

A.6

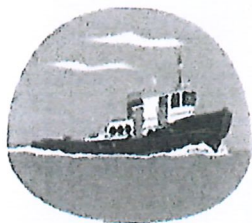
From: Πανελλήνια Ένωση Ρυμουλκών ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ [mailto:panenosirim@gmail.com]

Sent: Friday, June 11, 2021 11:02 AM

To: synkat@hcg.gr

Cc: yfyourgos.gram@yna.gov.gr; ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΥΡΓΟΥ <minister.gram@yna.gov.gr>; ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ <gg.yna@yep.gr>; ΑΡΧΗΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ <als@hcg.gr>; Α <avls@hcg.gr>; YNA <dkc@hcg.gr>

Subject: ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΧΟΛΙΩΝ & ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΜΑΣ ΕΠΙ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΔ ΠΕΡΙ Ρ/Κ ΠΛΟΙΩΝ



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ – ΕΦΟΠΙΣΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ "ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ"

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 11 ΙΟΥΝΙΟΥ 2021

ΘΕΜΑ: Σχέδιο π.δ. με θέμα «Έγκριση και θέση σε εφαρμογή Κανονισμού περί ρύθμισης θεμάτων ρυμουλκών πλοίων, αναφορικά με τις προδιαγραφές σχεδίασης, κατασκευής, εξοπλισμού, τα κριτήρια ευστάθειας, τις συνιστώμενες απαιτήσεις πυροσβεστικού και αντιρρυπαντικού εξοπλισμού, καθώς και πρόσθετες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμογής βέλτιστων πρακτικών, για διάφορες κατηγορίες ρυμουλκικών εργασιών».

Σχετ.: Έγγραφο ΚΕΠ/ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΠΛΟΙΩΝ/ ΤΜΗΜΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ & ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ αρ. πρωτ. 2324.8/39243/2021/02/06/2021 της 02/06/2021

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού με το οποίο μας ζητήθηκαν απόψεις/ σχόλια επί του σχεδίου Π. Διατάγματος του θέματος, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

ΓΕΝΙΚΑ

Το σχέδιο Π.Δ/τος περιλαμβάνει θετικά εκσυγχρονιστικά στοιχεία που ικανοποιούν απόλυτα τις προτάσεις που έχει καταθέσει η Ένωσή μας, με την από 14/01/2021 επιστολή μας μέσω email προς το Υπουργείο, με κοινοποίηση στο Κλάδο σας, για εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου που καθορίζει τα περί ρυμουλκών και ρυμουλκικών υπηρεσιών, με βάση τις σύγχρονες απαιτήσεις ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής, των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Κυρίαρχα εισάγει ως κριτήριο ασφαλούς ρυμούλκησης τη δύναμη έλξης (bollard pull) του ρυμουλκού, καθώς και τη πρόβλεψη διαδικασιών πιστοποίησης της ικανότητας αυτής, σε αντίθεση με τη μέχρι σήμερα αναχρονιστική μέθοδο του υπολογισμού της ελάχιστης απαιτούμενης έλξης ρυμούλκησης, από την ονομαστική ισχύ της/ων κυρίας/ων μηχανής/ων πρόωσης του ρυμουλκού. Εξίσου σημαντικής σημασίας είναι και η πρόβλεψη αντικειμενικών κριτηρίων προσδιορισμού της απαιτούμενης ελκτικής δύναμης, ανάλογα με το μέγεθος του ρυμουλκούμενου πλοίου.

Επίσης η λογική διάκριση των απαιτήσεων σε υποχρεωτικές και συνιστώμενες παρέχει την ευχέρεια επιλεκτικής εφαρμογής των συνιστώμενων απαιτήσεων κατά περίπτωση και ανάλογα με τις τοπικές ανάγκες και συνθήκες στα διάφορα λιμάνια και τις παράκτιες εγκαταστάσεις.

Ωστόσο, υπάρχουν αρκετές διατάξεις, οι οποίες δεν χαρακτηρίζονται από σαφήνεια και απλότητα, ενώ παρουσιάζουν σοβαρά ερμηνευτικά προβλήματα, που μειώνουν την ευστοχία, την αποδοτικότητα και γενικότερα την ποιότητα των ρυθμίσεων, όπως αναλυτικά αναφέρεται στο κατ' άρθρο σχολιασμό του υπόψη Π.Δ/τος.

Επειδή αρκετές ρυθμίσεις έρχονται σε αντίθεση ή τροποποιούν στην ουσία υφιστάμενες ρυθμίσεις του πλέγματος των Λιμενικών Κανονισμών, καθώς και σχετικών απαιτήσεων ιδιωτικών εγκαταστάσεων, θα πρέπει κατά την εφαρμογή των νέων απαιτήσεων να έχει εξασφαλιστεί ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις παροχής ρυμουλκικών υπηρεσιών είναι απόλυτα σαφείς και δε δημιουργούν προβλήματα στη παροχή ρυμουλκικών υπηρεσιών και στην εύρυθμη λειτουργία των λιμένων

Νομοτεχνικές Παρατηρήσεις

Υπάρχουν κατά τη γνώμη μας προβλήματα νομοτεχνικής φύσεως, τα οποία δεν αφορούν το ουσιαστικό περιεχόμενο των ρυθμίσεων, αλλά επισημαίνονται, ώστε να εκτιμηθούν από την υπηρεσία σας, προς βελτίωση της ποιότητας των ρυθμίσεων. Συγκεκριμένα:

α/ Το προοίμιο θα πρέπει να διαγραφεί, διότι δεν περιέχει κανονιστικές διατάξεις, αλλά τον επιδιωκόμενο σκοπό και τα πραγματικά δεδομένα που ελήφθησαν υπόψη κατά την κατάρτιση του Π. Διατάγματος, τα οποία κατά τις πάγιες νομοτεχνικές αρχές θα πρέπει να περιλαμβάνονται στην αιτιολογική (ή εισηγητική) έκθεση που συνοδεύει τα Π. Διατάγματα. Εκτιμάται ότι το Π. Διάταγμα θα πρέπει να αρχίζει από το άρθρο 1 "Σκοπός".

β/ Εφόσον με το σχέδιο Π.Δ. τροποποιούνται διατάξεις του Π.Δ. 1337/1981, στο προοίμιο αυτού (έχοντας υπόψη) θα πρέπει να προστεθούν και τα άρθρα του ΚΔΝΔ, που αποτέλεσαν την εξουσιοδοτική βάση για την έκδοση του εν λόγω Π. Διατάγματος.

Άρθρο 2

"Ορισμοί"

α/ Στο εν λόγω άρθρο εντοπίσαμε όρους, οι οποίοι δεν περιλαμβάνονται στο κείμενο όπως π.χ. "άδεια ρυμουλκού" "ναυαγοσωστικό". Αντίθετα απουσιάζουν ορισμοί σημαντικών όρων όπως "υπηρεσίες υψηλού / χαμηλού βαθμού επικινδυνότητας", "υπερμεγέθη πλοία", "Φορέας Κυβερνητικής Πιστοποίησης" με συνέπεια να υπάρχει σύγχυση ως προς την εφαρμογή των απαιτήσεων σε κάθε περίπτωση.

β/ Ορισμοί 11+16: χρειάζονται αναδιατύπωση γιατί η άδεια Λιμενικής Αρχής έχει αντικατασταθεί από το έγγραφο δραστηριοποίησης.

γ/ Ορισμός 26: Η φράση "σε ετοιμότητα προς χρήση είναι ασαφής". Αφετηρία υπολογισμού πρέπει να είναι το έτος καθέλκυσης, όπως εφαρμόζεται μέχρι σήμερα, κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης Ν.Σ.Κ.

δ/ Ορισμός 20: Η περιγραφή δεν είναι σωστή και θα πρέπει να διαγραφεί η τελευταία πρόταση "καθώς επίσης και ελικοπηδάλια (bow thruster) στην πλώρη".

ε/ Ορισμός 27: Χρησιμοποιείται διατύπωση που δεν περιλαμβάνει "Ελληνικούς" Νηογνώμονες αλλά μόνο Νηογνώμονες μέλη του IACS. Δεν νομίζουμε ότι πρόθεσή σας είναι να μην εξουσιοδοτηθούν οι εν λόγω νηογνώμονες, που ήδη εκδίδουν πιστοποιητικά αξιοπλοίας των ρυμουλκικών και εκτιμάται ότι ίσως χρειάζεται σχετική διευκρίνιση.

ΜΕΡΟΣ Α

Άρθρο 6 παρ.2 Πρόγραμμα ελέγχων/επιθεωρήσεων

Εισάγεται μια νέα υποχρέωση εφαρμογής, με ευθύνη του πλοιάρχου, του συστήματος προγραμματισμένης συντήρησης του εξοπλισμού ρυμούλκησης, τηρώντας σχετική τεκμηρίωση επί του πλοίου με ευθύνη και μέριμνα της διαχειρίστριας/πλοιοκτήτριας εταιρίας και του πλοιάρχου.

Από την παραπάνω διατύπωση είναι προφανές ότι το ΠΔ εισάγει την υποχρέωση συντήρησης του εξοπλισμού ρυμούλκησης, θεωρώντας υπεύθυνους πλοίο και εταιρεία. Για να εφαρμοστεί σωστά κρίνουμε ότι πρέπει να διευκρινισθεί, ποιός, πότε και πως θα το πιστοποιεί. Για τα Ρ/Κ που εφαρμόζουν υποχρεωτικά ή προαιρετικά είναι σαφές ότι τούτο θα ελέγχεται κατά τον «έλεγχο» από τον auditor του ISM. Απαιτείται διευκρίνιση αν ο έλεγχος για τα υπόλοιπα ρυμουλκά θα γίνεται κατά την έκδοση/θεώρηση του ΠΓΕ και τις έκτακτες επιθεωρήσεις.

Άρθρο 7

Καταρχήν η εισαγωγή του κριτηρίου έλξης για την ικανότητα εκτέλεσης εργασιών ρυμούλκησης θεωρούμε ότι είναι θετικότερη ρύθμιση, αρκεί η διαδικασία πιστοποίησης να παρέχει τα εχέγγυα για διασφάλιση ισοδύναμων διαδικασιών πιστοποίησης.

Αναφορικά με την έκφραση “φορέας κυβερνητικής πιστοποίησης” θεωρούμε ότι πρέπει, μέσω των ορισμών, να προσδιορισθεί η ταυτότητα αυτών των φορέων στους οποίους αντιλαμβανόμαστε ότι περιλαμβάνονται και οι ΑΟ.

Είναι αυτονόητο, ότι προς εξασφάλιση της διαφάνειας, θα είναι ενιαία τα κριτήρια και οι κατευθυντήριες οδηγίες διενέργειας του test (συλλογή αποδεικτικών στοιχείων, πιστοποιημένα συνεργεία και εργαλεία, πιστοποιημένες μπίντες λιμανιών, έλεγχοι για εξασφάλιση ισοδύναμων αποτελεσμάτων δοκιμών). Για λόγους διαφάνειας η διαδικασία δοκιμής ελκτικής δύναμης να γίνεται παρουσία εκπροσώπου της Ελληνικής σημαίας.

Στο πρότυπο πιστοποιητικό θα πρέπει να φαίνεται και το χρονικό παράθυρο εντός του οποίου θα υπάρχει η υποχρέωση διενέργειας αυτής. Το ίδιο χρονικό παράθυρο θα πρέπει να υπάρχει και για την ανανέωση π.χ. +/- 3 μήνες από τη λήξη της πιστοποίησης.

Σημαντικότερο στοιχείο της σχετικής ρύθμισης είναι η πρόβλεψη των οι απαραίτητων μεταβατικών διατάξεων για τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα από ΑΟ και είναι σε ισχύ.

Άρθρο 8

1. Στην παράγραφο 1δ' ορίζονται οι προϋποθέσεις επαρκούς ευστάθειας για τα ρυμουλκά που διαθέτουν συστήματα εξωτερικής πυρόσβεσης. Ομοίως στην παρ. 1γ' ορίζονται οι προϋποθέσεις ευστάθειας των ρ/κ που διαθέτουν ανυψωτικά μέσα.

Θεωρούμε αυτονόητο ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν αφορούν υπάρχοντα ρυμουλκά που δραστηριοποιούνται ήδη στην Ελλάδα και συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις και τα πρότυπα των ΑΟ της IACS, κατά το χρόνο έκδοσης των πιστοποιητικών ασφαλείας. Προς αποφυγή όμως παρερμηνειών η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να διατυπωθεί με σαφήνεια.

2. Επίσης, η παρ. 2 σε συνδυασμό με το άρθρο 17 υποχρεώνει τα ως άνω ρυμουλκά που δραστηριοποιούνται για πολλά χρόνια στην Ελλάδα να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του ΠΔ. 1337/81, όπως τροποποιείται με τις διατάξεις Μέρους Γ. Το σύνολο σχεδόν των δραστηριοποιούμενων ρυμουλκών στην Ελλάδα έχουν αγορασθεί

από το εξωτερικό, δεύτερο χέρι και συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις των ΑΟ κατά το χρόνο πιστοποίησης της αξιοπλοΐας τους και δεν είναι δυνατόν για λόγους ασφάλειας δικαίου να ζητείται η συμμόρφωσή τους με νέες απαιτήσεις και κατά συνέπεια θα πρέπει να γίνει σαφής εξαίρεση για τα υπάρχοντα ρυμουλκά που ήδη δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και η επάρκεια της ευστάθειας τους έχει ήδη πιστοποιηθεί από ΑΟ μέλη του IACS.

Όσον αφορά τα υπάρχοντα ρυμουλκά που θα δραστηριοποιηθούν μετά την έκδοση του Π. Διατάγματος θα πρέπει να συμμορφώνονται:

- Είτε με τις σχετικές διατάξεις του Π.Δ. 13337/81 (Α'333) «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί ευστάθειας φορτηγών, ρυμουλκών και αλιευτικών πλοίων» όπως ισχύει και σύμφωνα με τις διατάξεις που περιγράφονται στο ΜΕΡΟΣ Γ.
- ή με τις διατάξεις α), β), γ) και δ), της παραγράφου 1 του Άρθρου 8

Άρθρο 9

Υπάρχουν ρυμουλκά κάτω των 500 κοχ στα οποία εφαρμόζονται οικειοθελώς το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ), στο οποίο περιλαμβάνονται όλες οι απαιτήσεις του άρθρου αυτού. Θεωρούμε αυτονόητο ότι σε περίπτωση κατά την οποία το ρυμουλκό εφαρμόζει το ΣΑΔ, δεν απαιτείται ξεχωριστό σχέδιο εκτάκτου ανάγκης. Για την αποφυγή παρερμηνειών θα ήταν σκόπιμο να αναφερθεί η εφαρμογή του ΣΑΔ ως εναλλακτική της υποχρέωσης τήρησης σχεδίου έκτακτης ανάγκης.

Άρθρο 10

Διεθνώς δεν υπάρχει ενιαίο σύστημα υπολογισμού για τη λιμενική ρυμούλκηση που να δίδει τη σχέση μεταξύ μεγέθους του ρυμουλκούμενου πλοίου και του αριθμού και της συνολικής ελκτικής δύναμης των ρυμουλκών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι απαιτήσεις σχετικές με την ελάχιστη ελκτική δύναμη σε ρυμουλκώσεις λιμένος βασίζονται, σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, κατά 99,9% στην εμπειρία, παράγοντας που δεν λαμβάνεται υπόψη στο σχέδιο Π.Δ/τος.

Το εν λόγω άρθρο εισάγει για λιμενική ρυμούλκηση μαθηματικό τύπο υπολογισμού της απαιτούμενης ελκτικής δύναμης, του οποίου η προέλευση είναι άγνωστη, όπως άγνωστο είναι και το τυχόν λιμάνι εφαρμογής του. Ωστόσο, στην προσπάθεια εφαρμογής των τύπων που υποδεικνύονται με παραδείγματα, προέκυψαν ακραία αποτελέσματα, τα οποία υποδεικνύουν λάθη. Ενδεχομένως τα λάθη αυτά να οφείλονται είτε σε λανθασμένες μονάδες μέτρησης, είτε σε λανθασμένη χρήση και μέγεθος των διαφόρων συντελεστών που περιέχουν. Θα πρέπει να επανεξεταστεί η ορθότητά τους μαζί με την παρουσίαση κάποιων ενδεικτικών παραδειγμάτων.

Συγκεκριμένα οι υπολογισμοί προκαλούν τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

- Στην παράγραφο 1 η ελκτική δύναμη (Bollard Pull) η οποία αναγράφεται στο σχετικό πιστοποιητικό (συνεχής στατική δύναμη έλξης), δε χρειάζεται αναπροσαρμογή με συντελεστή απόδοσης (Άρθρο 10.1) στις ρυμουλκώσεις λιμένος, δεδομένου ότι στους μαθηματικούς τύπους υπολογισμού της δύναμης έλξης προβλέπεται ήδη συντελεστής ασφαλείας.
- Στην παράγραφο 2 και στους τύπους $R_{wind}-R_{water}-R_{tow}-BP_{min}.req.$ διαφαίνονται λάθη στις μονάδες μέτρησης, στους συντελεστές αντίστασης, καθώς και στην ίδια τη λογική των υπολογισμών, καθώς παράγουν ασφαλή αποτελέσματα λάθος τάξης μεγέθους.
- Στον τύπο $BP_{min}.req$ ο συντελεστής F_{age} (διορθωτικός συντελεστής λόγω ηλικίας) δε χρειάζεται, εφόσον το BP μετρείται και πιστοποιείται ανά πενταετία ασχέτως της ηλικίας του ρυμουλκού.
- Επίσης στον ίδιο τύπο ο συντελεστής ασφαλείας $F_{drag}=1,25$ είναι υπερβολικός.

Ανεξάρτητα από την ανάγκη των ως άνω διορθώσεων και την ανάγκη επανεξέτασης των τύπων υπολογισμού, κατά τη λιμενική ρυμούλκηση οι συνθήκες είναι συνεχώς μεταβαλλόμενες, αλλάζοντας δυναμικά τις μεταβλητές των τύπων κατά τη διάρκεια της. Συνεπώς είναι πρακτικά αδύνατο να γίνεται εφαρμογή διαδοχικών υπολογισμών από τους εμπλεκόμενους, κατά τη διάρκεια κάθε επιχείρησης ρυμούλκησης.

Συνεπώς για την εφαρμογή του κριτηρίου της ελάχιστης δύναμης έλξης, θα πρέπει αφού διορθωθούν οι τύποι υπολογισμού, να ληφθεί οπωσδήποτε υπόψιν και η ναυτική τέχνη και η εμπειρία πλοιάρχων και πλοηγών καθώς και οι ιδιαιτερότητες κάθε λιμένος.

Στη συνέχεια τα αποτελέσματα θα πρέπει να πινακοποιηθούν, με κριτήριο το μέγεθος και τον τύπο των ρυμουλκούμενων πλοίων (container, tanker, cruiser, bulk carrier, LNG carrier) και τα αποτελέσματα να ορίζουν την ελάχιστη απαιτούμενη ελκτική δύναμη.

Εξεταστέο επίσης είναι τι θα γίνει στη περίπτωση κατά την οποία το αποτέλεσμα διαφέρει από τις ήδη προσδιορισμένες ελκτικές δυνάμεις που ισχύουν σήμερα είτε με λιμενικούς κανονισμούς, είτε με αποφάσεις ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων.

Τέλος, θα πρέπει να προσεχθούν οι παραπομπές σε άρθρα / εδάφια τα οποία πιθανόν να προβλέπονταν σε προηγούμενα σχέδια και καταργήθηκαν (παρ. 3 (αα))

Η απαίτηση σύνταξης των εγχειριδίων Ασφαλείας Διενέργειας ρυμουλκικών εργασιών (Παρ. 5α) προσιδιάζει στις ρυμουλκώσεις ανοικτής θαλάσσης και όχι στις ρυμουλκώσεις λιμένος, οι οποίες είναι πολύ συχνά ρυμουλκώσεις με διαφορετικές απαιτήσεις, και με ιδιαιτερότητες που επιβάλλονται από πολλούς ευμετάβλητους παράγοντες (ιδιαιτερότητα λιμένος, βύθισματα, ρηχίες, πυκνότητα, θαλάσσια κυκλοφορία, παρουσία πλοηγού κλπ)

Το συγκεκριμένο εγχειρίδιο ασφαλείας ρυμουλκίσεων θα καθοδηγήσει τον συντάκτη της βεβαίωσης καταλληλότητας και αυτή θα εκδοθεί χωρίς καθυστέρηση. Ενώ όμως προσδιορίζει το θέμα για πλοία αποπλέοντα από Ελληνικούς λιμένες, ορθώς δεν προσδιορίζει ανάλογη απαίτηση, προκειμένου για απόπλους από λιμάνια του εξωτερικού, δεδομένου ότι εκεί θα εφαρμόζονται οι τοπικές απαιτήσεις.

Στις υποχρεωτικές απαιτήσεις θα πρέπει να εισαχθεί ρύθμιση που να προβλέπει τη προώθηση μέσω πρόωσης νέας τεχνολογίας (διπλέλικά, αζιμουθιακά, tractors) μη επιτρέποντας εφεξής την αδειοδότηση μονέλικων ρυμουλκών.

ΜΕΡΟΣ Β

Άρθρο 13

Το μέρος αυτό αναφέρεται σε συνιστώμενες απαιτήσεις και πρόσθετες κατευθυντήριες οδηγίες, ενώ το άρθρο 13 περιλαμβάνει διατάξεις αναγκαστικού δικαίου «πρέπει να διαθέτουν τις ελάχιστες πυροσβεστικές απαιτήσεις». Πρόκειται για μία σοβαρή αντίφαση, η οποία δημιουργεί σοβαρότατη σύγχυση και θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες διευκρινίσεις για τη σαφήνεια της ρύθμισης. Κατά τη γνώμη μας, το άρθρο αυτό θα πρέπει μεταφερθεί στις υποχρεωτικές απαιτήσεις (Μέρος Α) και να προβλεφθεί η απαιτούμενη ελκτική δύναμη και η εξωτερική πυροσβεστική ικανότητα του ρυμουλκού επιφυλακής ανά μέγεθος και κατηγορία πλοίου.

Επίσης, να αφαιρεθεί στο τέλος της παρ. γβ' το κείμενο από «ή τα εξής» μέχρι και το τέλος του άρθρου, καθώς στην ουσία ακυρώνει τις προηγούμενες απαιτήσεις Fifi κατά κλιμάκια BP που υποθέτουμε ότι μπήκε εκ παραδρομής.

Στις συνιστώμενες απαιτήσεις θα πρέπει επίσης να εισαχθεί ρύθμιση που να προβλέπει την αποκλειστική χρήση μέσων πρόωσης νέας τεχνολογίας (διπλέλικά, αζιμουθιακά, tractors) σε λιμένες υψηλής κίνησης (π.χ. Πειραιώς, Ελευσίνας, Θεσσαλονίκης), όπου οι ανάγκες ευελιξίας είναι αυξημένες για την μεγιστοποίηση της ασφάλειας των επιχειρήσεων ρυμούλκησης λιμένος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Απαιτούνται διορθώσεις στον πίνακα του εν λόγω Παραρτήματος όσον αφορά στη στήλη του Ύψους Κύματος, ώστε να συμφωνεί με τη Διεθνή Κλίμακα Beaufort.

Είμαστε στη διάθεση σας για κάθε πρόσθετη πληροφορία ή διευκρίνιση επί των ανωτέρω.

Με εκτίμηση

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΚΩΣΤΑΣ ΛΥΜΠΟΥΣΑΚΗΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗΣ

2ας Μεραρχίας 11, ΤΚ 185-35 Πειραιάς, Τηλ:210-4124108 Fax: 210-4124109

Email: panenosirim@gmail.com

(Κιν. τηλ. Προέδρου : 6977700760)