

Ναυάγια στα ελληνικά νερά: «Χρυσές» μπίζνες και οικολογική «βόμβα»

Εκατομμύρια ευρώ έχουν στοιχήσει στον Έλληνα φορολογούμενο τα κουφάρια των εγκαταλελειμμένων πλοίων στα Ελληνικά νερά, χώρα η **τεράστια οικολογική καταστροφή** που έχει προκαλέσει η διαχρονική αμέλεια της πολιτείας, οι προβληματικοί νόμοι που είχαμε κληρονομήσει από την Χούντα αλλά και η διαπλοκή προς όφελος εφοπλιστών, ασφαλιστών και εργολάβων.

Ο διοικητής της ΔΑΛ Πειραιά (Δημόσια Αρχή Λιμένων) που ιδρύθηκε το 2016 **Δημοσθένης Μπακόπουλος**, αποκαλύπτει στο tvxs.gr τι αντιμετώπισε από την αρχή της θητείας του το 2017, αποδεικνύοντας εμπράκτως πως **μπορούν να γίνουν οι ναυαγαιρέσεις χωρίς να δώσει 1 ευρώ το δημόσιο και χωρίς εργολάβους**. Τονίζει δε, ότι αν η κυβέρνηση καταργήσει όπως ακούγεται την ανεξάρτητη μονάδα «...το μόνο που θα έχουμε θα είναι ιδιωτικές συμβάσεις μεταξύ του λιμανιού και των εργολάβων του. Δηλαδή ο ελεγκτής και ο ελεγχόμενος θα είναι ένα»

Η Αλεξανδρούπολη, οι ΗΠΑ και η ανέλκυση των 2.3 εκ ευρώ

Τον περασμένο μήνα, πήρε μεγάλη δημοσιότητα η **ανέλκυση του ναυαγίου της βυθοκόρου «ΌΛΓΑ»** από τη λιμενολεκάνη του προβλήτα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Με βαδύγδουπους τίτλους ο γραπτός, ηλεκτρονικός τύπος και τα τηλεοπτικά κανάλια, μιλούσαν για την ναυαγιαίρεση που έγινε χάρη στα 2,3 εκ. ευρώ που διέθεσαν οι ΗΠΑ, χάρη στο ενδιαφέρον που έχουν προφανώς να επενδύσουν στο συγκεκριμένο λιμάνι. Τα δημοσιεύματα συνοδεύουν

συγχαρητήρια στο Αμερικάνικο Ναυτικό αλλά και στις εταιρείες που εισέπραξαν τα χρήματα για να φέρουν σε πέρας το έργο.

Την ίδια στιγμή, ούτε αράδα δεν έχει γραφτεί για τις 35 ναυαγαιρέσεις, που έχει κάνει η ΔΑΛ (Δημόσια Αρχή Λιμένος) Πειραιά. Και το πιο εντυπωσιακό είναι, ότι δεν κόστισαν δραχμή στο ελληνικό δημόσιο, δεν χρειάστηκε να τις χρηματοδοτήσει κανένας επίδοξος μνηστήρας, ούτε να αναλάβουν οι εργολάβοι με το αζημίωτο το έργο. Μήπως έχει δίκιο **ο Δημοσθένης Μπακόπουλος που λέει στο tvxs.gr πως «αν είχαμε δεχτεί να επιβαρύνουμε τον φορολογούμενο πολίτη με κάμποσα εκατομμύρια ευρώ που θα κατέληγαν σε εργολάβους, θα μας έπαιζαν όλα τα κανάλια»;**

Ο κύριος Μπακόπουλος σημειώνει ότι πριν την ανέλκυση του «Όλγα» στην Αλεξανδρούπολη, η ΔΑΛ είχε βγάλει το **Corfu Island** που σάπιζε από το 86 στον βυθό δωρεάν! **«Τα 3.5 εκ. που κόστισε συνολικά το ναυάγιο της Αλεξανδρούπολης, τα πήραν εργολάβοι.** Ο Οργανισμός Λιμένα Αλεξανδρούπολης, είναι ΔΕΚΟ. Αυτή είναι όλη η ιστορία. Εμείς έχουμε βγάλει 35 σκαριά με κόστος μηδέν και δεν παίζουμε στα κανάλια. Δεν είναι άδικο μόνο για τη ΔΑΛ αλλά και για τους εργαζόμενους μας αυτό. Το μπάτζετ μας είναι 120 χιλιάδες ευρώ, γι' αυτό βρήκαμε δημιουργικές λύσεις. Αποδείξαμε γιατί πρέπει να υπάρχει η ΔΑΛ. Εδώ είμαστε οργανική μονάδα που υπαγόμαστε στο υπ. Ναυτιλίας όπως συμβαίνει σε όλη την Ευρώπη. Στην Ελλάδα έχουμε την πατέντα ΔΕΚΟ. Τις ΔΕΚΟ τις πληρώνουμε ακριβά!»

«Φανταστείτε να ήταν παρατημένα για δεκαετίες στον Παρθενώνα 2000 αυτοκίνητα που είχαν σκουριάσει»

Το 2016, ιδρύεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα, η Δημόσια Αρχή Λιμένων, κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Είναι μια αποκεντρωμένη, αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου

Ναυτιλίας. Ένας από τους στόχους της είναι η διενέργεια αυτοψίας, ανέλκυσης και απομάκρυνσης ναυαγίων, ελλιμενισμένων και άλλων ακινητοποιημένων πλοίων στην περιοχή του λιμένα Πειραιά.

Τον Απρίλιο του 2017, αναλαμβάνει τη διοίκηση της ΔΑΛ Πειραιά ο Δημοσθένης Μπακόπουλος. Τον Σεπτέμβρη ανακαλύπτει με έκπληξη, **ένα τεράστιο νεκροταφείο 35 περίπου καραβιών εγκαταλειμμένων που σάπιζαν στη Σαλαμίνα, προκαλώντας τεράστια οικολογική καταστροφή.** Ο ίδιος μας δίνει το μέγεθος της καταστροφής λέγοντας «Φανταστείτε να ήταν παρατημένα για δεκαετίες στον Παρθενώνα 2000 αυτοκίνητα που είχαν σκουριάσει. Ήταν τεράστια η καταστροφή, χώρια οι τοπικές μαφίες που άρπαζαν άγκυρες, καλώδια.... ότι έβρισκαν για χρόνια»

Η διαμάχη με την ΟΛΠ - Cosco

«Αν πιάσει φωτιά στην Αττική Οδό θα πάει ο Μπόμπολας να τη σβήσει ή η πυροσβεστική;»

Το φθινόπωρο του 2017 ο κος Μπακόπουλος ανακαλύπτει, ότι το σύνολο των παρατημένων πλοίων που έχει να διαχειριστεί είναι περίπου 65. Όταν λαμβάνει τον Μάρτιο του 2018 ένα αίτημα από τον Κάπτεν Φου της ΟΛΠ - Cosco, μέσα από το οποίο του ζητάει το ποσό του 1.5 εκ. ευρώ, προκειμένου να ανελκυθούν δύο πλοία βυθισμένα από το '86, κατάλαβε ότι κάτι δεν πάει καλά.

«Σκέφτηκα, ότι δεν είναι δυνατόν να ζητάμε για κάθε ένα πλοίο που θα ανασύρουμε 1.5 εκ από το ελληνικό δημόσιο» λέει στο tvxs.gr ο Δ. Μπακόπουλος ο οποίος αρνήθηκε να ικανοποιήσει το αίτημα του ΟΛΠ - Cosco. «Απέναντι σε αυτή την πρόκληση, ενεργήσαμε νόμιμα, απαντήσαμε αρνητικά και προστατέψαμε το κρατικό χρήμα από συμφέροντα, που το επιβουλεύονταν.»

Ο κος Μπακόπουλος μου ζητάει να κάνω τον πολλαπλασιασμό: «Αν πολλαπλασιάσετε ενάμισι εκατομμύριο ευρώ επί εξήντα τέσσερα,

θα έπρεπε η ΔΑΛ να πάει στο Υπουργείο Οικονομικών και να πει “φέρτε μας εκατό εκατομμύρια να τα μοιράσουμε στους εργολάβους να κάνουν τις ναυαγαιρέσεις’ διότι τόσα χρόνια κάποιος κρατικός φορέας - γιατί ο ΟΛΠ ήταν κρατικός φορέας πριν ιδιωτικοποιηθεί το καλοκαίρι του 2016 - δεν έκανε σωστά τη δουλειά του και άφησε τα πλοία αυτά να εξελιχθούν σε περιβαλλοντικές βόμβες και να βουλιάξουν. Στην περίπτωση αυτή της ιδιωτικοποίησης, κάποιιο αυτό που δεν έκαναν τόσα χρόνια ως κρατικός φορέας σχεδίασαν να το κάνουν μετά με καμιά ενενηνταριά εκατομμύρια.»

Από τότε η ΟΛΠ - Cosco κάνει αιτήματα ακύρωσης για κάθε δωρεάν ναυαγιάρεση που κάνει η ΔΑΛ. Ρωτάμε τον κύριο Μπακόπουλο γιατί: «Γιατί υπήρχε κύκλωμα που αποκόμιζε οφέλη και τους το χαλάσαμε. Τι λένε αυτοί; Λένε ότι είμαστε αναρμόδιοι. Ψέματα. Δηλαδή αν πιάσει φωτιά στην Αττική Οδό θα πάει ο Μπόμπολας να τη σβήσει ή η πυροσβεστική;»

Νομοθεσία: Από την χούντα, στο Σάμινα και το Σημιτικό ΠΑΣΟΚ, πολλά ναυάγια δρόμος

Τα εξήντα τέσσερα πλοία, που ανακάλυψε ο κύριος Μπακόπουλος, **δεν είχαν πληρώσει ποτέ τέλη ναυαγίων.** «Ο νομοθέτης τα είχε φτιάξει καλά, η νομοθεσία αυτή του ναυτικού δικαίου είναι παλιά, αλλά είναι συγκροτημένη. Γιατί λοιπόν να πληρώσει κάποιος ενώ μπορούσε να πάρει το πλοίο και να το εγκαταλείψει στη Σαλαμίνα πενήντα χρόνια αφού κανείς δεν θα του χρέωνε τέλη ναυαγίων και όταν κανένας δεν τον μήνυσε με τον νόμο περί οφειλετών του ελληνικού δημοσίου και κανείς δεν πήγε να του πάρει την προσωπική του περιουσία, γιατί σε μικρή απόσταση από την περιοχή, έπαιζαν παιδάκια και πήγε κάποιος και παράτησε πλοίο το οποίο είχε αμίαντο. **Το έγκλημα λοιπόν έχει καταγραφεί και έχει ωφελημένους πρώτον τους πλοιοκτήτες των συγκεκριμένων πλοίων και μετά τους ασφαλιστές τους,** διότι η ασφαλιστική

ευθύνη διαρκεί πέντε έτη και μετά παραγράφεται.»

Το πρώτο θεσμικό καθεστώς για τα ναυάγια που είχε διαμορφωθεί επί χούντας, ήταν ο Κώδικας Ναυτικού Δικαίου και μας πήγε έως τα μέσα της δεκαετίας του '80. Όριζε πως το λιμεναρχείο είναι υπεύθυνο να απομακρύνει τα πλοία. Μετά ερχόταν ο εφοπλιστής και έπαιρνε το πλοίο ή έμπαινε σε μια διαδικασία εκποίησης. «Ήταν όμως μια ανεφάρμοστη διάταξη γιατί υπάρχουν περιπτώσεις που ο εφοπλιστής ή ο ασφαλιστής το θέλουν πίσω το πλοίο και άλλες που δεν το θέλουν.» λέει ο κος Μπακόπουλος.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80 πέρασαν μια διάταξη η οποία έδωσε το δικαίωμα στον Οργανισμό Λιμένα, να πάρει με δικαστική απόφαση και να πάρει την κυριότητα του ναυαγίου «Ούτε αυτό λειτούργησε, γιατί το λιμάνι φορτωνόταν όλα τα κόστη. Γινόταν ιδιοκτήτης του ναυαγίου αλλά είχαμε ναυάγια που μόνο η ρύπανση που δημιουργούσαν είχε τεράστιο κόστος»

Η περίπτωση του ναυαγίου του «Σάμινα» ανάγκασε την πολιτεία σε νέα νομοθετική ρύθμιση. Ο τότε υπουργός κος Παπουτσής, φέρνει στη βουλή τον νόμο [2881-2001](#), ο οποίος έδινε τη δυνατότητα είτε να το απομακρύνει το πλοίο ο ιδιοκτήτης με δικές του δαπάνες ή αναγκαστικής εκποίησης του πλοίου μετά από εξώδικο που έστελνε ο ΟΛΠ στον πλοιοκτήτη. Ούτε αυτό λειτούργησε όπως θα μας πει ο κος Μπακόπουλος γιατί «Όταν έχεις μονοβάπορη εταιρεία που εδρεύει σε φορολογικό παράδεισο, είναι αδύνατο να βρεις άκρη. Επίσης ο νόμος έλεγε, πως βγαίνουν στην αρχή δύο διαγωνισμοί κι αν δεν βρεθεί κανείς, πληρώνει το κράτος τους εργολάβους να το αναλάβουν. Ε, κορόιδα ήταν; Περίμεναν να βγουν άκαρποι οι διαγωνισμοί και έπαιρναν τα χρήματα από το κράτος μετά»

Το 2003 στην αρχή της προετοιμασίας για την Ολυμπιάδα,

βγήκε νόμος για την επίσπευση των διαδικασιών του νόμου Παπουτσή. « Με αυτή τη διάταξη ωφελήθηκαν οι εργολάβοι και ίσως και πλοιοκτήτες γιατί ο νόμος τους έσβηνε τα χρέη. Είχες ένα πλοίο που κόστιζε για παράδειγμα 5 χιλιάδες και το έδινες 500. Έμειναν στους πλειοδοτικούς διαγωνισμούς. Έχω γνώση για 17 πλοία που πουλήθηκαν σε εξευτελιστικές τιμές και πήγαν στην Τουρκία για διάλυση. Όταν βλέπεις ότι πωλείται ένα πλοίο 1 εκ και καταλήγει 50 χιλ κάτι δεν πάει καλά. Πήρανε τα φιλέτα και άφησαν τα υπόλοιπα, αυτό έγινε»

Ο κύριος Μπακόπουλος υπογραμμίζει ότι **«ο νόμος 2881 επιτρέπει σε αναξιόχρονους πλοιοκτήτες να πάρουν τα πλοία τους ξανά οι ίδιοι, καθαρά από χρέη. Εμείς για 18 πλοία βρήκαμε ζημία του NAT 22 εκ. ευρώ. Ποιος τα πλήρωσε αυτά; Εμείς τα πληρώσαμε. Οι Έλληνες φορολογούμενοι».** Δίνει μάλιστα ένα απίστευτο παράδειγμα: «Ένα από τα κόλπα που έκαναν ήταν όταν βούλιαζε το πλοίο μεταβιβαζόταν συνήθως σε αναξιόχρεους ιδιοκτήτες. Συγκεκριμένα έχουμε φάκελο ναυαγίου στη ΔΑΛ που λίγες μέρες αφότου βούλιαξε αυτό μεταβιβάστηκε σε μελλοθάνατο και δεν χρειάζεται ιδιαίτερες γνώσεις νομικής για να καταλάβετε πως όταν αυτός πέθανε οι συγγενείς του έκαναν αποποίηση κληρονομιάς. Και σου έχει μείνει τώρα το κουφάρι καθώς κάποιος δεν φρόντισε να κάνει πάλι καλά τη δουλειά του και το τώρα θα έπρεπε να το πληρώσεις κιόλας για να φύγει;»

Η οικολογική καταστροφή

«Θα σας ξαναδείξω μια φωτογραφία από το **πλοίο "RASA SAYANG"** που είναι στο ιστορικό **Νταμάρι Κυνόσουρας**, είναι ναυάγιο του 1979 και είναι σημαίας Σιγκαπούρης. Το πλοίο αυτό πήρε φωτιά καθώς επισκευαζόταν στο Πέραμα και κάποιος το πήραν και το άφησαν στο Νταμάρι της Κυνόσουρας όπου αυτό πλάγιασε.» λέει ο κος Μπακόπουλος

«Η αδράνεια του συστήματος ήταν τόσο μεγάλη λοιπόν που σε μια επίσκεψή μου στις εργασίες ανέλκυσης των δύο ναυαγίων στο Πέραμα, διαπίστωσα πως η θάλασσα ήταν μαύρη. Αφού κλήθηκαν και ήρθαν οι ειδικοί μας είπαν χαρακτηριστικά: **Μην ανησυχείτε είναι πετρελαιοειδές από το "RASA SAYANG", το οποίο για να καταλάβετε βρίσκεται ακριβώς απέναντι. Γιατί είναι προφανές πως υπάρχει κάποια διαρροή από το βυθισμένο πλοίο του 1979 και όταν φυσάει τα πετρελαιοειδή φτάνουν σε κατοικημένες περιοχές.** Παρεμπιπτόντως να σας ενημερώσω ότι ναυάγιο που βρίσκεται δίπλα από το "RASA SAYANG" είναι και αυτό γεμάτο από πετρελαιοειδή, όντας φορτηγίδα και για αυτούς που γνωρίζουν θα ήθελα να αναφέρω ότι οι φορτηγίδες δεν επιτρέπεται να μεταφέρουν πετρελαιοειδή κατάλοιπα.

Ποιος ασχολήθηκε αυτά τα χρόνια με το τι έχουν μέσα αυτά τα πλοία και γιατί να βρίσκονται εκεί; Είχαν αμίαντο και πετρελαιοειδή. Και πως θα μπορούσε το Λιμενικό να κάνει τη δουλειά του και να αστυνομεύσει μια περιοχή που βρίσκονται εξήντα τέσσερα πλοία φαντάσματα;

Αυτή η περιοχή λοιπόν απέκτησε δρόμο γιατί έγιναν οι ναυαγαιρέσεις όχι γιατί είμαστε καλοί άνθρωποι ή γιατί είπαμε φτιάξει ένα δρόμο στο Τύμβο, γι αυτόν τον λόγο έβαλα τον τίτλο πως οι ναυαγαιρέσεις θα πρέπει να προσεγγιστούν ως αναπτυξιακό εργαλείο. Τώρα στον Τύμβο υπάρχει δρόμος, μπορείς να πας, υπάρχουν φώτα τα οποία δεν υπήρχαν ενώ εξαιτίας της συσσώρευσης των παροπλισμένων πλοίων τόσα χρόνια θα πρέπει να είχε φωτισμό. Επίσης δεν υπήρχε νυχτερινή φύλαξη, την οποία βάλαμε εμείς. Υποχρεώσαμε τον εργολάβο καθώς ήταν στη συμβατική του υποχρέωση να φυλάει τα ναυάγια, να βάλει φύλακα. Έτσι ξεκίνησαν να γίνονται οι πρώτες ανοικτές Συνελεύσεις Διαβούλευσης και ήρθε κόσμος στον Τύμβο. Αυτή η περιοχή που είχε φτάσει σε αυτό το επίπεδο εξαθλίωσης, ξέρετε αρχαιολογικά

ποιο σημείο είναι; Διότι κι εγώ τώρα το έχω μάθει, είναι ακριβώς το σημείο που κοιμήθηκαν τα πληρώματα το βράδυ πριν από τη Ναυμαχία, αυτό το σημείο κάνανε σκουπιδότοπο»