

Ο εμπαιγμός του «απαγορευτικού»

Το φετινό, παγκόσμια τραγικό μετεωρολογικά, καλοκαίρι χαρακτηρίστηκε στην Ελλάδα από την πλήρη απουσία μελετεμιών. Για την ακτοπλοΐα αυτό αποδείχτηκε ευεργετικό, αφού με την πρώτη κατεβασιά του καιρού, το Σαββατοκύριακο 21 και 22 Αυγούστου, η εικόνα όλου του συστήματος μπορεί να αποδοθεί μόνο με τη λέξη «μπάχαλο». Η διαχείριση της κρίσης από πλευράς Αρχών υπήρξε χαώδης και η όλη ιστορία δεν κατέρρευσε εντελώς μόνο χάρη στον ηρωισμό των πληρωμάτων, που κατάφεραν να βγάλουν «αναίμακτα» τα δρομολόγια έστω και με πολώρες καθυστερήσεις. Ο ηρωισμός αυτός είναι αξιόπαινος, όμως μόνο ως προς το σκέλος της ναυτοσύνης και της ικανότητας. Ως προς το σκέλος που αγγίζει την άνωθεν επιβαλλόμενη, πέραν των ορίων, διακινδύευση, κάποτε πρέπει να πάρει ένα τέλος. Κι αφού οι Αρχές έχουν αποδείξει ότι το μόνο που κάνουν είναι να κοιτάνε, χωρίς να μπορούν ή να θέλουν να επέμβουν, το βάρος πέφτει στους ίδιους τους ναυτικούς και κυρίως στα συνδικαλιστικά τους όργανα, που για μια ακόμη φορά έλαμψαν δια της σιωπής και της απουσίας τους. Αλήθεια, πόσες φορές πρέπει να πάρει φωτιά το HIGHSPEED 1 για να δεήσει κάποιο Σωματείο να βγάλει μια ανακοίνωση; Στα πόσα μποφόρ πρέπει να φτάσει ο άνεμος για να κατέβει κάποιος στη σκάλα του κάθε καρυδότσουφλου –που πιθανώς στο παρελθόν να έχει βγει και ολική απώλεια, αλλά συνεχίζει να ταξιδεύει απτόητο– προκειμένου να προστατεύσει όχι μόνο τους ανύποπτους επιβάτες, αλλά και το ίδιο του το πλήρωμα; Η δική μας πρόταση είναι, για να μπει μια τάξη, να καταργηθούν οι περισσότεροι από τους κανονισμούς. Άλλωστε, το μόνο που πετυχαίνουν με την ύπαρξή τους είναι να δημιουργούν μια εικονική πραγμα-

ματικότητα, παραπλανώντας τον ανύποπτο ταξιδιώτη και παγιδεύοντας τα ατυχή πληρώματα.

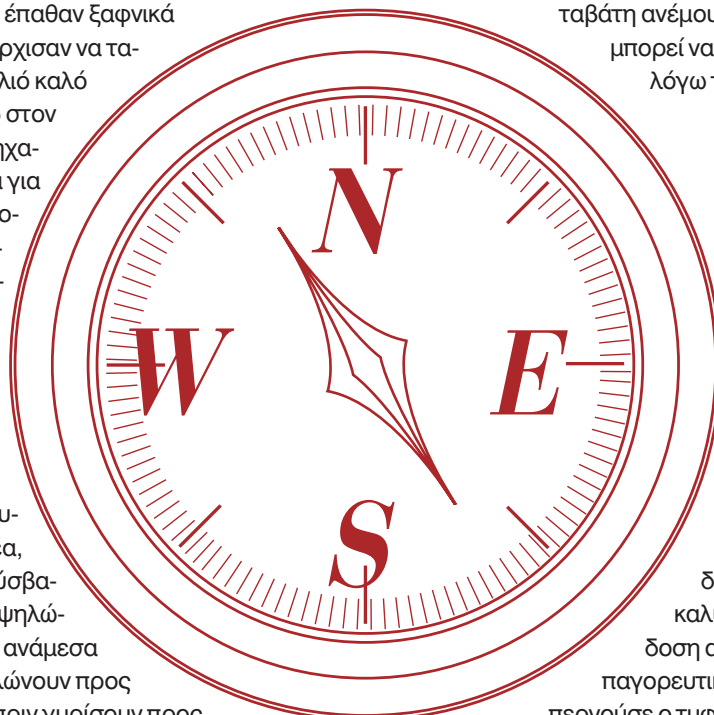


Πρώτο και καλύτερο πρέπει να καταργηθεί το λεγόμενο «απαγορευτικό». Φαίνεται πως για την ΕΜΥ η ένταση του ανέμου δεν είναι ένα απόλυτο μέγεθος, αλλά εξαρτάται από την ημερομηνία, την ημέρα της εβδομάδας και τις κρατήσεις εισιτηρίων. Έτσι, οι 51 κόμβοι που καταγράφηκαν στη Φάσσα της Άνδρου και οι 59 που καταγράφηκαν στην Παλαιόχωρα της Κρήτης την Κυριακή 22 Αυγούστου, δεν συνιστούν για την ΕΜΥ άνεμο 10 και 11 μποφόρ αντίστοιχα, αλλά επτά με οκτώ. Αν οι ίδιοι άνεμοι είχαν προκύψει π.χ. την Τρίτη 12 Νοεμβρίου, το απαγορευτικό θα είχε εκδοθεί τρεις μέρες πριν. Την Κυριακή 22 Αυγούστου, όμως, ως δια μαγείας και δια αληθείας, το 10 και 11 έγινε επτά και τοπικά οκτώ, για ευνόητους λόγους! Για κακή τους τύχη, η πυρκαγιά στην Κάρυστο τους εξέθεσε ανεπανόρθωτα. Τα ρεπορτάζ μιλούσαν για ανέμους, ήδη από το βράδυ του Σαββάτου, έντασης 10 με 11 μποφόρ στην Κάρυστο –στη στεριά, όχι μέσα στον Κάβο Ντόρο– γεγονός που επιβεβαίωσαν και οι πιλότοι των πυροσβεστικών αεροπλάνων, που δήλωσαν αδυναμία πτήσης ακόμη και τη Δευτέρα το πρωί, όταν οι άνεμοι υποτίθεται ότι είχαν πέσει! Για όσους δεν έχουν παρακολουθήσει κατάσβεση πυρκαγιάς από τα Canadair, να σημειώσουμε εδώ ότι οι άνθρωποι είναι πραγματικοί ήρωες και ότι, για να δηλώσουν αδυναμία πτήσης, πρέπει να γινόταν πραγματικά η χάση του κόσμου, επειδή τα εφτάρια και τα οχτάρια τα μασάνε. Αποτέλεσμα αυτής της αυθαίρετης εξασθένησης ήταν να αφε- ➤

θούν τα βαπόρια να ταξιδέψουν, να κινδυνεύσουν και να διακινδυνεύσουν. Αλλά και να καταταλαιπωρηθούν οι επιβάτες, που μπήκαν μέσα με την πεποίθηση ότι αφού δεν βγήκε απαγορευτικό ο καιρός ταξιδεύεται, για να βρεθούν ξαφνικά προ οδυνηρών εκπλήξεων. Κοιτάζοντας κανείς τις πορείες των πλοίων στον χάρτη του Αιγαίου, θα έλεγε ότι οι πλοίαρχοι κάτι έπαθαν ξαφνικά –ιδίως εκείνοι των ταχύπλων– και άρχισαν να ταξιδεύουν «καϊκτζήδικα», όπως τον παλιό καλό καιρό. Ορτσάροντας συνέχεια πάνω στον καιρό, κόβοντας κι ανοίγοντας τις μηχανές, πέφτοντας κάτω από ξερονήσια για να καταφέρουν να γυρίσουν, διαλέγοντας τις ρότες από σταβέντο των νησιών άσχετα αν αυτές μάκραναν πολύ το ταξίδι, έδιναν απόφια την αίτηση μιας υπερπροσπάθειας για να καταφέρουν να βγάλουν με τη μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια ένα δρομολόγιο, που υποχρεώθηκαν να κάνουν κάτω από απαγορευτικές συνθήκες. Είδαμε τα βαπόρια της Μυτιλήνης να περνούν κάτω από την Κέα, από τον Ταμέλο, για να βγουν στο Δύσβατο. Τα ενδοκυκλαδικά σε απίστευτα ψηλόμετρα για να περάσουν τα μπουγάζια ανάμεσα στα νησιά. Τα ραφηνιώτικα να χαμηλώνουν προς την Κέα βγαίνοντας από το Γαύριο, πριν γυρίσουν προς τη Ραφήνα, ίσως για να αποφύγουν τις χοντρές ρεματικές, που βγάζει έξω από το Μαντήλι.

Όπως είπαμε και πριν, εκείνοι που δεινοπάθησαν περισσότερο από όλους ήταν οι πλοίαρχοι των ταχύπλων. Καρφωμένοι στις γέφυρες των πλοίων τους ώρες ολόκληρες, πολλοί από αυτούς μέσα στη νύχτα ως τις τρεις ή τέσσερις το πρωί, έβγαλαν τα δρομολόγια, εξαντλώντας τόσο τα δικά τους όρια όσο και εκείνα των επιβατών, των πληρωμάτων αλλά και των πλοίων. Για όσους ίσως απορήσουν, επειδή το Αιγαίο είναι κλειστή θάλασσα –άρα θεωρητικά δεν βγάζει χοντρό κύμα– και με πολλές στεριές –όπου θεωρητικά μπορεί να απαγκιάσει κανείς, θα αντιτάξουμε ότι λόγω ακριβώς αυτής της ιδιομορφίας του το Αιγαίο μπορεί μεν να μη βγάζει μεγάλο ύψος κύματος, βγάζει όμως στα περάσματα θάλασσες ρεματικές και τρομερά βίαιες, γι' αυτό και πολύ επικίνδυνες. Τα δε νησιά δημιουργούν μικροκλίμα, με τα περάσματα να δημιουργούν σιφώνια και να λειτουργούν σαν τρόμπες, με απότομες αλλαγές στην κατεύθυνση και την ένταση του ανέμου, ιδίως στις σπηλιάδες που κατεβαίνουν από τις υπήνεμες πλευρές, με αποτέλεσμα η πλεύση να είναι πιο ασφαλής στα ανοικτά παρά κοντά στις στεριές. Και αν με προσεκτικό και ναυτικό ταξίδεμα το πέλαγος παλεύεται, εκείνα που δεν παλεύονται είναι τα υποτιθέμενα «λιμάνια», όπου η πρόσδεση και η παραμονή με τέτοιους ανέμους είναι

για κάθε καπετάνιο ένα ακροβατικό πάνω σε τεντωμένο σκοινί. Ένα μόνο απλό παράδειγμα θα αναφέρουμε, το Γαύριο της Άνδρου. Εκεί το πλοίο πρέπει να δέσει και να παραμείνει πρυμνοδετημένο επί μισή ώρα, για να φορτοεκφορτώσει διακόσια Ι.Χ. και πεντακόσιους επιβάτες, έχοντας την πλευρά του εκτεθειμένη σε ριπές καταβάτη ανέμου 10 και 11 μποφόρ, χωρίς καν να μπορεί να κρατηθεί ασφαλώς από τις άγκυρες λόγω του βυθού.



Η δική μας πρόταση είναι, για να μπει μια τάξη, να καταργηθούν οι περισσότεροι από τους κανονισμούς. Άλλωστε, το μόνο που πετυχαίνουν με την ύπαρξή τους είναι να δημιουργούν μια εικονική πραγματικότητα, παραπλανώντας τον ανύποπτο ταξιδιώτη και παγιδεύοντας τα ατυχή πλήρώματα

ρεϊώς αυτής. Ή, ακόμη περισσότερο, ο βαυκαλισμός και η ταλαιπωρία της χαρτούρας του ISM, όταν πληρώματα ξενοδοχείου υποχρεούνται να δουλεύουν σε συνθήκες ορθοστασίας επί 16 και 18 ώρες καθημερινά ή όταν με συνοπτικές διαδικασίες εκδίδονται πιστοποιητικά αξιοπλοίας –και πάλι με το πρόσχημα της νομιμότητας– σε πλοία που θα έπρεπε να έχουν αποσυρθεί εδώ και χρόνια ως αναξιόπλοα.

Απέναντι σ' όλες αυτές τις καταστάσεις, τόσο το YEN όσο και τα κατά τόπους Λιμεναρχεία έμειναν απαθείς θεατές. Η πολιτική των τελευταίων ετών, με τον περιορισμό των πλοίων στις περισσότερες γραμμές –χαρακτηριστικότερο παράδειγμα η Ικαρία-Σάμος με ένα και μοναδικό πλοίο για όλο το καλοκαίρι– και οι θεαλλώδεις βοριάδες τέτρωσαν το σύστημα στα όριά του, καθώς, χωρίς την παραμικρή εφεδρεία, δεν είχε καμιά δυνατότητα να καλύψει την όποια ανωμαλία. Έτσι, η έκδοση απαγορευτικού ήταν προφανώς... απαγορευτική, ακόμη κι αν πάνω απ' την Ελλάδα περνούσε ο τυφώνας Κατρίνα. Πλοία που δεν θα έπρεπε να ταξιδεύουν ούτε με μπουνάτσα, αφέθηκαν να ταξιδέψουν σε συνθήκες ισχυρής θύελλας. Συνέχισαν να ταξιδεύουν προσπαθώντας να μπαλώσουν μηχανικά προβλήματα εν πλω, με αποκορύφωμα, βέβαια, την περίπτωση της διπλής πυρκαγιάς του HIGHSPEED 1.

Με δεδομένη, λοιπόν, την αδυναμία των Αρχών να διαχειριστούν επαρκώς μια βλάβη ή ένα δυνατό μελτέμι, η πρότασή μας για κατάργηση των, έτσι κι αλλιώς ανεφάρμοστων, κανονισμών δεν είναι παράλογη, αλλά ενέχει στοιχειά τιμιότητας και ειλικρίνειας απέναντι σε όλους τους εμπλεκόμενους. Διότι είναι πραγματικός εμπαιγμός να θεωρείται νόμιμη η «παράκαμψη» του απαγορευτικού, με υπογραφή του πλοίαρχου και υποβολή σχεδίου ταξιδιού από περιοχή «μη περιλαμβανόμενη» στο απαγορευτικό –όπως το δρομολόγιο προς Μυτιλήνη νοτίως της Κέας αλλά όχι βορείως αυτής. Ή, ακόμη περισσότερο, ο βαυκαλισμός και η ταλαιπωρία της χαρτούρας του ISM, όταν πληρώματα ξενοδοχείου υποχρεούνται να δουλεύουν σε συνθήκες ορθοστασίας επί 16 και 18 ώρες καθημερινά ή όταν με συνοπτικές διαδικασίες εκδίδονται πιστοποιητικά αξιοπλοίας –και πάλι με το πρόσχημα της νομιμότητας– σε πλοία που θα έπρεπε να έχουν αποσυρθεί εδώ και χρόνια ως αναξιόπλοα.

ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ