



Πληροφορίες: Δημήτρης Λογαράς

Αθήνα: 02.10.2024

Αρ. Πρωτ.: 923

ΠΡΟΣ: κ. Ε. Κυριαζόπουλο, Γενικό Γραμματέα Ναυτιλίας & Λιμένων

ΚΟΙΝ: «Πίνακας Αποδεκτών»

ΘΕΜΑ: «Σχόλια και προτάσεις της Ε.Σ.Α.μεΑ. επί του σχεδίου π.δ. με θέμα 'Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 44/2011 "Κανονισμός ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων" (Α'110) και του π.δ. 221/2001 "Κανονισμός ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος των ταχύπλων σκαφών (High Speed Craft)" (Α'171).»

Κύριε Γενική Γραμματέα,

Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), η οποία αποτελεί την τριτοβάθμια οργάνωση εκπροσώπησης των ατόμων με αναπηρία, χρόνιες παθήσεις και των οικογενειών τους στην ελληνική Πολιτεία και κοινωνία, εταίρο της ελληνικής Πολιτείας σε ζητήματα αναπηρίας και ιδρυτικό μέλος του Ευρωπαϊκού Φόρουμ Ατόμων με Αναπηρία (European Disability Forum), της μεγαλύτερης οργάνωσης εκπροσώπησης των ευρωπαίων με αναπηρία, με το παρόν έγγραφό της σας αποστέλλει τις προτάσεις και τα σχόλιά της επί του του σχεδίου π.δ. με θέμα «Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 44/2011 "Κανονισμός ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων" (Α'110) και του π.δ. 221/2001 "Κανονισμός ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος των ταχύπλων σκαφών (High Speed Craft)" (Α'171)», το οποίο κοινοποιήθηκε στις 27.09.2024 σε εμάς από την Εθνική Αρχή Προσβασιμότητας (ΕΑΠ), στην οποία, όπως γνωρίζετε, συμμετέχουμε με εκπρόσωπό μας.

Παρά το γεγονός ότι σας αποστείλαμε τις προτάσεις μας με το υπ. αριθ. πρωτ. 639/08.07.2024 έγγραφό μας δυστυχώς αυτό που διαπιστώνουμε είναι αφενός ότι αρκετές ιδιαίτερα σημαντικές εξ' αυτών δεν υιοθετήθηκαν, αφετέρου ότι **συμπεριλήφθηκε η πρόβλεψη για τοποθέτηση αναβατορίου κλίμακας με κάθισμα, που δεν υπήρχε στο αρχικό σχέδιο π.δ., η οποία μας βρίσκει πλήρως αντίθετους** διότι νομιμοποιεί/καθιερώνει υφιστάμενη πρακτική άνισης μεταχείρισης σε βάρος των επιβατών-χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.

Λαμβάνοντας υπόψη, όπως αναφέραμε και στο υπ. αριθ. πρωτ. 639/08.07.2024 έγγραφό μας, το πλαίσιο που διαμορφώνουν:





α) το άρθρο 9 «Προσβασιμότητα» της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες, την οποία η χώρα μας κύρωσε με τον ν.4074/2012 (ΦΕΚ 88 Α'/11.04.2012) αναλαμβάνοντας την υποχρέωση εφαρμογής της σε εθνικό επίπεδο,

β) ο ν. 4488/2017, ο οποίος στο άρθρο 62 «Ένταξη της διάστασης της αναπηρίας στις δημόσιες πολιτικές» προβλέπει ότι «Τα διοικητικά όργανα και οι αρχές εντάσσουν τη διάσταση της αναπηρίας σε κάθε δημόσια πολιτική, διοικητική διαδικασία, δράση, μέτρο και πρόγραμμα της αρμοδιότητάς τους με στόχο την εξάλειψη, αποκατάσταση και αποτροπή ανισοτήτων μεταξύ ατόμων με και χωρίς αναπηρίες.»,

γ) ο Κανονισμός (ΕΕ) 1177/2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, σύμφωνα με τον οποίο «προκειμένου να δοθούν στα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δυνατότητες θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ανάλογες με εκείνες των άλλων πολιτών, θα πρέπει να καθοριστούν κανόνες για την αποφυγή διακρίσεων και την παροχή συνδρομής κατά το ταξίδι τους» και «όταν αποφασίζουν το σχεδιασμό νέων λιμένων και λιμενικών τερματικών σταθμών, καθώς και σε περιπτώσεις εκτενών εργασιών ανακαίνισης, οι φορείς που έχουν την ευθύνη των εγκαταστάσεων αυτών θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ιδίως όσον αφορά την προσβασιμότητα, αποδίδοντας ιδιαίτερη σημασία στις απαιτήσεις που απορρέουν από την αρχή «Σχεδιασμός για Όλους». Οι μεταφορείς θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες αυτές, όταν αποφασίζουν τον σχεδιασμό νέων και προσφάτως ανακαινισμένων επιβατηγών πλοίων [...]»,

ε) η δράση 5. «Εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν δρομολογιακούς πλόες» του Στόχου 21 «Προσβασιμότητα στις Μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου» του «Εθνικού Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία» και η δράση 18 «Βελτίωση της προσβασιμότητας στο σύνολο των επιβατηγών πλοίων και λιμένων της χώρας» του Στόχου Ι.2: Διασφάλιση προσβασιμότητας μεταφορικών συστημάτων» του Σχεδίου της «Εθνικής Στρατηγικής για τα Δικαιώματα Ατόμων με Αναπηρία 2024-2030 - Μια Ελλάδα με Όλους για Όλους» της οποία η οριστικοποίηση, μετά τη δημόσια διαβούλευση που έλαβε χώρα, αναμένεται άμεσα,

η Ε.Σ.Α.μεΑ. προτείνει τα εξής:

A. Ως προς την ορολογία

Όπου στο σχέδιο π.δ. και στο παράρτημα αυτού χρησιμοποιείται το ακρωνύμιο «ΑΜΕΑ» ή «ΑμεΑ», όπως αντικατασταθεί από τον συνταγματικά ορθό όρο «άτομα με αναπηρία». Τα προαναφερθέντα ακρωνύμια δεν συνάδουν με τη δικαιωματική προσέγγιση της αναπηρίας -που κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες, την οποία η χώρα μας λόγω της κύρωσής της από τη Βουλή των Ελλήνων με τον ν.4074/2012 οφείλει να εφαρμόσει-διότι αντικειμενοποιούν τα άτομα με αναπηρία.

B. Ως προς το Άρθρο 1

B.1. Η παρ. 3 να συμπληρωθεί ως ακολούθως (βλ. με έντονη γραμματοσειρά):

«3. Προστίθενται νέες παράγραφοι μετά την παρ. 11 του άρθρου 1 ως εξής:



«12. Ημερομηνία θέσης τρόπιδας: Η ημερομηνία κατά την οποία τοποθετείται η τρόπιδα του πλοίου ή το πλοίο βρίσκεται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής. Ως ανάλογο στάδιο κατασκευής νοείται το στάδιο κατά το οποίο: (α) αρχίζει η ναυπήγηση που προσδιορίζει ένα συγκεκριμένο πλοίο ή (β) έχει αρχίσει η συναρμολόγηση του πλοίου που αντιστοιχεί σε 50 τόνους ή στο 1% της εκτιμώμενης μάζας όλου του κατασκευαστικού υλικού, όποιο από τα δύο μεγέθη είναι μικρότερο.

13. Άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα: 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 (συμπεριλαμβανομένων των εγκύων και των ατόμων που συνοδεύουν παιδιά μικρής ηλικίας) 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 [...]».

Αιτιολόγηση: Η προτεινόμενη συμπλήρωση βασίζεται στις προβλέψεις του Κανονισμού 1177/2010.

B.2. Η παρ. 4 να τροποποιηθεί ως ακολούθως (βλ. με έντονη γραμματοσειρά):

«4. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 6 αντικαθίστανται ως εξής:

«4. Οι κύριοι διάδρομοι διακίνησης επιβατών θα έχουν πλάτος τουλάχιστον 0,90m είτε βρίσκονται σε κλειστούς χώρους είτε στα ανοιχτά καταστρώματα. Οι διάδρομοι που οδηγούν σε καμπίνες ή σε χώρους υγιεινής επιβατών διαθέτουν χειρολαβές και από τις δύο πλευρές, είναι ελεύθεροι εμποδίων και το καθαρό πλάτος μεταξύ των χειρολαβών είναι τουλάχιστον 0,90m.

5. Το πλάτος των θυρών εισόδου από τα ανοιχτά καταστρώματα στους κλειστούς χώρους ενδιαίτησης επιβατών καθώς και των θυρών εξυπηρέτησης και διακίνησης των ατόμων με αναπηρία δεν θα είναι μικρότερο των 0,80m. Λοιπές θύρες δεν θα έχουν πλάτος μικρότερο των **0,75 0,80μ.**»

Αιτιολόγηση: Σύμφωνα με την εθνική μας νομοθεσία (βλ. άρθρο 26, παρ.4 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού, στο οποίο μνημονεύεται το πρότυπο ΕΛΟΤ-EN 81-70), το πλάτος των θυρών πρέπει κατ' ελάχιστον να είναι 0,80μ.

B.3. Η παρ. 7 να διαμορφωθεί ως ακολούθως (βλ. με έντονη γραμματοσειρά):

«7. Η παρ. 1 του άρθρου 10 αριθμείται ως 1Α και προστίθενται νέες παράγραφοι 1Β και 1Γ ως ακολούθως:

«1Β. Όλα τα επιβατηγά πλοία με ημερομηνία θέσης τρόπιδας ή αναγνώρισης κατά την 01/01/2025 και μετά που δραστηριοποιούνται για την κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών ανεξαρτήτως κατηγορίας πλόων οφείλουν να διαθέτουν προς χρήση και εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία τα κάτωθι:

α) Έναν (1) τουλάχιστον ~~δίελινο θαλαμίσκο (χρήση από ένα άτομο με αναπηρία και του συνοδού του)~~, **τετράκλινο θαλαμίσκο, με δύο σταθερά και δύο ανακλινόμενα κρεβάτια, για χρήση και από τους συνοδούς,** με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής εφόσον διαθέτουν άνω των δύο (2) και μέχρι είκοσι (20) κλίνες επιβατών, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος.



β) Δύο (2) τουλάχιστον ~~δίκλινους θαλαμίσκους ή έναν (1) τετράκλινο (χρήση από δύο άτομα με αναπηρία και τους συνοδούς τους)~~, τετράκλινους θαλαμίσκους, με δύο σταθερά και δύο ανακλινόμενα κρεβάτια, για χρήση και από τους συνοδούς, με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής εφόσον διαθέτουν πάνω από είκοσι (20) κλίνες επιβατών, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος.

[...]

ε) Ορισμός δυο τουλάχιστον θέσεων αυτοκινήτων στον χώρο οχημάτων **πλησίον του ανελκυστήρα**, από τις οποίες οι χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου να μπορούν να απο/επιβιβασθούν αυτόνομα στο αμαξίδιο τους. **Επιπλέον** **Θορύβεται** ελεύθερος διάδρομος χρώματος πορτοκαλί, πλάτους 0,85 m τουλάχιστον, με ανάλογη διεθνή σήμανση, από τις θέσεις οχημάτων προς τον ανελκυστήρα και από τον ανελκυστήρα προς τον καταπέλτη του πλοίου και ο οποίος σε καμία περίπτωση δεν θα καταλαμβάνεται από οχήματα.».

Αιτιολόγηση:

i) Προτείνουμε να διαγραφεί ο δίκλινος θαλαμίσκος και να αντικατασταθεί, όπως είχαμε αναφέρει και στο υπ. αριθ. πρωτ. 639/08.07.2024 έγγραφό μας, από τετράκλινο θαλαμίσκο διότι σε περίπτωση που ταξιδεύουν πάνω από 2 χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου με τους συνοδούς τους και υπάρχει ένας θαλαμίσκος για άτομα με κινητική αναπηρία, οι συνοδοί δεν θα μπορούν να διανυκτερεύσουν στον ίδιο θαλαμίσκο με τα άτομα με αναπηρία, και συνακολούθα δεν θα μπορούν να παρέχουν υποστήριξη σε αυτά ως οφείλουν, πάρα το γεγονός ότι θα έχουν καταβάλει χρήματα για θέση με κρεβάτι.

ii) Στο προηγούμενο σχέδιο π.δ. περιλαμβάνονταν η εξής πρόβλεψη: «*δυο τουλάχιστον θέσεων αυτοκινήτων ΑμεΑ στον χώρο οχημάτων με ανάλογη διεθνή σήμανση πλησίον του ανελκυστήρα*». Προτείνουμε την επαναφορά της πρόβλεψης για θέση αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρία πλησίον του ανελκυστήρα, διότι η μετακίνηση του/της χρήστη/χρήστριας αναπηρικού αμαξιδίου από την μία άκρη στην άλλη στο χώρο οχημάτων προκειμένου να προσεγγίσει τον ανελκυστήρα συνεπάγεται μεγάλη ταλαιπωρία. Πέραν όμως αυτού, υπάρχει και ο κίνδυνος ο διάδρομος να είναι κατειλημμένος από οχήματα και έτσι ο/η χρήστης/χρήστρια αναπηρικού αμαξιδίου να εγκλωβιστεί στη μέση του χώρου οχημάτων. Επίσης προτείνουμε να διατηρηθεί και η πρόβλεψη που αφορά στον διάδρομο σε περίπτωση που για διάφορους λόγους δεν είναι εφικτή η στάθμευση του οχήματος του ατόμου με αναπηρία πλησίον του ανελκυστήρα.

B.4. Η παρ. 9 να τροποποιηθεί/συμπληρωθεί ως ακολούθως (βλ. με έντονη γραμματοσειρά):

«9. Η παρ. 3 του άρθρου 10 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. α) Τα ήδη αναγνωρισμένα επιβατηγά πλοία, με ημερομηνία θέσης τρόπιδας πριν από την 11/11/1996, και τα επιβατηγά πλοία, με ημερομηνία θέσης τρόπιδας από την 11/11/1996 έως την 01/01/2025 ολικού μήκους μικρότερου των 50 μέτρων, που δραστηριοποιούνται για την κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών, σε περίπτωση μετασκευής τους με αύξηση του ολικού μήκους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρ. 1B. Σε περίπτωση που τα ως άνω πλοία εκτελούν μετασκευές σε χώρους επιβατών (αύξηση αριθμού κλινών, αίθουσες παραμονής, εστιατόρια, χώροι υγιεινής) συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρ. 1B στους τομείς που αφορούν τη μετασκευή. β) Ειδικά στα ήδη αναγνωρισμένα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, τρία χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος, τοποθετείται αναβατόριο τύπου πλατφόρμας για την κάλυψη υψομετρικών



διαφορών ~~και εφόσον δεν υπάρχει το απαιτούμενο πλάτος κλίμακας, τοποθετείται αναβατήριο κλίμακας με κάθισμα~~ ή διερευνάται οποιαδήποτε άλλη λειτουργική και ασφαλής λύση, όπως δημιουργία πλήρως προσβάσιμου στα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα χώρου παραμονής, που εγκρίνεται από τον φορέα κυβερνητικής πιστοποίησης»

Αιτιολόγηση: Η συμπερίληψη της πρόβλεψης για τοποθέτηση αναβατηρίου κλίμακας με κάθισμα, η οποία δεν υπήρχε στο αρχικό σχέδιο π.δ., νομιμοποιεί την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί σήμερα. Η Ε.Σ.Α.μεΑ. εκφράζει την έντονη αντίθεσή της για αυτή τη διάταξη. Η μεταφορά του/της χρήστη/χρήστριας αναπηρικού αμαξιδίου από το δικό του/της αμαξίδιο στο κάθισμα του αναβατηρίου αφενός είναι άκρως επικίνδυνη διότι μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρό τραυματισμό, αφετέρου αντιτίθεται στην αρχή της ίσης μεταχείρισης. Επιπρόσθετα, αξίζει να επισημάνουμε ότι σύμφωνα με τις οδηγίες σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους» (βλ. ενότητα «Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών»), αναβατήριο με κάθισμα συνιστάται μόνο στις κατοικίες. Για τους παραπάνω λόγους η Ε.Σ.Α.μεΑ. αιτείται την τροποποίηση της εν λόγω διάταξης όπως προτείνει παραπάνω.

Γ. Ως προς το Άρθρο 2

Γ.1. Η παρ. 2 να συμπληρωθεί ως ακολούθως (βλ. με έντονη γραμματοσειρά):

«2. Η παρ. 10 του άρθρου 1 τροποποιείται ως εξής:

«10. Άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα: 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 (συμπεριλαμβανομένων των εγκύων και των ατόμων που συνοδεύουν παιδιά μικρής ηλικίας) 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».

Αιτιολόγηση: Η προτεινόμενη συμπλήρωση βασίζεται στις προβλέψεις του Κανονισμού 1177/2010.

Γ.2. Η παρ. 7 να συμπληρωθεί ως ακολούθως (βλ. με έντονη γραμματοσειρά):

«7. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται ως κατωτέρω:

«Άρθρο 7

Απαιτήσεις για άτομα με αναπηρία

1. Όλα τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη με ημερομηνία θέσης τρόπιδας κατά την 01/01/2025 και μετά που δραστηριοποιούνται για την κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών ανεξαρτήτως κατηγορίας πλόων οφείλουν να διαθέτουν προς χρήση και εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία τα κάτωθι: [...]

2. Τα ήδη αναγνωρισμένα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, με ημερομηνία θέσης τρόπιδας πριν από την 01/01/2025, που δραστηριοποιούνται για την κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών, οφείλουν σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρ. 1 τρία χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος. Εφόσον η τοποθέτηση ανελκυστήρα δεν είναι εφικτή λόγω της μικρής υψομετρικής διαφοράς μεταξύ των καταστρωμάτων, τοποθετείται αναβατήριο τύπου πλατφόρμας για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών. Το αναβατήριο κλίμακας με κάθισμα αντί του τύπου πλατφόρμας δεν είναι θα γίνεται αποδεκτό. Σε



περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει το απαιτούμενο πλάτος διερευνάται οποιαδήποτε άλλη λειτουργική και ασφαλής λύση που εγκρίνεται από τον φορέα κυβερνητικής πιστοποίησης. Στα πλοία αυτά τυχόν υφιστάμενες κατασκευαστικές μικρές αποκλίσεις από τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος (ανελκυστήρας, χώροι υγιεινής) εξετάζονται από τον φορέα κυβερνητικής πιστοποίησης κατά περίπτωση, κατόπιν αιτήματος ενδιαφερομένου, αναλόγως του επιδιωκόμενου σκοπού σε συνάρτηση με τη λειτουργικότητα του πλοίου. Οι αποκλίσεις αυτές δεν δύναται να ξεπερνούν το 6% των αρχικών διαστάσεων. [...]».

Αιτιολόγηση: Η συμπερίληψη της πρόβλεψης για τοποθέτηση αναβατορίου κλίμακας με κάθισμα, η οποία δεν υπήρχε στο αρχικό σχέδιο π.δ., νομιμοποιεί την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί σήμερα. Η Ε.Σ.Α.μεΑ. εκφράζει την έντονη αντίθεσή της για αυτή τη διάταξη. Η μεταφορά του/της χρήστη/χρήστριας αναπηρικού αμαξιδίου από το δικό του/της αμαξίδιο στο κάθισμα του αναβατορίου αφενός είναι άκρως επικίνδυνη διότι μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρό τραυματισμό, αφετέρου αντιτίθεται στην αρχή της ίσης μεταχείρισης. Επιπρόσθετα, αξίζει να επισημάνουμε ότι σύμφωνα με τις οδηγίες σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους» (βλ. ενότητα «Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών»), αναβατόριο με κάθισμα συνιστάται μόνο στις κατοικίες. Για τους παραπάνω λόγους η Ε.Σ.Α.μεΑ. αιτείται την τροποποίηση της εν λόγω διάταξης όπως προτείνει παραπάνω.

Δ. Ως προς το «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ-ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΑΜΕΑ ΣΕ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΠΛΟΙΑ»

Δ.1 Η παρ. «Χειριστήρια» να συμπληρωθεί ως ακολούθως (βλ. με έντονη γραμματοσειρά):

«[...] Χειριστήρια

Όλα τα χειριστήρια τοποθετούνται σε ύψος 0,90-1,20m από το δάπεδο. Πρέπει να έχουν χρωματική αντίθεση με το υπόβαθρό τους και να είναι τοποθετημένα με λογικό, ενιαίο και τυποποιημένο τρόπο. Οι διακόπτες πρέπει να έχουν πλάτος ή διάμετρο τουλάχιστον 25mm, να απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον 10mm, να φωτίζονται από πίσω και να έχουν ανάγλυφη επάνω τους την ένδειξη ή το σύμβολο λειτουργίας τους. Είναι επιθυμητό να τοποθετούνται υπό γωνία προς το τοίχο. Τα χειριστήρια εντός του θαλάμου τοποθετούνται στο πλευρικό τοίχωμα και σε απόσταση τουλάχιστον 0,40m από τον τοίχο όπου βρίσκεται η πόρτα. Πρέπει να υπάρχει οπωσδήποτε σύστημα κλήσης κινδύνου, κατά προτίμηση τηλέφωνο **με οθόνη**, σε χρωματική αντίθεση με το τοίχωμα στο οποίο είναι τοποθετημένο. Οι οδηγίες χρήσης του πρέπει να είναι σύντομες και απλές, γραμμένες με ευδιάκριτους ανάγλυφους χαρακτήρες και να επαναλαμβάνονται σε γραφή Braille. Τα χειριστήρια κλήσης εκτός του θαλάμου, τοποθετούνται κοντά στη πόρτα. Φέρουν ανάγλυφες ενδείξεις ορόφων σε γραφή Braille [...]».

Αιτιολόγηση: Η προαναφερθείσα πρότασή μας είναι προς όφελος των τυφλών και κωφών επιβατών.

Τέλος, επαναλαμβάνουμε το αίτημά μας για εξέταση εκ νέου της πρότασής μας για υλοποίηση από το Ινστιτούτο της Ε.Σ.Α.μεΑ. (ΙΝ-ΕΣΑμεΑ) εκπαιδευτικού προγράμματος που να απευθύνεται στο σύνολο του προσωπικό των πλοίων με



αντικείμενο την εξυπηρέτηση/συναλλαγή με επιβάτες με αναπηρία. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Συνομοσπονδία και το Ινστιτούτο της είναι οι μόνοι φορείς στη χώρα που διαθέτουν εμπειρία και τεχνογνωσία στο συγκεκριμένο ζήτημα, και οι οποίοι δύνανται να χρησιμοποιήσουν κατά την υλοποίηση του εκπαιδευτικού προγράμματος βιωματικές μεθόδους. Για τον ίδιο λόγο μάλιστα προτείνουμε και τη συνεργασία του ΙΝ-ΕΣΑμεΑ με τα Κέντρα Εκπαίδευσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).

Κύριε Γενική Γραμματέα,

Ελπίζουμε να ανταποκριθείτε θετικά στις προαναφερθείσες εύλογες και δίκαιες προτάσεις μας προκειμένου το εν λόγω π.δ. να συμβάλει πραγματικά στη βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στους επιβάτες με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα. Τέλος, παρακαλούμε όπως αποσταλεί σε εμάς το τελικό π.δ. πριν από την αποστολή του στο Συμβούλιο Επικρατείας.

Σας ευχαριστούμε θερμά εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση

Ο Πρόεδρος

Ο Γεν. Γραμματέας

Ι. Βαρδακαστάνης

Β. Κούτσιανος

Πίνακας Αποδεκτών:

- κ. Χ. Στυλιανίδη, Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής
- κ. Χ.- Γ. Σκέρτσο, Υπουργό Επικρατείας & Συντονιστικό Μηχανισμό για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία
- κ. Σ. Γκίκα, Υφυπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής
- κ. Ε. Κουτουλάκη, Γενικό Γραμματέα Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής
- Πρόεδρο & Μέλη Εθνικής Αρχής Προσβασιμότητας (ΕΑΠ)
- Πρόεδρο Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)



- Πρόεδρο & Μέλη Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)
- Πρόεδρο & Μέλη Συμβουλευτικού Οργάνου για την εξέταση όλων των πρακτικών θεμάτων που αφορούν στην προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών



Προσβάσιμο αρχείο Microsoft Word (*.docx)

Το παρόν αρχείο ελέγχθηκε με το εργαλείο **Microsoft Accessibility Checker** και δε βρέθηκαν θέματα προσβασιμότητας. Τα άτομα με αναπηρία δε θα αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην ανάγνωσή του.