

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Θέμα: «Επιστολή-“βόμβα” για το ναυάγιο της Σαλαμίνας.»

Σε επιστολή του προς το zougla.gr, ο Χαράλαμπος Λιβαδάς, Πλοίαρχος Α τάξεως Εμπορικού Ναυτικού με τεράστια εμπειρία στη ναυσιπλοΐα αλλά και στα ναυτικά ατυχήματα, διερωτάται για τους λόγους που οδήγησαν στη βύθιση του δεξαμενοπλοίου «Αγία Ζώνη 2», αναφέροντας ορισμένες λεπτομέρειες που θα προκαλέσουν ανατριχίλα στους αρμόδιους και τις Αρχές...

Διαβάστε προσεκτικά τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει ο έμπειρος ναυτικός:

«Αξιότιμοι κύριοι αισθάνομαι επιτακτικά την ανάγκη να εκφράσω κ εγώ την άποψή μου γύρω από το πλέον μυστήριο κατ' άλλους ναυάγιο, αλλά όχι για μένα! Άκουσα σε τηλεοπτική εκπομπή την απολογητική ομιλία του πλοιοκτήτη κ. Κουντούρη. Σημείωσα ορισμένα στοιχεία τα οποία μου χτύπησαν έντονα και ως εκ τούτου κατέληξα στο ότι λείπουν κάποιοι κρίκοι από το ιστορικό του πλοιοκτήτη, αν και θα ήταν πολύ πιο ενδιαφέρον αν άκουγα τον πρώτο μηχανικό του πλοίου να μας έλεγε κάτω από ποιες συνθήκες βούλιαξε το πλοίο.

Σκοπός αυτής της παρέμβασής μου είναι να βοηθήσω με την εμπειρία μου τις ανακριτικές αρχές στο δύσκολό τους έργο, έτσι ώστε να ρίξω άπλετο φως κάτω από ποιες συνθήκες θα μπορούσε να βουλιάξει το πλοίο στα καλά καθούμενα στο αγκυροβόλιο.

Εμένα προσωπικά δεν με απασχολεί το γεγονός αυτό ως ατύχημα. Με απασχολεί μόνον η περίπτωση αν θα μπορούσε να υπάρχει δολιοφθορά από κάποιους, οι οποίοι βέβαια θα πρέπει να είχαν σοβαρό κίνητρο και μεγάλο κέρδος, διότι αν δεν υπάρχουν αυτά τα δύο συστατικά, δεν υπάρχει και έγκλημα.

Άκουσα τον πλοιοκτήτη να λέει κλαίγοντας ότι το πλοίο δεν ήταν ασφαλισμένο και για αυτό καταστράφηκε, υπονοώντας ότι δεν θα εισπράξει την ασφάλεια του πλοίου! Αυτό εγώ προσωπικά το θεώρησα μεγάλη υποκρισία εκ μέρους του πλοιοκτήτη, διότι περίμενα ότι στη συνέχεια θα μας έλεγε και κάτι άλλο πολύ πιο ενδιαφέρον για την ανάκριση από το ότι το πλοίο ήταν ανασφάλιστο, δηλαδή θα προτιμούσα να μας έλεγε αν το φορτίο ήταν ασφαλισμένο και σε ποιους “Underwriters” (Ασφαλιστές του φορτίου) και επιπρόσθετα (όχι με μεγάλο ενδιαφέρον βέβαια) και σε ποιο (P&I clamp) ήταν ασφαλισμένος και ως προς τι ήταν ασφαλισμένος!

Την υπόθεση αυτή θα την διαχωρίσω σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος θα αφορά το σενάριο της κομπίνας, δηλαδή το εξαιρετικά μεγάλο κίνητρο με το επίσης εξαιρετικά μεγάλο κέρδος! Και το δεύτερο μέρος αφορά τον τρόπο καταβύθισης του πλοίου!

Βάσει των ανωτέρω θα σας παρομοιάσω την κομπίνα ως μια ληστεία τράπεζας με ένα αυτοκίνητο κάποια αξίας. Πιστεύετε λοιπόν ότι αυτοί οι οποίοι λήστεψαν την τράπεζα και σήκωσαν 5.000.000 Ευρώ ότι θα δίσταζαν να έκαιγαν το αυτοκίνητο προκειμένου να εξαλείψουν τα στοιχεία;

Επομένως η αξία του πλοίου ήταν αμελητέα συγκριτικά με το φορτίο του πλοίου, κι έτσι αποδεικνύεται ότι το κίνητρο υπάρχει και είναι η αξία του φορτίου η οποία είναι σκέτο χρυσάφι! Και τότε τίθεται το ερώτημα: Καλά αφού το φορτίο έφυγε και πήγε στην θάλασσα και βρώμισε και τις ακτές, πως θα κέρδιζαν λεφτά από αυτό;

Απάντηση: Το φορτίο πουλήθηκε κρυφώς και πιθανόν μεταφορτώθηκε σε άλλο πλοίο "Μάνα" πριν το πλοίο αγκυροβολήσει στην Σαλαμίνα. Έτσι όλοι πίστευαν ότι στα αμπάρια του πλοίου βρισκόταν φορτίο πετρελαίου, ενώ στην πραγματικότητα τα αμπάρια του πλοίου ήταν φορτωμένα με 2500 MT θαλασσινό νερό αναμεμειγμένο με 100 MT περίπου φορτίου πετρελαίου! Ενώ το πραγματικό φορτίο είχε κάνει φτερά και ήταν στις τσέπες αυτών οι οποίοι έστησαν την κομπίνα! Όποιοι κι αν είναι αυτοί.

Στις περιπτώσεις αυτές συνήθως απομακρύνονται όλοι από το πλοίο, πλοίαρχος, Α' μηχανικός και Β' μηχανικός, προκειμένου να μην έχουν ευθύνη! Έτσι στο πλοίο παρέμειναν οι πλέον έμπιστοι -1 ή 2 άτομα-, οι οποίοι ύστερα από υποδείξεις των Α ή Β μηχανικών, ή οποιονδήποτε άλλων γνώριζαν την διαδικασία αυτήν, οι οποίοι ενημερώθηκαν ποιες είναι οι συγκεκριμένες αυτές στρόφιγγες (Βάρδουλες) οι οποίες συγκοινωνούν απευθείας την θάλασσα τόσο με το μηχανοστάσιο όσο και με τα αμπάρια του πλοίου. Από εκεί και ύστερα η καταβύθιση του πλοίου ήταν δεδομένη. Δηλαδή πριν αρχίσει το τελευταίο στάδιο της καταβύθισης του πλοίου, είχαν προηγηθεί οι εξής εργασίες:

Γέμισαν όλα τα διπύθμενα του πλοίου με θάλασσα! Γέμισαν όλα τα αμπάρια του πλοίου με νερό, τόσο αυτά που είχαν υπολείματα φορτίου, όσον και αυτά τα οποία δεν είχαν φορτίο, επιπρόσθετα είχαν γεμίσει και όλες τις δεξαμενές έρματος με θαλασσινό νερό. Οι ενέργειες αυτές θα είχαν σαν αποτέλεσμα να εξαντλήσουν τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε βάρος και το πλοίο πλέον να επιπλέει μόνον βασιζόμενο στην εφεδρική ευστάθεια του πλοίου, η οποία προερχόταν από τις καμπίνες του πλοίου, αίθουσες ενδιαίτησης, κυρίως όμως από το μηχανοστάσιο του πλοίου.

Έτσι το πλοίο περίμενε τη χαριστική βολή, η οποία ήταν να συγκοινωνήσουν την θάλασσα με το μηχανοστάσιο. Την κίνηση αυτή την έκαναν τουλάχιστον μια ώρα πριν ειδοποιήσουν ότι το πλοίο βυθίζεται, έτσι ώστε να μην χαθεί χρόνος έως τη στιγμή της καταβύθισής του, από την στιγμή που θα ειδοποιούσαν τι αρχές, μέχρι και την στιγμή της τελικής βύθισης του πλοίου...»

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1. Πως απαντάτε σε όλα όσα καταγγέλλει , ο κ.Χαράλαμπος Λιβαδάς, Πλοίαρχος Α τάξεως Εμπορικού Ναυτικού με τεράστια εμπειρία στη ναυσιπλοΐα αλλά και στα ναυτικά ατυχήματα;

2. Μεταγγίστηκε το μαζούτ σε άλλα βαπόρια; Και εάν ναι σε ποια;
3. Πόσοι τόνοι αντλήθηκαν ;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος