



Πειραιάς, 3/12/2019

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ  
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ  
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Γραφείο Διοικητή ΔΑΛ

Ταχ. Δ/ση: Ακτή Βασιλειάδη, Πύλη Ε1-Ε2

Τ.Κ. 18510 Λιμένας Πειραιά

Email: [dal.gram@yna.gov.gr](mailto:dal.gram@yna.gov.gr)

Τηλ.: 2131371638

## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

**Απομαγνητοφώνηση ομιλίας Διοικητή ΔΑΛ κ. ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Δημοσθένη στην ημερίδα της 23/11/2019, η οποία έλαβε χώρα στο Δημαρχείο Σαλαμίνας (αιθ. Μπόγρη) με θέμα τις ναυαγαιρέσεις ως αναπτυξιακό εργαλείο:**

Κυρίες και Κύριοι

Θέμα της σημερινής ημερίδας δεν είναι απλά η διεξαγωγή ναυαγαιρέσεων από μια κρατική υπηρεσία. Ένα τέτοιο θέμα θα μπορούσε να είναι συνηθισμένο. Αυτό που πέτυχε να κάνει η ΔΑΛ, δεν ήταν απλά να διεξαχθούν ναυαγαιρέσεις, αλλά να διεξαχθούν αζήμιες ναυαγαιρέσεις, γλυτώνοντας τους φορολογούμενους πολλά εκατομμύρια ευρώ.

Αρχικά θα ήθελα να πω πως είναι η πρώτη φορά που σε εκδήλωση της ΔΑΛ παρευρίσκονται τόσο εκπρόσωποι της τοπικής κοινωνίας και των φορέων.

Ευχαριστώ ιδιαίτερα για την παρουσία τους το Δήμαρχο Σαλαμίνας κ Γ Παναγοπουλο, τον πρώτο εκπρόσωπο ΟΤΑ που παρέστη μέχρι σήμερα σε εκδήλωση της ΔΑΛ, τον Πρόεδρο ΔΛΤ Σαλαμινας Ναύαρχο κ Δ Ελευσινιώτη, τον πρώην Περιφερειάρχη Νήσων Ναύαρχο κ Τ. Χατζηπερο, τον πάντοτε και ποικιλοτρόπως παρόντα κ Γ. Παρασκευακο, τον εμπνευστή της προσπάθειας κ Ν. Βερνίκο, τους ομιλητές Κ. Τσιγαριδα, Χ. Μαριδακη, Ε. Μικρομαστορα και Μ. Ραπανακη.

Τον καιρό που πρωτοξεκινήσαμε να ασχολούμαστε με τα ναυάγια ως υπηρεσία λάβαμε μια επιστολή την οποία υπέγραφε ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΠ, στην οποία

ανέφερε ότι για δύο ναυαγαιρέσεις, και όχι για εξήντα τέσσερις, ζητούσαν να προκαταβάλει το ελληνικό δημόσιο ενάμισι εκατομμύριο ευρώ! Απέναντι σε αυτή την πρόκληση, ενεργήσαμε νόμιμα, απαντήσαμε αρνητικά και προστατέψαμε το κρατικό χρήμα από συμφέροντα, που το επιβουλεύονταν.

Αυτή είναι η αιτία του κακού και γι αυτό δεν είναι σήμερα περισσότεροι εδώ.

Και αυτά τα δύο πλοία που αναφέρει η επιστολή είναι το "CORFU ISLAND" και το "ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ", τα οποία βρίσκονταν στο dock 2 του Περάματος και τα οποία η ΔΑΛ ανέλκυσε με μηδέν ευρώ!

Τα δύο αυτά ναυάγια λοιπόν για τα οποία ζητήθηκε εγγράφως όπως βλέπετε και στην προαναφερθείσα επιστολή ενάμισι εκατομμύριο ευρώ, η ΔΑΛ τα ανέλκυσε με μηδέν ευρώ.

Γι' αυτό δεν είναι σήμερα κανείς εδώ.

Διότι 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, κάποιος αυτό που δεν έκαναν τόσα χρόνια ως κρατικός φορέας σχεδίασαν να το κάνουν μετά με καμιά ενενηνταριά εκατομμύρια.

Και επανέρχομαι, αν λοιπόν η ΔΑΛ είχε στηρίξει το αίτημα αυτής της επιστολής που σας ανέφερα προηγουμένως και είχε ζητήσει από το Υπουργείο Οικονομικών τα λεφτά αυτά και τους τα είχαμε δώσει, είμαι βέβαιος ότι θα παίζαμε μέρα παρά μέρα σε μεγάλα τηλεοπτικά δελτία, τεράστιων τηλεοπτικών σταθμών.

Εκτός αυτού αν η διαδικασία είχε γίνει όπως το ήθελαν εκείνοι εκτός από τα ενενήντα εκατομμύρια θα είχαν επωφεληθεί και από το σκράπ των πλοίων, επομένως το οικονομικό πλάνο τους ήταν πολύ μεγάλο.

Για αυτό επανέρχομαι και σας λέω ότι εμείς κατορθώσαμε και βγάλαμε το "CORFU ISLAND" με μηδέν ευρώ.

Όταν λοιπόν πρωτοανέλαβα και η αρμοδιότητα των ναυαγίων είχε περάσει πλέον στη ΔΑΛ, έπρεπε ως Διοικητής να εισηγηθώ στο συμβούλιο διότι θα ερχόταν στο Πέραμα μια νέα δεξαμενή κι έπρεπε να απομακρυνθούν τα προαναφερθέντα ναυάγια.

Τότε θέλω να σας τονίσω πως η ΔΑΛ δεν είχε στον προϋπολογισμό της ούτε ένα ευρώ, επομένως θα έπρεπε να κάνουμε αίτημα στον Υπουργό Οικονομικών να του πούμε να μας δώσει τα λεφτά κι εμείς να τα δώσουμε όπως ανέφερε η επιστολή στον ΟΛΠ και εκείνος να τα δώσει όχι μέσα από δημόσιο ανοικτό διαγωνισμό αλλά με δικές του διαδικασίες σε δικής του επιλογής εργολάβο, όπου ήθελε ο ΟΛΠ με διαδικασία κατεπείγοντος!

Εμείς λοιπόν κάναμε μια ευρύτερη έρευνα αγοράς ως κρατικός φορέας και καταφέραμε την αδάπανη ανέλκυση των δύο αυτών πλοίων.

Και κάπως έτσι στη συνέχεια και κατόπιν και της προτροπής του κ.ΒΕΡΝΙΚΟΥ ξεκινήσαμε τις έρευνες μας και για τη Σαλαμίνα.

Εδώ θέλω να σας αναφέρω πως για τα περισσότερα πλοία δεν υπήρχαν καν κρατικές εγγραφές για το ότι βρίσκονταν εκεί. Στο Νταμάρι να φανταστείτε βρίσκονται πάνω από τριάντα πλοία και είναι χαρτογραφημένα επισήμως μόλις τα είκοσι έξι, εκ των οποίων τα τέσσερα φαίνονται ανελκυσμένα και τα τρία από αυτά τα βρήκαμε προχθές.

Στη Σύμβαση Παραχώρησης προσπάθησαν να ερμηνεύσουν με δημιουργικό τρόπο, έναν όρο που είχε μπει ότι η υποχρέωση ανέλκυσης αφορά δήθεν μόνο τα χαρτογραφημένα ναυάγια, δηλαδή τα είκοσι έξι ;;;; και με τα υπόλοιπα τριάντα οκτώ τι θα γινόταν;

Και όταν λέμε χαρτογραφημένα ποια δημόσια υπηρεσία είχε την δυνατότητα τη στιγμή που κάποιος πήγαινε και παρατούσε το πλοίο του στον Τύμβο Σαλαμίνας (ο οποίος τόσα χρόνια ήταν αφύλακτος), να πηγαίνει να παρακολουθεί αν το πλοίο είχε υποστεί διάβρωση από κάτω και από εγκαταλελειμμένο μετατρέποταν σε ναυάγιο;

Η καθυστέρηση λοιπόν αυτή θέλω να σας πω πως είχε ωφελημένους, τα εξήντα τέσσερα αυτά πλοία 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 το 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. Έτσι λοιπόν όλα αυτά τα πλοία τα οποία ήταν παρατημένα για πάνω από πέντε χρόνια, είχε λήξει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο τους με τους όρους ναυαγιαίρεσης και έτσι δεν μπορέσαμε να έχουμε την ευθεία απαίτηση κατά της ασφαλιστικής, ώστε να έρθει να πάρει τα ναυάγια αυτά.

Πέραν όμως από τους ωφελημένους υπήρχαν και υπαίτιοι, διότι αυτές οι περιοχές ήταν αφύλακτες, διότι σε αυτές τις περιοχές γίνονταν παράνομες ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Έχει επίσης υπαίτιους διότι μετά τον Ν.2881/2001 ο οποίος δημιουργήθηκε για να βάλει μια τάξη μετά το συμβάν του "EXPRES SAMINA", προέβλεπε ότι δεν ελλιμενίζεται κανείς σε ελληνικό λιμάνι, αν δεν έχει ασφαλιστήριο με όρο ναυαγιαίρεσης, το οποίο να νομιμοποιεί ευθεία απαίτηση του ελληνικού δημοσίου κατά του ασφαλιστή. Και σας λέω ότι σήμερα κανένα πλοίο δεν το έχει αυτό. Ζωντανό παράδειγμα το περιστατικό του "SEA DIAMOND" του οποίου το ασφαλιστήριο δεν επιτρέπει να ασκήσεις απευθείας απαίτηση στον ασφαλιστή να πάει να το μαζέψει. Πώς να μην γίνει ο τόπος λοιπόν σκουπιδότοπος..;

Κάπως έτσι κατέληξε σκουπιδότοπος ο Τύμβος.

Όταν λοιπόν πρωτοξεκινήσαμε πήγαμε για είκοσι έξι ναυάγια, φτάσαμε στη συνέχεια τα σαράντα και στη συνέχεια από τα σαράντα φτάσαμε τα πενήντα εννιά, σήμερα τα εξήντα τέσσερα και σας λέω ότι εχθές βρήκαμε πέντε ακόμα. Ξέραμε ότι θα χαλούσαμε τις <<δουλειές>> ορισμένων, όμως δεν γνωρίζαμε αν το σύστημα των αζήμιων ανελκύσεων θα μπορούσε να λειτουργήσει τελικά. Εδώ πρέπει να σας αναφέρω ότι όταν έστειλα ερώτημα στις οικονομικές υπηρεσίες του Υπουργείου για το πόσα χρήματα υπάρχουν για τις ανελκύνσεις, μου απάντησαν ότι το ΥΝΑΝΠ δεν εγγράφει κονδύλια για ναυαγιαίρεσεις στους προϋπολογισμούς του. Με αυτή τη απάντηση λοιπόν δημιουργούνταν το εξής: ή θα πλήρωνε ο φορολογούμενος τους εργολάβους για να βγάλουν τα ναυάγια ή θα έμεναν εκεί;

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;;;

Όπως καταλαβαίνετε λοιπόν με όλα αυτά τα δεδομένα που σας ανέφερα, δεν μπορούσαμε να γνωρίζουμε στην αρχή αν αυτό το πρότζεκτ των ανεγκύσεων θα μπορούσε να λειτουργήσει και ξαναλέω χωρίς να πληρώσει το ελληνικό δημόσιο για αυτές!

Συγκάλεσα τότε το Διοικητικό Συμβούλιο της ΔΑΛ σε μια ιστορική κατ'εμέ συνεδρίαση, το οποίο Δ.Σ. έχει το εξής θετικό ότι έχει ευρεία εκπροσώπηση φορέων, όπως του ΣΕΕΝ, του ΕΒΕΠ, του συλλόγου εργαζομένων του ΥΝΑΝΠ, του συλλόγου εργαζομένων ΟΛΠ, εκπρόσωπο της ΟΜΥΛΕ, διευθυντικά στελέχη του ΥΝΑΝΠ και τους εξέθεσα το αρχικό πρόβλημα, ρωτώντας τους πως θα πάμε να κάνουμε μια ανέλκυση (η οποία σύμφωνα με την επιστολή του ΟΛΠ θα κόστιζε ενάμισι εκατομμύριο ευρώ), χωρίς να μηνύσουμε τουλάχιστον για παράβαση καθήκοντος και απιστία όλους αυτούς οι οποίοι οδηγούν το ελληνικό δημόσιο εν έτη τότε 2017 λόγω των πράξεων ή των παραλείψεων τους να πληρώσει ενάμισι εκατομμύριο ευρώ από τον κρατικό προϋπολογισμό. Έτσι λοιπόν με τη σύμφωνη γνώμη του συμβουλίου της Αρχής υποβλήθηκε μηνυτήρια αναφορά αρχικά για τα είκοσι έξι πλοία, τα οποία μέχρι σήμερα έχουν φτάσει ξαναλέω τα εξήντα τέσσερα.

Όταν τέθηκε λοιπόν το ερώτημα για το αν είναι καταγεγραμμένα αυτά τα ναυάγια, σας λέω ότι δεν είναι καταγεγραμμένα!

Αυτή την ιστορία κληθήκαμε να διαχειριστούμε, έχοντας ναυάγια άνω των πέντε ετών με ασφαλιστήρια ληγμένα, με ιδιοκτήτες εξαφανισμένους, αφερέγγυους και την COSCO να ζητάει πολύ σωστά από πλευράς της να καθαριστεί το λιμάνι ώστε να προχωρήσει στις συμφωνημένες επενδύσεις της. Μήπως η μόνη λύση ήταν δήθεν σε υλοποίηση της συμβατικής ρήτρας όπως τη διάβαζαν κάποιοι το ελληνικό δημόσιο να δώσει το ενάμισι εκατομμύριο ευρώ ανά τεμάχιο για να καθαρίσει το λιμάνι;;;

Για λόγους ευγένειας και σεβασμού προς το ακροατήριο δεν θα παρουσιάσω τα δημοσιεύματα μεγάλων εφημερίδων και έγκριτων δημοσιογράφων, στα οποία αντί να μας ευχαριστούν που βγαίνουν τα ναυάγια χωρίς να πληρώσει ο φορολογούμενος, να θέτουν ερωτήματα για τα πλοία φαντάσματα, για τα πλοία που εξαφανίζονται και τα οικονομικά συμφέροντα, τα οποία προσπαθεί να εξυπηρετήσει η ΔΑΛ. Και σας ρωτώ έχετε ξαναδεί ποτέ δημόσια υπηρεσία να μην πληρώνει εργολάβους και παρόλα αυτά να την κατηγορούν ότι δήθεν εξυπηρετεί οικονομικά συμφέροντα; Και όμως αυτή ήταν η πρώτη αντίδραση που είχαμε όταν το χειμώνα του 2017 ξεκινήσαμε αυτή την ιστορία. Και αυτό σας ξαναλέω συνέβη επειδή δεν πληρώσαμε

και θίξαμε τα συμφέροντα κάποιων που ήθελαν να επωφεληθούν οικονομικά από αυτή την ιστορία.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να σας διευκρινίσω ότι όταν αναφερόμαστε στη καταγραφή των ναυαγίων, τα στοιχεία των περισσότερων είναι σβησμένα, δεν ξέρεις ποιο πλοίο είναι. Διότι σε περίπτωση που γινόταν κάποιος διαγωνισμός εμφανιζόταν ένας ιδιοκτήτης και έλεγε πως το πλοίο είναι δικό του και δεν έχετε προσδιορίσει με επάρκεια την ταυτότητα του αντικειμένου. Σας ενημερώνω λοιπόν ότι το έγκλημα ήταν τόσο οργανωμένο που έσβηναν το όνομα του πλοίου ακόμα και από τα σωσίβια και τις λέμβους και έχω ανέβει εγώ σε ημιβυθισμένο και το διαπίστωσα ο ίδιος. Δεν υπήρχε κανένα απολύτως στοιχείο πουθενά!

Και όλο αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι οι περιοχές που αφήνονταν αυτά τα πλοία είχαν μετατραπεί σε άβατα.

Αν 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. Το γνωρίζετε ότι το πλοίο αυτό είναι γεμάτο πετρελαιοειδή από το 1979;

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; Και πως θα μπορούσε το Λιμενικό να κάνει τη δουλειά του και να αστυνομεύσει μια περιοχή που βρίσκονται εξήντα τέσσερα πλοία φαντάσματα;

Σε μια περιοχή στον Τύμβο που τώρα έχει δρόμο γιατί πριν ξεκινήσει το έργο στην περιοχή η ΔΑΛ δεν υπήρχε δρόμος, να αναφερθεί αυτό! Να αναφερθεί επίσης ότι γίνονταν κι εκεί <<τελετές κι εκδηλώσεις>> με τη σκηνοθεσία του μικρού κόμματος

διότι οι κάμερες έδειχναν προς την μεριά του δρόμου και δεν υπήρχε η δυνατότητα να δείξουν προς τη μεριά της θάλασσας, διότι φαίνονταν τα κουφάρια.

Αυτή η περιοχή λοιπόν απέκτησε δρόμο γιατί έγιναν οι ναυαγαιρέσεις όχι γιατί είμαστε καλοί άνθρωποι ή γιατί είπαμε φτιάξε ένα δρόμο στο Τύμβο, γι αυτό το 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. Νομίζω θα το επιβεβαιώσει η κα. ΜΙΚΡΟΜΑΣΤΟΡΑ, 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.

Αυτά αντιμετωπίσαμε, με αυτά ήρθε αντιμέτωπη η ΔΑΛ το 2017, που αποφασίσαμε να ασχοληθούμε με αυτή την ιστορία.

Εν συνεχεία να αναφερθώ στο AL PETROIL που είπε η κα. ΜΙΚΡΟΜΑΣΤΟΡΑ, κατασχέθηκε πριν από δέκα χρόνια, με τριάμισι τόνους μαζούτ, αν σας ξαναδείξω την φωτογραφία θα δείτε ότι ο μόλος που ήταν δεμένο ήταν μαύρος, γιατί δίπλα του ήταν δεμένο ένα δελφίνι παρατημένο καμία τριανταριά χρόνια και όταν φυσούσε κοπάνανε το δελφίνι στο AL PETROIL και το AL PETROIL πάνω στο μόλο, με αποτέλεσμα το πλοίο να έχει γίνει σμπαράλια και να υπάρχει μόνιμη διαρροή πετρελαιοειδών, η οποία συνέβαινε λίγα μέτρα μακριά από τα σπίτια και αναπτυξιακά αν θέλεις να το δεις, ακριβώς μπροστά στο ναυπηγείο του Θεοδωρόπουλου, το οποίο δεν μπορούσε να δουλέψει έχοντας αυτή τη βόμβα εκεί, καθώς δυσκόλευε τις εργασίες.

Και εδώ διερωτώμαι γιατί δεν έγιναν πενήντα αυτόφωρα κατά του πλοιοκτήτη; Καθώς πλοιοκτήτης υπήρχε!

Και γιατί δεν ήρθε το τελωνείο να εφαρμόσει τον τελωνειακό κώδικα ο οποίος λέει ότι εντός έξι μηνών πρέπει να το πουλήσεις και να φύγει από εκεί;

Αυτή είναι μια ιστορία στην οποία για να καταλάβετε η δύναμη και το μέγεθος της αδράνειας ποια ήταν, υπήρξε εισαγγελική παραγγελία πριν μερικά χρόνια, το πετρέλαιο το οποίο υπήρχε μέσα, καθώς το πλοίο κατασχέθηκε εξαιτίας του λαθρεμπορίου, η οποία παραγγελία ανέφερε το κατασχεμένο πετρέλαιο που υπήρχε μέσα στο πλοίο να διατεθεί για σκοπούς δημοσίου συμφέροντος, πχ να πάει σε ένα

σχολείο, ή σε ένα γηροκομείο και τελικά όταν ασχοληθήκαμε εμείς και φέραμε με την καταλυτικής σημασίας βοήθεια και συνδρομή του Λιμενικού Τμήματος Σαλαμίνας το Γενικό Χημείο του Κράτους να εξετάσει το πετρέλαιο, μας είπε ότι ήταν μη προβλεπόμενο, είχε καταστεί πλέον απόβλητο. Επόμενο, αφού δεν το πήραν από μέσα τότε που τους είχε πει ο εισαγγελέας, μετά από τόσο καιρό κατέστη ακατάλληλο για χρήση, με αποτέλεσμα τρεισήμισι τόνοι να πάνε για πέταμα ενώ υπήρχε και εισαγγελική παραγγελία.

Ένα άλλο συμβάν στο λιμανάκι των αλιέων του Περάματος για πάνω από δέκα χρόνια, βρίσκονται τρία δεξαμενόπλοια, ντάνα το ένα δεμένο πάνω στο άλλο, γεμάτα πετρελαιοειδή, ομοίως κατασχεμένα με το φορτίο, το οποίο κανείς δεν ανέλαβε να απομακρύνει και για το οποίο ομοίως αρνούσαν επί σειρά ετών να εκτελέσουν εισαγγελικές παραγγελίες. Εμείς το ξεκινήσαμε αυτό το θέμα γιατί μας όχλησε και καλώς έκανε ο Δήμαρχος του Περάματος. Μόλις λοιπόν στείλαμε την εξώδικη πρόσκληση στον πλοιοκτήτη, μου έκανε καταγγελία κλοπής, ότι πάω να του κλέψω τα τάνκερ και ευτυχώς η Εισαγγελία του Πειραιά στάθηκε απολύτως στο ύψος των περιστάσεων και τους απάντησε ότι τα πλοία θα εκποιηθούν κανονικά με τον νόμο 2881.

Ήδη το πρώτο έχει φύγει και τις επόμενες ημέρες θα φύγουν και τα άλλα δύο.

Δεν θα ήθελα να αναφερθώ σε περιστατικά που όταν πήγαινα να επισκεφτώ αυτά τα μέρη νύχτα, εκεί που ήταν έρημα ξαφνικά γέμιζαν από κόσμο και νόμιζες ότι βρισκόσουν στο Μανχάταν..!

Είναι γνωστό τι γίνεται κάθε φορά που έχεις οποιασδήποτε μορφής χώρους, οι οποίοι καθίστανται άβατα, διότι το κράτος για δικούς του λόγους και αιτίες αποφασίζει να απουσιάσει και να αποσύρει παντελώς την παρουσία του και τις αρμοδιότητές του.

Η κατάσταση λοιπόν αυτή ήταν τραγική, περιβαλλοντικά απαράδεκτη, αρχαιολογικά απαράδεκτη. Μια κατάσταση για να το πούμε σε απλά ελληνικά η οποία συντηρούσε τις τοπικές μαφίες και πάνω σε αυτό θα σας πω ένα απλό παράδειγμα που διαπίστωσα από αυτά που έχω δει όλον αυτόν τον καιρό. Εάν θέλεις εύκολα να βγάλεις πενήντα χιλιάδες πας και αρπάζεις μια προπέλα... Και το συμπέρασμα αυτό προέκυψε καθώς όταν πήγα να αντιμετωπίσω όλη αυτή την κατάσταση που προανέφερα και έκανα μια επιστημονική-νομική προσέγγιση, διαπίστωσα πως υπήρχε η νομοθεσία και δεν εφαρμόζεται και αναρωτιέσαι μα πως είναι δυνατόν αυτό..;

Και πράγματι κάθε μέρα που περνούσε και αναζητούσαμε τα γιατί, βρίσκαμε πάντα από πίσω ένα στοιχείο διαπλοκής!



Και επανέρχομαι στο προηγούμενο παράδειγμα, αν σας λείπουν πενήντα χιλιάδες ευρώ λοιπόν, πάτε βγάζετε μια καταδυτική άδεια, παίρνετε τις μπουκάλες και πηγαίνετε και παίρνετε μια προπέλα, δεν σας ενοχλεί κανείς.

Το CORFU ISLAND εκατόν τρία μέτρα βαπόρι, βυθισμένο στα είκοσι δύο μέτρα και του έλειπαν οι προπέλες!

Τα φιλέτα αυτά που σου δίνουν τις πενηντάρες, δηλαδή οι προπέλες, οι άγκυρες, οι αλυσίδες και ό,τι άλλο είναι εύκολο να το πάρεις και να φύγεις, έλειπαν.

Ξέρετε πόσα μέτρα μακριά ήταν το CORFU ISLAND από το Λιμενικό Τμήμα Περάματος και από το σύστημα ISPS του λιμανιού;

Όχι πάνω από είκοσι πέντε, μπροστά στα μάτια τους.

Κι όμως, κάποιος έβγαλε μια πενηντάρα γιατί πήρε μια προπέλα, κάποιος άλλος τριάντα γιατί έκλεψε την άγκυρα και μετά ερχόμαστε και συζητάμε εδώ ότι οι τοπικοί φορείς της Σαλαμίνας όλα αυτά τα χρόνια διερωτώνται αν τυχόν τα ναυάγια αποτελούν εστία εγκληματικότητας.

Η απάντηση είναι ναι κι όχι απλά αποτελούν αλλά συντήρησαν και τοπικές μαφίες. Συντήρησαν επίσης συστήματα που δεν ασκούσαν εποπτεία ενώ γνώριζαν τι γίνεται.. Δεν μπορεί να μη βλέπεις μια προπέλα να φεύγει, δεν γίνεται! Δεν μπορεί να μην ασκείς εποπτεία στο τι κάνουν όλοι αυτοί που τους βγάζεις άδεια καταδυτικών εργασιών.

Για να επανέλθω, εμείς ως ΔΑΛ τι κάναμε, εφαρμόσαμε το Νόμο 2881, ο οποίος είναι αρκετά δυσλειτουργικός και για τον οποίο τον Μάρτιο του 2018 στείλαμε και εισήγηση για την αλλαγή του νόμου αυτού, η οποία ουσιαστικά αγνοήθηκε. Ο Νόμος αυτός προσπαθεί να εξισορροπήσει τα συγκρουόμενα συμφέροντα των δανειστών του πλοίου και τους περιβαλλοντικούς κινδύνους που δημιουργεί η παραμονή τους στα λιμάνια.

Αντιμετωπίσαμε ένα δύσκολο ζήτημα διότι ο ανωτέρω νόμος σε υποχρεώνει να βγάλεις δύο πλειοδοτικούς διαγωνισμούς, δηλαδή να ζητήσεις να εισπράξεις λεφτά από την εκποίηση του πλοίου, γιατί η φιλοσοφία είναι ότι το ελληνικό δημόσιο απαλλοτριώνει αναγκαστικά το πλοίο που έχει καταστεί ναυάγιο, ή επικίνδυνο και επιβλαβές, προκειμένου ο ιδιοκτήτης του να το ανελκύσει και να το απομακρύνει εκτός λιμένα.

Εδώ λοιπόν υπάρχει μια καταπληκτική αντίθεση διότι βγαίνεις στη ναυτιλιακή αγορά (η οποία είναι έμπειρη και οξύνους), αρχικά με δύο πλειοδοτικούς διαγωνισμούς, δηλαδή να σε πληρώσουν για να φύγει το πλοίο και λέει έπειτα ο νόμος αν δεν ευοδωθούν οι πλειοδοτικοί μετά πληρώνεις εσύ. Ποιος λοιπόν θα έρθει να πληρώσει ενώ ξέρει ότι μετά από δύο άγονους διαγωνισμούς θα τον πληρώσεις εσύ..

Με αυτό λοιπόν το εργαλείο δούλεψε η ΔΑΛ και χωρίς να υλοποιηθούν οι προτάσεις τις οποίες είχαμε καταθέσει και οι οποίες θα επιτάχυναν σημαντικά τη διαδικασία, διότι για παράδειγμα για να πάρεις ένα πλοίο το οποίο έχει γίνει εστία εγκληματικότητας, μόλυνσης, ρύπανσης που είναι τίγκα στα πετρελαιοειδή, που οι τοπικές μαφίες το σκυλεύουν σιγά – σιγά, ο νόμος αυτός σου λέει πως πρέπει να στείλεις εξώδικη πρόσκληση στον πλοιοκτήτη, να την επιδόσεις με δικαστικό επιμελητή, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του ΚΠολΔ, λες και υπάρχει πλοιοκτήτης που έχει αφήσει το πλοίο του στον Πειραιά και δεν ξέρει του τι γίνεται.. και πρέπει να πας εσύ να τον ενημερώσεις και να του πεις ότι το πλοίο του έχει γίνει ναυάγιο και πρέπει να το πάρει, γιατί αυτός δεν το γνωρίζει.. Και όπως ξέρετε οι περισσότεροι τα πλοία αυτά ανήκουν συνήθως σε μονοβάπορες εταιρείες, οι οποίες εδρεύουν σε φορολογικούς παραδείσους, μπαίνουν στην διελκυστίνδα των επιδόσεων στο εξωτερικό, μέσω διαδικασιών των δύο Υπουργείων Δικαιοσύνης που είναι αμφίβολο αν κάποιος σε θέση ευθύνης κρατικής υπηρεσίας, αν με την έναρξη της θητείας του βάλει μπροστά όλη αυτή τη διαδικασία, είναι αμφίβολο ότι όταν λήξει η θητεία του και φύγει το αν θα έχει επιδοθεί έστω και μια εξώδικη όχληση ..

Εν πάσει περιπτώσει εμείς ως ΔΑΛ με αυτό το εργαλείο έχουμε κάνει πάνω από είκοσι διαγωνιστικές διαδικασίες. Η ΔΑΛ που αυτή τη στιγμή αριθμεί δεκαεπτά υπαλλήλους, που οι άνθρωποι έχουν ταλαιπωρηθεί αφόρητα, καθώς ο ρυθμός με τον οποίον γίνονταν οι διαγωνισμοί και στη συνέχεια ο ρυθμός που γίνονταν οι συμβασιοποιήσεις και περνούσε το θέμα στις επιτροπές παρακολούθησης των εργολάβων, ήταν εντατικός αλλά αυτή τη στιγμή, είναι το μεγαλύτερο πρότζεκτ ναυαγιάρεσης στην Ευρώπη, είναι σχεδόν δωρεάν αφού το κόστος είναι μόλις ένα λεπτό του ευρώ και παρόλα αυτά να ξέρετε υπήρξαν κάποιοι οι οποίοι καταθέσαν αιτήσεις ακύρωσης, διεκδικώντας η ΔΑΛ ως οργανική μονάδα του ΥΝΑΝΠ να σταματήσει να κάνει αυτές τις ναυαγαιρέσεις, θεωρώντας ότι το κράτος είναι αναρμόδιο να καθαρίζει τα λιμάνια.

Αυτά αντιμετωπίζουμε στη Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ).

Κλείνοντας θέλω να δώσω και μια άλλη πονηρή διάσταση του θέματος, δυόμισι χρόνια λοιπόν που ασχολούμαι με όλη αυτήν την ιστορία ένα από τα βασικά ερωτήματα που με απασχολεί είναι το εξής: μα για ποιο λόγο κάποιος να θέλει να σταματήσει το ελληνικό δημόσιο να εκπληρώσει και να υλοποιήσει την αποστολή του που είναι να καθαρίζει τα λιμάνια. Φαντάζομαι πως δεν θα υπάρχει αλλού ανάλογη περίπτωση

ιδιωτικής εταιρείας που έρχεται το κράτος να καθαρίσει την αυλή της και αντί να χαιρέται εκείνη αντιδρά.

Ακούστε λοιπόν ο Ν.2881, προβλέπει ότι όταν το πλοίο εκποιηθεί ουσιαστικά διαγράφονται οι οφειλές του ΝΑΤ, κάτι το οποίο αποτελεί τεράστιο ζήτημα, διότι εάν εγώ πχ είμαι ένας ασυνεπής πλοιοκτήτης και έχω αφήσει το πλήρωμα απλήρωτο και χρωστάω, στους έξι μήνες και μια μέρα το πλοίο λόγω ακινησίας, έχει καταστεί επικίνδυνο και επιβλαβές. Επομένως στην πραγματικότητα παρακαλάς αν δεν πληρώνεις πολλά λεφτά, να στο πάρουν το πλοίο με το Ν.2881 διότι δεν υπάρχει κανένα κώλυμα να έρθεις μετά με μια μονοβάπορη εταιρεία και να το πάρεις καθαρό από τις οφειλές του ΝΑΤ.

Για να γίνω και πιο συγκεκριμένος, θα θυμάστε οι περισσότεροι νομίζω το συμβάν του 2016, όπου μέσα στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά τουμπάρισε το πλοίο "ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ".

Γνωρίζετε πόσα χρωστούσε το "ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ";; Επτάμισι εκατομμύρια! Γνωρίζετε πόσο εκποιήθηκε με τον Ν.2881; Εκατόν ογδόντα χιλιάδες! Από πού θα πάρει το ΝΑΤ τα λεφτά του;

Όλες αυτές λοιπόν οι διαδικασίες, σε μια πρόχειρη έρευνα που κάναμε και μέχρι το σημείο που καταφέραμε να φτάσουμε, διαπιστώσαμε ότι τέτοιες ανάλογες περιπτώσεις δέκα οκτώ ναυαγίων, έχουν βγάλει απώλεια εσόδων για το ΝΑΤ πάνω από είκοσι πέντε εκατομμύρια ευρώ.

Εκεί να δείτε διαδικασίες που το βαπόρι εκποιείται το Γενάρη για τέσσερα εκατομμύρια, το Φλεβάρη εκποιείται ξανά για ένα εκατομμύριο και τον Ιούνιο πουλήθηκε τελικά πεντακόσια ευρώ. Είναι τεράστιο λοιπόν το ζήτημα των συμφερόντων απέναντι στα οποία όχι ο ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ - και εδώ θέλω να ευχαριστήσω και όσους έκαναν ατομικές αναφορές αλλά δεν είναι μόνο ο ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ πίσω από όλο αυτό - η ΔΑΛ είναι μια κρατική υπηρεσία και ότι έχει γίνει το έχει κάνει η ΔΑΛ, δεν το έκανε ο ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ως πρόσωπο, ο Διοικητής της ΔΑΛ το έκανε.

Μια υπηρεσία η οποία ιδρύθηκε το 2016 και έρχεται στην ελληνική νομική και λιμενική πραγματικότητα ως προσπάθεια προσαρμογής, σε αυτό που αποτελεί το περίφημο ευρωπαϊκό κεκτημένο, καθώς δεν υπάρχει λιμάνι στην Ευρωπαϊκή Ένωση που να μην έχει Αρχή Λιμένα.

Το λιμάνι ΔΕΚΟ δηλαδή κρατική ανώνυμη εταιρεία, με τις κομματικά επιλεγμένες διοικήσεις, αποτελεί ελληνική πατέντα. Οι υπόλοιπες χώρες έχουν Αρχές Λιμένα, δεν έχουν λιμάνια Ανώνυμες Εταιρείες. Παντού, στην Ολλανδία, στην Βρετανία, υπάρχουν Αρχές Λιμένα Κρατικές οι οποίες διαχειρίζονται τους χώρους με το εργαλείο των υποπαραχωρήσεων και από κει και πέρα σου παραχωρούν εκτάσεις, που ο ιδιώτης πηγαίνει και πληρώνει το ενοίκιο του, με το οποίο στη συνέχεια η Αρχή Λιμένα εξυπηρετεί δράσεις δημοσίου συμφέροντος όπως περιβαλλοντικές, έργα κλπ.

Μόνο η Ελλάδα λοιπόν είχε τόσα χρόνια αυτή την καταπληκτική πατέντα τη διαχείριση των λιμανιών να μην την έχει ένα PORT AUTHORITY, αλλά να την έχουν Ανώνυμες Εταιρείες ΔΕΚΟ που ήμασταν για παράδειγμα όλοι εμείς μέτοχοι, έμπαιναν και κάποιοι κομματικά διορισμένοι, καθώς δεν υπήρχε κάποια διαδικασία επιλογής καθώς η διαδικασία ήταν ακριβώς ίδια με τις ΔΕΚΟ και για να σας δώσω ένα παράδειγμα τι σημαίνει διαχείριση ναυαγίων από ΔΕΚΟ, ξέρετε πόσα χρήματα δεν έχει εισπράξει ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας από τέλη ναυαγίων; Τριάντα πέντε εκατομμύρια ευρώ!

Εκεί φτάσαμε γιατί δεν είχαμε Αρχή Λιμένα.

Δεν είχαμε οργανικές μονάδες που υπάγονται στον έλεγχο και στην εποπτεία της Κεντρικής Υπηρεσίας και του Υπουργού. Παρά είχαμε Διοικητικά Συμβούλια τα οποία φαντάζεστε πως διαχειρίζονταν τέτοιες περιπτώσεις.

Μετά από όλα όσα αναφέρθηκαν και μετά από σωρεία διαγωνισμών, έχουμε κατορθώσει να υλοποιήσουμε γύρω στις τριάντα ναυαγιαιρέσεις, πιστεύαμε ότι μένουν ακόμα τριάντα τέσσερις αλλά πολύ φοβόμαστε ότι είναι περισσότερες, διότι οι άνθρωποι κάθε μέρα βρίσκουν κάτι άλλο και δεν βρίσκουν μικρά, βρίσκουν παντόφλες, πλοία του Π.Ν. , βαπόρια , πράγματα που σε κάνουν πραγματικά να αναρωτιέσαι αλλά και να μένεις άφωνος. Σε μια τέτοια ναυτική χώρα, να με παίρνει ο εργολάβος και να μου λέει ότι σηκώνοντας το πλοίο βρήκε από κάτω ένα αποβατικό πλοίο του Π.Ν. και διερωτώμαι εγώ, μα καλά δεν το ξέρει το Π.Ν. ότι είναι εκεί το πλοίο του; Είναι τραγικό δηλαδή.

Κύριε Αρχηγέ πριν περίπου δεκαπέντε ημέρες ολοκληρώθηκε η ανέλκυση ενός ποταμόπλοιου, το οποίο βρισκόταν στην αρχική λίστα των είκοσι έξι, γιατί εμείς τόσα γνωρίζαμε, υπήρχε λοιπόν ποταμόπλοιο το οποίο λεγόταν "FRANZ SCHUBERT" , όταν το είδα λέω αποκλείεται λάθος θα έχουν κάνει και όμως αυτό το πλοίο το οποίο και ανελκύστηκε ήταν ποταμόπλοιο του 1919, το οποίο ήρθε στην Ελλάδα το 1972, το αγόρασε ένας ιδιοκτήτης νυχτερινών κέντρων, έβαλε επάνω τραγουδίστριες να κάνουν το σόου κι όταν βούλιαξε το πλοίο δεν πήγε να το βγάλει κανείς. Αυτό το πλοίο λοιπόν είναι βουλιαγμένο τόσα χρόνια στον Τύμβο Σαλαμίνας. Εκεί ακριβώς δηλαδή που δόθηκε η ναυμαχία.

Για να επανέλθω, αυτή τη στιγμή έχουμε φτάσει στο πενήντα τοις εκατό, δεν έχει υπάρξει κανένα περιστατικό ρύπανσης. Υπήρχαν περιβαλλοντικά συμβάντα σε ναυάγια τα οποία παρέμεναν έμφορτα πετρελαιοειδων πριν ασχοληθεί με αυτά η ΔΑΛ, διότι αυτή τη στιγμή ό,τι και να συμβεί υπάρχει ασφαλιστήριο συμβόλαιο πέντε εκατομμυρίων ευρώ και για τα εξήντα τέσσερα ναυάγια που ό,τι και να συμβεί είμαστε ήσυχοι ότι υπάρχει μια σημαντική οικονομική κάλυψη. Το project όπως σας είπα έχει φτάσει στο πενήντα τοις εκατό και πιστεύουμε πως μέχρι τον Απρίλη εάν δεν έχει τελειώσει θα έχει φτάσει σε ένα επίπεδο ογδόντα με ενενήντα τοις εκατό.

Υπάρχει όμως μια αναπτυξιακή πραγματικότητα η οποία δεν πρέπει να διαφεύγει της ανάλυσης, οι αζήμιες ναυαγιαρέσεις με αυτό το μοντέλο που δούλεψε η ΔΑΛ, άνοιξε οκτώ νέες θέσεις εργασίας, σε ανθρώπους που μέχρι πρότινος δεν είχαν δουλειά, βρήκαν δουλειά γιατί δημιουργήθηκαν εργοτάξια ναυαγιαρέσεων και το σημαντικότερο είναι ότι το σκράπ στην πλειοψηφία του γιατί σε ορισμένες περιπτώσεις δεν μπορέσαμε να το αποφύγουμε, δεν πήγε στην Τουρκία.

Άλλη ιστορία κι αυτό, πολύ πονεμένη, καθώς η μόδα ήταν να τα πηγαίνουν Τουρκία. Πιο συγκεκριμένα, από τα εξήντα τέσσερα νομίζω πήγαν Τουρκία μόνο τα πέντε, τα υπόλοιπα μένουν εδώ κι έτσι η ιστορία της ανακύκλωσης και της διαχείρισης μετάλλου, δίνει δουλειές και έσοδα σε εταιρείες της Ελλάδας, σε Έλληνες εργαζόμενους, κάτι το οποίο είναι εξίσου σημαντικό για εμένα.

Ένα επίσης μεγάλο διακύβευμα αυτή τη στιγμή είναι το τι πρόκειται να συμβεί όταν η ΔΑΛ ολοκληρώσει το έργο της με τις ναυαγιαρέσεις, διότι κάποια στιγμή η ΔΑΛ θα ολοκληρώσει τη δουλειά της και γιατί η ΔΑΛ δεν είναι υπεύθυνη για όλα, εμένα αυτό με απασχολεί πάρα πολύ. Με απασχολεί πολύ γιατί πηγαίνοντας ξανά σε περιοχές στις οποίες ολοκληρώσαμε το έργο μας και φύγαμε, παρατηρούμε τάσεις, επιστροφής στο παρελθόν. Γι αυτό λοιπόν όλους εσάς που είστε σήμερα εδώ ως εκπρόσωποι της τοπικής κοινωνίας και ακούτε αυτά που λέγονται, θέλω να σας καλέσω να αναλάβετε πρωτοβουλίες και εμείς ως ΔΑΛ θα βοηθήσουμε με όποιο μέσο μπορούμε ώστε αυτές οι περιοχές, από τις οποίες βγήκαν και καθαρίστηκαν τα ναυάγια, να μην γυρίσουν στην προγενέστερη κατάσταση. Διότι αν δεν ενεργοποιηθείτε άμεσα δεν θα αργήσουν να ξαναγυρίσουν.. Γιατί ποιος θα καταλάβει αν ένα καινούργιο πλοίο εγκαταλειφθεί εκεί, ποιος θα φωνάξει;

Εδώ θα σας πω το εξής, μια μέρα πάω στον Τύμβο και βλέπω ένα τεράστιο υδροπτέρυγο το οποίο δούλευε στην Τήλο, χρωστούσε στο ναυπηγείο, το πήραν και το παράτησαν στον Τύμβο να βουλιάξει.

Υπάρχει λοιπόν μεγάλη ανάγκη εγρήγορσης, ο ΤΖΕΦΕΡΣΟΝ είχε δίκιο, ο μεγαλύτερος φύλακας της δημοκρατίας είναι η αιώνια επαγρύπνηση! Εάν λοιπόν οι τοπικές

κοινωνίες και αρχές δεν περιφρουρήσουν τις περιοχές αυτές τις οποίες η ΔΑΛ σήμερα καθαρίζει από τα ναυάγια, οι περιοχές αυτές σε δύο χρόνια από τώρα θα ξανά έχουν το ίδιο χάλι το οποίο είχαν όταν τις επισκεφτήκαμε το χειμώνα του 2017.

Αυτά τα δυόμισι χρόνια όπως πηγαίνω στη διαδρομή για τη Σαλαμίνα παρατηρώ κάτι το οποίο βλέπω στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, στη Δραπετσώνα, στο Κερατσίνι, αλλά και στο Πέραμα όπου έχει αναπτυχθεί μια τρομακτική μίξη του αναπτυξιακού μοντέλου. Οι περιοχές ιστορικά ήταν λουτροπόλεις και τουριστικοί προορισμοί μέχρι τα μέσα του '50 τουλάχιστον, στη συνέχεια στην ήπια μορφή ανάπτυξη του τουρισμού, ήρθε το βαρύ βιομηχανικό μοντέλο, γέμισε ναυπηγεία και όλος ο προσανατολισμός της τοπικής κοινωνίας έγινε με γνώμονα τη λειτουργία των ναυπηγείων.

Το αρχαιολογικό ενδιαφέρον το οποίο υπάρχει στην περιοχή αυτή είναι τεράστιο, καθώς δεν μιλάμε για ένα τυχαίο σημείο, ακόμα και σε επίπεδο Ε.Ε., οι Ευρωπαίοι θεωρούν ότι στη ναυμαχία της Σαλαμίνας σώθηκε η Ευρώπη από την επέλαση των Περσών. Στην πραγματικότητα μιλάμε για μια ιστορική - αρχαιολογική σημασία ισότιμη αν όχι μεγαλύτερη αυτής του Παρθενώνα, ο οποίος αποτελεί μνημείο ειρήνης, η Σαλαμίνα αποτελεί μνημείο πολέμου. Η οποία είναι θαμμένη κάτω από τόνους λάσπης, διότι όλα αυτά που περιέγραψα παραπάνω συνέβαιναν ανεξέλεγκτα πάνω από τον αρχαιολογικό πυθμένα.

Εμείς ως υπηρεσία τοπικές παρεμβάσεις, για ναυαγιαρέσεις θα κάνουμε, έχουμε δεσμευτεί ότι η ΔΑΛ θα προσφέρει έξι χιλιάδες ευρώ για τη δουλειά την οποία γίνεται για την ιστορική ανάδειξη του αρχαίου λιμανιού, αλλά επίσης έχουμε δηλώσει ότι η αρχαιολογική έρευνα για εμάς δεν έχει εκ των προτέρων δεδομένα όρια, δεν αρχίζει και δεν τελειώνει σε συγκεκριμένα σημεία, απλά και μόνο διότι κάποιιοι έτσι θέλουν ή έτσι εξυπηρετούνται.

Στην έρευνα λοιπόν που παρακολουθούμε έχουμε διακρίνει πως στην περιοχή Τύμβος-Νταμάρι υπάρχουν πάνω από δύο χιλιάδες στόχοι ύποπτοι για αρχαιολογικά ευρήματα. Στόχοι δηλαδή που οι ακτίνες του σόναρ που περνούν βρίσκουν πως δεν είναι πετρώματα, δεν είναι ανθρωπογενή ευρήματα, είναι στόχοι δηλαδή οι οποίοι δεν θα έπρεπε φυσιολογικά να ήταν εκεί. Εμείς λοιπόν θα ήθελα να σας πω έχουμε δει ορισμένα πράγματα κατά τη διάρκεια των ναυαγιαρέσεων μέσα από τις βιντεοσκοπήσεις που κάνουν οι δύτες κατά τη διαδικασία και βρισκόμαστε σε συνεργασία με την υπηρεσία εναλίων αρχαιοτήτων και το Υπουργείο Πολιτισμού και το προσεχές διάστημα η ΔΑΛ θα διοργανώσει δράσεις με αντικείμενο αυτά τα οποία έχουν ανακαλυφθεί στον Τύμβο κατά τη διάρκεια των ναυαγιαρέσεων.

Κλείνοντας θα ήθελα να κάνω παράκληση προς τους αρμόδιους τα project που σας ανέφερα να στηριχτούν!

Επίσης θέλω να σας θυμίσω ότι οι επέτειοι και οι βραβεύσεις κάποια στιγμή τελειώνουν και αυτοί που παραβρέθηκαν εκεί για τις τελετές δεν επιστρέφουν ξανά στον τόπο.

Υπάρχει μια σύμπτωση υλοποίησης από το ΥΝΑΝΠ του οποίου οργανική μονάδα είναι και η ΔΑΛ, που αφορά το project των ναυαγιαιρέσεων, εμείς επιπλέον θα τρέξουμε και το θέμα των ύποπτων αρχαιολογικών στόχων για αρχαιολογικά ευρήματα, και όλο αυτό συμπίπτει με την δημοσιότητα που θα πάρει το νησί με αφορμή την επέτειο των δύομισι χιλιάδων ετών από τη ναυμαχία.

Πιστεύω λοιπόν πως η μίξη αυτή του αναπτυξιακού μοντέλου που υπάρχει, με τον αρχαιολογικό χώρο, την παλιά τουριστική ανάπτυξη της λουτρόπολης και του παραθεριστικού προορισμού και τη βαριά ναυπηγική βιομηχανία, είναι μια ευκαιρία για την οποία θα πρέπει να αναρωτηθούν οι τοπικοί παράγοντες και η τοπική κοινωνία για το ποιο είναι το αναπτυξιακό μοντέλο.

Το project που υλοποιήσαμε εμείς, απέδειξε ότι μπορείς να κάνεις πράγματα για τα οποία ορισμένοι ζητούσαν ενάμισι εκατομμύριο.

Απέδειξε επίσης ότι μπορείς να κάνεις ναυαγιαίρεση χωρίς να παραβιάζεις τη νομοθεσία για την ανακύκλωση πλοίων και αποδείξαμε ότι η ναυαγιαίρεση προσφέρει εργασία και αποδείξαμε επίσης ότι η ναυαγιαίρεση μπορεί να αναδείξει περιοχές οι οποίες αποτελούσαν άβατο και περιοχές εγκληματικότητας.

Πλέον πιστεύουμε πως έχει έρθει η ώρα όλο αυτό να μετουσιωθεί και η τοπική κοινωνία να εξετάσει καθώς είναι δικό της θέμα πλέον, ποιο είναι το αναπτυξιακό μοντέλο εκείνο με το οποίο θέλει να πορευτεί στον 21ο αιώνα.

Η διευκόλυνση που παρέχουν οι ναυαγιαιρέσεις στις διαδικασίες της ανάδειξης της αρχαιολογικής σημασίας του νησιού, γιατί κακά τα ψέματα αν δεν είχαν γίνει οι ναυαγιαιρέσεις καμία αρχαιολογική έρευνα δεν θα μπορούσε να γίνει στο σημείο του Τύμβου, πιστεύουμε πως είναι η κατάλληλη αφορμή το νησί της Σαλαμίνας να ξαναδεί, ποιο είναι το αναπτυξιακό μοντέλο εκείνο με το οποίο θέλει να πορευτεί στον 21ο αιώνα, καθώς η αρχαιολογική σημασία πέραν από την ιστορικότητα και τη σύνδεσή μας με το παρελθόν, φέρνει μαζί της και μια μορφή ανάπτυξης που είναι έντονη και είναι όπλο αυτό, κατά της φτώχειας και της ανεργίας και ταυτοχρόνως είναι ήπια και φιλική και προς το περιβάλλον και προς τον άνθρωπο. Εμείς προς αυτήν την κατεύθυνση θα επανέλθουμε και με νέες εκδηλώσεις.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή και την ανοχή σας!

Επισυνάπτεται φωτογραφικό υλικό, που προβλήθηκε στην ημερίδα.



## ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

































































18/12/2017



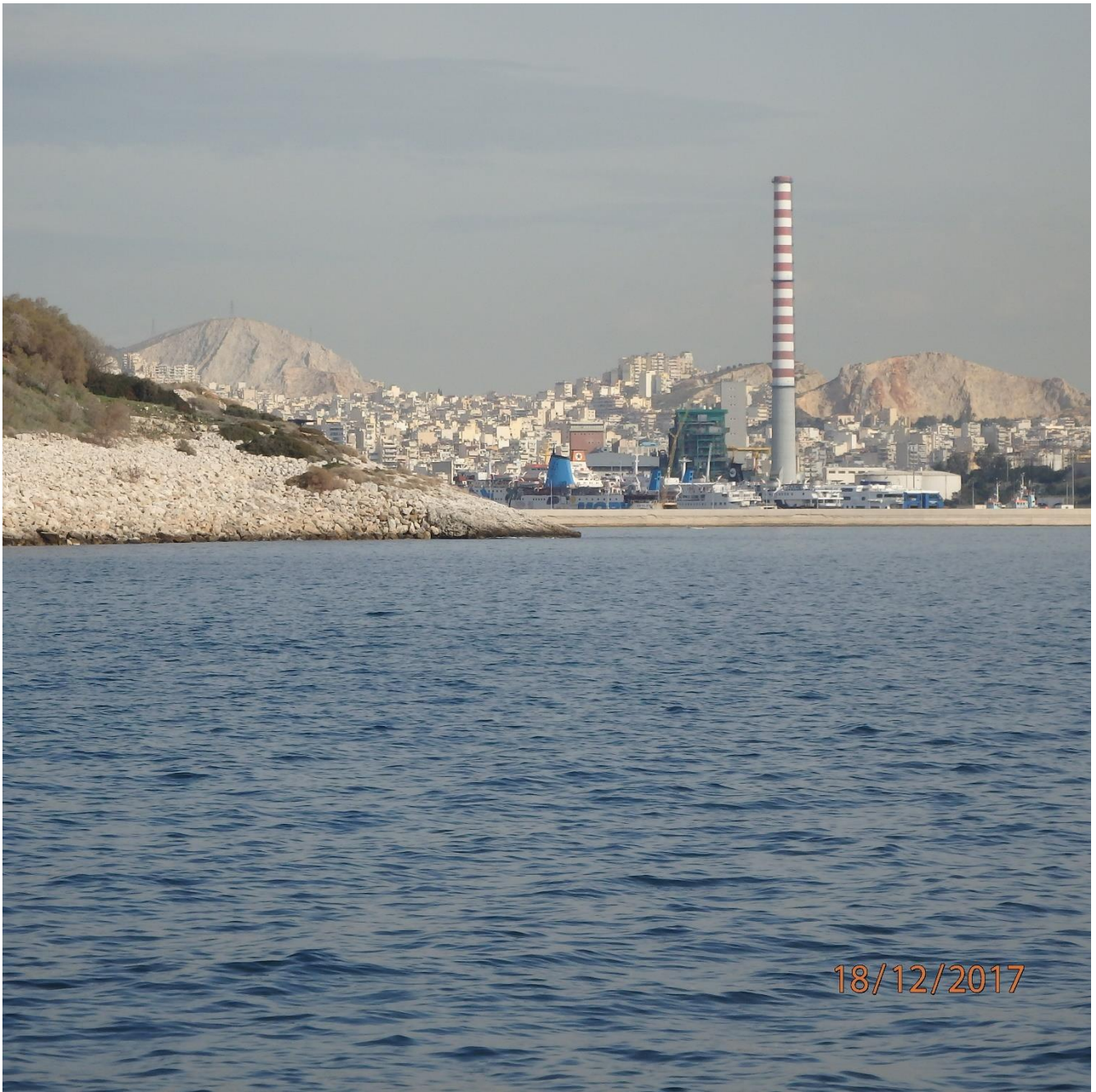






















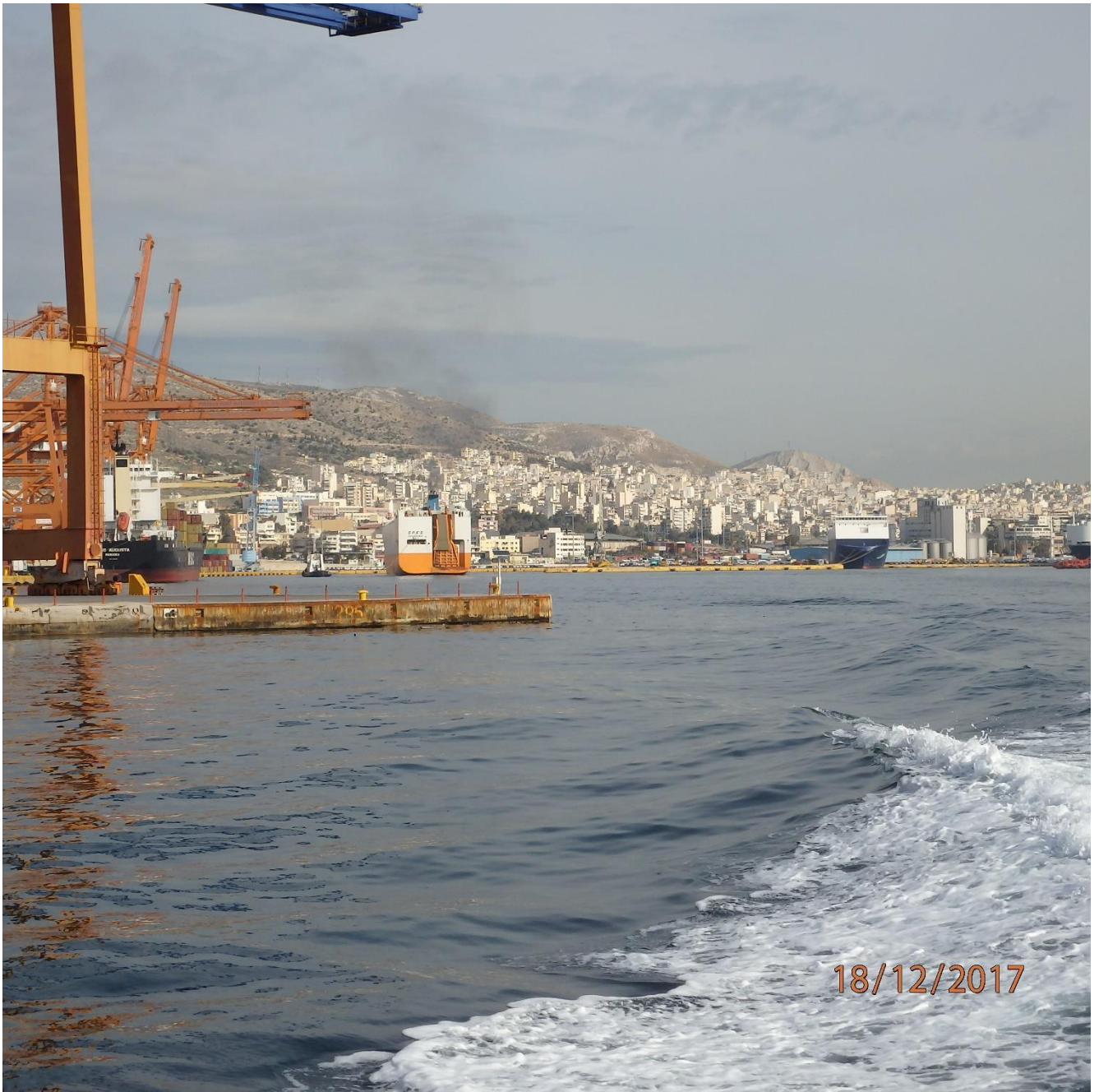




















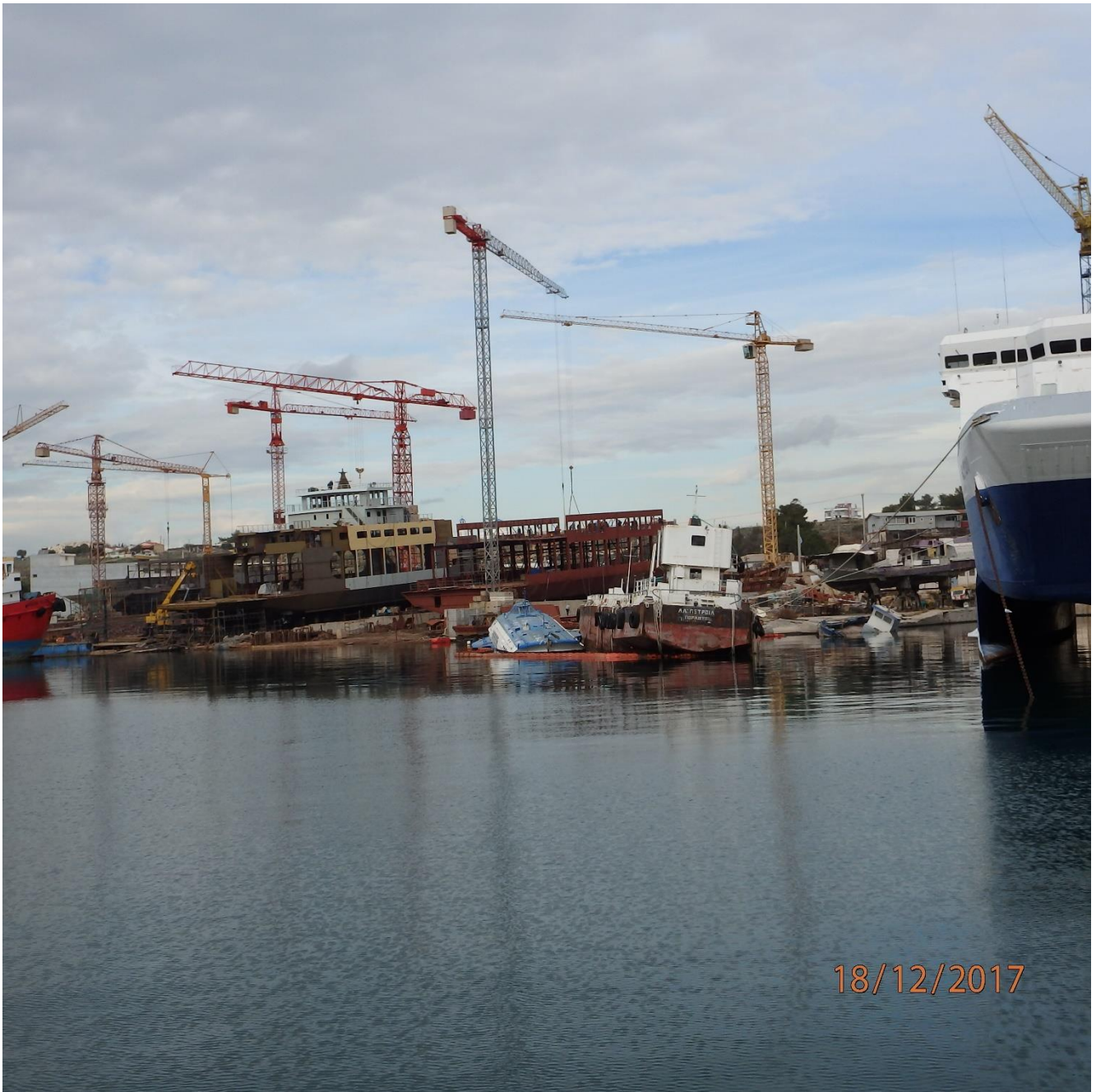






































ΑΡΧΗΓΕΙΟ Α.Σ. - ΕΛ. ΑΚΤ.  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ  
Αριθμ. Πρωτ.:  
Ημερομηνία: 08 ΜΑΡ. 2017  
Διεύθυνση:

ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ  
ΑΡ. ΠΡΩΤ. 68-03-19  
ΠΡΟΣ ΔΔΑ ΟΛΠ  
Κ.Υ.Κ. Π. ΠΑΛΩΝΕ  
ΚΟΙΝ.: Υ.Δ.Ν.Π.Ρ.ΙΑ.Υ.Ν.Α.Α.Π.  
Κ.Υ.Α.Ι.Δ.  
Φ.Ο.Ρ.Σ. Λ.Κ.Ι.Ε.Λ.Α.  
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ΥΠΕΥΘΥΝΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Πειραιάς, 7/03/2017

Αριθ. πρωτ. : 7044

ΟΛΠ  
ΓΡΑΦΕΙΟ Γ.Γ.Α.Α.Π.Ε.  
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ.: 685  
ΗΜΕΡΩΝ: 15/3/17

Προς: Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)  
κ. Μουτζούρη Κωνσταντίνο

Κοινοποίηση:

- ✓ κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
- κ. Υπουργό Οικονομικών

Θέμα: «Υλοποίηση υποχρεωτικής επένδυσης της σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΠ ΑΕ και του Ελληνικού Δημοσίου που κυρώθηκε με το Ν. 4404/2016»

Αξιότιμοι κύριοι

Με την παρούσα επιστολή επιθυμούμε να σας γνωρίσουμε την πρόθεση και ετοιμότητα της ΟΛΠ ΑΕ, όπως στο πλαίσιο των υποχρεωτικών επενδύσεων (άρθρο 7 σε συνδυασμό με το Παράρτημα 7.2 περ. 11) της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΠ ΑΕ και του Ελληνικού Δημοσίου που κυρώθηκε με το Ν. 4404/2016, προβεί στην άμεση προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία Νέας Πλωτής Δεξαμενής τύπου PANAMAX, 22.000 τόνων ανυψωτικής ικανότητας, χωρητικότητας 80.000 τόνων και εγκατάσταση συστήματος αγκύρωσης αυτής, προκειμένου να αξιοποιηθεί η δυνατότητα ανάπτυξης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Δραστηριότητας ευρύτερα στον Πειραιά, με την προστιθέμενη

στη δραστηριότητα αυτή αξία της εν λόγω λειτουργίας.

Ήδη και κατόπιν εμπειριστατωμένης μελέτης της αποδοτικότερης θέσης για την εγκατάστασή της, έχει εντοπιστεί ο δυτικός προβλήτας της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (NEZ). Στη θέση αυτή τώρα βρίσκονται η μικρή και μεγάλη πλωτή δεξαμενή Περάματος (Πειραιάς II) η οποία προβλέπεται(ονται) να μετακινηθεί(ουν) στον ανατολικό προβλήτα της NEZ ανάλογα με την ανάπτυξη του επιχειρησιακού μας σχεδίου. Πλην όμως στην εν λόγω θέση ευρίσκονται δύο ναυάγια τα οποία έχουν αρμοδίως χαρακτηριστεί και χαρτογραφηθεί ως τέτοια, ευρισκόμενα εκεί προ της 24.6.2016 και αποτελούν εμπόδιο στην πραγματοποίηση της ως άνω επένδυσής μας.

Ειδικότερα, στον Ανατολικό προβλήτα βρίσκεται ναυαγισμένο από το 1986 το Ε/Γ – Ο/Γ CORFU ISLAND (Ν.Π 8742 διαγραμμένο) ευρισκόμενο πάνω από την Φ/Γ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (Ν.Π 2193 δεν έχει κάποιο βάρος και απαίτηση σε εκκρεμότητα) επίσης ναυαγισμένη.

Σύμφωνα με το άρθρο 4.2 του Ν.4404/2016 το Ελληνικό Δημόσιο είναι αποκλειστικά υπεύθυνο για την ενεργοποίηση και ολοκλήρωση των διατάξεων του Ν. 2881/2001 περί ανέλκυσης και απομάκρυνσης ναυαγίων για την περίπτωση των συγκεκριμένων προς της 24.6.2016 χαρτογραφηθέντων ναυαγίων.

Ως εκ τούτου, επειδή επιθυμούμε την άμεση απομάκρυνση των ανωτέρω ναυαγίων, προκειμένου άμεσα να συντελεστεί η ανωτέρω άκρως επωφελής επένδυση, χάριν και της γενικότερης ανάπτυξης της Εθνικής Οικονομίας, παρακαλούμε όπως, κατ' εφαρμογή του άρθρου 8.7 της ανωτέρω Σύμβασης, χορηγήσετε τη συναίνεση του Ελληνικού Δημοσίου, όπως η ΟΛΠ ΑΕ προβεί σε ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτο, λόγω ύπαρξης κατεπείγοντος και συντρεχουσών των ειδικών συνθηκών, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 2 παρ.4 του Ν. 2881/2001 και της ΥΑ 212/2001 (ΥΑ 2123/35/2001 ΦΕΚ Β. 1438/2001).

Για την εφαρμογή αυτής της δυνατότητας, σας γνωρίζουμε ότι η ΟΛΠ ΑΕ συμφωνεί στην προκαταβολή των σχετικών αρχικών εξόδων, με την αυτονόητη προϋπόθεση ότι η συνολική δαπάνη θα επιβαρύνει αποκλειστικά το Ελληνικό Δημόσιο σύμφωνα άλλωστε και με το άρθρο 4.2 του Ν. 4404/2016, ως υπόχρεου καταβολής της. Σας ενημερώνουμε επίσης, ότι σύμφωνα με την εκπονηθείσα μελέτη πραγματογνωμοσύνης - εργασιών τοπογραφικής και βυθομετρικής αποτύπωσης με βιντεοσκόπηση – η δαπάνη για την ανέλκυση και απομάκρυνση των ναυαγίων προεκτιμάται περίπου στο ποσό των 1.5 εκατ. Ευρώ (σύμφωνα με τα προκριθέντα σενάρια) με αρκετά μικρότερη αναμενόμενη τελική δαπάνη λόγω της διαγνωστικής διαδικασίας που θα προηγηθεί.

Παρακαλούμε για την απάντησή σας το συντομότερο δυνατό αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα και το επείγον της υποχρεωτικής αυτής επένδυσης έχοντας υπόψη και τις προϋποθέσεις - απαιτήσεις των χρονοβόρων διαδικασιών που προβλέπονται για τα στάδια υλοποίησης της επένδυσης.

Τέλος, παρακαλούμε να μας γνωστοποιήσετε τη διαδικασία καθώς και την αρμόδια κρατική υπηρεσία μέσω της οποίας θα επιστραφούν στην ΟΛΠ Α.Ε τα ποσά της δαπάνης που θα προκαταβάλει η εταιρία μας στα πλαίσια της παραπάνω διαδικασίας.

Παραμένουμε στη διάθεση σας για πρόσθετες διευκρινήσεις επί του θέματος.

Με εκτίμηση

Ο Δ/νων Σύμβουλος της ΟΛΠ ΑΕ



Capt. FU Chenqiu