



ΜΙΑ ΝΑΡΚΗ ΣΤΟ ΒΥΘΟ της Σαντορίνης

Στο βυθό της Καλντέρας, ως απόβλητο που απειλεί τη θαλάσσια ζωή, εξακολουθεί να κείτεται το κουφάρι του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond, με μοναδικούς πλέον «επιβάτες» τους δύο Γάλλους, πατέρα και κόρη, που εγκλωβίστηκαν στο πλημμυρισμένο δεύτερο κατάστρωμα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διεξάγει ανάκριση, ερευνώντας εάν εφαρμόζεται το Κοινοτικό Δίκαιο για το περιβάλλον, ενώ η πλοιοκτήτρια εταιρεία επιχειρεί να αποποιηθεί τις ευθύνες της και να μετακυλίσει το κόστος στον Έλληνα φορολογούμενο πολίτη. Οκτώ μήνες μετά το ναυάγιο, το «Κ» ξανανοίγει το φάκελο μιας υπόθεσης που κάποιοι επιθυμούν να ξεχαστεί... Του **Νίκου Βαφειάδη**



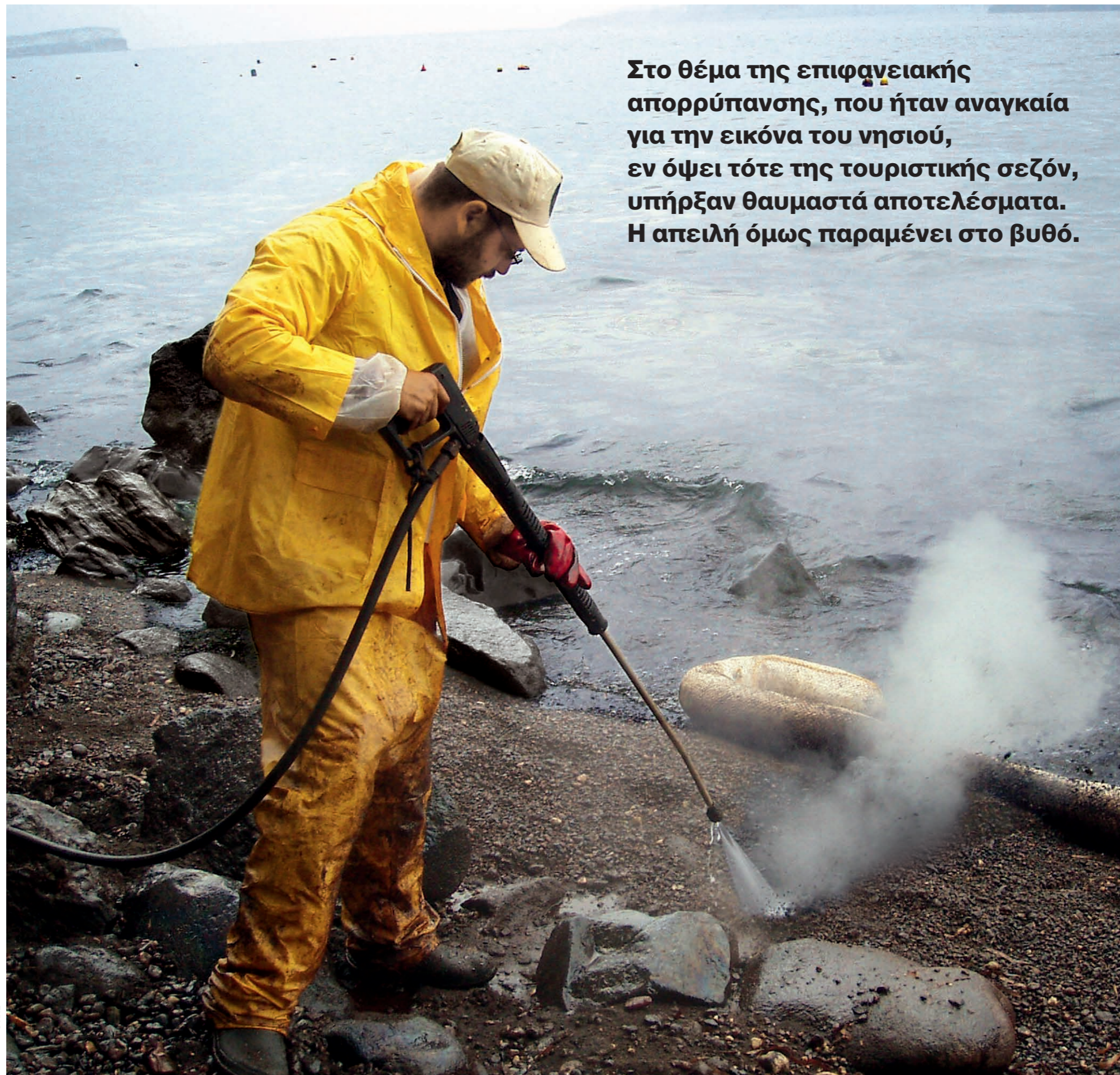
Στις τρειςίμισοι το μεσημέρι της 5ης του περασμένου Απριλίου και ενώ στην περιοχή επικρατεί μπουνά-τοσα, το Sea Diamond, κρουαζιερό-πλοιο με ελληνική σημαία, συμφερόντων του Κύπριου επιχειρηματία Κωστάκη Λοΐζου, που μεταφέρει 1.163 επιβάτες και 391 μέλη πληρώματος, κατά τη διάρκεια ελιγμών για την πρόδεσή του αρόδου σε τσαμαδούρα στα Φηρά της Θήρας, προσκρούει με τη δεξιά πλευρά του σε χαρτογραφημένο ύφαλο που αποτελεί τη φυσική συνέχεια της απότομης βραχώδους στεριάς. Στο πλοίο, που είχε ναυπηγηθεί πριν από 21 χρόνια στη Φινλανδία, είχαν γίνει μετασκευές το 1999 και είχαν προστεθεί ένα επιπλέον κατάστρωμα, 62 νέες καμπίνες επιβατών, καθώς και ένα ακόμη σαλόνι και εστιατόριο στα καταστρώματα της πλώρης.

Δημιουργείται ρήγμα. Το νερό κατακλύζει το μηχανοστάσιο και το δεύτερο κατάστρωμα. Οι μηχανές σταματούν, ακολουθεί μπλακ-άουτ. Το πλοίο παίρνει αμέσως κλίση. Επικρατεί αναστάτωση και αποδιοργάνωση. Ενώ οι επιβάτες κατευθύνονται προς τους χώρους συγκέντρωσης, τρεις Γάλλοι, ο 45χρονος Ζαν-Κριστόφ Αλέν, η 43χρονη σύζυγός του Αν και η 16χρονη κόρη τους Μοντ, που βρίσκονται στην καμπίνα 2024 του δεύτερου καταστρώματος, ειδοποιούν τηλεφωνικά τη ρεσεψιόν ότι μπαίνουν νερά. Τους λένε να περιμένουν μέχρι να έρθει κάποιο μέλος του πληρώματος για βοήθεια. Ανησυχώντας για τον 14χρονο γιο της Ραφαέλ, που βρισκόταν σε υπαίθριο χώρο, η Αν ανοίγει την πόρτα της καμπίνας και κάνει μακροβούτι στον πλημμυρισμένο διάδρομο. Φτάνει επάνω και ενημερώνει τον επικεφαλής του γαλλικού γκρουπ.

Στις 16.30 ο πλοίαρχος Γιάννης Μαρίνος δίνει εντολή να κλείσουν οι υδατοστεγείς πόρτες στα καταστρώματα 2 και 3 και αρχίζει η επιχείρηση εκκένωσης. Αρκετοί επιβάτες κατεβαίνουν από ανεμόσκαλες σε κάποιες σωστικές βάρκες που καθελκύστηκαν, στις λάβντζες που έχουν καταφθάσει για να τους μεταφέρουν στο λιμάνι, καθώς και στα τουριστικά και αλιευτικά σκάφη που έχουν στο μεταξύ σπεύσει. Με τη βοήθεια του μικρού ρυμουλκού «Λέων», το πλοίο σταθεροποιείται γύρω στις 18.00, οπότε ανοίγει ο πλαϊνός καταπέλτης πάνω στον καταπέλτη του μικρού τοπικού φέρι μποτ «Θηρασιά» που έχει πλευρίσει καθέτως το κρουαζιερόπλοιο και 500 επιβάτες αποβιβάζονται, ενώ η εκκένωση ολοκληρώνεται μία ώρα αργότερα.

Το ρυμουλκό οδηγεί το μπαταρισμένο πλοίο για προσάραξη κοντά στην ακτή, στα παλιά ορυχεία Καραγιώργη, δίπλα στο λιμάνι του Αθηνιού, όπου και βυθίζεται τελικά στις 7 τα ξημερώματα της Παρασκευής.

© ΑΠΕ



Στο θέμα της επιφανειακής απορρύπανσης, που ήταν αναγκαία για την εικόνα του νησιού, εν όψει τότε της τουριστικής σεζόν, υπήρξαν θαυμαστά αποτελέσματα. Η απειλή όμως παραμένει στο βυθό.

Τοξικό «κοκτέιλ» στη θάλασσα!

«Το ναυάγιο συνεχίζει να παραμένει στο βυθό, φέροντας τεράστιες ποσότητες χημικών τοξικών ουσιών. Η έντονη ηλεκτρολύση επιταχύνει τη διάβρωση των διαφόρων τμημάτων του ναυαγίου (σκελετός πλοίου, δίκτυα σωληνώσεων, δεξαμενές, χώροι αποθήκευσης, ηλεκτρονικές συσκευές κ.ά.), με αποτέλεσμα να υπάρξει αναπόφευκτα, αργά ή γρήγορα, διαρροή και απορρόφηση τοξικών ουσιών από τα θαλάσσια οικοσυστήματα, καθώς θα έχουν διαλυθεί οι δομές που τα συγκρατούν. Πέρα από τα πετρελαιοειδή, τα οποία αποτελούν τον μικρότερο κίνδυνο, δεδομένου ότι η ρύπανση που προκαλούν είναι ορατή και μη υδατοδιαλυτή, στο ναυάγιο υπάρχουν πολλές άλλες ρυπογόνες και επικίνδυνες ουσίες, όπως:

> **Τόνοι από τοξικά υγρά** που περιέχονται σε χιλιόμετρα υδραυλικών δικτύων και ψυκτικών συστημάτων.

> **Μεγάλες ποσότητες αμιάντου**, οι οποίες βρίσκονται στους χώρους του μηχανοστασίου και στα σημεία θερμομόνωσης (ο αμιάντος αποτελεί ένα ιδιαίτερα καρκινογόνο υλικό, οι ίνες του οποίου μπορούν να διαπλεύσουν χιλιάδες μίλια στη θάλασσα χωρίς καμία αλλοίωση).

> **Εκατοντάδες οθόνες τηλεόρασης, ηλεκτρονικοί υπολογιστές και άλλα ηλεκτρονικά μέσα**, τα οποία περιέχουν πληθώρα επικίνδυνων χημικών ουσιών, όπως το αρσενικό».

Απόσπασμα από ανακοίνωση του Ινστιτούτου Θαλάσσιας και Περιβαλλοντικής Έρευνας του Αιγαίου «Αρχιπέλαγος»



© ΑΠΕ

Πάνω από δύο ώρες διήρκεσε η επιχείρηση εκκένωσης, ενώ σύμφωνα με τον κανονισμό θα έπρεπε να ολοκληρωθεί μέσα σε 30 λεπτά.

I. ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ

«Όλα έγιναν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο...»

Το πλοίο ανήκει στον κυπριακό επιχειρηματικό όμιλο Louis του 63χρονου Κωστάκη Λοΐζου, απόφοιτου του Αμερικανικού Κολεγίου Αθηνών, ο οποίος έχει στενές σχέσεις με κορυφαίους πολιτικούς και με την Εκκλησία σε Ελλάδα και Κύπρο. Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι τρεις πρώην υπουργοί της κυπριακής κυβέρνησης, αλλά και ο πρώην πρόεδρος της κυπριακής Βουλής συμμετέχουν στο Δ.Σ. της μητρικής εταιρείας του ομίλου Louis Public Company Ltd, εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Κύπρου (ΧΑΚ). Νομικός σύμβουλος της εταιρείας είναι το γραφείο «Τάσος Παπαδόπουλος και Σία», που ανήκει στον πρόεδρο της Κυπριακής Δημοκρατίας. Ο όμιλος Louis διαθέτει 26 ξενοδοχειακές μονάδες και 13 κρουαζιερόπλοια σε Ελλάδα και Κύπρο, ενώ απασχολεί 8.500 εργαζόμενους. Η γιγάντωσή του πραγματοποιήθηκε το 1999 κατά τη διάρκεια της «άνοιξης» του ΧΑΚ.

Ευρέως γνωστός στην ελληνική κοινή γνώμη έγινε ο όμιλος για πρώτη φορά τον Οκτώβριο του 2006, όταν δύο μικρά παιδιά από την Αγγλία, ο 6χρονος Ρόμπερτ Στέφφερντ και η 7χρονη αδελφή του Κριστίν, έχασαν τη ζωή τους δηλητηριασμένα από μονοξείδιο του άνθρακα, εξαιτίας διαρροής του κλιματιστικού μηχανήματος, στο δωμάτιο του ξενοδοχείου του ομίλου στην Κέρκυρα, Louis Corkyra Beach. Στις έρευνες που ακολούθησαν διαπιστώθηκε σωρεία παραβάσεων εκ μέρους της εταιρείας. Το ξενοδοχείο σφραγίστηκε, για να διαπιστωθεί ότι επαναλειτούργησε παράνομα την περίοδο του Πάσχα του 2007.

Το Sea Diamond αγοράστηκε από τον όμιλο Louis στις αρχές του 2006 έναντι 35

εκατ. δολαρίων και μετασκευάστηκε στο ξενοδοχειακό του τμήμα. Σύμφωνα με καταγγελία της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, είχαν κατασκευαστεί καμπίνες κάτω από την ισάλο γραμμή, προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών, επιλογή που εγκυμονεί τεράστιους κινδύνους. Κατά τη διάρκεια του ναυαγίου, το κρουαζιερόπλοιο δεν μπόρεσε να αποβιβάσει ασφαλώς με ίδια μέσα τους επιβάτες του στην ξηρά, παρά τις ιδανικές καιρικές συνθήκες. Η επιχείρηση εκκένωσης με άλλα σκάφη διήρκεσε πάνω από δύο ώρες, ενώ σύμφωνα με τον κανονισμό θα έπρεπε να ολοκληρωθεί μέσα σε 30 λεπτά.

Τις πρώτες κρίσιμες στιγμές, η εταιρεία δεν ήταν σε θέση να παραδώσει στο YEN τον ακριβή κατάλογο των επιβατών, ενώ το πλοίο βυθίστηκε αν και θα έπρεπε να είχε τη δυνατότητα να επιπλεύσει με τη στεγανοποίηση κάποιων τμημάτων του. Το σφράγισμα του δεύτερου καταστρώματος έγινε χωρίς να ελεγχθούν οι καμπίνες και παρά το γεγονός ότι η Γαλλίδα Αν Αλέν είχε ειδοποιηθεί τηλεφωνικά τη ρεσεψιόν.

Αρχικά, ο γενικός διευθυντής της εταιρείας Γιώργος Σταθόπουλος απέδωσε το ναυάγιο «στην κακιά στιγμή», ενώ ο πλοίαρχος Γιάννης Μαρίνος στην κατάθεσή του

αναφέρθηκε, σύμφωνα με πλήθος δημοσιευμάτων, σε θαλάσσιο ρεύμα: «Κατά τη διάρκεια χειρισμών για την πρόσδεση του πλοίου στην τοαμαδούρα αντιλήφθηκα ότι ο αέρας ή και το ρεύμα έσπρωχναν το σκάφος προς τα αβαθή. Προσπάθησα να στρίψω το πηδάλιο αριστερά, αλλά δεν πρόλαβα». Πρόσφατα όμως, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, επικαλούμενη τη χαρτογράφηση μιας ιδιωτικής εταιρείας που εκμίσθωσε, έθεσε θέμα «λανθασμένης χαρτογράφησης» των υφάλων της περιοχής, επιχειρώντας να μετακυλίσει τις ευθύνες στο ελληνικό Δημόσιο, αν και είναι γνωστό ότι η πορεία του σκάφους επιβεβαιώνεται από σύνολο παραμέτρων και πληροφοριών και με πολλές διαφορετικές μεθόδους. Εξάλλου, όπως δήλωσαν στελέχη του Λιμενικού, οι χάρτες της Υδρογραφικής Υπηρεσίας ενημερώνονται και διορθώνονται συχνότατα και πάντοτε γίνονται οι σχετικές ανακοινώσεις.

Οι προσπάθειές μου να πληροφορηθώ την επίσημη θέση της εταιρείας για όλα τα ερωτήματα που ανακύπτουν απέβησαν άκαρπες. Τόσο η εταιρεία συμβούλων επικοινωνίας Civitas, αρμόδια για θέματα δημοσιότητας της Louis, όσο και το γραφείο Τύπου του ομίλου στην Κύπρο δεν μπόρεσαν να μου απαντήσουν για το είδος των μετασκευών που είχαν γίνει στο πλοίο, για τους λόγους της εγκατάλειψης των δύο Γάλλων και την έλλειψη ετοιμότητας του πληρώματος, για την πλημμελή λειτουργία του ηλεκτρολογικού και μηχανολογικού εξοπλισμού, για την απάντηση των καυσίμων και το χρονοδιάγραμμα ανέλκυσης του πλοίου. Περιορίστηκαν να μου επαναλαμβάνουν ότι «όλα έχουν γίνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο». Τις ίδιες μέρες, η Louis Hellenic Cruises ανακοίνωνε στον Τύπο πως εισέπραξε από την ασφάλεια το ποσό των 55 εκατομμυρίων δολαρίων για ολική απώλεια του πλοίου.

Όσον αφορά το «εντυπωσιακό» πρόστιμο ύψους 1.173.880 ευρώ που επέβαλε το YEN στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, αλλά και το ημερήσιο πρόστιμο 9.000 ευρώ που έχει επιβάλει το Λιμεναρχείο Σαντορίνης για ρύπανση της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής, όπως έχει γίνει γνωστό, η εταιρεία δεν έχει καταβάλει μέχρι σήμερα ούτε ένα ευρώ. ►

Από τα «εντυπωσιακά» πρόστιμα που έχουν επιβληθεί στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, μέχρι σήμερα δεν έχει καταβληθεί ούτε ευρώ.



II. ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

Τότε, ο ΥΕΝ μιλούσε για διαφήμιση του τουρισμού...

Η Louis ύψωσε την ελληνική σημαία στα κρουαζιερόπλοιά της που δρομολόγησε στη χώρα μας, ύστερα από την απόφαση του προηγούμενου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλη Κεφαλογιάννη, να πληρώνει το ελληνικό Δημόσιο τις ασφαλιστικές εισφορές των Ελλήνων ναυτικών που απασχολεί, ύψους άνω των 10 εκατ. ευρώ το χρόνο, «προκειμένου να αναγεννηθεί η ελληνική κρουαζιέρα». Η ύψωση της ελληνικής σημαίας αποτελούσε μονόδρομο για τη Louis, προκειμένου να μπορεί να προσεγγίζει τα προσφιλή τουρκικά λι-

μάνια της Εφέσου και της Κωνσταντινούπολης, δεδομένου ότι η Τουρκία δεν επιτρέπει στα κυπριακά πλοία να δένουν στα λιμάνια της.

Αμέσως μετά το ναυάγιο, ο Μανώλης Κεφαλογιάννης σπεύδει να δηλώσει ότι «διαφημίσαμε τον ελληνικό τουρισμό με την ετοιμότητά μας, ενώ η διαδικασία εκκένωσης του πλοίου είναι η απάντηση μιας σύγχρονης και αποτελεσματικής χώρας». Στην πρώτη μετά το ναυάγιο σύσκεψη στο ΥΕΝ υποστηρίζει ότι το κουφάρι του Sea Diamond «θα αποτελέσει τουριστική ατρα-

Μανώλης Κεφαλογιάννης, τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας: «Θα απαντηθεί και η τελευταία σταγόνα καυσίμων και λιπαντικών μέσα σε ελάχιστες εβδομάδες».

ξίον και ψαρότοπο και άρα θα προκύψουν πολλαπλά οφέλη για την οικονομία και τον τουρισμό του νησιού». Μόλις γίνεται γνωστό ότι αγνοούνται οι δύο Γάλλοι επιβάτες, αφήνει υπονοούμενα ότι πιθανόν να μην επέβαιναν στο κρουαζιερόπλοιο την ώρα του ναυαγίου, σενάριο που χωρίς να έχει καμία απολύτως βάση πλανάται μέχρι και σήμερα στον αέρα.

Δύο εβδομάδες μετά το ναυάγιο, ο ΥΕΝ δεσμεύεται δημόσια ότι «θα απαντηθεί και η τελευταία σταγόνα πετρελαίου από το κουφάρι του βυθισμένου πλοίου». Ενημερώνει τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ότι «ήδη έχει παραδοθεί το ειδικό σχέδιο απάντησης». Στα μέσα Μαΐου διαβεβαιώνει ότι «η απάντηση προχωράει κανονικά, δεν εφησυχάζουμε, θα απαντηθεί και η τελευταία σταγόνα λιπαντικών και πετρελαίου μέσα σε ελάχιστες εβδομάδες». Τρεις μήνες μετά το ναυάγιο, στα μέσα Ιουλίου, δηλώνει στη Βουλή ότι «οι έρευνες για τον εντοπισμό των αγνοούμενων Γάλλων υπηκόων συνεχίζονται».

III. ΟΙ ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

«Είναι θέμα πολιτικής βούλησης»

Από τη δεκαετία του '80 η Σαντορίνη γνωρίζει μια ραγδαία και υπέρμετρη ανάπτυξη και γίνεται περιζήτητος διεθνής τουριστικός προορισμός. Σήμερα, τα μεγέθη έχουν ξεφύγει. Δεκάδες χιλιάδες νόμιμες και παράνομες κλίνες, εκατοντάδες χιλιάδες τουρίστες, πλήθος από τσάρτερ και κρουαζιερόπλοια. Αμέτρητα καφέ, εστιατόρια, μπαρ και καταστήματα, κυρίως κοσμηματοπωλεία. Αλλά και κάθε είδους υπηρεσίες (μασάζ, spa κ.λπ.). Χιλιάδες μετανάστες, οι οποίοι κάνουν τις βαριές δουλειές. Το μέγεθος του κτηρίου της τοπικής Εφορίας αντικατοπτρίζει την ευρωστία της τοπικής οικονομίας.

Το ναυάγιο και η μόλυνση από το μαζούτ ήρθαν να αμαυρώσουν την πολυδιαφημισμένη τουριστική εικόνα του νησιού και γι' αυτό ο Δήμος Σαντορίνης επέμενε τόσο για

την επιφανειακή απορρύπανση όσο και για την απάντηση του εναπομείναντος πετρελαίου από το κουφάρι του πλοίου και είχε ζητήσει εξαρχής να γίνει ανέλκυση.

Στο θέμα της επιφανειακής απορρύπανσης, που ήταν αναγκαία για την εικόνα του νησιού εν όψει τότε της τουριστικής σεζόν, πράγματι υπήρξαν θαυμαστά αποτελέσματα. Το πλωτό φράγμα στον Αθηνό είναι το μοναδικό στοιχείο που παραπέμπει έμμεσα τους γνώστες στο ναυάγιο του Sea Diamond. Για τους περισσότερους δεν διαφέρει σε τίποτα από ένα κοινό αλιευτικό δίχτυ. Οι τουρίστες που επισκέφθηκαν φέτος τη Σαντορίνη δεν έμαθαν τίποτα για το ναυάγιο. Ούτε βέβαια για τους δύο νεκρούς Γάλλους. Ομως, η σεζόν τελείωσε και το ναυάγιο είναι ακόμη εκεί, στα 130 μέτρα βάθος, μια ανάσα από την ακτή. «Είναι πλέον κα-

θαρά θέμα πολιτικής βούλησης το αν θα γίνει η απάντηση και η ανέλκυση», μου λέει ο δήμαρχος Αγγελος Ρούσσοσ, που θεωρεί ότι η τουριστική κίνηση ήταν τελικά αυξημένη φέτος γύρω στο 20%.

Η νομική σύμβουλος του Δήμου, Σοφία Κίτσου, που εκτελεί επιτυχώς και καθήκοντα γραφείου Τύπου σε σχέση με το ναυάγιο, με ενημερώνει πως σχεδιάζονται κάποιες κινητοποιήσεις στο επόμενο διάστημα. «Θα τυπώσουμε μπλουζάκια με συνθήματα: "Κάνε το καλό και παρ' το απ' το γιαλό" και "Σήμερα το τό βουλαγαμένο, δεν μπορώ να περιμένω", ίσως τα μοιράσουμε στους μαθητές.» Ο πρόεδρος του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας Γιάννης Γρατοσίας, είναι κάθետος: «Αν είχε έρθει έγκαιρα ρυμουλκό, θα σωζόταν το πλοίο, καθυστέρησε η εταιρεία κάνοντας διαπραγματεύσεις».

IV. Η ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ

Ακόμα στο στάδιο της προανάκρισης

Αμέσως μετά το ναυάγιο η αρμόδια Εισαγγελία Πρωτοδικών Νάξου άσκησε διώξη in rem (για πράξεις) σε βαθμό πλημμελήματος για πρόκληση ναυαγίου από αμέλεια, θάλασσα ρύπανση από αμέλεια και παράβαση κανόνων ελλιμενισμού (μη αποφυγή σύγκρουσης), παραγγέλλοντας ταυτόχρονα στο Λιμεναρχείο Θήρας τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης. Η υπόθεση βρίσκεται ακόμα στο στάδιο της προανάκρισης.

Στις 12 Ιουνίου, η Εισαγγελία Νάξου άσκησε νέα αυτοτελή διώξη για μη υποβολή μελέτης απάντησης των καυσίμων που έχουν παραμείνει στο πλοίο εις βάρος του πλοιαρχού Γιάννη Μαρίνου και των εκπροσώπων των διαχειριστριών εταιρειών Louis Hellenic Cruises Ltd και Core Marine Ltd (με έδρα τη Λιβερία), Γεωργίας Χρυσοστόμου και Μαρίας Ιωάννου αντίστοιχα, εξέδωσε δε και εντάλματα σύλληψής τους, όμως οι λιμενικές αρχές δεν κατάφεραν να τους εντοπίσουν εγκαίρως με αποτέλεσμα να παρέλθει το αυτόφωρο! Σημειώνεται ότι ως πλοιοκτήτρια εταιρεία εμφανίζεται η Elopa Maritime Co., με έδρα τα νησιά Μάροαλ.

Οι δύο Γάλλοι κηρύχθηκαν σε αφάνεια από γαλλικό δικαστήριο, δεδομένου ότι ουδέποτε εισήλθαν δύτες μέσα στο βυθισμένο πλοίο και συνεπώς ποτέ δεν βρέθηκαν οι σοροί τους, προκειμένου να αναγνωριστούν. Ετσι, μέχρι σήμερα, δεν έχουν ασκηθεί ποινικές διώξεις εις βάρος του πλοιαρχού και των πλοιοκτητών για ανθρωποκτονία.

Ωστόσο, στις 14 Ιουνίου, η Γαλλίδα Αν Αλέν τέλεσε επιμνημόσυνη δέηση στη μνήμη του συζύγου της Ζαν-Κριστόφ και της κόρης της Μοντ στον τόπο του ναυαγίου, όπου μετέβη με σκάφος του Λιμενικού Σώματος με τη συνοδεία γαλλόφωνου ιερέα και ανθρώπων της γαλλικής πρεσβείας της Αθήνας.

Οι σοροί των δύο Γάλλων δεν αναζητήθηκαν ποτέ. Ετσι, μέχρι σήμερα δεν έχουν ασκηθεί ποινικές διώξεις για ανθρωποκτονία.

© ΑΠΕ, ΑΡΤΕΜΗ ΑΡΓΥΡΟΥ



Μόνο το πλωτό φράγμα παραπέμπει σήμερα στο ναυάγιο.



Αυτή η εικόνα δεν υπάρχει πια. Το πρόβλημα πλέον βρίσκεται κάτω από τη θάλασσα.

V. ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η «βιτρίνα» καθάρισε, η απειλή παραμένει

Από την πρώτη στιγμή απλώνεται στον τόπο του ναυαγίου ένα πλωτό φράγμα για να περιοριστεί η ρύπανση που προκαλείται από τη διαρροή πετρελαίου. Όμως το πετρέλαιο εξαπλώνεται και προσβάλλει σημαντικό μήκος της ακτογραμμής. Την επιφανειακή απορρύπανση αναλαμβάνει επιτυχώς η εξειδικευμένη «Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος». Το πλωτό φράγμα παραμένει έως σήμερα στον Αθηνιό, όμως οι ποσότητες πετρελαίου που διαρρέουν πλέον είναι αμελητέες. Από τους 450 τόνους μαζούτ που υπήρχαν αρχικά στις δεξαμενές υπολογίζεται ότι έχουν παραμείνει μέσα στο πλοίο περίπου 200, που έχουν προσωρινά εγκλωβιστεί. Εκτός όμως των πετρελαιοειδών το κουφάρι του Sea Diamond περιέχει μηχανικά λάδια, ψυκτικά υγρά, διαλύτες, καθαριστικά και κάθε είδους τοξικές χημικές ουσίες. Μέσω της ηλεκτρόλυσης αργά ή γρήγορα θα διαρρυσούν και θα απορροφηθούν από τα θαλάσσια οικοσυστήματα.

Οι αναλύσεις από τα δείγματα νερού που είχε συλλέξει ένα μήνα μετά το ναυάγιο το ΕΛΚΕΘΕ (Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών) ήταν μεν καθησυχαστικές, πλην όμως, όπως επισημαίνεται στο σχετικό πόρισμα, τόσο το πετρέλαιο όσο και τα άλλα ρυπογόνα φορτία εισέρχονται με αρκετά βραδύ ρυθμό στους κύκλους και στις ισοροπίες που καθορίζουν τη λειτουργία του θαλάσσιου οικοσυστήματος και επομένως οι επιπτώσεις τους θα γίνουν εμφανείς αργότερα. Δείγματα νερού ελήφθησαν από το ΕΛΚΕΘΕ και στις αρχές Σεπτεμβρίου, όμως δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμα οι αναλύσεις, ενώ τα επόμενα δείγματα επρόκειτο να ληφθούν μέσα στο Νοέμβριο. Η ποιότητα του θαλάσσιου νερού αποκτά ιδιαίτερη σημασία λόγω και του εργοστασίου αφαλάτωσης που λειτουργεί στην Οία για ύδρευση του νησιού.

Αμέσως μετά το ναυάγιο, τόσο οι τοπικές αρχές όσο και το Ινστιτούτο Θαλάσσιων και Περιβαλλοντικής Έρευνας του Αιγαίου «Αρχιπέλαγος», η Greenpeace, αλλά και η Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ΥΕΝ θέτουν επιτακτικά το θέμα της άμεσης απάντησης των καυσίμων και της ανέλκυσης του βυθισμένου πλοίου ακριβώς για λόγους προστασίας του περι-

βάλλοντος. Όμως, με μεγάλη καθυστέρηση και ενώ έχει εκπνεύσει η διορία που η ίδια έχει ορίσει, η πλοιοκτήτρια εταιρεία υποστηρίζει τελικά ότι απάντηση είναι επικίνδυνη και ανέφικτη και συνεπώς δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί, επικαλούμενη μελέτη των Αγγλων εμπειρογνομώνων της London Offshore Consultants Ltd. Στην ίδια μελέτη, ωστόσο, επισημαίνεται ότι «δεν προκύπτει κίνδυνος περαιτέρω ολίσθησης του ναυαγίου σε μεγαλύτερο βάθος». Σε έγγραφο του, άλλωστε, το ΥΕΝ υπενθυμίζει ότι με τη βοήθεια της σύγχρονης τεχνολογίας έχουν εκτελεστεί επιτυχώς εργασίες ανελεύσεως από πολύ μεγαλύτερα βάθη με ασφαλείς συνθήκες και υπογραμμίζει ότι «σε κάθε περίπτωση, τόσο η απάντηση των υπολοίπων καυσίμων/ρυπογόνων ουσιών από το ναυάγιο όσο και η ταχεία ανέλκυσή του είναι ενέργειες στις οποίες υποχρεούται εκ των ισχυόντων νόμων να προβεί πλοιοκτήτρια εταιρεία, με ασφαλείς και αποδεκτές μεθόδους».

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η υπόθεση βρίσκεται στο στάδιο της ανάκρισης. Συλλέγονται πληροφορίες, απευθύνονται ερωτήματα προς τις ελληνικές αρχές και αν μεν κατατεθεί κάποιο συγκεκριμένο πλάνο απάντησης-ανέλκυσης από την εταιρεία θα δοθεί κάποια παράταση. Εάν όχι, οι ελληνικές αρχές θα παραπεμφθούν στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Σύμφωνα με τον Δημήτρη Γιωτάκο, νομικό σύμβουλο του γραφείου του Επιτρόπου Περιβάλλοντος της Ε.Ε., Σταύρου Δήμα: «Εφόσον το πλοίο θεωρείται άχρηστο, εάν δηλαδή θεωρείται απόβλητο, δεν μπορούν να το πετάξουν μέσα στη θάλασσα. Υπάρχει σοβαρή παραβίαση της κοινοτικής νομοθεσίας για τα απόβλητα. Εμείς το έχουμε θέσει ως θέμα άμεσης προτεραιότητας. Ξέρουμε ότι μέσα στο πλοίο υπάρχουν πολλές ουσίες που απαγορεύονται από το Κοινοτικό Δίκαιο. Για παράδειγμα, πολλά από τα πλαστικά υλικά του πλοίου (χαλιά, μοκέτες κ.λπ.) περιέχουν επιβραδυντές, ουσίες που όπως και ο αμιάντος επιβραδύνουν την πυρκαγιά. Οι περισσότερες από αυτές τις ουσίες απαγορεύονται πλέον, διότι είναι ιδιαίτερα τοξικές και ιδιαίτερα επίμονες. Αν ελευθερωθούν αυτές οι ουσίες, όλο το οικοσύστημα θα πληγεί στο διηνεκές». ■

Από το γραφείο του Επιτρόπου Περιβάλλοντος της Ε.Ε. Σταύρου Δήμα γίνεται λόγος για σοβαρή παραβίαση της νομοθεσίας περί αποβλήτων.