



ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ

Μεγάλα καράβια, μεγάλες φουρτούνες

Η πρόσκρουση του «Dali» πυροδοτεί έντονες συζητήσεις για το ύψος ζημιών και αποζημιώσεων, τους κανόνες ασφαλείας και τις υποδομές στα λιμάνια



νουν μεγάλες οικονομίες κλίμακος, άρα και χαμηλά κόστη ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου, αλλά όταν εμπλακούν σε ατύχημα προκαλούν συνήθως πολύ μεγάλες ζημιές.

ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ. Η παγκόσμια ναυτασφαλιστική αγορά «έζησε» στις 26 Μαρτίου 2024 ένα από τα μεγαλύτερα ατυχήματα της ιστορίας των τελευταίων 200 ετών με την κατάρρευση της γέφυρας στη Βαλτιμόρη μετά την πρόσκρουση του «Dali», ενός φορτηγού πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταφορικής ικανότητας 9.962 «κουτιών» (teu). Το «Dali» είναι ένα μεγάλο πλοίο, δεν είναι όμως το μεγαλύτερο. Υπάρχουν τουλάχιστον άλλα 900 πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας, από 10.000 τεύχος ως 24.500 τεύχος. Το «MSC Irina» για παράδειγμα είναι ένα containership με ολικό μήκος 399,99 μέτρα και πλάτος 61,33 μέτρα, μεταφορικής ικανότητας 24.346 τεύχος και 240.739 νεκρού βάρους (Deadweight tonnage-dwt), όταν το «Dali» είναι μήκους 300 μέτρων, πλάτους 48 μέτρων και 116.685 dwt.

Μεγάλες οι φουρτούνες για την ασφαλιστική βιομηχανία, η οποία καλείται τώρα να αποζημιώσει ανυπολόγιστες δαπάνες, οι οποίες δύναται να υπερβούν τα 3 δισ. δολ., όπως εκτιμά μιλώντας στα «ΝΕΑ» ο Χρήστος Προκοπίου, senior manager στον κλάδο ασφάλισης του Marine στη Howden Ελλάδας. Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις, ποσό περί των 1,2 δισ. δολ. αφορά την αποζημίωση

για την ανοικοδόμηση της γέφυρας, ενώ ποσό της τάξεως των 600-700 εκατ. αφορά αποζημιώσεις θανάτων, καταστραφέντων οχημάτων και απώλειας διακινούμενων εμπορευμάτων. Επιπλέον, γύρω στο 1 δισ. δολ. θα ανέλθουν οι οικονομικές αποζημιώσεις διαφυγόντων κερδών για την τρέχουσα περίοδο και μέχρι την οριστική αποκατάσταση της θαλάσσιας και οδικής διακίνησης. Δεν έχουν εκτιμηθεί ακόμα οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και οι αρνητικές συνέπειες στο οικοσύστημα της περιοχής, οι οποίες σαφώς θα χρήζουν επιπλέον οικονομικών αποζημιώσεων.

ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΜΑΧΕΣ. Μεγάλο το καράβι, μεγάλες οι φουρτούνες και για τους φορτωτές αλλά και τα άλλα πλοία και φορτία που «παγιδεύτηκαν» μέσα στο λιμάνι. Φουρτούνες και για τους νομικούς καθώς ήδη συζητείται ότι θα γίνει χρήση ενός νόμου ηλικίας σχεδόν δύο αιώνων που αξιοποιήθηκε στο ναυάγιο του «Τιτανικού» και περιόρισε την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Αν ισχύσει κάτι τέτοιο, εκατοντάδες πληγέντες «τρίτοι» δεν θα αποζημιωθούν. Οι νομικές διαμάχες θα έχουν ενδιαφέρον.

Μεγάλες οι φουρτούνες και για τους ρυθμιστές, καθώς, όπως σημειώνει ο Χρ. Προκοπίου, υφίσταται πλέον άμεση η ανάγκη επανεξέτασης των Κανονισμών Συμμόρφωσης αναφορικά με την ασφαλή διέλευση και προσέγγιση των πλοίων εντός υδάτων όπου υπάρχει εγκατάσταση γεφυρών και λοιπών σταθερών υποθαλάσσιων μονάδων.

Το παράδειγμα του «Dali» επαναφέρει στην επικαιρότητα την ανάγκη το κάθε λιμάνι να διαθέτει εμπεριστατωμένη μελέτη εκτίμησης κινδύνου, αναφέρει από την πλευρά του στα «ΝΕΑ» ο Πάυλος Ξηραδάκης, πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών, Αντρηπαντικών Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων. Όπως εξηγεί, εάν σε ένα λιμάνι καταγράφονται άνεμοι έξι μποφόρ, δεν μπορεί η μελέτη εκτίμησης κινδύνου να μη λαμβάνει υπόψη αυτό το δεδομένο αλλά να χρησιμοποιεί σαν όριο τα πέντε μποφόρ, γιατί έτσι οδηγεί σε υποβαθμισμένα ρυμουλκά που θα χρησιμοποιούνται για τη ρυμούλκηση των πλοίων. Μιλώντας για την ελληνική πραγματικότητα, ο Π. Ξηραδάκης επαναφέρει το θέμα της εφαρμογής του ΠΔ 83/2022 που προβλέπει ένα σύγχρονο πλαίσιο απαιτήσεων και λειτουργίας των ρυμουλκών πλοίων, ανάλογο με αυτό που ισχύει στον υπόλοιπο κόσμο.



Η κατάρρευση της γέφυρας στη Βαλτιμόρη μετά την πρόσκρουση του «Dali», ενός φορτηγού πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταφορικής ικανότητας 9.962 «κουτιών»