



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ
ΔΗΜΑΡΧΟΣ**

ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝ
Κύθηρα, 15-05-2015
Αριθμ. Πρωτ: 2184

ΠΡΟΣ: Λιμεναρχείο Νεάπολης Βοιών,
Ακτή Βοιών 160, Νεάπολη.

ΚΟΙΝ: 1. Γραφείο Αναπλ. Υπουργού Ναυτιλίας
κ. Θ. Δρίτσα
2. Δήμο Ελαφονήσου
3. Δήμο Μονεμβασίας
4. Περιφερειάρχη Αττικής
5. Περιφερειάρχη Πελοποννήσου
6. Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Νήσων Αττικής
7. Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Λακωνίας
8. Βουλευτές Νομού Λακωνίας
9. Βουλευτές Α Πειραιά και Νήσων

Θέμα: Σχέδιο Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Νεάπολης Βοιών περί Αγκυροβολίας πλοίων στον Όρμο Βατικών Λακωνίας – Διατύπωση απόψεων.

Σχετ.: το υπ' αριθμ 5142/2015/28-04-2015 έγγραφο του Λιμεναρχείου Νεάπολης Βοιών.

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα.

Καταρχήν, με έκπληξη διαπιστώσαμε ότι για το υπό κατάρτιση και έγκριση Σχέδιο Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Νεάπολης Βοιών χρησιμοποιήθηκε το σχέδιο ειδικού κανονισμού του 2011 επί υπουργίας κ. Χρυσοχοϊδη, το οποίο ενστερνίστηκαν λανθασμένα και οι επόμενοι υπουργοί του αρμόδιου υπουργείου.

Έκτοτε η μορφή και οι αρμοδιότητες του υπουργείου μετεβλήθησαν και παρόλα αυτά στο έγγραφο υπάρχουν επικλήσεις για έγγραφα από τμήματα που έχουν καταργηθεί ή έχουν αλλάξει προορισμό.

Στο άρθρο 1 και 2 επισημοποιείται ο όρμος και η περιβάλλουσα περιοχή σαν επίσημο αγκυροβόλιο και ΟΧΙ σαν αγκυροβόλιο ΜΟΝΟ σε περίπτωση που πραγματικά υπάρχει κάποιο πρόβλημα, αντιβαίνοντας στο πρόδηλο γεγονός ότι η περιοχή αποτελεί σημείο παγκοσμίου εναλίου αλλά και τουριστικού ενδιαφέροντος.

Παράλληλα και ενώ στο άρθρο 4 αναφέρεται ρητά ο στενός δίαυλος και απαγορεύει την αγκυροβολία εντός του, δεν απαγορεύει την αγκυροβολία εκτός αυτού έστω και εάν αυτή είναι σε απόσταση αναπνοής από τα παράλια των Κυθήρων η της Ελαφονήσου.

Στο άρθρο 6 παράγραφος 3 ορίζεται μείωση ταχύτητας κατά την διέλευση από τον δίαυλο αλλά δεν καθορίζει ποιός, πως και πότε γίνεται η έγινε στο παρελθόν παρόμοιος έλεγχος και ειδικά με ποια σύγχρονα μέσα παρακολούθησης.

Στο άρθρο 7 ΑΠΡΟΚΑΛΥΠΤΑ αναφέρονται εκτελέσεις εργασιών στο αγκυροβόλιο και έτσι δίνεται η ευκαιρία με πολλαπλά "παραθυράκια" να μετατρέπεται το αγκυροβόλιο σε χώρο πρόχειρου ναυπηγείου αντιβαίνοντας σε κάθε διεθνή κανονισμό, αφού οι υποδομές για παρόμοιες ενέργειες είναι τελείως ανύπαρκτες και θέτουν α) σε άμεσο κίνδυνο όλες τις γεινιάζουσες περιοχές και β) σε σοβαρό κίνδυνο τα ποντισμένα ηλεκτροφόρα καλώδια σύνδεσης των νησιών με την ξηρά. Διότι δεν μπορεί να είναι γνωστό εάν το πλοίο εκτελώντας

επισκευές είναι ικανό για άμεσες manouβρες αποφυγής η απλά συγκρατείται στον αμμώδη βυθό από την άγκυρά του.

Στο άρθρο 8 αν και ορίζεται μέγιστος αριθμός πλοίων στο αγκυροβόλιο ουδέποτε ετηρήθη και ουδέποτε ελέγχθηκε διότι και πάλι πρέπει να γίνει αναφορά στις ανύπαρκτες λιμενικές υποδομές και έλλειψη προσωπικού που τα τελευταία χρόνια είναι διαρκής.

Στο δε άρθρο 9 στην παράγραφο 3 αναφέρεται η μεταφορά λιπαντικών-ορυκτελαίων και τίθενται ορισμένες προϋποθέσεις ασφαλείας. Το ερώτημα είναι πότε τηρήθηκαν οι κανόνες αυτοί και ποιός βεβαιώνει ότι ένα ατύχημα στο γερανοφόρο μηχάνημα που εκτελεί την μεταφορά δεν θα μετατρέψει τις γύρω τουριστικές περιοχές σε ένα μεγάλο εφιάλτη.

Στο άρθρο 10 παράγραφο 4 αναφέρεται ότι γίνονται δειγματολογικοί έλεγχοι και ΟΧΙ συνεχείς, που σημαίνει ότι ουσιαστικά όλα επαφίενται στην καλή θέληση των επιχειρούντων, επαναλαμβάνοντας εδώ την διαρκή έλλειψη προσωπικού του τμήματος.

Επίσης όπου αναφέρονται υποχρεώσεις του πλοίου δεν αναφέρεται πουθενά η περίφημη αλλαγή έρματος που αλλοιώνει τρομακτικά την φύση της πανίδας και της χλωρίδας του βυθού.

Ο χαρακτηρισμός σαν λιμένας καταφυγής μικρών σκαφών μπορεί να γίνει αποδεκτός σε περίπτωση πολύ ακραίων καιρικών συνθηκών.

Δεν είναι όμως αποδεκτός για μεγάλα φορτηγά πλοία η τάνκερς τα οποία αντιμετωπίζουν καιρικές συνθήκες εξαιρετικά οδυνηρές και είναι κατασκευασμένα για αυτό, ταξιδεύοντας επί μέρες στους ανοικτούς ωκεανούς με συνθήκες που ουδέποτε έχουν προκύψει στην περιοχή μας.

Τέλος σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα- ντοκουμέντα {βιντεοσκοπήσεις και φωτογραφίες} εμφανίζεται ότι ο όρμος δεν χρησιμοποιείται σαν λιμένας καταφυγής η ολιγόωρης στάθμευσης – εξυπηρέτησης αλλά σαν χώρος ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης με εκτέλεση εργασιών ευρείας αλλαγής ελασμάτων και έτι χειρότερο, αμμοβολή και βαφή κυτών φορτηγού σκάφους.

Ως εκ των ανωτέρω, το συγκεκριμένο σχέδιο κανονισμού **απορρίπτεται αсуζητητί** και γίνεται έκκληση για δημιουργία νέου σχεδίου διαβούλευσης με την συμμετοχή επιστημόνων από το Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, περιβαλλοντολογικών οργανώσεων της περιοχής και ειδικών παραγόντων της ναυτιλίας.

Σε οιαδήποτε αυθαίρετη απόφαση ο Δήμος Κυθήρων θα προσφύγει άμεσα στο Συμβούλιο της Επικρατείας έως ότου υπάρξει ορθολογική λύση του προβλήματος, αιτώντας την ακύρωση οιασδήποτε αυθαίρετης απόφασης, ενώ εντός του επομένου διαστήματος θα υπάρξει ανάλογη εισήγηση και προς το Δημοτικό Συμβούλιο.

**Με Τιμή,
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ**

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΑΘ. ΧΑΡΧΑΛΑΚΗΣ