



07 Νοε. 2016

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη

Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Τηλ. : 213 137 1464

Fax : 213 137 4336

E-mail : ke@yna.gov.gr

Πειραιάς, 04 Νοεμβρίου 2016

Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/94763/2016/261-263-265-267

ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων

Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα Ερωτήσεων

- Κοιν.: 1. Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (Γρ. κ. Υπουργού)**
2. Βουλευτή κ. Σ. Κεδίκογλου
 3. Βουλευτή κα Ο. Κεφαλογιάννη
 4. Βουλευτή κ. Α. Γεωργιάδη
 5. Βουλευτή κ. Λ. Αυγενάκη
 6. Βουλευτή κ. Κ. Τσιάρα
 7. Βουλευτή κ. Χ. Κέλλα
 8. Βουλευτή κ. Σ. Αναστασιάδη
 9. Βουλευτή κα Μ. Αντωνίου
 10. Βουλευτή κ. Χ. Αθανασίου
 11. Βουλευτή κ. Θ. Καραόγλου
 12. Βουλευτή κ. Α. Δημοσχάκη
 13. Βουλευτή κ. Α. Μπούρα
 14. Βουλευτή κα Α.-Μ. Ασημακοπούλου
 15. Βουλευτή κ. Γ. Γεωργαντά
 16. Βουλευτή κ. Μ. Κόνσολα
 17. Βουλευτή κ. Κ. Σκρέκα
 18. Βουλευτή κ. Β. Κικίλια
 19. Βουλευτή κ. Δ. Κυριαζίδη
 20. Βουλευτή κ. Κ. Τζαβάρα
 21. Βουλευτή κ. Γ. Γιακουμάτο
 22. Βουλευτή κ. Β. Οικονόμου
 23. Βουλευτή κα Σ. Βούλτεψη
 24. Βουλευτή κα Α. Καραμανλή
 25. Βουλευτή κα Ε. Ράπτη
 26. Βουλευτή κ. Γ. Στήλιο
 27. Βουλευτή κα Φ. Αραπατζή
 28. Βουλευτή κ. Γ. Ανδριανό
 29. Βουλευτή κ. Α. Βεσυρόπουλο
 30. Βουλευτή κ. Κ. Βλάση
 31. Βουλευτή κ. Α. Κατσανιώτη
 32. Βουλευτή κ. Μ. Χαρακόπουλο
 33. Βουλευτή κ. Ν. Παναγιωτόπουλο
 34. Βουλευτή κ. Ν. Μηταράκη
 35. Βουλευτή κ. Ι. Λαγό

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (13)

Σύνολο (13)

ΘΕΜΑ: Απάντηση των αριθ. πρωτ. 7605/23-8-2016, 7690/25-8-2016 και 7736/29-8-2016 Ερωτήσεων 33 Βουλευτών της Κ.Ο. της Ν.Δ. και της αριθμ. πρωτ. 7767/30-8-2016 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Ι. Λαγού.

Ι. ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1. Στις 23/8/2016 τριάντα τρεις (33) βουλευτές της Ν.Δ. κατέθεσαν στη Βουλή την αρ. πρωτ. 7605 Ερώτηση με τρία επιμέρους ερωτήματα για το τραγικό συμβάν στην Αίγινα, εκ των οποίων το δεύτερο

σχολιάστηκε ήδη ευρύτατα ως ερώτημα απευθυνόμενο όχι προς εμένα αλλά προς τον προκάτοχό μου Υπουργό της κυβέρνησης της Ν.Δ.-ΠΑΣΟΚ το 2014!

Ερωτήματα:

α) Γιατί υπήρξε ουσιαστική απουσία του Λιμενικού Σώματος σε ό,τι αφορά τη σύλληψη του δράστη ενός πολύνεκρου δυστυχήματος, καθώς και τη διασφάλιση των καταθέσεων άμεσα από τους συνεπιβαίνοντες αυτόπτες μάρτυρες;

β) Πως ανανεώθηκε το δίπλωμα του 77χρονου χειριστή προ διετίας, ενώ ο ίδιος καταθέτει ότι εδώ και τρία χρόνια αντιμετωπίζει σοβαρότατα προβλήματα υγείας; Ποια διαδικασία ακολουθήθηκε;

γ) Συνηθίζεται να μεταβαίνει άμεσα ο αρμόδιος Υπουργός στο σημείο μίας ναυτικής τραγωδίας και μάλιστα με ταχύτητα εντυπωσιακή σε σχέση με την παρέμβαση του Λιμενικού; Νοείται ανάμειξη του αρμόδιου υπουργού σε μία υπό διερεύνηση υπόθεση με θετικούς χαρακτηρισμούς περί της εμπειρίας και των γνώσεων του κατηγορούμενου χειριστή;

2. Δύο ημέρες μετά, στις 25/8/2016, τρεις εκ των τριάντα τριών βουλευτών κατέθεσαν νέα Ερώτηση με αρ. πρωτ. 7690 εν είδει... «ορθής επανάληψης» για το ίδιο θέμα, με εκτενέστερη αφήγηση και με πρόσθετα ερωτήματα, αφαιρώντας αυτό που προφανέστατα είχε ήδη ακυρώσει την αξιοπιστία της πρώτης Ερώτησης.

Ερωτήματα:

α) Υπήρξε καθυστέρηση στην άφιξη του λιμενικού στον τόπο του συμβάντος; Γιατί για 3 ώρες το λιμενικό δεν αναζήτησε τους επιβαίνοντες στο ταχύπλοο; Γιατί δεν έχουν καταθέσει όλοι οι αυτόπτες μάρτυρες και όσοι βοήθησαν τους επιβαίνοντες στο ταχύπλοο;

β) Έχει διερευνηθεί ο ρόλος της Θαλαμηγού ΝΤΟΥΕΝΤΕ που εμπλέκεται με το τραγικό συμβάν; Για ποιο λόγο οι λιμενικές αρχές, ενώ πληροφορήθηκαν για τον τρόπο διαφυγής του δράστη και των επιβαινόντων στο ταχύπλοο, δεν ασχολήθηκαν με τη θαλαμηγό που εμπλέκεται καθώς και τους επιβαίνοντες και τους χειριστές των εξωλέμβιων φουσκωτών σκαφών της θαλαμηγού που φυγάδευσαν το δράστη και τους επιβαίνοντες και άφησαν αβοήθητα τα θύματα του ναυαγίου;

γ) Ποιος ο λόγος και ο ρόλος της παρουσίας του Υπουργού κ. Δρίτσα στην Αίγινα, αμέσως μετά το συμβάν;

δ) Έχει αρμοδιότητα να παρίσταται ο Υπουργός κατά τη διαδικασία της προανάκρισης και να ανακοινώνει δημόσια μέρος του προανακριτικού υλικού;

ε) Έχει δικαίωμα ο Υπουργός να δίνει απαντήσεις σε ερωτήματα που απασχολούν εν εξελίξει δικαστική έρευνα, προτού αυτή ολοκληρώσει το έργο της; Δεν συνιστά μία τέτοια ενέργεια επηρεασμό του προανακριτικού έργου;

στ) Έχει ακολουθηθεί η εκ του νόμου προβλεπόμενη διαδικασία για την προανάκριση;

ζ) Για ποιο λόγο δεν έχουν ασκηθεί κατηγορίες στους επιβαίνοντες στο ταχύπλοο για εγκατάλειψη τραυματιών και ναυαγών;

3. Στη συνέχεια στις 29/8/2016 οι ίδιοι τρεις βουλευτές της Ν.Δ. κατέθεσαν τρίτη Ερώτηση με αρ. πρωτ. 7736 (άγνωστο για ποιον πρόσθετο λόγο).

Ερωτήματα:

α) Υπήρξε καθυστέρηση στην άφιξη του λιμενικού στον τόπο του συμβάντος; Γιατί για 3 ώρες το λιμενικό δεν αναζήτησε τους επιβαίνοντες στο ταχύπλοο; Έχει διερευνηθεί ο ρόλος της θαλαμηγού "ΝΤΟΥΕΝΤΕ" που εμπλέκεται με το τραγικό συμβάν; Έχει αναζητηθεί ευθύνη για την εγκατάλειψη των θυμάτων του ναυαγίου;

β) Έχει αρμοδιότητα να παρίσταται ο αρμόδιος Υπουργός (πολιτικός προϊστάμενος) κατά τη διαδικασία της προανάκρισης και να ανακοινώνει δημόσια μέρος του προανακριτικού υλικού; Ποιός ο λόγος και ο ρόλος της παρουσίας του κ. Υπουργού στην Αίγινα αμέσως μετά το συμβάν;

γ) Έχουν διερευνηθεί όλες οι μαρτυρίες που έρχονται συνεχώς στη δημοσιότητα για ύπαρξη και άλλων επιβαινόντων καθώς και για τις αποδεδειγμένες "αστοχίες" από πλευράς Λιμενικού Σώματος;

δ) Σε ποιες ενέργειες έχει προβεί ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αφενός για την αναζήτηση της αλήθειας και αφετέρου για την προστασία του Λιμενικού Σώματος από "παρεμβάσεις" που πλήττουν το κύρος του και δημιουργούν προσκόμματα στο πραγματικά δύσκολο έργο που επιτελεί το προσωπικό του Λ.Σ.;

ε) Ελήφθησαν εγκαίρως όλες οι μαρτυρικές καταθέσεις από τις Λιμενικές Αρχές και γιατί ελήφθησαν αποτυπώματα δυο ημέρες αργότερα;

4. Τέλος, στις 30/8/2016 ο βουλευτής Β' Πειραιά της Χρυσής Αυγής, Ιωάννης Λαγός κατέθεσε τη με αρ. πρωτ. 7767 Ερώτηση, με δυο ερωτήματα αναφορικά με την απομάκρυνση του ταχύπλοου "ΝΤΟΥΕΝΤΕ".

α) Γιατί, μετά το "δολοφονικό" ατύχημα της Αίγινας, το ταχύπλοο οι λιμενικοί το έβγαλαν από το νερό και το πήγαν σε φυλασσόμενο χώρο;

β) Με ποιου εντολή έγινε η απομάκρυνση του σκάφους εφ' όσον ο ανακριτής δεν έδωσε σχετική παραγγελία;

Παράλληλα κατατέθηκαν Επίκαιρες Ερωτήσεις,

α) από τον βουλευτή Ν.Δ. Κώστα Κατσαφάδο με θέμα "Ερωτήματα σχετικά με την τραγωδία στην Αίγινα", η οποία συζητήθηκε στη Βουλή στις 8-9-2016.

β) από τον βουλευτή Ν.Δ. Σίμο Κεδίκογλου με θέμα "Αναπάντητα ερωτήματα για την τραγωδία στην Αίγινα" η οποία συζητήθηκε στη Βουλή στις 13/10/2016.

Οι απαντήσεις είναι γνωστές, καταγεγραμμένες στα επίσημα Πρακτικά της Βουλής και δημοσιοποιημένες στα ΜΜΕ. Σε σημαντικό βαθμό απαντούν στα παραπάνω Ερωτήματα.

Όλες αυτές οι Ερωτήσεις αναπαράγουν κατά βάση ισχυρισμούς, επισημάνσεις, αιτιάσεις και ερωτήματα που έχουν κατά κόρον προβληθεί από έντυπα και ηλεκτρονικά Μέσα Επικοινωνίας και από το Διαδίκτυο, στα περισσότερα και σημαντικότερα των οποίων κυρίως θα απαντήσει η Κύρια Ανάκριση και όχι ο Υπουργός.

Πέραν των παραπάνω αποσαφηνίσεων, όπως δήλωσα αμέσως μετά την κατάθεση της πρώτης Ερώτησης, θεωρώ αυτονόητη υποχρέωσή μου να απαντήσω με τη μεγαλύτερη δυνατή πληρότητα μέσω της προβλεπόμενης κοινοβουλευτικής διαδικασίας. Για τούτο, η Απάντησή μου είναι εκτενής και αναλυτική, γεγονός που αιτιολογεί την καθυστέρηση, αν και έχουν ήδη παρεμβληθεί οι Απαντήσεις μου στις Επίκαιρες Ερωτήσεις του κ. Κατσαφάδου και του κ. Κεδίκογλου.

II. ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

- Η Κυβέρνηση δεν έχει κανένα απολύτως λόγο και σκοπό ή πρόθεση να αποκρύψει γεγονότα ή να καλύψει πρόσωπα και ευθύνες αναφορικά με την τραγωδία της Αίγινας. Το ίδιο ισχύει και για το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος - Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.)
 - Η μοναδική παρέμβασή μου στην προανακριτική διαδικασία στην Αίγινα ήταν η πιεστική παράκληση, προτροπή, ενθάρρυνση και υπόδειξη: "να μη μείνει καμία απολύτως πτυχή αυτής της υπόθεσης αδιερεύνητη".
 - Στο στάδιο της Προανάκρισης και της Κύριας Ανάκρισης, ως αρμόδιος Υπουργός Ναυτιλίας δεν έχω κανένα δικαίωμα να επιβεβαιώσω ή να διαψεύσω αφηγήσεις, περιγραφές, μαρτυρίες, ερωτήματα, εικασίες, καταγγελίες, αποκαλύψεις και "αποκαλύψεις" ή και κάθε είδους ισχυρισμούς όσο κρίσιμη σημασία και αν έχουν, εφόσον αυτά εντάσσονται αποκλειστικά στην ευθύνη των Εισαγγελικών και Ανακριτικών Αρχών.
 - Πολιτική υπεραξία δεν δικαιούται κανείς να αποκομίσει από την τραγωδία της Αίγινας. Ας σταματήσει επιτέλους η ανεπίτρεπτη και ανεύθυνη τυμβωρυχία. Η τραγικότητα του συμβάντος δεν προσφέρεται για αντιπολιτευτική φθορά της Κυβέρνησης.
 - Οι συνήγοροι της Πολιτικής Αγωγής που εκπροσωπούν τους συγγενείς των θυμάτων, είναι δημοσίως γνωστό ότι έχουν θέσει ερωτήματα και έχουν ζητήσει διερεύνηση και απαντήσεις στο πλαίσιο της σε εξέλιξη Ανακριτικής διαδικασίας. Εκεί μπορεί και προβλέπεται να απαντηθούν όλα με υπεύθυνο και θεσμικό τρόπο, συμπεριλαμβανομένων και των ενδεχόμενων κενών ή παραλείψεων της Προανακριτικής διαδικασίας, εφόσον πράγματι η Κύρια Ανάκριση εντοπίσει τέτοια κενά και τέτοιες παραλείψεις. Ουδείς όμως δικαιούται να υποκαταστήσει τις Εισαγγελικές Αρχές.
 - Ως αρμόδιος Υπουργός υποχρεούμαι να δώσω απαντήσεις σε ερωτήματα στο πλαίσιο του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου αλλά μόνο σε αυτά τα οποία δεν ανάγονται στο πιο πάνω περιοριστικό πλαίσιο.
 - Οι αναλυτικές απαντήσεις που ακολουθούν στηρίζονται στα παραπάνω και δημοσιοποιούν εκείνα τα επισήμως καταγεγραμμένα στοιχεία, των οποίων η δημοσιοποίηση δεν παραβιάζει την μυστικότητα της Προανάκρισης και της Κύριας Ανάκρισης. Με τον ίδιο τρόπο άλλωστε, τηρώντας αυστηρά τους κανόνες αυτής της περιοριστικής και υποχρεωτικής δεοντολογίας, έχω απαντήσει ήδη στη Βουλή σε δύο Επίκαιρες Ερωτήσεις:
- στις 08-9-2016, σε Επίκαιρη Ερώτηση του Βουλευτή Α' Πειραιά και Νήσων της Ν.Δ. κ. Κώστα Κατσαφάδου,
- στις 13-10-2016 σε Επίκαιρη Ερώτηση του Βουλευτή Ευβοίας της Ν.Δ. κ. Σίμου Κεδίκογλου.

* Παραπέμπω σχετικά στα επίσημα Πρακτικά της Βουλής.

III. ΔΕΚΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

1. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα επίσημα στοιχεία στον υπηρεσιακό και επί τη βάσει των Κανονισμών προβλεπόμενο χρόνο, αφ' όταν συνέβη το τραγικό δυστύχημα στην Αίγινα, όλες οι διαθέσιμες δυνάμεις του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Τοπικές, Περιφερειακές, Κεντρικές) κινητοποιήθηκαν αμέσως και ανέλαβαν δράση σε ποικίλα πεδία αρμοδιότητας. Έρευνα-Διάσωση, αρωγή στην περίθαλψη τραυματιών, άμεση καταγραφή δεδομένων και διαφύλαξη πειστηρίων, ταυτοποίηση νεκρών-θυμάτων της τραγωδίας, εποπτεία διακομιδής των σορών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα και βέβαια ανάληψη της κατά νόμο ευθύνης της Προανακριτικής Διαδικασίας με πρώτο μέλημα την αναζήτηση υπαιτίων.

Η συνολική δύναμη του Λιμεναρχείου Αίγινας (Αξιωματικών, Υπαξιωματικών, Λιμενοφυλάκων) ανέρχεται αυτήν την περίοδο στον αριθμό των 25 ατόμων για όλη την Αίγινα. Εκλήθη αμέσως το σύνολο της δύναμης αυτής στην Υπηρεσία και ανέλαβαν κατά προτεραιότητα ειδικά καθήκοντα για το τραγικό συμβάν, παράλληλα βέβαια και με όλες τις άλλες υποχρεώσεις της Υπηρεσίας (για παράδειγμα, τα πλοία της γραμμής συνέχισαν να έρχονται και να φεύγουν με τη γνωστή για το νησί συχνότητα. Αυτή η διαδικασία απαιτεί υποχρεωτική παρουσία λιμενικών. Και δεν είναι η μόνη).

Το Λιμεναρχείο Αίγινας, ως Προανακριτική Αρχή, διαχείρισης ενός τόσο σοβαρού συμβάντος, καθόλου συνηθισμένου, ανέλαβε και ανταποκρίθηκε στην ευθύνη, ταυτόχρονα με όλα τα άλλα καθήκοντα, να ολοκληρώσει την Προανάκριση από την ώρα του τραγικού συμβάντος μέχρι το πρωί (ώρα 08.00) της επόμενης ημέρας, οπότε ο φάκελος της Δικογραφίας διαβιβάστηκε και ο κατηγορούμενος παραπέμφθηκε στον αρμόδιο Εισαγγελέα. Δηλαδή σε χρόνο συνολικά δέκα εννέα (19) ωρών (πρακτικά βεβαίως σημαντικά λιγότερων), στο πλαίσιο της Αυτόφωρης Διαδικασίας.

Η συνολική, πλήρης και σε βάθος διερεύνηση δεν σταματά με την ολοκλήρωση της Προανάκρισης. Είναι άλλωστε γνωστό ότι ο αρμόδιος Εισαγγελέας διέταξε Κύρια Ανάκριση αμέσως μετά την απαγγελία των κατηγοριών. Από την επομένη του συμβάντος η Κύρια Ανάκριση διεξάγεται ήδη και ακόμα είναι σε εξέλιξη. Η Κύρια Ανάκριση πανίως καλύπτει, συμπληρώνει, θεραπεύει ενδεχόμενα κενά ή παραλείψεις της Προανάκρισης. Αυτό θα γίνει αρμοδίως και στην συγκεκριμένη έρευνα όσο οι Εισαγγελικές και Δικαστικές Αρχές διαπιστώνουν τέτοια κενά ή παραλείψεις, βεβαίως και με τη συνδρομή του Λιμεναρχείου Αίγινας και των άλλων αρμοδίων Υπηρεσιών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Το ίδιο ισχύει και για πιθανές ευθύνες αναφορικά με ενδεχόμενες ουσιώδεις παραλείψεις κατά το στάδιο της Προανάκρισης, εάν και εφ' όσον στην Εισαγγελική και Ανακριτική έρευνα προκύψουν τέτοιες ενδείξεις. Δημοσιογραφικά ή πολιτικά μπορεί ο καθείς να θέτει οποιαδήποτε ερωτήματα, βάσιμα ή αβάσιμα. Όπως και ερωτήματα σκοπιμότητας, θεμιτά ή αθέμιτα. Ο καθείς κρίνει αλλά και κρίνεται. Την ευθύνη της έρευνας όμως για όλα αυτά, στην παρούσα φάση τουλάχιστον και πολύ περισσότερο την αρμοδιότητα απόδοσης ευθύνης, έχουν αποκλειστικά και μόνο οι Εισαγγελικές και Δικαστικές Αρχές.

Σε κάθε περίπτωση, η Κυβέρνηση πρώτη και από την πρώτη στιγμή, επιθυμεί και εργάζεται υπεύθυνα και χωρίς επικοινωνιακές τυμπανοκρουσίες για την πλήρη διερεύνηση του τραγικού συμβάντος σε κάθε κατεύθυνση. Δεν έχουμε κανένα λόγο να καλύψουμε τίποτα και κανέναν.

2. Αν και τουλάχιστον ξενίζει, η κατηγορηματική βεβαιότητα των βουλευτών της Ν.Δ. όταν ρωτώντας συγχρόνως βεβαιώνουν ότι «υπήρξε ουσιαστική απουσία του Λιμενικού Σώματος...» και ότι «... για 3 ώρες το Λιμενικό δεν αναζήτησε τους επιβαίνοντες στο ταχύπλοο», απαντώ:

Με βάση τα διαθέσιμα τηρούμενα επίσημα στοιχεία που δεν εμπίπτουν στη μυστικότητα της Ανακριτικής διαδικασίας, δεν έχει προκύψει προδήλως αδικαιολόγητη ή ανεξήγητη ή υπαίτια καθυστέρηση στην άφιξη του Λιμενικού στον τόπο του συμβάντος. Το γιατί όμως επί 2 1/2 ώρες περίπου, μέχρι την αυτόβουλη παράδοση του κατηγορουμένου, δεν κατέστη δυνατή η ανεύρεσή του και η σύλληψή του δεν μπορώ να το απαντήσω επί τη βάσει διαθέσιμων επίσημων στοιχείων. Αξιολογικές κρίσεις υποκειμενικού χαρακτήρα οφείλω αυστηρά να αποφύγω. Και αυτή είναι η στάση μου τόσο επί του συγκεκριμένου ερωτήματος, όσο και επί άλλων ερωτημάτων για την απάντηση των οποίων δεν διαθέτω επίσημα και δημοσιοποιήσιμα στοιχεία. Επαναλαμβάνω επομένως ότι απαντώ μόνο με βάση τα διαθέσιμα τηρούμενα επίσημα στοιχεία των οποίων η δημοσιοποίηση δεν παραβιάζει τη μυστικότητα της Ανάκρισης.

Συγκεκριμένα:

α) Αναφέρεται ότι το Λιμεναρχείο Αίγινας ενημερώθηκε τηλεφωνικά ότι υπάρχει περιστατικό σύγκρουσης σκαφών στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ νήσου Μονής και Πέρδικας Αίγινας για πρώτη φορά από το αστυνομικό τμήμα Ναυπλίου, στο οποίο απευθύνθηκε τηλεφωνικά πολίτης ο οποίος βρισκόταν στην νήσο Μονή και είδε από ξηράς τη σύγκρουση, στις 12.48 της 16^{ης} Αυγούστου 2016. Έγινε άμεση επιβεβαίωση σύμφωνα με τους κανονισμούς ενώ ταυτόχρονα σκάφη καλούσαν μέσω VHF το Λιμεναρχείο ότι υπάρχουν άνθρωποι στη θάλασσα μεταξύ Μονής και Πέρδικας.

Ακολούθησε άμεση ενημέρωση Λιμενάρχη, Υπολιμενάρχη, Προϊσταμένου Λιμενικής Αστυνομίας, Υπαξιωματικού Φυλακής και Κέντρου Επιχειρήσεων (ΕΚΣΕΔ-ΚΕΠΙΧ). Δόθηκε επείγουσα εντολή προσέλευσης όλου του διαθέσιμου προσωπικού στην Υπηρεσία και εντολή προς όλα τα παραπλέοντα σκάφη και προς τα σκάφη που εκτελούν πλόες Πέρδικα-Μονή να κατευθυνθούν στο σημείο. Αυτή είναι η πάγια τηρούμενη πρακτική διεθνώς επί τη βάσει των Διεθνών Κανόνων Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και Έρευνας-Διάσωσης. Παράλληλα, σχεδόν ταυτόχρονα, ο Λιμενάρχης Αίγινας επικοινωνούσε συνεχώς με το κέντρο Υγείας Αίγινας και με το Ιδιωτικό Δικαίου Νοσοκομείο Αγ. Διονύσιος για παροχή βοήθειας, αποστολή ιατρών, νοσηλευτών, ασθενοφόρων και κάθε άλλου μέσου.

Η αντιπαράθεση με τον Βουλευτή Ν.Δ. κ. Σίμο Κεδίκογλου, κατά τη συζήτηση της Επίκαιρης Ερώτησης στις 13-10-2016, επικεντρώθηκε στην ακριβή ώρα που έλαβε το Λιμεναρχείο την πρώτη πληροφορία για το συμβάν.

Ο βουλευτής ανέφερε ότι το Λιμεναρχείο έλαβε την πρώτη πληροφορία στις 12.30 μ.μ. και δεσμεύτηκε να καταθέσει στη Βουλή στοιχείο που το αποδεικνύει. Προτίμησε όμως να δημοσιοποιήσει στο διαδίκτυο σήμα του Λιμενάρχη Αίγινας προς την Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά το οποίο στάλθηκε στις 3.10' ξημερώματα της 17^{ης} Αυγούστου 2016 και αναφέρει πράγματι τη φράση «και περί ώρα περίπου 12.30». Το Σήμα αυτό δεν αποτελεί παρά μόνο μία εκ των γενικών αναφορών προς την Εισαγγελία και όχι λεπτομερή – δεσμευτική περιγραφή του χρόνου στον οποίο ειδοποιήθηκε το Λιμεναρχείο. Αυτό άλλωστε δηλώνει και η λέξη “περίπου” που χρησιμοποιήθηκε στο εν λόγω σήμα.

Σε απάντηση αυτού, δημοσιοποίησα απόσπασμα του επίσημου «Ημερολογίου Συμβάντων» του Λιμεναρχείου Αίγινας, στο οποίο αδιαμφισβήτητα καταγράφεται ότι 12.48 έλαβε το Λιμεναρχείο την πρώτη πληροφορία για το συμβάν. Για όσους γνωρίζουν, αυτά είναι στοιχεία-χρόνοι άμεσης εγγραφής.

Η μεροληψία της ερμηνείας του κ. Κεδίκογλου είναι προφανής, όπως και η επιμονή στην σκόπιμη διαστρέβλωση χάριν εντυπώσεων.

β) Εν συνεχεία αναφέρεται ότι στις 12.55' (δηλαδή 7' μετά το πρώτο τηλεφώνημα ειδοποίησης του Λιμεναρχείου) αναχώρησαν λιμενικοί με υπηρεσιακό όχημα οδικώς για την Πέρδικα και έφτασαν εκεί στις 13.15'. Στην Πέρδικα είχαν ήδη αρχίσει να αποβιβάζονται ναυαγοί, μεταφερόμενοι από σκάφη που είχαν σπεύσει σε βοήθεια, καθώς επίσης και να μεταφέρονται εκεί τραυματίες και σοροί. Τα στελέχη του Λ.Σ. ενεργοποιήθηκαν κυρίως για το συντονισμό της διακομιδής τραυματιών και νεκρών στο Κ.Υ. Αίγινας. Παράλληλα με την πρόοδο του συντονισμού, ένας λιμενικός επιβιβάστηκε σε ιδιωτικό σκάφος για επιτόπου έλεγχο και συνδρομή στον τόπο της σύγκρουσης. Μεταξύ άλλων ενεργειών, ο λιμενικός αναζήτησε και εντόπισε το σκάφος “ΝΤΟΥΕΝΤΕ” ΤΑ 171. Εκεί είχε φτάσει ήδη ένα ιδιωτικό φουσκωτό σκάφος το οποίο είχε δέσει το “ΝΤΟΥΕΝΤΕ” ΤΑ 171 για να το ρυμουλκήσει. Επάνω στο σκάφος “ΝΤΟΥΕΝΤΕ” ΤΑ 171 εκείνη τη στιγμή ήταν ένας άνδρας, ο οποίος δήλωσε ότι επιβιβάστηκε μετά τη σύγκρουση για να βοηθήσει στη ρυμούλκηση και πως οι επιβαίνοντες του ταχύπλοου είχαν ήδη αποβιβαστεί. Δόθηκαν εντολές από τον Λιμενάρχη να αναζητηθούν οι επιβαίνοντες και ο Κυβερνήτης του “ΝΤΟΥΕΝΤΕ” ΤΑ 171.

γ) Σχεδόν ταυτόχρονα, στις 12.56' (δηλαδή 8' μετά το πρώτο τηλεφώνημα ειδοποίησης του Λιμεναρχείου) αναφέρεται έναρξη διαδικασίας απόπλου του φουσκωτού μηχανοκίνητου σκάφους του Λιμεναρχείου Αίγινας ΠΛΣ 334 από το λιμάνι της Αίγινας με προορισμό τη θαλάσσια περιοχή του συμβάντος. Δεν είναι καταγεγραμμένος ο ακριβής χρόνος αναχώρησης και άφιξης του ΠΛΣ 334. Όμως είναι καταγεγραμμένο ότι περί ώρα 13.15' δόθηκε εντολή από το Λ/Χ της Αίγινας το ταχύπλοο “ΝΤΟΥΕΝΤΕ” ΤΑ 171 να κατευθυνθεί ρυμουλκούμενο στο λιμάνι της Αίγινας. Επίσης ότι περί ώρα 13.30' προσέγγισε εν πλω στο σκάφος “ΝΤΟΥΕΝΤΕ” ΤΑ 171 το ρυμουλκό “ΜΑΛΤΕΖΟΣ ΙΙ” ΝΑ 196 το οποίο συνέχισε τη ρυμούλκηση συνοδεία του ΠΛΣ 334. Επομένως, όπως προκύπτει από την επίσημη αναλυτική καταγραφή στο “Ημερολόγιο Συμβάντων” του Λ/Χ της Αίγινας, το μόνο πλωτό μέσο (ΠΛΣ 334) που διαθέτει το Λιμεναρχείο Αίγινας συμμετέχει στις επιχειρήσεις στην περιοχή του τραγικού συμβάντος, σύμφωνα με τις οδηγίες που λαμβάνει σε χρόνο 45' λεπτών περίπου, μετά την πρώτη ειδοποίηση του Λιμεναρχείου για το τραγικό συμβάν.

Επίσης είναι καταγεγραμμένο ότι, από τις 13.30 και μετά, κατέπλευσαν διαδοχικά τα σκάφη ΠΛΣ 601- 607 - 701 ομάδας ΜΥΑ/ΛΣ με ικανό αριθμό βατραχανθρώπων. Στις 15.00' κατέπλευσε το ΠΑΘ 050 το οποίο ανέλαβε καθήκοντα ON SCENE COMMANDER και έναρξης επιχείρησης SAR ενώ στη συνέχεια ξεκίνησε έρευνα από αέρος από ελικόπτερο του Π.Ν. (με πρωτοβουλία του Υπουργού Εθνικής Άμυνας και του Αρχηγού ΓΕΝ) και μετά και από ελικόπτερο του Λ.Σ. Τέλος, αργότερα κατέπλευσε το 1018 Πόρου.

δ) Έχει καταγραφεί επίσης ότι μεταξύ 13.15' και 13.30' δόθηκαν εντολές από τον κ. Λιμενάρχη να αναζητηθούν οι επιβαίνοντες στο ταχύπλοο “ΝΤΟΥΕΝΤΕ” ΤΑ 171 και ειδικά ο Κυβερνήτης αυτού, και ότι έγινε έρευνα στην περιοχή της Πέρδικας με αρνητικά αποτελέσματα. Όπως είναι γνωστό και επισήμως καταγεγραμμένο, ο κατηγορούμενος έκτοτε κυβερνήτης του ταχύπλοου παρεδόθη αυτοβούλως στις Αρχές

περί ώρα 15.30', οι δε συνεπιβαίνοντες κατά δήλωσή τους εκλήθησαν και έδωσαν καταθέσεις την ίδια ημέρα πλην μίας γυναίκας που είχε αναχωρήσει από το νησί και κατέθεσε τις επόμενες ημέρες.

Η υπεύθυνα τεκμηριωμένη απάντηση στο Ερώτημα γιατί δεν κατέστη δυνατόν να προσαχθούν οι ανωτέρω αμέσως μετά το συμβάν, υπερβαίνει τα όρια της δικής μου δικαιοδοσίας σε αυτή τη φάση. Προφανώς, η Ανάκριση θα αναζητήσει όποιες απαντήσεις απαιτούνται. Ως Υπουργός δεν θα κάνω το λάθος να υιοθετήσω ή να απορρίψω οποιαδήποτε αφήγηση. Είναι έργο της Ανάκρισης. Ούτε θα ήταν υπεύθυνη και ουσία νόμιμη επιλογή να παραγγείλω Διοικητική έρευνα σε αυτή τη φάση. Αντιθέτως, βάσιμα θα μπορούσε να εκληφθεί ως παρέμβαση στην Ανακριτική διαδικασία. Εφόσον όμως απαιτηθεί ή ζητηθεί αρμοδίως, αυτό θα γίνει αμέσως. Άλλωστε, παράλληλα με την Κύρια Ανάκριση, η Εισαγγελία του Ναυτοδικείου Πειραιά έχει ήδη παραγγείλει διενέργεια Προκαταρκτικής Εξέτασης από τις 27-09-2016 προς την Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων του Υπουργείου, η οποία επίσης είναι σε εξέλιξη.

ε) Πέραν των ανωτέρω εγγύηση, διαφάνειας αναφορικά με το πόσοι και ποιοί μάρτυρες εκλήθησαν να καταθέσουν στη διαδικασία της Προανάκρισης καθώς και πότε κατέθεσαν, όπως επίσης και ποιοι άλλοι ενδεχομένως πρέπει να κληθούν να καταθέσουν, με βεβαιότητα και ασφάλεια Δικαίου παρέχει πλήρως το γεγονός ότι ο φάκελος της Δικογραφίας είναι στη διάθεση των Συνηγόρων Πολιτικής Αγωγής των θυμάτων της τραγωδίας. Πολύ περισσότερο που – όπως προανέφερα - η Κύρια Ανάκριση μπορεί να καλύψει κάθε ενδεχόμενο κενό ή ενδεχόμενη παράλειψη ή και να εντοπίσει ευθύνες αν υπάρχουν. Δεν υπάρχει τίποτα κρυφό και κανένα στοιχείο δεν μπορεί να αποκρυβεί ή να αλλοιωθεί.

Η δημοσιογραφική έρευνα πάντως, όπως και οι επισημάνσεις των συνηγόρων Πολιτικής Αγωγής δεν έχουν αναδείξει ζήτημα παράλειψης στην άμεση λήψη κατάθεσης από κάποιους εκ των βασικών μαρτύρων, πλην μίας περίπτωσης, της φερόμενης όπως προαναφέρθηκε, ως επιβαίνουσας στο μοιραίο σκάφος, η οποία ανευρέθη, εκλήθη και κατέθεσε τις επόμενες ημέρες.

Το εύλογο όμως ερώτημα που προκύπτει μετά τα παραπάνω, είναι για ποιο λόγο διατυπώνονται τέτοια ερωτήματα στο δεσμευτικό και περιοριστικό επί του προκειμένου πλαίσιο του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου από έμπειρους και έγκυρους νομομαθείς βουλευτές, αν όχι για την καλλιέργεια εντυπώσεων; Ζητούν μήπως οι Βουλευτές να απευθύνω εγώ ως Υπουργός τα ερωτήματα αυτά στον Ανακριτή και στον Εισαγγελέα ή να παραγγείλω παράλληλη έρευνα ή να κληθεί να απαντήσει δημοσίως το Λιμενικό, όταν όλοι γνωρίζουν ότι δεσμεύεται και δεν έχει δικαίωμα να το κάνει; Είναι τουλάχιστον ανέντιμο οι θεσμικές περιοριστικές δεσμεύσεις του Υπουργού και του Λιμενικού Σώματος να παρερμηνεύονται και να αξιοποιούνται ως δήθεν προσπάθεια απόκρυψης των στοιχείων!

3. Σύμφωνα επίσης με στοιχεία δημοσίως γνωστά, όλα τα στοιχεία των εμπλεκόμενων σκαφών βρίσκονται στο φάκελο της δικογραφίας και εξετάζονται από τις αρμόδιες Εισαγγελικές και Δικαστικές αρχές, οι δε χειριστές των ταχύπλων σκαφών και του ρυμουλκού που αρχικά, όπως οι ίδιοι δήλωσαν δημοσίως, είχαν βοηθήσει το ταχύπλοο "ΝΤΟΥΕΝΤΕ" ΤΑ 171 και τους επιβαίνοντες σε αυτό, έχουν καταθέσει ενόρκως στο Λ/Χ Αίγινας την ίδια μέρα του συμβάντος. Το ίδιο και οι -κατά τη δήλωσή τους και κατά τις μαρτυρίες- επιβαίνοντες, πλην της μίας περίπτωσης που κατέθεσε αργότερα. Επισημαίνω, για μία ακόμα φορά, ότι κάνω χρήση στοιχείων που έχουν δει το φως της δημοσιότητας και δεν έχουν αμφισβητηθεί, όπως και χρήση επίσημων εγγράφων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία επίσης είναι προσβάσιμα σε όποιον τα ζητήσει μέσω της προβλεπόμενης διαδικασίας, το περιεχόμενο των οποίων δεν απαγορεύεται να δημοσιοποιήσω, πολύ περισσότερο όταν τα δημοσιοποιώ δια της Βουλής των Ελλήνων. Δεν κάνω δηλαδή χρήση στοιχείων του φακέλου της Δικογραφίας, στα οποία βεβαίως ούτε θέλω, ούτε πρέπει, ούτε μπορώ να έχω πρόσβαση. Εάν τα στοιχεία που επικαλούμαι συμπεριλαμβάνονται και στη Δικογραφία, αυτό σε καμία περίπτωση δεν αναιρεί τα παραπάνω. Η κατηγορία δι' ενός εκ των ερωτημάτων των βουλευτών, η οποία με εμφανίζει "να ανακοινώνω δημόσια μέρος του προανακριτικού υλικού", είναι απολύτως αυθαίρετη και αβάσιμη.

Για την οφειλόμενη πληρότητα επίσης των απαντήσεών μου -πάντα σεβόμενος τους περιορισμούς που σε αυτούς από την αρχή αναφέρθηκα- στο σημείο αυτό πρέπει να προσθέσω ότι για το "ρόλο της θαλαμηγού ΝΤΟΥΕΝΤΕ" δεν έχω κάτι να πω, γιατί δεν διαθέτω κανένα επίσημο στοιχείο επ' αυτού. Η Ανάκριση ενδεχομένως θα απαντήσει, εφ' όσον κριθεί αναγκαίο.

4. Εκτός από το προανακριτικό υλικό με βάση το οποίο ασκήθηκε η ποινική δίωξη, εξετάζονται από την πρώτη στιγμή, παράλληλα και συμπληρωματικά τα αίτια και οι συνθήκες του εν λόγω ναυτικού δυστυχήματος από την αρμόδια Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (Ε.Λ.Υ.Δ.Ν.Α.) στο πλαίσιο του ν.4033/2011, όπως ισχύει, και στο πλαίσιο του ν.δ.712/70. Τα στελέχη της Ε.Λ.Υ.Δ.Ν.Α. παρακολουθούν αρμοδίως τις διαδικασίες και ενημερώνονται για την πορεία των ερευνών και ιδιαίτερα για τις πράξεις εντεταλμένων οργάνων που εκτελούν πραγματογνωμοσύνες. Η έρευνα αυτή δεν ασχολείται αρμοδίως με τις ποινικές ευθύνες αλλά διερευνά τις συνθήκες και τα αίτια με σκοπό την πρόληψη στο

μέλλον, το υλικό όμως που συγκεντρώνεται στο πλαίσιο αυτής της έρευνας είναι έγκυρο και αξιόπιστο. Η έρευνα αυτή είναι σε εξέλιξη ενώ ήδη ο Διευθυντής της Ε.Λ.Υ.Δ.Ν.Α. πρόσφατα υπέβαλε αίτημα παράτασης ολοκλήρωσης της έρευνας για δυο μήνες ακόμα και το αίτημά του έγινε δεκτό.

5. Πήγα στην Αίγινα γιατί αυτό έπρεπε να κάνω. Στο χρόνο που παρέμεινα στην Αίγινα, από τις 6 το απόγευμα περίπου της 16ης Αυγούστου (ημέρα του τραγικού συμβάντος) μέχρι το μεσημέρι της επομένης, ασχολήθηκα κυρίως με την υποχρεωτική εκ του νόμου συνεχιζόμενη επί 48ωρο έρευνα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. στη θαλάσσια περιοχή της τραγωδίας, με τη μέριμνα για την καλύτερη δυνατή υποστήριξη των τραυματιών που είχαν μεταφερθεί στα νοσοκομεία της Αττικής, με τη μέριμνα για την συντήρηση και διακομιδή των σιρών των θυμάτων, με τη μέριμνα για την παροχή από τις Υπηρεσίες κάθε είδους υποστήριξης στους επιβαίνοντες στη "λάντζα" και στους συγγενείς των θυμάτων και με τη μέριμνα για άλλα παρεμφερή ζητήματα, ανταποκρινόμενος ταυτόχρονα σε θέματα ηθικής και πρακτικής υποστήριξης του έργου των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, στο Λιμεναρχείο και στα πλωτά μέσα, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς μου. Αναρωτιέται κανείς ποια θα ήταν τα σχόλια των επικριτών της μετάβασής μου, αν δεν είχα μεταβεί στον τόπο της τραγωδίας. Θα με κατηγορούσαν για αδιαφορία και έλλειψη συναίσθησης της τραγικότητας του συμβάντος. Σχολιάζεται αλήθεια ο αρμόδιος Υπουργός όταν μεταβαίνει στον τόπο της πυρκαγιάς ή στον τόπο του σεισμού; Γιατί σχολιάζεται ο Υπουργός Ναυτιλίας όταν μεταβαίνει στον τόπο του ναυαγίου;

Όντως «τσακίστηκα» (κατά την έκφραση του Αντιπροέδρου της Ν.Δ. Άδωνι Γεωργιάδη) να μεταβώ το συντομότερο δυνατόν στην Αίγινα, διακόπτοντας τις ολιγοήμερες διακοπές μου στο Λεωνίδιο. Ήταν μέρα και ώρες συμφοράς. Θα μπορούσα να συνεχίσω τα μπάνια μου; Σε κάθε περίπτωση αυτό επέβαλε η συνείδησή μου και η ευθύνη που απορρέει από το θεσμικό μου ρόλο και την προσωπική μου ευαισθησία. Όποιος νομίζει ότι δεν έπρεπε να... τσακιστώ να πάω, ας το πει ευθέως και ας κρατήσει την άποψή του και τις συνομωσιολογικές, τερατώδεις, συκοφαντικές και αυθαίρετες ερμηνείες. Δε με αφορούν όλα αυτά. Μόνο κατά μίας ακρότατης κατά συρροή και κατ' εξακολούθηση απόπειρας σπύλωσης της αξιοπρέπειάς μου από άθλια γραφίδα -από κοινού με τους Υπουργούς Γιώργο Σταθάκη και Αλέκο Φλαμπουράρη- καταθέσαμε μήνυση και έχουμε ζητήσει την παραδειγματική τιμωρία από τη Δικαιοσύνη.

Καταγράψω επιπλέον και μόνο για την ακρίβεια της αφήγησης -αφού και εδώ επιχειρήθηκε ανοίκεια παραποίηση - ότι αποχώρησα μόνος μου οδικώς από το Λεωνίδιο και από το λιμάνι του Ναυπλίου με παρέλαβε το ελικόπτερο του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. με τριμελές πλήρωμα, παρουσία του Λιμενάρχη Ναυπλίου και άλλων Αξιωματικών και, φθάνοντας στην Αίγινα πριν με αποβιβάσει στο λιμάνι, ζήτησα και επόπτευσα για λίγα λεπτά από αέρος τη θαλάσσια περιοχή του τραγικού συμβάντος, διαπιστώνοντας την ενεργό παρουσία των σκαφών και των πληρωμάτων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία συνέχιζαν τη διαδικασία Έρευνας - Διάσωσης σύμφωνα με τα υποχρεωτικώς προβλεπόμενα.

6. Καμία παρέμβαση άμεση ή έμμεση δεν έκανα στην προανακριτική διαδικασία. Καμία αρχή Διάκρισης των Εξουσιών δεν παραβίασα και πολύ περισσότερο δεν επιχειρήσα να επηρεάσω τη δικαστική κρίση (πως θα μπορούσα άλλωστε;) ή να συγκαλύψω πτυχές, γεγονότα ή πρόσωπα αυτής της υπόθεσης. Το αντίθετο μάλιστα. Εάν για κάτι μπορώ να κατηγορηθώ, είναι ότι από τον Λιμενάρχη Αίγινας, Αντιπλοίαρχο Κυριάκο Γκαρή, ο οποίος είχε την ευθύνη της Προανάκρισης, και από το Διευθυντή της Περιφερειακής Διεύθυνσης Αττικής του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., Υποναύαρχο Αθανάσιο Ντούνη, που έφτασε στην Αίγινα όσο το δυνατόν συντομότερα με το ΠΑΘ 050 του Λ.Σ. το οποίο ανέλαβε δράση στη διαδικασία Έρευνας-Διάσωσης, ζήτησα πιστικά «να μη μείνει καμία πτυχή του τραγικού συμβάντος αδιερεύνητη». Δεν έχω καμία ένδειξη ότι το αίτημά μου δεν εισακούστηκε, στο πλαίσιο βεβαίως πάντα των δυνατοτήτων που τα δεδομένα των στιγμών, κατ' αντικειμενική και καλόπιστη κρίση, επέτρεπαν.

7. Όσο για την επιχειρούμενη εκ μέρους των ερωτώντων βουλευτών απόπειρα στοιχειοθέτησης κατηγορίας ότι έκανα τέτοιες παρεμβάσεις μέσω δηλώσεών μου ή συνεντεύξεών μου σε εφημερίδες, τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς ή μέσω Ανακοινώσεων Τύπου, απαντώ ότι η επιλεκτική χρήση αποσπασμάτων αυτών των δηλώσεών μου βεβαίως μπορεί εύκολα να κατασκευάσει ισχυρισμούς και κατηγορίες, οι οποίες όμως δεν συνιστούν παρά παρερμηνεία προς παραπλάνηση των πολιτών και ανεύθυνη πολιτική αξιοποίηση της τραγωδίας της Αίγινας.

Μόνο σκόπιμη προκατάληψη πολιτικής αντιπαλότητας μπορεί να ερμηνεύσει τις δηλώσεις μου προς ΜΜΕ την ημέρα εκείνη και τις επόμενες ημέρες ως παρέμβαση στο έργο της Προανάκρισης και της Ανάκρισης. Την αρχή έκανε στις 18-8-2016 το Γραφείο Τύπου του ΠΑΣΟΚ με ανακοίνωσή του, κατηγορώντας με αυθαίρετα, ότι απαλλάσσω τον κατηγορούμενο! Έκτοτε, επιστρατεύτηκαν ή εφευρέθηκαν επιχειρήματα, κρίσεις, επικρίσεις και κατασκευασμένες αφηγήσεις. Όλα στηρίζονται στη γνωστή μέθοδο της επιλεκτικής και αποσπασματικής χρησιμοποίησης των δηλώσεών μου. Όποιος διαβάσει τα δημοσιογραφικά ερωτήματα και το σύνολο κάθε απάντησής μου εύκολα θα σχηματίσει ασφαλή γνώμη.

Σε κάθε περίπτωση, στις δηλώσεις μου και στις απαντήσεις μου αυτές, ό,τι στοιχείο παρέθεσα για πρόσωπα ή γεγονότα, δεν είχαν πηγή την προανακριτική διαδικασία στην οποία δεν συμμετείχα και δεν την επηρέασα, αλλά ήταν στοιχεία ευρύτατα γνωστά στην Αίγινα πέραν και εκτός της Προανάκρισης, ενώ οι κρίσεις που διατύπωσα απαντώντας σε πιεστικές ερωτήσεις δημοσιογράφων, ήταν και αυτές κρίσεις γενικότερου χαρακτήρα, κρίσεις κοινής πείρας και γνώσης και σε καμία περίπτωση δε μπορούν με συνολική και όχι επιλεκτική ανάγνωση, να αναγνωστούν και να ερμηνευτούν ως προσπάθεια συγκάλυψης ή παρέμβασης. Ειδικά μάλιστα οι “θετικοί χαρακτηρισμοί περί της εμπειρίας και των γνώσεων του κατηγορούμενου χειριστή” για τους οποίους κατηγορήθηκα από το Γραφείο Τύπου του ΠΑΣΟΚ και από τους Ερωτώντες Βουλευτές, μόνο ως υπερασπιστική θέση δεν μπορεί να ερμηνευτεί. Επρόκειτο άλλωστε για απάντηση σε δημοσιογραφικό ερώτημα για τις ευθύνες κάθε χειριστή σκάφους στη θάλασσα ή και κάθε οδηγού τροχοφόρου οχήματος στους δρόμους.

Ο κοινός νους, είμαι βέβαιος ότι τα αντιλαμβάνεται αυτά. Ο χωρίς σκοπιμότητα πολιτικός νους, επίσης. Ο κομματικός-αντιπολιτευτικός νους όμως υπολείπεται και εκτίθεται. Πλην όμως, όταν υπάρχει ανθρώπινη τραγωδία είναι απελπιστικά ανεύθυνος.

Τέλος, δεν θεωρώ καθόλου τυχαίο ότι η κρίση που διατύπωσα, όπως ήδη έχω προαναφέρει, δύο φορές διαδοχικά σε τηλεοπτικούς σταθμούς και μάλιστα με έμφαση, ότι δηλαδή η ανεύθυνη συμπεριφορά που πολύ συχνά επιδεικνύουν στην Ελλάδα οι «λεβέντες της ασφάλτου και των θαλασσών» θα έπρεπε να συναντά την καθημερινή γενικευμένη κοινωνική απαξίωση πριν αυτή επιφέρει τέτοιες τραγικές συνέπειες, αποσιωπήθηκε εντελώς, πλην μίας τιμητικής εξαίρεσης σε γνωστό ενημερωτικό ιστότοπο του Πειραιά. Αυτή βέβαια η δήλωσή μου δεν σχολιάστηκε. Αποσιωπήθηκε και ευτυχώς -να λέω- δεν κατηγορήθηκα, ούτε για παρέμβαση, ούτε για συγκάλυψη. Ευτυχώς!... Στην αξιολογική κρίση των επικριτών μου, μία τέτοια επισήμανση δεν ιεραρχείται και δεν τους απασχολεί. Τυχαίο;

8. Σύμφωνα και πάλι με τα επισήμως καταγεγραμμένα στοιχεία, το σκάφος «ΝΤΟΥΕΝΤΕ» Τ.Α. 171 ρυμουλκούμενο κατέπλευσε στο λιμένα Αίγινας συνοδεία του ΠΛΣ-334. Στη συνέχεια, επίσης με την εποπτεία στελεχών του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., οδηγήθηκε δια θαλάσσης και ανεγκύθη σε ελεγχόμενο χώρο. Το σκάφος και ο χώρος φυλασσόταν από προσωπικό του Λ/Χ Αίγινας μέχρι και την διερεύνησή του από την Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών της ΕΛ.ΑΣ.

Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, το σκάφος «ΝΤΟΥΕΝΤΕ» Τ.Α. 171 κρίθηκε ότι πρέπει να ανελκυθεί σε φυλασσόμενο χώρο, λόγω εισροής υδάτων και πιθανής βύθισής του, αλλά και για να διερευνηθεί από πραγματογνώμονες. Όπως αναφέρθηκε ήδη, ανεγκύθηκε την ίδια μέρα του τραγικού συμβάντος στο πλαίσιο της διενεργούμενης προανάκρισης και της σχηματιζόμενης Δικογραφίας από τη Λιμενική Αρχή Αίγινας, όπως ορίζει σαφέστατα ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας αναφορικά με τη διάσωση πειστηρίων. Τα στοιχεία αυτά καταδεικνύουν ότι χάρη στη διάσωση και στη διαφύλαξη του σκάφους «ΝΤΟΥΕΝΤΕ» Τ.Α. 171, εξασφαλίστηκε η δυνατότητα συλλογής και καταγραφής κρίσιμων στοιχείων της Δικογραφίας.

Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι αντικείμενο της Επίκαιρης Ερώτησης του κ. Σίμου Κεδίκογλου, αποτέλεσε και η έκθεση ευρημάτων DNA που δημοσιεύτηκε στον τύπο την Κυριακή, 9-10-2016. Συγκεκριμένα ο βουλευτής, επικαλούμενος προφανώς το δημοσίευμα, ανέφερε: “*Ερχεται, τώρα, κύριε Υπουργέ, ο κόλαφος από τα αποτελέσματα του DNA και αποδεικνύεται ότι δεν υπάρχει γενετικό υλικό του φερόμενου ως δράστη.*”

Την ίδια ημέρα όμως, δημοσιεύτηκε επίσης στον τύπο άρθρο με τίτλο “*Οδηγούσε ο Λυκουρέζος το ταχύπλοο!*” το οποίο αναφερόταν σε νεότερο πόρισμα των εγκληματολογικών εργαστηρίων.

Για να κατανοηθεί το μέγεθος της ανεπίτρεπτης προχειρότητας και ανευθυνότητας με την οποία κρίσιμες πτυχές αυτής της υπόθεσης έχουν αντιμετωπιστεί από διάφορες πλευρές, το πρώτο δημοσίευμα με ημερομηνία 9-10-2016 που επικαλέστηκε ο Βουλευτής έλεγε ότι “*δεν βρέθηκε DNA του Λυκουρέζου στο πηδάλιο*”. Όμως από το ίδιο έγγραφο της έκθεσης φωτοτυπία του οποίου δημοσιεύτηκε, προέκυπταν εντελώς αντίθετα συμπεράσματα από αυτά που αποκόμισαν τόσο η εφημερίδα όσο και ο κ. Κεδίκογλου. Ειδικότερα, στην έκθεση DNA, στην τέταρτη και την πέμπτη παράγραφο που υπάρχουν στη φωτοτυπημένη δημοσίευση, δίνονται οδηγίες ενεργειών στις αρμόδιες Αρχές για τον τρόπο με τον οποίο θα κάνουν εν συνεχεία την καταγραφή του DNA από πρόσωπα τα οποία ενδεχομένως ενέχονται, ώστε να γίνει η ταύτιση και η σύγκριση με τα ευρήματα της Έκθεσης. Αυτές οι δύο παράγραφοι παραλείπονται από το “ζωντανό” ρεπορτάζ αλλά αυτή ακριβώς η παράλειψη οδηγεί στη λανθασμένη ανάγνωση και ερμηνεία της εφημερίδας την οποία όμως ασμένως και ανεύθυνα σπεύδει να υιοθετήσει ο κ. Κεδίκογλου, γιατί έτσι εξυπηρετεί το αντιπολιτευτικό μένος του.

Νεότερα δε δημοσιεύματα, επικαλούμενα στοιχεία της μεταγενέστερης συγκριτικής εργαστηριακής έκθεσης με ημερομηνία 10-10-2016, αυτής δηλαδή που προαναγγέλθηκε και παραγγέλθηκε από την πρώτη έκθεση, ανέφεραν ότι ταυτοποιήθηκε τελικώς γενετικός τύπος του 77χρονου.

Όλα αυτά δεν αποτελούν παρά προφανή, λογική, αντικειμενική και σαφώς προσεκτικότερη ανάγνωση δημοσιευμάτων.

Ος υπεύθυνος Υπουργός όμως και επ' αυτού του στοιχείου, αρκούμεται μόνο στο να γνωμοδοτήσω και μάλιστα με τρόπο κατηγορηματικό ότι είναι και αυτό έργο της Δικαιοσύνης. Παρέθεσα μόνο τα παραπάνω δημοσιεύματα για να καταδειχθεί και εδώ η κατά συρροή και κατ' εξακολούθηση προχειρότητα, ανευθυνότητα και αμετροέπεια μόνο και μόνο για λόγους αντιπολιτευτικής εμπάθειας.

9. Ειδική απάντηση στο ερώτημα 2 της με αρ.πρωτ. 7605/23-8-2016 Ερώτησης

• “Πως ανανεώθηκε το δίπλωμα του 77χρονου χειριστή προ διετίας, ενώ ο ίδιος καταθέτει, ότι εδώ και τρία χρόνια αντιμετωπίζει σοβαρότατα προβλήματα υγείας; Ποια διαδικασία ακολουθήθηκε;

Πρόκειται για το ερώτημα-γκάφα των τριάντα τριών βουλευτών της Ν.Δ. Ζητούν από εμένα να απαντήσω σε ερώτημα που προφανέστατα απευθύνεται τύποις και ουσία (όπως θα φανεί παρακάτω) στον προκάτοχό μου Υπουργό Ναυτιλίας το 2014 αλλά και σε προηγούμενους Υπουργούς Ναυτιλίας των κυβερνήσεων της Ν.Δ..

Γι' αυτό πάντως κατατέθηκε εντός δυο ημερών η δεύτερη Ερώτηση των τριών από τους τριάντα τρεις της πρώτης, εν είδει... "ορθής επανάληψης"!

Όμως, η Ερώτηση (και το Ερώτημα) δεν μπορεί να αποσυρθεί και πρέπει να απαντηθεί. Κυρίως γιατί όντως συνδέεται με την τραγωδία της Αίγινας και αναδεικνύει μία από τις κρίσιμες πτυχές της ενώ ταυτόχρονα αφορά το συνολικό πλαίσιο που διέπει την κίνηση ταχυπλόων σκαφών στις Ελληνικές θάλασσες.

Απαντώ:

α) Μέχρι την 17η Ιουλίου 2008 ο Γενικός Κανονισμός Λιμένα αριθ. 20 προέβλεπε ότι:

“Οι άδειες χειριστών ταχύπλων σκαφών ή θαλάσσιων μοτοποδηλάτων ισχύουν μέχρι οι κάτοχοί τους να συμπληρώσουν το εξηκοστό πέμπτο (65) έτος της ηλικίας τους. Μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας αυτής οι άδειες για να ισχύουν πρέπει να έχουν ανανεωθεί μετά από προσκόμιση βεβαίωσης για την υγεία και καταλληλότητα του ενδιαφερόμενου σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Η ανανέωση γίνεται περιοδικά κάθε τρία (3) χρόνια κατά τα ανωτέρω. Επίσης περιοδική ανανέωση των αδειών γίνεται για όσους χειριστές κρίνεται αυτό αναγκαίο από ιατρικής πλευράς, λαμβανόμενων υπόψη των σχετικών παρατηρήσεων (ή ενδείξεων) του πιστοποιητικού υγείας. Η χορηγηθείσα άδεια παύει αυτοδικαίως να ισχύει εάν μεταβληθούν οι όροι ή εκλείψουν οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες είχε χορηγηθεί.”

Στις 17 Ιουλίου 2008 δημοσιεύτηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (Β' 1535) η με αριθμό 2122/01/2008 Υπουργική Απόφαση του τότε αρμόδιου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γεωργίου Βουλγαράκη, με τίτλο “Έγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθ. 45 “Συμπλήρωση - τροποποίηση των Γενικών Κανονισμών Λιμένων αριθ. 20, 23 και 38 και άλλες διατάξεις”. Με το άρθρο 1 της συγκεκριμένης Υπουργικής Απόφασης, ο κ. Γεώργιος Βουλγαράκης έδωσε το δικαίωμα σε άτομα άνω των 65 ετών να ανανεώνουν άδειες χειρισμού ταχυπλόων σκαφών, χωρίς να προσκομίζουν για αυτές τις άδειες ιατρικές βεβαιώσεις αλλά με κατάθεση στην αρμόδια Λιμενική Αρχή του διπλώματος οδήγησης ΙΧΕ ή μοτοσυκλέτας ή μοτοποδηλάτου! Πιθανότατα κρίθηκε ως μέτρο πάταξης της άσκοπης γραφειοκρατίας!.....

Παραμένει πάντως ανεξήγητο με ποιες σταθμίσεις ή προϋποθέσεις ο ανωτέρω Υπουργός έκρινε ότι η οδήγηση μοτοποδηλάτου προσομοιάζει με τον χειρισμό ταχύπλου σκάφους.

Ο κατηγορούμενος Θρασύβουλος Λυκουρέζος ανανέωσε την άδεια χειριστή ταχυπλόου το 2014 προσκομίζοντας ακριβές αντίγραφο άδειας οδήγησης, αξιοποιώντας νομίμως από τυπική άποψη την ανωτέρω Υπουργική Απόφαση του τότε Υπουργού κ. Γεωργίου Βουλγαράκη.

β) Στις 23 Νοεμβρίου 2012 ολοκληρώθηκε η σύνταξη Πορίσματος Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης για τη γνωστή πλέον υπόθεση των φερόμενων ως πλαστών αδειών χειρισμού ταχύπλων που είχαν εκδοθεί από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ραφήνας. Στο ανωτέρω πόρισμα καταγράφονται τα εξής συμπεράσματα:

* “διαπιστώθηκε σωρεία ανακολουθιών, παρατυπιών και ατασθαλιών, όσον αφορά διάφορα φυσικά πρόσωπα τα οποία είναι καταχωρημένα ως κάτοχοι δυο ή και περισσότερων αδειών χειριστή ταχυπλόου σκάφους, αναντιστοιχία των καταχωρημένων ατομικών στοιχείων κατόχων αδειών χειριστή ταχυπλόου σκάφους...”

* “δεν ανευρέθησαν διακόσιοι πέντε (205) προβλεπόμενοι ατομικοί φάκελοι...”

* “σε τέσσερις (04) εκθέσεις ένορκης εξέτασης μαρτύρων κατόχων αδειών χειριστού ταχυπλόου σκάφους...αναφέρεται ότι ως υποψήφιοι απόκτησης της άδειας, αν και δεν απαλλάσσονταν νόμιμα από τις εξετάσεις, δίνοντας σε κάποιο άτομο, το οποίο τους συστήθηκε ως δάσκαλος ταχυπλόων σκαφών, χρηματικό ποσό το οποίο κυμαίνονταν από 1000 έως 1500 ευρώ έκαστος, δεν συμμετείχαν σε αυτές.”

Με βάση τα παραπάνω συμπεράσματα, ο διενεργών την ΕΔΕ εισηγήθηκε “να υπάρξει άμεση και πλήρης αναθεώρηση όλου του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αριθ. 20 που διέπει τη διενέργεια εξετάσεων και τη διαδικασία εκδόσεως αδειών χειριστών ταχυπλόου σκάφους από την καθ’ ύλην αρμόδια Διεύθυνση Γενικής Αστυνόμευσης και Κανονισμών Λιμένα...”.

γ) Ωστόσο, έγινε πράγματι μερική και μόνο αναθεώρησή του (και συγκεκριμένα μέρους μόνο των άρθρων 3 και 32 αυτού) με την έκδοση του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αριθ. 50 από τον τότε αρμόδιο Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 29 Απριλίου 2013. Ο εν λόγω Κανονισμός προέβλεπε ότι πλέον άδειες χειρισμού ταχυπλόου σκάφους εκδίδονται με μόλις έξι (6) ώρες θεωρητικών μαθημάτων και μόλις τρεις (3) ώρες πρακτικής εκπαίδευσης!

Παρά το γεγονός ότι όντως η μερική ως άνω αναθεώρηση φέρει αξιόλογες βελτιώσεις, είναι ακατανόητο με βάση ποια στάθμιση ο τότε αρμόδιος Υπουργός της Κυβέρνησης Ν.Δ. - ΠΑΣΟΚ έκρινε ότι για να χειριστεί κάποιος ένα ταχύπλοο σκάφος πρέπει να έχει διαβάσει κάποιο σχετικό εγχειρίδιο για έξι (6) ώρες αλλά “στο νερό” αρκεί να έχει βρεθεί για μόλις τρεις (3) ώρες.

Ο ίδιος ανωτέρω Κανονισμός δεν άλλαξε τίποτα απολύτως στο καθεστώς ανανέωσης των αδειών χειριστών ταχυπλόων σκαφών από άτομα άνω των 65 ετών (τα οποία εξακολουθούν να προσκομίζουν δίπλωμα οδήγησης ΙΧΕ ή μοτοσυκλέτας ή μοτοποδηλάτου με ιατρικές βεβαιώσεις γενικής ισχύος) ενώ, επιλεκτικά μόνο, έλαβε υπ’ όψιν τα πορίσματα της προαναφερόμενης Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης, από τα οποία γεννώνται σοβαρά ερωτηματικά για τις μεθόδους που έχουν χρησιμοποιήσει για την απόκτηση των εν λόγω αδειών, σημερινοί κάτοχοί τους.

Είναι ομοίως αξιοσημείωτο ότι στο άρθρο 4 του εν λόγω Κανονισμού στο στάδιο της πρακτικής εξέτασης των υποψηφίων δεν περιλαμβάνεται ρητά η εκτέλεση χειρισμών/ελιγμών ούτε και η αξιολόγηση της ικανότητας του υποψήφιου χειριστή να διασώσει ανθρώπους που κινδυνεύουν στη θάλασσα.

Περαιτέρω, υποτυπώδεις είναι και οι προϋποθέσεις για την απόκτηση άδειας εκπαιδευτή υποψηφίων χειριστών ταχυπλόων για την οποία κατ’ αρχάς αρκεί να είναι κανείς κάτοχος άδειας χειριστή ταχυπλόου για τουλάχιστον πέντε (5) χρόνια ενώ σχολές εκπαίδευσης υποψηφίων χειριστών ταχυπλόων σκαφών μπορούν να ιδρύουν ακόμα και άτομα που δεν είναι εκπαιδευτές, αρκεί να έχουν κτιριακή εγκατάσταση τουλάχιστον 25 τετραγωνικών μέτρων, τηλεόραση, μηχανήμα προβολής εικόνων, ηλεκτρονικό υπολογιστή και δυο (2) εκπαιδευτικά σκάφη με μήκος όχι μεγαλύτερο από δέκα (10) μέτρα.

Με αυτό το θεσμικό πλαίσιο οι Κυβερνήσεις Ν.Δ. και ΠΑΣΟΚ “έμειναν ήσυχες” ότι ταχύπλοα σκάφη με υποδυναμείς 400 και 500 ίππων μπορούν να κινούνται με ασφάλεια στις ελληνικές θάλασσες!

Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι μόνο εν μέρει και επιλεκτικά αξιοποιήθηκε το Πόρισμα της Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης του 2012, που είχε με σαφήνεια καταλήξει ότι υπάρχει ανάγκη για “άμεση και πλήρη αναθεώρηση όλου του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αριθ. 20 που διέπει τη διενέργεια εξετάσεων και τη διαδικασία εκδόσεως αδειών χειριστών ταχυπλόου σκάφους από την καθ’ ύλην αρμόδια Διεύθυνση Γενικής Αστυνόμευσης και Κανονισμών Λιμένα...”.

Γίνεται μνεία ότι στις 23/8/2016, στην ιστοσελίδα “Το Βήμα”, ο δημοσιογράφος Βασ. Λαμπρόπουλος αναφέρθηκε σε έρευνα της Εισαγγελίας Διαφθοράς σχετικά με “μη πλήρη έλεγχο της υπόθεσης αυτής”, δηλαδή της Ραφήνας.

Να σημειωθεί τέλος, ότι ούτε το τραγικό συμβάν του Αυγούστου του 2014 στη Μύκονο, από το οποίο επήλθε ο θάνατος ενός 10χρονου αγοριού, αποτέλεσε αφορμή για την τροποποίηση του εν λόγω Κανονισμού από την Κυβέρνηση Ν.Δ.- ΠΑΣΟΚ.

Εντός του προαναφερόμενου σαθρού θεσμικού πλαισίου το οποίο Ν.Δ. και ΠΑΣΟΚ διατήρησαν παρά τις αντίθετες εισηγήσεις, έλαβε χώρα το τραγικό συμβάν στην Αίγινα, με κατηγορούμενο δράστη έναν χειριστή ταχυπλόου σκάφους, ο οποίος ανανέωσε την άδειά του το 2014!

δ) Παρά τις προφανείς ευθύνες των κυβερνήσεων Ν.Δ. και ΠΑΣΟΚ, όπως εκτέθηκαν προηγουμένως, για τις οποίες οι Υπουργοί, και όχι μόνο, οφείλουν να δώσουν εξηγήσεις αλλά και οι ερωτώντες βουλευτές της Ν.Δ. οφείλουν να αναγνωρίσουν τις ευθύνες τους, απαντών ευθέως - κυρίως προς τους πολίτες - ότι η πολιτική ηθική και εντιμότητα της Κυβέρνησης της Αριστεράς δεν μου επιτρέπει να...“κρυφτώ” πίσω από αυτές ή να τις...“συμφηφίσω” και να απόσχω από την οφειλόμενη δική μου πολιτική απολογία, δεδομένου ότι ήδη έχω διατελέσει αρμόδιος Αναπληρωτής Υπουργός από τις 28/01/2015 έως τις 28/8/2015 και Υπουργός Ναυτιλίας

και Νησιωτικής Πολιτικής από τις 23/09/2015 μέχρι και σήμερα. Συνολικά δηλαδή, έχω την πολιτική ευθύνη για πάνω από είκοσι μήνες.

Επειδή διακατέχομαι διαχρονικά από αυτήν ακριβώς την νοοτροπία, είναι που, σε σχετικές με την επάρκεια των ισχυόντων Κανονισμών ερωτήσεις δημοσιογράφων, την επόμενη ημέρα του τραγικού συμβάντος, με τη δημοσιογραφική επισημάνση ότι..."αν και είναι λίγο νωρίς..." απάντησα αυθόρμητα ότι.... "ακόμα και όταν δεν καταγράφονται άμεσες ευθύνες της κάθε κυβέρνησης..., δεν είναι καθόλου νωρίς". "Όταν συμβαίνει ένα τέτοιο τραγικό συμβάν είναι ήδη πολύ αργά για να ξεκινήσει κανείς. Αυτή είναι μία απολύτως πραγματική στάση που πρέπει να την έχει κάθε πολιτεία, κάθε εκπρόσωπος της πολιτείας, είτε πολιτικός είτε υπηρεσιακός".

Μετά ταύτα, θεωρώ υποχρέωσή μου να παραθέσω όσες παρεμβάσεις σχεδίασε ή αναζήτησε το Υπουργείο και το Αρχηγείο στη διάρκεια της δικής μου θητείας μέχρι σήμερα αναφορικά με ζητήματα που αφορούν στην ανθρώπινη ζωή - ακεραιότητα και την ασφάλεια στη θάλασσα και συνδέονται με τις άδειες και τους κανόνες χρήσης και πλεύσης τουριστικών σκαφών και πλωτών μέσων, ερασιτεχνικών και επαγγελματικών, ιδιαίτερα των ταχυπλόων:

α. Επίσης από την αρχή, ζήτησα εντατικοποίηση των ελέγχων, χωρίς διακρίσεις. Το Αρχηγείο ανταποκρίθηκε. Υπήρξαν μάλιστα κάποιες (λίγες) περιπτώσεις για τις οποίες κρίθηκε αναγκαία η συγκρότηση ειδικών συνεργειών για τη διενέργεια τέτοιων ελέγχων που αφορούσαν κυρίως στη μειωμένη σύνθεση πληρωμάτων με ενδεχόμενους κινδύνους για την ασφάλεια των επιβαίνόντων.

Πράγματι, το καλοκαίρι του 2015 με διαταγή του, ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ζήτησε να διενεργηθούν αυστηροί έλεγχοι και να επιβληθούν κυρώσεις σε όλους όσους αποδεδειγμένα δεν διαθέτουν την προβλεπόμενη νόμιμη και έγκυρη άδεια χειριστού ταχυπλόου. Με την ίδια διαταγή ζητήθηκε η αυστηρή τήρηση των διατάξεων που αφορούν στην εκκίνηση και την επιστροφή στις ακτές όλων των ταχυπλόων σκαφών, την πλεύση τους εντός διαύλου, όπου τα όρια ταχύτητας είναι περιορισμένα και την τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας από τις προειδοποιητικές σηματοδούρες λουόμενων.

Περαιτέρω, εκδόθηκε το Σεπτέμβριο 2015 η με αριθ. πρωτ. 2131.5/24001/2015 εγκύκλιος του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής με αντικείμενο την καταγραφή για ομοιόμορφη εφαρμογή των ενεργειών που θα πρέπει να λαμβάνονται/ακολουθούνται για τη διαδικασία καθορισμού χρηστών των Λιμενικών Αρχών του Πληροφοριακού Συστήματος Έκδοσης Αδειών Χειριστή Ταχυπλόων Σκαφών (Π.Σ.Ε.Α.Χ.Τ.Σ.), τον καθορισμό των ημερομηνιών εξετάσεων ανά εξεταστική περίοδο των υποψηφίων χειριστών ταχυπλόων σκαφών, τη διαδικασία αποδοχής των ηλεκτρονικών αιτήσεων συμμετοχής ή επανεξέτασης των υποψηφίων χειριστών ταχυπλόων σκαφών (είτε αυτές υποβάλλονται από τους ίδιους μέσω του Π.Σ.Ε.Α.Χ.Τ.Σ. είτε κατόπιν αιτήσεως με την αυτοπρόσωπη παρουσία τους ή των νομίμως εξουσιοδοτημένων από αυτούς ατόμων στις οικείες Λιμενικές Αρχές) και οποιαδήποτε άλλη διαδικασία μεσολαβεί από τη στιγμή που ο υποψήφιος χειριστής ταχυπλόων σκαφών υποβάλει τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά μέχρι την έκδοση της σχετικής άδειας στους επιτυχόντες των εξετάσεων.

β. Οι ίδιες οδηγίες εντατικοποίησης ελέγχων δόθηκαν και το 2016. Παραθέτω ενδεικτικό Πίνακα τέτοιων ελέγχων με τα αποτελέσματά τους, για το διάστημα από 06-06-2016 έως και 07-08-2016. Αν και πρώτος εγώ θα συμφωνήσω ότι κανένας Πίνακας στοιχείων δεν αρκεί για να περιγράψει πλήρως και συνολικά όλη την εικόνα, θεωρώ εντούτοις ότι κατ' αντικειμενική κρίση τα στοιχεία του Πίνακα βεβαιώνουν ότι το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δεν αδρανεί και δεν αδιαφορεί.

ΕΛΕΓΧΟΙ ΣΕ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΣΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΑΠΟ 06/06/2016

	ΕΛΕΓΧΟΙ ΜΗΧ/ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΕΛΕΓΧΟΙ ΜΗ ΜΗ/ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΑΡ.20 Γ.Κ.Λ. (ΠΛΗΝ ΑΡΘ.25)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΩΝ ΑΛΚΟΤΕΣΤ ΣΕ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΚΥΒ/ΤΕΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΑΡΘ.42 Ν.2696/99 (ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΛΚΟΟΛ)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΑΡ. 14 ΠΑΡ. 4 ΤΟΥ Ν.4256/2014 (ΑΣΦΑΛΙΣΗ)
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ έως και 7/08/2016	6129	922	972	635	1	21

Σύνολο ελέγχων από 06/06/2016 έως και 07-08-2016: 7.686

Σύνολο Παραβάσεων από 06/06/2016 έως και 07/08/2016: 994

γ. Έχοντας ήδη διαμορφώσει μία πρώτη αλλά όχι ασφαλή εικόνα για τα κενά του θεσμικού πλαισίου, ανέθεσα σε συνεργάτιδά μου-νομικό να επιμεληθεί σε συνεργασία με τις Διευθύνσεις των αρμοδίων υπηρεσιών τη συνολική καταγραφή και διερεύνηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, ώστε να ενημερωθώ κατ' αρχήν για τα κενά και τις αναγκαίες παρεμβάσεις και να αναλάβω εν συνεχεία ευρύτερη θεσμική πρωτοβουλία προς στοχευμένες κατευθύνσεις σε συνεργασία πάντα με τις υπηρεσίες.

Η προεργασία αυτή, από τον Ιούλιο ήδη, ήταν σε φάση ολοκλήρωσης. Λόγω των θερινών αδειών των υπαλλήλων και με δεδομένο το βεβαιωμένο φόρτο εργασίας που έχουν οι περισσότερες από τις Υπηρεσίες, κυρίως όμως επειδή συνειδητή επιλογή μου ήταν ο σχεδιασμός για όποιες αλλαγές στον Κανονισμό να υλοποιηθεί από τη νέα περίοδο ώστε κανείς να μην αιφνιδιαστεί, προγραμματίσα την ανάληψη των προαναφερθεισών πρωτοβουλιών για το Φθινόπωρο.

Η ζωή όμως είναι συχνά τραγικά αδυσώπητη και τα γεγονότα προκύπτουν ανεξάρτητα από τους δικούς μας σχεδιασμούς...

δ. Μετά το τραγικό συμβάν στην Αίγινα και σε συνέχεια των όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω, δόθηκαν σαφείς γραπτές κατευθύνσεις προς το Αρχηγείο του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. για την επιτάχυνση της διαδικασίας αναθεώρησης του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθ. 20 και του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθ. 50, που ήδη βρισκόταν σε εξέλιξη, ώστε παρόμοιο συμβάν να μη συμβεί τουλάχιστον εξαιτίας κενών του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Συγκεκριμένα στις 26 Αυγούστου 2016, απέστειλα προς τις αρμόδιες Υπηρεσίες το με αρ. πρωτ. 1000.0/73547/2016 έγγραφο με θέμα "Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και καθεστώσ λειτουργίας πλοίων, σκαφών και θαλασσιών μέσων αναψυχής". Παραθέτω αυτούσιο το περιεχόμενο του εγγράφου αυτού:

"Παρακαλούμε για την υποβολή ενημερωτικών σημειωμάτων από τους αρμόδιους Διευθυντές Κλάδων σχετικά με το ισχύον θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο καθώς και τις προτάσεις βελτίωσης και συμπλήρωσης αυτού αναφορικά με:

(α) τον επαναπροσδιορισμό της έννοιας του ταχύπλοου σκάφους, τον καθορισμό των προσόντων και της διαδικασίας πιστοποίησης της καταλληλότητας χειρισμού ιδιωτικών μη ταχύπλων σκαφών αναψυχής καθώς και την επανεξέταση του καθεστώτος αδειοδότησης των χειριστών ταχυπλών σκαφών αναψυχής και των χειριστών πηδαλιούχων,

(β) την επαναξιολόγηση του συνολικού πλαισίου που διέπει την αδειοδότηση και τη λειτουργία των θαλασσιών μέσων αναψυχής,

(γ) την καταγραφή σε ενιαίο κείμενο των συναφών Γενικών Κανονισμών Λιμένων και την, κατά το δυνατόν, ομοιόμορφη επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις των διατάξεων τους μέσω της θεσμοθέτησης απλουστευμένης και τυποποιημένης διαδικασίας επιμέτρησης των επιβαλλομένων προστίμων,

(δ) τον καθορισμό κανόνων ασφαλείας ειδικών κατηγοριών επιβατών (π.χ. παιδιών, υπερήλικων, ΑΜΕΑ, προσώπων που δεν έχουν ικανότητα κολύμβησης κλπ) κατά την παραμονή τους σε μικρά σκάφη (κατά την έννοια του ΓΚΛ 23, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει), σε θαλάσσια μέσα αναψυχής καθώς και σε επιβατηγά πλοία μεταφορικής ικανότητας μέχρι 99 επιβατών,

(ε) τους κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας των σκαφών προς αποφυγή ναυτικών-θαλασσιών ατυχημάτων σε περιοχές πυκνής θαλάσσιας κυκλοφορίας και ιδιαίτερης γεωγραφικής μορφολογίας (στενά – δίαυλοι) της Ελληνικής Επικράτειας,

(στ) την επαναξιολόγηση του καθεστώτος διακυβέρνησης επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής καθώς και επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων (ν.4256/2014, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει), όσον αφορά, κατά κύριο λόγο, στο πλαίσιο έκδοσης πτυχίων/αδειών σε πρόσωπα που τους ανατίθεται η διακυβέρνηση των ανωτέρω πλοίων."

Όπως ενημερώνομαι συνεχώς, εντός των προσεχών ημερών, αναμένεται να μου αποσταλούν από όλες τις Υπηρεσίες τα ενημερωτικά σημειώματα και οι Εισηγήσεις -Προτάσεις.

ε. Στο ίδιο διάστημα και μετά την αποδοχή εκ μέρους μου σχετικών υπηρεσιακών εισηγήσεων, ανελήφθη από δύο αρμόδιες Υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. πρωτοβουλία συνεργασίας με τον Μη Κυβερνητικό Οργανισμό SAFE WATER SPORTS, η οποία ήδη βρίσκεται σε πιλοτική αλλά προχωρημένη φάση ανάπτυξης και λειτουργίας. Βάση αυτής της συνεργασίας είναι η διαρκής καταγραφή σε Ειδική Ηλεκτρονική Πλατφόρμα όλων των δεδομένων που αφορούν στην ασφάλεια των λουομένων στις ελληνικές παραλίες (αδειοδοτήσεις και πιστοποιήσεις επιχειρήσεων θαλασσιών σπορ, παρουσία ή όχι πιστοποιημένων ναυαγοσωστών και πολλές άλλες πληροφορίες).

Την κυριότητα του προγράμματος θα έχει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., όπως και την αρμοδιότητα καταγραφής μόνο επίσημων στοιχείων. Πρόσβαση στα εμπιστευτικά ή ευαίσθητα στοιχεία έχει μόνο το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ενώ ο ΜΚΟ και οι πολίτες, εύκολα και με χρήση των κινητών τηλεφώνων, θα έχουν πρόσβαση στα δημοσιοποιήσιμα

στοιχεία, όπως και (με ευθύνη του ΜΚΟ) σε πληροφορίες που διευκολύνουν κάθε είδους επισκέπτες τουριστικών περιοχών, συμβάλλοντας έτσι ταυτόχρονα και στην ανάπτυξη της τουριστικής κινητικότητας.

Είναι χρήσιμο να επισημανθεί ότι όλη η δομή και η λειτουργία του προγράμματος επιτρέπει εύκολα και με ασφάλεια το διαρκή και σχεδόν αυτόματο έλεγχο του βαθμού και της ποιότητας ανταπόκρισης όλων των Λιμενικών Αρχών στις κατά νόμο υποχρεώσεις τους στον τομέα αυτό. Ο έλεγχος αυτός μπορεί να γίνει μόνο από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και από όλες τις βαθμίδες της ιεραρχίας του. Δηλαδή, διασφαλίζεται η υπηρεσιακή εμπιστευτικότητα και ταυτόχρονα ενισχύεται η διαφάνεια αλλά και η αποτελεσματικότητα.

Τέλος, μελετάται ήδη η επέκταση του προγράμματος αυτού και σε άλλα πεδία και περιεχόμενα ενίσχυσης της ελεγκτικής ικανότητας και αξιοπιστίας των οργάνων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ενώ, μετά τα πρώτα συμπεράσματα της πειραματικής-πilotικής εφαρμογής του, υπεγράφη το τελικό επίσημο συμφωνητικό συνεργασίας μεταξύ του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Μη Κυβερνητικού Οργανισμού SAFE WATER SPORTS.

στ. Συμπερασματικά πιστεύω ότι δεν αδρανήσαμε. Όταν όμως σκέπτομαι τα θύματα της Αίγινας, αυτό ούτε με ικανοποιεί ούτε με καθησυχάζει...

10. Πιστεύω ότι έχω απαντήσει σε όλα τα βασικά ερωτήματα στο πλαίσιο των ορίων του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου και των περιορισμών στους οποίους εκτενώς αναφέρθηκα. Δεν έχω όμως δυστυχώς καμία προσδοκία ή καμία ψευδαίσθηση ότι θα σταματήσει η ανοίκεια εκμετάλλευση της τραγωδίας της Αίγινας. Γιατί, σε ό,τι αφορά τη συμπεριφορά των πολιτικών αντιπάλων της Κυβέρνησης, το κίνητρο δεν είναι ειλικρινές ούτε πολιτικά υγιές. Δεν έχει αυθεντική σχέση με την αναζήτηση της αλήθειας. Γι' αυτό και όσο εξαρτάται από εμένα δεν σκοπεύω να επανέλθω, συμμετέχοντας άθελά μου στη διαιώνιση της νοσηρότητας. Το λόγο έχει η Δικαιοσύνη και μόνο, με την ολοκλήρωση της Ανακριτικής διαδικασίας.

Ο Υπουργός

Θοδωρής Δρίτσας

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΓΓ
3. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ/Γρ. κ. Α/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
4. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ/Γρ. κ. ΔΚΑ
5. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ/Γρ. Ε/ΕΚΣΕΔ-ΚΕΠΙΧ
6. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΕΠΙΧ-ΔΛΑ-ΔΑΠΘΑΣ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Πειραιάς, 04-11-2016

Για το Γραφείο

Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

ΕΠΙΚΙΤΗΣ Α.Σ.

ΒΟΓΑΜ.