



Πλοία στο έλεος των καιρών

Γιατί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απορρίπτει τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του Ελληνικού Νηογνώμονα

Του **Νίκου Βαφειάδη**



τη δίνη του κυκλώνα βρίσκεται από τις αρχές Αυγούστου ο «Ελληνικός Νηογνώμων», ο ιδιωτικός οργανισμός που, με τη σύμφωνη γνώμη της ελληνικής πολιτείας, ελέγχει την αξιοπλοΐα του συνόλου σχεδόν του ακτοπλοϊκού στόλου, αλλά και φορτηγών, ρυμουλκών, πορθμείων και σκαφών αναψυχής. Η αρμόδια επιτροπή της Ε.Ε. αρνήθηκε να ανανεώσει την αναγνώριση του οργανισμού, διαπιστώνοντας ότι οι επιθεωρήσεις που πραγματοποιεί δεν πληρούν τα ευρωπαϊκά κριτήρια, ενώ εντόπισε και πλαστογραφημένα στοιχεία σε επίσημες εκθέσεις του. Διαπιστώσεις που εντείνουν την ήδη υπάρχουσα ανησυχία λόγω της τριτοκοσμικής κατάστασης που επικρατεί στα υπερήλικα πλοία της ακτοπλοΐας, που αποτελούν πάνω από το 50% του συνόλου. Την ίδια στιγμή, η Επιθεώρηση του ΥΕΝ, που υποτίθεται ότι ελέγχει τον «Ελληνικό Νηογνώμονα», θεωρείται αφερέγγυα, καθώς, όπως επανειλημμένα έχει καταγγεληθεί, «με το κατάλληλο χρηματικό ποσόν παίρνεις ό,τι πιστοποιητικό θέλεις». Και ενώ ο «Ελληνικός Νηογνώμονας» αποφεύγει να τοποθετηθεί επί της ουσίας των κατηγοριών, επιχειρώντας με δικονομικά τερτίπια να επιτύχει παράταση της αναγνώρισής του, τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας που είχε εκδώσει από αυτόν το

την αξιολόγηση των επιθεωρητών, αποδείχθηκε ότι επαναλαμβάνονται σε αρκετές περιπτώσεις, παρά τις διαβεβαιώσεις του «Ε.Ν.» ότι έχουν αποκατασταθεί». Ακόμη, η Ε.Ε. διαπίστωσε περιπτώσεις, όπου «αλλοιώθηκαν εκ των υστέρων στοιχεία σε εκθέσεις και πιστοποιήσεις των επιθεωρητών, αλλά και άλλες, όπου εντοπίστηκαν πλαστές καταθέσεις στις αναφορές του οργανισμού».

Σε τηλεφωνική επικοινωνία που είχα με τον Φώτη Καραμήτσο, μου επισήμανε ότι σε θέματα ασφαλείας δεν μπορεί κανείς να παίζει, ιδιαίτερα σήμερα που οι εθνικές διοικήσεις έχουν ατονήσει: «Παίρνουν πολιτικούς και τους πιέζουν, προσπαθώντας να επιβάλλουν λύσεις», είπε χαρακτηριστικά, διευκρινίζοντας ότι είναι στο χέρι του «Ε.Ν.» να αλλάξει νοοτροπία, οπότε θα αναγνωριστεί εκ νέου από την Ε.Ε. Στο ερώτημα ποιες λύσεις απομένουν για τους πλοιοκτήτες, δεδομένου ότι οι μεγάλοι νηογνώμονες δεν παίρνουν το ρίσκο να ασφαλίουν υπερήλικα πλοία, ισχυρίστηκε ότι κάτι τέτοιο δεν ισχύει και έφερε ως παράδειγμα τον ρωσικό νηογνώμονα, «ο οποίος έχει παλιά πλοία και τα ελέγχει πάρα πολύ καλά».

Σχεδόν όλα τα καράβια της ελληνικής ακτοπλοΐας ελέγχονται από τον «Ε.Ν.». Και ναί μεν τα τελευταία χρόνια ορισμένες εταιρείες απέκτησαν κάποια νεότευκτα, ασφαλή και σύγχρονα πλοία, όμως τα περισσότερα από τα μισά είναι υπέργηρα σκαριά, που θέτουν σε κίνδυνο τόσο την ασφάλεια των επιβαινόντων όσο και το περιβάλλον. Είναι χαρακτηριστικό ότι μέσα στο φετινό καλοκαίρι καταγράφηκαν βλάβες σε 48 περιπτώσεις. Είναι γνωστό ότι όταν ένα πλοίο ξεπερνάει τα 25 χρόνια ζωής αρχίζουν τα προβλήματα, που επιτείνονται σε περίπτωση πλημμελούς συντήρησης.

Και ενώ μετά το ναυάγιο του «Σαμίνα» ο τότε ΥΕΝ, Χρήστος Παπουτλής, με τον νόμο 2932/2001 υποχρέωνε τους εφοπλιστές να αποσύρουν τα πλοία που ξεπερνούσαν σε ηλικία τα 30 χρόνια, τον Ιούλιο του 2006 ο ΥΕΝ, Μανώλης Κεφαλογιάννης, επικαλούμενος την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο, κατάργησε με προεδρικό διάταγμα το όριο ηλικίας.

Ναυάγιο με... πιστοποιητικό

Πολλές δεκάδες είναι τα πλοία που ναυάγησαν, ενώ εποπτεύονταν από τον «Ε.Ν.», ο οποίος διαβεβαίωνε ότι ήταν αξιόπλοια, και πολλές εκατοντάδες οι νεκροί ναυτικοί, Έλληνες και αλλοδαποί. Από τις πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις, όπου μάλιστα οι υπεύθυνοι του «Ε.Ν.» καταδικάστηκαν (πάντα με αναστολή) από τα ελληνικά δικαστήρια, είναι αυτές του «Iron Antonis» και του «Δύστος».

Το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό «Iron Antonis» βυθίστηκε το 1994 στο νότιο Ατλαντικό, κοντά στο Κέιπ Τάουν, παρασύροντας στο βυθό 24 ναυτικούς (3 Έλληνες και 21 αλλοδαπούς). Το πλοίο αρχικά εποπτευόταν από τον γαλλικό νηογνώμονα, ο οποίος είχε αρνηθεί να ανανεώσει τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του, εάν δεν πραγματοποιούνταν οι απαιτούμενες επισκευές. Οι πλοιοκτήτες του απευθύνθηκαν στον «Ε.Ν.», ο οποίος εξέδωσε πιστοποιητικά αξιοπλοΐας χωρίς να απαιτήσει τις επισκευές! Σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 1357/1999 βούλευμα του συμβουλίου Πλημμελειοδικών Πειραιά, «το πλοίο είχε ενταχθεί παράνομα στον «Ε.Ν.», αν και δεν τη- ▶

Πιστοποιητικά σε 6.241 πλοία

Ο «Ελληνικός Νηογνώμων» ιδρύθηκε το 1919. Εως το 1992 αποτελούσε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και στη συνέχεια μετατράπηκε σε ιδιωτική εταιρεία, ενώ από το 1996 τέθηκε σε καθεστώς περιορισμένης αναγνώρισης (ανανέωση ανά τριετία) από την Ε.Ε., σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ. Πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από τον «Ε.Ν.» έχουν σήμερα 6.261 μικρά και μεγάλα πλοία εκ των οποίων τα περισσότερα πλέουν υπο ελληνική σημαία, ενώ 20 πλέουν υπό σημαία Κύπρου, 64 υπό σημαία Μάλτας και 264 υπό μη κοινοτική σημαία.

μήνα λήγουν, γεννώντας εύλογα ερωτήματα για το ποιος θα ελέγξει τα πλοία που ταξιδεύουν. Από την πλευρά της η Ε.Ε. δείχνει αποφασισμένη να εγγραφεί την ασφάλεια τόσο των πληρωμάτων και των επιβατών όσο και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Γιατί δεν ανανεώθηκε η άδεια;

Με επιστολή του στις 17 Ιουνίου του 2008 ο Έλληνας διευθυντής της Directorate G (Maritime and river transport intermodality) της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μηχανικός - συγκοινωνιολόγος Φώτης Καραμήτσος, ενημέρωσε τον «Ε.Ν.» ότι δεν ανανεώνεται η περιοδική αναγνώρισή του, διότι, «όπως έδειξαν οι επιθεωρήσεις που πραγματοποίησε η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ναυτικής Ασφάλειας (EMSA) στα κεντρικά γραφεία του τον Σεπτέμβριο του 2006 και τον Σεπτέμβριο του 2007, στα γραφεία του στο Ντουμπάι τον Οκτώβριο του 2006 και στο πλοίο «ΑΜΙΤΙΕ» στο Κόπερ τον Ιούλιο του 2007, αποκαλύφθηκε ένας σημαντικός αριθμός συστημικών ατελειών στον οργανισμό. Κάποιες από αυτές τις ατέλειες, που αφορούν την εκπαίδευση και



© GETTY IMAGES / IDEAL IMAGE

Ο αντίλογος του «Νhogwomona»

Συνάντησα τον 58χρονο διευθύνοντα σύμβουλο του «E.N.», Δημήτρη Γούσση (πρώην αρχηγό του Πολεμικού Ναυτικού), στα γραφεία του οργανισμού στην Ακτή Μιαούλη.

Γιατί δεν σας ανανέωσαν την αναγνώριση;

Υπάρχει ένα γκρουπ των 11 μεγάλων νηογνώμωνων, ο IACS, οι οποίοι δεν θέλουν εμάς τους μικρούς μέσα στο κλαμπ. Εμείς και ο πολωνικός νηογνώμονας είμαστε εκτός IACS, με περιορισμένη αναγνώριση από την E.E. Κανονικά, η τριετής αναγνώριση έληγε τον Αύγουστο. Βλέποντας η προηγούμενη διοίκηση ότι η αναγνώριση λήγει και δεν υπάρχει ειδοποίηση από την Κοινότητα έστειλε μια επιστολή για να ενεργοποιήσει τους αρμόδιους. Ως απάντηση μας ήρθε ένα γράμμα, το οποίο λέει «τις επιθεωρήσεις τις έχουμε κάνει, δεν έχετε συμμορφωθεί και δεν σας ανανεώνουμε την αναγνώριση». Το πρώτο φάουλ εί-

να ότι όταν το 2006 μας είχαν κάνει μια επιθεώρηση, είχαν κάνει κάποιες παρατηρήσεις, τις οποίες δεν μας έστειλαν. Μας τις έστειλαν αφού έγινε η ανακοίνωση ότι δεν θα μας αναγνώρισουν. Ενώ κανονικά έπρεπε μετά την επιθεώρηση να μας στείλουν τις παρατηρήσεις, να χτυπήσουν κάποιο καμπανάκι...

Μπορεί να αλλάξει αυτή η απόφαση;

Η Κομισιόν απλώς προτείνει στο συμβούλιο των αντιπροσώπων για τη ναυτιλία και το συμβούλιο, που συνέρχεται τον Νοέμβριο, αποφασίζει.

Είναι αλήθεια ότι οι μεγάλοι νηογνώμονες αρνούνται να αναλάβουν υπερήλικα πλοία;

Όλα τα καράβια της ακτοπλοΐας τα έχουμε εμείς, είναι παλιά καράβια, τα οποία για να τα πάρει ένας άλλος μεγάλος νηογνώμονας, αν τα πάρει γιατί έχουν μεγάλο ρίσκο, χρειάζεται πολύς χρόνος και πολλά έξοδα. Γι' αυτό καταθέσαμε προσφυγή, με την έννοια ότι ζητάμε μια παράταση.

Είναι πάντως δεδομένο ότι οι επιθεωρητές της E.E. κατέγραψαν αρκετά προβλήματα...

Δεν λέω ότι είμαστε άριστοι, προς Θεού. Οι παρατηρήσεις όμως που έγιναν δεν έχουν τόση σοβαρότητα για μια τέτοια ποινή. Εμείς επιθεωρούμεθα από διάφορους. Μέσα σ' αυτούς είναι και το YEN, που μας είχε επιθεωρήσει στις αρχές Ιουνίου, είχε κάνει κάποιες παρατηρήσεις ήσσονος σημασίας και πρόκειται τώρα να επιθεωρηθούμε πάλι. Τα αποτελέσματα θα σταλούν στην Κομισιόν, που οφείλει, εφόσον έχουμε ανταποκριθεί στις παρατηρήσεις, να προτείνει την αναγνώρισή μας.

Έχουν ήδη λήξει τα πιστοποιητικά σε κάποια από τα πλοία που ελέγχετε;

Απ' τον Νοέμβριο και μετά ξεκινούν να λήγουν τα πιστοποιητικά που έχουμε χορηγήσει και εφόσον δεν έχουμε αναγνωρισθεί στο μεταξύ, μοιραία οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να πάνε σε άλλο νηογνώμονα...

ρούσε τους όρους ασφαλούς πλεύσης, με αποτέλεσμα να βυθιστεί, λόγω ακριβώς των φθωρών, ελαττωμάτων και γενικά της κακής του κατάστασης όσον αφορά την αντοχή και την ασφάλεια». Σύμφωνα με το ίδιο βούλευμα, ο τότε τεχνικός διευθυντής του «E.N.», Διονύσης Μελισσηνός, προσπάθησε και μετά το ναυάγιο να παραπλανήσει τις ελληνικές αρχές, καταθέτοντας ψευδή στοιχεία και αποκρύπτοντας σημαντικά έγγραφα.

Το φορτηγό πλοίο (τοιμεντάδικο) της εταιρείας ΑΓΕΤ «Δύστος» βυθίστηκε τον Δεκέμβριο 1996 στα ανοιχτά της Κύμης Ευβοίας, με αποτέλεσμα να πηγούν 17 Έλληνες ναυτικοί και 3 συγγενείς τους. Σύμφωνα με το πόρισμα του Ανωτάτου Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ), το πλοίο ήταν αναξίοπλοο και η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε επιλέξει να μην κάνει τις προβλεπόμενες από τον νόμο συντηρήσεις, λόγω υψηλού κόστους, ενώ με εντολές της οι έλεγχοι που είχαν γίνει ήταν επιφανειακοί. Ο τότε τεχνικός διευθυντής του «E.N.», Δ. Μελισσηνός, καταδικάστηκε γιατί είχε εκδώσει τα πιστοποιητικά κλάσης του σκάφους και των μηχανών, χωρίς να πραγματοποιηθούν οι αντίστοιχες επιθεωρήσεις.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μετά το ναυάγιο του «Δύστος» είχε διαταχθεί εισαγγελική έρευνα προκειμένου να διαπιστωθεί η τέλεση αξιόποινων πράξεων σε 17 ναυάγια πλοίων που διέθεταν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από τον «E.N.», ύστερα από επώνυμες καταγγελίες της διοίκησης της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού. Η ΠΙΕΜΕΝ υποστηρίζει την αναγκαιότητα «ενός δημόσιου, ελληνικού, μη κερδοσκοπικού νηογνώμονα, ο οποίος θα συμβάλει στην ασφάλεια, την αξιοπλοΐα, την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη», σύμφωνα με τον σημερινό της πρόεδρο, Σάββα Τσιμπούλου. Υπενθυμίζεται ότι πιστοποιητικό αξιοπλοΐας είχε εκδώσει ο «E.N.» και στο μοιραίο «Σαμίνα», που βυθίστηκε στις 26 Σεπτεμβρίου έξω από την Πάρο, συμπαρασύροντας στον υγρό τάφο 82 επιβάτες και ναυτικούς.

«Γάγγραινα» οι επιθεωρητές

Ο «E.N.» ελπίζει σήμερα σε μια ευνοϊκή γνωμάτευση της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων (ΔΕΕΠ) του YEN, προκειμένου να αναγνωριστεί ξανά από την E.E.

Η ΔΕΕΠ όμως θεωρείται από πολλούς αναξιόπιστη, μάλιστα ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρος Σουμάκης, την είχε χαρακτηρίσει «γάγγραινα», ενώ και οι συνδικαλιστικές ναυτεργατικές οργανώσεις έχουν καταγγείλει ότι «υπάρχει άθλια συναλλαγή μεταξύ Επιθεώρησης και πλοιοκτητριών εταιρειών, ώστε η πρώτη να τους χορηγεί πιστοποιητικά ικανότητας». Σε αρκετές περιπτώσεις, οι επιθεωρητές του YEN δεν μπαίνουν καν στον κόπο να ανεβούν πάνω στο πλοίο για να το επιθεωρήσουν, ενώ έχει επώνυμα καταγγελθεί ότι «με το κατάλληλο φακελάκιμπορείς να έχεις όποιο πιστοποιητικό θέλεις»... ■