

## **ΚΑΤΩ ΤΑ ΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ!<sup>1</sup>**

**Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης**  
**Καθηγητής ΕΜΠ**

Πολύς θόρυβος έγινε με την αντίδραση του Greek Shipping Cooperation Committee στην πρόταση του Συμβουλίου Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος. Η αντίδραση αυτή ήταν ιδιαίτερα σκληρή και επέρριψε ευθύνες στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ότι συναίνεσε σε μια πρόταση που πλήττει την Ελληνικά συμφέροντα. Η αντίδραση του Υπουργού ήταν εξ ίσου έντονη, υπερασπιζόμενη τις θέσεις του ΥΕΝ για μια ποιοτική Ελληνική ναυτιλία.

Είναι αλήθεια ότι η πρόταση για επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος ήταν αντίδραση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο ατύχημα του Prestige το Νοέμβριο του 2002. Η πρόταση αυτή, μεταξύ άλλων, καθιστά αρκετά πιο σφιχτό το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης single hulls που είχε υιοθετηθεί στα απόνερα ενός άλλου καταστροφικού ατυχήματος, του Erika το 1999. Η πρόταση της Κομισιόν αναμένει τώρα έγκριση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις το θέμα θα έχει τελειώσει μέχρι τον Ιούνιο, επί Ελληνικής Προεδρίας.

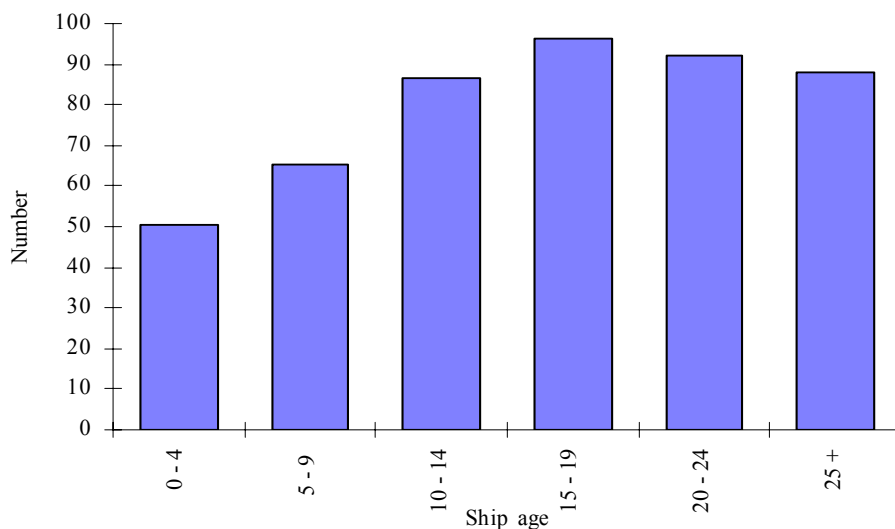
Άποψή μου είναι ότι το όλο πλαίσιο κανονισμών σχετικά με δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος, από το ΟΡΑ '90 μέχρι τις τελευταίες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι εν πολλοίς ατεκμηρίωτο και υιοθετήθηκε κυρίως υπό την πίεση συγκεκριμένων ατυχημάτων και της κοινής γνώμης. Το βασικό ερώτημα, ποιά ήταν και θα είναι τα οφέλη αυτών των νομοθετημάτων για τη θαλάσσια ασφάλεια και το περιβάλλον και ποιό είναι το κόστος που αυτά επέφεραν και θα επιφέρουν στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, παραμένει αναπάντητο.

Μια σοβαρή διάσταση του θέματος αφορά τα όρια ηλικίας. Η τελευταία πρόταση του Συμβουλίου Υπουργών μειώνει έτι περαιτέρω τα προηγούμενα όρια ηλικίας των single hulls. Ανεξάρτητα από το ερώτημα αν τα οφέλη ενός νέου double hull δικαιολογούν το κόστος της πρόωρης απόσυρσης ενός single hull (ερώτημα που είναι ανοικτό), ένα ίσως αφελές ερώτημα είναι, είμαστε σίγουροι ότι η ηλικία ενός πλοίου είναι καθοριστικός παράγοντας για την ασφάλειά του;

Η απάντηση δεν είναι τόσο απλή. Στατιστική ανάλυση βάσης δεδομένων περίπου 7,000 ατυχημάτων διαφόρων τύπων πλοίων από το ΕΜΠ στο πλαίσιο του Κοινοτικού προγράμματος SAFECO επιβεβαίωσε ότι όντως η ηλικία ενός πλοίου συνδέεται σχεδόν σίγουρα με την πιθανότητα εμπλοκής του σε ναυτικό ατύχημα. Ο τρόπος που συνδέεται φαίνεται στο Σχήμα 1.

---

<sup>1</sup> ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Απρ. 2006.



**Σχήμα 1 : Συχνότητα ατυχημάτων ως συνάρτηση της ηλικίας (ανά 1000 πλοία)**

Όπως θα περίμενε κάποιος, η συχνότητα ατυχημάτων αυξάνει από τις μικρές ηλικίες (0 - 4 έτη) στις μεγαλύτερες (15 – 19 έτη). Είναι όμως ενδιαφέρον ότι μετά τα 19 έτη παρατηρείται μείωση της συχνότητας ατυχημάτων με την αύξηση της ηλικίας. Μια πιθανή εξήγηση είναι ότι οι κυριότερες μηχανικές και δομικές αστοχίες που είναι δυνατό να οδηγήσουν σε ατύχημα ίσως εμφανίζονται μέχρι κάποια ηλικία στη ζωή ενός πλοίου. Πέραν από την ηλικία αυτή (εδώ 19 έτη), αν το πλοίο δεν έχει ήδη βουλιάξει η αποσυρθεί από την κυκλοφορία, η πιθανότητα να επιζήσει χωρίς περαιτέρω ατυχήματα είναι μεγαλύτερη.

Το αποτέλεσμα αυτό, του οποίου η πραγματική εξήγηση απαιτεί σίγουρα μεγαλύτερη ανάλυση, είναι μια ένδειξη ότι οποιοσδήποτε κανονισμός βασίζεται τυφλά σε όρια ηλικίας, δηλαδή υποθέτει ότι το ρίσκο ατυχημάτων αυξάνει με την ηλικία του πλοίου, δεν είναι αναγκαστικά σωστός.

Και όμως, φαίνεται να υπάρχει τελευταία μια τάση για πολλαπλασιασμό τέτοιων κανονισμών. Εκτός από τα δεξαμενόπλοια, χρονοδιάγραμμα απόσυρσης με βάση την ηλικία υπάρχει και για την ακτοπλοΐα στην Ελλάδα. Ο Ν2932/2001 (του οποίου το κύριο αντικείμενο ήταν διαφορετικό, η άρση του cabotage) μείωσε το όριο της 35ετίας σταδιακά στα 30 έτη, με ορίζοντα τελικής εφαρμογής το τέλος του 2008. Η συγκεκριμένη διάταξη υιοθετήθηκε (συμπτωματικά άραγε;) στα απόνερα του ναυαγίου του Express Samina.

Τα όρια αυτά (35, ενδιάμεσο, η 30) δεν αντέχουν σε σοβαρή κριτική. Ένα ακτοπλοϊκό που συμπληρώνει το εκάστοτε επιτρεπόμενο όριο ηλικίας μπορεί να μεταταθεί στη γραμμή της Ιταλίας η να γίνει κρουαζιερόπλοιο. Επίσης, δεν υπάρχει καμμία ανάλυση που να τεκμηριώνει τα όρια αυτά με κριτήριο την ασφάλεια, πολλώ μάλλον την οικονομική αποδοτικότητα, τη δυνατότητα αναπλήρωσης του στόλου, η άλλα κριτήρια.

Αλλά δεν έχω δει τέτοιες αναλύσεις ούτε για τα δεξαμενόπλοια, για όλο το φάσμα των κανονισμών από το ΟΡΑ' 90 μέχρι τις τελευταίες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βέβαια, αντιλαμβάνομαι πλήρως τη σημασία όλων αυτών των μέτρων από

‘πολιτικής’ πλευράς: Να περάσει η Πολιτεία το ‘πολιτικά ορθό’ μήνυμα ότι θεωρεί τα παλιά πλοία επικίνδυνα και ότι θέλει καινούργια πλοία τόσο πολύ ώστε θα τα επιβάλει νομοθετικά.

Γιατί δεν υπάρχουν όρια ηλικίας στις αεροπορικές μεταφορές; Μήπως επειδή εκεί οι κανονισμοί ασφαλείας είναι πιο ορθολογικοί και αποτελεσματικοί από το πολύχρωμο μωσαϊκό που υπάρχει στις θαλάσσιες μεταφορές; Η μήπως επειδή τέτοια όρια καθίστανται περιττά από την αγορά; Φοβάμαι ότι το πραγματικό μήνυμα των ορίων ηλικίας και άλλων αβασάνιστων μέτρων είναι ότι αυτοί που τα υιοθετούν απέτυχαν να βρουν τρόπους για να βελτιώσουν ουσιαστικά και τεκμηριωμένα τη θαλάσσια ασφάλεια. Αντίθετα, καταφεύγουν σε μέτρα που ακούγονται ωραία στο ευρύ κοινό και που δίνουν την εντύπωση ισχυρής βούλησης να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια ‘εδώ και τώρα’. Είναι αξιοσημείωτο ότι πολλά από τα μέτρα αυτά έχουν προταθεί μετά από εντυπωσιακές ναυτικές τραγωδίες, στις οποίες οι προτείνοντες δίνουν την εντύπωση ότι έχουν χρέος να αντιδράσουν εξίσου εντυπωσιακά.

Γνώμη μου είναι ότι τέτοιες προσεγγίσεις, παρά τις όποιες καλές προθέσεις, τελικά αδικούν το στόχο για μια ουσιαστική αναβάθμιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Αν και δεν πιστεύω ότι αυτό είναι πιθανό να γίνει, νομίζω ότι οι προσεγγίσεις αυτές θα πρέπει να δώσουν τη θέση τους σε πιο ψύχραιμες και ορθολογικές μεθόδους, οι οποίες θα λαμβάνουν υπόψη όλες τις επιπτώσεις του κάθε προτεινόμενου μέτρου προτού αυτό υιοθετηθεί.