



«Θα γίνει έρευνα» απαντούν αρμόδιοι και αναρμόδιοι, για το τελευταίο μεγάλο και πολύνεκρο ναυτικό ατύχημα στο **Norman Atlantic**.

Σωθήκαμε. Η έρευνα υπόκειται σε τόσες δεσμεύσεις και συμφέροντα, που σχεδόν ποτέ δεν αποδίδει την αλήθεια. Γίνεται δε πάντα, σε τέτοιο χρόνο και συνθήκες που αφορά αποκλειστικά και μόνο τους συγγενείς των θυμάτων και κάποιους που δεν ξεχνούν οι οποίοι όμως συλλήβδην χαρακτηρίζονται περίεργοι, εργατοπατέρες, όλοι απειλούμενοι με κάθε τρόπο από τα πραγματικά συμφέροντα, που κοστολογούν φθηνότερα τις ανθρώπινες ζωές από τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας.

Έχουμε και λέμε τα προφανή. Τα τελευταία χρόνια είχαμε τρία μεγάλα ναυτικά ατυχήματα με επιβατικά πλοία που σε όλα είχαμε νεκρούς. Το **ΣΑΜΙΝΑ**, το **SEA DIAMOND**, το **NORMAN ATLANTIC**.

Σε κανένα δεν έγινε δυνατή η συντεταγμένη εγκατάλειψη του πλοίου με ίδια μέσα, γεγονός που επιβάλλεται από τους κανονισμούς και την κοινή λογική. Τα ίδια μέσα για διάφορους λόγους και στα τρία ναυτικά ατυχήματα δεν δούλεψαν, εγκλωβίζοντας τον κόσμο στα πλοία, οδηγώντας κάποιους να πηδήξουν στη θάλασσα με τα ατομικά και μόνο σωσίβια, ή να παραμείνουν στα πλοία ώστε αν γίνει εφικτό, να σωθούν από την έξωθεν βοήθεια, που και αυτή υπόκειται σε οικονομικούς υπολογισμούς (π.χ. σε ποια λιμάνια υπάρχουν ρυμουλκά έτοιμα για επιχειρήσεις διάσωσης στο Αιγαίο; Ή πόσα χρυσοπληρωμένα Super Puma είναι σε επιχειρησιακή ετοιμότητα;)

Και στα τρία πλοία υπήρξε γενικό Μπλακ άουτ λόγω του ατυχήματος, όταν τα πλοία οφείλουν να έχουν κατάλληλες διατάξεις εφεδρικών πηγών ενέργειας, ακριβώς για να δώσουν ενέργεια σε κρίσιμα συστήματα του πλοίου σε περίπτωση ατυχήματος. Η εφεδρική πηγή οφείλει να τροφοδοτεί τα σωστικά μέσα, τον φωτισμό ασφαλείας, την γέφυρα του πλοίου, το σύστημα πυρόσβεσης, το σύστημα πρόσδεσης και άλλα.

Το πλήρωμα σε κανένα από τα τρία ατυχήματα δεν ανταποκρίθηκε συνολικά και συντεταγμένα στις απαιτήσεις της διάσωσης. Μέλη των ανωτέρων πληρωμάτων, που είναι κατά τεκμήριο οι επιλογές της εταιρείας, μοιράζονται βασικές ευθύνες, για την πρόκληση των ατυχημάτων αλλά και για την διαχείρισή τους. Τα κατώτερα πληρώματα σε εξουθενωτικές συνθήκες εργασίας, σε κατάσταση γυρολόγου (σήμερα εδώ, αύριο εκεί), χωρίς καν κοινή γλώσσα (διαφόρων εθνικοτήτων), ουσιαστικά ανεκπαίδευτοι σε ρεαλιστικές προσομοιώσεις ατυχημάτων, συμβάλλουν στο μέτρο της προσωπικού κώδικα τιμής και ηθικής τους στην αντιμετώπιση, κάποιες φορές μέχρι ηρωισμού.

Η «συντεταγμένη πολιτεία», οι ιδιωτικές εταιρείες των νηογνομόνων, οι διεθνείς οργανισμοί για την ασφάλεια στην θάλασσα, οι συνεργάτες τους στα γραφεία των εταιρειών και στα πλοία, είναι ένοχοι των περισσότερων ναυτικών ατυχημάτων και των πολύνεκρων αποτελεσμάτων.

Αυτονόητα όλα αυτά. Όταν λοιπόν οι νησιώτες ζητάνε καινούργια αξιόπλοα πλοία και φθηνά ναύλα από τους "υπεύθυνους" υπουργούς κλπ, κατ' ουσίαν ζητάνε το αδύνατο. Όλα αυτά δεν πρόκειται ποτέ να γίνουν από την ιδιωτική πρωτοβουλία και τους υποτελείς θεσμούς στο κεφάλαιο (κρατικούς και διεθνείς).

Αν δεν σπάσει η κεφαλαιοκρατική σχέση, τα αιτήματα αυτά θα μείνουν ουτοπίες και εμείς θα συμπεριφερόμαστε ως χιλιοπροδομένος λαός στη βολική σε δεύτερη ανάγνωση θέση του θύματος.

Υ.Γ. 1: Όταν γράφουμε ‘κεφάλαιο’ δεν εννοούμε λεφτά. Δεν εννοούμε π.χ. 1 δισ. ευρώ. Εννοούμε την σχέση εκείνη που επιτρέπει την συσσώρευση των χρημάτων ή των παγίων στοιχείων (π.χ. πλοίων) σε λίγους, ώστε αυτοί να τα διαχειρίζονται και να κερδίζουν και άλλοι να εργάζονται σε συνθήκες από αριστοκρατικές έως γαλέρας για την μεγάλη πλειοψηφία.

Υ.Γ. 2: Τα μέτρα που πρέπει άμεσα να ληφθούν, πρέπει να διεκδικηθούν από τα πληρώματα, τον τεχνικό κόσμο, αλλά και τους χρήστες και δεν πρόκειται ποτέ να παραχωρηθούν από όσους έχουν συμφέρον από την επικρατούσα κατάσταση.

Τέλος, μέρες που είναι, στο πλαίσιο του προγράμματος μιας κυβέρνησης της Αριστεράς, περιμένουμε τη διατύπωση σχετικών θέσεων από τους συντρόφους του ΣΥΡΙΖΑ, αφού βεβαίως πρώτα αποφασίσουν τι θα κάνουν με τον Κουβέλη.

31/12/2014