



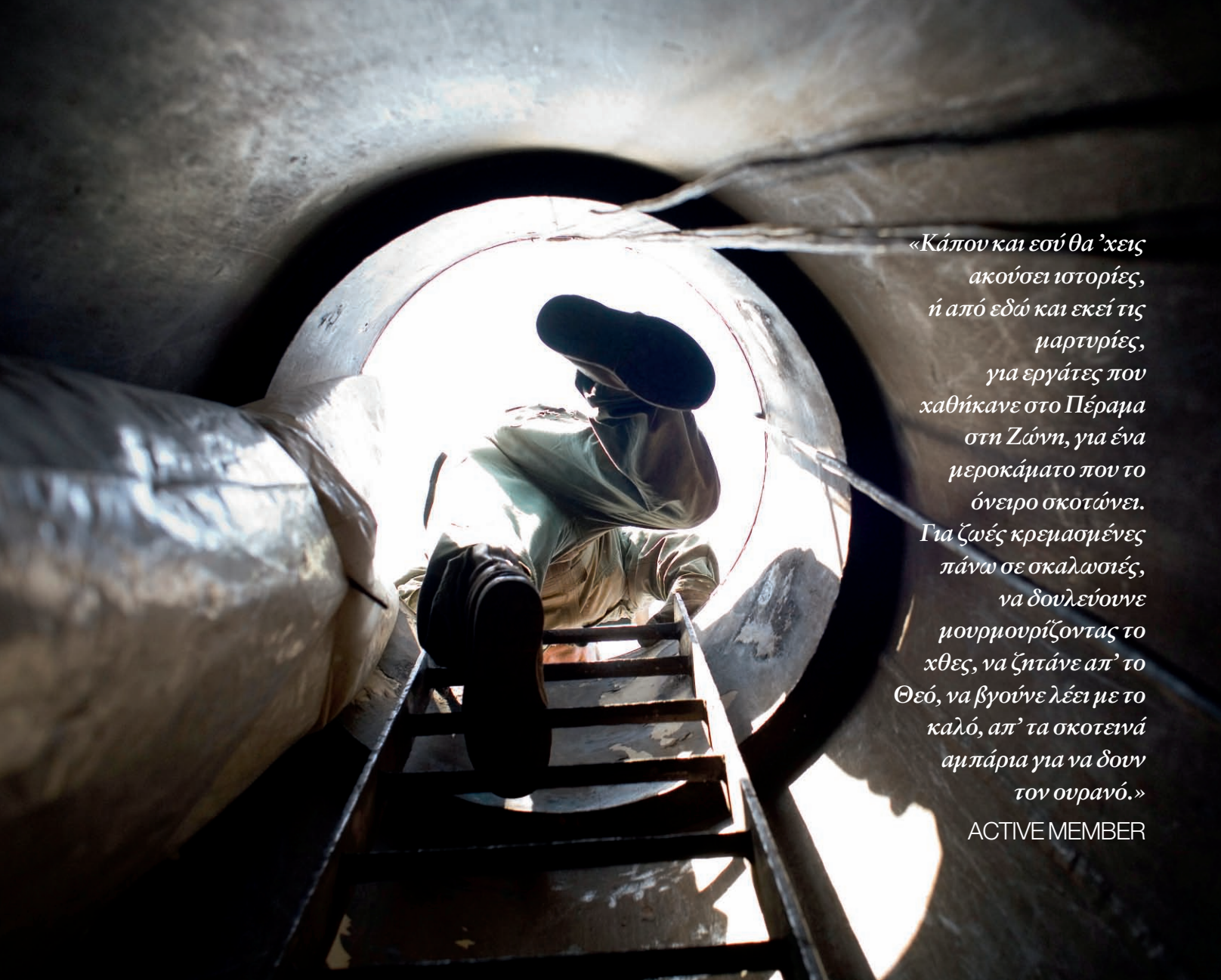
ΠΕΡΑΜΑ

Περιμένοντας την επόμενη τραγωδία

**Οδοιπορικό στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, εκεί όπου
την τελευταία οκταετία έχουν χάσει τη ζωή τους 23 εργάτες...**

Του Νίκου Βαφειάδη - Φωτογραφίες: Δημήτρης Μιχαλάκης





«Κάπου και εσύ θα 'χεις ακούσει ιστορίες, ή από εδώ και εκεί τις μαρτυρίες, για εργάτες που καθήκανε στο Πέραμα στη Ζώνη, για ένα μεροκάματο που το όνειρο σκοτώνει. Για ζωές κρεμασμένες πάνω σε скаλωσιές, να δουλεύουνε μουρμουρίζοντας το χθες, να ζητάνε απ' το Θεό, να βγούνε λέει με το καλό, απ' τα σκοτεινά αμπάρια για να δουν τον ουρανό.»

ACTIVE MEMBER

Nαυτηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, δέκα μέρες μετά την πολύνεκρη τραγωδία του δεξαμενοπλοίου Friendship Gas. Ωρα 6, χάραμα. Αριστερά κι απέναντι από την κεντρική είσοδο, δύο καταστήματα που εμπορεύονται είδη ασφαλείας για τους εργάτες. Μπαίνουντας αριστερά, το Λιμενικό και μετά η Πυροσβεστική, δεξιά, τα γραφεία του συνδικάτου και παραδίπλα το καφενείο. Μπροστά, ακριβώς στη μέση, ένα μνημείο που κατασκευάστηκε πέρυσι την Πρωτομαγιά, αφιερωμένο «στους συναδέλφους που δολοφονήθηκαν από τους εργοδότες στο βωμό του κέρδους».

Οι προβλήτες γεμάτες από αγκυροβολημένα πλοία, που έχουν έρθει για επισκευές, στα οποία κυριαρχούν σημαίες από γνωστές και άγνωστες χώρες-φορολογικούς παραδείσους. Το χρώμα της σκουριάς υπερισχύει στους κάθε λογής γερανούς, στις φιάλες οξυγόνου, στα

φορτωτικά μηχανήματα, στις πανύψηλες σκάλες και στα παλιοσίδηρα που είναι πεταμένα παντού. Τεράστιοι στεγασμένοι χώροι με ελενίτ, καντίνες, αγέλες σκύλων.

Μετά τις 6.30 αρχίζει η μαζική προσέλευση των εργατών, με τις χαρακτηριστικές θαλασσιές ή πορτοκαλιές φόρμες. Αρκετοί στην ηλικία των 40 - 50 χρόνων, αλλά και νεότεροι. Στην πλάτη αναγράφεται η στάμπα με την επωνυμία του εργολάβου. Καταφθάνουν σχεδόν ταυτόχρονα, με κάθε λογής μέσον. Πλήθος από Αφρικανούς μετανάστες, ορισμένοι με τις πολύχρωμες ενδυμασίες της πατρίδας τους, βαδίζουν με αργό ρυθμό για δουλειά. «Εδώ βρίσκονται οι σύγχρονοι μονομάχοι. Και αυτοί, όπως στην αρένα επί ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, δεν ξέρουν αν θα βγουν ζωντανοί από εδώ μέσα», μας λέει ο Μιχάλης ο καφετζής.

Στρίβοντας αριστερά και αμέσως μετά δεξιά απανκρίζουμε το δεξαμενόπλοιο Friendship Gas. Δυο-τρεις Φιλιπινέζοι του πληρώματος, που εμφανίζονται από ψηλά, μας αποφεύγουν. Ένας απ' αυτούς, που κατεβαίνει αργότερα και

περνάει από μπροστά μας, υποστηρίζει σε οπαστά Αγγλικά ότι τους έχει απαγορευθεί να μιλήσουν. Ο λιμενικός, που στέκεται δίπλα μας μάς γνωστοποιεί ότι η ανάκριση συνεχίζεται και απαγορεύεται να ανέβουμε στο πλοίο.

Οι εργασίες στη Ζώνη ξεκινούν. Καθαρισμοί, βαφές, μετασκευές, μπαλώματα, αλλαγές λαμαρινών. Οι γερανοί παίρνουν μπροστά, οι φλόγες ανάβουν, μπαίνουν οι προστατευτικές μάσκες, τα κράνη και τα γάντια, κάποιιοι ανεβαίνουν στις скаλωσιές. Ολα κυλούν κανονικά και συνηθισμένα, όπως και πριν.

Χιλιάδες εργάτες δουλεύουν στη Ζώνη. Οι μόνιμοι είναι ένα μικρό μόνο ποσοστό του 10% - 15%. Το μεροκάματο είναι περιζήτητο, τα ισχυρά συνδικάτα έχουν ρίξει ιδιαίτερο βάρος σε αυτό το ζήτημα (οι περσινές αυξήσεις στη ζώνη διαμορφώθηκαν σε 9% κατά μέσον όρο), αφού φτάνει στα 70 ευρώ καθαρά, σε αρκετές ειδικότητες. Εδώ δουλεύουν μηχανουργοί, ηλεκτροσυγκολλητές, ελασματοουργοί, ηλεκτρολόγοι, σωληνορρογοί, αμμοβολιστές, υδροβολιστές, ναυπηγοξυλουργοί, καθαριστές, στοκα- ▶



Χιλιάδες εργάτες δουλεύουν στη Ζώνη: μηχανουργοί, ηλεκτροσυγκολλητές, ελασματοουργοί, ηλεκτρολόγοι, σωληνουργοί, αμμοβολιστές. Οι μόνιμοι αποτελούν ένα μικρό μόνο ποσοστό του 10% - 15%. Το μεροκάματο είναι περιζήτητο...



δόροι και βαφείς. Τα συνδικάτα έχουν επίσης εξασφαλίσει 7ωρο-5ήμερο-35ωρο. Οχι βέβαια για όλους. Ολα αυτά δεν ισχύουν για τους αλλοδαπούς κυρίως εργάτες, που τους νοικιάζει κάποιος μεσάζων, ο «κεφαλοκυνηγός», όπως τον αποκαλούν, σε εργολάβους και υπεργολάβους, με αποτέλεσμα να ανθεί και εδώ η «μαύρη» και αδήλωτη εργασία. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε προγενέστερη έκρηξη κατέστη ανέφικτο να διαπιστωθεί ο ακριβής αριθμός των θυμάτων.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80 αρχίζει η παρακμή της μέχρι τότε ακμάζουσας Ζώνης. Με αποφάσεις της τότε ΕΟΚ αναγνωρίζονται οι σημαίες ευκαιρίας (σήμερα το 50% του εμπορικού στόλου της Ε.Ε. είναι νηολογημένο σε σημαίες χωρών-φορολογικών παραδείσων). Οι θέσεις εργασίας συρρικνώνονται. Ακολουθεί η πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, ενώ η κατάσταση επιδεινώνεται με την κατάρρευση του «σοσιαλιστικού» μπλοκ και την υπερπροσφορά φτηνών εργατικών χεριών. Το πρόβλημα της ανεργίας γίνεται μάστιγα για τους κατοίκους του Περάματος και των γύρω περιοχών.

Προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτό το οξύ πρόβλημα η κυβέρνηση, έφερε πέρυσι στη Βουλή τον νόμο 3551, ο οποίος ψηφίστηκε και τέθηκε σε ισχύ από τις 2 Απριλίου του 2007 περιορίζοντας τους, ούτως ή άλλως, ανεπαρκείς ελέγχους και τα υποτυπώδη μέτρα ασφαλείας, ώστε η Ζώνη να γίνει πιο «ανταγωνιστική», να έρθουν δουλειές και να αυξηθούν οι θέσεις εργασίας. Οι συνέπειες του νόμου γίνονται αντιληπτές τρεις μήνες αργότερα, όταν στις 16 Ιουλίου, στις 10.30 το πρωί, λόγω ελλειπών μέτρων ασφαλείας, γίνεται έκρηξη στα αμπάρια του υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιου Ailsa Craig και απανθρακώνονται ο 60χρονος σιδηρουργός Δημήτρης Φαμπιόλης και ο 23χρονος βοηθός του Βασίλης Ηρακλέους.

Ενώ μέχρι τότε, με τον νόμο 2642/1998, προβλέπονταν συγκεκριμένες προϋποθέσεις εγγραφής στο μητρώο και οι εργολάβοι στη Ζώνη περιορίζονταν στους 250 - 300, με τον νέο νόμο οι προϋποθέσεις καταργήθηκαν, το μητρώο «άνοιξε» και οι εργολάβοι ξεπέρασαν τους 800. Ο κάθε άσχετος μπορεί πλέον να ανοίξει μια επιχείρηση, ακόμη και αν έχει υποστεί πτώχευση, χρωστάει στο ΙΚΑ, δεν απασχολεί κάποιο ελάχιστο αριθμό μόνιμου προσωπικού και δεν διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό.

Με τον νέο νόμο αυξήθηκαν οι δουλειές και οι θέσεις εργασίας. Μοιραία όμως αυξήθηκαν και τα «ατυχήματα», με πλέον πολύνεκρο των τελευταίων χρόνων αυτό του Friendship Gas. Την τελευταία οκταετία, 23 εργάτες έχουν προσφερθεί θυσία στον Μινώταυρο της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, ενώ πολλαπλάσιοι είναι οι τραυματίες.

Ελεγχοι και μέτρα ασφαλείας

Προκειμένου να πραγματοποιηθούν εργασίες με χρήση φλόγας σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου απαιτείται η έκδοση πιστοποιητικού gas free από χημικό ναυτιλίας, ο οποίος προσλαμβάνεται ▶



Το 7ωρο και το 5ήμερο ισχύουν αλλά όχι για όλους - όχι για τους αλλοδαπούς κυρίως εργάτες, που τους νοικιάζει κάποιος μεσάζων, ο «κεφαλοκυνηγός», σε εργολάβους και υπεργολάβους.



από τον εφοπλιστή. Είναι όμως γνωστό ότι σχεδόν ποτέ δεν πραγματοποιείται ενδελεχής έλεγχος και ότι σε αρκετές περιπτώσεις τα πιστοποιητικά δίνονται μέσω... fax. Επίσης, κατά τη διάρκεια των εργασιών, πρέπει να παρίσταται στο πλοίο τεχνικός ασφαλείας, ο οποίος θα ελέγχει τα μέτρα που λαμβάνονται, κάτι που σπανίως τηρείται.

Πιστοποιητικό gas free, άγνωστο με ποιον τρόπο, είχε εκδοθεί και στην περίπτωση του Friendship Gas. Ο τεχνικός ασφαλείας δεν ήταν παρών την ώρα της έκρηξης. Η πολυουρεθάνη που χρησιμοποιείται ως μονωτικό για τις σωλήνες μεταφοράς του αερίου, υλικό τρομερά εύφλεκτο και τοξικό, δεν είχε αφαιρεθεί πριν από την έναρξη των εργασιών, όπως απαιτείται. Δεν είχαν ανοιχτεί επιπλέον έξοδοι κινδύνου στα αμπάρια, όπως προβλέπει ο νόμος, ώστε να προλάβουν σε περίπτωση ατυχήματος οι εργάτες να βγουν έξω, δεδομένου ότι σε αυτού του τύπου τα τάνκερ οι δεξαμενές είναι σφαιρικές σαν τεράστιες μπάλες και δεν απομένει πολύς χώρος για να κινηθούν. Κάποιοι εργολάβοι, που είχαν συμπεριλάβει αυτή την εργασία ως απαραίτητη προκειμένου να αναλάβουν το έργο, δεν προτιμήθηκαν λόγω αυξημένου κόστους, με αποτέλεσμα να πεθάνουν οκτώ άνθρωποι. Αξίζει να σημειωθεί ότι μόνον ο ένας από τους νεκρούς έφερε καθολικά εγκαύματα, ενώ οι υπόλοιποι έπαιτά δηλητηριάστηκαν από τις αναθυμιάσεις, στην προσπάθειά τους να βγουν από τη μοναδική, στενή έξοδο. «Ανεβοκατεβαίναμε από μια τρύπα στο αμπάρι, που ήθελες 5 λεπτά σκαρφάλωμα με την πλάτη για να βγεις στον ήλιο», είχε πει στα παιδιά του ο Ηλίας Ρουσσάκης, ένα από τα θύματα. Ακόμη και η εκδοχή της πλοιοκτητριας εταιρείας, σύμφωνα με την οποία «κάποιοι χωρίς εργοδηγό εκτελούσαν στα αμπάρια εργασίες κοπής μετάλλου πολύ κοντά στο σημείο όπου περνούσαν τα λάστιχα παροχής προπανίου, με συνέπεια να υπερθερμανθεί η λαμαρίνα όπου ακουμπήσε ο πλαστικός σωλήνας, να λιώσει στο σημείο εκείνο ο ελαστικός σωλήνας και να υπάρξει διαρροή προπανίου» δεν δικαιολογεί τους οκτώ θανάτους.

Οι ευθύνες για τους ελέγχους επιμερίζονται στη Ζώνη. Το υπουργείο Ανάπτυξης είναι υπεύθυνο για τις άδειες που δίνονται στους εργολάβους, το υπουργείο Απασχόλησης για θέματα υγιεινής και ασφαλείας και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τις άδειες αστυνομικής φύσης.

Δειγματοληπτικούς ελέγχους πραγματοποιεί και η Μικτή Επιτροπή Υγιεινής και Ασφαλείας, στην οποία υποτίθεται ότι συμμετέχουν ένας επιθεωρητής Εργασίας, δύο εκπρόσωποι των συνδικάτων, ένας αξιωματικός του Λιμενικού, ένας χημικός ναυτιλίας και ένας ναυπηγός, εκπρόσωπος του ΤΕΕ.

Είναι χαρακτηριστικό ότι και μετά την πολύνεκρη τραγωδία του Friendship Gas τίποτε ουσιαστικά δεν άλλαξε στη Ζώνη. Οι έλεγχοι

εξακολουθούν να είναι από ανεπαρκείς έως ανύπαρκτοι, δεν ελήφθη κανένα μέτρο ασφαλείας προκειμένου να αποφευχθεί το επόμενο ολοκαύτωμα. Ο ίδιος ο προϊστάμενος της Εισαγγελίας Πειραιά, Γαληνός Μπρης, αναγνώρισε την παντελή έλλειψη μέτρων ασφαλείας και χαρακτήρισε την κατάσταση απογοητευτική, ενώ ανέφερε πως αποτελεί υποχρέωσή του να ελέγξει όσους δεν ελέγχουν. Η μοναδική δέσμευση του υπουργείου Απασχόλησης ήταν η υπόσχεση για παρουσία ασθενοφόρου του ΕΚΑΒ στη Ζώνη, «για να τρέχει να μαζεύει τα πτώματά μας έπειτα από κάθε έγκλημα», όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ο πρόεδρος του σωματείου Ηλεκτρολόγων Πλοίων, Θανάσης Παναγιωτόπουλος. Κατά τ' άλλα, κάποια χρηματικά βοηθήματα στους συγγενείς των θυμάτων και κάποιες γενικόλογες υποσχέσεις για ανα-

«Ανεβοκατεβαίναμε από μια τρύπα στο αμπάρι, που ήθελες πέντε λεπτά σκαρφάλωμα με την πλάτη για να βγεις στον ήλιο», είχε πει στα παιδιά του ο Ηλίας Ρουσσάκης, ένα από τα θύματα.

βάθμιση της Μικτής Επιτροπής, για λειτουργία σχολής ΟΑΕΔ με ειδικότητες της Ζώνης και για εκπαίδευση των εργαζομένων.

Καθεστώς ατιμωρησίας

Κανείς μέχρι σήμερα δεν έχει τιμωρηθεί ουσιαστικά για πράξεις ή παραλείψεις σχετικά με την ασφάλεια των εργασιών και των εργαζομένων στη Ζώνη. Κάποιοι, λιγοστοί, τεχνικοί ασφαλείας, χημικοί ναυτιλίας ή εργοδηγοί καταδικάζονται σε ολιγόμηνη φυλάκιση πρωτόδικα για λόγους εντυπώσεων, για να αθωωθούν στη συνέχεια πανηγυρικά στο εφετείο.

Στην περίπτωση του Friendship Gas έχουν προφυλακιστεί ο Φιλιππινέζος πλοίαρχος, ο τεχνικός ασφαλείας καθώς και οι δύο αδελφοί εργολάβοι της «Σουρλής ΕΠΕ». Οπως με ενημέρωσε ο διοικητής του Λιμενικού Σταθμού της Ζώνης, αντιπλοίαρχος, Σταμάτης Φωτεινός, αναζητήθηκε από την πρώτη μέρα ο νόμιμος εκπρόσωπος της πλοιοκτητριας εταιρείας, δεν βρέθηκε όμως και του θυροκολλήθηκε η κλήση για την ανάκριση. Το γεγονός διέψευσε η Ολλανδή εκπρόσωπος Τύπου της διαχειρίστριας εταιρείας Magnus Carrier Corporation, Ελίζ Κρούνεν, η οποία με διαβεβαίωσε ότι δεν έχει λάβει ειδοποίηση ούτε η πλοιοκτήτρια Art Gas Marine, ενώ στο αίτημά μου να έρθω σε επαφή με τον πλοιοκτήτη, μου δήλωσε ότι «δεν το επιθυμεί αυτή τη στιγμή». Στην προσπάθεια να ξεκαθαρίσω αν όντως έχει κληθεί εκπρόσωπος της πλοιοκτητριας εταιρείας, επικοινωνήσα με την Έτακτική ανακρίτρια της Εισαγγελίας Πειραιά, Παρασκευή Μπερσή, η οποία αρνήθηκε να με ενημερώσει σχετικά, υποστηρίζοντας ότι εμποδίζω το έργο της ανάκρισης.

Πέμπτη 24 Ιουλίου, ώρα 4 μ.μ.

Το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς υδρογονομένου αερίου Friendship Gas, με σημαία Παναμά, της εταιρείας Art Gas Marine, συμφερόντων του εφοπλιστή Γαβριήλ Πετρίδη, βρισκόταν ένα μήνα στη Ζώνη. Το λιμεναρχείο είχε ήδη βεβαιώσει τρεις παραβάσεις, επιβάλλοντας διοικητικά πρόστιμα. Οι Ρώσοι ναυτικοί, που αποτελούσαν το πλήρωμά του, είχαν αντικατασταθεί από Φιλιππινέζους, ενώ διάφοροι εργολάβοι και υπεργολάβοι είχαν αναλάβει τις επισκευές. Λίγο μετά τις 4 το απόγευμα της Πέμπτης 24 Ιουλίου, στο αμπάρι του πλοίου, όπου πολυπληθές συνεργείο πραγματοποιεί ελασματουργικές εργασίες με χρήση φλόγας, ξεσπάει πυρκαγιά και ακολουθεί έκρηξη. Τέσσερις εργάτες τραυματίζονται, ενώ οκτώ εγκλωβίζονται μέσα στο κύτος. Πυροσβέστες από τον τοπικό σταθμό, χωρίς ειδικές γνώσεις και κατάλληλο εξοπλισμό, σπεύδουν και ρίχνουν νερό στο εξωτερικό και εσωτερικό του δεξαμενόπλοιου. Στη στενή σκάλα της ανθρωποθυρίδας που οδηγούσε στη δεξαμενή εντοπίζεται νεκρός ο 48χρονος ανθυποπλοίαρχος Γιώργιος Ρομουάντο, από τις Φιλιππίνες. Πολύ αργότερα, δεδομένου ότι έπρεπε να αντληθεί πρώτα από τα αμπάρια το νερό που χρησιμοποιήθηκε κατά την πυρόσβεση, ανασύρονται νεκροί ο 25χρονος αλλοδαπός Αντίας Φλοράν, ο 32χρονος Μουραντζιανός Ασότ, που είχε πάρει πρόσφατα την ελληνική υπηκοότητα, ο 56χρονος Γιάννης Παπαϊωάννου, ο 51χρονος Ηλίας Ρουσσάκης, πατέρας 5 ανήλικων παιδιών, που μάλιστα πρόσφατα είχε χάσει τη γυναίκα του, ο 54χρονος Παύλος Νικολαΐδης, ο 44χρονος Παναγιώτης Πασπαράκης και ο 30χρονος Κώστας Οικονομάκης.



«Με μια υπεύθυνη δήλωση
γίνεσαι εργολάβος...»

ΣΩΤΗΡΗΣ ΠΟΥΛΙΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

Πρόεδρος του Συνδικάτου Μετάλλου Πειραιά

Συνάντησα τον Σωτήρη Πουλικογιάννη έξω από το υπουργείο Απασχόλησης, μετά τη διαδήλωση που πραγματοποίησαν τα συνδικάτα και την άκαρπη συνάντησή τους με την υφυπουργό Σοφία Καλαντζάκου. Νέος άνθρωπος, απλός, μαχητικός, με μεγάλη δύναμη και επιρροή στη Ζώνη, όπως διαπίστωσα όταν κατέβηκα στο Πέραμα.

Πώς κρίνετε τον νέο νόμο;

Με τον παλιό νόμο και τα κριτήρια που έβαζε, μόνο 250 - 300 επιχειρήσεις μπορούσαν να πάρουν δουλειές. Ο καινούργιος νόμος τους έβαλε όλους μέσα, αυτή τη στιγμή είναι πάνω από 800 οι επιχειρήσεις. Τώρα, με μια υπεύθυνη δήλωση γίνεσαι εργολάβος.

Γίνεται αυτό και χωρίς ασφαλιστική ή φορολογική ενημερότητα;

Αυτά τα ζητούν μόνο μια φορά, στις αρχές του χρόνου. Κάλιιστα μπορείς να αλλάξεις επωνυμία, να φτιάξεις μια άλλη εταιρεία και να ξαναμπείς μέσα με άλλα χαρτιά.

Ποιος είναι ο ρόλος της Μεικτής Επιτροπής Υγιεινής και Ασφαλείας;

Εχουμε ζητήσει να υπάρχει στην Επιτροπή χημικός ναυτιλίας, που να έχει τις ανάλογες τεχνικές δυνατότητες και τα ανάλογα μηχανήματα, προκειμένου να μπορεί να ελέγξει και να επιβάλει κυρώσεις. Έχουν στείλει κάποιον... οινολόγο, που έρχεται δυο φορές τον μήνα. Τι να ελέγξει αυτός; Δεν μπορεί να ελέγξει. Ο ναυπηγός από το ΤΕΕ δεν συμμετέχει. Συμμετέχουν ο λιμενικός, που κάνει αστυνομική συνδρομή, ο επιθεωρητής του ΣΕΠΕ (Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας) και δύο εκπρόσωποι των σωματείων, που δεν έχουν τεχνικές γνώσεις, πιο πολύ αναλαμβάνουν την επικοινωνία, μεταφέρουν τις καταγγελίες, γιατί δεν μιλούν εύκολα οι εργαζόμενοι στους λιμενικούς με όλα αυτά που έχουν ζήσει και έχουν δει. Η Επιτροπή θυμίζει τροχονόμο, που τη στήνει ξαφνικά κάπου, χωρίς να τον περιμένει κανείς, και ζητάει άδεια και δίπλωμα, προσπαθώντας να βρει κάτι.

Δεν ελέγχει όλα τα πλοία η Επιτροπή;

Πώς να τα ελέγξει όλα; Δειγματοληπτικός είναι ο έλεγχος. Η Επιτροπή έχει δυνατότητα να κάνει μέχρι 900 ελέγχους το χρόνο, τη στιγμή που μίνιμουμ

900 εργασίες γίνονται ταυτόχρονα την ημέρα. Πιο πολύ υπάρχει για τον φόβο των Ιουδαίων. Όταν ξέρει ο άλλος ότι ανά πάσα στιγμή μπορεί να ελεγχθεί, προσέχει κάπως.

Αληθεύει ότι ο νέος νόμος ευνοεί την μαύρη εργασία;

Πρώτα, για να πάρει κάποιος άδεια, έπρεπε να έχει έναν κύκλο εργασιών, να εξηγήσει πώς δουλεύει, να δικαιολογήσει κάποια μεροκάματα. Τώρα, δεν προβλέπεται αυτό. Άσε που μπορεί κάποιος να έχει εργασιακή σχέση με παροχή υπηρεσιών. Οπότε τι κάνει; Βάζει έναν «κεφαλοκυνηγό», ο οποίος του φέρνει μαύρη εργασία. Στην ουσία, πληρώνει λίγα χρήματα σε κάποιον για να του παρέχει εργασίες γενικά. Το προβλέπει ο νόμος.

Πρόσφατα δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Γιώργος Βουλγαράκης, ότι οι τεχνικοί ασφαλείας θα ορίζονται από το κράτος...

Το θέμα είναι ο ελεγκτής να είναι κρατικός υπάλληλος, να μην είναι υπάλληλος του εφοπλιστή. Γιατί σε περίπτωση που κάνει σωστά τη δουλειά του θα απολυθεί. Και να υπάρχει μηχανισμός επανελέγχου από το ΥΕΝ για τα πιστοποιητικά gas free που εκδίδουν οι χημικοί ναυτιλίας.

Πώς αξιολογείτε το έργο της Πυροσβεστικής;

Τα παιδιά το παλεύουν, όσο ξέρουν και όσο μπορούν, κάποιες φορές και με αυτοθυσία. Δεν έχουν όμως καμία εκπαίδευση, δεν έχουν κατέβει μια φορά σ' ένα αμπάρι σ' ένα τάνκερ, ενώ δεν διαθέτουν και τον κατάλληλο εξοπλισμό.

Πώς σχολιάζετε τις διώξεις για ανθρωποκτονία από αμέλεια;

Στην ουσία καλύπτουν τους πραγματικά υπεύθυνους. Όλα είναι φτιαγμένα, ραμμένα και κομμένα στα μέτρα των εφοπλιστών. Το θέμα είναι να γλιτώσουν αυτοί, μπορεί να πάει μέσα κανένας εργοδηγός, κανένας τεχνικός ασφαλείας, οποιοσδήποτε άλλος υπάλληλός τους, αυτός όμως ο οποίος κέρδισε, κόντησε χοντρά από την μη τήρηση των μέτρων ασφαλείας παραμένει ατιμώρητος. Και υπάρχει και ένα άλλο ζήτημα. Η Επιτροπή, που λέγαμε πριν, ελέγχει και βρίσκει κάποιες παραβάσεις. Γίνονται μηνύσεις, έχουμε αυτόφωρα, πηγαίνουμε στον εισαγγελέα. Το 90% από αυτές τις υποθέσεις δεν φτάνουν ποτέ στην ακροαματική διαδικασία και σε όσες φτάνουν, οι κατηγορούμενοι απαλλάσσονται όλοι. ■