

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: WAITING FOR GODOT?¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ

Στο περίφημο θεατρικό έργο του Samuel Beckett "Waiting for Godot", δυο ζητιάνοι, ο Vladimir και ο Estragon, συναντιώνται στο δρόμο και περιμένουν την άφιξη του Godot. Συζητούν πολλή ώρα και υπαινίσσονται αόριστα για ποιο λόγο τον περιμένουν, αλλά οι θεατές ποτέ δεν μαθαίνουν ποιος είναι ο Godot. Μετά από πολλή ώρα έρχεται ένα παιδί και αναγγέλλει ότι ο Godot δεν θα έρθει σήμερα αλλά οπωσδήποτε αύριο. Το έργο τελειώνει αλλά ο Godot δεν εμφανίζεται ποτέ.

Πάλαι ποτέ, και συγκεκριμένα πριν από τρία (3) χρόνια (Ιανουάριος 2003), τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ είχαν φιλοξενήσει άρθρο μου με τίτλο «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Ώρα μηδέν». Το άρθρο εκείνο το είχα γράψει δυο μόλις μήνες μετά την ουσιαστική έναρξη εφαρμογής του Ν2932/2001 (1/11/2002). Είχα τότε προτείνει, μεταξύ άλλων, τις εξής ενέργειες για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου, ιδίως σε σχέση με τον Κοινοτικό Κανονισμό 3577/1992 για το cabotage, με σκοπό την επίλυση σοβαρών προβλημάτων που κατά τη γνώμη μου θα εμφανιζόταν στη συνέχεια:

1. «Να επανεξεταστεί η ερμαφρόδιτη διαδικασία της 'τακτικής δρομολόγησης' (και ελεύθερες γραμμές και να μπορεί να παρεμβαίνει το YEN) με τη θέσπιση γραμμών πραγματικά 'ελεύθερης δρομολόγησης', για τις οποίες το θεσμικό πλαίσιο να είναι παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής.
2. Το καθοριζόμενο υπό του YEN δίκτυο να ισχύει μόνο για τις γραμμές που εξυπηρετούν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και όχι για τις ελεύθερες γραμμές.
3. Να προσδιορισθούν από την Πολιτεία (YEN, Υπουργείο Αιγαίου) συγκεκριμένα ελάχιστα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας (συχρότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, άλλες παράμετροι) και βάσει αυτών να σχεδιασθεί το δίκτυο και να συνάπτονται οι συμβάσεις.
4. Η παρέμβαση της Πολιτείας στις ελεύθερες γραμμές να εστιάζεται στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφαλείας, υγιεινής, συστήματος κράτησης εισιτηρίων και συμβατότητας πλοίου-λιμανιού. Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης, γραμμές και δίκτυο να καθορίζονται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη.
5. Να επανεξετασθεί ριζικά το καθεστώς ορίου ηλικίας με βάση την επιθυμητή απόδοση των επενδύσεων και τη δυνατότητα κάλυψης της ζήτησης από τον υπάρχοντα και υπό ναυπήγηση στόλο. Υπενθυμίζεται ότι στη γραμμή της Αδριατικής, στα κρουαζιερόπλοια και γενικά στον υπόλοιπο κόσμο δεν υπάρχει όριο ηλικίας και ότι τα παλιά πλοία θα αποσυρθούν αναγκαστικά λόγω συμμόρφωσης στους νέους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας (συμφωνία Στοκχόλμης).
6. Να γίνουν πιο ευέλικτες οι διαδικασίες ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και προσφυγής στη ΡΑΘΕ.

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, ΙΑΝ. 2006

7. Η Πολιτεία να απεμπλακεί από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης του πληρώματος (πχ αριθμός μαγείρων ως συνάρτηση του τονάζ), ιδίως στις ελεύθερες γραμμές.
8. Η Πολιτεία να αναθεωρήσει το σύστημα απαγόρευσης απόπλου με επιστημονικά κριτήρια και με βάση τις τοπικές καιρικές συνθήκες.
9. Τα λιμάνια να αφεθούν ελεύθερα να χρεώσουν ανταποδοτικά τέλη ώστε να μπορέσουν να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους. Ιδίως ο ΟΛΠ να μπορεί να χρεώνει περισσότερο από 146 € την ημέρα για parking στο 'Knossos Palace'.
10. Να μπορέσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες να επενδύσουν σε τερματικούς σταθμούς και άλλες λιμενικές ανωδομές με συμβάσεις παραχώρησης.»

Όλα αυτά τον Ιανουάριο του 2003. Από τότε, κύλησε πολύ νερό στο αυλάκι. Το αποτέλεσμα των εκλογών την άνοιξη του 2004 φάνηκε να σηματοδοτεί σοβαρές αλλαγές στο ακτοπλοϊκό τοπίο, δεδομένου ότι η Νέα Δημοκρατία, όταν ήταν στην αντιπολίτευση, δεν έχανε την ευκαιρία να κατηγορεί το ΠΑΣΟΚ ότι ο Ν2932 δεν επέφερε την 'πραγματική απελευθέρωση' στην αγορά, καθεστώς που υποσχόταν απλόχερα η ίδια. Κάποιος θα υπέθετε ότι η τότε αντιπολίτευση θα είχε επεξεργασθεί ένα εμπειριστατωμένο σχέδιο για ποιες αλλαγές θα έκανε στον κλάδο αυτό εάν η όταν γινόταν Κυβέρνηση, και ότι οι αλλαγές αυτές θα ετίθεντο σε εφαρμογή άμεσα.

Δυο χρόνια από τη δημοσίευση του άρθρου αυτού, σε ένα άλλο άρθρο (με τον Άλκη Κορρέ) με τίτλο «Τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής» (ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος 2005), γράφαμε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Και όμως. Σήμερα, δέκα (10) μήνες από τότε που κέρδισε τις εκλογές, και με επί θύραις την παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον Κανονισμό 3577, η Κυβέρνηση δεν έχει ακόμη ξεκαθαρίσει τι ακριβώς θα κάνει στον τομέα της ακτοπλοΐας, ειμή μόνο ότι είναι ανάγκη να βρεθεί μία χρυσή τομή σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο, έτσι ώστε να αποφύγει η Ελλάδα την παραπομπή. Μόλις το Δεκέμβριο ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συγκάλυψε το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής και ανακοίνωσε τη σύσταση ομάδων εργασίας και την έναρξη διαλόγου από τους εμπλεκόμενους φορείς, ζητώντας την υποβολή προτάσεων μέχρι τον Ιανουάριο. Για πολλούς η ενέργεια αυτή είναι ένα πολύ θετικό βήμα, ενώ για άλλους είναι άλλη μια ένδειξη ότι η Κυβέρνηση ακόμη ψάχνεται σχετικά με την ακτοπλοΐα.»

Ενα ερώτημα είναι, έχει αλλάξει τίποτε ουσιαστικό από πέρυσι, πολλώ μάλλον από το 2003; Η απάντηση δεν είναι και τόσο ενθαρρυντική. Κατ' αρχάς ο υποτίθεται κάκιστος Ν2932 ούτε καταργήθηκε, ούτε τροποποιήθηκε, αλλά εξακολουθεί να ισχύει. Ούτε άλλωστε καταργήθηκαν η άλλαξαν οι διατάξεις του περί ορίων ηλικίας. Οι αρμοδιότητες της ΡΑΘΕ περιήλθαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Οι ναύλοι της οικονομικής θέσης απελευθερώθηκαν σε γραμμές που ξεκινούν από ορισμένα λιμάνια μόνο (όπως Ραφήνα και Λαύριο), ενώ ανακοινώθηκε η επέκταση της απελευθέρωσης και σε γραμμές που ξεκινούν από λιμάνι του Πειραιά, υπό προϋποθέσεις. Αλλά μέχρι στιγμής, ούτε αυτό έχει συμβεί. Το YEN μόλις πρόσφατα άλλαξε το πλαίσιο του απαγορευτικού, χωρίς ακόμη να είναι σαφές πως θα αποδώσει το νέο πλαίσιο. Η Ελλάδα έχει παραπεμφθεί στο

Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για τη μη εφαρμογή του Κανονισμού 4055/1986, ο οποίος επιτάσσει μη διαφοροποίηση λιμενικών τελών ως προς τον προορισμό (τα εξαιρετικά χαμηλά λιμενικά τέλη για πλοία εσωτερικού στον Πειραιά εξακολουθούν να είναι χαμηλότερα από εκείνα για πλοία εξωτερικού). Πλέον σημαντικό, η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται προ των πυλών παραπομπής της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον Κανονισμό 3577, παρά τις επιστολές που έχει ανταλλάξει με την Κομισιόν.

Εν τω μεταξύ, και πιθανώς ως φυσιολογικό σύμπτωμα της γενικότερης νόσου, η εικόνα που παρουσίασε η ακτοπλοΐα το περασμένο καλοκαίρι μερικές φορές δεν ήταν καλή. Αυτό επέτεινε την πολιτική αντιπαράθεση μεταξύ ΝΔ και ΠΑΣΟΚ, με το ΚΚΕ και το Συνασπισμό δεύτερα βιολιά. Η αντιπαράθεση αυτή ήταν πολλές φορές ιδιαίτερα έντονη και αποπροσανατολιστική, μη βοηθώντας καθόλου να τεθούν επί τάπητος τα προβλήματα του κλάδου με ορθολογικό τρόπο.

Παραπληροφόρηση

Ως ένα παράδειγμα αναφέρω τα όρια ηλικίας, γιατί αυτό έχει γενικότερες επιπτώσεις στον τομέα της ακτοπλοΐας. Κατά τη γνώμη μου δεν υπάρχουν πολλές διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας που να έχουν προκαλέσει χειρότερη παραπληροφόρηση στο ευρύ κοινό (και κατ' επέκταση και στα ΜΜΕ και στους πολιτικούς) από εκείνες που αφορούν στα όρια ηλικίας στην ακτοπλοΐα. Ως αποτέλεσμα της παραπληροφόρησης αυτής, το θέμα αυτό έχει καταστεί αντικείμενο σφοδρής πολιτικής εκμετάλλευσης, η οποία φαίνεται να έχει γίνει εμπόδιο για την ορθολογική αντιμετώπισή του, πιθανώς λόγω του «πολιτικού κόστους» που μερικοί πιστεύουν ότι ενέχει.

Όπως είναι γνωστό, ο Ν2932 μείωσε το προηγούμενως ισχύον όριο ηλικίας από 35 στα 30 έτη. Η σχετική διάταξη υιοθετήθηκε (συμπτωματικά άραγε;) στα απόνερα του ναυαγίου του 'Εξπρές Σάμινα'. Οι κατά καιρούς δηλώσεις του νυν Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για το θέμα αυτό προκαλούν αυτόματα την έντονη αντίδραση του ΠΑΣΟΚ και των άλλων κομμάτων της αντιπολίτευσης, ότι ο Υπουργός τείνει ευήκοον ους στα συμφέροντα των ακτοπλόων. Οι (πολύ σωστές) δηλώσεις του Υπουργού ότι το όριο ηλικίας είναι παρεπόμενο αν εφαρμοσθούν οι διεθνείς κανονισμοί ασφαλείας ερμηνεύονται από πολλούς ως έμμεση πλην σαφής πρόθεση για την κατάργησή του, παρά τις (μάλλον ατυχείς) δηλώσεις του Υπουργού για το αντίθετο.

Από μια άποψη, το θέμα δεν είναι ακόμη εξαιρετικά επείγον. Το πρώτο έτος εφαρμογής της σχετικής διάταξης του Ν2932 (άρθρο τρίτο, παράγραφος 2γ), θα είναι το 2006, όταν το ισχύον όριο των 35 ετών θα γίνει 34. Το 2007 το όριο θα πέσει στα 32 και από το 2008 και μετά στα 30 έτη. Το ΥΕΝ δεν φαίνεται να επείγεται να αλλάξει τη νομοθεσία εδώ και τώρα, ιδίως μετά από ένα καλοκαίρι που ταλανίστηκε από πολλαπλές βλάβες πλοίων τα οποία πολύς κόσμος δεν θα ήθελε να ξαναδεί ποτέ, πολλώ μάλλον να ταξιδέψει με αυτά. Το ΥΕΝ όμως ξέρει πολύ καλά ότι υπάρχει τεράστιο πρόβλημα αναπλήρωσης μεγάλου μέρους του ακτοπλοϊκού στόλου από το 2006 και μετά. Ξέρει επίσης ότι η διάταξη αυτή είναι ασύμβατη με την Κοινοτική νομοθεσία. Ξέρει δηλαδή ότι αργά ή γρήγορα κάτι πρέπει να κάνει με τα όρια ηλικίας.

Στατιστική ανάλυση βάσης δεδομένων ατυχημάτων στο ΕΜΠ έδειξε ότι αυτό που πολλοί θεωρούν αυτονόητο, δηλαδή ότι το ρίσκο ενός ατυχήματος αυξάνει με την ηλικία ενός πλοίου, σαφώς δεν μπορεί να τεκμηριωθεί επιστημονικά. Επίσης, δεν υπάρχει καμμία ανάλυση που να τεκμηριώνει τα όρια αυτά (35, 30, η ενδιάμεσο) με κριτήρια την οικονομική αποδοτικότητα, τη δυνατότητα αναπλήρωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, η ακόμη και το ύψος των απαιτούμενων ναύλων, οι οποίοι προφανώς θα είναι υψηλότεροι για μικρότερα όρια ηλικίας. Πολλώ μάλλον, δεν υπάρχει καμμία ανάλυση που να συσχετίζει τα όρια ηλικίας με το επίπεδο ασφάλειας ενός πλοίου! Αντίθετα, ένα χαμηλό όριο ηλικίας είναι πολύ πιθανό να δράσει σε βάρος της θαλάσσιας ασφάλειας, άπαξ και θα έχει ως σοβαρή παρενέργεια τη ναυπήγηση πλοίων βραχύτερης ωφέλιμης ζωής, άρα και χαμηλότερων προδιαγραφών ('disposable ships'). Επίσης, τι είδους συντήρηση θα κάνει άραγε ο ακτοπλόος σε ένα πλοίο που είναι κοντά στο όριο απόσυρσής του; Μα, παρόμοια με εκείνη που έγινε στα πλοία που ταλαιπώρησαν με τις βλάβες τους το επιβατικό κοινό το περασμένο καλοκαίρι.

Υπάρχουν και άλλα παράδοξα. Εάν το όριο ηλικίας όντως ετέθη για μεγαλύτερη ασφάλεια, το ερώτημα είναι, γιατί η Πολιτεία δεν το απαιτεί και στα κρουαζιερόπλοια και στους διεθνείς πλόες, όπου δεν υπάρχει κανένα όριο; Γιατί εκεί να ισχύουν διαφορετικά κριτήρια, και ένα πλοίο που οποιού η ηλικία δεν του επιτρέπει να πάει στην Αίγινα, να μπορεί να πάει στη Βενετία; Και μόνο αυτό αποδεικνύει την έλλειψη ορθολογισμού του μέτρου.

‘Πολιτικά ορθά’ λάθη

Η διαφανόμενη φιλοσοφία των ορίων ηλικίας είναι να περάσει η Πολιτεία το ‘πολιτικά ορθό’ μήνυμα ότι τα γηρασμένα ακτοπλοϊκά δεν είναι επιθυμητά, είτε για λόγους ασφαλείας, είτε για άλλους λόγους, και ότι εάν οι ακτοπλόοι είναι απρόθυμοι να κάνουν από μόνοι τους την επιβεβλημένη ανανέωση του στόλου, η Πολιτεία έχει όχι μόνο το δικαίωμα αλλά και την υποχρέωση να τους το επιβάλει νομοθετικά. Όμως, το ουσιαστικό μήνυμα είναι η ομολογία αποτυχίας της Πολιτείας να εφαρμόσει αποτελεσματικούς τρόπους για να ελέγξει και να εγγυηθεί την αξιοπλοία ενός πλοίου ανεξάρτητα από την ηλικία του.

Ο Λόρδος Donaldson, στην περιβόητη έκθεσή του ‘Safer Ships, Cleaner Seas’ προς την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου το 1994 είπε *‘η Κυβέρνηση πρέπει να αντισταθεί σε κάθε προσπάθεια εισαγωγής αυθαίρετων ορίων ηλικίας, καθ’ όσον αυτά θα ενθαρρύνουν τους πλοιοκτήτες να περικόψουν τη συντήρηση όσο το όριο ηλικίας πλησιάζει. Τα όρια ηλικίας θα προκαλέσουν ένα αγώνα για τη ναυπήγηση των πλέον φτηνών πλοίων, με μικρή διάρκεια ζωής’*. Μήπως οι πολιτικοί της σήμερα ημέρας πρέπει να διαβάσουν ως υποχρεωτικό μάθημα την ως άνω έκθεση;

Πως εξηγείται άραγε το γεγονός ότι, παρά την απουσία ορίου ηλικίας, είναι σπάνιο να συναντήσει κανείς στις προηγμένες Ευρωπαϊκές χώρες ακτοπλοϊκά πλοία τόσο γηρασμένα όσο πολλά δικά μας; Μήπως επειδή εκεί το περιβάλλον της αγοράς είναι τέτοιο ώστε όποιος δεν ανανεώνει το στόλο του δεν επιζεί; Ο προστατευτισμός, οι

μονοπωλιακές καταστάσεις και οι άλλες στρεβλώσεις που ήταν καθεστώς στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά τουλάχιστον τα τελευταία 50 χρόνια οδήγησαν σε ένα σχεδόν μόνιμα γηρασμένο στόλο. Τα νέα πλοία κατά κανόνα δρομολογήθηκαν στις αγορές του εξωτερικού, όπου υπάρχει ανταγωνισμός. Η εγχώρια εικόνα έχει αρχίσει να διορθώνεται, αλλά υπάρχει ακόμη πολύς δρόμος μπροστά. Μόνο όταν οι χρόνιες στρεβλώσεις της αγοράς πραγματικά εξαλειφθούν, θα εκλείψουν και τα γηρασμένα πλοία στην εγχώρια αγορά.

Στη βάση αυτή, αν η επιβολή ορίων ηλικίας στην ακτοπλοΐα είναι μια αμφισβητούμενη επιλογή, η τυχόν άρση τους χωρίς την ταυτόχρονη λήψη και άλλων μέτρων θα είναι εξίσου αμφισβητούμενη. Η καλύτερη στρατηγική στο θέμα αυτό είναι η ενημέρωση του κοινού για τις αλήθειες και τους μύθους των ορίων ηλικίας και η δημιουργία το ταχύτερο δυνατό των προϋποθέσεων ανταγωνισμού στην αγορά ώστε η ουσιαστική ανανέωση του στόλου να επέλθει από μόνη της. Όλα αυτά, και με δεδομένη την παράλληλη εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφαλείας (όπως η συμφωνία της Στοκχόλμης και οι διάφορες Κοινοτικές Οδηγίες), τελικά θα καταστήσουν τα όποια όρια ηλικίας περιττά.