



ΠΡΟΣ: Υπουργό Ναυτιλίας κ. Μ. Βαρβιτσιώτη

Θέμα: Ανεξέλεγκτος Αγκυροβολία Πλοίων Στον Όρμο Βοιών και το στενό διέλευσης πλοίων μεταξύ Κυθήρων-Νεαπόλεως.

Κύριε Υπουργέ,

Τα τελευταία χρόνια η παρουσία εμπορικών πλοίων (TRANSIT) που αγκυροβολούν για αρκετές ημέρες στον όρμο των Βατίκων είναι έντονη και ο αριθμός αυτών διαρκώς αυξάνεται. Το επιχείρημα που προσπαθεί να συνδέσει το αγκυροβόλιο με τα δυσμενή καιρικά φαινόμενα, καταρρέει. Ο αριθμητικός μέσος όρος και η χρονική διάρκεια της παραμονής των πλοίων στην περιοχή, μεγέθη διαρκώς αυξανόμενα, είναι ασυσχέτιστα με την ένταση και διεύθυνση των ανέμων που πνέουν στη θάλασσα των Κυθήρων. Αλιείς και κάτοικοι αλλά και σωρεία φωτογραφιών μπορούν να πιστοποιήσουν την παρουσία πλοίων στην περιοχή και σε περιόδους νηνεμίας.

Στις 10 Σεπτεμβρίου 1984 εγκρίθηκε και δημοσιεύθηκε στο 662ό Φύλλο Εφημερίδος της Κυβέρνησης ο Γενικός Κανονισμός Λιμένα Νεάπολης Βοιών ο οποίος έκτοτε καθορίζει εκτός των άλλων την κίνηση και την αγκυροβολία πλοίων.

Το Νοέμβριο του 2011 το Λιμεναρχείο Νεαπόλεως συνέταξε ένα προσχέδιο Ειδικού Κανονισμού Λιμένα Νεάπολης Βοιών, το οποίο και διαβίβασε στο Υπουργείο Ναυτιλίας για έγκριση του, ακολουθώντας την κείμενη νομοθεσία.

Η συνοδευόμενη Αιτιολογική Έκθεση του Ειδικού Κανονισμού αναφέρει πως η επεξεργασία του βασίστηκε σε προτάσεις – απόψεις τοπικών φορέων, συλλόγων, πρακτόρων, προσωπικού λεμβουχικών εργασιών κτλ. Ωστόσο ουδέποτε ζητήθηκε η άποψη των σημαντικότερων και πλέον επισήμων φορέων της περιοχής, δηλαδή των γειτνιαζόντων Δημοτικών Αρχών. Με τον τρόπο αυτό η άποψη κάποιων πρακτόρων και λεμβούχων απέκτησε μεγαλύτερη βαρύτητα από την άποψη του συνόλου των κατοίκων ολόκληρης της περιοχής.

Στις διατάξεις του προσχεδίου του Ειδικού Κανονισμού καθορίζονται οι όροι κίνησης και αγκυροβολίας των πλοίων στον όρμο των Βατίκων. Παρά την πρόβλεψη επιμέρους μέτρων που βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση, όπως: περιορισμός στη χρονική παραμονή, περιορισμός του αριθμού και σαφής ορισμός των επιτρεπόμενων εργασιών των πλοίων στο αγκυροβόλιο (απαγόρευση καθαρισμού υφάλων, απαγόρευση μετάγγισης λιπαντελαίων και ορυκτελαίων κ.α.), στο σύνολό του οδηγεί σε αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό που προσπαθεί να θεραπεύσει: προσδίδει στο λιμάνι της Νεαπόλεως το χαρακτηρισμό “Λιμάνι Ανεφοδιασμού”. Ως εκ τούτου στο σύνολό του ο Ειδικός Κανονισμός κρίνεται ανεπαρκής.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου στο μέρος αυτού που φέρει τον τίτλο «αστυνομία λιμένων και παραλίων» (άρθρο 136 επ.) προσδιορίζει τις γενικές «αρμοδιότητες Διοικητικής Αστυνομίας» των Λιμενικών Αρχών (άρθρο 141), ρυθμίζει συναφή θέματα σε σχέση με τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες των Αρχών αυτών

(άρθρα 142-155), παρέχει νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοση «αστυνομικών διατάξεων» (άρθρο 156) και προβλέπει «κυρώσεις κατά των παραβατών» των διατάξεων αυτών (άρθρο 157). Ειδικότερα το άρθρο 141 του Κ.Δ.Ν.Δ. ορίζει ότι «*Αι Λιμενικαί Αρχαί, εν τη ενασκήσει της αστυνομικής αρμοδιότητος: α. Ρυθμίζουν την κίνησιν, την στάθμευσιν, την μεθόρμισιν και την αγκυροβολίαν, την ασφάλειαν, την υγιεινήν, καθαριότητα και την τάξιν εν τη περιφερεία των*», το άρθρο 156 του ίδιου κώδικα, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του ν. 1940/1991 ορίζει ότι: «για την άσκηση των αρμοδιοτήτων Διοικητικής Αστυνομίας των Λιμενικών Αρχών εκδίδονται αστυνομικές διατάξεις με τον τύπο των γενικών και ειδικών κανονισμών λιμένων, ως εξής: α. Οι γενικοί κανονισμοί λιμένων που ρυθμίζουν κοινά για όλες τις Λιμενικές Αρχές θέματα, εκδίδονται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, εγκρίνονται από τον Υπουργό και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και ισχύουν στις περιοχές ευθύνης όλων των Λιμενικών Αρχών της Χώρας. β. Οι ειδικοί κανονισμοί λιμένων, που ρυθμίζουν τα σχετικά με τις ιδιομορφίες του κάθε λιμένα θέματα που δεν ρυθμίζονται από τον γενικό κανονισμό λιμένα, εκδίδονται από τις οικείες Λιμενικές Αρχές και μετά από γνώμη του Νομάρχη, εγκρίνονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Οι ειδικοί κανονισμοί λιμένος ισχύουν μόνον στη περιοχή ευθύνης της Λιμενικής Αρχής, που τους εκδίδει».

Από τις παραπάνω διατάξεις προκύπτει ότι ο βάσει αυτών εκδιδόμενος ειδικός κανονισμός επιβάλλεται να προβλέπει και τις προϋποθέσεις και τους όρους αγκυροβολίας πλοίων στον οικείο θαλάσσιο χώρο, μη αποκειμένης της θεσπίσεως περί τούτου ρυθμίσεως στην ευχέρεια της κανονιστικώς δρώσης Διοικήσεως. Κατά τη θέσπιση δε των σχετικών κανόνων και τη διαμόρφωση του περιεχομένου της ρυθμίσεως η Διοίκηση οφείλει να λαμβάνει πρόνοια για τα συνταγματικώς προστατευόμενα έννομα αγαθά, ιδίως για το περιβάλλον, η προστασία του οποίου αποτελεί, κατά το άρθρο 24 παρ. 1 εδαφ. α του Συντάγματος, «υποχρέωση του κράτους και δικαίωμα του καθενός».

Ειδικότερα, εφ' όσον κατά κοινή πείρα, η αγκυροβολία πλοίων μπορεί να βλάπτει τα οικοσυστήματα του θαλασσίου χώρου του λιμένα και της γειτονικής παράκτιας χερσαίας ζώνης, ιδίως εάν η τελευταία έχει και οικιστικό χαρακτήρα και να παρεμποδίζει άλλες δραστηριότητες (αλιεία, κολύμβηση, κατάδυση κ.λ.π) ή εγκυμονεί κινδύνους, ο ειδικός κανονισμός λιμένα επιβάλλεται να περιλαμβάνει οπωσδήποτε και ρύθμιση αποσκοπούσα στη προστασία των οικοσυστημάτων αυτών και των λοιπών εννόμων αγαθών (ΣτΕ 3048/1980). Η ρύθμιση αυτή, μπορεί, ενδεχομένως να προβλέπει και ζώνες εντός του θαλασσίου χώρου όπου απαγορεύεται απολύτως η αγκυροβολία πλοίων. Ειδικός κανονισμός λιμένος που δεν περιλαμβάνει τέτοια ρύθμιση είναι παράνομος. Μέχρι δε τη θέσπιση τέτοιας ρυθμίσεως, η συστηματική αγκυροβολία πλοίων στο λιμένα απαγορεύεται, την τήρηση δε του απαγορευτικού αυτού κανόνα οφείλουν να επιβάλλουν οι Λιμενικές Αρχές, λαμβάνοντας κατά την ενάσκηση των αρμοδιοτήτων που τους παρέχει το άρθρο 141 Κ.Δ.Ν.Δ., τα κατάλληλα μέτρα αποτροπής η επιβάλλοντας τη διακοπή κάθε παράνομης αγκυροβολίας πλοίου, με τη διατύπωση αντίστοιχου περιεχομένου διαταγών.

Ως εκ των ανωτέρω αιτούμεθα:

- 1) Καμία αγκυροβολία στον όρμο για οποιονδήποτε λόγο ακόμα και λόγω καιρού ή αναμονή ναύλου (εξεύρεση φορτίου), επιθεώρηση, αλλαγή Σημαίας, εφοδιασμούς, αλλαγές πληρωμάτων κ.τ.λ. Εξαίρεση μόνο για περιστατικά ανωτέρας βίας (αποβίβαση ασθενών, σκάφη αναψυχής ή κρουαζιερόπλοια), που πρέπει όμως να τηρούν τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 κάτωθι.
- 2) Συνακολούθως, καμία διαδικασία εφοδιασμού, επισκευών, υφαλοκαθαρισμών, καθαρισμού προπελών, καθαρισμού καταστρωμάτων ή άλλη παρόμοια δραστηριότητα εντός του όρμου, διενεργούμενη από τον προβλήτα της

Νεάπολης ή τον προβλήτα του Παλαιοκάστρου ή άλλο σημείο εντός του κόλπου. Σημειώνουμε ότι η χρήση φλόγας στο αγκυροβόλιο είναι απολύτως απαγορευμένη και δεν χρειάζεται ειδική διάταξη ή τροποποίηση του Κανονισμού Λιμένος προκειμένου να μην λαμβάνει χώρα. Κι όμως, πολλές φορές είμαστε αυτήκοι και αυτόπτες μάρτυρες αυτών των συγκεκριμένων εργασιών, οι οποίες είναι ορατές ακόμη και από την ακτή.

- 3) Σχετική τροποποίηση του Κανονισμού Λιμένος Νεάπολης ώστε να απαγορεύονται οι συγκεκριμένες δραστηριότητες. Ο Κανονισμός Λιμένος Νεάπολης είναι πιστή αντιγραφή αυτού της Ελευσίνας και, κατά την πρόχειρη σύνταξη του, δεν ελήφθησαν υπόψιν οι ιδιαιτερότητες της περιοχής, περιβαλλοντικές και άλλες, επομένως χρειάζεται άμεση και ορθολογική μεταρρύθμιση. Με δεδομένο το δεδουλευμένο για άλλες περιοχές που αντιμετώπιζαν το ίδιο πρόβλημα, είναι σχεδόν βέβαιη η δικαίωσή μας εάν προσφύγουμε στο Συμβούλιο της Επικρατείας.
- 4) Εάν κάποιο πλοίο (Ελληνικής ή ξένης Σημαίας) επιθυμεί να εισέλθει στον κόλπο επικαλούμενο ζήτημα καιρού στο θαλάσσιο πέρασμα των Κυθήρων (ανά περίπτωση θα πρέπει να εξετάζεται από το τοπικό Λιμεναρχείο η ορθότητα τέτοιου αιτήματος), θα πρέπει να εκτελεί διαδικασίες ελευθεροκοινωνίας άμεσα και με την είσοδο του στον κόλπο, χωρίς καμία καθυστέρηση και με έλεγχο όλων των εγγράφων του, όπως και να καταβάλει λιμενικά τέλη ανάλογα με τον τόνο του και την επικινδυνότητα του μεταφερόμενου φορτίου. Επίσης θα πρέπει να ενημερώνει την τοπική Λιμενική Αρχή για την έλευσή του (υπάρχει διάταξη που επιβάλλει ειδοποίηση 72 ή 24 ώρες προ της ελεύσεως). Σημειώτεον ότι μόνο σκάφη αναψυχής θα πρέπει να εξαιρούνται από αυτήν την υποχρέωση (βλ. σχετικά και την υπ' αριθμ. Πρωτ. 3244.05/68.2010 εγκύκλιο της Γεν. Γραμ. Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, σχετικά με τον έλεγχο πλοίων από το Κράτος - λιμένα-αναφορές πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από λιμένες και αγκυροβόλια εντός της Ελληνικής Επικρατείας). Ενδεικτικά σημειώνουμε ότι σχετική υποχρέωση αναγγελίας υπάρχει για:

α) όλα τα πλοία ανεξαρτήτως με ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη των 300 gt που πρόκειται να καταπλεύσουν σε ελληνικό λιμάνι.

β) όλα τα πλοία ανεξαρτήτως μεγέθους που μεταφέρουν χύδην ή συσκευασμένα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και πρόκειται να καταπλεύσουν σε ελληνικά λιμάνια ή αγκυροβόλια (ακόμα και σε περίπτωση in transit-παρακάτω αναλύουμε ότι δεν θα πρέπει να προβάλεται ως δικαιολογία το καθεστώς transit διότι δεν στηρίζεται στο νόμο) προερχόμενα από λιμάνι εκτός της Κοινότητας (άρθρο 13 παρ. 2 του ΠΔ49/2005).

γ) όλα τα πλοία ανεξαρτήτως μεγέθους που μεταφέρουν χύδην ή συσκευασμένα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα και πρόκειται να αποπλεύσουν από ελληνικά λιμάνια.

Σε περίπτωση μη τήρησης των διατάξεων του Π.Δ. 49/2005 από τους υπόχρεους προβλέπονται κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973-ΦΕΚ 261Α) όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 380/2001 (ΦΕΚ 152Α).

Σημειώνουμε δε ότι η χρησιμοποίηση του καθεστώτος in transit συνήθως για ολιγόωρη και ή έως 24ώρη παραμονή στο αγκυροβόλιο ώστε να αποφεύγεται η υποχρέωση ελευθεροκοινωνίας με ό,τι διατυπώσεις αυτή συνεπάγεται, είναι απολύτως καταχρηστική και δεν στηρίζεται σε καμία διάταξη του εσωτερικού ή διεθνούς δικαίου,

επομένως σας παρακαλούμε να μην την παραθέσετε ως πρόφαση ή δικαιολογία για την καταχρηστική και βλαπτική παρουσία τόσων πλοίων στον όρμο Βατίκων.

- 5) Μη χρησιμοποίηση του όρμου ως Λιμένος Καταφυγής για οποιονδήποτε λόγο, αφού δεν είναι χαρακτηρισμένος ως τέτοιος. Συνακολούθως, άμεσος αποχαρακτηρισμός του ως Λιμένος Καταφυγής σε περίπτωση ρύπανσης ή θαλάσσιου ατυχήματος ή λόγω καιρού, εάν υπάρχει σχετικό νομοθέτημα και δεν είναι σε γνώση μας. Ακόμη ο όρμος δεν είναι Διεθνές Αγκυροβόλιο.
- 6) Οριοθέτηση του διαύλου (το γνωστό separation) στη θαλάσσια περιοχή του Στενού των Κυθήρων, ώστε να αποφύγουμε, αφ' ενός μεν κάποιο θαλάσσιο ατύχημα λόγω της συχνής διέλευσης πλοίων και αφ' ετέρου, τη συχνή διέλευση πλοίων εξαιρετικά πλησίον της ηπειρωτικής ακτής, η οποία περιλαμβάνει περιοχές ευαίσθητες, αρχαιολογικού αλλά και τουριστικού ενδιαφέροντος, όπως το Απολιθωμένο Δάσος της Αγίας Μαρίνας στο ΔΔ του Αγίου Νικολάου, ακριβώς δίπλα στο ακρωτήριο Μαλέας και πληθώρα άλλων παρόμοιων περιοχών τόσο στην ευρύτερη περιοχή των Βατίκων όσο και στα Κύθηρα.

**Με Τιμή,
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ**

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΑΘ. ΧΑΡΧΑΛΑΚΗΣ