

Κροκοδείλια δάκρυα για το θαλάσσιο περιβάλλον

Η περίεργη βύθιση του μικρού δεξαμενόπλοιου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ» στο Σαρωνικό και η επακόλουθη ρύπανση της θάλασσας και των ακτών της περιοχής έδωσε την ευκαιρία στην αντιπολίτευση και τους συνοδούς δημοσιογράφους των συστημικών ΜΜΕ να πλειοδοτήσουν στην άσκηση κριτικής, στις καταγγελίες και τις εγκλήσεις κατά της κυβέρνησης και του αρμοδίου υπουργού, ως εάν να ευθύνονται αυτοί για την απαράδεκτη κατάσταση που έχει διαμορφωθεί από δεκαετίες στο χώρο των θαλασσιών μεταφορών.

Η αξιωματική αντιπολίτευση που κυβέρνησε ως συντηρητική παράταξη την Ελλάδα από το 1950 και μετά, βάζοντας την σφραγίδα της στην πορεία του τόπου μας, παριστάνει την ανήξερη και την ανεύθυνη για τις νομικές ανεπάρκειες, τις διοικητικές ελλείψεις και τις κρατικές παραλείψεις που επιτρέπουν σε κάποιους πλοιοκτήτες και σε συναφείς εταιρείες να κυκλοφορούν μεταφορικά πλοία επικίνδυνα για τη ζωή των ναυτικών τους και για την οικολογική ισορροπία των θαλασσών μας.

Τα «ατυχήματα» αυτά δεν είναι πρωτόγνωρα για την χώρα μας και οι ευθύνες αυτών που δεν την προστάτεψαν είναι μεγάλες και διαχρονικές, όσο κι αν θέλουν να τις αποσιωπήσουν και να τις παραβλέψουν.

Ιδού τι έγραφαν στο ΒΗΜΑ στις 10 Σεπτεμβρίου 2000, οι συντάκτες του Τράτσα Μάχη και Τρύφωνας Γεράσιμος με τίτλο « Οι πετρελαϊκές βόμβες της Μεσογείου-Ο «μαύρος χρυσός» απειλεί το ελληνικό θαλάσσιο οικοσύστημα» (σ.σ τότε δεν υπήρχε ο ΣΥΡΙΖΑ και ο Τσίπρας):

«Το πρόσφατο δυστύχημα του εμπορικού πλοίου «Eurobulker X», το οποίο κόπηκε στα δύο στο Λευκαντί της Εύβοιας, προκάλεσε μια τεράστια για τα ελληνικά δεδομένα οικολογική καταστροφή στον Νότιο Ευβοϊκό και εγείρει το μείζον θέμα της προστασίας των θαλασσών από τα ναυτικά ατυχήματα και τα βιομηχανικά απόβλητα. Και αυτό γιατί η ρύπανση που προκαλείται από τα πετρελαιοειδή τα οποία διαφεύγουν από τη φορτοεκφόρτωση στις χερσαίες εγκαταστάσεις φθάνει την ποσότητα του πετρελαίου που καταλήγει στη θάλασσα έπειτα από ναυτικά ατυχήματα.

.....

Στην Ελλάδα κίνδυνος σοβαρού ατυχήματος ελλοχεύει στις περιοχές γύρω από τα διωλιστήρια πετρελαίου, στα μεγάλα εμπορικά λιμάνια και σε θαλάσσιες περιοχές με συχνές διελεύσεις πλοίων.

.....

Η κατάσταση επιδεινώνεται από την κυκλοφορία στις ελληνικές θάλασσες γερασμένων και κακοσυντηρημένων πλοίων ελλήνων πλοιοκτητών που δρουν ανεξέλεγκτοι πίσω από ξένες σημαίες, ακατάλληλων για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

Παρ' όλα αυτά, τέτοια μικρά δεξαμενόπλοια μεταφέρουν πετρέλαιο για τις ενεργειακές ανάγκες των νησιών του Αιγαίου και όχι μόνο. Η ευθύνη των αρμοδίων αρχών είναι μεγάλη αφού οι έλεγχοι δεν επαρκούν ή γίνονται για το θεαθήναι από υπηρεσιακούς παράγοντες οι οποίοι χρηματίζονται, με αποτέλεσμα

χιλιάδες κυβικά μέτρα πετρελαίου να καταλήγουν κάθε χρόνο στις ελληνικές θάλασσες.

.....

Πάνω από 100 εκατ. τόνοι πετρελαιοειδών διακινούνται ετησίως μέσω των ελληνικών θαλασσών, λόγω της κομβικής γεωγραφικής θέσης της χώρας μας. Κατά συνέπεια ο κίνδυνος ενός σοβαρού ατυχήματος είναι μεγάλος για την Ελλάδα, η οποία έχει το προνόμιο να διαθέτει μερικά από τα ομορφότερα και πιο ενδιαφέροντα θαλάσσια και παράκτια οικοσυστήματα της Ευρώπης και να φιλοξενεί ορισμένα από τα πλέον απειλούμενα θαλάσσια είδη στον πλανήτη (όπως τη μεσογειακή φώκια Μονάχους Μονάχους και τη θαλάσσια χελώνα Καρέτα Καρέτα)».

Οι λαλίστατοι κατήγοροι της κυβέρνησης «δεν ήξεραν, δεν ρώταγαν»;

Από πίνακα της GREEN PEACE-Γραφείο Ελλάδας (16 Απριλίου 2007) αντιγράφουμε και υπενθυμίζουμε τα εξής μεγάλα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης με πετρελαιοειδή (σ.σ. επί κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ):

Πύλος-23/2/80: Ατύχημα στο πετρελαιοφόρο "Irenes Serenade" με αποτέλεσμα 40.000 τόνοι πετρελαίου να καταλήξουν στη θάλασσα.

Πύλος-9/10/93: 800 τόνοι πετρελαίου διαρρέουν στην περιοχή από το πετρελαιοφόρο "Piad". Τα ρεύματα παρασύρουν το πετρέλαιο έξω από τον προστατευμένο όρμο και μαυρίζει η μαγευτική παραλία της Βοϊδοκοιλιάς. Πετρέλαιο εντοπίζεται και σε άλλες ακτές. Στην προσπάθεια των δυτών να δουν τις επιπτώσεις από το πετρέλαιο που διέρρευσε από το "Piad" ανακαλύπτουν ορατά ακόμα τα σημάδια από το προηγούμενο ατύχημα (13 χρόνια πριν). Το πετρέλαιο του "Irenes Serenade" βρέθηκε να καλύπτει σημεία του πυθμένα. Είναι απορίας άξιο, πώς ένας τόσο ευαίσθητος αλλά και ιστορικός κλειστός κόλπος χρησιμοποιείται ως αγκυροβόλιο πετρελαιοφόρων!

Κόλπος Ελευσίνας-1/10/94: Ατύχημα στο πετρελαιοφόρο "La Guardia", κατά τη φορτοεκφόρτωση, στις εγκαταστάσεις του Ασπρόπυργου. 400-800 τόνοι πετρελαίου καταλήγουν στον Κόλπο της Ελευσίνας. Δυστυχώς, η πολυετής διαρκής επιβάρυνση του κλειστού Κόλπου από τοξικά απόβλητα έχει μετατρέψει ήδη τον πυθμένα του σε ... τοξικό απόβλητο. Όπως έδειξε παλαιότερη έρευνα της Greenpeace και ύστερα από αναλύσεις δειγμάτων πυθμένα από τον Κόλπο της Ελευσίνας, υπάρχει σοβαρότατη ρύπανση από πετρελαιοειδή και τοξικά βαρέα μέταλλα στην περιοχή. Η πετρελαιοκηλίδα απλώς επιβάρυνε την ήδη βεβαρημένη κατάσταση του Κόλπου.

Σαρωνικός-8/8/1996: Ατύχημα στο πετρελαιοφόρο "Kriti Sea" στα διυλιστήρια της Motor Oil στους Άγιους Θεόδωρους κατά τη φορτοεκφόρτωση. Διαρροή 300-500 τόνων στη θάλασσα. Γίνεται σημαντική κινητοποίηση για την αντιμετώπιση της πετρελαιοκηλίδας που εκτός από τους Άγιους Θεόδωρους, φτάνει τις ακτές της Αίγινας και του Αγκιστριού. Ακολουθούν διαβεβαιώσεις για την έγκαιρη και

ολοκληρωμένη αντιμετώπιση της πετρελαιοκηλίδας. Στις 9 Μαΐου 1997, στο Φραγκολίμανο, εξοχικό θέρετρο στις ακτές της Πελοποννήσου, αρκετά ναυτικά μίλια μακριά από τον τόπο του ατυχήματος, παχιά στρώματα πετρελαίου καλύπτουν ακόμα τον πυθμένα του ορμίσκου. Το πετρέλαιο βρίσκεται εκεί εγκλωβισμένο από τον περασμένο Αύγουστο. Ύστερα από διαμαρτυρίες κατοίκων και εν όψει της νέας τουριστικής περιόδου, στις 9/5/97, συνεργείο της εταιρείας προχώρησε στην άντληση του πετρελαίου από τον πυθμένα του Φραγκολίμανου, πιστεύοντας ότι έτσι λύνεται το πρόβλημα. Οι ερευνητές της Greenpeace βρέθηκαν εκεί και κατέγραψαν την κατάσταση αμέσως μετά την αποχώρηση του συνεργείου καθαρισμού. Το πετρέλαιο έχει εισχωρήσει στην φαινομενικά καθαρή άμμο του πυθμένα. Σκάβοντας την άμμο, οι ερευνητές της Greenpeace ανακάλυψαν ότι το πετρέλαιο βρισκόταν παντού. Μαύρο σύννεφο συνόδευε κάθε ανάδευση του βυθού. Δεν έλειπαν τα σημεία στα οποία βρίσκονταν συγκεντρωμένα, εννέα μήνες μετά τη διαρροή, συμπαγή κομμάτια πετρελαίου. Τα ίχνη του πετρελαίου ήταν εμφανή ακόμα και στα ψάρια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι εικόνες που κατέγραψε η υποβρύχια κάμερα της Greenpeace. Ψάρια που ζουν και τρέφονται στο βυθό, είναι κυριολεκτικά καλυμμένα με πετρελαιοειδή. Και όλα αυτά εννέα μήνες μετά τη διαρροή.

1972	"Trader", 36.500 τόνοι στο Αιγαίο.
2-3-79	"Μεσσηνιακή Φροντίς" στους Καλούς Λιμένες της Κρήτης. Χύθηκαν 12.000 τόνοι πετρελαίου.
23-2-80	"Irenes Serenade" στην Πύλο. 40.000 τόνοι πετρελαίου στη θάλασσα.
4-5-87	"Rabigh Bay III", 500-1.000 τόνοι χύνονται στον Ασπρόπυργο.
21-10-88	Σύγκρουση των επιβατηγών "Jupiter" και "Adige", 500-1.000 τόνοι χύνονται στον Πειραιά.
4-5-92	"Georgi Chernomorja", 1.700 τόνοι μαυρίζουν το κεντρικό Αιγαίο.
9-10-93	"Pliad", Πύλος, χύθηκαν περίπου 800 τόνοι.
1-10-94	"La Guardia", Ασπρόπυργος, 400-800 τόνοι στον Κόλπο της Ελευσίνας.
8-8-96	"Kriti Sea", διαρροή 300-500 τόνων πετρελαίου στα διυλιστήρια της MOTOR OIL στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας.
1-9-2000	"Eurobulker X", Λευκαντί Ευβοίας. Εκατοντάδες τόνοι (περί τους 300) διαρρέουν στο νότιο Ευβοϊκό.

Τα «ατυχήματα» αυτά δεν είναι τα μόνα υπεύθυνα για την ρύπανση των θαλασσών και των ακτών. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, από τους 42.000 τόνους πετρελαίου που καταλήγουν κάθε χρόνο στα νερά της Μεσογείου οι 20.000 τόνοι προέρχονται από τις διαρροές των 60 διυλιστηρίων των χωρών της περιοχής. Και αυτές είναι μόνο οι ποσότητες οι οποίες καταγράφονται αφού, κατά τις εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Ταμείου για τη Φύση, **μόνο το 30% των απορρίψεων εντοπίζεται από τις αρχές.**

Καλό θα είναι, λοιπόν, όλοι αυτοί που θρηνολογούν τώρα για την τύχη του Σαρωνικού και καταγγέλουν με ευκολία, για ευνόητους λόγους την κυβέρνηση και τον πρωθυπουργό, να μην «ξυπνούν» μόνον όταν συμβαίνει ένα έκτακτο γεγονός,

αλλά να ενδιαφέρονται επίμονα και συστηματικά για την διαρκή ρύπανση που υφίσταται η θαλάσσια περιοχή του στενού ανάμεσα στη Σαλαμίνα και την Αττική από τις βαρέως τύπου βιομηχανικές εγκαταστάσεις και τον αφόρητο συνωστισμό παντός είδους πλοίων σ' αυτόν τον κλειστό χώρο.

Αναμφισβήτητα οι πετρελαιοκηλίδες στη θάλασσα, ιδιαίτερα αυτές που οφείλονται σε σοβαρά ατυχήματα, δεν επηρεάζουν μόνο τους ζωντανούς οργανισμούς και τα οικοσυστήματα, αλλά και τις οικονομικές δραστηριότητες. Ιδιαίτερα σοβαρές είναι οι επιπτώσεις τους στον τουρισμό και την αλιεία. Για το λόγο αυτό η κυβέρνηση, δοθείσης της ευκαιρίας, καλείται να επέμβει άμεσα και δραστικά στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και όχι μόνο, για να καλύψει τα νομοθετικά - διοικητικά κενά και τις στρεβλώσεις, που παρέλαβε από τις «επιτυχημένες», κατά τα άλλα, προηγούμενες κυβερνήσεις των παρατάξεων, οι οποίες της ασκούν δριμύτατη κριτική για την ρύπανση του Σαρωνικού.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΗΤΡΑΚΟΣ