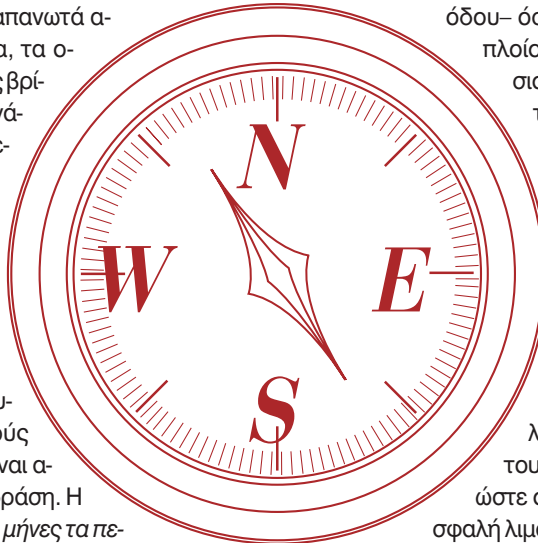


Κώδωνας κινδύνου από EMSA

«**Α**τυχήματα, βλάβες και καθυστερήσεις ταιλαιπωρούν εκατοντάδες επιβάτες πλοίων της ακτοπλοΐας» γράφουν και αυτό το καλοκαίρι οι εφημερίδες. Το μεγάλο πρόβλημα δεν είναι όμως μόνο η ταιλαιπωρία, αλλά τα απανωτά ακτοπλοϊκά ατυχήματα, τα οποία αποτελούν απόδειξη ότι αυτοί οι επιβάτες βρίσκονται σε κίνδυνο. Ο κίνδυνος για ναυάγιο ανάλογο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ είναι ορατός. Η τελευταία έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας (EMSA) σημειώνει ότι από ένα σύνολο 114 ακτοπλοϊκών ατυχημάτων που καταγράφηκαν το 2008 στη Μεσόγειο, το 75% τοποθετείται σε ελληνικά χωρικά ύδατα. Βέβαια, όπως κάθε έρευνα, έτσι και η αυτή της EMSA επιδέχεται πολλές αναλύσεις και ερμηνείες, ιδιαίτερα ως προς τα συμπεράσματα που εδράζονται σε στατιστικούς δείκτες. Ωστόσο, ο συγκεκριμένος δείκτης είναι ανησυχητικά υψηλός, ώστε να απαιτεί άμεση δράση. Η ίδια έρευνα αναφέρει ότι «τους καλοκαιρινούς μήνες τα περισσότερα ατυχήματα σε ευρωπαϊκά ύδατα αφορούν προσκρούσεις και συγκρούσεις ΕΓ/ΟΓ λόγω της αυξανόμενης τουριστικής κίνησης και της αύξησης των δρομολογίων».

Όμως, η εντατικοποίηση των δρομολογίων μπορεί να εξηγήσει μόνο εν μέρει την αύξηση των ατυχημάτων. Γιατί αυτό που φαίνεται να αγνοεί η EMSA είναι οι απαράδεκτα αναχρονιστικές και ανεπαρκείς εγκαταστάσεις στα λιμάνια των περισσότερων ελληνικών νησιών και επιπλέον ότι τα νεότευκτα πλοία που έχουν εισχωρήσει στην ελληνική ακτοπλοΐα, δεν επαρκούν για να εξυπηρετήσουν τα εκατοντάδες νησιά και τους εκατοντάδες χιλιάδες επιβάτες. Αποτέλεσμα αυτής της ανεπάρκειας είναι τα υπόλοιπα δρομολόγια να εξυπηρετούνται από πλοία υπερήλικα και κακοσυντηρημένα. Λιμενικές αρχές, Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων και Νηογνώμονες λειτουργούν με κριτήρια σχεδόν ακατανόητα. Η λύση τότε, εύλογα θα έλεγε κανείς, είναι η αντικατάσταση των παλαιών με καινούργια πλοία προηγμένης τεχνολογίας. Αυτό, ωστόσο, δεν εξηγεί το γεγονός ότι τα ατυχήματα αντί να μειώνονται πληθαίνουν, παρά την αλματώδη εξέλιξη στον εξοπλισμό της γέφυρας και το σχεδιασμό των πλοίων. Το πλοίο όμως δεν είναι μονάχα το άψυχο, αλλά και το έμψυχο. Και εδώ έρχεται να προστεθεί ένας ακόμα σημαντικότερος παράγοντας, αυτός της κόπωσης. Τα πληρώματα δεν προλαβαίνουν να ανασάνουν. Η Διεθνής Σύμβαση που καθορίζει τις ώρες α-

νάπαυσης των ναυτικών υπάρχει μόνο στη θεωρία, με αποτέλεσμα η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα να διακυβεύεται επικινδύνως. Βέβαια, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε και το πρόβλημα της αυξανόμενης χαλαρότητας και του εφησυχασμού –συνέπεια της πρόοδου– όσον αφορά στη νοοτροπία διακυβέρνησης ενός πλοίου. Μια νοοτροπία που μετατρέπεται σε υπεραισοδοξία ότι πλέον όλα είναι απλά και εύκολα και καταλήγει σε αυταρέσκεια. Αυτό προφανώς και δεν αποτελεί κανόνα, γιατί σε κάθε επάγγελμα υπάρχουν καλοί, μέτριοι, κακοί, άριστοι, έμπειροι και άπειροι. Είναι ευθύνη του κάθε ναυτικού να κάνει το καλύτερο που μπορεί και γνωρίζει, έχοντας πλήρη επίγνωση των ευθυνών και των δεξιοτήτων του. Είναι ευθύνη των εταιρειών να έχουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τις δυνατότητες του καθενός, καθώς και να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα με κύριο γνώμονα την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων. Είναι ευθύνη του κράτους να διασφαλίζει ότι τηρούνται τα δέοντα, ώστε οι επιβάτες να ταξιδεύουν με ασφαλή πλοία σε ασφαλή λιμάνια.



Το ελληνικό κράτος και ο υπουργός Ε.Ν.Α.Ν.Π. καλούνται και φέτος, όπως εδώ και χρόνια, να δώσουν απάντηση στα εξής ζητήματα:

- Πότε θα πάψουν οι έλεγχοι και οι επιθεωρήσεις να γίνονται άρπα-κόλλα και πότε θα ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα για την τήρηση των προβλεπόμενων κανόνων ναυσιπλοΐας και του νομίμου ωραρίου εργασίας των ναυτικών και των εργαζομένων στα πλοία –οι οποίοι βρίσκονται στα πρόθυρα εξάντλησης;
- Υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα βελτίωσης των λιμενικών υποδομών και των εγκαταστάσεων;
- Καλύπτονται όλα τα ατυχήματα με την αιτιολογία του «ανθρώπινου λάθους»;
- Υπάρχει συνολική πολιτική πρόληψης, ελέγχου και βελτίωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με στόχο το μηδενισμό των ναυτικών ατυχημάτων που οφείλονται σε «ανθρώπινο λάθος»;
- Άλλωστε δεν είναι ευθύνη του επιβάτη να κοιτάει το «safety record» του κάθε πλοίου ή το πόσο έχει κοιμηθεί αυτό το μήνα ο καπετάνιος. Τα στοιχεία είναι συντριπτικά και προειδοποιούν. Εμείς όμως φέρεται ότι θα κοιμόμαστε τον ύπνο του δικαίου, έως ότου θρηνήσουμε και πάλι θύματα.

ΜΥΡΤΩ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ