



6 ΙΟΥΝ. 2016

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Πειραιάς, 03 Ιουνίου 2016
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/47946/2016/154

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Δ/νση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ. : 213 137 1464
Fax : 213 137 4336
E-mail : ke@yna.gov.gr

ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοινοποίηση:

1. Βουλευτή κ. Σ. Κεδίκογλου
2. Βουλευτή κα Μ. Αντωνίου
3. Βουλευτή κ. Α. Καββαδά
4. Βουλευτή κ. Σ.-Α. Γεωργιάδη
5. Βουλευτή κα Ν. Κεραμέως
6. Βουλευτή κ. Β. Οικονόμου
7. Βουλευτή κ. Χ. Μπουκώρο
8. Βουλευτή κα Α.-Μ. Ασημακοπούλου
9. Βουλευτή κ. Χ. Κέλλα
10. Βουλευτή κ. Γ. Γεωργαντά
11. Βουλευτή κ. Κ. Καραμανλή
12. Βουλευτή κ. Θ. Καράογλου
13. Βουλευτή κα Σ. Βούλτεψη
14. Βουλευτή κ. Ι. Ανδριανό

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (02)
Επισυναπτόμενα (03)
Σύνολο (05)

ΘΕΜΑ: Απάντηση της αριθ. πρωτ. 5191/05-5-2016 Ερώτησης των Βουλευτών κ.κ. Σ. Κεδίκογλου, Μ. Αντωνίου, Α. Καββαδά, Σ.-Α. Γεωργιάδη, Ν. Κεραμέως, Β. Οικονόμου, Χ. Μπουκώρου, Α.-Μ. Ασημακοπούλου, Χ. Κέλλα, Γ. Γεωργαντά, Κ. Καραμανλή, Θ. Καράογλου, Σ. Βούλτεψη και Ι. Ανδριανού.

Ο εισαγωγικός ισχυρισμός της Ερώτησής σας "Σύμφωνα με την από 27-4-2016 δήλωση του Υπουργού Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, το ναυάγιο ενός πλοίου που αργοσάπιζε ενάμιση χρόνο μπροστά στα μάτια του, μέσα στο λιμάνι του Πειραιά, είναι φυσιολογικό φαινόμενο. Κανείς δεν φταίει" είναι απολύτως κατασκευασμένος, παραπλανητικός, κακόβουλος και ανειλικρινής.

Γνωρίζετε πολύ καλά ή πρέπει να γνωρίζετε ότι το συγκεκριμένο πλοίο όπως και μερικά άλλα εγκαταλείφθηκαν από τα πληρώματά τους επειδή επί 3 περίπου χρόνια οι ναυτικοί έμεναν απλήρωτοι. Η προηγούμενη Κυβέρνηση της Ν.Δ. και του ΠΑΣΟΚ έμεινε αδιάφορη μπροστά σε αυτό το εκρηκτικό ζήτημα που ταλαιπώρησε επί μακρόν όχι μόνο τους ναυτικούς αλλά και νησιά και νησιώτες. Το Υπουργείο μας και η Κυβέρνησή μας κληρονόμησε αυτό το εκρηκτικό πρόβλημα και με συστηματικές προσπάθειες το επέλυσε τόσο υπέρ των εργαζομένων όσο και υπέρ των νησιών, όταν ο προηγούμενος Υπουργός ισχυριζόταν ότι το Υπουργείο δεν έχει αρμοδιότητα και η μόνη αρμόδια για να επιληφθεί είναι η Δικαιοσύνη.

Από εκεί και πέρα κινήθηκαν από το ΝΑΤ υποχρεωτικά οι διαδικασίες κατάσχεσης και εν συνεχεία από το ΝΑΤ και τον ΟΛΠ οι προβλεπόμενες διαδικασίες για τη μεθόρμιση του πλοίου οι οποίες απαιτούν χρόνο και σειρά αποφάσεων σε διαφορετικά στάδια και φάσεις.

Σε όλο αυτό το διάστημα οι Υπηρεσίες του Υπουργείου και του Λιμενικού Σώματος όπου είχαν αρμοδιότητα, αλλά και το Γραφείο του κ. Υπουργού με συνεχώς εκδηλούμενο ενδιαφέρον παρακολουθούσαν και ενημερώνονταν για την πορεία αυτών των ενεργειών. Κανείς βέβαια δεν είπε ποτέ από το Υπουργείο ότι η εισροή των υδάτων και η μεγάλη κλίση του πλοίου είναι φυσιολογικό φαινόμενο, ούτε βέβαια ότι κανείς δεν

φταίει. Αξίζει πάντως να μην παραλείπεται το γεγονός ότι αν και είχαν ληφθεί μέτρα φύλαξης από το ΝΑΤ ως αρμόδιο φορέα εν τούτοις παραμένει ανοικτό από τη δικαστική έρευνα και μόνο προς απάντηση το ερώτημα, πώς εισέρρευσαν τόσο μεγάλες ποσότητες θαλασσινού νερού στο πλοίο γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα το πλοίο να υποστεί κλίση εντός μισής ώρας.

Οι ενέργειες του ΟΛΠ που προαναφέρθηκαν, καθώς και απαντήσεις επί των ερωτημάτων καταγράφονται στο αρ.πρωτ. 19845/17-5-2016 έγγραφο, το οποίο σας διαβιβάζουμε για την ενημέρωσή σας.


Ο Υπουργός

Θοδωρής Δρίτσας

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓ
3. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓΛΠΝΕ-κας ΓΔΛΠΝΕ
4. ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/Γρ.κ.Α/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ
5. ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/Γρ.κ.κ. ΔΚΑ
6. ΥΝΑΝΠ/Α.ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΛΑ
7. ΥΝΑΝΠ/ΓΓΛΠΝΕ/ΔΛΠ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Παλαιάς, 03-6-2016
στο Γραφείο
Καταρτιοευθυντικού Ελέγχου
ΕΠΙΚ/ΣΤΗΕ ΛΣ
ΒΟΓΑ ΜΑΡΙΑ



ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ	
Αριθμ. Πρωτ.:	2739
Ημερομηνία:	17-5-16

Πειραιάς 17/5/2016
Α.Π. : 19845.

Προς
Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων
Δ/ση Λιμενικής πολιτικής
Τμήμα Γ Οικονομικής Εκμετάλλευσης Λιμένων.

Θέμα: «Ζητούνται απόψεις σε ερώτηση βουλευτή Σίμου Κεδίκογλου»

Σχετικό: Το με αρ. πρωτ. 3112.2/39584/2016 έγγραφο της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής

Αναφερόμενοι στο σχετικό σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Α. Σύντομο ιστορικό – ενέργειες ΟΛΠ ΑΕ :

Καθ' όλο το χρονικό διάστημα παραμονής του πλοίου στο Κεντρικό Λιμάνι (1 χρόνο και 2 μήνες) τούτο παρέμεινε και παραμένει σε χώρο απολύτως ασφαλή, τόσο για το ίδιο, όσον και για τα υπόλοιπα πλοία. Κανένα δρομολόγιο δεν απετράπη, ούτε ματαιώθηκε και καμία δυσλειτουργία του λιμένα υπήρξε από την παραμονή του στη συγκεκριμένη. Η θέση αυτή (δέστρες 129-130) είναι από τις πλέον υπήνεμες και χωρίς κυματισμό και μικρού βάθους. Στην ίδια άλλωστε θέση ελλιμενιζόταν και όταν εκτελούσε δρομολόγια.

Το πλοίο κατέπλευσε 27.2.2015 με επιβάτες, αγκυροβόλησε στην παραπάνω θέση και αμέσως την επόμενη ημέρα, το πλήρωμα επέβαλε επίσχεση εργασίας. Έκτοτε παρέμεινε αργούν στην ίδια θέση. Εκτιμήθηκε από τη Διοίκηση του Οργανισμού, ότι θα έπρεπε να εξετασθεί η κατάσταση του πλοίου κατά προτεραιότητα και για το λόγο αυτό το εντάξαμε στα προς επιθεώρηση από ανεξάρτητο εκτιμητή που είχε αναδειχθεί διαγωνιστικά από τον Οργανισμό. Συγκεκριμένα στις 1.10.2015 δόθηκε εντολή προς την πραγματογνώμονα να επιθεωρήσει το πλοίο. Μετά την ολοκλήρωση της πραγματογνωμοσύνης συγκλήθηκε η Γνωμοδοτική Επιτροπή του Άρθρου 9 του Ν.2881/2001, η οποία και το χαρακτήρισε (1.12.2015) επιβλαβές λόγω ακινησίας, κατά την έννοια του άρθρου 5 του εν λόγω νόμου.

Επειδή η πλοιοκτήτρια εταιρεία αδρανεύει ως προς τις υποχρεώσεις της, αποφασίστηκε η πρόοδος της διαδικασίας εκποίησης του πλοίου, παραμένοντας αυτού στην ανωτέρω ασφαλή θέση και προς τούτο απέστειλε προς την πλοιοκτήτρια

εταιρεία και στους δανειστές αυτής, την προβλεπόμενη πρόσκληση στις 1.2.2016. Μετά την άπρακτη παρέλευση της ταχθείσας προθεσμίας για απομάκρυνση του πλοίου εκ μέρους της πλοιοκτήτριας εταιρείας, ήταν σε εξέλιξη η κατά τον ανωτέρω νόμο διαγωνιστική διαδικασία εκποίησης του, υπό τα δεδομένα της κατάστασης του.

Την 26.4.2016 ειδοποιηθήκαμε τηλεφωνικά από το Διοικητή του Α Λιμενικού Τμήματος ότι παρατηρήθηκε αιφνίδια αυξανόμενη κλίση στο πλοίο και ζητήθηκε από τον Οργανισμό να προβεί σε ενέργειες αποτροπής βύθισης. Αμέσως ειδοποιήθηκαν ρυμουλκά και αντιρρυπαντικά σκάφη για τις απαιτούμενες ενέργειες χειρισμού της κατάστασης. Οι ενέργειες του Οργανισμού υπήρξαν άμεσες και αποτελεσματικές, τοποθετήθηκαν προληπτικά πλωτά φράγματα για την προστασία και παρακολούθηση από οποιαδήποτε διαρροή, ανατέθηκε σε συνεργείο δυτών ο έλεγχος της κατάστασης του πλοίου και ανέθεσε στην κοινοπραξία ρυμουλκών τη λήψη κάθε απαραίτητης ενέργειας για τη διάσωση του πλοίου, με αποτέλεσμα η κατάστασή αυτού να έχει σταθεροποιηθεί.

Καθ' όλη τη διάρκεια της επιχείρησης ήσαν παρόντες με συντονιστικό ρόλο τόσο ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος, ο Κεντρικός Λιμενάρχης Πειραιά όσο και ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και η Διοίκηση και στελέχη του Οργανισμού. Με τα ανωτέρω δεδομένα, ο Οργανισμός, αφού αμέσως την 27.4.2016 συγκάλεσε την Γνωμοδοτική Επιτροπή του άρθρου 9 παρ. 7 Ν. 2881/2001 και σύμφωνα με το χαρακτηρισμό που αυτή προσέδωσε στο πλοίο, δηλαδή ναυάγιο κατά τους όρους του άρθρου 2 του ίδιου Νόμου, απέστειλε αμέσως νεότερη και κατεπείγουσα πρόσκληση προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία και τους δανειστές της, καλώντας την για την άμεση εξουδετέρωση κάθε κινδύνου.

Όπως δε είναι γνωστό, μόνον εφόσον δεν προβαίνει η πλοιοκτήτρια εταιρεία στην σχετική εξουδετέρωση, τότε αποκτά δικαίωμα ο Οργανισμός να προβεί στην περαιτέρω ενεργοποίηση του Ν. 2881/2001 περί ρυθμίσεως θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλων διατάξεων. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν ανταποκρίθηκε ούτε στην παραπάνω νεότερη πρόσκληση, ούτε όμως και κανένας από τους δανειστές της, με αποτέλεσμα ήδη να έχει ληφθεί απόφαση για την εκποίηση του πλοίου με πλειοδοτικό διαγωνισμό.

Β. Απαντήσεις επί των ερωτημάτων :

1. Χωρίς να γίνεται αντιληπτό από ποια στοιχεία προκύπτει το αναφερόμενο επιπλέον κόστος, το οποίο αυτό κόστος επιβαρύνει την πλοιοκτήτρια εταιρεία, ως επιχειρηματική επιλογή και οφειλή. Σε κάθε περίπτωση, δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται ο Οργανισμός από την μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων της πλοιοκτήτριας εταιρείας καταλογίζονται σε βάρος της και καταβάλλονται από αυτήν καθώς αφορούν σε περιουσιακό της στοιχείο.



2. Ουδέν αίτημα για μεθόρμιση είναι γνωστό στον Οργανισμό, αρμόδια δε υπηρεσία για την έκδοση μεθορμίσεων είναι η Λιμενική Αρχή. Εκτιμούμε, όπως εκ των υστέρων αποδεικνύεται ότι μεθόρμιση δεν θα ήταν πρόσφορη, δυνατή και σύμφορη σε άλλη πλην την υφιστάμενης θέσης, η οποία όπως αρχικώς επισημάνθηκε είναι από τις πλέον ασφαλείς στο λιμένα Πειραιώς, με δεδομένη μάλιστα την άρνηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας να εξολοθρεύσει το κίνδυνο του πλοίου της, αναλαμβάνοντας τον κίνδυνο και την ασφάλιση μετακίνησης. Μεθόρμιση άλλωστε εξ όσων μας έχουν γνωστοποιηθεί με το με αρ. πρωτ. 2114.7.1/01/2016/1433/02-03-2016 έγγραφο του Κεντρικού Λιμενάρχη Πειραιά, σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται σε πλοίο που δεν φέρει πιστοποιητικά σε ισχύ και άνευ πληρώματος να μεθορμίσει ρυμουλκούμενο από οποιοδήποτε σημείο δικαιοδοσίας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά στα αγκυροβόλια αυτού.

3. Έχει εις το ακέραιο τηρηθεί η διαδικασία του Ν. 2881/2001. Τα δε αναφερόμενα στην Εγκύκλιο που αναφέρεται στην ερώτηση αφορούν κυρίως διαδικασίες εφαρμογής των διατάξεων του Ν.2881/2001 στις περιπτώσεις κατασχεμένων – δημευμένων πλοίων, εφόσον όμως για το κατασχεμένο σκάφος έχει αναδειχτεί αγοραστής από πλειστηριασμό ή δημοπρασία του Ο.Δ.Δ.Υ, περίπτωση που εξ όσων γνωρίζουμε, δεν συντρέχει στην προκειμένη περίπτωση.

Ο Πρόεδρος & Δ/νων Σύμβουλος
Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Ιωάννης Κούβαρης