

Siguria Detare e Anijeve të Pasagjerëve, sipas rregullave të Stokholmit

Autori: Dorian Mersini

Anijet traget dhe ato ro-ro (*roll-on/roll-off*), janë një nga llojet më të suksesshme që veprojnë sot në tregun ndërkombëtar të linjave detare. Aftësia e këtyre mjeteve lundruese për t'u integruar me sistemet e tjera të transportit multimodal, si ai rrugor e hekurudhor, si dhe shpejtësia e tyre e operimit, ka bërë që kërkesa për përdorimin e linjave të transportit të pasagjerëve dhe kamionëve nëpërmjet rrugëve detare, të rritet ndjeshëm.

Numri i përgjithshëm i trageteve në mbarë botën, (me përjashtim të trageteve me tonazh të vogël) deri në vitin 2006 ishte 1162, me një kapacitet të kombinuar prej 1.15 milion pasagjerë dhe 769.210 metra linearë garazh për automjete të ndryshme. Tonazhi i tyre bruto i kombinuar, është 12.800.000 BT dhe mosha mesatare e flotës është rreth 21 vjeçare.

Ndryshimet e bëra në nëntor të vitit 1995, në Kapitullin II-1 të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS), 1974, e ratifikuar me ligj nga vendi ynë në vitin 2004, anija traget ose ro-ro është përkufizuar si: "mjet lundrues për transportin e pasagjerëve me hapësira për automjete dhe për kategori të veçanta mallrash ... dhe më shumë se 12 pasagjerë". Një nga rolet më të rëndësishme të anijeve traget dhe atyre ro-ro, është transporti i pasagjerëve dhe i automjeteve, veçanërisht në rrugët e shkurtra detare (*short sea shipping*), siç mund të vërehet lehtësisht nëse i referohemi linjave detare që prekin portet shqiptare, Shqipëri – Itali dhe Shqipëri – Greqi.

Pavarësisht suksesit tregtar të kësaj flote, të angazhuar në mbarë botën në aktivitetin e linjave detare të pasagjerëve, janë hasur dhe raste aksidentesh që kanë përfshirë këto anije, siç mund të përmendet rasti i "*Herald and Free Enterprise*", në mars të vitit 1987, si dhe rasti i humbjes në mënyrë tragjike të tragetit "*Estonia*", në shtator të vitit 1994.



Në përgjigje të këtyre incidenteve, Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO), ka miratuar një sërë amendamentesh të Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS), të cilat kanë për qëllim të garantojnë që incidente të atij lloji, nuk do të përsëriten më në të ardhmen.

Për këtë arsye, duhet aplikuar politika pro aktive e IMO-s e miratuar në vitet 1990, në këndvështrimin e së cilës kërkohet që të merren masa konkrete nga ana e shteteve anëtare, për të parandaluar këto lloj incidentesh. Në këtë frymë, IMO ku Shqipëria ka aderuar në vitin 1993, mori masa të menjëhershme për të kryer një hetim të thellë në sigurinë e kësaj kategorie tragetesh.



Hetimi u krye nga një panel ekspertësh i udhëzuar nga Komiteti Sigurisë Detare (*Maritime Safety Committee*), për të zhvilluar rekomandime dhe propozime mbi ndryshimin e Konventës Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS), me theks të veçantë në sigurinë ekzistuese të anijeve të pasagjerëve ro-ro dhe atyre traget. Menjëherë pas kësaj iniciative u ra dakord se ndryshimet do të miratoheshin nga një Konferencë diplomatike e mbajtur në nëntor të vitit 1995, në Stokholm të Suedisë. Paneli i propozuar i ekspertëve miratoi gjatë kësaj Konferencë, një sërë propozimesh që ndikuan rrënjësisht për ndryshimin e aspekteve të ndërtimit dhe funksionimit të anijeve të pasagjerëve.

Ndryshimet më të thella që sugjeroi paneli i ekspertëve të fushës, të cilët vinin në këtë Konferencë të përgatitur me rezultatet e simulimeve të bëra në kushte laboratorike, konsistuan në ide dhe propozime konkrete për përmirësimin e strukturës së këtyre anijeve, me qëllim rritjen e stabilitetit në rastet e dëmtimit të skafit, ose në rastet kur anija për shkaqe të ndryshme ka imbarkuar ujë në bordin e saj. Në këtë konferencë vijuan propozime të rëndësishme gjithashtu për ndryshimin e rregulloreve mbi masat e mbijetesës në det (*lifesaving*), që do të ndikonin së tepërmi jo vetëm mbi flotën ekzistuese të trageteve ro-ro, por gjithashtu do të influenconin projektet e ardhshme të arkitekteve detarë, për ndërtimin e mjeteve të reja lundruese në shërbim të transportit të pasagjerëve.

Vlen për t'u theksuar se kjo Konferencë, njohu për herë të parë nevojën e ngutshme për të zhvilluar një kulturë të re mbi sigurinë e anijeve të pasagjerëve dhe rëndësinë e trajnimeve të zgjeruara për ekuipazhet e tyre mbi skenarët e mundshëm që mund të hasen gjatë lundrimit me këto anije.

Humbja e tragetit “Estonia”, duhet të konsiderohet si një nga tragjeditë detare me të mëdha që kanë ndodhur në shekullin XX. Pas kësaj fatkeqësie nevoja për veprime urgjente ishte më se e qartë, edhe pse shkaqet që sollën këtë incident ende sot mbeten të diskutueshme e me plot dyshime. Shtetet anëtare të IMO-s, pranuan menjëherë se iniciativa që duhet të ndërmerrej për parandalimin ose minimizimin e rasteve të tilla, duhej të ishte e fokusuar në ndryshimin e legjisllacionit ekzistues, i cili më pas duhet të zbatohet pa përjashtime mbi të gjitha anijet e pasagjerëve.

Edhe pse ndryshimet normative të miratuara nga Konferenca e Stokholmit, mbi stabilitetin e anijeve të pasagjerëve, ishin më shumë për të tërhequr vëmendjen e publikut dhe qeverive të shteteve anëtare të IMO-s, standardet që kërkoheshin mbi shpëtimin e jetës në bord (*Lifesaving*), kishin pasojat të mëdha ekonomike dhe operative për funksionimin e kësaj kategorie anijesh. Fillimisht këto kërkesa u kontestuan nga armatorët, flota detare e të cilëve do të prekej nga ndryshimet legislative, por vendosmëria e shteteve kryesore të IMO-s për reformë, tregoi epërsi mbi interesat e këtij grupi të rëndësishëm biznesi.

Në ditët e sotme, kërkesa urgjente për përmirësimin e stabilitetit dhe të kushteve të evakuimit mbi anijet e pasagjerëve, vjen si rrjedhojë e rritjes së kapacitetit mbajtës së tyre, referuar numrit të personave dhe automjeteve që imbarkohen në to. Duke marrë parasysh filozofinë udhëzuese që kuadri rregullator duhet të zhvillohet me theks të veçantë në parandalimin e viktimave njerëzore, u paraqit e qartë që në fillim se ndryshimet do të kishin një ndikim të thellë në ndërtimin e anijeve të pasagjerëve në të ardhmen.

Rezultati i kësaj nisme (*Stockholm Agreement*), e parashikuar për të hyrë në fuqi më tetor të vitit 2010, ka reflektuar krijimin e një filozofie krejtësisht të re rregullatore për projektimin, ndërtimin dhe operimin e anijeve të pasagjerëve. Shumë prej rregulloreve të reja të miratuara do të zbatohen njësoj si për tragetet e pasagjerëve, po ashtu dhe për anijet turistike dhe ato të tipit ro – ro.

Në pikëpamje të parë duket sikur këto ndryshime legislative kanë ndikuar negativisht në shërbimin e transportit detar të pasagjerëve, si rrjedhojë e reduktimit të flotës së anijeve që nuk përmbushin standardet e reja teknike, por është e rëndësishme të theksohet se këto masa të reja sigurie edhe pse kanë efekte ekonomike tepër të larta, duhen të përkrahen jo vetëm nga Administratat Detare përgjegjëse, por gjithashtu nga të gjithë operatorët privatë të linjave detare, pasi do të ishte e papranueshme që incidente si ai i tragetit “Estonia”, të përsëriten sërish në të ardhmen.