

SLUČAJ TANKERA PRESTIGE

Slučaj Zapovjednika Apostolos Mangourasa iz Grčke, najbolje će objasniti pojam "Kriminalizacija zapovjednika". Pa prisjetimo se svega.

Dvadeset i šest godina star single-hulled tanker Prestige, plovio je sa 77000 t nafte 13. studenog 2002. godine, kad se tijekom nevremena u blizini španjolske obale blizu rta Finisterre brod nagnuo za 25 stupnjeva desno. To je bio najteži trenutak u životu ovog iskusnog grčkog zapovjednika u njegovim kasnim šezdesetim godinama, koji je proveo 42 godine na tankerima, od toga 32 godine kao zapovjednik. Zapovjedio je napuštanje broda, a on je sam s još dva člana posade (prvi palube i upravitelj stroja) ostao na brodu da ispravi brod. Uspjelo im je zaustaviti curenje nafte koje je dolazilo kroz Butterworth Covers na palubi u more. Njih trojica su cijelu noć pokušavali uhvatiti tegalj remorkera (kompanije Smit Salvage) koji im je došao u pomoć. To im je pošlo za rukom tek sutradan, 14. studenog 2002. godine oko podne. Znajući što se sve može dogoditi s brodom, kapetan Apostolos je zatražio "place of refuge". Najbliže mjesto utočišta, da se spasi brod i spriječi nekontrolirano izlijevanje nafte u more, bila je luka svega 6 sati daleko od mjesta pogibelji. No tada španjolske vlasti donose sudbonosno pogrešnu odluku i zapovjedaju kapetanu Apostolosu da brod udalji od španjolske obale. Posljedica takve neprofesionalne i neodgovorne odluke bila je ta, da se tanker 19. studenog 2002. godine prepolovio i potonuo, te zagadio stotine kilometara, posebno španjolske i francuske obale, što je ujedno i najveće zagađenje obale naftom ikad zabilježeno u Evropi .

Dana 15. studenog 2002. godine zapovjednik i preostala dva člana posade napustili su helikopterom brod. Važno je naglasiti da su se svi članovi posade, njih 27, većinom Filipinci, spasili. Čim je stupio na kopno u španjolsku luku Coruna, kapetan Apostolos je uhićen kao pravi kriminalac, zatim odveden u policijsku postaju, gdje je ispitivan šest sati, iako već 48 sati nije bio spavao. Slijedeća 83 dana proveo je u dobro-čuvanom zatvoru. Tek kad je plaćena jamčevina od 3 mil. Eura, pušten je na ograničenu slobodu, s tim da ne smije napustiti Španjolsku i da se svakog dana mora javiti u policijsku postaju u Braceloni. Za Španjolce, Grke i čitav pomorski svijet, on je junak, vrijedan svakog poštovanja. Za političare on je kriminalac. Tu nema nikakve sumnje da je kapetan Apostolos žrtveno janje, kako bi se prikrili stvarni razlozi ekološke katastrofe.

Iako je kapetan Apostolos bio nominiran za Zapovjednika godine 2003. zbog jedinstvenog pothvata spašavanja posade i broda, ta je titula pripala zapovjedniku putničkog broda Queen Mery 2, kapetanu Warwicku. Mislim da je nepravda učinjena obojici. Naime i jedan i drugi kapetan zaslužuju tu laskavu titulu. Da se sačekalo s nominacijom kapetana Warwicka i kapetanu Apostolosu dodijelila titula Zapovjednika godine za 2003. godinu, onda bi kapetan Warwick dobio tu titulu godinu kasnije, tj. 2004. Ovako je ostala mrlja na tituli za 2003. godinu, obzirom da je čitav pomorski svijet bio na strani kapetana Apostolosa. Izgleda da i u svijetu pomorstva politika ima glavnu riječ.

Interesantno je usporediti profesionalne živote ovih dvaju kapetana sličnih godina. Jedina njihova zajednička dodirna točka jeste to, da su i jedan i drugi vrhunski profesionalci, a u svemu ostalome u profesionalnom životu se razlikuju:

- Dok je Grk postao zapovjednikom u 35. godini života, kad se u prosjeku i postaje zapovjednikom na trgovačkim brodovima, Britanac je to postao u svojim četrdesetim. Naime na putničkim brodovima zapovjednikom se postaje kasnije, jer putničkih brodova nema mnogo, pa neki časnici prelaze na trgovačke brodove, jer ne žele cijeli život ploviti, a ne okusiti kruh zapovjednika.
- Dok je Grk cijeli svoj radni vijek proveo na starim brodovima, bio u uprljanom radnom odijelu i provlačio se kroz tijesne tankove, Britanac je plovio na novim brodovima, bio u čistoj uniformi s bijelim rukavicama i veći dio vremena provodio na svečanim večerama.
- Dok se Grk nikad spominjao nije, Britanac je bio medijski svakodnevno eksponiran.
- Dok se zapovjednika na trgovačkom brodu razapinje na križ zbog štete od nekoliko milijuna dolara radi nasukanja, u isto vrijeme se zapovjednika na putničkom brodu nakon nasukanja i štete od nekoliko desetaka milijuna dolara tapše po leđima s riječima: "Nije to ništa. Dogodi se svakome!"

Kad je riječ o spašavanju broda, onda bih želio reći da su spašavali brod na kojemu sam plovio kao kadet i da sam kasnije kao zapovjednik spašavo drugi brod. To je nezaboravno iskustvo, koje bi bilo bolje da se nije nikad dogodilo, a kad se već dogodilo, onda može dobro poslužiti, kako bi se ispravno razumio položaj kapetana Apostolosa. Siguran sam da će pod vodstvom Međunarodne pomorske organizacije (generalni tajnik je Grk), naći načina da se oda poštovanje, pa makar i posmrtno, kapetanu s ljudskim i profesionalnim karakteristikama o kojima mi ostali možemo samo sanjati.

Nadam se da sam neupućene uspio upoznati s pojmom "Kriminalizacija zapovjednika". Zahvaljujući Kriminalizaciji zapovjednika, mnogi kapetani iz razvijenih zemalja napustili su plovidbu i na taj način omogućili našim kapetanima da se u većem broju nego prije ukrcavaju na tankere. No Kriminalizacija zapovjednika nije nestala; ona i dalje prijeti svim zapovjednicima. U svakom se poslu može pogriješiti, pa tako i u poslu zapovjednika. Mislim da zapovjednik ne bi trebao biti tretiran kao kriminalac zbog njegove nenamjerne greške ili pak pogreške drugih.