



**ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ**  
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ

**Κύκλος Ποιότητας Ζωής**

**ΠΟΡΙΣΜΑ**  
(ΝΟΜΟΣ 3094/2003 «Συνήγορος του Πολίτη και άλλες διατάξεις», άρθρο 4,  
παράγραφος 6)

(Υπόθεση 3340/2008)

**ΘΕΜΑ:**  
**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ**  
**Κ/Ζ SEA DIAMOND ΣΤΟΝ ΟΡΜΟ ΚΑΛΝΤΕΡΑΣ ΘΗΡΑΣ (ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ)**

---

ΒΟΗΘΟΣ ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ: *Ευαγγελία Κ. Μπαλλά*  
Ειδικοί Επιστήμονες: *Δρ. Δημήτρης Βελαώρας, Σωτήρης Στασινός*

---

**ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010**

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

<b>1. Κατάλογος Σχετικών Εγγράφων .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Ιστορικό .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Νομοθετικό Πλαίσιο .....</b>	<b>12</b>
<b>4. Διαπιστώσεις ΣΤΠ .....</b>	<b>14</b>
<b>5. Προτάσεις .....</b>	<b>16</b>
<b>6. Πίνακας παλαιών και νέων κατά αρμοδιότητα Υπουργείων .....</b>	<b>18</b>

**1. Κατάλογος Σχετικών Εγγράφων:**

1. Το υπ' αριθ. πρωτ. 489/22.11.2007 έγγραφο του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας, προς τους αναφερόμενους πολίτες.
2. Το υπ' αριθ. πρωτ. D(2007)ENV A2/SA/na/21829/27.11.2007 έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προς τους αναφερόμενους πολίτες.
3. Το υπ' αριθ. πρωτ. 182082/865/29.02.2008 έγγραφο του Τμήματος Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημόσιων Έργων, προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής.
4. Η υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2.2/17.04.2008 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, προς το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας.
5. Το υπ' αριθ. πρωτ. 2427.1/14/08/22.04.2008 έγγραφο των Διευθύνσεων Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, προς τους αναφερόμενους πολίτες.
6. Το υπ' αριθ. πρωτ. 468/05.06.2008 έγγραφο του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας, προς τον Συνήγορο του Πολίτη.
7. Το υπ' αριθ. πρωτ. 187184/2890/03.07.2008 έγγραφο του Τμήματος Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημόσιων Έργων, προς τον Συνήγορο του Πολίτη.
8. Το υπ' αριθ. πρωτ. 608/09.07.2008 έγγραφο του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας, προς τη Σχολή Ναυπηγών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
9. Η υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2.3/17.07.2008 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, προς το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας.
10. Η υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2.4/17.07.2008 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, προς τον Διευθυντή Β' Κλάδου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας.
11. Η υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2.5/24.11.2008 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, προς τον Διευθυντή Β' Κλάδου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας.
12. Η υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2.6/24.11.2008 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, προς τον Γενικό Διευθυντή Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημόσιων Έργων.
13. Το υπ' αριθ. πρωτ. 2427.1/55/08/02.12.2008 έγγραφο των Διευθύνσεων Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, προς τον Συνήγορο του Πολίτη.

14. Το υπ' αριθ. πρωτ. 944/19.12.2008 έγγραφο του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας, προς τον Συνήγορο του Πολίτη.
15. Το υπ' αριθ. πρωτ. 2427.1/05/09/02.02.2009 έγγραφο των Διευθύνσεων Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, προς τον Συνήγορο του Πολίτη.
16. Το υπ' αριθ. πρωτ. 115355/142/01.04.2009 έγγραφο του Τμήματος Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημόσιων Έργων, προς τον Συνήγορο του Πολίτη.
17. Η υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2.7/30.09.2009 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, προς το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας.
18. Η υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2.8/05.07.2010 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, προς το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας.
19. Το υπ' αριθ. πρωτ. 6611/217/09.04.2010 έγγραφο του Γραφείου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας προς τη Βουλή των Ελλήνων
20. Το υπ' αριθ. πρωτ. 6611/101/20.04.2010 έγγραφο του Γραφείου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη προς τη Βουλή των Ελλήνων.
21. Η υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2.9/14.09.2010 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, προς τον Νομάρχη Κυκλάδων.
22. Το υπ' αριθ. πρωτ. 3704/22.09.2010 έγγραφο του Νομάρχη Κυκλάδων προς τον Συνήγορο του Πολίτη.

ΘΕΜΑ: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ Κ/Ζ SEA  
DIAMOND ΣΤΟΝ ΟΡΜΟ ΚΑΛΝΤΕΡΑΣ ΘΗΡΑΣ (ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ)

Ο Συνήγορος του Πολίτη (στο εξής «ΣΤΠ»), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του σύμφωνα με τα άρθρα 3 & 4 του καταστατικού του νόμου 3094/2003 (ΦΕΚ Α' 10), προβαίνει στη σύνταξη του παρόντος πορίσματος, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 4 του ν. 3094/2003, το οποίο γνωστοποιεί και κοινοποιεί αρμοδίως.

## **2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ**

Ο Συνήγορος του Πολίτη ανέλαβε τη διερεύνηση της υπ' αριθ. πρωτ. 3340/2008 αναφοράς \*\*\*\*\*. Η αναφορά αφορούσε την καθυστέρηση λήψης των αναγκαίων μέτρων για την άρση του ενδεχόμενου κινδύνου ρύπανσης του περιβάλλοντος από το ναυάγιο του Κ/Ζ SEA DIAMOND στον όρμο Καλντέρας της Θήρας από το αρμόδιο σύμφωνα με τον Ν. 2881/2001 «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις» Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας (εφεξής ΔΛΤΘ) ζητώντας παράλληλα τον έλεγχο των πράξεων της διοίκησης.

Η βύθιση του εν λόγω πλοίου έγινε την 06.04.2007 εντός του όρμου Καλντέρας σε σημείο πλησίον των ακτών του νησιού, μεταξύ των λιμένων Αθηνιού και Φυρών. Το σημείο βύθισης του πλοίου βρίσκεται σε απόσταση περίπου 1,1 ν.μ. από τις ακτές της νησίδας Νέα Καμένη, η οποία συμπεριλαμβάνεται σε περιοχή προστασίας του δικτύου NATURA 2000 (SCI GR4220003). Οι αρμόδιες λιμενικές αρχές αμέσως μετά το συμβάν κατόρθωσαν να περιορίσουν την επιφανειακή ρύπανση από τα πετρελαιοειδή που σταδιακά απελευθερώθηκαν από το ναυάγιο (σχετικό υπ' αριθμ. 5).

Ο Συνήγορος του Πολίτη, μελετώντας τα σχετικά με την υπόθεση στοιχεία, απεύθυνε επιστολή προς το ΔΛΤΘ (σχετικό υπ' αριθμ. 4), ζητώντας ενημέρωση για τις ενέργειές του αλλά και για οποιαδήποτε άλλη εξέλιξη στην κατεύθυνση της οριστικής αντιμετώπισης του προβλήματος. Η Αρχή επεσήμανε παράλληλα ότι, πλην των πετρελαιοειδών που διέρρευσαν μετά τη βύθιση του πλοίου, εκτιμάται βάσιμα ότι πλήθος άλλων ρυπαντών βρίσκονται παγιδευμένα στο εσωτερικό του ναυαγίου, καθιστώντας αυτό μια εν δυνάμει πηγή σοβαρότατης ρύπανσης. Μεταξύ των επικινδύνων ουσιών, εκτιμάται ότι συγκαταλέγονται 400 περίπου τόνοι καυσίμων, ποσότητες έρματος (σεντίνες), λιπαντικά και υδραυλικά έλαια, ψυκτικά υγρά (CFCs), υφαλοχρώματα (TBTs), καθώς και σειρά άλλων ουσιών που χρησιμοποιούνται στον εξοπλισμό των πλοίων και περιέχουν αμίαντο και βαριά μέταλλα (π.χ. μονωτικά υλικά, τηλεοράσεις, λαμπτήρες φθορισμού, ηλεκτρονικές συσκευές, κ.ά.) σύμφωνα με δηλώσεις εμπειρογνομόνων στον ημερήσιο τύπο (βλ. ενδεικτικά Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία 11.05.2008), αλλά και σύμφωνα με τον συνήθη εξοπλισμό των Κρουαζιερόπλοιων.

Επιπροσθέτως, ο Συνήγορος του Πολίτη επεσήμανε ότι ο τόπος του ναυαγίου εντός της υψηλού φυσικού κάλλους καλντέρας του νησιού και σε άμεση εγγύτητα με περιοχή NATURA, σε συνδυασμό με την εντονότατη τουριστική και συνεπακόλουθα οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στην περιοχή, καθιστούν το αίτημα της απάντλησης των υγρών ρύπων ή/και της ανέλκυσης του ναυαγίου ιδιαίτερα κρίσιμο τόσο για την προστασία του περιβάλλοντος, όσο και για την προστασία της πάσης φύσεως οικονομικής δραστηριότητας στο νησί. Ο Συνήγορος του Πολίτη κοινοποίησε την εν λόγω επιστολή στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής (εφεξής ΥΕΝΑΝΠ) και στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημόσιων Έργων (εφεξής ΥΠΕΧΩΔΕ) ζητώντας από τα συναρμόδια υπουργεία,

ενόψει της ιδιαίτερης σημασίας που έχει το ζήτημα για την προστασία του περιβάλλοντος, να συντονίσουν τη δράση των εμπλεκόμενων υπηρεσιών και να ενημερώσουν τον Συνήγορο του Πολίτη για τις δικές τους απόψεις και ενέργειες.

Το ΔΛΤΘ απάντησε στην σχετική υπ' αριθμ. 4 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη με το σχετικό υπ' αριθμ. 6 έγγραφο. Σύμφωνα με το εν λόγω έγγραφο αλλά και το σχετικό υπ' αριθ. 1 έγγραφο προς τους ενδιαφερόμενους, το ΔΛΤΘ παραθέτοντας το ιστορικό της υπόθεσης δήλωσε ότι:

- Η ακριβής ποσότητα των εγκλωβισμένων εντός του κύτους του ναυαγίου πετρελαιοειδών δεν έχει προσδιοριστεί.
- Η πλοιοκτήτρια εταιρεία προέβη μετά τη βύθιση στη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων για την αντιμετώπιση της επιφανειακής ρύπανσης και κατόρθωσε να την περιορίσει, χωρίς όμως να προβεί στην απάντληση της ποσότητας πετρελαιοειδών που έχουν εγκλωβιστεί και χωρίς να απομακρύνει άλλα ρυπογόνα αντικείμενα και υλικά, επικαλούμενη τεχνικούς λόγους αλλά και ισχυριζόμενη ότι δεν φέρει την ευθύνη για το ναυάγιο.
- Με πρωτοβουλία του ΔΛΤΘ συνήλθε την 26.05.2007 η προβλεπόμενη από την παρ. 7 του άρθρ. 9 του Ν. 2881/2001 Γνωμοδοτική Επιτροπή η οποία, αφού διαπίστωσε ότι το ναυάγιο ρυπαίνει συνεχώς με υγρούς και στερεούς ρύπους την περιοχή απειλώντας με καταστροφή το θαλάσσιο περιβάλλον, γνωμοδότησε ομόφωνα προκειμένου το ΔΛΤΘ να προσκαλέσει εγγράφως την πλοιοκτήτρια εταιρεία να ανελκύσει εντός των προθεσμιών του άρθρου 2 του Ν. 2881/2001 το ναυάγιο.
- Καθώς σύμφωνα με δημόσιες δηλώσεις της πλοιοκτήτριας εταιρείας, από τον μήνα Ιούνιο 2007 (ημερήσιος τύπος 22.06.2007) η εταιρεία αρνήθηκε να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια για την απάντληση ή την ανέλκυση του ναυαγίου, το ΔΛΤΘ ζήτησε από αυτήν απευθύνοντας δύο εξώδικες προσκλήσεις (28.08.2007 και 18.09.2007) να πληροφορηθεί για τις προθέσεις της και για την ύπαρξη τυχόν σχεδίων απάντλησης ή ανέλκυσης του ναυαγίου καθώς και για το εφικτό της όποιας διαδικασίας. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν απάντησε στις προσκλήσεις του ΔΛΤΘ.
- Ως εκ τούτου, το ΔΛΤΘ ενεργώντας σύμφωνα με τις παρ. 4 και 9 του άρθρου 2 του Ν. 2881/2001 ως εντολοδόχος του πλοιοκτήτριας εταιρείας απεύθυνε δημόσια πρόσκληση για την υποβολή οικονομοτεχνικών μελετών για την απάντληση και την ανέλκυση του ναυαγίου. Καθώς υποβλήθηκε προσφορά μόνο από μία εταιρεία, η δημόσια πρόσκληση επαναλήφθηκε με αποτέλεσμα την υποβολή προτάσεων από οκτώ (8) εταιρείες.

Επιπροσθέτως και σύμφωνα με έγγραφα που κοινοποίησαν σε συνέχεια της αναφοράς τους στην Ανεξάρτητη Αρχή οι ενδιαφερόμενοι πολίτες, προέκυψαν τα εξής:

- Σύμφωνα με την απάντηση του πρώην Υφυπουργού ΥΕΝΑΝΠ κου Π. Καμμένου (03.03.2008) σε σχετική με το θέμα ερώτηση που κατέθεσε στο Κοινοβούλιο η βουλευτής κα Ε. Παντελάκη, ο κος Υφυπουργός δεσμεύθηκε για την απάντληση και απενεργοποίηση των ρύπων του ναυαγίου.

- Σύμφωνα με το σχετικό υπ' αριθ. 2, η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διατύπωσε την άποψη ότι: «Εν προκειμένω, ο μεγαλύτερος κίνδυνος φαίνεται να αφορά στην πιθανή υποβάθμιση του περιβάλλοντος εάν το πλοίο δεν ανελκυσθεί αλλά παραμένει ως έχει. Στην περίπτωση αυτή το πλοίο θα θεωρηθεί ως απόβλητο και ενδέχεται να υπάρξει παραβίαση της οδηγίας πλαίσιο για τα απόβλητα 2006/12/ΕΚ. Το άρθρο 4 της Οδηγίας υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι η διάθεση ή η αξιοποίηση των αποβλήτων θα πραγματοποιείται χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον· παράλληλα, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την απαγόρευση της εγκατάλειψης, της απόρριψης και της ανεξέλεγκτης διάθεσης των αποβλήτων. Η διάταξη αυτή αφήνει στα κράτη μέλη ορισμένο περιθώριο εκτιμήσεως κατά την αξιολόγηση της αναγκαιότητας των μέτρων αυτών. Το Δικαστήριο δέχθηκε όμως ότι η ύπαρξη σημαντικής φθοράς του περιβάλλοντος για μακρά χρονική περίοδο, χωρίς την επέμβαση των αρμοδίων αρχών, αποδεικνύει κατ' αρχήν ότι το οικείο κράτος μέλος έχει υπερβεί το περιθώριο εκτιμήσεως που του παρέχει η διάταξη αυτή».
- Σύμφωνα με το σχετικό υπ' αριθ. 3, η Διεύθυνση Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ, διατύπωσε την άποψη ότι: «Επί του παρόντος, το εν λόγω βυθισμένο πλοίο δεν εμπίπτει στον ορισμό του αποβλήτου, όπως διατυπώνεται στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία .... διότι δεν περιλαμβάνεται στις κατηγορίες του παραρτήματος I [της Οδηγίας 2006/12/ΕΚ] και ο κάτοχός του δεν το έχει απορρίψει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει», προσθέτοντας ότι: «Εφόσον το πλοίο ανελκυσθεί και δεν μπορεί να επισκευασθεί ώστε να επαναλειτουργήσει, η περαιτέρω διαχείρισή του θα καλύπτεται από τις διατάξεις περί αποβλήτων».

Σε συνέχεια της σχετικής υπ' αριθμ. 4 επιστολής του Συνηγόρου του Πολίτη, το ΥΕΝΑΝΠ κοινοποίησε στον Συνήγορο του Πολίτη το σχετικό υπ' αριθ. 5 έγγραφο, στο οποίο αναφέρονται εν συντομία τα εξής:

- Η Λιμενική Αρχή Θήρας ακολουθώντας τις οδηγίες του ΥΕΝΑΝΠ κατόρθωσε να λάβει μέτρα και να περιορίσει τη διαρροή καυσίμων και άλλων ρύπων αμέσως μετά τη βύθιση.
- Το ΥΕΝΑΝΠ ζήτησε από την πλοιοκτήτρια εταιρεία αμέσως μετά το ναυάγιο να προβεί άμεσα στην ανάθεση των εργασιών απάντλησης των εναπομεινάντων καυσίμων και των λοιπών ρύπων εντός προθεσμίας 48 ωρών. Καθώς η προθεσμία παρήλθε άπρακτη, η Λιμενική Αρχή Θήρας επέβαλε τα αναλογούντα πρόστιμα κατά του πλοιάρχου του βυθισμένου πλοίου σε ημερήσια βάση για μία σειρά παραβιάσεων, μεταξύ άλλων γιατί δεν προέβη στη λήψη μέτρων αποτροπής της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και δεν υπέβαλε σχέδιο απάντλησης των ρύπων.
- Στη συνέχεια, η διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου κατέθεσε αρχικό σχέδιο ενεργειών που περιελάμβανε την δυνατότητα απάντλησης των ρύπων και ακολούθησε η επισκόπηση του ναυαγίου από το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών (εφεξής ΕΛΚΕΘΕ) για να διαπιστωθεί η θέση και η ευστάθεια του ναυαγίου στο βυθό. Μετά την ολοκλήρωση των ερευνητικών εργασιών, το ΥΕΝΑΝΠ ζήτησε από τους υπεύθυνους να υποβάλουν άμεσα το τελικό σχέδιο απάντλησης των ρυπογόνων ουσιών συνοδευόμενο από όλες τις αναγκαίες τεχνικές λεπτομέρειες, ώστε το Υπουργείο να αξιολογήσει τις προτάσεις, χωρίς όμως αυτό να υποβληθεί μέχρι την ημερομηνία σύνταξης του σχετικού εγγράφου.

- Σύμφωνα με επιτόπιες μετρήσεις και μελέτες (Ιούνιος 2007), που διενήργησε το ΕΛΚΕΘΕ σύμφωνα με το ΠΔ 11/2002 «Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες», προέκυψε ότι τα μέτρα που είχαν εφαρμοστεί τον πρώτο μήνα μετά το ναυάγιο για την απομάκρυνση των πετρελαιοειδών έχουν αποδώσει (τοποθέτηση μόνιμου στατικού πλωτού φράγματος βαρέος τύπου γύρω από το σημείο βύθισης) και δεν υπάρχει σοβαρή επιβάρυνση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στην ίδια μελέτη σημειώνεται ότι δεν θα πρέπει να υπάρξει εφesusχασμός μέχρι την εξάλειψη της ρυπογόνου πηγής που αποτελεί το ναυάγιο, δεδομένου του γεγονότος ότι η διαρροή συνεχίζεται. Ως εκ τούτου, το ΥΕΝΑΝΠ ζήτησε τη συνέχιση της παρακολούθησης της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος..
- Σύμφωνα με έκθεση της «Διεθνούς Ομοσπονδίας Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων για τη Ρύπανση (ITOPF)», όπως αναφέρεται στο σχετικό υπ' αριθ. 5 έγγραφο, μια υπολογίσιμη ποσότητα καυσίμων και λοιπών ρυπογόνων ουσιών παραμένει στο ναυάγιο, είτε εντός των δεξαμενών του πλοίου είτε εγκλωβισμένη σε άλλους χώρους εντός αυτού.
- Το ΥΕΝΑΝΠ ζήτησε πάλι τον Αύγουστο 2007 από τους υπεύθυνους του ναυαγίου τη λήψη άμεσων μέτρων. Η διαχειρίστρια εταιρεία τον Ιανουάριο 2008 γνώρισε στις αρμόδιες υπηρεσίες την πρόθεσή της να παύσει κάθε διαδικασία λήψης μέτρων απορρύπανσης ή αποφυγής της ρύπανσης από το ναυάγιο. Σε απάντηση, το ΥΕΝΑΝΠ γνώρισε στους διαχειριστές του ναυαγίου ότι είναι απολύτως υπεύθυνοι για τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων, καθώς συνεχίζεται η διαρροή ρυπογόνων ουσιών και, επιπροσθέτως, υφίσταται κίνδυνος πρόκλησης περαιτέρω ρύπανσης λόγω μη ανταπόκρισής τους στην υποχρέωση απάντησης των καυσίμων ή/και ανέλκυσης. Έπειτα από ενέργειες του ΥΕΝΑΝΠ και της Λιμενικής Αρχής, συνεχίζεται μέχρι σήμερα η παρουσία των πλωτών φραγμάτων για τον εγκλωβισμό των διαρρευουσών ποσοτήτων ρύπων, ενώ κατά τη γνώση της Ανεξάρτητης Αρχής, έχουν επιβληθεί τα αναλογούντα διοικητικά πρόστιμα.
- Σύμφωνα με επί τόπου μετρήσεις που πραγματοποίησε το ΕΛΚΕΘΕ (Μάιος-Νοέμβριος 2007), πέραν του πετρελαίου διαπιστώθηκαν ενδείξεις επιβάρυνσης σε ιχνοστοιχεία και βαρέα μέταλλα, τόσο στη στήλη του νερού, όσο και στους υδρόβιους οργανισμούς. Σύμφωνα με το σχετικό υπ' αριθ. 5 έγγραφο, στην έκθεση του ΕΛΚΕΘΕ σημειώνεται ότι συνεχίζεται η διαρροή πετρελαιοειδών και προτείνεται η συνέχιση των διαδικασιών ελέγχου και παρακολούθησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μέχρις ότου διαπιστωθεί ότι δεν υφίσταται κίνδυνος. Από το ΥΕΝΑΝΠ εγκρίθηκε η συνέχιση των δειγματοληψιών.

Σε συνέχεια της σχετικής υπ' αριθμ. 4 επιστολής του Συνηγόρου του Πολίτη, η Διεύθυνση Περιβαλλοντικού σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ απέστειλε στον Συνήγορο του Πολίτη το σχετικό υπ' αριθ. 7 έγγραφο, στο οποίο επαναλαμβάνονται οι θέσεις του Υπουργείου που είχαν διατυπωθεί στο προαναφερθέν σχετικό υπ' αριθ. 3 έγγραφο.

Σύμφωνα με το σχετικό υπ' αριθ. 8 έγγραφο του ΔΛΤΘ, που κοινοποιήθηκε από τους αναφερόμενους πολίτες στον Συνήγορο του Πολίτη, το ΔΛΤΘ, έπειτα από τη δημόσια πρόσκληση για τη σύνταξη τεχνικοοικονομικών μελετών και της, σε συνέχεια αυτής, υποβολής αυτών από διάφορους τεχνικούς οίκους (βλ. σχετικό υπ' αριθ. 6 έγγραφο), ζήτησε από τη Σχολή Ναυπηγών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (εφεξής ΕΜΠ) να γνωμοδοτήσει αν είναι εφικτή η ανέλκυση ή απομάκρυνση ή με οποιονδήποτε τρόπο εξουδετέρωση του ναυαγίου. Σύμφωνα με το ίδιο έγγραφο, το ΔΛΤΘ δήλωσε ότι κατά την κρίση του οι υποβληθείσες προτάσεις των τεχνικών



οίκων δεν είναι απόλυτα διευκρινιστικές στο θέμα της ανέλκυσης/απομάκρυνσης του ναυαγίου.

Ο Συνήγορος του Πολίτη, σε συνέχεια των ανωτέρω, απεύθυνε τη σχετική υπ' αριθ. 9 επιστολή προς το ΔΛΤΘ, επισημαίνοντας ότι σύμφωνα με το άρθρο 3 της υπ' αριθ. Η.Π. 11764/653/16.03.2006 ΚΥΑ για την «Πρόσβαση του κοινού στις δημόσιες αρχές για παροχή πληροφοριών σχετικά με το περιβάλλον, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/4/ΕΚ» (ΦΕΚ 327 Β', 17.03.2006), κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ύστερα από γραπτή αίτησή του στις δημόσιες αρχές έχει δικαίωμα να λαμβάνει γνώση ή/και να ζητά τη χορήγηση πληροφοριών σχετικά με το περιβάλλον, χωρίς να επικαλείται την ύπαρξη εννόμου συμφέροντος, και τονίζοντας ότι η παροχή ενημέρωσης προς τους ενδιαφερόμενους πολίτες αποτελεί επιβεβλημένη ενέργεια του ΔΛΤΘ. Στην ίδια επιστολή, ο Συνήγορος του Πολίτη ζήτησε από το ΔΛΤΘ ενημέρωση για κάθε μελλοντική εξέλιξη της υπόθεσης.

Παράλληλα, ο Συνήγορος του Πολίτη απηύθυνε τη σχετική υπ' αριθ. 10 επιστολή προς τον Β' Κλάδο του ΥΕΝΑΝΠ, επισημαίνοντας ότι, έπειτα από το σύνολο της σχετικής με το θέμα αλληλογραφίας, καθίσταται σαφές ότι η απάντηση των εναπομεινασών εντός του κύτους του ναυαγίου πετρελαιοειδών και άλλων ρυπογόνων ουσιών, είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ για την πλήρη και οριστική εξάλειψη κάθε κινδύνου ρύπανσης θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρά η αναγκαιότητα ανέλκυσης του ναυαγίου. Στην ίδια επιστολή τονίζεται ότι με την πάροδο του χρόνου αυξάνεται τόσο ο πιθανός κίνδυνος διαρροής ρυπογόνων ουσιών, όσο και η πιθανότητα ολίσθησης του ναυαγίου σε μεγαλύτερα βάθη, γεγονός που θα καταστήσει το όποιο εγχείρημα απάντησης/ανέλκυσης ακόμη δυσκολότερο. Δεδομένου ότι η διαδικασία της ανέλκυσης, πέραν των όποιων τεχνικών δυσκολιών, αποτελεί μια επιχείρηση υψηλού οικονομικού κόστους, ο Συνήγορος του Πολίτη πρότεινε την ανάθεση εκπόνησης ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης στο ΕΛΚΕΘΕ, η οποία θα εξετάσει την αναγκαιότητα της ανέλκυσης με γνώμονα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από κάθε τυχόν ρυπογόνο παράγοντα. Η ανάθεση αυτής της μελέτης προτάθηκε να γίνει σε συνεργασία του ΥΕΝΑΝΠ και του ΔΛΤΘ, με στόχο την παροχή πέρα από κάθε αμφισβήτηση, της πλέον έγκυρης και τεκμηριωμένης επιστημονικής άποψης για το ζήτημα, διατυπωμένη από ένα δημόσιο ερευνητικό κέντρο που δραστηριοποιείται στον τομέα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως το ΕΛΚΕΘΕ. Στην ίδια επιστολή, ο Συνήγορος του Πολίτη ζήτησε από το ΥΕΝΑΝΠ ενημέρωση για κάθε μελλοντική εξέλιξη της υπόθεσης.

Καθώς δεν υπήρξε απάντηση από τις υπηρεσίες του ΥΕΝΑΝΠ και του ΔΛΤΘ, ο Συνήγορος του Πολίτη απεύθυνε την σχετική υπ' αριθ. 11 επιστολή προς τους αρμόδιους φορείς. Στην επιστολή αυτή ζητήθηκε εκ νέου ενημέρωση για τα εξής:

- Τη διαμορφωθείσα κατάσταση της ρύπανσης από διαρροές πετρελαιοειδών ή άλλων ρυπογόνων ουσιών
- Την εξέλιξη της δημόσιας πρόσκλησης του ΔΛΤΘ σύμφωνα με τον Ν. 2881/2001, για την υποβολή μελετών κόστους απάντησης και ανέλκυσης
- Κάθε ενέργεια στα πλαίσια του ΠΔ 55/1998 «Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος» και του Ν. 2881/2001, καθώς και
- Κάθε ενέργεια σύμφωνα με το ΠΔ 11/2002, σχετικά με την ενεργοποίηση μηχανισμών αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και την κατάρτιση τοπικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης (L.C.P – Local Contingency Plan) για την αντιμετώπιση πιθανής μελλοντικής διαρροής των εγκλωβισμένων στο ναυάγιο ποσοτήτων πετρελαιοειδών ή άλλων ρυπογόνων ουσιών.

Στην προαναφερθείσα επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη επισημάνθηκε εκ νέου ότι η απάντηση των εναπομεινασών εντός του κύτους του ναυαγίου πετρελαιοειδών και άλλων ρυπογόνων ουσιών, είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Παράλληλα, και με στόχο την πλήρη και οριστική εξάλειψη κάθε κινδύνου ρύπανσης, επισημάνθηκε ότι θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρά η αναγκαιότητα ανέλκυσης του ναυαγίου. Σε συνέχεια δε της διατυπωθείσας σε προηγούμενη επιστολή (βλ. σχετικό υπ' αριθ. 10) πρότασης του Συνηγόρου του Πολίτη σχετικά με την ανάθεση εκπόνησης ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης στο ΕΛΚΕΘΕ με στόχο την διερεύνηση της αναγκαιότητας ανέλκυσης του ναυαγίου, ο Συνήγορος του Πολίτη ζήτησε να εξετασθεί το ενδεχόμενο νομοθετικής ρύθμισης που να προβλέπει την ανάθεση μελέτης περιβαλλοντικής εκτίμησης των επιπτώσεων από ναυάγια, είτε στο ΕΛΚΕΘΕ, είτε σε άλλα δημόσια ιδρύματα και φορείς, σε οποιαδήποτε περίπτωση που το ναυάγιο ενδέχεται να αποτελεί προσβολή για το περιβάλλον.

Παράλληλα, ο Συνήγορος του Πολίτη σε απάντηση επί του σχετικού υπ' αριθ. 7 εγγράφου του Τμήματος Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ, απηύθυνε την σχετική υπ' αριθ. 12 επιστολή προς τη Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ. Στην εν λόγω επιστολή, αφού αναφέρονται οι θέσεις των υπηρεσιών του ΥΠΕΧΩΔΕ που έχουν διατυπωθεί στα σχετικά υπ' αριθ. 3 και 7 έγγραφα, αλλά και αυτές που διατυπώθηκαν στο σχετικό υπ' αριθ. 2 έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, επισημαίνεται ότι ακόμη και στην περίπτωση που το κύτος του ναυαγίου δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως απόβλητο, το ίδιο το ναυάγιο περιέχει αντικείμενα και υλικά που μπορούν να χαρακτηριστούν ως απόβλητα. Σύμφωνα δε με το Παράρτημα Ι παρ. Q4 της Οδηγίας 2006/12/ΕΚ, στις κατηγορίες αποβλήτων συμπεριλαμβάνονται «Υλεις που έχουν κατά τύχη εκχυθεί, απολεσθεί ή για τις οποίες έχει σημειωθεί κάποιο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένου κάθε είδους υλικού εξοπλισμού κ.λπ, ο οποίος έχει μολυνθεί εξ αιτίας αυτού του περιστατικού». Σε συνέχεια των ανωτέρω, ο Συνήγορος του Πολίτη διατύπωσε την εκτίμηση ότι οι υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ έχουν αρμοδιότητα σχετικά με τη διαχείριση των προαναφερθέντων υλικών που βρίσκονται εγκλωβισμένα εντός του ναυαγίου και ζήτησε τις απόψεις του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ επ' αυτού. Το ΥΠΕΧΩΔΕ, σύμφωνα με το σχετικό υπ' αριθ. 16 απαντητικό του έγγραφο, διατυπώνει εκ νέου την άποψη ότι το βυθισμένο πλοίο δεν εμπίπτει στον ορισμό του αποβλήτου, σύμφωνα με το άρθρο 3 της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ και εμμένει στις θέσεις που έχει διατυπώσει στα σχετικά υπ' αριθ. 3 και 7 έγγραφα.

Σε συνέχεια των σχετικών υπ' αριθ. 10 και 11 επιστολών του Συνηγόρου του Πολίτη, το ΔΛΤΘ απάντησε με το σχετικό υπ' αριθ. 14 έγγραφο. Με το έγγραφο αυτό το ΔΛΤΘ κοινοποίησε εκ νέου στον Συνήγορο του Πολίτη το σχετικό υπ' αριθ. 6 έγγραφο, απαντώντας με τον τρόπο αυτό στις προαναφερθείσες επιστολές του Συνηγόρου του Πολίτη, χωρίς να προσθέσει κανένα νεότερο στοιχείο για την εξέλιξη της υπόθεσης. Αντίθετα, το ΥΕΝΑΝΠ ανταποκρινόμενο στις επιστολές του Συνηγόρου του Πολίτη απέστειλε τα σχετικά υπ' αριθ. 13 και 15 έγγραφα. Στα έγγραφα αυτά το ΥΕΝΑΝΠ:

- Ενημερώνει για τις ενέργειες του ΔΛΤΘ σχετικά με τη διαδικασία δημόσιας πρόσκλησης για την υποβολή τεχνικοοικονομικών μελετών για την απάντηση και ανέλκυση του ναυαγίου.
- Ενημερώνει για την ανάθεση εκ μέρους του ΔΛΤΘ καθηκόντων τεχνικού συμβούλου στο ΕΜΠ και την ενεργοποίηση της σχετικής συμφωνίας.

- Ενημερώνει ότι η διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου υπέβαλε τον Δεκέμβριο του 2008 μελέτη απάντλησης των πετρελαιοειδών η οποία διαβιβάστηκε από το ΔΛΤΘ στο ΕΜΠ, το οποίο ζήτησε την υποβολή διευκρινήσεων για την εφαρμογή της μελέτης από τον εκδότη της. Παρόμοια έδρασε και το ΥΕΝΑΝΠ ζητώντας την άμεση υποβολή των ζητούμενων στοιχείων.
- Ενημερώνει ότι συνεχίζεται η παρακολούθηση της κατάστασης του θαλασσίου περιβάλλοντος από το ΕΛΚΕΘΕ.
- Δεν τοποθετείται σχετικά με την ενεργοποίηση μηχανισμών αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και την κατάρτιση τοπικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης (L.C.P – Local Contingency Plan) για την αντιμετώπιση πιθανής μελλοντικής διαρροής των εγκλωβισμένων στο ναυάγιο ποσοτήτων πετρελαιοειδών ή άλλων ρυπογόνων ουσιών, σύμφωνα με το ΠΔ 11/2002.
- Δεν τοποθετείται επί της πρότασης του Συνηγόρου του Πολίτη σχετικά με την ανάθεση ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης στο ΕΛΚΕΘΕ η οποία να εκτιμά τον περιβαλλοντικό κίνδυνο από την παραμονή του ναυαγίου εντός του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να εξετάζει την αναγκαιότητα της ανέλκυσης.

Ο Συνήγορος του Πολίτη πληροφορήθηκε από τον ημερήσιο τύπο (πχ. Εφημερίδα Καθημερινή 16.06.2009) ότι την 14.06.2009 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες απάντλησης των καυσίμων και πετρελαιοειδών του ναυαγίου. Στη συνέχεια, με τη σχετική υπ' αριθ. 17 επιστολή του Συνηγόρου του Πολίτη, ζητήθηκε από το ΔΛΤΘ επίσημη ενημέρωση σχετικά με την ολοκλήρωση των εργασιών απάντλησης καθώς και πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή του ναυαγίου. Καθώς το ΔΛΤΘ δεν απάντησε, ο Συνήγορος του Πολίτη ζήτησε εκ νέου από το ΔΛΤΘ με τη σχετική υπ' αριθ. 18 επιστολή, ενημέρωση για το αν έχει ολοκληρωθεί η απάντληση, αν συνεχίζεται η καταγραφή των παραμέτρων του θαλασσίου περιβάλλοντος και με ποια αποτελέσματα, και αν έχουν διαπιστωθεί ενδείξεις περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από ιχνοστοιχεία και βαρέα μέταλλα. Το ΔΛΤΘ δεν έχει απαντήσει μέχρι σήμερα.

Στη συνέχεια, και σύμφωνα με το σχετικό υπ' αριθ. 19 έγγραφο του Γρ. Κοινοβουλευτικού Ελέγχου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, ολοκληρώθηκαν την 14.06.2009 οι διαδικασίες απάντλησης, ενώ διατηρείται μέχρι σήμερα πλωτό φράγμα πάνω από το σημείο του ναυαγίου, και στόχος του Υπουργείου παραμένει η ανέλκυση του ναυαγίου. Προσθέτως, σύμφωνα με το σχετικό υπ' αριθ. 20 έγγραφο του Γρ. Κοινοβουλευτικού Ελέγχου του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη από 23.12.2008, έχει βεβαιωθεί πληθώρα παραβάσεων κατά της διαχειρίστριας εταιρείας και έχουν ολοκληρωθεί διαδικασίες επίδοσης/βεβαίωσης προστίμων συνολικού ύψους 8.208.794,44 €, ενώ συνεχίζεται η παρακολούθηση των παραμέτρων του θαλασσίου περιβάλλοντος από το ΕΛΚΕΘΕ, σύμφωνα με το οποίο δεν διαπιστώνεται προς το παρόν επιβάρυνση ή ρύπανση του θαλάσσιου οικοσυστήματος.

Τέλος, ο Συνήγορος του Πολίτη ζήτησε από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων (σχετ. υπ' αριθ. 21) πληροφόρηση σχετικά με ενέργειές της για τη σύνταξη μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του ναυαγίου. Η Ν.Α. Κυκλάδων με την υπ' αριθμ.σχετ.22. επιστολή της ενημέρωσε την Ανεξάρτητη Αρχή σχετικά με την ανάθεση μελέτης στο Πολυτεχνείο Κρήτης. Σύμφωνα με τα μέχρι στιγμής συμπεράσματα της έρευνας του ως άνω εκπαιδευτικού ιδρύματος που διεξάγεται στην περιοχή του ναυαγίου, όπως αυτά δημοσιοποιήθηκαν σε σχετική εκδήλωση την 01.10.2010 στα Φηρά Σαντορίνης, προέκυψαν:

- υψηλές τιμές συγκέντρωσης βαρέων μετάλλων σε μεμονωμένα δείγματα θαλάσσιου ύδατος,

- επιβάρυνση επιφανειακών ιζημάτων του βυθού σε βαριά μέταλλα,
- επιβάρυνση των ιστών των θαλασσίων οργανισμών σε βαριά μέταλλα,

Τονίσθηκε επίσης η αναγκαιότητα επέκτασης των τοποθετημένων πλωτών φραγμάτων σε μεγαλύτερη έκταση από τη σημερινή. Η ανησυχία της επιστημονικής κοινότητας σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ναυαγίου έχει εκφραστεί και από τον υπεύθυνο για το πρόγραμμα παρακολούθησης της ποιότητας των νερών στην περιοχή του ναυαγίου του ΕΛΚΕΘΕ, ο οποίος (σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας «Έθνος» της 25.04.2010) δήλωσε ότι το ναυάγιο αποτελεί μία εν δυνάμει πηγή ρύπανσης και, κατά συνέπεια, είναι αναγκαία η απομάκρυνσή του.

### **3. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Α) Το ΠΔ 55/1998 (ΦΕΚ 58 Α΄/20.03.1998) «*Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος*» στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 απαγορεύει την απόρριψη στις ακτές, στα λιμάνια και στα ελληνικά χωρικά ύδατα πετρελαίου, πετρελαιοειδών μιγμάτων, επιβλαβών ουσιών ή μιγμάτων αυτών και πάσης φύσεως αποβλήτων, λυμάτων και απορριμμάτων από τα οποία μπορεί να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας και των ακτών.

Β) Ο Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ 180 Α΄/09.09.1999) στο άρθρο 28, «*Δημοτικά και Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία και Γραφεία*», ιδρύει τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που αποτελούν δημοτικά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και υπάγονται στις διατάξεις που διέπουν τα αντίστοιχα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου της τοπικής αυτοδιοίκησης. Στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία μεταφέρονται αρμοδιότητες των Λιμενικών Ταμείων, τα οποία υπάγονταν στο ΥΕΝΑΝΠ .

Γ) Ο Ν. 2881/2001 (ΦΕΚ 16 Α΄/06.02.2001) «*Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις*» ορίζει τις υποχρεώσεις του κυρίου του ναυαγίου και του αρμόδιου νομικού προσώπου του δημόσιου τομέα ή δημόσιας υπηρεσίας, που ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση λιμένα, διώρυγας ή διαύλου, σε σχέση με τα ναυάγια πλοίων και ρυθμίζει τις διαδικασίες για την εξουδετέρωση της προσβολής ή της απειλής προσβολής του περιβάλλοντος από τα ναυάγια. Το αρμόδιο ΝΠΔΔ ή δημόσια υπηρεσία αποκαλείται «*Οργανισμός*» σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 1 του νόμου.

Ειδικότερα,

1. Σύμφωνα με το άρθρο 2, παρ. 1, ο κύριος του ναυαγίου που προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, υποχρεούται να το ανελκύσει και να το απομακρύνει όπως έχει ή κατά τμήματα, ή να το εξουδετερώσει με οποιονδήποτε τρόπο.
2. Σύμφωνα με την παρ. 2 του ίδιου άρθρου, ορίζονται συγκεκριμένες προθεσμίες εντός των οποίων ο κύριος του ναυαγίου οφείλει να προβεί στις αναγκαίες κατά την παρ. 1 ενέργειες, έπειτα από έγγραφη πρόσκληση του αρμόδιου Οργανισμού.
3. Ο Οργανισμός, τάσσοντας τις ως άνω προθεσμίες, δηλώνει συγχρόνως στον κύριο του ναυαγίου ότι σε περίπτωση που αυτός δεν προβεί στις απαραίτητες ενέργειες, τότε θα προβεί ο Οργανισμός στις ενέργειες αυτές με ευθύνη και δαπάνες του κυρίου.
4. Σύμφωνα με την παρ. 4 του ίδιου άρθρου, αν ο κύριος δεν εκπληρώσει την υποχρέωσή του, ο Οργανισμός μπορεί, ως νόμιμος εντολοδόχος του, να εκτελέσει τις πράξεις που αναγράφονται στην πρόσκληση είτε με δικά του μέσα και προσωπικό, είτε με ανάθεση των εργασιών σε τρίτο.

5. Τέλος, σύμφωνα με την παρ. 9 του ίδιου άρθρου, σε περίπτωση που κατά την κρίση του Οργανισμού από την αναβολή της άμεσης ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης του ναυαγίου προσβάλλεται σοβαρά ή απειλείται σοβαρή προσβολή του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ο κύριος δεν προβαίνει αμέσως στις ενέργειες της παραγράφου 1, ο Οργανισμός μπορεί κατά παρέκκλιση των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων να εκτελέσει αμέσως ή να μεριμνήσει για την άμεση εκτέλεση των απαραίτητων ενεργειών με οποιοδήποτε τρόπο κρίνει ότι είναι πλέον πρόσφορος.

Δ) Το ΠΔ 11/2002 (ΦΕΚ 6 Α΄/21.01.2002) «Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες», στα Κεφάλαια 1-3 του Παραρτήματος του πρώτου άρθρου, περιγράφει διαδικασίες κατάρτισης και εφαρμογής σχεδίων αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας. Σε περιπτώσεις διαφυγής ποσότητας πετρελαίου από 7 έως 700 τόνους, προβλέπεται η κατάρτιση τοπικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης της Λιμενικής Αρχής (Βαθμίδα κινητοποίησης Επιπέδου 2, L.C.P. – Local Contingency Plan), που αφορά συγκεκριμένο γεωγραφικό τομέα αρμοδιότητας της Λιμενικής Αρχής και αναφέρεται στο σχεδιασμό αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης, το μέγεθος του οποίου απαιτεί τον συντονισμό περισσότερων φορέων διάθεσης τεχνικών μέσων, εξοπλισμού και προσωπικού για την καταπολέμηση. Αρμόδιος φορέας για την κατάρτιση τέτοιων σχεδίων είναι οι υπηρεσίες του ΥΕΝΑΝΠ. Μεταξύ των φορέων που συνεπικουρούν την εφαρμογή των σχεδίων είναι και το ΕΛΚΕΘΕ, σύμφωνα με την παράγραφο 3.15.1 του Κεφαλαίου 3.

Ε) Σύμφωνα με την οδηγία 2006/12/ΕΚ (παράγραφος 1, άρθρο 1) περί στερεών αποβλήτων, που αντικατέστησε την παλαιότερη 75/442/ΕΟΚ, ως απόβλητο νοείται κάθε ουσία ή αντικείμενο που εμπίπτει στις κατηγορίες του παραρτήματος Ι της οδηγίας και το οποίο ο κάτοχός του απορρίπτει ή προτίθεται ή υποχρεούται να απορρίψει. Σύμφωνα δε με το Παράρτημα Ι παρ. Q4, στις κατηγορίες αποβλήτων συμπεριλαμβάνονται «Υλεις που έχουν κατά τύχη εκχυθεί, απολεσθεί ή για τις οποίες έχει σημειωθεί κάποιο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένου κάθε είδους υλικού εξοπλισμού κ.λπ., ο οποίος έχει μολυνθεί εξ αιτίας αυτού του περιστατικού». Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι η Οδηγία 2006/12/ΕΚ καταργείται από την πρόσφατη 2008/98/ΕΚ από 12.12.2010 σύμφωνα με το άρθρο 41 αυτής, άρα κατά συνέπεια συνεχίζει να είναι σε ισχύ μέχρι την προαναφερθείσα ημερομηνία.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 4 της Οδηγίας 2006/12/ΕΚ αλλά και των άρθρων 13 και 36 παρ. Ι της 2008/98/ΕΚ, τα κράτη μέλη υποχρεώνονται να εξασφαλίσουν ότι η διάθεση ή η αξιοποίηση των αποβλήτων θα πραγματοποιείται χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον, ενώ οφείλουν να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την απαγόρευση της εγκατάλειψης, της απόρριψης και της ανεξέλεγκτης διάθεσης των αποβλήτων.

#### **4. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ**

Έπειτα από τις ενέργειες των Λιμενικών Αρχών και του ΥΕΝΑΝΠ, η θαλάσσια ρύπανση στην επιφάνεια της θάλασσας και οι άμεσες επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον που έχει προκαλέσει η βύθιση του K/Z SEA DIAMOND φαίνεται να έχουν μέχρι σήμερα περιοριστεί, ενώ παράλληλα συνεχίζεται η παρακολούθηση των περιβαλλοντικών παραμέτρων με τη συνδρομή του ΕΛΚΕΘΕ. Παρόλα αυτά, και καθώς ποσότητες ρύπων παραμένουν εγκλωβισμένες εντός του κύτους του ναυαγίου και υπάρχει εν δυνάμει κίνδυνος να διαφύγουν από αυτό, δεν έχει μέχρι σήμερα γίνει μια ολοκληρωμένη εκτίμηση του ενδεχόμενου περιβαλλοντικού κινδύνου από την παραμονή του ναυαγίου στο βυθό του όρμου της Καλντέρας. Κατά συνέπεια δεν είναι δυνατό να υπολογισθούν οι εν δυνάμει επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα, στην τουριστική ανάπτυξη και στην οικονομική γενικότερα δραστηριότητα του νησιού. Επιπροσθέτως, δεν έχει καταρτισθεί σχέδιο αντιμετώπισης πιθανής διαρροής ρυπογόνων ουσιών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ΠΔ 11/2002.

Το ΔΛΤΘ έχει προβεί στις προβλεπόμενες από τον Ν. 2881/2001 ενέργειες, ξεκίνησε όμως τις διαδικασίες εξουδετέρωσης του κινδύνου προσβολής του περιβάλλοντος που ορίζει ο νόμος μετά την πάροδο δύο και πλέον ετών από τη βύθιση του πλοίου. Επιπροσθέτως, το ΔΛΤΘ δεν έχει ενημερώσει τον Συνήγορο του Πολίτη και τους ενδιαφερόμενους για την εξέλιξη των διαδικασιών μετά τον Ιούνιο του 2008.

Η Ανεξάρτητη Αρχή εκτιμά επίσης ότι η υπαγωγή των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, με διαπιστωμένες εγγενείς λειτουργικές αδυναμίες (*έλλειψη οικονομικών και διοικητικών πόρων, έλλειψη εξειδικευμένου επιστημονικού προσωπικού, κ.ά.*), θέτει υπό ουσιαστική αμφισβήτηση τη δυνατότητα άμεσης και αποτελεσματικής, για την άσκηση αυτής της αρμοδιότητας, αντιμετώπισης παρόμοιων σοβαρών περιστατικών,

Κατόπιν τούτου, άποψη του Συνηγόρου του Πολίτη είναι ότι θα πρέπει να επανεξεταστούν οι αρμοδιότητες των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που απορρέουν από τη διαχείριση ναυαγίων, όπως αυτές αναφέρονται στις διατάξεις του Ν. 2881/2001, ώστε αυτές να ανατεθούν :

- είτε στις εξειδικευμένες προς τούτο υπηρεσίες του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων & Αλιείας (εφεξής ΥΘΥΝΑΛ), που έχουν άλλωστε την επιτελική ευθύνη σχεδιασμού, συντονισμού και αντιμετώπισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, σύμφωνα με το ΠΔ 11/2002,
- είτε σε ειδικές για το σκοπό αυτό, υπηρεσίες της νέας Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης, κατάλληλα εφοδιασμένες με την αναγκαία υλικοτεχνική υποδομή και στελέχωση.

Στο σημείο αυτό η Ανεξάρτητη Αρχή επισημαίνει ότι ο νομοθέτης, σύμφωνα με την παράγραφο 10 του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999, μερίμνησε ώστε οι αρμοδιότητες που αφορούν τη χορήγηση αδειών που έχουν σχέση με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις διατάξεις του Ν. 1650/1986 και τη λοιπή περί θαλάσσιου περιβάλλοντος νομοθεσία, να παραμείνουν στις υπηρεσίες του τέως ΥΕΝΑΝΠ (νυν ΥΘΥΝΑΛ), αναγνωρίζοντας με τον τρόπο αυτό τη δεσπόζουσα θέση του ΥΕΝΑΝΠ στα θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι αρμόδιες υπηρεσίες του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ (νυν ΥΠΕΚΑ) σύμφωνα με τα ανωτέρω εκτεθέντα (σχετ.16) ότι το ναυάγιο - ως έχει - δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως απόβλητο, παρά μόνο μετά την ενδεχόμενη ανέλκυση του. Η άποψη αυτή θα μπορούσε να οδηγήσει στον υποθετικό συλλογισμό κατά τον οποίο ένα ναυάγιο σκάφους που μετέφερε ρύπους δεν θα αποτελούσε απόβλητο πριν την ανέλκυση

του. Όμως, σε κάθε περίπτωση ακόμα και αν το ναυάγιο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως απόβλητο, η διαπιστωμένη διαρροή ρύπων από αυτό ή η εν δυνάμει μελλοντική διαρροή ρύπων δημιουργεί κινδύνους για το περιβάλλον, και ως εκ τούτου το ΥΠΕΚΑ στην περίπτωση αυτή, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του θα πρέπει να επιληφθεί του ζητήματος. Στο σημείο αυτό τονίζεται η σαφής υποχρέωση των κρατών μελών να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την απαγόρευση της εγκατάλειψης, της απόρριψης και της ανεξέλεγκτης διάθεσης αποβλήτων σύμφωνα με το άρθρο 4§2 της οδηγίας 2006/12/ΕΚ και το άρθρο 36§1 της νέας οδηγίας 2008/98/ΕΚ.

Άλλωστε σύμφωνα και με την άποψη της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το ναυάγιο του SEA DIAMOND, όπως καταγράφεται στο σχετικό υπ' αριθ. 2, το πλοίο εάν δεν ανελκυθεί και παραμείνει ως έχει, θα θεωρηθεί απόβλητο λαμβάνοντας υπόψη τον κίνδυνο πιθανής υποβάθμισης του περιβάλλοντος που μπορεί να προκαλέσει. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (υπόθεση C-188/07/24.06.2008), προκύπτει ότι, στην περίπτωση που εξέτασε το δικαστήριο, τα μεταφερόμενα εντός δεξαμενόπλοιου καύσιμα καθίστανται απόβλητα κατά την έννοια των Ευρωπαϊκών Οδηγιών από τη στιγμή που διαρρεύσουν στη θάλασσα έπειτα από ναυάγιο και δεν μπορούν πλέον να είναι εμπορικώς εκμεταλλεύσιμα.

## **5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Ο Συνήγορος του Πολίτη συνεκτιμώντας όλα τα προαναφερθέντα περιστατικά και στοιχεία καθώς και την ισχύουσα νομοθεσία, και λαμβάνοντας επιπροσθέτως υπόψη την υψηλή περιβαλλοντική σημασία της περιοχής του ναυαγίου, η οποία βρίσκεται σε απόσταση 1,1 ν.μ. από περιοχή προστασίας του δικτύου NATURA 2000 (SCI GR4220003), προβαίνει στις ακόλουθες συστάσεις και προτάσεις στους αποδέκτες του παρόντος πορίσματος:

1. Το Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας (ΥΘΥΝΑΛ) σε συνεργασία με το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας (ΔΛΤΘ) να προχωρήσουν στην ανάθεση εκπόνησης ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης στο ΕΛΚΕΘΕ ή σε Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα που να διαθέτει την κατάλληλη τεχνογνωσία. Στόχος μιας τέτοιας μελέτης είναι η εκτίμηση του περιβαλλοντικού κινδύνου από την παραμονή του ναυαγίου στην περιοχή, με γνώμονα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο πλαίσιο της βιώσιμης οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης του νησιού. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να συνεκτιμηθεί η πιθανότητα διαρροής στο περιβάλλον των επικινδύνων/τοξικών υλικών που μετέφερε το Κ/Ζ αλλά και οι πιθανές επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα από μία ενδεχόμενη διαρροή στο μέλλον.
2. Υφίσταται ευδιάκριτη ανάγκη νομοθετικής ρύθμισης από τα ΥΠΕΚΑ και ΥΘΥΝΑΛ, για την κατάρτιση αντίστοιχων μελετών εκτίμησης περιβαλλοντικού κινδύνου από ναυάγια, λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένα κριτήρια, όπως ενδεικτικά:
  - α) το εκτόπισμα του βυθισθέντος πλοίου,
  - β) το είδος του φορτίου,
  - γ) η περιβαλλοντική σημασία του σημείου βύθισης.
3. Σε συνέχεια της ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης της πρότασης 1, να καταρτισθεί από το ΥΘΥΝΑΛ τοπικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης (L.C.P – Local Contingency Plan) για την αντιμετώπιση πιθανής μελλοντικής διαρροής των εγκλωβισμένων στο συγκεκριμένο ναυάγιο ρυπογόνων ουσιών και τον σχεδιασμό ενεργοποίησης μηχανισμών αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας σε αυτό το ενδεχόμενο σύμφωνα με το ΠΔ 11/2002. Τούτο κρίνεται μεταξύ άλλων αναγκαίο, καθώς η συνεχής παρακολούθηση των παραμέτρων του θαλάσσιου περιβάλλοντος που γίνεται μέχρι σήμερα δεν εξασφαλίζει την προστασία του οικοσυστήματος σε περίπτωση αιφνίδιας διαρροής ρύπων, χωρίς την ύπαρξη ολοκληρωμένου σχεδίου αντιμετώπισης. Ένα τέτοιο σχέδιο θα πρέπει να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από μία απαραίτητη για το σκοπό αυτό μαθηματική προσομοίωση διασποράς των ρυπογόνων ουσιών (τρισεπίδατο μοντέλο διασποράς ρύπων) που θα εφαρμοστεί λαμβάνοντας υπόψη τις συγκεκριμένες βυθομετρικές, μετεωρολογικές και ωκεανογραφικές συνθήκες της περιοχής της Καλντέρας. Το σχέδιο αντιμετώπισης πρέπει να περιγράφει όλα εκείνα τα πρόσφορα μέτρα και τις διαδικασίες που θα πρέπει να εφαρμοστούν σε περίπτωση ξαφνικής διαρροής ρύπων από το ναυάγιο, με έμφαση στα σημεία όπου αναμένεται η συγκέντρωση της ρύπανσης σύμφωνα με τα αποτελέσματα του μαθηματικού μοντέλου.
4. Σε συνέχεια της ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης της πρότασης 1 και μετά από αξιολόγηση των προτάσεων αυτής, το ΥΠΕΚΑ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, να εξετάσει την δυνατότητα να προβεί στον χαρακτηρισμό



του ναυαγίου ή τμήματος αυτού ως απόβλητο, με ταυτόχρονη ανάληψη όλων των συνακόλουθων αναγκαίων μέτρων και ενεργειών για την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με την κείμενη περιβαλλοντική νομοθεσία.

5. Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστώσεις της Ανεξάρτητης Αρχής (Κεφάλαιο 4, σελ.14) σχετικά με τις εγγενείς αδυναμίες των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, να διερευνηθεί η δυνατότητα νομοθετικής πρωτοβουλίας από το αρμόδιο ΥΘΥΝΑΛ για τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων αντιμετώπισης παρόμοιων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης στις κεντρικές υπηρεσίες των αρμόδιων υπουργείων ή στην νέα Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση.

Ευαγγελία Κ. Μπαλλά  
Βοηθός Συνήγορος του Πολίτη  
Κύκλος Ποιότητας Ζωής

**6. Πίνακας παλαιών και νέων κατά αρμοδιότητα Υπουργείων**

<i>Τίτλος παλαιού Υπουργείου</i>	<i>Τίτλος νέου (κατά αρμοδιότητα) Υπουργείου</i>
Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ)	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ)
Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΕΝΑΝΠ)	Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων & Αλιείας (ΥΘΥΝΑΛ)