

N. Σαντορινιός: Προωθούνται πρωτοβουλίες για την προστασία της ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια στις μεταφορές πετρελαιοειδών

2017/10/06 10:09 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Την αλλαγή του νόμου αναφορικά με την ηλικία των δεξαμενόπλοιων και στον τρόπο επιθεώρησής τους για την λήψη πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, προανήγγειλε μεταξύ άλλων ο υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Νεκτάριος Σαντορινιός, σε συνέντευξή του Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων.

Ο κ. Σαντορινιός τόνισε ότι προωθούνται θεσμικές πρωτοβουλίες που στόχο έχουν να προστατέψουν την ναυσιπλοΐα και να κάνουν πιο ασφαλείς τις μεταφορές πετρελαιοειδών. Μάλιστα, με νέο νομοθετικό πλαίσιο, τίθεται πλέον ανώτατο όριο ηλικίας στα πλοία τα 30 χρόνια και προβλέπονται επιπλέον κανόνες ασφαλείας.

Αναφορικά με αν πήγε κάτι στραβά μετά τη βύθιση του δεξαμενόπλοιου «Αγία Ζώνη II» στον Σαρωνικό και τη διάσπαρτη ρύπανση που προκάλεσε, ο υφυπουργός τόνισε ότι ο κρατικός μηχανισμός λειτούργησε άμεσα, ενώ υπογράμμισε με έμφαση πως οι ευθύνες θα αναζητηθούν και θα αποδοθούν προς κάθε κατεύθυνση και όπου αυτό αποδειχθεί.

Μάλιστα, ο κ. Σαντορινιός ανέφερε ότι με βάση τον νόμο 2881/2001 έχει ήδη σταλεί σχετική πρόσκληση προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία και στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής ευθύνης που έχει η ίδια αλλά και η ασφαλιστική, το βυθισμένο πλοίο θα πρέπει να ανελκυθεί.

Καταλήγοντας, ο υφυπουργός παρατήρησε ότι στην Ελλάδα υπάρχει μια κουλτούρα μη ανέλκυσης των ναυαγίων. Σύμφωνα με τον ίδιο, μόνο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Πειραιά, στην περιοχή ευθύνης του ΟΛΠ, υπάρχουν 26 καταγεγραμμένα ναυάγια που δεν έχουν ανελκυσθεί.

Το πλήρες κείμενο της συνέντευξης του υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει ως εξής:

-Σε ποιο στάδιο βρίσκεται το πρόγραμμα αφαλατώσεων στα νησιά προκειμένου να έχουμε υδατική επάρκεια;

Μέσα στο 2018 δεν θα υπάρχει πρόβλημα υδατικής επάρκειας στα νησιά. Μέσω των

μονάδων αφαλάτωσης που θέτουμε σε λειτουργία, προσπαθούμε από τη μια να έχουν οι νησιώτες ποιοτικό νερό και από την άλλη να μειωθεί η δαπάνη του δημοσίου για τη μεταφορά νερού με υδροφόρα πλοία, η οποία μόνο το 2017, ανήλθε σε 4.087.040 εκατ. ευρώ.

Πρόσφατα λειτουργήσαμε τις μονάδες αφαλάτωσης στην Πάτμο. Ήδη έχουμε χρηματοδοτήσει και έχει δημοπρατηθεί το έργο στα Κατάπολα της Αμοργού, ενώ συζητάμε με τον δήμο την αύξηση της δυναμικότητας στην Αιγιάλη.

Παράλληλα, προχωρά προς δημοπράτηση το έργο της Κιμώλου, ενώ σήμερα ή αύριο υπογράφεται το έργο των Λειψών προϋπολογισμού 600.000 ευρώ.

Επίσης, έχω στόχο να προχωρήσουμε σε διαγωνισμό, σε συνεννόηση με τον δήμο Νάξου, για τις μικρές Κυκλάδες, προκειμένου να ολοκληρωθούν οι μελέτες για την Ηρακλειά, αλλά και να γίνει επαύξηση της ισχύος στη μονάδα αφαλάτωσης στο Κουφονήσι και στη Δονούσα.

Ταυτόχρονα, είμαστε σε συνεννόηση και με τον δήμο Κέρκυρας για το Μανδράκι και με τον δήμο Ιθάκης για μια επιπλέον μονάδα.

-Με τα σκουπίδια, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, έχουμε πρόβλημα στα νησιά. Πως σκοπεύετε να αντιμετωπίσετε το θέμα με τα συναρμόδια υπουργεία.

Σε όλα τα μικρά νησιά, κυρίως, έχουμε πρόβλημα με την χωροθέτηση. Είναι γνωστό ότι στα περισσότερα νησιά έχουν τους περισσότερους ενεργούς ΧΑΔΑ σε όλη τη χώρα, αλλά ταυτόχρονα έχουμε πρόβλημα και με τη μεταφορά των απορριμμάτων, όπως πρόσφατα με την Αίγινα.

Αυτή τη στιγμή, σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία, ξεκινάμε μελέτες σε συστάδες νησιών, προκειμένου να δημιουργηθούν σταθμοί μεταφόρτωσης απορριμμάτων και να συμφωνήσουμε σε κάποιο μεγαλύτερο νησί για την απόθεση αυτών.

Είμαστε στη φάση που ξεκινάμε την ανάθεση των μελετών και πιστεύω ότι πολύ σύντομα θα έχουν τα πρώτα στοιχεία. Για το συγκεκριμένο θέμα έχει εξασφαλιστεί, επίσης, χρηματοδότηση από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του υπουργείου Περιβάλλοντος και από εκεί και πέρα θα είμαστε σε θέση, σε λιγότερο από 15 ημέρες, να κάνουμε τις πρώτες ανακοινώσεις.

- Από τη στιγμή που το δεξαμενόπλοιο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» βυθίστηκε στον Σαρωνικό εκτιμάται ότι πήγε κάτι στραβά; Θα γίνει αξιολόγηση του συμβάντος.

Όπως έχουμε διαμηνύσει, σε όλους τους τόνους, τόσο ο υπουργός, όσο και εγώ, θα διερευνηθεί κάθε πτυχή του συμβάντος και θα αποδοθούν ευθύνες, όπου αυτές αποδειχθούν.

Προσωπικά, αναφορικά με την επιχειρησιακή διαχείριση του ναυαγίου και την αντίδραση του κρατικού μηχανισμού, δεν θεωρώ ότι κάτι πήγε στραβά.

Άλλωστε, αυτό το αποδεικνύουν και συγκρίσεις με παλαιότερα ναυάγια.

Για παράδειγμα, το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «ΑΛΦΑ 1» (σσ: βυθίστηκε στις 05-03-2012 και ώρα 09:45 στον κόλπο Ελευσίνας, όταν τα ύφαλα του δεξαμενόπλοιου συγκρούστηκαν με παλιό ναυάγιο που υπήρχε στην περιοχή. Επλήγησαν από διαρροή πετρελαιοειδών οι περιοχές Ελευσίνα, Μεγάλο Πεύκο, Μέγαρο, Ασπρόπυργος, Σαλαμίνα) στην Ελευσίνα από το οποίο διέρρευσαν στη θάλασσα 404 κυβικά πετρελαιοειδών.

Για το «ΑΓ.ΖΩΝΗ» **δεν έχουμε αυτή τη στιγμή εικόνα των καυσίμων που διέρρευσαν**, ωστόσο εκτιμώ ότι είναι πολύ λιγότερα. Από τη διαρροή των πετρελαιοειδών από το «ΑΛΦΑ 1» είχε επηρεαστεί τότε μία περιοχή 20 χιλιομέτρων και υπήρξε μεγάλη περιβαλλοντική επιβάρυνση. Το συγκεκριμένο ναυάγιο ήταν σε βάθος μικρότερο των 20 μέτρων και στεγανοποιήθηκε μετά από 7 ημέρες, ενώ η απάντληση των καυσίμων τελείωσε μετά από 55 ημέρες.

Αν υπολογίσουμε το ναυάγιο του «ΑΓ. ΖΩΝΗ» το πλοίο ουσιαστικά βυθίστηκε στις 4 τα ξημερώματα και τα αντιρρυπαντικά φράγματα άρχισαν να μπαίνουν στις 6 το πρωί και η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις 9.30 το πρωί. Η στεγανοποίηση του πλοίου ολοκληρώθηκε σε δύο ημέρες αντί για 7 που έγινε με το «ΑΛΦΑ 1».

-Ο πρωθυπουργός έχει ζητήσει τη διεξαγωγή έρευνας και την απόδοση ευθυνών για το ναυάγιο

Έχει ήδη διαταχθεί ένορκη διοικητική εξέταση και αναμένουμε τα συμπεράσματα. Μάλιστα, ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Παναγιώτης Κουρουμπλής, έχει ζητήσει να κινηθεί γρήγορα η διαδικασία.

- Πρόσφατα, η πολιτική ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας είχε συνάντηση με τον διευθυντή του Διεθνούς Ταμείου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από πετρέλαιο («ΙΟΡC»). Πως θα γίνει η διαδικασία των αποζημιώσεων;

Ήταν μια εξαιρετική συνάντηση και ανέδειξε κάτι σημαντικό. Σύμφωνα με την αξιολόγηση και των ειδικών του ταμείου, που από την πρώτη στιγμή του συμβάντος ήταν εδώ, ο μηχανισμός αντέδρασε γρήγορα.

Αυτά είναι λόγια που ειπώθηκαν από τον ίδιο τον διευθυντή του ταμείου, ο οποίος

μας ανέφερε ότι διερευνάται πολύ σοβαρά να γίνει τοπικό γραφείο για αιτήσεις αποζημιώσεων που θα διευκολύνει πάρα πολύ τους ανθρώπους που έχουν πληγεί και βρίσκονται στα χαμηλά και μεσαία εισοδήματα. Και αυτός ήταν και ο στόχος μας.

Για πρώτη φορά να ενεργοποιηθεί ένα τέτοιο γραφείο στην Ελλάδα για να μπορέσει να υπάρξει καλύτερη εξυπηρέτηση των ανθρώπων που έχουν πραγματικά πληγεί από αυτή την κρίση.

Τα απαραίτητα έγγραφα που θα χρειαστεί να καταθέσουν οι αιτούντες και η όλη διαδικασία αποζημιώσεων, περιγράφεται σε εγχειρίδιο οδηγιών που έχει το ίδιο το ταμείο και που έχει διαμορφωθεί μετά από εμπειρία πολλών ετών.

Οι άνθρωποι αυτοί έχουν διαχειριστεί πολλά ναυάγια και πολύ μεγαλύτερα σε έκταση καταστροφής. Όποιος προτίθεται να κάνει αίτηση, **πρέπει να αποδείξει με στοιχεία ότι έχει πάθει ζημιά**. Δεν μπορεί να πάει ο οποιοδήποτε να πάει να ζητήσει αποζημίωση, επειδή δεν έκανε μπάνιο για παράδειγμα.

Η διαδικασία θα ξεκινήσει από το υπουργείο Ναυτιλίας σε συνεργασία με το ταμείο και μόλις ολοκληρωθεί η δημιουργία του γραφείου θα ανακοινωθούν και ο χώρος και τα τηλέφωνα.

-Το υπουργείο Ναυτιλίας έχει προαναγγείλει νομοθετική ρύθμιση με τον οποία αλλάζει ο τρόπος ελέγχου και έκδοσης στα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας των πλοίων. Η συγκεκριμένη υπηρεσία ήταν έως τώρα στον κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων.

Ο ρόλος της επιθεώρησης εμπορικών πλοίων αναβαθμίζεται, καθώς πλέον ως Αρχή θα ελέγχει αυτούς που θα εκδίδουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας για τα δεξαμενόπλοια και για τα υπόλοιπα πλοία, δηλαδή τους ελληνικούς νηογνώμονες στους οποίους ζητάμε, επίσης, να αναβαθμιστούν σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα.

Είμαστε **αποφασισμένοι να διαχωρίσουμε την ιδιότητα του ελεγκτή από αυτή του ελεγχόμενου**, που μέχρι τώρα ταυτίζονταν στον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων. Ενώ στόχος μας είναι να επιβάλλουμε αυστηρότερες προδιαγραφές αναφορικά με τον έλεγχο των επιθεωρήσεων.

Ο έλεγχος αξιοπλοΐας των πλοίων θα γίνεται από τους Νηογνώμονες και θα υπόκεινται σε συνεχή έλεγχο από τον Κλάδο Επιθεώρησης Πλοίων του υπουργείου.

Έως σήμερα είχαμε ένα φαινόμενο που δεν είναι μόνο σε αυτή την υπηρεσία, αλλά και σε άλλες. Ο ελεγκτής ήταν και ελεγχόμενος. Με απόφασή μας, επομένως, διαχωρίζονται αυτές οι αρμοδιότητες.

Η πραγματικά δημόσια αρμοδιότητα που είναι ο έλεγχος της αγοράς και της

λειτουργίας όλων των υπηρεσιών μένει στο δημόσιο και ταυτόχρονα ζητούμε από τους νηογνώμονες να αναβαθμιστούν με βάση τα διεθνή πρότυπα.

Αυτό θα τους υποχρεώσει να αυξήσουν το προσωπικό τους, αλλά και να βελτιστοποιήσουν τις υπηρεσίες τους.

Ακόμη, έχω να τονίσω ότι προωθούνται και θεσμικές πρωτοβουλίες που στόχο έχουν να προστατέψουν την ναυσιπλοΐα και **να κάνουν πιο ασφαλείς τις μεταφορές πετρελαιοειδών**. Με νέο νομοθετικό πλαίσιο, φέρνουμε ανώτατο όριο ηλικίας στα πλοία αυτά, τα 30 χρόνια και προβλέπουμε επιπλέον κανόνες ασφαλείας.

-Το δεξαμενόπλοιο έχει βυθιστεί σε ένα σημείο που δεν γνωρίζουμε αν αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Θα ανελκυσθεί;

Στόχος μας είναι αυτό το πλοίο να ανελκυσθεί και να αποτελέσει το πρώτο παράδειγμα, ώστε να ακολουθήσουν και τα υπόλοιπα ναυάγια που υπάρχουνε στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του λιμανιού του Πειραιά.

Ήδη, με βάση το νόμο 2881/2001, ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις, έχει σταλεί σχετική πρόσκληση προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία και στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής ευθύνης που έχει η ίδια αλλά και η ασφαλιστική το βυθισμένο πλοίο θα πρέπει να ανελκυθεί.

Στη χώρα μας **υπάρχει μια κουλτούρα μη ανέλκυσης των ναυαγίων**. Μόνο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Πειραιά, στην περιοχή ευθύνης του ΟΛΠ, υπάρχουν 26 καταγεγραμμένα ναυάγια που δεν έχουν ανελκυσθεί.

Θα αναζητήσουμε τους ιδιοκτήτες τους και τις ασφαλιστικές εταιρείες και θα πιέσουμε να εφαρμοστεί το νομικό πλαίσιο που μέχρι τώρα τελούσε εν υπνώσει. Έχουμε ήδη ξεκινήσει να κινούμε τις διαδικασίες και για το Sea Diamond.

Για όλα τα παραπάνω, το υπουργείο συνεργάζεται στενά με την Δημόσια Αρχή Λιμένων, που είναι η καθ' ύλην αρμόδια για τις ναυαγιαρεισίες.

-Ο μεγάλος σεισμός που σημειώθηκε την 21η Ιουλίου στην Κω δημιούργησε πρόβλημα στις υποδομές του λιμανιού και σε κτίρια. Σε ποιο στάδιο βρισκόμαστε αυτή τη στιγμή από πλευράς αποζημιώσεων;

Αποκαταστήσαμε λειτουργικά το λιμάνι, με τη δημιουργία μίας ράμπας σε χρόνο ρεκόρ 14 Αυγούστου, ενώ με απόφαση του αναπληρωτή υπουργού Οικονομίας και Ανάπτυξης, Αλέξη Χαρίτση, εγκρίθηκε η ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του έργου που αφορά στη «Μελέτη και Εργασίες οριστικής επισκευής και αποκατάστασης ζημιών προϋπολογισμού 8 εκ. ευρώ.

Οι μελέτες αναμένεται να ολοκληρωθούν τους πρώτους μήνες του 2018 και αμέσως

θα γίνει διεθνής διαγωνισμός.

Επίσης, σε συνεργασία με το υπ. Ανάπτυξης καταθέτουμε φάκελο στο ταμείο αλληλοβοήθειας της ΕΕ, προκειμένου να χρηματοδοτηθούν όλα τα έργα αποκατάστασης από το σεισμό στην Κω όπως κάναμε και με το σεισμό στη Μυτιλήνη.

Η προθεσμία είναι τρεις μήνες από τη ημέρα του συμβάντος και ήδη έχει ετοιμαστεί ο φάκελος και θα κατατεθεί. Μιλάμε για ένα ύψος χρημάτων **περίπου στα 95 εκατ. ευρώ.**

Οι ζημιές που έχουν προκληθεί σε σπίτια σχολεία στο λιμάνι και σε πολλά αρχαιολογικά μνημεία θα αντληθούν από το ταμείο αλληλοβοήθειας και τα έργα θα γίνουν με μελέτες είτε των δήμων είτε του υπουργείου Υποδομών η του Πολιτισμού.

Είναι κάποια πράγματα που γίνονται για πρώτη φορά όχι γιατί δεν υπήρχε τεχνογνωσία αλλά δεν υπήρχε το ενδιαφέρον.

Η πολιτική για μένα δεν είναι μόνη ιδεολογία. Η ιδεολογία καθορίζει τις βασικές σου κατευθύνσεις .Η πολιτική είναι το ενδιαφέρον για την καθημερινότητα. Αν δεν το έχεις αυτό, δεν μπορείς να διαμορφώσει μια καλύτερη καθημερινότητα για τον πολίτη.