

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΘΕΜΑ: «Εύλογα αλλά δυστυχώς αναπάντητα τα ερωτήματα ως προς τις συνθήκες “αξιόπλοου” που επικρατούν στα ακτοπλοϊκά ταξίδια επιβατικών πλοίων»

Θα περίμενε κανείς το πάθημα του «Νόρμαν Ατλάντικ» να κάνει αυστηρότερους τους ελέγχους για τις συνθήκες υπό τις οποίες ταξιδεύουν τα πλοία στην Αδριατική, όπως αναφέρει η εφημερίδα «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ», στο φύλλο της, στις 2/2/2015. Όμως η τραγική εμπειρία δεν φαίνεται να άλλαξε τίποτα, με αποτέλεσμα τα πλοία να βρίσκονται μεσοπέλαγα υπό ακραίες συνθήκες, καθιστάμενα για διάφορους λόγους μη αξιόπλοα και εκθέτοντας, έτσι, σε μεγάλο κίνδυνο τους επιβάτες.

Περιστατικό που επιβεβαιώνει το ως άνω γεγονός, σημειώθηκε πρόσφατα, κοντά ένα μήνα από τότε που σημειώθηκε το παρανάλωμα του «Ατλάντικ», όταν ανετράπη εντός του χώρου στάθμευσης των οχημάτων μεγάλο φορτηγό. Τα ερωτήματα που γεννιούνται έχουν να κάνουν με τις συνθήκες φόρτωσης των φορτηγών, αλλά και τις ευθύνες των λιμενικών αρχών, αλλά και του ίδιου του πληρώματος κατά την επίβλεψη της ως άνω διαδικασίας.

Οι άνεμοι που έπνεαν στο Ιόνιο ήταν της τάξεως των 9 μποφόρ και παρ' ότι ήταν γνωστό, ότι οι συνθήκες θα ήταν ιδιαίτερα άσχημες στα ανοικτά, τα πλοία αναχώρησε για Ιταλία. Σύμφωνα με λιμενικές πηγές της Πάτρας, την απόφαση για την εκτέλεση του δρομολογίου είχε ο πλοίαρχος, ενώ την ευθύνη κατανομής του φορτίου στο εσωτερικό του, το πλήρωμα. Η κατάληξη ήταν, λόγω των ισχυρών κλυδωνισμών που δέχτηκε το πλοίο ανοικτά της Λευκάδας, να σπάσουν οι ιμάντες, όπου ήταν δεμένες δύο νταλίκες, με αποτέλεσμα να ανατραπούν, ενώ υλικές ζημιές υπέστησαν και άλλα φορτηγά.

«Το νομοθετικό πλαίσιο είναι τέτοιο, που μας δένει τα χέρια», ανέφεραν λιμενικές πηγές.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Λιμενικού Σώματος, την οποία αναφέρει η εφημερίδα, στο πλοίο επέβαιναν 28 επιβάτες, 35 φορτηγά, 3 ΙΧ, 1 mini bus. Στην Ηγουμενίτσα περίμεναν να επιβιβαστούν άλλοι 313 επιβάτες, 74 φορτηγά, 25 ΙΧ, 27 mini bus και δύο τρέιλερ. Από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ηγουμενίτσας απαγορεύτηκε η συνέχιση του δρομολογίου μέχρι την προσκόμιση βεβαιωτικού αξιοπλοΐας. Ωστόσο το περιστατικό από μόνο του εγείρει σοβαρά ερωτήματα.

Επίσης, αναφέρει το ίδιο το ρεπορτάζ, ότι το απόγευμα της Παρασκευής προσέκρουσε στο νέο λιμάνι το πλοίο «Cruis Eurora» με σημαία Ιταλίας. Ειδικότερα, κατά τη διαδικασία πρόσδεσης του πλοίου, προσέκρουσε στον κυματοθραύστη, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ρήγματος πάνω από την ίσαλο γραμμή. Οι 73 επιβάτες, τα 26 ΙΧΕ και τα 96 φορτηγά αποβιβάστηκαν με ασφάλεια, όπως αναφέρει το άρθρο, ενώ από το περιστατικό δεν προκλήθηκε τραυματισμός και δεν παρατηρήθηκε θαλάσσια ρύπανση.

Επειδή τα συνεχή κρούσματα «απρόοπτων» συμβάντων στα πλοία που πλέουν προς Ιταλία πιστεύω ότι έπρεπε να προκαλεί μάλλον την επαγρύπνηση των υπευθύνων για αύξησης της προβλεψιμότητάς τους, παρά επανάπαυση.

Επειδή είναι προφανείς, τόσο η απουσία της επισταμένης εποπτείας κατά τη φόρτωση, όσο και η εις βάθος πρόβλεψη κινδύνου, τόσο στο περιστατικό της πυρκαγιάς στο "NORMAN ATLANTIC", όσο και στο πιο πρόσφατο περιστατικό της ανατροπής φορτηγού έξω από τη Λευκάδα.

Επειδή η τελική απόφαση για την πρόκληση ή μη κινδύνου για τους επιβάτες ενός πλοίου και την εντός αυτού περιουσία τους δεν μπορεί να επαφίεται στην πρωτοβουλία και την όποια φιλότιμη ή μη διάθεση των «υπαλληλικών στελεχών» μιας πλοιοκτήτριας εταιρείας, καθώς, είναι ενδεχόμενο να έχουν τα εν λόγω στελέχη οδηγίες από τους εργοδότες τους να είναι «ελαστικοί» στην πρόνοια κινδύνων, προς αποφυγή δαπάνης χρόνου και χρήματος εις βάρος της πλοιοκτήτριας.

Επειδή μας ανησυχεί ιδιαίτερα όταν πληροφορούμαστε από το ως άνω ρεπορτάζ, ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο είναι τέτοιο, που «δένει τα χέρια» κάθε αξιωματικού του Λιμενικού Σώματος, όταν ο εν λόγω θέλει να επέμβει προς την κατεύθυνση της άσκησης ενδεδειγμένου ελέγχου υπέρ της ασφάλειας των επιβατών ενός πλοίου και των οχημάτων τους.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1. Έγιναν ενέργειες εκτίμησης για ύπαρξη ενδεχόμενων ευθυνών λανθασμένων αποφάσεων ή παραλείψεις καθήκοντος, τόσο των πλοιοκτητριών εταιρειών, όσο και των υπηρεσιακών παραγόντων του Λιμενικού Σώματος σε όλα τα παραπάνω αναφερόμενα περιστατικά από τις αρμόδιες λιμενικές Αρχές;
2. Έχει προβεί το Λιμενικό Σώμα σε αυστηροποίηση των προδιαγραφών αξιόπλοου αξιοποιώντας τα ως άνω συμβάντα; Αν «ναι», ποιες είναι οι εγκύκλιοι που εκδόθηκαν σχετικά;
3. Θα αναθεωρηθεί το ισχύον καθεστώς δικαιοδοσίας για την εποπτεία φόρτωσης και την απαγόρευση απόπλου προς την κατεύθυνση της μεγαλύτερης εμπλοκής του λιμενικών Αρχών στο ρόλο της διατύπωσης της τελικής απόφασης για το «καλώς έχει» στους ως άνω τομείς, τουλάχιστον των επιβατικών πλοίων;

Ο ερωτών βουλευτής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας των «ΑΝ.ΕΛ.»

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος