

Με αφορμή το συνέδριο Thalatta 2012 και σχετικά με την ενότητα για το «Sea Diamond», λόγω του γεγονότος ότι δυστυχώς ακούστηκαν ανακρίβειες θα θέλαμε, υπό την ιδιότητα της εταιρείας μας ως διαχειρίστριας του πλοίου, να θέσουμε υπόψη σας κάποια αντικειμενικά και αναμφισβήτητα δεδομένα, ώστε να υπάρχει ολοκληρωμένη και ξεκάθαρη εικόνα επί του θέματος και από την πλευρά σας.

1. Αρχικά θα θέλαμε να επισημάνουμε για άλλη μία φορά το σημαντικό θέμα των ευθυνών, καθώς είναι αδιαμφισβήτητο ότι το ατύχημα του Sea Diamond προκλήθηκε **λόγω της λανθασμένης χαρτογράφησης της περιοχής από την Υδρογραφική Υπηρεσία**. Συγκεκριμένα δε, η Υδρογραφική Υπηρεσία έχει παραδεχτεί τη λανθασμένη αποτύπωση στο χάρτη του ύφαλου στον οποίο προσέκρουσε το πλοίο, ο οποίος βρίσκεται 131 μέτρα από την ακτή κι **όχι μόνο 57 μέτρα**, όπως εμφανιζόταν στο χάρτη, ενώ το βάθος της θάλασσας παρουσιαζόταν να είναι 18 έως 22 μέτρα **κι όχι 5 μέτρα**, όπως είναι στην πραγματικότητα. Για το λόγο αυτό **εξέδωσε νέο, επικαιροποιημένο, χάρτη καθώς και σχετικές οδηγίες προς τους ναυτιλλομένους**. Επισυνάπτεται ο νέος χάρτης για την ενημέρωσή σας ο οποίος χρησιμοποιείται για την πλοήγηση πλοίων που **ΔΕΝ βασίζεται σε Google earth** χάρτη όπως ακούστηκε στο συνέδριο.

2. Ο πλοίαρχος και τα στελέχη της εταιρείας **αθώωθηκαν από το Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού**. Πιστεύουμε στην Ελληνική δικαιοσύνη – **παρά τις αντίθετες απόψεις που ακούστηκαν** - στο συνέδριο για αυτό και είμαστε βέβαιοι ότι και στο ποινικό δικαστήριο θα λάμψει η αλήθεια.

3. Η εταιρεία βάσει και επίσημης Ανακοίνωσής της, έλαβε αποζημίωση 55 εκατομμυρίων Δολαρίων Αμερικής. Το εν λόγω ποσό καταβλήθηκε στους ενυπόθηκους δανειστές, για την αποπληρωμή των δανείων που σχετίζονταν με την αγορά και ανακαίνιση του κρουαζιεροπλοίου.

4. Η πλοιοκτήτρια και οι ασφαλιστές του πλοίου της έχουν δαπανήσει μέχρι σήμερα ποσό **που υπερβαίνει τα 25 εκατομμύρια Ευρώ** για την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση της ρύπανσης και την προστασία του περιβάλλοντος (συμπεριλαμβανομένου και του κόστους της απάντλησης των πετρελαιοειδών που είχαν απομείνει στο πλοίο), τη στιγμή που θα μπορούσαν να επικαλεσθούν περιορισμό της ευθύνης, σύμφωνα με την Ελληνική και τη διεθνή νομοθεσία, μέχρι του ποσού των 4,3 εκατομμυρίων Ευρώ.

5. Επιπλέον, όπως αναφέραμε, παρά το ότι δεν έχει οποιαδήποτε ευθύνη για το ναυάγιο, η πλοιοκτήτρια του Sea Diamond αποφάσισε να προχωρήσει στη διαδικασία της ανωτέρω απάντλησης -με ιδιαίτερα δαπανηρές και καινοτόμες τεχνολογίες, αφού ποτέ **στο παρελθόν δεν είχε γίνει παρόμοια επιχείρηση σε κρουαζιερόπλοιο, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και παγκοσμίως**. Αποτέλεσμα αυτής της επιχείρησης ήταν η απάντληση 929 κυβικών μέτρων μείγματος θαλασσινού νερού και ρυπογόνων ουσιών, από τα οποία τα 155 κυβικά μέτρα διαχωρίστηκαν και παραδόθηκαν ως πετρελαιοειδή κατάλοιπα, ενώ δεν διαπιστώθηκε η ύπαρξη άλλων ρυπογόνων ουσιών σε άλλα σημεία του πλοίου. Σημειωτέον ότι κατά τη διάρκεια της επιχείρησης διαπιστώθηκε ότι **το πλοίο έχει μετατραπεί σε «ύφαλο»**, όπου είναι εμφανής η θαλάσσια ζωή.

6. Αναφορικά δε με τις αιτιάσεις περί μόλυνσης ή διάβρωσης και έκλυσης επικίνδυνων τοξικών, το δεδομένο που υπάρχει είναι οι τακτικές αναλύσεις και μετρήσεις του ΕΛΚΕΘΕ (Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών), που πιστοποιούν με τον πλέον αξιόπιστο και έγκυρο τρόπο τη μη επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σχετικά με την πληρωμή των μελετών σας παραπέμπουμε στα Π.Δ.55/1998 και 11/2002, που προβλέπουν ότι η μελέτη των βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων επιπτώσεων στο περιβάλλον συνεπεία διαρροής

πετρελαιοειδών, ανατίθεται στο ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. και οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν τον πλοιοκτήτη –σε βάρος του οποίου, σε περίπτωση μη συμμόρφωσής του, επιβάλλονται και πρόστιμα. Δηλαδή ο πλοιοκτήτης είτε θα πληρώσει εξ αρχής είτε εκ των υστέρων, επιβαρυνόμενος στη δεύτερη περίπτωση και με πρόστιμα. Αυτά καταδεικνύουν αδιαμφισβήτητα την παντελή έλλειψη υπόστασης όσων ειπώθηκαν από φορείς παντελώς άσχετους με το αντικείμενο, οι οποίοι, στην προσπάθειά τους να δικαιολογήσουν τα κονδύλια που τους δόθηκαν και επιδιώκοντας να εξασφαλίσουν και άλλα, δεν αρκέστηκαν στην άκριτη κινδυνολογία, αλλά έφθασαν και μέχρι του σημείου να αμφισβητήσουν τόσο την αντικειμενικότητα όσο και την επιστημονική πληρότητα του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.

7. Επιπροσθέτως αποσιωπείται το γεγονός ότι το πλοίο αυτό ήταν «περιβαλλοντικά καθαρό» και απαλλαγμένο από τα μόνα που ορίζει ο νόμος σαν επικίνδυνες ουσίες σε ένα πλοίο δηλαδή δεν είχε αμίαντο και τα υφαλοχρώματα ήταν απαλλαγμένα από οργανοκασιτεριικές ενώσεις. Το δε περιβάλλον της καλντέρας αποτελεί ειδική περίπτωση και λόγω ηφαιστειακής/τεκτονικής δράσης που ακόμα και σήμερα είναι υπαρκτή, συναντά κανείς στα ιζήματα της υψηλής τιμές μετάλλων (ακόμα και των τοξικών μετάλλων κάδμιο και υδράργυρος) που χαρακτηρίζονται ως τιμές υποστρώματος, τιμές δηλαδή γεωλογικής προέλευσης. **Επιπλέον στο σημείο που βρίσκεται το ναυάγιο βρίσκεται ορυχείο μολύβδου.**

8. Τέλος, θα σας παραπέμψουμε και στην απάντηση του **Επιτρόπου Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ. Janez Potočnik**, σε συνέχεια σχετικής ερώτησης του ευρωβουλευτή κ. Ν. Χρυσόγελου, ο οποίος αναφέρει ότι η Επιτροπή εκτιμά ότι ελήφθησαν όλα τα αναγκαία μέτρα για την άντληση των καυσίμων που μετέφερε το πλοίο ώστε να αποφευχθεί βλάβη στο θαλάσσιο περιβάλλον. Και συνεχίζει σημειώνοντας ότι, πέντε έτη μετά, δεν υπάρχουν στοιχεία που να υποδεικνύουν ότι το ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον.

9. Είναι προφανές, λοιπόν, ότι το ναυάγιο ούτε θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ούτε επιβαρύνει το περιβάλλον. Το δε αίτημα ανέγκυσης που κάποιοι επιθυμούν να ανακινούν ανά διαστήματα, στερείται κάθε επιστημονικής τεκμηρίωσης –πολλώ δε μάλλον όταν οι ειδικοί σε επιχειρήσεις αυτής της μορφής, έχοντας μελετήσει όλα τα στοιχεία του ναυαγίου, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι τόσο η θέση και η κατάστασή του, όσο και το βάθος που βρίσκεται αυτό, καθιστούν απαγορευτική οποιαδήποτε σχετική απόπειρα, αφού υπάρχουν σοβαρά θέματα ασφαλείας και αποτελεσματικότητας της επιχείρησης. Επιπλέον, οποιαδήποτε πιθανή προσπάθεια ανέγκυσης θα αποτελέσει τη μοναδική απειλή πρόκλησης ρύπανσης, καθώς είναι αδύνατο να υπολογίσει κανείς την αντίδραση των αδρανών υλικών που έχουν απομείνει στο κουφάρι του πλοίου –τα οποία θα απελευθερωθούν μόνο σε μία τέτοια περίπτωση.

Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι στον Ελληνικό βυθό βρίσκονται **πέραν των 3.000 ναυαγίων και ποτέ μέχρι σήμερα δεν έχει τεθεί θέμα ανέγκυσής τους.** Ως παραδείγματα αναφέρουμε το Jupiter, που βρίσκεται βυθισμένο έξω από το λιμάνι του Πειραιά και το Mediterranean Sky, δίπλα ακριβώς από τις οστρακοκαλλιέργειες στην Ελευσίνα, στην περιοχή Νεράκι, ή το Express Samina, λίγο έξω από το λιμάνι της Πάρου.