

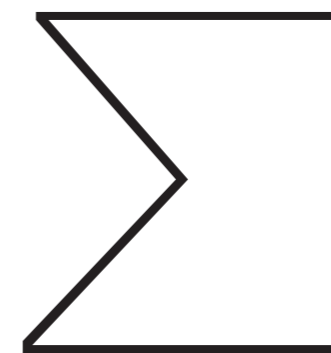
Η τραγική ιστορία των Ro/Rax επαναλαμβάνεται



ΔΙΑΣΩΘΗΚΑΝ ΕΚΑΤΟΝΤΑΔΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΡΘΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΙΡΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΙΤΑΛΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ίδιο έργο –κι αυτή τη φορά μακάβριο, με 11 νεκρούς–, ίδιοι κι απαράλληλοι κανονισμοί, που «επιτρέπουν» τα ίδια λάθη, ίδια εξιλαστήρια θύματα. Και κυρίως, ίδια αδιαφορία από τις αρχές. Η ακτινογραφία του ναυτικού ατυχήματος του Ro/Rax EUROFERRY OLYMPIA, του τέταρτου επαναλαμβανόμενου στη θάλασσα τα τελευταία 12 χρόνια

ΕΡΕΥΝΑ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ



Σε ένα από τα αναρίθμητα τηλεοπτικά ρεπορτάζ για την πυρκαγιά στο EUROFERRY OLYMPIA, ένας διασωθείς οδηγός φορτηγού ρωτήθηκε για την κατάσταση στην οποία βρίσκονταν οι καμπίνες του πλοίου. Η απάντησή του, που απογοήτευσε ελαφρώς την τηλεπαρουσιάστρια, ήταν: «Ξέρετε, εμείς οι φορτηγατζήδες δεν πάμε κρουαζιέρα». Κι όμως, είναι μια δήλωση που λέει πολύ περισσότερα απ' όσα λένε όλες οι άλλες μαζί, έστω κι αν είναι πολύ πιο βαρύγδουπες. Πρώτα απ' όλα αποκαλύπτει ότι όποιος έχει επιγνώση πως πολύ σύντομα θα αναγκαστεί να ταξιδέψει και πάλι με τα πλοία της γραμμής πρέπει να προσέχει πώς εκφράζεται. Αλλιώς θα υποστεί και τις συνέπειες. Το δεύτερο και κυριότερο είναι ότι η απαίτηση ενός επαγγελματία «φορτηγατζή» από ένα πλοίο που φέρει ευρωπαϊκή σημαία, να ταξιδέψει σε μια καθαρή, μονόκλινη καμπίνα, ώστε να μπορέσει να πλυθεί, να αλλάξει ρούχα, να ξεκουραστεί και να κοιμηθεί σε αξιοπρεπείς συνθήκες, αποτελεί πολυτέλεια συνθήκης κρουαζιέρας. Εκείνο που μπορούν να του προσφέρουν οι

«οικονομίες κλίμακος» ή το «λειτουργικό κόστος» είναι να κοιμηθεί σε μια εσωτερική καμπίνα των ελάχιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων, μαζί με άλλους τέσσερις ενήλικες άνδρες και φυσικά με κοινόχρηστο χώρο υγιεινής. Εμείς θα θεωρήσουμε την καμπίνα καθαρή, μιας και αυτό τουλάχιστον θα έπρεπε να είναι αυτονόητο, έστω κι αν οι μαρτυρίες και τα γεγονότα διαφωνούν. Ακόμη κι έτσι όμως... Είναι αυτές αξιοπρεπείς συνθήκες; Θα τις αποδεχόμασταν εμείς; Ή θα προτιμούσαμε να «τη βγάλουμε» σε μια καρέκλα ή σ' έναν καναπέ στο σαλόνι; Η διαφορά είναι ότι ο «φορτηγατζής» πρέπει να κοιμηθεί, επειδή οι ώρες αυτές, πάνω στο πλοίο, είναι υπολογισμένες μέσα στο ωράριό του –ως ώρες ανάπαυσης. Έτσι, πρέπει να αποδεχτεί ότι «δεν πάει κρουαζιέρα». Κι αυτό επειδή δεν έχει άλλη επιλογή. Γιατί; Επειδή οι κανονισμοί το επιτρέπουν.

Η διαπίστωση αυτή εξηγεί το πιο σημαντικό απ' όλα: το γιατί έντεκα άνθρωποι έχασαν άδικα τη ζωή τους. Επειδή αρνήθηκαν να αποδεχτούν αυτά που επιτρέπουν οι κανονισμοί κι επειδή πίστευαν ακράδαντα ότι δεν κινδυνεύουν μένοντας στα αυτοκίνητά τους. Επειδή πίστευαν ότι κάνουν άλλο ένα ταξίδι «ρουτίνας». Τους κατέστησε ποτέ κανείς απολύτως σαφές –και κυρίως οι αρμόδιες αρχές και οι συνδικαλιστικές οργανώσεις– ότι το ταξίδι με ένα Ro/Rax, όποιο κι αν είναι αυτό, δεν είναι ποτέ «ρουτίνας»; Ότι ο κίνδυνος πυρκαγιάς

ελλοχεύει σε κάθε στιγμή; Ότι με τους κανονισμούς «σύννομης ανασφάλειας» ή «ασφάλειας οικονομικών κριτηρίων» δεν είναι δυνατόν να κατασβεστεί η φωτιά; Ότι αν δεν αποδεχτούν τις όποιες συνθήκες διαβίωσης τους προσφέρονται ρισκάρουν την ίδια τους τη ζωή; Ότι όλα αυτά δεν είναι θεωρία, αλλά η στυγνή πραγματικότητα; Όχι! Φρόντισε κανείς απ' αυτούς που έχουν τη δύναμη και την εξουσία στα χέρια τους ν' αλλάξει αυτή την κατάσταση; Όχι! Το μόνο που έγινε ήταν να τους υπομνήσουν ότι παραβιάζουν τους κανονισμούς. Υπονοώντας ότι την ευθύνη για ό,τι ήθελε προκύψει τη φέρουν οι ίδιοι. Ακόμη κι αν προέκυπτε να χάσουν τη ζωή τους. Το Μάτι βρίσκεται μόλις τέσσερα χρόνια πίσω μας. Κι εκεί η πρώτη αντίδραση της πολιτείας ήταν ότι οι έφταιγαν οι καμένοι που κήκαν! Η διερεύνηση της πυρκαγιάς στο EUROFERRY OLYMPIA θα εξετάσει αν το σύστημα πυρόσβεσης λειτουργήσε κανονικά, αν το πλοίο είχε όλα τα απαραίτητα χαρτιά, αν είχε παρατηρήσεις από τις πρόσφατες επιθεωρήσεις κι αν αυτές έπαιξαν ρόλο στο ατύχημα, αν ο πλοίαρχος και το πλήρωμα λειτουργήσαν βάσει των κανονισμών, αν το πλοίο είχε δικαίωμα να μεταφέρει τα λεγόμενα επικίνδυνα φορτία και πολλά άλλα. Αμνήμων όμως όπως πάντα, ή επιλεκτικής μνήμης όπως πάντα, θα λησμονήσει το Ro/Rax LISCO GLORIA του 2010, το Ro/Rax NORMAN ATLANTIC του 2014 και το Ro/Rax SORRENTO του 2015, που κήκαν όλα ▶

ακριβώς με τον ίδιο τρόπο που κάρηκε και το EUROFERRY OLYMPIA το 2022. Τι έγινε όταν κάρηκε το πρώτο; Το δεύτερο; Το τρίτο; Ένα πλοίο κάθε δύο-μια χρόνια! Δεν έγινε τίποτα. Ποια μέτρα λήφθηκαν, ποιο κανονισμοί άλλαξαν ώστε να μην καεί και το τέταρτο; Κανένα, και κανείς. Γιατί; Επειδή το πρόβλημα δεν είναι το κάθε EUROFERRY OLYMPIA, αλλά το Ro/Pax! Κι αυτό το πρόβλημα δεν θέλει να το ακουμπήσει κανείς. Τι πάει να πει Ro/Pax; Τίποτα. Μια ταμπέλα που κολλήθηκε πάνω σ' έναν

Ο κίνδυνος πυρκαγιάς στα Ro/Pax ελλοχεύει κάθε στιγμή. Και, με τους κανονισμούς «ανασφάλειας» ή «οικονομικών κριτηρίων», δεν είναι δυνατόν να κατασβεστεί. Όλοι, συμπεριλαμβανομένων των αρχών, γνωρίζουν ότι οι κανονισμοί δεν τηρούνται, επειδή τις περισσότερες φορές είναι αδύνατον να τηρηθούν

τύπο πλοίου για να κρύψει από πίσω της την πραγματικότητα που λέγεται «οικονομία κλίματος». Τη δουλειά που κανονικά θα έκαναν δύο πλοία, ένα ΕΓ/ΟΓ κι ένα Ro/Ro, την κάνει τώρα ένα. Το Ro/Pax. Όπως ακριβώς το EVER GIVEN κάνει τη δουλειά δύο κοντεϊνερράδικων και το COSTA CONCORDIA έκανε τη δουλειά δύο κρουαζιερόπλοιων. Σε βάρος, φυσικά, της ασφάλειας.

Για ποιο λόγο ένα πλοίο που μεταφέρει επιβάτες και οχήματα χαρακτηρίζεται ΕΓ/ΟΓ και δεν μπορεί να μεταφέρει επικίνδυνα φορτία, ενώ ένα άλλο πλοίο που μεταφέρει κι αυτό επιβάτες και οχήματα χαρακτηρίζεται Ro/Pax και επιτρέπεται να μεταφέρει επικίνδυνα φορτία; Επειδή έχει πιο αποδοτικά συστήματα πυρασφάλειας; Σε όσα ΕΓ/ΟΓ προκλήθηκε πυρκαγιά κατασβέστηκε χωρίς ολική απώλεια του πλοίου και χωρίς θύματα (ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΑΣ, ΚΡΗΤΗ II, ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ κ.ά.). Τα Ro/Pax κάρηκαν ολοσχερώς και στα δύο απ' αυτά, δυστυχώς στα «δικά μας», υπήρξαν και θύματα. Οπότε;

ΟΤΑΝ ΞΕΡΕΙΣ ΟΤΙ Η ΕΠΟΜΕΝΗ ΦΩΤΙΑ ΕΙΝΑΙ ΘΕΜΑ ΧΡΟΝΟΥ...

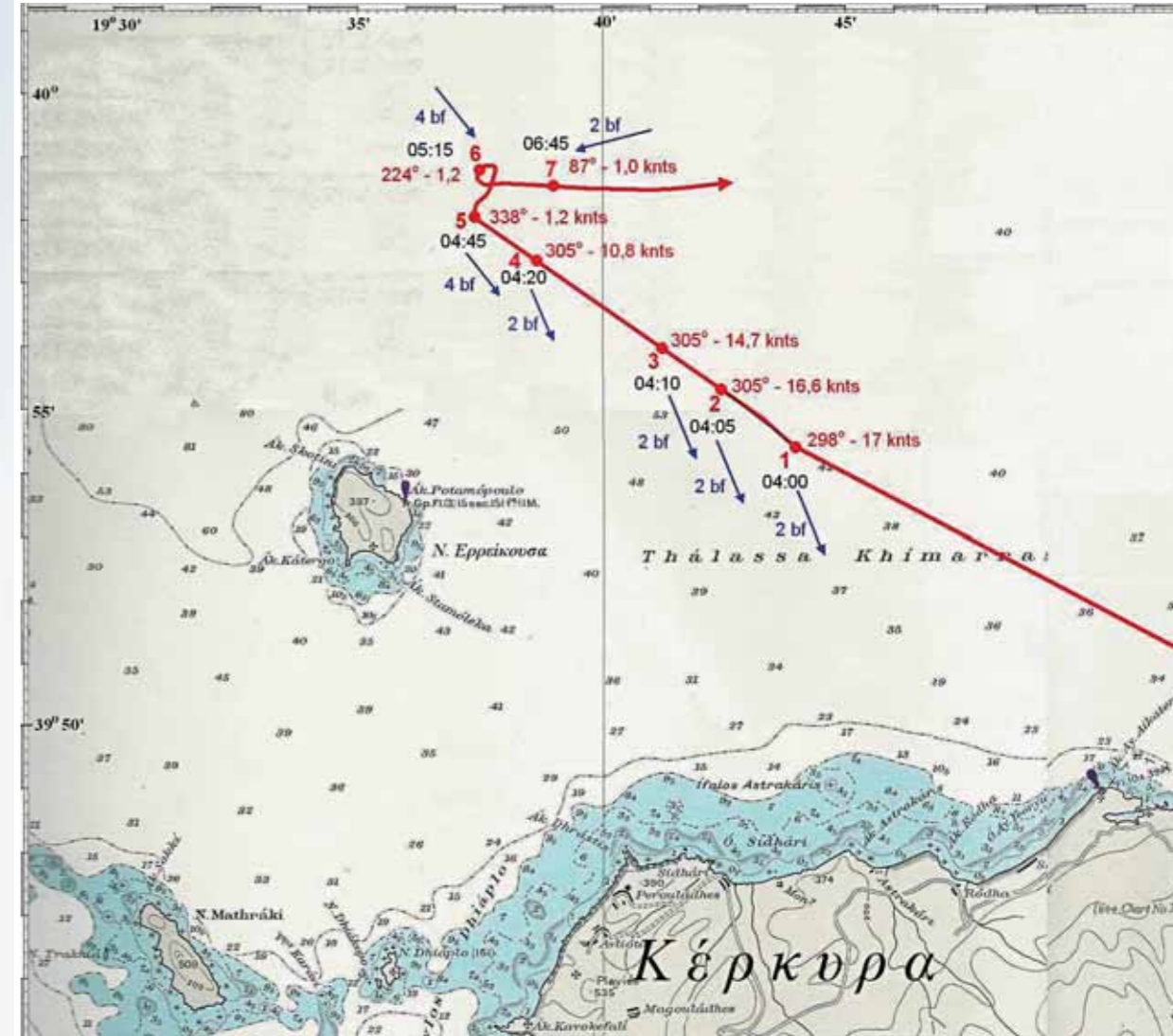
Έχουμε πει κι έχουμε ξαναπεί ότι ο κίνδυνος θάνατος στα Ro/Pax είναι το ημιανοιχτό κατάστρωμα, όπου αν εκδηλωθεί φωτιά δεν μπορεί να κατασβεστεί με κανέναν τρόπο και με κανένα σύστημα πυρασφάλειας, λόγω της ταχύτατης εξάπλωσής της και της έντασης που προσλαμβάνει σ' έναν περιορισμένο χώρο με τεράστια ποσότητα εύφλεκτου υλικού. Κι αυτό οφείλεται στον συνεχή εμπλουτισμό με οξυγόνο, που εντείνεται λόγω του ρεύματος που προκαλείται επειδή δεν είναι ανοιχτό μόνο στην πρύμη, αλλά έχει ανοίγματα και στις μπάντες ή -όπως στο EUROFERRY OLYMPIA- και προς την πλώρη. Αυτό δεν θα μπορούσαν να το σκεφτούν εκείνοι που βγάζουν τους κανονισμούς βλέποντας τα σχέδια του πρώτου Ro/Pax; Φυσικά και θα μπορούσαν. Δεν το σκέφτηκαν όμως (!), επειδή αυτό που ισχύει είναι ότι δεν εναρμονίζονται τα πλοία με τους κανονισμούς, αλλά οι κανονισμοί με τα πλοία. Παρ' όλα αυτά, όταν πια ξέρεις πολύ καλά ότι η επόμενη φωτιά σε Ro/Pax είναι θέμα χρόνου και συγκυρίας, κάτι πρέπει να κάνεις. Σίγουρα είναι βαρετό για

τον αναγνώστη του «Ε» να διαβάξει ξανά και ξανά τα ίδια πράγματα: αυτά που πρέπει να γράψουμε τώρα τα έχουμε ξαναγράψει, και το 2014 στην πυρκαγιά του NORMAN ATLANTIC και το 2019 όταν βγήκε το σχετικό πόρισμα. Στο Μάτι η καταστροφή θα μπορούσε να αποφευχθεί αν δεν είχε ανάψει η φωτιά. Ή αν είχε κατασβεστεί μέσα στην πρώτη ώρα. Στα Ro/Pax ισχύει μόνο το πρώτο. Γι' αυτό είχαμε γράψει ότι πρώτη στόχευση θα έπρεπε να είναι να μειωθεί στο ελάχιστο η πιθανότητα εκδήλωσης φωτιάς. Π.χ., αφού σχεδόν πάντα η πυρκαγιά προκαλείται από τα φορτηγά ψυγεία, να φορτώνονται μόνο τόσα όσα μπορεί να τροφοδοτήσει ασφαλώς με ρεύμα η ηλεκτρολογική εγκατάσταση του πλοίου, και πάντοτε σε κλειστό γκαράζ.

Το δεύτερο που είχαμε γράψει ήταν, αφού δεν μπορούν να καταργηθούν τα Ro/Pax, να σταματήσουν να μεταφέρουν επιβάτες έως ότου βρεθεί τρόπος που θα τα καθιστά ασφαλή έναντι της πυρκαγιάς. Βέβαια, και οι φορτηγατζήδες επιβάτες είναι.

Είναι όμως πολύ πιο εξοικειωμένοι με τα πλοία λόγω των συνεχών ταξιδιών τους, ενώ παράλληλα -το κυριότερο- αν μειωθεί κατά πολύ το πρωτόκολλο αυτών των πλοίων θα αυξηθούν εκθετικά και οι πιθανότητες διάσωσης.

Στη φωτιά του EUROFERRY OLYMPIA όλοι μίλησαν για την εύνοια του καιρού, που κατέστησε δυνατή την έγκαιρη εγκατάλειψη του πλοίου από τη συντριπτική πλειοψηφία των επιβαπόντων. Θα πρέπει βέβαια να τονιστεί ξανά και ξανά ότι ναι μεν βοήθησε ο καιρός, αλλά η επιτυχία της διάσωσης πιστώνεται κυρίως στον άψογο συντονισμό ενεργειών και στην άψογη ομαδική λειτουργία πλοιάρχου και πληρώματος. Κανείς βέβαια δεν είπε τι θα γίνονταν αν στο πλοίο δεν επέβαιναν 239 επιβάτες, αλλά αν ταξίδευε με πλήρες πρωτόκολλο, δηλαδή με 576 επιβάτες (σύμφωνα με τα στοιχεία του Νηογνώμονα) συν το πλήρωμα. Με την ταχύτητα εξάπλωσης της φωτιάς και την τρομακτική ένταση που έλαβε άμεσα, πόσο εφικτή θα ήταν η ▶



Η πορεία του πλοίου

(Με μπλε βέλη η διεύθυνση και ένταση του ανέμου)

- 1. 18 Φεβρουαρίου 2022 - 04:00**
Το EUROFERRY OLYMPIA πλέει με την υπηρεσιακή του ταχύτητα (17 knts) στην κανονική του πορεία από Ηγουμενίτσα, απ' όπου είχε αποπλεύσει στις 01:40, προς Μπρίντζι.
- 2. 04:05**
Εκδηλώνεται φωτιά στο deck No 3, ενώ το πλοίο βρίσκεται 5,4 ν.μ. Α-ΒΑ της Ερείκουσας. Το πλοίο ανακόπτει ταχύτητα.
- 3. 04:10**
Το πλοίο μειώνει κι άλλο την ταχύτητά του, συνεχίζει όμως στην ίδια πορεία, πιθανώς επειδή ο πλοίαρχος πιστεύει ότι η φωτιά μπορεί να κατασβεστεί.
- 4. 04:20**
Συναγερμός.
- 5. 04:45**
Το πλοίο σχεδόν μηδενίζει την ταχύτητά του. Οι επιβάτες συγκεντρώνονται στο κατάστρωμα λέμβων.
- 6. 05:15**
Ο πλοίαρχος γυρίζει το πλοίο, ώστε ο ΒΔ άνεμος να σπρώχνει τον καπνό μακριά από το κατάστρωμα λέμβων, και διατάσσει εγκατάλειψη. Με τις δύο σωσίβιες λέμβους εγκαταλείπουν το πλοίο 278 επιβαίνοντες.
- 7. 18 Φεβρουαρίου 2022 - 06:45**
Το πλοίο πλέει φλεγόμενο και ακυβέρνητο.



2014 Πυρκαγιά στο Ro/Pax NORMAN ATLANTIC

ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΑΝΟΜΟΙΟΥΤΥΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

ασφαλής εκκένωση του πλοίου από επιπλέον 337 άτομα, ακόμη και με ένα άψογο πλήρωμα;

ΑΠΟ ΤΗΝ «ΥΠΕΡΒΑΣΗ» ΣΤΗ «ΦΤΗΝΗ» ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ

Το EUROFERRY OLYMPIA ναυπηγήθηκε ως TRANSEUROPA το 1994-95 στα ναυπηγεία του Γκντανσκ της Πολωνίας, μαζί με τα τρία αδελφά FINNHANSA, FINNTRADER, FINNPARTNER, με τα εξής κύρια χαρακτηριστικά: Ολ. μήκος 183,00 μέτρα, μέγιστο πλάτος 28,70 μέτρα, κύριες μηχανές Zgoda-Sulzer 8ZAL40S-23.070 kW, 2 έλικες μεταβλητού βή-

Ro/Pax LISCO GLORIA 2010, Ro/Pax NORMAN ATLANTIC 2014, Ro/Pax SORRENTO 2015: Όλα κάρκιναν με τον ίδιο τρόπο που κάρκε και το EUROFERRY OLYMPIA. Τι έγινε όταν κάρκε το πρώτο; Το δεύτερο; Το τρίτο; Τίποτα. Ποια μέτρα λήφθηκαν; Κανένα. Ποιοι κανονισμοί άλλαξαν; Ουδείς

Η ΕΠΙΣΗΜΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΔΥΤΥΧΩΣ, ΓΙΑ ΑΚΟΜΗ

ματος, γκαράζ 3.200 l. meters, deck No 1 (top tank level), deck No 2 (main garage), deck No 3 (semi open garage), deck No 4 (forepeak), επιβάτες 114, κρεβάτια 114. Δρομολογήθηκε σε όλες τις γραμμές της Βαλτικής, με λιμάνι αφετηρίας το Λούμπεκ της Γερμανίας και το Γκντανσκ της Πολωνίας, μέχρι το 2013 όταν πουλήθηκε στην ιταλική Atlantica Navigazione του Ομίλου Grimaldi. Την ίδια χρονιά μετασκευάστηκε στη Μάλτα, με προέκταση της υπερκατασκευής στα deck 4 και 5 προς πρύμα, όπου δημιουργήθηκαν επιπλέον 42 τετράκλινες καμπίνες επιβατών. Μετά τη μετασκευή ο συνολικός αριθμός κρεβατιών ανήλθε σε 300, σε τετράκλινες καμπίνες, ενώ το πρωτόκολλο επιβατών αυξήθηκε στα 576 άτομα. Μετονομάστηκε σε EUROFERRY OLYMPIA και από το 2014 δρομολογήθηκε στις γραμμές Ελλάδας-Νότιας Ιταλίας –κυρίως σε Ηγουμενίτσα-Μπρίντζι. Στην αρχική τους μορφή, τα πλοία αυτά θεωρήθηκε ότι έφεραν την ανατροπή, την «υπέρβαση» στις θαλάσσιες μεταφορές φορτηγών οχημάτων, αφού πρόσφεραν στους οδηγούς σχεδόν πραγματικές

συνθήκες κρουαζιέρας: μεγάλες καμπίνες, άνετους και πολυτελείς χώρους ενδιαίτησης, φαγητό εξαιρετικής ποιότητας. Τέλεια παροχή υπηρεσιών, από κάθε άποψη. Η μετασκευή του 2013 στο EUROFERRY OLYMPIA, όμως, φαίνεται πως άλλαξε αυτή την κατάσταση, καθώς όχι μόνο προστέθηκαν καμπίνες πολύ μικρότερες από τις αρχικές, αλλά γενικότερα τα στάνταρ του πλοίου εναρμονίστηκαν με τις συνθήκες των «φτηνών» γραμμών της Νότιας Αδριατικής –τουλάχιστον σύμφωνα με τις καταγγελίες που ήρθαν στο φως της δημοσιότητας μετά τη φωτιά.

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Το πλοίο επιθεωρήθηκε (Expanded Inspection, διευρυμένη επιθεώρηση) από το Paris MoU-Port State Control στις 16 Φεβρουαρίου 2022 στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Οι επιθεωρήσεις αυτές είναι έκτακτες, διεξάγονται από τις λιμενικές αρχές σε πλοία με ξένη σημαία και είναι πλήρως κωδικοποιημένες. Υπάρχουν 534 κωδικοί ελέγχου για πιθανή ανεπάρκεια ή έλλειψη (deficiency) στα συστήματα του πλοίου. Τα αποτελέσματα κατατάσσονται σε πέντε κατη-

γορίες, από το 1 έως το 5, αναλόγως αν διαπιστώνεται έλλειψη ή όχι, αν αυτή απαιτεί αποκατάσταση εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος (συνήθως 14 ημέρες) ή άμεση αποκατάσταση πριν από τον απόπλου ή αν συνεπάγεται ακόμη και απαγόρευση απόπλου. Στην επιθεώρηση της 16ης Φεβρουαρίου 2022, δηλαδή δύο μέρες πριν από το ταξίδι στο οποίο εκδηλώθηκε η φωτιά, διαπιστώθηκαν οι εξής ανεπάρκειες: **1.** Ανεπαρκής ενημέρωση του εγχειριδίου πυρασφάλειας. **2.** Στον τομέα «χώροι ενδιαίτησης, εγκαταστάσεις αναψυχής, φαγητό και τροφοδοσία» υπάρχει η ένδειξη «ακαθαροσία». **3.** Ανεπαρκής συντήρηση των ειδών υγιεινής. **4.** Ανεπαρκής εξαερισμός χώρων εργασίας.

Φυσικά σε μια έκτακτη επιθεώρηση δεν είναι δυνατόν να ελεγχθούν 534 κωδικοί σε 30 διαφορετικούς τομείς. Παρ' όλα αυτά, όταν η επιθεώρηση είναι διευρυμένη και γίνεται σε Ro/Pax, θα περίμενε κανείς οπωσδήποτε πιο ενδελεχή έλεγχο σε ό,τι αφορά τις δυνατότητες κατάσβεσης πυρκαγιάς –πέρα από

ΜΙΑ ΦΟΡΑ, ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΩΣ ΑΝΕΠΑΡΚΗΣ ΑΛΛΑ ΑΝΥΠΑΡΚΤΗ

το εγχειρίδιο πυρασφάλειας. Για παράδειγμα, ο κωδικός 07107 σημαίνει «Fire patrol» (περιπολία πυρασφάλειας) και ο κωδικός 07120 «Means of escape» (μέσα διαφυγής). Έγινε ποτέ έλεγχος αν υπάρχει δυνατότητα περιπολίας πυρασφάλειας με τον τρόπο που στοιβάζονται τα φορτηγά, κολλημένα το ένα πάνω στο άλλο, και αν κατά συνέπεια υπάρχει τρόπος διαφυγής; Οι ελληνικές και ιταλικές λιμενικές αρχές είναι παρούσες κατά τη φόρτωση των πλοίων. Δεν υπέπεσε ποτέ στην αντίληψή τους ότι δεν τηρούνται οι αποστάσεις ασφαλείας ανάμεσα στα φορτηγά; Η υπέπεσε και υποπίπτει αλλά προτιμούν να ποιούν την νήσσαν, ρίχνοντας την ευθύνη –κατά την προσφιλή τους συνήθεια– στην πλάτη του πληρώματος; Υποβάλλεται προς έγκριση σ' αυτές τις αρχές πλάνο φόρτωσης του πλοίου; Έχουν ελέγξει ποτέ αν τα λογισμικά των εταιρειών για την έκδοση εισιτηρίων είναι εναρμονισμένα με το πλάνο αυτό;

Για τις ελλείψεις του πλοίου προφανώς τέθηκε προθεσμία αποκατάστασης, χωρίς να υπάρχει καμία πληροφορία αν και ποιες είχαν αποκατασταθεί δύο μέρες μετά. Σε κάθε περίπτωση, όμως, δεν φαίνεται να έπαιξαν ρόλο στην πρόκληση της φωτιάς ή στην αδυναμία κατάσβεσής της,

αφού η μη ενημέρωση του εγχειριδίου πυρασφάλειας δεν επηρέασε την απόδοση του πληρώματος.

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ

Το πλοίο απέπλευσε από Ηγουμενίτσα για Μπρίντζι στις 01:40 (ώρα Ελλάδος) της 18ης Φεβρουαρίου με 51 άτομα πλήρωμα (εκ των οποίων 7 Έλληνες), 239 επιβάτες, 153 φορτηγά και 32 Ι.Χ., σύμφωνα με την ανακοίνωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Να σημειωθεί ότι στα όλα κι όλα τέσσερα δελτία τύπου του Λιμενικού Σώματος δεν υπάρχει αναφορά στον αριθμό των οχημάτων. Στις 04:05 εκδηλώθηκε πυρκαγιά στη δεξιά πλευρά του ημιανοιχτού γκαράζ στο deck No 3, προς την πρύμνη, περίπου στον νομέα 50, ενώ το πλοίο έπλεε 5,4 ν.μ. Α-ΒΑ της Ερείκουσας. Η φωτιά πήρε αμέσως μεγάλες διαστάσεις και εξαπλώθηκε ταχύτατα και στο υπερκείμενο ανοιχτό γκαράζ στην πλώρη, στο deck No 4. Όπως κατέθεσε ο πλοίαρχος, «μέσα σε 40 λεπτά καιγόταν ολόκληρο το πλοίο», κάτι που επιβεβαιώνεται από τις ►



φωτογραφίες και τα βίντεο που τραβήχτηκαν πριν ξημερώσει.

Αμέσως ο πλοίαρχος ανέκοψε ταχύτητα και στις 04:20 σήμανε συναγερμό. Ταυτόχρονα, σχημάτισε άγλημα πυρόσβεσης, με πυρίμαχες ειδικές στολές, κράνη και πυροσβεστήρες, το οποίο δεν ήταν μεν δυνατόν να κατέβει στο deck No 3, προσπάθησε ορθά όμως να καθυστερήσει όσο το δυνατόν την επέκταση της φωτιάς προς το κατάστρωμα με τις σωσίβιες λέμβους, ρίχνοντας νερό με μεγάλη πίεση από το deck No 4, με μάνικες μέσα από το άνοιγμα της σκά-

Έγινε ποτέ έλεγχος αν υπάρχει δυνατότητα περιπολίας πυρασφάλειας με τον τρόπο που στοιβάζονται τα φορτηγά, κολλημένα το ένα πάνω στ' άλλο, και αν κατά συνέπεια υπάρχει τρόπος διαφυγής;

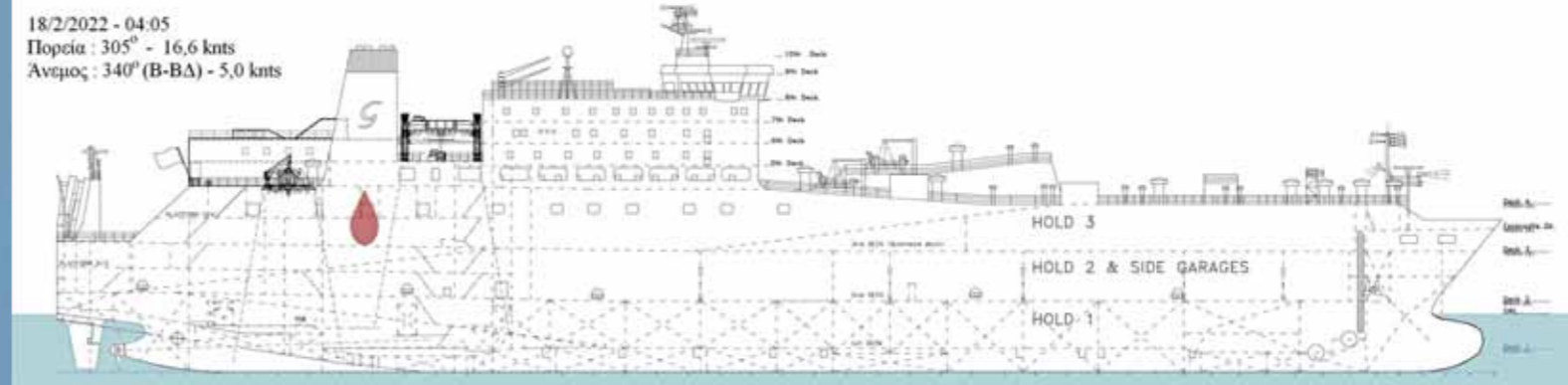
λας προς το deck No 3 –κάτι που επιτεύχθηκε. Περίπου στις 05:20 ο πλοίαρχος πραγματοποίησε αναστροφή, ενώ η ταχύτητα του πλοίου είχε πέσει στους 1,2 κόμβους, και έφερε το πλοίο σε πορεία A-NA ώστε ο ΒΔ άνεμος να σπρώχνει τον καπνό από την τεράστια πυρκαγιά της πλώρης μακριά από το κατάστρωμα των λέμβων. Και στη συνέχεια διέταξε εγκατάλειψη του πλοίου. Από το πλήρωμα καθελύστηκαν και οι δύο σωσίβιες λέμβοι, με τις οποίες εγκατέλειψαν το πλοίο συνολικά 278 άτομα –227 επιβάτες και 51 μέλη πληρώματος– που ακολούθως μετεπιβίβαστηκαν σε παραπλέοντα σκάφη και μεταφέρθηκαν στην Κέρκυρα, όπου διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχε κανένα ιδιαίτερο πρόβλημα υγείας. Μετά την οριστική καταμέτρηση προέκυψε ότι αγνοούνταν 13 επιβάτες. Το απόγευμα της ίδιας μέρας διασώθηκαν με ελικόπτερο από ομάδα της ΕΜΑΚ ακόμη δύο επιβάτες, ο ένας από τους οποί-

ους δεν ήταν δηλωμένος στον κατάλογο επιβατών. Τη μεθεπομένη, στις 20 Φεβρουαρίου, εγκατέλειψε το πλοίο με δικές του δυνάμεις και χωρίς εξωτερική βοήθεια ακόμη ένας οδηγός φορτηγού, ενώ την ίδια μέρα άνδρες της ΕΜΑΚ που είχαν κατέβει στο πλοίο εντόπισαν στην καμπίνα ενός φορτηγού τη σορό ενός άνδρα. Παρά τις προσπάθειες των πυροσβεστικών μέσων, μεταξύ των οποίων και το ανοιχτό ΕΓ/ΟΓ ΓΡΗ-ΓΟΡΗΣ Μ στο οποίο επιβιβάστηκαν δύο οχήματα της Π.Υ. Κέρκυρας, η φωτιά δεν κατέστη δυνατόν να ελεγχθεί κι έτσι στις 22 Φεβρουαρίου αποφασίστηκε το πλοίο να ρυμουλκηθεί στο λιμάνι Πλατυγυαλίου στον Αστακό, όπου κατέπλευσε το πρωί της Τετάρτης 23 Φεβρουαρίου, προκειμένου να κατασβεστεί πλήρως η φωτιά και να ερευνηθεί το πλοίο για ανεύρεση των αγνοουμένων. Έως τη μέρα που γράφεται αυτό το άρθρο (12/4/2022) έχουν βρεθεί οι σοροί έντεκα επιβατών (οδηγών φορτηγών), ενώ τα οχήματα έχουν απομακρυνθεί από τα γκαράζ του πλοίου.

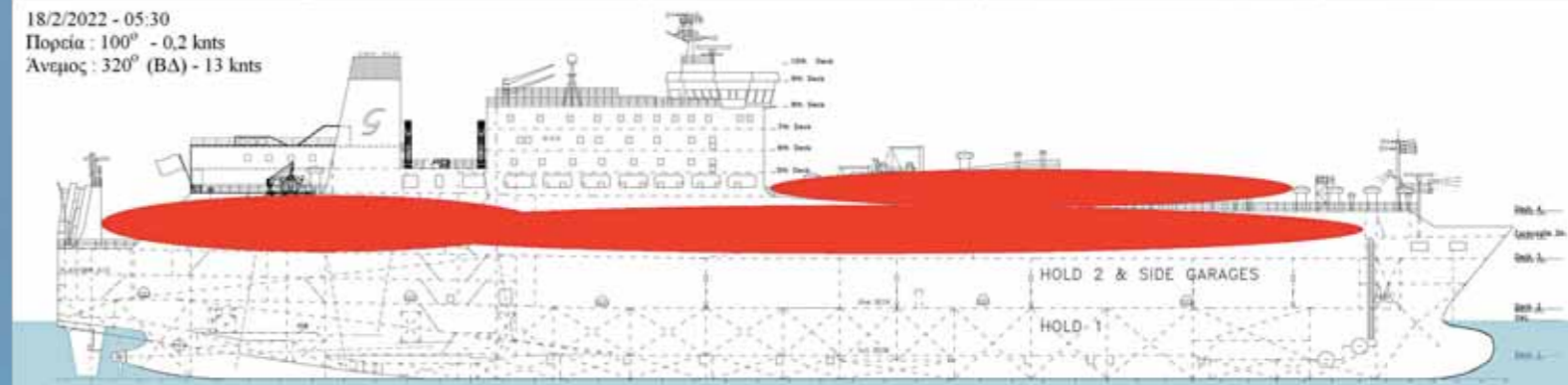
**ΠΑΝΩ ΑΠΟ 20 ΜΕΡΕΣ
ΕΚΑΙΓΕ Η ΦΩΤΙΑ, ΕΝΩ
ΥΠΗΡΧΑΝ ΑΓΝΟΥΜΕΝΟΙ**

Αν και η πυρκαγιά στο πλοίο έχει πολλές ομοιότητες με τις προηγούμενες στα Ro/Pax και ιδίως με εκείνη του NORMAN ATLANTIC, έχει και πολλές διαφορές, με κυριότερη τον πάρα πολύ μεγάλο χρόνο που απαιτήθηκε για την κατάσβεση της φωτιάς και τη διερεύνηση του εσωτερικού του πλοίου –περισσότερες από 20 μέρες. Η καθυστέρηση αυτή προκαλεί, όπως είναι φυσικό, σωρεία και άλλων ερωτημάτων:

- 1** Έγιναν λάθη ή παραλείψεις στην επιχείρηση κατάσβεσης;
- 2** Συντέλεσαν αυτά τα λάθη στην εξάπλωση της φωτιάς από τα ανώτερα καταστρώματα προς τα κατώτερα –κάτι το ασύνηθες– και κυρίως στην αναζωπύρωσή της μετά το άνοιγμα του καταπέλτη; Όπως φάνηκε, τα οχήματα στο γκαράζ-deck No 2 (main garage) δεν είχαν καεί πριν ανοίξει ➤



18/2/2022 - 04:20. Ο πλοίαρχος σημαίνει συναγερμό και ανακόπτει ταχύτητα. Η φωτιά εξαπλώνεται σε ολόκληρο το deck No 3



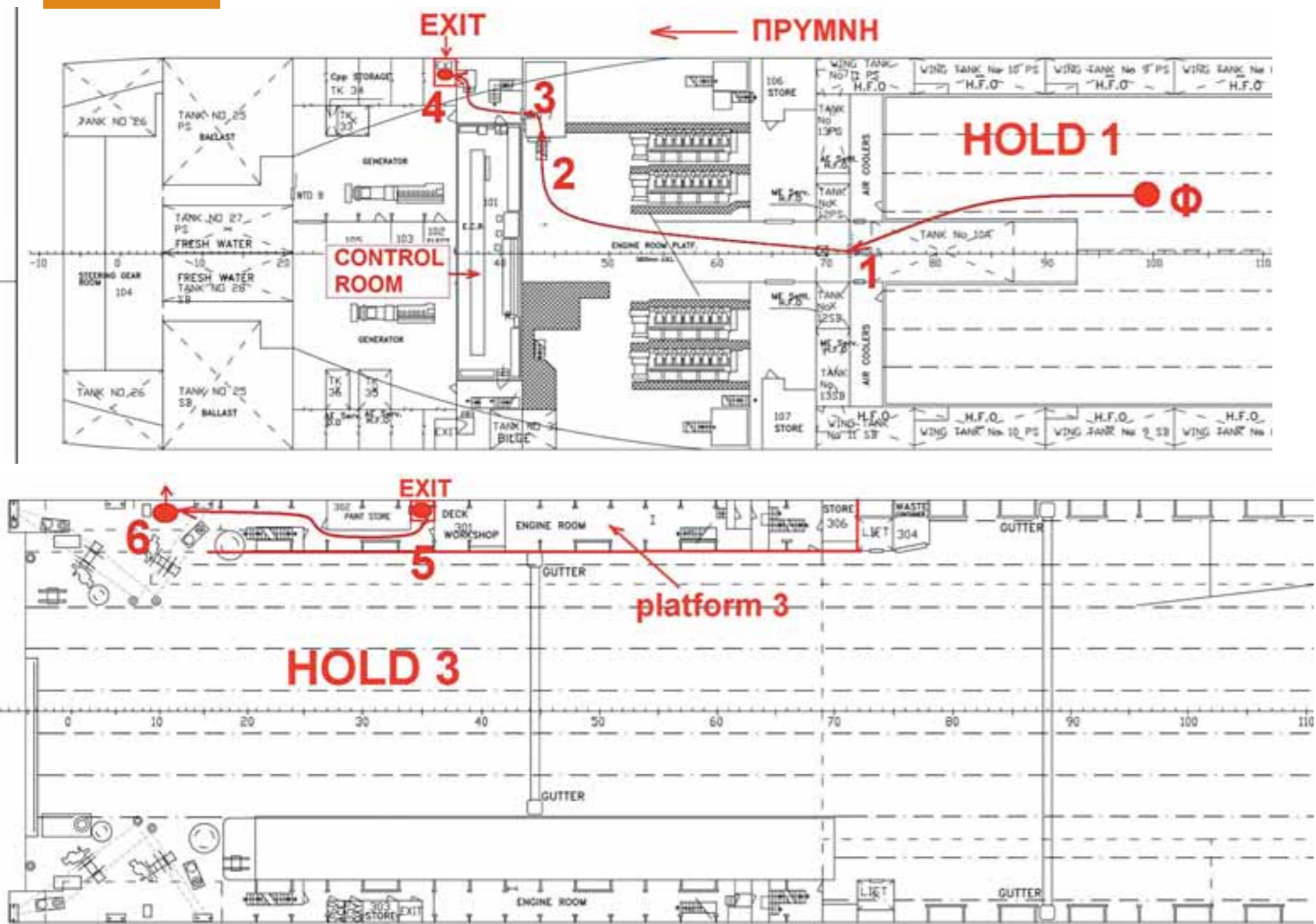
Η εκδήλωση και εξέλιξη της φωτιάς

04:05 Εκδηλώνεται φωτιά στο ημιανοιχτό deck No3 (Hold 3), περίπου στο ύψος του νομέα No 50, ενώ το πλοίο πλέει με 17 κόμβους 5,4 ναυτικά μίλια A-BA της Ερείκουσας.

04:20 Η φωτιά εξαπλώνεται σε ολόκληρο το deck No3 και στη συνέχεια και στο ανοιχτό deck No 4 της πλώρης. Ο πλοίαρχος ανακόπτει ταχύτητα και σχηματίζει άγλημα πυρόσβεσης που προσπαθεί να εμποδίσει τη φωτιά να επεκταθεί προς το κατάστρωμα λέμβων, ρίχνοντας νερό με μάνικες μέσα από το άνοιγμα της σκάλας προς το deck No 3. Ο πλοίαρχος σημαίνει συναγερμό.

05:30 Ο πλοίαρχος έχει κάνει αναστροφή φέρνοντας το πλοίο σε πορεία A-NA ώστε ο ΒΔ άνεμος να σπρώχνει τον καπνό μακριά από το κατάστρωμα των λέμβων. Η ταχύτητα του πλοίου έχει μηδενιστεί. Η φωτιά έχει εξαπλωθεί και καίει με μεγάλη ένταση στο deck No3 και στο deck No4, στην πλώρη. Με εντολή του πλοίαρχου οι επιβαίνοντες, επιβάτες και πλήρωμα, εγκαταλείπουν το πλοίο με τις δύο σωσίβιες λέμβους. ☒





Η μόνη πιθανή διαδρομή διάσωσης του Λευκορώσου από το γκαράζ στο deck No 1

Αν θεωρηθεί ότι ο Λευκορώσος οδηγός που εγκατέλειψε μόνος του το πλοίο στις 20 Φεβρουαρίου βρισκόταν στο γκαράζ του deck 1 (Hold 1), τότε η μόνη δυνατή διαδρομή διάσωσης προς το deck 3, για να αποφύγει τη φωτιά και τις υψηλές θερμοκρασίες, ήταν από το escape (Exit) του control room του μηχανοστασίου. Τη διαφυγή αυτή θα μπορούσε να τη βρει μόνο ένα μέλος του πληρώματος άριστα εξοικειωμένο με το πλοίο. Στο σκοτάδι ίσως ούτε καν αυτό. Είναι ανεξήγητο, μεταξύ πολλών άλλων, πώς κατόρθωσε να τη βρει ο Λευκορώσος οδηγός, που ταξίδευε για πρώτη φορά.

- Φ: Η θέση του φορτηγού κάπου στο Hold 1.
- 1. Περνώντας κάτω από τη ράμπα καθόδου από το deck 2, ανοίγει χειροκίνητα την υδατοστεγή θύρα 3 και μπαίνει στο μηχανοστάσιο.
- 2. Ανεβαίνει στη γραδελάδα.
- 3. Περνά από την υδατοστεγή θύρα 7, που πιθανώς είχε μείνει ανοιχτή, στο control room του μηχανοστασίου.
- 4. Αντί να κατευθυνθεί προς τη σκάλα ανόδου, μπαίνει στο φρεάτιο του escape πιθανώς επειδή βλέπει στην πόρτα την ένδειξη «Exit». Η κίνηση αυτή τον σώζει, επειδή το φρεάτιο είναι κλειστό και προστατεύεται από τη φωτιά.
- 5. Το φρεάτιο του escape έχει εξόδους στο deck 2,

στο ενδιάμεσο πλευρικό deck (platform) 2-3 και καταλήγει στο deck 3. Πιθανώς βγήκε στο deck 3 επειδή ανοίγοντας την πόρτα είδε φως, καθώς το φρεάτιο του escape βρίσκεται προς την πρύμη που είναι ανοιχτή.

6. Περπατώντας λίγα μέτρα στην πλατφόρμα 3, που είναι διαχωρισμένη από το γκαράζ (Hold 3) και τον προστατεύει από τη φωτιά, βγαίνει στα ρέλια της αριστερής πλευράς απ' όπου εγκαταλείπει το πλοίο. Από το γεγονός ότι δεν έλιωσαν οι πλαστικές σαγιονάρες που φορούσε συνάγεται ότι το δάπεδο (deck 3) δεν ήταν πυρακτωμένο, όπως θα συνέβαινε αν υπήρχε φωτιά στο υποκείμενο γκαράζ (Hold 2). ☒

ΔΕΝ ΕΝΑΡΜΟΝΙΖΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ, ΑΛΛΑ ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΜΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ο ΜΟΝΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΤΗΡΕΙΤΑΙ ΕΥΛΑΒΙΚΑ

ο καταπέλτης. Κατά συνέπεια, αν βρέθηκαν νεκροί οδηγοί στο deck No 2, προκύπτει ένα τεράστιο ζήτημα.

3 Τι φορτία μετέφερε το πλοίο; Έπαιξαν ρόλο στην ταχύτατη εξάπλωση της φωτιάς, στο τεράστιο θερμικό φορτίο που αναπτύχθηκε και στον τοξικό καπνό που εμπόδιζε τους διασώστες να ερευνηθούν το γκαράζ στο deck No 3 ακόμη και 22 μέρες μετά τη φωτιά; Έπαιξαν ρόλο στην απόφαση να ρυμουλκηθεί το πλοίο στο Πλατυγυάλι και όχι στο λιμάνι της Κέρκυρας;

4 Πώς κατάφερε να ανέβει από το deck όπου βρισκόταν (πιθανότατα deck No 1) στο deck No 3 ο Λευκορώσος ή Ουκρανός οδηγός μετά από δύο μέρες, χωρίς να τον βοηθήσει κανείς και χωρίς να πάθει τίποτα; Η μόνη δυνατή οδός διαφυγής, αν πράγματι βρισκόταν στο deck 1, ήταν το escape (Exit) του control room του μηχανοστασίου (βλ. Εικόνα 1). Όμως, ακόμη και ένα απόλυτα εξοικειωμένο μέλος του πληρώματος μέσα στο σκοτάδι να βρει αυτή τη διαδρομή, από τον χώρο του γκαράζ προς το escape, ενώ μάλιστα παρεμβάλλονταν δύο υδατοστεγείς πόρτες, η No 3

και η No 7. Ο ίδιος φέρεται να δήλωσε ότι άνοιξε μια πόρτα με μανιβέλα. Άρα, κάποια από τις δύο (πιθανότατα η No 7) είχε μείνει ανοιχτή. Αν όμως αυτός ο άνθρωπος, που ταξίδευε για πρώτη φορά με αυτό το πλοίο, κατάφερε να βγει ανέπαφος από το deck 1 στο deck 3, τίθεται το ερώτημα γιατί δεν ακολουθήθηκε η ίδια διαδρομή αντίστροφα από τους διασώστες, ώστε να ερευνηθεί το deck 1 όπου σίγουρα δεν υπήρχε φωτιά, από τη στιγμή μάλιστα που ο ίδιος ανέφερε ότι στο deck που βρισκόταν άκουσε φωνές. Να σημειωθεί ότι για την κατάσταση στο deck 1 δεν υπάρχει η παραμικρή επίσημη πληροφόρηση.

5 Γιατί δεν ήταν κατεβασμένη η μεγάλη πυροστεγής πόρτα –αυτή που έπεσε κατά την αναζωπύρωση της φωτιάς μετά το άνοιγμα του καταπέλτη– στο κυρίως γκαράζ στον νομέα No 9, από τον οποίο και πλώρα εκτείνεται ο χώρος φόρτωσης οχημάτων (γκαράζ); Είχαν αντιληφθεί οι λιμενικές αρχές στην Ηγουμενίτσα ότι είχαν φορτωθεί οχή-

ματα στον χώρο ανάμεσα στον καταπέλτη και την πόρτα, άρα ότι ήταν αδύνατον να κλείσει;

6 Πού και σε ποια χρονική στιγμή έχασαν τη ζωή τους οι έντεκα οδηγοί; Ποιο ρόλο έπαιξαν όλα αυτά τα ερωτηματικά, αλλά και πολλά άλλα, στον θάνατό τους;

ΟΙ ΑΡΧΕΣ ΠΟΙΟΥΝ ΤΗΝ ΝΗΣΣΑΝ;

Η επίσημη πληροφόρηση δυστυχώς, για ακόμη μια φορά, δεν είναι απλώς ανεπαρκής αλλά ανύπαρκτη. Η τελευταία ανακοίνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας έγινε στις 22 Φεβρουαρίου. Έκτοτε το θέμα για τις αρχές θεωρείται ή λήξαν –με δέκα ανθρώπους (τότε) αγνοούμενους– ή ήσσανος σημασίας ή «μη θίγεται τα κακώς κείμενα»! Η άλλη πηγή πληροφόρησης, τα διάφορα ρεπορτάζ, τηλεοπτικά και μη, βρίθουν από ανακρίβειες και ασάφειες λόγω άγνοιας περί τα ναυτιλιακά, που δυστυχώς επιτείνεται από διάφορους πραγματογνώμονες και μάλιστα «διεθνούς βελιγνοκούς», με αποτέλεσμα να γίνονται εντελώς αναξιόπιστα. Παρ' όλα αυτά, όπως έχουμε ξαναπεί, προσφέρουν τα μόνα αξιόπιστα στοιχεία, δηλα-

δή βίντεο και φωτογραφίες. Από το υλικό αυτό μπορεί κανείς να καταλάβει πολλά, όχι όμως τα πάντα. Γι' αυτό θα πρέπει να περιμένουμε την ολοκλήρωση της έρευνας στο πλοίο και την έκδοση επίσημης ανακοίνωσης, πριν καταλήξουμε σε κάποιο οριστικό συμπέρασμα, ώστε να απαντηθούν και όλα τα ερωτήματα.

Δυστυχώς, όπως γνωρίζουμε όλοι, στην Ελλάδα η ολο-

Οι λιμενικές αρχές είναι παρούσες στη φόρτωση των πλοίων. Δεν υπέπεσε ποτέ στην αντίληψή τους ότι δεν τηρούνται οι αποστάσεις ασφαλείας ανάμεσα στα φορτηγά; Ή υπέπεσε και υποπίπτει αλλά προτιμούν να ποιούν την νήσσαν, ρίχνοντας την ευθύνη στην πλάτη του πληρώματος;



2010 Πυρκαγιά στο Ro/Pax LISCO GLORIA

Επιβεβαιώνεται ή διαψεύδεται;

ΕΝΑ ΕΓ/ΟΓ ΚΙ ΕΝΑ RO/RO, Ή ΕΝΑ RO/PAX
ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ;

Στις 6 Απριλίου διέρρησαν προς συγκεκριμένο ΜΜΕ –μιας και το Λ.Σ. επιμένει έως σήμερα να τηρεί σιγή ιχθύος– κάποια πρόσθετα, σκόρπια στοιχεία τόσο από την κατάθεση του Λευκορώσου οδηγού, που επιβεβαιώνουν την εκδοχή μας για τον τρόπο που διέφυγε από το deck No 1, όσο και στοιχεία από την κατάθεση του ηλεκτρολόγου του πλοίου. Σύμφωνα με αυτά: **1.** Η φωτιά δεν εκδηλώθηκε στις 04:05 στο ημιανοιχτό γκαράζ deck No 3, αλλά στις 03:45 στο κλειστό γκαράζ στο deck No 2, οπότε και έγινε η σχετική αναφορά της γέφυρας προς τη μηχανή. **2.** Αμέσως διέκοψε την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος προς τα φορητά-ψυγεία, τον φωτισμό και τον εξαερισμό του deck No 2. **3.** Λίγο αργότερα του αναφέρθηκε φωτιά και στο deck No 3, όπου έκανε τις ίδιες ενέργειες. **4.** Ενεργοποίησε αμέσως το σύστημα ψεκασμού με νερό (drencher), καθώς και το σύστημα CO₂ στο γκαράζ του deck No 2 αλλά και του deck No 1, παρόλο που εκεί δεν είχε αναφερθεί φωτιά.

Η κατάθεση αυτή –αν αληθεύει– απαντά μεν στο ερώτημά μας πώς επεκτάθηκε η φωτιά από τα ανώτερα καταστρώματα προς τα κατώτερα, κατά τ' άλλα όμως ανατρέπει τα πάντα:

- 1.** Γιατί το Λ.Σ. και η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν διόρθωσαν ποτέ τις αρχικές τους ανακοινώσεις για έναρξη φωτιάς στο deck No 3 μετά τις 04:00; Επιβεβαιώνεται ή διαψεύδεται η κατάθεση από τα ημερολόγια γέφυρας και μηχανής;
- 2.** Πώς εξηγείται η αστραπιαία επέκταση της φωτιάς από το deck No 2 στο ανοιχτό deck No 4 στην πλώρη, και μάλιστα με κλειστό τον εξαερισμό;
- 3.** Γιατί με ενεργοποιημένο το drencher και το CO₂ δεν έσβησε η φωτιά στο κλειστό γκαράζ στο deck No 2;
- 4.** Πώς επέζησε ο Λευκορώσος στο ερμητικά κλειστό γκαράζ στο deck No 1, χωρίς εξαερισμό και με ενεργοποιημένο CO₂;

κλήρωση της έρευνας απαιτεί χρόνια, χωρίς στο μεσοδιάστημα να υπάρχει ενημέρωση για τα ευρήματα και την εξέλιξή της. Η μυστικότητα αυτή έχει βέβαια τις εξηγήσεις της: το ότι δεν βγαίνει τίποτα προς τα έξω δεν σημαίνει και ότι δεν γίνεται τίποτα στα ενδότερα. Απλώς αυτά είναι θέματα των «ανώτερων» κύκλων και αρχών, όπου ο «απλός» πολίτης δεν έχει καμιά δουλειά να χώνει τη μύτη του. Ξαναγυρίζοντας στο Μάτι, θυμίζουμε ότι η όποια πληροφόρηση υπάρχει έως σήμερα, τέσσερα χρόνια μετά, προέρχεται από «διαρρέες». Επίσημη ανακοίνωση των αρχών για το τι συνέβη το μοιραίο απόγευμα της 23ης Ιουλίου 2018 –έστω και κατά τη δική τους εκδοχή– και γιατί κήκαν 102 άνθρωποι δεν υπάρχει.

Γι' αυτό κι εμείς θα κλείσουμε αυτό το πρώτο μέρος –ευελπιστώντας ότι κάποτε θα υπάρξει και δεύτερο– της έρευνας για την πυρκαγιά στο EUROFERRY OLYMPIA, που στοίχισε τη ζωή (τουλάχιστον) 11 ανθρώπων, γυρίζο-

ντας εκεί απ' όπου ξεκινήσαμε και όπου βρίσκεται η ουσία: Στα Ro/Pax και τους κανονισμούς «σύνομης ανασφάλειας». Που αναρωτιέται κανείς γιατί υπάρχουν, αφού όλοι, συμπεριλαμβανομένων κατά κύριο λόγο των αρχών, γνωρίζουν ότι δεν τηρούνται, επειδή τις περισσότερες φορές είναι αδύνατον να τηρηθούν. Τι νόημα είχε ο κανονισμός για τις κλειστές υδατοστεγείς πόρτες σ' ένα πλοίο σαν το ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ, που εκ κατασκευής ήταν αδύνατον να διανύσει έστω κι ένα ναυτικό μίλι με τις πόρτες κλειστές; Μήπως δεν ήξεραν οι πάντες ότι τόσο αυτό όσο και όλα τα όμοιά του ταξίδευαν με τις

Αν ο οδηγός που ταξίδευε για πρώτη φορά με το πλοίο κατάφερε να βγει ανέπαφος από το deck 1 στο deck 3, γιατί δεν ακολουθήθηκε αντίστροφα η ίδια διαδρομή από τους διασώστες, ώστε να ερευνηθεί το deck 1 όπου δεν υπήρχε φωτιά και όπου ο ίδιος άκουσε φωνές;

πόρτες ανοιχτές; Τι νόημα είχε και έχει ο κανονισμός του voyage plan στην Καλοντέρα της Σαντορίνης; Τι νόημα είχε και έχει ο κανονισμός περί εκκένωσης με ίδια μέσα, και μάλιστα μέσα σε μισή ώρα, σ' ένα πλοίο σαν το COSTA CONCORDIA με πέντε χιλιάδες επιβαίνοντες; Πίστεψε ποτέ κανείς ότι μπορεί να τηρηθεί; Τι νόημα έχει ο κανονισμός που επιτρέπει στα Ro/Pax να μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία και επιβάτες, όταν είναι βέβαιο ότι αν εκδηλωθεί πυρκαγιά είναι αδύνατον να σβήσει; Γιατί επιμένουμε, όταν η πράξη αποδεικνύει –και μάλιστα επανειλημμένα– ότι όλα αυτά είναι ανεφάρμοστα; Η απάντηση είναι μία: Οι κανονισμοί αυτοί υπάρχουν για να μπορεί να βρεθεί –ή να εφευρεθεί– αυτός που φταίει για την καταστροφή. Κι όταν δεν είναι ο καιρός, όπως στην περίπτωση του EUROFERRY OLYMPIA, τότε είναι πάντα ο πλοίαρχος και το πλήρωμα. Αυτός είναι ο μόνος κανονισμός που τηρείται ευλαβικά. Το μόνο που μπορούμε να ελπίζουμε είναι ότι, αυτή τη φορά τουλάχιστον, δεν θα τηρηθεί. ■

L Lyboussakis

SALVAGE & TOWAGE



Nikis 51, Perama 18863, Greece,
Tel: +30 210 4014 404
salvage@lyboussakis.gr
www.lyboussakis.gr