

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

της Δημόσιας Αρχής Λιμένων

αναφορικά με την κατάθεση στο Εφετείο Πειραιά της πραγματογνωμοσύνης για την ανέλκυση του ναυαγίου SEA DIAMOND

Πειραιάς, 2/2/2020

Με αφορμή την κατάθεση στις 30/1/2020 στο Εφετείο Πειραιά της πραγματογνωμοσύνης για την ανέλκυση του ναυαγίου SEA DIAMOND, ο Διοικητής της Δημόσιας Αρχής Λιμένων κ. Δημοσθένης Μπακόπουλος διευκρινίζει τα εξής:

1. Σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην με αριθμό πρωτοκόλλου 1500.1/90630/2019/152 απάντηση Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Ιω. Πλακιωτάκη στην με αριθ. Πρωτ. 1012/01-1-2019 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κυριάκου Βελόπουλου *“...η Δημόσια Αρχή Λιμένων, η οποία αποτελεί τον κρατικό φορέα ναυαγιαρέσεων, υλοποιεί 64 ταυτόχρονες ναυαγιαρέσεις, ήτοι το μεγαλύτερο έργο ναυαγιαρέσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μάλιστα χωρίς κόστος για το Ελληνικό Δημόσιο.”*

2. Με καταγεγραμμένο το ανωτέρω επίτευγμα και έχοντας πλέον αποκτήσει εμπειρία από τριάντα πέντε (35) ολοκληρωμένες ναυαγιαρέσεις, η ΔΑΛ αποφάσισε να αναμετρηθεί με τα θηρία της αδράνειας και της διαπλοκής, που εδώ και δεκατρία (13) χρόνια εμποδίζουν την προσήκουσα υλοποίηση της νομοθεσίας, που επιβάλλει την άμεση ανέλκυση του ναυαγίου SEA DIAMOND. Άλλωστε, έχω υπάρξει αυτήκοος μάρτυρας της προσπάθειας που κατέβαλαν *“λομπίστες”* να αμνηστεύσουν τους κατά νόμω υπόχρεους από τις ευθύνες τους, επιχειρώντας να μετακυλίσουν το κόστος της ανέλκυσης σε *“κονδύλια ΕΣΠΑ”*. Ευτυχώς, το Νοέμβριο 2017 η προσπάθεια αυτή απέτυχε και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επιβεβαίωσε ότι η αρχή *“ο ρυπαίνων πληρώνει”* εφαρμόζεται και στην περίπτωση του ναυαγίου SEA DIAMOND.

3. Η τελευταία προσπάθεια της ΔΑΛ, που επανεκκίνησε το Νοέμβριο 2019, δεν αποσκοπούσε στην αφαίρεση διοικητικής αρμοδιότητας από οποιαδήποτε άλλη διοικητική αρχή, αλλά στην απόδειξη ότι η ανέλκυση του ναυαγίου SEA DIAMOND είναι εφικτή και μάλιστα σε εύλογο κόστος. Εντυπωσιακό στιγμιότυπο της πορείας αυτής αποτέλεσε η προσπάθεια, που κατέβαλαν συγκεκριμένα επιχειρηματικά συμφέροντα στη συνέντευξη τύπου της ΔΑΛ της 18/12/2019, να πείσουν ότι το κόστος της συγκεκριμένης ναυαγιαρέσης υπερβαίνει τα δυο (2) δισεκατομμύρια ΕΥΡΩ, προσπάθεια που αποκτούσε ιδιαίτερη επιμονή κάθε φορά που καθιστούσα σαφές ότι η ΔΑΛ έχει υποχρέωση να εξασφαλίσει την υλοποίησή της στο εύλογο κόστος και όχι στο κόστος που εξυπηρετούσε ίδια συμφέροντα ορισμένων.

4. Η αναπαραγωγή της είδησης για κλείσιμο της ΔΑΛ, λίγες μόνο ώρες μετά την ανωτέρω συνέντευξη τύπου, προφανώς και δεν ήταν τυχαία. Όπως συνηθίζω να λέω στη ΔΑΛ *“ξέρουμε ποιες δουλειές χαλάμε”* και στην περίπτωση του ναυαγίου SEA DIAMOND η ΔΑΛ χαλούσε τις δουλειές όσων είτε δεν επιθυμούσαν την ανέλκυση, είτε την επιθυμούσαν, μόνο εάν επετύγχαναν να εισπράξουν το τίμημα, που ανταποκρινόταν στις προσωπικές τους επιθυμίες πλουτισμού.

5. Τελικά, η ΔΑΛ σημείωσε μια ακόμα σημαντική επιτυχία. Επιτυγχάνοντας την εκδήλωση ενδιαφέροντος από δυο (2) κινέζικες εταιρείες τερμάτισε οριστικά την απάτη της δήθεν *“ανέφικτης ανέλκυσης”* και κατέστησε αδιαμφισβήτητο ότι το ναυάγιο SEA DIAMOND μπορεί να ανελκυστεί και μάλιστα με κόστος που δεν υπερβαίνει τα 300 εκατ. ΕΥΡΩ.

6. Στις 30/1/2020 κατατέθηκε στο Εφετείο Πειραιά η “έκθεση πραγματογνωμοσύνης που αφορά το συμβάν βύθισης της 06ης Απριλίου 2007 του Κ/Ζ SEA DIAMOND” των πραγματογνωμόνων που διορίστηκαν με τις υπ’ αριθμό 51/2017 και 373/2018 αποφάσεις του Τριμελούς Εφετείου Πειραιώς (Ναυτικό Τμήμα). Σύμφωνα με τα ουσιώδη σημεία της συγκεκριμένης πραγματογνωμοσύνης:

-“...σχετικά με την κατάσταση αντοχής του ναυαγίου, βάσει του πίνακα ρίσκου, αυτό εμπίπτει σε χαμηλή κατηγορία επικινδυνότητας. Η προσέγγιση αυτή είναι ως προς την εκτίμηση ρίσκου σχετικά με τη διάβρωση. Αξίζει στο σημείο αυτό να σημειωθεί ότι σε σχετικά μεγάλα βάθη όπως αυτό του SEA DIAMOND τα επίπεδα οξυγόνου είναι χαμηλότερα και η θερμοκρασία χαμηλότερη. Αυτό οδηγεί σε χαμηλότερους ρυθμούς διάβρωσης έως και 10-12 φορές χαμηλότερο σε σχέση με μικρά βάθη, γεγονός που επίσης κρατά το Συντελεστή Επιδείνωσης στο χαμηλότερο επίπεδο.”

-“είναι γεγονός ότι έχουν παρέλθει οι μέρες, όπου τα ναυάγια ήταν “σε μεγάλο βάθος” ή “πολύ δύσκολα” προς ανέλκυση. Τουλάχιστον σε θεωρητικό επίπεδο μπορούν να εφαρμοστούν καινοτόμες μέθοδοι, με χρήση νέων τεχνολογιών, βοηθητικών πλοίων και πλωτών μέσων ώστε να επιτευχθεί η ανέλκυση του ναυαγίου. Με βάση τα υπάρχοντα δεδομένα, η ανέλκυση του ναυαγίου SEA DIAMOND είναι πρακτικώς εφικτή....”

-“Το κόστος της ανέλκυσης μπορεί να είναι από 550 εκατομμύρια Ευρώ μέχρι και να ξεπεράσει το ένα (1) δισεκατομμύριο Ευρώ”, ήτοι έως και τρεις (3) φορές μεγαλύτερο από εκείνο που αποδείξιμα κατάφερε να επιτύχει η ΔΑΛ, έχοντας πλέον πράγματι την εμπειρία του μεγαλύτερου κρατικού φορέα ναυαγιαρέσεων.

Είναι πρόδηλο ότι και η προαναφερόμενη πραγματογνωμοσύνη επιβεβαιώνει πλήρως τα ευτυχή αποτελέσματα, στα οποία με μεθοδικότητα κατέληξε η ΔΑΛ, συγκεκριμένα ότι η ανέλκυση του ναυαγίου SEA DIAMOND είναι δυνατή και μάλιστα σε εκ των προτέρων γνωστό κόστος.

Γίνεται μνεία ότι στην ενότητα της ανωτέρω πραγματογνωμοσύνης με τίτλο “Αλληλογραφία με Αρμόδιους Φορείς & Επιτόπου Επίσκεψη στο Χώρο του Ναυαγίου” γίνεται αναφορά σε “επαναλαμβανόμενες επιστολές προς το Λιμενικό Ταμείο Θήρας, από το οποίο ουδέποτε λάβαμε απάντηση”, η οποία μας προξενεί αρνητική εντύπωση, διότι το Λιμενικό Ταμείο Θήρας θα ανέμενε κανείς ότι θα αποτελούσε τον επιμελέστερο υποστηρικτή του εφικτού της συγκεκριμένης ανέλκυσης.

7. Κατόπιν των ανωτέρω, η Δημόσια Αρχή Λιμένων καλεί τους κατά νόμω υπόχρεους για την ανέλκυση του ναυαγίου SEA DIAMOND, οι οποίοι εξακολουθούν να αποκομίζουν επιχειρηματικά κέρδη από τη φυσική ομορφιά της Σαντορίνης, τους κατοίκους και τους εργαζόμενους σε αυτήν, να εγκαταλείψουν τη στείρα και αδιέξοδη λογική των δικαστικών αντιπαραθέσεων και να ασκήσουν το δικαίωμα, το οποίο τους παρέχουν οι διατάξεις του ν. 2881/2001, να ξεκινήσουν οι ίδιοι τη διαδικασία ανέλκυσης, απομάκρυνσης και νόμιμης τελικής διάθεσης του εν λόγω ναυαγίου. Για το λόγο αυτό η ΔΑΛ συγκαλεί την Παρασκευή 7/2/2020 και ώρα 13.30 μμ ανοικτή δημόσια συνέλευση διαβούλευσης με τηλεδιάσκεψη με θέμα την ανέλκυση του ναυαγίου SEA DIAMOND, στην οποία τους καλεί να συμμετάσχουν προς διαμόρφωση ενός κοινά αποδεκτού οδικού χάρτη, που θα επιτρέψει την άμεση έναρξη των εργασιών ναυαγιαίρεσης.