

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 223
Ημερομ. Κατάθεσης: 31/10/2025



ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ
Βουλευτής Χίου
ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής

ΑΝΑΦΟΡΑ

Αθήνα, 23 Οκτωβρίου 2025

ΠΡΟΣ: Τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Β. Κικίλια.

ΘΕΜΑ: «Προβλήματα ασφαλείας πλοίων».

ΣΧΕΤ.: Η από 23/9/2025 επιστολή [REDACTED]

Κύριε Υπουργέ,

Με την ως άνω σχετική επιστολή ζητείται η λήψη σειράς μέτρων ασφαλείας αναφορικά με τα σωστικά και τα πυροσβεστικά μέσα και συστήματα επί των επιβατηγών πλοίων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω, σας καταθέτω ως Αναφορά τη σχετική επιστολή για να λάβετε γνώση του περιεχομένου της και, στο πλαίσιο της καθ' ύλην αρμοδιότητάς σας, να αναλάβετε τις ενδεικνυόμενες ενέργειες, ενημερώνοντάς με γι' αυτές, σχετικά.

Επισυνάπτεται η σχετική επιστολή (φ. 05).

Ο Αναφέρων Βουλευτής

Σταύρος Μιχαηλίδης
Βουλευτής Χίου
ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής

ΕΠΙΣΤΟΛΗ

πρώην υπαλλήλου Υπουργείου Ναυτιλίας
και Νησιωτικής Πολιτικής
τηλ. [redacted]
[redacted]

Προς: Κόμματα του
Ελληνικού Κοινοβουλίου

Κοιν: Πανελλήνια Ναυτική
Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο)

Θέμα: Προβλήματα ασφάλειας πλοίων

Αξιότιμοι/ες

Είμαι πρώην πολιτικός υπάλληλος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π) της τάξεως Πλοιάρχων Ε.Ν. Έχω διατελέσει επιθεωρητής πλοίων επί 20 συνολικά έτη στον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π) με εξειδίκευση στον τομέα των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων.

Από το 2022 προσπαθώ μάταια να εφιστήσω την προσοχή της ηγεσίας του ΥΝΑΝΠ (Υπουργών - Υφυπουργών - Γ.Γ) να ενσκήψουν σε συγκεκριμένα προβλήματα που αφορούν στην ασφάλεια των πλοίων. Προς τούτο υπέβαλα μια σειρά από αναφορές, πιστεύοντας ότι λόγω της ιδιότητάς μου και της εμπειρίας μου στις επθεωρήσεις των πλοίων, οι αναφορές μου θα ληφθούν σοβαρά υπόψη και θα εξεταστούν. Για τα θέματα των αναφορών μου έχω ενημερώσει και το γραφείο του κ. Πρωθυπουργού. Πρέπει να επισημάνω ότι τα διαλαμβανόμενα στις αναφορές μου δεν μπορούν να αμφισβητηθούν επειδή ανήκουν στο εύρος του γνωστικού μου πεδίου και της ενασχόλησής μου με τις επιθεωρήσεις των πλοίων επί σειρά ετών και αν μη τι άλλο θα έπρεπε να ληφθούν σοβαρά υπόψη των αρμοδίων του Υ.ΝΑ.Ν.Π.

Αμέσως δε μετά το δυστύχημα στα Τέμπη απέστειλα υπενθυμιστικά έγγραφα σε μια προσπάθεια να εγείρω τον προβληματισμό τους ότι εάν δεν αποκατασταθεί η ανασφάλεια στα πλοία ο κίνδυνος ίδιων αποτελεσμάτων είναι πιθανός. Για τις αναφορές αυτές καμία απάντηση δεν έλαβα ενώ αγνοείται η τύχη τους. Προφανώς τίποτα δεν έγινε αντιληπτό από όσα συνέβησαν στα Τέμπη.

Τα προβλήματα ασφάλειας των πλοίων είναι απόρροια της παθογένειας και της κακονομίας του υπάρχοντος εθνικού νομοθετικού πλαισίου. Αφορούν εκατοντάδες πλοία που ταξιδεύουν

στις ελληνικές θάλασσες. Είναι γνωστά στο Υ.ΝΑ.Ν.Π από χρόνια και θα μπορούσαν να είχαν αποκατασταθεί εάν υπήρχε κατάλληλη μέριμνα να ρυθμιστεί το νομοθετικό πλαίσιο.

Η ασφάλεια των πλοίων διασφαλίζεται μέσα από ένα συμπαγές νομοθετικό πλαίσιο, κατανοητό, πρόσφορο, ικανό να οδηγήσει στην πραγματοποίηση του σκοπού του που είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Προσαρμοσμένο με κανόνες ώστε να επιτυγχάνεται το μέγιστο επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα. Να υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται στο μέγιστο βαθμό ασφάλειας και να εξασφαλίζει στους επιβαίνοντες που μεταφέρονται με οποιοδήποτε πλοίο ότι θα φτάσουν στον προορισμό τους σώοι. Το υπάρχον εθνικό νομοθετικό πλαίσιο όχι μόνο δεν διασφαλίζει την ασφάλεια των επιβαινόντων, αλλά **αυξάνει τον κίνδυνο**. Είναι απαρχαιωμένο με επικίνδυνα κενά και πολλά δομικά προβλήματα.

Με την παρούσα σας ενημερώνω για δύο πολύ σοβαρά προβλήματα των πλοίων, κάνοντας σας έκκληση να πράξετε ότι το δυνατόν **να αντιμετωπιστούν άμεσα** γιατί υπάρχει κίνδυνος τραγικών συνεπειών σε περίπτωση που κάτι συμβεί.

Το ένα θέμα αφορά τα σωστικά μέσα των επιβατηγών πλοίων. Τα επιβατηγά πλοία που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό δεν παρέχουν στους επιβάτες ίσες προϋποθέσεις ασφάλειας επειδή εφαρμόζουν διαφορετική νομοθεσία (κοινοτική και εθνική). **Παρότι πολλά από αυτά εκτελούν τους ίδιους πλόες στην ίδια διαδρομή και με ίδιο προορισμό**, έχουν μεταξύ τους βασικές διαφορές στα σωστικά τους μέσα, τόσο ποσοτικές όσο και ποιοτικές. Το γεγονός αυτό έχει δημιουργήσει μια οξύμωρη κατάσταση διαμορφώνοντας και το επίπεδο της ασφάλειας τους σε υψηλό και χαμηλό διαχωρίζοντας τους επιβάτες που ταξιδεύουν με αυτά σε "επιβάτες δύο ταχυτήτων". Επιβάτες που ταξιδεύουν με πλοία υψηλού επιπέδου ασφάλειας και επιβάτες που ταξιδεύουν (ανυποψίαστοι) με πλοία χαμηλού επιπέδου ασφάλειας.

Τα επιβατηγά πλοία (μεταλλικά) υψηλού επιπέδου ασφάλειας συμμορφώνονται με τις διατάξεις των διεθνών/κοινοτικών κανονισμών (Κ.Ο 2009/45 ΕΚ), ενώ τα επιβατηγά πλοία (πλαστικά, ξύλινα) χαμηλού επιπέδου ασφάλειας συμμορφώνονται με τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας (ΒΔ 36/1967 - ΦΕΚ 9 Α').

Τα σωστικά μέσα των πλοίων της κοινοτικής νομοθεσίας είναι άριστης ποιότητας, κατασκευασμένα με τα πιο αυστηρά κριτήρια, σύγχρονων προδιαγραφών (του "Κώδικα Σωστικών Μέσων" - LSA Code) και δοκιμασμένα και πιστοποιημένα με τα διεθνή πρότυπα (Κ.Ο 2014/90ΕΚ). Τα πλοία αυτά είναι εξοπλισμένα μόνο με πνευστές σωσίβιες σχεδίες οι οποίες παρέχουν πλήρη προστασία επειδή οι ναυαγοί είναι μέσα σε αυτές και έχουν σκέπαστρο. **Η συνολική χωρητικότητά τους επαρκεί για το 100% των επιβαινόντων** σε σχέση με τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό που ορίζει το πιστοποιητικό τους. Π.χ. εάν το Πιστοποιητικό αξιοπλοίας τους αναγράφει ότι το πλοίο μπορεί να μεταφέρει 500 επιβαίνοντες, στο πλοίο υπάρχουν πνευστές σωσίβιες σχεδίες και για τους 500 επιβαίνοντες. Όλα τα ατομικά σωσίβια (ενηλίκων, παιδικά, βρεφικά και για υπέρβαρα άτομα) έχουν αναικλαστικό υλικό και φως για τη νύχτα.

Αντιθέτως τα σωστικά μέσα των πλοίων της εθνικής νομοθεσίας είναι παρωχημένων προδιαγραφών, υποδεέστερης κατασκευής και κατώτερης ποιότητας. Τα πλοία αυτά είναι

1. Να αντικαταστήσουν τα παρωχημένων προδιαγραφών ατομικά τους σωσίβια που δεν φέρουν ανακλαστικό υλικό και φως με άλλα νέων προδιαγραφών.
2. Να εφοδιαστούν με τον πρόσθετο ατομικό σωστικό εξοπλισμό που φέρουν τα πλοία της Κ.Ο.
3. Να απομακρύνουν τις πλευστικές συσκευές και να τις αντικαταστήσουν με πνευστές σωσίβιες σχεδίες σε ποσοστό για το 100% του μέγιστου αριθμού των επιβαινόντων που ορίζει το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας τους.

Το άλλο σοβαρό θέμα αφορά εκατοντάδες πλοία, μεταξύ αυτών τα επιβατηγά - οχηματαγωγά, στα οποία είναι εγκατεστημένα μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης (αφρού, διοξειδίου άνθρακα, νερού υπό πίεση - τοπικής εφαρμογής και σκόνης). Το πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι τα συστήματα αυτά συντηρούνται και δοκιμάζονται από άτομα που **δεν έχουν κρατική άδεια για αυτές τις εργασίες**, παρά μόνο άδεια να συντηρούν φορητούς πυροσβεστήρες.

Το υπάρχον εθνικό νομοθετικό πλαίσιο όσον αφορά στον πυροσβεστικό εξοπλισμό των πλοίων είναι το (απαρχαιωμένο και με πολλά κενά) ΠΔ 379/96 (250 Α') και η ΚΥΑ 618/43 (52 Β'/2005) του Υπουργείου Ανάπτυξης τις οποίες διατάξεις της εφαρμόζονται, χωρίς να έχουν ενσωματωθεί στο εν λόγω ΠΔ. Εκτός αυτών εφαρμόζεται και η αρ.πρωτ.4231/07/2013/24-01-2013 εγκύκλιος (ΑΔΑ: ΒΕΙΨΟΠ-73Θ).

Η προαναφερόμενη εγκύκλιος είναι που έχει δημιουργήσει το παραπάνω πρόβλημα. Κατευθύνει, χωρίς να είναι θεσμοθετημένο, οι δοκιμές και επιθεώρηση των μόνιμων συστημάτων κατάσβεσης των πλοίων να "εκτελούνται από ειδικευμένους σταθμούς συντήρησης ή εκπαιδευμένους τεχνικούς", **χωρίς να καθορίζει** ποια πρέπει είναι τα τυπικά προσόντα και η εκπαίδευση των "εκπαιδευμένων τεχνικών" ούτε την απαίτηση τόσο αυτοί όσο και οι "ειδικευμένοι σταθμοί συντήρησης" θα πρέπει να εφοδιάζονται με σχετική κρατική άδεια και να είναι καταχωρημένοι σε σχετικό Μητρώο, όπως άλλοι πάραυτοι υπηρεσιών του Υ.ΝΑ.Ν.Π.

Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα άτομα χωρίς σχετική άδεια, να συντηρούν, να δοκιμάζουν και να χορηγούν πιστοποιητικά επιθεώρησης στα (πολύπλοκα στην εγκατάσταση και πολυλειτουργικά) μόνιμα συστήματα κατάσβεσης των πλοίων **με ότι αυτό συνεπάγεται για το αξιόπιστο της αποτελεσματικότητας τους**. Τα δε πιστοποιητικά που χορηγούνται **δεν έχουν νομική ισχύ** ούτε έχει θεσπισεί κάποιο υπόδειγμα.

Επί αυτού του θέματος έχει αποστείλει στο Υ.ΝΑ.Ν.Π την 04-4-2023 επιστολή η Πανελλήνια Ομοσπονδία Μηχανικών Δημοσίου Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ (αποστέλεται συνημμένα), χωρίς να λάβει απάντηση.

Παρακαλείστε για την παρέμβασή σας ώστε:

1. Να ληφθούν άμεσα μέτρα σε όσα πλοία είναι εγκατεστημένα μόνιμα συστήματα κατάσβεσης να γίνει επανέλεγχός τους από εξειδικευμένους Μηχανικούς του δημοσίου (Πολιτικούς Μηχανικούς, Μηχανολόγους Μηχανικούς, Ηλεκτρολόγους Μηχανικούς) οι οποίοι έχουν άδεια να χορηγούν πιστοποιητικά πυροπροστασίας κτιρίων, προκειμένου να διαπιστώσουν εάν τα συστήματα κατάσβεσης των πλοίων λειτουργούν ικανοποιητικά.

εξοπλισμένα με πλευστικές συσκευές οι οποίες δεν παρέχουν καμμία προστασία στους ναυαγούς καθόσον αυτοί κρέμονται από περιφερειακά σχοινιά μέσα στο νερό με άμεσο κίνδυνο να πάθουν σε σύντομο χρονικό διάστημα υποθερμία και άλλες σοβαρές οργανικές βλάβες. **Η συνολική τους χωρητικότητα επαρκεί μόνο για το 60%** των επιβαινόντων σε σχέση με τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό που ορίζει το πιστοποιητικό τους. Π.χ εάν το Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας τους αναγράφει ότι μεταφέρει 500 επιβαίνοντες, στο πλοίο υπάρχουν πλευστικές συσκευές μόνο για 300 επιβαίνοντες!!! Τα ατομικά τους σωσίβια δεν φέρουν ανακλαστικό υλικό και φως για τη νύχτα, ενώ δεν φέρουν ατομικά σωσίβια για βρέφη και υπέρβαρα άτομα.

Λάβετε υπόψη ότι το πλοίο που προσάραξε πρόσφατα στα Νέα Στύρα και αυτό στη Ρόδο πριν λίγους μήνες ανήκουν στην κατηγορία των πλοίων του ΒΔ και είχαν λιγότερα και χαμηλής ποιότητας ομαδικά σωστικά μέσα (Πλευστικές συσκευές) σε σχέση με τον αριθμό των επιβαινόντων που όριζαν τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας τους. Και τα δύο είχαν τη τύχη να κινδυνεύσουν πλησίον των ακτών και σε καλές καιρικές συνθήκες. Ποια θα ήταν άραγε τα αποτελέσματα εάν τα πλοία αυτά κινδύνευαν μακριά από τις ακτές και σε άλλες καιρικές συνθήκες;

Το γεγονός ότι τα επιβατηγά πλοία της εθνικής νομοθεσίας εκτελούν κατά δεκάδες καθημερινά τουριστικούς πλόες από Μάιο μέχρι Οκτώβριο σε πολλές περιοχές της νησιωτικής Ελλάδας, επιτείνει σε μεγάλο ποσοστό τον κίνδυνο να συμβεί σε κάποιο από αυτά δυσάρεστο γεγονός με άσχημα αποτελέσματα.

Η παράδοση αυτή κατάσταση θα μπορούσε να είχε εξωμαλυνθεί εάν το Υ.ΝΑ.Ν.Π δεν καλυσιεργούσε εδώ και έξη χρόνια να προωθήσει ένα έτοιμο (από το 2019) σχέδιο πδ σε αντικατάσταση του απαρχαιωμένου και μη εφαρμόσιμου ΒΔ 36/1967 το οποίο προσβλέπει στην αναβάθμιση των σωστικών μέσων των πλοίων της εθνικής νομοθεσίας. Σήμερα το εν λόγω σχέδιο ακόμα ταλανίζεται από γραφείο σε γραφείο με την προοπτική να δοθεί (για δεύτερη φορά μετά το 2019) για διαβούλευση σε δεκάδες ναυτιλιακούς φορείς για να εκφράσουν τις απόψεις τους. Και αυτό σημαίνει περαιτέρω πολύμηνη καθυστέρηση. Σύμφωνα με το τελευταίο συνταχθέν σχέδιο πδ προβλέπεται μεν η αναβάθμιση των σωστικών μέσων των πλοίων της εθνικής νομοθεσίας στα διεθνή πρότυπα **αλλά δεν ισοσκελίζεται η ποιοτική διαφορά τους με τα πλοία της Κ.Ο.** επειδή τα ομαδικά σωστικά μέσα των πλοίων που εκτελούν πλόες τοπικούς και πλόες περιορισμένης έκτασης, οι πλευστικές συσκευές (χαμηλής ασφάλειας σωστικά μέσα) προβλέπονται στις διατάξεις του για τον εφοδιασμό των των λόγω πλοίων. Πέραν αυτών το χρονοδιάγραμμα πλήρους συμμόρφωσής τους, σύμφωνα με το σχέδιο πδ, ορίζεται στα τέσσερα χρόνια και επιπλέον έξι μήνες μετά τη δημοσίευσή του για την εφαρμογή του! Δεδομένου δε της περαιτέρω πολύμηνης καθυστέρησης της διαδικασίας έκδοσής του (διαβούλευση, διορθώσεις, υπογραφές ηγεσίας, ΣτΕ, τελική υπογραφή ΠτΔ) γίνεται αντιληπτό ότι **τα πλοία θα συνεχίζουν να ταξιδεύουν τουλάχιστον για μια πενταετία στην ίδια σημερινή κατάσταση ανασφάλειας!!**

Παρακαλείστε για την παρέμβασή σας ώστε:

Να ληφθούν **άμεσα μέτρα**, και όλα τα επιβατηγά πλοία του ΒΔ που εκτελούν πλόες τοπικούς και πλόες περιορισμένης έκτασης να ισοσκελιστούν με τα πλοία της Κ.Ο και να υποχρεωθούν:

2. Να θεσπιστούν τα τυπικά προσόντα των ατόμων που συντηρούν και δοκιμάζουν τα μόνιμα συστήματα κατάσβεσης των πλοίων και οι προϋποθέσεις αδειοδότησής τους και να καταχωρηθούν σε Μητρώο παροχής υπηρεσιών του Υ.ΝΑ.Ν.Π.

Ο κ. Υπουργός Ναυτιλίας το τελευταίο διάστημα ανακοίνωσε τη διενέργεια πρόσθετων έκτακτων επιθεωρήσεων στα πλοία από τους κρατικούς επιθεωρητές. Όσες έκτακτες επιθεωρήσεις και να διενεργηθούν εάν δεν αποκατασταθεί η κακονομία και τα κενά της νομοθεσίας που ενισχύουν τον κίνδυνο στα πλοία, οι δυσάρεστες καταστάσεις σε περίπτωση συμβάντος θα ελλοχεύουν ανά πάσα στιγμή.

Αξιότιμοι/ες

Μετά το δυστύχημα στα Τέμπη ακούστηκαν πολλά. Ακούστηκε ότι υπήρχαν χρόνια προβλήματα στην λειτουργία των τρένων που δεν είχαν αποκατασταθεί. Ακούστηκε ότι ήταν προδιαγεγραμμένο ότι κάποια στιγμή θα συμβεί αυτό, που τελικά συνέβη. Ότι το αρμόδιο Υπουργείο είχε ενημερωθεί με καταγγελίες/επιστολές ειδικών για αυτά τα προβλήματα και ποια μέτρα προστασίας θα έπρεπε να παρθούν και δεν έδωσε σημασία. Ότι ο αρμόδιος Υπουργός δεν δεχόταν να συναντηθεί με αυτούς που υπέβαλαν τις καταγγελίες/επιστολές, τους ειδικούς, για να τον ενημερώσουν λεπτομερέστερα.

Οι αναφορές μου, οι οποίες υπεβλήθησαν πριν το δυστύχημα των Τεμπών, περιγράφουν χρόνια προβλήματα στην ασφάλεια των πλοίων. Στις αναφορές μου προειδοποιώ ότι η μη επίλυσή τους εγγυμονεί κινδύνους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Για τα προβλήματα αυτά έχουν ενημερωθεί οι αρμόδιοι του Υ.ΝΑ.Ν.Π και με αγνοούν, όπως αγνοούν και την επιστολή των ειδικών της Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ. Παρά τα επανειλημμένα αιτήματα προς τους Υπουργούς Ναυτιλίας να με δεχθούν, αυτοί αρνούνται. Δηλαδή ίδια συμπεριφορά όπως ακριβώς και στην περίπτωση των Τεμπών, της ηγεσίας άλλου Υπουργείου. Το μόνο που διαφέρει είναι ότι (από τύχη) μέχρι σήμερα δεν έχει συμβεί δυσάρεστο γεγονός σε κάποιο πλοίο.

Παρακαλώ για την άμεση ανταπόκρισή σας. Μην αφήνετε τα πλοία να ταξιδεύουν στην ανασφάλεια.

Είμαι στη διάθεσή σας για λεπτομερέστερη ενημέρωση και επί των υπολοίπων θεμάτων των αναφορών που έχω υποβάλει μέχρι σήμερα.

23-9-2025

Συνημμένα

1. Η 04-4-2023 επιστολή Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ
2. Φωτογραφικό υλικό σχετικό με τα αναφερόμενα στο κείμενο σωστικά μέσα.