

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ Ο/Γ «ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ»

# «Ο μεγάλος ένοχος είναι το πλαίσιο ελέγχου της αξιοπλοΐας τών Ελληνικών εμπορικών πλοίων»

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΣΤΙΣ 7 ΜΑΡΤΗ 1983 ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε.

Στις 7.3.83 δόθηκε στα γραφεία του Τ.Ε.Ε. συνέντευξη τύπου πάνω στο θέμα του ναυαγίου του οχηματαγωγού «Χρυσή Αυγή» και το πρόβλημα της αξιοπλοΐας των πλοίων.

Το θέμα τοποθετήθηκε από τον πρόεδρο του Τ.Ε.Ε. συν. Ν. Δεσούλλα και αναλύθηκε από τον συν. Ν. Κευράκο, μέλος της Δ.Ε. και άλλους.

Στην συνέντευξη ήταν παρόντες ο Γ. Γραμματέας του Τ.Ε.Ε. συν. Σ. Ιωακειμίδης, οι συν. Ν. Παπαμιχαλόπουλος, Πρόεδρος του Ε. Τ. Ναυπηγών, Σ. Μελάς μέλος του Ε.Τ.Ν. και οι συν. Σ. Φωκάς, Μ. Λεκανιώδης και Κ. Τυράκης μέλη της Μ.Ε. Ναυτιλίας.

Από τον Σύλλογο Ναυπηγών Μηχανικών ήταν παρόντες ο συν. Α. Φίλιππας, πρόεδρος και η συν. Ζ. Οδυσσεύς μέλος του Δ.Σ.

Το κείμενο της συνέντευξης δημοσιεύεται παρακάτω όπως και οι θέσεις του Τ.Ε.Ε. για τον έλεγχο της αξιοπλοΐας των πλοίων.

Θλιβερή υπενθύμιση στο γεγονός ότι η χώρα μας κατέχει τα πρωτεία στα ναυτικά ατυχήματα ήλθε το πρόσφατο ναυάγιο του Ο/Γ «ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ». Αλλά και επιβεβαίωση που εγκληματικά χαμηλού επιπέδου της αξιοπλοΐας των Ελληνικών πλοίων, απόρροια του απαράδεκτου πλαισίου ελέγχου της.

Θα ήταν ίσως πρόωρο και παρακινδυνευμένο να εντοπίζει κανείς τα αίτια του ναυαγίου. Άλλωστε δεν έχουμε τα χέρια μας το αμοιβαίο εκείνα (σχέδια, μελέτες κλπ.) που θα μας έδιναν την δυνατότητα να έχουμε λεπτομερέστερη και αναλυτικότερη εικόνα. Αυτό ανήκει στην αρμοδιότητα της ανακριτικής επιτροπής που ερευνά το θέμα για να καταλογίσει τις ευθύνες. Επιστημονικά στο σημείο αυτό ότι ζητήσαμε να συμμετάσχει στην επιτροπή αυτή και εκπρόσωπός μας, εκπρόσωπος του Τ.Ε.Ε. που είναι τεχνικός σύμβουλος της πολιτείας.

Παράλληλα αποφασίσαμε να συγκροτήσουμε επιτροπή υπό μέλη μας Ναυπηγούς Μηχανολόγους και Ζητήσαμε από τον Υ.Ε.Ν. να θεθούν υπόψη της επιτροπής αυτής οι σχετικοί φάκελλοι του πλοίου που βρίσκονται στην Ε.Ε.Π.

Με την εικόνα λοιπόν που σχηματίσαμε από διάφορες μαρτυρίες και ελάχιστα στοιχεία, θα μπορούσαμε να παραθέσουμε σειρά πιθανών παραλήψεων που μπορεί να οδηγήσαν είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό στο τραγικό ναυάγιο:

- Υπερφόρτιση του σκάφους που είχε σαν επακόλουθο μείωση της ευστάθειας και αντοχής του.
- Πλημμελής έγκριση (σπερέωμα) των οχημάτων που μπορεί να οδήγησε σε μετατόπιση φορτίου.
- Ανεπαρκής είτε ανύπαρκτος αερισμός του χώρου οχημάτων (γκαράζ) που σε συνδυασμό με διαρροές από

τα βυτιοφόρα οδήγησε στην έκρηξη που σημειώθηκε στο σκάφος.

Βέβαια υπάρχουν και άλλα ερωτηματικά που πρέπει να απαντηθούν όπως είναι η κατάσταση των αωστικών μέσων του πλοίου, η πραγματική ένταση της κακοκαιρίας, σε σχέση με τη χωρητικότητά του, η ετοιμότητα του πληρώματος, ο εναλλακτικός χαρακτηρισμός του σκάφους ως φορτηγού ή επιβατηγού, η αντικανονική επιβίβαση επιβατών κλπ.

Η ανάκριση θα πρέπει να φωτίσει από όλες τις πλευρές το θέμα και να καταλογίσει τις ευθύνες στα συγκεκριμένα πρόσωπα.

Όμως, ο μεγάλος ένοχος δεν θα τιμωρηθεί. Είναι το πλαίσιο που διέπει τον έλεγχο της αξιοπλοΐας των Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Έχει επισημανθεί επανειλημμένα και από το Τ.Ε.Ε. αλλά και από άλλους φορείς, ότι χρειάζεται να γεννοια πρωτοβουλία από την πλευρά της πολιτείας προς την κατεύθυνση της αναμόρφωσης του ελέγχου της αξιοπλοΐας των πλοίων. Κανείς δεν διατείνεται ότι το έργο είναι εύκολο. Αλλά το πρόβλημα είναι ότι δεν έχουμε μέχρι σήμερα σημεία που να μας δείχνουν ότι επί τέλους το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ότι δάζει μπρος μια κάποια σοβαρή δουλειά.

Δύο λόγια για την κατάσταση που επικρατεί σήμερα:

Ο έλεγχος της αξιοπλοΐας των εμπορικών πλοίων υποτίθεται ότι γίνεται από την Επιθεώρηση εμπορικών πλοίων (ΕΕΠ)—αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου. Και λέμε υποτίθεται διότι δυστυχώς η ΕΕΠ δεν μπορεί να επιτελέσει οποιοδήποτε ουσιαστικό έργο ελέγχου, αφού κύρια πάσχει από ανεπάρκεια κατάλληλου επιστημονικού τεχνικού δυναμικού και υλικοτεχνικής υποδομής. Έτσι ο έλεγχος της αξιοπλοΐας του μεγαλύτερου αριθμού Ελληνικών πλοίων έχει εκχωρηθεί σε ξένους νηογνώμονες που το έργο τους δεν ελέγχεται, ώστε να φθάνουμε πολλές φορές σε πραγματική υποβάθμιση της αξιοπλοΐας των πλοίων.

Από την άλλη μεριά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι υπηρεσίες του, επανδρωμένες κατά μεγάλο μέρος με στελέχη του Λιμενικού Σώματος, απασχολούν δύο καμπους γραφειοκρατικούς οργανισμούς που δεν μπορούν να επιτελέσουν ουσιαστικό έργο.

Δεν παραλείπουμε εδώ να σημειώσουμε ότι με το νόμο της προηγούμενης Κυβέρνησης καθωρίστηκε σαν σύμβουλος του Υπουργείου το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, ένας οργανισμός που μέλη του είναι εφοπλιστές. Συμπεραίνεται επομένως το «αδιάβλητο» των εισηγήσεων του Ναυτικού Επιμελητηρίου στο Υπουργείο. Εκπρόσωπός του μάλιστα συμμετέχει στην Επιτροπή Ναυτικών Ατυχημάτων, ενώ έχει αποκλειστεί το Τ.Ε.Ε.

Τέλος, σε σχέση πάντα με την κατάσταση που επικρατεί σήμερα, πρέπει να αναφερθούμε στην περιθώρητη Τεχνική ε-

Συνέχεια στη σελίδα 6



πιτροπή του Υπουργείου που δεν είναι λίγες οι φορές που λειτουργεί για να νομιμοποιεί παράλογες απαιτήσεις εφοπλιστών σε βάρος της αξιοπλοΐας των πλοίων.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ομάδα εργασίας που συνέστησε η Τεχνική Επιτροπή πρότεινε με βάση ορισμένα σαφή κριτήρια να επιτραπεί ορισμένα οχηματαγωγά να ταξιδεύουν με 7 μπωφόρ αντί του σημερινού όριου των 6 μπωφόρ. Βέβαια τα οχηματαγωγά αυτά—αν τελικά εγκριθούν—θα αποκόμίζουν μεγάλα κέρδη λόγω του ότι θα ταξίδευαν μόνο αυτά το 20% του χρόνου.

Με την παρέμβαση του ΤΕΕ εμποδίστηκε η έγκριση μιας τέτοιας πρότασης και υπογραμμίστηκε η ανάγκη επισημονικής αντιμετώπισης του προβλήματος με κριτήρια στη σφάλη των πλοίων και όχι οικονομικά συυφέρντα να ωρισμένων πλοιοκτητών.

Το ΤΕΕ με τους εκπροσώπους του σε διάφορες επιτροπές και συμβούλια έχει πολλές φορές εκφράσει τις απόψεις του σε επί μέρους θέματα όπως είναι η μεταφορά

που οδήγησε το «ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ» σε βύθιση.

Αλλά, βέβαια, όπως είπαμε και πριν οποιαδήποτε οποσοματική αντιμετώπιση προβλημάτων, οποιαδήποτε τιμωρία ενόχων, δεν θα προσφέρει τίποτα στη ριζική αντιμετώπιση του προβλήματος της αξιοπλοΐας των πλοίων. Χρειάζεται ριζική αναμόρφωση του σημερινού αποράδεκτου πλαισίου.

Προς την κατεύθυνση αυτή το Τεχνικό Επιμελητήριο έχει ετοιμάσει μια σοβαρή δουλειά με αναλύσεις των προβλημάτων και προτάσεις για τη λύση τους.

Πολύ σύντομα θέλουμε να πούμε σε σχέση με αυτό ότι πιστεύουμε πως πρέπει να υπάρξει ορθολογική διάρθρωση των τεχνικών υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και παράλληλα ικανοποιητική ποσοτική και ποιοτική επένδρωσή τους, καθώς και η αναγκαία υλικοτεχνική υποδομή ώστε να καλύπτονται όλοι οι τομείς που έχουν σχέση με την αξιοπλοΐα (έλεγχος στοιχείων αξιοπλοΐας — νόμοι και διεθνείς συμβάσεις — έρευνα και τεκμηρίωση). Θα γίνει



Στιγμιότυπο από τη συνέντευξη Τύπου

επικινδύνων φορτίων, ο περιορισμός των πλοίων ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες κλπ. ώστε να διασφαλίζεται ο υψηλότερος βαθμός ασφάλειας.

Άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό του εξαερισμού των κλειστών οχηματαγωγών που έχει σχέση και με το ναυάγιο «ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ». Πρόσφατα σε επιτροπή που συγκρότησε το ΥΕΝ οι εκπρόσωποι του ΤΕΕ πρότειναν να υπάρξει ειδική μελέτη και εγκατάσταση εξαερισμού στα κλειστά οχηματαγωγά για να τους επιτρέπεται η μεταφορά επικινδύνων φορτίων ώστε να εξασφαλίζεται η αναγκαία εναλλαγή αέρα και η απομάκρυνση επικινδύνων αερίων. Η πρόταση αυτή—που δεν έγινε δεκτή από τα υπόλοιπα μέλη της επιτροπής με σκεπτικό ότι τα πλοία υπάρχουν—αν εφαρμοστεί θα αποτρέψει εκρήξεις σαν αυτή

έτσι δυνατή η εφαρμογή μιας πραγματικά εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής και θα εξαλειφθεί η αρνητική επίδραση από την ανάθεση των πάντων στους ξένους Νηογνώμονες.

Θα πρέπει επίσης στο Λιμενικό Σώμα να ανατεθεί επί τέλους αποκλειστικά το φυσικό του έργο που είναι έργο πολύτιμο και αφορά στην αστυνόμευση της εφαρμογής των νόμων στα πλοία. Η σημερινή διασπορά αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος επί παντός επιστητού έχει δώσει μόνον αρνητικά αποτελέσματα.

Ας ελπίσουμε ότι δεν θα χρειασθεί και άλλη θυσία ανθρώπινης ζωής για να αξιοποιηθεί από την Πολιτεία η προσφορά μας. Επιβάλλεται πια να τολμήσει το Υπουργείο. Θα έχει συμπαραστάτες και μας, τους ειδικούς, αλλά και όλο τον Ελληνικό λαό.