου αυτού.

«Συνθήκες πρόσβασης» είναι κατάλληλοι κανόνες, οδηγίες και πληροφόρηση σχετικά με την προσβασιμότητα των λιμενικών τερματικών σταθμών και των πλοίων, καθώς και των εγκαταστάσεών τους, για άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

Καθορίζεται ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλεται για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος και κοινωνικής πολιτικής, η χορήγηση έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται ο παρόν κανονισμός στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας με ποσοστό αναπηρίας 80% και άνω, με την επίδειξη σχετικής απόφασης των αρμόδιων υγειονομικών επιτροπών του Κέντρου Πιστοποίησης Αναπηρίας (ΚΕ.Π.Α.) ή των υγειονομικών επιτροπών της αρμόδιας διοικητικής αρχής ή ασφαλιστικού φορέα μέχρι την ημερομηνία λήξης της ισχύος τους. Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στα αναπηρικά ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινείται ο δικαιούχος, εφόσον αυτά φέρουν ειδικές πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων των Ατόμων με Αναπηρίες (ΔΕΛΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ «ΑΜΑ»). Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στον συνοδό του δικαιούχου, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία-τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο *Down*. Αν ο μεταφορέας απαιτήσει συνοδεία για το άτομο μειωμένης κινητικότητας, τότε ο συνοδός μεταφέρεται δωρεάν.

Οι επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα με την επιφύλαξη των υφιστάμενων συνθηκών πρόσβασης, δικαιούνται την παροχή δωρεάν συνδρομής, όπως ορίζεται στα παραρτήματα II και III του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010, σε λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασης, και επί πλοίου, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 10 του Κανονισμού και υπό τους όρους παροχής συνδρομής που ορίζουν τα άρθρα 11 και 12 του Κανονισμού.

Στο Άρθρο 5 του ν.3709/2008 προστίθεται μία νέα παράγραφος αναφέροντας την ευθύνη του μεταφορέα για τη φθορά ή απώλεια του εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, εφόσον η ζημιά οφείλεται σε υπαιτιότητά του και καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να παρασχεθεί προσωρινός εξοπλισμός αντικατάστασης που να συνιστά κατάλληλη εναλλακτική λύση. Η αποζημίωση που πρέπει να καταβάλλει ο μεταφορέας αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης του σχετικού εξοπλισμού ή κατά περίπτωση, στις δαπάνες επισκευής.

(Πηγή: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/n-4150-2013.html>, 2020)

2.1.3.3 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις»

Ο νόμος υπ' αριθμό 4256, με αριθμό φύλλου 92, που δημοσιεύτηκε στις 14 Απριλίου 2014, στο Κεφάλαιο Ε' αναφέρεται στα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια και συγκεκριμένα, στο Άρθρο 12 αναλύονται οι όροι και οι προϋποθέσεις δραστηριοποίησης των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων.

Ύστερα από απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζονται θέματα σχετικά με την προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία των ημερόπλοιων και την υποχρέωση για εκπαίδευση του προσωπικού τους σε θέματα σχετικά με την αναπηρία.

Όσον αφορά τα κύρια (με σκοπό την εξυπηρέτηση των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχει ο συγκεκριμένος λιμένας) και βοηθητικά (με σκοπό την εξυπηρέτηση των χρηστών) λιμενικά έργα, σε περίπτωση κατασκευής νέων ή συντήρησης, επισκευής και βελτίωσης υφιστάμενων έργων, θα πρέπει να διασφαλίζεται υποχρεωτικά η προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία.

(Πηγή: Στάλθηκε ηλεκτρονικά σε μορφή *PDF* από τον κ. Δημήτρη Λογαρά, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία)

2.1.4 Υπουργικές αποφάσεις

Με τις Υπουργικές Αποφάσεις εξειδικεύονται ακόμη περισσότερο οι διατάξεις του νόμου, όπου και ρυθμίζονται τα επιμέρους θέματα στη λεπτομέρειά τους. Έτσι, Υπουργική Απόφαση καλείται η πράξη που εκδίδεται από τον (αρμόδιο κατά περίπτωση) Υπουργό, απαραίτητα κατ' εξουσιοδότηση του νόμου και πάντα εντός των πλαισίων αυτής της εξουσιοδοτήσεως.

Με την Υπουργική Απόφαση, είτε τίθενται δευτερεύοντες κανόνες δικαίου οπότε και καλείται «κανονιστική απόφαση», είτε ρυθμίζονται διοικητικής φύσεως θέματα (π.χ. πρόσληψη, απόλυση, προαγωγή, μετάθεση υπαλλήλων ορισμός εγγυήσεων κλπ) οπότε και καλείται «εκτελεστική». Και οι δύο τύποι αυτοί των Υπουργικών Αποφάσεων δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

(Πηγή:<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF#%CE%A5%CF%80%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82%CE%91%CF%80%CE%BF%CF%86%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82>, 2020)

Στη συνέχεια, αναλύονται τρεις Υπουργικές Αποφάσεις, με θέματα σχετικά με τα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές.

2.1.4.1 «Καθορισμός των διαδικασιών υποβολής παραπόνων των επιβατών στις θαλάσσιες μεταφορές, του περιεχομένου του ειδικού έντυπου παραπόνων, καθώς και της διαχείρισης αυτών»

Η απόφαση αυτή έχει αριθμό 3332.12/05/13, δημοσιεύτηκε την 14-06-2013 από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, με θέμα τις διαδικασίες παραπόνων των επιβατών στις θαλάσσιες μεταφορές. Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις μέχρι τότε ισχύουσες διατάξεις, καθορίζεται ένα ειδικό έντυπο υποβολής παραπόνων επιβάτη, τόσο στην ελληνική όσο και στην αγγλική γλώσσα. Το έντυπο αυτό είναι τύπου καρμπονιζέ, επισυνάπτεται στο Παράρτημα της απόφασης αυτής και θα πρέπει να τοποθετείται σε ειδική θήκη σε εμφανή σημεία επί του πλοίου και να επαρκούν σε αριθμό ανάλογα με τον συνολικό αριθμό επιβατών θέρους που αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας του πλοίου. Αντίστοιχα, το συγκεκριμένο έντυπο θα πρέπει να βρίσκεται στα πρακτορεία ή τα ταξιδιωτικά γραφεία έκδοσης εισιτηρίων, στα λιμάνια καθώς και στις λιμενικές αρχές, με μέριμνα του μεταφορέα και του φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού ή του λιμένα προσέγγισης των πλοίων.

Όσον αφορά τις υποχρεώσεις του μεταφορέα ή του εκδότη εισιτηρίων, αυτοί θα πρέπει να τοποθετούν σε εμφανή σημεία επί του πλοίου και στα πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων πίνακα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα στον οποίον αναγράφονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του επιβάτη και του μεταφορέα. Ο πίνακας αυτός θα πρέπει να διατίθεται σε γραφή *Braille* και σε κείμενο γραμματοσειράς μεγάλου μεγέθους στην υποδοχή του πλοίου, κατόπιν αιτήματος του επιβάτη. Οφείλουν επίσης, να ενημερώνουν τον επιβάτη για τα δικαιώματα του για κάθε παράπονο ή καταγγελία που αφορά στην μη τήρηση των υποχρεώσεών τους. Θα πρέπει επιπλέον, να τηρούν οργανωμένες διαδικασίες υποδοχής, καταγραφής και επίλυσης ή απάντησης σε παράπονα-διαμαρτυρίες των επιβατών καθώς και των ενεργειών ικανοποίησης των απαιτήσεων που απορρέουν από τις διατάξεις του νόμου 3709/2008 όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν ή από τον Κανονισμό (ΕΕ) με αριθμό 1177/2010.

Οι υποχρεώσεις που έχει ο φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού είναι η ενημέρωση σε φυσική μορφή, σε εμφανή σημεία του λιμένα, και, μέσω διαδικτύου εφόσον διαθέτει ιστοσελίδα, πίνακα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα στον οποίον αναγράφονται τα δικαιώματα των επιβατών και οι υποχρεώσεις του ίδιου του φορέα. Ο πίνακας αυτός θα πρέπει να διατίθεται, κατόπιν αιτήματος του επιβάτη και σε γραφή *Braille*. Η πληροφόρηση σχετικά με τις συνθήκες πρόσβασης στο λιμένα ή τερματικό σταθμό και η παροχή δωρεάν συνδρομής σε επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, όπως επίσης η τήρηση οργανωμένης διαδικασίας υποδοχής, καταγραφής και επίλυσης παραπόνων των επιβατών, είναι υποχρεώσεις του φορέα.

Για κάθε παράπονο ή καταγγελία που αφορά στη μη τήρηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα ή του εκδότη του εισιτηρίου, όπως καθορίζονται στις ισχύουσες διατάξεις, ο επιβάτης και σε διάστημα εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία που παρασχέθηκε ή έπρεπε να παρασχεθεί η υπηρεσία, πρέπει να απευθυνθεί αρχικά στην πλοιοκτήτρια εταιρεία-πλοιοκτήτη του πλοίου (μεταφορέα) ή στον εκδότη εισιτηρίου ή στον κατά λιμένα οριζόμενο από το μεταφορέα ναυτικό πράκτορα. Εντός ένα (1) μήνα από την παραλαβή του παραπόνου, ο επιβάτης ενημερώνεται ότι η καταγγελία του ήταν βάσιμη, ότι απορρίφθηκε ή ότι εξετάζεται ακόμη. Ο χρόνος για την τελική απάντηση ε θα πρέπει να υπερβαίνει τους δύο (2) μήνες από την ημερομηνία παραλαβής του παραπόνου. Σε άλλη περίπτωση και κατά τη διάρκεια του πλού του πλοίου, ο επιβάτης μπορεί να απευθυνθεί στον ορισμένο από τον πλοίαρχο για το σκοπό αυτό αξιωματικό του πλοίου. Αντίστοιχη διαδικασία

ακολουθείται και σε περίπτωση παραπόνων ή καταγγελίας που αφορά στη μη τήρηση των υποχρεώσεων του φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού, όπου ο επιβάτης απευθύνεται στον Υπεύθυνο υποδοχής ,διαχείρισης κι επίλυσης των παραπόνων, που έχει ορίσει ο κάθε φορέας. Ο επιβάτης αφού συμπληρώσει το έντυπο παραπόνων, μορφής καρμπονιζέ, καταθέτει ή διαβιβάζει το στέλεχος λευκού χρώματος στο αντίστοιχο πρόσωπο υποδοχής παραπόνων και κρατά το φύλλο ανοιχτού ερυθρού χρώματος. Για καταγγελίες ή παράπονα για το οποία δεν δόθηκαν απαντήσεις ή επαρκείς εξηγήσεις από το μεταφορέα ή τον εκδότη εισιτηρίου, ή το φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού, ο επιβάτης, μετά την παρέλευση ενός μήνα, μπορεί να συμπληρώσει και να υποβάλει το ίδιο ειδικό έντυπο παραπόνων, επισυνάπτοντας φωτοαντίγραφο του αρχικού εντύπου παραπόνων που συμπλήρωσε και απεύθυνε στα οριζόμενα πρόσωπα και την τυχόν σχετική απάντηση τους, απευθείας στη Λιμενική Αρχή επιβίβασης ή αποβίβασή του, ή στη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Εν συνεχεία τα έντυπα υποβολής παραπόνων διαβιβάζονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, για τυχόν δικές τους κατά λόγο αρμοδιότητας ενέργειες.

Εν συνεχεία, αναφέρονται οι αρμόδιες Υπηρεσίες εποπτείας και διαχείρισης των παραπόνων, ανάλογα με το αντικείμενο του παραπόνου ή της καταγγελίας στις αντίστοιχες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Συγκεκριμένα, για παράπονα ή καταγγελίες που έχουν σχέση με την κατάρτιση των μελών του πληρώματος, που έχουν οριστεί να παρέχουν συνδρομή σε επιβάτες με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, αρμόδια είναι η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών. Για θέματα που αφορούν την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα στα πλοία, ευθύνη έχει η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων, του Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Τέλος, η Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών, της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, είναι αρμόδια για παράπονα ή καταγγελίες που έχουν σχέση με θέματα προσβασιμότητας και παροχής δωρεάν συνδρομής των επιβατών με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα στους λιμένες και που εμπíπτουν στον τομέα αρμοδιότητας των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών ή των λιμένων.

Οι ενέργειες που πρέπει να κάνουν οι αρμόδιες, κατά περίπτωση, Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, είναι να συγκεντρώνουν τα έντυπα υποβολής παραπόνων ή απαιτήσεων που συμπληρώνει και καταθέτει ο επιβάτης, να τηρεί

οργανωμένες διαδικασίες τήρησης αρχείου και στατιστικής καταγραφής αυτών ανά θεματική ενότητα, να συλλέγει τυχόν στοιχεία που αφορούν στην υπόθεση και να προβαίνουν, κατά λόγο αρμοδιότητας, σε συστάσεις προς τους μεταφορείς ή τους εκδότες εισιτηρίων ή λιμένα, ως προς τις υποχρεώσεις τους έναντι του επιβάτη. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα, εφόσον ζητηθεί από τον επιβάτη, να διαβιβασθεί η υπόθεση στον Συνήγορο του καταναλωτή μαζί με όλα τα στοιχεία της, μέσω της αρμόδια υπηρεσίας.

Στο Παράρτημα της Απόφασης, βρίσκεται επισυναπτόμενο υπόδειγμα του εντύπου παραπόνων, όπως ακολουθεί και συνοδεύεται από τις οδηγίες συμπλήρωσης αυτού.

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ)		22027
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ / ANNEX ΕΝΤΥΠΟ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΑΡΑΠΟΝΩΝ / COMPLAINT REPORT FORM		
1. ΑΤΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗ / PASSENGER PERSONAL INFO*:		ΠΡΟΣ / ΤΟ (1):
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ / NAME:		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / ADDRESS:		
ΧΩΡΑ / COUNTRY:		
ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΝΩΝΙΑΣ / OTHER CONTACT INFORMATION:		
Αριθ. Πρωτοκόλλου και ημερομηνία παραλαβής / Ref. Number and date (2):		
2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΑΠΟΝΟΥ / COMPLAINT DESCRIPTION (3)		
.....		
.....		
.....		
.....		
3. ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ / ATTACHED DOCUMENTS (4)		
.....		
.....		
4. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣ: ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ή ΕΚΔΟΤΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ή ΦΟΡΕΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ / EXPRESSION OF YOUR REQUEST TO SHIP OWNER OR TICKET VENDOR OR TRAVEL AGENT OR PORT TERMINAL OPERATOR (5)		
.....		
.....		
.....		
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ / DATE:		ΥΠΟΓΡΑΦΗ / SIGNATURE (6):
	
* Η απαραίτητη συμπλήρωση των ατομικών στοιχείων του επιβάτη / mandatory filling of passenger's personal info		

Εικόνα 3. Έντυπο υποβολής παραπόνων επιβατών.

(Πηγή: <http://www.olp.gr/el/useful/item/2609-dikaiomata---ypohreoseis-akt>, 2020)

2.1.4.2 «Καθορισμός των διαδικασιών και των υποχρεώσεων των φορέων εκμετάλλευσης λιμενικών τερματικών σταθμών όσον αφορά θέματα προσβασιμότητας, πληροφόρησης και παροχής συνδρομής σε άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα στους λιμένες»

Η Υπουργική αυτή απόφαση με αριθμό 8133.1/02/2013, ήρθε την 05-08-2013 και αφορά στις υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης λιμενικών τερματικών σταθμών σε θέματα που αφορούν κυρίως την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία.

Οι υπόχρεοι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών λιμένα είναι αυτοί που καθορίζονται με τον ν. 3709/2008 (ΦΕΚ Α'213) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και θα πρέπει ανάλογα με την ιδιαιτερότητα και τις ανάγκες του λιμένα, να θεσπίζει τις απαιτούμενες διαδικασίες καθώς και να ορίζει Υπεύθυνο δικαιωμάτων επιβατών για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις των ισχύον κανονισμών. Αναφέρεται επίσης, η δυνατότητα, ανάλογα με την ιδιαιτερότητα και τις ανάγκες του κάθε λιμένα, ο φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού να ταυτίζεται με τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

Στο Άρθρο 2 της απόφασης, αναλύονται οι υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού λιμένα. Συγκεκριμένα, ο τελευταίος, οφείλει να συνεργάζεται με τις οργανώσεις που εκπροσωπούν άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα και τους μεταφορείς για τη δημιουργία ή τη διατήρηση συνθηκών πρόσβασης χωρίς διακρίσεις για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα με την ιδιομορφία, τους περιορισμούς και τις δυνατότητες της κάθε λιμενικής εγκατάστασης. Επισημαίνεται ότι, με κάθε επιφύλαξη για τις συνθήκες πρόσβασης, ο φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού οφείλει, στον τομέα αρμοδιότητάς του, να συνεργάζεται με τον μεταφορέα για την παροχή της δωρεάν συνδρομής στους επιβάτες με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα πάντα και με το Παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010. Αναφέρεται επίσης, η διαδικασία μεταφοράς αιτήματος για δωρεάν παροχή συνδρομής, από τον μεταφορέα προς τον φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού. Σε περίπτωση όμως, που το αίτημα αυτό δε διαβιβασθεί έγκαιρα, ο φορέας εκμετάλλευσης θα πρέπει να καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια, σε συνεργασία με τον μεταφορέα, για την παροχή κάθε δυνατής συνδρομής. Τονίζεται επίσης, ότι ο φορέας οφείλει να συνεργάζεται με το μεταφορέα για τον καθορισμό του σημείου συνάντησης, εντός λιμένα ή λιμενικού τερματικού σταθμού, όταν αυτό διαφέρει από το σημείο

επιβίβασης και αποβίβασης από το πλοίο, στο οποίο επιβάτες με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα μπορούν να δηλώνουν την άφιξή τους και να ζητούν συνδρομή. Στο σημείο αυτό, το οποίο σηματοδοτείται ευκρινώς, θα πρέπει να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τη συνδρομή, τις ευκολίες και τις συνθήκες πρόσβασης του λιμενικού τερματικού σταθμού σε προσβάσιμη μορφή.

(Πηγή: <http://www.olp.gr/el/useful/item/2609-dikaiomata---ypohreoseis-akt>, 2020)

2.1.4.3 «Συγκρότηση Συμβουλευτικού Οργάνου για την εξέταση όλων των πρακτικών θεμάτων που αφορούν στη προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών»

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σε απόφασή του με Αριθμό Πρωτοκόλλου: 2311.8/34058/2016 που δημοσιεύτηκε την 18-04-2016, λαμβάνοντας υπόψη μία σειρά από τις μέχρι τότε ισχύουσες διατάξεις, αποφάσισε τη συγκρότηση συμβουλευτικού οργάνου με αντικείμενο την εξέταση όλων των πρακτικών θεμάτων που αφορούν στην προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την εισήγηση μέτρων προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τη βελτίωσή της.

Ύστερα, αναφέρονται εννέα (9) θέσεις αποτελούμενες από προέδρους, τακτικά και αναπληρωματικά μέλη από διάφορους ενδιαφερόμενους κλάδους όπως ο Κλάδος Ελέγχου Πλοίων, εκπρόσωποι της Ένωσης Πλοιοκτητών Πορθμείων Εσωτερικού, εκπρόσωποι της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, κ.α..

Το συμβουλευτικό αυτό όργανο, μετά από πρόσκληση του Προέδρου, θα συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα κατά τις εργάσιμες ώρες, προκειμένου να εξετάζει τα πρακτικά θέματα που αφορούν στην προσβασιμότητα των ΑμεΑ σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Για τις συνεδριάσεις θα συντάσσεται πρακτικό, στο οποίο μνημονεύονται, ιδίων τα ονόματα και η ιδιότητα των παριστάμενων μελών, ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης, και τα θέματα που συζητήθηκαν με συνοπτική αλλά και περιεκτική αναφορά στο περιεχόμενο τους. Το συμβουλευτικό όργανο μπορεί να καλέσει, πλην των ορισθέντων μελών, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακά ή άλλα πρόσωπα, τα οποία και θα αποχωρούν πριν την έναρξη της συζήτησης.

Αναφέρεται επίσης, ότι το συμβουλευτικό όργανο οποτεδήποτε αποφασισθεί η σύγκλησή του, θα εισηγείται στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μέτρα για την βελτίωση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Σε κάθε περίπτωση και μέχρι την 28 Φεβρουαρίου έκαστου έτους θα πρέπει να υποβάλλει στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συγκεντρωτική αναφορά των εργασιών του οργάνου του προηγούμενου έτους.

Σε περίπτωση που κάποια από τα μέλη του συμβουλευτικού οργάνου εκλείψουν ή αποχωρήσουν για οποιοδήποτε λόγο ή απολέσουν την ιδιότητα βάση της οποίας ορκίστηκαν, όχι όμως πέρα από ένα τρίμηνο, το συμβουλευτικό όργανο μπορεί να λειτουργήσει κατά τις συνεδριάσεις του, εφόσον τα λοιπά μέλη επαρκούν ώστε να υπάρχει απαρτία.

(Πηγή:<https://diavgeia.gov.gr/doc/7%CE%A3%CE%95%CE%9D4653%CE%A0%CE%A9-%CE%9D%CE%A4%CE%97?inline=true>, 2020)

2.2 Ευρωπαϊκή νομοθεσία

Ένας κανονισμός είναι μια νομική πράξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία γίνεται άμεσα εκτελεστή ως νόμος ταυτόχρονα σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Οι Κανονισμοί διακρίνονται από τις οδηγίες, οι οποίες, τουλάχιστον κατ' αρχήν, πρέπει να μεταφερθούν στο εθνικό δίκαιο. Οι Κανονισμοί μπορούν να εγκριθούν μέσω ποικίλων νομοθετικών διαδικασιών ανάλογα με το θέμα τους. Αποτελούν μια από τις ισχυρότερες μορφές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και απαιτείται μεγάλη προσοχή κατά τη σύνταξη και διατύπωση τους.

Όταν τεθεί σε ισχύ ένας κανονισμός, υπερισχύει όλων των εθνικών νομοθεσιών που αφορούν το ίδιο αντικείμενο και η μεταγενέστερη εθνική νομοθεσία πρέπει να είναι συνεπής και να γίνεται με βάση τον κανονισμό. Ενώ απαγορεύεται στα κράτη μέλη να αποκρύπτουν το άμεσο αποτέλεσμα των κανονισμών, είναι κοινή πρακτική η θέσπιση νομοθεσίας που να ασχολείται με επακόλουθα θέματα που προκύπτουν από την έναρξη ισχύος κανονισμού.

(Πηγή:[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_\(%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE_%CE%88%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7\)](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_(%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE_%CE%88%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7)), 2020)

Παρακάτω, αναλύονται δύο Κανονισμοί του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

2.2.1 «Οδηγία 2003/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Απριλίου 2003»

Υστερα από πρόταση που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 25 Μαρτίου 2002, με σκοπό να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να καταστήσουν όλα τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως μεγέθους, ηλικίας ή θαλάσσιας περιοχής στην οποία εκτελούν δρομολόγια, ασφαλή και προσβάσιμα σε επιβάτες μειωμένης κινητικότητας, τροποποιήθηκε η οδηγία 98/18/EK του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998.

Η αιτιολογία για την τροποποίηση αυτή είναι να εφαρμοστούν πρόσφορα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση υπό ασφαλείς συνθήκες των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, στα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στα κράτη μέλη.

Έτσι, εισάγεται ο ορισμός για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας, ως κάθε άτομο που έχει ιδιαίτερη δυσκολία όταν χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων, των ατόμων με ειδικές ανάγκες, των ατόμων με προβλήματα αισθητηριακής φύσεως και των ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικές πολυθρόνες, των εγκύων γυναικών και των ατόμων που συνοδεύουν παιδιά μικρής ηλικίας.

Παρεμβάλλεται επίσης και άρθρο που αναφέρεται στις απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα μειωμένης κινητικότητας, δίνοντας οδηγίες στα κράτη μέλη να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για να έχουν οι επιβάτες μειωμένης κινητικότητας ασφαλή πρόσβαση σε όλα τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ και σε όλα τα ταχύπλοα σκάφη, των οποίων η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την 1^η Οκτωβρίου 2004.

Αναφέρει επίσης ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμβουλευονται και να συνεργάζονται με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ατόμων μειωμένης κινητικότητας.

Όταν χρήζει μετασκευή επιβατηγού πλοίου κατηγορίας Α, Β, Γ και Δ καθώς και ταχύπλοων σκαφών, των οποίων η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί ή βρίσκεται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής πριν από την 1^η Οκτωβρίου 2004, τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόσουν τις κατευθυντήριες οδηγίες, εφόσον είναι λογικό και εφικτό από οικονομική άποψη. Θα πρέπει επίσης να καταρτίζουν εθνικό σχέδιο δράσης σχετικά με τον τρόπο που θα εφαρμοστούν οι οδηγίες αυτές στα υπάρχοντα πλοία που εκτελούν δρομολόγια εντός της επικρατείας τους καθώς και να κοινοποιούν τα εθνικά σχέδια δράσης για τα υπάρχοντα πλοία στην Επιτροπή.

Οι κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τις απαιτήσεις ασφαλείας επιβατηγών πλοίων και ταχύπλοων σκαφών για άτομα μειωμένης κινητικότητας, επισυνάπτονται στο «Παράρτημα III» και αφορούν:

1. Πρόσβαση στο πλοίο.

Τα πλοία πρέπει να έχουν ναυπηγηθεί και εξοπλιστεί κατά τρόπο ώστε ένα άτομο μειωμένης κινητικότητας να μπορεί να επιβιβάζεται και να αποβιβάζεται εύκολα και με ασφάλεια, είτε αυτόνομα, είτε μέσω κεκλιμένων επιπέδων, ανελκυστήρων ή αναβατήρων. Στις άλλες εισόδους του πλοίου και σε άλλα κατάλληλα σημεία του πλοίου, πρέπει να υπάρχουν αναρτημένες πινακίδες που να κατευθύνουν προς αυτές τις εισόδους για άτομα μειωμένης κινητικότητας.

2. Σηματοδότηση.

Η σηματοδότηση που προβλέπεται σε ένα πλοίο για την υποβοήθηση των επιβατών πρέπει να είναι εμφανής, ευανάγνωστη από άτομα μειωμένης κινητικότητας και τοποθετημένη σε κεντρικά σημεία.

3. Μέσα για μετάδοση αναγγελιών

Ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο πρέπει να διαθέτει εντός του πλοίου συστήματα για την οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών, όπως σχετικά με καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και υπηρεσίες επί του πλοίου, σε άτομα με διάφορες μορφές μειωμένης κινητικότητας.

4. Συναγερμός.

Πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα κουμπιά συναγερμού/κλήσης και να είναι ευπρόσιτα σε άτομα μειωμένης κινητικότητας.

5. Επιπρόσθετες απαιτήσεις για την εξασφάλιση κινητικότητας εντός του πλοίου.

Οι χειρολαβές, οι διάδρομοι και διάδρομοι επιβατών, τα ανοίγματα των θυρών και οι θύρες πρέπει να είναι προσαρμοσμένες στην κίνηση των ατόμων σε αναπηρική πολυθρόνα. Οι ανελκυστήρες, τα καταστρώματα οχημάτων, οι αίθουσες επιβατών, οι καμπίνες και οι τουαλέτες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται, εύκολα και αναλογικά, η πρόσβαση από άτομα μειωμένης κινητικότητας.

Οι ίδιοι κατευθυντήριοι κανονισμοί δίνονται και στην Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 6^{ης} Μαΐου 2009 που τροποποίησε της παρούσα με θέμα τους «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία».

(Πηγή: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0024&from=nl>, 2020)

2.2.2 «Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24^{ης} Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές»

Ο Κανονισμός αυτός αποτελεί μία τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 που αναφέρεται στην συνεργασία όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών. Έτσι, με μέριμνα τριάντα (30) ηθικών, κοινωνικών και ανθρωπιστικών παραγόντων, θεσπίζονται οι καινούργιοι κανόνες στις θαλάσσιες εσωτερικές πλωτές μεταφορές, σχετικά με την αποφυγή των διακρίσεων μεταξύ των επιβατών (όσον αφορά τους όρους μεταφοράς που

προορίζονται από τους μεταφορείς), την αποφυγή διακρίσεων και τη παροχή συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα δικαιώματα των επιβατών σε περιπτώσεις ματαίωσης ή καθυστέρησης και τη διεκπεραίωση παραπόνων.

Το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού είναι εν συντομία σε περιπτώσεις επιβατών που ταξιδεύουν με υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών όταν ο λιμένας επιβίβασης ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους, όταν ο λιμένας επιβίβασης ευρίσκεται εκτός του εδάφους κράτους μέλους και λιμένας αποβίβασης ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους (εφόσον η υπηρεσία εκτελείται από μεταφορέα της Ένωσης) και με κρουαζιέρα όταν ο λιμένας επιβίβασης ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους (με εξαίρεση μερικών άρθρων που ρητώς αναφέρονται στον παρών κανονισμό).

Για τους σκοπούς αναφοράς σε παρακάτω Άρθρα του κανονισμού, δίνεται ο ορισμός του ατόμου με αναπηρία ή ατόμου με μειωμένη κινητικότητα ως οποιοδήποτε άτομο η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή λόγω ηλικίας και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του ατόμου αυτού.

Στο Κεφάλαιο 2 αναλύονται τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Συγκεκριμένα, ως προς το δικαίωμα μεταφοράς, οι μεταφορείς, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες και οι διοργανωτές ταξιδιών απαγορεύεται να αρνηθούν κράτηση, να εκδώσουν ή να παράσχουν κατ' άλλο τρόπο εισιτήριο ή να επιβιβάσουν άτομα λόγω μόνο της αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητάς. Επιπλέον, η κράτηση και η έκδοση εισιτηρίων σε άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πραγματοποιείται χωρίς επιπλέον κόστος υπό τους ίδιους όρους που ισχύουν για όλους τους επιβάτες.

Σαν εξαιρέσεις κατά παρέκκλιση των παραπάνω, οι μεταφορείς, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες και οι διοργανωτές ταξιδιών μπορούν να αρνηθούν την κράτηση ή έκδοση ή παροχή κατ' άλλο τρόπο εισιτηρίου ή ακόμα και να επιβιβάσουν άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα για λόγους που αφορούν στη μη συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζονται από το διεθνές, ενωσιακό δίκαιο ή τις απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζουν οι αρμόδιες αρχές, ή επιπλέον εάν ο σχεδιασμός του επιβατηγού

πλοίου ή η υποδομή και ο εξοπλισμός του λιμένα καθιστά αδύνατο να πραγματοποιηθεί η επιβίβαση, αποβίβαση ή μεταφορά του εν λόγω ατόμου με ασφαλή ή λειτουργικά εφικτό τρόπο. Σε κάθε άλλη περίπτωση, θα πρέπει οι αρμόδιοι εμπλεκόμενοι να καταβάλλουν κάθε εύλογη δυνατή προσπάθεια για να μεταφέρουν στον ενδιαφερόμενο αποδέκτη εναλλακτική μεταφορά με υπηρεσία μεταφοράς επιβατών ή κρουαζιέρα που διενεργείται από τον μεταφορέα. Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση που κρίνεται απαραίτητη συνοδεία για την παροχή συνδρομής στο άτομο με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα, ο συνοδός μεταφέρεται δωρεάν.

Όσον αφορά τη προσβασιμότητα και τη πληροφόρηση, οι αρμόδιοι φορείς θα πρέπει να συνεργάζονται με τις οργανώσεις που εκπροσωπούν τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και θα πρέπει να δημιουργήσουν ή να διατηρήσουν τις συνθήκες πρόσβασης χωρίς διακρίσεις για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία. Οι συνθήκες αυτές θα πρέπει να κοινοποιούνται στους εθνικούς φορείς επιβολής της νομοθεσίας και να δημοσιοποιούνται από τους μεταφορείς και τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών σε φυσική μορφή ή μέσω διαδικτύου σε προσβάσιμη κατόπιν αιτήσεως και στις δύο γλώσσες στις οποίες διατίθενται εν γένει οι πληροφορίες στους άλλους επιβάτες, με ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Άλλη μία υποχρέωση των μεταφορέων, των ταξιδιωτικών πρακτόρων και των διοργανωτών ταξιδιών, είναι να μεριμνούν έτσι ώστε όλες οι σχετικές πληροφορίες (κρατήσεις, πληρωμές, όροι μεταφοράς και συνθήκες πρόσβασης) να είναι διαθέσιμες σε κατάλληλη και προσβάσιμη μορφή για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Ειδικότερα, τα άτομα που έχουν ανάγκη συνδρομής θα πρέπει να λαμβάνουν γραπτή επιβεβαίωση για την παροχή της συνδρομής αυτής, μα κάθε διαθέσιμο μέσο, όπως ηλεκτρονικών μέσων ή υπηρεσία σύντομων μηνυμάτων (*SMS*).

Σε συνέχεια των παραπάνω, αναλύονται ανά θεματική ενότητα το δικαίωμα συνδρομής σε λιμένες και επί του πλοίου (σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στα παραρτήματα *II* και *III*), οι όροι παροχής συνδρομής τόσο από την πλευρά των μεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών όσο και από την πλευρά των ατόμων με αναπηρία, τον καθορισμό του σημείου συνάντησης μεταξύ του επιβάτη με αναπηρία και τον υπεύθυνο υποδοχής και παροχής συνδρομής, καθώς και τα ποιοτικά πρότυπα συνδρομής. Αξίζει να αναφερθεί ότι για τον καθορισμό των προτύπων ποιότητας, λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι πολιτικές και οι κώδικες δεοντολογίας που αναγνωρίζονται διεθνώς σχετικά με τη

διευκόλυνση της μεταφοράς ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, και κυρίως η σύσταση του ΔΝΟ για το σχεδιασμό και τη λειτουργία των επιβατηγών πλοίων ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ηλικιωμένων και των ατόμων με αναπηρία.

Το Άρθρο 15 του κανονισμού, αναφέρεται στην αποζημίωση του εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού των ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα. Συγκεκριμένα οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών ευθύνονται για τη ζημιά που προκύπτει είτε από απώλεια είτε από βλάβη των εν λόγω εξοπλισμών, εφόσον το περιστατικό κατά το οποίο προκλήθηκε η ζημιά οφειλόταν σε υπαιτιότητα ή παράλειψη του μεταφορέα ή του φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η αποζημίωση αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης ή, κατά περίπτωση, στη δαπάνη επισκευής του σχετικού εξοπλισμού. Εξαιρέση της εφαρμογής αυτού το άρθρου, είναι η περίπτωση όπου εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος. Επιπλέον, θα πρέπει να καταβάλλεται από τους υπεύθυνους κάθε δυνατή προσπάθεια να παρασχεθεί ταχέως προσωρινός εξοπλισμός αντικατάστασης που να συνιστά κατάλληλη εναλλακτική λύση.

Σε επόμενο κεφάλαιο με θέμα τους γενικούς κανόνες για την ενημέρωση και την υποβολή παραπόνων, αναλύονται τα δικαιώματα των επιβατών σε ταξιδιωτικές πληροφορίες (με ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα), καθώς και για την ενημέρωση των δικαιωμάτων των επιβατών. Στους κανονισμούς αυτούς, δίδεται περισσότερο έμφαση στον τρόπο με τον οποίο παρέχονται οι παραπάνω πληροφορίες, να διατίθενται δηλαδή τρόπο προσβάσιμο (γλώσσα, μορφή, κ.λπ.) στην ειδική αυτή ομάδα επιβατών.

Στο τέλος του κανονισμού, επισυνάπτονται τρία (3) παραρτήματα. Το πρώτο αναφέρεται στο δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο σε περίπτωση προηγούμενης κράτησης από άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα και τις δυνατότητες που έχει να επιλέξει ανάλογα με τις συνθήκες.

Το παράρτημα II αφορά στη συνδρομή βοήθειας και εξυπηρέτησης σε λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασης των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας, ώστε αυτά να μπορούν:

- Να γνωστοποιούν την ώρα άφιξης στο λιμένα και να ζητούν συνδρομή.
- Να μεταβαίνουν και να περνούν από τον έλεγχο εισιτηρίων και να παραδίδουν τις αποσκευές τους, εάν χρειάζεται.
- Να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται στο πλοίο με ανελκυστήρες, αναπηρικά αμαξίδια ή άλλη απαιτούμενη βοήθεια, ανάλογη με την περίπτωση.
- Να μεταβαίνουν από τη θύρα του πλοίου στο κάθισμά τους ή στον χώρο επιβατών.
- Να τακτοποιούν και να ανακτούν τις αποσκευές τους μέσα στο πλοίο.
- Να μεταβαίνουν από το κάθισμά τους στην έξοδο του πλοίου.
- Εάν ζητηθεί, να πηγαίνουν στην τουαλέτα (εάν υπάρχουν).

Αναφέρει επίσης, ότι όταν ένα άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα συνεπικουρείται από συνοδό, θα πρέπει στον συνοδό αυτόν, εάν ζητηθεί, να επιτρέπεται να παρέχει την απαραίτητη συνδρομή στον λιμένα και κατά την επιβίβαση και αποβίβαση. Οι αρμόδιοι για την παροχή συνδρομής, είναι υπεύθυνοι και για τον χειρισμό όλου του απαραίτητα εξοπλισμού κινητικότητα, περιλαμβανομένου και εξοπλισμού όπως τα ηλεκτρικά αναπηρικά αμαξίδια, όπως επίσης μεριμνήσουν και για προσωρινή αντικατάσταση του εν λόγω εξοπλισμού σε περίπτωση ζημιάς. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η απόφαση για επίγεια εξυπηρέτηση σκύλων συνοδείας, οσάκις ενδείκνυται, γεγονός που αναφέρεται ίσως για πρώτη φορά.

Τέλος, στο παράρτημα *III* αναφέρονται οι υπηρεσίες παροχής συνδρομής επί του πλοίου, με πρώτο θέμα την μεταφορά των αναγνωρισμένων σκύλων συνοδείας επί του πλοίου, υπό την επιφύλαξη των εθνικών κανονισμών. Η μεταφορά του ιατρικού εξοπλισμού και του εξοπλισμού κινητικότητας που είναι απαραίτητος για το άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, είναι αρμοδιότητα των υπεύθυνων επί του πλοίου. Αξίζει να επισημανθεί, πως όταν ένα άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα συνεπικουρείται από συνοδό, ο μεταφορέας θα πρέπει να καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να δώσει στον συνοδό θέση ή καμπίνα δίπλα στο άτομο που συνοδεύει.

(Πηγή: Στάλθηκε ηλεκτρονικά σε μορφή *PDF* από τη διεύθυνση ΕΚΕ και τμήμα Επιθεωρήσεων Κατασκευής και Ενδιαίτησης, από τον Υποπλοίαρχο Λ.Σ. (Τ) Βούρος Δ.)

2.3 Επιστολές

Οι παρακάτω επιστολές -τρεις σε αριθμό- έχουν οι μεν δύο χαρακτήρα ενημέρωσης από την πλευρά της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία προς την αρμόδια Αρχή, η δε μία αποτελεί απάντηση από Υπουργό προς βουλευτή.

2.3.1 «Κατάθεση θεμάτων που αφορούν στα άτομα με αναπηρία και σχετίζονται με τους τομείς αρμοδιότητας του Αναπληρωτή Υπουργού Ναυτιλίας»

Η επιστολή αυτή στάλθηκε από την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) την 16-04-2015, προς τον τότε Αναπληρωτή Υπουργό Ναυτιλίας, με σκοπό να του υπενθυμίσει τα διάφορα θέματα που απασχολούν τα άτομα με αναπηρία και άπτονται του Υπουργείου αυτού. Στην αρχή της επιστολής, αναφέρεται ο ρόλος της Ε.Σ.Α.μεΑ. ως τριτοβάθμιο κοινωνικό και συνδικαλιστικό φορέα των ατόμων με αναπηρία και των οικογενειών τους στη χώρα. Επισημαίνονται οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι πολίτες με αναπηρία, ιδιαίτερα στην Περιφέρεια και ακόμη περισσότερο στις νησιωτικές περιοχές, πράγμα που οδηγεί τα άτομα αυτά στο περιθώριο και τον αποκλεισμό. Αναφέρει, επίσης, τον παράγοντα του τουρισμού, εφόσον δεν υπάρχει πολιτική προσαρμοσμένη στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία, μία μεγάλη ομάδα καταναλωτών του εθνικού τουριστικού προϊόντος, οι οποίοι είναι οι καταναλωτές με αναπηρία (με εκτίμηση τα 80.000.000 άτομα στην Ευρωπαϊκή Ένωση) όπως επίσης ηλικιωμένοι και οικογένειες με παιδιά σε καρότσι, δεν επιλέγουν να επισκεφθούν τη χώρα μας, στερώντας έτσι την τοπική οικονομία από σημαντικά έσοδα. Υπενθυμίζεται ότι η ευρωπαϊκή και η διεθνής κοινότητα, λαμβάνει συνεχώς μέτρα για την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και την προώθηση μέτρων για τη διευκόλυνση της ισότιμης συμμετοχής των πολιτών με αναπηρία σε όλους τους τομείς και πως η απρόσκοπτη εφαρμογή αυτών προϋποθέτει και μέτρα για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία σε λιμενικές υποδομές και υποδομές πλοίων.

Στη συνέχεια, προτείνεται από την ΕΣΑμεΑ μια θεσμική συνεργασία μεταξύ εκείνης ως αναπηρικό κίνημα και του Υπουργείου, συγκροτώντας μία Ομάδα εργασίας που να αποτελείται από στελέχη του Υπουργείου, της ΕΣΑμεΑ και όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Σκοπός αυτού, είναι η σύνταξη και παρακολούθηση της υλοποίησης ενός Επιχειρησιακού Σχεδίου του Υπουργείου που θα εξειδικεύει μία σειρά από δράσεις, όπως η ολοκλήρωση εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010, η βελτίωση/επέκταση του πεδίου εφαρμογής της τότε ισχύουσας νομοθεσίας, την αναθεώρηση της τιμολογιακής πολιτικής

των εισιτηρίων των ατόμων με αναπηρία και των συνοδών τους. Συγκεκριμένα, για το θέμα των εισιτηρίων, η ΕΣΑμεΑ καταθέτει ένα αίτημά της, ώστε να τροποποιηθεί η ως τότε νομοθεσία, όπου τα άτομα με αναπηρία άνω του 80% ποσοστού αναπηρίας δικαιούνται έκπτωση 50% επί του ναύλου, με έκπτωση 50% σε άτομα με ποσοστό αναπηρίας από 67% ποσοστό αναπηρίας και ειδικότερα για μόνιμους κατοίκους νησιών, να επεκταθεί η εφαρμογή για ποσοστό αναπηρίας 50% και άνω. Άλλα θέματα τα οποία θα καλύπτει η Ομάδα αυτή εργασίας είναι η διασφάλιση προσβασιμότητας των λιμενικών υποδομών, της επικοινωνίας/ενημέρωσης των ατόμων με αναπηρία, τις δράσεις ενημέρωσης/εκπαίδευσης όλων των εμπλεκόμενων (στελέχη Υπουργείου, πράκτορες, κ.λπ.) και ανάπτυξη εθνικής νησιωτικής πολιτικής για πολίτες με αναπηρία βελτιώνοντας τις συνθήκες ζωής τους. Αξίζει να αναφερθεί, ότι στο πλαίσιο των υποχρεώσεων του Κανονισμού 1177/2010, ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς σε συνεργασία με την ΕΣΑμεΑ, υλοποίησαν ένα πρόγραμμα θεωρητικής και βιωματικής εκπαίδευσης του προσωπικού του ΟΛΠ σε θέματα εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία, απονέμοντας σχετική βεβαίωση παρακολούθησης. Αιτείται, επίσης, την αντίστοιχη εκπαίδευση για το προσωπικό όλων των υπόχρεων φορέων εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών.

Τέλος, η ΕΣΑμεΑ ελπίζει στην αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ εκείνης και του Υπουργείου, σύμφωνα και με τα όσα ανέφερε, για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των ατόμων με αναπηρία και ζητά μία ημερομηνία συνάντησης του Υπουργού με εκπροσώπους της ίδιας, προκειμένου να αναπτύξουν τα όσα προτάθηκαν από τη μεριά της.

(Πηγή:<https://www.esamea.gr/our-actions/rest-actions/2486-ypomnima-e-s-a-mea-katathesi-thematon-poy-aforoyn-sta-atoma-me-anapiria-kai-sxetizontai-me-toys-tomeis-armodiotitas-toy-anapliroti-ypourgoy-naytilias>, 2020)

2.3.2 «Απάντηση της αριθ. πρωτ. 189/06-09-2018 Αναφοράς του Βουλευτή κ. Γ. Μαυρωτά»

Η επιστολή αυτή, εστάλη την 26-09-2018 και αποτελεί μία απάντηση προς τον βουλευτή κ. Γ. Μαυρωτά από τον τότε Υπουργό Φώτη Κουβέλη, σχετικά με το περιστατικό που συνέβη σε Ε/Γ-Ο/Γ, για μετακίνηση ΑμεΑ εκτελώντας το δρομολόγιο από το λιμένα Καβάλας προς το λιμένα Θάσου. Ο Υπουργός βεβαιώνει ότι η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει επιληφθεί του θέματος αυτού με σχετικό δημοσίευσμά της σε ιστότοπο της Λιμενικής Αρχής Καβάλας για διερεύνηση του

συμβάντος και την επιβολή κυρώσεων, εάν απαιτείται, όπως επίσης διαβιβάστηκε και στη διαχειρίστρια εταιρεία ANEΘ Α.Ε. για τις δικές της ενέργειες. Αναφέρει ότι η Λιμενική Αρχή Καβάλας διερευνήθηκε για τη βασιμότητα των καταγγελλομένων, όπου και επιβλήθηκαν κυρώσεις λόγω της μη τήρησης των σχετικών διατάξεων του Π.Δ. 177/2000 (Α' 164) που αφορούν την παραμονή επιβατών σε οχήματα κατά τη διάρκεια του πλου.

Εν συνεχεία, ο Υπουργός εξηγεί ότι η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο ως άνω δημοσίευμά της επισημαίνονται ποια πλοία είναι υπόχρεα, ανάλογα με την κατηγορία των πλόων που εκτελούν, να φέρουν εξοπλισμό (αναβατόριο ή ανελκυστήρα ή κυλιόμενη κλίμακα ελεγχόμενης κίνησης από το πλήρωμα) για μεταφορά ΑμεΑ από το κατάστρωμα οχημάτων μέχρι τα καταστρώματα που διαθέτουν τους κατάλληλους κοινόχρηστους χώρους παραμονής ΑμεΑ, όπως αυτοί προβλέπονται από το Π.Δ. 44/2011 (Α' 110). Επισημαίνει, επίσης, την υποχρέωση του πλοιάρχου και πληρώματος για την εξυπηρέτηση των επιβατών με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα με τη παροχή συνδρομής από τα μέλη του πληρώματος πλοίων τα οποία δεν είναι υπόχρεα και δε διαθέτουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό, όπως το εν λόγω πλοίο που συνέβη το περιστατικό. Η παραπάνω οδηγία και υπ' ευθύνη πλοιάρχου, καταχωρείται στα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας των πλοίων, ήτοι στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου (Π.Α.Ε.Π) ή στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.).

Τέλος, υπενθυμίζει ότι το Εθνικό Σχέδιο Δράσεις ΑμεΑ για τα υπόχρεα πλοία καταρτίστηκε στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας με τη συμμετοχή όλων των συναρμόδιων φορέων, μεταξύ των οποίων και η ΕΣΑμεΑ, καθώς επίσης τονίζει ότι βάση Υπουργικής Απόφασης έχει συγκροτηθεί Συμβουλευτικό Όργανο για την εξέταση όλων των πρακτικών θεμάτων που αφορούν την προσβασιμότητα των ΑμεΑ σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

(Πηγή: <https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/67715b2c-ec81-4f0c-ad6a-476a34d732bd/10837596.pdf>, 2020)

2.3.3 «Κατάρτιση και εφαρμογή εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία στη ναυτιλία»

Η ΕΣΑμεΑ μέσω του Προέδρου και του Γενικού Γραμματέα της, έστειλε την 15-04-2019 επιστολή προς τον Υποναύαρχο ΛΣ (Τ) κ. Ζήκα Ιωάννη, τον Κλάδου Ελέγχου Πλοίων, το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνική Ακτοφυλακή/ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με θέμα την κατάρτιση και εφαρμογή εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία.

Όπως αναφέρετε, υπήρξε σύσκεψη στις 03-04-2019 μεταξύ εκπροσώπων της ΕΣΑμεΑ και στελέχη του Υπουργείου και η συγκεκριμένη επιστολή έρχεται να συμπληρώσει τη συζήτηση σχετικά με την κατάρτιση του εν λόγω εκπαιδευτικού προγράμματος, λαμβάνοντας υπόψη και παραθέτοντας όλες τις έως τότε ισχύουσες νομοθεσίες. Με δεδομένα το πλήθος των εταιρειών, το μεγάλο αριθμό των απαιτούμενων εκπαιδευτών και το υψηλό κόστος μετακινήσεων αυτών σε όλη τη χώρα για δια ζώσης/επιτόπου εκπαιδεύσεις των πληρωμάτων –όπως αιτήθηκαν οι εταιρείες- και την ανάγκη διατήρησης των σχετικών δεξιοτήτων των πληρωμάτων και του λοιπού προσωπικού, όπως ορίζει ο Κανονισμός (ΕΕ) 1177/2010, η ΕΣΑμεΑ θεωρεί ως βέλτιστο και μονοσήμαντα εφικτό τρόπο υλοποίησης της εκπαίδευσης αυτής, την εξ αποστάσεως εκπαίδευση με την ανάπτυξη σχετικής ηλεκτρονικής πλατφόρμας.

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 και το γεγονός ότι η ΕΣΑμεΑ αποτελεί τριτοβάθμιο φορέα εκπροσώπησης του συνόλου των ατόμων με αναπηρία και των οικογενειών τους και διαθέτει υψηλού επιπέδου τεχνογνωσία με πολύχρονη εμπειρία στα θέματα αυτά, η ΕΣΑμεΑ κρίνεται ως ο καταλληλότερος φορέας για την υλοποίηση της εν λόγω εκπαίδευσης μέσω της δημιουργίας ηλεκτρονικής πλατφόρμας και του σχετικού εκπαιδευτικού υλικού, για τη χορήγηση των βεβαιώσεων εκπαίδευσης των πληρωμάτων. Τονίζεται, επίσης, ότι η πλατφόρμα και το εκπαιδευτικό υλικό, θα πρέπει να είναι προσβάσιμα και σε άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Δεδομένου ότι η ΕΣΑμεΑ δεν αποτελεί ιδιωτικό φορέα/επιχείρηση ώστε να διαθέτει τους οικονομικούς πόρους για τη χρηματοδότηση της υλοποίησης του εκπαιδευτικού αυτού προγράμματος, δίνεται η ευθύνη στο Υπουργείο να διερευνήσει και να διασφαλίσει τη χρηματοδότηση του εγχειρήματος είτε από εθνικούς πόρους είτε από το ΕΣΠΑ. Για το λόγο αυτό, προτείνεται από την ΕΣΑμεΑ, να ενταχθεί το έργο αυτό (που θα περιλαμβάνει

οπτικοακουστικό εκπαιδευτικό υλικό, κατασκευή πλατφόρμας, διαχειριστικό κόστος, κ.λπ.) στο ΕΣΠΑ 2014 - 2020.

Στη συνέχεια της επιστολής, παρουσιάζεται συνοπτικά το έργο της κατάρτισης και εφαρμογής του εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία στη ναυτιλία. Θέτει σαν στόχο την ευαισθητοποίηση των πληρωμάτων των επιβατηγών πλοίων και του προσωπικού των ναυτιλιακών/διαχειριστριών εταιρειών σε θέματα σχετιζόμενα με την αναπηρία καθώς και τεχνικές υποστήριξης/εξυπηρέτησης επιβατών με αναπηρία, διασφαλίζοντας και τη δυνατότητα επανάληψης της εκπαίδευσης με σκοπό τη διατήρηση των δεξιοτήτων του πληρώματος.

Το πρόγραμμα τηλεκπαίδευσης προτείνεται να αποτελείται από τις εξής ενότητες και να υποστηρίζεται από προτεινόμενη βιβλιογραφία για περαιτέρω διερεύνηση/μελέτη όσων εκπαιδευόμενων ενδιαφέρονται. Η πρώτη ενότητα, θα είναι μία εισαγωγή στην αναπηρία, με εκτιμώμενο χρόνο τα 30', με θέματα τις υποχρεώσεις των εργαζομένων στη ναυτιλία όπως ισχύουν από τι θεσμικό πλαίσιο σχετικά με άτομα με αναπηρίες, σύντομη παρουσίαση της ιατρικής και κοινωνικής/δικαιωματικής αναπηρίας, τις κατηγορίες της αναπηρίας καθώς και τις ανάγκες και τα βοηθήματα ανά κατηγορία ατόμων με αναπηρίες. Η δεύτερη ενότητα, θα αναφέρεται στην συναλλαγή στην πράξη, με εκτιμώμενο χρόνο τα 45', σχετικά με τεχνικές εξυπηρέτησης ατόμων με κινητικά προβλήματα, προβλήματα όρασης και ακοής, εξυπηρέτηση ατόμων με λοιπές αναπηρίες, αλλά και προτάσεις για καλύτερη επικοινωνία με κάθε κατηγορία ατόμων με αναπηρίες. Η τρίτη και τελευταία ενότητα, αφορά το τεστ αξιολόγησης, με εκτιμώμενο χρόνο τα 30', όπου με την ολοκλήρωσή του θα απονέμεται βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος υπό την προϋπόθεση ότι έχουν απαντηθεί σωστά οι περιεχόμενες σε αυτό ερωτήσεις σε ποσοστό 90%. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ενότητες ένα (1) και δύο (2) θα είναι σε μορφή *PDF* και *PPT*. Εκτιμάται ότι για την υλοποίηση του έργου, δηλαδή τη δημιουργία οπτικοακουστικού εκπαιδευτικού υλικού και ηλεκτρονικής πλατφόρμας τηλεκπαίδευσης, δοκιμές λειτουργίας κ.λπ., απαιτείται διάστημα έξι (6) μηνών.

Η ΕΣΑμεΑ αναφέρει επίσης, τη δυσκολία υλοποίησης της εκπαίδευσης των πληρωμάτων και των λοιπών στελεχών μέχρι την 01-06-2019, όπως καθορίζεται στην σχετική Εγκύκλιο με ΑΔΑ:73ΣΒ4653ΠΩ-7ΜΛ. Κατά συνέπεια προτείνεται η παράταση της παραπάνω ημερομηνίας για όσο χρονικό διάστημα απαιτηθεί για την ολοκλήρωση όλων των απαιτούμενων ενεργειών.

Το κόστος υλοποίησης του έργου για τη δημιουργία οπτικοακουστικού υλικού, ήτοι κείμενα και παρουσιάσεις με ηχητικό σχολιασμό και τέσσερα (4) *videos* διάρκειας 5', τη δημιουργία προσβάσιμης στα άτομα με αναπηρία ηλεκτρονικής πλατφόρμας, τον έλεγχο ορθής λειτουργίας και ότι άλλο χρειάζεται, εκτιμάται το ποσό των 119.000,00€. Στο ποσό αυτό, περιλαμβάνεται ΦΠΑ, δε περιλαμβάνεται όμως το διαχειριστικό κόστος υλοποίησης του έργου, το οποίο, σε περίπτωση ένταξής του στο ΕΣΠΑ 2014 – 2020 ανέρχεται σε ποσοστό 15% επί του προαναφερθέντος κόστους. Στην περίπτωση αυτή, το συνολικό κόστος του έργου διαμορφώνεται στις 136.850,00€.

(Πηγή: Στάλθηκε ηλεκτρονικά σε μορφή *PDF* από τον κ. Δημήτρη Λογαρά, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία)

Κεφάλαιο III

Εισαγωγή

Το κεφάλαιο αυτό, περιλαμβάνει το ερευνητικό μέρος της διπλωματικής εργασίας και αφορά τρόπους με τους οποίους δύναται να μεταφερθεί με πλήρη ασφάλεια ένα Άτομο με Αναπηρία, από το κατάστρωμα αυτοκινήτων στο σαλόνι επιβατών, σε ένα πλοίο Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν σήμερα όλοι αυτοί οι κανονισμοί και οι νομοθεσίες (όπως αναλύθηκαν στο Κεφάλαιο II) σχετικά με τη διευκόλυνση συνανθρώπων μας που έχουν μία οποιαδήποτε μορφή αναπηρίας, δυστυχώς, δεν καλύπτουν απόλυτα και ισότιμα τις κατηγορίες πλοίων που εκτελούν μικρές αποστάσεις. Θα δούμε, επίσης, το πρόβλημα από την πλευρά των ίδιων των Ατόμων με Αναπηρία, όπου βιωματικά βρίσκονται αντιμέτωποι με αυτή τη δυσάρεστη κατάσταση όταν πρόκειται να ταξιδέψουν με ένα Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο ανοικτού τύπου.

3.1 Πρόβλημα

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, υπάρχουν κατηγορίες πλοίων όπου δε βρίσκουν εφαρμογή στους κανονισμούς που απαιτούνται μόνιμα μέσα ασφαλούς αποεπιβίβασης και διευκόλυνσης επιβατών με αναπηρία. Συγκεκριμένα, στο Π.Δ. 44/11 το οποίο και εφαρμόζεται σήμερα, αφορά κανονισμούς ενδιαίτησης και καθορισμό αριθμού επιβατών επιβατηγών πλοίων, αναφέρονται απαιτήσεις για επιβάτες με αναπηρία, όπως να διατίθεται επί του πλοίου «κατάλληλος ανελκυστήρας ή ειδικό αναβατόριο ή κυλιόμενη σκάλα ελεγχόμενης κίνησης από το πλήρωμα, τα οποία να ξεκινούν από το κατάστρωμα οχημάτων μέχρι τα καταστρώματα που διαθέτουν κατάλληλους κοινόχρηστους χώρους για ΑμεΑ», όμως μόνο για τις κατηγορίες πλοίων I, II, III και IV, δηλαδή για πλοία που εκτελούν συνολική διαδρομή από 30 ναυτικά μίλια έως και άνω των 180 ναυτικών μιλίων. Αντιθέτως, για τις κατηγορίες V, VI και VII που αφορούν πλοία που εκτελούν συνολική διαδρομή έως 30 ναυτικά μίλια, δίδεται η οδηγία με ευθύνη του πλοιάρχου να ανατίθεται σε μέλη του πληρώματος η εξυπηρέτηση των επιβατών με ειδικές ανάγκες, τόσο κατά την πρόσβαση όσο και κατά τη διακίνηση αυτών επί του πλοίου, χωρίς όμως να υπάρχουν απαραίτητα τα κατάλληλα μέσα για το σκοπό αυτό.

Ύστερα από διάφορες ενστάσεις και διαμαρτυρίες, δημοσιεύθηκαν Εγκύκλιοι για την εφαρμογή απαιτήσεων ώστε να εξυπηρετούνται και τα ΑμεΑ στις κατηγορίες πλοίων μικρής ακτοπλοΐας. Η λύση που αφορά τον τρόπο μετακίνησης του Ατόμου με Αναπηρία από το κατάστρωμα οχημάτων προς τον χώρο ενδιαίτησης επιβατών, δίνεται μέσω ενός «καθίσματος – φορείου», το οποίο θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον τέσσερις λαβές, ώστε να διευκολύνεται ο χειρισμός του από τα οριζόμενα για το σκοπό αυτό μέλη του πληρώματος σε ανισόπεδα τμήματα ή και σκάλες. Μετά από προτροπή της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, αποφασίστηκε η δημιουργία ενός εκπαιδευτικού προγράμματος για τα μέλη των πληρωμάτων όλων των Επιβατηγών πλοίων, με στόχο την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πληρωμάτων σε θέματα που αφορούν τη σωστή αντιμετώπιση των επιβατών με μία οποιαδήποτε μορφή αναπηρίας.

Το πρόβλημα, ωστόσο, εξειδικεύεται στα Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου (τα λεγόμενα *ferry boat*), τα οποία κατά πλειοψηφία ανήκουν στις κατηγορίες V, VI και VII, όπου στις περιπτώσεις αυτές, όχι μόνο δεν υπάρχουν ασφαλή μέσα για την πρόσβαση ΑμεΑ και τη μετακίνησή τους από το κατάστρωμα οχημάτων στο κατάστρωμα επιβατών, αλλά δε διαθέτουν ούτε ειδικές θέσεις για τη παραμονή επιβατών με αναπηρία στα καταστρώματα,

που προορίζονται για το σκοπό αυτό. Επιπρόσθετα των ελλείψεων αυτών, είναι και οι κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής, οι οποίοι θα πρέπει να είναι ειδικά διαμορφωμένοι για να εξυπηρετούν επιβάτες ΑμεΑ. Επίσης, δεν υπάρχει κατάλληλη διαγράμμιση στο χώρο οχημάτων, ούτε σωστή σηματοδότηση ώστε να ξέρουν οι επιβάτες με αναπηρία τους χώρους στους οποίους μπορούν να κινηθούν ελεύθερα. Όλες αυτές οι ελλείψεις, είναι κανονισμοί του Εθνικού Σχεδίου Δράσης, βάση της ΚΟ 24/2003, όπου εντάχθηκαν στην Εθνική Νομοθεσία μέσω της Εγκυκλίου με θέμα «Κατάρτιση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή της ΚΟ 24/2003 ‘Απαιτήσεις ασφαλείας για ΑΜΕΑ στα δρομολογιακά πλοία’» (βλ. Κεφάλαιο II) που εφαρμόζονται σε όλα τα συμβατικά πλοία των κατηγοριών της ΚΟ 98/18/ΕΚ.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να δούμε τα παραπάνω προβλήματα μέσα από τα μάτια των άμεσα ενδιαφερόμενων, δηλαδή των Ατόμων με Αναπηρία. Η θέλησή μου να ασχοληθώ με το θέμα αυτό, ήρθε ύστερα από μία δημοσίευση του Δημήτρη Αντωνίου στο προσωπικό του προφίλ σε μία πλατφόρμα κοινωνικής δικτύωσης στο διαδίκτυο. Η δημοσίευση αυτή έγινε στις 11 Αυγούστου του 2018 και αφορούσε την δυσάρεστη εμπειρία που βίωσε ο ίδιος έχοντας μία μορφή νευρολογικής και κινητικής αναπηρίας, όταν εκείνη τη περίοδο αποφάσισε να ταξιδέψει από την Καβάλα στη Θάσο με ένα Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου. Τα λόγια του περιγράφοντας την κατάσταση στην οποία βρέθηκε προ εκπλήξεως, αφήνουν έκπληκτο όποιον τα διαβάσει και σε κάνουν να αναρωτηθείς το αυτονόητο, όπως γιατί δεν υπάρχει τρόπος τα Άτομα με Αναπηρία να μεταφερθούν στα ανώτερα καταστρώματα, τα οποία προορίζονται για την εξυπηρέτηση όλων των επιβατών. Η δημοσίευσή του, ολοκληρώνεται και με μία φωτογραφία που τράβηξε ένας φίλος του που ταξίδευε μαζί, όπου τον δείχνει να βρίσκεται “εγκλωβισμένος” μέσα στο αυτοκίνητό του. Ακολουθεί ένα απόσπασμα από τα λόγια του:

«Σχεδόν κανένα ferry boat δεν έχει προδιαγραφές (ασανσέρ ή κάτι αντίστοιχο) ώστε το αναπηρικό αμαξίδιο να μπορεί να βγαίνει από το αυτοκίνητο και να ανεβαίνει στο κατάστρωμα του πλοίου. Ίσα ίσα μου ‘έκαναν και χάρη’ που μου το επιτρέψανε γιατί σε πιο μακρινά ταξίδια για λόγους ασφαλείας δεν γίνεται να μένω εκεί κάτω. Αλλά ούτε και πάνω μπορώ να ανέβω. ‘ΤΣΑ ΙΣΑ ΜΟΥ ΕΚΑΝΑΝ ΤΗ ΧΑΡΗ’ ;;;;».



Εικόνα 4. Εικόνα που τράβηξε φίλος του Δημήτρη Αντωνίου, αποτυπώνοντας τη κατάσταση στην οποία βρισκόταν ο τελευταίος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

(Πηγή: <https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/1868112513498361>, 2020)

Στις 22 Αυγούστου του 2019, ο Δημήτρης κάνει ακόμα μία δημοσίευση για το συγκεκριμένο θέμα, με την ελπίδα ότι όλοι μαζί μπορεί να καταφέρουμε να αλλάξουμε τις μέχρι τότε ισχύουσες διατάξεις και να διεκδικήσουμε ισότιμη και ασφαλή μετακίνηση για τα Ατόμων με Αναπηρία. Στο σημείο αυτό να αναφέρουμε πως μέχρι τότε ίσχυε το Π.Δ. 44/11. Δημιούργησε ένα ηλεκτρονικό ψήφισμα, στο οποίο μπορεί να υπογράψει ο κάθε πολίτης με το προσωπικό του *e-mail*, με αίτημα την ύπαρξη ασανσέρ ή πλατφόρμας αναβατορίου, ώστε να μετακινούνται τα εμποδιζόμενα άτομα με το προσωπικό τους αμαξίδιο ή εξοπλισμό, με τρόπο ασφαλή και αξιοπρεπή, σε όλα τα Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου. Έχω ήδη δείξει την υποστήριξή μου συμμετέχοντας και υπογράφοντας προσωπικά το ψήφισμα αυτό στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://secure.avaaz.org/community_petitions/el/Diekdikoyme_prosvasi_AmeA_se_OLA_ta_epivatika_ploia_Fery_Mpot/?ftLeQob&fbogname=Dimitris+A.&fbclid=IwAR3L_KNm0NWo6pjB4CMiDY6GixWfE2oZhFg6KAJ3kDjBdZGqTxJiKHBAAbNA (2020)

Στα λόγια του για ακόμα μία φορά, φαίνεται η διάθεσή του να αλλάξουν τα πράγματα προς το καλύτερο για όλους τους ανθρώπους με αντίστοιχα προβλήματα, όπως συγκεκριμένα αναφέρει: *«Να με συγχωρούν, αλλά μπροστά στο οικονομικό κέρδος δεν δέχομαι να μου φέρονται έτσι. Ούτε να με κουβαλάνε θέλω, ούτε να με αφήνουν στο γκαράζ. Ποτέ ξανά. Ούτε εμένα ούτε κανέναν άλλον !»*.

(Πηγή: <https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/2076034549372822>, 2020)

Ακολούθησαν κι άλλες δημοσιεύσεις του, με στόχο την ευαισθητοποίηση όλων μας, όπως αναφέροντας ένα ατύχημα στο οποίο ξέσπασε φωτιά στο κατάστρωμα αυτοκινήτων ενός Επιβατηγού Οχηματαγωγού πλοίου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν επρόκειτο για Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου, όμως η πιθανότητες να συμβεί κάποιο αντίστοιχο ατύχημα, δεν είναι μηδενικές.

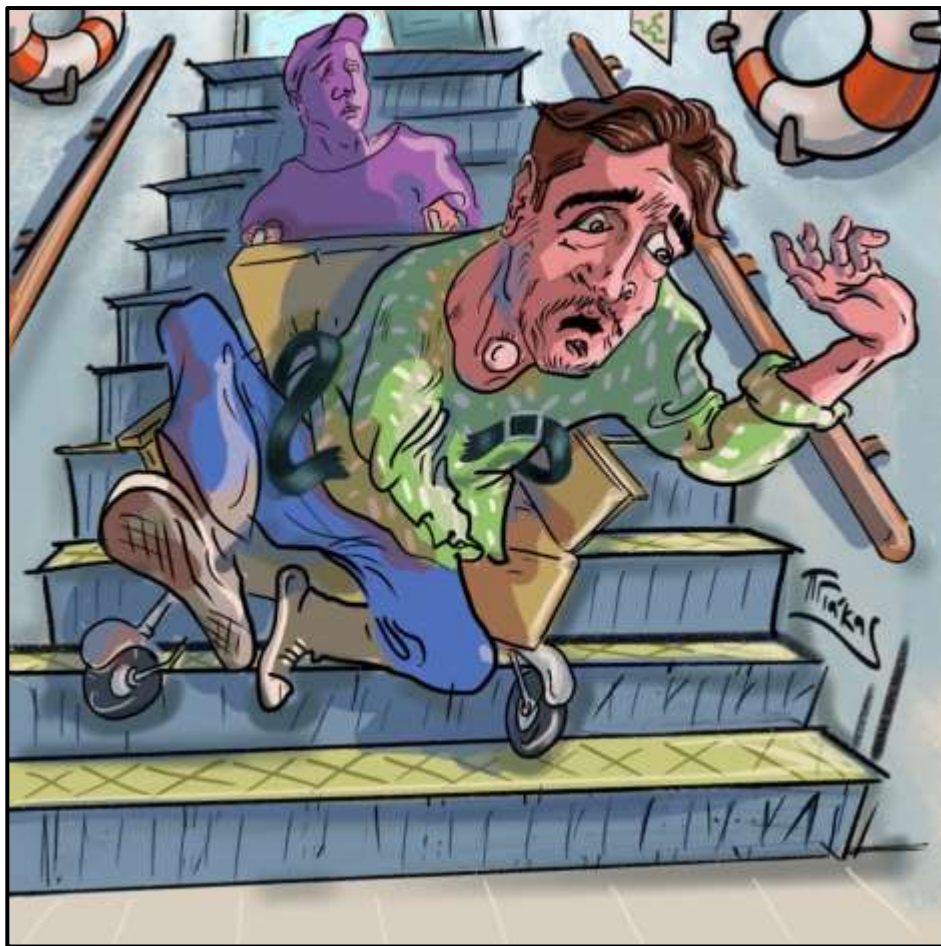
(Πηγή: <https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/2099945543648389>, 2020)

Στις 08 Οκτωβρίου του 2018, δημοσιεύεται η Εγκύκλιος με θέμα «Μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία» με σχετικό το συμβάν του Δημήτρη Αντωνίου. Όπως έχει ήδη αναλυθεί και στο Κεφάλαιο II, η Εγκύκλιος αυτή προσθέτει στην ήδη υπάρχουσα νομοθεσία, απαιτήσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος των Επιβατηγών πλοίων για θέματα που αφορούν στη σωστή μεταχείριση και εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία, καθώς επίσης και την υποχρέωση για εφοδιασμό όλων των επιβατηγών με ένα κάθισμα/φορείο που θα έχει τις προδιαγραφές που απαιτούνται από τον κανονισμό.

Η λύση με το κάθισμα/φορείο, συνεχίζει να είναι το ίδιο επικίνδυνη με την παραμονή των επιβατών στο κατάστρωμα των αυτοκινήτων, για πολλούς λόγους. Ένας από αυτούς, είναι το δυσπρόσιτο πέρασμα με τις στενές ανισόπεδες σκάλες, τα μικρά σκαλοπάτια, το ύψος από την επιφάνεια της θάλασσας και άλλες παραμέτρους, οι οποίες καθιστούν ιδιαίτερα αναξιόπιστο και καθόλου ασφαλές το γεγονός ότι, μέλη του πληρώματος θα πρέπει να σηκώνουν στα χέρια τους σε ένα αρκετά μεγάλο ύψος, το οποίο μπορεί να φτάσει ή/και να ξεπεράσει το ύψος της προστατευτικής κουπαστής, ένα άτομο με κινητική αναπηρία, με κίνδυνο πάντα τον τραυματισμό του από τυχόν πτώση. Ένα άλλο ζήτημα που τίθεται, είναι πως το άτομο με την κινητική αναπηρία, θα πρέπει να αποχωριστεί το προσωπικό, ειδικά προσαρμοσμένο και διαμορφωμένο αμαξίδιό του, για να μεταφερθεί με ένα πολύ απλοϊκού τύπου καρεκλάκι. Το γεγονός αυτό, ειδικά σε άτομα και με νευρολογικές παθήσεις, καθιστά τον εξοπλισμό που προτείνεται άκρως επικίνδυνο, καθώς

μπορεί να προκαλέσει περισσότερα προβλήματα στον ήδη βεβαρημένο οργανισμό του ανθρώπου που πρόκειται να μεταφερθεί.

Ο Δημήτρης Αντωνίου, στις 13 Φεβρουαρίου του 2020, χωρίς να έχει αλλάξει ακόμα η νομοθεσία αυτή προς το καλύτερο, όσον αφορά τον τρόπο ασφαλούς μετακίνησης των Ατόμων με Αναπηρία, δημοσίευσε ένα σκίτσο στο οποίο φαίνεται ο ίδιος, όπου στην προσπάθεια να μεταφερθεί με το κάθισμα/φορείο που απαιτεί ο κανονισμός, η «προστατευτική ζώνη» σπάει με αποτέλεσμα τον τραυματισμό του ίδιου πέφτοντας στο κενό. Η εικόνα αυτή, περνάει το μήνυμα που μπορεί κάποιος να μην πιστεύουν περιγράφοντάς το μόνο με λόγια.



Εικόνα 5. Σκίτσο που απεικονίζει τον Δημήτρη Αντωνίου κατά τη διάρκεια μεταφοράς του με τον εξοπλισμό κάθισμα/φορείο που απαιτεί ο κανονισμός.

(Πηγή: <https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/2211929759116633>, 2020)

Λίγες μέρες αργότερα, στις 22 Φεβρουαρίου του 2020, έρχεται μία νέα δημοσίευση από τον Δημήτρη Αντωνίου, παραθέτοντας εύστοχα μέσω μίας εικόνας το ίδιο το πρόβλημα, τη λύση που θέτουν οι κανονισμοί και τις λύσεις που όντως είναι ασφαλή για τα ΑμεΑ.



Εικόνα 6. περιγραφή του προβλήματος, η λύση που δίνουν οι κανονισμοί και οι ασφαλείς λύσεις για ΑμεΑ.

(Πηγή: <https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/2218510088458600>, 2020)

3.2 Λύσεις

Πλέον, στις μέρες μας και με την εξέλιξη της τεχνολογίας, τα Άτομα με Αναπηρία έχουν τη δυνατότητα να αυτοεξυπηρετούνται σε έναν πολύ καλό βαθμό, βελτιώνοντας έτσι και την ποιότητα ζωής τους. Όλες οι προτάσεις που αφορούν την εξυπηρέτηση και διευκόλυνση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, είναι από την εταιρεία «*Life Lifts*» (<https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas>) η οποία εξειδικεύεται σε τέτοιου είδους εγκαταστάσεις.

3.2.1 Μετακίνηση από το κατάστρωμα αυτοκινήτων στο σαλόνι επιβατών

Η μεγαλύτερη δυσκολία που συναντούν τα άτομα που χρησιμοποιούν αμαξίδιο, είναι οι σκάλες. Ένας τρόπος για την ασφαλή μεταφορά του αμαξιδίου και του χρήστη του, είναι οι κάθετοι ανελκυστήρες τύπου πλατφόρμας. Είναι κατάλληλοι για εφαρμογή τόσο σε εσωτερικούς όσο και εξωτερικούς χώρους. Έχουν ωφέλιμο φορτίο έως και 300 kg, ταχύτητα ανύψωσης 0,11 m/s και μπορούν να εκτελούν διαδρομή ανύψωσης έως και 4 m. Διαθέτουν πλευρικά τοιχώματα από γυαλί ασφαλείας και η εγκατάστασή τους είναι απλή και γρήγορη, χωρίς δομική τροποποίηση ή πρόσθετες οικοδομικές εργασίες. Ωστόσο, λόγω της γενικής διάταξης των Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων ανοικτού τύπου, μία τέτοια εγκατάσταση θα απαιτούσε κάποιον ωφέλιμο χώρο από το κατάστρωμα αυτοκινήτων και από το κατάστρωμα στο οποίο θα κατέληγε. Επιπλέον, τα μέσα αυτά καλύπτουν τις ανάγκες για μεταφορά σε επίπεδα περιορισμένου ύψους, ενώ συνήθως οι κλίμακες που οδηγούν από το κατάστρωμα αυτοκινήτων στο κατάστρωμα των χώρων εξυπηρέτησης επιβατών, υπερβαίνουν το ύψος που καλύπτουν αυτά τα ανυψωτικά μηχανήματα.



Εικόνα 7. Ανελκυστήρας τύπου πλατφόρμας.

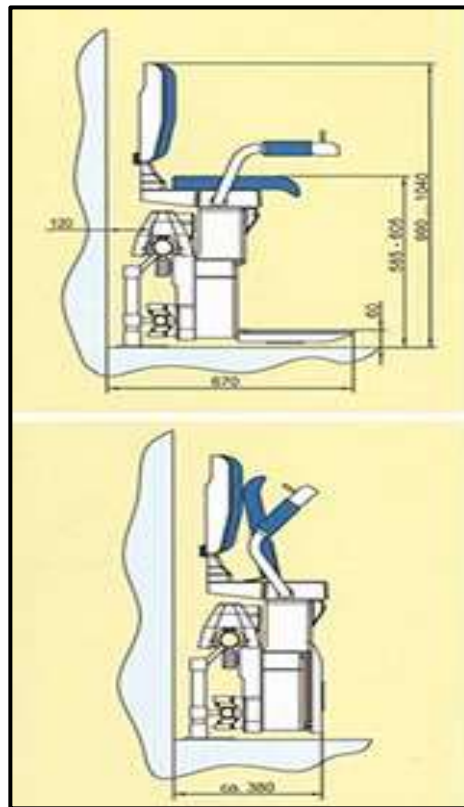


Εικόνα 8. Ανελκυστήρας τύπου πλατφόρμας.

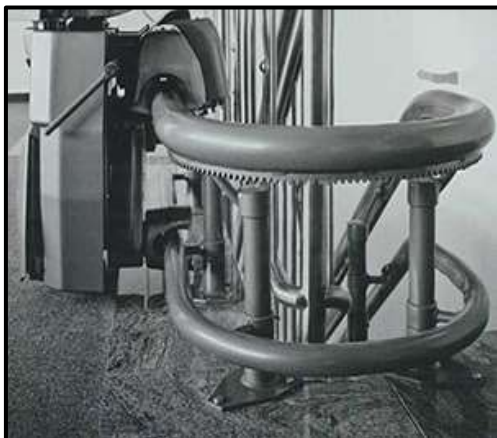
(Πηγή: <https://www.lifelifts.gr/anelkisthres-kathetoi/lehner-alpin>, 2020)

Μία άλλη λύση, είναι τα καθίσματα ανελκυστήρες σκάλας. Πρόκειται για ένα κάθισμα/καρέκλα το οποίο κινείται μηχανικά πάνω σε ράγες, οι οποίες παίρνουν τη μορφή της σκάλας και οδηγούν το άτομο που το χρησιμοποιεί από το κατώτερο σημείο έως το ανώτερο και αντίστροφα. Τέτοιου είδους μηχανισμοί είναι κατάλληλοι για εσωτερικούς αλλά και εξωτερικούς χώρους. Οι ράγες που χρησιμοποιούνται είναι από ατσάλι, υλικό ανθεκτικό στο εκτεθειμένο και διαβρωτικό περιβάλλον της θάλασσας. Το ωφέλιμο φορτίο που μπορεί να σηκώσει το κάθισμα φτάνει μέχρι τα 150 kg, η ταχύτητα κίνησης είναι 10 cm/sec και διαθέτει ζώνη ασφαλείας. Το θετικό σε αυτού του είδους τις εγκαταστάσεις είναι ότι δεν καταλαμβάνουν ωφέλιμο χώρο, καθώς το κάθισμα έχει τη δυνατότητα να αναδιπλώνει και έτσι δεν εμποδίζει τον διάδρομο των επιβατών. Επίσης, οι ράγες μπορούν να ακολουθήσουν οποιαδήποτε μορφολογία σκάλας (κυκλική, ορθογωνική, κλπ.) με μέγιστη γωνία κλίσης τις 75°. Σημαντικό είναι πως σε περίπτωση διακοπή ρεύματος, μπορεί να χρησιμοποιηθεί κανονικά, καθώς διαθέτει επαναφορτιζόμενες μπαταρίες. Το μειονέκτημα που φέρει αυτή η εγκατάσταση, είναι ότι το άτομο με μόνιμη κινητική αναπηρία, θα πρέπει να αφήσει το προσωπικό του αμαξίδιο, να καθίσει με τη βοήθεια του πληρώματος ή/και του συνοδού του στο κάθισμα του ανελκυστήρα και όταν φθάσει στο κατάστρωμα που βρίσκεται το σαλόνι επιβατών, να ξανακαθίσει στο προσωπικό του αμαξίδιο, το οποίο θα πρέπει τα μέλη του πληρώματος να μεταφέρουν με ασφάλεια χωρίς

να προκληθούν ζημίες στον εξοπλισμό του συγκεκριμένου επιβάτη. Ακολουθούν εικόνες για την καλύτερη περιγραφή της εγκατάστασης.



Εικόνα 9. Σκίτσο καθίσματος ανελκυστήρα σε ανοικτή θέση (πάνω) και σε κλειστή (κάτω).



Εικόνα 10. Ράγες εγκατάστασης σε στροφή. Εικόνα 11. Ανοικτό κάθισμα ανελκυστήρα σε εξωτερικό χώρο.

(Πηγή: <https://www.lifelifts.gr/anelkistires-skalas/anelkistires-skalas-typou-kareklas-gia-kirtes-skales-2/hawle-hw10-hw11>, 2020)

Μία άλλη λύση, είναι ο ανελκυστήρας πλατφόρμα σκάλας. Η διάταξη αυτή, περιλαμβάνει ράγες, πάνω στις οποίες στηρίζεται μία πλατφόρμα, η οποία επιτρέπει τη μεταφορά του ατόμου μαζί με αμαξίδιο οποιασδήποτε μορφής. Υπάρχει δυνατότητα εφαρμογής σε εξωτερικούς αλλά και εσωτερικούς χώρους. Έχουν ωφέλιμο φορτίο που φτάνει τα 250 kg και ταχύτητα 0,10 m/s. Η σωστή εφαρμογή της εγκατάστασης εξαρτάται και από τη γωνία κλίσης που έχει η σκάλα, καθώς υπάρχουν τύποι που φτάνουν τις 45° και τύποι που εφαρμόζονται σε γωνίες κλίσης έως 60°. Ο χώρος που καταλαμβάνει η πλατφόρμα είναι μεγαλύτερος από αυτόν που καταλαμβάνει η καρέκλα ανύψωσης, ωστόσο και η πλατφόρμα έχει τη δυνατότητα αυτόματης αναδίπλωσης, ώστε να μην εμποδίζει το πέρασμα των επιβατών όσο εκείνη δεν χρησιμοποιείται. Υπάρχουν μηχανήματα που λειτουργούν με επαναφορτιζόμενες μπαταρίες, ώστε σε περίπτωση πτώσης της τάσης ή διακοπής της ηλεκτροδότησης να συνεχίσουν τη λειτουργία τους. Διαθέτουν, επίσης, αυτόματους βραχίονες ασφαλείας οι οποίοι «αγκαλιάζουν» το άτομο που μετακινείται πάνω στην πλατφόρμα. Η κίνηση και οι εντολές γίνονται από ασύρματες μπουτονιέρες κλήσεις και αποστολής στις θέσεις στάσης. Το θετικό με αυτή την εγκατάσταση είναι πως η μεταφορά του ατόμου γίνεται με το δικό του αμαξίδιο το οποίο μπορεί να είναι οποιασδήποτε μορφής, με μόνο περιορισμό το πλάτος. Ωστόσο, τέτοιες εγκαταστάσεις δε δύναται να εφαρμοστούν σε όλες τις περιπτώσεις, λόγω των ελάχιστων διαστάσεων που απαιτεί η πλατφόρμα. Οπότε, στη περίπτωση όπου θελήσουμε να εφαρμόσουμε μία τέτοια εγκατάσταση, χρειάζεται πρώτα να έρθει ένας εξειδικευμένος εκπρόσωπος της εταιρείας, να μετρήσει τις διαστάσεις της σκάλας όπου πρόκειται να τοποθετηθεί η πλατφόρμα και στη συνέχεια να επιτρέψει ή όχι την τοποθέτησή της. Οι εικόνες που ακολουθούν περιγράφουν καλύτερα την εγκατάσταση.



Εικόνα 12. Ανοικτή πλατφόρμα ανελκυστήρα σκάλας. Εικόνα 13. Κλειστή πλατφόρμα ανελκυστήρα σκάλας.



Εικόνα 14. Ανοικτή πλατφόρμα ανελκυστήρα σκάλας (στροφή ράγας).

(Πηγή: <https://www.lifelifts.gr/anelkistires-skalas/anelkistires-skalas-tyrou-platformas-gia-efthigrames-skales-2/extrema-logic>, <https://www.lifelifts.gr/anelkistires-skalas/anelkistires-skalas-tyrou-platformas-gia-kirtes-skales-2/extrema-slim>, 2020)

Οι παραπάνω λύσεις, απαιτούν διάφορες χρονοβόρες διαδικασίες όπως είναι η μελέτη, η εγκατάσταση και η συντήρηση ευφόρου ζωής των μέσων αυτών. Στις μέρες μας, ωστόσο, έχουμε πιο σύγχρονα μηχανήματα για την εξυπηρέτηση των ατόμων που χρησιμοποιούν αμαξίδιο, είτε μόνιμα είτε προσωρινά. Πρόκειται για μηχανήματα τα οποία έχουν σύστημα αναρρίχησης για σκάλες, υποβοηθούμενα από έναν χειριστή. Παρ' όλο που τέτοια μηχανήματα χρησιμοποιούνται κατά πλειοψηφία για σκάλες εσωτερικών χώρων και κτηρίων, μπορεί να εφαρμοστούν και σε σκάλες εξωτερικών χώρων, αφού πρώτα δοκιμαστούν στις συνθήκες αυτές από τους ειδικούς και εγκρίνουν τη χρήση τους για το σκοπό αυτό.

Υπάρχουν διάφοροι τύποι τέτοιων μηχανημάτων. Ένας από αυτούς είναι ο αναρριχητής σκάλας του οίκου *DRAGON Industry* για ευθύγραμμες σκάλες. Πρόκειται για μια οικονομική λύση για την ανάβαση σκάλας με την βοήθεια συνοδού ακόμα και για χρήστες ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων. Το μοντέλο *Dragon DW-11D*, διαθέτει ειδικές υποδοχές για την εύκολη προσαρμογή όλων των μοντέλων αμαξιδίων της παγκόσμιας αγοράς. Το βάρος όλης της κατασκευής είναι 33 kg, ενώ το μέγιστο φορτίο που μπορεί να δεχθεί φτάνει τα 200 kg. Διαθέτει ειδική υποδοχή για τις ρόδες των αμαξιδίων, ασφαρίζεται η πλάτη, ενώ στο πίσω μέρος υπάρχει μηχανισμός με οδοντωτό μακρόστενου μηχανισμού, ο οποίος περιστρέφεται και «γαντζώνεται» σε κάθε ένα σκαλοπάτι προωθώντας όλον τον μηχανισμό προς τα πάνω για ανάβαση ή προς τα κάτω για κατάβαση της σκάλας. Η κλίση λειτουργίας του οδοντωτού μηχανισμού είναι ρυθμιζόμενη και έχει τρία επίπεδα για να εξυπηρετεί όλες τις πιθανές γωνίες κλίσης μιας σκάλας. Διαθέτει *μοτέρ* 120W, το οποίο φορτίζεται σε τάση 220V. Πρόκειται για μία πολύ απλή στη χρήση της κατασκευή, όμως μπορεί να υπάρχουν περιορισμοί ως προς τα αμαξίδια που μπορεί να μεταφέρει, λόγω της μόνιμης και σταθερής βάσης υποδοχής των τροχών, όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες.



Εικόνα 15. Αναρριχητής σκάλας.



Εικόνα 16. Αναρριχητής σκάλας (χρήση με αμαξίδιο).



Εικόνα 17. Μηχανισμός χειρισμών συνοδού.



Εικόνα 18. Υποδοχή τροχών αμαξιδίων.

(Πηγή: <https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/dragon-dw-11d>, 2020)

Ένα άλλο μοντέλο της ίδιας εταιρείας είναι το *Dragon DW-SW03*, το οποίο διαφέρει ελαφρώς με το προηγούμενο, καθώς εκτός από αναρριχητής σκάλας για ευθύγραμμες σκάλες είναι και ένα ηλεκτρικά αυτοκινούμενο αμαξίδιο. Δίνει την δυνατότητα στον χρήστη να μετακινείται με αυτό και στα επίπεδα χρησιμοποιώντας το χειριστήριο που έχει στο μπράτσο του. Είναι μια οικονομική λύση για την ανάβαση/κατάβαση σκάλας με την βοήθεια συνοδού. Μία ακόμη διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι το συγκεκριμένο μηχάνημα, μεταφέρει το άτομο χωρίς το αμαξίδιο του. Τέτοιου είδους μηχανήματα μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως επιπλέον εξοπλισμός μεταφοράς σε άτομα με προσωρινά προβλήματα

κίνησης. Το βάρος όλης της κατασκευής είναι 46 kg, ενώ το μέγιστο φορτίο που μπορεί να δεχθεί φτάνει τα 200 kg. Η κλίση λειτουργίας του οδοντωτού μηχανισμού που υπάρχει στο πίσω μέρος του καθίσματος, είναι ρυθμιζόμενη ηλεκτρικά ώστε να εξυπηρετεί όλες τις πιθανές γωνίες κλίσης μιας σκάλας. Διαθέτει *μοτέρ* 120W, το οποίο φορτίζεται σε τάση 220V.



Εικόνα 19.Κάθισμα αναρριχητή σκάλας *Dragon DW-SW03*.

Εικόνα 20. Κάθισμα αναρριχητή σκάλας.



Εικόνα 21. Κάθισμα αναρριχητή σκάλας *Dragon DW-SW03* κλειστό.

(Πηγή: <https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/dragon-dw-sw03>, 2020)

Ένας άλλου είδους αναρριχητής σκάλας είναι το μοντέλο *KSP Yack* με εφαρμογή σε σκάλες που έχουν στροφές. Ο μηχανισμός αυτός είναι εύκολος στην χρήση και ο χειρισμός του πραγματοποιείται από τον συνοδό. Βασικό του πλεονέκτημα η δυνατότητα μεταφοράς και χρήσης του σε περισσότερες από μία σκάλες. Ο μηχανισμός αυτός αποτελείται από έναν βασικό σκελετό, πάνω στον οποίον τοποθετούνται τρία είδη εξαρτημάτων για διαφορετική χρήση. Η επιπλέον δυνατότητα που δίνεται με αυτόν τον εξοπλισμό, είναι πως μπορούν να μεταφέρουν αμαξίδια διαφόρων τύπων (έχοντας δύο διαφορετικά εξαρτήματα που εξυπηρετούν το σκοπό αυτό), αλλά και τη μετατροπή του σε κάθισμα μεταφοράς ακόμα και για ανθρώπους που δυσκολεύονται στο περπάτημα, όπως είναι και οι ηλικιωμένοι. Ένα ακόμα πλεονέκτημα είναι ότι αποσυναρμολογείται πολύ εύκολα και γρήγορα. Το βάρος του εξοπλισμού είναι 41 kg, ενώ το μέγιστο φορτίο που μπορεί να δεχθεί είναι τα 130 kg. Το συγκεκριμένο μηχάνημα δίνει αυτονομία μετακίνησης έως και 500 σκαλοπάτια, με το ελάχιστο πλάτος σκάλας να είναι 90 cm και ταχύτητα 12 σκαλιά ανά λεπτό. Παρά τα θετικά, ο συγκεκριμένος μηχανισμός δεν ενδείκνυται να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες μεταφοράς ΑμεΑ σε Ε/Γ – Ο/Γ πλοία, διότι βάση της Εγκυκλίου, ο ιατρικός εξοπλισμός που απαιτείται για τη μεταφορά αυτή, θα πρέπει να έχει δυνατότητα μέγιστου βάρους φορτίου τουλάχιστον 150 kg.



Εικόνα 22. Μηχανισμός με ενσωματωμένο κάθισμα.



Εικόνα 23. Μηχανισμός υποδοχής τροχών αμαξιδίου.



Εικόνα 24. Μηχανισμός υποδοχής ειδικού τύπου αμαξίδιο.

(Πηγή: <https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/ksp-yack>, 2020)

Μίας άλλης μορφής αναρριχητή σκάλας, είναι το *Sherpa* του Ιταλικού οίκου *KSP Italia*, για ευθύγραμμες σκάλες. Η ανάβαση της σκάλας γίνεται με την βοήθεια συνοδού ακόμα και για χρήστες ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων. Διαθέτει ιδικές υποδοχές για την εύκολη προσαρμογή σχεδόν όλων των μοντέλων αμαξιδίων της παγκόσμιας αγοράς. Η διαφορά με τα προηγούμενα μηχανήματα είναι πως ο γριναζοτός μηχανισμός βρίσκεται στο κάτω μέρος και όχι στην πλάτη του εξοπλισμού. Ο τρόπος λειτουργίας είναι πολύ απλός. Ουσιαστικά, το αμαξίδιο τοποθετείται και ασφαλίζει τους τροχούς του πάνω από τον μηχανισμό κίνησης και την πλάτη του πάνω στον κινούμενο κορμό της εγκατάστασης. Ο μηχανισμός περιλαμβάνει και ζώνης ασφαλείας στη μέση του Ατόμου με Αναπηρία. Ύστερα, με τη βοήθεια του συνοδού, οδηγείται προς τη σκάλα και με τους κατάλληλους χειρισμούς πραγματοποιείται η ανάβαση και η κατάβαση της σκάλας. Υπάρχουν διάφορα μοντέλα αυτού του τύπου, με διαφορετικά εξαρτήματα ως προς τον τρόπο υποδοχής του αμαξιδίου, όπως εξάρτημα απλής υποδοχής τροχών αμαξιδίου ή εξάρτημα με ράμπα για τύπους αμαξιδίων με μικρούς τροχούς, όπως είναι τα ηλεκτροκίνητα. Ανάλογα με το μοντέλο, το βάρος του μηχανισμού κυμαίνεται από 48 kg μέχρι και 69,5 kg, ενώ το μέγιστο φορτίο που δύναται να μεταφέρει είναι 130 kg έως 150 kg. Η μέγιστη κλίση που μπορεί να ανέβει ο μηχανισμός είναι για σκάλες γωνίας μέχρι 35°, με μέγιστη ταχύτητα 5,5 m/min. Το ελάχιστο πλάτος της σκάλας ώστε να μπορεί να κινηθεί ο μηχανισμός κυμαίνεται από 80 cm έως 110 cm, ανάλογα με το μοντέλο και τα εξαρτήματα που έχει. Συνεπώς, για την σωστή

επιλογή του εξοπλισμού αναρρίχησης σκάλας, θα πρέπει να επιλέξουμε το κατάλληλο μοντέλο, αρχικά με το μέγιστο βάρος φορτίου που μπορεί να μεταφέρει (βάση Εγκυκλίου είναι τα 150 kg) και ύστερα ανάλογα με το πλάτος της σκάλας. Οι τεχνικοί τις εταιρείας έχοντας γνώση των μηχανημάτων που διαθέτουν, μπορούν να προτείνουν το κατάλληλο μοντέλο βάση χώρου και απαιτήσεων.



Εικόνα 25. Αναπαράσταση λειτουργίας του μηχανισμού. Εικόνα 26. Μηχανισμός αναρρίχησης σκάλας.



Εικόνα 27. Μηχανισμός αναρρίχησης σκάλας με ράμπες για υποδοχή τροχών αμαξιδίου.

(Πηγή: <https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/ksp-italia-sherpa>, 2020)

Τέλος, παρόμοια μηχανήματα αναρριχητή σκάλας είναι τα μοντέλα SA-2, SA-3, SA-S του Αυστριακού οίκου *Lehner Lifttechnik*, κατασκευασμένα για ανάβαση σε ευθύγραμμη σκάλας με κλίση έως 35°, απλά και με ασφάλεια. Προσαρμόζονται στα περισσότερα αναπηρικά αμαξίδια και μπορούν να αποθηκευτούν. Η ιδιαιτερότητα του SA-3 είναι η δυνατότητα φόρτωσης 160 κιλών, ενώ το SA-S χρειάζεται το λιγότερο φάρδος σκάλας για να χρησιμοποιηθεί χάρη στην μικρή ακτίνα περιστροφής του που είναι 970 mm. Είναι κατάλληλα για εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους. Η σωστή επιλογή του μηχανήματος θα πρέπει να γίνει σύμφωνα με τις διαστάσεις και την κλίση της σκάλας, καθώς και το φορτίο που μπορεί να μεταφέρει.



Εικόνα 28. Αναρριχητής σκάλας μοντέλο SA-2.



Εικόνα 29. Αναρριχητής σκάλας μοντέλο SA-S.

(Πηγή: <https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/lehner-sa-2-sa-3-sa-s>, 2020)

3.2.2 Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής για ΑμεΑ

Η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων υγιεινής, ειδικά διαμορφωμένων για χρήση από Άτομα με Αναπηρίες, είναι η επόμενη επιτακτική ανάγκη για την εξυπηρέτηση των ατόμων αυτών πάνω στο πλοίο. Στο Π.Δ. 44/11 ορίζεται η ύπαρξη κοινόχρηστων χώρων υγιεινής για ΑμεΑ, για πλοία που εκτελούν πλόες Κατηγορίας I, II, III και IV, ωστόσο θα ήταν ιδανικό η οδηγία αυτή να εφαρμοστεί και για τα πλοία που εκτελούν μικρότερους πλόες. Ύστερα, κιόλας, από πιο πρόσφατες Εγκυκλίους που ορίζουν τη δυνατότητα μεταφοράς των ΑμεΑ από το κατάστρωμα οχημάτων προς το σαλόνι επιβατών, έστω και με το κάθισμα/φορείο, θα πρέπει τα άτομα αυτά να μπορούν να χρησιμοποιήσουν κοινόχρηστους χώρους υγιεινής, ανά πάσα στιγμή κατά την διάρκεια παραμονής τους στο πλοίο.

Οι χώροι υγιεινής για την εξυπηρέτηση Ατόμων με Αναπηρία, είναι ειδικά διαμορφωμένοι και έχουν κάποιες ελάχιστες απαιτήσεις. Τα πρότυπα των απαιτήσεων, έχουν ορισθεί από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), μέσω του Γραφείου Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες, κατά το χρονικό διάστημα 1986-1990. Οι οδηγίες σχεδιασμού αυτές, αφορούν στην αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των Ατόμων με Αναπηρία, περιλαμβάνοντας όλες τις προϋποθέσεις για την ασφαλή πρόσβαση και μετακίνηση ΑμεΑ σε κτίρια, πεζοδρόμια κ.α..

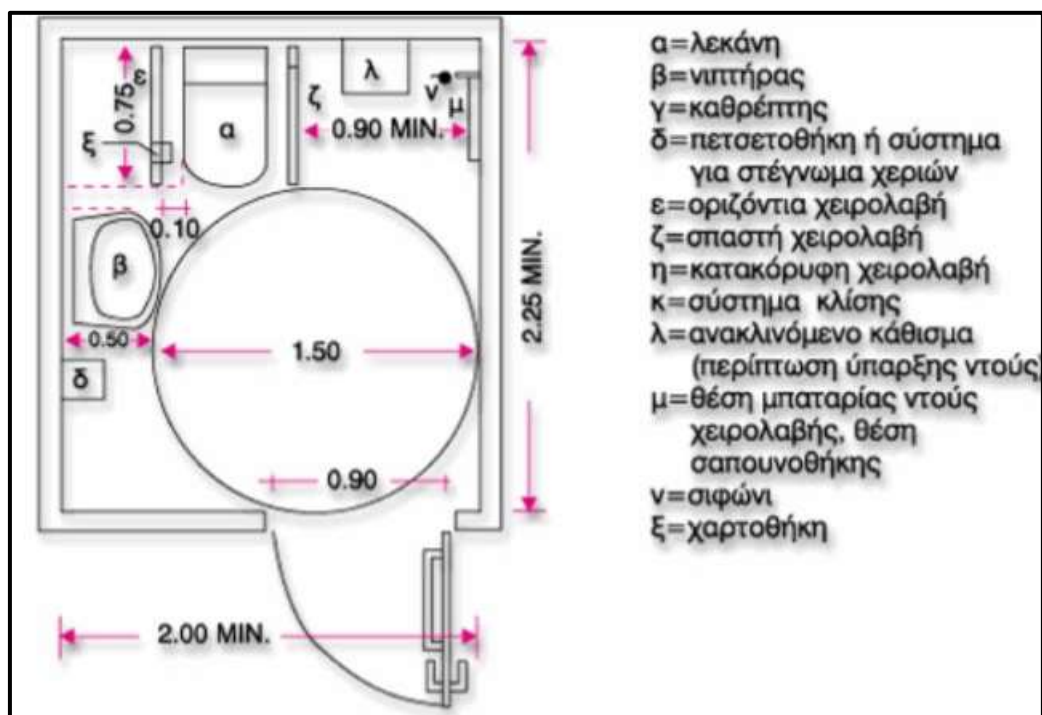
Το Κεφάλαιο 8 των Οδηγιών, αναφέρεται στους Δημόσιους χώρους υγιεινής, όπου και αναλύονται όλες οι απαιτήσεις για τη σήμανση, τη προσπέλαση, την είσοδο και τον εξοπλισμό. Συγκεκριμένα, πρέπει να υπάρχει κατάλληλη σήμανση με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (ΔΣΠ) και το σύμβολο «W.C.» σε διάφορα σημεία επί των χώρων και να κατευθύνουν ανάλογα προς τους χώρους υγιεινής ΑμεΑ.

Κατά την είσοδο, η πόρτα θα πρέπει να έχει πλάτος 0,90 μέτρα από κάσα σε κάσα και να ανοίγει προς τα έξω, ή να είναι συρόμενη. Η μέγιστη δύναμη που απαιτείται για το άνοιγμα της θύρας είναι τα 15 *Newtons*.

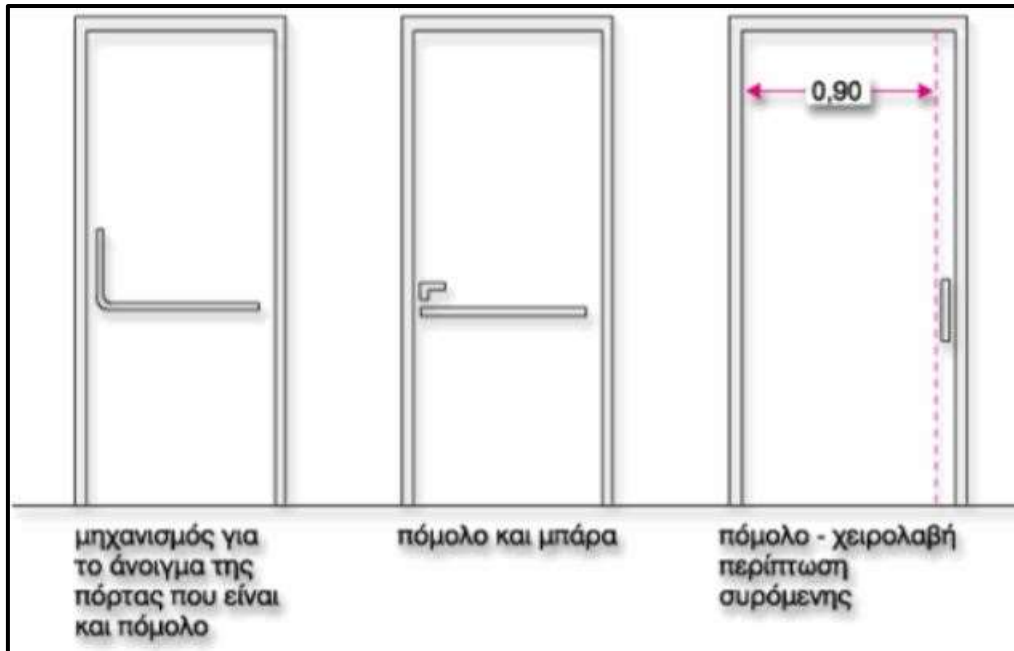
Όσον αφορά τον εξοπλισμό, ο νιπτήρας πρέπει να βρίσκεται σε ύψος 0.85 μ. από το δάπεδο για το επάνω μέρος του και 0.70 μ. για το κάτω και συνοδεύεται από ράφι στο ίδιο με αυτόν ύψος. Τα 0.70 μ.ελεύθερος χώρος κάτω από τον νιπτήρα πρέπει να εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση, η δε αποχέτευση του νιπτήρα δεν πρέπει να ενοχλεί τα γόνατα του χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου. Ο νιπτήρας τοποθετείται δίπλα στη λεκάνη, το δε εμπρόσθιο άκρο του νιπτήρα τοποθετείται στην ίδια ευθεία με την εσωτερική παρειά της λεκάνης. Η απόσταση μεταξύ του άκρου της λεκάνης και του νιπτήρα πρέπει να είναι περίπου 0.10μ. και ποτέ να μην υπερβαίνει τα 0.25 μ., έτσι ώστε να είναι δυνατή η χρήση του νιπτήρα από καθήμενο στη λεκάνη άτομο. Εναλλακτικά, αν δεν είναι δυνατόν να ακολουθηθεί η παραπάνω διάταξη, η λεκάνη τοποθετείται παράλληλα και δίπλα στον νιπτήρα (στον ίδιο τοίχο) και η απόσταση μεταξύ τους πρέπει να είναι 0.25 μ.. Για την αγκύρωση του νιπτήρα πρέπει να λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να αντέχει σε κατακόρυφη φόρτιση 100Kg.

Η μπαταρία του νιπτήρα είναι ανάμικτη, τύπου "κομμωτηρίου", με κινητό «τηλέφωνο – ντους» και με χειριστήρια τύπου μοχλού (όχι σφαιρικά). Η θέση της λεκάνης, θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε μπροστά και δίπλα από μια πλευρά της, να υπάρχει αρκετός χώρος για

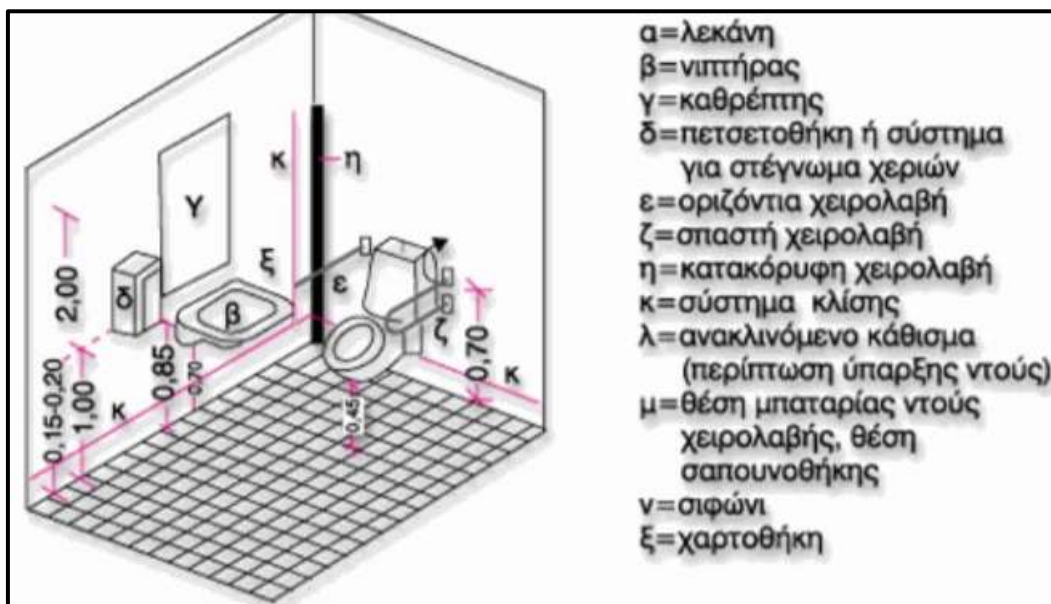
μετωπική ή πλάγια προσέγγιση απόμου σε αμαξίδιο. Το ύψος της λεκάνης πρέπει να είναι 0.45μ. ώστε να διευκολύνεται η μετακίνηση του χρήστη από το αμαξίδιο στη λεκάνη και το ύψος της πλάτης τουλάχιστον 0.30μ. από την επιφάνεια του καλύμματος. Δίπλα στη λεκάνη αγκυρώνεται μία μη ολισθηρή σπαστή χειρολαβή με μήκος περίπου 0.75μ., με το επάνω μέρος της να βρίσκεται σε ύψος 0.70μ. από το δάπεδο. Οι χειρολαβές αυτές θα πρέπει να μπορούν να αντέχουν σε φόρτιση 100Kg. Η θήκη χαρτιού καθαρισμού πρέπει να είναι σε θέση προσιτή στον χρήστη και να διαθέτει μηχανισμό παροχής χαρτιού φύλλο-φύλλο, ιδιαίτερα χρήσιμο σε μονόχειρες.



Εικόνα 30. Σχεδιασμός χώρου υγιεινής με ντους.



Εικόνα 31. Πόρτα εξόδου χώρων υγιεινής.



Εικόνα 32. Ενδεικτικός σχεδιασμός W.C. ΑμεΑ.

(Πηγή: <https://epoptes.files.wordpress.com/2012/11/ceb9cf83cf87cf85cebfcf85cf83ceb1-cf80cebfcbbceb5cebfc4cebfccecb9cebaceb7-cebdcebfccecbfc8ceb5cf83ceb9ceb1-ceb3ceb9ceb1-cf84.pdf>, 2020)

3.3 Εφαρμογή λύσεων

Εισαγωγή

Για το σκοπό της έρευνας, χρησιμοποιήθηκαν δύο διαφορετικά Ε/Γ – Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου, ένα μονόπλωρο και ένα αμφίπλωρο. Το πρώτο πλοίο που θα δούμε, είναι ευγενική προσφορά του τεχνικού ναυπηγικού γραφείου «Δ. Θηραίος – Α. Δεληδημήτρης – Μ. Μανιός, *SHIPINVESTIGATION MARINE TECHNICAL BUREAU Co*», για τις ανάγκες και μόνο της διπλωματικής μου εργασίας. Πρόκειται για το μονόπλωρο Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο ανοικτού τύπου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ». Το δεύτερο πλοίο, στο οποίο έγινε αντίστοιχη έρευνα, είναι το αμφίπλωρο Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ», τα στοιχεία του οποίου είναι ευγενική προσφορά του τεχνικού ναυπηγικού γραφείου «*PETYCHAKI TECHNICAL COMPANY*», για τις ανάγκες της διπλωματικής μου εργασίας.

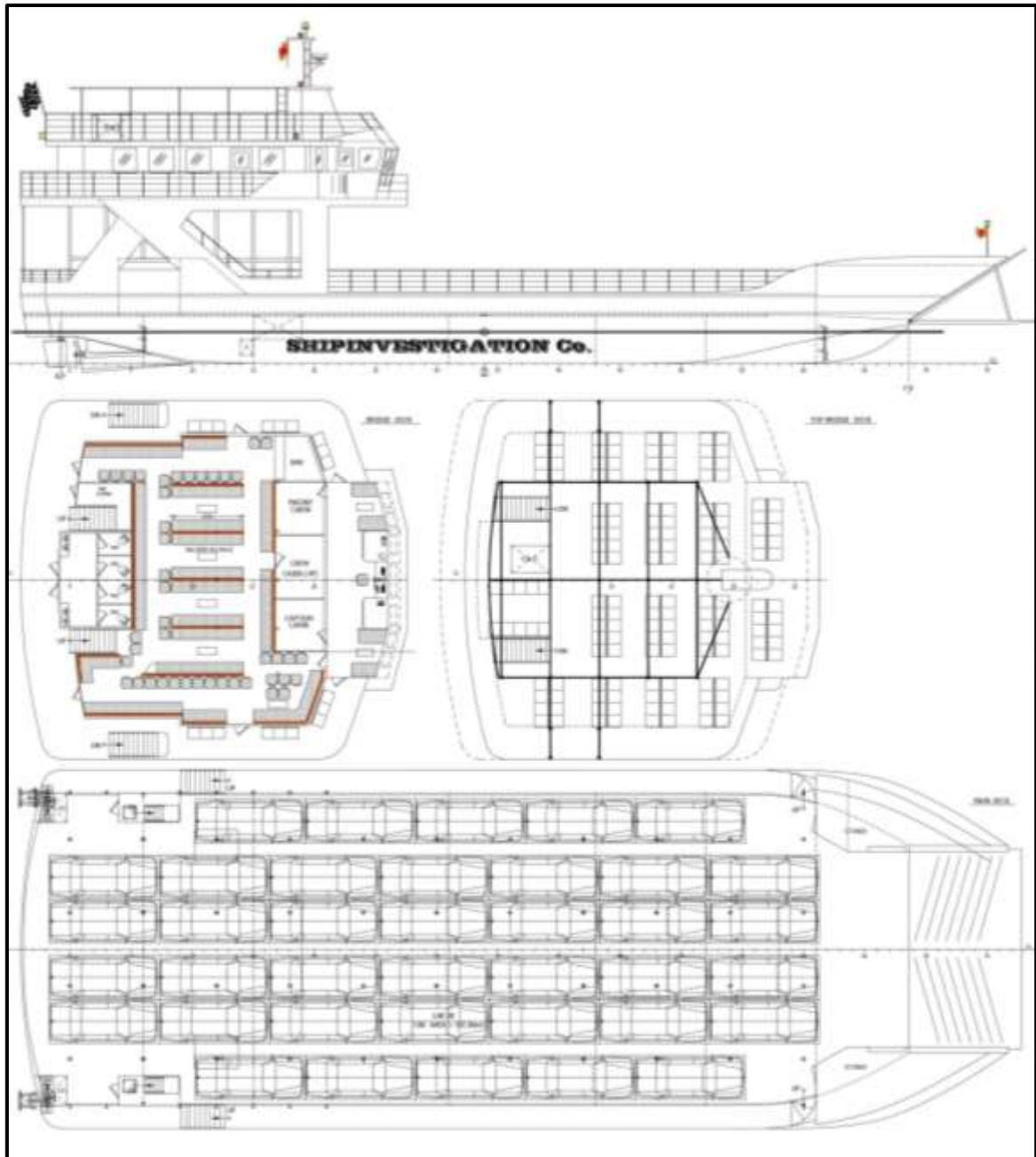
3.4 «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ»

Το Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ» είναι ένα ανοικτού τύπου μονόπλωρο σκάφος, ολικού μήκους $L_{OA} = 40.35 \text{ m}$. Εκτελεί το δρομολόγιο που συνδέει τον λιμένα της Πάρου με τον λιμένα που βρίσκεται στην Αντίπαρο, συνεπώς η συνολική απόσταση που καλύπτει είναι μικρότερη από τα 6 ναυτικά μίλια, όπου και σύμφωνα με το Π.Δ. 44/11 ανήκει στην Κατηγορία VII. Το συγκεκριμένο πλοίο βάση των πλόων που εκτελεί αλλά και της ισχύουσας μέχρι σήμερα νομοθεσίας, όσον αφορά την εξυπηρέτηση των επιβατών ΑμεΑ, είναι υπόχρεο να διαθέτει τον οριζόμενο εξοπλισμό για τη μετακίνηση των ΑμεΑ από τον κατάστρωμα αυτοκινήτων προς το σαλόνι επιβατών και απαιτείται επιπλέον η κατάλληλη και σωστή εκπαίδευση των μελών του πληρώματος, σε θέματα που αφορούν την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ. Τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου δίδονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 8. Κύριες διαστάσεις του Ε/Γ – Ο/Γ «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».

<i>PRINCIPAL PARTICULARS</i>	
<i>LENGTH (O.A.)</i>	40,350 <i>M</i>
<i>LENGTH (B.P.)</i>	34,696 <i>M</i>
<i>LENGTH (W.L.) at 0,85xDepth</i>	36,142 <i>M</i>
<i>LENGTH (Car deck)</i>	36,200 <i>M</i>
<i>BREADTH (max)</i>	14,700 <i>M</i>
<i>BREADTH (mld)</i>	12,800 <i>M</i>
<i>BREADTH (Car deck)</i>	12,500 <i>M</i>
<i>DEPTH (mld)</i>	2,000 <i>M</i>
<i>DRAFT (mld)</i>	1,300 <i>M</i>
<i>DRAFT (Scantlings)</i>	1,700 <i>M</i>
<i>FRAME SPACING</i>	0,500 <i>M</i>

Το σχέδιο γενικής διάταξης που μου παραχώρησε ο κ. Δημήτρης Θηραΐος, είναι σε ηλεκτρονική μορφή μέσω του σχεδιαστικού προγράμματος *AutoCAD* και είναι το ακόλουθο.

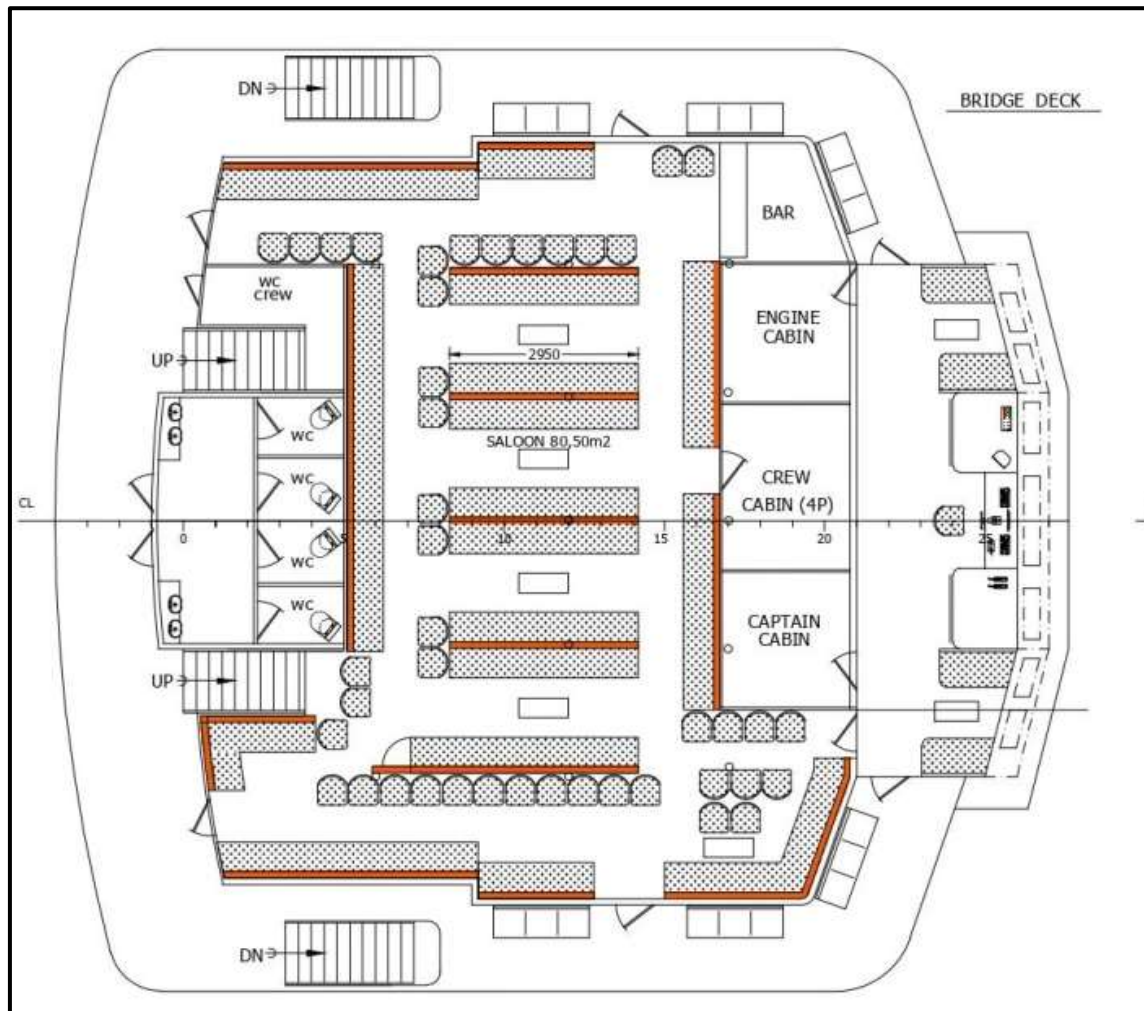


Εικόνα 33. Σχέδιο γενικής διάταξης Ε/Γ - Ο/Γ «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».

3.4.1 Μετακίνηση επιβατών ΑμεΑ

Όπως φαίνεται στο σχέδιο, η μετακίνηση των επιβατών από το κατάστρωμα αυτοκινήτων προς το κατάστρωμα που βρίσκεται το κλειστό σαλόνι επιβατών, γίνεται μέσω τριών κλιμάκων από τη δεξιά πλευρά και αντίστοιχα τριών κλιμάκων από την αριστερή πλευρά. Συγκεκριμένα, η πρώτη σκάλα είναι σύντομη και οδηγεί σε ένα διάδρομο μικρού ύψους από το κατάστρωμα των αυτοκινήτων, στο βάθος του οποίου βρίσκεται μία δεύτερη σκάλα κλίσης 40° από το οριζόντιο επίπεδο. Στο τελείωμα της δεύτερης σκάλας υπάρχει οριζόντιο

επίπεδο μήκους 1,45 μέτρων και στη συνέχεια συναντάμε την τρίτη σκάλα κλίσης επίσης 40° από το οριζόντιο επίπεδο, η οποία οδηγεί στο κατάστρωμα όπου βρίσκεται το κλειστό σαλόνι επιβατών. Οι εισοδοί στο σαλόνι επιβατών βρίσκονται πρύμα, ενώ υπάρχουν και δυο πλευρικές πόρτες οι οποίες εξυπηρετούν την μετακίνηση από τον κλειστό χώρο του σαλονιού προς τα ανοικτά τμήματα του καταστρώματος, τα οποία διαθέτουν και μόνιμα καθίσματα.



Εικόνα 34. Κατάστρωμα γέφυρας και σαλονιού επιβατών.

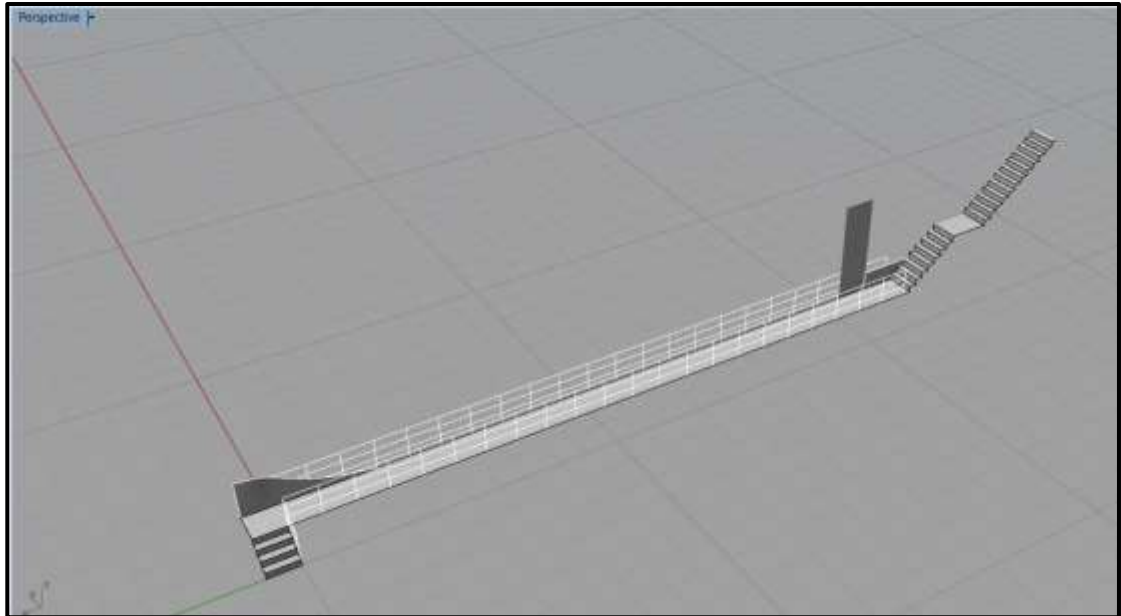
Όπως φαίνεται, είναι πολύ δύσκολο για τα Άτομα με Αναπηρία να φτάσουν στο κατάστρωμα όπου βρίσκεται το κλειστό σαλόνι επιβατών μέσω των τριών αυτών κλιμάκων που υπάρχουν. Έχοντας αναλύσει εκτενώς τις διάφορες λύσεις που μπορούν να εφαρμοστούν για τη διευκόλυνση μετακίνησης των ΑμεΑ, μπορούμε να βρούμε τη κατάλληλη, ανάλογα πάντα της διαμόρφωσης που έχει κάθε πλοίο. Στη περίπτωση αυτή, το πλάτος του διαδρόμου και κατ' επέκταση των κλιμάκων που αναφέραμε, φτάνει μόλις το 1,00 μέτρο, γεγονός που σύμφωνα με τους ειδικούς της εταιρείας *Life Lifts*, δε μας

επιτρέπει να χρησιμοποιήσουμε κάποια ογκώδη εγκατάσταση, όπως έναν ανελκυστήρα σκάλας τύπου πλατφόρμας.

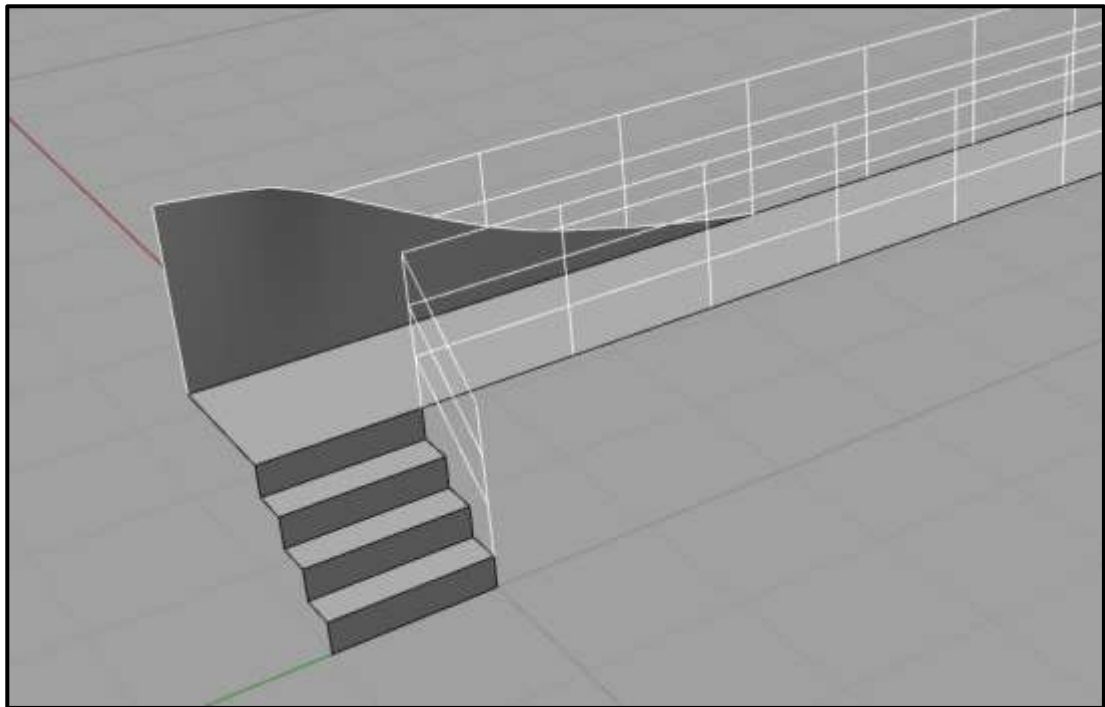
Μία άλλη επιλογή θα μπορούσε να είναι το κάθισμα ανελκυστήρα σκάλας, όπου κι αυτό θα μείωνε σε ένα βαθμό το πλάτος της σκάλας, όχι όμως σημαντικά. Το πρόβλημα που συναντάμε στη περίπτωση αυτή, είναι πως τέτοιου είδους εγκαταστάσεις φτάνουν συνήθως σε ένα μέγιστο βάρος φορτίου τα 150 kg, όπου σύμφωνα με την Εγκύκλιο ο εξοπλισμός μετακίνησης θα πρέπει να αντέχει φορτίο τουλάχιστον 150 kg, που σημαίνει ότι ο εξοπλισμός κάθισμα ανελκυστήρα σκάλας δε μας δίνει το περιθώριο να υπερβούμε το φορτίο αυτό. Πέραν αυτού, σκοπός της έρευνας είναι να βρεθεί τρόπος ώστε τα άτομα με κινητική αναπηρία να μπορούν να μετακινηθούν μαζί με το αμαξίδιο τους.

Η αμέσως επόμενη λύση, είναι κάποιο από τα μηχανήματα αναρριχητή σκάλας. Συγκεκριμένα, προτείνω τη χρήση δύο μηχανημάτων, το *Dragon DW-11D* και το *Dragon DW-SW03*, των οποίων οι λειτουργίες έχουν αναλυθεί παραπάνω. Εν συντομία, το μεν *Dragon DW-11D* δίνει την δυνατότητα μετακίνησης του ατόμου μαζί με το αμαξίδιό του, καθώς διαθέτει ειδική υποδοχή για τους τροχούς των αμαξιδίων, το δε *Dragon DW-SW03* έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει άτομα με προσωρινό πρόβλημα κίνησης και ηλικιωμένους, καθώς διαθέτει ενσωματωμένο κάθισμα. Τα μηχανήματα αυτά είναι εύκολα στη χρήση και δεν καταλαμβάνουν πολύ χώρο. Μπορούν να αποθηκευθούν στο σαλόνι επιβατών, στην αποθήκη που δημιουργήθηκε μετά από αναδιαμόρφωση για τη προσθήκη κοινόχρηστου χώρου υγιεινής ΑμεΑ ή σε μία από τις δύο αποθήκες που βρίσκονται πώρα στο κατάστρωμα των αυτοκινήτων. Είναι λογικό πως η συντήρηση αυτών των μηχανημάτων είναι πιο εύκολη και με λιγότερο κόστος συγκριτικά με τις μόνιμες εγκαταστάσεις ανελκυστήρων τύπου πλατφόρμας ή καθίσματος, οι οποίες θα παραμένουν εκτεθειμένες στις διάφορες καιρικές συνθήκες. Σημαντικό επίσης, είναι η φόρτιση των μηχανημάτων αυτών με τάση 220 Volt, συνεπώς τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να είναι υπεύθυνα ώστε τα μηχανήματα να είναι έτοιμα για χρήση ανά πάσα στιγμή.

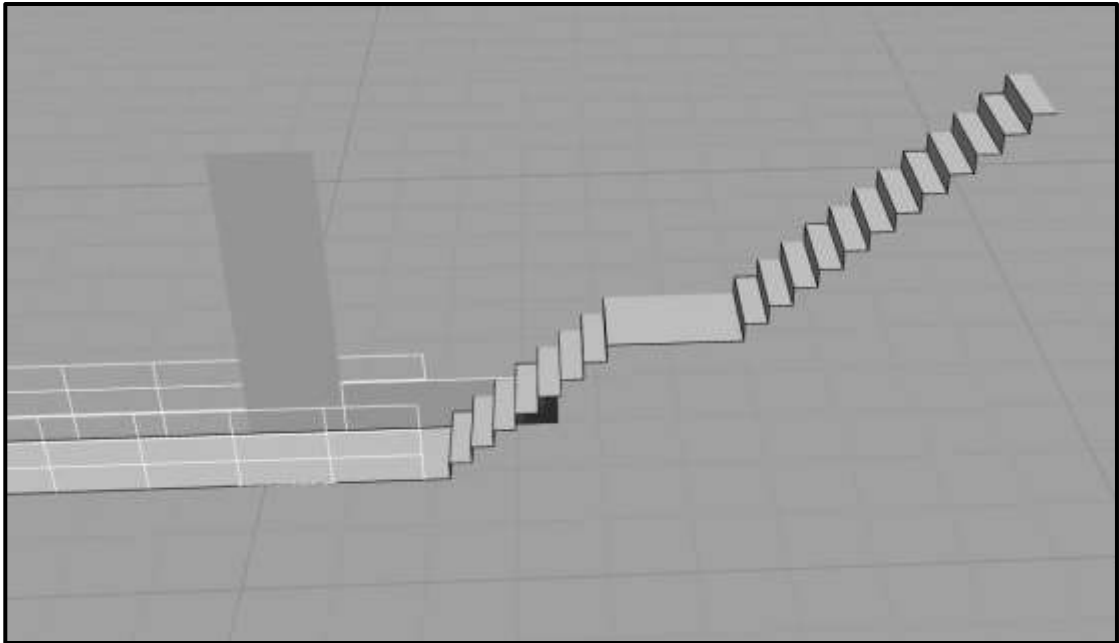
Μέσω του σχεδιαστικού προγράμματος *Rhinoceros*, σχεδιάστικαν σε τρισδιάστατη μορφή οι σκάλες που βρίσκονται στη δεξιά πλευρά (*starboard side*) του πλοίου, από όπου μελετήθηκε και η μετακίνηση των επιβατών ΑμεΑ.



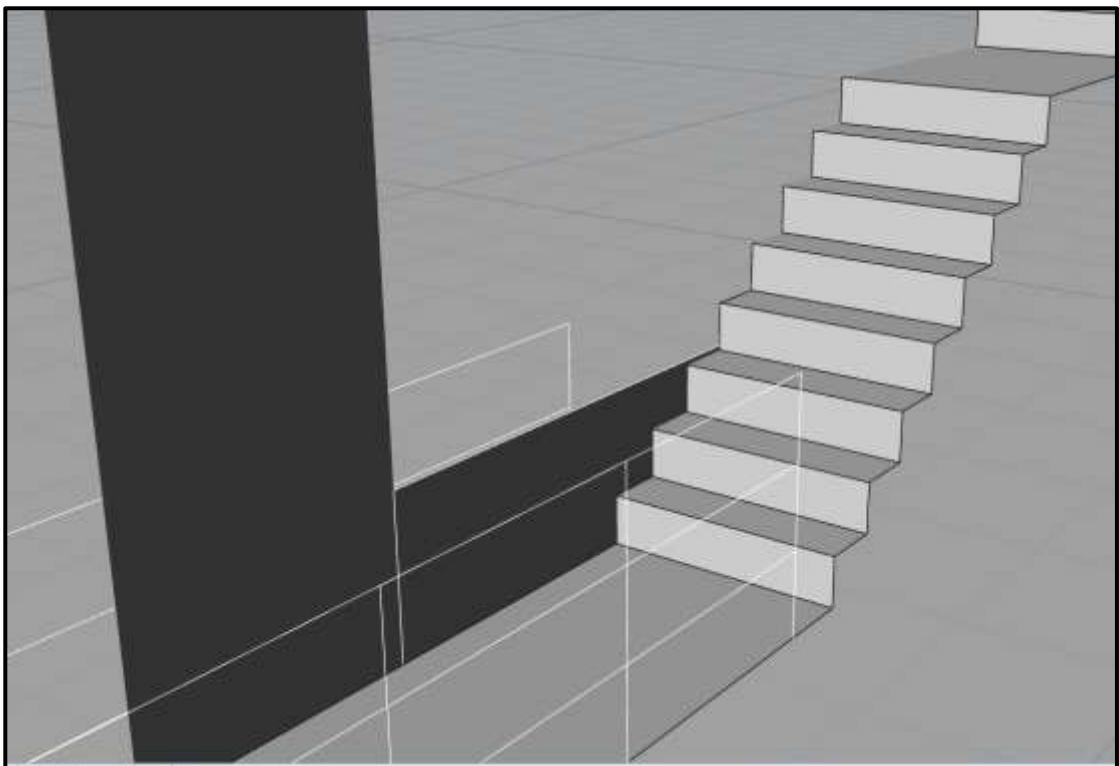
Εικόνα 35. Τρισδιάστατη σχεδίαση *starboard side* κλιμάκων του πλοίου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».



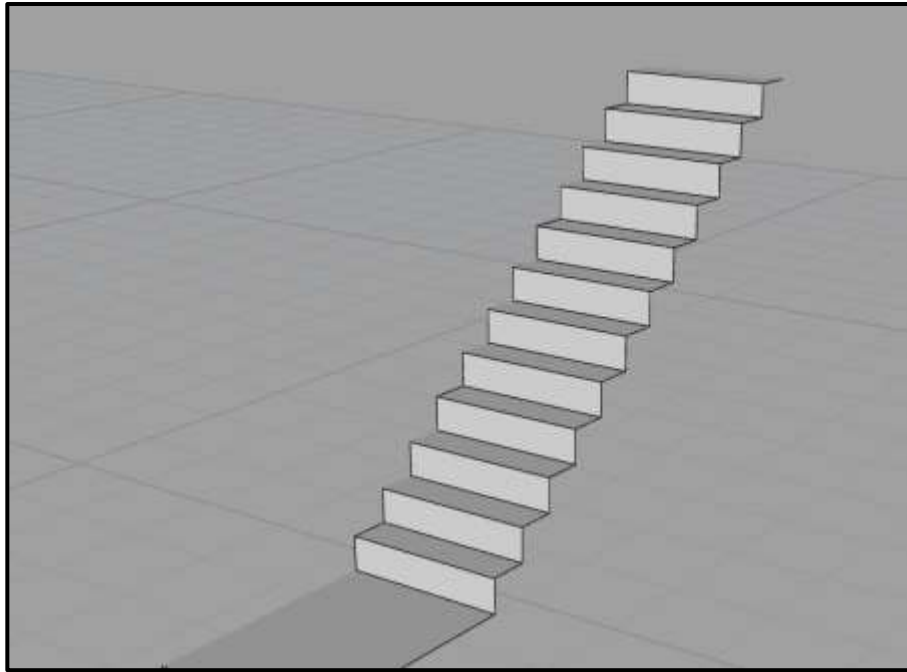
Εικόνα 36. Πρώτη σκάλα του πλοίου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».



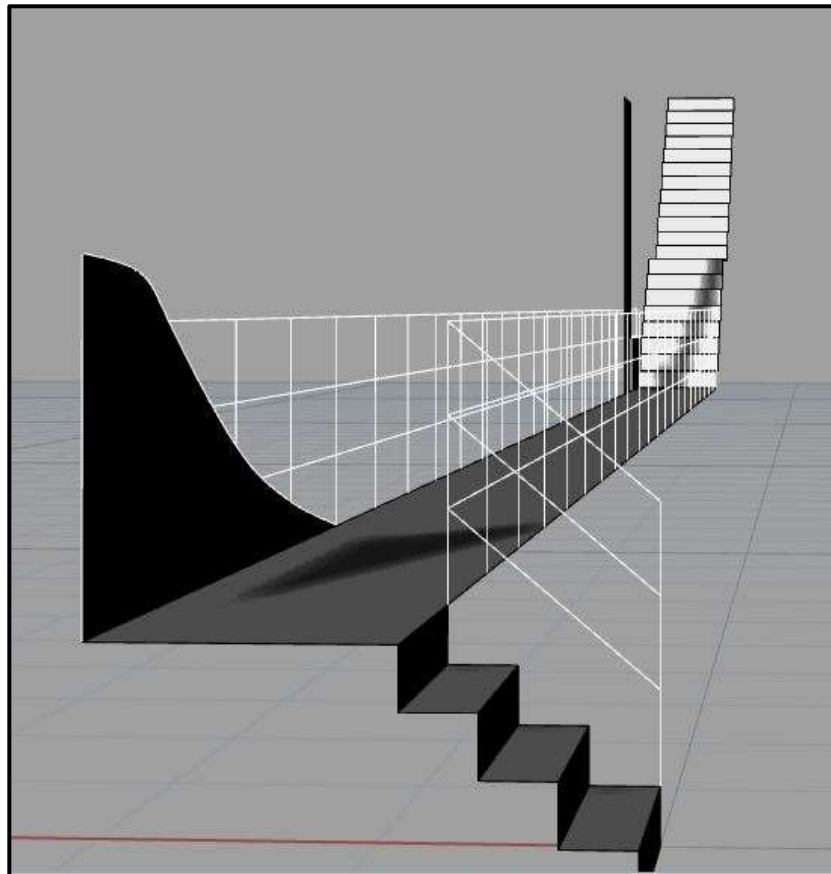
Εικόνα 37. Δεύτερη και τρίτη σκάλα του πλοίου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».



Εικόνα 38. Δεύτερη σκάλα του πλοίου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».



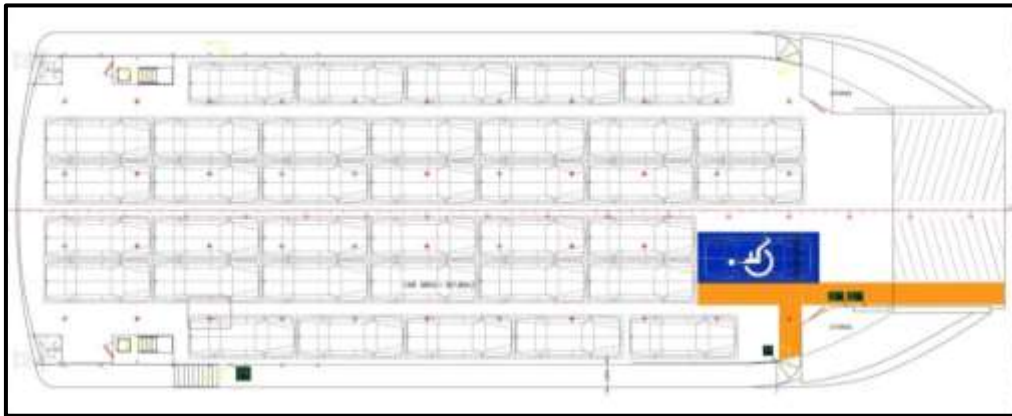
Εικόνα 39. Τρίτη σκάλα του πλοίου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».



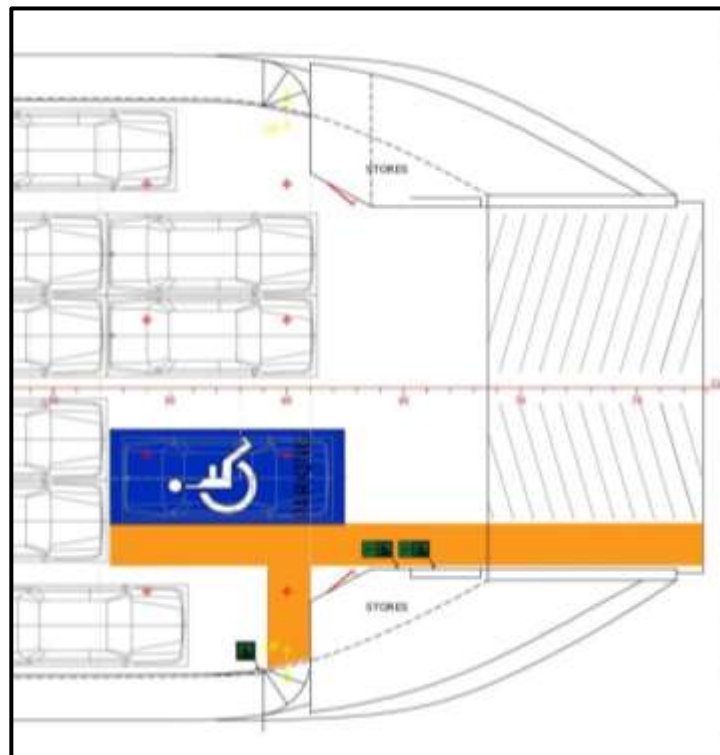
Εικόνα 40. Τρισδιάστατη σχεδίαση *starboard side* κλιμάκων του πλοίου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».

3.4.2 Θέση στάθμευσης ΑμεΑ

Στο κατάστρωμα των αυτοκινήτων, δημιουργήθηκε και τοποθετήθηκε μία θέση ειδικά για στάθμευση οχημάτων Ι.Χ. που μεταφέρουν κάποιο Άτομο με Αναπηρία, όπως φαίνεται στις παρακάτω Εικόνες. Η θέση αυτή βρίσκεται πρώρα, δίπλα στη σκάλα που οδηγεί στα ανώτερα καταστρώματα. Φέρει το ειδικό διακριτικό σήμα των ΑμεΑ και σε καμία περίπτωση δε θα επιτρέπεται η στάθμευση οχήματος που δε διαθέτει κάρτα στάθμευσης ΑμεΑ.



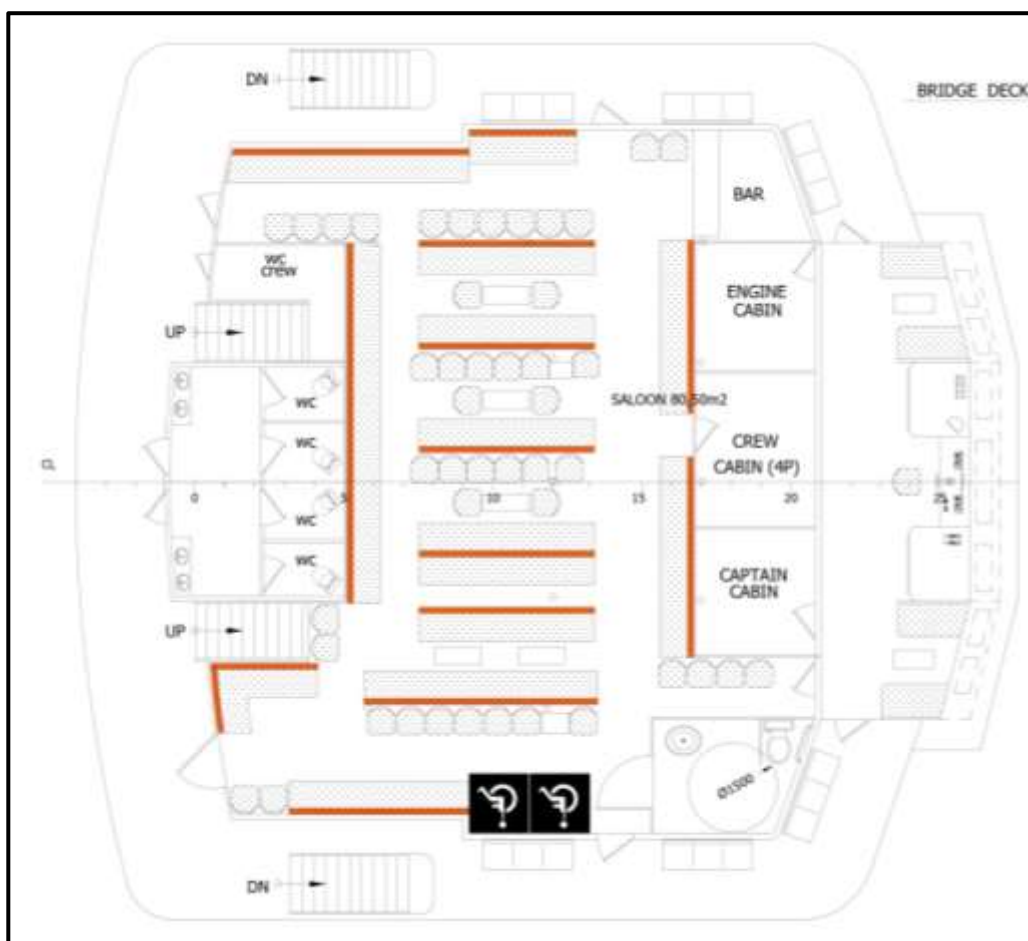
Εικόνα 41. Γενική διάταξη καταστρώματος αυτοκινήτων.



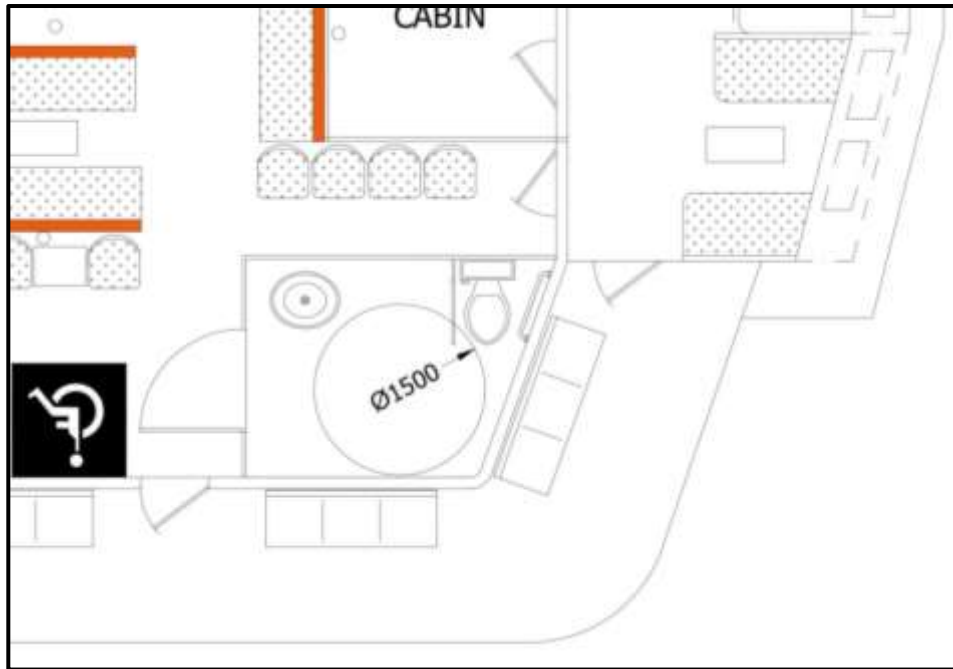
Εικόνα 42. Θέση στάθμευση ΑμεΑ.

3.4.3 Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής ΑμεΑ

Αφού έχουμε εξασφαλίσει την μετακίνηση των επιβατών ΑμεΑ προς το κατάστρωμα όπου βρίσκονται οι χώροι για την εξυπηρέτηση των επιβατών με έναν ασφαλή τρόπο, θα πρέπει να υπάρχει και κατάλληλος χώρος υγιεινής για ΑμεΑ. Αρχικά, ο χώρος αυτός τοποθετήθηκε σε ένα μέρος εσωτερικά του σαλονιού, με το σκεπτικό να μην αφαιρεθούν πολλά καθίσματα και μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των επιβατών χειμώνα. Ωστόσο, η σχεδίαση αυτή κρίνεται άτοπη βάση των κανονισμών, οι οποίοι δεν επιτρέπουν την ύπαρξη χώρων υγιεινής εσωτερικά και σε άμεση επαφή με το χώρο των σαλονιών. Σημαντικό είναι, επίσης, ότι οι χώροι υγιεινής για ΑμεΑ πρέπει να είναι τουλάχιστον 4 τ.μ. και να έχουν δυνατότητα ακτίνας περιστροφής 1,5 μέτρο. Η σχεδίαση του χώρου υγιεινής επηρεάζει και τη διαμόρφωση του σαλονιού και κατ' επέκταση των καθισμάτων.



Εικόνα 43. Πρώτη σχεδίαση Γενικής διάταξης σαλονιού.

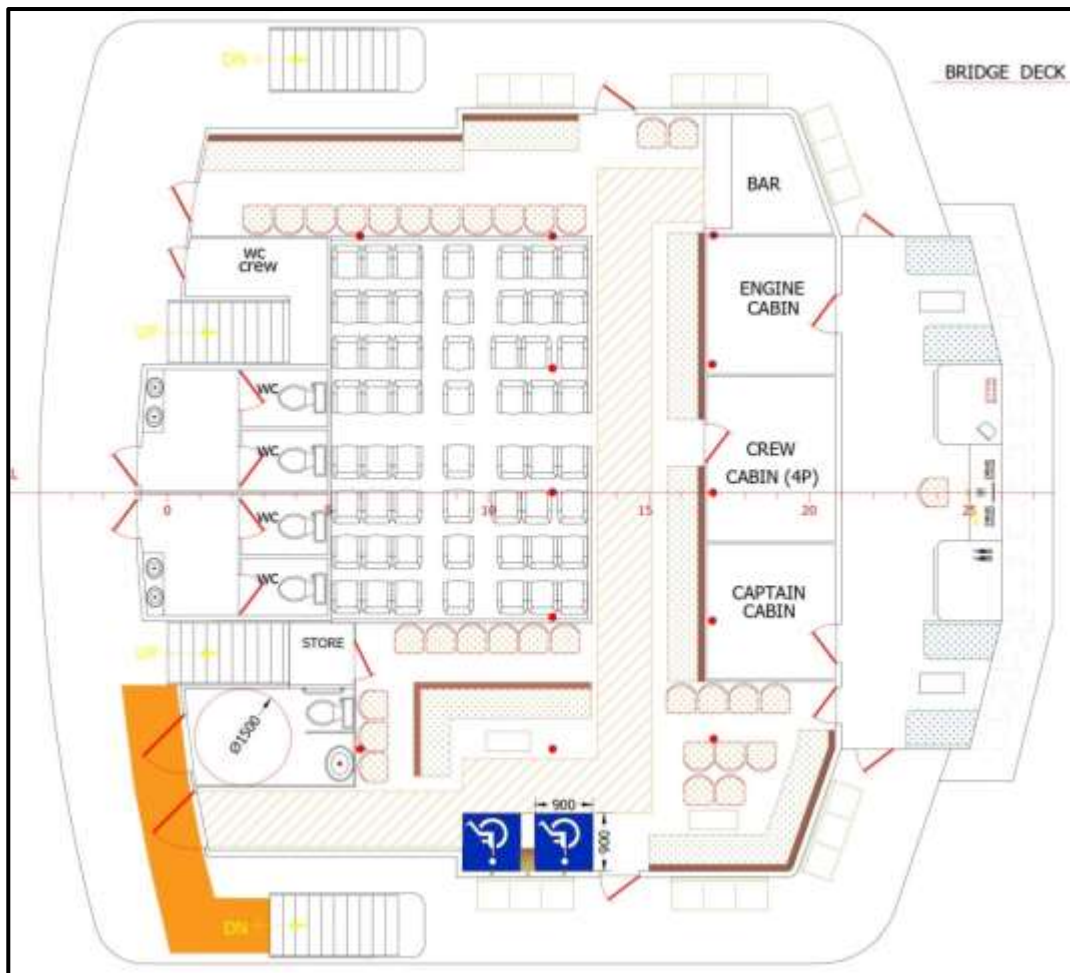


Εικόνα 44. Αρχική διαμόρφωση W.C. ΑμεΑ.

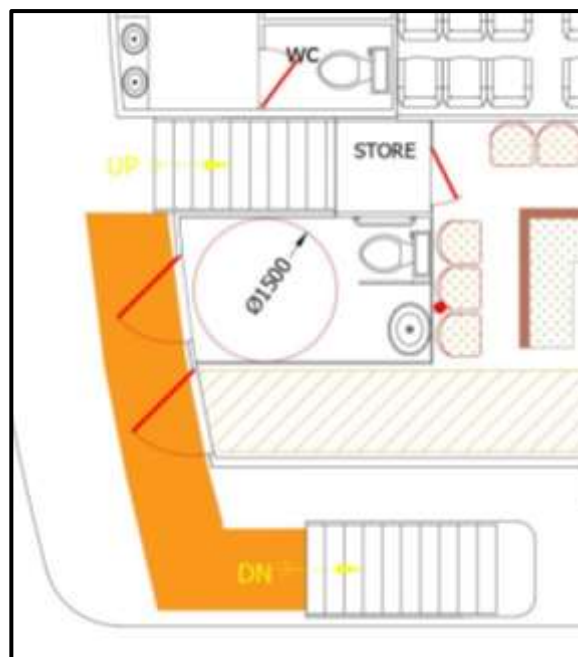
Στη δεύτερη σχεδίαση, ο κοινόχρηστος χώρος υγιεινής για ΑμεΑ τοποθετήθηκε πρῶμα αυτή τη φορά, κοντά στους ἤδη υπάρχον κοινόχρηστους χώρους υγιεινής. Η θέση αυτή εξυπηρετεί καλύτερα και σε θέματα που αφορούν τις εγκαταστάσεις των σωληνώσεων καθώς και τη σύνδεσή τους με τις διάφορες δεξαμενές. Η είσοδος προς τον χώρο υγιεινής γίνεται εξωτερικά του σαλονιού, με το πλάτος της πόρτας να είναι 0,90 μέτρα ὡπως απαιτείται ἀπό τους κανονισμούς. Ωστόσο, ἔπρεπε να αφαιρεθούν κάποιες σειρές ἀπό καναπέδες και καθίσματα, καθώς ἐπίσης να ἀλλάξει και το πλάτος της δεξιάς πόρτας εισόδου στο σαλόνι επιβατῶν, ἀπό τα 0,60 μέτρα στα 0,90 μέτρα.

Ο κοινόχρηστος χώρος υγιεινής περιλαμβάνει μία λεκάνη και νιπτήρα ειδικού τύπου, μια σταθερή και μία σπαστή χειρολαβή, ἕναν καθρέπτη, θήκη χαρτιού καθαρισμού, κρεμάστρες, καθώς ἐπίσης και ἕναν ανακλινόμενο πάγκο. Δε θα πρέπει να ξεχνάμε ὅτι στους κοινόχρηστους χώρους υγιεινής δίδεται και ἡ δυνατότητα χρήσης ἀπό γονεῖς για το ἀλλαγία βρεφῶν.

Κατά τη σχεδίαση του χώρου υγιεινής για ἐπιβάτες ΑμεΑ, δημιουργήθηκε και ἕνας κενός χώρος ὁ οποίος δε μπορούσε να χρησιμοποιηθεῖ για την τοποθέτηση καθισμάτων. Συνεπῶς, για νη μὴ μείνει ἀνεκμετάλλευτος ὁ χώρος αὐτός, μπορεί να μετατραπεί σε ἀποθήκη, εἴτε υλικῶν εἴτε των μηχανημάτων ἀναρρίχησης σκάλας που πρότεινα παραπάνω.



Εικόνα 45. Δεύτερη σχεδίαση Γενικής διάταξης σαλονιού.



Εικόνα 46. Τελική διαμόρφωση W.C. ΑμεΑ και Αποθήκης.

3.4.4 Θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων

Στο σαλόνι, ως χώρο παραμονής επιβατών ΑμεΑ, προσαρμόστηκαν δύο θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων. Για το λόγο αυτό, χρειάστηκε να αφαιρεθεί ένα τμήμα καναπέ. Οι θέσεις αυτές έχουν διαστάσεις 0,90 μέτρα πλάτος και 0,90 μέτρα μήκος, ενώ παράλληλα ανάμεσα τους έχει τοποθετηθεί ένα ντουλάπι για την φύλαξη σωσίβιων *jackets*, τα οποία προορίζονται για τους επιβάτες ΑμεΑ που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες θέσεις. Το ντουλάπι αυτό θα πρέπει να είναι τοποθετημένο σε τέτοιο ύψος ώστε να μπορούν να το ανοίξουν οι επιβάτες που θα βρίσκονται σε αναπηρικό αμαξίδιο και να έχουν πρόσβαση και από τις δύο πλευρές. Το επάνω μέρος από το ντουλάπι φύλαξης των σωσίβιων, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σαν βοηθητικό τραπεζάκι για την εξυπηρέτηση των επιβατών ΑμεΑ. Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι ο χώρος/διάδρομος μπροστά από τις θέσεις αυτές, θα πρέπει να παραμένει ελεύθερος για τη διευκόλυνση μετακίνησης των επιβατών ΑμεΑ.



Εικόνα 47. Θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων.

3.4.5 Διαμόρφωση καθισμάτων σαλονιού

Όπως είναι λογικό, δημιουργώντας και τοποθετώντας καινούργιους χώρους στον ήδη υπάρχον χώρο του σαλονιού, αφαιρείται ένας μεγάλος αριθμός μόνιμων και κινητών καθισμάτων. Αυτό έχει ως συνέπεια την μείωση του αριθμού επιβατών χειμώνα, μία παράμετρο που επηρεάζεται καθώς έχουν υπάρξει αλλαγές στον κλειστό χώρο του σαλονιού επιβατών. Σκοπός, όμως, της έρευνας αυτής, είναι τόσο η εφαρμογή τεχνικών προδιαγραφών για την εξασφάλιση των αναγκών επιβατών ΑμεΑ, όσο και η ανάγκη από μεριάς των πλοιοκτητών για κερδοφόρα λειτουργία του πλοίου τους. Για το λόγο αυτό, με γνώμονα τον αριθμό επιβατών χειμώνα που δύναται να μεταφέρει το σκάφος, προέκυψαν διάφορες εκδοχές τοποθέτησης των καθισμάτων (μόνιμων και μη), ώστε να καταλήξουμε στη βέλτιστη λύση.

Η Μελέτη Υπολογισμού Επιβατών έγινε σύμφωνα με το Π.Δ. 44/11 και Π.Δ. 177/00. Σύμφωνα, λοιπόν, με το Π.Δ. 44/11, ανάλογα με την Κατηγορία Πλόων ορίζονται αντίστοιχα και τα τετραγωνικά μέτρα ανά επιβάτη. Στη περίπτωση αυτή το πλοίο ανήκει στη Κατηγορία VI, η οποία αφορά δρομολογιακούς πλόες συνολικής διαδρομής μέχρι 10 ν.μ. και αντιστοιχούν $0,60 m^2$ ανά επιβάτη. Στη συνέχεια, το Π.Δ. 177/00 ορίζει πως σε κάθε Ε/Γ - Ο/Γ πλοίο ανοικτού τύπου, το εμβαδόν σε τετραγωνικά μέτρα (m^2) της επιφάνειας των χώρων ενδιαίτησης επιβατών (Ε.Χ.Ε.Ε.) πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που προκύπτει από την σχέση του εμβαδού αυτού προς το εμβαδόν σε τετραγωνικά μέτρα (m^2) της επιφάνειας του χώρου οχημάτων (Ε.Χ.Ο.) ανάλογα με τους εκτελούμενους από το πλοίο πλόες. Για την κατηγορία του παρόντος πλοίου, αντιστοιχούν οι παρακάτω σχέσεις (1) και (2).

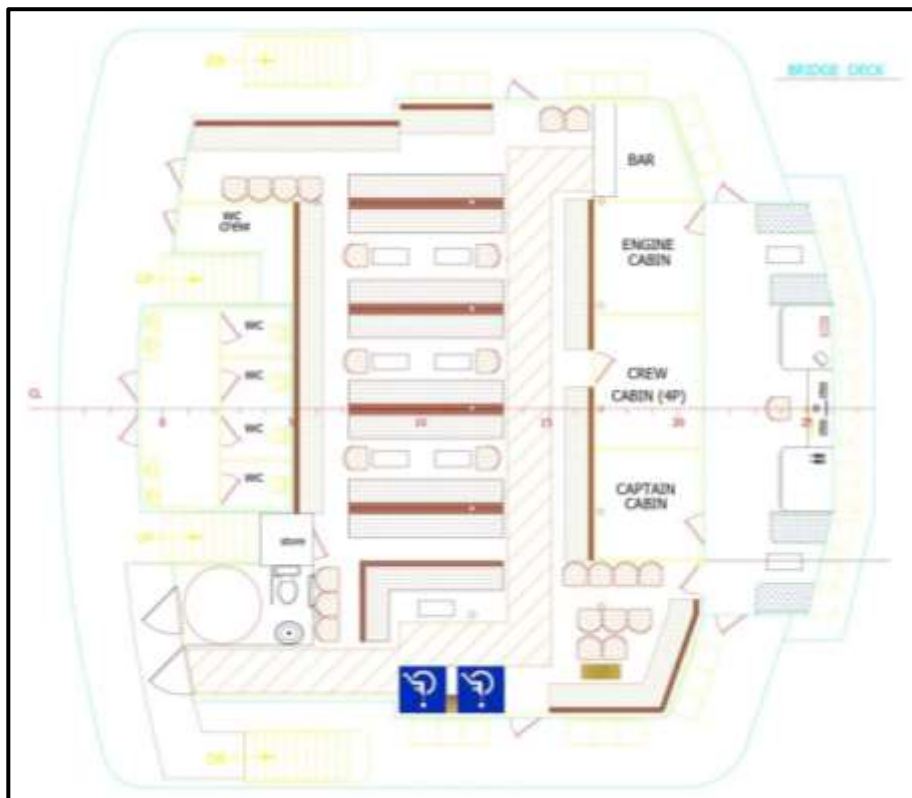
$$E.X.E.E \text{ Χειμώνα} \geq 0,225 \times E.X.O. \quad (1)$$

$$E.X.E.E \text{ Θέρους} \geq 0,450 \times E.X.O. \quad (2)$$

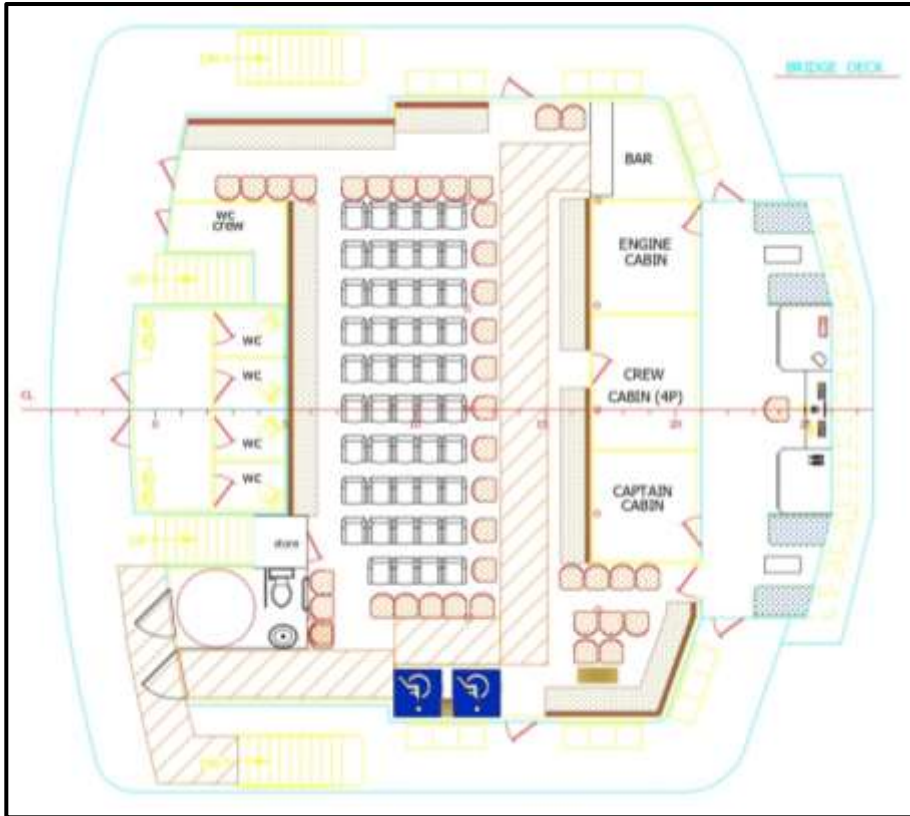
Ο υπολογισμός των επιφανειών έγινε με τη χρήση των εργαλείων μέτρησης που διαθέτει το σχεδιαστικό πρόγραμμα *AutoCAD*. Για να υπολογίσουμε το μέγιστο αριθμό επιβατών που μπορούν να μεταφερθούν κατά τη χειμερινή περίοδο, αρκεί να διαιρέσουμε τα τετραγωνικά μέτρα των κλειστών χώρων που διατίθενται για την εξυπηρέτηση των επιβατών, με το $0,60$ που είναι τα τετραγωνικά μέτρα ανά επιβάτη για την δική μας κατηγορία. Ο τελικός αριθμός επιβατών, υπολογίζεται βάση των καθισμάτων που διατίθενται επί του πλοίου, τόσο στους ανοικτούς όσο και στους κλειστούς χώρους.

Συγκεκριμένα, για να υπολογίσουμε πόσοι επιβάτες μπορούν να καθίσουν στους καναπέδες που βρίσκονται στους κλειστούς χώρους, διαιρούμε το μήκος του καναπέ με το 0,60, ενώ για τους καναπέδες στους ανοικτούς χώρους διαιρούμε το μήκος του καναπέ με το 0,50.

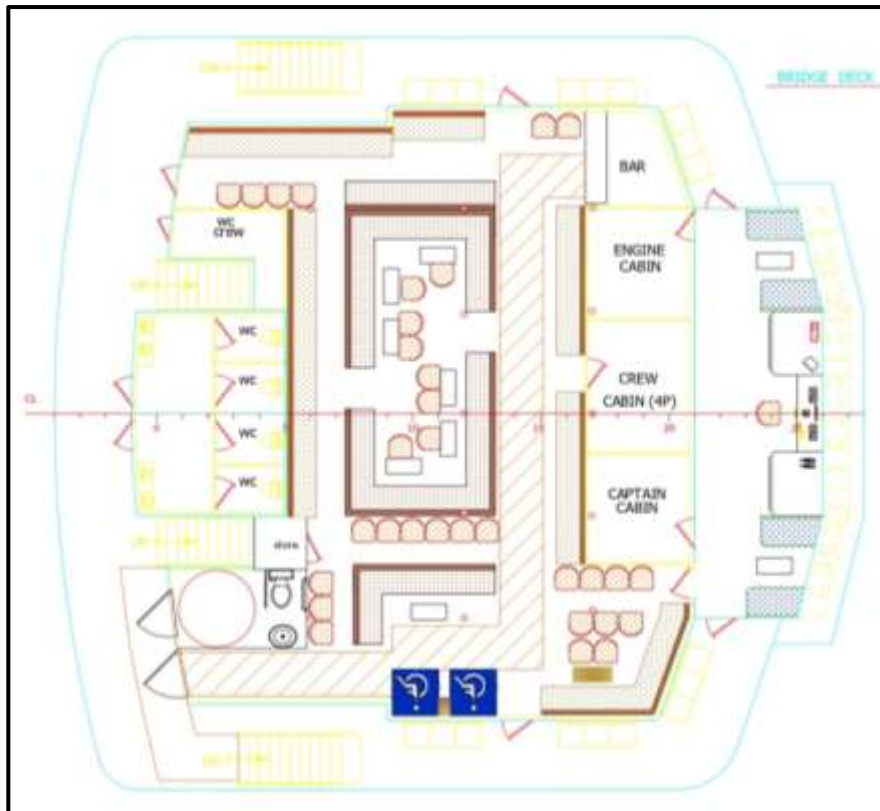
Για κάθε μία από τις διαφορετικές σχεδιάσεις, έγιναν οι παραπάνω υπολογισμοί για τον αριθμό επιβατών χειμώνα και κατ' επέκταση του συνολικού αριθμού επιβατών. Στη πρώτη διάταξη ο αριθμός των επιβατών χειμώνα έφτανε τους 106 συν 2 ακόμη επιβάτες ΑμεΑ, στη δεύτερη τους 114 συν 2 επιβάτες ΑμεΑ, ενώ στη τρίτη και στη τέταρτη σχεδίαση ο αριθμός των επιβατών βγήκε ο ίδιος με 99 συν 2 επιβάτες ΑμεΑ. Η πέμπτη διάταξη έβγαλε 112 συν 2 επιβάτες ΑμεΑ και τέλος η έκτη διάταξη είναι αυτή που μας δίνει το μεγαλύτερο αριθμό επιβατών χειμώνα με 119 συν 2 επιβάτες ΑμεΑ. Ακολουθούν εικόνες που δείχνουν τη κάθε σχεδίαση ξεχωριστά.



Εικόνα 48.Πρώτη σχεδίαση σαλονιού για 106 επιβάτες χειμώνα συν 2 ΑμεΑ.



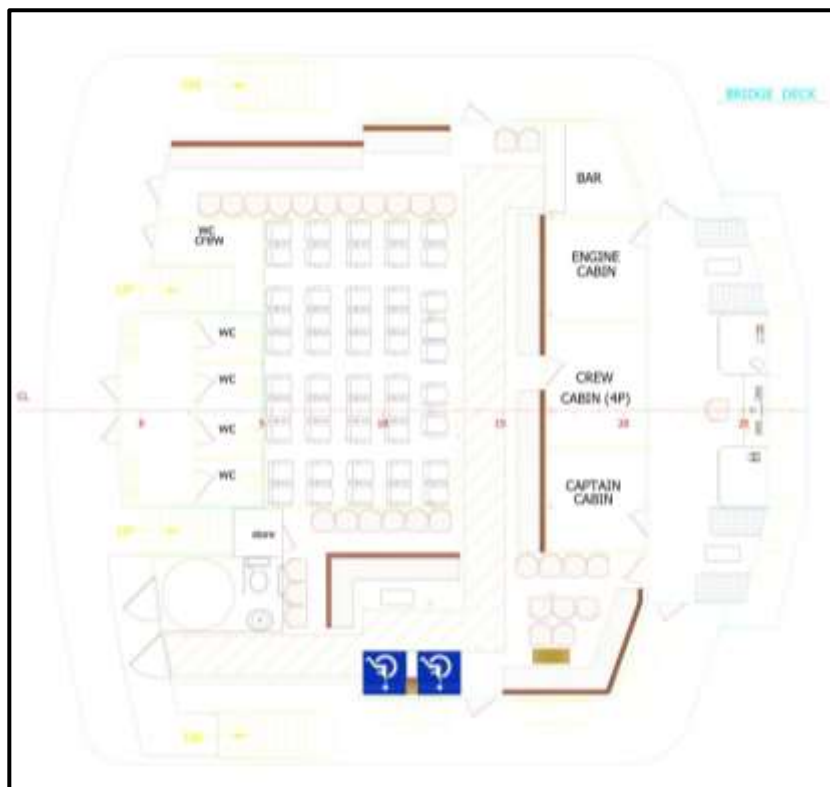
Εικόνα 49. Δεύτερη σχεδίαση σαλονιού για 114 επιβάτες χειμώνα συν 2 ΑμεΑ.



Εικόνα 50. Τρίτη σχεδίαση σαλονιού για 99 επιβάτες χειμώνα συν 2 ΑμεΑ.



Εικόνα 51. Τέταρτη σχεδίαση σαλονιού για 99 επιβάτες χειμώνα συν 2 ΑμεΑ.



Εικόνα 52. Πέμπτη σχεδίαση σαλονιού για 112 επιβάτες χειμώνα συν 2 ΑμεΑ.



Εικόνα 53. Έκτη σχεδίαση σαλονιού για 119 επιβάτες χειμώνα συν 2 ΑμεΑ.

Η μελέτη επιβατών που αντιστοιχεί στην έκτη και τελική σχεδίαση του σαλονιού, έχει τη παρακάτω δομή:

Η Μελέτη Υπολογισμού Επιβατών έγινε σύμφωνα με το ΠΔ 44/11 και ΠΔ 177/00.

Κατηγορία Πλόων: Κατηγορία VI (ΠΔ 44/11) $0,60 \text{ m}^2$: Δρομολογιακοί πλόες συνολικής διαδρομής μέχρι 10 ν.μ.

Εμβαδόν επιφάνειας του χώρου οχημάτων E.X.O = $307,80 \text{ M}^2$

Απαιτούμενο εμβαδόν επιφάνειας χώρων ενδιαίτησης (E.X.E.E.)

E.X.E.E. Χειμώνα $\geq 0,225 \times \text{E.X.O.} = 69,26 \text{ M}^2 < 76,915 \text{ M}^2$

E.X.E.E. Θέρους $\geq 0,450 \times \text{E.X.O.} = 138,51 \text{ M}^2 < 229,284 \text{ M}^2$

Εμβαδόν κλειστών χώρων

Σαλόني Επιβατών = $76,915 \text{ M}^2$ (χωρίς το bar)

Εμβαδόν ανοικτών χώρων

BRIDGE DECK

A1: $2,000\text{ m} \times 14,700\text{ m} =$	29,400 M ²
A2: $[(5,288\text{ m} + 4,807\text{ m}) / 2] \times 1,350\text{ m} \times 2 =$	13,628 M ²
A3: $(1,625\text{ m} \times 3,607\text{ m}) \times 2 =$	11,722 M ²
Σύνολο :	54,750 M ²

TOP BRIDGE DECK

A1: $[(9,879\text{ m} + 11,800\text{ m}) / 2] \times 3,350\text{ m} \times 2 =$	72,624 M ²
A2: $11,800\text{ m} \times 8,000\text{ m} =$	94,400 M ²
A3: $[(1,400\text{ m} + 1,900\text{ m}) / 2] \times 2,000\text{ m} \times 2 =$	6,600 M ²
A4: $1,900\text{ m} \times 4,000\text{ m} =$	7,600 M ²
Σύνολο :	181,224 M ²

Αφαίρεση:

α) Δεξαμενή γλυκού νερού: (Μήκος 1,50 * Πλάτος 1,10) =	1,65 M ²
β) Κλίμακα: (Μήκος 1,80 * Πλάτος 1,00) x 2 =	3,60 M ²
γ) Αποθήκη Ιστού: Μήκος 1,80 * Πλάτος 0,8 =	1,44 M ²
Σύνολο :	6,69 M ²

$$\text{ΣΥΝΟΛΟ: } 181,224\text{ M}^2 - 6,69\text{ M}^2 = 174,534\text{ M}^2$$

$$\text{Εμβαδόν ανοικτών χώρων: } 54,750\text{ M}^2 + 174,534\text{ M}^2 = 229,284\text{ M}^2$$

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΝΙΑΙΑΣ ΘΕΣΗΣ

α) Επιβάτες κατά την χειμερινή περίοδο:

$$\frac{76,915\text{ M}^2}{0,60\text{ M}^2} = 128,19 = 128 \text{ επιβάτες}$$

$$\text{Συνολικό μήκος καναπέδων (πάγκων)} = 19,33\text{ M} / 0,6 = \text{για } 32 \text{ επιβάτες}$$

$$\text{Συνολικός αριθμός μόνιμων καθισμάτων} = \text{για } 56 \text{ επιβάτες}$$

$$\text{Συνολικός αριθμός φορητών καθισμάτων} = \text{για } 31 \text{ επιβάτες}$$

$$\text{Θέσεις για ΑμεΑ} = \text{για } 2 \text{ επιβάτες}$$

Συνολικός αριθμός καθισμάτων

στο εσωτερικό κατάστρωμα (μόνιμα – φορητά):

για **119 επιβάτες**

και για **121 επιβάτες συμπεριλαμβανομένων δύο (2) ΑμεΑ.**

β) *Επιβάτες κατά την θερινή περίοδο:*

$$\frac{229,284 M^2}{0,60 M^2} = 382,14 = 382 \text{ επιβάτες}$$

Συνολικό μήκος καναπέδων (πάγκων) = 94,00M/ 0,5

= για 188 επιβάτες

Συνολικός αρ. καθισμάτων (μόνιμα–φορητά)

= για 74 επιβάτες

Σύνολο :

262 επιβάτες

Επιβάτες Θέρους : 262+121 = 383 επιβάτες.

ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

Σύμφωνα με το Π.Δ. 44/11, για πλότες κατηγορίας VII και για ανοικτού τύπου πλοία (Ε/Γ-Ο/Γ –ΑΝ), έχουμε:

- 2 W.C. για 100 επιβάτες
- 2 W.C. * 150 = 300 επιβάτες

Σύνολο για 400 επιβάτες

Υπάρχουν τέσσερις (4) W.C.

Επιπλέον, σύμφωνα με το Π.Δ. 44/11, Άρθρο 10, υπάρχει απαίτηση για τουλάχιστον έναν χώρο υγιεινής ΑμεΑ. Εν προκειμένω, έχουμε:

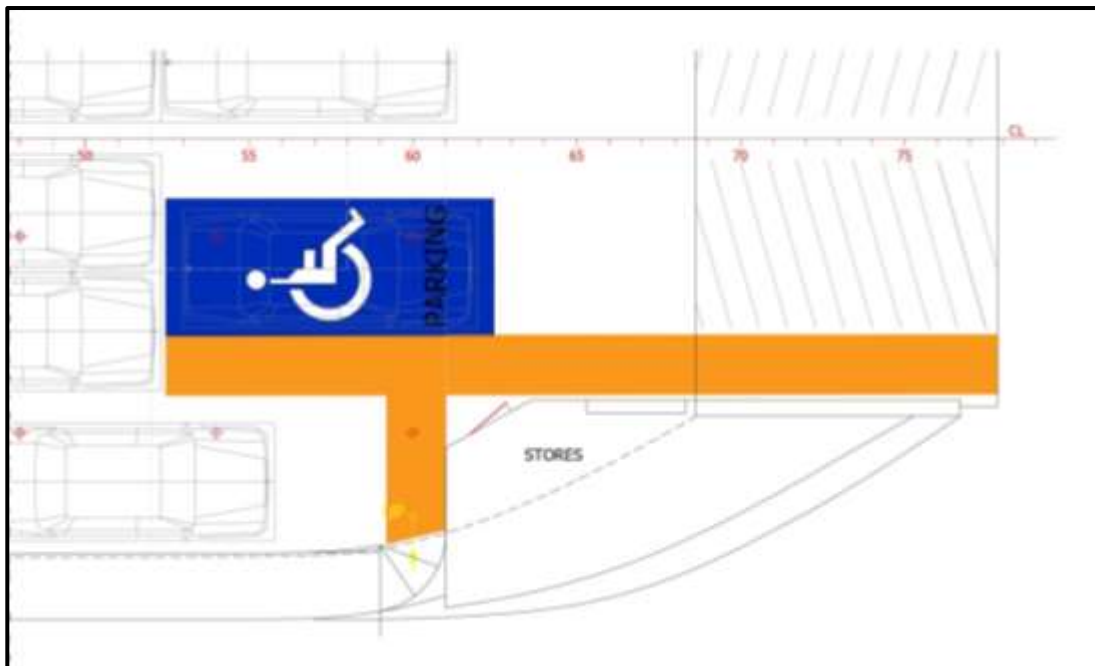
- 1 W.C. ΑμεΑ, για τουλάχιστον 2 επιβάτες ΑμεΑ.

3.4.6 Διαγράμμιση

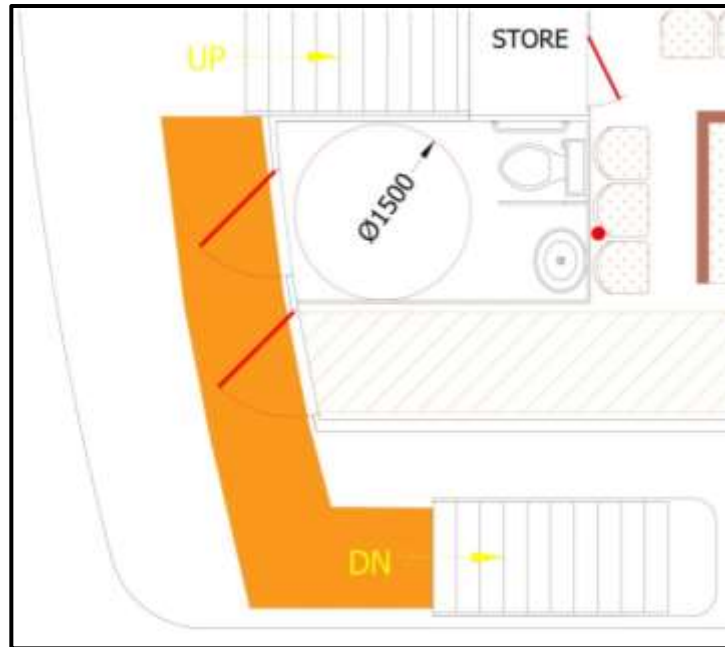
Σύμφωνα με τους κανονισμούς απαιτείται διαγράμμιση χρώματος πορτοκαλί στο κατάστρωμα των αυτοκινήτων, από τον καταπέλτη μέχρι τον ανελκυστήρα που οδηγεί στα ανώτερα καταστρώματα. Στο συγκεκριμένο πλοίο, έχοντας τοποθετήσει μία μόνιμη θέση στάθμευσης για επιβάτες ΑμεΑ πολύ κοντά στην είσοδο του πλοίου, η διαγράμμιση χρώματος πορτοκαλί φτάνει μέχρι το μήκος της θέσης αυτής και επιπλέον ένα τμήμα της μέχρι την πρώτη σκάλα, όπου με τα κατάλληλα και ασφαλή μέσα θα μεταφερθεί ο επιβάτης

ΑμεΑ προς το σαλόνι επιβατών. Ο διάδρομος αυτός θα πρέπει να παραμένει ελεύθερος καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι δεν απαιτείται, σχεδιάστηκε ενδεικτική διαγράμμιση και στο κατάστρωμα που βρίσκεται το κλειστό σαλόνι επιβατών, από τη σκάλα μέχρι την είσοδο του κοινόχρηστου χώρου υγιεινής, όπου μεσολαβεί και η είσοδος προς το σαλόνι. Προαιρετικά, επίσης, στο ίδιο κατάστρωμα τοποθετήθηκε διαγράμμιση και εσωτερικά του κλειστού σαλονιού επιβατών, από την είσοδο μέχρι το *Bar*. Ο λόγος για την ύπαρξη διαγράμμισης και στο εσωτερικό χώρο, είναι για να μην εμποδίζεται ο διάδρομος αυτός από τους υπόλοιπους επιβάτες.



Εικόνα 54. Διαγράμμιση στο κατάστρωμα οχημάτων.



Εικόνα 55. Διαγράμμιση στο κατάστρωμα του σαλονιού.



Εικόνα 56. Διαγράμμιση εσωτερικά στο κλειστό σαλόνι επιβατών.

3.4.7 Σηματοδότηση

Σε όλους τους χώρους του πλοίου, θα πρέπει να υπάρχουν κατάλληλες σημάνσεις, ειδικότερα εκείνες που αφορούν τους επιβάτες ΑμεΑ. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να τοποθετηθούν σημάνσεις στην είσοδο του πλοίου που να καθοδηγούν τους επιβάτες ΑμεΑ προς τα μέσα μετάβασης (αναβατόρια, αναρριχητές σκάλας, μηχανήματα αναρριχητή σκάλας, ανελκυστήρες) προς τα ανώτερα καταστρώματα και κατ' επέκταση προς τον ειδικά διαμορφωμένο χώρο παραμονής. Στο κατάστρωμα όπου βρίσκεται το κλειστό σαλόνι επιβατών, θα πρέπει εξωτερικά να υπάρχει σήμανση που να καθοδηγεί προς τον χώρο παραμονής ΑμεΑ, μία άλλη σήμανση που να οδηγεί προς τον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής ΑμεΑ και μία ακόμη κοντά στη σκάλα η οποία να δείχνει ότι στο σημείο εκείνο γίνεται η κατάβαση προς το κατάστρωμα οχημάτων. Στο εσωτερικό του σαλονιού θα πρέπει να υπάρχουν κατάλληλες πινακίδες οι οποίες θα οδηγούν κατάλληλα προς τις θέσεις ασφάλισης των αμαξιδίων, προς τον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής και προς τα μέσα για την μετακίνηση προς τα κατώτερα καταστρώματα. Επιπλέον, θα πρέπει να τοποθετηθούν πινακίδες οι οποίες θα υποδεικνύουν τις θέσεις για τα κομβία κινδύνου, τόσο στον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής ΑμεΑ, όσο και δίπλα στη θέση ασφάλισης των αμαξιδίων.



Εικόνα 57. Σημάνσεις στην είσοδο του πλοίου στο κατάστρωμα οχημάτων.



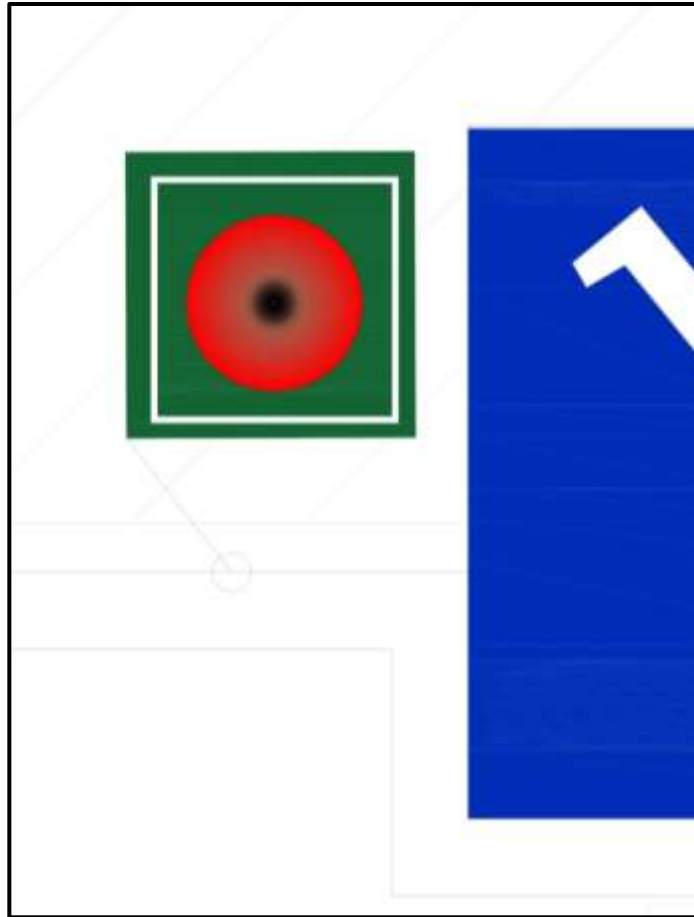
Εικόνα 58. Σημάνσεις στο κατάστρωμα γέφυρας, εξωτερικά του σαλονιού επιβατών.



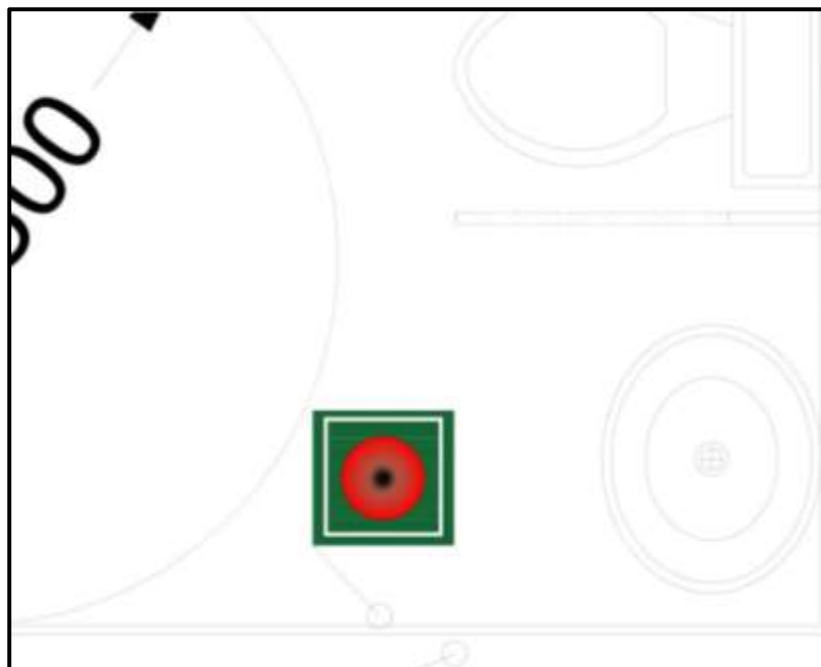
Εικόνα 59. Σημάνσεις εσωτερικά στο σαλόνι επιβατών.



Εικόνα 60. Σημάνσεις για τον χώρο παραμονής και ασφάλισης αμαξιδίων ΑμεΑ.



Εικόνα 61. Σήμανση για κομβίο κινδύνου στο σαλόνι επιβατών.



Εικόνα 62. Σήμανση για κομβίο κινδύνου στον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής ΑμεΑ.

3.4.8 Κατασκευαστικές αλλαγές και μελέτη βαρών

Εφαρμόζοντας τις παραπάνω αλλαγές στο χώρο του σαλονιού, συνεπάγονται και κάποιες κατασκευαστικές αλλαγές, οι οποίες θα πρέπει να ελεγχθούν σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Στη παρούσα μελέτη, χρησιμοποιήθηκαν οι κανονισμοί του Αμερικάνικου Νηογνώμονα (*American Bureau of Shipping*) «*Rules for building and classing*» που αφορούν χαλύβδινα σκάφη με μήκος κάτω από 90 μέτρα (*Steel vessels under 90 meters (295 feet) in length*), σύμφωνα με τη τελευταία έκδοση του 2019.

Η προσαρμογή του κοινόχρηστου χώρου υγιεινής, συνεπάγεται την προσθήκη τριών φρακτών στο εσωτερικό του σαλονιού, οι οποίες και θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των κανονισμών για το πάχος των ελασμάτων και τα ενισχυτικά που θα φέρουν. Επιπλέον, λόγω της διαμόρφωσης δημιουργήθηκε ένας μικρός χώρος που προορίζεται για αποθήκη, οπότε και εκεί θα τοποθετηθούν μικρά τμήματα από ελάσματα και ενισχυτικά. Στο τρίτο μέρος των κανονισμών (*Part 3*) του Αμερικάνικου Νηογνώμονα, που αναφέρεται στην κατασκευή της γάστρας και του εξοπλισμού (*Hull construction and equipment*), στο δεύτερο κεφάλαιο (*Chapter 2: Hull structures and arrangements*), στην ενότητα επτά (*Section 7*) για υδατοστεγείς φρακτές και πόρτες (*Watertight bulkheads and doors*), στην παράγραφο πέντε για την κατασκευή των υδατοστεγών φρακτών (*Construction of Watertight bulkheads*) δίνονται οι απαιτήσεις που αφορούν το έλασμα και τα απλά ενισχυτικά. Όλοι οι υπολογισμοί έγιναν με τη βοήθεια ενός υπολογιστικού Φύλλου *Excel*.

5 Construction of Watertight Bulkheads	
5.1 Plating (1998)	
Watertight bulkhead plating thickness is to be obtained from the following equation:	
$t = sk\sqrt{qb}/c + 1.5 \text{ mm}$	but not less than 6 mm or $s/200 + 2.5 \text{ mm}$, whichever is greater
$t = sk\sqrt{qb}/c + 0.06 \text{ in.}$	but not less than 0.24 in. or $s/200 + 0.10 \text{ in.}$, whichever is greater
where	
t	= thickness, in mm (in.)
s	= spacing of stiffeners, in mm (in.)
k	= $(3.075\sqrt{\alpha} - 2.077)(\alpha + 0.272)$ ($1 \leq \alpha \leq 2$)
	= 1.0 ($\alpha > 2$)
α	= aspect ratio of the panel (longer edge/shorter edge)
q	= $235/Y \text{ N/mm}^2$ ($24/Y \text{ kgf/mm}^2$, $34,000/Y \text{ psi}$)
Y	= specified minimum yield point or yield strength, in N/mm^2 (kgf/mm^2 , psi), as defined in 2-1-1/13, for the higher strength material or 72% of the specified minimum tensile strength, whichever is less
h	= distance from the lower edge of the plate to the deepest equilibrium waterline in the one compartment damaged condition, in m (ft)
	<ul style="list-style-type: none"> For passenger vessels, h is to be taken as not less than the distance to the margin line. For cargo vessels, h is to be not less than the distance to the bulkhead deck at center unless a deck lower than the uppermost continuous deck is designated as the freeboard deck, as allowed in 3-1-1/13.1, in which case, h is to be not less than the distance to the designated freeboard deck at center.
ABS RULES FOR BUILDING AND CLASSING STEEL VESSELS UNDER 90 METERS (296 FEET) IN LENGTH • 2019	
87	

Εικόνα 63. Τύπος υπολογισμού πάχους ελάσματος υδατοστεγούς φρακτής, απόσπασμα από κανονισμό του ABS 2019.

Part	3	Hull Construction and Equipment	
Chapter	2	Hull Structures and Arrangements	
Section	7	Watertight Bulkheads and Doors	3-2-7
c	=	254 (460)	for collision bulkhead
	=	290 (525)	for other watertight bulkheads

Εικόνα 64. Τύπος υπολογισμού πάχους ελάσματος υδατοστεγούς φρακτής, απόσπασμα από κανονισμό του ABS 2019.

(Πηγή: https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/archives/conventional_ocean_service/5-steelvessels-u90length/u90m-part-3-july-19.pdf, 2020)

Για τον υπολογισμό του πάχους του ελάσματος των φρακτών, χρησιμοποιήθηκε η παραπάνω σχέση του κανονισμού και βρέθηκε το ελάχιστο απαιτούμενο πάχος που επιτρέπεται για τις διαστάσεις που έχουμε. Ενδεικτικά, η μεγαλύτερη από τις φρακτές που θα τοποθετήσουμε έχει διαστάσεις 2,50x2,35 μέτρα και η ισαπόσταση των ενισχυτικών είναι ανά 0,50 μέτρα. Όλες οι υπόλοιπες έχουν μικρότερες διαστάσεις και άρα καλύπτουν τις απαιτήσεις εφόσον πληρούνται για τη μεγαλύτερη φρακτή. Στο τέλος, αφού γίνει ο υπολογισμός του πάχους από τον τύπο που δίνεται, πρέπει να ελεγχθούν οι δύο παράμετροι που περιγράφονται. Στη περίπτωση αυτή, το πάχος που μας δίνει ο τύπος, δεν καλύπτει τις

παραμέτρους, οπότε και θα πάρουμε την ελάχιστη απαιτούμενη τιμή, αυτή των 6 mm. Οι υπολογισμοί φαίνονται στην παρακάτω εικόνα.

WT BHD PLATING (ABS 2019)					
	$t = ((s \cdot k \cdot \sqrt{q \cdot h}) / c) + 1,5 =$			5,40 mm	
	s =	500 mm			
	longer edge =	2,35 m			
	shorter edge =	0,5 m			
	a =	4,7			
	k =	1	for a > 2		
	k =	0,923	for 1 < a < 2		
	Y =	235	N/mm ²		
	q =	1			
	h =	6	m		
	c =	290			
	CONDITIO	6,00 mm		Final plate	6,00 mm
a)	(s/200)+2,5	5,00 mm			
b)	6,00 mm				

Εικόνα 65. Υπολογισμός πάχους ελάσματος υδατοστεγούς φρακτής με τους κανονισμούς του ABS 2019.

5.3 Stiffeners (2016)	
The section modulus, SM of each bulkhead stiffener, in association with the plating to which it is attached, is to be not less than that obtained from the following equation:	
$SM = 7.8chr\ell^2 \text{ cm}^3$	
$SM = 0.0041chr\ell^2 \text{ in}^3$	
where	
c	= 0.30 for a stiffener with effective brackets at both ends of its span. An effective bracket for the application of this value of c is to have scantlings not less than shown in 3-1-2/Table 5 and is to extend onto the stiffener for a distance at least one-eighth of the length, ℓ , of the stiffener.
	= 0.43 for a stiffener with an effective bracket at one end and a clip connection or horizontal girder at the other end. An effective bracket for the application of this value of c is to have scantlings not less than shown in 3-1-2/Table 5 and is to extend onto the stiffener for a distance at least one-eighth of the length, ℓ , of the stiffener.
	= 0.56 for a stiffener with clip connections at both ends or a clip connection at one end and a horizontal girder at the other end.
	= 0.60 for a stiffener between horizontal girders or for a stiffener with no end attachments.
h	= distance from the middle of ℓ to the deepest equilibrium waterline in the one compartment damaged condition, in m (ft)
	• For passenger vessels, h is to be taken as not less than the distance to the margin line.
	• For cargo vessels, h is to be taken as not less than the distance to the bulkhead deck at center unless a deck lower than the uppermost continuous deck is designated as the freeboard deck, as allowed in 3-1-1/13.1, in which case, h is to be not less than the distance to the designated freeboard deck at center.
	• For all vessels, where this distance is less than 6.10 m (20 ft), h is to be taken as 0.8 times the distance plus 1.22 m (4 ft).
r	= spacing of stiffeners, in m (ft)
ℓ	= distance, in m (ft), between the heels of the end attachments. Where horizontal girders are fitted, ℓ is the distance from the heel of the end attachment to the first girder, or the distance between the horizontal girders.
88	ABS RULES FOR BUILDING AND CLASSING STEEL VESSELS UNDER 90 METERS (295 FEET) IN LENGTH - 2019

Εικόνα 66. Τύπος υπολογισμού ροπής αντίστασης απλών ενισχυτικών υδατοστεγούς φρακτής, απόσπασμα από κανονισμό του ABS 2019.

(Πηγή: https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/archives/conventional_ocean_service/5-steelvessels-u90length/u90m-part-3-july-19.pdf, 2020)

Όσον αφορά τα ενισχυτικά, οι κανονισμοί δίνουν τη παραπάνω σχέση για τον υπολογισμό της ελάχιστα απαιτούμενης ροπής αντίστασης. Στη περίπτωση αυτή, υπολογίζουμε την πραγματική ροπή αντίστασης του ενισχυτικού και την ελέγχουμε με την ελάχιστη που δίνει ο κανονισμός. Συγκεκριμένα, επιλέχθηκαν ενισχυτικά τύπου ισοσκελούς γωνιάς με διαστάσεις 70x7. Η ροπή αντίστασης που δίνει το ενισχυτικό αυτό είναι 37,60 cm^3 και είναι μεγαλύτερη από την ελάχιστα απαιτούμενη του κανονισμού που είναι 35,28 cm^3 , οπότε και μπορούν να τοποθετηθούν. Ακολουθούν οι αντίστοιχοι υπολογισμοί.

STIFFENERS (ABS 2019)							
SM=7,8*c*h*s*(l^2)=	35,28 cm^3						
c=	0,3						
s=	0,5	m					
l=	2,35	m					
h=	5,46	m					
ACTUAL							
ITEMS	b (cm)	h (cm)	d (cm)	A (cm ²)	Ad	Ad ²	Io
PLATE	50,00	0,60	0,30	30,00	9,00	2,70	0,90
WEB	0,70	7,00	4,10	4,90	20,09	82,37	20,01
FLANGE	6,10	0,70	7,05	4,27	30,10	212,23	0,17
				39,17	59,19	297,30	21,08
Total Height=	7,60	cm					
NA from BL=	1,51	cm					
INA=	228,93	cm ⁴					
SM _{TOP} =	37,60	cm ³					
SM _{BOT} =	151,49	cm ³					
SM _{act} =	37,60	cm ³	OK				

Εικόνα 67. Υπολογισμός ροπής αντιστάσεως απλών ενισχυτικών υδατοστεγούς φρακτής με τους κανονισμούς του ABS 2019.

Στη συνέχεια, έπρεπε να υπολογισθεί το βάρος για κάθε αντικείμενο που προστέθηκε ή αφαιρέθηκε στο πλοίο, ώστε να βρεθεί το βάρος του καινούργιου άφορτου σκάφους και να συγκριθεί με το αρχικό. Υπενθυμίζεται ότι σε περιπτώσεις που γίνουν κάποιες μετασκευές στο πλοίο, εάν το ποσοστό διαφοράς του άφορτου σκάφους πριν και μετά τη μετασκευή είναι μεγαλύτερο του 2% και η διαφορά της διαμήκου θέσεις του κέντρου βάρους του άφορτου σκάφους πριν και μετά τη μετασκευή είναι μεγαλύτερο του 1%, τότε θα πρέπει να γίνει εκ νέου το πείραμα ευστάθειας.

Έτσι, λοιπόν, για κάθε αντικείμενο που προστέθηκε στο πλοίο, υπολογίστηκε το βάρος του σε κιλά (kg), η κατακόρυφη θέση του κέντρου βάρους του σε μέτρα (m), η κατακόρυφη ροπή σε ($m \times kg$), η διαμήκη θέση του κέντρου βάρους του σε μέτρα (m) και τέλος, η

κατακόρυφη ροπή σε ($m \times kg$). Ύστερα, αθροίζουμε τα βάρη, τις κατακόρυφες και διαμήκη ροπές. Το κατακόρυφο κέντρο βάρους υπολογίζεται από τη διαίρεση της κατακόρυφης ροπής με το άθροισμα των βαρών αυτών και αντίστοιχα η διαμήκης θέση του κέντρου βάρους υπολογίζεται από τη διαίρεση της διαμήκους ροπής με το άθροισμα των βαρών. Στη συνέχεια, μετέτρεψα τις μονάδες από κιλά (kg) σε τόνους (tn). Την ίδια διαδικασία ακολουθούμε και για τα αντικείμενα τα οποία μετά τη μετασκευή αφαιρέθηκαν από το πλοίο.

	Items	Weight (kg)	KG (m)	K. Mom (m*kg)	LCG (m)	L. Mom (m*kg)	
+	Βάρος φρακτής WC (1):	275,16	7,94	2183,42	-15,28	-4204,49	
+	Βάρος φρακτής WC (2):	182,41	7,94	1447,41	-14,00	-2553,72	
+	Βάρος φρακτής WC (3):	110,69	7,94	878,29	-14,55	-1610,13	
+	Βάρος φρακτής store (4):	8,46	8,86	74,99	-14,00	-118,49	
+	Βάρος φρακτής store (5):	33,21	7,94	263,65	-14,22	-472,25	
+	Βάρος φρακτής store (6):	37,96	7,94	301,44	-14,03	-532,46	
+	Stiffeners φρακτής WC (1):	86,72	7,94	688,08	-15,28	-1325,01	
+	Stiffeners φρακτής WC (2):	52,03	7,94	412,85	-14,00	-728,41	
+	Stiffeners φρακτής WC (3):	17,34	7,94	137,62	-14,55	-252,29	
+	Stiffeners φρακτής store (4):	17,34	8,86	153,66	-14,22	-246,62	
+	Stiffeners φρακτής store (5):	2,21	7,94	17,58	-14,00	-31,00	
+	Stiffeners φρακτής store (6):	17,34	7,94	137,70	-14,00	-242,80	
+	Brackets 1 (up):	0,38	9,04	3,48	-15,28	-5,88	
+	Brackets 1 (down):	0,38	6,83	2,63	15,28	5,88	
+	Brackets 2 (up):	0,23	9,04	2,09	-14,00	-3,23	
+	Brackets 2 (down):	0,23	6,83	1,58	-14,00	-3,23	
+	Brackets 3 (up):	0,08	9,04	0,70	-14,55	-1,12	
+	Brackets 3 (down):	0,08	6,83	0,53	-14,55	-1,12	
+	Brackets 4 (up):	0,08	9,04	0,70	-14,20	-1,09	
+	Brackets 4 (down):	0,08	6,83	0,53	-14,20	-1,09	
+	Brackets 6 (up):	0,08	9,04	0,70	-14,00	-1,08	
+	Brackets 6 (down):	0,08	6,83	0,53	-14,00	-1,08	
+	Βάρος λεκάνης+καζανάκι:	18,00	7,36	132,48	-14,26	-256,75	
+	Βάρος νιτήρα:	18,00	7,51	135,18	-14,49	-260,80	
+	Βάρος σταθερής λαβής:	4,00	7,41	29,64	-14,55	-58,18	
+	Βάρος πτυσσόμενης λαβής:	4,00	7,41	29,64	-14,14	-56,57	
+	Βάρος πρόσθετου καναπέ:	36,60	7,40	270,84	-12,45	-455,78	
+	Βάρος πρόσθετο τραπέζι:	6,00	7,55	45,30	-11,64	-69,85	
+	Ομάδα βαρών φορητά καθίσματα (1):	15,00	7,31	109,65	-13,70	-205,50	
+	Ομάδα βαρών φορητά καθίσματα (2):	25,00	7,31	182,75	-11,90	-297,50	
+	Ομάδα βαρών φορητά καθίσματα (3):	45,00	7,31	328,95	-13,30	-598,50	
+	Ομάδα βαρών μόνιμα καθίσματα (1):	168,00	7,36	1236,48	-13,68	-2298,24	
+	Ομάδα βαρών μόνιμα καθίσματα (2):	56,00	7,36	412,16	-12,40	-694,40	
+	Ομάδα βαρών μόνιμα καθίσματα (3):	168,00	7,36	1236,48	-11,14	-1871,52	
+	Διαχωριστικό 1 :	25,00	7,90	197,50	-12,40	-310,00	
+	Διαχωριστικό 2 :	20,00	7,90	158,00	-10,30	-206,00	
		1451,17	7,73	11215,17	-13,76	-19970,30	kg
		1,45	7,73	11,22	-13,76	-19,97	tn

Εικόνα 68. Υπολογισμός βάρους αντικειμένων που προστέθηκαν.

	Items	Weight (kg)	KG (m)	K. Mom (m*kg)	LCG (m)	L. Mom (m*kg)	
-	Τραπεζάκια σαλονιού:	24,00	7,55	181,20	-11,35	-272,40	
-	Τμήμα καναπέ 1:	105,50	7,40	780,70	-11,35	-1197,43	
-	Τμήμα καναπέ 2:	58,80	7,40	435,12	-13,65	-802,62	
-	Τμήμα καναπέ 3:	24,00	7,40	177,60	-15,95	-382,80	
-	Τμήμα καναπέ 4:	60,37	7,40	446,74	-14,12	-852,42	
-	Ομάδα βαρών φορητών καθισμάτων 1:	55,00	7,31	402,05	-12,25	-673,75	
-	Ομάδα βαρών φορητών καθισμάτων 2:	45,00	7,31	328,95	-13,10	-589,50	
-	Ομάδα βαρών φορητών καθισμάτων 3:	15,00	7,31	109,65	-14,40	-216,00	
-	Ομάδα βαρών φορητών καθισμάτων 4:	30,00	7,31	219,30	-11,35	-340,50	
-	Ομάδα βαρών φορητών καθισμάτων 5:	20,00	7,31	146,20	-14,85	-297,00	
		437,67	7,37	3227,51	-12,85	-5624,42	kg
		0,44	7,37	3,23	-12,85	-5,62	tn

Εικόνα 69. Υπολογισμός βάρους αντικειμένων που αφαιρέθηκαν.

Τέλος, υπολογίσθηκε το τελικό (μετά τη μετασκευή) άφορτο βάρος, η κατακόρυφη και διαμήκη θέση του και οι αντίστοιχες ροπές, προσθέτοντας και αφαιρώντας κατάλληλα τα μεγέθη που επιφέρουν αλλαγή, στο αρχικό (πριν τη μετασκευή) άφορτο σκάφος.

		Weight (tn)	KG (m)	K. Mom (m*tn)	LCG (m)	L. Mom (m*tn)
lightship	ΑΡΧΙΚΟ	250,74	3,51	881,11	-4,06	-1017,27
	ΤΕΛΙΚΟ	251,76	3,53	889,10	-4,10	-1031,61
	%	0,40			0,99	

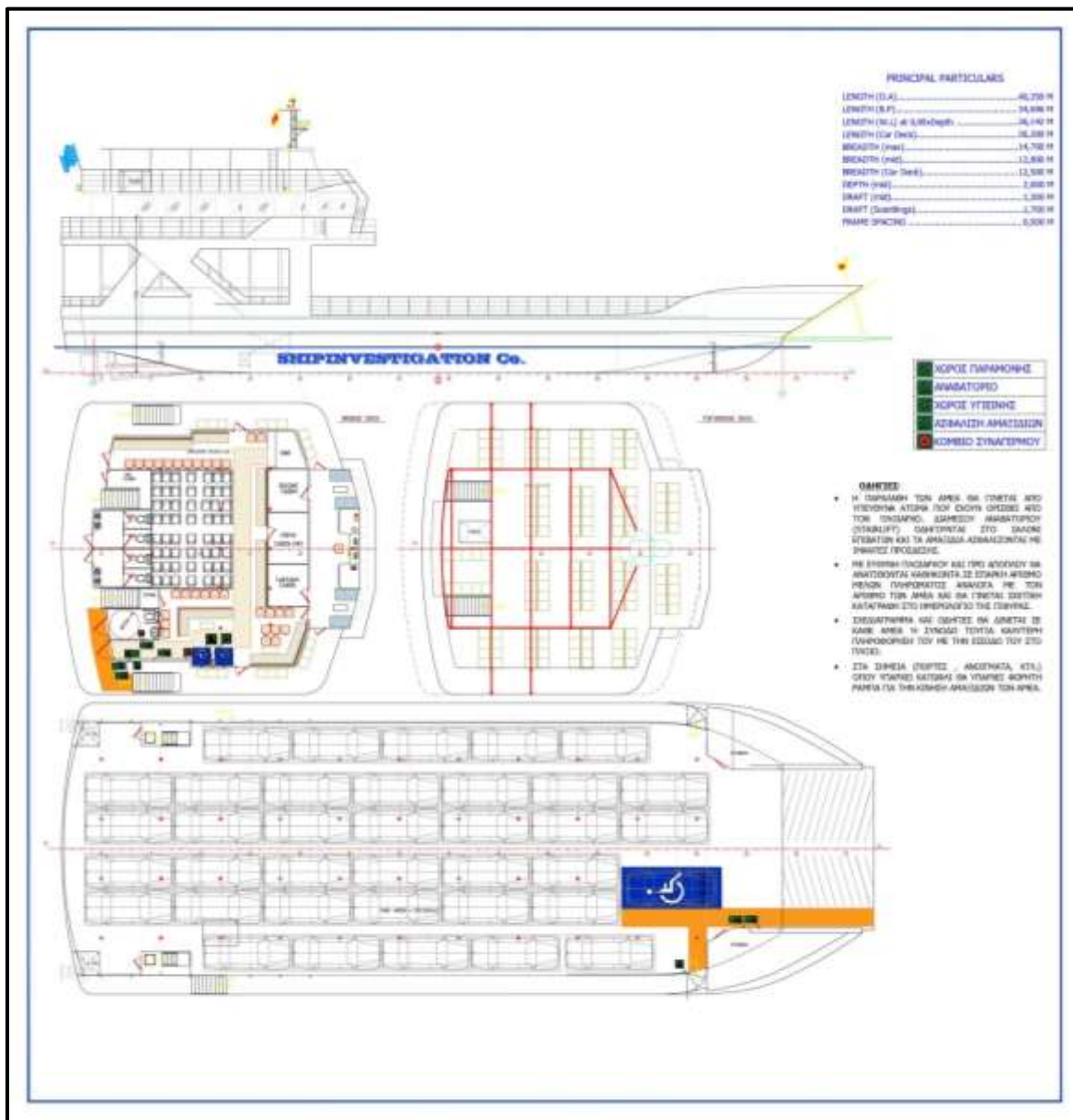
Εικόνα 70. Επί τις εκατό διαφορά αρχικών και τελικών μεγεθών άφορτου σκάφους.

Όπως φαίνεται και στην παραπάνω εικόνα, η επί τις εκατό διαφορά του αρχικού άφορτου σκάφους από αυτό που προκύπτει μετά τη μετασκευή, είναι της τάξεως του 0,40%, ένα ποσοστό πολύ μικρότερο του 2%. Επίσης, η διαμήκη θέση του βάρους του άφορτου πλοίου, κάνοντας τον ίδιο υπολογισμό για την επί τις εκατό διαφορά της τελικής και αρχικής αυτής θέσης, δίνει 0,99%, μία οριακή τιμή κοντά στο 1%. Στη περίπτωση αυτή, η απόφαση για την εκ νέου πραγματοποίηση ή μη του πειράματος ευστάθειας, είναι στη δικαιοδοσία του εκάστοτε Νηογνώμονα.

3.4.9 Τελική υποβολή σχεδίων

Το σχέδιο γενικής διάταξης θα αποτελείται από την κάτοψη του κύριου καταστρώματος (*Main deck*), του καταστρώματος της γέφυρας (*Bridge deck*) και του ανοικτού καταστρώματος (*Top bridge deck*), καθώς και από την πλάγια όψη (*Profile*) του σκάφους. Επίσης, θα περιλαμβάνεται και η επεξήγηση των σημάνσεων που αφορούν τους επιβάτες ΑμεΑ, μαζί με κάποιες οδηγίες που αφορούν τον πλοίαρχο για τη σωστή εξυπηρέτηση των επιβατών αυτών. Το σχέδιο αυτό, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε σμίκρυνση μαζί με το φυλλάδιο οδηγιών έκτακτης ανάγκης που θα δίνεται σε κάθε επιβάτη ΑμεΑ και συνοδό

τους, στο οποίο θα φαίνονται καθαρά οι χώροι στους οποίους μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια.



Εικόνα 71. Τελικό σχέδιο γενικής διάταξης (General Arrangement Plan) «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».



Εικόνα 72. Επεξήγηση σημάτων ΑμεΑ πάνω στο σχέδιο γενικής διάταξης.

ΟΔΗΓΙΕΣ:

- Η ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΘΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΥΠΕΥΘΥΝΑ ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΟΡΙΣΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ. ΔΙΑΜΕΣΟΥ ΑΝΑΒΑΤΟΡΙΟΥ (STAIRLIFT) ΟΔΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΑΛΟΝΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΑΜΑΞΙΔΙΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΙΜΑΝΤΕΣ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ.
- ΜΕ ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟ ΑΠΟΠΛΟΥ ΘΑ ΑΝΑΤΙΘΟΝΤΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΕ ΕΠΑΡΚΗ ΑΡΙΘΜΟ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΚΑΙ ΘΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ.
- ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΘΑ ΔΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΘΕ ΑΜΕΑ Ή ΣΥΝΟΔΟ ΤΟΥΓΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ.
- ΣΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (ΠΟΡΤΕΣ , ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ, ΚΤΛ.) ΟΠΟΥ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΤΩΦΛΙ ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΦΟΡΗΤΗ ΡΑΜΠΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΑΜΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ΑΜΕΑ.

Εικόνα 73. Οδηγίες προς τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος.

3.4.10 Συμπεράσματα

Η αρχική διάταξη που είχε ο κλειστός χώρος του σαλονιού, είχε δυνατότητα εξυπηρέτησης 132 επιβατών χειμώνα και 394 επιβάτες κατά τη θερινή περίοδο. Η προσαρμογή των δύο θέσεων ασφάλισης αμαξιδίων και του κοινόχρηστου χώρου υγιεινής ΑμεΑ, επιφέρει μείωση στον αριθμό των επιβατών κατά έντεκα (11) της αρχικής σχεδίασης.

Η αλλαγή στη διαρρύθμιση του χώρου του σαλονιού, αποτελεί ένα σημαντικό κόστος. Ωστόσο, διαμορφώνει το χώρο με τέτοιο τρόπο που να επιτρέπει το διαχωρισμό των θέσεων και έτσι οι αεροπορικού τύπου θέσεις μπορεί να χρεωθούν σαν καθίσματα Α΄ Θέσης και να επιφέρουν μεγαλύτερο κέρδος στον πλοιοκτήτη.

Όσον αφορά το κατάστρωμα των οχημάτων, με την προσθήκη της ειδικής θέσης στάθμευσης για ΑμεΑ και της διαγράμμισης χρώματος πορτοκαλί, μειώνετε μόλις κατά μία θέση ενός Ι.Χ. αυτοκινήτου σε σχέση με τον αρχικό αριθμό οχημάτων που μπορούσε να παραλάβει.

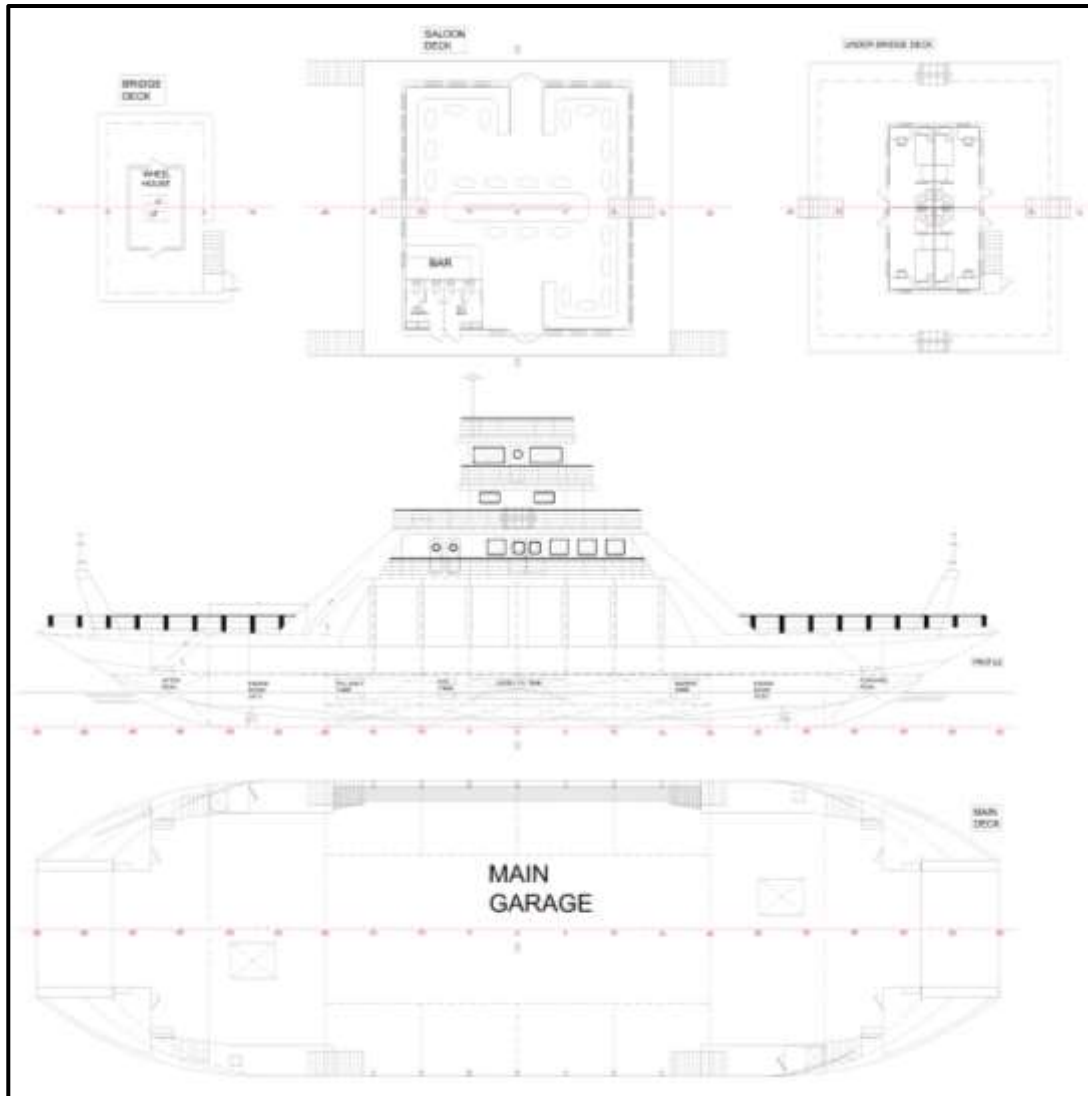
3.5 «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ»

Το Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗΣ» είναι ένα ανοικτού τύπου αμφίπλωρο σκάφος, ολικού μήκους $L_{OA}= 50,00 m$. Τη παρούσα περίοδο εκτελεί ένα δρομολόγιο στο βόρειο τμήμα της νησιωτικής Ελλάδας, αυτό που συνδέει τον λιμένα της Κεραμωτής με τον λιμένα που βρίσκεται στην Θάσο, συνεπώς η συνολική απόσταση που καλύπτει φτάνει μόλις τα 6 ναυτικά μίλια, όπου και σύμφωνα με το Π.Δ. 44/11 ανήκει στην Κατηγορία VII. Όπως ισχύει και για το προηγούμενο πλοίο, βάση των πλόων που εκτελεί αλλά και της ισχύουσας μέχρι σήμερα νομοθεσίας, το πλοίο είναι υπόχρεο να διαθέτει μόνο τον ιατρικό εξοπλισμό (κάθισμα-φορείο) για τη μετακίνηση των επιβατών ΑμεΑ από τον κατάστρωμα αυτοκινήτων προς το σαλόνι και επιπλέον τη κατάλληλη εκπαίδευση των μελών του πληρώματος, σε θέματα που αφορούν την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ. Μην ξεχνάμε, επίσης, ότι η δυσάρεστη εμπειρία που βίωσε ο Δημήτρης Αντωνίου ως επιβάτης με αναπηρία, ήταν κατά τη μετακίνησή του προς τη Θάσο, γεγονός που κάνει την έρευνα αυτή ένα τρανταχτό παράδειγμα για την εφαρμογή των λύσεων που προτείνονται παραπάνω. Τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου δίδονται στον παρακάτω πίνακα.

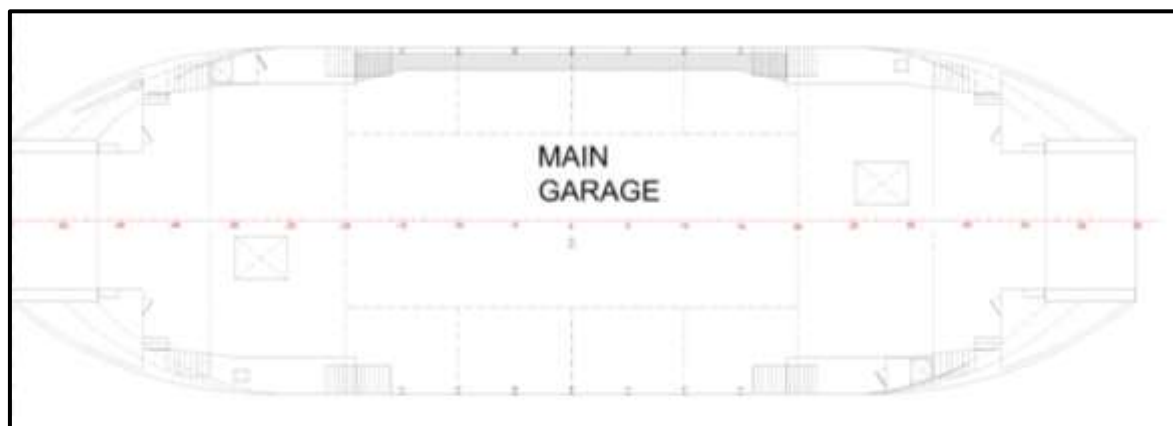
Πίνακας 9. Κύριες διαστάσεις του Ε/Γ – Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ».

PRINCIPAL PARTICULARS	
<i>LENGTH (O.A.)</i>	50,000 M
<i>LENGTH (W.L.)</i>	40,138 M
<i>BREADTH (max)</i>	15,300 M
<i>DEPTH (mld)</i>	2,800 M
<i>DRAFT (design max)</i>	1,800 M
<i>FRAME SPACING</i>	0,500 M

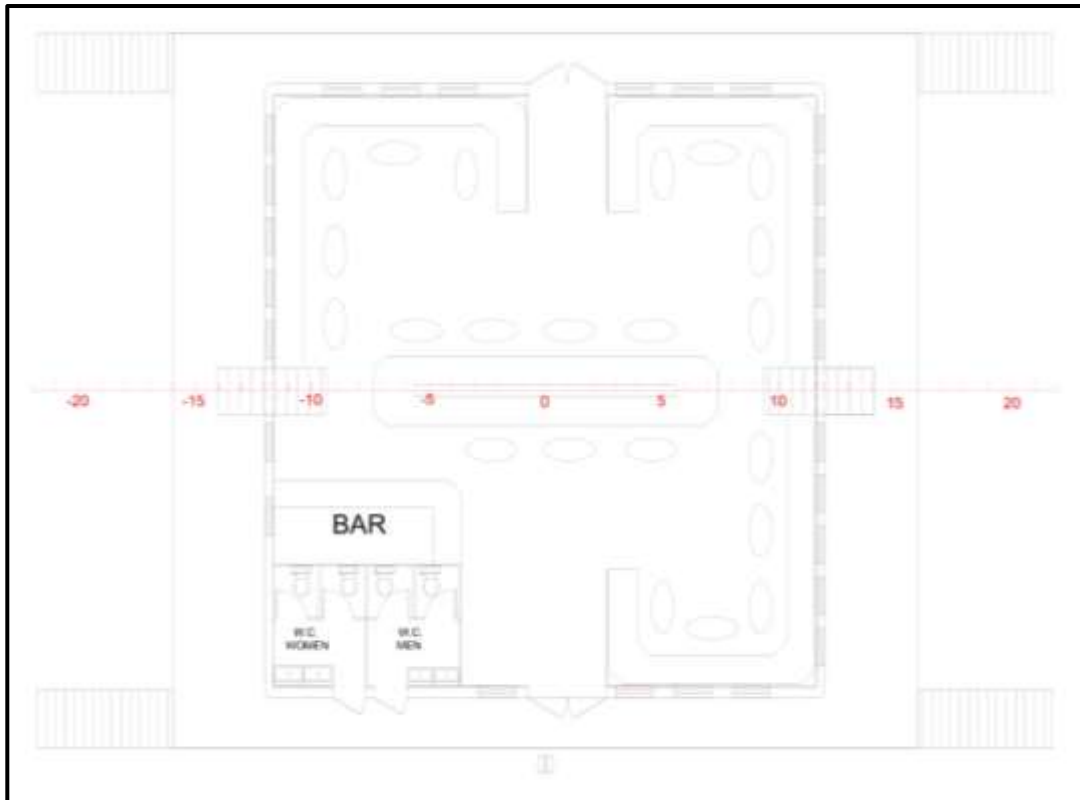
Το σχέδιο γενικής διάταξης που μου παραχώρησε το τεχνικό ναυπηγικό γραφείο «PETYCHAKI TECHNICAL COMPANY», ήταν σε αρχείο PDF και το μετέτρεψα μέσω του σχεδιαστικού προγράμματος AutoCAD σε επεξεργάσιμη μορφή (.dwg), ώστε να διαχειριστώ καλύτερα τις αλλαγές στη διάταξη των χώρων.



Εικόνα 74. Σχέδιο γενικής διάταξης Ε/Γ – Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ».



Εικόνα 75. Κύριο κατάστρωμα/Κατάστρωμα οχημάτων.



Εικόνα 76. Κατάστρωμα σαλονιού.

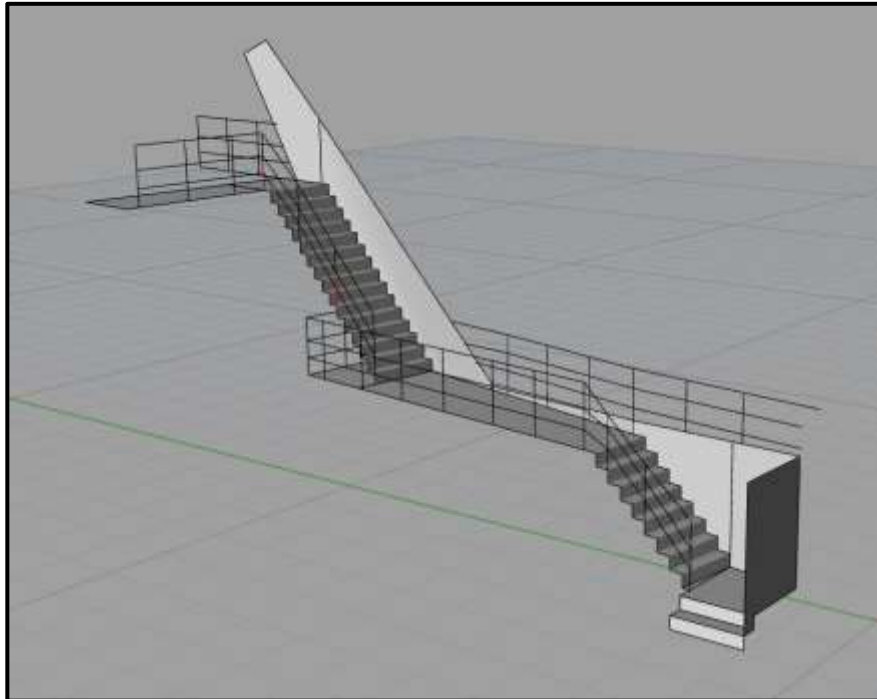
3.5.1 Μετακίνηση επιβατών ΑμεΑ

Για να μπορέσει να μεταβεί ένας επιβάτης ΑμεΑ από το κατάστρωμα οχημάτων στο σαλόνι επιβατών, υπάρχουν τρεις σκάλες από τις οποίες πρέπει να διασχίσει. Η πρώτη κλίμακα είναι μικρή σε ύψος και αποτελείται από λίγα μόλις σκαλοπάτια. Η δεύτερη σκάλα έχει μήκος 2,44 μέτρα με γωνία κλίσης από το οριζόντιο επίπεδο τις 41°, ενώ η τρίτη σκάλα έχει μήκος 4,18 μέτρα και γωνία κλίσης 46°. Μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης σκάλας, υπάρχει διάδρομος ο οποίος έχει μεγαλύτερο πλάτος από το πλάτος της σκάλας και μήκος 5,1 μέτρα.

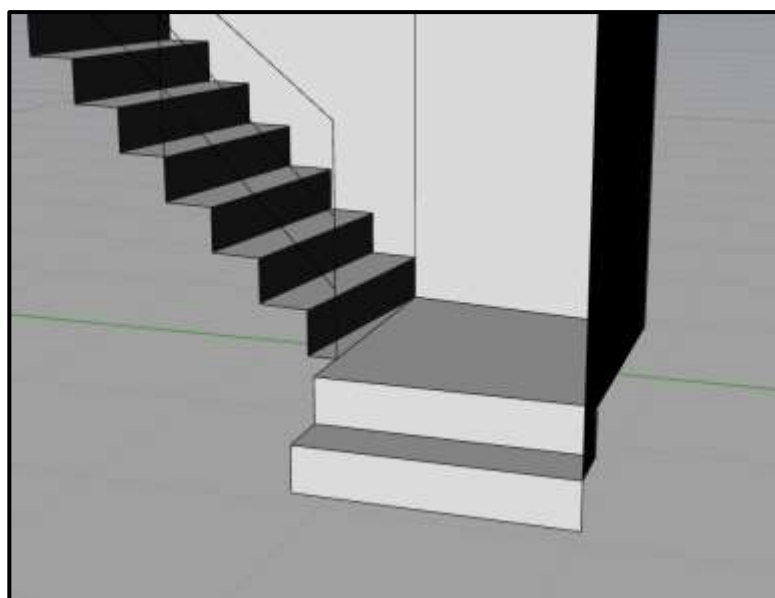
Όπως είναι λογικό, ένα άτομο με κινητική αναπηρία δε μπορεί να ανέβει αλλά ούτε και να κατέβει τις σκάλες αυτές με ασφάλεια με τον εξοπλισμό (κάθισμα-φορείο) που απαιτείται να εξοπλιστούν τα πλοία αυτού του τύπου. Για το λόγο αυτό, βάση των λύσεων που έχουν αναφερθεί στην αρχή του Κεφαλαίου, προτείνεται η εφαρμογή δύο αναβατορίων τύπου πλατφόρμας, όπου θα μεταφέρουν τον επιβάτη ΑμεΑ μαζί με το αμαξίδιο του. Το μεν πρώτο από το κατάστρωμα οχημάτων στον φαρδύ διάδρομο μήκους 5,1 μέτρων, το δε δεύτερο θα διασχίζει τη τρίτη κλίμακα και θα μεταφέρει τον επιβαίνοντα στο κατάστρωμα που βρίσκεται το κλειστό σαλόνι επιβατών. Αφού το πλοίο είναι αμφίπλωρο, θα πρέπει να

τοποθετηθούν στη μία πλευρά δύο αναβατόρια τύπου πλατφόρμας πλώρα και αντίστοιχα άλλα δύο πρύμα, ώστε να δίνεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης και από τις δύο πλευρές.

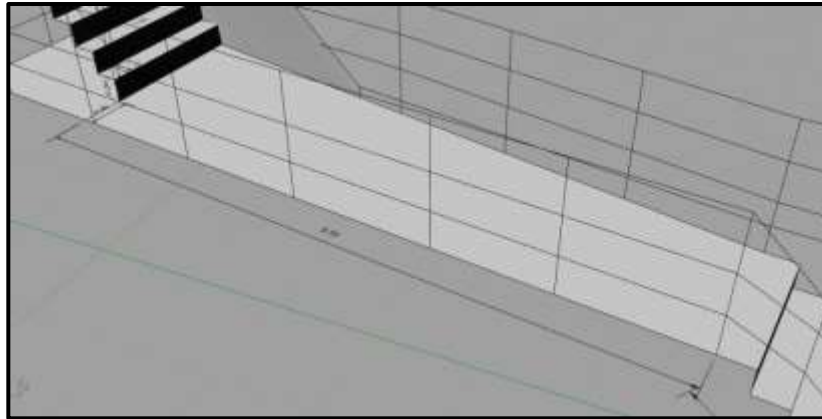
Μέσω του σχεδιαστικού προγράμματος *Rhino*, σχεδιάστηκαν σε τρισδιάστατη μορφή οι σκάλες που βρίσκονται πρύμα στη δεξιά πλευρά (*starboard side*) του πλοίου.



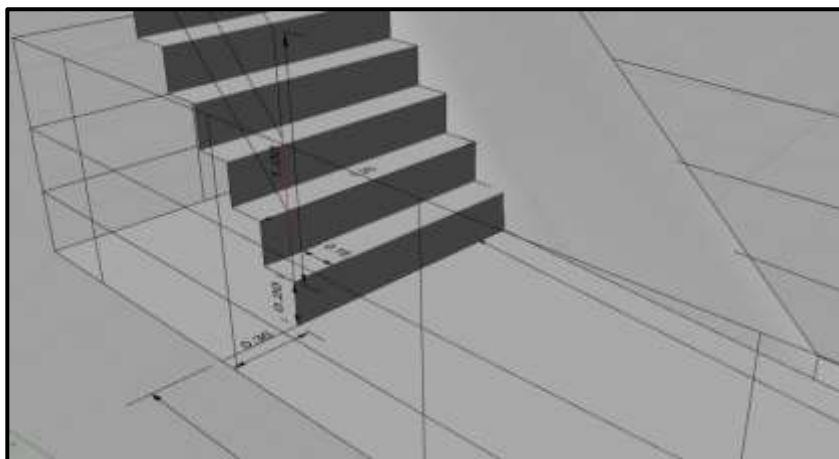
Εικόνα 77. Τρισδιάστατη σχεδίαση των κλιμάκων πρύμα και στη δεξιά πλευρά του πλοίου.



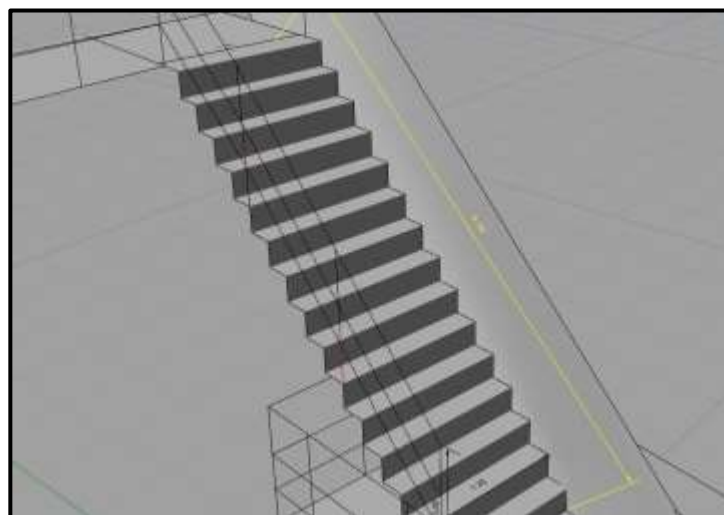
Εικόνα 78. Πρώτη σκάλα.



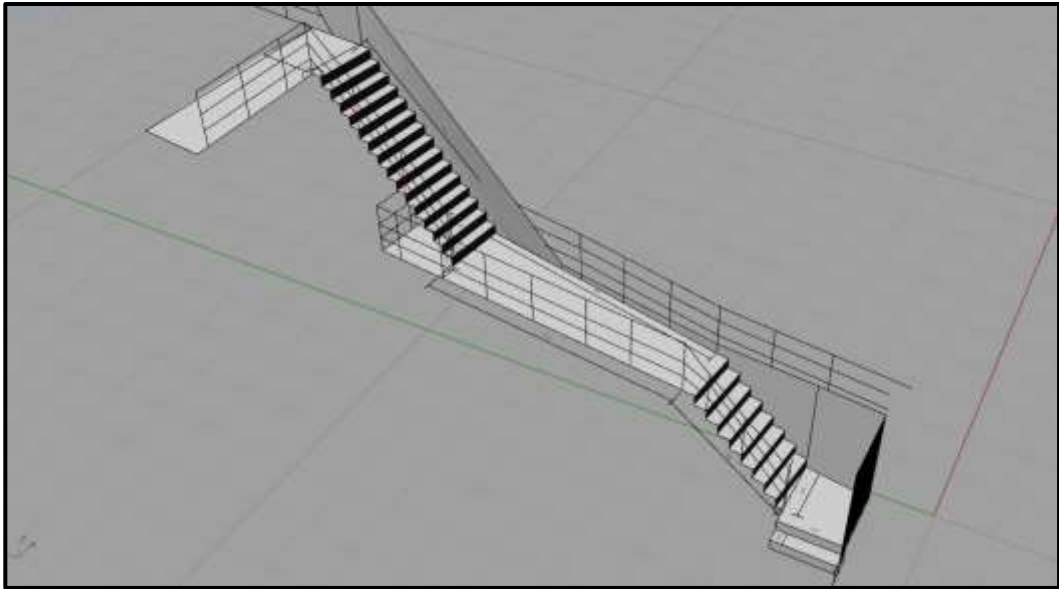
Εικόνα 79. Διάδρομος που ενώνει τη δεύτερη και τη τρίτη σκάλα.



Εικόνα 80. Σχεδιαστικές λεπτομέρειες .



Εικόνα 81. Η τρίτη σκάλα.

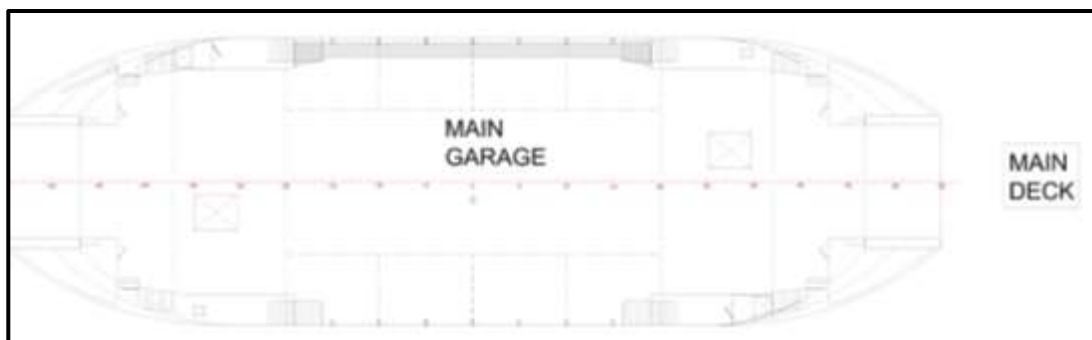


Εικόνα 82. Τρισδιάστατη σχεδίαση από άλλη οπτική.

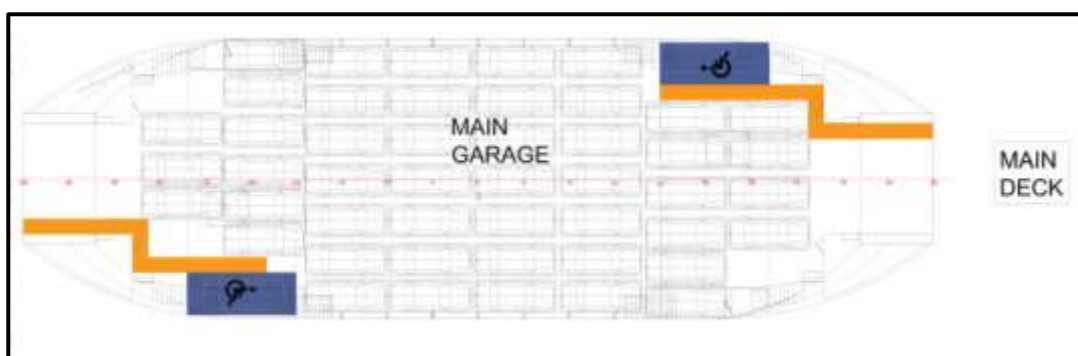
3.5.2 Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ

Στο κύριο κατάστρωμα, όπου είναι και το κατάστρωμα των αυτοκινήτων, σχεδιάστηκαν και τοποθετήθηκαν δύο θέσεις, αυτή τη φορά, ειδικά για στάθμευση οχημάτων Ι.Χ. που μεταφέρουν κάποιο Άτομο με Αναπηρία. Πρόκειται για ένα αμφίπλωρο πλοίο, οπότε θέλησα να εξασφαλίσω την είσοδο των οχημάτων που μεταφέρουν ΑμεΑ από οποιαδήποτε μεριά κι αν προσεγγίζει το λιμάνι κάθε φορά. Σύμφωνα και με τη νομοθεσία, οι επιβάτες ΑμεΑ θα επικοινωνούν με τα πρακτορεία/πλοιοκτήτριες εταιρείες και θα συμφωνείται η ώρα προσέλευσης, πάντα νωρίτερα της αναχώρησης. Έτσι, λοιπόν, θα ορίζεται σωστά από το πλήρωμα και η τοποθέτηση του Ι.Χ. που μεταφέρει ΑμεΑ, στην ειδικά διαμορφωμένη θέση στάθμευσης. Ακόμη και στην περίπτωση που υπάρξει καθυστέρηση ως προς την ώρα προσέλευσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου ΑμεΑ και έχουν φορτωθεί οχήματα στο πλωριό τμήμα, υπάρχει δυνατότητα να τοποθετηθεί στην άλλη θέση η οποία βρίσκεται πρύμα. Οι θέσεις αυτές βρίσκονται πύρα και πρύμα στην ίδια πλευρά του πλοίου, δίπλα στη σκάλα που οδηγεί στα ανώτερα καταστρώματα. Φέρουν το ειδικό διακριτικό σήμα των ΑμεΑ και σε καμία περίπτωση δε θα επιτρέπεται η στάθμευση οχήματος που δε διαθέτει κάρτα στάθμευσης ΑμεΑ.

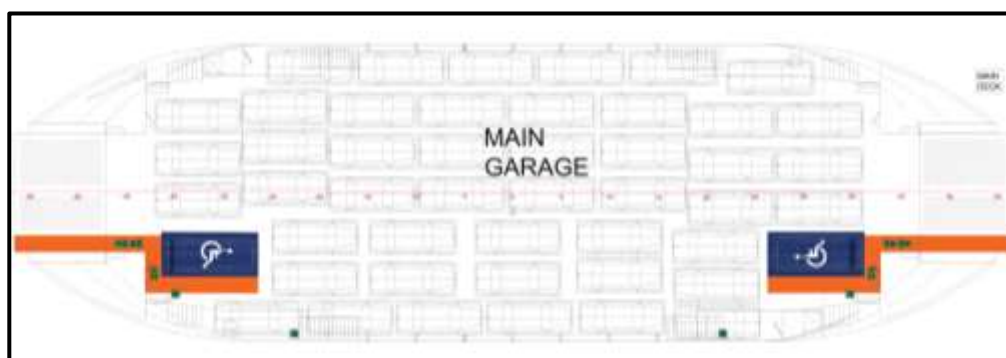
Μία άλλη σχεδίαση, ήταν να τοποθετηθούν οι θέσεις αυτές σε διαφορετικές πλευρές, όχι στην πρώτη/τελευταία σειρά αλλά κάτω από το διάδρομο που οδηγεί στην τρίτη σκάλα. Η διάταξη αυτή δεν ενδείκνυται, καθώς μείωνε περισσότερες θέσεις Ι.Χ. οχημάτων.



Εικόνα 83. Αρχική διάταξη καταστρώματος οχημάτων.



Εικόνα 84. Εναλλακτική σχεδίαση καταστρώματος οχημάτων (απορρίφτηκε).

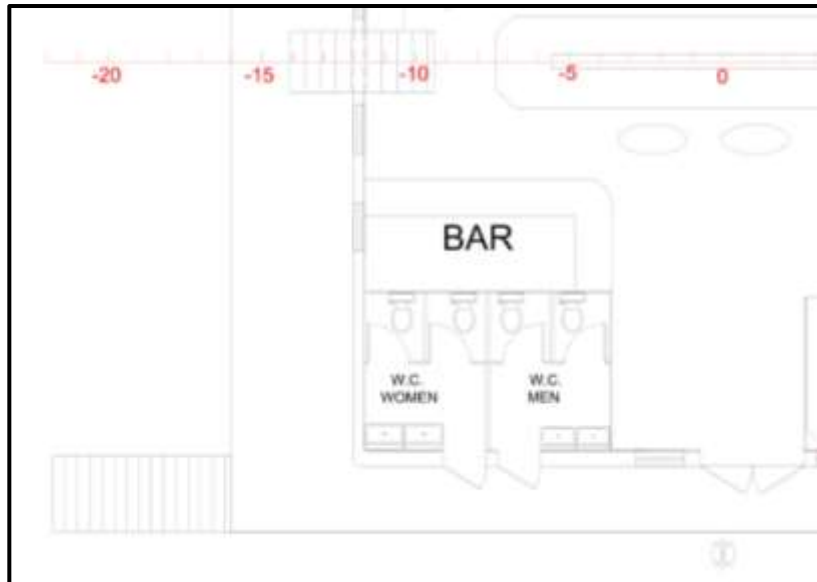


Εικόνα 85. Τελική σχεδίαση καταστρώματος οχημάτων.

3.5.3 Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής ΑμεΑ

Για την προσαρμογή ενός κοινόχρηστου χώρου υγιεινής για ΑμεΑ, χρησιμοποιήθηκε τμήμα από το κλειστό σαλόνι επιβατών. Στο σημείο όπου τοποθετήθηκε ο χώρος αυτός, προϋπήρχε ένα τμήμα κυλικείου/*bar* το οποίο και μείωσα. Οι διαστάσεις, τα τετραγωνικά μέτρα που απαιτούνται και ο εξοπλισμός, είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς όπως έχουν

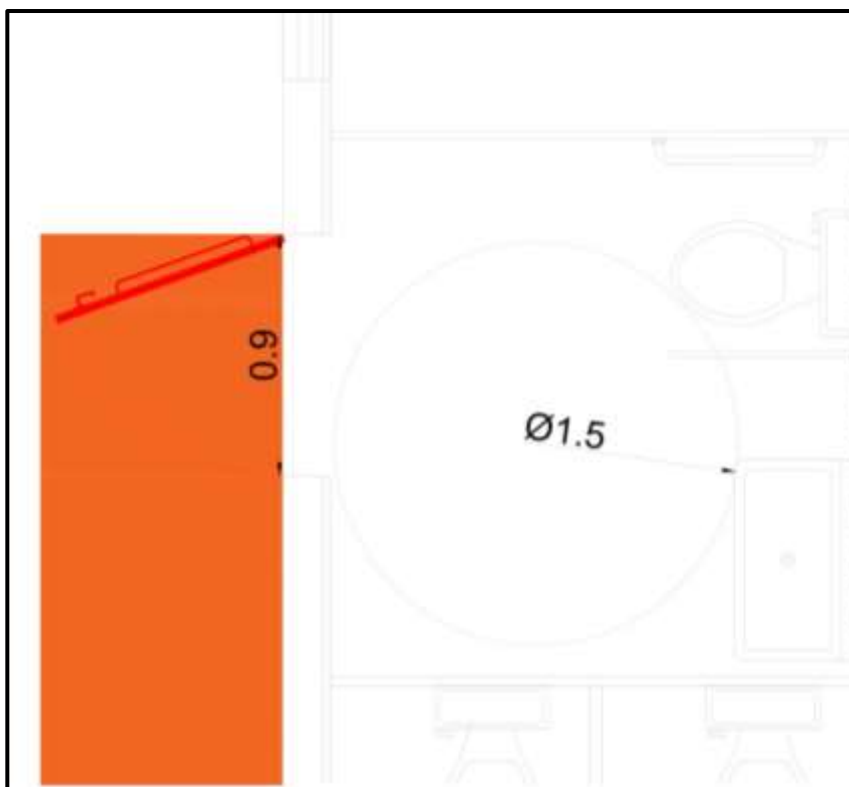
αναφερθεί και για το Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο ανοικτού τύπου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ». Η εκ νέου διαμόρφωση του χώρου του κυλικείου/*bar* θεωρείται ικανοποιητική και εξίσου λειτουργική, αν σκεφτούμε περιπτώσεις σε αντίστοιχα πλοία όπου υπάρχουν τέτοιου είδους εγκαταστάσεις χωρίς να βρίσκονται σε λειτουργία. Η είσοδος για τον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής ΑμεΑ βρίσκεται εξωτερικά του σαλονιού.



Εικόνα 86. Αρχική διάταξη κυλικείου/*bar*.



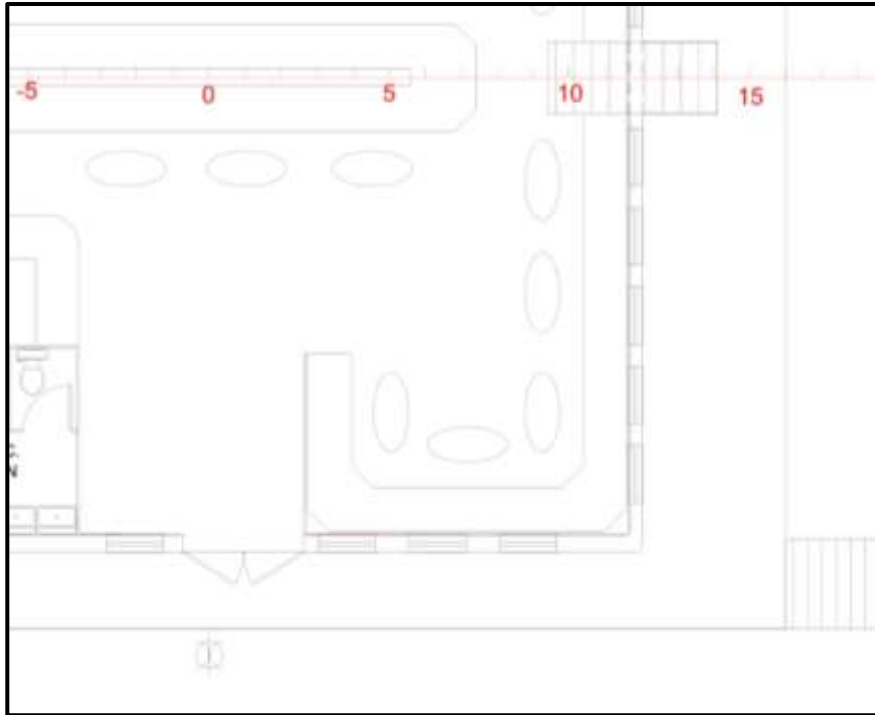
Εικόνα 87. Τελική διαμόρφωση κυλικείου/*bar* και κοινόχρηστου χώρου υγιεινής ΑμεΑ.



Εικόνα 88. Κοινόχρηστος χώρος υγιεινής ΑμεΑ στο Ε/Γ – Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ».

3.5.4 Θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων

Στο σαλόνι, για τον χώρο παραμονής επιβατών ΑμεΑ, δημιουργήθηκαν δύο θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων. Για το λόγο αυτό, χρειάστηκε να αφαιρεθεί ένα μικρό τμήμα καναπέ. Οι θέσεις αυτές έχουν διαστάσεις 0,90 μέτρα πλάτος και 0,90 μέτρα μήκος, διαθέτουν κατάλληλους μάντες ασφάλισης, ενώ παράλληλα ανάμεσα τους έχει τοποθετηθεί ένα ντουλάπι για την φύλαξη σωσίβιων *jackets*, τα οποία προορίζονται για τους επιβάτες ΑμεΑ που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες θέσεις. Το ντουλάπι αυτό θα πρέπει να είναι τοποθετημένο σε τέτοιο ύψος ώστε να μπορούν να το ανοίξουν οι επιβάτες που θα βρίσκονται σε αναπηρικό αμαξίδιο και να έχουν πρόσβαση και από τις δύο πλευρές. Το επάνω μέρος από το ντουλάπι φύλαξης των σωσίβιων, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σαν βοηθητικό τραπέζακι για την εξυπηρέτηση των επιβατών ΑμεΑ. Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι ο χώρος μπροστά από τις θέσεις αυτές, θα πρέπει να παραμένει ελεύθερος για τη διευκόλυνση μετακίνησης των επιβατών ΑμεΑ.



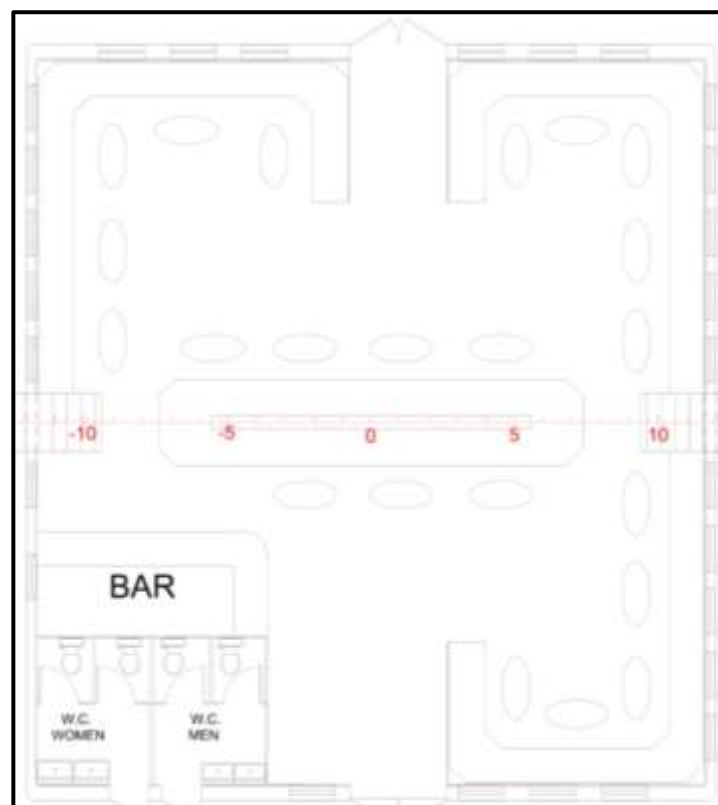
Εικόνα 89. Αρχική διάταξη καναπέ σαλονιού.



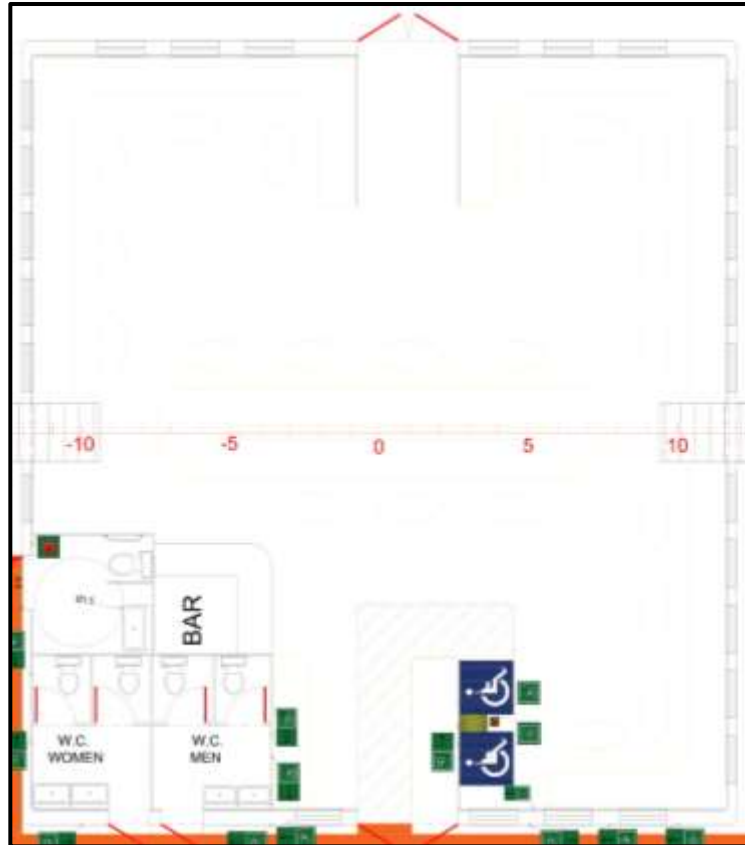
Εικόνα 90. Τελική σχεδίαση και προσαρμογή θέσεων ασφάλισης αμαξιδίων ΑμεΑ.

3.5.5 Διαμόρφωση σαλονιού

Οι τροποποιήσεις που έγιναν στο κλειστό σαλόνι επιβατών, ήταν η μείωση του κυλικείου/*bar* για την τοποθέτηση του κοινόχρηστου χώρου υγιεινής ΑμεΑ και η αφαίρεση τμήμα καναπέ για τη δημιουργία θέσεων ασφάλισης αμαξιδίων ΑμεΑ. Συγκεκριμένα, το τμήμα καναπέ που αφαιρέθηκε, αντιστοιχούσε στην εξυπηρέτηση πέντε (5) επιβατών, ενώ ο κοινόχρηστος χώρος υγιεινής δεν μείωσε καθόλου τον αριθμό επιβατών καθώς στη θέση εκείνη ήταν το κυλικείο/*bar*. Συνεπώς, δεν υπήρξε αισθητή μείωση στον αριθμό επιβατών και αυτό συνέβη διότι το σαλόνι είναι εξοπλισμένο με πάρα πολλά φορητά καθίσματα σε αντίθεση με τους καναπέδες που σαν μόνιμα καθίσματα καταλάμβαναν συγκεκριμένο χώρο επί του σαλονιού, ο οποίος δεν επηρεάστηκε από τις αλλαγές αυτές.



Εικόνα 91. Αρχική διάταξη σαλονιού.



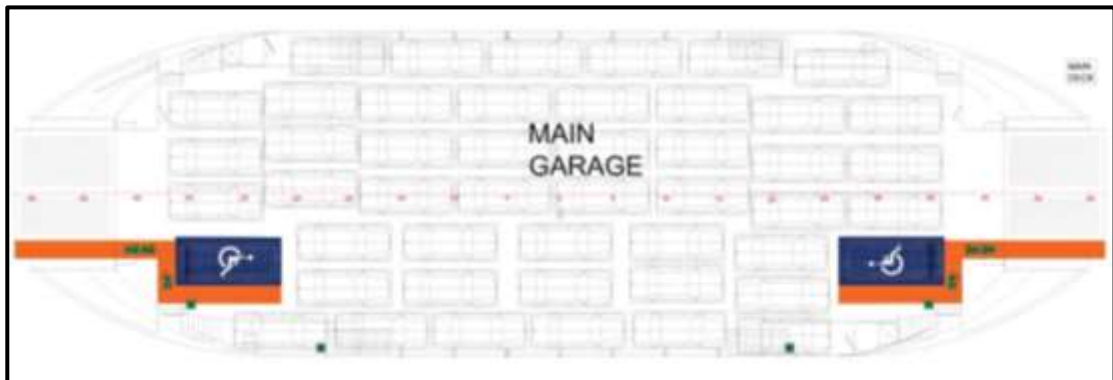
Εικόνα 92. Τελική διάταξη σαλονιού.

3.5.6 Διαγράμμιση

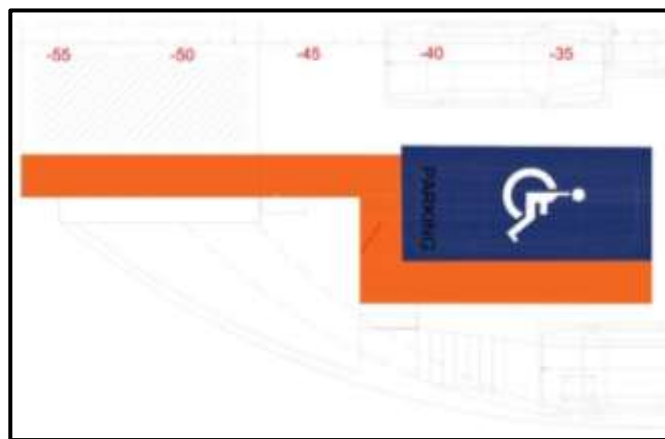
Η απαίτηση όσον αφορά τη διαγράμμιση στο κατάστρωμα των οχημάτων, είναι να ξεκινάει από τον καταπέλτη και να καταλήγει στα κατάλληλα μέσα που οδηγούν στα ανώτερα καταστρώματα. Η διαγράμμιση αυτή θα πρέπει να έχει πλάτος τουλάχιστον 85 εκατοστά (cm) και να είναι χρώματος πορτοκαλί. Στο συγκεκριμένο πλοίο, έχοντας τοποθετηθεί δύο μόνιμες θέσεις στάθμευσης για οχήματα Ι.Χ. που μεταφέρουν επιβάτες ΑμεΑ πολύ κοντά στις εισόδους του πλοίου, η διαγράμμιση χρώματος πορτοκαλί σχεδιάστηκε μέχρι το μήκος των θέσεων αυτών και επιπλέον ένα τμήμα να φτάνει μέχρι την σκάλα. Από εκεί, με τα κατάλληλα και ασφαλή μέσα θα μεταφερθεί ο επιβάτης ΑμεΑ προς το σαλόνι επιβατών. Ο διάδρομος αυτός θα πρέπει να παραμένει ελεύθερος καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

Όπως και στο Ε/Γ – Ο/Γ «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ», σχεδιάστηκε επιπλέον διαγράμμιση και στο κατάστρωμα που βρίσκεται το κλειστό σαλόνι επιβατών, από τη σκάλα μέχρι τις εισόδους για τον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής και το σαλόνι. Προαιρετικά, επίσης, μπορεί να τοποθετηθεί διαγράμμιση και εσωτερικά του κλειστού σαλονιού επιβατών, από την είσοδο

μέχρι και τις θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων. Η διαγράμμιση αυτή είναι πολύ χρήσιμη ώστε να μην εμποδίζεται ο διάδρομος αυτός από τους υπόλοιπους επιβάτες.



Εικόνα 93. Διαγράμμιση στο κατάστημα οχημάτων.



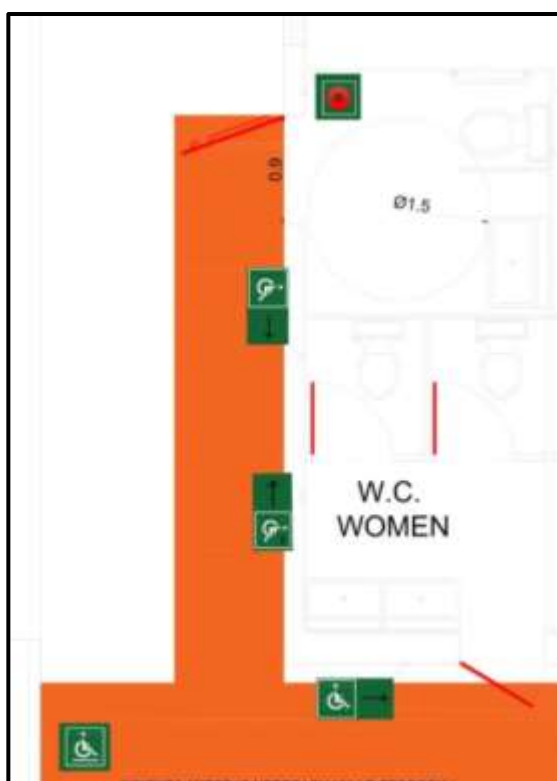
Εικόνα 94. Διαγράμμιση στο χώρο οχημάτων και θέση στάθμευσης Ι.Χ. που μεταφέρουν ΑμεΑ.



Εικόνα 95. Διαγράμμιση στο κατάστημα του σαλονιού.

3.5.7 Σηματοδότηση

Όλοι οι χώροι του πλοίου στους οποίους έχουν πρόσβαση επιβάτες ΑμεΑ, θα πρέπει να προστεθούν κατάλληλες σημάνσεις, ώστε να καθοδηγούνται με ασφάλεια προς τους χώρους που είναι ειδικά διαμορφωμένοι για την εξυπηρέτησή τους. Στο παρόν πλοίο, οι σημάνσεις ξεκινάνε από την είσοδο κιόλας όπου κατευθύνουν προς τον χώρο παραμονής και έπειτα προς το αναβατήριο οποιουδήποτε τύπου. Σε κάθε αρχή και τέλος της σκάλα από όπου γίνεται ανάβαση και κατάβαση των επιβατών ΑμεΑ, θα πρέπει να υπάρχει κατάλληλη σήμανση που να υποδηλώνει ότι η μετακίνηση αυτή ξεκινάει από το συγκεκριμένο σημείο με τα κατάλληλα μέσα. Στο κατάστρωμα που βρίσκεται το σαλόνι, εξωτερικά θα πρέπει να τοποθετηθούν σημάνσεις από και προς τον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής, τον χώρο παραμονής και προς τις κλίμακες για την κάθοδο προς το κατάστρωμα των οχημάτων. Εσωτερικά του σαλονιού, θα πρέπει να υπάρχουν οι ίδιες σημάνσεις, με επιπρόσθετες αυτές που οδηγούν προς τις θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων. Σημαντικό, επίσης, είναι και οι σημάνσεις που υποδεικνύουν τα κομβία κινδύνου, τα οποία είναι τοποθετημένα δίπλα στις θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων και στον κοινόχρηστο χώρο υγιεινής ΑμεΑ.



Εικόνα 96. Σημάνσεις για ΑμεΑ στο κατάστρωμα του σαλονιού.



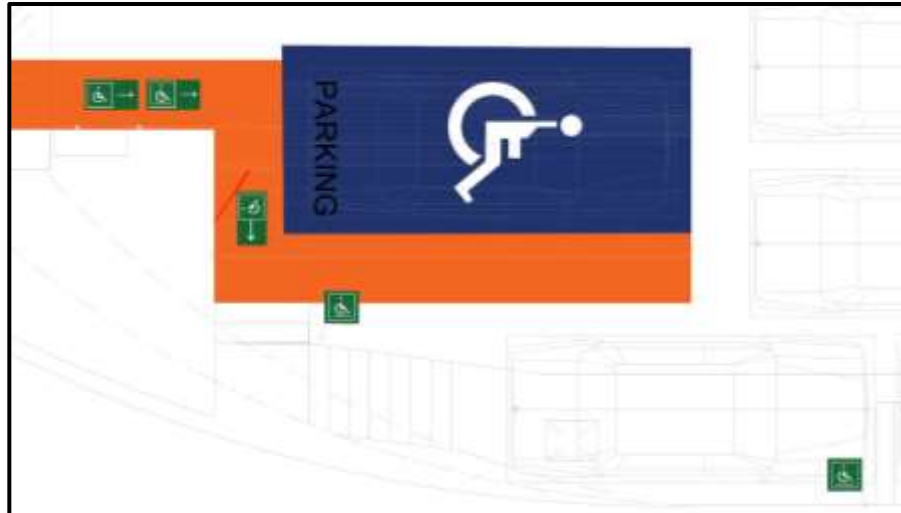
Εικόνα 97. Σημάνσεις για ΑμεΑ στο κατάστρωμα του σαλονιού (εξωτερικά).



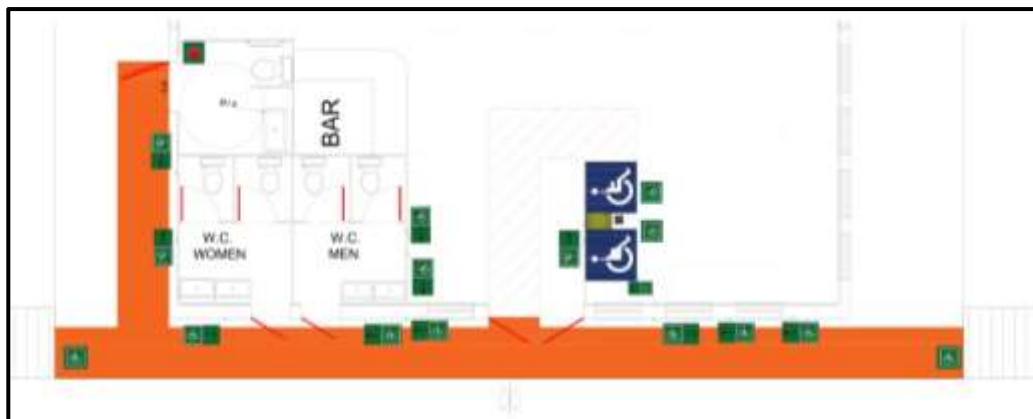
Εικόνα 98. Σημάνσεις για ΑμεΑ στο κατάστρωμα του σαλονιού (εξωτερικά).



Εικόνα 99. Σημάνσεις για ΑμεΑ στο κατάστρωμα του σαλονιού (εσωτερικά).



Εικόνα 100. Σημάνσεις για ΑμεΑ στο κατάστρωμα οχημάτων.



Εικόνα 101. Σημάνσεις για ΑμεΑ στο κατάστρωμα σαλονιού.

3.5.8 Κατασκευαστικές αλλαγές και μελέτη βαρών

Η αναδιαμόρφωση στο χώρο του σαλονιού, επιφέρει και κάποιες κατασκευαστικές αλλαγές, οι οποίες θα πρέπει να ελεγχθούν σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Οι κανονισμοί που χρησιμοποιήθηκαν, είναι οι ίδιοι με αυτούς που υπολογίστηκαν τα ίδια μεγέθη και για το Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ», δηλαδή τους κανονισμούς του Αμερικάνικου Νηογνώμονα (*American Bureau of Shipping*) «*Rules for building and classing*» που αφορούν χαλύβδινα σκάφη με μήκος κάτω από 90 μέτρα (*Steel vessels under 90 meters (295 feet) in length*), σύμφωνα με τη τελευταία έκδοση του 2019.

Η προσαρμογή του κοινόχρηστου χώρου υγιεινής, συνεπάγεται την προσθήκη δύο φρακτών στο εσωτερικό του σαλονιού, οι οποίες και θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των κανονισμών για το πάχος των ελασμάτων και τα ενισχυτικά που θα τοποθετηθούν. Στο τρίτο μέρος των κανονισμών (*Part 3*) του Αμερικάνικου Νηογνώμονα, που αναφέρεται στην

κατασκευή της γάστρας και του εξοπλισμού (*Hull construction and equipment*), στο δεύτερο κεφάλαιο (*Chapter 2: Hull structures and arrangements*), στην ενότητα επτά (*Section 7*) για υδατοστεγείς φρακτές και πόρτες (*Watertight bulkheads and doors*), στην παράγραφο πέντε για την κατασκευή των υδατοστεγών φρακτών (*Construction of Watertight bulkheads*) δίνονται οι απαιτήσεις που αφορούν το πάχος του ελάσματος και τα απλά ενισχυτικά. Όλοι οι υπολογισμοί έγιναν με τη βοήθεια ενός υπολογιστικού Φύλλου *Excel*.

Για τον υπολογισμό του πάχους του ελάσματος της φρακτής, χρησιμοποιήθηκε η σχέση του κανονισμού και βρέθηκε το ελάχιστο απαιτούμενο πάχος που επιτρέπεται για τις διαστάσεις που θέλουμε. Ενδεικτικά, οι φρακτές που θα τοποθετηθούν, θα έχουν διαστάσεις 2,00x2,50 μέτρα και η ισαπόσταση των ενισχυτικών θα είναι ανά μισό μέτρο. Στο τέλος, αφού γίνει ο υπολογισμός του πάχους από τον τύπο που δίνεται, πρέπει να ελεγχθούν οι δύο παράμετροι που περιγράφονται. Στη περίπτωση αυτή, το πάχος που μας δίνει ο τύπος, δεν καλύπτει τις παραμέτρους, οπότε και θα πάρουμε την ελάχιστη απαιτούμενη τιμή, αυτή των 6 mm. Οι υπολογισμοί φαίνονται στην παρακάτω εικόνα.

WT BHD PLATING (ABS 2019)				
t=((s*k*sqrt(q*h))/c)+1,5=		5,34 mm		
s=	500	mm		
longer edge=	2,5	m		
shorter edge=	0,5	m		
a=	5			
k=	1	for a>2		
k=	0,910	for 1<a<2		
Y=	235	N/mm ²		
q=	1			
h=	6	m		
c=	290			
CONDITIONS	6,00	mm		Final plate thickness
a)	(s/200)+2,5	5,00	mm	6,00 mm
b)	6,00	mm		

Εικόνα 102. Υπολογισμός πάχους ελάσματος υδατοστεγούς φρακτής με τους κανονισμούς του ABS 2019.

Όσον αφορά τα ενισχυτικά, οι κανονισμοί δίνουν μία σχέση για τον υπολογισμό της ελάχιστη απαιτούμενης ροπής αντίστασης. Στη περίπτωση αυτή, υπολογίζουμε την πραγματική ροπή αντίστασης του ενισχυτικού και την ελέγχουμε με την ελάχιστη που δίνει ο κανονισμός. Συγκεκριμένα, επιλέχθηκαν να τοποθετηθούν ενισχυτικά τύπου ισοσκελούς γωνιάς με διαστάσεις 80x6. Η ροπή αντίστασης που δίνει το ενισχυτικό αυτό είναι 46,47

cm^3 και είναι μεγαλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη του κανονισμού που είναι 43,88 cm^3 , οπότε και μπορούν να τοποθετηθούν. Ακολουθούν οι αντίστοιχοι υπολογισμοί.

STIFFENERS (ABS 2019)							
SM=7,8*c*h*s*(l^2)=							43,88 cm3
c=	0,3						
s=	0,5	m					
l=	2,5	m					
h=	6	m					
ACTUAL							
ITEMS	b (cm)	h (cm)	d (cm)	A (cm2)	Ad	Ad2	lo
PLATE	50,00	0,60	0,30	30,00	9,00	2,70	0,90
WEB	0,60	8,00	4,60	4,80	22,08	101,57	25,60
FLANGE	7,40	0,60	8,30	4,44	36,85	305,87	0,13
				39,24	67,93	410,14	26,63
Total Height=	8,60	cm					
NA from BL=	1,73	cm					
I _{NA} =	319,17	cm4					
SM _{TOP} =	46,47	cm3					
SM _{BOT} =	184,36	cm3					
SM _{act} =	46,47	cm3		OK			

Εικόνα 103. Υπολογισμός ροπής αντιστάσεως ενισχυτικών υδατοστεγούς φρακτής με τους κανονισμούς του ABS 2019.

Στη συνέχεια, πρέπει να υπολογιστεί το βάρος για κάθε αντικείμενο που προστέθηκε ή αφαιρέθηκε στο πλοίο, ώστε να βρεθεί το βάρος του καινούργιου άφορτου σκάφους και να συγκριθεί με το αρχικό. Υπενθυμίζεται ότι σε περιπτώσεις που γίνουν κάποιες μετασκευές στο πλοίο, εάν το ποσοστό διαφοράς του άφορτου σκάφους πριν και μετά τη μετασκευή είναι μεγαλύτερο του 2% και η διαφορά της διαμήκους θέσεις του κέντρου βάρους του άφορτου σκάφους πριν και μετά τη μετασκευή είναι μεγαλύτερο του 1%, τότε θα πρέπει να γίνει εκ νέου το πείραμα ευστάθειας.

Έτσι, λοιπόν, για κάθε αντικείμενο που προστέθηκε στο πλοίο, υπολογίστηκε το βάρος του σε κιλά (kg), η κατακόρυφη θέση του κέντρου βάρους του σε μέτρα (m), η κατακόρυφη ροπή σε ($m \times kg$), η διαμήκη θέση του κέντρου βάρους του σε μέτρα (m) και τέλος, η κατακόρυφη ροπή σε ($m \times kg$). Ύστερα, αθροίστηκαν τα βάρη, οι κατακόρυφες και διαμήκη ροπές. Το κατακόρυφο κέντρο βάρους υπολογίζεται από τη διαίρεση της κατακόρυφης ροπής με το άθροισμα των βαρών αυτών και αντίστοιχα η διαμήκης θέση του κέντρου βάρους υπολογίζεται από τη διαίρεση της διαμήκους ροπής με το άθροισμα των βαρών. Στη συνέχεια, έγινε μετατροπή στις μονάδες, από κιλά (kg) σε τόνους (tn). Την ίδια διαδικασία ακολουθούμε και για τα αντικείμενα τα οποία μετά τη μετασκευή αφαιρέθηκαν από το πλοίο.

	Items	Weight (kg)	KG (m)	K. Mom (m*kg)	LCG (m)	L. Mom (m*kg)	
+	Βάρος φρακτής WC (1):	236,44	9,06	2142,16	-4,81	-1137,29	
+	Βάρος φρακτής WC (2):	236,44	9,06	2142,16	-3,79	-896,12	
+	Stiffeners 1 (vertical):	75,40	9,06	683,12	-3,79	-285,77	
+	Stiffeners 2 (vertical):	75,40	9,06	683,12	-4,81	-362,67	
+	Brackets 1 (up):	2,41	10,14	24,45	-3,79	-9,14	
+	Brackets 1 (down):	2,41	7,96	19,20	-3,79	-9,14	
+	Brackets 2 (up):	2,41	10,14	24,45	-4,81	-11,60	
+	Brackets 2 (down):	2,41	7,96	19,20	-4,81	-11,60	
+	Βάρος λεκάνης+καζανάκι:	18,00	8,40	151,20	-3,98	-71,64	
+	Βάρος νιπτήρα:	18,00	8,55	153,90	-4,00	-72,00	
+	Βάρος σταθερής λαβής:	4,00	8,45	33,80	-4,32	-17,28	
+	Βάρος πτυσσόμενης λαβής:	4,00	8,45	33,80	-4,32	-17,28	
+	Βάρος πρόσθετου καναπέ:	26,00	8,40	218,40	-1,45	-37,70	
+	Βάρος αναβατορίου 1 FR:	90,00	3,89	350,10	-17,35	-1561,50	
+	Βάρος αναβατορίου 2 FR:	100,00	5,87	587,00	-9,86	-986,00	
+	Βάρος αναβατορίου 1 AFT:	90,00	3,89	350,10	17,35	1561,50	
+	Βάρος αναβατορίου 2 AFT:	100,00	5,87	587,00	9,86	986,00	
		1083,33	7,57	8203,17	-2,71	-2939,22	kg
		1,08	7,57	8,20	-2,71	-2,94	tn

Εικόνα 104. Υπολογισμός βάρους αντικειμένων που προστέθηκαν.

	Items	Weight (kg)	KG (m)	K. Mom (m*kg)	LCG (m)	L. Mom (m*kg)	
-	Τραπεζάκι σαλονιού:	6,00	8,55	51,30	2,52	15,12	
-	Τμήμα καναπέ:	31,80	8,40	267,12	1,77	56,29	
-	Τμήμα μπαρ:	65,00	8,65	562,25	-4,81	-312,65	
		102,80	8,57	880,67	-2,35	-241,24	kg
		0,10	8,57	0,88	-2,35	-0,24	tn

Εικόνα 105. Υπολογισμός βάρους αντικειμένων που αφαιρέθηκαν.

Τέλος, υπολογίσθηκε το τελικό (μετά τη μετασκευή) άφορτο βάρος, η κατακόρυφη και διαμήκη θέση του και οι αντίστοιχες ροπές, προσθέτοντας και αφαιρώντας κατάλληλα τα μεγέθη που επιφέρουν αλλαγή, στο αρχικό (πριν τη μετασκευή) άφορτο σκάφος.

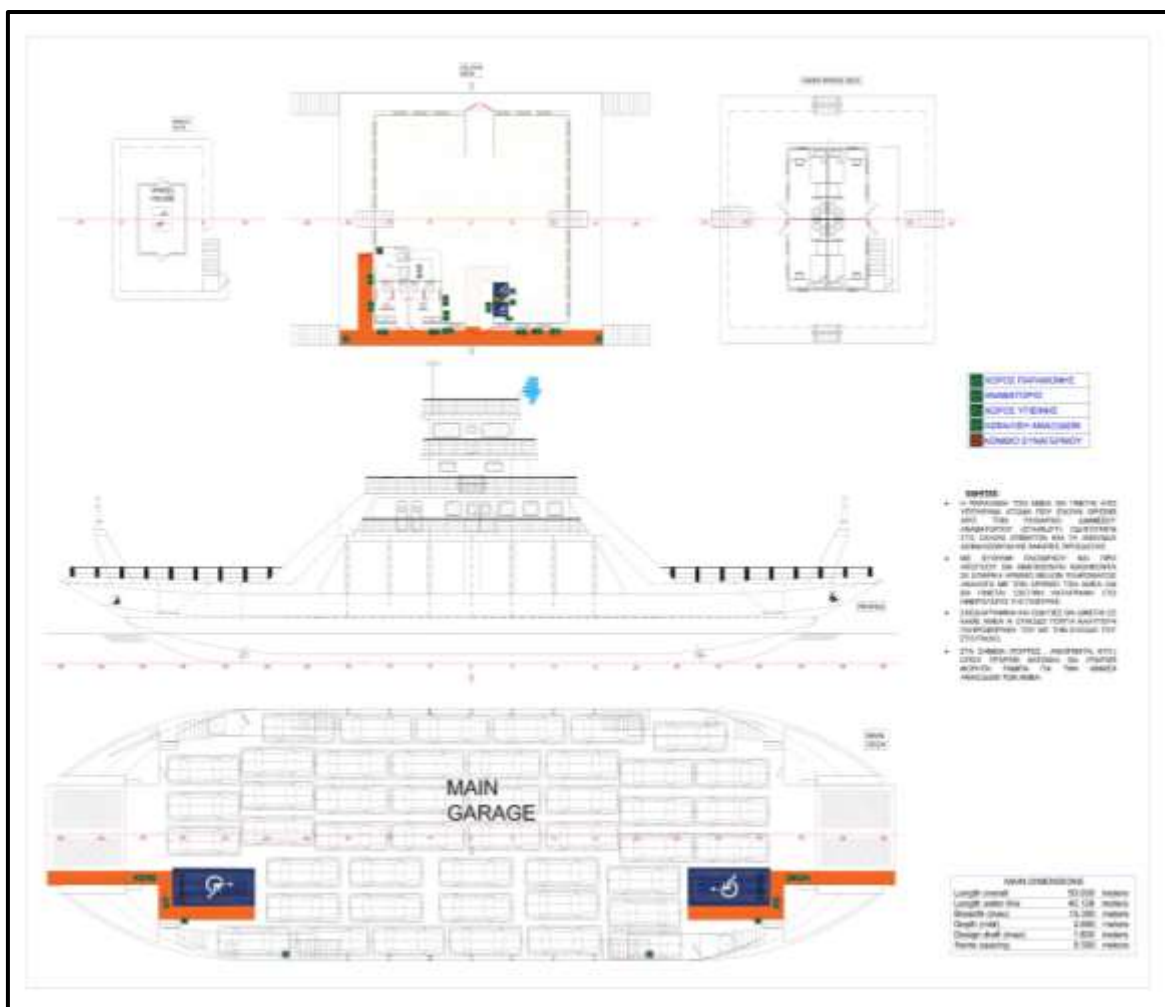
		Weight (kg)	KG (m)	K. Mom (m*kg)	LCG (m)	L. Mom (m*kg)
lightship	ΑΡΧΙΚΟ	449,54	4,88	2192,19	0,16	71,56
	ΤΕΛΙΚΟ	450,52	4,88	2199,51	0,15	68,86
	%	0,002			-0,039	

Εικόνα 106. Επί τις εκατό διαφορά αρχικών και τελικών μεγεθών άφορτου σκάφους.

Όπως φαίνεται και στην παραπάνω εικόνα, η επί τις εκατό διαφορά του αρχικού άφορτου σκάφους από αυτό που προκύπτει μετά τη μετασκευή, είναι της τάξεως του 0,002%, ένα ποσοστό πολύ μικρότερο του 2%. Επίσης, η διαμήκη θέση του βάρους του άφορτου πλοίου, κάνοντας τον ίδιο υπολογισμό για την επί τις εκατό διαφορά της τελικής και αρχικής αυτής θέσης, σε απόλυτη τιμή δίνει 0,039%, ποσοστό πολύ μικρότερο από το 1%.

3.5.9 Τελική υποβολή σχεδίων

Το σχέδιο γενικής διάταξης θα αποτελείται από την κάτοψη του κύριου καταστρώματος (*Main deck*), του καταστρώματος του σαλονιού (*Sallon deck*), του καταστρώματος κάτω από τη γέφυρα (*Under bridge deck*) και του καταστρώματος της γέφυρας (*Bridge deck*), καθώς και από την πλάγια όψη (*Profile*) του σκάφους. Επίσης, θα περιλαμβάνεται και η επεξήγηση των σημάνσεων που αφορούν τους επιβάτες ΑμεΑ, μαζί με κάποιες οδηγίες που αφορούν τον πλοίαρχο για τη σωστή εξυπηρέτηση των επιβατών αυτών. Το σχέδιο αυτό, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε σμίκρυνση μαζί με το φυλλάδιο οδηγιών έκτακτης ανάγκης που θα δίνεται σε κάθε επιβάτη ΑμεΑ και συνοδό τους, στο οποίο θα φαίνονται καθαρά οι χώροι στους οποίους μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια.



Εικόνα 107. Τελικό σχέδιο γενικής διάταξης (*General Arrangement Plan*) «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ».



Εικόνα 108. Επεξήγηση σημάνσεων ΑμεΑ πάνω στο σχέδιο γενικής διάταξης.

ΟΔΗΓΙΕΣ:

- Η ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΘΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΥΠΕΥΘΥΝΑ ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΟΡΙΣΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ. ΔΙΑΜΕΣΟΥ ΑΝΑΒΑΤΟΡΙΟΥ (STAIRLIFT) ΟΔΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΑΛΟΝΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΑΜΑΞΙΔΙΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΙΜΑΝΤΕΣ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ.
- ΜΕ ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟ ΑΠΟΠΛΟΥ ΘΑ ΑΝΑΤΙΘΟΝΤΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΕ ΕΠΑΡΚΗ ΑΡΙΘΜΟ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΚΑΙ ΘΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ.
- ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΘΑ ΔΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΘΕ ΑΜΕΑ Ή ΣΥΝΟΔΟ ΤΟΥΓΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ.
- ΣΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (ΠΟΡΤΕΣ , ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ, ΚΤΛ.) ΟΠΟΥ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΤΩΦΛΙ ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΦΟΡΗΤΗ ΡΑΜΠΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΑΜΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ΑΜΕΑ.

Εικόνα 109. Οδηγίες για τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος.

3.5.10 Συμπεράσματα

Στο παρόν πλοίο, ο ελεύθερος χώρος στο κλειστό σαλόνι επιβατών αντιστοιχούσε σε $127 m^2$, δηλαδή εξυπηρετούσε 211 επιβάτες. Με την προσαρμογή των δύο θέσεων ασφάλισης αμαξιδίων και του κοινόχρηστου χώρου υγιεινής ΑμεΑ, η επιφάνεια αυτή μειώθηκε στα $122,9 m^2$ και πλέον εξυπηρετεί 204 συν 2 επιβάτες ΑμεΑ.

Όσον αφορά το κατάστρωμα των οχημάτων, με την αναδιαμόρφωση για τη προσθήκη των δύο ειδικών θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ και τις διαγραμμίσεις χρώματος πορτοκαλί, ο αριθμός των οχημάτων που μπορεί να παραλάβει το πλοίο μειώθηκε κατά δύο επί της αρχικής σχεδίασης.

Εναλλακτικά της εφαρμογής των αναβατορίων τύπου πλατφόρμας, μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα ίδια μηχανήματα αναρριχητή σκάλας, με αυτά που επιλέχθηκαν για το Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ». Η επιλογή αυτή, επιφέρει μείωση στο βάρος του άφορτου σκάφους και κυρίως, μειώνεται σημαντικά το κόστος της μετασκευής.

3.6 Φυλλάδιο οδηγιών έκτακτης ανάγκης

Το μέλος ή τα μέλη του πληρώματος που έχουν ορισθεί από τον πλοίαρχο για την εξυπηρέτησή επιβατών ΑμεΑ καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, θα πρέπει να δώσουν στον επιβάτη ΑμεΑ και το συνοδό του ένα φυλλάδιο με οδηγίες έκτακτης ανάγκης. Το φυλλάδιο αυτό αναφέρει κυρίως οδηγίες για τη σωστή χρήση ενός σωσίβιου και την αναγνώριση του σήματος κινδύνου σε μία περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Οι οδηγίες αυτές θα πρέπει να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη μορφή αναπηρίας που έχει ο κάθε επιβάτης ΑμεΑ. Για παράδειγμα, ένας επιβάτης με κινητική αναπηρία που χρησιμοποιεί αμαξίδιο και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού είναι στην ειδικά διαμορφωμένη θέση ασφάλισης αμαξιδίων, οι οδηγίες που αφορούν το σωσίβιό του θα πρέπει να συγκεκριμενοποιούνται και να δηλώνεται με σαφή τρόπο η τοποθεσία του και πού μπορεί ο ίδιος να το βρει. Ένα ακόμη παράδειγμα, αφορά τους επιβάτες με πρόβλημα ακοής, οι οποίοι δε μπορούν να ακούσουν το ηχητικό σήμα κινδύνου που δίνεται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οπότε στη περίπτωση αυτή θα πρέπει να αναγράφεται στις οδηγίες ότι το σήμα αυτό δίδεται με μορφή λυχνίας που αναβοσβήνει με συγκεκριμένο ρυθμό. Σημαντικό είναι, επίσης, οι οδηγίες για άτομα με προβλήματα όρασης να δίνονται είτε με κατάλληλα μεγεθυμένη γραμματοσειρά, είτε στην ειδική γραφή για τυφλούς *Braille* σε άτομα με απώλεια όρασης εκατό τις εκατό. Ενδεικτικά, σχεδιάστηκε το ακόλουθο φυλλάδιο οδηγιών για επιβάτες ΑμεΑ χρήστες αμαξιδίου.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΙΚΗ ΑΝΑΠΗΡΙΑ

EMERGENCY INSTRUCTIONS FOR WHEELCHAIR USERS



ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΣ

FOR YOUR SAFETY

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΣ ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΣΤΕ ΤΙΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ Ή ΤΙΣ ΕΝΤΟΛΕΣ ΠΟΥ ΔΙΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΠΟΛΥ ΠΡΟΣΕΚΤΙΚΑ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ.

FOR YOUR SAFETY, PLEASE FOLLOW THE ADVICE OR ORDERS GIVEN BY THE CREW AND LOOK VERY CAREFULLY THE FOLLOWING INSTRUCTIONS.

ΓΕΝΙΚΟ ΣΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

GENERAL ALARM

ΤΟ ΣΗΜΑ ΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΦΥΡΙΧΤΡΑ Ή ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΓΓΕΛΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

THE SIGNAL IS GIVEN OUT BY THE SHIP'S SIREN OR THE PUBLIC ADDRESS SYSTEM.

• • • • •

ΕΠΤΑ (7) ΒΡΑΧΕΙΣ ΣΥΡΙΓΜΟΙ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΕΝΑΝ (1) ΜΑΚΡΟ ΣΥΡΙΣΜΟ.

ΜΟΛΙΣ ΑΚΟΥΣΕΤΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΣΗΜΑ ΦΟΡΕΣΤΕ ΤΟ ΣΩΣΙΒΙΟ ΣΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΙΝΕΤΕ ΣΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΑΣ.

Η ΕΝΤΟΛΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ ΔΙΑ ΖΩΣΗΣ ΦΩΝΗΣ.

ΤΑ ΑΤΟΜΙΚΑ ΣΩΣΙΒΙΑ ΣΑΣ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΕΣ ΘΗΚΕΣ ΔΠΛΑ ΣΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΜΑΞΙΔΙΩΝ.

SEVEN (7) SHORT BLASTS FOLLOWED BY ONE (1) LONG BLAST.

ON HEARING THIS SIGNAL YOU SHOULD PUT YOUR LIFE JACKET ON AND REMAIN AT YOUR SEATS.

THE ABANDONING SHIP ORDER IS GIVEN BY THE CAPTAIN'S VOICE.

YOUR LIFE JACKETS ARE LOCATED NEXT TO YOUR WHEELCHAIR SAFETY SEAT, IN THEIR PROTECTION CASES.

Εικόνα 110. Ενδεικτική μορφή φυλλαδίου οδηγιών για επιβάτες ΑμεΑ χρήστες αμαξιδίων.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΣΩΣΙΒΙΩΝ

LIFE JACKET DONNING INSTRUCTIONS



1) ΤΡΑΒΗΣΤΕ ΚΑΤΩ ΤΟ ΣΩΣΙΒΙΟ ΠΕΡΝΩΝΤΑΣ ΤΟ ΑΠΟ ΤΟ ΚΕΦΑΛΙ.

1) *PULL LIFE JACKET DOWN OVER YOUR HEAD.*



2) ΠΕΡΑΣΤΕ ΤΗ ΖΩΝΗ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΑΤΗ ΣΑΣ.

2) *DRAW BELT AROUND YOUR BACK.*



3) ΕΛΕΓΞΤΕ ΤΟ ΔΕΣΙΜΟ / ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ.

3) *CHECK CORRECT LAYER.*

ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΛΗΨΗΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

EVACUATION INSTRUCTIONS

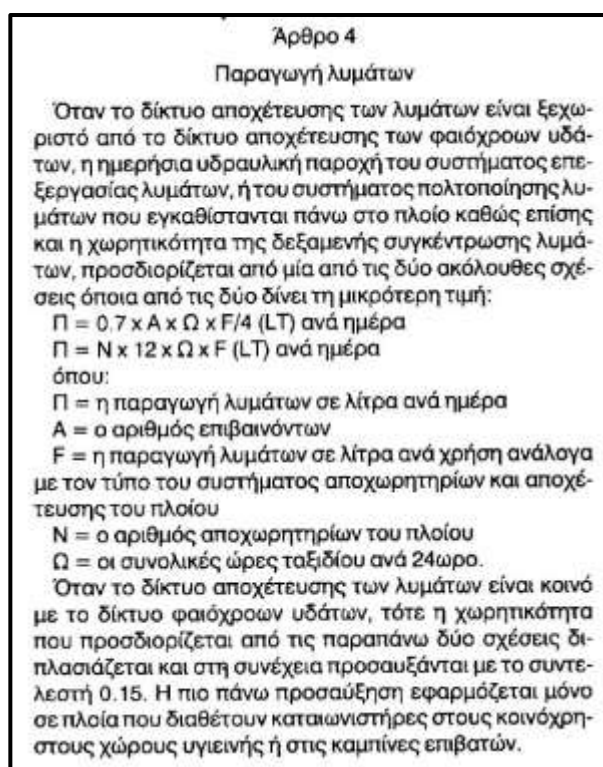
ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΘΕΙΤΕ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΕΞΟΔΟΥΣ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΜΕ ΗΡΕΜΙΑ, ΥΠΟ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΤΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ.

YOU SHOULD MAKE YOUR WAY CALMLY TOWARDS THE INDICATED EMERGENCY EXITS, WITH THE INSTRUCTIONS AND HELP OF THE CREW.

Εικόνα 111. Ενδεικτική μορφή φυλλαδίου οδηγιών για επιβάτες ΑμεΑ χρήστες αμαξιδίων.

3.7 Μελέτη λυμάτων

Μία ακόμη μελέτη, η οποία θα πρέπει να επανεξεταστεί λόγω της προσθήκης ενός επιπλέον χώρου υγιεινής, είναι αυτή των λυμάτων. Η συγκεκριμένη μελέτη είναι απαραίτητη ώστε να διασφαλίζεται ότι η δεξαμενή λυμάτων μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του πλοίου ως προς τη χρήση των αποχωρητηρίων, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ο κανονισμός που αναφέρεται στον υπολογισμό της μελέτης λυμάτων, είναι στο άρθρο 4 του Π.Δ. 400/1996 με αριθμό φύλλου 268.



Εικόνα 112. Απόσπασμα από το Π.Δ.400/96 που αφορά τη παραγωγή λυμάτων.

(Πηγή: https://elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/268A_96.pdf, 2021)

Παρατηρώντας τις δύο σχέσεις που δίνει ο κανονισμός, εύκολα διακρίνουμε ότι τη μικρότερη τιμή τη δίνει ο δεύτερος τύπος στον οποίο περιλαμβάνεται ο αριθμός των αποχωρητηρίων. Έτσι, λοιπόν, με τη προσθήκη ενός ακόμη αποχωρητηρίου στο πλοίο, το αποτέλεσμα που δίνει τα λίτρα ανά ημέρα, θα είναι λίγο μεγαλύτερο. Θεωρώντας ότι οι υπάρχουσες δεξαμενές δεν εξυπηρετούν μόνο την αρχική οριακή τιμή των λίτρων λυμάτων, αλλά έχουν επιπλέον περιθώριο, τότε θα καλύπτουν και τη μικρή αυτή αύξηση των παραπάνω λίτρων λυμάτων.

Οι υπολογισμοί για τη μελέτη λυμάτων που αφορούν στο Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ» είναι οι ακόλουθοι:

- $\Pi_1 = 0,7 * 388 * 5 * 7/4 = 2.376,5 \text{ lt/ημέρα}$
- $\Pi_2 = 5 * 12 * 5 * 7 = 2.100 \text{ lt/ημέρα}$

Στο πλοίο υπάρχει ήδη δεξαμενή λυμάτων $2,5 \text{ m}^3$, οπότε και καλύπτει την απαίτηση που προκύπτει από το μικρότερο εκ των Π_1 και Π_2 που προκύπτουν ύστερα από τη προτεινόμενη μετασκευή.

Αντίστοιχα, οι υπολογισμοί για τη μελέτη λυμάτων που αφορούν στο Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ» είναι οι ακόλουθοι:

- $\Pi_1 = 0,7 * 500 * 5 * 7/4 = 3.062,5 \text{ lt/ημέρα}$
- $\Pi_2 = 5 * 12 * 5 * 7 = 2.100 \text{ lt/ημέρα}$

Στο πλοίο υπάρχει ήδη δεξαμενή λυμάτων $2,5 \text{ m}^3$, οπότε και καλύπτει την απαίτηση που προκύπτει από το μικρότερο εκ των Π_1 και Π_2 που προκύπτουν ύστερα από τη προτεινόμενη μετασκευή.

3.8 Κοστολόγηση εξοπλισμού

Το κόστος των μηχανημάτων και του εξοπλισμού που επιλέχθηκαν για την εφαρμογή στα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία που μελετήσαμε παραπάνω, ποικίλοι. Συγκεκριμένα, για το Ε/Γ – Ο/Γ «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ», επιλέξαμε να χρησιμοποιήσουμε μηχανήματα αναρριχητή σκάλας. Το κόστος για το μηχάνημα της εταιρείας *Dragon* και μοντέλο *DW-11D* (δυνατότητα μεταφοράς επιβάτη με το αμαξίδιό του), ανέρχεται στα 3.600 € συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α. και με χρόνο αναμονής περίπου έναν (1) μήνα, καθώς έρχεται από το εξωτερικό. Αντίστοιχα, το μοντέλο *DW-SW03* (διαθέτει κάθισμα) της ίδια εταιρείας, κοστίζει 4.500 € συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α. και με τον ίδιο χρόνο αναμονής.

Από την άλλη μεριά, για το Ε/Γ – Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ» προτείνεται να τοποθετηθούν μόνιμα μέσα μετακίνησης επιβατών. Ειδικότερα, βάση της διαμόρφωσης της σκάλας, μπορεί να τοποθετηθεί ένας ανελκυστήρας σκάλας τύπου πλατφόρμας με στροφή και ένας ευθύγραμμος. Το κόστος της πλατφόρμας που ακολουθεί ευθύγραμμη διαδρομή, κυμαίνεται στα 7.500 – 8.000 €, με χρόνο αναμονής περίπου έναν (1) μήνα. Ο ανελκυστήρας πλατφόρμας που ακολουθεί διαδρομή με στροφές, κοστίζει περίπου 12.000 - 13.000 € και έχει χρόνο αναμονής παράδοσης του δύο (2) μήνες, γεγονός που οφείλεται στο ότι κατασκευάζεται για τις εκάστοτε διαστάσεις.

Οι παραπάνω τιμές αφορούν τη κοστολόγηση των συγκεκριμένων προϊόντων από την εταιρεία *Life lifts*.

Αποτελέσματα

Σύμφωνα με τα όσα αναλύθηκαν στα παραπάνω κεφάλαια, ξεκινώντας κιόλας από τον όρο «Άτομα με Αναπηρία», είδαμε και μέσα από ποσοστά τη θέση στην οποία βρίσκονται συνάνθρωποί μας με οποιαδήποτε μορφή αναπηρίας και καταλάβαμε πως η θέση τους στην κοινωνία οφείλει να είναι ισότιμη. Έτσι, μελετώντας προσεκτικά ένα μεγάλο μέρος του κανονιστικού πλαισίου που αναφέρεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών ΑμεΑ, αλλά και στις υποχρεώσεις που πρέπει να εφαρμοστούν από πλευράς των πλοιοκτητριών εταιρειών, καταλαβαίνουμε πως ακόμη και σήμερα οι κανονισμοί αυτοί υστερούν ως προς την εξασφάλιση της ποιότητας ζωής των ατόμων αυτών κατά τη διάρκεια του πλου.

Το πρόβλημα εξειδικεύεται στις κατηγορίες πλοίων που εκτελούν μικρές αποστάσεις μέχρι τα 10 ναυτικά μίλια, όπως τα Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου, τα οποία και αποτελούν και το κύριο ενδιαφέρον αυτής της ερευνητικής εργασίας. Το βασικό πρόβλημα σε αυτού του τύπου πλοία, είδαμε ότι είναι η μετακίνηση των επιβατών ΑμεΑ από το κατάστρωμα οχημάτων προς το σαλόνι επιβατών, καθώς υπάρχουν πολλές σκάλες τις οποίες, για παράδειγμα, ένα άτομο με αμαξίδιο δε μπορεί να ανέβει. Οι πρόσφατοι κανονισμοί, σαν λύση στο πρόβλημα αυτό, έδωσαν να εφοδιαστούν τα πλοία με ένα εξοπλισμό σε μορφή κάθισμα/φορείο, με το οποίο θα μεταφέρεται ο επιβάτης ΑμεΑ από τα μέλη του πληρώματος, σηκώνοντάς τον στα χέρια. Ωστόσο, αναλύσαμε τους διάφορους παράγοντες που καθιστούν τον εξοπλισμό αυτόν ανασφαλή, οπότε βρέθηκαν άλλα μηχανήματα που εξυπηρετούν το σκοπό της μετακίνησης αυτής και είναι ειδικά διαμορφωμένα για ΑμεΑ.

Όμως, είδαμε ότι στη πραγματικότητα τα προβλήματα είναι περισσότερα, καθώς τα πλοία αυτά δεν έχουν ούτε κοινόχρηστους χώρους υγιεινής για ΑμεΑ, αλλά ούτε και θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων στο σαλόνι επιβατών. Παρά το γεγονός ότι, βάση κανονισμών δεν απαιτείται η ύπαρξη τέτοιων χώρων και εγκαταστάσεων, είδαμε πως αυτές μπορούν να εφαρμοστούν σε αυτή τη κατηγορία πλοίων, δίνοντας έτσι στους επιβάτες ΑμεΑ τη θέληση και την όρεξη να ταξιδέψουν με ασφάλεια, χωρίς να έρχονται αντιμέτωποι με εμπόδια και φραγμούς.

Σκοπός της διπλωματικής αυτής εργασίας, εκτός από την εφαρμογή καινούργιων μέσων και χώρων για την εξυπηρέτηση επιβατών ΑμεΑ, είναι και η εξασφάλιση από τη πλευρά της πλοιοκτήτριας εταιρείας ότι το πλοίο της παραμένει εξίσου κερδοφόρο, παρά τις

μετασκευές που εφαρμόστηκαν. Όπως είδαμε, ο αριθμός των επιβατών επηρεάστηκε ελάχιστα, δίνοντας πολύ μικρή μείωση. Μελετήσαμε τη μετασκευή ως προς τα βάρη που προστίθενται ή αφαιρούνται κάθε φορά, ώστε να υπολογίσουμε το καινούργιο βάρος του άφορτου πλοίου (*lightship*) καθώς και τη διαμήκη θέση του κέντρου βάρους του, μεγέθη με τα οποία εξετάζεται η πραγματοποίηση ή όχι εκ νέου του Πειράματος Ευστάθειας. Στις συγκεκριμένες περιπτώσεις που εξετάσαμε, παρατηρήσαμε ότι δεν απαιτείται επανεκτέλεση του Πειράματος Ευστάθειας, παρ' όλα αυτά η δικαιοδοσία είναι στην ευχέρεια του κάθε Νηογνώμονα και στη κρίση του ΚΕΕΠ/ΥΝΑΝΠ.

Συμπεράσματα

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν συνάνθρωποί μας, που έχουν μια οποιαδήποτε μορφή αναπηρίας, στα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου, είναι αρκετά, υπαρκτά και μπροστά στους ίδιους ως επιβάτες, μοιάζουν μεγάλα, όχι όμως και άλυτα. Έχοντας ψάξει, μελετήσει και αναλύσει εκτενώς όλες τις λύσεις για κάθε ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιβάτες ΑμεΑ, πιστεύω πως η εφαρμογή τους είναι μονόδρομος.

Από οικονομικής άποψης, μία τέτοια διαδικασία έχει σίγουρα κόστος για τον πλοιοκτήτη. Ωστόσο, είδαμε ότι με την εφαρμογή των λύσεων σε υπάρχοντα πλοία, μια τέτοιου είδους μετασκευή μπορεί να επιφέρει αλλαγές στη διάταξη των χώρων, όπως στο Ε/Γ – Ο/Γ «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ», ή μπορεί η διάταξη του ήδη υπάρχοντος χώρου να είναι τέτοια που δεν απαιτεί ουσιαστικές αλλαγές, όπως είδαμε στο Ε/Γ - Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗ». Συνεπώς, καταλαβαίνουμε ότι το κόστος που βαραίνει τη πλοιοκτήτρια εταιρεία διαφέρει από πλοίο σε πλοίο, με τα μόνα κοινά έξοδα να είναι εκείνα του ειδικού εξοπλισμού που έχουμε αναφέρει.

Όπως είδαμε και στο Κεφάλαιο II, οι τελευταίοι κανονισμοί παραμένουν στάσιμοι ως προς τις απαιτήσεις, αλλά κυρίως ως προς την εφαρμογή αυτών που έχουν ήδη νομοθετηθεί. Το γεγονός αυτό είναι εμφανές και από τις τελευταίες Εγκυκλίους που έχουν δημοσιευθεί, όπου το μόνο που καλείται είναι παράταση ως προς την οριστική ημερομηνία για την κατάθεση βεβαίωσης για τον εφοδιασμό του ιατρικού εξοπλισμού (κάθισμα/φορείο) από την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Με την ίδια αναβλητικότητα συνεχίζονται και οι Εγκύκλιοι ως προς τη βεβαίωση που αφορά την ειδική εκπαίδευση των πληρωμάτων για την εξυπηρέτηση επιβατών ΑμεΑ. Παρά το γεγονός ότι, από πλευράς της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία έχει κατατεθεί μέσω επιτολής προς τον Υποναύαρχο ΛΣ (Τ) κ. Ζήκα Ιωάννη, τον Κλάδου Ελέγχου Πλοίων, το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνική Ακτοφυλακή/ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ολοκληρωμένη η δομή του προγράμματος εκπαίδευσης των πληρωμάτων, δεν έχει ξεκινήσει καμία ενέργεια γιατί το αρμόδιο Υπουργείο, δεν έχει διαθέσει το χρηματικό ποσό που απαιτείται για την υλοποίηση όλων των διαδικασιών εκπαίδευσης που αφορούν τα μέλη του πληρώματος.

Η Ναυτιλίας ήταν ανέκαθεν από τους πιο ακριβούς οικονομικά κλάδους, καθώς πρέπει πάντα να συμμορφώνεται με όλους αυτούς τους κανονισμούς που συνεχώς ανανεώνονται. Νομίζω, όμως, πως η προσθήκη κανονισμών που αφορούν τις προτεινόμενες εφαρμογές αυτής της εργασίας, για θέματα σχετικά με επιβάτες ΑμεΑ σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου ή ακόμη και σε μικρότερες κατηγορίες πλοίων, δεν είναι ένα τόσο σημαντικό κόστος που έχει να αντιμετωπίσει ο κάθε πλοιοκτήτης, συγκριτικά πάντα με άλλου είδους υποχρεώσεις οι οποίες επιφέρουν μεγαλύτερο κόστος. Θεωρώ πως μπροστά στο οικονομικό κέρδος δε θα πρέπει να εξευτελίζεται η προσωπικότητα κανενός ανθρώπου.

Στις μέρες μας, ωστόσο, έχοντας στα χέρια μας άπλετη γνώση και με την τεχνολογία να εξελίσσεται συνεχώς, νομίζω πως ήρθε η ώρα να δούμε καθαρά το πρόβλημα, να το αντιμετωπίσουμε και γιατί όχι, να το εξαλείψουμε από την κοινωνία μας. Το επάγγελμα του Ναυπηγού Μηχανολόγου Μηχανικού, φέρει ευθύνη ως προς τα πλοία που σχεδιάζει και μελετάει, με στόχο πάντα την ασφάλεια των ανθρώπων εντός και εκτός του πλοίου. Έτσι, λοιπόν, με την ίδια ευθύνη, μελέτησα το θέμα αυτό και βρήκα λύσεις για όλους εκείνους τους συνανθρώπους μας που φοβούνται να ταξιδέψουν με ασφάλεια σε ένα Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο ανοικτού τύπου, με την ελπίδα ότι θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής τους. Εύχομαι η κοινωνία μας να κατανοήσει τη σοβαρότητα του θέματος και να πράξει ανάλογα, για μια ζωή ισότιμη για όλους μας.

Προτάσεις

Φτάνοντας στο τέλος, καλό είναι να υπενθυμίσουμε πολύ σύντομα τα στάδια από τα οποία περάσαμε κατά την εφαρμογή των λύσεων που προτάθηκαν. Αναφέρονται ενδεικτικά οι απαιτήσεις:

1. Νέο σχέδιο γενικής διάταξης, με σχέδιο χώρου οχημάτων όπου εμφανίζεται η θέση οχήματος ΑμεΑ.
2. Επανυπολογισμός αριθμού επιβατών.
3. Επανυπολογισμός χωρητικότητας δεξαμενής λυμάτων (λόγω προσθήκης μιας τουαλέτας ΑμεΑ).
4. Υπολογισμός βάρους απαραίτητου εξοπλισμού.
5. Υπολογισμός νέου άφορτου βάρους του πλοίου.
6. Νέο πείραμα ευστάθειας / Επανυπολογισμός ευστάθειας (εφόσον απαιτηθεί).
7. Προμήθεια / εγκατάσταση απαραίτητου εξοπλισμού.
8. Σήμανση και διαγραμμίσεις (όπου απαιτούνται).
9. Προβλεπόμενο κόστος / προβλεπόμενος χρόνος υλοποίησης.

Κατανοώ, πως η εφαρμογή των λύσεων που προτείνονται στην παρούσα εργασία, σε όλα τα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου (αμφίπλωρα και μη) που υπάρχουν στην Ελλάδα ή ακόμη και Παγκόσμια, παρόλο που αυτό θα ήταν το ιδανικό, θα έφερνε μεγάλη αναστάτωση στο χώρο της Ναυτιλίας. Για το λόγο αυτό, προτείνω την εφαρμογή των λύσεων στα ήδη υπάρχον πλοία αυτού του τύπου, σε βαθμό που για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων μεταξύ λιμένων να υπάρχουν τουλάχιστον δύο πλοία με τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις για επιβάτες ΑμεΑ. Σε δεύτερο βαθμό, θα ήθελα τα νέα πλοία αυτής της κατηγορίας ή και μικρότερης, να κατασκευάζονται εξ αρχής με αυτές τις προϋποθέσεις, ώστε να αποφεύγονται ύστερα πιθανές μετατροπές που θα επιφέρουν επιπλέον κόστος.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να παραθέσω μερικούς συνδέσμους που φάνηκαν πολύ χρήσιμοι στο να μελετήσω το συγκεκριμένο θέμα και σας προτείνω να περιηγηθείτε σε αυτούς:

- Η εταιρεία *Life lifts*, η οποία παρέχει πληθώρα εξοπλισμού ειδικά δια Αναφέρονται ενδεικτικά απαιτήσεις : <https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas> (2021).

- Το ηλεκτρονικό ψήφισμα που ξεκίνησε ο Δημήτρης Αντωνίου, με σκοπό την αλλαγή της νομοθεσίας που αφορά τους επιβάτες ΑμεΑ στα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου. Σήμερα, το συγκεκριμένο ψήφισμα έχει φτάσει τις 46.006 υπογραφές:
https://secure.avaaz.org/community_petitions/el/Diekdikoyme_prosvasi_AmeA_se_OLA_ta_epivatika_ploia_Fery_Mpot/?ftLeQob&fbogname=Dimitris+A.&fbclid=IwAR3ddTe8Lfu01yfwJDV1drIYpcf17RBmzmkCtuW5KTN5AU0NCJev8jipqs (2021).
- Τη προσωπική ιστοσελίδα του Δημήτρη Αντωνίου, που αναφέρεται σε διάφορα θέματα που αφορούν τα Άτομα με Αναπηρία: <https://dimitrisantoniou.gr/> (2021).
- Ένα βίντεο του Δημήτρη Αντωνίου, με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Ατόμων με Αναπηρία για το 2020, στο οποίο αναφέρεται περιληπτικά στις δυσκολίες που βιώνουν οι άνθρωποι αυτοί. Συγκεκριμένα, στα 1:55 λεπτά του βίντεο, αναφέρει την προσωπική του εμπειρία όταν ταξίδεψε με ένα Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου: https://www.youtube.com/watch?v=HRc5CkWhn_M&t=215s (2021).
- Την ιστοσελίδα της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία: <https://www.esamea.gr/> (2021).

Βιβλιογραφία

Έντυπη

Τα παρακάτω έγκυρα έγγραφα σε έντυπη μορφή, χορηγήθηκαν από τον κ. Αριστεΐδη Βόνδα, Τμήμα Επιθεωρήσεων Ελληνικών Πλοίων, *INSB Class*:

Εγκύκλιος: «Κατάρτιση σχεδίου δράσης για την εφαρμογή της ΚΟ 24/2003 ‘Απαιτήσεις ασφαλείας για ΑμεΑ στα δρομολογιακά πλοία’».

Εγκύκλιος: «Διευκρινιστικές Οδηγίες για την εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης αναφορικά με τα ΑμεΑ».

Εγκύκλιος: «Μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία».

Εγκύκλιος: «Διευκρινίσεις επί Εγκυκλίου για τις μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία».

Εγκύκλιος: «Συλλογή στοιχείων για κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος».

Εγκύκλιος: «Συλλογή στοιχείων για κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος».

Εγκύκλιος: «Εφοδιασμός καθίσματος-φορείου για τις μετακινήσεις των ΑμεΑ με τα επιβατηγά πλοία».

Π.Δ. 66/2005 – ΦΕΚ 100/Α’/27.4.2005.

Επιπλέον έντυπη βιβλιογραφία:

Χατζηκωνσταντής, Γεώργιος. *Ναυπηγικό κατασκευαστικό σχέδιο*. Διδακτικές σημειώσεις Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, 2019. (<https://eclass.uniwa.gr/courses/NA180/>, 2021).

Ηλεκτρονική

<https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html> (14/10/20).

<https://sites.google.com/site/diaforetikosisos/yliko-ton-kathegeton-tou-scholeiou-gia-ten-g-taxe-lykeiou> (14/10/20).

https://www.who.int/health-topics/disability#tab=tab_2 (15/10/20).

<https://sites.google.com/site/diaforetikosisos/kategories-amea> (14/10/20).

https://www.who.int/health-topics/disability#tab=tab_1 (14/10/20).

<https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SJO12/2002> (15/10/20).

<https://www.amea-care.gr/eurostat-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1-%CF%84%CE%BF-%CF%80%CE%BF%CF%83%CE%BF%CF%83%CF%84%CF%8C-%CF%80%CE%BF%CF%85-%CE%AD%CF%87%CE%B5%CE%B9-%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CF%8E/> (14/10/20).

<http://hcg.gr/sites/default/files/article/attach/%20%CE%94%CF%81%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B7%CF%81%CE%B9%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1%CF%82%20%CE%95%CE%A6%CE%95%202019.pdf> (15/10/20).

https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_el.htm#shortcut-4 (14/10/20).

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%81%CE%BF%CE%B5%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%B4%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B1%CE%B3%CE%BC%CE%B1 (11/10/20).

https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/a61_95.1128675102190.pdf (11/10/20).

https://www.kodiko.gr/nomologia/download_fek?f=fek/1996/a/fek_a_252_1996.pdf&t=edba20df3b30dc5951070dcc745917b8 (11/10/20).

<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/elegkhos-emporikon-ploion/pd-177-2000.html> (11/10/20).

https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/110A_2011.1456306984046.pdf
(12/10/20).

<https://epoptes.wordpress.com/2013/05/25/%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD>

[%CE%AF%CE%B1%CF%82-%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%83%CE%AF%CF%89%CE%BD-%CF%85%CF%80/](#) (13/10/20).

https://www.ynanp.gr/media/documents/document_0cpH3QK.pdf (13/10/2020).

<https://diavgeia.gov.gr/doc/6%CE%A71%CE%994653%CE%A0%CE%A9-9%CE%984?inline=true> (13/10/20).

<https://diavgeia.gov.gr/doc/99%CE%9384653%CE%A0%CE%A9-2%CE%9D0?inline=true> (13/10/20).

<https://diavgeia.gov.gr/doc/%CE%A9%CE%A40%CE%A04653%CE%A0%CE%A9-%CE%9F%CE%928?inline=true> (13/10/20).

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF#%CE%9D%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82> (13/10/20).

<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/thalassies-sugkoinonies/n-3709-2008.html> (13/10/20).

<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/n-4150-2013.html> (14/10/20).

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF#%CE%A5%CF%80%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82_%CE%91%CF%80%CE%BF%CF%86%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82 (14/10/20).

<http://www.olp.gr/el/useful/item/2609-dikaiomata---ypohreoseis-akt> (14/10/20).

<https://diavgeia.gov.gr/doc/7%CE%A3%CE%95%CE%9D4653%CE%A0%CE%A9-%CE%9D%CE%A4%CE%97?inline=true> (14/10/20).

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_\(%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE_%CE%88%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7\)_](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_(%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE_%CE%88%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7)_) (14/10/20).

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0024&from=nl>
(14/10/20).

<https://www.esamea.gr/our-actions/rest-actions/2486-ypomnima-e-s-a-mea-katathesi-thematon-poy-aforoyn-sta-atoma-me-anapiria-kai-sxetizontai-me-toys-tomeis-armodiotitas-toy-anapliroti-ypoyrgoy-naytilias> (14/10/20).

<https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/67715b2c-ec81-4f0c-ad6a-476a34d732bd/10837596.pdf> (14/10/20).

<https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/1868112513498361> (15/10/2020).

https://secure.avaaz.org/community_petitions/el/_Diekdikoyme_prosvasi_AmeA_se_OLA_ta_epivatika_ploia_Fery_Mpot/?ftLeQob&fbogname=Dimitris+A.&fbclid=IwAR3L_KNm0NWo6pjB4CMiDY6GixWfE2oZhFg6KAJ3kDjBdZGqTxJiKHBAbNA (16/10/2020).

<https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/2076034549372822> (16/10/2020).

<https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/2099945543648389> (16/10/2020).

<https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/2211929759116633> (16/10/2020).

<https://www.facebook.com/dimitrisantoniou.gr/posts/2218510088458600> (16/10/2020).

<https://www.lifelifts.gr/anelkisthres-kathetoi/lehner-alpin> (20/08/2020).

<https://www.lifelifts.gr/anelkistires-skalas/anelkistires-skalas-typou-kareklas-gia-kirtes-skales-2/hawle-hw10-hw11> (20/08/2020).

<https://www.lifelifts.gr/anelkistires-skalas/anelkistires-skalas-typou-platformas-gia-efthigrames-skales-2/extrema-logic>, <https://www.lifelifts.gr/anelkistires-skalas/anelkistires-skalas-typou-platformas-gia-kirtes-skales-2/extrema-slim> (20/08/2020).

<https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/dragon-dw-11d> (20/08/2020).

<https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/dragon-dw-sw03> (20/08/2020).

<https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/ksp-yack> (20/08/2020).

<https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/ksp-italia-sherpa> (20/08/2020).

<https://www.lifelifts.gr/anarrixites-skalas/lehner-sa-2-sa-3-sa-s> (20/08/2020).

<https://epoptes.files.wordpress.com/2012/11/ceb9cf83cf87cf85cebfcf85cf83ceb1-cf80cebfccebbceb5cebfcceb4cebfccecb9cebaceb7-cebdcebfccecbfcceb8ceb5cf83ceb9ceb1-ceb3ceb9ceb1-cf84.pdf> (20/08/2020).

Τα ακόλουθα έγγραφα, στάλθηκαν ηλεκτρονικά σε μορφή *PDF* από τον κ. Δημήτρη Λογαρά, Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία:

Επιστολή: «Κατάρτιση και εφαρμογή εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία στη ναυτιλία».

Νόμος: «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις».

Π.Δ.: «Κανονισμός ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος των ταχύπλοων σκαφών (*High Speed Craft*)».

Το παρακάτω έγκυρο έγγραφο, χορηγήθηκε σε ηλεκτρονική μορφή (*PDF*), από τον κ. Δ. Θηραίο, Ναυπηγό Μηχανικό, *SHIPINVESTIGATION MARINE TECHNICAL BUREAU Co.*:

Εγκύκλιο: «Κατάρτιση εκπαιδευτικού προγράμματος για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ που μετακινούνται με Επιβατηγά Πλοία».

Τα ακόλουθα έγγραφα, στάλθηκαν ηλεκτρονικά σε μορφή *PDF* από τη διεύθυνση ΕΚΕ και τμήμα Επιθεωρήσεων Κατασκευής και Ενδιαίτησης, από τον Υποπλοίαρχο Λ.Σ. (Τ) Βούρο Δ.:

Εγκύκλιο: «Καθορισμό ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών».

Ευρωπαϊκή νομοθεσία: «Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές».

Από τα «Ανοιχτά ακαδημαϊκά μαθήματα στο ΤΕΙ Αθήνας», βοήθησε το μάθημα «Τεχνική νομοθεσία» του κ. Γεώργιου Κ. Χατζηκωνσταντή, στους ακόλουθους συνδέσμους:

Τεχνική νομοθεσία (Ναυπηγικό κατασκευαστικό σχέδιο) (Ε):
https://ocp.teiath.gr/courses/NAFP_UNDER114/ (2020).

Τεχνική νομοθεσία (Ναυπηγικό κατασκευαστικό σχέδιο) (Θ):
https://ocp.teiath.gr/courses/NAFP_UNDER117/ (2020).