



Η θέση του Πλοιοεπί του πλοίου

Του Προέδρου μας καπτ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΒΛΑΧΟΥ

Η θέση του Πλοιοάρχου στο Εμπορικό πλοίο άρχισε την ιστορική της διαδρομή, λόγω των συνθηκών και όρων μέσα και κάτω από τους οποίους διεξήγεται η ναυσιπλοΐα και χρησιμοποιείται το πλοίο ως μέσον θαλάσσιας μεταφοράς, με την γενική θεώρηση του Πλοιοάρχου «**ως μόνου μετά τον Θεό κυρίου επί του πλοίου**», τόσον όσον αφορά το πλοίο ως «χώρο», αλλιά και όσον αφορά το πλοίο σαν «αντικείμενο».

Με σημείο εκκίνησης αυτή τη θεώρησή της, η θέση του Πλοιοάρχου στο πλοίο, ακολούθησε μίαν εξελικτική πορεία σε απόλυτη συνάρτηση με τον βαθμό οργάνωσης της ναυτιλιακής δραστηριότητας και το επίπεδο συγκρότησης και οργάνωσης της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Στην ιστορική αυτή διαδρομή βρισκόμαστε μπροστά σε δυο παράλληλες, αλλιά αντίθετες κατεύθυνσης, πορείες. Η ναυτιλιακή επιχείρηση πορευόμενη στην όλο και πιο υψηλού επιπέδου οργάνωση και συγκρότησή της ενδυναμώνει διαρκώς τον έλεγχο και τον κεντρικό σχεδιασμό της, ενώ νομοτελειακά και παράλληλα πορεύεται η θέση του Πλοιοάρχου στην όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση και υποταγή στον κεντρικό σχεδιασμό.

Σήμερα, ή σε παγκόσμιο πλαίσιο ανάπτυξη των μέσων επικοινωνίας, που παρέχουν απεριόριστες δυνατότητες και η παράλληλη, επίσης σε παγκόσμιο πλαίσιο, ανάπτυξη των μέσων και υπηρεσιών υποστήριξης του πλοίου, τόσον ως μέσου θαλάσσιας μεταφοράς όσο και ως οικονομικής μονάδας, αποτελούν την κατάλληλη και αναγκαία υποδομή για το υψηλό επίπεδο στο οποίο έχει φτάσει η συγκρότηση και η οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλιά και η υποδομή ενός ασφικτι-

κού, θα έλεγα, κεντρικού σχεδιασμού και ελέγχου της ίδιας αυτής επιχείρησης.

Μέσα σε αυτή την οργάνωση και συγκρότηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, το κάθε πλοίο ως μονάδα θεωρείται και αποτελεί ένα τμήμα, **μικρό ή μεγάλο, της ναυτιλιακής επιχείρησης, το οποίο υπακούει και κινείται στον κεντρικό σχεδιασμό της ίδιας αυτής επιχείρησης.**

Με αυτά τα δεδομένα της συγκρότησης και οργάνωσης της ναυτιλιακής επιχείρησης, η θέση του Πλοιοάρχου προσδιορίζεται και ο ίδιος τοποθετείται ως «διευθυντικό στέλεχος», του οποίου όμως άλλη είναι η θέση στις δραστηριότητες (**δικαιώματα, υποχρεώσεις, εξουσίες**) που προσδιορίζονται και περιορίζονται σε συγκεκριμένο χώρο, (δηλαδή στο πλοίο) και άλλη η θέση του που προσδιορίζεται και περιορίζεται στο συγκεκριμένο αντικείμενο, δηλαδή και πάλι στο πλοίο.

Τη διάκριση αυτή μεταξύ «χώρου» και «αντικείμενου» θεωρώ αναγκαία, γιατί η ανατρεπτική στη θέση του Πλοιοάρχου μεταβολή, κατά την ιστορική διαδρομή, έχει επέλθει στις δραστηριότητες του που αφορούν το πλοίο σαν «αντικείμενο». Ενώ αντίθετα και παρά το μέγεθός της, μικρή (τουλάχιστον στο θεσμικό πλαίσιο) είναι η μεταβολή κατά την ιστορική διαδρομή που έχει επέλθει στις δραστηριότητες του Πλοιοάρχου, που προσδιορίζονται και περιορίζονται στο πλοίο ως «χώρο».

Με κύριο παράγοντα την σχεδόν σε βαθμό τελειότητας ανάπτυξη των μέσων και υπηρεσιών υποστήριξης του πλοίου, σε παγκόσμιο πάντα πλαίσιο, η θέση του Πλοιοάρχου που προσδιορίζεται και περιορίζεται στο πλοίο «ως αντικείμενο» έχει περιοριστεί στη θέση του διευθυντικού στε-

άρχου

Με αφορμή τα τελευταία συμβάντα σε βάρος των Πλοιάρχων (όπως γράφουμε στις σελίδες 5,8,9 και 12) αναφέρομαι σ' αυτό το τεύχος, στη θέση του Πλοιάρχου επί του πλοίου ενώ στο επόμενο τεύχος θα αναφερθώ στη θέση του Πλοιάρχου εκτός πλοίου.

Θέσεις που θα πρέπει όλοι αυτοί που γνωρίζουν το αντικείμενο να γνωρίζουν τους νόμους αλλήλ και την ιδιαιτερότητα του επαγγέλματος που ασκεί ο Έλληνας Πλοίαρχος.

ήχους της επιχείρησης, το οποίο άνευ άηλου τινός, κινείται και υπακούει τυφλά στις απόλυτα συγκεκριμένες κατευθύνσεις και εντολές του κεντρικού σχεδιασμού, με ανύπαρκτες ή στην καλύτερη περίπτωση ελάχιστες δυνατότητες ανάπτυξης πρωτοβουλιών.

Η θέση, όμως του Πλοιάρχου που προσδιορίζεται και περιορίζεται σε συγκεκριμένο «χώρο», δηλαδή στο πλοίο, είναι εντελώς διαφορετική.

Παρά τις απεριόριστες δυνατότητες των μέσων επικοινωνίας και την ανάπτυξη των μέσων και υπηρεσιών υποστήριξης του πλοίου, ο Πλοίαρχος μέσα στον συγκεκριμένο «χώρο», δηλαδή στο πλοίο, όσο και αν αποτελεί ένα διευθυντικό στέλεχος της ναυτιλιακής επιχείρησης που κινείται και υπακούει στον κεντρικό σχεδιασμό, έχει το δικαίωμα αλλή πολύ περισσότερο και την υποχρέωση να αναπτύσσει τις δικές του πρωτοβουλίες.

Η ίδια η φύση του πλοίου και του έργου του, παρέχουν στον Πλοίαρχο τη δυνατότητα, και όχι λίγες φορές του επιβάλλουν, κινήσεις και ενέργειες απρόβλεπτες, ή και έξω ακόμα από τον κεντρικό σχεδιασμό. Και εν πάση περιπτώσει μπορούμε να μιλάμε για έναν ελαστικό κεντρικό σχεδιασμό, σε όσα αφορούν και περιορίζονται στο «χώρο», ο οποίος καταλείπει μέγα μέρος στην κάθε φορά ανάπτυξης από τον Πλοίαρχο των πρωτοβουλιών, που καθίστανται αναγκαίες από τις, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, συνθήκες και συγκυρίες.

Και ακριβώς, η επιτυχία, η αποτυχία του κάθε Πλοιάρχου στο έργο του, εξαρτάται σε μέγα βαθμό από την δυνατότητα και ευχέρειά του στη λήψη των κάθε φορά αναγκαίων πρωτοβουλιών, οι οποίες εν πολλοίς καθορίζουν και την επιτυχία

του εν γένει έργου του πλοίου.

Δυστυχώς, στην σημερινή ελληνική πραγματικότητα παραβλέπεται εντελώς η θέση του Πλοιάρχου, (όπως παραπάνω με συντομία και τις αναγκαίες όσο και επικίνδυνες απλουστεύσεις σκιαγραφήθηκε), και η αντιμετώπισή του γίνεται κατά τρόπο εντελώς αντιφατικό, ανάλογα με τον σκοπό στον οποίο κάθε φορά και σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση κατευθύνουν τις ενέργειες τους είτε η Πολιτεία, είτε η εργοδοσία. Κυρίως η Πολιτεία με τα εντεταλμένα όργανά της. (Γράφουμε στις προηγούμενες και στις επόμενες σελίδες).

– Αν στοχεύουν στη δημιουργία υποχρεώσεων ή στον καταλογισμό ευθυνών, τη θέση του Πλοιάρχου περιγράφουν και καθορίζουν με βάση τη συλλογιστική του εδώ και δεκαετίες (και σε προηγούμενους αιώνες) αναφερόμενου «**Ο ΜΟΝΟΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΘΕΟ ΚΥΡΙΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**».

– Αν στοχεύουν στην αναγνώριση δικαιωμάτων και εξουσιών του Πλοιάρχου, τότε όλοι γυρίζουν και βλέπουν τη σημερινή πραγματικότητα, τοποθετώντας τον Πλοίαρχο στη θέση που πράγματι του αξίζει. Και μάλιστα, θέση προσδιοριζόμενη και καθοριζόμενη στο πλοίο σαν αντικατάστατο αντικείμενο όπως παραπάνω την σκιαγράφησα.

Όμως, αυτή η αντιφατικότητα, η οποία, δυστυχώς, ακόμα και σήμερα εξακολουθεί να αποτελεί τη «φιλοσοφία» όλων των σχετικών διατάξεων, δημιουργεί τις κατάλληλες και αναγκαίες συνθήκες και προϋποθέσεις για την παράκαμψη (σε καμιά περίπτωση ήυση) πολλών προβλημάτων και οπωσδήποτε αποτελεί μια κατά περίπτωση συμφέρουσα ήυση για πολλούς κυρίως «λειτούργους» πηλη των Πλοιάρχων.