ΠΑΝΤΙΣΡΑ
αντικαπιταλιστικη • ενημερωση



Άρθρο – Παρέμβαση του Αντώνη Νταλακογεώργου, προέδρου της ΠΕΝΕΝ

Από χθες βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη το μακάβριο έργο της περισυλλογής των απανθρακωμένων πτωμάτων που ανασύρονται το ένα μετά το άλλο από το κατακαμμένο γκαράζ και τα φορτηγά αυτοκίνητα του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου EUROFERRY OLYMPIA.

Μέσα σε αυτό το θλιβερό σκηνικό τίθενται ερωτήματα όπως:

Ήταν άραγε η «κακιά στιγμή», ήταν μήπως το ανθρώπινο λάθος, ευθύνονται οι οδηγοί που έχασαν την ζωή τους με τον πιο τραγικό τρόπο εγκλωβισμένοι ή οι Ναυτεργάτες;

Η κυβέρνηση, ο Υπουργός και οι λιμενικές αρχές έως τώρα σιωπούν, η ναυτιλιακή εταιρεία του Ιταλού Γκριμάλντι με την ανακοίνωσή της αφού θεωρεί ότι όλα στο πλοίο που έγινε παρανάλωμα λειτούργησαν τέλεια.... Πετάει έμμεσα πλην σαφώς την ευθύνη στο πλήρωμα και ενοχοποιεί ευθέως τους οδηγούς που παράνομα ήταν μέσα στα αυτοκίνητά τους!!!

Τα κυριότερα αστικά ΜΜΕ απέφυγαν όλες αυτές τις μέρες όπως ο διάβολος το λιβάνι να ασχοληθούν με την κατάσταση στο πλοίο **και κυρίως με τα ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια και την αξιοπλοΐα του και ακόμη περισσότερο με τον ρόλο των αρμόδιων**

υπηρεσιών που έχουν την ευθύνη των ελέγχων στα πλοία.

Η ΠΕΝΕΝ από την πρώτη στιγμή ανέδειξε τα παρακάτω προβλήματα τα οποία **θα πρέπει να είναι στο επίκεντρο της σχετικής έρευνας για τις αιτίες της πυρκαγιάς αλλά και την λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας του πλοίου.**

Στο πλαίσιο αυτό επισήμανε ότι στο όνομα της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των εφοπλιστών και των επιχειρήσεών τους, **η επάνδρωση και οι οργανικές συνθέσεις (θέσεις) των πλοίων, με ευθύνη των κυβερνήσεων Ελλάδας – Ιταλίας (ο λόγος γίνεται για την διεθνή θαλάσσια γραμμή της Αδριατικής) είναι κομμένη και ραμμένη στα μέτρα αυτής της αντεργατικής πολιτικής.**

Στο πλαίσιο αυτών των δραστικών μειώσεων, οι εναπομείναντες Ναυτεργάτες είναι **καθημερινά αντιμέτωποι με μια εργασιακή γαλέρα, δουλεύοντας 15-16 ώρες σε συνθήκες υπερεργασίας, εντατικοποίησης, έντονου ψυχολογικού στρες που καταλήγει χωρίς καμιά υπερβολή σε εργασιακή εξόντωση!**

Πρόκειται για μια σημαντική παράμετρο η οποία βάζει την σφραγίδα της τόσο στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων αλλά και στην μη ικανότητα και αδυναμία οργάνωσης αντιμετώπισης του όποιου κινδύνου εμφανίζεται στα πλοία!!!

Το πλοίο αυτό, σύμφωνα με τις πραγματικές του ανάγκες, θα έπρεπε να έχει αριθμό Ναυτεργατών 81-83 και είχε μόνο 51!!!

Οι τραγικές ελλείψεις στην επάνδρωση των πλοίων υπηρετούν έναν και μόνο στόχο, την αύξηση της κερδοφορίας των εφοπλιστών μέσω **της μείωσης του εργατικού κόστους!**

Πρόκειται για μια εγκληματική πολιτική που θυσιάζει την ίδια την ασφάλεια επιβατών – Ναυτεργατών και των πλοίων.

Υπεύθυνοι για την κατάσταση αυτή είναι οι κυβερνήσεις και οι εφοπλιστές!

Επαναλαμβανόμενα έχουμε τονίσει με πλήθος παρεμβάσεων – διαμαρτυριών και παραστάσεών μας, ότι συστηματικά παραβιάζονται οι διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί που αφορούν την τήρηση των αποστάσεων μεταξύ των οχημάτων στα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία στους χώρους των γκαράζ. Οι αρμόδιες αρχές είτε κωφεύουν είτε προκλητικά αδρανούν και αδιαφορούν!

Οι αποκαλυπτικές καταγγελίες των οδηγών που βγήκαν στο φως της δημοσιότητας αναδεικνύουν και σε αυτό το τραγικό δυστύχημα το πρόβλημα αυτό που δεν συνδέεται μόνο με τον απεγκλωβισμό των οδηγών στον χώρο των γκαράζ **αλλά και με την δυνατότητα πρόσβασης στην επιχείρηση κατάσβεσης της πυρκαγιάς από το πλήρωμα του πλοίου!!!**

Έχουμε επίσης υπογραμμίσει επανειλημμένα ότι ο έλεγχος των χώρων του γκαράζ πρέπει να γίνεται **από άτομο του πληρώματος μέσα σε αυτούς τους χώρους και όχι ο έλεγχος να γίνεται αποσπασματικά.**

Δυστυχώς η εφοπλιστική αντίληψη μαζί και αυτή των αρχών είναι να μην προσληφθούν ναυτεργάτες που θα έχουν ως κύριο καθήκον του τον έλεγχο καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού.

Η έκπτωση αυτή στην ασφάλεια συνιστά θανάσιμο κίνδυνο αφού τυχόν δυσλειτουργία των σχετικών συστημάτων οδηγεί στην άμεση εξάπλωση της πυρκαγιάς και η αντιμετώπισή της πλέον είναι πολλές φορές αδύνατη με τα μέσα πυρόσβεσης του πλοίου!!!

Διαπιστώθηκε ότι το αναφερόμενο πλοίο δεν διέθετε τα ειδικευμένα άτομα για αυτόν τον σκοπό αλλά αντίθετα ο έλεγχος γινόταν για όλο το πλοίο, που στην πράξη σημαίνει ότι **για να γίνει ο κύκλος σε όλους τους χώρους του πλοίου ο χρόνος είναι περίπου 50 με 60 λεπτά και με τον τρόπο αυτό πλέον η εκδήλωση της πυρκαγιάς σε όποιο επίπεδο του γκαράζ τίθεται εκτός ελέγχου!**

Έχουμε καταγγείλει όλα αυτά τα χρόνια ότι συστηματικά διαπιστώνεται ότι οι μπρίζες που υπάρχουν στα πλοία (γκαράζ) για την ηλεκτρική τροφοδοσία των φορτηγών ψυγείων δεν επαρκούν με αποτέλεσμα **να τίθεται σε λειτουργία ο αυτόνομος μηχανισμός των ίδιων των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συνθήκες πρόκλησης πυρκαγιάς στον χώρο του γκαράζ.**

Αναπάντητο είναι το ερώτημα γιατί να εισέρχονται στο πλοίο φορτηγά ψυγεία και άλλου είδους οχήματα που δεν καλύπτονται από την ηλεκτροτροφοδοσία των πλοίων.

Η απάντηση είναι μία και σαφής, αφού υπάρχει πλεονάζουσα χωρητικότητα στα πλοία κόβονται εισιτήρια με σκοπό να μην μείνει καμία θέση στα γκαράζ κενή!!!

Τα συστήματα ασφάλειας που είναι εγκατεστημένα στα γκαράζ, κάμερες επικοινωνίας με

γέφυρα, πυρανίχνευση, πυρόσβεση, επίσης η στεγανή υποδιαίρεση στα γκαράζ, σύμφωνα με σχετικές δηλώσεις οδηγών **είτε δεν λειτούργησαν, είτε ανεπαρκώς ανταποκρίθηκαν μετά την εκδήλωση της πυρκαγιάς!**

Ειδικότερα για το συγκεκριμένο πλοίο διαπιστώνεται ότι οι συνθήκες ενδιαίτησης (καμπίνες, διαμερίσματα, τουαλέτες, μπάνια, καζανάκια) **ήταν παντελώς ακατάλληλα για χρήση!**

Αυτό επιβεβαιώνει και ο σχετικός έλεγχος του Κ.Λ. Ηγουμενίτσας στο πόρισμά του στις 16/2/2022! Και όχι μόνο αυτό, αναφέρεται με σαφήνεια ότι οι **χώροι αυτοί δεν τηρούσαν τις απαραίτητες υγειονομικές συνθήκες!**

Ταυτόχρονα οι οδηγοί καλούνται στο ίδιο αυτό πλοίο να «στοιβαχτούν» 4 άτομα σε μία μικροσκοπική καμπίνα των 12 τ.μ, χωρίς να τηρείται κανένας κανόνας και μέτρο για τον covid-19 και κατά συνέπεια για την προστασία της υγείας τους!

Επίσης όπως προκύπτει, σε περιόδους αυξημένης μεταφορικής κίνησης καμπίνες για τους οδηγούς **δεν διατίθενται αφού προηγούνται τα πανάκριβα εισιτήρια που προορίζονται για τους επιβάτες!!**

Το σημείωμα αυτό δεν έχει σκοπό να αναδείξει τα προβλήματα που εμφανίστηκαν στην οργάνωση, τον συντονισμό των αρμόδιων υπηρεσιών και μέσων σχετικά με την κατάσβεση της πυρκαγιάς που και για αυτά **διαπιστώθηκαν σοβαρά ζητήματα που αφορούν την επάρκεια σε μέσα, την καθυστερημένη κινητοποίηση όλων των μέσων του κρατικού μηχανισμού καθώς επίσης και τα εμφανέστατα κενά στην διάθεση των κατάλληλων μέσων στην πυρόσβεση!!**

Η ευθύνη της κυβέρνησης και εδώ είναι τεράστια και αναμφισβήτητη.

Παρακάτω θα κάνουμε εκτενή αναφορά στα ναυτικά δυστυχήματα των τελευταίων 20 χρόνων ώστε να αποδείξουμε ότι **οι διάφορες θεωρίες και απόψεις περί «κακιάς στιγμής», «αντίξοων συνθηκών» και άλλες τέτοιες επικοινωνιακές τρακατρούκες δεν έχουν καμιά σχέση με την πραγματικότητα, αντίθετα επιστρατεύονται τεχνηέντως για να συγκαλύψουν τις κυβερνητικές και εφοπλιστικές ευθύνες!!**

Το θλιβερό χρονικό ναυτικών δυστυχημάτων και ατυχημάτων

Το ΠΑΣΙΦΑΗ

Επρόκειτο για το Ε/Γ-Ο/Γ ΠΑΣΙΦΑΗ των Μινωϊκών γραμμών το οποίο προσάραξε σε βραχονησίδα (Περιστέρια) έξω από την Κέρκυρα.

Το SUPERFAST III

Στο πλοίο εκδηλώθηκε **πυρκαγιά** στον χώρο του γκαράζ με 14 νεκρούς που έχασαν την ζωή τους είτε από ασφυξία, είτε απανθρακώθηκαν. Στην συντριπτική πλειοψηφία τους ήταν οικονομικοί μετανάστες χωρίς εισιτήριο.

Το ΚΡΗΤΗ ΙΙ της ναυτιλιακής εταιρείας ΑΝΕΚ

Το ατύχημα έγινε τον Νοέμβρη του 2012, στο πλοίο εκδηλώθηκε πυρκαγιά 4 μίλια από το λιμάνι της Πάτρας. Η φωτιά ξεκίνησε από το γκαράζ του πλοίου…

Το EUROPA LINK

Το πλοίο ανήκε στην εταιρεία του Ιταλού μεγαλοεφοπλιστή Εμ. Γκριμάλντι. Το ατύχημα έγινε στις 21/9/2013 και αυτό στην νησίδα «Περιστέρες» (**προσάραξη**) λίγα μίλια έξω από την Κέρκυρα με αποτέλεσμα να υπάρξει εισροή υδάτων στο λεβητοστάσιό του!

Το SUPERFAST XII

Το δυστύχημα έγινε στις 9/9/2014 και ενώ το πλοίο ήταν ελλιμενισμένο στο λιμάνι της Πάτρας **όταν όχημα τύπου Camper μέσα στο γκαράζ κατά την έξοδό του ανατράπηκε** πέφτοντας στο κενό από το πρώτο επίπεδο του γκαράζ με αποτέλεσμα τον τραυματισμό δύο αλλοδαπών επιβατών.

Το ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ

Στο πλοίο εκδηλώθηκε φωτιά στις 30/11/2014 και ενώ έπλεε 25 μίλια ανοιχτά του Πρίντεζι. Η φωτιά εκδηλώθηκε στο μηχανοστάσιο του πλοίου, η οποία κατασβέστηκε από 23 μέλη πλήρωμα. Το πλοίο μετά από αυτό μεταφέρθηκε στην Ελλάδα ρυμουλκούμενο για επισκευή.

Το NORMAN ATLANTIC

Επρόκειτο για ιταλικό πλοίο της εταιρείας Γκριμάλντι με μεικτό πλήρωμα (Ιταλούς και Έλληνες), το πλοίο ήταν ναυλωμένο στην ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία ΑΝΕΚ. **Εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο γκαράζ του πλοίου με τραγικό επίλογο 10 νεκρούς και 19 οριστικά**

αγνοούμενους!

Το SUPERFAST II

Στις 28/10/2021 μετά τον κατάπλου του από το λιμάνι της Πάτρας και αμέσως μετά την αποβίβαση των επιβατών ξέσπασε **φωτιά στο μηχανοστάσιο του πλοίου** με αποτέλεσμα να καταστεί αναξιόπλοο και να μεταφερθεί για επισκευή στον Πειραιά. Το πλοίο προερχόταν από την Αγκώνα της Ιταλίας.

Από την παράθεση στοιχείων που αφορούν **ναυτικά ατυχήματα στην περιοχή προκύπτει ένα «πλούσιο» και βεβαρυμένο παρελθόν από πλοία που ενεπλάκησαν σε αυτά, άλλα θανατηφόρα και άλλα όχι.**

Τα ναυτικά αυτά δυστυχήματα αναδεικνύουν όλα, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, βασικές πτυχές των προβλημάτων που είναι κοινά και καταγράφονται παραπάνω.

Ένοχος μεν, ελεύθερος δε!!!

Κατά σύμπτωση ενώ η πυρκαγιά μαινόταν στο EUROFERRY OLYMPIA την ίδια μέρα εκδόθηκε δικαστική απόφαση που αφορούσε το NORMAN ATLANTIC. Το τριμελές Εφετείο Πλημμελημάτων θεωρεί ως υπεύθυνους τους επικεφαλής της ακτοπλοϊκής εταιρείας ΑΝΕΚ για το τραγικό πολύνεκρο δυστύχημα στο πλοίο αυτό!

Ειδικότερα κρίνει ένοχο τον διευθύνοντα Σύμβουλο της ΑΝΕΚ Γιάννη Βαρδινογιάννη, τον Πρόεδρο της ίδιας εταιρείας, τότε Νομάρχη Χανίων, Γιώργο Κατσανεβάκη και τον υπεύθυνο για την φόρτωση του πλοίου καταλογίζοντάς τους τα αδικήματα αμέλεια, διατάραξη θαλάσσιων συγκοινωνιών, ανθρωποκτονία από αμέλεια κατά συρροή 9 επιβαινόντων. Τους απάλλαξε για 2 θανάτους ενώ δεν υπολογίστηκαν στο ακροατήριο 18 αγνοούμενοι που δεν έχουν βρεθεί έως σήμερα….

Οι ποινές που τους επέβαλε το δικαστήριο είναι αστείες για το μέγεθος της διαπιστωμένης εγκληματικής αμέλειας στην πρόκληση της πολύνεκρης τραγωδίας.

Οι τρεις καταδικάστηκαν σε 18 μήνες για κάθε μία από τις τρεις πράξεις τους και η συνολική ποινή ήταν 84 μήνες.

Οι συνήγοροί τους υπέβαλαν αίτημα αναστολής των ποινών, όπως προβλέπεται από τον Π.Κ., το δικαστήριο έκανε δεκτό το αίτημα της αναστολής των ποινών των καταδικασθέντων!!

Αποτέλεσμα 29 συνάνθρωποί μας απανθρακώθηκαν και κανείς δεν πήγε έστω και μια μέρα φυλακή από τους υπεύθυνους της εταιρείας.

Ανάλογες ήταν οι ποινές που επέβαλαν τα ιταλικά δικαστήρια για τους Ιταλούς που ενοχοποιήθηκαν για το ίδιο δυστύχημα!!!

Πάλι καλά που οι ευθύνες δεν έπεσαν και αυτή την φορά στις πλάτες των Ναυτεργατών!!

Στην δικαστική απόφαση του Εφετείου Πειραιά για πολλοστή φορά δεν οδηγείται στο εδώλιο των κατηγορουμένων **κανένα πρόσωπο από τις εμπλεκόμενες αρχές και υπηρεσίες οι οποίοι είχαν ευθύνη για τον έλεγχο και την επιθεώρηση του πλοίου,** γεγονός που αποτελεί επαναλαμβανόμενο φαινόμενο, και με την δικαστική σφραγίδα και υπογραφή, οι έχοντες την ευθύνη αρχές περί της τήρησης των κανονισμών για την ασφάλεια και αξιοπλοΐα των πλοίων μένουν έξω από κάθε ευθύνη!!!

Η ασφάλεια των πλοίων, των επιβαινόντων, των Ναυτεργατών και ευρύτερα η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας για την Ελλάδα του 2022 δεν είναι κάτι το αυτονόητο αλλά πρέπει να αποτελεί σταθερό αίτημα και διεκδίκηση να τηρούνται και να εφαρμόζονται οι κανονισμοί για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στα καράβια και στην θάλασσα!

Αντώνης Νταλακογεώργος

Υ.Γ.: Τελικά η κατάντια της ΠΝΟ είναι τέτοια που όλες αυτές τις μέρες δεν κατάφερε να ψελλίσει ούτε μια λέξη για την ανασφαλή – προκλητική και επικίνδυνη επάνδρωση του πλοίου με 51 άτομα πλήρωμα!!

Με τον τρόπο αυτό αποδεικνύει για πολλοστή φορά ότι δεν θέλει στο ελάχιστο να θίξει τα αφεντικά της (κυβέρνηση – εφοπλιστές) αλλά ούτε το αντίστοιχο εφοπλιστικό κατεστημένο της άλλης πλευράς (Γκριμάλντι – Ιταλία)!

Κατά τα λοιπά χύνουν κροκοδείλια δάκρυα για την υπερεργασία και τις μειωμένες συνθέσεις στην γραμμή Πάτρας – Ιταλίας.

Άξιος ο μισθός τους!