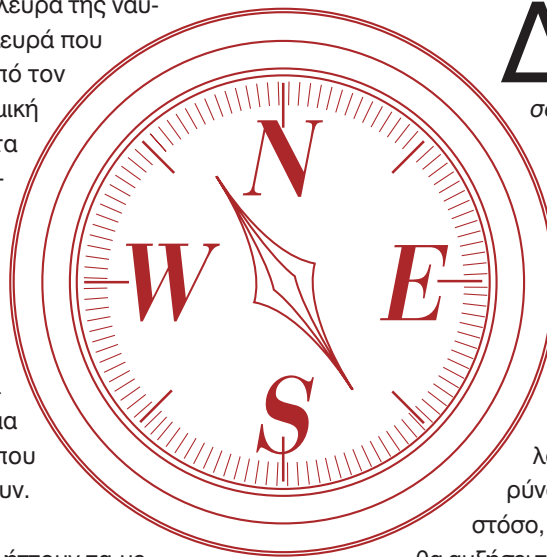


# Υπερκόπωση

**Ε**κτός από τα χαμηλά ναύλα, το άγχος αποπληρωμής δανείων, τις χρεοκοπίες εταιρειών, τα αδρανή πλοία, και τη γενικότερη επιβράδυνση του εμπορίου, υπάρχει και μια άλλη πλευρά της ναυτιλιακής κρίσης. Αυτή η πλευρά που τείνουμε να την ξεχνάμε δεν είναι άλλη από τον καταστροφικό αντίκτυπο που έχει η οικονομική ύφεση στους ανθρώπους που κινούν τα πλοία! Οι οποίοι αργά ή γρήγορα θα υποστούν τις συνέπειες των περικοπών. Η ανεργία ήδη χτυπά την πόρτα των πληρωμάτων. Λιγότερα πλοία, λόγω ακυρώσεων, διαλύσεων ή παροπλισμών, σημαίνει λιγότερες θέσεις εργασίας και μικρότερη ανάγκη για έμψυχο δυναμικό. Το ίδιο ισχύει και για τους εργάτες των ναυπηγείων, ακόμα και για τους λιμενεργάτες, αφού φορτία που φτάνουν στα λιμάνια ολοένα και λιγοστεύουν.

**Ο**ι περικοπές, δυστυχώς, πάντα πλήττουν τα μεσαία και χαμηλά στρώματα. Ήδη πριν από την κρίση η ναυτιλιακή βιομηχανία, εν καιρώ ασύλληπτης κερδοφορίας, είχε να αντιμετωπίσει το τεράστιο πρόβλημα της κόπωσης των ναυτικών. Οι λόγοι της οποίας είναι γνωστοί σε όλους μας, με βασικότερο την ανεπαρκή επάνδρωση των πλοίων. Ο συνδυασμός της ελάχιστης επάνδρωσης και των παρατεταμένων περιόδων στη θάλασσα, με καθημερινή εργασία, περιορισμένο ή ανύπαρκτο χρόνο στα λιμάνια, ταχεία ολοκλήρωση εργασιών, δυσμενείς καιρικές συνθήκες και ανεπαρκή ή διαταραγμένο ύπνο εξαιτίας θορύβου, κραδασμών, ανεπαρκούς εξαερισμού και (σε πολλές περιπτώσεις) κακών συνθηκών διαβίωσης, έχει ως αποτέλεσμα οι ναυτικοί να εργάζονται πολλές ώρες με ελάχιστες ευκαιρίες ανάπαυσης. Στην καλύτερη περίπτωση, η σωματική και πνευματική κόπωση οδηγούν σε χαμηλή παραγωγικότητα, ενώ σε προχωρημένο στάδιο μπορεί να οδηγήσουν σε ατυχήματα πάνω στο πλοίο ή ακό-

μα χειρότερα σε προσαράξεις, συγκρούσεις και ναυάγια –δεν είναι λίγα τα παραδείγματα που έχουμε.



**Δ**υστυχώς το βάρος της ευθύνης το φέρουν οι πλοιοκτήτες οι οποίοι, σύμφωνα με τους κανονισμούς του ILO, «πρέπει να εξασφαλίσουν ότι ο καπετάνιος έχει στη διάθεσή του τους απαραίτητους πόρους και επαρκές ανθρώπινο δυναμικό». Μια επανεξέταση των ελάχιστων επιπέδων ασφαλούς επάνδρωσης σε επίπεδο IMO/ILO θα πρέπει να λάβει επίσης υπόψη τις αναγκαίες ενέργειες για τη συντήρηση υπερήλικων πλοίων, όπως και να αναγνωρίσει τα επιπλέον καθήκοντα που απαιτούνται από τον κώδικα ISPS –μια σειρά υποχρεώσεων που έρχεται να προστεθεί σε έναν ολόένα αυξανόμενο γραφειοκρατικό όγκο, επιβαρύνοντας τους ήδη εξαντλημένους ναυτικούς. Ωστόσο, η ερώτηση κρίσεως παραμένει: Ποια εταιρεία θα αυξήσει τα πληρώματα σε περίοδο περικοπών;

Ο ναυτικός είναι ο τελικός αποδέκτης των πολιτικο-οικονομικών διαξιφισμών, είτε πρόκειται για θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, είτε για τη νέα μάστιγα της εποχής, την πειρατεία· όμως, δεν του επιτρέπεται να έχει άμεσο λόγο σε καμία από τις συζητήσεις ή τις αποφάσεις. Γι' αυτό, όταν αναλογιζόμαστε τις συνέπειες που θα επιφέρει η οικονομική και ναυτιλιακή κρίση στους πλοιοκτήτες και σε άλλα χρυσοπληρωμένα κοστούμια που θα αναγκαστούν να απαρνηθούν κάποιες πολυτέλειες λόγω των «δύσκολων καιρών», ας σκεφτούμε και αυτούς τους ανθρώπους που δουλεύουν μοχθώντας στα καράβια, στα λιμάνια και στις γιάρδες για έναν απλό μισθό. Για να εξασφαλίσουν το ψωμί και τη στέγη τους. Ας σκεφτούμε τους ανθρώπους που δεν ήταν στην καλότυχη θέση να ωφεληθούν από τα πλούτη των «εύκολων καιρών», αλλά που σίγουρα βρίσκονται στη δυσχερή θέση να μοιραστούν τις συνέπειες της κρίσης.

**ΜΥΡΤΩ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ**