

Το παραμύθι της ανέλκυσης

Η διαμετρικά αντίθετη αντιμετώπιση δύο παρόμοιων ναυαγίων, οι διαχρονικοί φόβοι των αποκαλύψεων, ο περιβόητος νόμος που φτιάχτηκε για να μην εφαρμοστεί, το περιβαλλοντικό κενό και οι βεντέτες. Ιστορίες τρέλας και ανελεύσεως, και μόνιμα χαμένος, ποιος άλλος;

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ



Τ

Το ναυάγιο του SEA DIAMOND, τον Απρίλιο του 2007, προκλήθηκε από ένα ναυτικό ατύχημα και εξελίχθηκε σε τραγωδία, αφού έχασαν τη ζωή τους δύο άνθρωποι. Πέρα απ' αυτό, που είναι βέβαια και το σημαντικότερο, υπήρξε ένα πολλαπλό ναυτικό φιάσκο. Πρώτο ήταν το φιάσκο της παθητικής ασφάλειας, καθώς κάτω από ιδανικές συνθήκες (σχεδόν άπνοια, ημέρα, υψηλές θερμοκρασίες) και δίπλα στη στεριά δεν έγινε δυνατό να εκκενωθεί το πλοίο με ίδια μέσα –σε πάνω από τρεις ώρες. Δεύτερο ήταν φιάσκο της διαχείρισης του ατυχήματος, απ' όλους τους φορείς, που οδήγησε στη βύθιση του πλοίου και μεταδόθηκε ζωντανά από την τηλεόραση. Τρίτο φιάσκο ήταν η διερεύνηση του ναυαγίου, που έφτασε στο σημείο να μεταθέσει ακόμη και την ύψωση της ελληνικής σημαίας –με ό,τι αυτό συνεπάγεται– κατά πεντέμισι μήνες. Και το χειρότερο είναι ότι δεν τελειώσαμε εδώ, γιατί υπάρχει κι ένα τέταρτο φιάσκο, που εξελίσσεται μέχρι σήμερα, που θα αργήσει πολύ να τελειώσει και που πηγαίνει από το κακό στο χειρότερο: το θέμα της περιβαλλοντικής ρύπανσης και της ανέλκυσης του ναυαγίου ή μη.

Στις 23:05 της 26ης Σεπτεμβρίου 2000 βυθίστηκε το ΕΓ/ΟΓ ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ, μισή ώρα μετά την επαφή της δεξιάς πλευράς του με τις βραχονησίδες Πόρτες Πάρου, από την οποία προκλήθηκε εκτεταμένο ρήγμα στα στεγανά. Στο ναυάγιο έχασαν άμεσα τη ζωή τους (πνίγηκαν) 80 άνθρωποι και έμμεσα ένας: ο λιμενάρχης Πάρου, από ανακοπή καρδιάς. Ο πλοίαρχος, που δεν βρισκόταν –ούτε είχε υποχρέωση να βρίσκεται– στη γέφυρα τη στιγμή της πρόσκρουσης, καταδικάστηκε πρωτόδικα σε 15 χρόνια κάθειρξη. Όχι για τις ανθρωποκτονίες ή τους τραυματισμούς, που τελέστηκαν από αμέλεια, αλλά για «διατάραξη ασφάλειας των θαλάσσιων συγκοινωνιών», που τελέστηκε με ενδεχόμενο δόλο. Θέμα περιβαλλοντικής ρύπανσης από το ναυάγιο δεν τέθηκε ποτέ. Δεν απαγγέλθηκαν κατηγορίες, δεν επιβλήθηκαν πρόστιμα

και βέβαια δεν έγινε ποτέ συζήτηση ούτε υποβλήθηκε αίτηση για ανέλκυση, παρότι από τεχνικής πλευράς δεν θα υπήρχε πρόβλημα.

Στις 15:50 της 5ης Απριλίου 2007 το Κ/Ζ SEA DIAMOND υπέστη ρήγμα στα ύφαλα και σε βάθος περίπου 4,5 μέτρων, που προκλήθηκε από την επαφή της δεξιάς πλευράς του με την άκρη γλώσσας αβαθών στον όρμο της Σαντορίνης (Καλντέρα), ενώ πλησίαζε για να δέσει στο ναυίδετο Νο3 των Φηρών. Το πλοίο αμέσως πήρε κλίση δεξιά, παρέμεινε όμως με σταθερή διαγωγή για πάνω από τρεις ώρες. Μετά την ανορθόδοξη εκκένωσή του από το μικρό τοπικό ΕΓ/ΟΓ ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ άρχισε ξαφνικά να αυξάνεται η κλίση, με συνέπεια να βυθιστεί στις 6 το πρωί της επομένης. Αν και ο βυθός ουσιαστικά είναι ένας γκρεμός που καταλήγει σε βάθος 300 μέτρων, η πρύμνη του κατά τη βύθιση χώθηκε σε μια προεξοχή με άμμο, με αποτέλεσμα να σταθεροποιηθεί σε βάθος 169 μέτρων, ενώ η πλώρη του βρίσκεται σε βάθος 130 μέτρων. Επομένως, το ναυάγιο είναι σχεδόν όρθιο στο χείλος του γκρεμού. Έχασαν τη ζωή τους άμεσα (εγκλωβίστηκαν στην καμπίνα τους, που βρισκόταν στην ίσαλο) δύο επιβάτες και έμμεσα, κατά τη διερεύνηση ένα χρόνο μετά, ο βαθυδύτης Βασίλης Τσαγανάκης. Τέθηκε αμέσως θέμα περιβαλλοντικής ρύπανσης, επιβλήθηκαν πρόστιμα εκατομμυρίων ευρώ και απαγγέλθηκαν σχετικές κατηγορίες κατά του πλοίαρχου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Παρά τα κοινά σημεία σε ό,τι αφορά την πρόκληση των δύο ναυαγίων –σφάλμα ναυσιπλοΐας– και παρά το «δεδικασμένο» του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ, δεν απαγγέλθηκε σε βάρος του πλοίαρχου του SEA DIAMOND η «κρίσιμη» κατηγορία της «διατάραξης ασφάλειας υδάτινων συγκοινωνιών με ενδεχόμενο δόλο», παρά μόνο κατηγορήθηκε για πράξεις και παραλείψεις πλημμελειακού χαρακτήρα. Αν και αυτός βρισκόταν –όπως είχε υποχρέωση– στη γέφυρα και είχε αναλάβει τη διακυβέρνηση του πλοίου.

Η ΕΙΚΟΝΙΚΗ ΚΑΙ Η «ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ» ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ
Πού οφείλεται η διαμετρικά αντίθετη αντιμετώπιση δύο πανόμοιων ναυαγίων; Στις διαφορετικές γενικές συνθήκες που επικρατούσαν όταν συνέβησαν. Στις 26 Σεπτεμβρίου 2000 η Ελλάδα βρισκόταν στο αποκορύφωμα της εικονικής της πραγματικότητας, με τις υποτραπέζιες μεθοδεύσεις σε πλήρη εξέλιξη. Παρόλο που το ναυάγιο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ οφειλόταν σε ναυτικό ατύχημα, προκάλεσε τέτοιο πανικό σε όσους είχαν στηρίξει την υπόθεση «MFD», ώστε να πυροδοτήσει ένα ντόμιο αποκαλύψεων που μπορούσαν να γίνουν ανεξέλεγκτες. Έτσι, από-

λυτη προτεραιότητα δεν ήταν το περιβάλλον, αλλά να ταπωθεί το ρήγμα που προκάλεσε το δεξιά stabilizer του πλοίου στα στεγανά αυτής της εικονικής πραγματικότητας. Κάτι που επιτεύχθηκε δυο μήνες αργότερα με τον πιο τραγικό τρόπο, γνωστό σε μας εδώ και χιλιάδες χρόνια από την ελληνική μυθολογία και την ιστορία του Κρόνου που έτρωγε τα παιδιά του. Στις 5 Απριλίου 2007 τα μαύρα σύννεφα της «πραγματικής» πραγματικότητας είχαν ήδη καλύψει τον ουρανό της χώρας και το SEA DIAMOND ήταν κι αυτό εν δυνάμει καταλύτης αποκαλύψεων. Σε πρώτο επίπεδο σχετικά με τη λειτουργία της ΕΕΠ/ΚΕΠ (Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων/Κλάδου Ελέγχου Πλοίων), τις επιθεωρήσεις και τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Μετά το ναυάγιο του ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II, το 2017, και με προσωπική εντολή του τότε πρωθυπουργού, η αρμοδιότητα αυτή αφαιρέθηκε από την ΕΕΠ και μεταβιβάστηκε στους νηογνώμονες, που είναι ιδιωτικές κερδοσκοπικές εταιρείες. Υπενθυμίζεται ότι και στα τρία σημαντικότερα μεταπολεμικά ναυάγια (ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ, SEA DIAMOND), όπως και σ' εκείνο του ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II, τα πιστοποιητικά ασφαλείας (Π.Α.) των πλοίων, όλα περιορισμένης και όχι ετήσιας ισχύος, είχαν λήξει και είχαν χορηγηθεί ολιγοήμερες παρατάσεις από την ΕΕΠ/ΚΕΠ.

Σε δεύτερο επίπεδο, οι αποκαλύψεις του SEA DIAMOND αφορούσαν την «πραγματική» πραγματικότητα. Η εικόνα της πολύωρης περιπλάνησης του μπαταρισμένου πλοίου μέσα στην Καλντέρα, καταδικασμένο από ένα ερμαφρόδιτο στόλο πλαισίων, η απόπειρα ρυμούλκησης από ένα αδύναμο ρυμουλκό που βρισκόταν τυχαία στη Σαντορίνη, η ανορθόδοξη εκκένωση και τελικά η αδυναμία αποτροπής της βύθισης, μόνο σε κράτος του εκλεκτού κλαμπ της ευρωζώνης δεν παρέπεμπε. Και πέρα απ' αυτό, αποκάλυπτε στον ελληνικό λαό ότι από τον πακτωλό των δανεικών δισεκατομμυρίων δεν είχε διατεθεί ούτε ένα ευρώ για την προστασία της Σαντορίνης, ενός παγκόσμιου τουριστικού προορισμού με απaráμιλλο φυσικό κάλλος. Υπήρχε όμως κι άλλη μια αποκάλυψη που εν δυνάμει «έκαιγε» το ελληνικό Δημόσιο: ο λανθασμένος ναυτικός χάρτης της Υδρογραφικής Υπηρεσίας, που στο σημείο της πρόσκρουσης ανέφερε βάθη άνω των 20 μέτρων, αντί των πραγματικών 5 μέτρων. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχαν ενημερωθεί για το λάθος αυτό ήδη δυο μέρες μετά το ναυάγιο, καθώς στις 8 Απριλίου 2007, ανήμερα Πάσχα, έγινε κατάδυση κατ' εντολή του Λιμεναρχείου Θήρας, που ήταν «παρόν» και επέβλεπε –το στίγμα του σημείου πρόσκρουσης προσδιορίστηκε με το GPS ➤