



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ  
ΔΗΜΟΣ ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑΣ**

**Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α**

**Από το πρακτικό της 10/2013 συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου.**

**Αριθ. Απόφασης 158/2013**

**«Περί της αγκυροβολίας και του ανεφοδιασμού των πλοίων στον όρμο των Βατικών»  
(Το θέμα εισάγεται μετά από αίτηση των δημοτικών συμβούλων της μείζονος και ελάσσονος μειοψηφίας).**

Στους Μολάους σήμερα στις είκοσι επτά (27) του μηνός Ιουνίου 2013, ημέρα της εβδομάδος Πέμπτη και ώρα 17,00, συνήλθε το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Μονεμβασιάς σε τακτική δημόσια συνεδρίαση στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Μονεμβασιάς, ύστερα από την με αριθμό 10/20-06-2013 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου, η οποία επιδόθηκε και δημοσιεύθηκε νόμιμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87).

Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία, αφού σε σύνολο είκοσι επτά (27) μελών βρέθηκαν παρόντα τα είκοσι τέσσερα (24) δηλαδή:

**ΠΑΡΟΝΤΕΣ**

1. Αβδούλος Σπύρος *Πρόεδρος Δ.Σ.*
2. Μιχαλόπουλος Μιχαήλ *Αντιπρόεδρος Δ.Σ.*
3. Χριστάκος Σταύρος *Γραμματέας Δ.Σ.*
4. Βουνελάκης Γεώργιος *Αντιδήμαρχος*
5. Καλογερίνης Ηλίας *Αντιδήμαρχος*
6. Κουτσονικολής Χαράλ. *Αντιδήμαρχος*
7. Μαυρομιχάλης Κων/νος *Αντιδήμαρχος*
8. Πριφτάκη-Χ'γρηγορίου Π. *Αντιδήμαρχος*
9. Σουρλάς Ιωάννης *Αντιδήμαρχος*
10. Αλειφέρη Παναγιώτα
11. Κολλιάκος Ιωάννης
12. Λύρας Χαράλαμπος
13. Πετράκης Χρήστος
14. Σπυριδάκος Βασίλειος
15. Σταθάκης Παναγιώτης
16. Τσαφατίνου Κατερίνα
17. Μαστορόπουλος Νεκτάριος
18. Νικολινάκος Παναγιώτης
19. Τσάκος Πέτρος
20. Χαραμής Αντώνιος
21. Δουμάνης Δαμιανός
22. Μέντης Γεώργιος
23. Κρυπωτός Παναγιώτης
24. Δημητρόπουλος Δημοσθένης

**ΑΠΟΝΤΕΣ**

1. Ιατρόπουλος Δημήτριος
2. Μαρούσης Χαράλαμπος
3. Παπαδάκης Γεώργιος

Η Συνεδρίαση έγινε παρόντος του Δημάρχου κ. Ηρακλή Τριχείλη.

Από τους Προέδρους των Δημοτικών Κοινοτήτων, των Τοπικών Κοινοτήτων και των εκπροσώπων των Τοπικών Κοινοτήτων, παραβρέθηκαν οι: Κοντοσταθάκος Ευθύμιος της Δ.Κ. Μολάων, Μπιλλίνης Παναγιώτης Δ.Κ. Νεάπολης, Ψυχογιός Ιωάννης Τ.Κ. Αγγελώνας, Μάρκος Παναγιώτης Τ.Κ. Αγίου Γεωργίου, Τζάκας Γεώργιος Τ.Κ. Ελαίας, Ραμάκης Κων/νος Τ.Κ.

Κουλεντίων, Βαρβαρέσσος Γεώργιος Τ.Κ. Λαχίου, Σκαρμούτσος Παναγιώτης Τ.Κ. Μεταμόρφωσης, Χουσακός Δημήτριος Τ.Κ. Μονεμβασίας, Χριστοφοράκης Παναγιώτης Τ.Κ. Νομίων, Καρούνης Μιχαήλ Τ.Κ. Πακίων, Καλογεράκος Δημήτριος Τ.Κ. Παντανάσσης, Σαργκάνης Γεώργιος Τ.Κ. Συκέας.

Πριν την ολοκλήρωση της συζήτησης του 1<sup>ου</sup> θέματος αποχώρησε ο κ. Κρυπωτός Παναγιώτης.

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκε η κ. Παπαδάκη Ευγενία, υπάλληλος του Δήμου για την τήρηση των πρακτικών.

Ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου για το 1ο θέμα της ημερήσιας διάταξης, είπε τα εξής: Όπως γράφεται στην πρόσκληση, το θέμα εισάγεται μετά από αίτηση των δημοτικών συμβούλων της μείζονος και ελάσσονος μειοψηφίας, ως εκ τούτου έχει οριστεί ειδικός εισηγητής ο κ. Πέτρος Τσάκος, στον οποίο θα δοθεί ο λόγος.

**Ο κ. Μαστορόπουλος πήρε το λόγο:** Πήραμε την πρωτοβουλία να συγκεντρώσουμε μαζί με τους συναδέλφους των δύο συνδυασμών της αντιπολίτευσης τις απαιτούμενες υπογραφές για να έρθει το θέμα προς συζήτηση στο ΔΣ. Κορυφαίο το ζήτημα αυτό, ο Δήμος πρέπει να έχει πολιτική άποψη. Δεν πρέπει να μπορούμε στην παγίδα να βάλουμε τη ζυγαριά και να πούμε ότι ναι, βέβαια υπάρχει το ζήτημα του αγκυροβολίου των πλοίων, υπάρχουν οι κίνδυνοι, αλλά και από την άλλη υπάρχουν και κάποια οφέλη, κάποιοι εργαζόμενοι που τρώνε ψωμί από τη δουλειά τους. Έτσι πρέπει να το υπολογίσουμε το θέμα και βεβαίως και για τη μία την περίπτωση των караβιών και για την άλλη των ανεμογεννητριών, θα πρέπει να είμαστε στη σημερινή μας απόφαση κάθετα αντίθετοι. Πρέπει να πούμε ένα όχι, το οποίο θα πρέπει να το λάβει υπόψη της η πολιτεία. Δε θέλουμε την περιοχή μας να είναι αγκυροβόλιο. Θα πρέπει λοιπόν να πούμε όχι και να ορίσουμε ταυτόχρονα και έναν σοβαρό νομικό σύμβουλο, ένα αναγνωρισμένο νομικό γραφείο, που εμπειριστατωμένα θα γνωμοδοτήσει προς το ΔΣ., για το αν λειτουργεί νομίμως όλη αυτή η διαδικασία.

**Ο κ. Π. Τσάκος πήρε το λόγο:** Κατ' αρχάς θέλω να ενημερώσω το σώμα ότι το συγκεκριμένο πρόβλημα, δηλαδή το αγκυροβόλιο και ο ανεφοδιασμός των πλοίων στον όρμο των Βατικών, είναι ένα θέμα το οποίο απασχολεί την περιοχή μας κάτω μια δεκαετία τώρα. Είναι ένα θέμα το οποίο ξεκίνησε στην αρχή ίσως δειλά- δειλά, στη συνέχεια όμως θέριεψε και έχουμε φτάσει σήμερα να έχουμε επί καθημερινής βάσης αρκετά πλοία στον όρμο των Βατικών. Το θέμα είναι πολύ σοβαρό όπως προείπα, γι' αυτό και είχαμε ζητήσει εμείς εδώ, σα δημοτική παράταξη, η ομάδα εδώ του κ. Μαστορόπουλου, πάρα πολλές φορές να μπει το θέμα σα θέμα ημερήσιας διάταξης. Αναφέρουμε εδώ στην αίτηση την οποία κάναμε προς το ΔΣ και ζητήσαμε να μπει το θέμα, ότι είχαμε θέσει στο ΔΣ στις 23/08/2011, στις 28/11/2011, στις 27/03/2012, 26/04/2012, 10/05/2012, 07/03/2013, 04/03/2013 και τελευταία φορά 29/04/2013. Βλέπετε λοιπόν εδώ ότι το 'χαμε θέσει 7-8 φορές όπως είπα, δυστυχώς όμως ούτε ο Πρόεδρος ούτε ο Δήμαρχος έθεταν το θέμα στο ΔΣ. Εξ αυτού του λόγου αναγκαστήκαμε πλέον οι επτά σύμβουλοι της δημοτικής παράταξης, συν δύο από τη μεριά της ελάσσονος αντιπολίτευσης, ο κ. Μέντης ο Γιώργος, ο κ. Τσάκος ο Κώστας, που συνυπέγραψαν την αίτηση τη δική μας, οπότε συμπληρώθηκε ο απαιτούμενος αριθμός και έτσι το Προεδρείο ήταν υποχρεωμένο να το φέρει πλέον το θέμα σα θέμα ημερήσιας διάταξης και έτσι ήρθε. Το λέω αυτό γιατί; Διότι την ίδια τακτική είχε ακολουθήσει και ο προηγούμενος δήμαρχος κάτω στις Βοιές, ο κ. Κουσουλής, όταν και τότε είχαμε θέσει πάλι το θέμα σαν αντιπολίτευση και πάλι δεν ερχότανε το θέμα σα θέμα ΔΣ. Και τότε αναγκαστήκαμε πάλι όλη η αντιπολίτευση, όχι μόνο θέσαμε το θέμα, το επιβάλλαμε το θέμα αλλά στείλαμε και τις προσκλήσεις εμείς οι ίδιοι, γιατί το Προεδρείο δεν έστειλε ούτε τις προσκλήσεις. Τώρα τις έστειλε, τώρα τουλάχιστον τις έστειλε. Θέλω να πω δηλαδή ότι η τακτική η οποία ακολουθείται από τις δύο δημοτικές αρχές είναι ίδια, τουλάχιστον μέχρι στιγμής. Δηλαδή το να αποφεύγουν οι δημοτικές αρχές, αποφύγανε και αποφεύγουν να θέσουνε το θέμα στο ΔΣ. Όταν τελικά το 2008, στις 17 Ιουνίου τέθηκε το θέμα όπως είπα στο τότε ΔΣ του Δήμου Βοιών, με αίτηση της μειοψηφίας, η απόφαση η οποία επάρθη, παρ' όλα τα επιχειρήματα τα οποία είχαμε τότε σαν αντιπολίτευση, ήτανε υπέρ της παραμονής των πλοίων στον όρμο των Βατικών και υπέρ του ανεφοδιασμού. Και εδώ θέλω να πω στον κ. Μαστορόπουλο που είπε ότι δεν είχανε ρωτήσει το κράτος τους δήμους, τις δημοτικές αρχές, εδώ όπως βλέπετε κ. Μαστορόπουλε είχε παρθεί απόφαση, έστω με πρόκληση της αντιπολίτευσης, από το ΔΣ κατά πλειοψηφία, να υπάρχουν τα πλοία στον όρμο των Βατικών και να ανεφοδιάζονται. Μάλιστα αυτοί που ψήφισαν

υπέρ ήταν οχτώ, του να παραμείνουν τα πλοία στον όρμο και αυτοί που ψήφισαν κατά ήταν πέντε, τα ονόματα, έτσι για να το μαθαίνει το σώμα και να ακούει και ο κόσμος από κάτω, ποιοι ψήφισαν να μείνουν τα πλοία στον όρμο των Βατικών, ποιοι θέλουν δηλαδή να γίνονται ανεφοδιασμοί και εν συνεχεία ποιοι δε θέλουν. Αναφέρω πρώτα αυτούς που θέλουν, ήταν ο Κοκκινάκης Παναγιώτης, ήταν ο Δρεπανιώτης ο Γιάννης, ήταν ο Αντώνης ο Χαραμής, ο συνάδελφος, ο Λαμπράκος ο Άγης, ο Σταθάκης ο Παναγιώτης, ο Κουτσονικολής ο Χαράλαμπος, ο Γεωργουδής ο Ευστράτιος και ο Μαυρομάτης ο Παναγιώτης. Οι πέντε που καταψήφισαν ήμασαν εγώ ένας, ο Βελιώτης ο Στάθης δύο, ο Καλογερίνης ο Ηλίας τρεις, ο Χαραμής ο Παύλος και ο Καφαντάρης ο Γιάννης. Η απόφαση, η οποία πάρθηκε ήταν η υπ' αριθ. 163/2008, η οποία λέει διάφορα μέσα θέματα, εγώ θα διαβάσω απλώς δύο γραμμές απ' την εισήγηση τη δική μου, στην οποία σημειωτέον τότε, θα σας τη διαβάσω και περιληπτικά, είχε κάνει παρέμβαση τότε και η Ένωση Ξενοδόχων Λακωνίας με τον Πρόεδρό της τον κ. Πολλάλη, ο οποίος και σήμερα είναι εδώ αν δεν κάνω λάθος, ο οποίος είχε στείλει τότε ένα έγγραφο, το οποίο διαβάστηκε στο ΔΣ την ημέρα εκείνη και η οποία Ένωση Ξενοδοχείων Λακωνίας εκπροσωπεί το σύνολο των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων στο Νομό Λακωνίας. Εδώ λοιπόν το έγγραφο αυτό λέει μέσα τα εξής: «το τουριστικό ενδιαφέρον που παρουσιάζεται στην περιοχή είναι ιδιαίτερα ζωηρό και αβίαστα θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι η Νεάπολη είναι ένας τουριστικός προορισμός με πολύ μεγάλες προοπτικές. Ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να περιηγηθεί και να δει διάφορα σπουδαία αξιοθέατα όπως το Σπήλαιο της Καστανιάς, το Απολιθωμένο Δάσος, τα Μονοπάτια του Κάβο Μαλιά, το Μικρό Άγιο Όρος και λοιπά. Εδώ τώρα λοιπόν λέει ότι το τελευταίο διάστημα εισέρχονται στον Κόλπο τεράστια δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία, λίγες μόλις εκατοντάδες μέτρα από τους κολυμβητές, και καμιά φορά πλησιάζουν την ακτή ακόμα και σε απόσταση αναπνοής, προκειμένου να κάνουν προμήθειες αλλά και να εκτελέσουν επισκευές. Παράλληλα με την ανωτέρω κατάσταση και χωρίς ιδιαίτερη προφύλαξη επιχειρούνται φορτώσεις επικίνδυνων χημικών και εκρηκτικών υλών, στην πολυσύχναστη προβλήτα της Νεάπολης που χρησιμοποιείται για την επιβίβαση ή αποβίβαση των επιβατών. Και καταλήγει ως μη λησμονούμε λοιπόν ότι η βαριά βιομηχανία της Ελλάδας είναι ο τουρισμός και το απαραίτητο τουριστικό πλεονέκτημα της Λακωνίας είναι οι καθαρές θάλασσες, γεγονός που μας δημιουργεί τις προσπάθειες εκείνες ώστε να γινόμαστε επιπλέον ανταγωνιστικοί έναντι των άλλων τουριστικών προορισμών. Ζητούμε λοιπόν κ. Πρόεδρε, εκτιμούμε λοιπόν κ. Πρόεδρε ότι η υπάρχουσα απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στον Κόλπο των Βατικών από τον ανεφοδιασμό και την επισκευή των πλοίων, ότι θα επιφέρει απρόβλεπτες τουριστικές επιπτώσεις με ενδεχόμενο οικονομικό μαρασμό της περιοχής». Και ζητούσε βέβαια να κινήσουμε τις διαδικασίες να φύγουν τα πλοία από τον όρμο των Βατικών. Η απόφαση η οποία επάρθηκε και αφού διαβάστηκε όπως είπα επιστολή και μετά την εισήγηση τη δική μου, η οποία σε πέντε γραμμές σας τη διαβάζω εδώ, είναι γραμμένη στην απόφαση. Λέω τα εξής: «Σύμφωνα με τις διατάξεις του Δημοτικού Κοινοτικού Κώδικα οποιοδήποτε θέμα αφορά τον τόπο μας, το ΔΣ είναι υπεύθυνο για να διαχειρίζεται ανάλογα. Η περιοχή μας έχει χαρακτηριστεί ήπιας μορφής τουριστικής ανάπτυξης, αυτό που λέμε επανειλημμένως εδώ και το γνωρίζετε, είμαστε στο πρόγραμμα NATURA 2000, κι αυτό το γνωρίζετε, και δεν επιτρέπονται δραστηριότητες που αντιτίθενται στους παράγοντες ήπιας τουριστικής ανάπτυξης. Και δεν επιτρέπονται εργοστάσιο ηλεκτροπαραγωγής, ανεμογεννήτριες, λειτουργία σκουπιδότοπου. Τα τελευταία δύο χρόνια γίνεται μεγάλος ανεφοδιασμός των караβιών στον όρμο των Βατικών, πράγμα που είναι αντίθετο με τα παραπάνω. Ο τόπος μας δεν έχει συμφέρον απ' αυτή την κίνηση, εκτός απ' τις οικογένειες αυτών που δουλεύουν εκεί. Ο Δήμος πρέπει να στραφεί ενάντια σ' αυτή την κίνηση και παράλληλα θα πρέπει να προχωρήσουμε σε κάποιο αρμόδιο νομικό γραφείο, προκειμένου να σταματήσει ο ανεφοδιασμός των πλοίων.» Αυτή ήταν η εισήγηση η δική μου, η απόφαση η οποία επάρθει, όπως είπα κατά πλειοψηφία λέει τα εξής: «Να εξεταστεί η νομιμότητα του ανεφοδιασμού των πλοίων στον όρμο των Βατικών, να υπάρχει αυστηρή αστυνόμευση απ' το Λιμεναρχείο Νεάπολης, οι φορτοεκφορτώσεις εφοδίων να γίνονται από το λιμάνι Παλαιοκάστρου, σε καμία περίπτωση να γίνεται ανεφοδιασμός με πετρέλαιο ή να εκτελούνται εξωτερικές εργασίες στα πλοία, κανένα πλοίο να μην αγκυροβολεί σε απόσταση από την ξηρά μικρότερη των 2,5 μιλίων, το αγκυροβόλιο των πλοίων τους καλοκαιρινούς μήνες (1/6-31/7) εδώ δεν έχει μπει και ο Αύγουστος, δεν ξέρω γιατί, να γίνεται ανατολικά του όρμου Βατικών, εντός της οριογραμμής, από ακρωτήριο Φράγκου και προβλήτα Νεάπολης. Να επισπευστούν εργασίες από ΥΕΝ, εγκατάσταση συστήματος ντms ώστε να ελέγχονται τα διερχόμενα πλοία και προσπάθεια να μην παραμένουν τα πλοία εντός του κόλπου άνω του

24ωρου». Από όλα αυτά που σας διάβασα τίποτα δεν τηρείται, απολύτως τίποτα. Τα πλοία μένουνε πάρα πολλές ώρες και μέρες, το ντms δεν έχει γίνει, το αγκυροβόλιο που λέει, τα 2,5 μίλια, είναι πού κοντύτερα προς την ακτή, οι φορτοεκφορτώσεις γίνονται απ' τη Νεάπολη, ο ανεφοδιασμός, αν είναι νόμιμος ή όχι δεν έχει εξεταστεί και γενικότερα δεν υπάρχει κάτι το οποίο να εφαρμόζεται απ' αυτή την απόφαση, στην οποία όπως είπα, εγώ προσωπικά ήμουν αντίθετος. Για το συγκεκριμένο θέμα τώρα έχει γίνει πρόσφατα στις 31/01/2013 και μία ερώτηση στη Βουλή από το ΣΥΡΙΖΑ, για το συγκεκριμένο θέμα και ζητούσε από τους υπεύθυνους ακριβώς να πάρουνε θέση το Υπουργείο και να πει το τι ακριβώς συμβαίνει. Να σας πω μόνο εδώ πέρα ότι στον όρμο των Βατικών υπήρχε πλοίο το οποίο είχε παραμείνει εκεί επί 4 μήνες, το πλοίο «ΒΑΣΗ» και σ' ένα χρονικό διάστημα, χοντρικά λέμε τώρα 4 μηνών είχαμε 222 περίπου προσορμίσεις, δηλαδή περίπου δύο την ημέρα, για να καταλάβετε για τι νούμερο μιλάμε προσορμίσεων πλοίων. Αν βάλετε δύο την ημέρα είναι περίπου τα 700 πλοία το χρόνο, σε δέκα χρόνια έχουν περάσει 7.000 πλοία τουλάχιστον. Για το θέμα αυτό είχαμε απευθυνθεί τότε στους πολίτες και είχαμε γράψει ένα κείμενο στο οποίο ζητούσαμε να το υπογράψουν, πάρα πολλοί συντοπίτες μας εδώ έχουν υπογράψει, παραδίδω αυτές τις υπογραφές στο Προεδρείο για να τις λάβει υπόψη, των κατοίκων, για να δει ακριβώς ότι όντως ένα μεγάλο μέρος των κατοίκων, για να μην πω όλοι οι κάτοικοι, δεν έχουν υπογράψει όλοι αλλά όλοι οι κάτοικοι πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, είναι κατά αυτής της περίπτωσης. Τώρα, οι μόνοι απ' αυτή την ιστορία που κερδίζουνε, όπως προείπα, είναι πέντε- δέκα οικογένειες, αυτοί οι οποίοι έχουν τις λάντζες, ίσως και κάποιοι εργαζόμενοι μαζί στις λάντζες, διότι όλα τα εφόδια τα οποία φέρνουν κάτω στα πλοία, δεν αγοράζουνε τίποτα από την περιοχή μας, τα φέρνουν όλα απάνω με ψυγεία και τα φορτώνουν κατευθείαν στη λάντζα και απ' τη λάντζα πάνε στα πλοία. Άρα η περιοχή μας, πέρα από πέντε- δέκα οικογένειες, δεν έχει κανένα άλλο οικονομικό όφελος. Εδώ βέβαια θέλω να επισημάνω, το 'χω πει πολλές φορές, θα το ξαναπώ και τώρα, για να το ακούσετε και εσείς αλλά και να το ακούνε και οι συμπολίτες μας, ότι τις συγκεκριμένες λάντζες που κάνουνε τον ανεφοδιασμό των πλοίων, τις έχουν συγκεκριμένα άτομα, τα οποία ήτανε πρώην δημοτικοί σύμβουλοι. Δηλαδή κάνανε τους ανεφοδιασμούς των πλοίων οι δημοτικοί σύμβουλοι την προηγούμενη θητεία και οι τρεις ήταν αντιδήμαρχοι. Και συγκεκριμένα ο ένας ήταν ο Δημήτρης ο Λιβανός, πρώην αντιδήμαρχος, ο άλλος ήταν ο Χρήστος ο Αντωνάκος, πρώην αντιδήμαρχος και ο άλλος ήταν ο Λάμπρος ο Μαρούσης, πρώην αντιδήμαρχος και νυν δημοτικός σύμβουλος. Αυτοί λοιπόν οι δημοτικοί σύμβουλοι είχανε κληθεί να αποφασίσουνε στο ΔΣ εάν θέλουμε ή δε θέλουμε τα πλοία στα Βάτικα. Δεν είναι; πως δεν είναι και βέβαια είναι, ορίστε, απλώς μόνο ότι κατά την έναρξη του θέματος αποχώρισαν απ' το ΔΣ γιατί είχαν έννομο συμφέρον, γι' αυτό ακριβώς, αλλά μες στο ΔΣ ήντουσαν, όταν ξεκίνησε η διαδικασία. Και βέβαια οι δύο, ο Αντωνάκος ο Χρήστος και ο Μαρούσης ο Χαράλαμπος ήταν συγκεκριμένη μέρα, ο κ. Λιβανός όπως είπα ήταν την προηγούμενη τετραετία, όχι την τετραετία που πάρθηκε η απόφαση. Τώρα, όπως καταλαβαίνετε λοιπόν, η διαδικασία της απόφασης που πάρθηκε στο ΔΣ ήτανε μια απόφαση η οποία έγινε κάτω από ορισμένες σκοπιμότητες και βέβαια αυτή η απόφαση για εμάς προσωπικά και για εμένα, δεν έχει καμία σημασία διότι, όπως προείπα, δεν εφαρμόζεται καν έστω και αυτή η απόφαση όπως πάρθηκε, δεν εφαρμόζεται καν. Τώρα όσον αφορά τη διαδικασία με το Λιμεναρχείο, απ' ότι γνωρίζω η όλη διαδικασία είναι ότι πρέπει, εκτός από τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα, ο οποίος υπάρχει και ο οποίος βέβαια είναι μια πιστή αντιγραφή του Κανονισμού Λιμένα της Ελευσίνας, και βέβαια η Ελευσίνα είναι μια κατ' εξοχήν όπως ξέρουμε, περιοχή υποβαθμισμένη και για τέτοιες περιπτώσεις, δεν έχει καμία σχέση με τη δική μας περιοχή η οποία περιοχή είναι μια τουριστική περιοχή. Έπρεπε όμως παράλληλα να γίνει, εκτός από το Γενικό Κανονισμό και ένας Ειδικός Κανονισμός, που να αφορά το συγκεκριμένο πράγμα, δηλαδή τα πλοία, εάν επιτρέπεται ή απαγορεύεται να ελλιμενίζονται και να ανεφοδιάζονται στον όρμο των Βατικών, κάτι το οποίο απ' ότι γνωρίζω δεν έχει γίνει μέχρι και σήμερα. Άρα λοιπόν δεν ξέρω τώρα με ποια διαδικασία τα πλοία έρχονται, ελλιμενίζονται και ανεφοδιάζονται, κατά πόσο δηλαδή αυτό είναι νόμιμο να γίνεται. Θα έπρεπε εδώ να έχει φροντίσει η αρμόδια υπηρεσία, να συντάξει αυτόν τον Ειδικό Κανονισμό ώστε να μπορεί να παρακολουθεί και να επιβάλλει τις ανάλογες κυρώσεις στα πλοία. Όσο βέβαια υπήρχε η Πύλος δεν υπήρχε κάποιο πρόβλημα, δεν ερχόντουσαν στη Νεάπολη κάτω τα καράβια, όταν φύγανε όμως απ' την Πύλο και τα διώξανε βέβαια και οι κάτοικοι μετά από κάποια χρόνια, διότι είχανε γίνει και ατυχήματα εκεί, μας ήρθανε κάτω εμάς εδώ, μας φορτωθήκανε, ο Δήμος ο οποίος έπρεπε να αντιδράσει, δεν αντέδρασε, αντίθετα τα υποδέχτηκε κιόλας, τα καλοδέχτηκε, με αποτέλεσμα ο κόσμος να μην έχει κάποιον να μπει μπροστά και να

μπορέσει να μπλοκάρει αυτή τη διαδικασία. Ζητάμε λοιπόν σήμερα από το ΔΣ και είναι και εδώ και οι κάτοικοι οι ίδιοι, οι οποίοι θα μιλήσουν, ζητάμε βέβαια διότι και σύμφωνα με το ΕΛΚΕΘΕ, έχει κάνει μια μελέτη, πρόσφατη μελέτη, στην οποία τονίζει ότι έχουν υπάρξει από τις προσορμίσεις των πλοίων τεράστιες αυλακώσεις στο βυθό από τις άγκυρες τις οποίες ρίχνουν, ο πληθυσμός των ψαριών έχει ελαττωθεί σημαντικά και υπάρχει συσσώρευση μικροβίων με αποτέλεσμα την υποβάθμιση του θαλασσιού περιβάλλοντος. Αυτή η περίπτωση του ΕΛΚΕΘΕ που σας είπα, είπα έχουν παρατηρηθεί ζημιές στον πυθμένα από τη σύρση των αγκυρών των πλοίων, συγκεκριμένα οι αυλακίες αυτές παρατηρήθηκαν έχουν πλάτος 2 έως 3 μέτρα ή και μεγαλύτερο, το βάθος υπερβαίνει το ένα μέτρο και το μήκος της τάξης δεκάδων έως εκατοντάδων μέτρων, καταλαβαίνετε τι ζημιά έχει κάνει κάτω στο βυθό και στην ποσειδωνία αυτές οι άγκυρες που πέφτουνε καθημερινά και κάθε χρόνο κατά εκατοντάδες στο βυθό των Βατικών. Επίσης θέλω να πω ότι η περιοχή του όρμου των Βατικών έχει κηρυχτεί αρχαιολογικός χώρος, σύμφωνα με το ΦΕΚ εδώ μπροστά μου του 1976, το 1431 και η περιοχή από Παλαιόκαστρο, από Νεάπολη, από Νεραντζώνα, Ελαφόνησο, Φράγκο και πάλι Παλαιόκαστρο έχει κηρυχτεί αρχαιολογικός χώρος, που σημαίνει ότι εκεί δε μπορούν να γίνονται τέτοιες εργασίες. Επιπλέον θέλω να πω ότι στην περιοχή αυτή δημιουργούνται μεγάλα προβλήματα και το ΣτΕ στο οποίο είχαν προσφύγει τότε οι κάτοικοι της Πάχης Μεγάρων, προσέφυγαν τότε για την ίδια περίπτωση στο ΣτΕ και το ΣτΕ θεώρησε τις αγκυροβολίες παράνομες και απαγόρευσε αυτές έως ότου εκδοθεί Ειδικός Κανονισμός που να προνοεί την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και της γειτονικής χερσαίας ζώνης, ΣτΕ 1081/ 07/2006 δ. Αυτό λοιπόν υπάρχει και ήδη απόφαση η οποία λέει αυτά τα πράγματα. Και επίσης όπως ξέρουμε στην περιοχή αυτή υπάρχει και ο οικισμός, η βυθισμένη πολιτεία, η αρχαιότερη βυθισμένη πολιτεία του κόσμου στην περιοχή του Παυλοπετρίου, άρα λοιπόν απ' τη μία είναι αρχαιολογικός χώρος, απ' την άλλη είναι το Παυλοπέτρι, η αρχαιότερη βυθισμένη πολιτεία, όπως είπα, στον κόσμο, απ' την άλλη δημιουργούν τόσα προβλήματα οι άγκυρες των πλοίων, εκτός εργασίες οι οποίες γίνονται, του βαψίματος, του καλαφατίσματος και οτιδήποτε άλλο, κάθε βράδυ εγώ που μένω απέναντι ακούω τη νύχτα που βαράνε τα σφυριά. Νύχτα και κάνουνε εργασίες μες στα πλοία. Εξ όλων αυτών πιστεύω ότι απεδείχθη πλήρως ότι τα πλοία δημιουργούν τεράστιο πρόβλημα στην περιοχή μας, ο κόσμος δεν τα θέλει και πρέπει το ΔΣ να πάρει μια απόφαση, όπως είπε και ο κ. Μαστορόπουλος, εάν θέλει ή δε θέλει τα πλοία στον όρμο των Βατικών. Δυστυχώς η προηγούμενη δημοτική αρχή είχε πάρει ότι τα θέλει, η σημερινή δημοτική αρχή πρέπει να πάρει απόφαση ότι δεν τα θέλει, διότι αν θα γίνει αυτό τότε με μπροστάρη το Δήμαρχο και ο κόσμος θα είναι πιο κινητικός, θα μπορέσει να ανταποκριθεί καλύτερα και θα μπορέσουμε βέβαια να κάνουμε και πολύ δυναμικότερες κινητοποιήσεις όπως είναι το κλείσιμο της προβλήτας, όπως είναι το κλείσιμο των δρόμων, ώστε να προκαλέσουμε μια κατάσταση που να σκέφτονται πλέον οι εφοπλιστές να κατεβάζουν τα πλοία για ανεφοδιασμό στον όρμο των Βατικών. Αυτά είχα να πω, σας ευχαριστώ.

**Ο Πρόεδρος Δ.Κ. Νεαπόλεως** μίλησε για τον τουρισμό το μεγάλο ατού της Νεάπολης, με τα ξενοδοχεία και τα καταστήματα και για την εμπορική και οικονομική δραστηριότητα που υπάρχει γύρω απ' τον ανεφοδιασμό των πλοίων. Τουρισμός και βιοτεχνική-βιομηχανική όχληση στο ίδιο περιβάλλον, στον ίδιο χώρο, το ένα βλάπτει το άλλο. Στην προβλήτα της Νεάπολης, στην οποία πρέπει νταλικές, ψυγεία να φορτοεκφορτώσουν και την ίδια στιγμή άνθρωποι που κάνουν βόλτα, ψαρεύουν, έχουν τις βάρκες τους, πίνουν καφέ στα παραλιακά μαγαζιά, τρώνε, κοινωνούν, κάνουν μπάνιο σε απόσταση αναπνοής από τις λάντζες και το καράβι της γραμμής. Παράλληλα με τα αυτοκίνητα, επιβάτες, τουρίστες λόγω της ακτοπλοϊκής γραμμής Νεάπολη-Κύθηρα. Η δουλειά των οδηγών, χειριστών γερανών, οι κυβερνήτες των λαντζών, έχουν δύσκολο έργο, θα πρέπει να βρεθεί κάποια ασφαλής λύση και για τους ανθρώπους που ασχολούνται με τον ανεφοδιασμό караβιών αλλά πολύ περισσότερο με τους πολίτες που βρίσκονται στον ίδιο χώρο και τους λουόμενους. Επίσης από τον παραλιακό δρόμο και την πλατεία της Νεάπολης, περνάει όλο το εμπορικό και τουριστικό φορτίο των Κυθήρων, συν τη δραστηριότητα από τον ανεφοδιασμό των πλοίων. Μίλησε για την εικόνα με τις παραλίες των Βατικών και τα αγκυροβολημένα καράβια. Μίλησε για το θέμα της ρύπανσης και την περίπτωση ατυχήματος. Πιστεύει ότι μπορούν να βρεθούν λύσεις για την ήπια τουριστική ανάπτυξη του τόπου αλλά και για τη δραστηριότητα γύρω από τον ανεφοδιασμό των караβιών και τη γραμμή των Κυθήρων, μέσα από συζήτηση με ειδικούς επιστήμονες στο χώρο της Ναυτιλίας και συγκοινωνιολόγους και πολεοδόμους.

**Ο κ. Σταθάκης:** Εντοπίζει το πρόβλημα στο ότι ο θαλάσσιος δρόμος, οι πορείες από την Οδησό, Κωνσταντινούπολη, Αδριατική ή Γιβραλτάρ περνάνε από τα Κύθηρα μπροστά, κάτι που δε μπορεί να αλλάξει ποτέ. Τη λύση πρέπει να βρουν οι Βατικιώτες σε συνεργασία με τα τρία πρακτορεία. Πιστεύει ότι εκεί που δεν υπάρχει ο Ειδικός Κανονισμός, όπως στη Νεάπολη, κακώς εφαρμόζεται ο Γενικός. Ο Ειδικός Κανονισμός θα γίνει από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και τα συναρμόδια υπουργεία, χωρίς να ρωτηθεί ο Δήμος. Πιστεύει ότι η απόφαση που θα ληφθεί, θα είναι μια σκέτη ευχή.

**Ο κ. Νικολινάκος** είπε ότι το θέμα είναι να αποφασίσουμε τι Δήμος θέλουμε να είμαστε. Αν θέλουμε να είμαστε της ήπιας τουριστικής ανάπτυξης, αυτό δε μπορεί να συνάδει με την αγκυροβολία. Θα πρέπει να έχουμε τουλάχιστον πολιτική γνώμη και άποψη και να πάρουμε μια απόφαση, να ορίσουμε να ακολουθήσουμε τη δικαστική οδό αν γίνεται. Πιστεύει ότι αν θέλουμε να πετύχουμε κάποια πράγματα, θα πρέπει αν μη τι άλλο, όποια κι αν είναι η απόφαση, τουλάχιστον να ξεκαθαρίσουμε ένα πράγμα, ότι εδώ γι' αυτό τον τόπο μπορούμε να έχουμε λόγο σε όλα και να 'μαστε στα θετικά.

**Ο κ. Δημητρόπουλος** είπε ότι είναι ένα ζήτημα που έχει δύο αντιτιθέμενες κοινωνικές-οικονομικές δράσεις. Γνώμη του είναι ότι δε λύνεται μέσα από τέτοιες διαδικασίες, αλλά αυτή η διαδικασία βοηθάει προς την κατεύθυνση επίλυσης. Αυτά τα θέματα λύνονται μόνο με κεντρικό σχεδιασμό, είναι υπεύθυνη η πολιτεία για το ποια δραστηριότητα θα αναπτυχτεί σε κάθε περιοχή. Πιστεύει ότι θα μπορούσε το θέμα να έχει λυθεί με νομικό τρόπο και τεχνοκρατικό. Είπε για τους κινδύνους των ατυχημάτων και τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην αλιεία, την οπτική ρύπανση με τις επιπτώσεις στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Είπε ότι το ΔΣ θα πρέπει να πάρει άμεση θέση προς την κατεύθυνση της απομάκρυνσης αυτής της δραστηριότητας.

**Ο κ. Χαραμής** είπε ότι συμφωνεί απόλυτα με την τοποθέτηση του κ. Μαστορόπουλου και του κ. Πέτρου Τσάκου, αλλά και όπως ακριβώς εντέλει τοποθετήθηκε και ο κ. Δήμαρχος. Το θέμα αυτό είναι ένα πρόβλημα μεγάλο για την περιοχή μας. Μίλησε για ήπια τουριστική ανάπτυξη και ότι σήμερα τουρισμός στη Νεάπολη επιτρέπεται μόνο στο 10%. Επίσης για το θέμα των πλοίων, θεωρεί ότι υπάρχει όφελος, σύμφωνα με την κρίση και την ανεργία που υπάρχει σήμερα, δεν είναι μόνο 5-6 οικογένειες, που ωφελούνται, είναι πολλές οικογένειες που κερδίζουν από αυτή τη δραστηριότητα. Μίλησε για την απόφαση της προηγούμενης δημοτικής αρχής, μία πολύ δύσκολη απόφαση και γι' αυτό δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Δεν είναι τόσο απλό να πάρουμε μία απόφαση και να καταδικάσουμε οτιδήποτε άλλο.

**Ο κ. Δουμάνης** αναφέρθηκε στο θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος, στις πηγές στις οποίες οφείλεται η ρύπανση της θάλασσας. Μίλησε για τα λύματα που ρίχνουν στη Νεάπολη, ποσότητες θειικού οξέως μέσα στους βόθρους, που στο τέλος όλοι καταλήγουν στη θάλασσα. Είπε ότι την ευαισθησία που έχουμε για τα πλοία, πρέπει να την έχουμε και για άλλες πηγές ρύπανσης, γεωργικές καλλιέργειες, φυτοφάρμακα, όλα αυτά καταλήγουν στη θάλασσα. Είπε επίσης για τα απόβλητα από τα ελαιοτριβεία, μεγάλη πηγή ρύπανσης, που πάνε κι αυτά στη θάλασσα και τα Βάτικα έχουν πολλά ελαιοτριβεία. Αναφέρθηκε στις κατηγορίες ρύπανσης από τα πλοία, τη λειτουργική ρύπανση και την ατυχηματική. Η περιοχή μας είναι περιοχή κινδύνου γιατί έχει μεγάλη κυκλοφορία, αλλά δε μπορούμε να απαγορεύσουμε και τη διέλευση των πλοίων. Αναφέρθηκε στα στοιχεία από τη δεκαετία 70-80 ως σήμερα, ως προς τη ρίψη απορριμμάτων στη θάλασσα λόγω λειτουργικών διαδικασιών και στη βελτίωση των σχεδιασμών των πλοίων. Μίλησε για τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, οι οποίοι θα πρέπει να κάνουν σωστά τη δουλειά τους στην εφαρμογή των νόμων και σ' αυτό πρέπει να επιμείνουμε. Συμφωνεί να γίνει ένα Ειδικό Παράρτημα Κανονισμού Λιμένος, το οποίο όμως δε θα καλύψει όλα τα θέματα όπως της προστασίας του περιβάλλοντος, θα καλύψει όμως θέματα αγκυροβολίου, αριθμό πλοίων. Συμφωνεί ότι πρέπει να εξαιρεφτεί στην πρόοδο του χρόνου αλλά όχι αυτή τη στιγμή, διότι κάποιοι ζουν απ' αυτό. Μίλησε για τα τρία ατυχήματα της Πύλου και τις διαφορές της Πύλου και της Νεάπολης. Είπε ότι πρέπει να κάνουμε εισήγηση ότι δε θέλουμε τα πλοία, διότι οι λάντζες τα φέρνουν στα 300 μέτρα και έχουμε την αισθητική ρύπανση. Δεν είναι σωστό να έρχονται και να μην έρχονται τόσο κοντά, μέχρι που να λυθεί το πρόβλημα και να φύγουν τελείως, θα πρέπει να θεσπιστούν κανόνες για την απόσταση, τον αριθμό και την ποιότητα των πλοίων. Άρα τα πλοία που θα έρχονται ξέροντας ότι θα επιθεωρηθούν, θα είναι ποιοτικώς καλύτερα και επομένως αποφεύγονται κάποια ατυχήματα και ρυπάνσεις. Πρέπει να προτείνουμε στην πολιτεία να θεσπίσει έναν Ειδικό Κανονισμό Λιμένος, να οριοθετηθεί ένα αγκυροβόλιο που να μην εμποδίζει,

να κάθονται για ορισμένη ώρα, για ορισμένες εργασίες και αυστηρώς να απαγορεύεται οποιαδήποτε υποβρύχια εργασία.

**Ο κ. Δήμαρχος είπε** ότι η απόφαση η οποία θα ληφθεί, πρέπει να είναι μέσα στα πλαίσια του νόμου και άμεσα εκτελεστή. Πώς θα πάρουμε απλώς μία πολιτική απόφαση; Όλη η ιστορία δηλαδή αυτή που έγινε εδώ είναι για να πάρουμε μία πολιτική απόφαση, να πούμε ναι ή όχι; Νομική έρευνα σχετική με το θέμα έχω ζητήσει και έχει πραγματοποιηθεί. Η θέση η δικιά μας καταρχήν είναι ξεκάθαρη, είναι μία δραστηριότητα, η οποία αντιβαίνει με την ήπια τουριστική ανάπτυξη και πρέπει να ελέγχεται, ώστε να βαίνει μειούμενη έως ότου εξαλειφθεί. Απ' την άλλη μεριά έχουμε μία κείμενη νομοθεσία την οποία σας διαβεβαιώνω την έχω διαβάσει πολύ καλά, έχω ψάξει πάρα πολύ το θέμα, έχω αναθέσει σε νομικούς οι οποίοι είναι έγκριτοι και μου έχουν φέρει διάφορα πράγματα, έχω αναλύσει πολύ περισσότερο αυτά τα οποία είπε ο κύριος Τσάκος, σε πολλές περιπτώσεις και έχουμε κάνει μία εισήγηση η οποία είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα, επ' ουδενί όμως μπορούμε να πάρουμε μία απλή τέτοια απόφαση. Ή όπως ακούστηκε να πάρουμε μία τέτοια απόφαση, για να πάμε να εκβιάσουμε μετά για να κάνουμε κάτι άλλο. Εάν λοιπόν εμείς πάρουμε μία σκέτη απόφαση που να λέει ναι ή όχι και η οποία θα ήταν πολύ εύκολη και πολύ απλή, να είστε σίγουροι ότι το θέμα θα σταμάταγε εδώ και δε θα γινόταν τίποτα. Θα πρέπει λοιπόν η απόφαση η δικιά μας να είναι τέτοια που αφού αναλύσει τα δεδομένα, να μας πάει βήμα- βήμα στο μέλλον προς την κατεύθυνση που θέλουμε. Επίσης αναφέρθηκε στη μελέτη του ΕΚΕΘΕ, η οποία πράγματι λέει ότι οι αυλακώσεις αυτές είναι από σύρσεις αγκυρών και από μηχανικά εργαλεία-τράτες. Δε λέει βέβαια και το διορθώνω να μην πει κανένας ότι είναι μολυσμένα τα νερά της Νεάπολης, τίποτα για μικροβιακό φορτίο. Μάλιστα εδώ θα πρέπει να σας αναφέρω ότι λόγω του προγράμματος των Γαλάζιων Σημαιών γίνονται το μισό χρόνο περίπου από τα Μάιο μέχρι τον Οκτώβριο, μηνιαία δειγματοληψίες, οι οποίες αφορούν σε μικροβιακό φορτίο, καουτσούκ, πίσσα, πλαστικά και ό, τι άλλο είναι απ' αυτά. Αυτά που έχω δει εγώ τα προηγούμενα χρόνια και του '12 κυρίως, ήταν όλα καθαρά. Άρα οι ακτές της Νεάπολης είναι ασφαλείς για κολύμβηση. Για το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν είχε συζητηθεί το θέμα στο Δημοτικό Συμβούλιο, αυτό οφείλεται στο ότι έπρεπε να έχουμε ξεκαθαρίσει κάποια πράγματα και να 'μαστε έτοιμοι να συζητηθεί. Και εγώ ήθελα ακόμα λίγο χρόνο για να 'μαι ακόμα πιο έτοιμος να προτείνω και κάποια άλλα πράγματα ακόμα, τον οποίο δεν τον είχα. Γι' αυτό μη νομίσετε ότι ο Δήμος καθεύδει ή δεν τον ενδιαφέρει ή δεν κάνει τίποτα και παραπέμπει το θέμα στις καλένδες, όλο αυτό τον καιρό υπήρχε μία διαδικασία η οποία ήταν σε εξέλιξη, ενημέρωσης, ψαξίματος, προτάσεων και γι' αυτό άργησε να 'ρθει το θέμα και όπως σας είπα θέλαμε λίγο χρόνο ακόμα και ίσως φάνηκε και από τη συζήτηση αυτό, για να 'ναι ακόμα πιο ξεκάθαρες οι απόψεις. Το ίδιο ισχύει και για το επόμενο θέμα, γιατί και εκεί έχουμε κάνει πάρα πολλά πράγματα μέσα στο διάστημα αυτό. Αυτό σαν τοποθέτηση γιατί δεν είναι ούτε ότι φοβόμαστε, ούτε δε μας ενδιαφέρει το θέμα, ούτε ότι δεν κάνουμε τίποτα, είναι ακριβώς το αντίθετο.

**Ο κ. Κουτσονικολής παίρνει το λόγο, για να διαβάσει την εισήγηση:** <Στόχος του Δήμου Μονεμβασίας και για τη Δημοτική Ενότητα Βοιών, είναι η βιώσιμη και χωρικά ισόρροπη ανάπτυξη της περιοχής, με έμφαση στις ήπιες μορφές τουρισμού. Εισαγωγή δράσεων στους τομείς της γεωργίας, του τουρισμού, της κτηνοτροφίας και αλιείας και για τη συγκράτηση του πληθυσμού. Χωρικές ρυθμίσεις όπως Περιοχές Ειδικής Προστασίας, Χρήσεις γης, Όροι Δόμησης που απαιτούνται για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη, για την προστασία του περιβάλλοντος, εμπλουτισμό των υπόγειων υδροφορέων, διαφύλαξη των ευαίσθητων οικοτόπων (περιοχή Natura, λίμνη Στρογγύλη, Βυθισμένη Πολιτεία στο Παυλοπέτρι κ.λ.π.), τη διατήρηση του πλούσιου φυσικού, ιστορικού και πολιτιστικού αποθέματος της περιοχής, καθώς και της βιοποικιλότητας, της σπάνιας χλωρίδας και πανίδας. Η ανάπτυξη του εξαιρετικά ενδιαφέροντος τοπίου με τις έντονες αντιθέσεις και η θεσμοθέτηση της ευρύτερης περιοχής του ακρωτηρίου Μαλέα (Καβομαλιάς), ως τοπίου Διεθνούς/Εθνικής Αξίας, που αφορά σε τοπία ιδιαίτερης και εξέχουσας διεθνούς αξίας και ακτινοβολίας. Ο χαρακτηρισμός των εκτάσεων που ανήκουν στη ζώνη Natura 2000, αλλά και των εκτάσεων των περιοχών Ειδικής Προστασίας ως φυσικό περιφερειακό πάρκο, βάσει του Ν. 3937/2011, μαζί με τις αντίστοιχες περιοχές των άλλων Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Μονεμβασίας, με σύνταξη και θεσμοθέτηση των αντίστοιχων περιβαλλοντικών μελετών (Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη ή Έκθεση) και των χαρακτηρισμών της βάσει του Ν. 3937/2011. Η θαλάσσια περιοχή μεταξύ της Δ.Ε. Βοιών, των Κυθήρων και της Ελαφονήσου, είναι γνωστή ως όρμος των Βατίκων. Ανοιχτός προς Νότο, σχηματίζεται Ανατολικά

από το ακρωτήριο Άγιος Ηλίας και Δυτικά από το ακρωτήριο Άγιος Φράγκος της Ελαφονήσου, με άνοιγμα εισόδου 4,8 μίλια και προς Βορρά διείσδυση 4,5 μίλια. Περιγράφεται λεπτομερώς από έντυπα με οδηγίες προς ναυτιλομένους, ως καλό αγκυροβόλιο και ασφαλές για όλους τους καιρούς (Admiralty Sailing Directions Med. Pilot, Volume IV Κεφ. 3 σελ. 65). Δεν υπάρχει επίσημος χαρακτηρισμός του, ως Διεθνές Αγκυροβόλιο ή Αγκυροβόλιο Καταφυγής που να απορρέει από το Ν. 1629 «περί Φάρων». Βρίσκεται πάνω στο θαλάσσιο πέρασμα μεταξύ των Κυθήρων και της Ελαφονήσου και επιβαρύνεται καθημερινά με τη διέλευση: α) Περίπου 150 πλοίων (ημερησίως), που κατευθύνονται προς τη Μαύρη Θάλασσα ή κατεβαίνουν από εκεί με προορισμό διάφορα λιμάνια. Τα πλοία αυτά περνούν πολύ κοντά στον όρμο και αποτελούν πολύ μεγάλο κίνδυνο για πρόκληση ατυχήματος και θαλάσσιας ρύπανσης. β) Σε περίπτωση άσχημου καιρού, αγκυροβολούν εντός του όρμου, 10-20 πλοία, έως ότου βελτιωθούν οι καιρικές συνθήκες. Τα περισσότερα εξ' αυτών είναι μικρότερου εκτοπίσματος. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται ετησίως 10-15 φορές και έρχεται από τα πολύ παλιά χρόνια. γ) Καθημερινά αγκυροβολούν εντός του όρμου, κατά μέσο όρο 2 πλοία (600 ετησίως κατά μ.ο. τουλάχιστον τα τελευταία 7 χρόνια), για ανεφοδιασμό, αλλαγή πληρωμάτων, επιθεωρήσεις, εργασίες κ.λ.π. Τα περισσότερα εξ' αυτών, αναχωρούν εντός 24 ωρών χωρίς Ελευθεροκοινωνία, εκμεταλλεζόμενα το καθεστώς που ορίζει ο Εθνικός Τελωνιακός Κώδικας, άρθρο 12 παρ. 7 (ΦΕΚ 265/22-11-2001). Υπήρξαν όμως περιπτώσεις που παρέμειναν και αρκετές ημέρες εντός του κόλπου. Τα πλοία αυτά δεν καταβάλουν τέλη στο Λιμενικό Ταμείο ή στο Λιμεναρχείο, διότι δεν προβλέπεται από τη σχετική νομοθεσία. Πολλές φορές τα πλοία αυτά, αναίτιως αγκυροβολούν πολύ κοντά στην ακτή, με αποτέλεσμα η Αισθητική «Οπτική» ρύπανση να είναι τεράστια, καθώς και η ψυχολογική φόρτιση των κατοίκων και τουριστών. Υπεύθυνες για τις θέσεις και τον τρόπο αγκυροβολίας, είναι οι Λιμενικές Αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 141 του Ν.Δ. 187/1973 και του Γενικού Κανονισμού Λιμένος άρθρα 9,13. Ο Λιμένας της Νεάπολης έχει χαρακτηριστεί ως τοπικής σημασίας. Επίσης με το Π.Δ. 95/29-3-1995 καθορίστηκε ως σημείο εισόδου στο ελληνικό έδαφος και εξόδου από αυτό. Εγκρίθηκε η μελέτη του Λιμενικού Ταμείου, Αξιολόγησης Ασφαλείας Λιμένων Νεάπολης και Παλαιοκάστρου. Η τελική έγκριση της θα γίνει με την ενσωμάτωσή της, στο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ), σύμφωνα με τον Κανονισμό ISPS».

Με την από 15-4-2013 αριθ. 511.9/15-4-2013 απόφαση του Λιμενάρχη Νεαπόλεως, ορίζεται ο λιμένας του Παλαιοκάστρου, ως αφετηρία και σημείο φορτοεκφόρτωσης των λάντζων μεταφοράς φορτίων από 15/6/2013 έως 6/9/2013 και για λόγους ασφαλείας, ορίζεται ελάχιστη απόσταση αγκυροβολίας 1,5 ν.μ. από το λιμένα της Νεάπολης, καθώς και ζητείται η κατά το δυνατόν ολιγόωρη παραμονή των πλοίων. Η απόφαση αυτή θα πρέπει να έχει αυστηρή εφαρμογή από το Λιμεναρχείο, κάτι που όμως δε γίνεται. Πολλοί σύλλογοι της περιοχής και ιδιώτες έχουν εκφράσει την αντίθεσή τους για την αγκυροβολία της παραπάνω περιπτώσεως γ). Επίσης έχουν κατατεθεί υπομνήματα και ερωτήσεις Βουλευτών, προς τα αρμόδια υπουργεία. Ο πρώην Δήμος Βοιών είχε συνεδριάσει για το θέμα του ανεφοδιασμού των πλοίων. Μέσα στη διετία 2011-2012 ο Δήμαρχος έχει ανταλλάξει προσωπικά, αλληλογραφία με το Λιμεναρχείο, προσπαθώντας να διευκρινίσει το καθεστώς νομιμότητας της αγκυροβολίας των πλοίων για την περίπτωση γ) (ανεφοδιασμοί, εργασίες κ.λ.π.) και έχει κάνει νομική έρευνα, Χαρακτηριστική είναι η επιστολή του με αριθ. πρωτ. 22178/22-9-2011 προς το Λιμενάρχη Νεαπόλεως. Το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.) σε απάντηση επιστολής του Συλλόγου Τουλίπα Γουλιμή, απέστειλε «Έκθεση Προκαταρκτικών Αποτελεσμάτων για τις επιπτώσεις στον πυθμένα του κόλπου των Βατικών από την αγκυροβολία των πλοίων», το Δεκέμβριο του 2010. Σε αυτή αναφέρει ότι προέκυψαν σαφείς ενδείξεις διατάραξης του πυθμένα, που σχετίζονται με την αγκυροβολία πλοίων, καθώς και από τη σύρση αλιευτικών εργαλείων βυθού πιθανόν τράτες. Επίσης αναφέρει ότι στα πλαίσια της παρούσας έρευνας, δεν πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις περιβαλλοντικών παραμέτρων και ως εκ τούτου δεν υπάρχουν στοιχεία για πιθανές επιπτώσεις στο οικοσύστημα της περιοχής του κόλπου των Βατικών. Για τους ανεφοδιασμούς των πλοίων, δραστηριοποιούνται στην περιοχή 4 λάντζες με 2 άτομα η κάθε μία, ασφαλισμένα στο ΝΑΤ, 3 πρακτορεία με 2 ή 3 άτομα ασφαλισμένα στο ΙΚΑ και υπάρχει οικονομική δραστηριότητα σε ξενοδοχεία, εστιατόρια, ταξί, καθώς και αγορά αγαθών. Ο τζίρος υπολογίζεται πρόχειρα σε πάνω από 1.000.000,00 ευρώ. Θα αναφερθώ χωριστά και στις τρεις περιπτώσεις της διέλευσης και της αγκυροβολίας των πλοίων. 1) Για την περίπτωση της διέλευσης των πλοίων από το στενό των Κυθήρων, η οποία εγκυμονεί μεγάλους κινδύνους ατυχήματος και θαλάσσιας ρύπανσης, προτείνουμε τα εξής: Να επιδιωχθεί από το Δήμο σε συνεργασία με τους Δήμους Κυθήρων και



Ελαφνήσου, τα πλοία αυτά να διέρχονται κάτω από το νησί των Κυθήρων. Έως ότου αυτό πραγματοποιηθεί, να ορισθεί ο διαχωρισμός και καθορισμός της πορείας το λεγόμενο separation, οριοθέτηση του διαύλου, δηλαδή το πώς θα περνούν, αυτών που κατευθύνονται από ανατολικά προς δυτικά και αντίθετα. Θεωρώ ότι έτσι ένα μεγάλο ποσοστό του κινδύνου θα μειωθεί. 2) Για την περίπτωση των πλοίων που αγκυροβολούν στον όρμο των Βατίκων, λόγω καιρού: Παρότι δεν υπάρχει σχετική νομοθεσία, που να την προβλέπει, είναι πολύ δύσκολο να απαγορευθεί η είσοδος των πλοίων στον όρμο, όταν επικαλούνται κίνδυνο λόγω καιρικών συνθηκών και διαπιστώσαμε ότι υπάρχει μεγάλη ευαισθησία, ιδιαίτερα των ναυτικών στο θέμα αυτό. 3) Για την τρίτη περίπτωση της αγκυροβολίας των πλοίων εντός του όρμου, λόγω ανεφοδιασμών, αλλαγής πληρωμάτων, επιθεωρήσεων, εργασιών κ.λ.π.: Είναι μια δραστηριότητα, η οποία αντιβαίνει με την ήπια τουριστική ανάπτυξη, που θέλει να δώσει ο Δήμος στην περιοχή, αλλά και γενικότερα. Παράλληλα όμως ασκείται μια οικονομική δραστηριότητα, η οποία προσπορίζει κάποια έσοδα στην περιοχή μέσα στην οικονομική κρίση που βιώνουμε και κυρίως στις οικογένειες των ασχολουμένων. Ο Δήμος πρέπει να φροντίσει να αναπτυχθεί η περιοχή, να κατασκευασθούν οι υποδομές, έτσι ώστε οι πόροι αυτοί να αντικατασταθούν από άλλους, οι οποίοι να είναι συμβατοί με την ήπια τουριστική ανάπτυξη που επιδιώκει και παράλληλα πρέπει να ελέγχεται η δραστηριότητα αυτή, ώστε να βαίνει μειούμενη, έως ότου εξαλειφθεί. Εισηγούμαστε: 1) Να ανατεθεί στο ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. η μελέτη που δεν έγινε, για να μελετηθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την αγκυροβολία των πλοίων στον όρμο των Βατίκων και μάλιστα να επαναληφθεί μετά διετίας, ώστε να υπάρχουν και συγκριτικά αποτελέσματα. Για τη μελέτη αυτή, έχουμε ήδη έλθει σε επαφή με το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. και θα ανατεθεί στο επόμενο διάστημα. 2) Να απαγορευθούν όλες οι εργασίες καθαρισμού των υφάλων, προπελών, δεξαμενών κ.λ.π., ώστε να μην υπάρχει υποψία ρύπανσης από αυτές τις δραστηριότητες. 3) Να τηρείται απαρέγκλιτα η κείμενη νομοθεσία. Τα πλοία να τηρούν όλους τους Διεθνείς και Εθνικούς Κανονισμούς στους τομείς της Ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. 4) Να υλοποιηθούν όλα τα συστήματα ασφαλείας και ελέγχου, που είμαστε υποχρεωμένοι, μέσω του Λιμενικού Ταμείου, να εφαρμόσουμε και έχουμε προχωρήσει πολύ για την πραγματοποίησή τους, καθώς και τα συστήματα έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση εκτάκτων συμβάντων θαλάσσιας ρύπανσης κ.λ.π. 5) Τα πλοία να ανεφοδιάζονται το καλοκαίρι έξω από τον όρμο και να αγκυροβολούν τουλάχιστον 2 μίλια από το Λιμένα της Νεάπολης. 6) Το Λιμεναρχείο να φροντίζει για τα ανωτέρω χωρίς αποκλίσεις, αφού αποτελούν δική του αρμοδιότητα σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα άρθρο 12 και το άρθρο 141 του Ν.Δ. 187/1973. 7) Ο Ειδικός Κανονισμός Λιμένα να λάβει πρωτίστως υπόψη του, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παράκτιων οικοσυστημάτων και να συνταχθεί με αυτή την προτεραιότητα και όχι τη συνέχιση της αγκυροβολίας των πλοίων, καθώς και με τη συνεργασία του Δήμου και του Λιμενικού Ταμείου>.

Συμπληρωματικά ο κ. Κουτσονικολής είπε: Πιστεύω ότι μέσα απ' τη συζήτηση και απ' την τοποθέτηση του κ. Αργυρακόπουλου διαχωρίστηκε η έννοια του όρου ανεφοδιασμός και εφοδιασμός. Στο ένα έχουμε να κάνουμε με ακίνδυνα υλικά και στο άλλο με επικίνδυνα, τα οποία και η προηγούμενη απόφαση αλλά και στην πρότασή μας σήμερα θα αναφέρεται. Θα ήθελα να κάνω μία συμπληρωματική ενημέρωση, στις 26/6 παραλάβαμε από τον Οργανισμό Ασφάλειας G4S το ΣΑΛΕ της Λιμενικής Εγκατάστασης και εντός μιας βδομάδας θα σταλεί για έγκριση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, υπολογίζουμε ότι εντός τριών μηνών περίπου, θα εφαρμόζονται μέτρα ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις Νεάπολης και Παλαιοκάστρου. Ο διαγωνισμός για τον υπεύθυνο ασφαλείας και τον αναπληρωτή του έχει τελειώσει, η ΑΛΕ είναι ο κ. Δερμάτης Χαράλαμπος και αναπληρωτής του ο κ. Λιβανός Ιωάννης. Έχει ξεκινήσει ήδη η προμήθεια των υλικών που απαιτούνται, των μέτρων ISPS, δηλαδή κιγκλιδώματα, οικίσκος, κάμερες, καταγραφικά, σκάνερ ανίχνευσης μετάλλων και λοιπά. Με σχετικό αίτημά μας ενόψει αιτήματος «Έγκριση Ειδικού Κανονισμού Λιμένας Νεάπολης» ζητήσαμε την επιβολή τέλους, ενδεικτικά κάποιο ποσό 100 ευρώ ανά πλοίο, που θα αγκυροβολούν στον όρμο, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το κόστος εφαρμογής των μέτρων ISPS. Σε σχετική απάντηση ύστερα, μετά από πολύ καιρό από διάφορα, τελικά του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου, δεν προβλέπεται προς το παρόν η επιβολή τέτοιου τέλους. Αυτά σε σχέση με το θέμα ασφαλείας από το Λιμενικό Ταμείο και για το θέμα της πρόσληψης, επειδή αναφέρθηκε από κάποια πράκτορα, νομίζω, θα ήθελα να πω το εξής, ότι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο έχει υπογράψει σύμβαση με την Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος για τη συμβολή της σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης

στις περιοχές αρμοδιότητάς της, δηλαδή στον όρμο Βατίκων και στη Μονεμβάσια. Η σύμβαση που υπογράψαμε αφορά την επικαιροποίηση του σχεδίου έκτακτης ανάγκης, εκτέλεση ενός γυμνασίου ανά έτος, την επιμόρφωση του προσωπικού που εμπλέκεται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης καθώς και τη συμβολή του σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης με ανθρώπινο και υλικοτεχνικό δυναμικό (κάδοι αντιρύπανσης, πράγματα κτλ.) η ίδια εταιρεία είναι αυτή που αναφέρθηκε ότι έχει στήσει εξοπλισμό στην Ελαφόνησο και ταυτόχρονα υπάρχει ο εξοπλισμός του Λιμεναρχείου, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στο Δήμο. Η μετακίνηση των λαντζών γίνεται τα τελευταία, αν θυμάμαι καλά, πέντε ή τέσσερα χρόνια. Θα έπρεπε ήδη να έχουν φύγει. Από 15/6 έχει αναρτηθεί η απόφαση του Λιμενάρχη Νεαπόλεως.

**Ο κ. Μέντης** είπε ότι είχε ενδοιασμούς όταν υπέγραψε την αίτηση για να έρθει το θέμα στο Συμβούλιο και μάλιστα παρά λίγο να χάσουμε και την ταυτότητά μας σαν παράταξη, εγώ και ο κ. Τσάκος, γιατί μας την ενέταξαν στην παράταξη της μείζονος μειοψηφίας από λάθος, το οποίο και διόρθωσαν οι συνάδελφοι. Χαίρομαι που έγινε αυτή η προσπάθεια και έφτασε το θέμα έστω και αν η μία πλευρά πίεζε έντονα και πολλές φορές και η Διοίκηση θα έλεγα ότι το σκεφτόταν, θεωρώ ότι ήταν η σωστή ενέργεια και καλώς συζητείται το θέμα αυτό. Έχω τη γνώμη ότι όλοι μαζί, από κοινού θα μπορέσουμε να βρούμε κάποιες λύσεις και εγώ προτείνω την περίοδο του καλοκαιριού να μην έρχεται κανένα πλοίο μέσα στον όρμο. Θα μπορούσαν τα καράβια να μπαίνουν από το Φράγκο στην Αγία Παρασκευή και αριστερότερα και να μη γίνεται καμία απολύτως επισκευή μέσα στον όρμο και να μην χρησιμοποιείται ο προβλήτας της Νεάπολης, αλλά το Παλιόκαστρο. Έτσι θα βρεθεί και η λύση στο αισθητικό κομμάτι και επίσης αυτό θα είναι και στην κατεύθυνση της ήπιας τουριστικής κατάστασης στην περιοχή, την οποία θέλουμε. Τη λύση θα τη βρούμε μόνοι μας και όλοι μαζί και από την άλλη μεριά θα πρέπει να δούμε τι γίνεται και με τους ανθρώπους στις λάντζες. Με καλή συνεννόηση και συνεργασία, νομίζω ότι θα μπορέσει να βρεθεί η λύση. Όμως πρέπει για τρεις μήνες υποχρεωτικά να μην μπαίνουν τα καράβια μέσα στον όρμο. Για το μεγάλο πρόβλημα του περάσματος, όπως αναφέρεται στην πρόταση σαν έκθεση της πλειοψηφίας, για να πηγαίνουν από κάτω, αυτά δε γίνονται γιατί υπάρχουν οικονομικά συμφέροντα και αποστάσεις και δεν μπορείς να κανονίσεις στα ύδατα πως θα πάνε τα καράβια και πως θα κινηθούν. Περνάνε πάρα πολλά καράβια, πάρα πολλά χρόνια, όμως τα τελευταία χρόνια δεν έχει προκύψει κάποιο ζήτημα, διότι είναι τέτοια τα μέτρα που έχουν εφαρμοστεί, τέτοια η τεχνολογία που έχει λύσει μια σειρά απ' αυτά τα ζητήματα. Το πρόβλημα που εμείς πρέπει να εντοπίσουμε και να εστιάσουμε είναι να μην μπαίνει κανένα καράβι μέσα στον όρμο τους τρεις μήνες. Αυτή είναι η δική μου η προσέγγιση στο συγκεκριμένο θέμα και έτσι και οι άνθρωποι απλώς θα επιβαρυνθούν ελαφρώς, να πάνε να προσεγγίσουν τα καράβια, να κάνουν τις υπόλοιπες δουλειές που πρέπει, όπως προβλέπεται να αλλάξουν πλήρωμα ή να πάρουν τροφοεφόδια. Αυτά πρέπει άμεσα να τα δούμε, δεν μπορούν να γίνουν σε 4-5 χρόνια. Για τον Ειδικό Κανονισμό δεν είμαι σίγουρος ότι είναι το καλύτερο και ότι πρέπει να γίνει. Δε γνώριζα όλα αυτά τα πράγματα που ειπώθηκαν εδώ, όμως κρατάω την επιφύλαξη ότι πιθανώς με τον Ειδικό Κανονισμό, υπάρχει μια πληροφορία που διαχέεται ότι ήδη κάποιος είναι ενήμερος στην περιοχή ότι υπάρχει ένας Ειδικός Κανονισμός στο Υπουργείο, που έχει προβλέψει ένα εξάγωνο στην περιοχή για πέντε καράβια, να μένουν μέσα εκεί στο χώρο, άνθρωποι απ' τον άλλο Δήμο το γνωρίζουν και το μετέφεραν. Θα αφήσω στο Προεδρείο μία φωτογραφία με λίγα καράβια ανά περιόδους και χρονικές στιγμές που έχουν μπει μέσα στον κόλπο και μια φωτογραφία με κάποιους που μεταφέρουν πράγματα για να κάνουν εργασίες στα καράβια. Πρέπει να βρεθεί μία φόρμουλα και όλοι εμείς μαζί να βρούμε μία λύση στα Βάτικα και δεν χρειάζεται να μας λύσουν άλλοι το πρόβλημα.

**Ο κ. Χριστάκος** είπε ότι 1 Δεκεμβρίου 2011 είχε στείλει επιστολή ότι πρέπει να μπει θέμα Συμβουλίου το αγκυροβόλιο και αναφέρει το άρθρο του Κώδικα που λέει ότι ο Δήμος μπορεί να παρεμβαίνει σε οτιδήποτε έχει σχέση με την προστασία, την ανάπτυξη, τη συνεχή βελτίωση των συμφερόντων των κατοίκων του. Προκύπτει λοιπόν ότι υπάρχει αρμοδιότητα του Δημοτικού Συμβουλίου. Είπε επίσης ότι με επιστολή του στην Οικονομική Επιτροπή, να μπει η Περιβαλλοντική Μελέτη απ' το ΕΛΚΕΘΕ στον προϋπολογισμό του 2011, με χαρά είδε σήμερα ότι υιοθετήθηκε η άποψη αυτή. Επίσης αυτό που λείπει απαραίτητα είναι οι αποφάσεις των τοπικών συμβουλίων της ΔΚ της Νεάπολης, καθώς και των τοπικών συμβουλίων των κοινοτήτων που γειτνιάζουν με τον όρμο. Επίσης έχει διαπιστώσει ότι το 99% των κατοίκων των Βοιών δε θέλουν να υφίστανται αγκυροβόλιο πλοίων στον όρμο των Βατίκων και το Δημοτικό Συμβούλιο πρέπει

να σεβαστεί τη γνώμη των κατοίκων, επιμένει στην ανάθεση σε μία νομική εταιρεία, η οποία θα ψάξει και θα διασφαλίσει τα συμφέροντα του Δήμου.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν εκπρόσωποι φορέων, συλλόγων, επιχειρηματίες και πολίτες της περιοχής των Βατικών, ήτοι:

**Ο κ. Πολλάλης** Πρόεδρος Ένωσης Ξενοδόχων Λακωνίας, ο οποίος εξέφρασε την αντίθεσή του με την αγκυροβολία και προτείνει να παρθεί μία απόφαση ή να γίνει μια διαδικασία τέτοια ώστε να μελετηθεί το θέμα από κάποιους ειδικούς και όσον αφορά τη ρύπανση της θάλασσας αλλά και όσον αφορά τους αρχαιολογικούς χώρους. Ο να πάρει απόφαση, ώστε να ληφθούν άμεσα μέτρα, ώστε να δούμε κάποια στιγμή πραγματικά την περιοχή των Βατικών, γενικότερα τις περιοχές του Δήμου Μονεμβασίας, να αυξάνεται τουριστικά η κίνηση και αυτό θα είναι καλό και προς όφελος όχι μόνο των ιδιοκτητών των ξενοδοχείων αλλά και όλου του πληθυσμού. Επίσης αναφέρθηκε και σε επιστολές που έχουν στείλει κατά καιρούς σε αρμόδια υπηρεσία.

**Ο κ. Λιβανός** εκπρόσωπος φορέων ναυτικών εταιριών είπε ότι λειτουργούν κάτω από τους ελληνικούς νόμους και τους διεθνείς κανόνες, τους οποίους πρέπει να τηρεί και το ελληνικό κράτος. Αναφέρθηκε στη δραστηριότητά τους, η οποία υπάρχει στην περιοχή εδώ και τριάντα περίπου χρόνια, του ανεφοδιασμού των πλοίων, τα τελευταία πέντε έως επτά έτη πράγματι είναι πιο έντονη και προσεγγίζουν περίπου τα 400 με 500 πλοία ετησίως, περίπου και για τη δραστηριότητα αυτή, ρωτούν το Λιμεναρχείο, που αστυνομεύει το χώρο του αγκυροβολίου. Αναφέρθηκε επίσης στο τζίρο τα δραστηριότητας και στους ανθρώπους που ζουν απ' αυτό, αλλά και στα ξενοδοχεία και τα καταστήματα της Νεάπολης. Είπε επίσης για τη διαδικασία, με την οποία γίνεται η δραστηριότητα του αγκυροβολίου. Είπε ότι σ' αυτά τα χρόνια δεν έχει γίνει ούτε ένα σοβαρό περιστατικό. Είπε επίσης για τη μελέτη του ΕΛΚΕΘΕ, που δεν αναφέρει τις άγκυρες των πλοίων για τις αυλακώσεις, διότι τα πλοία αυτά χρειάζονται πάνω από 50 μέτρα για να ρίξουν την άγκυρά τους. Μίλησε για τις προτάσεις που έχουν κάνει, να δημιουργηθεί το separation zone στο στενό της Ελαφονήσου. Καταλήγοντας είπε για τον αντιρρυσπαντικό οργανωμένο σταθμό στην Ελαφονήσο, ο οποίος συντηρείται με δικά τους έξοδα και έχει τη δυνατότητα να καλύψει όλη τη Λακωνία.

**Η κα Παπούλη**, η οποία εξέφρασε την αντίθεσή της με την αγκυροβολία και ότι πρέπει να βρεθεί μια λύση για όλους, με τη βοήθεια του Δήμου και αυτών που είναι γνώστες. Είπε για τη ζημιά που έχει υποστεί ο τουρισμός στη Νεάπολη και την καταστροφή του περιβάλλοντος και ότι είναι κάθετη με την αγκυροβολία, όπως γίνεται σήμερα, διότι δεν υπάρχει έλεγχος και προστασία.

**Ο κ. Χαραλάμπους** αναφέρθηκε στο διαδικαστικό θέμα, δηλαδή το να συζητηθεί και να ληφθεί απόφαση, η οποία δεν μπορεί να αποτελέσει κανονιστική απόφαση-πράξη. Είπε ότι δεν προβλέπεται καμία διαδικασία, διότι υπάρχει έλλειψη αρμοδιότητας, γι' αυτό και δεν έχει αρμοδιότητα το δημοτικό συμβούλιο να αποφασίσει. Πιστεύει ότι το αίτημα που υποβλήθηκε στο ΔΣ στηρίζεται σε πλάνη και θα δοθεί και η ενημερωτική απάντηση σε σημεία που έχουν σχέση με το νομοθετικό πλαίσιο από τον κύριο υποναύαρχο.

**Ο κ. Τζανέτος Οικονόμος**, είπε για δύο παρανομίες που έχει εντοπίσει, για τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και το Γενικό κανονισμό Λιμένα, όπου δεν προβλέφθηκε η προστασία της περιοχής. Έπρεπε κάθε τοπική Λιμενική Αρχή να βγάλει Ειδικό Κανονισμό, πράγμα το οποίο δεν έγινε. Η άλλη παρανομία αφορά στο ότι δεν υπάρχουν μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αναφέρθηκε σε δύο επιπτώσεις, τη ρύπανση απ' τις καθημερινές δραστηριότητες και τη ραδιενέργεια από το ραντάρ. Είπε για τους αγωγούς πετρελαίου που καταλήγουν στα Βάτικα και τις επιπτώσεις από ένα ναυάγιο που μπορεί να συμβεί στην περιοχή. Είπε ότι υπάρχουν λύσεις, πληθώρα ενστάσεων πρέπει να κάνει και ο Δήμος κι οι πολίτες, όταν γίνει η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ανάθεση σε εξειδικευμένο γραφείο, κινητοποίηση των κατοίκων με μπροστάρη το Δήμο, μελέτη αποτύπωσης.

**Ο κ. Ψαρράκης** γραμματέας Συλλόγου «Τουλίπα Γουλιμή», είπε ότι όλη αυτή η δραστηριότητα που ασκείται στον όρμο των Βατικών, έχει σαν συνέπεια την περιβαντολογική επιβάρυνση του όρμου, την υποβάθμισή του αλλά και την υποβάθμιση και απαξίωση γενικότερα του τόπου και της περιοχής. Είπε για τις θέσεις του Συλλόγου και ότι ζητούν οριοθέτηση Αγκυροβολίου εκτός του όρμου σε άλλη θαλάσσια περιοχή. Και εκεί, με την έκδοση σχετικού Κανονισμού Λιμένα, να προσδιορισθούν οι δραστηριότητες που θα επιτρέπεται να εκτελούνται, ώστε να είναι σύννομες και να τηρούνται οι προδιαγραφές ασφαλείας καθώς και οι διατάξεις σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος. Μίλησε για τη λύση του προβλήματος, που

ενδεχομένως να μην είναι τόσο δύσκολη και αναφέρθηκε σε μία αίτηση προς το ΣΤΕ ενός δημότη της Πάχης των Μεγάρων, η οποία μπορεί να αποτελέσει δεδικασμένο για όλες αυτές τις υποθέσεις.

**Ο κ. Αργυρακόπουλος** υποναύαρχος Λιμενικού Σώματος, είπε για το άρθρο 10 του νόμου 1940/1991, το οποίο συνέταξε ο ίδιος, το οποίο αντικατέστησε το άρθρο 156 ΝΔ 187 με το οποίο ακυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, διότι παρίστατο ανάγκη κατάρτισης κανονισμού με ομοιόμορφες διατάξεις εφαρμοζόμενες σε όλες τις Λιμενικές Αρχές της χώρας. Είπε ότι ως τεχνοκράτης και ως το πρόσωπο εκείνο που επί μακρό χρονικό διάστημα έχει ασχοληθεί με το συγκεκριμένο αντικείμενο, μπορεί να απαντήσει σε οποιοδήποτε ερώτημα έχει σχέση με την έκδοση και τη νομιμότητα των κανονισμών.

**Ο κ. Μπιλλίνης** εκδότης της εφημερίδας «Τα Βάτικα», είπε ότι υπάρχουν δύο ζητήματα, τα νομικά και τα πολιτικά. Το πολιτικό θέμα είναι τι θέλουμε για τον τόπο μας κι αυτό θα το αποφασίσουμε εμείς. Είπε ότι η δραστηριότητα αυτή δε συνάδει με τον τουρισμό της περιοχής. Αυτό που προτείνει είναι ότι πρέπει να απευθυνθούμε σε νομικό γραφείο, για να εκπροσωπήσει τα συμφέροντα της περιοχής και να νιώσει και ο τόπος προστασία. Μίλησε για τα μεγάλα συμφέροντα που διακυβεύονται απ' αυτή την ιστορία, γι' αυτό και οι νόμοι δεν εφαρμόζονται. Ζητάει από το Δήμο να προστατέψει την περιοχή και να σταματήσει τις διαδικασίες της αγκυροβολίας.

**Η κα Παπαβασιλοπούλου** ιδιοκτήτρια του ξενοδοχείου Τάκης στον Άγιο Γεώργιο, η οποία εξέφρασε την αντίθεσή της στην αγκυροβολία, είπε να μπορούν τα πλοία να εμποδίσουν ή να ανεφοδιαστούν αλλά όχι από τη Νεάπολη μπροστά και προτείνει το χώρο κάτω από την Ελίκα.

**Η κα Γούσια** είπε ότι πρέπει όλοι να είμαστε προς μία κατεύθυνση και να συζητήσουμε σε νέα βάση τα πράγματα που μας συμφέρουν και έτσι θα ότι μπορέσουμε να βρούμε μία λύση για τα Βάτικα.

**Ο κ. Βαρβαρέσσος** Πρόεδρος Τ.Κ. Λαχίου, είπε για τις παραβάσεις που έγιναν στο λιμάνι του Παλαιοκάστρου, ανεφοδιάζοντας τα πλοία με καύσιμα. Μίλησε για την οπτική ρύπανση που γίνεται, βλέποντας οι λουόμενοι τα καράβια, αλλά και τη ρύπανση της θάλασσας από τα παλαιότερα πλοία. Τελειώνοντας είπε ότι είναι κάθετος στην άποψή του, όχι πλοία στον όρμο.

**Ο κ. Μάρκος** Πρόεδρος ΤΚ Αγίου Γεωργίου, μίλησε για τα σκουπίδια που βγάζουν τα καράβια και ότι θα πρέπει να ενημερώνεται το Λιμενικό Ταμείο ή το Λιμεναρχείο, έτσι ώστε να εισηγούνται τα χρήματα.

Το Δημοτικό Συμβούλιο αφού έλαβε υπόψη όλα τα ανωτέρω αναφερθέντα, όπως λεπτομερώς αναγράφονται και στα απομαγνητοφωνημένα πρακτικά, καλείται να ψηφίσει τις προτάσεις, που κατατέθηκαν στο Σώμα, από τον εισηγητή κ. Πέτρο Τσάκο για την πλευρά της μειοψηφίας και τον Αντιδήμαρχο κ. Κουτσονικολή για την πλευρά της πλειοψηφίας.

#### ***Αποφασίζει κατά πλειοψηφία***

Η αγκυροβολία των πλοίων εντός του όρμου των Βατικών, είναι μια δραστηριότητα, η οποία αντιβαίνει με την ήπια τουριστική ανάπτυξη, που θέλει να δώσει ο Δήμος στην περιοχή, αλλά και γενικότερα. Η δραστηριότητα αυτή πρέπει να ελέγχεται ώστε να βαίνει μειούμενη, έως ότου εξαλειφθεί.

Ως εκ τούτου:

**1)** Να ανατεθεί στο ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. η μελέτη που δεν έγινε, για να μελετηθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την αγκυροβολία των πλοίων στον όρμο των Βατικών και μάλιστα να επαναληφθεί μετά διετίας, ώστε να υπάρχουν και συγκριτικά αποτελέσματα. Για τη μελέτη αυτή, έχουμε ήδη έλθει σε επαφή με το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. και θα ανατεθεί στο επόμενο διάστημα.

**2)** Να απαγορευθούν όλες οι εργασίες καθαρισμού των υφάλων, προπελών, δεξαμενών κ.λ.π., ώστε να μην υπάρχει υποψία ρύπανσης από αυτές τις δραστηριότητες.

**3)** Να τηρείται απαρέγκλιτα η κείμενη νομοθεσία. Τα πλοία να τηρούν όλους τους Διεθνείς και Εθνικούς Κανονισμούς στους τομείς της Ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

**4)** Να υλοποιηθούν όλα τα συστήματα ασφαλείας και ελέγχου, που είμαστε υποχρεωμένοι, μέσω του Λιμενικού Ταμείου, να εφαρμόσουμε και έχουμε προχωρήσει πολύ για την πραγματοποίησή τους, καθώς και τα συστήματα έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση εκτάκτων συμβάντων θαλάσσιας ρύπανσης κ.λ.π.

5) Τα πλοία να ανεφοδιάζονται το καλοκαίρι έξω από τον όρμο και να αγκυροβολούν τουλάχιστον 2 μίλια από το Λιμένα της Νεάπολης.

6) Το Λιμεναρχείο να φροντίζει για τα ανωτέρω χωρίς αποκλίσεις, αφού αποτελούν δική του αρμοδιότητα σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα άρθρο 12 και το άρθρο 141 του Ν.Δ. 187/1973.

7) Ο Ειδικός Κανονισμός Λιμένα να λάβει πρωτίστως υπόψη του, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και των παράκτιων οικοσυστημάτων και να συνταχθεί με αυτή την προτεραιότητα και όχι τη συνέχιση της αγκυροβολίας των πλοίων, καθώς και με τη συνεργασία του Δήμου και του Λιμενικού Ταμείου.

8) Η παρούσα απόφαση να σταλεί αρμοδίως.

Μειοψηφούντων των κ.κ. Μαστορόπουλου, Χριστάκου, Π. Τσάκου, Χαραμή, Νικολινάκου, Μιχαλόπουλου, οι οποίοι δεν ψηφίζουν την πρόταση της πλειοψηφίας και ψηφίζουν την πρόταση όπως τέθηκε από τον κ. Πέτρο Τσάκο, σύμφωνα με τα όσα εξέφρασαν παραπάνω, του κ. Δημητρόπουλου, ο οποίος πιστεύει ότι η λύση του προβλήματος είναι προς την κατεύθυνση της απομάκρυνσης και των κ.κ. Μέντη και Δουμάνη, οι οποίοι ψηφίζουν ΛΕΥΚΟ και δε ψηφίζουν καμία πρόταση, διότι πιστεύουν ότι και οι δύο προτάσεις έχουν κοινά σημεία και ότι θα μπορούσε να υπάρχει μια κοινή πρόταση.

### **Η Απόφαση αυτή πήρε αύξοντα αριθμό 158/2013.**

Αφού συντάχθηκε το πρακτικό αυτό υπογράφεται όπως πιο κάτω.

Ο Πρόεδρος  
Αβδούλος Σπύρος

Ο Γραμματέας  
Χριστάκος Σταύρος

Τα Μέλη  
Μιχαλόπουλος Μιχαήλ *Αντιπρόεδρος Δ.Σ.*  
Βουνελάκης Γεώργιος *Αντιδήμαρχος*  
Καλογερίνης Ηλίας *Αντιδήμαρχος*  
Κουτσονικολής Χαράλαμπος *Αντιδήμαρχος*  
Μαυρομιχάλης Κων/νος *Αντιδήμαρχος*  
Πριφτάκη-Χ'γρηγορίου Παν. *Αντιδήμαρχος*  
Σουρλάς Ιωάννης *Αντιδήμαρχος*  
Αλειφέρη Παναγιώτα  
Κολλιάκος Ιωάννης  
Λύρας Χαράλαμπος  
Πετράκης Χρήστος  
Σπυριδάκος Βασίλειος  
Σταθάκης Παναγιώτης  
Τσαφατίνου Κατερίνα  
Μαστορόπουλος Νεκτάριος  
Νικολινάκος Παναγιώτης  
Τσάκος Πέτρος  
Χαραμής Αντώνιος  
Δουμάνης Δαμιανός  
Μέντης Γεώργιος  
Δημητρόπουλος Δημοσθένης

Ακριβές Απόσπασμα  
Η Ειδική Γραμματέας

Παπαδάκη Ευγενία