



ΦΩΣ ΣΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «**SEA DIAMOND**»

**Ο καπετάνιος
δεν δήλωσε
τη μηχανική βλάβη**



© REUTERS / APEIRON

Δυόμισι χρόνια μετά το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου στη Σαντορίνη και ενώ δικαστικά η υπόθεση βρίσκεται ακόμα στη φάση της ανάκρισης, μια σειρά από στοιχεία της δικογραφίας και του ρεπορτάζ, σε συνδυασμό με τα συμπεράσματα της έκθεσης του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων, ρίχνουν περισσότερο φως στην πολύκροτη υπόθεση. **ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΒΑΦΕΙΑΔΗ**

Το κουφάρι του πλοίου, που περιέχει μεγάλες ποσότητες χημικών και τοξικών ουσιών, αποτελεί διαρκή απειλή για τη θαλάσσια ζωή και μόνιμη πηγή ανησυχίας για τους κατοίκους της Σαντορίνης.



© ΑΠΕ

Οπως αποκαλύπτεται ύστερα από δύομισι χρόνια, από τη δικογραφία, την έκθεση του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων και το ρεπορτάζ, μία ώρα μετά την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης με προορισμό τη Σαντορίνη, μία από τις τέσσερις κύριες μηχανές του είχε τεθεί εκτός λειτουργίας λόγω βλάβης σε κάποια αντλία πετρελαίου. Επειτα από επισκευές, για τις οποίες απαιτήθηκαν σχεδόν τρεις ώρες, και ενώ το πλοίο πλησίαζε πλέον στο λιμάνι της Σαντορίνης, η μηχανή είχε τεθεί και πάλι σε λειτουργία, για να ακολουθήσει η πρόσκρουση, δεκαπέντε λεπτά αργότερα.

Σε φωτογραφία ιδιώτη, που δημοσιεύτηκε λίγες ημέρες μετά το ναυάγιο στο εξειδικευμένο περιοδικό «Εφοπλιστής», διακρίνεται η πορεία του πλοίου αμέσως μετά την πρόσκρουση. Γράφει στη σχετική λεζάντα ο πρώην πλοίαρχος και αρθρογράφος του περιοδικού Φώτης Μαρτίνος: «Τα νερά που αφρίζουν δείχνουν το σημείο της πρόσκρουσης. Ένα εξασκημένο μάτι μπορεί να διακρίνει τα απόνερα και την πορεία του πλοίου πριν από την πρόσκρουση». Μη γνωρίζοντας τότε τα περί βλάβης, ο κ. Μαρτίνος θέτει το ερώτημα: Γιατί το «Sea Diamond» ακολούθησε τη συγκεκριμένη πορεία, καθώς «δημιουργείται η εντύπωση πως το πλοίο δεν έχει ευθυγραμμιστεί ανάμεσα στην τσαμαδούρα Νο 4 και τη γλώσσα που βγάζει η στεριά, αλλά ανάμεσα σε αυτήν και στο ακρωτήριο Αλωνάκι, περίπου δύο στάδια νοτιότερα»;

Σύμφωνα με τη νομοθεσία και τους ναυτικούς κανονισμούς, ο πλοίαρχος ήταν υποχρεωμένος να ενημερώσει για τη βλάβη τον νορβηγικό νηογνώμονα, ο οποίος είχε πιστοποιήσει την κλάση του, τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ) του ΥΕΝ και την πλοιοκτήτρια εταιρεία.

Όπως αποκαλύπτεται τώρα, κανείς δεν είχε ειδοποιηθεί σχετικά. Αν είχαν ενημερωθεί οι επιθεωρητές, θα καθοδηγούσαν το πλοίο στο κοντινότερο λιμάνι, θα επιθεωρούσαν εάν οι επισκευές, που είχαν στο μεταξύ πραγματοποιηθεί, ήταν επαρκείς και μόνο τότε θα επέτρεπαν τη συνέχιση της κρουαζιέρας.

«Τη στιγμή που πήγα να ενημερωθώ από το χάρτη, έγινε η πρόσκρουση»

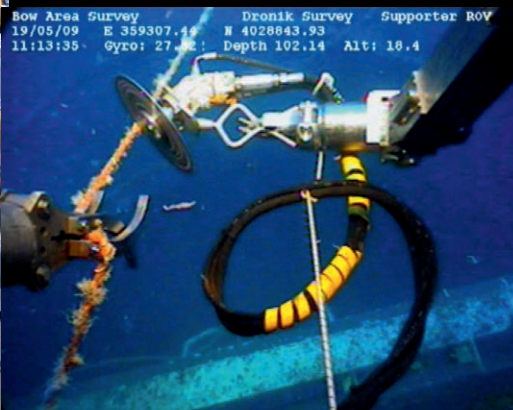
Σε όλες τις καταθέσεις τους μέχρι και πέντε μήνες μετά το ναυάγιο, ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί του πλοίου αναφέρουν ως αίτιο της πρόσκρουσης τα θαλάσσια ρεύματα. «Ξαφνικά, αντιλήφθηκα ένα ισχυρό ρεύμα από τα αριστερά, που έσπρωξε το πλοίο δεξιά, με αποτέλεσμα να πέσει στα αβαθή», καταθέτει στις 23 Απριλίου 2007 στην προανάκριση ο πλοίαρχος Γιάννης Μαρτίνος. Στα μέσα Σεπτεμβρίου, στην προσφυγή τους στο Τριμελές Διοικητικό Πρωτοδικείο Πειραιά, πλοίαρχος και πλοιοκτήτες υποστηρίζουν ότι η πρόσκρουση και η εν συνεχεία βύθιση του πλοίου «οφείλεται σε γεγονός ανωτέρας βίας και, ειδικότερα, σε όλως αιφνίδιο θαλάσσιο ρεύμα».

Όμως, από τις αρχές Νοεμβρίου αλλάζουν άρδην υπερασπιστική τακτική. Προκρίνουν πλέον ως αίτιο της πρόσκρουσης τη «λανθα-

σμένη» χαρτογράφηση της περιοχής, επικαλούμενοι νεότερες μετρήσεις μιας ιδιωτικής χαρτογραφικής εταιρείας, αποσκοπώντας με αυτό τον τρόπο στη μετακύλιση των εξόδων στο ελληνικό Δημόσιο.

Όμως, όπως αποδεικνύεται από τη δικογραφία, κανείς στη γέφυρα δεν είχε συμβουλευτεί τον επίμαχο χάρτη. «Ρώτησα τον ανθυποπλοίαρχο, ο οποίος είχε εισέλθει στο χώρο των χαρτών (chart room), πόσο κοντά μπορούμε να περάσουμε με ασφάλεια από την ακτή, αλλά αυτός δεν πρόλαβε να μου απαντήσει, γιατί αμέσως το πλοίο τραντάχτηκε δυνατά και ακούστηκε ένας θόρυβος πλώρα και δεξιά», καταθέτει ο ύπαρχος Γιάννης Αντωνίου. «Τη στιγμή που πήγα να ενημερωθώ από το χάρτη, έγινε η πρόσκρουση του πλοίου από τη δεξιά του πλευρά και δεν πρόλαβα να του απαντήσω», καταθέτει ο ανθυποπλοίαρχος Θανάσης Πίτσας.

Αλλωστε, το πλοίο δεν είχε ακολουθήσει το σχεδιασμό ταξιδιού (passage plan) που είχε χαράξει ο αξιωματικός ναυσιπλοίας Παναγιώτης Κουβέλης, ο οποίος προέβλεπε να πλεύσει το πλοίο μεταξύ της νήσου Νέας Καμένης (αριστερά) και των ναυδέτων (δεξιά). Ο πλοίαρχος ακολούθησε άλλη πορεία κατά την προσέγγιση στα ναυδέτα, δηλαδή μεταξύ της νήσου Σαντορίνης (δεξιά) και ναυδέτων (αριστερά). Σε ερώτησή του ανακριτή αν η συγκεκριμένη πορεία του πλοίου ήταν ασφαλής, ο αξιωματικός ναυσιπλοίας καταθέτει: «Για τον λόγο αυτόν ο σχεδιασμός ταξιδιού είχε προβλεφτεί να γίνει μεταξύ της νήσου Νέας Καμένης και των ναυδέτων. Η επιλογή αλλαγής της συγκε-



Σύμφωνα με τη νομοθεσία, ο πλοίαρχος ήταν υποχρεωμένος να ενημερώσει για τη βλάβη τον νορβηγικό νηογνώμονα, ο οποίος είχε πιστοποιήσει την κλάση του, τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ και την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Δεν το έκανε.

κριμένης πλεύσης ήταν του πλοίαρχου».

Εξάλλου, στην πορεία πλεύσης που χάραξε ο πλοίαρχος στο χαρτί εκ των υστέρων για τις ανάγκες της πραγματογνωμοσύνης, το πλοίο διέρχεται από τα αβαθή σε απόσταση 187 μ., ενώ στην πραγματικότητα προσέκρουσε σε απόσταση 111 μ.

Όσον αφορά, δε, τις «λανθασμένες ενδείξεις» του χάρτη 423/8 της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού, χαρακτηρισμός που περιέργως υιοθετείται και από το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ), αρμόδια πηγή της παραπάνω υπηρεσίας διευκρίνισε στο «Κ»: «Η χαρτογράφηση δεν είναι λανθασμένη. Απλώς είναι πυκνότερη στις περιοχές που προσεγγίζουν τα πλοία (περιοχές πλεύσης και λιμένες) με αλληπαλλήλες γραμμές και αραιότερη στις υπόλοιπες ακτογραμμές. Η συγκεκριμένη υδρογράφιση δεν ήταν σε περιοχή πορείας των πλοίων και η έξαρση δεν είχε εντοπιστεί. Το πλοίο περνούσε πολύ κοντά στην ακτή και προσέκρουσε στα αβαθή, περιοχή που δεν είναι πλεύσιμη. Ο πλοίαρχος δεν είχε κάνει υποτύπωση πάνω στο χάρτη, προκειμένου να βρει το ακριβές στίγμα του πλοίου, δεν ήξερε πολύ ακριβώς βρισκόταν».

«Από τις 19 στεγανές θύρες, ανοιχτές πρέπει να ήταν και οι 19»

Σύμφωνα με το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης, κατά τη διάρκεια προετοιμασίας (STAND BY) απόπλου και κατάπλου του πλοίου πρέπει όλες οι υδατοστεγείς θύρες να είναι κλειστές. Συνεπώς, την ώρα της πρόσκρουσης και οι 19 υδατοστεγείς θύρες του

«Sea Diamond» έπρεπε να είναι κλειστές.

Όπως αποδείχτηκε, δεν ήταν. «Από τις δεκαεννέα (19) στεγανές θύρες, ανοιχτές πρέπει να ήταν και οι δεκαεννέα (19) για πρακτικούς και λειτουργικούς λόγους, δηλαδή για τη διευκόλυνση των εργαζομένων στο μηχανοστάσιο και για την κυκλοφορία των επιβατών μεταξύ των καταστρωμάτων», καταθέτει ο πλοίαρχος Γιάννης Μαρίνος. «Οι υδατοστεγείς πόρτες ήταν πάντα ανοιχτές, κατά τον απόπλου, κατά τον κατάπλου του πλοίου στα λιμάνια και κατά τη διάρκεια του πλου για λειτουργικούς λόγους», αποκάλυπτε ο αξιωματικός ναυσιπλοΐας Παναγιώτης Κουβέλης.

«Πριν από την πρόσκρουση, το πλοίο ταξίδευε με τις υδατοστεγείς πόρτες των στεγανών φρακτών του ανοιχτές. Αμέσως μετά την πρόσκρουση, ο πλοίαρχος έδωσε εντολή να κλείσουν. Το Συμβούλιο έχει αμφιβολίες αν τελικά όλες οι υδατοστεγείς πόρτες έκλεισαν», αναφέρεται στην έκθεσή του.

Ανεπαρκείς ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις

Αμέσως μετά την πρόσκρουση άρχισαν να γίνονται βραχυκυκλώματα στον κύριο ηλεκτρικό πίνακα που βρισκόταν στο θάλαμο ελέγχου μηχανής (control room), να εκπέμπονται λάμψεις από αυτόν και να ακούγονται εκρήξεις. Επίσης, μύριζαν καμένα καλώδια, ενώ παράλληλα εξερράγη η κονσόλα χειρισμών του συστήματος κατάσβεσης. Λίγο αργότερα, έπασε φωτιά και ο πίνακας της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης (emergency).

Η έκθεση του ΑΣΝΑ αναφέρει σχετικά: «Σε καμία περίπτωση δεν δικαιολογείται η

βραχυκύκλωση των ηλεκτρικών πινάκων και η επακολούθησασ πυρκαϊά. Οι πίνακες, σύμφωνα με τους κανονισμούς, έπρεπε να διαθέτουν συστήματα ασφαλείας κατάλληλα και επαρκή, ώστε να αντιμετωπίζουν με επιτυχία τυχόν διαρροές ηλεκτρικού ρεύματος και την αύξηση της εντάσεώς του πέραν των προβλεπόμενων για κάθε γραμμή ορίων αντοχής των μονώσεων των καλωδιώσεων. Επίσης, τα κατά τόπους ηλεκτρικά μηχανήματα έπρεπε να διαθέτουν τοπικά συστήματα ασφαλείας έναντι βραχυκυκλώσεως, ιδιαίτερα δε οι αντλίες που μπορούν να βρεθούν σε χώρους του πλοίου, οι οποίοι πρώτοι θα κατακλυστούν σε περίπτωση ρήγματος στα ύφαλα».

Στην προκειμένη περίπτωση, καμία αντλία δεν λειτουργήσε, ενώ οι ηλεκτρικοί πίνακες καταστράφηκαν στο μεγαλύτερο μέρος τους και τέθηκαν εκτός λειτουργίας από την πρώτη στιγμή του ατυχήματος. Σύμφωνα με την έκθεση του ΑΣΝΑ, που αφήνει αιχμές και κατά του νορβηγικού νηογνώμονα που παρακολουθούσε το «Sea Diamond», «η υφιστάμενη κατάσταση του πλοίου και τα συστήματά του δεν ήταν ικανά και κατάλληλα ώστε να το βοηθήσουν να αντεπεξέλθει σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, με αποτέλεσμα να συντομευτεί ο χρόνος παραμονής του πλοίου στην επιφάνεια της θάλασσας, με κίνδυνο για τους επιβαίνοντες και τραγικά αποτελέσματα για την τελική βύθιση του πλοίου».

Μυστήριο με το «μαύρο κουτί»

Το πλοίο διέθετε σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR), το οποίο είχε ελεγχθεί και συντηρηθεί ένα μήνα πριν από το ▶



Το ΑΣΝΑ θεωρεί «περίεργο» το ότι στο «μαύρο κουτί» βρέθηκαν δεδομένα για μόλις 86 λεπτά, αντί 4 ωρών, που θα έπρεπε να έχουν αποθηκευτεί.

© ΑΠΕ

ναύγιο. Το VDR αποτελούνταν από δύο κύριες μονάδες. Η πρώτη ήταν η κεντρική μονάδα, η οποία είχε τη δυνατότητα καταγραφής στον σκληρό δίσκο των δεδομένων για τις τελευταίες σαράντα ώρες και διέθετε DVD για την αντιγραφή τους σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου, ενώ η δεύτερη ήταν η κάψουλα (γνωστή ως «μαύρο κουτί»), που ήταν υδατοστεγής και ζύγιζε μόλις είκοσι κιλά, είχε τη δυνατότητα να καταγράφει δεδομένα για τις τελευταίες δώδεκα ώρες, αποδεδουλευτόταν δε απλά και εύκολα μέσα σε δύο λεπτά της ώρας. Σε περίπτωση μπλακ άουτ, το σύστημα είχε τη δυνατότητα να συνεχίσει την καταγραφή για δύο επιπλέον ώρες, αυτοτροφοδοτούμενο με δικές του μπαταρίες.

Στο συγκεκριμένο ατύχημα «κανείς από τους αξιωματικούς που βρίσκονταν στη γέφυρα λίγο πριν από την εγκατάλειψη του πλοίου δεν ενεργοποίησε τη διαδικασία αντιγραφής των δεδομένων από την κεντρική μονάδα του VDR, παρότι είχαν αρκετό χρόνο στη διάθεσή τους να το πράξουν», δεδομένου μάλιστα ότι η διαδικασία αντιγραφής ήταν εύκολη και μέσα σε 10-15 λεπτά μπορούσαν να αντιγραφούν δεδομένα τεσσάρων ωρών. Επίσης, κανείς δεν πήρε μαζί του το «μαύρο κουτί», που ανασύρθηκε αργότερα από βατραχανθρώπους, καθώς και τα σημαντικότερα ναυπλιακά έγγραφα.

Το ΑΣΝΑ θεωρεί «περίεργο» το γεγονός ότι στο «μαύρο κουτί» βρέθηκαν δεδομένα για χρόνο μόλις 86 λεπτών, αντί 4 ωρών, που θα έπρεπε να έχουν αποθηκευ-

τεί, αφού η καταγραφή, που διακόπηκε εν μέσω του ναυαγίου, όφειλε να συνεχιστεί «για ακόμη δύο ώρες από την οριστική διακοπή ρεύματος στο πλοίο και οπωσδήποτε μέχρι την ώρα εγκατάλειψής του από το πλήρωμα» και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η τελική βύθιση του πλοίου «υπήρξε αποτέλεσμα είτε συνειδητής επιλογής είτε σοβαρών παραλείψεων του πλοίαρχου και της πλοιοκλήτριας εταιρείας».

«Είχαν βλάβη επί τέσσερις ώρες και δεν ειδοποίησαν κανέναν. Αν το γνώριζε ο λιμενάρχης Σαντορίνης, δεν θα τους άφηνε να προσεγγίσουν. Ολη η συνομιλία του καπετάνιου με το γραφείο της πλοιοκλήτριας εταιρείας, με το συμβούλιο και τον αξιωματικό κρίσεων έγινε σκόπιμα από κινητά τηλέφωνα και όχι όπως προβλέπεται από τον κώδικα ασφαλούς διαχείρισης. Τίποτα δεν καταγράφηκε, ούτε η βλάβη άλλωστε», επισημαίνει ο νομικός εκπρόσωπος του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας Στέλιος Παπανδρέου.

Ο λυμένος κάβος

Για τις συνθήκες ρυμούλκησης και προσάραξης του πλοίου, που έγινε χωρίς ενημέρωση των λιμενικών Αρχών, το ΑΣΝΑ καταλογίζει πλήρη αδράνεια τόσο στον πλοίαρχο όσο και στην πλοιοκλήτρια εταιρεία, θεωρεί δε ότι η τακτική που ακολουθήθηκε «οδηγεί στην εκδοχή ότι ενδεχομένως υπήρξε συνειδητή επιλογή προς την κατεύθυνση του σχεδιασμού ή της μη διατάραξης της ροής των πραγμάτων, όπως αυτά εξελίσσονταν και οδηγούσαν

στη βύθιση του πλοίου».

Ο πλοίαρχος ενημέρωσε το λιμεναρχείο 17 λεπτά μετά την πρόσκρουση και στη συνέχεια δεν απαντούσε «στις επανειλημμένες προσπάθειες που έγιναν από πλευράς λιμεναρχείου για επικοινωνία μέσω VHF», ενώ με ευθύνη της πλοιοκλήτριας εταιρείας «δεν εστάλησαν στο πλοίο εγκαίρως τα κατάλληλα ρυμουλκά» ούτε ερευνήθηκε η τυχόν ύπαρξη άλλων ρυμουλκών πλησιέστερα.

Το πλοίο ρυμουλκήθηκε τελικά στα Παλιά Ορυχεία Καραγιώργη, στην παραλία Τσεκούρα, όπου προσάραξε με την πλήρη προς τη στεριά. Σύμφωνα με το σχεδιασμό, στη συνέχεια το ρυμουλκώ θα έπαιρνε κάβο από την πρύμνη του «Sea Diamond» και θα την έσερνε προς τη στεριά, ώστε το πλοίο να ευθυγραμμιστεί με την ακτή, που έχει ομαλό πετρώδη βυθό με βάθος έως 10 μ. και να μη βυθιστεί.

Ιδού πώς περιγράφει την επιχείρηση ο Πέτρος Καραμολέγκος, ιδιοκτήτης και κυβερνήτης του ταχύπλοου «Καλόγερος», που ανέλαβε να σηκώσει από τη θάλασσα την άκρη ενός κάβου, η άλλη άκρη του οποίου ήταν δεμένη στην πρύμνη του «Sea Diamond»: «Πήρα την άκρη και την πήγα στο ρυμουλκώ. Αρχισε να τραβάει το ρυμουλκώ με σκοπό να φέρει τη δεξιά πλευρά του πλοίου παράλληλα με την παραλία. Δυστυχώς, όμως, ο κάβος έφευγε από το πλοίο και δεν φερμαίριζε, δηλαδή δεν τέωνε, με αποτέλεσμα να πέσει στη θάλασσα. Τότε φώναξα στο VHF απεγνωσμένα να πάει κάποιος στην πρύμνη του κρουαζιερόπλοιο και να μας δώσει άλλον κάβο. Δεν πήρα καμία απάντηση. Πήγα με το «Α/Κ Καλόγερος» στην πλώρη του «Sea Diamond», και συγκεκριμένα κάτω από τη γέφυρα, όπου εκεί υπήρχαν άνθρωποι με φακούς, φώναξα «ρε παιδιά, κάποιος να έρθει στην πρύμνη», αλλά πάλι δεν πήρα απάντηση. Εφωνα και πήγα ξανά στην πρύμνη του πλοίου, όπου νωρίτερα είχα δει ότι υπήρχαν ανεμόσκαλες, με σκοπό να ανέβω στο πλοίο και να πάρω τους κάβους, αλλά δεν υπήρχε πια καμία ανεμόσκαλα...» ■

ΥΓ1 Υπενθυμίζεται ότι, μετά την πρόσκρουση, δύο Γάλλοι, ο 45χρονος Ζαν Κριστόφ Αλέν και η 16χρονη κόρη του Μοντ, εγκλωβίστηκαν και πνίγηκαν μέσα στην πλημμυρισμένη καμπίνα Νο 2024 του δεύτερου καταστρώματος, όπου και παραμένουν έως σήμερα.

ΥΓ2 Το βυθισμένο κουφάρι «κρέμεται» σε βάθος 130 μ., γαντζωμένο με την προπέλα στο βράχο, περιμένοντας την αναπόφευκτη περαιτέρω βύθισή του.