

SEA DIAMOND | COSTA CONCORDIA

Πορείες παράλληλες προς το βυθό

Το πρόσφατο ναυάγιο του «Costa Concordia» στην Τοσκάνη της δυτικής Ιταλίας αναπόφευκτα επαναφέρει στη μνήμη τη βύθιση του «Sea Diamond» πέντε χρόνια πριν στη Σαντορίνη, οδηγώντας σε κάθε είδους σκέψεις και αναθεωρήσεις τόσο ως προς το μέγεθος των σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων, που για εμπορικούς λόγους χτίζονται σαν πλωτοί ουρανοξύστες, όσο και ως προς την ασφάλεια που υποτίθεται πως διαθέτουν.

ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΒΑΦΕΙΑΔΗ



9 ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ

1. Οι καιρικές συνθήκες ήταν ιδανικές (ήρεμη θάλασσα).
2. Τα ναυάγια έγιναν ακριβώς δίπλα στην ακτή, σε απόσταση που απαγορεύεται να διέρχονται πλοία, παρεκκλίνοντας αδικαιολόγητα από την προγραμματισμένη πορεία τους.
3. Προσέκρουσαν σε ύφαλο και δημιουργήθηκε παρόμοιο ρήγμα. Στην περίπτωση του «Concordia», το πλοίο ξερίζωσε ένα βράχο που εξείχε από τη θάλασσα.
4. Υπήρξε μεγάλη καθυστέρηση στην ενημέρωση των επιβατών, με στοιχεία παραπληροφόρησης.
5. Η προσέλευση των επιβατών στα σημεία συγκέντρωσης έγινε άτακτα, επικράτησε κλίμα πανικού, τα πληρώματα δεν στάθηκαν στο ύψος των περιστάσεων, με συνέπεια να καθυστερήσει η εκκένωση των πλοίων και να ξεπεραστούν χρονικά τα επιτρεπόμενα όρια.
6. Η πρόσκρουση προκάλεσε μπλακ άουτ· στην περίπτωση μάλιστα του «Sea Diamond» δεν δούλεψε ούτε η ηλεκτρομηχανή ανάγκης.
7. Τις πρώτες κρίσιμες ώρες δεν διέθεταν πλήρη ονομαστικό κατάλογο επιβατών και πληρώματος.
8. Επικαλέστηκαν λανθασμένη χαρτογράφηση, προκειμένου να μετακυλίσουν τις ευθύνες του ναυαγίου στο Δημόσιο. Στην περίπτωση του «Concordia», αυτός ήταν ο αρχικός ισχυρισμός, για να αποδειχθεί στη συνέχεια πως η προσέγγιση στη στεριά αποτέλεσε καθιερωμένη τουριστική ατραξιόν. Στην περίπτωση του «Sea Diamond», ενώ αρχικά απέδωσαν την πρόσκρουση σε «αιφνίδια ισχυρά θαλάσσια ρεύματα», επτά μήνες μετά επικαλέστηκαν τον λανθασμένο χάρτη.
9. Δεν έγιναν προσπάθειες ανέλκυσης των πλοίων.

Ναυάγιο Sea Diamond Η ΩΡΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ

Τα αποτελέσματα της δικαστικής έρευνας για τη ναυτική τραγωδία της Σαντορίνης.

Σ

τις 4 Απριλίου κλείνουν πέντε χρόνια από το ναυάγιο του «Sea Diamond». Από τα μέσα του 2010, η ανακρίτρια έχει απαγγείλει κατηγορίες, εκ των οποίων κάποιες σε βαθμό κακουργήματος, κατά αξιωματούχων της πλοιοκτητικής εταιρείας και του πληρώματος για πρόκληση ναυαγίου, διατάραξη της ασφάλειας πλοίων και έκθεση σε κίνδυνο.

Εκκρεμεί η πρόταση της εισαγγελέως Ευσταθίας Σάλμα στο Συμβούλιο Πλημμελειοδικών, που θα έπρεπε να γίνει το αργότερο μέχρι τα μέσα Μαρτίου, ώστε να μην παραγραφούν, λόγω πενταετίας, όσα αδικήματα διώκονται σε βαθμό πλημμελήματος.

Στο μεταξύ, λίγες ημέρες μετά το ναυάγιο του «Costa Concordia», με αφορμή σχετικό αφιέρωμα της ειδησεογραφικής ιστοσελίδας «news 247», όπου γινόταν αναφορά στις ευθύνες του πλοίαρχου και της πλοιοκτητικής εταιρείας για το ναυάγιο του «Sea Diamond», ο Γιώργος Κουμπενάς, εκ μέρους της διαχειρίστριας «Louis», επανέλαβε για μία ακόμη φορά τη θέση της εταιρείας. Συγκεκριμένα, ισχυρίστηκε πως το ναυάγιο οφείλεται αποκλειστικά στον λανθασμένο χάρτη της Υδρογραφικής Υπηρεσίας, διαβεβαίωσε πως η μηχανική βλάβη, που είχε προηγηθεί, δεν επηρέασε στο παραμικρό την πλεύση, χαρακτηρίζοντας παράλληλα την επιχείρηση εκκένωσης του πλοίου υποδειγματική. Και υποστήριξε πως δεν φέρουν καμία ευθύνη ο πλοίαρχος, η πλοιοκτητική εταιρεία «Elona Maritime Co», η τεχνική διαχειρίστρια «Core Marine LTD» και η οικονομική διαχειρίστρια «Louis Hellenic Cruises LTD», όλες υπεράκτιες (off shore) εταιρείες που τύποις εδρεύουν σε χώρες «φορολογικούς παραδείσους» (νήσοι Μάρσαλ και Λιβερία), στην πραγματικότητα όμως διοικούνται από ένα γραφείο στην οδό Αμπατιέλου, στον Πειραιά.

Παρόμοια επιχειρήματα είχε επικαλεστεί η «Louis» και στις έντονες επιστολές διαμαρτυρίας που είχε στείλει στο «Κ» και στην «Καθημερινή», μετά τη δημοσίευση των άρθρων μου: «Μια νάρκη στο βυθό της Σαντορίνης» το 2007 και «Φως στο ναυάγιο του «Sea Diamond»» το 2009.

Αντίθετα είναι, όμως, τα συμπεράσματα της δικαστικής έρευνας, όπως δείχνουν τα αποσπάσματα από το κατηγορητήριο κατά του πλοίαρχου, που παρτίθενται στη συνέχεια και επιβεβαιώνουν πλήρως το ρεπορτάζ.

Κατ' αρχάς, η αποκατάσταση της βλάβης που είχε προηγηθεί της πρόσκρουσης και η επαναλειτουργία της μηχανής, την ώρα που το καράβι έμπαινε στο λιμάνι της Σαντορίνης, είχαν ως αποτέλεσμα η αριστερή μηχανή να έχει μόνιμα περισσότερες στροφές από τη δεξιά πλευρά, «με συνέπεια να δημιου-

ρηθεί έντονη έκπτωση του πλοίου προς τα δεξιά».

Επίσης, «η μηχανή επισκευάστηκε εν πλω, χωρίς να τηρηθούν οι προβλεπόμενες διαδικασίες, δηλαδή η ενπύρωση της λιμενικής αρχής, της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων και του Νορβηγικού Νηογνώμονα». Αν είχαν τηρηθεί οι προβλεπόμενες διαδικασίες, το πλοίο θα σταματούσε σε ασφαλές σημείο πριν από τον λιμένα και θα αποβίβαζε με ασφάλεια εν πλω τους επιβάτες.

Εξάλλου, το πλοίο δεν ακολούθησε την πορεία που προέβλεπε το σχέδιο πλεύσης και πέρασε πολύ κοντά στην ακτή, χωρίς να υπάρχει έκτακτη ανάγκη, ενώ δεν ειδοποιήθηκαν σχετικά η διαχειρίστρια εταιρεία και το λιμεναρχείο.

Για ανεξήγητους λόγους, δεν ήταν σε λειτουργία το βυθόμετρο, του οποίου η διαρκής λειτουργία είναι υποχρεωτική. «Αν λειτουργούσε, θα είχες διαπιστώσει ωρίτερα και πριν από την προσέγγιση στον ύφαλο ότι τα βάθη της θάλασσας ήταν διαφορετικά, και μάλιστα πολύ μικρότερα από τα αντιστοιχα αναγραφόμενα στο χάρτη της Υδρογραφικής Υπηρεσίας».

Ο επίμαχος χάρτης ουδέποτε χρησιμοποιήθηκε, αφού «κανείς δεν βρισκόταν στο χώρο των χαρτών».

Με εντολή του πλοίαρχου, το πλοίο ταξίδευε με τις 19 υδατοστεγείς του θύρες ανοικτές, παραβιάζοντας τους κανονισμούς ασφαλείας. Αλλά και η σιδηροκατασκευή «ήταν κακοσυντηρημένη», με αποτέλεσμα να κατακλυστούν σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα δύο διαμερίσματα μέσα στα οποία βρίσκονταν το λεβητοστάσιο, το ηλεκτροστάσιο, το αντλιοστάσιο και οι διαχωριστήρες, «κάτι που είχε ως συνέπεια να ελαττωθεί ο διαθέσιμος χρόνος για ασφαλή ρυμούλκηση του πλοίου στα αβαθή».

Μετά την πρόσκρουση, προκλήθηκε γενικό μπλακ άουτ και δεν λειτούργησε κανένα σύστημα ασφαλείας. «Αν λειτουργούσαν, π.χ., οι αντλίες απάντησης υδάτων, θα καθυστερούσαν σημαντικά την κλίση και τη σταδιακή βύθιση του πλοίου και θα επέτρεπαν την ασφαλή προσάραξη του».

Ούτε όμως κατά την επιχείρηση διάσωσης υπήρξε σωστός συντονισμός, ενώ η λιμενική αρχή ειδοποιήθηκε καθυστερημένα, με συνέπεια να κινδυνεύσει η ζωή των επιβατών, οι οποίοι διασώθηκαν με τη συνδρομή σκαφών που τυχαία βρίσκονταν στην περιοχή. «Λόγω των ενεργειών και των παραλείψεων του πλοίαρχου, πλημύρισε σε μικρό χρονικό διάστημα περίπου δεκαπέντε λεπτά ολό το κατάστρωμα Νο 2, στο οποίο βρισκόταν η καμπίνα Νο 2204, εντός της οποίας εγκλωβίστηκαν και τελικά πνίγηκαν οι Γάλλοι υπήκοοι Jean-Christophe Frederic Allain και Maud Aurore Allain». Αλλωστε, «με εντολή του πλοίαρχου έκλεισαν οι υδατοστεγείς θύρες, χωρίς να έχει προηγηθεί ο έλεγχος των καμπινών».

Από την πρώτη στιγμή, κάτοικοι και τοπικοί φορείς απαίτησαν την ανέλευση και την απομάκρυνση του βυθισμένου πλοίου, ώστε να μην κινδυνεύσει το θαυμάσιο φυσικό περιβάλλον.



Αγωγή για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Ο Δήμος Θήρας κατέθεσε πρόσφατα αγωγή κατά των εκπροσώπων της πλοιοκτητικής εταιρείας στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά. Επισημαίνοντας ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν βλάπεται μόνο η Σαντορίνη, αλλά γενικότερα η Ελλάδα, ζητάει να εφαρμοστεί ο νόμος 2881/2001, που υποχρεώνει τους πλοιοκτήτες να ανεγκύσουν το πλοίο και να το απομακρύνουν με δικά τους έξοδα, τα οποία προϋπολογίζει σε 80 εκατ. ευρώ. Ποσό το οποίο θα πρέπει να υποχρεωθούν να καταθέσουν ως τραπεζική εγγυοδοσία, στην περίπτωση που δεν συμμορφωθούν.

Σε λίγες μέρες παραγράφονται όσα αδικήματα διώκονται σε βαθμό πλημμελήματος. Η καθυστέρηση της Δικαιοσύνης θα προκαλέσει ατιμωρησία;

«Με πρόθεση προκάλεσε τη βύθιση ή την προσάραξη, από την οποία προέκυψε κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα, για ανθρώπους και επήλθε θάνατος. Δεν φρόντισε να καλέσει εγκαίρως ρυμούλκο, που θα αναλάμβανε τη ρυμούλκηση και την ασφαλή προσάραξη του πλοίου», αναφέρει το κατηγορητήριο.

Επιπλέον, ο πλοίαρχος δεν είχε καμία επικοινωνία μέσω VHF με τους κυβερνήτες του μικρού ρυμουλκού «Λέων» και του σκάφους «Καλόγερος», οι οποίοι κατάφεραν να οδηγήσουν το πλοίο μέχρι την περιοχή Παλιά Ορυχεία, προκειμένου να επιτευχθεί η προσάραξη του στα αβαθή. «Ειδικότερα, όταν το πλοίο έφτασε εκεί, έπρεπε να δοθεί κάβος από την πρύμνη, ώστε να γυρίσει παράλληλα προς την ακτή και να προσαράξει στα αβαθή χωρίς να βυθιστεί και, παρά τις επίμονες εκκλήσεις των δύο κυβερνητών να τους πετάξεις κάβο από την πρύμνη, δεν έπραξες τούτο. Όταν μάλιστα ο κυβερνήτης του «Καλόγερος» επιχειρήσει μόνος να τραβήξει κάβο από την πρύμνη, ο οποίος σερνόταν στο νερό, ο κάβος έπεσε αμέσως στη θάλασσα, γεγονός που σημαίνει ότι λύθηκε από πάνω».

Τεράστια ερωτηματικά προκαλεί και το γεγονός ότι, αν και ο πλοίαρχος είχε τον απαιτούμενο χρόνο, «παραμέλησε να διασώσει τα ναυτιλιακά έγγραφα» και «διέκοψε με πρόθεση την καταγραφή δεδομένων» στο «μαύρο κουτί», με αποτέλεσμα να καθούν πολύτιμα στοιχεία περί των αιτιών της πρόσκρουσης και της βύθισης του πλοίου.

Επιπροσθέτως, οι εκπρόσωποι της πλοιοκτητικής εταιρείας παρέλειψαν να λάβουν άμεσα κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτροπή, τον περιορισμό και την αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκλήθηκε από την πρόσκρουση και το ναυάγιο του πλοίου, ενώ δεν φρόντισαν να υποβάλουν στην αρμόδια λιμενική αρχή τελικό σχέδιο απάντησης καυσίμων και λοιπών ρυπογόνων ουσιών. «Αποτέλεσμα της παράλειψης αυτής ήταν να διαχυθούν στη θάλασσα, καθώς και στις παρακείμενες ακτές και βράχους, πετρελαιοειδή (μαζούτ, marine gas oil, λιπαντικά και ορυκτέλαια) ποσότητας περίπου 350 κ.μ. Επιπλέον, δεδομένου ότι στο πλοίο υπήρχαν σημαντικές ποσότητες καλλίου, ψευδαργύρου, καδμίου, μολύβδου, τα ως άνω βρέα μέταλλα σταδιακά καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω διάβρωσης και συνιστούν μαζί με τα πετρελαιοειδή σοβαρή απειλή για το θαλάσσιο οικοσύστημα της Σαντορίνης».



Διαβάστε επίσης:

- Μια νάρκη στο βυθό της Σαντορίνης
- Φως στο ναυάγιο του «Sea Diamond» στο: nikosvafiadis.wordpress.com