

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

Σ Υ Ν Ο Δ Ο Σ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΠΑ'

Τρίτη 10 Φεβρουαρίου 1998

Αθήνα, σήμερα στις 10 Φεβρουαρίου 1998, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.23' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ): Σύμφωνα με την από 9 Φεβρουαρίου 1998 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της Π' συνεδριάσεώς του, της Δευτέρας 9 Φεβρουαρίου 1998 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων: α) "Φορολογικές διαρρυθμίσεις και άλλες διατάξεις".

β) Φορολογικό καθεστώς συγχωνεύσεων, διασπάσεων, εισφοράς ενεργητικού και ανταλλαγής τίτλων μεταξύ εταιρειών διαφορετικών Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλες διατάξεις".

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από το Γραμματέα της Βουλής κ. Παναγιώτη Καμμένο, Βουλευτή Β' Αθηνών, τα ακόλουθα:

Α' ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Τμήμα Μαγνησίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος καταγγέλλει ότι υπάρχουν καταστρατηγήσεις, υπερβάσεις, καταχρήσεις, αδιαφάνεια και ανάπτυξη πελατειακών σχέσεων, στον τρόπο εκτέλεσης ή ανάθεσης έργων στο Νομό Μαγνησίας.

2) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Φαρμακευτικός Σύλλογος αναφέρεται στη λίστα φαρμάκων και στο κόστος ημερήσιας θεραπείας.

3) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ, ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Τυρνάβου Λάρισας, καταγγέλλει ότι οι αγρότες της περιοχής Τυρνάβου δεν έχουν ακόμη αποζημιωθεί, από τον ΕΛΓΑ, για τις ζημιές που υπέστησαν εξ αιτίας του παγετού της 14ης/4/97.

4) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Δημοσίας Επιχείρησης Πολεοδομίας και Στέγασης αναφέρεται στο έγγραφο με αριθ.οικ.

2008681/893/0022/94 του Υπ.Οικονομικών.

5) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Ελαιοπαραγωγοί Πέρδικας Θεσπρωτίας, ζητούν την αύξηση της τιμής του ελαιολάδου φετεινής παραγωγής.

6) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών ΟΛΠ αναφέρεται σε οικονομικά προβλήματα του ΟΛΠ.

7) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Δαρείων Αμερικής και Καναδά, καταγγέλλει τις αναγκαστικές συνενώσεις των Κοινοτήτων, που πλήττουν άμεσα και την Κοινότητα Δάρα Νομού Αρκαδίας.

8) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Χ.Συλεόπουλος καταγγέλλει ότι σε δάνειο καταναλωτικό 1.000.000 δρχ. από την Τράπεζα Αθηνών πλήρωσε 1.907.954 δρχ. και του ζητούν ακόμη 250.000 δρχ. για επί πλέον επιτόκια.

9) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Πηλίου, Β.Σποράδων ζητεί να ενισχυθούν οι ελαιοπαραγωγοί Πηλίου, Β.Σποράδων ώστε να προχωρήσουν στην αποθεματοποίηση του ελαιολάδου τους.

10) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Τμήμα Μαγνησίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος εκφράζει τις διαμαρτυρίες των μελών του για τη διαδικασία που ακολουθείται στις αναθέσεις μελετών κτηματογραφήσεων.

11) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΝΙΚΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Παγγεραγωγικός Σύλλογος Μυτιλήνης ζητεί να μην επιτραπεί η εγκατάσταση ιχθυοτροφείων στον Κόλπο Γέρας Μυτιλήνης.

12) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εκπαιδευτικών Λειτουργών Κολλεγίου Αθηνών, ζητεί την αύξηση του "κολλεγιακού επιδόματος" και τη

συμμόρφωση της Διοίκησης του Σχολείου στις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας, όσον αφορά στη λειτουργία του τμήματος Ι.Β..

13) Οι Βουλευτές κύριοι ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ και ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Ενώσεις Αστυνομικών Δυτικής Μακεδονίας ζητούν την πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων.

14) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Ομάδα Παραγωγών Ακατέργαστου Καπνού και ο Γεωργικός Πιστωτικός Συν/σμός Ριζώματος Τρικάλων ζητούν την επίλυση του προβλήματος μεταξύ των Καπνοπαραγωγών Ριζώματος και της Εταιρείας ΑΤΙC Α.Ε.

15) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΔΡΙΑΝΗ ΛΟΥΛΕ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Τυρνάβου ζητεί την αποζημίωση των αγροτών της περιοχής του, που οι καλλιέργειές τους κατεστράφησαν από τον παγετό της 14ης Απριλίου 1997.

16) Η Βουλευτής Λάρισας κυρία ΑΝΔΡΙΑΝΗ ΛΟΥΛΕ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Περιφερειακή Ομοσπονδιακή Επιτροπή (ΠΟΕ) Λάρισας ζητεί τη δημιουργία πληροφοριοδοτικού κέντρου στη Λάρισα.

17) Οι Βουλευτές κύριοι ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματιών Δεσκάτης Γρεβενών ζητεί να δίνεται το επίδομα ανεργίας και σε αυτούς τους οικοδόμους που έχουν πρόβλημα με τα αντικειμενικά κριτήρια.

18) Οι Βουλευτές κύριοι ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματιών Δεσκάτης ζητεί να δοθούν τα υπέρ αγνώστων ένσημα στις περιοχές που άργησε να γίνει επέκταση του ΙΚΑ.

19) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΔΡΙΑΝΗ ΛΟΥΛΕ και ΣΠΥΡΟΣ ΔΑΝΕΛΛΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Τσιούνης κάτοικος Λεπτοκαρυάς Τρικάλων καταγγέλλει κακοτεχνίες στην κατοικία του κατασκευής Ο.Ε.Κ. στην Λεπτοκαρυά Τρικάλων.

20) Η Βουλευτής Πειραιά κυρία ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού ζητεί να σταματήσει το πρόβλημα της εναλασσόμενης εκπαίδευσης στις ΑΣΔΕΝ και να επανεναχθούν οι 23 σπουδαστές που αποβλήθηκαν από την ΑΣΔΕΝ Ασπροπύργου.

21) Τα μέλη των οικογενειών και οι άμεσοι συγγενείς των θυμάτων της πολύνεκρης αεροπορικής τραγωδίας της 17ης Δεκεμβρίου 1997 με αναφορά τους την οποία κατέθεσαν στον κύριο Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων, αναφέρονται στην σημερινή συζήτηση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής με σκοπό την περαιτέρω διερεύνηση των αιτιών του τραγικού δυστυχήματος.

22) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη μείωση των κερδών που εμφάνισαν οι επιχειρηματικές δραστηριότητες του ΕΟΤ κατά το έτος 1997.

23) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις αντιδράσεις των εκπαιδευτικών προς τις μεταρρυθμίσεις που προωθεί το Υπουργείο Παιδείας.

24) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στον τρόπο ρύθμισης των αγροτικών χρεών προς την ΑΤΕ.

25) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται να επιτραπεί η ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων με ελληνική σημαία στις ελληνικές θάλασσες.

26) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορές με τις οποίες το Εργατούπαλληλικό Κέντρο Νομού Λάρισας ζητεί την αγορά οικοπέδου για την ανέγερση νέου κτιρίου του ΙΚΑ στην πόλη της Λάρισας, την οικονομική βοήθεια των ανέργων των πρώην επιχειρήσεων ΒΙΟΚΕΡΑΛ και ΧΕΜ-TEN κ.λπ.

27) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Τοπική Διοικούσα Επιτροπή Περιφέρειας Λάρισας του Πανελληνίου Συλλόγου Συνταξιούχων ΟΤΕ ζητεί την αναπροσαρμογή των συντάξεων του Δημοσίου σύμφωνα με τους μισθούς των εν ενεργεία υπαλλήλων.

28) Οι Βουλευτές κύριοι ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ – ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Αγροτικών Συλλόγων Νομού Άρτας ζητεί την άμεση απορρόφηση της παραγωγής πορτοκαλιών του Νομού Άρτας στις ελάχιστες τιμές που όρισε η Ευρωπαϊκή Ένωση.

29) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Κοινότητες Κεφαλίνου, Ζερμπίσια και Ρευματιάς Μεσσηνίας ζητούν να ενταχθούν στο Δήμο Μελιγαλά αντί του Δήμου Ιθώμης Μεσσηνίας.

30) Ο Βουλευτής Λέσβου κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Λέσβου ζητεί την άμεση έκτακτη επιχορήγηση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λέσβου για να αντιμετωπίσει προβλήματα και ζημιές που προκάλεσε η πλημμύρα της 2ας Φεβρουαρίου 1998 στη νήσο Λέσβο.

Β' ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2893/21-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 11254/31-12-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2893/21-11-97 που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Μαριέττα Γιαννάκου και αφορά την ανάγκη χρηματοδότησης του ΕΟΦ, λόγω της μείωσης των εσόδων που με την κατάργηση των υπέρ τρίτων εισφορών στην τιμή των φαρμάκων, σας γνωρίζουμε ότι:

Στον Κρατικό Προϋπολογισμό του έτους 1998 έχει προβλεφθεί σχετική δαπάνη ύψους (3 δισ. δρχ.) για την επιχορήγηση του ΕΟΦ προκειμένου να μην περιορισθεί ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζει στο χώρο της Υγείας.

Παράλληλα στο άρθρο 48 του Νόμου 2519/1997 (ΦΕΚ 165/21.8.97) "Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός του Εθνικού Συστήματος Υγείας..." προβλέπονται παράβολα, τα οποία εξασφαλίζουν την αυτοχρηματοδότηση του ΕΟΦ, μέσω της παροχής υπηρεσιών σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, όπως συμβαίνει στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες.

Ο Υφυπουργός
ΕΜΜ. ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ"

2. Στην με αριθμό 3016/27-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 553/9-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 3016/27-11-97 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης και μας διαβίβασε το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων με το υπ' αριθμ. 287782/18.12.97 έγγραφό του, σας γνωρί-

ζουμε τα ακόλουθα:

Η Δ/νση Δημόσιας Περιουσίας του Υπουργείου μας (Δ10) έχει επιληφθεί προ πολλού του θέματος, δίνοντας εντολές στην Κτηματική Υπηρεσία Ν. Κυκλάδων και ενημερώνοντας την αρμόδια Δ/νση Επιθεώρησης και Συντονισμού ΔΟΥ, όπως φαίνεται και από τα φωτοαντίγραφα που επισυνάπτονται στο παρόν, για τη διενέργεια έρευνας.

Για τα θέματα καταπατήσεων κοινοχρήστων χώρων, σας γνωρίζουμε, ότι στην περιοχή δεν έχουν καθοριστεί οι οριογραμμές αιγιαλού - παραλίας και η αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία διενεργεί αυτοψία, προκειμένου να διαπιστώσει αν οι επεμβάσεις αυτές έχουν γίνει στο χώρο του φυσικού αιγιαλού και σε καταφατική περίπτωση να λάβει τα προβλεπόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία "περί Δημοσίων Κτημάτων" μέτρα προστασίας ήτοι πρωτόκολλο διοικητικής αποβολής αποζημίωσης αυθαίρετης χρήσης, άσκηση ποινικής δίωξης κλπ.

Ήδη έχει ορισθεί μηχανικός της αρμόδιας Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών για επιτόπιο αυτοψία και μετά την ολοκλήρωση και των παραπάνω ερευνών θα ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα αν διαπιστωθεί το αληθές των καταγγελομένων.

Ο Υφυπουργός
Γ. ΔΡΥΣ"

3. Στην με αριθμό 3132/3-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 554/12-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση του από 3.12.97 εγγράφου σας, σχετικά με την 3132/3-12-97 ερώτηση, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Βαρβιτσιώτης και μας διεβίβασε το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων με το αριθμ. ΙΗ/1520/17.12.97 έγγραφό του, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Το κίνητρο απόδοσης που χορηγήθηκε στους υπαλλήλους της Δημόσιας Διοίκησης με το άρθρο 13 του ν. 2470/1997, αντικαθιστά τα κάθε είδους κίνητρα παραγωγικότητας ή αποδοτικότητας ή αυξημένης ευθύνης, που ελάμβαναν με τις προγενέστερες μισθολογικές διατάξεις και τα οποία πλέον, καταργούνται, με τη ρητή διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 10 του νόμου αυτού.

Επίσης, σύμφωνα με το ίδιο άρθρο και νόμο το κίνητρο απόδοσης αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό από τους λογαριασμούς τους οποίους βάρυναν τα προαναφερόμενα επιδόματα.

Αιτιολογικός λόγος θέσπισης του εν λόγω κινήτρου είναι η αύξηση της αποδοτικότητας των υπαλλήλων, η οποία συνδέεται και με άλλες παραμέτρους, όπως η ανάληψη πρωτοβουλιών εκ μέρους των υπαλλήλων για την εφαρμογή νέων μεθόδων τεχνολογίας και η απλούστευση των διαδικασιών για την καταπολέμηση της γραφειοκρατίας, με στόχο τον εκσυγχρονισμό της Δημόσιας Διοίκησης που αποτελεί τη βάση για την αύξηση της λειτουργικότητας και το σωστότερο συντονισμό των Υπηρεσιών.

Στους κληρικούς δεν επεκτάθηκε η ανωτέρω παροχή, επειδή οι προαναφερόμενοι λόγοι χορήγησης του κινήτρου απόδοσης δεν συνδέονται με τα λειτουργικά τους καθήκοντα.

Ο Υφυπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΥΔΟΥΛΑΚΗΣ"

4. Στην με αριθμό 3146/4-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 575/12-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση του από 4.12.97 εγγράφου σας, σχετικά με την αριθ. 3146/4.12.97 ερώτηση, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Ψωμιάδης και μας διεβίβασε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας με το υπ αριθμ. 39923/17.12.97 έγγραφό του σας πληροφορούμε με τα ακόλουθα:

Α. Η Κυβέρνηση υλοποιώντας σχετική εξαγγελία της προέβη στην αναμόρφωση του μισθολογίου των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού και του Λιμενικού Σώματος, εντός των δημοσιονομικών

δυνατοτήτων της χώρας και στα πλαίσια του σταθεροποιητικού προγράμματος της Εθνικής Οικονομίας, εξαντλώντας όλα τα δυνατά περιθώρια του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Το προαναφερόμενο μισθολόγιο, που θεσπίστηκε με το Ν. 2448/96 παρέχει ουσιαστικές αυξήσεις στα εν λόγω στελέχη. Ειδικότερα με το νέο μισθολογικό νόμο αντιμετωπίζονται οι ειδικές συνθήκες εργασίας του στρατιωτικού και αστυνομικού προσωπικού με τη θέσπιση μηνιαίου επιδόματος ειδικής απασχόλησης, το οποίο είναι συνάρτηση του χώρου, των συνθηκών και του τρόπου απασχόλησης του προσωπικού αυτού. Εξάλλου, με σχετικές διατάξεις που περιλαμβάνονται στο συνταξιοδοτικό νομοσχέδιο των πολιτικών υπαλλήλων "επέκταση διατάξεων ν.2470/97 σε πολιτικούς συνταξιούχους κλπ." το οποίο θα κατατεθεί στη Βουλή, προτείνονται πρόσθετες βελτιώσεις για το στρατιωτικό προσωπικό, από 1.1.1998.

Β. 1) Η αναπροσαρμογή των στρατιωτικών συντάξεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2512/1997 είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των συντάξεων αυτών τουλάχιστον κατά την εισοδηματική πολιτική έτους 1997, στις περισσότερες δε περιπτώσεις η αύξηση αυτή υπερβαίνει κατά πολύ την εν λόγω εισοδηματική πολιτική. Οι ανωτέρω συντάξεις θα αυξηθούν περαιτέρω από 1.1.1998 και από 1.7.1998, σύμφωνα με τις διατάξεις του ανωτέρω νόμου σε συνδυασμό με τις όμοιες του ν. 2448/1997, καθώς και τις διατάξεις που περιλαμβάνονται σε σχέδιο νόμου που προωθείται για ψήφιση στη Βουλή.

2) Η ανωτέρω αύξηση μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητική εάν ληφθεί υπόψη η γενικότερη οικονομική κατάσταση, οι δημοσιονομικές δυνατότητες του Προϋπολογισμού. Για το λόγο αυτό δεν αντιμετωπίζεται το ενδεχόμενο επί πλέον αύξησης των στρατιωτικών συντάξεων πέραν αυτής που προβλέπεται από τις ανωτέρω αναφερόμενες διατάξεις.

3) Κατά την αναπροσαρμογή των συντάξεων του Δημοσίου, οι στρατιωτικοί συνταξιούχοι βρέθηκαν σε πλεονεκτικότερη θέση έναντι όλων των άλλων κατηγοριών συνταξιούχων, αφού οι συντάξεις αναπροσαρμόστηκαν σύμφωνα με το νέο μισθολόγιο από 1.1.1997, όπως και οι αποδοχές των εν ενεργεία συναδέλφων τους.

4) Τέλος με διάταξη που περιλαμβάνεται στο σχέδιο νόμου με το οποίο επεκτείνονται διατάξεις του ν. 2470/1997 σε πολιτικούς συνταξιούχους του Δημοσίου, και προωθείται στη Βουλή για ψήφιση, προβλέπεται ότι η σύνταξη της χήρας συζύγου θα υπολογίζεται, από 1.8.1997, στα 7/10 της σύνταξης του αποβιώσαντος συζύγου της και όχι στα 5/10 αυτής που ισχύει μέχρι σήμερα. Το γεγονός αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την περαιτέρω αύξηση των συντάξεων αυτών.

Ο Υφυπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ"

5. Στην με αριθμό 3192/5-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 13/12-1-98 έγγραφο από την Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3192/5-12-97 που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Ντ. Μπακογιάννη και μας διαβίβαστηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ, σας υποβάλλουμε κατάλογο των ενταγμένων έργων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ενέργειας, που αφορούν σε αξιοποίηση βιομάζας.

Επιπρόσθετα σας πληροφορούμε ότι υπό αξιολόγηση για ένταξη στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ενέργειας βρίσκονται 21 προτάσεις ιδιωτικών επενδύσεων, που αφορούν σε αξιοποίηση βιομάζας, και έχουν συνολικό προϋπολογισμό 44.119,1 εκατ. δρχ.

Από τα έργα του συνημμένου καταλόγου, το έργο 3.3.3. θα μπορούσε να συντελέσει στον καθορισμό του υποπόρου των δασών.

Η Υπουργός
ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

Σημ.: Τα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

6. Στην με αριθμό 3263/10-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1727/31-12-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 3263/10-12-97 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τον Βουλευτή κ. Γ. Καρασμανή σχετικά με το αίτημα για ένταξη του Νομού Πέλλας στους Νομούς Φλώρινας και Κιλκίς των οποίων οι επιχειρήσεις δικαιούνται αποζημίωσης από την επιβολή εμπάργκο σε χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας, σας γνωρίζουμε ότι η αποζημίωση αυτή δόθηκε μόνο στους νομούς αυτούς αφενός διότι ήταν οι νομοί που γειτνιάζαν άμεσα με την πληττόμενη από τα αντίμετρα περιοχή και αφετέρου διότι εθίγησαν πιο πολύ από το εμπάργκο.

Μια επέκταση της ανωτέρω απόφασης προκειμένου να περιλάβει και το νομό Πέλλας δεν είναι δυνατή, υπό τις παρούσες δημοσιονομικές συνθήκες.

Ο Υφυπουργός
ΧΡ. ΠΑΧΤΑΣ"

7. Στην με αριθμό 3298/10-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9/8-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 3298/10-12-1997 ερώτησης που κατατέθηκε στην Βουλή των Ελλήνων από τους Βουλευτές κυρίους Νίκο Γκατζή και Αχιλλέα Κανταρτζή, σχετικά με την ενίσχυση των υπηρεσιών του ΙΚΑ στο Νομό Μαγνησίας με προσωπικό και την μηχανοργάνωση τους, ώστε να εισπραχθούν οι βεβαιωμένες οφειλές από ασφαλιστικές εισφορές εργοδοτών προς το ΙΚΑ, σας γνωρίζουμε ότι η εικόνα που παρουσιάζουν σήμερα οι μονάδες του ΙΚΑ στον Νομό Μαγνησίας έχει ως εξής.

1. ΠΕΡ/ΚΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΙΚΑ ΒΟΛΟΥ.

Προβλέπονται: 100 θέσεις διοικητικών υπαλλήλων
Υπηρετούν: 75 διοικητικοί υπάλληλοι .

2. ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΙΚΑ ΑΛΜΥΡΟΥ

Προβλέπονται: 12 θέσεις διοικητικών υπαλλήλων
Υπηρετούν: 11 διοικητικοί υπάλληλοι

3. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΙΚΑ ΑΓΡΙΑΣ-ΒΕΛΕΣΤΙΝΟΥ.

Προβλέπονται: 3 θέσεις διοικητικών υπαλλήλων
Υπηρετούν: 3 διοικητικοί υπάλληλοι

4. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΚΑ ΖΑΓΟΡΑΣ

Προβλέπονται: 2 θέσεις διοικητικών υπαλλήλων
Υπηρετούν: 2 διοικητικοί υπάλληλοι

5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΚΑ ΣΚΙΑΘΟΥ

Προβλέπονται: 4 θέσεις διοικητικών υπαλλήλων
Υπηρετούν: 3 διοικητικοί υπάλληλοι

6. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΚΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ

Προβλέπονται: 4 θέσεις διοικητικών υπαλλήλων
Υπηρετούν: 4 διοικητικοί υπάλληλοι

7. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΚΑ Ν.ΑΓΧΙΑΛΟΥ

Προβλέπονται: 3 θέσεις διοικητικών υπαλλήλων
Υπηρετούν: 2 διοικητικοί υπάλληλοι.

Το Υπουργείο μας θα συμπεριλάβει στον Προγραμματισμό προσλήψεων έτους 1998 και τις ανάγκες του ΙΚΑ σε διοικητικό προσωπικό, ώστε να ενισχυθούν οι μονάδες εκείνες που παρουσιάζουν ελλείψεις.

Επίσης σας γνωρίζουμε ότι στον Νομό Μαγνησίας λειτουργούν 7.000 κοινές επιχειρήσεις και υπάρχουν 33.000 οικοδομικοτεχνικά έργα.

Στο Περ/κό υποκ/μα ΙΚΑ Βόλου υπηρετούν 8 ελεγκτές με αντιστοιχία 580 επιχειρήσεων ανά υπάλληλο και μέσο όρο ελέγχου 18 μήνες.

Ο χρόνος ελέγχου στα Παραρτήματα του Ιδρύματος, λόγω έλλειψης προσωπικού είναι πολύ μεγάλος, με αποτέλεσμα να υφίσταται ο κίνδυνος παραγραφής των οφειλομένων στο ΙΚΑ.

Τα οικοδομικοτεχνικά έργα του Νομού ελέγχονται από 4 ελεγκτές του Περ/κού Υποκαταστήματος και από υπαλλήλους των παραρτημάτων που έχουν επιφορτισθεί και με το αντικείμενο αυτό, καταβάλλεται δε προσπάθεια για τον έλεγχο

τους σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

8. Στην με αριθμό 3354/12-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 6436/8-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3354/12-12-97 του Βουλευτή κ. Νίκου Νικολόπουλου που αναφέρεται στις συνθήκες υγιεινής οι οποίες επικρατούν στο οικοτροφείο της Ανωτέρας Εκκλησιαστικής Σχολής Αθηνών στην Κάτω Κηφισιά και σε ό,τι αφορά τις αρμοδιότητες του Υπουργείου μας, σας γνωρίζουμε ότι, όπως μας ενημέρωσε η Δ/ση Υγείας και Δημόσιας Υγιεινής του Ανατολικού Τομέα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών, με το υπ' αριθμ. 38220/24-12-1997 έγγραφό της, το οποίο επισυνάπτεται, η λειτουργία του κτιριακού συγκροτήματος κρίνεται, από άποψη υγιεινής, ικανοποιητική.

Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν και αφορούν τον αριθμό των κλινών στα υπνοδωμάτια, τη φθορά ορισμένων κλινοσκαμμάτων και την ανεπάρκεια των ιματιοθηκών, θα πρέπει να αντιμετωπισθούν από το συνερωτώμενο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων (που εποπτεύει την Ανωτέρα Εκκλησιαστική Σχολή στην οποία ανήκει το οικοτροφείο), στο οποίο κοινοποιείται το παρόν με φωτοτυπία του ανωτέρω αναφερόμενου εγγράφου.

Ο Υφυπουργός
ΕΜΜ. ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ"

Σημ.: Τα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

9. Στην με αριθμό 3428/16-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 734/9-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3428/16-12-97 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Στ. Μάνο και αναφέρεται στο πιο πάνω θέμα, σε ό,τι αφορά την αρμοδιότητά μας και σύμφωνα με στοιχεία που μας δόθηκαν από το Δήμο Αθηναίων, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Ο Δήμος Αθηναίων έχει από χρόνια επισημάνει την αναγκαιότητα ριζικής ενίσχυσης της επιφανειακής δημόσιας συγκοινωνίας στην πρωτεύουσα και ιδιαίτερα της δημιουργίας δικτύου τραμ. Για να προωθήσει αυτή την προοπτική ο Δήμος χρηματοδότησε την εκπόνηση μελετών αρχικά για μια κυκλική γραμμή γύρω από το ιστορικό κέντρο σε συνδυασμό με ένα γραμμικό άξονα από τα Πατήσια μέχρι το Δέλτα μέσω της Πατησίων, Πανεπιστημίου, Αμαλίας και Συγγρού. Εξειδικεύοντας την παραπάνω πρόταση και σε συνεργασία και απόλυτη συμφωνία με τους Δήμους Αλίμου, Ελληνικού, Βούλας, Βουλαγμένης, Γλυφάδας, Καλλιθέας, Νέας Σμύρνης, Παλαιού Φαλήρου, κατέθεσε προ διετίας αναλυτικότερη μελέτη για τη σύνδεση της Πλατείας Αιγύπτου (διασταύρωση Πατησίων με Αλεξάνδρας) με τους παραλιακούς Δήμους κατά μήκος και πάλι της Πατησίων, Πανεπιστημίου, Αμαλίας, Συγγρού και Ποσειδώνος.

Επίσης ο Δήμος Αθηναίων επισημάνει ότι η ανάληψη από την Αθήνα, της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, καθιστά απαραίτητη τη σύνδεση με τραμ του κέντρου της πόλης με το Φαληρικό Όρμο κατά μήκος της Λεωφόρου Συγγρού και γι' αυτό ο Φάκελλος Υποψηφιότητας της Αθήνας, αναφέρεται ρητά σε αυτήν τη σύνδεση. Τους τελευταίους μήνες και κατόπιν των πρώτων αποτελεσμάτων μεγάλης συγκοινωνιακής μελέτης που εκπόνησε η εταιρεία "Αττικό Μετρό", εξετάζεται από αυτήν και από το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. πολύ σοβαρά, η αναγκαιότητα δικτύου τραμ για την Αθήνα και της συγκεκριμένης σύνδεσης με το Φάληρο.

Τέλος, για περισσότερες πληροφορίες κοινοποιούμε την εν λόγω ερώτηση στο Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., το οποίο είναι αρμόδιο τόσο για το τραμ της Αθήνας όσο και για το μετρό

της Θεσσαλονίκης.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ΄

10. Στην με αριθμό 3439/17-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 736/9-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3439/17-12-97 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Ε. Μπασιάκο και αναφέρεται στο πιο πάνω θέμα, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

α) Σε ό,τι αφορά την αρμοδιότητά μας έχουμε απαντήσει για το ίδιο θέμα σε προηγούμενη ερώτηση του κ. Βουλευτή με το υπ' αριθμ. 51710/10-12-97 έγγραφό μας, το οποίο και επισυνάπτουμε.

β) Τα λοιπά θέματα που τίγονται στην ερώτηση είναι αρμοδιότητας των Υπουργείων Ανάπτυξης και Εθν. Οικονομίας προς τα οποία κοινοποιούμε την ερώτηση.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ΄

Σημ.: Τα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

11. Στην με αριθμό 3464/18-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 14/8-1-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3464/18-12-1997 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Χ. Μαρκογιαννάκης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Για το αναφερόμενο σε αυτή θέμα, της σύνταξης πληροφοριακών καταστάσεων για τους Αξιωματικούς της Ελληνικής Αστυνομίας, πληροφορήσαμε επανειλημμένα τη Βουλή ότι ευθύς ως περιήλθε σε γνώση μας το γεγονός, μετά από αναφορές - καταγγελίες θυγόμενων Αξιωματικών με φωτοαντίγραφα των σχετικών καταστάσεων διατάχθηκε η ενέργεια εμπειριστατωμένης Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης, η οποία πραγματοποιήθηκε από τον Υποστράτηγο Ιωάννη Γεωργακόπουλο.

Από αυτήν προέκυψαν ευθύνες σε βάρος του Αστυνομικού Υποδιευθυντή Ανδρέα Σουλτάτου και του Αρχιφύλακα Εμμανουήλ Μπορμπαντωνάκη και στη συνέχεια ασκήθηκε πειθαρχικός έλεγχος και επιβλήθηκαν από τα αρμόδια Υπηρεσιακά Συμβούλια σε βάρος τους πειθαρχικές ποινές.

Στοιχεία, ότι οι πληροφοριακές καταστάσεις περιήλθαν στην κατοχή ή την αντίληψη μελών του Ανωτέρου Συμβουλίου Κρίσεων δεν προέκυψαν, ώστε να δικαιολογηθεί, κατά την πορεία της Ε.Δ.Ε., η επέκταση αυτής σε βάρος μελών του Συμβουλίου.

Εκτός αυτού, ούτε οι καταγγέλλοντες επικαλέσθηκαν στις αναφορές τους ισχυρά, αντικειμενικά και τεκμηριωμένα στοιχεία ότι αντίγραφα ή αποσπάσματα των πληροφοριακών καταστάσεων χρησιμοποιήθηκαν από μέλη του Συμβουλίου Κρίσεων. Αόριστα ισχυρίστηκαν ότι εξ αιτίας των κρίσεων και των σχολίων, που καταχωρήθηκαν σε αυτές, κρίθηκαν δυσμενώς από το αρμόδιο Συμβούλιο κατά τις τακτικές κρίσεις του Μαρτίου του 1997.

Επίσης και στα πρακτικά του εν λόγω Συμβουλίου, που ήταν αρμόδιο για την κρίση των Αστυν. Δ/ντών και Αστυν. Υποδ/ντών, δεν αναφέρονται συγκεκριμένα γεγονότα ή στοιχεία που να σχετίζονται με το περιεχόμενο των εν λόγω καταστάσεων, για τη στήριξη δυσμενών κρίσεων σε βάρος των Αστυνομικών που διατύπωσαν τις καταγγελίες.

Πέραν αυτού, θα πρέπει ακόμη να επισημανθεί ότι και από το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, που έκρινε την υπόθεση, έγινε δεκτό ότι οι παραπάνω πληροφοριακές καταστάσεις δεν δόθηκαν προς γνώση στο Ανώτερο Συμβούλιο Κρίσεων, δεδομένου ότι το Συμβούλιο αυτό, σύμφωνα πάντα με το σκεπτικό της Απόφασης του Πειθαρχικού

Συμβουλίου, συνήλθε το μήνα Μάρτιο, ενώ, όπως διαπιστώθηκε, οι καταστάσεις αυτές υποβλήθηκαν στο Υ. Δ. Τάξης σε πολύ μεταγενέστερο χρόνο, με αναφορές συγκεκριμένων Αξιωματικών.

Σε ό,τι αφορά το σχέδιο αναφοράς, που δημοσιεύθηκε την 14-12-1997 στον "ΑΔΕΣΜΕΥΤΟ ΤΥΠΟ" και φέρεται ότι συντάχθηκε από Υποστράτηγο της Αστυνομίας, σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ενισχύσει τη συναγωγή συμπερασμάτων ότι οι καταστάσεις αυτές χρησιμοποιήθηκαν ή ελήφθησαν υπόψη κατά τις κρίσεις του Μαρτίου του 1997.

Σημειώνεται ότι μόνη η σύνταξη του υποδείγματος της εν λόγω αναφοράς, η οποία, ως στερούμενη των στοιχείων του επώνυμου συντάκτη και της υπογραφής αυτού, δεν έχει λάβει μορφή ολοκληρωμένου εγγράφου και αν ακόμη γίνει δεκτό ότι έγινε από ανώτατο Αξιωματικό του Σώματος, προς διευκόλυνση ορισμένων Αξιωματικών που ενδεχομένως τον συμβουλευθήκαν, δεν συνιστά επιλήψιμη πειθαρχικώς ενέργεια, η οποία να έχει ανάγκη πειθαρχικής διερεύνησης με Ε.Δ.Ε., αν ληφθεί μάλιστα υπόψη ότι την ευθύνη για το περιεχόμενο μιας αναφοράς - καταγγελίας τη φέρει ο ίδιος ο επώνυμος συντάκτης και αποστολέας αυτής και όχι εκείνος που παρέχει στον αναφέροντα συμβουλευτικά τις γνώσεις του για τον τρόπο σύνταξής της.

Κατά συνέπεια, λαμβανομένου επιπλέον υπόψη ότι τέτοια ολοκληρωμένη και εξατομικευμένη αναφορά δεν έχει περιέλθει μέχρι σήμερα στην Υπηρεσία μας, η όλη υπόθεση, που σχετίζεται με το περιεχόμενο της αναφοράς αυτής, δεν παρουσιάζει πειθαρχικό ενδιαφέρον και ως εκ τούτου δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο Ε.Δ.Ε..

Τέλος, σας πληροφορούμε, ότι η Υπηρεσία μας δεν γνωρίζει αν έχουν αποσταλεί προς τον κ. Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων και τον κ. Πρωθυπουργό αναφορές θυγόμενων από τις εν λόγω καταστάσεις Αξιωματικών, με περιεχόμενο όπως αυτό του σχετικού δημοσιεύματος, καθόσον μέχρι σήμερα δεν μας έχουν διαβιβασθεί τέτοιες αναφορές, ούτε από το γραφείο του κ. Προέδρου της Βουλής ή του κ. Πρωθυπουργού, ούτε και από τους ίδιους τους θυγόμενους Αξιωματικούς.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ΄

12. Στην με αριθμό 3465/18-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 229/8-1-98 έγγραφο από την Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3465/18.12.97 η οποία κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τον Βουλευτή κ. Γ. Σαλαγκούδη σας γνωρίζουμε ότι, βάσει του π.δ. 360/1991 "Εξοδος της ΔΕΗ από το δημόσιο τομέα" (ΦΕΚ 128/Α'), τα χρηματοδοτικά προγράμματα της ΔΕΗ υποβάλλονται για έγκριση στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Συνεπώς, αρμόδιο για να απαντήσει στο πρώτο σκέλος του ερωτήματος του κ. Βουλευτή είναι το ΥΠΕΘΟ.

Ως προς τα λοιπά σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Το χρέος της ΔΕΗ.

Όπως είναι γνωστό, το χρέος της ΔΕΗ στο τέλος του 1997 εκτιμάται σε ποσό της τάξης των 1.305 δισ. δρχ. και είναι αυξημένο μόνο κατά 15,4% του αντίστοιχου χρέους του τέλους του 1993. Επισημαίνουμε επίσης ότι, στην περίοδο 1990-1993, το χρέος της Επιχείρησης είχε αυξηθεί κατά 53,1%.

2. Επενδύσεις.

Σύμφωνα με τον Γενικό Προϋπολογισμό του Οικονομικού Έτους 1998, που ψηφίστηκε πρόσφατα από τη Βουλή των Ελλήνων, και στον οποίο περιλαμβάνονται και οι βασικοί στόχοι των προϋπολογισμών των δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών, οι επενδύσεις της ΔΕΗ έτους 1998 προσδιορίζονται στο ύψος των 340 δισ. δρχ. και η εκτίμηση για το 1997 προσδιορίζεται στο ύψος των 267,2 δισ. δρχ.

3. Οικονομικός Έλεγχος.

Σύμφωνα με το β.δ/γμα της 10/24.4.1953, όπως τροποποιήθηκε με τα από 31.10.1964 και 2.8.1966 β. διατάγματα, ο εξωτερικός Οικονομικός Έλεγχος της ΔΕΗ διενεργείται από

το Συμβούλιο Ελέγχου, ειδικό θεσμοθετημένο όργανο, που προεδρεύεται από Ανώτατο Δικαστή, Σύμβουλο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

4. Περιορισμός Δαπανών.

Ο περιορισμός των δαπανών αποτελεί θεμελιακό στοιχείο της οικονομικής τακτικής της ΔΕΗ.

Η τακτική αυτή έχει αποδώσει μέχρι τώρα ουσιαστικά αποτελέσματα, όπως άλλωστε φαίνεται και από την αναστροφή της ζημιόγону πορείας της Επιχείρησης (το 1993 η ΔΕΗ είχε κλείσει τη χρήση της με ζημίες), το δραστικό περιορισμό του ρυθμού αύξησης του χρέους (15,4% συνολική αύξηση στην περίοδο 1994–1997, 53,1% αύξηση στην περίοδο 1990–1993), τη δραστική μείωση του ρυθμού αύξησης των τιμών πωλήσεως ηλεκτρικής ενέργειας (15,2% συνολική αύξηση στην περίοδο 1994–1997), έναντι αντίστοιχης συνολικής αύξησης 37,8% κατά την περίοδο 1990–1993), κλπ.

Οι βελτιώσεις αυτές θα ήταν περισσότερο θεαματικές, εάν η ΔΕΗ δεν ήταν υποχρεωμένη να φέρει το πρόσθετο υπέρογκο βάρος της διόγκωσης των δαπανών προσωπικού, λόγω των μαζικών προσλήψεων, το έτος 1993, οι οποίες ανέβασαν τη δύναμη του τακτικού προσωπικού στα 35.000 και πλέον άτομα.

Η Υπουργός
ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

13. Στην με αριθμό 3466/18–12–97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 158/12–1–98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 3466/18–12–97 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Αντώνης Κοτσακάς, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή ότι για το ίδιο θέμα ενημερώθηκε η Βουλή κατά τη συζήτηση της υπ' αριθμ. 570/10–12–97 επίκαιρης ερώτησης που συζητήθηκε στις 12–12–97.

Από τα πρακτικά ο κ. Βουλευτής έχει τη δυνατότητα να ενημερωθεί αναλυτικά και εμπεριστατωμένα.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

14. Στην με αριθμό 3467/18–12–97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 405/8–1–98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 3467/18.12.97 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Ν. Κατσαρός, Σ. Τσιτουρίδης, Η. Βεζδρεβάνης, Α. Σταύρου, Ε. Μπασιάκος, Ε. Παπανικολάου, Α. Δαβάκης, Κ. Καραμπίνης, Γ. Καρασμάνης, Στ. Παπαδόπουλος και Θ. Λεονταρίδης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Ο θεσμός των Γεωργικών Συμβούλων – Ακολουθούν προβλέπετο από το ν. 992/79, υλοποιήθηκε ως όριζε ο νόμος με το π.δ. 196/84 και εν συνεχεία το εν λόγω π.δ. καταργήθηκε με το π.δ. 154/88.

Πάντως με το παρόν δεν συντρέχει λόγος δημιουργίας θέσεων γεωργικών ακολούθων στις πρεσβείες μας δεδομένου ότι αναπληρώνονται από τους εμπορικούς ακολούθους.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

15. Στην με αριθμό 3470/18–12–97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1/8–1–98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3470/18–12–97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Μαγγίνας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης διαχειρίζεται με ιδιαίτερη ευαισθησία και υπευθυνότητα τα θέματα δημόσιας τάξης και ασφάλειας και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την καλύτερη παροχή υπηρεσιών στους πολίτες.

Για την πρόληψη και καταστολή της εγκληματικότητας και την εμπέδωση του αισθήματος ασφαλείας των πολιτών έχουν

πραγματοποιηθεί θεσμικές οργανωτικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των Υπηρεσιών της Ελληνικής Αστυνομίας και έχουν ενισχυθεί αυτές με τα απαραίτητα υλικοτεχνικά μέσα και εφόδια. Επίσης, έχει δραστηριοποιηθεί το προσωπικό μας σε όλην τη χώρα και λαμβάνονται γι' αυτό συνεχή μέτρα προς βελτίωση της επαγγελματικής, οικονομικής και κοινωνικής του θέσης και για την άνετη και ασφαλή εκτέλεση της υπηρεσίας του.

Για την πέραν του πενθημέρου υποχρεωτική παροχή εργασίας καταβάλλεται αποζημίωση. Μπορεί το προσωπικό, εφόσον οι συνθήκες το επιβάλλουν, να διατίθεται σε υπηρεσία και την Κυριακή, καθώς και άλλη ημέρα αργίας. Για την εκτέλεση της υπηρεσίας αυτής χορηγείται ημερήσια ανάπαυση άλλη ημέρα της εβδομάδας.

Όσον αφορά την ίδρυση Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας, το οποίο αποτελεί σημαντική καινοτομία στην οργανωτική δομή των Υπηρεσιών του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, σας πληροφορούμε ότι τούτο μελετάται και προσεγγίζεται με ιδιαίτερη προσοχή και επιμέλεια, ώστε οι τελικές αποφάσεις μας, να ανταποκρίνονται στο ευρύτερο υπηρεσιακό και κοινωνικό συμφέρον και τα σημερινά δεδομένα.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

16. Στην με αριθμό 3471/18–12–97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1/8–1–98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3471/18–12–97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θ. Δημοσχάκης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με το νέο μισθολόγιο του στρατιωτικού, αστυνομικού και πυροσβεστικού προσωπικού (ν. 2448/96), με το οποίο καθιερώθηκε ενιαία πολιτική επί των αποδοχών του και αναβαθμίσθηκε η οικονομική θέση του, δεν προβλέπεται η καταβολή επιδόματος πτυχίου.

Τέτοιο επίδομα δεν προβλέπεται ούτε για τους λοιπούς δημοσίου υπαλλήλους (ν. 2470/97), οι οποίοι κατατάσσονται σε κατηγορίες ανάλογα με την εκπαίδευσή τους. Οι κάτοχοι πτυχίου ή διπλώματος Ανωτάτου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος ανήκουν στην κατηγορία Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (Π.Ε.), για την οποία προβλέπονται ιδιαίτερη εξέλιξη και αποδοχές.

Όπως είναι φυσικό, οποιαδήποτε πρόταση για καθιέρωση τέτοιου επιδόματος στους αστυνομικούς θα ανέτρεπε τη φιλοσοφία των προαναφερομένων νομοθετημάτων.

Για τη βελτίωση της οικονομικής θέσης του προσωπικού, συνεχίζουμε τις προσπάθειες μέσα από τις δημοσιονομικές δυνατότητες της χώρας.

Ενδεικτική των προσπαθειών μας αυτών είναι και η ικανοποίηση των σχετικών με τις μισθολογικές προαγωγές και την αύξηση του επιδόματος εξομάλυνσης αιτημάτων, με την ψήφιση του ν. 2512/1997.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

17. Στην με αριθμό 3474/18–12–97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 478/12–1–98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 3474/18–12–97 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Σκανδαλάκης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

Σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία που διέπει τον αναπτυξιακό σχεδιασμό και υλοποίηση της αεροπορικής δομής της χώρας, ο προγραμματισμός όλων των έργων και η εκπόνηση των μελετών για την ανάπτυξη και βελτίωση της αεροπορικής υποδομής ανήκει αποκλειστικά στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), η οποία επίσης έχει και την αρμοδιότητα εκτέλεσης έργων υποδομής προϋπολογισμού μικρότερου των 800.000.000 δρχ.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει την αρμοδιότητα εκτέλεσης έργων υποδομής προϋπολογισμού άνω των 800.000.000 δρχ. και για

την υλοποίηση των έργων αυτών συστήθηκαν δύο Ειδικές Υπηρεσίες Δημοσίων Έργων (ΕΥΔΕ), η ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Βορείου Ελλάδος και η ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Νοτίου Ελλάδος, με τα ΠΔ 214/97 και 215/97 αντίστοιχα. Με την έκδοση των ως άνω Προεδρικών Διαταγμάτων καταργήθηκε το ΠΔ 10/97.

Στα υπόψη Προεδρικά Διατάγματα έχουν περιληφθεί τα Αεροδρόμια εκείνα για τα οποία η ΥΠΑ μας έχει γνωστοποιήσει τον προγραμματισμό έργων προϋπολογισμού μεγαλύτερου των 800.000.000 δρχ. και σ' αυτά δεν περιλαμβάνεται το Α/Δ Σπάρτης. Σε περίπτωση όμως που στο μέλλον μας γνωστοποιηθεί κάτι σχετικό, θα συμπεριληφθεί και το αεροδρόμιο αυτό με τροποποίηση του ΠΔ 215/97.

Τούτο Βεβαίως δεν κωλύει τον προγραμματισμό και την εκτέλεση έργων στο Α/Δ Σπάρτης, προϋπολογισμού μικρότερου των 800.000.000 δρχ., απ' ευθείας από την ΥΠΑ.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι τα ερωτήματα του κ. Βουλευτή πρέπει να απευθυνθούν προς το Υπουργείο Μεταφορών, που εποπτεύει την ΥΠΑ η οποία είναι καθ' όλα αρμόδια για το σχεδιασμό, τη μελέτη και τον προγραμματισμό των έργων αναβάθμισης του Α/Δ Σπάρτης.

Ο Υπουργός
ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

18. Στην με αριθμό 3475/18-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 479/12-1-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 3475/18-12-97 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κορκολόπουλος, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

1. Η άσκηση καθηκόντων Δ/νουσας Υπηρεσίας και Προϊσταμένης Αρχής εξαρτάται από τη διάρθρωση των υπηρεσιών που εκτελούν Δημόσια έργα και τη δυνατότητά τους να ανταποκριθούν στα καθήκοντα αυτά. Πολύ συχνά τα παραπάνω καθήκοντα ανατίθενται στην ίδια Υπηρεσία, με Προϊσταμένη Αρχή τη Δ/νση και Δ/νους Υπηρεσία το τμήμα ή τμήματα που υπάγονται σ' αυτή.

2. Η ανάθεση του τεχνικού αντικείμενου που περιγράφει η ερώτηση σε Ειδική Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (ΕΥΔΕ Κτιριακών και Σταθμών Αυτοκινήτων) κρίθηκε σκόπιμη μετά την ισχύ του νόμου 2503/97, ο οποίος έδωσε σημαντικές αρμοδιότητες σχετικά με την κατασκευή των έργων στις Περιφέρειες και περιόρισε με τον τρόπο αυτό τις Κεντρικές Υπηρεσίες των Υπουργών, όπως είναι και η Δ/νση Κτιριακών Έργων (Δ8) της ΓΓΔΕ, σε επιτελικό ρόλο.

Θεωρήθηκε λοιπόν ότι μια καθαρά κατασκευαστική Υπηρεσία που ήδη εκτελεί και άλλα σημαντικά κτιριακά έργα (Δικαστικό Μέγαρο Αθηνών, Σταθμούς Αυτοκινήτων κ.α) θα μπορούσε να αναταποκριθεί καλύτερα στην παρακολούθηση της εκτέλεσης των νέων έργων που της ανατέθηκαν.

Ο Υπουργός
ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

19. Στην με αριθμό 3477/18-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 538/9-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση του από 18/12/97 εγγράφου σας, σχετικά με την 3477/18-12-97 ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης, αναφορικά με το ανωτέρω θέμα και σύμφωνα με τα όσα σχετικά μας εγνώρισε η 19η Δ/νση Τελωνειακών Διαδικασιών του Υπουργείου μας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Α. Εκτιμάται ότι δεν θα υπάρξει μείωση πωλήσεων ή αν υπάρξει θα είναι μικρή για τους παρακάτω λόγους:

1. Οι όμορες χώρες της Ελλάδας είναι Τρίτες χώρες προς την Κοινότητα και η εταιρεία "ΚΑΕ" ΑΕ έχει πολλά καταστήματα στα σύνορα αυτά, τα οποία πραγματοποιούν σημαντικό κύκλο εργασιών.

2. Θα υπάρξει αύξηση του δικτύου των εν λόγω καταστημάτων και επέκταση πολλών από τα ήδη υπάρχοντα με σκοπό

την εξυπηρέτηση μεγαλύτερου αριθμού ταξιδιωτών.

3. Η εταιρία "ΚΑΕ" ΑΕ ήδη ξεκίνησε και νέες δραστηριότητες με την εισοδό της στις χονδρικές πωλήσεις καθώς και τη μεσολάβηση της για την επιστροφή του φόρου προστιθέμενης αξίας στους επιβάτες που ταξιδεύουν σε Τρίτες χώρες και πραγματοποιούν αγορές στην εσωτερική αγορά.

4. Προβλέπεται η ίδρυση καταστημάτων φορολογημένων πωλήσεων, στην περίπτωση που η απόφαση της Κομισιόν για κατάργηση των ενδοκοινοτικών αφορολογήτων πωλήσεων την 30-6-99 εφαρμοστεί.

Β. Όσον αφορά στις θέσεις εργασίας, δεν θα υπάρξει καμιά απώλεια ή μείωση καθώς οι δραστηριότητες της εταιρίας "ΚΑΕ" ΑΕ επεκτείνονται με στόχο πάντα την αύξηση των οικονομικών της μεγεθών.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ"

20. Στην με αριθμό 3485/18-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 409/8-1-98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 3485/18-12-97 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Α. Γ. Κοτσακάς και Α. Βαρίνος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις, δικαιούχοι των οικονομικών ενισχύσεων για τις ζημιές που προκλήθηκαν σε γεωργοκτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις από δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τα έτη 1996 και 1997, είναι οι κατά κύρια απασχόληση γεωργοί καθώς και οι ορισμένες κατηγορίες προσώπων (μικροεπαγγελματίες, περιστασιακοί εργάτες, μικροσυνταξιούχοι, μικροεισοδηματίες κτλ.) με χαμηλό εξωγεωργικό εισόδημα, διότι σκοπός του προγράμματος είναι να ενισχυθούν αυτοί που έπαθαν σοβαρές ζημιές και το οικογενειακό τους εισόδημα στηρίζεται κυρίως στο εισόδημα από τη γεωργία ή το εξωγεωργικό τους εισόδημα είναι χαμηλό.

Σημειώνουμε ότι από το Υπουργείο Γεωργίας δεν αντιμετωπίζεται θέμα τροποποίησης των αναφερομένων αποφάσεων.

Όσον αφορά στις καλυπτόμενες ασφαλιστικά από τον ΕΛΓΑ ζημιές που προξενήθηκαν στην ηρτημένη παραγωγή των εσπεριδοειδών από τον παγετό της 6-2-97, από το Δήμο Χίου υποβλήθηκαν στον ΕΛΓΑ 279 δηλώσεις ζημιών οι εκτιμήσεις των οποίων ολοκληρώθηκαν τον Μάρτιο και οι σχετικές αποζημιώσεις καταβλήθηκαν στους δικαιούχους παραγωγούς στις 3/12/1997.

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

21. Στην με αριθμό 3487/18-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 57/8-1-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 3487/18-12-97 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Α. Τασούλας και Σ. Κόρακας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η Αστυνομική Διεύθυνση Άρτας είναι από τις λίγες Διευθύνσεις της χώρας η οποία έχει στελεχωθεί με αστυνομικό προσωπικό που υπερβαίνει κατά 47 άτομα την οργανική της δύναμη, τη στιγμή που άλλες Διευθύνσεις έχουν σημαντικά ελλείμματα.

Αύξηση της οργανικής δύναμης της Υπηρεσίας αυτής, καθώς και των άλλων Υπηρεσιών της Αστυνομίας δεν μπορεί να γίνει αν δεν αυξηθεί η συνολική δύναμη του Σώματος.

Στην αναφερόμενη Διεύθυνση έχει κατανεμηθεί για τις ανάγκες της ικανός αριθμός σχημάτων (33 συνολικά οχήματα διαφόρων τύπων), από τα οποία 1 λεωφορείο, 1 τζιπ και δύο μοτοσικλέτες είναι προμήθειες του 1997. Ο στόλος των οχημάτων αυτών ανανεώνεται και εμπλουτίζεται συνεχώς με νέα, με την εξέλιξη των προγραμμάτων προμηθειών. Για την ασφαλή κυκλοφορία τους τα εν λόγω οχήματα ελέγχονται και συντηρούνται συνεχώς από τα υπηρεσιακά συνεργεία.

Επίσης έχουν διατεθεί σε αυτή πολυκαναλικοί πομποδέκτες, τηλεπικοινωνιακό υλικό και τα απαραίτητα μέσα και εφόδια.

Όσον αφορά τις αποσπάσεις, αυτές γίνονται κατά κανόνα από Διευθύνσεις με πλεόνασμα και για μικρό χρονικό διάστημα, όταν υπάρχει απόλυτη ανάγκη ενίσχυσης άλλων Υπηρεσιών που αντιμετωπίζουν άμεσα και σοβαρά προβλήματα αστυνόμευσης. Στις περιπτώσεις αυτές εξετάζονται πάντοτε τα προβλήματα και οι ανάγκες των Υπηρεσιών από τις οποίες αποδεσμεύεται δύναμη, προκειμένου να μην επηρεάζεται η εύρυθμη και ομαλή λειτουργία και επιχειρησιακή τους ικανότητα. Πρόθεσή μας είναι να μειωθούν οι αποσπάσεις και για το σκοπό αυτό καταβάλλεται προσπάθεια πληρέστερης στελέχωσης των Υπηρεσιών που αντιμετωπίζουν προβλήματα αστυνόμευσης.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

22. Στην με αριθμό 3499/18-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1610/9-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3499/18-12-97 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Νικ. Τσαρτσιώνης και Μαν. Κεφαλογιάννης, σχετικά με την έκδοση της κοινής Υπουργικής απόφασης για τον καθορισμό της ωριαίας αποζημίωσης του εκτάκτου εκπαιδευτικού προσωπικού των ΤΕΙ, σας πληροφορούμε ότι η ανωτέρω Κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, δημοσιεύθηκε στο υπ' αριθμ. 1141/22-12-97 τεύχος Β', φύλλο της εφημερίδας της Κυβερνήσεως (αριθ. 2082880/11932/0022/ 8-12-97).

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"

23. Στην με αριθμό 3500/19-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 410/8-1-98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 3500/19-12-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Παπαληγούρας, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Εκπονήθηκε και εγκρίθηκε (28-12-94) η Οριστική Μελέτη αρδευτικού έργου Ζωνών ΣΧ, ΓΑ και ΓΔ της λεκάνης Φενεού Κορινθίας, προϋπολογισμού 6 δις δρχ.

Επίσης έχει εκπονηθεί Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και με την 12917/12-6-94 απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ εγκρίθηκαν οι Περιβαλλοντικοί όροι.

Το Υπουργείο Γεωργίας είναι σύμφωνο για την κατασκευή των δικτύων του έργου του Φενεού και θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την ένταξη του έργου της κατασκευής της προσαγωγού διώρυγας καθώς και των δικτύων ή μέρους αυτών στο Μέτρο 5.3 του II ΚΠΣ.

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

24. Στην με αριθμό 3503/19-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1613/12-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3503/19-12-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ευαγ. Αποστόλου, σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία παραρτήματος ΤΕΙ Λαμίας στην Άμφισσα, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Το Συμβούλιο Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΣΤΕ) μέχρι τη συγκρότηση του Εθνικού Συμβουλίου Παιδείας (ΕΣΥΠ) σύμφωνα με το ν. 2327/95 (ΦΕΚ 156/Α), είναι αρμόδιο όργανο για να εισηγείται στον Υπουργό Παιδείας την ίδρυση νέων Τμημάτων, Σχολών και ΤΕΙ.

Για την ίδρυση τμημάτων ΤΕΙ στην Άμφισσα έχει υποβληθεί πρόταση από το ΤΕΙ Λαμίας, η οποία θα εισαχθεί κατά προτεραιότητα για γνωμοδότηση στο ΣΤΕ, στην αμέσως επόμενη ολομέλεια του.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ"

25. Στην με αριθμό 3506/19.12.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 411/8.1.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 3506/19.12.97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. Κ. Κεφαλογιάννης για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για το θέμα της απόκτησης Φ.Ι.Χ. αγροτικών αυτοκινήτων και από μη κατα κύριο επάγγελμα αγρότες (όπως γίνεται και με τους Δημόσιους υπαλλήλους), είναι γνωστό ότι ήδη το συνενωτώμενο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών που είναι αρμόδιο, μετά και από σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου μας έχει προχωρήσει στη σύνταξη διάταξη νόμου προκειμένου να λύσει το θέμα.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

26. Στην με αριθμό 3510/19.12.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 260/7.1.97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 3510/19.12.97 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης, σας γνωρίζουμε ότι με τα αριθ. (β), (γ) και (δ) έγγραφά μας, φωτ/φα των οποίων σας στέλνουμε, έχουμε συστήσει στις Νομαρχίες και στους ΟΤΑ της Χώρας μας να μη χορηγούν σε νέους που επιθυμούν να σπουδάσουν στη Ρουμανία, βεβαιώσεις και πιστοποιητικά ότι είναι "Βλάχοι" γιατί ανεπίτρεπτη και παράνομη η χορήγησή τους και να εφαρμόζουν προσεκτικά την κείμενη νομοθεσία και τις σχετικές εγκυκλίους του Υπουργείου Εσωτερικών.

Ο Υφυπουργός
Α. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

27. Στην με αριθμό 3512/19.12.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 12/8.1.98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 3512/19.12.1997 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Α. Τασούλας και Σ. Κόρακας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Για τη στέγαση των Υπηρεσιών της Αστυνομικής Διεύθυνσης Άρτας ανεγείρεται κτίριο πέντε ορόφων και ενός υπογείου συνολικής επιφάνειας 2.390 τ.μ., σε οικοπεδική έκταση που μας έχει παραχωρηθεί με την 4260/24.3.1997 απόφαση του Νομάρχη Άρτας.

Μέχρι σήμερα έχουν δαπανηθεί για την κατασκευή του 235.500.000 δρχ. και απαιτούνται άλλα 200.000.000 δρχ. περίπου, τα οποία θα καταβληθεί προσπάθεια να διατεθούν από τις πιστώσεις του Π.Δ.Ε. του 1998.

Για το πρόβλημα που ανέκυψε μετά από την 72/1997 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Άρτας, με την οποία αναγνωρίστηκε ότι από την ανωτέρω οικοπεδική έκταση τα 468 τ.μ. ανήκουν σε ιδιώτη, έχει ασκηθεί έφεση στο Εφετείο Ιωαννίνων.

Η εκκρεμότητα αυτή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του οικοπέδου δεν επηρεάζει την ολοκλήρωση των αναφερόμενων εργασιών.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

28. Στην με αριθμό 3519/19.12.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3077/7.1.97 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3519 που κατατέθηκε στις 19.12.97 από το Βουλευτή κ. Α. Σταύρου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η αρμόδια υπηρεσία μας (Δ/νση Πολεοδομικού Σχεδιασμού) μετά από σχετικό αίτημα του Δήμου προώθησε σχέδιο Π.Δ./γματος για τροποποίηση των χρήσεων γης στο Δήμο Βούλας, σε εκτέλεση του εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού

Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Βούλας (ΦΕΚ 1276Δ/93). Το εν λόγω Π.Δ/γμα απεστάλη στο ΣτΕ, για νομοτεχνική επεξεργασία, το οποίο με το με αρ. 302/96-Ε τμήμα πρακτικό του, το έκρινε νόμιμο τη ρύθμιση της χρήσης αμιγούς κατοικίας και μη νόμιμο για τη ρύθμιση που τροποποιούσε για τη χρήση αμιγούς κατοικίας σε γενική κατοικία στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης, στα οικοπέδα που έχουν πρόσωπο σ' αυτήν.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

29. Στην με αριθμό 3522/19.12.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 413/8.1.98 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση.

"Απαντώντας στην ερώτηση 3522/19.12.97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Παππάς για θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Μετά τη δημοσίευση στην εφημερίδα της Κυβέρνησης των οργανισμών των Νομαρχιακών Αυτοδ/σεων και του νομοθετικού πλαισίου που διέπει αυτές η δημιουργία γραφείων και η στελέχωση αυτών με εξειδικευμένο προσωπικό για την εξυπηρέτηση των πολιτών ανήκει πλέον στην οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

30. Στην με αριθμό 3531/19.12.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 571/9.1.98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 3531/19.12.97 του Βουλευτή κ. Ε. Μπασιάκου, σας πληροφορούμε ότι οι Τεχνικές Υπηρεσίες της Γ.Γ.Α. έχουν συντάξει τις μελέτες για τα έργα τοποθέτησης χλοοτάπητα και ελαστικού τάπητα στο Εθνική Γυμναστήριο Θήβας.

Επειδή τα έργα αυτά προϋποθέτουν πρόσθετο χώρο, είναι εν εξελίξει η διαδικασία απαλλοτρίωσης της απαιτούμενης έκτασης, έχει ήδη εκδοθεί η Κοινή Υπουργική απόφαση και βρισκόμαστε στη φάση του ορισμού προσωρινής τιμής μονάδος, ώστε να κατατεθεί το ποσό της απαλλοτρίωσης στο ταμείο Παρακαταθηκών και δανείων.

Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία αυτή, θα μπορέσει η Γ.Γ.Α να δημοπρατήσει τα έργα που θα χρηματοδοτηθούν από το Π.Δ.Ε. του 1998.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΟΥΡΑΣ"

31. Στην με αριθμό 3532/19.12.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 572/9.1.98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση.

"Σε απάντηση της ερώτησης 3532/19.12.97 ερώτησης του Βουλευτή κ. Ε. Μπασιάκου σας πληροφορούμε ότι το θέμα της κατασκευής αυτοκινητοδρόμου στην περιοχή Ορχομενού -όπως έχουμε αναφέρει και σε προγενέστερη ερώτηση- το χειρίζονται αποκλειστικά η περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας και η Νομαρχία Βοιωτίας και για το λόγο αυτό η Γ.Γ.Α. δεν διαθέτει στοιχεία για το έργο αυτό.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΟΥΡΑΣ"

32. Στην με αριθμό 3542/19.12.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 436/8.1.98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση.

Σε απάντηση της ερώτησης 3542/19.12.97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σ. Δανέλλης, σας γνωρίζουμε ότι οι διατυπωμένες σε αυτή καταγγελίες κατά της Αστυνομίας δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Καμία κατάχρηση εξουσίας, κακοποίηση, διαπλομπευση, προπηλακισμός, βία ή άλλη παραβίαση των συνταγματικά κατοχυρωμένων ατομικών δικαιωμάτων δεν έλαβε χώρα την

12.11.97 στη Ν. Αλικαρνασσό Ηρακλείου.

Η αναφερόμενη επιχείρηση σχεδιάστηκε από το Τμήμα Δίωξης Ναρκωτικών της Υποδιεύθυνσης Ασφαλείας Ηρακλείου και εκτελέστηκε από δύναμη της Υπηρεσίας αυτής, μετά από αξιόπιστες πληροφορίες για εμπορία και διακίνηση ναρκωτικών στον εκεί καταυλισμό των αθιγγάνων.

Για τη σύλληψη των εμπόρων προηγήθηκε την 20.00' ώρα παρακολούθηση δύο υπόπτων παραγκών, η μία από τις οποίες χρησιμοποιείτο ως καφενείο, και διενεργήθηκαν περιμετρικά του καταυλισμού έλεγχοι, κατά τους οποίους διαπιστώθηκε ότι είκοσι άτομα νεαρής κυρίως ηλικίας, μεταξύ των οποίων ήταν ανήλικοι και στρατιώτες, που επισκέφθηκαν τις παράγκες έφεραν κατά την αποχώρηση τους ποσότητα ακατέργαστης κάνναβης. Τα άτομα αυτά συνελήφθησαν και την 21.30' ώρα, παρουσία και του Αντεισαγγελέα Πρωτοδικών Ηρακλείου κ. Χριστοπούλου, πραγματοποιήθηκε έρευνα με ευπρέπεια και ηπιότητα και τηρουμένων όλων των δικονομικών τύπων.

Σημειώνεται ότι για ενίσχυση της επιχείρησης αυτής διατέθηκαν από την ΕΙΔΑΣΥΔΕ Ηρακλείου μόνο οκτώ άτομα, τα οποία έλαβαν περιμετρικά έξω από τις ελεγχόμενες παράγκες, μετρα για την αποτροπή εισόδου σε αυτές άλλων αθιγγάνων που τυχόν θα προσέτρεχαν.

Κατά την έρευνα στην παράγκα, που χρησιμοποιείτο, ως καφενείο, συνελήφθησαν για από κοινού εμπορία ναρκωτικών ο Καραχάλιος Σπυρίδων και η Σαινοπούλου Γεωργία, στην κατοχή της οποίας, κατά την σωματική έρευνα που διενεργήθηκε από γυναίκα Αρχιφύλακα του Τμήματος Δίωξης Ναρκωτικών, βρέθηκαν και κατασχέθηκαν μία νάιλον σακούλα με 33,4 γραμμάρια ακατέργαστης κάνναβης και ποσό 391.000 δραχμών, προερχόμενο από εμπορία ναρκωτικών.

Στην άλλη παράγκα, έμπροσθεν της οποίας βρέθηκαν και κατασχέθηκαν μία νάιλον σακούλα με 120,8 γραμ. ακατέργαστης κάνναβης, 0,8 γρ. ηρωίνης και 54 δισκία υπνωσθεντόν, συνελήφθησαν για από κοινού εμπορία ναρκωτικών η Καραχάλιου Μαρίνα και ο Καραχάλιος Μιχαήλ σε σωματική έρευνα του οποίου βρέθηκε και κατασχέθηκε ποσό 159.500 δραχμών ως προερχόμενο από την εμπορία αυτή. Τους τέσσερις αυτούς αναγνώρισαν και υπέδειξαν οι ανωτέρω συλληφθέντες 20 αγοραστές ναρκωτικών ότι ήταν εκείνοι από τους οποίους είχαν προμηθευτεί τις ναρκωτικές ουσίες. Οι λοιποί, οι οποίοι βρέθηκαν εντός των ανωτέρω χώρων και προσήχθησαν στο Τμήμα Δίωξης Ναρκωτικών, αφέθησαν ελεύθεροι μετά από εξακρίβωση ότι δεν είχαν ανάμειξη σε πράξεις εμπορίας, διακίνησης και κατοχής ναρκωτικών και δεν εκκρεμούσαν σε βάρος τους καταδικαστικές αποφάσεις.

Κατά το τελευταίο διάστημα στον εν λόγω καταυλισμό συνελήφθησαν άλλα τέσσερα άτομα για κατοχή και εμπορία ναρκωτικών ουσιών.

Αυτή είναι η αλήθεια και κάθε άλλη διάσταση για την υπόθεση αυτή δεν έχει έρεισμα.

Ο Υπουργός
Γ. ΡΩΜΑΙΟΣ"

33. Στην με αριθμό 3543/19-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 889/12-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3543/19-12-97 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Α. Βαρίνο και αναφέρεται στο πιο πάνω θέμα, σας πληροφορούμε ότι η αποπεράτωση του έργου διαπλάτυνσης του δρόμου από θέση Πλαγιά προς τον Ζυφιά έχει ενταχθεί στο Πρόγραμμα ιδίων Πόρων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Χίου με προϋπολογισμό 67 εκ. δρχ. και θα δημοπρατηθεί εντός του 1998.

Τα λοιπά αιτήματα θα εξετασθούν κατά την κατάρτιση της πρότασης χρηματοδότησης από το Ειδικό Αναπτυξ. Πρόγραμμα (ΕΠΤΑ) του σχεδίου Ι. ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ.

Ο Υφυπουργός
Α. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

34. Στην με αριθμό 3543/19-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 415/9-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 3543/19-12-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Βαρίνος, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Είναι γεγονός ότι η στεγανωτική μεμβράνη, που καλύπτει την λιμνοδεξαμενή Αγίου Γεωργίου Συκούσης Ν. Χίου παρουσιάζει σε ορισμένες "ραφές" αστοχία, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαρροές. Η ανάδοχος εταιρεία, κατόπιν εντολών του Υπ. Γεωργίας, έχει επιληφθεί του θέματος και θα προχωρήσει μέχρι και σε πλήρη αντικατάσταση της τοποθετημένης μεμβράνης για να υπάρξει πλήρης στεγανοποίηση. Το έργο επομένως θα παραδοθεί σε πλήρη ικανότητα λειτουργίας. Η αξιοποίησή του όμως θα προκύψει όταν ολοκληρωθεί μελέτη και κατασκευή του αρδευτικού δικτύου που υδροδοτείται από το νερό της λιμνοδεξαμενής. Το δίκτυο αυτό μελετάται και θα κατασκευασθεί με μέριμνα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

35. Στην με αριθμό 3544/20-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 416/12-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 3544/20-12-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Αποστόλου, σας πληροφορούμε τα εξής:

Είναι γνωστά τα προβλήματα και οι δυσκολίες στην αγορά των εσπεριδοειδών που ιδιαίτερα την φετινή χρονιά είναι εξυμμένα, λόγω της αυξημένης παραγωγής τόσο σε κοινοτικό επίπεδο όσο και στις Τρίτες Χώρες.

Τα προβλήματα αυτά τέθηκαν από το Υπουργείο Γεωργίας στην τελευταία σύνοδο των Υπουργών Γεωργίας της Ε.Ε. στις 15-12-97 και ζητήθηκε:

- Να τροποποιηθεί το σύστημα των εξαγωγικών επιστροφών και να καθιερωθεί ένα πιο λογικό και αποτελεσματικό σύστημα το οποίο να ενισχύει την εξαγωγική προσπάθεια των παραγωγών. Ειδικά για φέτος να ισχύσει το σύστημα των εξαγωγικών επιδοτήσεων μόνο με τα πιστοποιητικά τύπου Β.

- Να καθορισθεί το ύψος της Κοινοτικής επιδότησης σε πολύ υψηλότερα επίπεδα αντλώντας πιστώσεις από τα υπόλοιπα των δύο προηγούμενων περιόδων εμπορίας, 1995/96 και 1996/97 που δεν αναλώθηκαν και να μην χρησιμοποιηθούν αυτά σε άλλες δραστηριότητες.

- Να κινηθεί άμεσα ο μηχανισμός για την διάθεση ενός μέρους της κοινοτικής παραγωγής με την μορφή δωρεάν επισιτιστικής βοήθειας προς Τρίτες Χώρες.

Υπό το πρίσμα των παραπάνω συζητήσεων στην συνεδρίαση της Διαχειριστικής Επιτροπής στις 17-12-97 αποφασίσθηκε για την επόμενη εξαγωγική περίοδο από 20-1-98 έως 17-3-98 να αλλάξει η αρχική σχέση κατανομής της ενδεικτικής ποσότητας μεταξύ πιστοποιητικών Α2 και Β και να γίνει αντίστοιχα 33,3% και 66,7% ήτοι 1:2 από 30:30 που ήταν.

Να αυξηθεί το ύψος της κοινοτικής επιδότησης από 35 Ecu/ τόνο σε 40 Ecu/ τόνο. Να υποβάλλουν άμεσα τα Κ.Μ. τα αιτήματα για τη δωρεάν επισιτιστική βοήθεια ώστε να αρχίσει η εφαρμογή της.

Το θέμα της στήριξης του εισοδήματος των παραγωγών εσπεριδοειδών τέθηκε επίσης στο Συμβούλιο Υπουργών Γεωργίας και επισημάνθηκαν επιπρόσθετα οι επιπτώσεις που υφίστανται από την Μεσογειακή πολιτική της Ε.Ε. και από την προοπτική δημιουργίας ζώνης ελεύθερων ανταλλαγών ανάμεσα στις Χώρες της Μεσογείου. Επισημάνθηκε ιδιαίτερα η Περιφερειακή διάσταση των επιπτώσεων τις οποίες υφίστανται οι οικονομικά αδύναμοι και χωρίς, άλλες δυνατότητες παραγωγού της Κοινότητας και ζητήθηκε να ληφθούν ειδικά μέτρα στήριξης του εισοδήματος των παραγωγών. Ο Επίτροπος δήλωσε ότι θα τεθούν σε προτεραιότητα τα θέματα των μεσογειακών προϊόντων κατά τις συζητήσεις για την "Ατζέντα 2000".

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

36. Στην με αριθμό 3556/22-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 2235/12-1-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 3556/97 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Μ. Μπόσκου και Στ. Παναγιώτου, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Κατόπιν διαπραγματεύσεων της Επιχείρησης "Δεδεόγλου" με τους εκπροσώπους των εργαζομένων και της παρεμβάσεως της Επιθεώρησης Εργασίας Σίνδου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσ/νίκης, καταβλήθηκε στους εργαζόμενους, το Δώρο εορτών Χριστουγέννων 1997 και το α' 15νήμερο Δεκεμβρίου, στις 23-12-97. Για τις λοιπές οφειλές και τις αποζημιώσεις των εργαζομένων, η παραπάνω Επιθ/ση Εργασίας υπέβαλε την αριθμ. 22Σ/32/7-1-98 μηνυτήρια αναφορά.

Λόγω μεταφοράς της παραγωγικής δραστηριότητας της παραπάνω επιχείρησης στην Κομοτηνή, αναγκάστηκε να απολύσει το προσωπικό της, πλην 15 ατόμων του Διοικητικού - Λογιστικού, τα οποία παρέμειναν για τακτοποίηση εκκρεμοτήτων.

Ο Υπουργός
ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΓΩΑΝΝΟΥ"

37. Στην με αριθμό 3557/22-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 3/7-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3557/22-12-97 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τον Βουλευτή κ. Γ. Καρατζαφέρη, σχετικά με την διεξαγωγή συνεδρίου συνδικαλιστών του ΙΚΑ στην Κύπρο, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στο άρθρο 52 του ν. 1539/85 (ΦΕΚ 64/85 τ.Α') ορίζεται ότι επιτρέπεται η διάθεση χρηματικών ποσών από τα έσοδα του ΙΚΑ για την κάλυψη δαπανών συγκεντρώσεων, σεμιναρίων κ.λπ., που γίνονται με πρωτοβουλία της Διοίκησης ή των συνδικαλιστικών οργανώσεων του προσωπικού του ΙΚΑ, για συγκεκριμένο σκοπό, που προσδιορίζεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ιδρύματος.

Με την 226/συν.23η/12-6-97 απόφαση του Δ.Σ. του ΙΚΑ, εγκρίθηκε η διάθεση χρηματικού ποσού δέκα εκατομμυρίων (10.000.000) δραχμών, για την κάλυψη μέρους της συνολικής δαπάνης της Ημερίδας, που πραγματοποιήθηκε στις 28 και 29.11.97 στην Κύπρο από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Εργαζομένων ΙΚΑ (ΠΟΣΕ - ΙΚΑ) με θέμα "Η κοινωνική Ασφάλιση στην σύγχρονη εποχή" και την αδελοποίηση των Ομοσπονδιών Ελλάδας - Κύπρου.

Το συνολικό κόστος του Συνεδρίου ανήλθε στο ποσό των 24.606.000 δραχμών.

Τέλος σημειώνουμε ότι η πλειοψηφία των συνέδρων δεν συνοδευόταν από τους (τις) συζύγους τους. Στις ελάχιστες περιπτώσεις που αυτό συνέβη, έγινε με δική τους πρωτοβουλία και δική τους οικονομική επιβάρυνση.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

38. Στην με αριθμό 3559/22-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 417/12-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας Υπουργό ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 3559/22-12-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Χρ. Μαργκιάννακης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το πρόγραμμα της συλλογικής καταπολέμησης του δάκου της ελιάς που εφαρμόστηκε φέτος με δολωματικούς ψεκασμούς από το έδαφος είχε σε όλες τις ελαιοκομικές περιοχές της χώρας πολύ καλά αποτελέσματα πράγμα που συνετέλεσε στο να επιτευχθεί ικανοποιητική προστασία από το δάκο των παραγομένων ελαιοκομικών προϊόντων, της βρώσιμης ελιάς και του ελαιολάδου, τόσο από ποσοτικής όσο και από ποιοτικής πλευράς.

Αμέσως μετά την έγκριση από το Υπουργείο Οικονομικών της απαιτούμενης συμπληρωματικής πίστωσης των 3,5 δρχ.,

με Υπουργική Απόφαση στις αρχές Δεκεμβρίου έγινε κατανομή αυτής στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις που εφάρμοσαν πρόγραμμα δακοκτονίας προκειμένου να προβούν στην εξόφληση των γενομένων δαπανών δακοκτονίας κατά το έτος 1997.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

39. Στην με αριθμό 3568/24-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 2236/12-1-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 3568/24-12-97 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Ευάγ. Μπασιάκο, για το θιγόμενο σ' αυτή θέμα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Στη Λειβαδιά, σε οικόπεδο έκτασης 50.000 τ.μ. που αποκτήθηκε το 1995 από τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ) (δωρεά από το Δημόσιο), προβλεπόταν να ανεγερθεί οικισμός 150 περίπου κατοικιών. Λόγω όμως των εντόνων κλίσεων και της ιδιομορφίας του εδάφους που παρουσιάζει η συγκεκριμένη οικοπεδική έκταση, ο ΟΕΚ πρότεινε να ανεγερθεί τελικά οικισμός 48 περίπου κατοικιών.

Η Νομαρχία και το Εργατικό Κέντρο Λειβαδιάς, πρότεινε να αγορασθεί από τον ανωτέρω Οργανισμό, απαλλοτριωθείσα από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, όμορη με την παραπάνω, οικοπεδική έκταση 200 στρεμμάτων και να ανεγερθεί εκεί ο νέος οικισμός του ΟΕΚ, αποτελούμενος από 300 περίπου κατοικίες. Η αγορά της εν λόγω έκτασης όμως δεν πραγματοποιήθηκε επειδή το Νομαρχιακό Συμβούλιο Βοιωτίας δεν ενέκρινε να καταβληθεί το αντίστοιχο τίμημα, που είχε καθορισθεί από το οικείο Πρωτοδικείο. Ο ΟΕΚ εξετάζει μέσω της Νομικής Υπηρεσίας του, να προχωρήσει ο ίδιος στην απαλλοτρίωση της παραπάνω έκτασης.

Πάντως, η διαδικασία της δημοπράτησης των 48 κατοικιών, έχει ενταχθεί από τον ΟΕΚ στο κατασκευαστικό πρόγραμμα του 1998 και αν έχει ολοκληρωθεί η απόκτηση της παραπάνω έκτασης, θα δημοπρατηθούν μαζί και οι 300 κατοικίες.

Ο Υπουργός
ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑ΄ΙΩΑΝΝΟΥ"

40. Στην με αριθμό 3569/29-12-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 575/9-1-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 3569/29-12-97 του Βουλευτή κ. Π. Ψωμάδη, σας καταθέτουμε το σχετικό έγγραφο του Γενικού Διευθυντή του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Κλασσικού Αθλητισμού ΑΘΗΝΑ '97 για ενημέρωσή σας.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΔΡΕΑΣ ΑΘ. ΦΟΥΡΑΣ"

Σημ.: Τα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Τετάρτης 11 Φεβρουαρίου 1998.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ πρώτου κύκλου (Άρθρα 129 παρ.3, 130 παρ.2&3 Καν.Βουλής).

1. Η με αριθμό 852/4.12.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Θεοχάρη Τσιόκα προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για σύσταση, οργανισμού παρέμβασης ρυζιού, δημιουργία μονάδων αποφλοίωσης κλπ.

2. Η με αριθμό 869/61/9.2.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Δημητρίου Σιούφα προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης των προβλημάτων του αγροτικού κόσμου.

3. Η με αριθμό 884/62/9.2.98 επίκαιρη ερώτηση της Προέδρου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Αλέκας Παπαρήγα προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης των προβλημάτων των αγροτών.

4. Η με αριθμό 865/60/6.2.98 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Πρόοδου κ. Νικολάου Κωνσταντόπουλου προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικά με τη λήψη μέτρων επίλυσης των προβλημάτων των αγροτών.

5. Η με αριθμό 873/9.2.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Ρόκου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για ρύθμιση του τρόπου πληρωμής του προστίμου που έχει επιβάλει η Ευρωπαϊκή Ένωση στους ορυζοκαλλιεργητές.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ δεύτερου κύκλου (Άρθρο 130 παρ.2&3 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 862/5.2.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κίωνα Κουλούρη προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για εξυγίανση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

2. Η με αριθμό 890/9.2.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Λεωνίδα Κουρή προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη λήψη μέτρων της Κυβέρνησης για την εύρυθμη λειτουργία του Οργανισμού της Αθήνας.

3. Η με αριθμό 885/9.2.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Αποστόλου Τασούλα προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη λειτουργία της Βιομηχανίας Αξιοποίησης Δασικού Πλούτου Ηπείρου, την εξασφάλιση των εργαζομένων κλπ.

4. Η με αριθμό 861/5.2.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Πρόοδου κ. Ιωάννη Δραγασάκη προς τους Υπουργούς Πολιτισμού, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τα προβλήματα που δημιουργούνται από τη χρησιμοποίηση για επιχωματώσεις του υλικού "σκουριά", στο υπό ανέγερση σχολείο του Δήμου Λαυρεωτικής.

5. Η με αριθμό 870/9.2.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Καρατάσου προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την άμεση λειτουργία του Νομαρχιακού Γενικού Νοσοκομείου της Ελευσίνας "ΘΡΙΑΣΙΟ".

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε

ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ

Συζήτηση και λήψη απόφασης, της Ολομέλειας της Βουλής, σύμφωνα με το άρθρο 68 του Συντάγματος και 144 του Κανονισμού της Βουλής, επί της προτάσεως του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας και εβδομήντα πέντε (75) Βουλευτών του Κόμματος του, για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής με αντικείμενο την έρευνα στους τομείς ευθύνης του κρατικού μηχανισμού στην πρόσφατη αεροπορική τραγωδία που προκλήθηκε με την πτώση του Ουκρανικού αεροσκάφους τύπου ΥΑΚ-42.

Έχω την τιμή να θέσω υπόψη του Σώματος την ομόφωνη απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων για την οργάνωση της συζήτησης. Όπως και στο παρελθόν στη συζήτηση παρομοίων προτάσεων και με εφαρμογή της διατάξεως της παραγράφου 5 του άρθρου 65 του Κανονισμού της Βουλής, θα λάβουν το λόγο τρεις ομιλητές από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, τρεις ομιλητές από την πλευρά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ανά ένας συνάδελφος από τα άλλα κόμματα, εκτός από τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων ή τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους τους και μετά από αυτούς όποιος συνάδελφος το θελήσει και έχει εγγραφεί με το ηλεκτρονικό σύστημα.

Ο πρώτος ομιλητής από κάθε κόμμα προτείνω να μιλήσει είκοσι λεπτά, οι δε υπόλοιποι, ο δεύτερος και ο τρίτος, από τα δύο μεγαλύτερα κόμματα από δεκαπέντε λεπτά. Το λόγο θα λάβουν οι ομιλητές εναλλάξ, χωρίς δικαίωμα δευτερολογίας. Οι αναπληρωτές των Προέδρων των Κοινοβουλευτικών Ομάδων μπορούν να μιλήσουν για είκοσι λεπτά, όπως προβλέπει ο Κανονισμός. Εάν όμως, προηγηθεί ομιλία του Αρχηγού ή του Προέδρου του κόμματος θα μιλήσουν για δέκα λεπτά.

Οι Υπουργοί έχουν δικαίωμα να μετάσχουν στη συζήτηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 97, με χρόνο τριάντα λεπτών της ώρας.

Επίσης, η πρόταση της Διάσκεψης των Προέδρων είναι να τελειώσει η συζήτηση στις δώδεκα τα μεσάνυχτα ακριβώς, ανεξαρτήτως από το αν υπάρχουν άλλοι ομιλητές για να πάρουν το λόγο και να διεξαχθεί η ψηφοφορία επί της προτάσεως των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας.

Τα κόμματα έχουν υποδειξει τους ομιλητές. Το μεν ΠΑ.ΣΟ.Κ. τους κυρίους Στέφανο Μανίκα, Ιωάννη Καλαμακίδη και Ροβέρτο Σπυρόπουλο, η δε Νέα Δημοκρατία τους κυρίους Αντώνιο Φούσα, Αθανάσιο Χειμάρα και Σπήλιο Σπηλιωτόπουλο, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος τον κ. Σταύρο Παναγιώτου, ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου την κ. Στέλλα Αλφιέρη και το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα τον κ. Ιωάννη Δημαρά.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αν μου επιτρέπετε μία διόρθωση.

Από τη μεριά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει συζητηθεί να είναι στη θέση του κ. Σπυρόπουλου ως πρώτος εισηγητής ο κ. Ιωάννης Ζαφειρόπουλος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εδώ το σημείωμα αναφέρει τον κ. Ροβέρτο Σπυρόπουλο. Καλώς, θα είναι ο κ. Ιωάννης Ζαφειρόπουλος.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η πρόταση αυτή;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς, η πρόταση έγινε δεκτή ομόφωνα.

Ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τη Νέα Δημοκρατία ορίζεται ο Βουλευτής Επικρατείας κ. Προκόπης Παυλόπουλος.

Παρακαλώ τον πρώτο ομιλητή από τη Νέα Δημοκρατία, τον κ. Αντώνιο Φούσα, να λάβει το λόγο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Καλούμεθα, κυρίες και κύριοι συνά-

δελφοί, να συζητήσουμε και να αποφασίσουμε για ένα ιδιαίτερα σοβαρό, πρωτοφανές και συνταρακτικό γεγονός για τη χώρα μας. Γεγονός για το οποίο η ελληνική κοινή γνώμη, αλλά και η διεθνής κοινή γνώμη, βρέθηκαν προ πρωτοφανούς εκπλήξεως και συγχρόνως αγανακτήσεως για τις δραματικές συνθήκες πτώσεως του γνωστού αεροσκάφους, αλλά ιδίως και για τις τεράστιες ευθύνες των αρμοδίων.

Καλούμεθα ειδικότερα, ως Εθνική Αντιπροσωπεία, να συζητήσουμε και να προβληματιστούμε για τη γνωστή αεροπορική τραγωδία του ΓΙΑΚΟΒΛΕΦ που έλαβε χώρα στις 17.12.97 κάτω από τραγικές συνθήκες στα Πιέρια όρη της Μακεδονίας.

Οι δραματικές συνέπειες της τραγωδίας αυτής είναι οι εξής:

Πρώτον έχασαν τη ζωή τους, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι εβδομήντα ένας συνάνθρωποί μας, εκ των οποίων σαράντα δύο Έλληνες εργαζόμενοι στην Ουκρανία.

Δεύτερον, διεσύρθη και δυσφημίστηκε διεθνώς η πατρίδα μας και δώσαμε την εντύπωση ότι είμαστε μία χώρα ανεύθυνη και ανέτοιμη να παρακολουθήσουμε τις εξελίξεις των αεροπορικών συγκοινωνιών και ακόμη ότι δεν είμαστε σε θέση να πάρουμε τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια των αεροπορικών πτήσεων στη χώρα μας, και

Τρίτον, υπέστη μέγα πλήγμα, καίριο πλήγμα ο ελληνικός τουρισμός και η ελληνική οικονομία γενικότερα.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, ανακύπτει το μέγα ζήτημα, το τεράστιο ζήτημα της αναζήτησης ευθυνών στους αρμοδίους κρατικούς λειτουργούς αυτής της πρωτοφανούς τραγωδίας. Και ασφαλώς δικαίως αξιώνουν την αναζήτηση ευθυνών, σύσσωμη η ελληνική κοινή γνώμη, η διεθνής κοινή γνώμη και η αεροπορική οικογένεια γενικότερα, όπως επίσης και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης στην Ελλάδα, (εφημερίδες, τηλεοράσεις, ραδιόφωνα).

Τέταρτον, ζητούν οι συγγενείς των θυμάτων –και δικαίως ζητούν– να διευκρινιστεί, ποιοι έχουν ευθύνες –και να καταλογιστούν– για την τραγωδία αυτή και δικαιούνται ασφαλώς να έχουν αυτήν την αξίωση από την Ελληνική Πολιτεία.

Τέλος, πρέπει το Ελληνικό Κοινοβούλιο βεβαίως να ανεύρει τις ευθύνες. Αλίμονο αν δεν αποδεχτούμε ότι το Ελληνικό Κοινοβούλιο έχει αυτήν την αρμοδιότητα, που προβλέπεται συνταγματικά και αν δεν αποφασίσουμε να συσταθεί η Εξεταστική αυτή Επιτροπή, δικαιολογημένα θα θεωρηθεί ότι φοβόμαστε τις ευθύνες ή μάλλον όσοι θα την καταψηφίσουν.

Το άρθρο 144 του Κανονισμού της Βουλής προβλέπει ότι η Ολομέλεια της Βουλής μπορεί να συστήσει Εξεταστικές Επιτροπές από μέλη της για την εξέταση ειδικών ζητημάτων δημοσίου ενδιαφέροντος.

Επίσης το ίδιο προβλέπει και το άρθρο 68 παράγραφος 2 του Συντάγματος.

Εν όψει αυτών των νομοθετικών και συνταγματικών προβλέψεων μπαίνουν τα εξής ερωτήματα. Πρώτον, αυτή η τραγωδία είναι "ειδικό ζήτημα" όπως προβλέπει το άρθρο 144 του Κανονισμού της Βουλής; Δεύτερον, πράγματι πρόκειται για ένα ζήτημα "δημοσίου ενδιαφέροντος";

Απαντώ –και νομίζω πως δεν μπορεί να υπάρχει άλλη απάντηση– το αυτονόητο. Πράγματι, πρόκειται για ένα μεγάλο θέμα, ένα ζήτημα που ασφαλώς είναι ειδικό και ασφαλώς είναι δημοσίου ενδιαφέροντος που οπωσδήποτε έχει και μεγάλες διεθνείς προεκτάσεις.

Η Νέα Δημοκρατία από την πλευρά της έσπευσε ευθύς αμέσως και κατέθεσε μέσω των Βουλευτών της μηνυτήρια αναφορά προς τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, καταγγέλοντας ότι έχουν διαπραχθεί δύο αδικήματα, της ανθρωποκτονίας εβδομήντα ενός συνανθρώπων μας από αμέλεια κατά συρροή αρθ. 3029 Κ και επίσης της διαταράξεως της ασφάλειας των αεροσκαφών, δηλαδή της παραβίασής του άρθρου 271 παράγραφος 2, του Ποινικού μας κώδικα.

Αυτή η μηνυτήρια αναφορά, η οποία επαναλαμβάνω ότι κατετέθη στον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου διαβιβάστηκε προς τον αρμόδιο Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Θεσσαλονίκης, ο οποίος αφού επελήφθη, μελέτησε την μηνυτήρια αναφορά, είδε τα άλλα στοιχεία και απεφάνθη ότι πρέπει να ασκηθεί ποινική δίωξη. Και πράγματι ασκήθηκε ποινική δίωξη

κατά παντός υπευθύνου για τα δύο αδικήματα, που είχα την τιμή να σας αναφέρω.

Είναι αυτονόητο πως η δικαιοσύνη θα ασχοληθεί μόνο με το ποινικό νομικό ζήτημα και όχι με τα άλλα σοβαρά θέματα, όπως πολιτικές ευθύνες, διοικητικές ευθύνες, άλλες νομικές παραλείψεις ή και τεχνικές παραλείψεις.

Πέρα από αυτήν την πρωτοβουλία μας, η Νέα Δημοκρατία είχε επίσης την πρωτοβουλία δια του Προέδρου της και άλλων Βουλευτών να καταθέσει, όπως προβλέπει το Σύνταγμα, ειδική πρόταση, προκειμένου να συγκροτηθεί ειδική Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή.

Το θέμα, το οποίο ευθύς αμέσως ανακύπτει, είναι το εξής: Από τη στιγμή που οι τυπικές και οι ουσιαστικές προϋποθέσεις υπάρχουν σ' αυτήν την πρόταση, δικαιούται η Ολομέλεια της Βουλής, να αρνηθεί τη συγκρότηση αυτής της επιτροπής, όταν πάγια γίνεται δεκτό, ότι αρμοδιότητα για τη συγκρότηση τέτοιων επιτροπών έχει η Βουλή, όταν πρόκειται, πρώτον, για παράνομες πράξεις και δεν αρκεί στις περιπτώσεις αυτές η δικαστική έρευνα, η οποία ενεργείται παράλληλα και ανεξάρτητα προς το έργο της Βουλής;

Δεύτερον, γίνεται δεκτό, ότι η Εξεταστική Επιτροπή γίνεται για παραλείψεις της Κυβέρνησης ή άλλων οργάνων του κράτους. Και εδώ ευρισκόμεθα σήμερα ειδικότερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Επαναλαμβάνω ότι έχει γίνει πάγια δεκτό, ότι η Ολομέλεια της Βουλής πρέπει να συνιστά και να συγκροτεί Εξεταστικές Επιτροπές, προκειμένου για παραλείψεις της Κυβέρνησης, ή άλλων οργάνων του κράτους.

Τρίτον, για μελέτη κάθε ειδικού θέματος, προτού να αποφασίσει η Ολομέλεια της Βουλής.

Το μέγα ερώτημα, το οποίο δημιουργείται, είναι, εάν η Ολομέλεια της Βουλής εν όψει αυτών των στοιχείων, δικαιούται να αρνηθεί τη συγκρότηση αυτής της επιτροπής ή θα είναι πρόκληση κατά των θυμάτων, πρόκληση κατά της κοινής γνώμης, πρόκληση κατά της διεθνούς κοινής γνώμης, αν εμείς –που πραγματικά από το Σύνταγμα προβλέπεται και από τον Κανονισμό η συγκρότηση αυτής της επιτροπής– αρνηθούμε τη συγκρότησή της, προκειμένου να ερευνήσει εις βάθος αυτό το τεράστιο θέμα που συγκλόνισε την ανθρωπότητα, που συγκλόνισε την πατρίδα μας.

Αλλά για να γίνει αντιληπτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πόσο σοβαρό είναι το θέμα, για να κατανοήσετε τη δραματικότητα εκείνης της στιγμής, είναι ανάγκη να αναφερθώ στο διάλογο –και προσέξτε τον παρακαλώ– εκείνη την κρίσιμη στιγμή, μεταξύ του πιλότου του μοιραίου αεροπλάνου και του υπεύθυνου του πύργου ελέγχου.

Οφείλω να σας πω και να παρατηρήσω, ότι η συνομιλία αυτή έχει καταγραφεί σε ειδικές κασέτες. Ο αρμόδιος Υπουργός κατέθεσε τις κασέτες στον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, όπως είχε υποχρέωση. Τις δημοσίευσε ευθύς αμέσως η εφημερίδα –το "ΒΗΜΑ", την ίδια μέρα– και ακούστε παρακαλώ τη δραματική συνομιλία μεταξύ των δύο ανδρών εκείνη τη δραματική στιγμή.

Πιλότος: "Θέλω ραντάρ για προσγείωση" –αναφωνεί εναγωνίως.

Πύργος ελέγχου: "Δεν υπάρχει ραντάρ, χρησιμοποιείτε το άλλο σύστημα".

Πιλότος: "Ναι, μπαίνω στη διαδικασία".

Πύργος ελέγχου: "Εντάξει, προχωρήστε".

Ακολουθεί και άλλος διάλογος και φθάνουμε στο σημείο που λέει ο πύργος ελέγχου: "Συνεχίστε προσέγγιση".

Πιλότος: "Θα αναφέρω".

Πύργος ελέγχου: "Έχετε μπροστά σας πεδίο αεροδρομίου;"

Πιλότος: "... (σιωπή)".

Ο πύργος ελέγχου συνεχίζει: "Έχετε εισέλθει στη διαδικασία καθόδου". Πιλότος: "... (σιωπή)".

Πύργος ελέγχου: "Αναφέρατε τη θέση σας".

Πιλότος: "... (σιωπή)".

Πύργος ελέγχου: "Πού είσθε, ποια η θέση σας;"

Τον αναζητά πλέον εναγωνίως. Σιωπή και πάλι και από εκεί και πέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακολουθεί η δραματική πτώση, η καταστροφή και ο τραγικός θάνατος εβδομήντα ενός

συνανθρώπων μας.

Αλήθεια, το ραντάρ αυτό ήταν απολύτως απαραίτητο; Η έλλειψή του συνέβαλε καθοριστικά στο να αποπροσανατολιστεί κατά την κρίσιμη στιγμή το αεροσκάφος; Η απάντηση είναι, ναι, και το λένε οι πλέον αρμόδιοι και οι ειδικοί.

Επομένως, εν όψει της ελλείψεως του ραντάρ, υπάρχουν πολιτικές, ποινικές και άλλες ευθύνες; Αυτό το θέμα έχει υποχρέωση η Εξεταστική Επιτροπή, με τις εγγυήσεις που της δίδει και της παρέχει το ίδιο το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής, να ελέγξει, δηλαδή πώς και γιατί –επαναλαμβάνω– δεν υπήρχε το ραντάρ κατά την κρίσιμη εκείνη στιγμή, περί του οποίου, ασφαλώς, θα ασχοληθώ περισσότερο κατωτέρω.

Εν όψει αυτής της κατάστασης, δημιουργούνται κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχήν έξι αμελίκτα ερωτήματα με τα οποία θα πρέπει να ασχοληθεί και να επιληφθεί η Εξεταστική Επιτροπή. Επαναλαμβάνω ότι θα πρέπει να δοθούν απαντήσεις στα εξής έξι ερωτήματα:

Πρώτον, ποιος ή ποιοι είναι αρμόδιοι για τις αναδειχθείσες πολλές παραλείψεις και αδυναμίες στο πλαίσιο της οργάνωσης και του κρατικού μηχανισμού, ιδίως όσον αφορά τον τομέα ευθύνης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και ειδικότερα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας;

Δεύτερον, πώς και γιατί ο Πρωθυπουργός της χώρας περιέργως σε σχετικές του τότε δηλώσεις, θεώρησε ως φυσικό και τρέχον γεγονός την πτώση και έσπευσε να καταλογίσει πολιτικές ευθύνες, αλλά χωρίς συνέπειες γι' αυτές τις ευθύνες. Πρέπει να ερευνήσει η επιτροπή μας, όταν έλεγε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός και οι αρμόδιοι Υπουργοί, ότι υπάρχουν πολιτικές ευθύνες, πρέπει να αναζητήσει η Εξεταστική Επιτροπή, ποιοι είναι υπεύθυνοι γι' αυτές, μέχρι ποίου σημείου έχουν ευθύνη γι' αυτό το τρομερό, το μοιραίο, το ανεπανάληπτο, το πρωτοφανές αεροπορικό δυστύχημα.

Τρίτον, γιατί κατά το έτος 1997 κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έλαβε χώρα μία σειρά και άλλων αεροπορικών ατυχημάτων, ευτυχώς χωρίς βεβαίως, ανθρώπινα ατυχήματα, χωρίς θανάτους, αλλά με αποκορύφωμα το ουκρανικό αεροσκάφος με τα εβδομήντα ένα ανθρώπινα θύματα. Ιδού τα ερωτήματα. Ιδού το θέμα με το οποίο πρέπει να ασχοληθεί η επιτροπή, γιατί δηλαδή το 1997 είχαμε και άλλα αεροπορικά ατυχήματα, γιατί εν τέλει είχαμε αυτό το μεγάλο αεροπορικό ατύχημα και ποιοι είναι υπεύθυνοι για τα εβδομήντα ένα ανθρώπινα θύματα.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Πότε ο Πρωθυπουργός είπε για πολιτικές ευθύνες;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μη διακόπτετε, θα αντιλέξετε μετά.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, συνεχίστε.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Τέταρτο, κατά ποίο τρόπο λειτουργεί σήμερα στη χώρα μας το σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, ώστε να αποφευχθούν και άλλα αεροπορικά ατυχήματα.

Πέμπτον και το σοβαρότερο, γιατί δεν έχει εγκατασταθεί το ραντάρ στο διεθνές αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, όπως επίσης και στην Κέρκυρα, στη Ρόδο και στην Κρήτη, παρά το γεγονός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι είχαν αγορασθεί και βρισκόνταν στις αποθήκες της Ολυμπιακής Αεροπορίας είκοσι μήνες πριν από το ατύχημα και παρά το γεγονός ότι αυτά κόστισαν έξι δισεκατομμύρια (6.000.000.000) δραχμές και βεβαίως εννοώ και τα τέσσερα.

Μέχρι τώρα οι δικαιολογίες, τις οποίες έδωσαν τόσο ο Πρωθυπουργός, όσο και οι αρμόδιοι Υπουργοί, περί δήθεν προβλημάτων περιβαλλοντικών, περί δήθεν αντιδράσεων κοινοταρχών, περί δήθεν αντιδράσεων των τοπικών κοινωνιών κλπ., εγγιζούν, επιτρέψτε μου να πω, τα όρια της φαιδρότητας και ασφαλώς είναι αστεία επιχειρήματα και δεν αντέχουν στη λογική. Η μόνη απάντηση, που αρμόζει εδώ, είναι ότι πρόκειται για μνημείο ανευθυνότητας, ατολμίας και ανικανότητας των αρμοδίων.

Έκτο οι παραλείψεις αυτές και όλες οι άλλες οι σχετικές παραλείψεις, αλλά ιδίως η έλλειψη του ραντάρ κατά την ώρα εκείνη, το οποίο έχει δυνατότητα να "βλέπει" και να "καθοδηγεί" το αεροπλάνο, το οποίο φεύγει από την πορεία του και σε

μία απόσταση εξήντα μιλίων, έχει τη δυνατότητα να το κατευθύνει και να το επαναφέρει στη θέση του. Το ραντάρ κατά την ώρα εκείνη δυστυχώς έλειπε και ευρίσκειτο στις αποθήκες της πολιτικής αεροπορίας είκοσι μήνες, όπως σας είπα και επομένως υπάρχει ασφαλώς και νομική και ουσιαστική ευθύνη των αρμοδίων. Έργο δικό μας είναι να ελέγξουμε αυτές τις ευθύνες σε ποιο βάθος και σε ποια έκταση υπάρχει, κάτι που, όπως σας είπα στην αρχή προβλέπει το Σύνταγμά μας, προβλέπει ο Κανονισμός της Βουλής και παρέχουν τις εγγυήσεις, ώστε αυτός ο έλεγχος να καταλήξει σε ασφαλή συμπεράσματα.

Σας ανέφερα έξι αμείλικτα κατ' αρχήν ερωτήματα. Υπάρχουν όμως και άλλα έξι ειδικότερα επίσης σοβαρά ερωτήματα και τα αναφέρω:

Πρώτον, ποιος είναι ο τρόπος λειτουργίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, την οποία χαρακτηρίζει, δυστυχώς, όπως φαίνεται πρωτοφανής ανευθυνότητα;

Δεύτερον, πώς επίσης λειτουργεί η Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας;

Τρίτον, πώς λειτουργεί η Υπηρεσία Ασφάλειας των πτήσεων, η οποία είναι επιφορτισμένη με τον έλεγχο των πτήσεων σε παρόμοιες περιπτώσεις;

Τέταρτον, ποιο είναι το επίπεδο συνεργασίας, κύριε Υπουργέ, των υπηρεσιών σας κατά την κρίσιμη στιγμή και πώς έλαβε χώρα αυτή η συνεργασία με τις Στρατιωτικές Αρχές, που θα μπορούσε και έπρεπε να υπάρξει συνεργασία, εις τρόπον ώστε να προληφθεί έστω μέσω των στρατιωτικών αρχών και ραντάρ αυτό το δραματικό ατύχημα;

Πέμπτον, για ποιο λόγο απείχε παντελώς απ' όλη τη διαδικασία η αρμόδια Γενική Γραμματεία εκτάκτων αναγκών του Υπουργείου Εσωτερικών, η οποία συνεστήθη τελευταίως, δαπανήθηκαν πάρα πολλά χρήματα και όμως ποτέ ιδίως τη συγκεκριμένη στιγμή δεν δραστηριοποιήθηκε, ούτε κινητοποιήθηκε.

Έκτον, το μεγάλο πρόβλημα και το μεγάλο ζήτημα που ανακύπτει, όταν, πράγματι, έγινε η σύμβαση με την Ουκρανική αεροπορική εταιρεία, είναι αν ελέγξατε τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας αυτής της εταιρείας, όταν μάλιστα δημιουργήθηκε αυτή μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης; Και ειδικότερα ελέγξατε, αν είναι αξιόπιστη αυτή η εταιρεία; Ελέγξατε ακόμα αν έχει τις δυνατότητες, ώστε να μπορεί με ασφάλεια να γίνονται οι πτήσεις και να συνεργάζεται με την Ολυμπιακή Εταιρεία;

Επίσης ελέγξατε αν αυτή η εταιρεία είναι μέλος της ΙΑΤΑ, αν είχε υποστεί τον σχετικό έλεγχο, όπως όλες οι αεροπορικές εταιρείες του κόσμου;

Επί όλων αυτών των ερωτημάτων, ασφαλώς η απάντηση είναι ότι έχουν οι αρμόδιοι τεράστιες ευθύνες. Αλλά αυτές τις ευθύνες, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλα δικαστήρια, αρμόδια να τις ελέγξει είναι η Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής, η οποία όπως σας ανέφερα, ασφαλώς προβλέπεται από το Σύνταγμά μας και από τον Κανονισμό της Βουλής.

Πρέπει να υπενθυμίσω ακόμα με όλη τη δύναμη της φωνής μου, ότι πράγματι η συμπεριφορά της Κυβέρνησης είναι ενοχή και δείχνει πράγματι με τον τρόπο της ότι δεν θέλει αυτήν την Εξεταστική Επιτροπή. Και αν δεν αισθανόταν έτσι, θα είχε σπεύσει η ίδια να έχει την πρωτοβουλία για τη σύσταση αυτής της επιτροπής. Και το χειρότερο θα είναι, αν τελικώς δεν ψηφίσετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, αυτήν την πρότασή μας, ότι αποδεικνύεται έτσι όχι μόνο η ενοχή σας, αλλά η ομολογία της ενοχής. Αποδεικνύεται ακόμα ότι δεν θέλετε να διευκυνθεί αυτή η τραγική υπόθεση και ότι θέλετε να τη συγκαλύψετε.

Είναι βέβαια γνωστό ότι συγκροτήθηκε η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Δεν έχω δυστυχώς πολύ χρόνο στη διάθεσή μου για να αναφερθώ στα αποτελέσματα αυτής της επιτροπής και ούτε έχει εκδοθεί ακόμη το πόρισμα. Συνοπτικά όμως θα πω τα εξής, όπως προκύπτει από τα Πρακτικά.

Προβληματίζεται η ίδια η επιτροπή έντονα για την έλλειψη του ραντάρ. Προβληματίζεται επίσης για το ποιοι παρεμπόδι-σαν την τοποθέτηση του ραντάρ.

Ο ίδιος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών λέγει στην Επιτροπή Θεσμών ότι το θέμα είναι πολύ σοβαρό και απασχολεί όχι μόνο την Ελλάδα, αλλά και τη διεθνή αεροπορική οικογένεια και ευθύς ως έχουμε τα στοιχεία θα έχουμε και ασφαλή συμπεράσματα. Άρα έμμεσα συμφωνεί και ο Υπουργός για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής.

Αυτά τα λέγει ο ίδιος Υπουργός Επικοινωνιών στις 13.1.98. Αλλά και ο Νομάρχης Θεσσαλονίκης αναφέρει επίσης ότι τον Αύγουστο του 1995 είχαμε επίσης ένα άλλο ατύχημα με το στρατιωτικό ANTONOF του Ζαΐρ.

Τέλος, από τα ίδια τα πρακτικά προκύπτει ότι έγινε μια προσπάθεια παραπλάνησης της κοινής γνώμης.

Όλα αυτά τα θέματα, κύριοι συνάδελφοι, δεν πρέπει να ερευνηθούν; Δεν πρέπει να ελεγχθούν; Ποια επιτροπή και ποιο όργανο παρέχει τις περισσότερες εγγυήσεις; Ασφαλώς η Εξεταστική Επιτροπή.

Υπάρχουν, κύριοι συνάδελφοι, τεράστια και αμείλικτα ερωτήματα όπως και τεράστιες ευθύνες. Το θέμα είναι πράγματι πώς αυτά θα ερευνηθούν και πώς θα ελεγχθούν.

Ο Τσώρτσιλ έλεγε ότι η "Βουλή είναι η Ακρόπολη της ελευθερίας και το θεμέλιο των νόμων".

Εμείς, ως Νέα Δημοκρατία, πήραμε αυτήν την πρωτοβουλία και την πήραμε κατά τρόπο υπεύθυνο απέναντι του ελληνικού λαού, απέναντι των θυμάτων αυτής της τραγωδίας. Εσείς πλέον έχετε χρέος να αποφασίσετε ποια γραμμή θα ακολουθήσετε. Θα αποφασίσετε ότι πρέπει να γίνει αυτή η Επιτροπή και να ελεγχθεί η υπόθεση ή θα αποφασίσετε ότι πρέπει να συγκαλυφθεί αυτή η τραγωδία;

Αν έτσι κάνετε θα είστε υπεύθυνοι, θα είστε υπόλογοι απέναντι της κοινής γνώμης, θα είστε υπεύθυνοι και υπόλογοι απέναντι των θυμάτων, θα είστε υπεύθυνοι και υπόλογοι απέναντι του ελληνικού λαού. Ελπίζω πως δεν θα το κάνετε. Αλλά αν το κάνετε, επιτρέψτε μου, θα έχετε και προσωπική ευθύνη. Ευχαριστώ πολύ.

(Θόρυβος, διαμαρτυρίες από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ).

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ούτε στο Μονομελές να ήμασταν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ. Θα πρέπει και οι εκφράσεις μας να είναι πιο μετριοπαθείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Επειδή ανεφέρθη η επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας μου δίνετε το λόγο για μισό λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι, δεν τον δικαιούσθε. Άλλωστε έχετε εγγραφεί να ομιλήσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Έχω εγγραφεί...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αρκεί να προφθάσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Σας ζήτησα την άδεια, κύριε Πρόεδρε. Δεν πήρα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν μπορώ να κάνω χάρες και μάλιστα σε φίλους, γιατί τότε... Έχετε το δυσμενές προνόμιο να είσατε και προσωπικός φίλος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να σας πω ότι ο χρόνος που έχουμε στη διάθεσή μας από την ώρα που άρχισε να ομιλεί ο κ. Φούσας, είναι πεντέμισι ώρες. Αυτός ο χρόνος κατανέμεται ως εξής: Είναι εκατό λεπτά για τους πρώτους ομιλήτες, εξήντα λεπτά για τους δύο του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας. Έχω υπολογίσει το ελάχιστο είκοσι λεπτά για τους Αρχηγούς και τους εκπροσώπους των κομμάτων, αλλά δεν αποκλείεται να ομιλήσει και Αρχηγός και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Ο χρόνος δε που μένει να ομιλήσουν οι αρμόδιοι Υπουργοί και σίγουρα να υπάρξουν κάποιες απαντήσεις και παρεμβάσεις και να μιλήσουν και δέκα συνάδελφοι περίπου που έχουν εγγραφεί μετά, είναι μόλις εβδομήντα λεπτά. Αυτό σημαίνει ότι οι συνάδελφοι που θα ομιλήσουν παρακαλούνται να μην υπερβούν ούτε κατά ένα λεπτό το χρόνο τους και οι Υπουργοί, ιδίως ο Υπουργός Μεταφορών του οποίου του είπα και κατ'ιδίαν, να φροντίσει πως θα αφήσει πέντε-δέκα λεπτά -δε νομίζω ότι θα χρειαστούν οι συναρμόδιοι Υπουργοί περισσότερο χρόνο- για να κλείσουμε όπως είπαμε στις 12.00' η ώρα. Ρυθμίστε, λοιπόν, ο καθένας τα του χώρου του και προχωρούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Ζαφειρόπουλος.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Φανταστείτε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να γινόταν δεκτή η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για τη σύσταση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής. Ήδη ζήσαμε την υποκριτική ατμόσφαιρα του ποινικού δικαστηρίου πριν καν ακόμα εγκαινιάσουμε τη συζήτηση. Χωρίς κραυγές και κούφιες ρητορίες ας συνεννοηθούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επί ενός θέματος, στο οποίο δεν μπορεί κανένας με ανεύθυνο τρόπο να αντιμετωπίζει τις τραγικές παραμέτρους του.

Πρώτον, εκφράζουμε τη συμπάθειά μας για τα θύματα. Αναγνωρίζουμε τον πόνο των συγγενών των θυμάτων. Και πρώτος το έκανε αυτό ο Πρωθυπουργός της χώρας μιλώντας στη συζήτηση για τον προϋπολογισμό. Και ενώ έχουν συμβεί όλα αυτά, και ενώ απλά επεσήμανε την ανάγκη να αναμενουμε την έκδοση του πορίσματος της επιτροπής που έχει συγκροτηθεί, η Νέα Δημοκρατία στην πρότασή της ομιλεί για έλλειψη θάρρους του Πρωθυπουργού, ομιλεί για την ανάγκη να απολυθούν Υπουργοί, να παραιτηθεί η Κυβέρνηση, πριν καν διευκρινιστούν οι όροι, οι συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβη το τραγικό ατύχημα.

Τι είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ατύχημα; Κατ'εμφημισμόν σημαίνει έγκλημα. Στην κυριολεξία εάν θα είχαν την καλοσύνη οι αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, να άνοιγαν ένα λεξικό, θα έβλεπαν ότι ατύχημα και ιδιαίτερα αεροπορικό ή ατύχημα γενικότερα στον τομέα των μεταφορών δεν είναι παρά το δυσάρεστο γεγονός που οφείλεται σε κακή τύχη. Ως τότε κατ'εμφημισμόν είναι έγκλημα. Και γίνεται ποινικό αδίκημα μόνο όταν η αρμόδια επιτροπή και η δικαιοσύνη αποφανθούν γι'αυτό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρόταση του Προέδρου και των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας δεν είναι πρόταση του συγκεκριμένου αριθμού που προαπαιτεί ο Κανονισμός της Βουλής για να υποβληθεί, αλλά είναι πρόταση ολοκλήρου του Κόμματος της Νέας Δημοκρατίας.

Η πρόταση αυτή είναι κατά την άποψη μου το έναυσμα για να θέσουμε ένα ερώτημα. Είναι δεοντολογικά ορθό το αίτημα για παράλληλη κοινοβουλευτική έρευνα μίας υπόθεσης που απασχολεί ήδη τη δικαιοσύνη; Μήπως πρέπει στο πλαίσιο της εξελισσόμενης αναθέωσης του Συντάγματος και της αναγκαίας, κατά τη γνώμη μου, συνακόλουθης τροποποίησης του Κανονισμού της Βουλής να απασχοληθούμε με αυτό ή και παρόμοια θέματα;

Τα ερωτήματα στα οποία αναφέρθηκα σχετίζονται με το συνολικό σκεπτικό της πρότασης, με τα ίδια τα ερωτήματα που διατυπώνονται σε αυτήν από πλευράς περιεχομένου και στόχων, αλλά και για τον τρόπο και τη μέθοδο που αυτά τα ερωτήματα παρουσιάζονται για εσωκομματική και ευρύτερη κατανάλωση.

Έγιναν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας με ρητορικό τρόπο από καθέδρας αξιολογητές και δικαστές συμπεριφορών και γεγονότων.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ένας μίλησε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, κύριε Χειμάρ, έχετε συνυπογράψει και εσείς. Και θα σας θυμίσω κάτι για να απαντήσετε εσείς στον κ. Φούσα.

Είπε ο κ. Φούσας ότι το ραντάρ θα αναβάθμιζε το επίπεδο ασφάλειας και εάν υπήρχε δεν θα γινόταν το ατύχημα.

Και λέει ο κ. Χειμάρας σε επερώτηση που συζητήθηκε στη Βουλή στις 24 Νοεμβρίου 1997 τα εξής: "Ο εκσυγχρονισμός αυτού του συστήματος" -ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας με ραντάρ- "έχει σαν στόχο την αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου του FIR Αθηνών σε τριπλάσια έως οκταπλάσια αεροοκάφη, δηλαδή τεράστια αύξηση."

Θα ήθελα στο σημείο αυτό κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να σας θυμίσω -κάτι το οποίο γνωρίζουν και δεν αγνοούν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας- ότι σε καμία περίπτωση -και είναι γνωστό στους πάντες- η χρήση και η εκμετάλλευση των συστημάτων ραντάρ υπαγορεύεται καθ' ολοκληρία από τις ανάγκες της αύξησης χωρητικότητας και αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μίας χώρας

ή των επιμέρους αεροδρομίων της και σε καμία περίπτωση δεν αντιμετωπίζεται ως κάλυψη κενού ασφαλείας των πτησεων. Κάτι τέτοιο προβλέπεται από όλους τους διεθνείς κανονισμούς, από τις αποφάσεις του ΑΙΚΕΟ, της ΕΚΑΤ.

Θα σας θυμίσω εδώ ότι με βάση σχετική απόφαση της ΕΚΑΤ μόνο για το Αεροδρόμιο Αθηνών επιβάλλεται ανάγκη ραντάρ τερματικών περιοχών. Μόνο για το Αεροδρόμιο Αθηνών!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για όλους αυτούς τους λόγους οι εύκολες πολιτικές νουθεσίες, οι κατευθύνσεις που θέλει να δώσει στην Κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία, οι απαιτήσεις της για παραιτήσεις Υπουργών, απολύσεις κρατικών λειτουργών κλπ., χωρίς προηγούμενα να έχουν περατωθεί οι διαδικασίες έρευνας του ατυχήματος, δεν εντάσσονται κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην τάχα σκοπούμενη λογική της εξυγίανσης του πολιτικού συστήματος. Αντίθετα, αποδεικνύουν την επιπολαιότητα με την οποία διατυπώνονται πολιτικές θέσεις, όταν πηγή δημιουργίας τους είναι το πολιτικό ή και το προσωπικό πάθος, είτε αυτό είναι πολιτικοποιημένο προσωπικό είτε προσωποποιημένο πολιτικό πάθος και, επίσης, όταν πηγή δημιουργίας τέτοιων πρωτοβουλιών είναι η διασκέδαση εντυπώσεων από συγκεκριμένη κατάσταση που επικρατεί ενδεχομένως στο εσωτερικό του κόμματος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Με την τοποθέτησή μου θα επιδιώξω στο μέτρο των δυνάμεών μου βέβαια, να συμβάλω στη συγκρότηση της ορθής κατά τη γνώμη μου αντίληψης, που θέλει να αναδείξει στον ελληνικό λαό την πραγματική διάσταση των γεγονότων, να εμποδίσει τη διαμόρφωση ενός κλίματος σύγχυσης και παραπληροφόρησης που αναπτύχθηκε γύρω από το θέμα που συζητούμε. Να αποκαταστήσει την αλήθεια, αναφορικά με το σύστημα ασφάλειας των ελληνικών αεροδρομίων και γενικότερα, της χώρας και ταυτόχρονα, να καταδείξει ότι οι προσπάθειες της Νέας Δημοκρατίας για την επιβολή στο Ελληνικό Κοινοβούλιο ποινικών αντί κοινοβουλευτικών διαδικασιών, προσβάλλουν τη Βουλή και πλήττουν τη λειτουργία των θεσμών, ακόμα και τη λειτουργία της δικαιοσύνης.

Δυστυχώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία συνεχίζει την αντιπολιτευτική τακτική του παρελθόντος, γιατί δεν είναι η πρώτη φορά που επιδιώκει συγκρότηση Εξεταστικής Επιτροπής, χωρίς η διερεύνηση του συγκεκριμένου γεγονότος και στην περίπτωση μας του ατυχήματος αυτού, να έχει ολοκληρωθεί από τη δικαιοσύνη, χωρίς να υπάρχει ούτε καν πόρισμα για τις συνθήκες του τραγικού ατυχήματος.

Αποδεικνύεται έτσι ότι οι πολιτικές που ακολουθούνται εκφράζουν κυρίως μικροκομματικά συμφέροντα και εντάσσονται σε μια διαδικασία άσκησης αντιπολίτευσης, εκφοράς αντιπολιτευτικού λόγου χωρίς περιεχόμενο, χωρίς δεοντολογικούς φραγμούς και όρια, αφού σύμφωνα με τη συζητούμενη πρόταση η Νέα Δημοκρατία ουσιαστικά θέλει, τάχα, να αποδείξει και ισχυρίζεται ότι δεν υπάρχει Ελλάδα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν έχω το χρόνο να καταδείξω με στοιχεία -ελπίζω θα το κάνουν οι συνάδελφοι από το ΠΑΣΟΚ που θα με ακολουθήσουν στο Βήμα- το μεγάλο έργο που έχει επιτελέσει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας από το 1993 έως σήμερα και ιδιαίτερα στα δύο προηγούμενα έτη, στο 1997 και 1996.

Κάποτε αξίζει τον κόπο να μην καλούμε τους αρμόδιους υπηρεσιακούς κρατικούς λειτουργούς για να τους ελέγχουμε, αλλά και για να μας ενημερώνουν για τη λειτουργία των οργανισμών τους. Ας το κάνει κάποτε η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων και ας καλέσει την ηγεσία της Πολιτικής Αεροπορίας για να ενημερώσει τη Βουλή για το έργο που έχει συντελεστεί στα τελευταία χρόνια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το τραγικό ατύχημα της πτώσης του ΑΚ-42 μας υποχρεώνει να αναφερθούμε σε τούτο το ατύχημα, αλλά και σε σχέση με τη λειτουργία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας της χώρας.

Είμαι βαθιά πεπεισμένος για την άρτια λειτουργία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας της χώρας και πιστεύω ότι δεν μπορεί, οι όποιες προσπάθειες αμφισβήτησης παρά να οδηγούν στη δημιουργία μιας αρνητικής εικόνας για τη χώρα.

Και δεν είναι λογικό το επιχείρημα ότι απλά το ατύχημα δημιούργησε την αρνητική εικόνα. Η αξιοποίηση, η κομματική εκμετάλλευση του ατυχήματος, δημιουργεί δυσάρεστες συνέπειες για τη χώρα και για την τουριστική κίνηση της Ελλάδας και όχι μόνο γι' αυτήν.

Το ατύχημα του ουκρανικού αεροσκάφους, πέραν της ανθρώπινης διάστασης και του πόνου που αυτή προκάλεσε σε όλους, επιβάλλει σε μια οργανωμένη πολιτεία να αντιδράσει με ταχύτητα, με συντονισμό και με μέθοδο, χρησιμοποιώντας όλα τα μέσα που διαθέτει για την έρευνα και τη διάσωση των προσώπων που απειλήθηκαν ή κινδύνευσαν από το συγκεκριμένο ατύχημα.

Και τι έγινε; Μέσα σε αντιξοες, σε δραματικές συνθήκες ο κρατικός μηχανισμός κινήθηκε και με τον αποφασιστικό ηγετικό ρόλο των Ενόπλων Δυνάμεων, κατόρθωσε κάτι που δεν κατόρθωσαν όργανα ηλεκτρονικά της πιο προηγμένης τεχνολογίας, να εντοπίσει τα συντρίμια του αεροσκάφους εκεί όπου τα πιο ευαίσθητα ηλεκτρονικά μηχανήματα δεν μπορούσαν να το κάνουν.

Παρόμοια ατυχήματα συμβαίνουν και σε όλες τις χώρες τους κόσμου και θα σας έλεγα ότι τα πιο πολλά συμβαίνουν εκεί όπου υπάρχουν αυτά τα ραντάρ που τάχα θα έπρεπε να υπάρχουν οπωσδήποτε και στη Θεσσαλονίκη. Γιατί αφού υπάρχουν ραντάρ στα πιο προηγμένα και με μεγαλύτερη κίνηση αεροδρόμια συμβαίνουν τα ατυχήματα; Είναι κάτι που θα πρέπει να το διερευνήσουμε συστηματικά.

Κυρίες και κύριοι συναδέλφου, από το 1984 μέχρι το 1995 συνέβησαν εκατόν τριάντα δυο αεροπορικά ατυχήματα, εκ των οποίων το 45% οφείλεται σε σύγκρουση με το έδαφος υπό συνθήκες ελεγχόμενης πτήσης. Και συνέβησαν σε αεροδρόμια, όπως τόνισα, που καλύπτουν όλο το εύρος των χωρών, αλλά κυρίως και αεροδρόμια στα οποία λειτουργούν ραντάρ τεματικών περιοχών. Αυτό πρέπει να μας κάνει επιφυλακτικούς στην όποια διαπίστωση μπορεί να κάνουμε για το ατύχημα που εξετάζουμε.

Αυτό που οφείλει να κάνει η χώρα και το πράττει η Κυβέρνηση, δεν είναι η εύκολη μετατροπή του Κοινοβουλίου σε μηχανισμό παραγωγής κατηγορουμένων, αλλά η πλήρης διερεύνηση των αιτιών του ατυχήματος με την κινητοποίηση των καλύτερων εμπειρογνομόνων που διαθέτει η χώρα, με τη χρησιμοποίηση της πλέον σύγχρονης τεχνολογίας, με την αξιοποίηση της επιστήμης, η οποία καλείται να βοηθήσει για το έργο αυτό.

Επίσης, ακολουθώντας τους διεθνείς κανόνες, πρέπει η επιτροπή που έχει συγκροτηθεί, να ερευνήσει όλες τις πτυχές του ατυχήματος. Είναι δυνατόν χωρίς να έχουν ληφθεί όλα αυτά, να καταδικάζεται από αντιπροσώπους του έθνους η ίδια η χώρα τους, ενώ στη διερεύνηση του ατυχήματος οφείλουμε να εμπλέξουμε και τη Ρωσία, ως χώρα κατασκευάστρια του αεροσκάφους και την Ουκρανία, ως χώρα, η οποία έχει νηολογήσει το αεροσκάφος; Αυτό δεν σημαίνει ότι με τη στάση μας, με τη στάση εκείνων που υπέγραψαν την πρόταση αυτή, υπονομεύεται όχι μόνο η λειτουργία των θεσμών, αλλά και η ίδια η ισχύς και το γόητρο της χώρας.

Θα καταστήσω περισσότερο σαφή τον τρόπο λειτουργίας του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και θα αναφερθώ σε συντομία στις διαδικασίες που στον τομέα αυτό είναι αποκλειστικά διεθνείς, τυποποιημένες και επαναλαμβανόμενες και που δεν επιτρέπουν την αφηρημένη και θεωρητική ανάλυση με στόχο την αμφισβήτησή τους.

Το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε όλες τις χώρες, χρησιμοποιεί εξοπλισμό που απαρτίζεται από συστήματα επικοινωνιών, ραδιοβοηθημάτων και επιτήρησης ραντάρ, καθώς και αυστηρά καθορισμένες διαδικασίες και συνεργασίες πληρώματος αεροσκάφους και ελεγκτή με βάση πάντα τους διεθνείς κανονισμούς. Η Ελλάδα διαθέτει στα αεροδρόμιά της ανάλογα με την κατηγορία τους, τα προβλεπόμενα από τον ICAO συστήματα επικοινωνιών και ραδιοβοηθημάτων.

Επισημαίνω ότι οι επικοινωνίες αποτελούν το βασικό εργαλείο για τη συνεργασία πιλότου και ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας. Ενώ το σύστημα των ραδιοβοηθημάτων μέσω

των αντίστοιχων οργάνων του αεροσκάφους, αποτελεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το βασικότερο εργαλείο του πιλότου για τον προσδιορισμό της θέσης του αεροδρομίου και της πορείας του αεροσκάφους.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ**)

Το σύστημα ραντάρ είναι βασικό εργαλείο του ελεγκτή της εναέριας κυκλοφορίας και η χρήση του όπως είναι φυσικό, προϋποθέτει ειδικές διαδικασίες επικοινωνίας πιλότου-ελεγκτή και προσδίδει διαφορετικό περιεχόμενο στους χάρτες αεροναυτιλίας.

Στόχος της λειτουργίας και χρησιμοποίησης του ραντάρ επιτήρησης είναι η ορθολογική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και με τη λειτουργία του συστήματος επιτυγχάνονται μικρότεροι οριζόντιοι και κάθετοι διαχωρισμοί αεροσκαφών, δηλαδή, με απλά λόγια, διευρύνεται η χωρητικότητα του συγκεκριμένου εναέριου χώρου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ραντάρ διαδρομής διευκολύνουν τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στα FIR. Τα ραντάρ τεματικής περιοχής διευκολύνουν στη διαχείριση στην τεματική περιοχή. Τα στρατιωτικά ραντάρ –διότι ακούστηκε κάπου, ότι θα έπρεπε να χρησιμοποιηθούν, θα έπρεπε να κινητοποιηθούν διαδικασίες για τη χρήση στρατιωτικών ραντάρ– έχουν στόχο την αεράμυνα της χώρας. Χαρακτηρίζουν τους στόχους ως φίλιους ή εχθρικούς και παρακολουθούν τους στόχους που πρέπει, ενώ δεν ασχολούνται με τα επιβατικά αεροσκάφη. Και για να κινητοποιηθούν τεχνικά χρειάζεται τουλάχιστον χρόνος τριάντα λεπτών (30').

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Λάθος! Ανακρίβειες λέτε, κύριε συνάδελφε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριε Σπηλιωτόπουλε!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε συνάδελφε, δεν θα μνημονεύσω το όνομά σας για να ακουστεί στην τηλεόραση, αλλά να μας πείτε τις απόψεις σας μετά.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε συνάδελφε, δεν το λέω γι' αυτό!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Μου δίνετε αυτήν την εντύπωση!

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ούτως ή άλλως θα μιλήσει ο κ. Σπηλιωτόπουλος!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε! Είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ή συνήγορος υπεράσπισης του κ. Σπηλιωτόπουλου;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Με τον τρόπο που εκφράζεσθε πρέπει να γίνω και συνήγορος υπεράσπισης!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλόπουλε!

Κύριε Ζαφειρόπουλε, συνεχίστε, γιατί χάνετε το χρόνο σας με το να απαντάτε. Ήδη παρήλθε ο χρόνος!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό να το κάνετε στο Συμβούλιο Επικρατείας, κύριε Παυλόπουλε, όπου διαχειρίζεστε και υποστηρίζετε πολλές υποθέσεις διαφόρου φύσεως!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανέρχομαι στο θέμα μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να επανέλθετε ή να απέλθετε; Πέρασε ο χρόνος!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μου κρατήσετε ένα δυο λεπτά διότι έχω διακοπές; Τις υπολογίσατε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Απαντήσατε εσείς στις διακοπές σας, διασπείρωντας τα πυρά σας κατά αεροπόρων, κατά συνταγματολόγων. Εσείς αναλώσατε τις διακοπές! Παρακαλώ τελειώστε!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας, στα όσα δεν μπόρεσα να αναφερθώ, εγώ και οι συνάδελφοι που θα ακολουθήσουν θα προσπαθήσουμε όλοι μαζί να δώσουμε την ακριβή εικόνα της πραγματικότητας, όπως αυτή αποτυπώνεται από τα μέχρι σήμερα στοιχεία. Θα ήθελα να σημειώσω, ότι καλό είναι όλοι να περιμένουμε με πολλή προσοχή και το αποτέλεσμα της έρευνας, το πόρισμα της επιτροπής, αλλά να δούμε ποιο θα είναι και το πόρισμα

της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας για τα θέματα που ερεύνησε.

Με τα παραπάνω εκτιμώ και πιστεύω βαθύτατα, ότι η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για την σύσταση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής, στερείται ουσίας και περιεχομένου και πάσχει πολιτικά, δηλαδή πάσχει ουσιαστικά και δεοντολογικά. Η αποδοχή της θα εξέθετε τη χώρα διεθνώς, θα συσκοτίζε την ακώλυτη διερεύνηση της υπόθεσης και δεν θα υπηρετούσε το καθήκον αληθείας απέναντι στη μνήμη των τραγικών θυμάτων και των πονεμένων συγγενών τους.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν συμφωνεί με την πρότασή σας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας και θα την καταψηφίσει. Ο ελληνικός λαός αναμένει με νηφαλιότητα και το πόρισμα της επιτροπής που διερευνά το ατύχημα, αλλά και το αποτέλεσμα της δικαστικής διαδικασίας που έχει ήδη αρχίσει.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ι. Ζαφειρόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματειάς της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Σταύρος Παναγιώτου εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η απώλεια της ζωής εβδομήντα ενός ατόμων από την πτώση του Ουκρανικού επιβατικού αεροσκάφους τύπου ΥΑΚ-42 στα Πιέρια όρη συγκλόνισε για πολύ καιρό την κοινή γνώμη της χώρας μας και έβγαλε στην επιφάνεια μια σειρά ζητήματα που έχουν σχέση με τη λειτουργία των αεροδρομίων και την ασφάλεια των πτήσεων στη χώρα μας.

Η κοινή γνώμη απαιτούσε –και δικαιολογημένα κατά την άποψή μας– υπεύθυνη απάντηση για τα αίτια του ατυχήματος, καθώς και αν συνεπάγονται ευθύνες και από ποιους. Η σοβαρότητα του προβλήματος είναι τέτοια, που απαιτεί τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, η οποία θα ελέγξει σε βάθος την υπόθεση και αν διαπιστωθούν ευθύνες, να τις καταλογίσει. Αυτό, πέρα από το γεγονός, ότι στην προκειμένη περίπτωση η επιτροπή διερεύνησης των ατυχημάτων έχει παρακαμφεί, παρά τα περιορισμένα περιθώρια και τις δικαιοδοσίες που έχει.

Για τους λόγους αυτούς, αν είχαμε τη δυνατότητα από τον Κανονισμό της Βουλής θα είχαμε προτείνει τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος που συμφωνούμε με την κατ'αρχήν πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώσαμε, υπάρχουν πολιτικές ευθύνες, κύρια του ΠΑ.ΣΟ.Κ., χωρίς να απαλλάσσεται και η Νέα Δημοκρατία. Ενώ, λοιπόν, η κοινή γνώμη ήταν συγκλονισμένη από το ατύχημα και ενώ δεν υπήρχε από καμιά αρμόδια υπηρεσία, εκτίμηση για τα αίτια του ατυχήματος, είχαμε τις δηλώσεις στην αρχή του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, στη συνέχεια του Κυβερνητικού Εκπροσώπου και τέλος του κυρίου Πρωθυπουργού, που φόρτωναν τις ευθύνες στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Με άλλα λόγια αυτές οι δηλώσεις αποσκοπούσαν στο να προκαταλάβουν την επιτροπή που είχε συσταθεί και να επηρεάσουν και την κοινή γνώμη.

Επίσης, ενώ υπήρχε η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, η Κυβέρνηση έφερε το ζήτημα στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, με προφανή σκοπό να παρακάμψει το ζήτημα.

Από τη συζήτηση που έγινε στην επιτροπή, φάνηκε πως δεν υπήρχε πρόθεση να ερευνηθεί σε βάθος το ζήτημα. Σε δύο μόνο συνεδριάσεις, ήταν αντικειμενικά αδύνατον να συγκεντρωθούν οι αναγκαίες πληροφορίες και στοιχεία για τη σύνταξη ενός αυστηρά αντικειμενικού πορίσματος. Αυτό εξάλλου επιβεβαιώθηκε από το σχέδιο πορίσματος που χρεώθηκε να συντάξει ο κ. Τσούρας, στο οποίο χωρίς να στηρίζεται σε στοιχεία, υπάρχει σκόπιμη κατεύθυνση και γίνεται συνειδητή προσπάθεια για την επίρριψη ευθυνών στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Πίσω από τις καθυστερήσεις πολλών χρόνων μιας ολόκλη-

ρης δεκαετίας, από το 1989 έως 1997, τις ελλείψεις και τις αδυναμίες, βρίσκονται μεγάλα οικονομικά συμφέροντα που έχουν να κάνουν με τον ανταγωνισμό των εταιρειών που παράγουν και προμηθεύουν τα ραντάρ που με τη σειρά έχει αντανάκλαση σε πολιτικό επίπεδο με τις διαδικασίες που η εκάστοτε Κυβέρνηση επέλεγε για την υλοποίηση της προμήθειας του συστήματος των ραντάρ καθώς και τις διαμάχες των Κομμάτων ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Νέας Δημοκρατίας για το ίδιο ζήτημα.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση χρησιμοποιείται από την Κυβέρνηση ως άλλοθι, προκειμένου να αποποιηθεί των ευθυνών της και το φόρτωμά τους στις τοπικές κοινωνίες και τους φορείς τους. Τα επιχειρήματα που επικαλείται, όπως π.χ. ότι η περιοχή της Τούμπας δεν εγκρίθηκε για αρχαιολογικούς λόγους, δεν πείθουν κανέναν, γιατί όχι μακριά από την Περαιά, στην κοινότητα της Νέας Φώκαιας της Χαλκιδικής, στην περιοχή Σάνη, υπάρχουν επίσης αρχαιότητες.

Υπάρχουν επίσης οι αντίθετες απόψεις της αρχαιολογικής υπηρεσίας, της τοπικής κοινωνίας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι οποίες όμως, αγνοούνται και εγκρίνεται η κατασκευή στο χώρο αυτό που είναι και υδροβιότοπος, γήπεδο γκολφ.

Το ίδιο και χειρότερη ακόμη είναι η περίπτωση της εγκατάστασης της μεταλλουργίας χρυσού TVX GOLD στην Ολυμπιάδα της Χαλκιδικής. Όχι μόνο δεν λήφθηκε υπόψη η γνώμη της τοπικής κοινωνίας, αλλά αντίθετα χρησιμοποιήθηκαν τα ΜΑΤ και οι νόμοι της δικτατορίας, προκειμένου να κατασταλεί η αντίθεσή τους και οδηγήθηκαν στα δικαστήρια από τα οποία καταδικάστηκαν με βαρύτατες ποινές οι πέντε πρόεδροι των κοινοτήτων του Στρυμονικού Κόλπου.

Το θέμα είναι πολύ σοβαρό για να εξαντληθεί με την απόδοση ευθυνών στις τοπικές κοινωνίες και πολύ περισσό-τερο στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Γι'αυτό θεωρούμε ότι πρέπει να συσταθεί Εξεταστική Επιτροπή για να διαφωτίσει σε βάθος την υπόθεση. Θεωρούμε ότι η Εξεταστική Επιτροπή πρέπει να κινηθεί στην κατεύθυνση διερεύνησης και αναζήτησης των τυχόν κυβερνητικών ευθυνών, γιατί βέβαια δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η κύρια ευθύνη βρίσκεται σε κάποιους υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και όχι στους πολιτικούς προϊστάμενους, στην Κυβέρνηση, τις κατευθύνσεις της οποίας για τόσο σοβαρά ζητήματα ακολουθεί η Υπηρεσία.

Τέλος, δεν θέλουμε σε καμία περίπτωση η σύσταση και η δραστηριότητα της Εξεταστικής Επιτροπής να αποτελέσει το μοχλό για την υλοποίηση σχεδίων που υπάρχουν για την ιδιωτικοποίηση τομέων και μάλιστα των πιο σημαντικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Και θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν από μέρους μας να αποτραπεί μια τέτοια εξέλιξη.

Για όλους αυτούς τους λόγους είμαστε υπέρ της σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής για το πολύ σοβαρό αυτό ζήτημα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω τη χαρά να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδριάσή μας είκοσι ένας μαθητές με μία συνοδό καθηγήτρια από το 39ο Λύκειο της Αθήνας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ".

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Η κ. Στέλλα Αλφιέρη εκ μέρους του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να μιλήσω μετά, γιατί έχω ένα πρόβλημα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Βεβαίως. Θα μιλήσετε αμέσως μετά τον κ. Δημαρά.

Ο κ. Δημαράς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρόταση των συναδέλφων Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής στο θέμα του τραγικού δυστυχήματος, έχουμε την εντύπωση, τη γνώμη και την εκτίμηση ότι μάλλον έρχεται λίγο πρόωρα στην Ολομέλεια για ένα και μοναδικό λόγο: Γιατί εν τω μεταξύ είναι σε εξέλιξη

η έρευνα που διεξάγει μια επιτροπή, η οποία έχει συσταθεί, ούτως ώστε αποδεδειγμένα και με διασταυρωμένα στοιχεία να μπορέσουμε να καταλήξουμε σε κάποια συμπεράσματα. Ωστόσο δεν παρακάμπουμε, ούτε αμφισβητούμε την ειλικρίνεια και την πρόθεση των συναδέλφων Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, για να υπάρξει μια επιτροπή που θα διερευνήσει σε βάθος αυτήν την υπόθεση, η οποία θα μου επιτρέψετε να πω εξ όσων τουλάχιστον γνωρίζω και ως μέλος της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, που έχει ξεκινήσει να διερευνά το θέμα, ότι δεν είναι διόλου εύκολο να απαντήσει κανείς σε ένα τόσο κορυφαίο θέμα.

Πρώτα απ' όλα πρέπει, και το αντιλαμβάνεσθε και είμαι βέβαιος ότι το συμμερίζεστε όλοι, ακόμη μια φορά να διατυπώσουμε τα ειλικρινή μας συλλυπητήρια στις οικογένειες των θυμάτων, αλλά πολύ φοβάμαι ότι το θέμα δεν σταματάει μόνο μέχρι εκεί. Είναι ένα τεράστιο ζήτημα, το οποίο θα πρέπει να απασχολήσει το ελληνικό Κοινοβούλιο.

Θα μου επιτρέψετε, στο βαθμό που μου είναι δυνατόν, να σας αναφέρω εκείνες τις παραμέτρους που ενδεχομένως να προβληματίζουν σε μια κατεύθυνση τέτοια που δεν θα διαφωνούμε όλοι.

Πρώτα απ' όλα μία διαπίστωση: Οι Εξεταστικές Επιτροπές έχουν ταλανίσει την πολιτική ζωή αλλά και τον ελληνικό λαό. Από τη μικρή μου πορεία στη δημοσιογραφία, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι όποτε και όποια θέματα έχουν αποφασισθεί να διερευνήσουν κάποιες επιτροπές και αν ακόμα κάπου κατέληξαν, στη συνέχεια ωστόσο δεν θυμάμαι να επηρέασαν τις εξελίξεις και τα γεγονότα. Σπάνια διακρίνω αν κάποια Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή συστάθηκε για να δοθούν απαντήσεις σε κορυφαία πολιτικά θέματα, μια και οι Εξεταστικές Επιτροπές αναζητούν κυρίως τις πολιτικές ευθύνες, κάτι που γνωρίζετε πολύ καλύτερα από εμένα. Συνήθως και κυρίως η σύσταση κάποιας επιτροπής συνδυάζεται με πολιτικούς λόγους εντυπωσιασμού.

Θα προσπαθήσω να ξεφύγω από αυτόν τον κίνδυνο, να τον προσπεράσω και να αναφερθώ σε δύο ζητήματα τα οποία ίσως βοηθήσουν όλους μας να δούμε ένα τεράστιο θέμα που έχει προκύψει από την πτώση του ΓΙΑΚΟΒΛΕΦ. Είχα την τύχη και την τιμή να σας αναφέρω εδώ στο Κοινοβούλιο, με ημερομηνία 20.10.1997, μία ανακοίνωση που δόθηκε στις αρμόδιες υπηρεσίες, του κ. Διονύσιου Καλόφωνου, που είναι ο διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και στην οποία αναφέρει ότι αντιμετωπίζονται προβλήματα σε σχέση με την επικοινωνία των πιλότων που προσγειώνονται στη Θεσσαλονίκη με τον πύργο ελέγχου, γιατί υπάρχουν κεραίες τηλεοπτικών και ραδιοφωνικών σταθμών που εμποδίζουν την επικοινωνία πιλότου και πύργου ελέγχου. Ένα μήνα περίπου μετά συνέβη το τραγικό δυστύχημα.

Εδώ είναι απαραίτητο να σας πω ότι υπάρχει ένα λεπτό σημείο που πρέπει να μας απασχολήσει πολύ, το γεγονός δηλαδή, ότι μέχρι σήμερα ουσιαστικά είναι σε "παράνομια" η λειτουργία των ιδιωτικών ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών σταθμών. Ότι δηλαδή, δεν έχει ξεκαθαριστεί το τοπίο, τι ακριβώς συμβαίνει σε σχέση με τη λειτουργία των ιδιωτικών ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών σταθμών.

Μοιάζει μερικές φορές στην εκτίμησή μου να καταλήγω σε ένα συμπέρασμα, ότι η πολιτική ζωή βρίσκεται σε ομηρία σε σχέση με τις άδειες λειτουργίας των ιδιωτικών ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών σταθμών και τανάπαλιν. Ένα παιχνίδι που διαρκεί εδώ και επτά - οκτώ χρόνια και ποτέ το τοπίο δεν έχει ξεκαθαριστεί. Κάποτε πρέπει να αποφασίσουμε να ξεκαθαρίσει το τοπίο και εδώ πέρα δεν υπάρχει διαφορά απόψεων.

Εκτιμώ και πιστεύω βαθύτατα ότι ομόφωνα πρέπει να αποφασίσει στο σύνολό της η πολιτική ζωή της χώρας να ξεκαθαρίσει αυτή η υπόθεση, έτσι ώστε να διασφαλισθεί το δικαίωμα των ιδιωτικών ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών σταθμών να εκπέμπουν και νόμιμα και να μη δίνεται το δικαίωμα σε κανέναν να παρεμβαίνει και να αλλοιώνει και τη σκέψη και τον τρόπο διατύπωσης αυτών, τα οποία εκτιμούν.

Στο σημείο που βρέθηκα προ εκπλήξεων και πρέπει να σας

το πω -θα το γνωρίζουν οι αρμόδιοι Υπουργοί- είναι μία περίφημη ιστορία, όπως είχα την τύχη τουλάχιστον να τη δω και να την αντιμετωπίσω, σε σχέση με τη λειτουργία των πομποδέκτων.

Είναι ένα τεράστιο θέμα και χαίρομαι που όταν το έθεσα με ένα τρόπο στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, έμπειροι συνάδελφοι επικέντρωσαν την προσοχή τους στο σημείο αυτό. Θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να προχωρήσουμε σύντομα ώστε να δούμε τι είναι αυτοί οι περίφημοι ελεύθερος κινούμενοι πομποδέκτες.

Από μία μικρή έρευνα που έκανα, έχω εδώ έγγραφα, τα οποία μπορώ να σας δώσω, με ημερομηνία από το 1994. Είναι έγγραφα, τα οποία έχουν δοθεί στις υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών. Ενδεικτικά θα αναφερθώ σε ένα, πριν σας πω τι ανακάλυψα στη συνέχεια.

Έχω ένα έγγραφο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, το οποίο απευθύνεται προς τις αρμόδιες υπηρεσίες με ημερομηνία 5 Οκτωβρίου 1994. Το θέμα είναι "Εκπομπές αγνώστου σταθμού στη συχνότητα 118,1" κλπ. Επισυνάπτουμε σχετική κατάσταση με ενδεικτικές απομαγνητοφωνημένες συνομιλίες αεροσκαφών με πύργο ελέγχου και ταυτόχρονης απαντήσεις με παραπλανητικές οδηγίες αγνώστου σταθμού προς αεροσκάφη για άμεση ανάληψη του προβλήματος.

Είναι ένας μικρός διάλογος, που μπορεί και να σας σοκάρει. Στις 13.9.1994 και ώρα 7.44' έως 7.51', αγνώστως παρεμβαίνει στην επικοινωνία του πιλότου με τον πύργο ελέγχου και λέει "ελήφθη" το σήμα που του έδωσε. "Είμαστε έτοιμοι για απογείωση;", λέει ο πιλότος του αεροσκάφους. Παρεμβαίνει πάλι ο αγνώστος και λέει το εξής εκπληκτικό: "Ελήφθη, προσγειωθείτε καλύτερα". Απαντά ξανά ο ίδιος: "Θα κάνουμε touch and go; Είμαστε έτοιμοι;". Παρεμβαίνει ο αγνώστος: "Ελήφθη, ελήφθη" κλπ. και παρεμβαίνει και πάλι και λέει: "Welcome και καλές τούμπες". Αυτά είναι σε έγγραφα, τα οποία υποθέτω ότι έχει υπόψη του το Υπουργείο και θα τα έχει μελετήσει.

Πέρα απ' αυτό, υπάρχει και ένα άλλο έγγραφο, που μιλάει ακριβώς γι' αυτό που σας έλεγα πριν από λίγο, για τους πομποδέκτες και με ποιο τρόπο χρησιμοποιούνται. Είναι κινητοί πομποδέκτες αυτοί. Τι κάνουν αυτοί; Έκανα μία μικρή έρευνα και έμαθα ότι είναι μικρά μηχανήματα, τα οποία αν και από το νόμο απαγορεύεται να χρησιμοποιούνται, εκτός αν υπάρχουν προϋποθέσεις και έχουν ζητήσει και τους έχει δοθεί άδεια από τα Υπουργεία ή από τις δημόσιες υπηρεσίες, σήμερα στην αγορά, εγώ τουλάχιστον ξέρω δέκα τέτοια καταστήματα, μπορείτε να πάτε και να αγοράσετε έναν τέτοιο πομποδέκτη.

Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι μπορεί ο οποιοσδήποτε να παρέμβει οποιαδήποτε στιγμή στην επικοινωνία του πιλότου οποιουδήποτε αεροσκάφους προσγειώνεται, όχι μόνο στη Θεσσαλονίκη, αλλά σε ολόκληρη τη χώρα, με τον πύργο ελέγχου και να αποπροσανατολίσει τον πιλότο.

Απλά, χωρίς να σημαίνει ότι αναφέρομαι στο δυστύχημα του "Γιάκοβλεφ" -και δεν μπορώ να το κάνω βεβαίως αυτό- θέλω να πω ότι τα πράγματα είναι πολύ επικίνδυνα και πρέπει να μας απασχολήσουν στο βαθμό που είναι δυνατόν να αμυνθεί η συντεταγμένη πολιτεία απέναντι σε τέτοιου είδους αυθαιρέσεις, οι οποίες δεν ξέρουμε μέχρι πού φθάνουν και ποιο σκοπό έχουν όσοι χρησιμοποιούν αυτούς τους περίφημους πομποδέκτες.

Μου είναι όμως αδιανόητο από την άλλη να υπάρχει από το 1994 μία τέτοια παρατήρηση. Είμαι βέβαιος ότι έχει απασχολήσει τις πολιτικές ηγεσίες των Υπουργείων και μέχρι σήμερα ελεύθερα στην αγορά, εδώ και τώρα, μπορούμε να αγοράζουμε έναν τέτοιο πομποδέκτη, που μπορεί να προκαλεί ό,τι θέλει να προκαλέσει στην επικοινωνία ανάμεσα σε οποιονδήποτε πιλότο με τον πύργο ελέγχου.

Αντιλαμβάνεσθε ότι στις κρίσιμες στιγμές που περνάμε και μάλιστα με το θέμα του εθνικού εναέριου χώρου και το FIR Αθηνών, τι μπορεί άραγε να σημαίνει το ότι ένας οποιοσδήποτε μπορεί να χρησιμοποιεί τέτοιου είδους μηχανήματα. Το έχουμε υπόψη μας; Μπορούμε να το αντιμετωπίσουμε; Έχουμε την πολιτική βούληση;

Αυτά είναι τα ερωτήματα, που κατά τη γνώμη μας ανακύπτουν περισσότερο απ' ο,τιδήποτε άλλο στο θέμα το οποίο μας απασχολεί. Βλέπετε ότι προσπαθώ να προσεγγίσω προσεκτικά το θέμα. Άλλωστε, δε νομιμοποιούμαι έτσι και αλλιώς να διατυπώσω στο Κοινοβούλιο οποιεσδήποτε μαύρες σκέψεις έχω, αλλά κάποτε πρέπει να δράσουμε ως συντεταγμένη πολιτεία, να δούμε τι γίνεται σ' αυτό το θέμα. Άραγε αυτοί οι πομποδέκτες μπορούν να παρέμβουν και στα στρατιωτικά μας αεροπλάνα σε κρίσιμες ώρες;

Όσον αφορά την πρόταση για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής από τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, θέλω να πω ότι η εκτίμηση του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος είναι η εξής:

Υπάρχει μία επιτροπή, η οποία ερευνά το θέμα. Έχουμε την εντύπωση ότι το Κοινοβούλιο θα πρέπει να μελετήσει τα στοιχεία αυτής της επιτροπής, να δει περί τίνος ακριβώς πρόκειται. Θα πρέπει να συμπεριληφθούν αυτά τα στοιχεία αν και όταν κρίνουμε ότι πρέπει να γίνει Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή.

Εν πάση περιπτώσει, είμαστε υπέρ της έρευνας που ούτως ή άλλως πρέπει να κάνει το Κοινοβούλιο, αλλά θα πρέπει να μη δώσουμε σε κανέναν το δικαίωμα να πει ότι το Κοινοβούλιο παρεμβαίνει στη δικαιοσύνη.

Εάν καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι πρέπει να γίνει Εξεταστική Επιτροπή, θα πρέπει να σας πω ότι το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα εκτιμά πως θα ήταν χρησιμότερο η επιτροπή αυτή να απαρτιστεί από τα μέλη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, επιτροπή η οποία ήδη έχει ξεκινήσει σ' ένα πρώτο βαθμό μία διερεύνηση του θέματος σε σχέση με το ραντάρ.

Υπάρχει και μία εισηγητική πρόταση του συναδέλφου του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Τσούρα στην επιτροπή. Η επιτροπή δεν έχει καταλήξει ακόμα όσον αφορά την εισήγηση. Η επιτροπή αυτή μπορεί, σύμφωνα με τον Κανονισμό –τουλάχιστον αυτό έμαθα και κατάλαβα– να μετατραπεί σε Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή. Θα μπορέσει και με το πρώτο υλικό, αλλά και με την απόφαση της επιτροπής να προχωρήσει πιο ευέλικτα και πιο ουσιαστικά ενδεχομένως κάποια έρευνα, η οποία θα βοηθήσει πολύ όλους μας, αλλά και την πολιτεία και τον ελληνικό λαό να καταλάβουμε τι ακριβώς γίνεται στο θέμα των επικοινωνιών. Και πέρα από το δυστύχημα που συνέβη –το τραγικό αυτό δυστύχημα, που λύπησε όλους μας– θα βοηθήσει να δούμε τι ακριβώς συμβαίνει σε σχέση με τις αεροναυτιλιακές επικοινωνίες, γιατί υπάρχει και σοβαρό πρόβλημα επικοινωνίας και με τα πλοία μας.

Αυτές είναι οι εκτιμήσεις μας και θα δούμε στη συνέχεια τι θα κάνουμε και θα σας πούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η κ. Στέλλα Αλφιέρη, εκ μέρους του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου, έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την σύσταση εξεταστικής των πραγμάτων επιτροπής, που ζητάει η Νέα Δημοκρατία για την πρόσφατη αεροπορική τραγωδία της πτώσης του ουκρανικού αεροσκάφους.

Πριν προχωρήσω αισθάνομαι την ανάγκη να καταθέσω στο Κοινοβούλιο την επιστολή που έστειλαν σε όλα τα κόμματα οι συγγενείς των θυμάτων.

Τονίζουν οι συγγενείς των θυμάτων –και θα σας διαβάσω μία παράγραφο της επιστολής– το εξής: "Όπως πληροφορηθήκαμε αύριο Τρίτη 10 Φεβρουαρίου 1998 πρόκειται να συζητηθεί στην Ολομέλεια του Κοινοβουλίου η περίπτωση σύστασης εξεταστικής επιτροπής για την περαιτέρω διερεύνηση των αιτιών του τραγικού δυστυχήματος. Με την παρούσα επιστολή, η οποία θα παρακαλούσαμε να αναγνωστεί στην Εθνική Αντιπροσωπεία, κατά την αυριανή συζήτηση, επιθυμούμε αφενός να σας ευχαριστήσουμε για την αναληφθείσα πρωτοβουλία και αφ' ετέρου να επισημάνουμε την αλάθητη πεποίθησή μας πως σε τέτοιου είδους ενέργειες η πολύνεκρη αυτή τραγωδία δεν θα λησμονηθεί με την πάροδο του χρόνου και ότι οι πραγματικά υπαίτιοι θα οδηγηθούν στη δικαιοσύνη."

Και συνεχίζουν οι συγγενείς των θυμάτων: "Αυτό είναι το

ελάχιστο που μπορούμε να προσφέρουμε εμείς οι συγγενείς των θυμάτων για την ανάπαυση των ψυχών των αδικοχαμένων προσφιλών μας προσώπων".

Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι το θέμα είναι πολύ λεπτό και δεν μπορεί να τύχει πολιτικής εκμετάλλευσης από το Κοινοβούλιο. Είναι τραγικό συμβάν που ανέδειξε όντως τα τεράστια προβλήματα της οργάνωσης της λειτουργίας του κρατικού μηχανισμού, τις παραλείψεις και την αδυναμία από πλευράς του Υπουργείου και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας να διαχειριστεί μία περίπτωση κρίσης, που δυστυχώς κατέληξε σε τραγωδία.

Δυστυχώς, τα προβλήματα στο χώρο των αερομεταφορών είναι πάρα πολλά και η χρονιά που πέρασε ήταν μία χρονιά ατυχημάτων και συμβάντων που ανέδειξαν την ανεπάρκεια των ελληνικών αεροδρομίων.

Στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, όπου συνέβη το περιστατικό με το μοιραίο "Γιάκοβλεφ", οι καθυστερήσεις παρατηρούνται εδώ και χρόνια και όλα αυτά όταν η γεωγραφική θέση και ο οικονομικός ρόλος της συμπρωτεύουσας είναι στοιχεία που έπρεπε να οδηγήσουν στον εκσυγχρονισμό του αεροδρομίου. Δυστυχώς, η πραγματικότητα είναι τελείως διαφορετική. Τα έργα υποδομής έχουν μείνει στο συρτάρι, οι εργαζόμενοι δουλεύουν με απηρχαιωμένες μεθόδους, τα ραντάρ καθυστερούν και εδώ και χρόνια οι καιρικές συνθήκες δεν επιτρέπουν τα δρομολόγια να γίνονται στην ώρα τους. Η πολιτική ηγεσία δεν αντιμετωπίζει ουσιαστικά αυτά τα προβλήματα, αλλά τα παραπέμπει στις καλές νδες.

Γι' αυτές τις ελλείψεις, για το δυστύχημα που έγινε με το ουκρανικό αεροσκάφος καλά θα κάνουμε να μη ρίχνουμε τις ευθύνες στους κατοίκους της Περαίας και των άλλων δήμων και να μην ανακαλύπτουμε του υπεύθυνους στις οικολογικές οργανώσεις και φορείς που καταθέτουν τις απόψεις τους. Είναι απαράδεκτο, πριν από την κατάθεση του πορίσματος σε ρόλο δικαστή υπεύθυνοι και ανεύθυνοι να καταλογίζουν ευθύνες.

Και αυτό, γιατί κύρια το ίδιο το κράτος, με τις αδυναμίες, τις παραλείψεις και τις καθυστερήσεις του δεν αφήνει περιθώρια να υπάρξουν πάλι υπεύθυνοι.

Από το 1984 –και πρέπει να θυμηθούμε όλοι τις απεργίες που έκαναν οι εργαζόμενοι που ζητούσαν τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών– έχουν υπογραφεί σχετικά έγγραφα για την αγορά των ραντάρ προσέγγισης, τα οποία δεν αποτελούν βέβαια πανάκεια αλλά είναι ένα παραπάνω βοήθημα για τη λειτουργία ενός σύγχρονου αεροδρομίου.

Έχουν περάσει δεκατέσσερα, χρόνια κύριοι συνάδελφοι, και τα ραντάρ δεν έχουν τοποθετηθεί. Η Περαία, ως τόπος εγκατάστασης, επελέγη το Μάιο του 1996. Αυτό δεν το είπε κανείς.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Εσείς υιοθετείτε τις απόψεις του κοινοτάρχη της Περαίας; Να μας το πείτε αυτό.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Παρακαλώ, κύριε Ιωαννίδη, ακούστε με και απαντήστε μου μετά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ, μη διακόπτετε.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Το πρόβλημα, κύριε Ιωαννίδη, είναι βαθιά πολιτικό και σαν τέτοιο πρέπει να το αντιμετωπίσουμε.

Η αξιοπιστία της περιβαλλοντικής μελέτης, λοιπόν, η οποία αμφισβητήθηκε από τους κατοίκους της περιοχής, είχε και τη συμφωνία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης τον Απρίλιο του 1997. Δεκατρία ολόκληρα χρόνια μετά, μια τραγική καθυστέρηση, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας –που αυτό, κύριε Ιωαννίδη, το αγνοείτε– γίνεται με παραδοσιακούς και ξεπερασμένους τρόπους, οδήγησε στο μοιραίο δυστύχημα.

Θέλω να σας υπενθυμίσω ότι το 1991 υπεγράφη η σύμβαση και είχε δεσμευθεί η εταιρεία που ανέλαβε το σύστημα εναέριας κυκλοφορίας να παραδοθεί το 1995. Παραδόθηκε το 1997 και σε πλήρη λειτουργία θα μπει το 2000.

Θεωρώ ότι αυτά είναι πολιτικά λάθη και έτσι τα αντιμετωπίζει ο Συνασπισμός.

Όλα αυτά δεν συμβαίνουν μόνο στο αεροδρόμιο της

Θεσσαλονίκης. Χαρακτηριστικές είναι οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται και στο αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Θεωρώ ότι όλα όσα ακούστηκαν αυτήν την εποχή, όλα τα επιχειρήματα που επιστρατεύθηκαν στερούνται σοβαρότητας και δεν δικαιολογούν καθυστέρηση τοποθέτησης των ραντάρ προσέγγισης.

Τίθεται, λοιπόν, θέμα διαφάνειας στην προμήθεια των ραντάρ, θέμα γρήγορης, αποτελεσματικής απόφασης. Από την άλλη, επιτρέψτε μου να σας πω ότι οι επιτάξεις κατόπιν εορτής είναι ενέργειες που είναι ακραίες και δεν αποφορτίζουν την κατάσταση, ούτε εξυπηρετούν.

Σε πρόσφατη ομιλία μου σε επερώτηση που κατέθεσε η Νέα Δημοκρατία για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είχαμε επισημάνει τα σοβαρά προβλήματα που ταλανίζουν τη συγκεκριμένη υπηρεσία. Αυτά έχουν σχέση με ζητήματα διοίκησης, λειτουργίας, συνεργασίας μεταξύ διοικήσεων και εργαζομένων και διαφανούς διαχείρισης των πόρων.

Δεν θεωρώ τυχαίες τις πολιτικές υποβαθμίσεις και την προοδευτική διάλυση της ΥΠΑ με τη μεταφορά της σε Α.Ε., την αδιαφορία για τοποθέτηση προϊσταμένων αερολιμένων μέσα στην προθεσμία που ορίζει ο νόμος.

Η πολιτική που έχει ακολουθηθεί στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει δημιουργήσει τεράστια λειτουργικά προβλήματα. Υπάρχει πλήρης έλλειψη σε έμπυχο υλικό.

Η ομοσπονδία εργαζομένων κατ' επανάληψη έχει ενημερώσει για τον κίνδυνο ατυχημάτων και για το αλαλούμ των υπηρεσιών. Οι ελλείψεις αυτές φάνηκαν και στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης του "Ντορνιέ" στο αεροδρόμιο της Τανάγρας, αλλά δυστυχώς και στην περίπτωση του "Γιάκο-βλεφ" με το τόσο δυσάρεστο αποτέλεσμα.

Αμέσως μετά το τραγικό δυστύχημα του "Γιάκοβλεφ" –για άλλη μια φορά θυμίζω την πτώση του C 130 με τους εξήντα τρεις νεκρούς– υπήρχε τραγική καθυστέρηση στο συντονισμό των σωστικών συνεργειών, με μόνη δικαιολογία τις πολύ κακές καιρικές συνθήκες. Δημιουργούνται για άλλη μια φορά ανησυχίες για το επίπεδο εκπαίδευσης, συντονισμού και αποτελεσματικότητας τόσο στο κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης, όσο και στην αρμόδια γραμματεία εκτάκτων αναγκών.

Οι παραλείψεις που ανέφερα, οι καθυστερήσεις από πλευράς της Κυβέρνησης να λύσει προβλήματα που χρονίζουν έχουν κοστίσει, όχι μόνο σε υλικό, αλλά δυστυχώς και σε δεκάδες ζωές.

Η πολύνεκρη αυτή τραγωδία δεν πρέπει να λησμονηθεί. Είναι το ελάχιστο που μπορούμε να κάνουμε, όχι μόνο για τους συγγενείς των θυμάτων, αλλά για να διορθωθούν επιτέλους τα κακώς κείμενα στην αερομεταφορά. Γι' αυτό και ψηφίζουμε υπέρ της σύστασης Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής, η οποία θα διερευνήσει τα θέματα της αεροπορικής τραγωδίας και τις τυχόν ευθύνες.

Μπαίνει και ένα ζήτημα ότι οι πολιτικές ευθύνες σ' αυτήν την περίπτωση είναι σημαντικές και πρέπει να καταλάβετε ότι θα πρέπει κάποια στιγμή να τις αναλάβετε. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανέρχονται σήμερα στη μνήμη μας τα, προ σαράντα πέντε περίπου ημερών, τραγικά συμβάντα των δύο αεροπορικών δυστυχημάτων με την απώλεια τόσων ζωών, τόσων συνανθρώπων μας. Και είναι σαφές με την πρόταση που κάνουμε πως επιμένουμε ότι υπάρχουν τεράστια αναπάντητα ερωτηματικά, σοβαρότατες ευθύνες και της Κυβέρνησης και γενικότερα του κράτους. Γι' αυτό επιμένουμε ότι είναι αναγκαίο να συσταθεί Εξεταστική Επιτροπή.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**).

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας με λεπτομέρεια περιέγραψε τα πολλά ζητήματα που έχουν προκύψει και τα οποία μέχρι στιγμής δεν έχουν απαντηθεί.

Από τη δική μου πλευρά θέλω να στρέψω την προσοχή σας σε τρία-τέσσερα κορυφαία θέματα, που προέκυψαν από την τραγική εκείνη εξέλιξη των γεγονότων. Το πρώτο είναι ότι απεκαλύφθη, βεβαίως με τον δραματικότερο τρόπο, η τρομακτική καθυστέρηση στην τοποθέτηση των ραντάρ. Και για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης βέβαια, αλλά και για άλλα αεροδρόμια της χώρας, συνολικά τέσσερα τον αριθμό.

Μάλιστα, θα ήθελα εδώ να σας θυμίσω ότι η συγκεκριμένη τραγική καθυστέρηση, πέραν του ότι έγινε γνωστή με το χειρότερο, τον πιο απάνθρωπο δυνατό τρόπο, τελικά αποτελεί ύβρη σε σχέση με τις επανειλημμένες και συνεχιζόμενες μεγαλοστομίες περί του ρόλου που καλείται να παίξει η Θεσσαλονίκη στα χρόνια του προσεχούς μέλλοντος ως μητρόπολη των Βαλκανίων, ως κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, όταν εξακολουθεί σήμερα από πλευράς υποδομών, κυρίως σε ό,τι αφορά το αεροδρόμιό της, να βρίσκεται σε κατάσταση επεικώς επαρχιακή.

Ήταν πρωτοφανές το επιχείρημα, που ακούστηκε από πλευράς Κυβέρνησης, ότι η καθυστέρηση οφειλόταν στην αντίδραση παραγόντων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Αυτό στην ουσία γελοιοποιεί μία πάρα πολύ σοβαρή υπόθεση και από την άλλη πλευρά δείχνει για μια ακόμη φορά νοοτροπία υπεκφυγής, δηλαδή προσπάθεια μετακύλισης ευθυνών από τους πραγματικά υπεύθυνους στους, και τύποις και ουσία, ανεύθυνους.

Υπάρχει το αμείλικτο ερώτημα κατά πόσον η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είχε ελέγξει εάν πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές τα αεροσκάφη της ουκρανικής αεροπορικής εταιρείας, ώστε να προσγειώνονται στα ελληνικά αεροδρόμια. Υπάρχει το αμείλικτο ερώτημα, κατά πόσο η Ολυμπιακή Αεροπορία, στη σύμβασή της με την ουκρανική εταιρεία, απέκρυπτε από το επιβατικό κοινό ότι αναλαμβάνει να κάνει εκείνη πτήσεις προς τα ελληνικά αεροδρόμια και από τα ελληνικά αεροδρόμια.

Μια και συζητούμε το ζήτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, επιτέλους πρέπει να διαλευκανθεί –και είναι ευκαιρία με τη σύσταση αυτής της Εξεταστικής Επιτροπής– ποια κατάσταση επικρατεί στη Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας και στην Υπηρεσία Ασφάλειας των πτήσεων.

Υπάρχει το ζήτημα της μεγάλης καθυστέρησης και της γενικότερης έλλειψης συντονισμού μεταξύ των κρατικών υπηρεσιών στις επιχειρήσεις διάσωσης. Βεβαίως, φιλότιμα κάθε φορά οι Ένοπλες Δυνάμεις κάνουν το χρέος τους, αλλά αυτό δεν αρκεί. Το γενικότερο θέμα της έλλειψης συντονισμού, της μη οργανωμένης παρέμβασης με συνδυασμένη δραστηριότητα διαφόρων φορέων του κράτους, παραμένει και κάθε φορά ανακύπτει σε ακόμα μεγαλύτερες διαστάσεις.

Υπάρχει το ζήτημα του τι κάνει η συσταθείσα Γενική Γραμματεία Εκτάκτων Αναγκών του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, υπηρεσία που χρηματοδοτείται πλουσιοπάροχα από την Κυβέρνηση και που μέχρι σήμερα δεν έχει προσφέρει καμία υπηρεσία.

Και πρέπει μάλιστα εδώ να τονιστεί ότι δεν είναι η πρώτη φορά που γίνονται αυτές οι επισημάνσεις και, αυτό ίσως είναι το πιο δυσάρεστο σ' όλη αυτήν την ιστορία, ότι κάθε φορά που υπάρχουν συνθήκες έκτακτης ανάγκης, πλημμύρες, πυρκαϊές, ακόμα και εκείνο το τραγελαφικό, να μη βρίσκεται αφρός στην αναγκαστική προσγείωση του αεροσκάφους προ ολίγων μηνών, τότε αναδεικνύονται σε όλο τους το μεγαλείο τα στοιχεία της ανεπάρκειας, της ανικανότητας, της ανυπαρξίας, στην ουσία, του κράτους.

Πρέπει να επισημάνω, κύριοι συνάδελφοι, ότι υπάρχει και ένα μεγαλύτερο ζήτημα αξιοπιστίας του δημόσιου βίου, γιατί, όποτε έχουμε κάποιο θλιβερό συμβάν, ενίοτε μάλιστα με θύματα, δημιουργείται κατάσταση συναγερμού και κορυφώνεται το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης, λέγονται διάφορα πράγματα και μετά από λίγες μέρες το ζήτημα ξεχνιέται. Και το τραγικό είναι ότι ποτέ δεν οδηγούμαστε σε επισημάνσεις, σε διορθωτικές κινήσεις, με αποτέλεσμα κάθε φορά να βλέπουμε να αναπαράγεται η ίδια τραγική εικόνα, μια εικόνα, η οποία εκθέτει την πολιτεία, μια εικόνα η οποία δημιουργεί αίσθημα

αναξιοπιστίας, απόλυτης έλλειψης εμπιστοσύνης του πολίτη προς το κράτος, μια εικόνα, η οποία βαρύνει τελικά το δημόσιο βίο μας. Και δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι μια από τις σοβαρότερες αιτίες που προκαλούν αυτό το φαινόμενο είναι η έλλειψη ευθιξίας και η ατιμωρησία. Επισημαίνονται ευθύνες, οι οποίες ποτέ όμως δεν προσεγγίζονται στην κατεύθυνση της συγκεκριμενοποίησης και, τελικά, μετά από όσα τραγικά συμβαίνουν κανένας δεν παίρνει τις ευθύνες πάνω του, κανείς δεν τιμωρείται, κανείς δεν υφίσταται τις συνέπειες. Και βεβαίως σε πολιτικό επίπεδο κανείς μέχρι στιγμής δεν έχει αποδείξει στοιχειώδη πολιτική ευθιξία, ώστε, αν μη τι άλλο, να παραιτηθεί, αποδεικνύοντας έτσι ότι τουλάχιστον οι πολιτικές ευθύνες αναλαμβάνονται όχι στα λόγια, αλλά εμπράκτως.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα σ' όλα αυτά τα τραγικά γεγονότα και τις επισημάνσεις που απορρέουν απ' αυτά, ακούστηκε λίγες μέρες μετά το τραγικό ατύχημα ο κ. Σημίτης να ισχυρίζεται ότι το κράτος λειτουργεί και αυτό θα το αποκαλέσω αποκορύφωση του φαρισαϊσμού. Θα το αποκαλέσω εσκεμμένο ψεύδος, γιατί όχι μόνο σε εκείνη την περίπτωση δεν λειτούργησε το κράτος, αλλά εμφανίστηκαν συναπτά σωρευτικά φαινόμενα διάλυσης του κράτους. Και αυτό δεν ήταν εξαιρετική περίπτωση, είναι η συνήθης συμπεριφορά του κράτους, σχεδόν ποτέ να μη λειτουργεί όπως θα έπρεπε, ως θα όφειλε, ως θα ανέμεναν κατά τις προσδοκίες τους, τις εύλογες προσδοκίες τους, οι πολίτες.

Το κράτος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα ταλαιπωρεί, βασανίζει, δυναστεύει τους πολίτες, αντί να είναι αρωγός και φίλος τους. Δεν παρέχει τις υπηρεσίες που προσδοκούν οι πολίτες και το μόνο που κάνει, σε τελική ανάλυση, είναι να τους φορτώνει διαρκώς και περισσότερους φόρους. Είναι απλουστευμένο, αλλά είναι ακριβές ότι οι Έλληνες φορολογούμενοι καταβάλλουν ετησίως περίπου δέκα εκατομμύρια (10.000.000) σε φόρους και ποίων υπηρεσιών απολαμβάνουν; Συνοπτικά θα το πω. Απολαμβάνουν υπηρεσιών στον τομέα της Παιδείας, που θα ήταν εναρμονισμένες στις σύγχρονες απαιτήσεις; Είναι η κατάσταση στο χώρο της Υγείας ικανοποιητική; Κάνει η πολιτεία το δικό της χρέος σε ό,τι αφορά τα έργα της υποδομής, ώστε να παρασχεθεί το απαραίτητο εφελκυστήρα για την αναπτυξιακή τροχιά της χώρας, όταν είναι γνωστές οι τραγικές καθυστερήσεις στην απορρόφηση των πόρων από το δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Παρέχει στοιχειωδώς τις αναγκαίες υπηρεσίες Πρόνοιας; Δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας στην καθημερινή ζωή του πολίτη;

Και απάντηση είναι σαφής: Όχι, βέβαια. Διότι το γνωρίζουν όλοι οι πολίτες, αδιακρίτως προτιμήσεων πολιτικών και εκλογικών.

Είναι το ίδιο κράτος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που μένει παγερά αδιάφορο στο αδιέξοδο που αντιμετωπίζει ο αγροτικός κόσμος. Μπορεί να διαφωνεί κανείς –και το έχω επισημάνει πολλές φορές– με τους τρόπους διεκδίκησης ή διαμαρτυρίας, αλλά, από την άλλη πλευρά, είναι τρομακτική η ευθύνη μιας κυβέρνησης, η οποία βλέπει το πρόβλημα, βλέπει το κοινωνικό αδιέξοδο, βλέπει την έκρηξη να έρχεται, βλέπει ότι ωθούνται εκατοντάδες χιλιάδες Έλληνες στο περιθώριο και δεν κάνει τίποτα. Στην ουσία αρνείται ακόμα και το διάλογο.

Είναι το ίδιο το κράτος, το οποίο καταδιώκει τους επιχειρηματίες και τους επιδόξους επενδυτές. Μιλούμε διαρκώς για την ανάπτυξη, μιλούμε για την ανάγκη να μπούμε σε τροχιά γρήγορων ρυθμών αύξησης του εθνικού μας εισοδήματος. Στην ουσία όμως αποθαρρύνεται η δημιουργική και παραγωγική δραστηριότητα από την απρόσωπη γραφειοκρατία, τις καθυστερήσεις, τη διαρκή και αιφνιδιαστική φορολογική επιβάρυνση, ακόμα και από τα φαινόμενα της διαφθοράς, τα οποία κάθε άλλο παρά σπανίζουν, αλλά δεν πατάσσονται και δεν τιμωρούνται.

Έτσι, ενώ οι επενδύσεις είναι αναγκαία προϋπόθεση, για να μπούμε σε πορεία ανάπτυξης και αύξησης της απασχόλησης, στην ουσία παραμένουμε σε κατάσταση στασιμότητας με άμεσο παρεπόμενο την αύξηση της ανεργίας.

Χγεί αυστηρό, αλλά δυστυχώς –και τονίζω τη λέξη “δυστυχώς”– ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Αυτή η Κυβέρ-

νηση είναι κυβέρνηση των φόρων και της ανεργίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα γνωρίζουμε όλοι και όχι μόνο οι παριστάμενοι, οι υπηρετούντες στην Αίθουσα αυτή, αλλά όλοι οι Έλληνες πολίτες ότι ο μεγάλος ασθενής της σύγχρονης ελληνικής κοινωνίας είναι το κράτος.

Εδώ θέλω να επισημάνω κάτι, το οποίο ως εύκολη δικαιολογία, ως υπεκφυγή ισχυρίζεται ενίοτε η Κυβέρνηση και το έχει πει και ο Πρωθυπουργός κάποιες φορές, όταν, αδυνατών να απαντήσει στις αιτιάσεις αυτές, προσπάθησε να επιχειρηματολογήσει λέγοντας ότι “Τι να κάνουμε; Αυτή είναι η ελληνική πραγματικότητα, αυτές είναι οι συνθήκες της ελληνικής κοινωνίας. Αυτά τα πράγματα χρειάζονται πολύ χρόνο, για να διορθωθούν”.

Αυτό όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι απλώς υπεκφυγή. Είναι προσπάθεια απόσχισης των ευθυνών. Διότι το γεγονός ότι το κράτος βρίσκεται στην κατάσταση αυτή, οφείλεται σε συγκεκριμένους υπαίτιους. Και οι συγκεκριμένοι υπαίτιοι είναι οι διαδοχικές κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Γιατί ποιος ευνόησε και σε πολλές περιπτώσεις θεσμοθέτησε τον άκρτο κομματισμό για μεγάλες περιόδους και με διαβλητές επιδιώξεις, στον ευρύτερο δημόσιο τομέα; Ποιος επέβαλε στην ουσία την αναξιοκρατία; Ποιος αγνοεί παντελώς την ανάγκη να υπάρχουν κίνητρα, που να βοηθούν την απόδοση και κυρώσεις για την κακή απόδοση ή για την κακοδιαχείριση του δημοσίου χρήματος;

Ποιος επέβαλε στην ουσία την ατιμωρησία; Και ακόμα, ποιος δεν έχει φροντίσει για την αναγκαία σήμερα, όχι μόνο αρχική εκπαίδευση και κατάρτιση των στελεχών της δημόσιας διοίκησης, αλλά την δια βίου εκπαίδευση των στελεχών;

Όλα αυτά σημαίνουν ότι δημιουργήσατε ένα κράτος, το οποίο είναι εχθρός του πολίτη. Και αυτό το ξέρει ο πολίτης. Και αυτό αναδεικνύει τεράστιες ευθύνες.

Θα σας δώσω ένα απλό παράδειγμα, το οποίο επανειλημμένα έχω επισημάνει, αλλά θεωρώ ότι είναι και αναγκαίο και πρόσφορο να επαναληφθεί στη σημερινή συζήτηση.

Πάρτε την Ολυμπιακή Αεροπορία. Η κατάσταση είναι τραγική και την ξέρουμε όλοι. Αντί να κάνετε αυτό που θα έπρεπε –και αυτό που θα έπρεπε είναι τώρα να αναγγείλετε πολιτική αποκρατικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας με άμεση ιδιωτικοποίηση των θυγατρικών της εταιρειών, με άνοιγμά της στον ανταγωνισμό, με αναζήτηση στρατηγικών συμμαχιών σε μεγάλες εταιρείες του εξωτερικού– τι κάνετε; Εφαρμόσατε, υποτίθεται, ένα πρόγραμμα εξυγίανσης και ομολογείτε ότι απέτυχε. Φορτώσατε στις πλάτες των Ελλήνων φορολογουμένων περίπου οκτακόσια δισεκατομμύρια (800.000.000.000), για να έλθετε τώρα και να αναγγείλετε νέο πρόγραμμα, υποτίθεται, εξυγίανσης, σαν να μη φθάνει το γεγονός ότι οι ίδιοι οι Υπουργοί, οι πρώην Υπουργοί στο αρμόδιο Υπουργείο επανειλημμένα έχουν καυτηριάσει φαινόμενα κακοδιαχείρισης, σπατάλης και διαφθοράς, σαν να μη φθάνει το γεγονός ότι τα τελευταία είκοσι τόσα χρόνια έχει αλλάξει σχεδόν σαράντα διοικήσεις η Ολυμπιακή Αεροπορία. Εκεί καταδεικνύεται, με το συγκεκριμένο αυτό παράδειγμα, το μεγαλείο της αποτυχίας σας να κάνετε τις στοιχειώδεις παρεμβάσεις, ώστε το κράτος να αρχίσει επιτέλους να λειτουργεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η άποψή μας είναι ότι επιβάλλεται να υπερψηφιστεί η πρότασή μας για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, γιατί είναι ανάγκη να γίνει σε βάθος διερεύνηση των ανεπαρκιών που σε όλο τους το μεγαλείο εμφανίστηκαν, γιατί είναι ανάγκη να καταλογιστούν ευθύνες, γιατί είναι ανάγκη να υπάρξουν συνέπειες και να επιβληθούν κυρώσεις στους υπευθύνους, γιατί είναι ανάγκη επιτέλους η πολιτεία να αναλάβει την ευθύνη να κάνει τις απαραίτητες παρεμβάσεις διόρθωσης και βελτίωσης.

Θέλω δε να επισημάνω και κάτι ακόμη. Ότι η καταψήφιση της πρότασης στην ουσία αποτελεί στρουθοκαμηλισμό, απο-τελεί και ερμηνεύεται έτσι ως προσπάθεια συγκάλυψης και συμψηφισμού βαρύτατων ευθυνών. Και θέλω να πιστεύω και να ελπίζω ότι στην Αίθουσα αυτή δεν έχει εκλείψει το αίσθημα ευθύνης απέναντι και σε εκείνους που χάθηκαν, ακόμη περισσότερο όμως, μιλώντας για το μέλλον και την προοπτική,

απέναντι σε εκείνους που ταλαιπωρούνται καθημερινά από την ανεπάρκεια του κράτους. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, όπως μου αναφέρει ο Α' Αντιπρόεδρος ζητήσατε το λόγο μετά τους τέσσερις εισηγητές. Ζήτησε τώρα το λόγο και ο κ. Τσοβόλας. Μήπως θέλετε να ακούσετε και τον κ. Τσοβόλα; Δικαιούσθε πάντως να λάβετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ζητώ το λόγο τώρα κύριε Πρόεδρε και θα σας εξηγήσω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα μιλήσω τώρα δι' ολίγον, κύριε Πρόεδρε και θα επανέλθω μετά. Επειδή αναφέρθηκαν ορισμένα ζητήματα πρέπει να δοθεί άμεση απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, με συγχωρείτε. Για την οικονομία του χρόνου θα αγορεύσετε τώρα;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι δεν θα κάνω πλήρη αγόρευση. Θα αναφερθώ τώρα δι' ολίγον και θα αγορεύσω μετά αφού ακούσω και τους άλλους εισηγητές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Καλώς, προχωρήστε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, θέλω το λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Παυλόπουλε, εφόσον ζητάτε το λόγο επί της διαδικασίας, ξέρετε ότι παρισταμένου του Αρχηγού σας δεν δικαιούσθε το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ο Αρχηγός μας, κύριε Πρόεδρε, δεν είναι παρών αυτή τη στιγμή. Θα σας παρακαλέσω, λοιπόν, να μου δώσετε το λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ποιο είναι το διαδικαστικό θέμα, κύριε Παυλόπουλε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Το θέμα είναι το εξής κύριε Πρόεδρε. Θα πρέπει να διευκρινίσει ο κύριος Υπουργός, αν πρόκειται να μιλήσει τώρα ή όχι. Διότι όπως ξέρετε κάλλιον εμού, σύμφωνα με τον Κανονισμό ο κύριος Υπουργός μπορεί να πάρει οποτεδήποτε θέλει το λόγο, δεν μπορεί όμως να παρεμβαίνει οποτεδήποτε κρίνει εκείνος. Αν συνεχίσουμε έτσι, η συζήτηση δεν πρόκειται να περατωθεί μέχρι τη δωδεκάτη. Διότι όπως καταλαβαίνετε αν ο κύριος Υπουργός και κάθε παριστάμενος Υπουργός ζητεί το λόγο επί παντός θέματος ανά πάσα στιγμή θα μονοπωλείται η συζήτηση κατά τρόπο ανεπίτρεπτο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Παυλόπουλε, γνωρίζετε ότι κατά το Σύνταγμα και τον Κανονισμό της Βουλής οι Υπουργοί λαμβάνουν το λόγο όποτε το ζητήσουν. Αυτό λέγει το Σύνταγμα, το οποίο εσείς υποθέτω το ξέρετε καλύτερα απ' όλους.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, όποτε το ζητήσουν, κύριε Πρόεδρε, για να ομιλήσουν. Όχι για να παρεμβαίνουν επί παντός επιστητού.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Σας παρακαλώ!

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Παυλόπουλε, χωρίς να αναφερθώ σ' αυτά που λέτε, απλώς κοιτάξε καλύτερα τον Κανονισμό.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τον ξέρω πολύ καλά, κύριε Μαντέλη.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πολύ ωραία. Άλλη μία φορά δεν βλάπτει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, αφήστε το διάλογο και απαντήστε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατετέθη από τη Νέα Δημοκρατία μία πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής την οποία υπέγραψε ο ίδιος ο Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας. Περιμένα να μείνει για να ακούσει ορισμένα

πράγματα. Ήλθε, είπε αυτό που ήθελε και έφυγε. Πολύ καλά, είμαι βέβαιος ότι τουλάχιστον από το γραφείο του, όπου έχει πάει, θα παρακολουθεί τι γίνεται στην Αίθουσα διότι χρειάζεται να ακούει και ορισμένα πράγματα, όχι μόνο να λέει.

(Θόρυβος – Κωδωνοκρουσίες)

Κύριοι συνάδελφοι, η πρόταση, όπως θα είδατε, ήταν αόριστη. Ακούσαμε τον πρώτο υπογράφο και περιμέναμε να αναφερθεί σε στοιχεία τα οποία θα έπρεπε να έχει για την τεκμηρίωση της προσωπικής του πρότασης. Ακούσαμε γενικόλογιες, ακούσαμε μία ανάπτυξη επερώτησης εφ' όλης της ύλης, ακούσαμε για τη Δημόσια Διοίκηση, ακούσαμε για τα πάντα, αλλά δεν ακούσαμε για τη συγκεκριμένη περίπτωση.

Υπάρχει, όμως, κύριοι συνάδελφοι, ζήτημα και θέλω να το τονίσω ευθύς εξ αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, με συγχωρείτε. Ελάτε στο Βήμα να αγορεύσετε κανονικά. Νόμιζα ότι θα δίνετε κάποια απάντηση σε όσα είπε ο κ. Καραμανλής. Ορίστε, ελάτε στο Βήμα να αγορεύσετε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Πρέπει να ακούσω και τους υπόλοιπους εισηγητές...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Τότε παρακαλώ, αφήστε να μιλήσει ο κ. Τσοβόλας και όποιος άλλος θέλει.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, μου δώσατε τρία λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ωραία, αλλά βλέπω ότι κάνετε μία γενική τοποθέτηση, γι' αυτό σας λέω...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μα, ασφαλώς, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Προς το δικό σας συμφέρον το λέω. Ορίστε, συνεχίστε τα τρία λεπτά που σας έδωσα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, με τη συγκεκριμένη πρόταση γεννιούνται αυθόρμητα, τρία ερωτήματα:

Πρώτον, γιατί η Νέα Δημοκρατία δεν περιμένει το πόρισμα της ανακρίσεως, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και το οποίο θα αποφανθεί επί των αιτίων του δυστυχήματος, αλλά σπεύδει προκαταβολικά να εμφανίσει στη διεθνή κοινή γνώμη ότι δήθεν τα ελληνικά αεροδρόμια και ιδιαίτερα αυτό της Θεσσαλονίκης, είναι ανασφαλή; Και τούτο μάλιστα, όταν κανείς και ιδιαίτερα διεθνής οργανισμός, δεν αμφισβητεί την ασφάλεια των ελληνικών αεροδρομίων;

Δεύτερον, γιατί η Νέα Δημοκρατία και ο Αρχηγός της που υπογράφει την πρόταση, υποδηλώνει με την πρότασή της στη διεθνή κοινή γνώμη, ότι μέλος της ελληνικής Κυβέρνησης, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ήθελε, αποδεχόταν ή επεδίωκε –γιατί η πρόταση ανιχνεύει ποινικές ευθύνες της πολιτικής ηγεσίας, δόλο άμεσο ή ενδεχόμενο– το θάνατο τόσων προσώπων; Υπάρχει λογικός άνθρωπος, εντός και εκτός της ελληνικής επικράτειας, που να μπορεί να διανοηθεί κάτι τέτοιο;

Τρίτον, γιατί ενώ από την πρώτη στιγμή υπήρξε μία αξιοθαύμαστη κινητοποίηση όλης της κρατικής μηχανής, η Νέα Δημοκρατία επιχειρεί να εμφανίσει στη διεθνή κοινή γνώμη το ελληνικό κράτος ως διαλυμένο; Πού οδηγεί αυτή η τακτική της Νέας Δημοκρατίας; Τι αποτελέσματα θέλει να έχει από αυτή την τακτική;

Κύριοι συνάδελφοι, όπως ανέφερε και ο συνάδελφος κ. Ζαφειρόπουλος από το 1984 έως το 1995 έχουν γίνει εκατόν τριάντα δύο θανατηφόρα αεροπορικά δυστυχήματα και τα περισσότερα απ' αυτά σε αεροδρόμια που είχαν και ραντάρ. Αναφέρομαι σε αεροδρόμια μεγάλα, όπως των Παρισίων, της Ζυρίχης, της Ρώμης, του Φιουμτσινο. Όμως κανείς και πουθενά δεν διανοήθηκε να διασύρει τα αεροδρόμια της χώρας του. Κανείς και πουθενά δεν διανοήθηκε να διασύρει το κράτος του. Κανείς και πουθενά δεν διανοήθηκε να διασύρει την κυβέρνηση του. Κανείς και πουθενά, εκτός από τη συγκεκριμένη πρόταση της Νέας Δημοκρατίας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Τσοβόλας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ενθυμείστε, όταν έγινε το τραγικό αυτό αεροπορικό δυστύχημα από αυτό εδώ το Βήμα της Βουλής, με τη σοβαρότητα και υπευθυνότητα που επέβαλε το περιστατικό, αλλά και με την ιδιαίτερη κοινωνική ευαισθησία και την ευθύνη απέναντι στη χώρα, ως Πρόεδρος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος, αφού εξέφρασα τη λύπη και τα συλλυπητήρια προς τις οικογένειες των θυμάτων, τόνισα ότι εμείς δεν θα τρέξουμε ανεύθυνα να αποδώσουμε ευθύνες πριν τα θεσμικά όργανα της πολιτείας δώσουν το πόρισμα, το οποίο πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη και από τη Βουλή για να προχωρήσει στις δικές της αποφάσεις.

Βλέπω ότι παρότι πέρασαν σαράντα πέντε περίπου ημέρες από τότε που έγινε το τραγικό δυστύχημα, που κόστισε το θάνατο δεκάδων ανθρώπων Ελλήνων και μη, η αρμόδια επιτροπή που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις, που αποτελείται από ειδικούς της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλων φορέων, δεν έδωσε το πόρισμα.

Η επιτροπή δεν έδωσε το πόρισμα, παρότι το θέμα, επαναλαμβάνω, είναι πολύ ευαίσθητο και έχει πολλές πλευρές. Θα έπρεπε η επιτροπή, με ευθύνη της Κυβέρνησης, να επισπεύσει τις διαδικασίες και όχι να καθυστερεί επί τόσο χρονικό διάστημα, επιτείνοντας εύλογα την αγωνία και των συγγενών, αλλά και δημιουργώντας ερωτηματικά στο σύνολο του ελληνικού λαού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζουμε πολύ καλά ότι οι Εξεταστικές Επιτροπές, όποτε συστάθηκαν και λειτούργησαν, δυστυχώς, ποτέ δεν έδωσαν αποτέλεσμα. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο έχουν καταστεί αναξιόπιστες, εκ του αποτελέσματος, απέναντι στον ελληνικό λαό, πολύ περισσότερο όταν γίνονται βεβιασμένες κινήσεις για σύσταση τέτοιων Εξεταστικών Επιτροπών, χωρίς να έχει προηγηθεί η ανάλογη, είτε διοικητική, είτε δικαστική έρευνα.

Όταν δεν προηγηθούν αυτές οι έρευνες, τότε πραγματικά η αναξιότητα αυτών των επιτροπών εντείνεται, πολλαπλασιάζεται και δεν λύνει κανένα πρόβλημα. Απλά καλύπτουν εντυπώσεις υπέρ κάποιων και απέναντι σε εκείνους οι οποίοι έχουν τον πόνο, που δεν ξέρουν ότι μπορεί κατά την άποψή μας να περιπλανούνται τα πράγματα, εάν δεν δοθούν τα πορίσματα των αρμοδίων επιτροπών. Γιατί γνωρίζουμε πολύ καλά ότι οι Εξεταστικές των Πραγμάτων Επιτροπές στην πράξη δεν περιορίζονται μόνο στη διερεύνηση πολιτικών ευθυνών, αλλά προχωράνε και πέρα από αυτές τις γραμμές.

Είναι κατά την άποψή μας πολύ επικίνδυνο και πρόωρο –χωρίς να υπάρξει δέσμευση τουλάχιστον από την Κυβέρνηση ότι μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα από σήμερα η Επιτροπή που προανέφερα θα παραδώσει το πόρισμα– να συσταθεί αυτή η Εξεταστική Επιτροπή και να υπάρξει το εξής αντιφατικό: Να τελειώσει τη δουλειά της η Εξεταστική Επιτροπή πριν παραδοθεί το πόρισμα της επιτροπής των αρμοδίων και υπευθύνων, να βγάλει το άλφα πόρισμα που να είναι τελείως αντίθετο από το βήτα πόρισμα, αυτό που μπορεί να δώσει και άλλοι –εάν υπάρχουν πράγματι ευθύνες– για σκέψεις συγκάλυψης των πραγματικών ευθυνών, εάν υπάρχουν επαναλαμβάνω πραγματικές ευθύνες.

Ενώ, λοιπόν, εμείς είμαστε υπέρ της σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής, είμαστε κατά της σύστασης, χωρίς να υπάρξει συγκεκριμένη χρονική περίοδος μέσα στην οποία πριν κάνει τη δουλειά της η Εξεταστική Επιτροπή, τουλάχιστον να έχει παραδοθεί το πόρισμα της αρμόδιας επιτροπής που αποτελείται από τους ειδικούς, που προανέφερα.

Γι' αυτό ακριβώς το λόγο, η άποψή μας ως Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος είναι η εξής: Να δεσμευτεί η Κυβέρνηση ότι μέσα σε διάστημα ενός μηνός το πολύ από σήμερα, η επιτροπή που προανέφερα θα παραδώσει το πόρισμα, ώστε να αρχίσει να λειτουργεί η Εξεταστική Επιτροπή αμέσως μετά την παράδοση του πορίσματος, για να υπάρξει ουσιαστική δουλειά, διότι αλλιώς θα έχουμε την αντίφαση, ενδεχομένως,

που προανέφερα.

Άλλως, το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα, αντιπροτείνει να συμφωνήσει η Κυβέρνηση και όλα τα κόμματα και να αναθέσει η Βουλή ομόφωνα το έργο της Εξεταστικής Επιτροπής, όπως προβλέπει ο Κανονισμός, στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, η οποία έχει κάνει μια προεργασία και έχει παραδώσει ήδη πόρισμα. Η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας θα πρέπει να έχει τέτοια προθεσμία στην ολοκλήρωση του έργου, ώστε σε συνδυασμό με τη δέσμευση της Κυβέρνησης για το μικρό διάστημα της παράδοσης του πορίσματος της άλλης εξειδικών επιτροπής να κάνει την έρευνα, λαμβάνοντας υπόψη και αυτό το πόρισμα διότι έχει την ευελιξία η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας που προβλέπει ο Κανονισμός της Βουλής και γιατί πράγματι θα εκμεταλλευθεί το διάστημα –με την εμπειρία που απέκτησε λόγω της μέχρι τώρα διερεύνησης– εκείνο που θα χρειαστεί για να παραδώσει το πόρισμα η επιτροπή, που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις.

Νομίζω ότι το ΔΗ.Κ.ΚΙ. κάνει μια πρόταση ρεαλιστική, ουσιαστική και αποτελεσματική, για να μην πάει και πάλι η σύσταση αυτής της επιτροπής "στον αέρα", για να μην αυξηθεί η αναξιότητα του ελληνικού λαού απέναντι στην Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή.

Θα εξαρτησουμε, λοιπόν, την τελική μας ψήφο από την απάντηση της Κυβέρνησης, της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και των άλλων κομμάτων, επί των προτάσεων που κάναμε και στο θέμα της Εξεταστικής Επιτροπής, με δέσμευση του χρόνου παράδοσης του πορίσματος και στο επικουρικό αίτημα. Αν δε δέχεσθε αυτό, να μετατραπεί η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, σε Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή.

Τέλος, θα πω δύο λόγια, κύριε Πρόεδρε. Είναι επίκαιρο και γι' αυτό θα το αναφέρω. Πριν από λίγες μέρες συζητήθηκε στη Βουλή το θέμα της γνωστής διάταξης του άρθρου 31 του φορολογικού νομοσχεδίου. Η Κυβέρνηση δια της Βουλής, ούτε λίγο ούτε πολύ, απευθυνόμενη στον ελληνικό λαό, θέλησε να αποδώσει στους εργαζόμενους την ευθύνη για την κακοδιαμονία του δημόσιου τομέα, άρα και της λειτουργίας των δημοσίων επιχειρήσεων και των οργανισμών.

Σήμερα, με την ευκαιρία αυτής της αίτησης, αποκαλύπτεται πόσο δίκιο είχε το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα και ο υποφαινόμενος, όταν ομιλώντας επί εκείνης της τροπολογίας είπε στην Κυβέρνηση "είσαστε άδικοι", είπε στους Υπουργούς "είσαστε άδικοι", όταν προσπαθείτε τις δικές σας ευθύνες, τις κυβερνητικές ευθύνες, τις ευθύνες της πολιτείας, με οποιαδήποτε κυβερνητική έκφραση να τις φορτώσετε στις πλάτες των εργαζομένων".

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ Μεταφορών και Επικοινωνιών, αλήθεια κύριε Πρωθυπουργέ, οι εργαζόμενοι φταίνε που δεν τοποθετήθηκε το ραντάρ επί δύο χρόνια, όχι μόνο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, αλλά και σε άλλα αεροδρόμια;

Οι εργαζόμενοι φταίνε για τις αδυναμίες των διοικήσεων των δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών, που διορίζονται από την εκάστοτε κυβέρνηση; Ασφαλώς όχι. Κατά συνέπεια, αντί να πηγαίνουμε σε λύσεις που δοκιμάστηκαν στο παρελθόν και απέτυχαν, οι λύσεις κατά την άποψη του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος, είναι ο άμεσος εκσυγχρονισμός του δημόσιου τομέα, αλλά ταυτοχρόνως του ιδιωτικού και κοινωνικού τομέα. Γιατί κανένας από τους τρεις αυτούς τομείς, δεν είναι εξ ορισμού μη αποδοτικός. Η προσπάθεια που γίνεται τόσο από τη σημερινή Κυβέρνηση, όσο και από τη Νέα Δημοκρατία, να κρύψουν τις ταξικές τους προθέσεις ότι ο δημόσιος τομέας είναι εξ ορισμού αποδοτικός, είναι και άδικη αλλά είναι και έξω από την πραγματικότητα.

Κατά συνέπεια, εκείνο που χρειάζεται, είναι να σταματήσουν αυτές οι αγκυλώσεις του δημόσιου, ιδιωτικού και κοινωνικού τομέα. Να εκσυγχρονιστούν άμεσα με επενδύσεις σύγχρονης τεχνολογίας, να προχωρήσει επίσης η διοίκηση της κάθε επιχείρησης στην αναδιοργάνωση των υπηρεσιών της. Να λειτουργήσουν επίσης αυτές οι επιχειρήσεις με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Και το κράτος που πρέπει να ασκεί μέσα από αυτές τις επιχειρήσεις και γενικότερη οικονομική αλλά και κοινωνική πολιτική, που δεν θα ασκούσαν λειτουργώντας με

ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, θα πρέπει να προϋπολογίζει το κόστος και να το καταβάλλει. Μόνο τότε θα εμφανιστούν τα πραγματικά αποτελέσματα και η αποδοτικότητα ή μη και του δημόσιου και του ιδιωτικού και του κοινωνικού τομέα. Και αν πιστεύει ο οποιοσδήποτε, με όση προσπάθεια και αν κάνει αποπροσανατολισμού του λαού ότι μπορεί να πάει μπροστά η οικονομία και η κοινωνία χωρίς δημόσιο τομέα, είναι και ανιστόρητος και δεν έχει δει τι έγινε στις άλλες χώρες. Θα αναφέρω ένα παράδειγμα πριν κλείσω.

Στην Πορτογαλία το Σύνταγμα απαγόρευε τις ιδιωτικοποιήσεις και δεν έκαναν κατά συνέπεια ιδιωτικοποιήσεις. Έκαναν, όμως, εκσυγχρονισμό των δημοσίων επιχειρήσεων και είδαμε τα αποτελέσματα. Παίρνοντας απολογιστικά στοιχεία διεθνών οργανισμών, είδαμε ότι η αποδοτικότητά τους, η παραγωγικότητά τους, παρότι ήταν στο δημόσιο τομέα, ήταν πολλαπλάσια από την αποδοτικότητα άλλων δημοσίων επιχειρήσεων όμοιων στην Ισπανία, στην Αγγλία και αλλού, που πήγαν στον ιδιωτικό τομέα. Άρα, το πρόβλημα δεν είναι να αλλάξεις ιδιοκτησιακό καθεστώς. Είναι να εκσυγχρονίσεις και το δημόσιο όπως και τους άλλους τομείς και να τους βάλεις σε μία πορεία ανάπτυξης με στόχο τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, τη βελτίωση των παρεχομένων αγαθών, την εξυπηρέτηση του πολίτη, για να μετατρέψεις έτσι το δημόσιο τομέα σε έναν από τους βασικούς μοχλούς ανάπτυξης της οικονομίας και της κοινωνίας, κύριοι συνάδελφοι.

Το ατύχημα αυτό έβγαλε στο φως πολλά πράγματα και θα βγουν και άλλα από την έρευνα –δικαστική, διοικητική και κοινοβουλευτική έρευνα– που θα γίνει. Όση προσπάθεια και αν κάνουν κάποιοι –αν κάνουν προσπάθεια– θα πέσει στο κενό. Γιατί πράγματι θα είμαστε φρουροί, ώστε να μην υπάρξουν μεθοδεύσεις από οποιαδήποτε πλευρά είτε συσταθεί τώρα είτε μετά από την παράδοση του πορίσματος, Εξεταστική Επιτροπή για συγκάλυψη ευθυνών –αν υπάρχουν ευθύνες– με βάση συγκεκριμένα στοιχεία.

Ευχαριστώ κύριοι συνάδελφοι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Ορέστης Κολοζώφ, έχει το λόγο.

Θα έρθετε στο Βήμα, κύριε Κολοζώφ;

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Όχι. Καταλαβαίνετε ότι δεν θα μιλήσω πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Θα μιλήσετε λιγότερο από δέκα λεπτά, δηλαδή;

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Το ελπίζω κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι, αυτό λέει ο Κανονισμός. Αν μιλήσετε πάνω από δέκα λεπτά, πρέπει να ανεβείτε στο Βήμα.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Θα ήθελα να είμαι πολύ σύντομος, γιατί πιστεύω ότι αυτή η τραγωδία που επανέρχεται στο μυαλό μας με την ευκαιρία της πρότασης για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής της Νέας Δημοκρατίας, έχει τέτοιες προεκτάσεις πέρα από τη φόρτιση τη συναισθηματική, πέρα από το γεγονός ότι εβδομήντα ένα άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους, πέρα από το γεγονός ότι οι συγγενείς τους, οι οποίοι ζουν, εξακολουθούν να ζουν μέσα σε αυτή τη συναισθηματική φόρτιση...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Οι Θεσσαλονικείς συνάδελφοι παρακαλούνται να κάνουν ησυχία.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: ... και όπως ακούσαμε προηγούμενα με την επιστολή τους προς εμάς, ελπίζουν και απαιτούν αν υπάρχουν ευθύνες να αποδοθούν.

Επομένως, θα είμαι σύντομος, γιατί θα μείνω μόνο στο ζήτημα που μας απασχολεί και δεν θα διευρύνω την παρέμβασή μου σε άλλα ζητήματα που ανοίχτηκαν εδώ μέσα. Η Νέα Δημοκρατία θεώρησε καλό ότι πρέπει να μιλήσει για τις ιδιωτικοποιήσεις, ιδιαίτερα της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Είναι δικαίωμά της. Όμως, εδώ έχουμε να κάνουμε με μία τραγωδία και δεν μπορούμε να λέμε ότι όλα είναι καλά και δεν υπάρχουν ευθύνες. Επαναλαμβάνω εάν υπάρχουν ευθύνες πρέπει να αποδοθούν.

Συχνά σε αυτήν τη χώρα ξέρουμε πολύ καλά ότι γενικότερα

στο δημόσιο τομέα οι ευθύνες μετακινούνται από τον ένα στον άλλο και καλό θα ήταν μια φορά τουλάχιστον να διερευνήσουμε αν υπάρχουν πολιτικές ευθύνες, αυτές να αποδοθούν. Ο μόνος που μπορεί να κάνει αυτό σήμερα είναι το Ελληνικό Κοινοβούλιο, ο μόνος που μπορεί να διερευνήσει αυτό το ζήτημα. Και δεν είναι σωστό ότι έρχεται σε αντίθεση με το γεγονός ότι ήδη υπάρχουν επιτροπές που ερευνούν για να βγάλουν πόρισμα, που ακόμα δεν έχει δει το φως της δημοσιότητας. Πιστεύω ότι θα είναι περισσότερο αποτελεσματικοί στη δουλειά τους όσοι ερευνούν όταν θα γνωρίζουν ότι το προϊόν της έρευνάς τους θα καταλήξει στην Εξεταστική Επιτροπή του Κοινοβουλίου μας.

Άλλωστε το ότι υπάρχουν πολιτικές ευθύνες έμμεσα το έχει αναγνωρίσει η Κυβέρνηση, πέρα από τη σπουδή του να πουν ότι δεν υπάρχουν ευθύνες, το κράτος λειτούργησε και ότι πρόκειται για ανθρώπινο λάθος. Το γεγονός ότι έσπευσε να φέρει το ζήτημα η Κυβέρνηση στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, το έκανε με στόχο για να διερευνηθεί το ζήτημα; Ας έκανε μία Εξεταστική Επιτροπή για να το διερευνήσει. Πιστεύουμε ότι το έκανε ακριβώς για να μη φθάσει στην Εξεταστική Επιτροπή. Το γεγονός ότι αποδέχεται ότι υπάρχουν πολιτικές ευθύνες, φαίνεται από τον προσανατολισμό που έχει στο πόρισμά της και αυτό που διέρευσε στις εφημερίδες στην αρχή και μετέπειτα υιοθέτησε σαν Κυβέρνηση. Αναζήτησε να βρει υπεύθυνους και τους βρήκε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Αν υπάρχουν υπεύθυνοι δεν πρέπει να διερευνηθεί το ζήτημα και παραπάνω; Μπορούμε να εξοφλούμε κάθε φορά έτσι ανθρώπινο λάθος σε τέτοιου είδους περιπτώσεις;

Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστό το πρόβλημα που υπάρχει ιδιαίτερα στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης από πάρα πολλά χρόνια. Δεν είναι διασυρμός της χώρας. Όλοι οι πιλότοι Έλληνες και ξένοι γνωρίζουν την ιδιομορφία του αεροδρομίου. Μην είμαστε υποκριτές γύρω από αυτά τα ζητήματα. Μόνο αφελείς μπορούν να μιλήσουν έτσι και απορώ πώς ο καθ' ύλην αρμόδιος Υπουργός μιλάει για διασυρμό της χώρας, για ένα ζήτημα που το ξέρουν όλοι οι πιλότοι.

Όπως και οι δικοί μας οι πιλότοι γνωρίζουν τις δυσκολίες όλων των αεροδρομίων στα οποία προσγειώνονται σε όλο τον κόσμο. Υπάρχουν δυσκολίες στην προσγείωση κάτω από ορισμένες συνθήκες. Και γι' αυτό πριν από δεκατέσσερα χρόνια επισημάνθηκε το πρόβλημα, μιλήσαμε για ραντάρ και για εξοπλισμούς. Γίνονται προσπάθειες και οι προσπάθειες αυτές δεν φθάνουν σε αποτέλεσμα. Δεν είναι πολιτικό αυτό το ζήτημα; Δεν υπάρχουν πολιτικές ευθύνες γι' αυτό; Δεν ξέρω αν αυτές οι αμέλειες, οι καθυστερήσεις –πείτε τες όπως θέλετε– έχουν να κάνουν με το συγκεκριμένο δυστύχημα, αλλά αυτό πρέπει να διερευνηθεί.

Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω, ότι πρέπει να καταλήξουμε στο ότι πρέπει να συσταθεί η Εξεταστική Επιτροπή. Δεν νομίζω ότι θίγεται το κύρος της Κυβέρνησης. Βλέπω με πόσο πείσμα οι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας υπερασπίζονται αυτή την υπόθεση. Αντίθετα, θα είναι επιτέλους μια διαδικασία ανοιχτή, διαφανής, που εφόσον δεν υπάρχουν αυτές οι ευθύνες, θα δυναμώσει ακόμα περισσότερο το κύρος αυτής της Κυβέρνησης και του Υπουργού. Αυτό θα είναι το τελικό αποτέλεσμα. Και εφόσον είναι πεπεισμένοι ότι έτσι είναι τα πράγματα, δεν βλέπω γιατί τόσο πολύ ανθίστανται σε αυτήν την πρόταση. Ούτε μπορεί να συνεχίσουμε αυτή τη διαδικασία που εγκαταστάθηκε, τέτοιου είδους ζητήματα να πηγαίνουν στην Επιτροπή Διαφάνειας και Θεσμών και αν τύχει και προκύψουν ζητήματα, να πηγαίνουμε και σε Εξεταστική Επιτροπή. Η Επιτροπή αυτή Θεσμών και Διαφάνειας έχει ορισμένα καθήκοντα και έχει να παίξει ορισμένο ρόλο και δεν μπορεί με αυτές τις διαδικασίες να διευκολύνονται κυβερνητικοί χειρισμοί για να κλείνουν θέματα σκαμπρόζικα, όπως είναι αυτά.

Κλείνω μ' αυτό, κύριε Πρόεδρε: Νομίζω, ότι θα ωφελήσει όλους και το κύρος του Κοινοβουλίου εάν σήμερα προχωρήσουμε ομόφωνα και με τη συναίνεση της Κυβέρνησης στη σύσταση της Εξεταστικής Επιτροπής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Φώτιος Κουβέλης έχει το λόγο.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να υπάρξει Εξεταστική Επιτροπή, προκειμένου να διερευνηθεί σε βάθος όλη αυτή την υπόθεση. Και να τη διερευνήσει εξετάζοντας το σύνολο των στοιχείων, που αναμφισβήτητα δεν τα έχουμε όλοι μας αυτή τη στιγμή. Διότι είναι στοιχεία τα οποία κατέχουν οι αρμόδιες υπηρεσίες, τα κατέχει η Κυβέρνηση και πρέπει να γίνουν κοινό κτήμα της Βουλής, όλων των Βουλευτών. Αυτό θα προκύψει από την ώρα που θα συσταθεί η Εξεταστική Επιτροπή.

Κύριε Πρόεδρε, διατυπώνεται η άποψη, ότι φταίνε οι τοπικές κοινωνίες για την καθυστέρηση εγκατάστασης των ραντάρ. Αλλά οι τοπικές κοινωνίες μπορεί να έχουν, στο βαθμό που είχαν, τις αντιστάσεις τους, αλλά υπεύθυνη κυβέρνηση είναι εκείνη που κάθε φορά πρέπει να αναλαμβάνει την ευθύνη και να έχει την πρωτοβουλία για τις ρυθμίσεις, που υπηρετούν όχι μόνο την ασφάλεια των αερομεταφορών, αλλά και κάθε άλλο στοιχείο που αναφέρεται σε άλλες δραστηριότητες του κράτους. Και αν οι τοπικές κοινωνίες είχαν αντιστάσεις, υπάρχει ένα ζήτημα: Τι ήταν εκείνο που εμπόδισε την Κυβέρνηση να πάρει τις δικές της αποφάσεις και να δρομολογήσει τις διαδικασίες που όφειλε να δρομολογήσει;

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν συνέβη το δυστύχημα αυτό, δεν είχαν δρομολογηθεί, για παράδειγμα, οι διαδικασίες για την απαλλοτρίωση της συγκεκριμένης έκτασης στη Θεσσαλονίκη, στη γνωστή εκείνη περιοχή, προκειμένου να εγκατασταθεί το ραντάρ. Τι έφταιξε, κύριε Υπουργέ, ώστε να μην έχει πραγματοποιηθεί η εγκατάσταση και να έχουν υπογραφεί οι σχετικές συμβάσεις χρόνια πριν συμβεί αυτό το δυστύχημα; Προφανώς, η αβελτηρία σας και προφανέστατα η απαράδεκτη λογική να μην αναλάβετε τις ευθύνες σας και να συγκρουστείτε ενδεχομένως και με τις τοπικές κοινωνίες, στο βαθμό που αυτές προέβαλαν αντίσταση.

Δεν είναι ακριβές όμως ότι προέβαλαν αντίσταση. Οι τοπικές κοινωνίες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζητούσαν να υπάρξουν μελέτες για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την εγκατάσταση των ραντάρ και δεν υπήρχαν στον κατάλληλο χρόνο αυτές οι μελέτες για τη λήψη μέτρων προστασίας της υγείας και της ζωής των κατοίκων της ευρύτερης εκεί περιοχής.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ**).

Σε ό,τι αφορά –και αισθάνομαι την υποχρέωση, κύριε Πρόεδρε, να τοποθετηθώ στην Ολομέλεια υπεύθυνα– στη λειτουργία της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, στην οποία έχω την τιμή να είμαι Γραμματέας, δεν είναι ακριβές, κύριοι συνάδελφοι του Κομμουνιστικού Κόμματος, ότι αυτό ήρθε με πρωτοβουλία της Κυβέρνησης. Η Κυβέρνηση έχει τεράστιες ευθύνες για όσα καταγράφονται και με την πρόταση για τη σύσταση της επιτροπής, αλλά και με τις ομιλίες όλων μας.

Το θέμα, κύριε Πρόεδρε, στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας ήρθε με πρωτοβουλία της ίδιας της επιτροπής, η οποία οφείλω να ενημερώσω το Σώμα, ολοκλήρωσε τις διαδικασίες της, είχε ακρόαση πολλών παραγόντων, συνέλεξε στοιχεία και θα καταλήξει σε πόρισμα. Βεβαίως, υπάρχει η πρόταση του συναδέλφου του κ. Τσούρα, αλλά δεν αποτελεί η πρόταση αυτή και το πόρισμα της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας. Αυτό για την ακρίβεια των πραγμάτων και προκειμένου να μη διατυπώνονται απόψεις και σκέψεις οι οποίες δεν επιτρέπουν την ορθή λειτουργία της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, η οποία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να σας πω λόγω της συνθέσεώς της δίνει τη δυνατότητα να εκπροσωπούνται όλα τα κόμματα και μάλιστα με έναν περίπου ισότιμο τρόπο.

Η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας θα έχει τη δική της ευθύνη για το πόρισμα το οποίο θα καταθέσει στον κύριο Πρόεδρο της Βουλής, προκειμένου να διαπιστώσει και στο βαθμό που θα διαπιστώσει ευθύνες για την ανυπαρξία

διαδικασιών, ευθύνες για ενέργειες ή και παραλείψεις που υπήρχαν.

Και θα έλεγα, κύριε Πρόεδρε, ότι ίσως ήταν χρήσιμο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι αμφισβητώ το δικαίωμα του οιοδήποτε κόμματος να επιλέγει την κοινοβουλευτική διαδικασία της πρότασης σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής, να είχε υπάρξει και το πόρισμα της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας προκειμένου και αυτό να συνυπολογιστεί στην εξέταση της υπόθεσης που διερευνούμε και που ελπίζω με την ψήφο όλων να εξετάσει και να διερευνήσει Εξεταστική Επιτροπή.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Συνασπισμός δίνει θετική ψήφο υπέρ της πρότασης για τη σύσταση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής. Θεωρούμε ότι με αφορμή, με θλιβερή θα έλεγα αφορμή, αυτό το δυστύχημα θα έχουμε τη δυνατότητα, εάν συσταθεί η Εξεταστική Επιτροπή, να ερευνήσουμε σε βάθος όλα εκείνα τα οποία συνιστούν την παθολογία των αερομεταφορών. Μια παθολογία, η οποία θέτει σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, μια παθολογία, η οποία πρέπει να αντιμετωπισθεί προκειμένου να εξασφαλιστούν όλα εκείνα που θα παρέχουν τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να σας βεβαιώσω ότι εμείς, ψηφίζοντας υπέρ της πρότασης, σε καμία περίπτωση δεν θέλουμε να διακυβεύσουμε το κύρος της χώρας μας στο εξωτερικό. Δεν γενικεύουμε. Την ώρα που ψηφίζουμε υπέρ της πρότασης, την ίδια ώρα διακηρύσσουμε ότι η χώρα μας έχει τη δυνατότητα εάν το θέλει –και το θέλει– να αντιμετωπίσει πάρα πολλά προβλήματα. Και θα έλεγα ενίσχυση του κύρους της χώρας μας, αναφορικά με το ζήτημα αυτό, θα αποτελεί και η απόφαση της Βουλής να συστήσουμε Εξεταστική Επιτροπή, να ερευνήσουμε τα στοιχεία σε βάθος, να κατατεθούν πορισματικά οι σχετικές προτάσεις, προκειμένου καταστάσεις οι οποίες δεν έχουν αντιμετωπισθεί με ορθότητα, με αποτελεσματικότητα και με την αναγκαία ταχύτητα, να αντιμετωπισθούν επιτέλους.

Θα σας έλεγα, κύριοι της Κυβέρνησης, ότι δεν πρέπει να έχετε αντίρρηση στη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Και μη διατυπώνετε την άποψη, κύριε Υπουργέ, ότι η τυχόν σύσταση της Εξεταστικής Επιτροπής θα σημάνει υπονόμηση ή εκ των προτέρων αμφισβήτηση της όποιας απόφασης, του οποιου πορίσματος της ανακριτικής επιτροπής ή της εξεταστικής υπηρεσιακής επιτροπής, η οποία έχει συσταθεί. Βεβαίως, οφείλω να σας πω ότι έπρεπε να διεκδικήσετε πρώτος εσείς την έκδοση του πορίσματος, και την κατάθεση δημόσια της πορισματικής κρίσης της επιτροπής πάρα πολύ γκαίρα.

Και να μην έχει περάσει τόσοσ καιρός και να μην αιωρείται όχι μόνο στο εσωτερικό της χώρας, αλλά και στο εξωτερικό ότι αυτή η καθυστέρηση μπορεί να έχει και πλευρές ύποπτες. Εγώ δεν το πιστεύω. Πιστεύω ότι πρόκειται για μια καθυστέρηση από τις συνηθισμένες, που δεν θα έπρεπε όμως να προκειμένου να υπάρχει, διότι αφορά σε ανθρώπινες ζωές.

Με τις σκέψεις αυτές, κύριε Πρόεδρε, ο Συνασπισμός θα ψηφίσει την πρόταση για τη συγκρότηση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μαντέλης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ αναγκαίο από το Βήμα αυτό της Βουλής να εκφράσω τη θλίψη μου πρώτα απ' όλα για όλους όσους χάθηκαν στο τραγικό εκείνο αεροπορικό δυστύχημα της 17ης Δεκεμβρίου 1997. Ακόμη να εκφράσω τη συμπάραστασή μου στους συγγενείς τους.

Το αεροπορικό αυτό δυστύχημα που έγινε στο έδαφος της Ελλάδας από αεροσκάφος ρωσικής κατασκευής νηολογημένο στην Ουκρανία και με πλήρωμα Ουκρανούς δεν είναι απλά μια εσωτερική μας υπόθεση. Είναι διεθνές δυστύχημα. Ενδιαφέρει τη διεθνή κοινή γνώμη, παρακολουθείται από τους διεθνείς οργανισμούς, η διερεύνηση των αιτίων του γίνεται σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς. Το πόρισμα θα απασχολήσει τους ειδικούς σε όλο τον κόσμο.

Επομένως το τι κάνουμε και τι λέμε αυτή τη στιγμή ενδιαφέρει την κοινή γνώμη. Γι' αυτό ακριβώς το λόγο επεσήμανα προηγουμένως ότι η πρόταση αυτή για σύσταση

Εξεταστικής Επιτροπής, τώρα, πριν βγει το πόρισμα, ισχυρίζομενοι ότι δήθεν τα αεροδρόμια της χώρας μας είναι ανασφαλής και δεν έχουν τον αναγκαίο εξοπλισμό παρά την εφαρμογή και τήρηση των προβλεπομένων από τους διεθνείς κανονισμούς, εκθέτει τη χώρα, εκθέτει την εικόνα των αεροδρομίων μας.

Και μάλιστα είπα προηγουμένως, το επαναλαμβάνω και τώρα, έχουν γίνει πολλά θανατηφόρα αεροπορικά δυστυχήματα, αλλά ποτέ δεν επιχειρήθηκε να διασυρθεί η χώρα. Ποτέ δεν επιχειρήθηκε να διασυρθούν τα αεροδρόμια οποιασδήποτε χώρας με αφορμή ένα δυστύχημα. Πάντοτε περιμέναμε και περιμένει η διεθνή κοινή γνώμη το πόρισμα.

Θα αναφερθώ σ' ένα δυστύχημα που ήταν θανατηφόρο, είχε απωλεσθέντες έγινε το 1992 στην Ελλάδα, στο αεροδρόμιο του Ελληνικού που έχει ραντάρ. Κανείς δε διανοήθηκε τότε να διασύρει τη χώρα, να διασύρει τα αεροδρόμια της χώρας. Η τότε αντιπολίτευση, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ουδέποτε επεχείρησε να εκμεταλλευθεί το γεγονός και τον πόνο για τους χαμένους ανθρώπους.

Η τάση της Νέας Δημοκρατίας για καταστροφολογία μου επιβάλλει να αναφερθώ σε ορισμένα ζητήματα για να σας δώσω μια συνολική εικόνα του τι γίνεται στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας για να δούμε αν διαλύεται η πολιτική αεροπορία ή αν αντίθετα βελτιώνεται, συγκροτείται, εκσυγχρονίζεται. Νομίζω πως έτσι θα συμβάλλω στην πραγματική διάσταση των προβλημάτων και της προόδου που έχει επιτευχθεί ανατρέποντας ένα μουντό και ομηχλώδες τοπίο που επιχειρείται να διαμορφωθεί ηθελημένα ή αθέλητα από γνώστες ή μη γνώστες. Γιατί θα πρέπει να λεχθεί ότι η Κυβέρνηση έχει οριοθετήσει με ευκρίνεια και έχει ιεραρχήσει με ορθολογικό τρόπο τους στόχους της στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Οι στόχοι αυτοί συνίστανται στην ορθολογικοποίηση της οικονομικής διαχείρισης, στον προγραμματισμό και στην υλοποίηση έργων για την αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό όλων των ελληνικών αεροδρομίων και ιδιαίτερα της ελληνικής περιφέρειας, όχι μόνο της Αθήνας, στην ολοκλήρωση του συστήματος εκσυγχρονισμού της εναέριας κυκλοφορίας και στην αναβάθμιση του συστήματος ασφάλειας των αεροδρομίων της χώρας, στην υλοποίηση του διεθνούς αεροδρομίου της Αθήνας, το Ελευθέριος Βενιζέλος, στην αναβάθμιση του ρόλου της πολιτικής αεροπορίας στους διεθνείς οργανισμούς και στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου της πολιτικής αεροπορίας.

Θα μπορούσε κανείς να αναφερθεί μόνο στον προγραμματισμό και την υλοποίηση έργων για την αναβάθμιση των ελληνικών αεροδρομίων. Στα τρισήμισι χρόνια από το 1991 έως το 1993 επενδύθηκαν στον τομέα αυτό μόλις δεκατέσσερα δισεκατομμύρια πεντακόσια εκατομμύρια (14.500.000.000) δραχμές ενώ κατά τη διετία 1994-1995 οι επενδύσεις ανέρχονται σε είκοσι ένα δισεκατομμύρια (21.000.000.000) δραχμές.

Υλοποιούμε ένα πενταετές πρόγραμμα 1996-2001 ύψους τετρακοσίων δισεκατομμυρίων (400.000.000.000) δραχμών για τα αεροδρόμια της χώρας. Βέβαια θα πρέπει να πω ότι ειδικά το 1998 έχουν προγραμματιστεί διακόσια σαράντα δύο έργα συνολικής επένδυσης εκατόν είκοσι έξι δισεκατομμυρίων (126.000.000.000) δραχμών. Αυτή είναι η διάλυση, για την οποία διατείνεται η Νέα Δημοκρατία. Αυτή είναι η διάλυση για την οποία θέλει να διασύρει τη χώρα;

Να θυμίσω μόνο ότι το Μάιο του 1996, εντός ενός μηνός αίρεται η αμερικάνικη οδηγία και δημιουργείται για πρώτη φορά στη χώρα ένα σύστημα ασφάλειας των αεροπλάνων, με αυτόνομη διοικητική οργάνωση. Αναβαθμίζεται η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην εκπαίδευση επιθεωρητών ασφάλειας. Εκτελούνται έργα υποδομής κατά την περίοδο 1996-1997, έτσι ώστε το αεροδρόμιο της Αθήνας να θεωρείται από την ΙΑΤΑ το πλέον βελτιούμενο αεροδρόμιο στον κόσμο. Γίνονται συνεχή έργα σε όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια.

Στον τομέα του εκσυγχρονισμού του συστήματος εναέριας

κυκλοφορίας θα ήθελα ιδιαίτερα να αναφερθώ στο σύστημα ραντάρ της Thomson. Είναι ένα ολόκληρο σύστημα, που περιλαμβάνει και τα ραντάρ της Thomson, αλλά και τα τέσσερα για τα οποία συζητάμε, δηλαδή του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας και της Ρόδου, που ήδη είχε αποφασίσει το ΠΑΣΟΚ το 1989 να προχωρήσει στην προμήθεια και στην εγκατάστασή τους.

Οι εκλογές τότε εμπόδισαν να προχωρήσει η προμήθεια και η εγκατάσταση αυτών των ραντάρ. Ήρθε η Νέα Δημοκρατία. και απομόνωσε την προμήθεια των τεσσάρων ραντάρ, προ-σώρωντας μόνο -και καλώς έκανε που προχώρησε- στην προμήθεια του συστήματος της Thomson, το οποίο περιλάμβανε έξι επιμέρους έργα. Υποσύστημα, το αυτόματο τηλε-τυπικό κέντρο, τον εξομοιωτή, το σύστημα θερματικού ραντάρ της περιοχής Αθηνών, το δίκτυο τεσσάρων νέων ραντάρ διαδρομής, τα λεγόμενα Heras, το αυτοματοποιημένο σύστημα κεντρικού ελέγχου του FIR Αθηνών, το λεγόμενο Pallas και το αυτοματοποιημένο σύστημα τηλεπικοινωνιών το Var.

Από αυτά θα πρέπει να πω ότι από τον Ιούνιο του 1991, που υπεγράφη η σύμβαση με την Thomson μέχρι το Μάρτιο του 1996, είχαν παραληφθεί τα δύο δευτερεύοντα συστήματα, δηλαδή το τηλετυπικό κέντρο και ο εξομοιωτής. Όλα τα άλλα που ήταν σημαντικότερα για τον έλεγχο της περιοχής FIR Αθηνών, είχαν καθυστερήσει επί τέσσερα-πέντε ολόκληρα χρόνια. Μήπως υπάρχουν ευθύνες του Υπουργού Μεταφορών και γι' αυτή την καθυστέρηση; Μήπως πρέπει να κάνετε πρόταση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής, διότι από το 1996 μέχρι σήμερα παρελήφθησαν όλα τα υπόλοιπα συστήματα;

Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας -επειδή ολοκληρώθηκε η παράδοση των συστημάτων αυτών-πραγματοποιούν σε καθημερινή βάση έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, με συνδυασμό όλων των παραπάνω συστημάτων. Το Μάρτιο του 1998 ολοκληρώνεται η εκπαίδευσή τους και ανοίγει ο δρόμος, για να προχωρήσει σε πλήρη λειτουργία το σύστημα αυτό.

Πρέπει να σας πω ότι η αγορά και η εγκατάσταση του ραντάρ είναι ένα πολύ ευρύτερο ζήτημα από αυτή την παράδοση των υλικών. Για να τεθεί σε λειτουργία απαιτείται όχι μόνο η παράδοση του υλικού αλλά πολλές περισσότερες δράσεις και ενέργειες.

Ας έρθουμε στα συγκεκριμένα ζητήματα, που θίγει η ερώτηση. Πρώτα απ' όλα, πρέπει να τονίσω ότι δεν θέλω, αλλά και δεν μπορώ να κάνω κρίσεις για τα αίτια του δυστυχήματος. Δεν θέλω και δεν μπορώ να επικαλεστώ γεγονότα, που έχουν προκύψει από τη διαδικασία διερεύνησης του ατυχήματος. Δεν θέλω και δεν μπορώ να προκαταλάβω το πόρισμα. Αυτά τα ξέρει η Νέα Δημοκρατία, όταν κάνει την πρόταση για Εξεταστική Επιτροπή, ότι ούτε μπορώ ούτε επιτρέπεται να κάνω αναφορές σ' αυτά τα ζητήματα. Γιατί; Διότι είμαστε μέλος της διεθνούς κοινότητας, ενεργούμε σύμφωνα με τους κανονισμούς των διεθνών συμβάσεων, που μας δεσμεύουν και σεβόμαστε απόλυτα τις διαδικασίες, που έχουν καθορίσει οι διεθνείς οργανισμοί για όλα τα αεροπορικά ατυχήματα, που συμβαίνουν ανά την υφήλιο.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Στην Επιτροπή Διαφάνειας τι κάνατε; **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών):** Συγκεκριμένα, η Διεθνής Σύμβαση της Πολιτικής Αεροπορίας του Σικάγο, του 1944, η οποία κυρώθηκε από τη χώρα μας με το ν. 211/47, περιγράφει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων κρατών σε περίπτωση αεροπορικού δυστυχήματος, όπως επίσης προσδιορίζει με ευκρίνεια τη διαδικασία, τον αντικειμενικό σκοπό της διερεύνησης καθώς και τον τρόπο σύνταξης του τελικού πορίσματος. Υπακούμε σε κανόνες, που είναι διαμορφωμένοι και στους οποίους υπακούει η διεθνής κοινότητα.

Η Ελλάδα με το διάταγμα 324/68 και στη συνέχεια με τον ν.1815/1988 έχει προσδιορίσει τη διαδικασία διοικητικού ελέγχου των αεροπορικών ατυχημάτων, ενώ προέβλεψε για πρώτη φορά τη σύσταση ανακριτικού συμβουλίου αεροπορικών ατυχημάτων, το οποίο λειτουργεί στη χώρα μας και του οποίου προεδρεύει αεροπαγίτης. Αποτελείται δε από καθηγητές

ανωτάτων σχολών, ανώτατους αξιωματικούς της πολεμικής αεροπορίας, χειριστές και μηχανικούς πολεμικών αεροσκαφών, εκπροσώπους μετεωρολογίας κλπ και εξασφαλίζει τη διαφάνεια και αντικειμενικότητα οποιουδήποτε πορίσματος.

Το ανακριτικό αυτό συμβούλιο αεροπορικών ατυχημάτων, θα εκδώσει μετά από την προβλεπόμενη από τους διεθνείς κανονισμούς ειδική διαδικασία το πόρισμα του ατυχήματος. Η δεκαμελής επιτροπή των εμπειρογνομόνων, η οποία έχει συσταθεί, θα υποβάλει την έκθεσή της με τα στοιχεία της στον διοικητή της ΥΠΑ, στη συνέχεια θα διαβιβαστεί στον Υπουργό Μεταφορών και ακολούθως στο ως άνω ανακριτικό συμβούλιο.

Θα πρέπει να πω επίσης ότι η διερεύνηση που γίνεται αυτή τη στιγμή δε γίνεται μόνο από ελληνική επιτροπή. Συμμετέχει ταυτόχρονα επιτροπή από την Ουκρανία, συμμετέχει επιτροπή από τη Ρωσία, συμμετέχουν και οι τρεις εμπλεκόμενες χώρες και υφίσταται εποπτεία και παρακολούθηση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, του ICAO.

Ο προβλεπόμενος χρόνος, από τον ίδιο τον ICAO, περάτωσης της διερεύνησης της επιτροπής εμπειρογνομόνων, είναι έξι μήνες. Θα σας θυμίσω ότι για το δυστύχημα που έγινε με το αεροπλάνο της TWA στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, χρειάστηκε να περάσει ένας χρόνος για να βγάλουν πόρισμα.

Το σχέδιο της έκθεσης αποστέλλεται, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις και τα προβλεπόμενα από τους κανονισμούς του ICAO, του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, σε όλες τις εμπλεκόμενες χώρες. Στην προκειμένη περίπτωση θα σταλεί και στη Ρωσία και στην Ουκρανία, οι οποίες οφείλουν να εκφέρουν τις απόψεις τους μέσα σε δυο μήνες μετά την αποστολή του. Ακολούθως, κινείται η διαδικασία του ανακριτικού συμβουλίου.

Το μόνο που χρειάζεται να αναλογιστείτε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, που ελαφριά τη καρδιά υποβάλλετε τη συζητούμενη πρόταση, είναι μήπως μετά την έκδοση του πορίσματος μετανιώσετε για όσα διεθνώς υποστηρίζετε σε βάρος της χώρας, σε βάρος των αεροδρομίων της, σε βάρος της ελληνικής Κυβέρνησης.

Λέγεται και έχει δοθεί πολύ έμφαση στο ότι δεν υπήρχε ραντάρ. Το ραντάρ ήταν εκείνο που θα έκανε την προσγείωση; Το ραντάρ ήταν εκείνο που θα έσωζε την κατάσταση; Άραγε γίνεται με ραντάρ η προσγείωση των αεροπλάνων; Και ραντάρ πού υπάρχουν; Σε όλο το κόσμο είναι καθορισμένες οι μείζονες τερματικές περιοχές που υπάρχουν ραντάρ και βέβαια ο ICAO προβλέπει ποια είναι τα εργαλεία με τα οποία γίνεται η προσγείωση. Βεβαίως υπάρχει σαφήνεια για το τι προβλέπουν οι διεθνείς κανονισμοί.

Προβλέπονται συστήματα επικοινωνιών, προβλέπονται συστήματα αεροναυτιλίας, τα λεγόμενα ραδιοβοήθημα και προβλέπονται και τα συστήματα επιτήρησης, τα ραντάρ. Ακόμη καθορίζονται αυστηρά οι διαδικασίες και οι συνεργασίες των πληρωμάτων του αεροσκάφους και του ελεγκτή βάσει των οποίων γίνεται η προσγείωση. Δεν κάνει κανείς την προσγείωση όπως θέλει, ούτε ο ελεγκτής ούτε ο πιλότος λειτουργούν αυθαίρετα. Υπάρχουν διαγεγραμμένες διαδικασίες από τους διεθνείς κανονισμούς.

Θα πρέπει να τονίσω ότι η χώρα διαθέτει για όλα της τα αεροδρόμια, ανάλογα με την κατηγορία κάθε αεροδρομίου, διεθνές ή περιφερειακό, τα προβλεπόμενα από τον ICAO μέσα και συστήματα και επικοινωνιών και αεροναυτιλίας. Διαθέτει, επίσης, για την τερματική περιοχή του αεροδρομίου του Ελληνικού πρόσθετο σύστημα ραντάρ. Όλα αυτά, ιδιαίτερα το σύστημα ραντάρ που διαθέτουμε αυτή τη στιγμή, είναι σύστημα τεσσάρων τεχνολογικών γενεών και κατατάσσει τη χώρα μας στις πλέον σύγχρονες τεχνολογικά χώρες στον τομέα αυτό.

Ειδικότερα θέλω να τονίσω ότι από τα παραπάνω συστήματα, οι επικοινωνίες αέρος-εδάφους και εδάφους-εδάφους, τα συστήματα επικοινωνιών, αποτελούν κύρια και βασικά εργαλεία μεταξύ πιλότου και ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας.

Τα ραδιοβοήθημα μέσω των αντιστοίχων οργάνων που βρίσκονται μέσα στο αεροσκάφος, αποτελούν το βασικό

εργαλείο του πιλότου, με το οποίο προσδιορίζεται τόσο η θέση του όσο και η θέση του αεροδρομίου. Αυτά είναι τα εργαλεία, αυτά είναι τα όργανα με τα οποία γίνεται η προσγείωση. Με τα συστήματα αυτά είναι πολλαπλώς εξοπλισμένα τα ελληνικά αεροδρόμια, τα οποία προσφέρουν όλες τις προβλεπόμενες και καθορισμένες διαδικασίες προσέγγισης.

Ενδεικτικά θα ήθελα να σας καταθέσω κατάσταση στην οποία καταγράφονται τα όργανα, που υπάρχουν στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, για να δείτε ότι είναι παραπάνω από τα προβλεπόμενα από τον ICAO.

Γι' αυτό θεωρώ δυστύχημα να θέλουμε να λέμε ότι το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης είναι ανασφαλές, όταν από τους διεθνείς κανονισμούς πληροί όλες τις προϋποθέσεις ασφαλείας.

Αναρωτηθείτε πόσες πτήσεις, πόσες προσγειώσεις και απογειώσεις γίνονται καθημερινά σ' αυτό το αεροδρόμιο, χωρίς να έχουν προκύψει προβλήματα. Αναρωτηθείτε πόσες προσγειώσεις έγιναν τη συγκεκριμένη ημέρα του ατυχήματος και πόσα άλλα αεροδρόμια υπάρχουν στον κόσμο, που δεν έχουν ραντάρ και τα οποία διαθέτουν τα συστήματα που προβλέπει το ICAO. Ποτέ δεν διανοήθηκε κανείς να πει ότι είναι ανασφαλές αεροδρόμιο.

Αναφέρω το αεροδρόμιο της Βενετίας, το αεροδρόμιο της Γένοβας, αεροδρόμια στη Γερμανία, αεροδρόμια στη Γαλλία.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

“ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ

Θεσ/νίκη 19 Δεκεμβρίου 1997
ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ ΡΑΔΙΟΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Τα ραδιοβοήθημα (P/B) είναι ηλεκτρονικά συστήματα μεγάλης ακρίβειας και υψηλής ευθύνης, εγκατεστημένα γύρωθεν του Αερολιμένα και εξυπηρετούν άμεσα την αεροναυτιλία. Συγκεκριμένα δίδουν χρήσιμες πληροφορίες πλοήγησης (γνώση, απόσταση, θέση, κλίση κλπ) απ'ευθείας στους χειριστές των αεροσκαφών που προσεγγίζουν ή απομακρύνονται από τον Αερολιμένα, είναι δε τα παρακάτω:

1. VOR (VHF OMNIDIRECTIONAL RANGE = Παγκτευθυντικός Ραδιοφάρος)

Αποστολή: Το VOR δίνει διόπτρευση (αζιμούθιο) στα αεροσκάφη, με ακρίβεια μιας μοίρας, κ χαράσσοντας έτσι τους αεροδιαδρόμους.

2. D.M.E. (DISTANCE MEASURING EQUIPMENT =Συσκευή μέτρησης απόστασης)

Αποστολή: Το DME λειτουργεί όπως το RADAR και δίδει στο αερ/φος απευθείας απόσταση (slant=κελμένη), με ακρίβεια μικρότερη από 0,5 NM. Συνήθως είναι συνεγκατεστημένο και συλλειτουργεί με VOR (paired).

3. N.D.B (NON DIRECTIONAL BEACON=M η κατευθυντικός Ραδιοφάρος)

Αποστολή: Δίδει γενική κατεύθυνση (homing) στα αερ/φη με χαμηλή ακρίβεια (10-15 μοίρες) Αποτελεί και εναλλακτική λύση σε περίπτωση απουσίας ή βλάβης VOR.

Όταν είναι εγκατεστημένο σε συνδυασμό με ILS (κοντά σε Outer Marker) λέγεται LOCATOR.

4. ILS (INSTRUMENT LANDING SYSTEM=Σύστημα προσγείωσης με όργανα)

Αποστολή: Συμβάλλει αποφασιστικά στην προσγείωση των αερ/φών (τελική φάση προσέγγισης) όταν υπάρχει χαμηλή ορατότητα (ομίχλη)

Ο ΚΑΘΜ έχει εγκατεστημένα τα παρακάτω P/B:

α. VOR/TSL: Εγκατεστημένο 15 KM Νότια (ευθεία από ΚΑΘΜ 4NM), στη θέση Τρίλοφος.

Επιχειρησιακή εκμετάλλευση: Τερματικό (T=Terminal) και Διαδρομής (E= En route)

Χαρακτηριστικά: Συχνότητα 112.1 MHZ, εμβέλεια 100 NM.

Παρατήρηση: Ευρισκόμαστε σε αναμονή εγκατάστασης

DME. Προς το παρόν το σκέλος της απόστασης εξυπηρετείται από το πλησίον εγκατεστημένο TACAN της Πολεμικής Αεροπορίας.

β) VOR-DME/MKR: εγκατεστημένο εντός του Αερολιμένα (Μίκρα), στη διασταύρωση των διαδρόμων.

Επιχειρ. Εκμ/ση: Τερματικά (Τ)

Χαρ/κά: Συχνότητα 110.8 MHz, εμβέλεια 50 NM.

γ) VOR-DME/FSK: εγκατεστημένο 95 km βόρεια (ευθεία από ΚΑΘΜ:36 NM) στη θέση Φύσκα-Κιλκίς.

Επιχειρ.εκμ/ση: Τερματικά (Τ) και Διαδρομής (Ε)

Χαρ/κά: Συχνότητα VOR 116,4 MHz

δ) ILS/ITSL: Εγκατεστημένο στον Αερολιμένα προσγειώνεται α/φ που προσεγγίζουν από τον διάδρομο 16. Αποτελείται από τα επί μέρους συστήματα:

LOCALIZER (110,3 MHz): Εγκατεστημένο στην άκρη του διαδρόμου 34, δίνει το ίχνος προέκτασης του διαδρόμου 16 σε απόσταση μέχρι 25 NM.

GLIDE PATH (330 MHz): Εγκατεστημένο στο σημείο προσγείωσης (touch down point) του διαδρόμου 16 δίνει το ίχνος καθόδου του α/φους με κλίση 3 μοίρες.

DME/ILS (1.2 GHz): Συνεγκατεστημένο με το GL. PATH, δίνει συνεχώς την απόσταση του αεροσκάφους από το σημείο προσγείωσης του διαδρόμου 16.

OUTER MARKER (75 MHz): Εγκατεστημένο στη θέση Ποσειδώνιο (κολυμβητήριο) Θεσ/νίκης περίου στα 4NM από το άκρο του διαδρ.16.

MIDDLE MARKER (75 MHz): Εγκατεστημένο σε τεχνητή εξέδρα, στη θάλασσα σε απόσταση 1050 μέτρα από το άκρο του διαδρόμου 16.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Μετά την εγκατάσταση και από αέρα έλεγχο του DME/ILS, τα MARKERS πρακτικά δεν χρησιμοποιούνται πλέον.

Χαρ/κά: Το ILS, κατ' εξοχή τερματικό P/B και μεγάλης ευθύνης σύστημα, είναι κατηγορίας L (CAT-I) και χρησιμοποιείται για διαδικασία προσέγγισης VOR/DME-ILS στον διάδρομο 16.

Η έναρξη διαδικασίας (establish) για κάθοδο με ILS γίνεται από τη θέση Ωραιόκαστρο (15 NM Βόρεια, στην προέκταση του διαδρ. 34) και σε ύψος 3.500 πόδια (ft).

Από το O.MARKER το α/φος περνά περίπου στα 1300 ft και από το M.MARKER στα 340 ft. Τα 340 ft είναι το ύψος αποφάσεως ((decision height) -που χαρακτηρίζει και την κατηγορία του ILS- και αν το σημείο αυτό το α/φος δεν δει τον διάδρομο πορχωρεί στη διαδικασία της αποτυχημένης προσέγγισης (missed approach). Στα 340 ft η οριζόντια απόσταση από το διάδρομο 16 είναι περίπου 1200 μ. και εξ αυτού συνεπάγεται ότι η απαιτούμενη οριζόντια ορατότητα (=minima) θα πρέπει να είναι ίση ή μεγαλύτερη.

ε) N.D.B./TMS: Εγκατεστημένο στο Ποσειδώνιο (πλησίον του O. MARKER) εκμεταλλεύεται κυρίως ως LOCATOR.

Χαρ/κά: Συχνότητα 345 KHz και εμβέλεια πάνω από 100 NM.

Έλεγχος Ραδιοβοηθημάτων

ΤΑ P/B είναι συνεχώς αυτοελεγχόμενα με εξωτερικές κεραίες και συνδεδεμένα με μονάδες τηλενδείξεων και τηλεχειρισμού με το γραφ. βάρδιας Ηλεκτρονικών. Γίνεται δε:

Εβδομαδιαίος έλεγχος καλής λειτουργίας, καταγραφή ενδείξεων οργάνων κλπ.

Μηνιαίος εξωτερικός έλεγχος από εδάφους (Ground check) με ειδικό δέκτη και σε απόσταση από το μηχάνημα.

Εξαμηνιαίος (συνήθως) από αέρα έλεγχος (Flight check) με το ειδικά εξοπλισμένο αεροσκάφος της ΥΠΑ/ΜΠΜ και επανδρωμένο με ειδικά εκπαιδευμένους Ηλεκτρονικούς.

Όλοι οι έλεγχοι γίνονται σύμφωνα με διεθνείς προδιαγραφές που καθορίζει ο ICAO.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ Σε περίπτωση που δεν πραγματοποιηθεί το Flight check ακριβώς στην προκαθορισμένη ημερομηνία για κάθε μηχάνημα, εκδίδεται Διεθνής Αγγελία (NOTAM) ότι το P/B είναι αναξιόπιστο και δεν είναι πλέον εκμεταλλεύσιμο από την αεροναυτία.

Επίσης εκδίδεται NOTAM σε κάθε διακοπή λειτουργίας του

συστήματος από βλάβη ή συντήρηση.

Από το Τμήμα Ηλεκτρονικών ΚΑΘΜ)

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών) Με βάση τα παραπάνω συστήματα εκδίδονται και οι αεροναυτικοί χάρτες, που προσδιορίζουν με ακρίβεια τις προβλεπόμενες και καθορισμένες διαδικασίες και αποτελούν τον κώδικα επικοινωνίας μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης του αεροσκάφους.

Τα ραντάρ αποτελούν πρόσθετο εργαλείο ελέγχου της κυκλοφορίας και με τυποποιημένες διαδικασίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν μέχρι του σημείου προσέγγισης, αλλά από εκεί και πέρα πρέπει να υπάρχει το ραδιοβοήθημα. Όλα τα παραπάνω ζητήματα και η τήρηση των προβλεπομένων διαδικασιών διασφαλίζουν τις πτήσεις των αεροσκαφών.

Ουδέποτε οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί έχουν διαβαθμίσει το βαθμό ασφαλείας σ' ένα αεροδρόμιο με βάση τη λειτουργία μόνο του ενός ή του άλλου συστήματος, αλλά με βάση την τήρηση των καθορισμένων κανόνων του διατιθέμενου συστήματος και των διαδικασιών που επιβάλλονται γι' αυτό.

Όταν οι κανονισμοί προβλέπουν την ύπαρξη ILS, καθορίζουν και τις διαδικασίες προσέγγισης με ILS και το αεροδρόμιο είναι πέρα για πέρα ασφαλές. Η πτήση δεν γίνεται με ραντάρ, γίνεται με τα ραδιοβοήθημα και με τις διαδικασίες που προσδιορίζονται γι' αυτά και προβλέπονται ειδικά στον ICAO ποια είναι αυτά τα ραδιοβοήθημα. Αναφέρω το ILS, το MLS, το VOR, το DME, το NDB και πολλά άλλα.

Στο αεροδρόμιο της Αθήνας, κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ραντάρ, το οποίο είναι καταγεγραμμένο και υπάρχει και σε όλους τους χάρτες που έχουν οι πιλότοι μπροστά τους. Η διαδικασία λειτουργίας του ραντάρ είναι σαφής. Έχει εκδοθεί και υπάρχει σε όλους τους χάρτες που έχουν οι πιλότοι και που χρησιμοποιεί η Πολιτική Αεροπορία και δείχνει ακριβώς τη λειτουργία σε μια ευρύτερη περιοχή ...

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μαντέλης δείχνει στους κυρίους Βουλευτές τους σχετικούς χάρτες)

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Τι μας δείχνετε; Δεν βλέπουμε από εδώ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν χρειάζεται, καταλαβαίνετε.

Λοιπόν, δείχνει μια ευρύτερη περιοχή. Όταν θα προσεγγίσει στην Αθήνα ...

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ: Δεν βλέπουμε τι μας δείχνει, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα τα καταθέσω και θα τα δείτε, κύριε συνάδελφε, αν θέλετε να ασχοληθείτε περισσότερο.

Όταν θα προσεγγίσει στην περιοχή του αεροδρομίου του Ελληνικού, τότε θα χρησιμοποιήσει άλλο χάρτη και άλλα ραδιοβοήθημα.

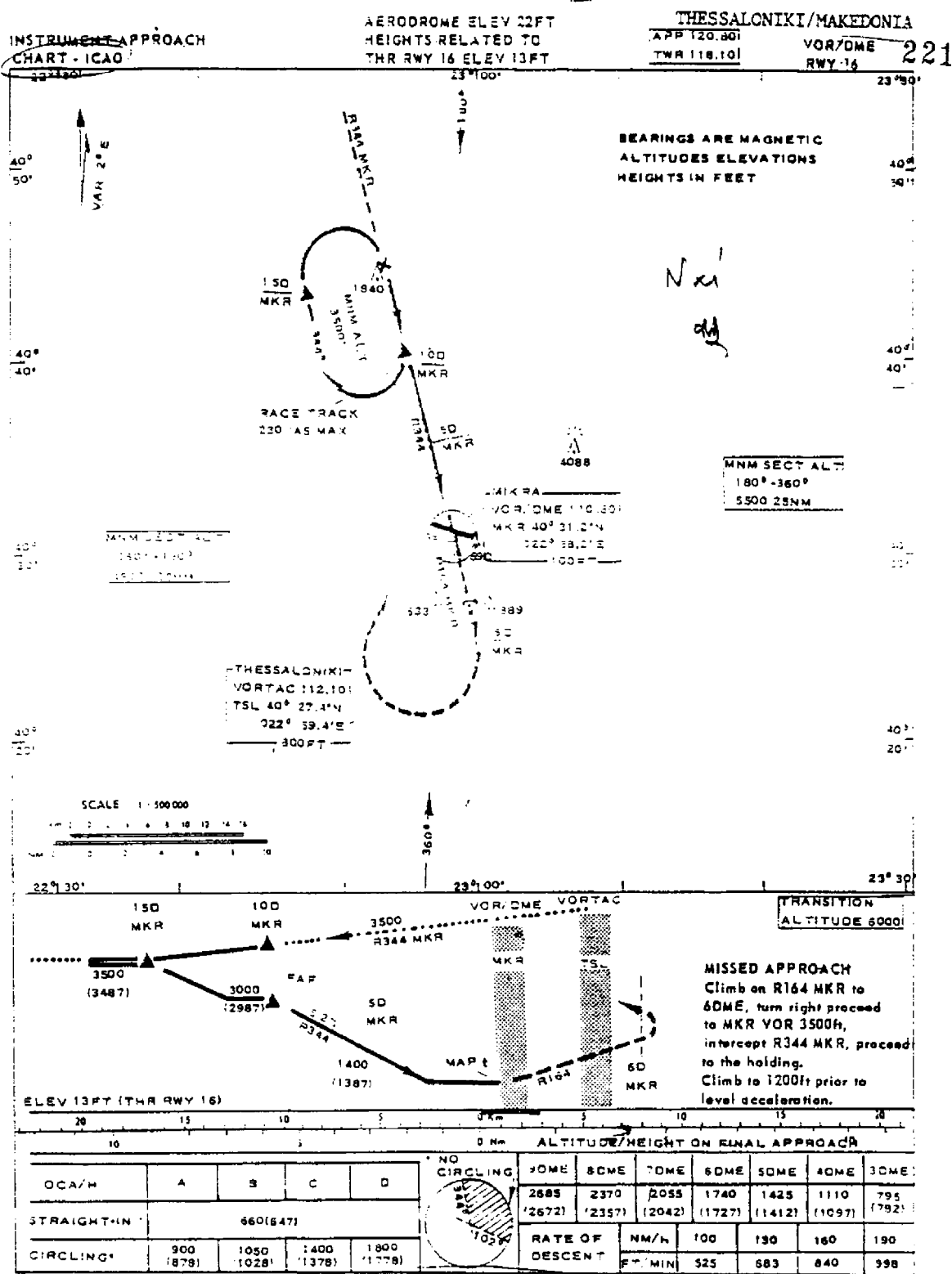
Ιδιαίτερα στην περιοχή της Θεσσαλονίκης δεν υπάρχουν χάρτες με ραντάρ, γιατί δεν υπάρχει ραντάρ στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης που να εξυπηρετεί την Πολιτική Αεροπορία. Σε όλους τους χάρτες που χρησιμοποιούν οι πιλότοι, σε όλους τους δημοσιευμένους χάρτες υπάρχει μόνο μια διαδικασία προσέγγισης. Τη διαδικασία αυτή την ξέρει ο πιλότος, όταν μπαίνει στον εναέριο χώρο της χώρας. Και αυτός είναι ο επίσημος, ο διεθνής χάρτης, ο οποίος υπάρχει.

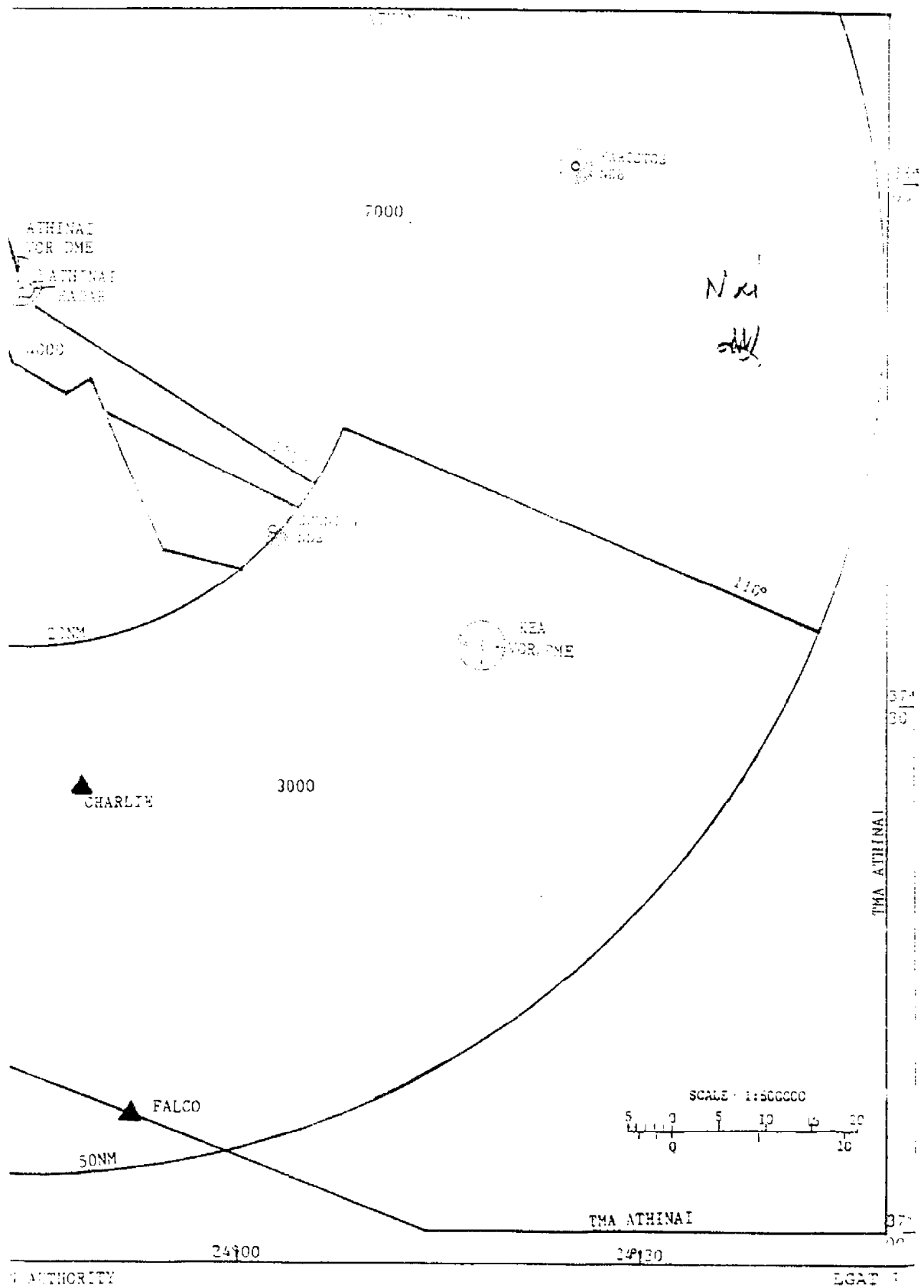
ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κάτω-κάτω, γράφει για ραντάρ.

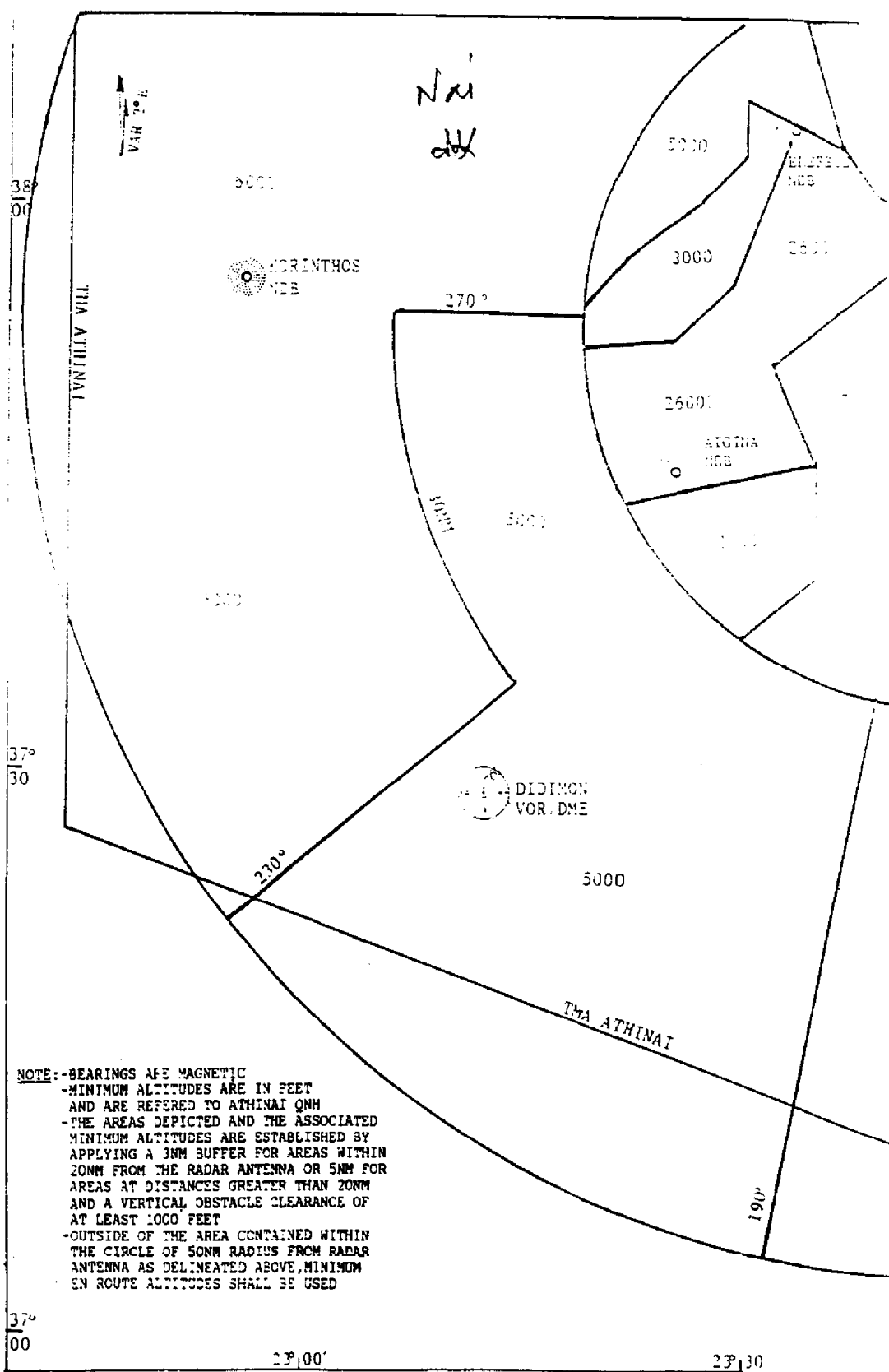
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα τα πούμε αυτά, κύριε συνάδελφε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τους προαναφερθέντες χάρτες, οι οποίοι έχουν ως εξής:







29 AUG 1996/86

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η χρησιμοποίηση, λοιπόν, του ραντάρ τερματικής περιοχής σ' ένα αεροδρόμιο, δεν σημαίνει προσγειώση με ραντάρ και δεν αναιρεί το μοναδικό ρόλο των ραδιοβοήθημάτων, δεν σχετίζεται με τυφλές προσγειώσεις, δεν επιλύει τα τυχόν προβλήματα από ομίχλη ή από χαμηλή ορατότητα, αλλά αποτελεί όπως προαναφέρθηκε, εργαλείο του ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας για την ορθολογική διαχείριση του εναέριου χώρου. Δηλαδή, την αύξηση των αεροσκαφών σ' αυτό και τη μείωση των αποστάσεων των αεροσκαφών.

Ο Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας ο κ.Καραμανλής θέλησε ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, δεν έχετε το λόγο, κύριε Γκελεστάθη.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Λέει ότι καθυστέρησε η Κυβέρνηση ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Ερωτώ αν δέχεται μία διακοπή ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, δεν έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, δεν δέχομαι, κύριε συνάδελφε.

Είπε, λοιπόν ο Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας -και λέει με την πρότασή της η Νέα Δημοκρατία- ότι καθυστέρησε η Κυβέρνηση να προμηθευτεί τα ραντάρ.

Κύριοι συνάδελφοι, θα σας πω για τις ημερομηνίες για να ξέρουμε που βρισκόμαστε.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το προειδοποιητικό κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Όχι, κύριε Πρόεδρε, τριάντα λεπτά έχω. Γιατί είκοσι λεπτά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κύριος Πρόεδρος...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, με συγχωρείτε. Έχουμε συνεννοηθεί από την αρχή για τριάντα λεπτά. Πώς έχω είκοσι λεπτά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Πάντως σε μένα μίλησε για είκοσι λεπτά. Συνεχίστε και θα συνεννοηθώ με τον κύριο Πρόεδρο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Με συγχωρείτε, έχουμε συνεννοηθεί για τριάντα λεπτά και είναι διαμορφωμένη η συζήτηση για τριάντα λεπτά.

Κύριοι συνάδελφοι, ακούσατε προηγούμενα ότι η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. το 1989 είχε αποφασίσει την προμήθεια αυτών των τεσσάρων ραντάρ και μεταξύ αυτών και του ραντάρ της Θεσσαλονίκης. Το 1991 έρχεται η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και απομονώνει την προμήθεια των ραντάρ TOMSON από τα τέσσερα αυτά ραντάρ που σας ανέφερα.

Αποφασίζει, λοιπόν, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στις 17 Μαΐου του 1991 να προχωρήσει στην προμήθεια των τεσσάρων αυτών ραντάρ με απευθείας ανάθεση, γιατί ήταν αναγκαίο για την εφαρμογή του προγράμματος που είχε αποφασιστεί από το 1989.

Δεν θέλω να αξιολογήσω την απόφαση για ή κακό η απευθείας ανάθεση. Αν ήταν να γίνει η προμήθεια του ραντάρ, καλώς ας γινόταν, αφού έτσι είχε κρίνει η Κυβέρνηση. Αυτή ήταν υπεύθυνη.

Δεν κάνει, όμως, απολύτως τίποτα. Περνάει άπρακτο ενάμιση έτος για να φθάσουμε τον Ιούλιο του 1992 και να αποφασίσει η Κυβέρνησης της Ν.Δ. τη ματαίωση της προμήθειας, καταργώντας αυτή την απόφαση και προχωρώντας σε διαγωνισμό για την προμήθεια του ραντάρ.

Πολύ καλά έκανε, να προχωρήσει, έστω και με διαγωνισμό, στην προμήθεια του ραντάρ. Ας αγνοήσουμε εκείνη την καθυστέρηση. Περνάει, όμως άπρακτο όλο το επόμενο χρονικό διάστημα και φθάνουμε στις 20 Σεπτεμβρίου του 1993. Ήδη έχουν προκηρυχθεί εκλογές και δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα και μάλιστα, όταν οι επιτροπές της έχουν κρίνει στο μεταξύ διάστημα ότι δεν μπορούν να προχωρήσουν στο διαγωνισμό, δεν μπορούν να βγάλουν πόρισμα. Δεν ξέρω για

ποιο λόγο, ποια αδιέξοδα και ποια διαφάνεια ήταν εκείνη που τους οδήγησε να μη μπορούν να καταλήξουν στο διαγωνισμό.

Συνιστούν, λοιπόν, στην τότε Κυβέρνηση, στο μεσολαβήσαν διάστημα να προχωρήσει πάλι με απευθείας ανάθεση. Στις 20 Σεπτεμβρίου του 1993, λοιπόν, και ενώ έχουν προκηρυχθεί εκλογές, ματαιώνουν το διαγωνισμό, αλλά ταυτόχρονα διαγράφουν και τις πιστώσεις, ώστε να μη μπορεί η επόμενη κυβέρνηση να προχωρήσει το διαγωνισμό, ελλείψει πιστώσεων.

Άραγε ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, που είναι σήμερα στην Κυβέρνηση, που έχει σήμερα τις ευθύνες, έχει ευθύνες και για εκείνη την εποχή; Πού είναι η καθυστέρηση; Μήπως θα έπρεπε να αναλογιστείτε πριν κάνετε αυτήν την πρόταση, ποιες είναι οι δικές σας ευθύνες; Γιατί τέσσερα ολόκληρα χρόνια παίζετε με την ιστορία των ραντάρ;

Και ερχόμαστε, κύριοι συνάδελφοι, στην εποχή που πλέον είμαστε εμείς Κυβέρνηση. Θα ακούσετε τις ημερομηνίες οι οποίες είναι σαφείς.

Καταθέτω για τα Πρακτικά τις περιήψεις αυτές αποφάσεις για διενέργεια διαγωνισμών κλπ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Αναστάσιος Μαντέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες αποφάσεις οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είναι τόσο ανακριβή αυτά που λέτε, που υποτιμάτε την παρουσία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΗΝΑΣ: Μα, τι είναι αυτά που λέει, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, το 1994 η Κυβέρνηση προχωρεί αμέσως και συντάσσει καινούριες προδιαγραφές. Το 1995 προκηρύσσει το διαγωνισμό και το Δεκέμβριο του ιδίου έτους υπογράφεται η σύμβαση.

Στις 31.1.1996, κύριοι συνάδελφοι, υποβάλλεται από την εταιρεία μελέτης για τις θέσεις εγκατάστασης του ραντάρ. Στις 25 Μαρτίου 1996 υποβάλλεται συμπληρωματική έκθεση. Στις 9 Απριλίου 1996 διαπιστώνεται ότι οι θέσεις είναι τέτοιες που δεν μπορεί να δοθεί άδεια, γιατί είναι αρχαιολογικοί χώροι. Στις 24 Απριλίου 1996 -μέρα, μέρα σχεδόν σας τα λέω, για να δούμε που υπάρχει ολιγωρία και που υπάρχει καθυστέρηση- υποβάλλονται από την εταιρεία διαγράμματα κάλυψης ραντάρ στην εν λόγω θέση της κοινότητας Περαιάς. Στις 15.5.1996 ανακοινώνεται στην εταιρεία η επιλογή της θέσης αυτής στην Κοινότητα της Περαιάς. Στις 28 Ιουνίου 1996 γίνεται τοπογραφική αποτύπωση για την απαλλοτρίωση του οικοπέδου και στις 29.7.1996 ο ακριβής προσδιορισμός των διαστάσεων για να προχωρήσουν οι διαδικασίες. Στις 5.8.1996 ανατίθεται η εκπόνηση μελέτης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Στις 6.8.1996 γίνεται η πρώτη ποσοτική παραλαβή ενώ η τελευταία η έκτη χρονικά -γιατί υπάρχει και μία έβδομη-είναι την 1 Δεκεμβρίου 1997, δεκαπέντε μέρες πριν γίνει το δυστύχημα. Και ήθελαν βέβαια να υπάρχει ραντάρ με παραλαβή την 1 Δεκεμβρίου 1997.

Σας λέω, λοιπόν ότι στις 11.9.1996 υπάρχει επιστολή προς την Κοινότητα Περαιάς με την οποία της ζητείται να συνεργαστεί και να παραχωρήσει το εν λόγω οικόπεδο. Στις 9 Οκτωβρίου 1996 υποβάλλεται η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων στη Νομαρχία Θεσσαλονίκης για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Στις 9.1.1997 πραγματοποιείται ενημερωτική σύσκεψη με τη συμμετοχή του Κοινοτικού Συμβουλίου της Περαιάς, της Νομαρχίας, της ΥΠΑ, του EUROCONTROL, για να πείσουν την κοινότητα να παραχωρήσει την έκταση.

Στις 14.2.97 πραγματοποιείται και άλλη ενημερωτική σύσκεψη. Στις 23.4.97 εκδίδεται η απόφαση έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων. Μόνο μετά την έκδοση των περιβαλλοντικών όρων μπορεί να κινηθεί η διαδικασία απαλλοτρίωσης, πριν δεν μπορεί να γίνει. Από τότε ξεκινά και η διαδικασία αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Στις 11.6.97, αφού απέτυχαν οι προσπάθειες οικειοθελούς και εθελουσίας παραχώρησης της εκτάσεως, γίνεται πρόταση προς το Υπουργείο Οικονομικών για την

αναγκαστική απαλλοτρίωση. Στις 10.10.97 έχει ήδη αναλάβει ο υποφαινόμενος Υπουργός Μεταφορών και μία από τις πρώτες ενέργειες που κάνει είναι να υπογράψει την κοινή υπουργική απόφαση για την κήρυξη της απαλλοτρίωσης, η οποία δημοσιεύεται στο ΦΕΚ στις 3.11.97. Στις 10.11.97 παραπέμπεται στην ΚΕΔ για να προχωρήσει τη διαδικασία απαλλοτρίωσης. Στις 1.12.97 γίνεται η τελευταία ποσοτική παραλαβή. Το ατύχημα συνέβη στις 17.12.97. Στις 24.12.97 προχωρούμε τη διαδικασία επίταξης και εκδίδεται η απόφαση επίταξης στις 30.12.97. Ήδη έχουν ολοκληρωθεί όλες αυτές οι διαδικασίες.

Όλα αυτά συζητήθηκαν στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Ήρθε ο Πρόεδρος της Περαιάς, ο νομάρχης, οι επιστήμονες, ήρθαν οι πάντες και συζητήσαν. Και προέκυψε αναμφίβολα από τη διαδικασία στην Επιτροπή Θεσμών ότι δεν υπάρχει καμία ολιγωρία σε όλη αυτή την πορεία. Αν μπορούσαμε να διαπιστώσουμε ολιγωρία, θα μπορούσαμε να την αναφέρουμε σε εκείνη την περίοδο, 1991–1995. Πιστεύω, όμως, ότι αυτό το πόρισμα θα το λάβει υπόψη της η Βουλή και θα το δει όταν θα ολοκληρωθεί και θα το έχει στη διάθεσή της.

Αυτή είναι, λοιπόν, η καθυστέρηση για την οποία μας κατηγορεί η Νέα Δημοκρατία, αλλά πρώτα θα έπρεπε να είχε κατηγορήσει τον εαυτόν της.

Κύριοι συνάδελφοι, λέχθηκε για τη συνεργασία της Ολυμπιακής με την AEROSWEET. Μάλιστα, κύριοι συνάδελφοι, η AEROSWEET είναι μέλος της IATA. Είναι αναγνωρισμένη αεροπορική εταιρεία, θεωρείται αερομεταφορέας της Ουκρανίας. Ελέγχονται τα αεροπλάνα της από την ουκρανική ΥΠΑ, διότι αυτή είναι αρμόδια να τα ελέγχει.

Βέβαια, είναι αδιανόητο να σκεφθεί κανείς ότι η Ελλάδα που έχει σχέσεις με όλον τον κόσμο και συνάπτει συμφωνίες και συμβάσεις με όλες, ή δυνατόν όλες, τις αεροπορικές εταιρείες του κόσμου –και ιδιαίτερα στο χώρο και την περιοχή που θέλει να παίξει πρωτεύοντα ρόλο, που είναι ο χώρος της νοτιοανατολικής Ευρώπης, της κεντρικής, της ανατολικής Ευρώπης και της Ασίας– πρέπει να επιδιώκει διεθνείς συμφωνίες και διεθνείς συνεργασίες. Και βέβαια σε όλη αυτή τη διαδικασία προβλέπουν οι διεθνείς κανονισμοί ποιος διενεργεί τον έλεγχο. Τον έλεγχο για τα αεροπλάνα της Ουκρανίας, τον κάνει η δική της Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, γιατί αυτή είναι υπεύθυνη και δεν είναι δυνατόν η ΥΠΑ με όλες τις εταιρείες έχει συνεργασία, ανά τον κόσμο, να στέλνει και να κάνει έλεγχο αμφισβητώντας τα κυριαρχικά δικαιώματα των άλλων χωρών.

Όταν τα αεροπλάνα τους έρθουν στην Ελλάδα και είναι στο δικό μας αεροδρόμιο, εμείς θα τα ελέγξουμε, αλλά στο δικό τους αεροδρόμιο, τα δικά τους αεροπλάνα, είναι υποχρεωμένοι, όπως λένε οι διεθνείς κανονισμοί, να τα προσέχουν και να τα ελέγχουν οι δκές τους Αρχές.

Κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι είναι εμφανή ορισμένα ζητήματα. Η Κυβέρνησή μας και τα εντεταλμένα όργανα του κράτους έδρασαν συντονισμένα και αποτελεσματικά από την πρώτη στιγμή για την ανεύρεση του αεροσκάφους, με μία ταχύτητα και γιγαντιαία επιχείρηση που κατόρθωσε μέσα σε δύο ημέρες να εντοπίσει το αεροσκάφος, υπό τις πλέον δυσμενείς συνθήκες, όταν και η πλέον σύγχρονη ξένη τεχνολογία στάθηκε αποδεδειγμένα ανήμπορη και μάλιστα με διατεθειμένα από το κράτος, ίδια μέσα και δυνατότητες. Ογδόντα πέντε έξοδοι ελικοπτέρων έγιναν μέσα σε σάραντα οκτώ ώρες, C-130, πολεμικά αεροσκάφη, σκάφη του Λιμενικού Σώματος, αλιευτικά σκάφη. Νομίζω κάπου έξι χιλιάδες στρατιώτες, δηλαδή έγινε μια γιγαντιαία προσπάθεια όταν στην Αμερική, την ίδια περίοδο περίπου, απώλεσθάν πολεμικό αεροσκάφος, υπό ίδιες συνθήκες στο Κολοράντο, έκαναν δέκα πέντε ημέρες να το βρουν και με τα U2 και με τα PAPA 3 κλπ.

Δεύτερον, οι διεθνείς κανόνες και πρακτικές ακολουθήθηκαν κατά γράμμα από το ελληνικό κράτος, αξιοποιώντας το υψηλό επίπεδο γνώσεων και εμπειρογνημόνων, καθώς και των παγκοσμίου κύρους αναγνωρισμένων πλέον εξειδικευμένων

εργαστηρίων. Τα πορίσματα αυτά, τα όργανα που βρήκαμε, τις κασέτες, τα μαύρα κουτιά, τα στείλαμε σε διεθνή εργαστήρια. Τα στείλαμε στη Γερμανία και σε άλλα διεθνή εργαστήρια, για να μην υπάρχει κανενός είδους αμφισβήτηση, όχι μόνο από εμάς, αλλά και από τους άλλους που εμπλέκονται, γιατί όπως καταλαβαίνετε, θα υπάρξει σοβαρή συζήτηση και με την Ουκρανία και με τη Ρωσία.

Η επιβαλλόμενη, αδιαμφισβήτητου κύρους και τεκμηρίωσης, έκθεση των εμπειρογνημόνων και το πόρισμα που θα εκδοθεί, συνιστούν υψηλής στάθμης υποχρέωση της χώρας, απέναντι στους διεθνείς οργανισμούς.

Τα συμπεράσματα του πορίσματος θα αποτελέσουν πολύτιμα στοιχεία για όλη τη διεθνή κοινότητα. Η χώρα μας θα μπορέσει να δείξει στη διεθνή κοινότητα ότι ενήργησε ως συγκροτημένο κράτος και διαθέτει ανάλογο τεχνικό, επιστημονικό και οργανωτικό δυναμικό και εγγυάται την ασφάλεια των πτήσεων στο έδαφός της.

Η Κυβέρνηση είναι αποφασισμένη να προχωρήσει με ταχύτατους ρυθμούς στον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του συστήματος των αερομεταφορών της χώρας. Η Κυβέρνηση δεν είναι διατεθειμένη να επιτρέψει την αμφισβήτηση του κύρους και της λειτουργίας των εντεταλμένων οργάνων της πολιτείας. Η Κυβέρνηση δεν είναι διατεθειμένη να ανατρέψει μια πάγια τακτική εναρμόνισης με τις διεθνείς διατάξεις, τους διεθνείς κανόνες, πρακτικές υποχρεώσεις και δεσμεύσεις της χώρας.

Η Κυβέρνηση δεν πρόκειται να συναινέσει σε οποιαδήποτε απομόνωση της χώρας από ευκαιριακές, άκαιρες, άσκοπες πολιτικές πρακτικές, όπως η παρούσα πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Η Κυβέρνηση δεν θα επιτρέψει τη δικαίωση της παραπληροφόρησης. Τα βασικά σημεία κριτικής ενάντια στις διαδικασίες που ακολουθούνται, ενάντια στην ικανότητα των αρμοδίων υπηρεσιών να ανταποκριθούν στο έργο, ενάντια στην οργάνωση του κράτους, αμφισβητούν το αραγές μέτωπο για όλα μας τα ζητήματα και για τα εθνικά μας θέματα.

Όλα τα παραπάνω, δημιουργήθηκαν από πλημμελέστατη πληροφόρηση που διοχετεύοταν προς τα Μαζικά Μέσα Ενημέρωσης, τα οποία βομβαρδίστηκαν από ανεύθυνες πηγές, οι οποίες με αντιδεοντολογικό και αντιεπιστημονικό τρόπο, χωρίς στοιχεία και γνώσεις –και ακόμη στοιχεία δεν μας έφεραν, ώστε να τεκμηριώσουν την πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής– έσπευσαν να κατακρίνουν, να καταδικάσουν και να επιρρίψουν ευθύνες, ενώ όφειλαν να επιδείξουν τουλάχιστον σεβασμό απέναντι στους νεκρούς και στις οικογένειες των θυμάτων.

Η Κυβέρνηση δεν είναι διατεθειμένη να επιτρέψει τη δημιουργία προς την ελληνική και τη διεθνή κοινή γνώμη μιας εικόνας, που μπορεί να αμφισβητεί το σύστημα ασφαλείας των ελληνικών αεροδρομίων. Η Κυβέρνηση δεν είναι να διατεθειμένη να επιτρέψει τις οποιεσδήποτε προκλήσεις κατά των εθνικών μας δικαιωμάτων. Η Κυβέρνηση εκτιμά ότι εισαγωγή θεμάτων με τον τρόπο που γίνεται από τη Νέα Δημοκρατία και σε χρόνους μη κατάλληλους, διαμορφώνουν στην κοινωνία μια εικόνα κοινοβουλευτικής πρακτικής που πολύ απέχει από την προσδοκία του ελληνικού λαού, για την υψηλή αποστολή του Κοινοβουλίου.

Για όλους αυτούς τους λόγους προχωρεί η Κυβέρνηση με σοβαρότητα, υψηλό αίσθημα ευθύνης και με τη συνέπεια που τη διακρίνει στην ολοκλήρωση με ταχύτατους ρυθμούς του σημαντικού της έργου και είναι αποφασισμένη να εξασφαλίσει το κύρος και τους νόμους της και των προτάσεών της προς τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς, συμβάλλοντας έτσι στη συνεχή πρόοδο και απορρίπτωντας κάθε ενέργεια φορέα, κόμματος και μέσων επικοινωνίας, που εμπεριέχουν αναχρονιστικές μεθόδους και πρακτικές, βάζοντας φραγμούς στη συνεχή ανάγκη για πρόοδο και ισχυροποίηση της χώρας. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, κ. Παυλόπουλος, έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μια παράκληση να υποβάλλω, δεν ξέρω αν επιτρέπεται, αλλά ανεφέρθη τρεις φορές...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ. Ζητάτε το λόγο επί του Κανονισμού.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Υπάρχει κάποια διαδικασία, η οποία πρέπει να τηρηθεί. Δεν σας δίνω το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επί του Κανονισμού. Μήπως δεν έχουν δικαίωμα οι συνάδελφοι να προαναγγέλουν το πόρισμα της επιτροπής που δεν έχει συνταχθεί ακόμη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ.

Ορίστε κύριε Παυλόπουλε, έχετε το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα προκαταρκτικά να διευκρινίσω ότι στην περίπτωση της πρότασης της Νέας Δημοκρατίας για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, όπως ακριβώς αιτιολογείται αναλυτικώς, αναδεικνύεται και ένα στοιχείο, το οποίο αφορά τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί ο κοινοβουλευτικός έλεγχος. Η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας υπεβλήθη εγκαίρως, με την έννοια ότι κατατέθηκε την εποχή κατά την οποία θα έπρεπε να συζητηθεί το όλο ζήτημα, ώστε αυτή τη στιγμή, εάν η Βουλή είχε πάρει την απόφαση της, να είχε προχωρήσει και η σχετική διαδικασία.

Όπως είναι γνωστό, με ευθύνη της Κυβέρνησης και της κυβερνητικής πλειοψηφίας, το θέμα έρχεται μόλις σήμερα, μετά από αρκετό καιρό. Αλλά ακριβώς το γεγονός ότι έρχεται μετά από αρκετό καιρό, αναδεικνύει και κάτι άλλο. Ότι σε όλη αυτή τη διαδρομή δεν έχει δοθεί καμία απάντηση στα μεγάλα ερωτηματικά τα οποία θέτει η πρότασή μας.

Διότι εκείνο το οποίο ακούσατε και αντιληφθήκατε όλοι είναι ένα και μόνο. Η Κυβέρνηση και ιδίως ο Υπουργός που ανέβηκε και διάβασε την ομιλία του σε αυτό το Βήμα προηγουμένως, δεν έχουν διαβάσει καν την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας. Όλο το ζήτημα από την πλευρά της Κυβέρνησης επικεντρώθηκε στο εάν και κατά πόσο υπάρχουν και πού ευθύνες, σχετικά με την πτώση του μοιραίου ουκρανικού αεροσκάφους.

Από την πρώτη παράγραφο, κύριοι συνάδελφοι, της πρότασης της Νέας Δημοκρατίας αναδεικνύεται ένα άλλο, ένα πολύ πιο σημαντικό ζήτημα. Ότι το τραγικό δυστύχημα είναι η αφορμή από την οποία ξεκίνησε η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας. Ποτέ η Νέα Δημοκρατία δεν θέλησε να εκμεταλλευθεί ένα τραγικό γεγονός για να γίνει εισαγγελέας συγκεκριμένων ατόμων και να αναζητήσει συγκεκριμένες ευθύνες, όταν αυτήν τη στιγμή το θέμα των ευθυνών αυτών είναι ενώπιον της δικαιοσύνης.

Η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας υποστηρίζει –και μπορείτε να τη διαβάσετε όλοι σας, διότι είναι μοιρασμένη– ότι με αφορμή την πτώση του μοιραίου "Γιάκοβλεφ", αναδεικνύονται και έρχονται στην επιφάνεια πολλά και μεγάλα ερωτηματικά για το σύνολο του κρατικού μηχανισμού ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Δεν λέει έτσι ...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Ροκόφυлле, θα μου επιτρέψετε στο σημείο αυτό να μην απαντήσω, γιατί φαίνεται ότι δεν έχετε διαβάσει ούτε εσείς την πρόταση. Τουλάχιστον από σας περίμενα να την έχετε διαβάσει.

Η Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, με την πρότασή της θέτει ένα άλλο ζήτημα. Το ζήτημα του τρόπου με τον οποίο λειτουργούν καίριες υπηρεσίες, βασικές υπηρεσίες και για την ασφάλεια των πτήσεων και βεβαίως για το όλο ζήτημα των αεροπορικών συγκοινωνιών στον τόπο μας.

Ακούστηκε από την πλευρά της Κυβέρνησης ότι με τον τρόπο με τον οποίο έρχεται η πρόταση για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, διασύρεται ο τόπος, διασύρεται η κρατική μηχανή, διασύρεται γενικότερα το σύστημα των αεροπορικών συγκοινωνιών στη Χώρα μας.

Κύριοι συνάδελφοι, το ερώτημα είναι το εξής: Ποιος διασύρει ποιον σε αυτόν τον τόπο; Είναι η Νέα Δημοκρατία, η οποία έρχεται να πει ότι πρέπει από αυτήν τη στιγμή να ερευνηθεί ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν καίριες υπηρεσίες στον τομέα αυτόν, για να αποφύγουμε οτιδήποτε στο μέλλον;

Είναι άραγε η Νέα Δημοκρατία η οποία επισημαίνει ένα ζήτημα, το οποίο ξέρουμε όλοι μας; Το 1997 ήταν ένα έτος που πρέπει να μας προβληματίσει. Φαίνεται και από την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας. Δεν αιτιάζεται η Νέα Δημοκρατία την Ολυμπιακή Αεροπορία και βεβαίως ούτε τους χειριστές της ούτε το μηχανολογικό εξοπλισμό, διότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα εκεί.

Εκείνο που αιτιάζεται η Νέα Δημοκρατία είναι το όλο σύστημα με το οποίο ελέγχεται ο τομέας των αεροπορικών συγκοινωνιών. Διότι τι χρειαζόμαστε μαρτύρων, όταν το 1997 είναι ακόμη νωπό; Για παράδειγμα, όταν χρειάστηκε να προσγειωθεί αεροσκάφος της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε αεροδρόμιο, στον κεντρικό αερολιμένα της χώρας, δεν υπήρχε αφρός για να μπορέσει να φθάσει στο έδαφος κάτω από ιδιόμορφες συνθήκες. Και βεβαίως τι άλλο χρειάζεται για να δούμε πώς λειτουργούν αυτήν τη στιγμή τα αεροδρόμια μέσα από συνεχείς απεργίες και μέσα από συνεχείς εκκλήσεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, ως προς τον τρόπο με τον οποίο εργάζονται;

Είναι άραγε αυτά σημάδι υγείας για τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν γενικά τα αεροδρόμια και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας; Και φταίει η Νέα Δημοκρατία, διότι κτυπά το καμπανάκι του κινδύνου πριν φθάσει η μοιραία ώρα; Και είναι διασυρμός της χώρας να ζητά η Αξιωματική Αντιπολίτευση να ληφθούν μέτρα, για να μη θρηνήσουμε θύματα;

Σας το ξαναλέω ότι με πολύ περίσκεψη έγινε αυτή η πρόταση. Δεν ζητά καμία ευθύνη ως προς το μοιραίο "Γιάκοβλεφ". Θέτει, όμως, τα ζητήματα που σας είπα προηγουμένως. Και θέτει και άλλα ζητήματα από τα οποία προκύπτει ότι είναι αναγκαία η σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Γιατί τα ζητήματα αυτά δεν μπορεί να αντιμετωπισθούν, κύριε Υπουργέ, με το πόρισμα το οποίο θα υπάρξει για την έρευνα του μοιραίου "Γιάκοβλεφ".

Το πόρισμα αυτό θα απαντήσει σε ένα και μόνο θέμα: Το ποιος ευθύνεται διότι έπεσε το αεροσκάφος. Δεν θα απαντήσει για το πώς είναι οργανωμένες σήμερα η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και οι υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένες με την ασφάλεια των πτήσεων στον τόπο. Και έρχομαι στα σημεία αυτά.

Σημείο πρώτο. Το θέμα των ραντάρ δεν το θέσαμε –και διαβάστε, σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, την πρότασή μας– ως συνάρτηση ...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ο Αρχηγός σας, το είπε ...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αν κατάλαβα καλά, διαβάσατε το λόγο σας. Και αφού διαβάσατε ένα λόγο πώς είναι δυνατόν να ξέρετε περισσότερα από εκείνα που διαβάσατε;

Ένας άνθρωπος που διαβάζει αυτά, που έχει μπροστά του, σημαίνει ότι δεν είναι σε θέση να γνωρίζει πέραν αυτών άλλα πράγματα. Αφήστε τον Αρχηγό μας, ξέρουμε τι είπε και τα ακούσαμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Αρχηγός είναι...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Σας είπα και πάλι. Ο Αρχηγός μας είπε και στήριξε αυτό το οποίο λέει η πρότασή μας, κύριε Ροκόφυлле.

Ερχόμαστε στο θέμα του ραντάρ. Δεν ετέθη από πλευράς της Νέας Δημοκρατίας ως συνάρτηση του εάν και κατά πόσον το ραντάρ ήταν εκείνο το οποίο ευθύνεται για την πτώση του μοιραίου "Γιάκοβλεφ". Το ερώτημα είναι απλό, με αφορμή του τι έγινε στη Θεσσαλονίκη. Το ερώτημα είναι, γιατί τέσσερα συστήματα ραντάρ προσέγγισης τόσα χρόνια βρίσκονται, μετά από προμήθειες που στοίχισαν δισεκατομμύρια, στα συρτάρια των υπηρεσιών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας και δεν έχουν ως σήμερα εγκατασταθεί.

Άκουσα τον κύριο Υπουργό και εκεί θα πάρει την απάντηση από τους συναδέλφους, γιατί ο χρόνος δεν μου επαρκεί να λέγει ότι ευθύνεται η Νέα Δημοκρατία γι'αυτό το πράγμα. Μα, κύριε Υπουργέ, αν νομίζετε ότι φταίει η Νέα Δημοκρατία, ελάτε να κάνουμε την Εξεταστική Επιτροπή και να ζητήσουμε και τις δικές μας ευθύνες, όπου υπάρχουν. Εμείς δεν το αρνούμεθα, αλλά ελάτε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
Μη μας λέτε λοιπόν ότι φταίμε και εμείς. Εμείς δεχόμαστε να συζητήσουμε και δικές μας ευθύνες, αν υπάρχουν που δεν υπάρχουν. Θα σας εξηγηθεί γιατί.

Θέμα δεύτερο. Μας λέτε ότι δεν υπήρξε καθυστέρηση. Ότι δηλαδή και σήμερα που δεν έχουν εγκατασταθεί δεν υπάρχει καμιά καθυστέρηση. Διαβάστε τα Πρακτικά της Βουλής. Δεν ήσασταν ο Υπουργός εσείς τότε. Ήταν ο προκάτοχός σας, αλλά υποθέτω ότι η Κυβέρνησή σας έχει συνέχεια.

Υπήρξαν τρεις περιπτώσεις κοινοβουλευτικού ελέγχου και οι ημερομηνίες είναι οι εξής: 17.5.1996, 17.11.1996 και 24.11.1997. Ξέρετε τι είπε ο αρμόδιος τότε Υπουργός στις 17.5.1996 ενώπιον της Βουλής; Τα Πρακτικά είναι εδώ. Είπε ότι στις 31 Δεκεμβρίου 1996 θα εγκατασταθούν και θα λειτουργούν από τον Απρίλιο του 1997. Το ερώτημα είναι: Αν λέτε ότι δεν υπάρχει καθυστέρηση, πώς ο προηγούμενος Υπουργός σας δεσμευόταν στις 31.12.1996 ότι όλα θα είναι έτοιμα και θα λειτουργούν από τον Απρίλιο του 1997. Ή δεν ήξερε τι του γινόταν ο Υπουργός ή έλεγε ψέματα ή εσείς αυτήν τη στιγμή λέτε ανακρίβειες.

Το άλλο ερώτημα. Είπατε ότι δεν υπάρχει καμιά καθυστέρηση, διότι η απαλλοτρίωση έπρεπε να γίνει. Προηγουμένως, η απαλλοτρίωση έπρεπε να συντελεστεί, έπρεπε να υπάρξει διάλογος, έπρεπε...

Ερώτημα πρώτο, κύριε Υπουργέ, για το θέμα των ραντάρ. Έχετε δει ποτέ να συμβεί αυτό που συνέβη με σας; Ξέρετε τι συνέβη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Πρώτα έγινε η προμήθεια των ραντάρ και κατόπιν έψαξαν να δουν τον τόπο εγκατάστασης καθώς και τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Όταν έπρεπε να έχει προεπιλεγεί ο χώρος, για να μπορέσει να προσαρμοσθεί το σύστημα, το οποίο υπάρχει, στο συγκεκριμένο χώρο. Και βεβαίως, αφού έτσι έγιναν τα πράγματα και αφού στη συνέχεια ξεκίνησαν οι απαλλοτριώσεις από εκεί και πέρα υπήρξαν οι καθυστερήσεις.

Ξέρετε τι είπε η Κυβέρνηση στην περίπτωση αυτή; Μα, είπε, έκανα διάλογο με το Δήμαρχο Περαίας και έπρεπε να συνεννοηθούμε προηγουμένως για να μην υπάρχουν αντιρρήσεις των κατοίκων.

Ρωτώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την Κυβέρνηση. Πότε της αρέσει να κάνει διάλογο; Όταν τη βολεύει ή όχι; Μήπως επειδή ο Δήμαρχος της Περαίας είναι άνθρωπος ο οποίος πρόσκειται –και το ξέρετε– στο ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν ήθελε να πάει αντίθετα; Γιατί άραγε –με συγχωρείτε, και μην το θεωρείτε παρέκβαση– όταν πρόκειται για τους αγρότες δεν μιλάμε για διάλογο; Για άλλα θέματα πηγαίνουμε και τρυπάμε τα λάστιχα και δεν το θεωρούμε μαγκιά μας, με συγχωρείτε για την έκφραση– ή στον “ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ” κάνουμε ό,τι κάνουμε και αρνούμαστε το διάλογο και αναζητούμε το διάλογο με το Δήμαρχο της Περαίας μόνο και μόνο για να μη θιγεί ο πολιτικός χώρος του ΠΑΣΟΚ. Άραγε ο διάλογος εδώ προέχει έναντι του δημόσιου συμφέροντος και σε άλλες περιπτώσεις όχι;

Αυτή είναι η πραγματικότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Και γι’αυτό λέμε ότι υπήρξαν καθυστερήσεις. Και, βεβαίως, στο σημείο αυτό θα φανούν τα πράγματα, αν γίνει Εξεταστική Επιτροπή. Από εκεί και πέρα υπάρχει ένα άλλο θέμα, το θέμα της ΥΠΑ.

Πρέπει να ερευνηθεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τι συμβαίνει αυτήν τη στιγμή στην ΥΠΑ. Είμαστε ανήσυχοι για την οργάνωση και τη λειτουργία της υπηρεσίας αυτής. Ο κοινοτισμός έχει διαβρώσει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Αυτή η υπηρεσία δεν λειτουργεί όπως θα έπρεπε και θα πρέπει να δούμε τι γίνεται σε τρεις βασικούς χώρους, στην Υπηρεσία Ασφάλειας Πτήσεων, στη Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας και στο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης. Υπάρχουν τρία σημεία τα οποία πρέπει να ερευνηθούν, γιατί την εποχή εκείνη υπήρξαν σημαντικές δυσλειτουργίες, οι οποίες αφορούσαν και τη συνεργασία της ΥΠΑ με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Και αυτά πρέπει να τα δούμε πριν είναι πολύ αργά.

Τέλος, δεν άκουσα τίποτα ενώ ετέθη και για ένα άλλο βασικό ζήτημα.

Ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –και ερωτώ την Κυβέρνηση– ότι στο Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης υπάρχει ολόκληρη η Γενική Γραμματεία Εκτάκτων Αναγκών, που, αν διαβάσετε το διάταγμα δημιουργίας της, δημιουργήθηκε μόνο γι’ αυτόν το λόγο; Δηλαδή για να επεμβαίνει και να συντονίζει τέτοιες περιπτώσεις. Αυτή έχει γενικό γραμματέα, έχει συμβούλους, χρηματοδοτείται από τον προϋπολογισμό και την ημέρα εκείνη κανείς δεν την άκουσε. Άφαντη. Τι συμβαίνει στην περίπτωση αυτή; Είναι δυνατόν η υπηρεσία να χρηματοδοτείται, να λειτουργεί και εκείνη την ημέρα να μην μπορεί να ασκήσει τα καθήκοντά της;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή.)

Ποιος ευθύνεται για το γεγονός ότι εδώ και ενάμιση χρόνο έχει συσταθεί και δεν λειτουργεί; Εάν πραγματικά δεν ήταν αναγκαία –και εδώ είναι το καίριο ερώτημα– να λειτουργήσει, γιατί έχει συσταθεί; Για να υπάρχει μία γραφειοκρατική υπηρεσία παραπάνω; Εάν ήταν αναγκαία, γιατί δεν λειτουργήσει;

Αυτά δεν είναι ερωτηματικά τα οποία πρέπει να δούμε; Όλα αυτά τα θέματα τα θεωρείτε αυτονόητα; Η Εξεταστική Επιτροπή δεν μπορεί να τα λύσει; Θα τα λύσει όλα αυτά, που σας είπα η επιτροπή η οποία ερευνά τις συνθήκες με τις οποίες έπεσε το μοιραίο “Γιακοβλεφ”.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει ξανά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλόπουλε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς πιστεύουμε ότι δεν έχει να φοβηθεί τίποτα κανείς. Και περιμέναμε εμείς η Κυβέρνηση να έλθει να μας πει: Εξεταστική Επιτροπή θέλετε μια; Εγώ τη θέλω δυο και τρεις την Εξεταστική Επιτροπή.

Έρχομαι τώρα σε ένα άλλο θέμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλόπουλε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε και με συγχωρείτε πάρα πολύ.

Έχει πολλές φορές ακουστεί το εξής: “Μα τι να τις κάνουμε τις Εξεταστικές Επιτροπές της Βουλής; Αυτές, όποτε και αν συστήθηκαν, δεν απέδωσαν”. Ξέρετε πόσο λίγες φορές έχουν συσταθεί Εξεταστικές Επιτροπές. Δεν μπορεί ένας θεσμός, ιδιαίτερα χρήσιμος για το κοινοβουλευτικό μας σύστημα, με τον τρόπο αυτό να δυσφημίζεται. Είναι ανάγκη και είναι ευκαιρία να συσταθεί αυτή η Εξεταστική Επιτροπή, γιατί με τον τρόπο αυτό θα αναδειχθεί και η δυνατότητα της Βουλής να συμβάλει στη βελτίωση του κρατικού μηχανισμού.

Ευχαριστώ και για την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Τσοχατζόπουλος έχει το λόγο.

Κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι τα είκοσι λεπτά σας φθάνουν.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ό,τι πείτε, κύριε Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση τελικά για την πρόταση σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής από τη μεριά της Νέας Δημοκρατίας, αποδεικνύει με τον πλέον εντυπωσιακό τρόπο ότι στο πλαίσιο της αντιπολιτευτικής διάθεσης είναι έτοιμο το κάθε κόμμα να προσαρμόσει την πραγματικότητα εκεί που το συμφέρει.

Θεωρώ λοιπόν ότι έχουμε, την υποχρέωση σεβασμού στα θέματα του Ουκρανικού αεροπλάνου, μέσα στο οποίο υπήρχαν και πάρα πολλοί Έλληνες, αλλά και σεβασμού στα μέλη του στρατιωτικού C 130, το οποίο πενήντα τρία λεπτά μόνο προτού ανευρεθεί το συγκεκριμένο Ουκρανικό αεροπλάνο στον Όλυμπο, έπεσε θύμα ατυχήματος στην Αττική. Με γνώμονα αυτόν τον υποχρεωτικό σεβασμό, είναι ανάγκη να μείνουμε στην ουσία των προβλημάτων, την οποία έπρεπε, αν ήθελε,

πραγματικά μία Εξεταστική επιτροπή να αντιμετωπίσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια εξεταστική επιτροπή με αφορμή ένα ατύχημα, δεν μπορεί παρά να θέλει να διαπιστώσει τους όρους κάτω από τους οποίους έγινε η συγκεκριμένη τραγωδία. Είναι αδιανόητο και αποκαλύπτει αυτό το οποίο είπα προηγουμένως, να έρχεται η Αξιωματική Αντιπολίτευση και με αφορμή, όπως λέει μία εθνική τραγωδία, ένα τραγικό δυστύχημα να ζητάει εξεταστική επιτροπή –άκουσον άκουσον– όχι για να εξετάσει τι έγινε στο συγκεκριμένο τραγικό συμβάν που συγκλόνισε όλον τον κόσμο, αλλά εάν λειτούργησαν κάποιες υπηρεσίες του δημοσίου. Εάν λειτούργησε η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας του Υπουργείου Εσωτερικών, εάν υπήρξαν κάποια ραντάρ.

Εδώ υπάρχει μία δεύτερη απαράδεκτη συμπεριφορά. Δώσατε την εντύπωση ότι έπεσε το αεροπλάνο, διότι δεν υπήρξε το ραντάρ στη Θεσσαλονίκη. Και αυτό είναι ανεύθυνο και απαράδεκτο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το είπαμε αυτό.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το είπαμε αυτό. Η πρόταση είναι εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Μη διακόπτετε, σας παρακαλώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Με συγχωρείτε πάρα πολύ. Κύριε Παυλόπουλε, κατανοώ τον ελιγμό σας. Το είδα από τον Πρόεδρό σας. Ο Πρόεδρός σας, διαπιστώνοντας ότι έχετε εκτεθεί ανεπανόρθωτα, ήλθε εδώ αναφερόμενος στην πρότασή σας και βέβαια σφύρωνα φερόμενος διαχωρίζεται πλήρως από τη λογική της εικόνας την οποία επιχειρήσατε να διαμορφώσετε, ότι δηλαδή το ΠΑΣΟΚ έφταιγε τότε και η Κυβέρνηση έπρεπε να φύγει και να παραιτηθούν οι Υπουργοί, διότι πρώτον, δεν μπορούσαν να βρουν το αεροπλάνο και δεύτερον, διότι δεν υπήρχε το ραντάρ.

Κύριοι, ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας.

Είναι ανεύθυνος, είναι λαϊκίστικος και αποδεικνύει ακριβώς ότι στις κρίσιμες στιγμές, όταν ένα κόμμα δεν μπορεί να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων και όταν μάλιστα είναι Αξιωματική Αντιπολίτευση, τότε έχει το κόστος. Και το κόστος θα το πληρώσετε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι δυνατόν να έρχεσθε σήμερα και να ζητάτε τα ρέστα, επειδή υποστηρίζετε ότι δεν λειτούργησαν οι επιμέρους υπηρεσίες του δημοσίου. Εάν είναι έτσι, γιατί δεν καταθέτετε και προτάσεις για σύσταση εξεταστικών επιτροπών για το Υπουργείο Οικονομικών, όταν οι πολίτες περιμένουν στη σειρά, για να εξυπηρετηθούν από τις εφορίες, ή για το Υπουργείο Γεωργίας, όταν υπάρχουν προβλήματα στους συνεταιρισμούς ή για άλλους τομείς;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα τις κάνουμε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Θα τις κάνετε; Σας εύχομαι καλή επιτυχία.

Όμως, εκείνο το οποίο θα ήθελα να σας πω είναι ότι στην κοινοβουλευτική διαδικασία, την οποία γνωρίζετε πολύ καλά, ο έλεγχος της λειτουργίας της κυβερνητικής εξουσίας για ευθύνες περνάει μέσα από πάγιες διαδικασίες, όπως ερωτήσεις, επερωτήσεις. Αυτόν τον κοινοβουλευτικό έλεγχο γνωρίζω ως πάγια διαδικασία για θέματα λειτουργίας, μη αποτελεσματικότητας, για λάθη, για παραλείψεις της Δημόσιας Διοίκησης.

Αν διαβάσετε τον Κανονισμό της Βουλής, θα δείτε ότι η διαδικασία εξεταστικής επιτροπής θέτει άλλα κριτήρια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Και απορώ πώς εσείς, κύριε Παυλόπουλε, σκηωθήκατε και επιχειρηματολογήσατε με αυτόν τον τρόπο. Βέβαια, κατανοώ το λόγο και θα σας απαντήσω αμέσως.

Διαπιστώσατε ότι αυτό που στηρίζατε ως κύριο επιχειρήμα σας, ότι δεν υπήρξε το ραντάρ στη Θεσσαλονίκη και υπήρξε τρομακτική καθυστέρηση από το ΠΑΣΟΚ και γι'αυτό έπεσε το αεροπλάνο, αποτύχατε παταγωδώς. Πρώτον, γιατί τη βασική ευθύνη καθυστέρησης, γιατί αυτός ο διαγωνισμός δεν ολοκληρώθηκε σύντομα και δεν έγινε η εγκατάσταση, την έχει η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, όπως ξεκάθαρα φάνηκε

από τις αναλύσεις και τις παρουσιάσεις του Υπουργού, του κ. Μαντέλη από το 1990 μέχρι και το 1993 που είχατε την ευθύνη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ: Μέχρι το 1995.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Από το 1993 ως τώρα;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΛΟΥΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ**).

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Έχετε τρομακτικές ευθύνες καθυστέρησης για ένα σύστημα το οποίο έγινε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Γιατί δεν δέχεσθε τη σύσταση της Επιτροπής, να τα εξετάσει όλα αυτά;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Θα μου επιτρέψετε να τελειώσω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Γκελεστάθη, μη διακόπτετε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Από την άλλη πλευρά διαπιστώνεται ότι από το 1996 και μετά γίνεται ένας φρενήρης αγώνας δρόμου, για να γίνουν όλες οι διαδικασίες, να γίνουν οι απαλλοτριώσεις, να προχωρήσει το σύστημα και να εγκατασταθούν τα ραντάρ.

Άκουσα το εντυπωσιακό, πραγματικά, πρωτάκουστο –βέβαια εσείς είσατε νομικός, δεν είσατε τεχνικός, γι'αυτό το είπατε– ότι κάνανε διαγωνισμό, λέει, για ραντάρ, χωρίς να ξέρουν πού θα τα τοποθετήσουν.

Σας παρακαλώ, κύριε Παυλόπουλε, έπρεπε να ρωτήσετε ένα συνάδελφο σας μηχανικό, της Νέας Δημοκρατίας, ή τον κ.Γκελεστάθη, ο οποίος ως Υπουργός τότε ήξερε, ότι την ευθύνη για το πού θα τοποθετηθούν τα ραντάρ για να λειτουργήσει το σύστημα, την έχει η μειοδότη εταίρεια. Αυτή έχει την ποιοτική ευθύνη, την ευθύνη για το κόστος και την ευθύνη τοποθέτησης για να ενοποιήσει το σύστημα.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι. Και αν δεν υπήρχε χώρος;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Σας παρακαλώ! Παρασύρεσθε από λανθασμένες πληροφορίες. Όταν πάω να αγοράσω ένα επί μέρους δευτερεύον ραντάρ...

ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΦΑΡΟΥΔΑ: Αλλιώς μας τα είπατε στην επιτροπή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Αυτό θα το λέγατε, αν ήταν ακατάλληλα τα ραντάρ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, θα με αφήσουν να μιλήσω; Θέλετε διάλογο, αλλά να με αφήσετε να μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Όταν πάω να αγοράσω ένα δευτερεύον ραντάρ προσέγγισης σε ένα αεροδρόμιο, ξέρω ότι θα πάω να αγοράσω για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Όταν όμως τοποθετώ ένα συνολικό σύστημα, για να αξιοποιήσω την ανάγκη εικόνας σε ολόκληρο το Αιγαίο, θέλουμε ένα σύστημα. Και γι' αυτό πρέπει να αναλάβει την ευθύνη της τοποθέτησης μία εταιρεία η οποία και θα καθορίσει ακριβώς τη θέση του ραντάρ...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ: Πρέπει να υπάρχει μελέτη πριν απ'αυτό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):.. βρίσκοντας με μελέτες, μπράβο, τις βέλτιστες θέσεις.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μα, κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορείτε να ακούσετε τον κύριο Υπουργό χωρίς να τον διακόπτετε;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ: Το κακό είναι ότι ακούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Δεν είναι εικόνα αυτή, κύριε Παπαδόγγονα. Σας παρακαλώ!

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι δύσκολη η θέση τους, δείξτε κατανόηση, έχουν εκτεθεί.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Μου επιτρέπετε, κύριοι συνάδελφοι, να προχωρήσω;

Επομένως, λοιπόν, η ιστορία ότι υπήρχε καθυστέρηση σαφώς δεν αφορά την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Δεν είπε κανείς ότι δεν υπήρξε καθυστέρηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δεν αντιδicoύμε εδώ πέρα. Πρέπει να καταλάβουμε ότι έχουμε μία ευθύνη, Κυβέρνηση και Αντιπολίτευση, όταν υπάρχει εναλλαγή στις κυβερνήσεις. Από το 1989-1990 μέχρι το Δεκέμβριο του 1993 ήσασταν εσείς και εμείς αναλάβαμε από το 1994 και μετά και το θέμα είναι ανοιχτό, διότι το θέμα ξεκίνησε από το 1986.

Στο Υπουργικό Συμβούλιο ή στο ΚΥΣΕΑ -δεν θυμάμαι ακριβώς σε ποιο κυβερνητικό όργανο επί Ανδρέα Παπανδρέου, αποφασίστηκε να εγκατασταθεί αυτό το ενιαίο σύστημα ραντάρ για όλο το Αιγαίο. Ο Ανδρέας Παπανδρέου μάλιστα επέμενε επειδή ήταν παραμονές εκλογών -Γενάρης ή Φλεβάρης ήταν- να μην προχωρήσει σ' αυτήν την επένδυση, διότι ήταν υψηλό το κόστος. Νομίζω οκτώ ή δέκα ή δώδεκα δισεκατομμύρια περίπου. Ήταν μια πολύ σημαντική αγορά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ: Ήταν δέκα δισεκατομμύρια (10.000.000.000) δραχμές.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Είπε τότε ο Ανδρέας Παπανδρέου -ο κ. Χαράλαμπος θα το θυμάται βεβαίως, διότι ήταν Υπουργός τότε- ότι "δεν προχωρώ σε αυτήν την επένδυση, διότι δεν μπορώ να με κατηγορήσουν ότι κάνω ανάθεση, ενώ θα πάμε τον Απρίλιο σε εκλογές". Και ο κ. Τσοβόλας θα το θυμάται αυτό, γιατί μαζί τα παλεύαμε τότε αυτά τα θέματα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Έτσι είναι.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ακριβώς.

Ήρθε η Νέα Δημοκρατία και άκουσα μετά όλες τις ιστορίες, τι έγινε. Δεν θα τα επαναλάβω, ούτε θέλω να σπεκουλάρω πάνω σ' αυτά τα θέματα. Όμως έχουμε ευθύνη, διότι μέχρι και σήμερα δεν υπήρχαν αυτά τα ραντάρ. Εκείνο που δεν μπορεί να πει κανείς είναι ότι επειδή δεν υπήρχαν αυτά τα ραντάρ, δεν είναι ασφαλές το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης να δεχθεί προσγειώσεις αεροπλάνων και επειδή έπεσε το ουκρανικό αεροπλάνο, άρα φτάνει το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης. Είναι αδιανόητο να το υποστηρίζει κανείς.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είπε κανείς αυτό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Χαίρομαι που δεν το είπε, όμως αυτό ήταν στις εφημερίδες επί πέντε ημέρες. Δεν αναφέρομαι σε σας, κύριοι συνάδελφοι. Λέω ότι ήταν στις εφημερίδες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να τονίσω ένα θέμα: Παρασυρθήκατε από το κλίμα το οποίο υπήρξε εκείνες τις ημέρες, από αυτή την υστερία, αυτήν τη μετάπτωση, αυτό το ξεκίνημα απ' όλες, όλες τις πλευρές μιας προσπάθειας, να υποστηριχτεί ότι για το ατύχημα που έγινε φτάνει η Κυβέρνηση, φτάνει οι Ένοπλες Δυνάμεις, διότι δεν βρήκαν το αεροπλάνο αμέσως.

Όμως, ξεκαθαρίστηκε μέσα σε σαράντα οκτώ ώρες η εικόνα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Ποιος είπε για τις Ένοπλες Δυνάμεις;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Διαβάστε τις εφημερίδες. Όχι εσείς, κύριε Γκελεστάθης. Το έγραψαν οι εφημερίδες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Γκελεστάθης, σας παρακαλώ.

Με συγχωρείτε, κύριε Υπουργέ.

Κύριοι συνάδελφοι, θα σας παρακαλέσω να μη διακόπτετε τον κύριο Υπουργό. Είναι η πολλοστή φορά που το λέω.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όμως, ξεκαθαρίστηκε αυτή η υπόθεση μέσα σε σαράντα οκτώ ώρες, κύριοι συνάδελφοι, με πρωτοφανή ταχύτητα για τα διεθνή χρονικά, τη στιγμή, που ούτε ο διεθνής δορυφόρος,

ο οποίος περνάει από την Ελλάδα, μπόρεσε να μας δώσει καμία απάντηση, ούτε τα ειδικά αμερικάνικα αεροπλάνα μπόρεσαν να μας δώσουν καμία απάντηση. Υπήρχαν δε, όπως ξέρετε, νεφώσεις και τα ελικόπτερα μπορούσαν να πετάξουν μόνο μέχρι τα επτακόσια ή οκτακόσια μέτρα και μάλιστα με πρωτοφανή μαζικό τρόπο εκείνες τις ημέρες κινήθηκαν. Από την πρώτη βραδιά, μέσα σε μία ώρα είχε σηκωθεί το C-130 και έριχνε φωτοβολίδες πάνω από εκείνη την περιοχή, για να διαπιστώσουμε πού βρίσκονταν τα συντρίμια του αεροσκάφους και στις 23.30, τόσο η φραγάτα "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" του Πολεμικού Ναυτικού όσο μία σειρά από πλοία, τα οποία κινήθηκαν από την περιοχή της Μακεδονίας, "χτένισαν" όλη την περιοχή του Αιγαίου και εκείνη την περιοχή.

Βέβαια, όπως είπε ο κύριος συνάδελφος προηγουμένως, αυτή η επιχείρηση με πεντέμισι χιλιάδες στρατιώτες, που μπόρεσαν μέσα σε πεντέμισι ώρες να κινηθούν, και να "χτενίζουν" τμηματικά τρεις νομούς -Πιερίας, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης- ήταν μία πρωτοφανής επιχείρηση, η οποία έδειξε την ικανότητα του Κράτους, των Ενόπλων Δυνάμεων και των υπηρεσιών να λειτουργήσουν.

Γι' αυτό, λοιπόν, καλό θα είναι να είμαστε προσεκτικοί. Βέβαια, όπως είπα, παρασυρθήκατε από το κλίμα εκείνων των ημερών, διότι όταν αυτά έγιναν, κατέπεσε αμέσως όλη αυτή η επιθετικότητα. Το κακό, όμως, είχε συμβεί. Δημιουργήθηκε μία εσφαλμένη εικόνα ότι τα αεροδρόμιά μας δεν είναι ασφαλή και διατρέχουν κίνδυνο τα ξένα αεροπλάνα, όταν τα προσεγγίζουν.

Θέλω να πιστεύω ότι μετά από πολύ ήρεμη σκέψη, με άνεση και λογική θα καταλάβουν όλοι ότι η εγκατάσταση αυτών των ραντάρ στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και όπου αλλού τοποθετηθούν, είναι μία επιπρόσθετη ποιοτική βελτίωση της διαχείρισης του αεροδρομίου. Αυτό δεν σημαίνει, όμως, ότι τα αεροδρόμιά μας της Θεσσαλονίκης, της Ρόδου, της Κέρκυρας, του Ηρακλείου ή οπουδήποτε αλλού, δεν πληρούν τους απαιτούμενους από τις διεθνείς προδιαγραφές όρους ασφαλείας. Οπωσδήποτε τους πληρούν. Είναι ασφαλή και πάνω σ' αυτό ακριβώς δεν υπάρχει κανένα θέμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βλέπετε ότι αυτή η πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής δεν έχει προοπτική επιτυχίας, σχετικά με το ποιος έχει ευθύνη. Υπήρξε μία καθυστέρηση και τώρα μόλις τελειώνει αυτή η διαδικασία των ραντάρ. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι τα αεροδρόμιά μας είναι ασφαλή.

Όσον αφορά το δεύτερο επιχείρημα της προσπάθειας να αποδοθούν ευθύνες επειδή δεν βρέθηκε αμέσως το αεροπλάνο και σχετικά με το αν είναι ή όχι ικανές οι υπηρεσίες της ελληνικής πολιτείας, το Κράτος, ο Στρατός, οι Ένοπλες Δυνάμεις, η Αεροπορία, το Ναυτικό, να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα, αποδείχθηκε ότι με τη μεγαλύτερη δυνατή αποτελεσματικότητα και υπευθυνότητα κινητοποιήθηκαν και μέσα σε σαράντα οκτώ ώρες έλυσαν ένα θέμα, το οποίο κάτω από εκείνες τις συνθήκες ήταν εξαιρετικά αδύνατο να λυθεί και κανείς δεν φαντάστηκε ότι μπορούσαμε να είχαμε βρει το αεροπλάνο τόσο γρήγορα. Τότε πλέον γύρισε όλη η υπόθεση και καταλήξαμε σε μία πρόταση εξεταστικής επιτροπής, για να δούμε γιατί δεν λειτούργησε η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας του Υπουργείου Εσωτερικών.

Έφυγε ο κ. Παυλόπουλος. Δεν του άρεσαν αυτά που άκουγε. Δεν πειράζει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ακούμε εμείς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Δεν πειράζει, ακούτε εσείς.

Προσέξτε, όταν νομοθετήσαμε τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας στο Υπουργείο Εσωτερικών, προβλέψαμε ότι για ένα χρόνο δεν θα λειτουργήσει. Το γνωρίζετε αυτό, κύριοι συνάδελφοι, οι οποίοι βιάζεσθε και λέτε "γιατί" και "πώς". Είπαμε ότι για ένα χρόνο δεν θα λειτουργήσει. Διότι, μόνο το Κέντρο Επιχειρήσεων, το οποίο συγκροτήθηκε στην Οδό Ευαγγελιστρίας στους χώρους του Υπουργείου Εσωτερικών, ήταν μια υπόθεση τουλάχιστον δέκα-δώδεκα μηνών επένδυσης. Διότι συγκροτούμε εκεί ένα συντονιστικό κέτρο όλων

των υπηρεσιών του δημοσίου. Ένα μεγαλύτερο συντονιστικό κέντρο απ' αυτό που έχει το Υπουργείο Άμυνας στα υπόγειά του. Να, λοιπόν, γιατί προβλέψαμε από την αρχή ότι για ένα χρόνο θα συνεχίσει η παλιά λειτουργία με το παλιό συντονιστικό κέντρο, διότι έπρεπε να δημιουργηθεί αυτή η νέα υποδομή υψηλής ποιότητας με εξήντα ένα στελέχη. Δεν είναι εύκολο στην Ελλάδα σήμερα από τη μια μέρα στην άλλη να κάνεις ένα τέτοιο βήμα. Να, λοιπόν, γιατί η καθυστέρηση και γιατί τώρα μπαίνει σε ρυθμό η υπηρεσία αυτή και προσπαθεί "να πάρει επάνω της".

Και αναφέρατε στην ερώτηση -επειδή δεν βρίκατε τι άλλο να πείτε- για τους χάρτες οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν, που είναι της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού, μην τυχόν δεν είναι η αρμόδια ή η κατάλληλη ή πρέπει να είναι από την Αεροπορία κλπ. Μην κάνετε το λάθος να διολισθαίνετε σε χαρακτηρισμούς για έργα υπηρεσιών όπως της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού ή υπηρεσιών που σχεδιάζουν τους χάρτες της Αεροπορίας, διότι εκτίθεσθε. Οι χάρτες αυτοί είναι υψηλότερης ποιότητας, εγγυημένοι, χρησιμοποιούνται διεθνώς απ' όλους τους οργανισμούς. Είναι οι χάρτες τους οποίους σχεδιάζει και χρησιμοποιεί το ελληνικό δημόσιο και οι υπηρεσίες των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κανείς δεν μέμφεται τις Ένοπλες Δυνάμεις.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Διαβάστε, τα λέει εδώ μέσα. Η δική σας η πρόταση είναι. Αν την έχετε διαβάσει, θα το δείτε.

Και μετά πήγαμε στο Κέντρο Έρευνας και Συντονισμού να βρούμε ότι έχει προβλήματα. Ξέρετε, η έρευνα και η διάσωση είναι αυτήν την εποχή της μόδας. Γιατί σε όλο τον κόσμο καταλαβαίνουν ότι υπάρχει πιθανότητα ατυχημάτων και πρέπει να υπάρχει συντονισμός εναέριας και θαλάσσιας έρευνας. Πρέπει να ψάξεις και να βρεις το γρηγορότερο δυνατό τα θύματα. Πλοία βυθίζονται και αεροπλάνα πέφτουν και συνεπώς πρέπει να υπάρχει μια τέτοια υπηρεσία.

Στην Ελλάδα έχουμε δύο ξεκάθαρες απαντήσεις σ' αυτό το θέμα: Ότι ατύχημα γίνεται στη θάλασσα, αρμόδιο είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Εκεί λειτουργεί το Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης, στο οποίο συντονίζονται όλες οι υπηρεσίες του ελληνικού κράτους, του στρατού και του δημοσίου. Όταν υπάρχει ατύχημα στον αέρα, πέφτει αεροπλάνο, το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, με προέκταση το ΑΤΑ της Λάρισας, είναι το αρμόδιο κέντρο στο οποίο γίνεται ο συντονισμός για την ανακάλυψη και την προσέγγιση και διάσωση οποιουδήποτε αεροπορικού δυστυχήματος.

Στην προκειμένη περίπτωση, στην αρχή κινήθηκε και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, δηλαδή το Επιτελείο Αεροπορίας. Μέσα σε μισή ώρα εκτιμήθηκε η κατάσταση και καταλάβαμε πού βρίσκεται η υπόθεση. Την υπόθεση ανέλαβε το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας και η Αεροπορία αντιμετώπισε το συγκεκριμένο πρόβλημα ταχύτατα. Πέραν του C-130, που είχε φύγει σε μια ώρα και ήταν καθ' οδόν, επεξεργάστηκαν αμέσως όλες οι ταινίες σε συνεργασία με την ΥΠΑ. Ημασταν όλη τη νύχτα σε επαφή με τη Θεσσαλονίκη. Καταγράφηκαν οι μαγνητοταινίες και αξιολογήθηκε το υλικό, ώστε να δούμε, να εκτιμήσουμε, πού μπορεί να είναι αυτό το αεροπλάνο. Παρ' όλο ότι ο πιλότος μέχρι τη στιγμή που έπεσε το αεροπλάνο -δεν ξέρω αν ειπώθηκε αυτό-υποστήριζε ότι βρίσκεται βόρεια της Θεσσαλονίκης -ανέφερε είκοσι οκτώ βαθμούς- δηλαδή ότι ήταν πάνω από το Κιλκίς περίπου και οι άλλοι τον έβλεπαν από το ραντάρ ότι πήγαινε αλλού, εμείς καταλήξαμε ότι το σημείο πτώσης -αναλύοντας όλες αυτές τις εκτιμήσεις και μέσα από το στρατιωτικό ραντάρ- πρέπει να είναι κάπου στην περιοχή των Πιερίων, εκεί που έπεσε τελικά και το αεροπλάνο. Γι' αυτό κινήθηκε το κύριο βάρος των δυνάμεων προς αυτήν την κατεύθυνση. Και αν δεν είχαμε αυτές τις χαμηλές νεφώσεις και αυτόν τον φοβερά άσχημο καιρό με χιονοπτώσεις όπου αναγκάστηκαν οι νέοι στρατιώτες, όπως είδατε, να τρέχουν να χτενίζουν περιοχές με ρούχα, που ίσως δεν ήταν και τα καλύτερα, θα είχαμε βρει πολύ πιο γρήγορα το

συγκεκριμένο αεροπλάνο.

Γιατί τα λέω αυτά, κύριοι συνάδελφοι; Για να δείξουμε ότι και οι Ένοπλες Δυνάμεις λειτουργήσαν και η Αεροπορία λειτουργήσε και το Κράτος λειτουργήσε και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας λειτουργήσε, τα πάντα λειτουργήσαν. Εκείνο όμως το οποίο εντυπωσιάζει και πρέπει όλους μας να μας απασχολήσει είναι ένα γενικότερο, κοινωνικό θέμα. Πώς και για ποιο λόγο μόλις έγινε το ατύχημα μέσα σε λίγες ώρες δηλαδή, την άλλη μέρα, οι εφημερίδες βγήκαν και έγραψαν "διάλυση", "καταστροφή", "δεν υπάρχει τίποτα", "δεν κάνουμε τίποτα"; Υπήρξε ένα κλίμα μιζέριας, άρνησης και απόρριψης.

Μέσα σε τρεις ημέρες, όταν βρέθηκε, επανήλθαν πάλι πολύ προσεκτικά οι τόνοι -βεβαίως, όλοι καταλάβαμε, ότι εδώ πέρα έχουν μία ουσιαστική συμβολή οι Ένοπλες Δυνάμεις- και μαζεύτηκαν, κατάλαβαν, ότι πλέον το θέμα είχε λυθεί και άρχισαν να πέφτουν οι τόνοι.

Όμως, πού οδηγούμαστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Ναι μεν, η κοινή γνώμη παρασύρεται και λέει μία πάνω και μία κάτω, ανάλογα με το πώς ερμηνεύονται ορισμένα γεγονότα, αγνοώντας όμως την πραγματικότητα για τα δεδομένα τα οποία υπάρχουν. Στο κάτω-κάτω την κοινή γνώμη δεν μπορεί κανείς να την επηρεάσει, είναι δική της η ευθύνη. Αν όμως, δυστυχώς, έρχονται και τα κόμματα και αντί να σταθούν φραγμός σε τέτοιου είδους συμπεριφορές και να προτάξουν μια υπεύθυνη στάση, η οποία κατά την άποψή μου θα ήταν να έλθουμε σήμερα εδώ να ζητήσουμε από τον Υπουργό Μεταφορών, να μας ενημερώσει πότε θα βγει το πόρισμα -που είναι ευθύνη του Διεθνούς Οργανισμού ICAO, στον οποίο συμμετέχουν τρεις χώρες, όπως ακούσατε προηγουμένως, η Ρωσία, η Ουκρανία και η Ελλάδα- πότε θα καταλήξουν σε ένα αποτέλεσμα, ώστε να μπορούμε να καταλάβουμε τι έγινε τελικά και συγκεκριμένα με αυτό το ατύχημα, τι έβγαλαν τα μαύρα κουτιά, ποιες αιτίες υπάρχουν στις ανθρώπινες συμπεριφορές μέσα στο αεροπλάνο, αντί να περιμένουμε όλα αυτά που είναι τα κλειδιά της υπόθεσης, εμείς ήρθαμε να κάνουμε πρόταση Εξεταστικής Επιτροπής. Και εγώ λυπούμαι, διότι έτσι κάπως παρορμητικά -με εξαίρεση τον κ. Τσοβόλα- και τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης παρασύρθηκαν προς αυτήν τη λογική, να εξετάσουμε το πώς λειτουργούν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, η ΥΠΑ, το Υπουργείο Μεταφορών, το Υπουργείο Εξωτερικών.

Κύριοι συνάδελφοι, ελάτε όποτε θέλετε να συζητήσουμε τους όρους λειτουργίας. Αλλά ελάτε με ένα συγκεκριμένο θέμα. Πείτε μας, τι είναι εκείνο το οποίο σας ενδιαφέρει μέσα στο δικό μας το Υπουργείο, τι είναι εκείνο που σας ενδιαφέρει στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, τι σας ενδιαφέρει για την ΥΠΑ συγκεκριμένα, για να πάρετε απαντήσεις, για να ξέρετε πού πραγματικά βρισκόμαστε. Εξάλλου, μην κάνουμε πως δεν ξέρουμε πού είναι όλα αυτά τα πράγματα. Το ελληνικό κράτος στη σημερινή του κατάσταση είναι δημιουργήμα των κομμάτων τα οποία εκπροσωπούνται εδώ μέσα. Είτε μας αρέσει είτε όχι, είναι καθ' εικόνα και ομοίωση του δικού μας τρόπου δουλειάς και της δικής σας παρέμβασης. Μην ψάχνουμε να δημιουργήσουμε ψευδαισθήσεις εκεί που δεν υπάρχουν συγκεκριμένα θέματα. Δυστυχώς τη λύση αυτών των προβλημάτων πάλι εμείς από εδώ μέσα πρέπει να τη δώσουμε, από την ελληνική Βουλή και από τα ελληνικά κόμματα και από την κυβέρνηση, την οποία κάθε φορά δημιουργούμε. Γι' αυτό ακριβώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι δεν έχει κανένα νόημα αυτή η πρόταση για Εξεταστική Επιτροπή. Απεναντίας, θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, μόλις έχουμε το πόρισμα, να γίνει μια προημερησίας διατάξεως συζήτηση στη Βουλή. Να έρθουμε, λοιπόν, να συζητήσουμε. Θα βγάλουμε σωστά συμπεράσματα. Διότι όταν έχουμε το πόρισμα και γνωρίζουμε πλέον επίσημα και αναμφισβήτητα τι έχει γίνει, τότε θα καταλάβουμε ο καθένας τη ευθύνη είχε στην αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος και ελπίζω να βγάλουμε τα σωστά συμπεράσματα για το καλό του τόπου, όχι για την Κυβέρνηση, όχι για τα κόμματα, όχι για κανέναν άλλον.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστούμε και εμείς τον κύριο Υπουργό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε μια μικρή παρέμβαση μετά τις εξηγήσεις που έδωσε ο κύριος Υπουργός των Μεταφορών;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Τσοβόλα, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Για πέντε λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

Άκουσα τον αξιότιμο κύριο Υπουργό Μεταφορών να λέει –και έτσι είναι–ότι σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες η επιτροπή έχει υποχρέωση να παραδώσει το πόρισμα εντός έξι μηνών το αργότερο. Αν εξαντληθεί ο χρόνος αυτός, ο ανώτατος χρόνος, σημαίνει ότι η επιτροπή θα δώσει το πόρισμα μετά από τέσσερις και κάτι μήνες από σήμερα.

Κατά συνέπεια, σε συνέχεια των ισχυρισμών που ανέπτυξα, αν συγκροτηθεί σήμερα επιτροπή, να εξετάσει –όπως προκύπτει από την πρόταση των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας–μεταξύ των άλλων να επιλέξει και το εξής: Αν υπήρξαν συγκεκριμένες πράξεις και παραλείψεις των υπευθύνων του Πύργου Ελέγχου του αεροδρομίου Μακεδονία, που συνέβαλαν στην αεροπορική τραγωδία και αν ναι, πώς αυτές καταμερίζονται.

Όταν από τα θέματα, που ζητάει η πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, είναι αν υπάρχουν και συγκεκριμένες ευθύνες, που εδώ αναφέρεται σε ποινικές ευθύνες κατά κύριο λόγο, αντιλαμβάνεστε πόσο δίκιο είχα και εγώ, ως Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ., αλλά και ο ειδικός αγορητής ο κ. Δημαράς, όταν λέγαμε ότι, αν συσταθεί επιτροπή σήμερα και όχι μετά την παράδοση του πορίσματος –και παρακαλώ τον κ. Παυλόπουλο να προσέξει το συλλογισμό αυτόν– τότε με τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, που μπαίνει προθεσμία και για άλλα σημαντικά θέματα, θυμόμαστε, δυο μήνες, τρεις μήνες, υπάρχει ο κίνδυνος να συγκροτηθεί επιτροπή να εξετάσει ζητήματα που αντικειμενικά δεν μπορεί να έχει άποψη, αν δεν παραδοθεί από τους ειδικούς.

Είναι πρόεδρος Αρεοπαγίτης και άλλοι ειδικοί πάνω σε τέτοια θέματα, ενώ δεν μπορεί να ερευνηθεί από την Εξεταστική Επιτροπή και τότε να βγάλει πόρισμα η επιτροπή χωρίς τη γνώμη των υπευθύνων και να έχουμε αντιφατικά πράγματα. Θα πω και κάτι άλλο που σκέφτομαι πονηρά λόγω επαγγελματικής διαστροφής ως δικηγόρος πλέον και όχι ως Αρχηγός κόμματος. Ίσα-ίσα, έχοντας ένα τετράμηνο και πλέον αν το δούμε πονηρά, μπορεί η επιτροπή να εξαντλήσει όλο το τετράμηνο και βλέποντας πού πάει το πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής, ενδεχομένως να τη βάλουμε στον πειρασμό να καλύψει πράγματα που θα βγουν από την Εξεταστική Επιτροπή, ενδεχομένως, επαναλαμβανών, χωρίς να είναι σίγουρο.

Κάνω την τελική πρόταση και παρακαλώ τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας και των άλλων κομμάτων και την Κυβέρνηση, να το σκεφτούν και να το αποδεχθούν.

Να μην παρθεί η απόφαση σήμερα, για να μην έχουμε και άλλα διαδικαστικά προβλήματα, μετά από το πόρισμα της επιτροπής, ώστε μόλις παραδοθεί το πόρισμα, να συμφωνήσουμε από τώρα όλα τα κόμματα –και εμείς συμφωνούμε– να κάνουμε Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή, η οποία θα λάβει υπόψη της και το πόρισμα. Το λέω, γιατί τότε δεν υπάρχει η αιτιολογία που είπε ο κύριος Υπουργός, μην τυχόν δυσφημιστεί η χώρα, αφού το πόρισμα αυτό –όπως ο ίδιος μας είπε– θα κοινοποιηθεί σε όλες τις χώρες και σε όλα τα αρμόδια όργανα.

Αυτήν είναι και σοβαρή και υπεύθυνη πρόταση και παράλληλα αποδίδει σεβασμό στη μνήμη των θυμάτων αλλά και στον πόνο όλων αυτών των συγγενών.

Αυτήν την πρόταση κάνω και παρακαλώ μέχρι τη λήξη της συζήτησης να το σκεφτούν τα κόμματα και η Κυβέρνηση και να παρθεί ομόφωνη απόφαση, γιατί νομίζω ότι κανένας δεν πρέπει να αρνείται να υπάρξει η σύσταση αυτής της επιτροπής, εφ' όσον όμως προηγηθούν και διασφαλιστούν οι

όροι που θα οδηγήσουν σ'ένα αντικειμενικό πόρισμα, για να ασκηθεί και η αξιοπιστία της Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, για ένα λεπτό το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Παυλόπουλε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εξηγώ γιατί η Νέα Δημοκρατία δεν αποδέχεται την πρόταση.

Η πρότασή μας, κύριε Υπουργέ, είναι συνεπής και με τη νομική πραγματικότητα. Γιατί είναι γνωστό ότι το ποινικό σκέλος και το διοικητικό σκέλος –το ξέρετε και από τη δικηγορία– είναι πράγματα που βαίνουν ανεξάρτητα. Οι διοικητικές ευθύνες δεν οδηγούν πάντοτε σε ποινικές ευθύνες. Και δεν έπεται ότι επειδή η διοικητική ευθύνη δεν οδηγεί οπωσδήποτε σε ποινική πάντοτε, η υπηρεσία λειτουργεί κανονικά και δεν υπάρχει δυσλειτουργία. Κάθε άλλο.

Κατόπιν τούτου, δεν μπορούμε να αποδεχθούμε την πρότασή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο συνάδελφος κ. Φοίβος Ιωαννίδης, έχει το λόγο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Παυλόπουλος και με την παρέμβαση του, τη διαδικαστική, μου θύμισε ότι κατά τη βασική ομιλία του είπε ότι η Νέα Δημοκρατία με περίσκεψη κατέθεσε την πρόταση.

Εγώ, λοιπόν, θυμάμαι ότι ο Καβάφης λέει "χωρίς περίσκεψη και χωρίς αιδώ". Και θεωρώ ότι είναι η περίπτωση σας ειδικά γι' αυτήν την πρόταση. Χωρίς περίσκεψη και χωρίς αιδώ την καταθέσατε, αγαπητέ κύριε Παυλόπουλε.

Στις 17 του μηνός συνέβη το ατύχημα. Στις 29...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ: Τα είπαν οι Υπουργοί αυτά.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε συνάδελφε, μην πάρετε καμία πληρωμένη απάντηση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κάτι νεότερο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Γιατί καμία φορά, όταν σπεύδετε προκαταβολικά πριν αρχίσω να ομιλώ να με διακόπτετε, θα την πάρετε πληρωμένη την απάντηση και θα ζητάτε το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μη διακόπτετε, παρακαλώ, κύριε Σωτηρόπουλε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κάτι καινούριο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Περιμένετε, κύριε Σωτηρόπουλε, μπορεί να πει κάτι καινούριο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Άλλωστε, κριτής των ανοησιών που λέτε εσείς ή όποιος εδώ μέσα ή εγώ, είναι όλοι οι συνάδελφοι και ο λαός που μας ακούει. Δεν θα σας ανακηρύξω εσάς ειδικά, κύριε Σωτηρόπουλε, κριτή του τι θα πω.

Στις 17 Δεκεμβρίου, λοιπόν, συμβαίνει το ατύχημα. Στις 29 Δεκεμβρίου –θα μπορούσε να είναι και 31 Δεκεμβρίου, παραμονή της Πρωτοχρονιάς– κατετέθη η πρότασή σας. Κατετέθη τόσο πρόχειρα, ώστε αν ρίξω μία ματιά και σε αυτούσιο το κείμενο, πέραν των συντακτικών σφαλμάτων, βλέπω και πώς μπήκαν οι υπογραφές, μηδὲ της υπογραφής του Αρχηγού σας εξαιρουμένης, που τη στριμώξατε στην αρχή. Και βεβαίως αυτό δεν είναι τόσο σημαντικό. Ίσως να έχει κάποια σημασία ότι δεν υπάρχει καμία υπογραφή των έξι διαγραφέντων. Δεν ξέρω αν από τότε είχε μεθοδευτεί το πράγμα, αλλά ανάμεσα στους εβδομήντα πέντε περίπου Βουλευτές που υπογράφουν, δεν υπάρχει καμία υπογραφή των έξι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό είναι νέο στοιχείο.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Υπάρχει του κ. Παναγιωτόπουλου, ο οποίος διεσώθη από το ατύχημα ή δυστύχημα που έπληξε τη Νέα Δημοκρατία, αλλά δεν υπάρχει κανενός από τους διαγραφέντες.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτό είναι το θέμα;

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Αφού με προκαλείτε. Σας είπα ότι θα εισπράξετε. Μη με προκαλείτε.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Ελάτε στο θέμα, κύριε Ιωαννίδη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ. Δεν μπορείτε εσείς να κρίνετε πώς θα μιλήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Θα τα ακούσετε, κύριοι συνάδελφοι. Άκουσα, άλλωστε, τον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας να αναφέρει όλα τα θέματα που απασχολούν τον τόπο. Σημείωσα επί λέξει ότι αναφέρθηκε στην πρόνοια, στην παιδεία, στην υγεία, στους επιχειρηματίες, στη φορολογία, ακόμη και στο διάλογο που δεν τον κάνει υποτίθεται η Κυβέρνηση, στην ανεργία, στις ιδιωτικοποιήσεις, προφανώς διότι ο άνθρωπος δεν είχε τη δυνατότητα να στηρίξει αυτήν την πρόταση και αναφέρθηκε σε όλο αυτό το φάσμα. Και τώρα εσείς ενοχλείστε, που όταν με προκαλείτε, σας απαντώ και αφού σας προειδοποίησα ότι θα σας απαντήσω σκληρά. Τότε, τι να πω εγώ;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Θα τα ακούσετε μετά και εσείς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Θα ξεφτυλίσετε τη συζήτηση.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Βεβαίως. Εμείς έχουμε μάθει και να ακούμε. Μάθετε και εσείς να ακούτε.

Ο πρώτος, ο εισηγητής ο κ. Φούσας, τι είπε; Ακούστε φράσεις: Πρώτα απ' όλα προσδιόρισε σαφέστατα, έβγαλε πόρισμα ότι υπάρχει ευθύνη και μάλιστα ποινική, για την πτώση του ΓΙΑΚΟΒΛΕΦ. Όχι αόριστα, κύριε Παυλόπουλε, για το πώς λειτουργούν ή δεν λειτουργούν οι δημόσιες υπηρεσίες. Αναφέρθηκε στην ασκηθείσα ήδη ποινική δίωξη την οποία θεώρησε ενισχυτική της προτάσεως για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, ενώ το αντίθετο ακριβώς συμβαίνει.

Και περαιτέρω συνδύασε το ραντάρ και είπε ότι η έλλειψη ραντάρ είχε ως συνέπεια την πτώση του αεροπλάνου. Καμία σχέση το ένα με το άλλο. Τα εξήγησε ο κύριος Υπουργός, να μην τα επαναλάβω.

Και περαιτέρω είπε ότι ο Πρωθυπουργός δήθεν ομολόγησε την ύπαρξη πολιτικών ευθυνών. Πού το βρήκε πάλι αυτό; Ποτέ δεν μίλησε ο Πρωθυπουργός για ύπαρξη πολιτικών ευθυνών και δεν ήταν δυνατόν να μιλήσει εκεί όπου πράγματι δεν υπάρχουν. Διότι εδώ είναι πρωτοφανές. Συμβαίνει ένα τραγικό ατύχημα, ένα δυστύχημα –συμβαίνουν τέτοια δυστυχήματα σε όλον τον κόσμο– και μόνο εδώ έχουμε την πρωτοτυπία να ζητείται σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, διότι έπεσε ένα αεροπλάνο. Τραγικό το αποτέλεσμα, χάθηκαν τόσο άνθρωποι, αλλά αυτό σημαίνει ότι πρέπει να συσταθεί Εξεταστική Επιτροπή και μάλιστα ενώ υπάρχουν οι διαδικασίες, οι αδιάβλητες –προβλέπονται από διεθνείς συμβάσεις, από τη νομοθεσία την εσωτερική και τη διεθνή– για να ελεγχθούν τα αίτια οποιουδήποτε δυστυχήματος; Και ενώ έχει ασκηθεί δίωξη –και προσέξτε– μετά από πρωτοβουλία και με κίνηση του αρμοδίου Υπουργού; Ο αρμόδιος Υπουργός πήγε στον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου τη συνομιλία που είχε απομαγνητοφωνηθεί και από εκεί έχει κινηθεί και η δικαιοσύνη.

Και είπε περαιτέρω ο κ. Φούσας: Αν δεν ψηφίσετε –έτσι είπε– τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, αυτό είναι ομολογία ενοχής. Και προσέθεσε: Θα είσθε οι κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ επίορκοι. Τώρα απευθύνομαι στους επίορκους: Εσείς θα είσθε οι επίορκοι, διότι δεν θα έχετε κάνει του κ. Φούσα το κέφι, διότι δεν θα έχετε αποδεχθεί την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας. Εάν με αυτήν τη λογική μπορούμε να συζητούμε εδώ πέρα, δηλαδή, όταν δεν αποδέχαστε εσείς την πρόταση τη δική μας –την όποια πρόταση– να σας λέμε επίορκους ή όταν δεν αποδεχόμαστε εμείς τη δική σας πρόταση και μάλιστα τέτοια πρόταση, να μας χαρακτηρίζετε προκαταβολικά ως επίορκους, τότε να μου επιτρέψετε να πω ότι δεν λειτουργούμε καλά και ελπίζω ότι δεν θα υπάρξει άλλος να ισχυρισθεί τα όσα ισχυρίστηκε ο κ. Φούσας.

Κύριοι συνάδελφοι, πρόσεξα πολύ τι θα έλεγε ο κ. Καραμανλής. Είχα την απορία να δω πώς θα χειριζόταν αυτό το θέμα, μετά από την κατά την εκτίμησή μου άστοχη ενέργεια της υποβολής της σχετικής προτάσεως, ο Πρόεδρος του κόμματός σας. Και όπως ανέφερα ήδη πριν, αναφέρθηκε σε μια σειρά θεμάτων ασχέτων με το αντικείμενο της προτάσεως.

Σε ό,τι αφορά στην πρόταση, είπε μόνο ότι υπάρχει τρομακτική καθυστέρηση τοποθέτησης ραντάρ και ότι αυτό μάλιστα αποτελεί και ύβρη προς τη Θεσσαλονίκη. Αλλά ο αρμόδιος Υπουργός –να μην τα επαναλάβω– σας εξήγησε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, ότι αν υπάρχει καθυστέρηση, η καθυστέρηση συνέβη όταν κυβερνούσατε εσείς και όχι το διάστημα από το 1994 που κυβερνάει το ΠΑΣΟΚ και που συνεχείς ενέργειές του επιβεβαιώνουν ότι έκανε όλα όσα ήταν δυνατά για να υπάρξει το ραντάρ, που όμως και αν υπήρχε, δεν θα απέτρεπε το δυστύχημα, διότι δεν προσγειώνονται με τα ραντάρ τα αεροπλάνα. Είναι άλλος ο ρόλος του ραντάρ.

Δεύτερον, είπε ο κ. Καραμανλής, αν έκανε έλεγχο προδιαγραφών των ουκρανικών αεροπλάνων η ΥΠΑ. Και επ' αυτού υπήρξε απάντηση. Δεν δικαιούται, δεν νομιμοποιείται η χώρα μας να κάνει ελέγχους των άλλων αεροπορικών εταιρειών των ξένων χωρών, από τη στιγμή που την ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών την έχει αντίστοιχα κάθε χώρα στην οποία υπάγεται η συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία.

Επίσης, είπε ο κ. Καραμανλής, αν έγινε έλεγχος της Ολυμπιακής για τη συνεργασία της με την ουκρανική εταιρεία. Και επ' αυτού υπήρξε απάντηση. Υπάρχει σύμβαση πανομοιότυπη με όλες τις συμβάσεις που υπογράφει η Ολυμπιακή Αεροπορία με όλες τις ανεγνωρισμένες αεροπορικές εταιρείες του κόσμου, όταν θέλει να έχει συνεργασία καθαρώς επιχειρηματική, όπως συμβαίνει και στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Εν συνεχεία προσέθεσε ο κ. Καραμανλής ότι υπήρξε καθυστέρηση και έλλειψη συντονισμού των κρατικών υπηρεσιών. Αυτό ήταν το κλίμα που δημιουργήθηκε –και εύκολα δημιουργείται αυτό το κλίμα μετά από ένα δυστύχημα– από τα μέσα ενημέρωσης εκείνες τις μέρες και αυτό το κλίμα σας παρέσυρε. Αλλά εδώ υπάρχουν πλήρη στοιχεία ότι υπήρξε απολύτως ικανοποιητική κινητοποίηση του κρατικού μηχανισμού –τα εξέθεσε και ο Υπουργός Άμυνας προηγουμένως– ταχύτατη αντίδραση και απολύτως συντονισμένη αντίδραση όλων των αναμειγνυομένων και εμπλεκόμενων δημοσίων υπηρεσιών και υπήρξε και το αποτέλεσμα –να μην πω θετικό αποτέλεσμα, διότι περί τραγωδίας επρόκειτο– της ανεύρεσης και συντομότητας του αεροσκάφους, που είχε πέσει σε εντελώς δύσβατη περιοχή και ενώ εκείνες τις ημέρες επικρατούσε πλήρης νέφωση.

Θα διαβάσω από την "ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ" της 3.2.98, που γράφει για ένα αεροπλάνο που έπεσε περίπου με τις ίδιες συνθήκες στη Μανίλα. Ένα τέταρτο πριν προσγειωθεί το αεροπλάνο επικοινωνήσε με τον πύργο ελέγχου και δεν ανέφερε το παραμικρό πρόβλημα. Εκπρόσωπος της εταιρείας δήλωσε ότι στο αεροπλάνο υπήρχαν ενενήντα εννέα επιβάτες και πλήρωμα πέντε μέλη. Και συμπληρώνει παρακάτω –να μην σας το διαβάσω όλο– ότι: "Οι χαμηλές νεφώσεις δεν επιτρέπουν την ανεύρεση του αεροσκάφους. Περιμένουμε να καθαρίσει ο καιρός, για να βρεθεί το αεροσκάφος". Το αεροσκάφος δεν είχε πέσει σε τόσο δύσβατη περιοχή, υπό τόσο δυσμενείς συνθήκες, όπως ήταν η πτώση του συγκεκριμένου αεροσκάφους. Και πτώσεις αεροσκαφών που προσεγγίζουν προς τα αεροδρόμια έχουν γίνει πάρα πολλές. Νομίζω ότι από το 1984 αναφέρθηκαν εκατόν τριάντα δύο.

Τι λοιπόν ήταν το εκπληκτικό, πέραν της ανθρώπινης τραγωδίας και του συναισθηματισμού που εν, πάση περιπτώσει, όλους μας αγγίζει; Κανείς μας δεν αγνοεί την τραγωδία και τη θλίψη των συγγενών των ανθρώπων που χάθηκαν. Και χάθηκαν, αν θέλετε, στις προσπάθειες αυτές και οι πέντε αεροπόροι μας. Δεν μένουμε ασυγκίνητοι, αλλά αυτό σημαίνει πολιτικές ευθύνες και δικαιολογεί αίτημα συστάσεως της Εξεταστικής Επιτροπής; Για να διερευνήσει τι, όταν διενεργούνται και από την ελληνική δικαιοσύνη αυτήν τη στιγμή ανακρίσεις, αλλά προπαντός, όταν δεν έχουμε το πόρισμα της Διεθνούς Επιτροπής, η οποία έχει συγκροτηθεί σύμφωνα και με την εσωτερική και με τη διεθνή νομοθεσία και η οποία πρόκειται να καταλήξει σε κάποιο πόρισμα;

Κατέληξε ο κ. Καραμανλής λέγοντας ότι υπάρχει πρόβλημα με την εικόνα της ανύπαρκτης πολιτείας, υπάρχει πρόβλημα

αξιοπιστίας του δημόσιου βίου και υπάρχει έλλειψη ευθιξίας, διότι δεν υπάρχει καμία παραίτηση. Εγώ θα υπενθυμίσω μόνο ένα πράγμα. Επί της πρωθυπουργίας του θείου του, του Κωνσταντίνου Καραμανλή, δολοφονήθηκε μέσα στη Θεσσαλονίκη ο Βουλευτής Γρηγόριος Λαμπράκης.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Τι σχέση έχει αυτό;

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Με συγχωρείτε, να ακούσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεχίστε, κύριε Ιωαννίδη, και μην απαντάτε.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ο ίδιος τότε φέρετε ειπών: "Ποιος επιτέλους διοικεί αυτό το κράτος;" Αλλά δεν παρητήθη.

Τώρα, λοιπόν, υπάρχει θέμα ευθιξίας που επιβάλλει παραίτηση, επειδή είχαμε ένα τραγικό αεροπορικό δυστύχημα; Νομίζω ότι αυτές οι υπερβολές δεν ωφελούν τη Νέα Δημοκρατία, η οποία βεβαίως με τα προβλήματα που έχει, είναι φυσικό να βρίσκεται και σε κάποια μικρή σύγχυση.

Εκείνο όμως που είναι εκπληκτικό, είναι ότι ο λαϊκισμός της Αριστεράς και της Προόδου ανέπτυξε περίπου τις ίδιες θέσεις και μάλιστα, θα έλεγα, βάζοντας και δημαγωγική σάλτσα προς την κατεύθυνση των αντιδρόνων κοινοταρχών στην εγκατάσταση των ραντάρ. Εκπληκτικά πράγματα! Γι'αυτό και παρασύρθηκα και έκανα αυτό το γλωσσικό λάθος και μίλησα αντί περί Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου, περί λαϊκισμού της Αριστεράς και της Προόδου.

Κύριοι συνάδελφοι, για όνομα του Θεού! Όταν έχουμε τέτοιες μεγάλες επιλογές να κάνουμε, όταν εσείς μας κατηγορείτε, διότι δεν έχουν τοποθετηθεί τα ραντάρ με την ταχύτητα που εσείς θα θέλατε, χωρίς να ξέρετε και πώς γίνονται όλες αυτές οι διαδικασίες, έρχεσθε και μας λέτε ότι έχουν περίπου δίκιο στην Περαιά, που έβαλε η κοινότητα κάποιον καθηγητή, ο οποίος έχει ιδιοκτησία και μένει εκεί δίπλα, να γνωμοδοτήσει περί των περιβαλλοντικών όρων; Και όταν και στο Ηράκλειο –για να μη νομίζετε ότι παραλείπω να πω τις ευθύνες, όταν αφορούν την πατρίδα μου– διαμαρτύρονται από την Αλικαρνασσό και δεν θέλουν να τοποθετηθεί το ραντάρ εκεί. Είναι δυνατόν να έρχεται ένα κόμμα και να υποστηρίζει τέτοια πράγματα στη Βουλή, γιατί αυτά υποστηρίζετε, κυρία Αλφιέρη.

Εν πάση περιπτώσει, κάποτε ειλικρινά –και τελειώνω, δεν χρειάζεται να πάρω όλον το χρόνο, γιατί απάντησαν με πληρότητα οι δύο Υπουργοί και γιατί όσο πιο σύντομος είναι κανείς τόσο το καλύτερο– εγώ έχω να σας πω ότι διαπράξατε ακόμα ένα σφάλμα με την υποβολή αυτής της προτάσεως.

Βεβαίως δεν σταματήσατε σ' αυτό το πρώτο σφάλμα. Θα έλεγα ότι σας έδωσε μια χρυσή ευκαιρία ο κ. Τσοβόλας με την πρότασή του, την οποία δεν αποδεχθήκατε. Εμείς βεβαίως δεν έχουμε κανένα λόγο να αλλάζουμε θέσεις, γιατί εμείς πιστεύουμε ότι δεν υπάρχει κανείς απολύτως λόγος που να δικαιολογεί τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής.

Αλλά εσείς διαπράξατε και το σφάλμα να εμμένετε στο αρχικό σφάλμα, καίτοι σας δόθηκε κοινοβουλευτικά η δυνατότητα να αλλάξετε πλεύση, μια και η πλεύση που έχετε αυτήν τη στιγμή οδηγεί σε ναυάγιο. Φοβάμαι ότι οδηγεί σε "Τιτανικό", που είναι λίαν επίκαιρος.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Χειμάρας έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κακό ξεκίνημα κάνω. Ήλθα να καταθέσω στοιχεία σήμερα εδώ, αλλά είμαι υποχρεωμένος να απαντήσω πρώτα στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο οποίος μας "έπεισε" με τα επιχειρήματά του. Πολλά επιχειρήματα χρησιμοποίησε, αλλά θα μας έπαιθε και κάποιος άλλος που μίλησε προηγουμένως, ο κ. Τσοχατζόπουλος –ειλικρινά το λέω– αν δεν γνώριζα το θέμα σε βάθος και αν δεν είχα και στοιχεία στα χέρια μου.

Βεβαίως εδώ θα πρέπει να δικαιολογήσω ότι δικαίως ο κ. Τσοχατζόπουλος πείθει την Αίθουσα και όταν ακόμα δεν έχει δικίο και δικαίως τα στελέχη του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τον προωθούν για

αρχηγό του κόμματος και αντικαταστάτη του κ. Σημίτη, που απέτυχε σε όλα τα επίπεδα.

Όπως λέγεται μάλιστα, κύριε Ιωαννίδη, πρόσφατα παρέθεσε γεύμα στους είκοσι ένα συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που δεν ήλθαν να ψηφίσουν την τροπολογία. Πριν από λίγο καιρό είχε παραθέσει παρόμοιο γεύμα στους είκοσι δύο ή στους πενήντα δύο, που υπέγραψαν και διακήρυξαν δημοσίως ότι διαφωνούν με τις επίσημες θέσεις που παίρνει η Κυβέρνηση στην εξωτερική πολιτική. Τέτοια θέλετε να λέμε;

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Γιατί είστε τόσο ζωντοί σήμερα, κύριοι συνάδελφοι;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Μπαίνω, λοιπόν, στην ουσία.

Κύριε Υπουργέ, μαζί συζητάμε με επιχειρήματα, ανεξάρτητα αν πείθουμε ο ένας τον άλλον ή όχι. Αν περιμέναμε το πόρισμα της επιτροπής, όπως το πόρισμα για το "ΔΥΣΤΟΣ" που έκανε δεκατέσσερις μήνες να βγει, θα ξεφεύγαμε εντελώς από αυτήν την πρόταση και από την ουσία του θέματος.

Βιαστήκατε όμως και εσείς και ο κ. Τσοχατζόπουλος να μιλήσετε νωρίς, για να αποφύγετε τα στοιχεία, κατά την άποψή μου, που θα κατέθετα όχι μόνο εγώ, αλλά και όσοι συνάδελφοι όλων των πλευρών μιλήσουν στη συνέχεια. Φάγατε όμως τον περισσότερο χρόνο των συναδέλφων.

Το ίδιο έκανε και ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο οποίος δεν ασχολήθηκε καθόλου με το θέμα. Και ο φίλτατος κατά τα άλλα και αγαπητός συνάδελφος μάλλον δεν το γνωρίζει καθόλου, γιατί αυτά που ειπώθηκαν δεν είχαν καμία σχέση με την πραγματικότητα και θα τον παρακαλέσω και αυτόν και όλους εσάς να ακούσετε τις απαντήσεις και προς τον εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά και προς όλους σας, με συγκεκριμένα στοιχεία που θα καταθέσω εγώ, ο κ. Σπηλιωτόπουλος και όσοι άλλοι μιλήσουν.

Ξεκινώ μιλώντας επί της ουσίας, γιατί μετά από αυτά που ακούστηκαν, δεν έχουμε άλλα περιθώρια. Με το κεντρικό ολοκληρωμένο σύστημα, που ελέγχει το FIR Αθηνών, όλο τον ελληνικό εναέριο χώρο, θα ξεκινήσω και θα συνεχίσω με τα τέσσερα τερματικά ραντάρ.

Βεβαίως μπερδεψε τα τερματικά ραντάρ ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. με το κεντρικό σύστημα. Αυτά είναι ξεχωριστά πράγματα. Ξεκινώ με το κεντρικό σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Ξεκίνησε πράγματι από το 1986, πριν από πολλά χρόνια και ακόμη πιο πριν, αλλά η σύμβαση υπεγράφη στις 24.7.1991 με τη γαλλική εταιρεία "THOMSON" από τη Νέα Δημοκρατία.

Είμαστε η μοναδική χώρα στην Ευρώπη, κύριε Υπουργέ, που έχουμε ακόμη αυτό το σύστημα. Πρόσφατα μπήκε σε λειτουργία, αλλά δοκιμαστικά. Ο εκσυγχρονισμός αυτού του συστήματος είχε σαν στόχο, το λέω επί τροχάδην, γιατί μας ακούνε και άλλοι εκτός Αιθούσης, την αύξηση της χωρητικότητας του εναερίου χώρου στο FIR Αθηνών από τετραπλάσια έως επταπλάσια, την ασφαλέστερη διεξαγωγή των πτήσεων, τον τερματισμό των καθυστερήσεων, οι οποίες τους μήνες αιχμής ξεπερνούν το 50%, την αύξηση των τελών πτήσεων και του τουρισμού και το σταμάτημα του διασυρμού της χώρας μας, με κίνδυνο την απώλεια αεροδιαδρόμων, που εκφράζονταν σε καθημερινή βάση από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς και είδαν το φως της δημοσιότητας.

Θα καταθέσω στο ελληνικό Κοινοβούλιο, όχι μόνο τα δημοσιεύματα, αλλά και τις διαμαρτυρίες και τα επίσημα έγγραφα των διεθνών οργανισμών.

Η συμβατική υποχρέωση προέβλεπε προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία των έξι πράγματι συστημάτων, όπως είπατε, κύριε Υπουργέ, μέχρι το Δεκέμβριο του 1994.

Ερώτηση πρώτη: Μέχρι το τέλος του 1993 με μικρή καθυστέρηση είχαν παραληφθεί τα τρία συστήματα και όχι αυτό που είπατε εσείς. Γιατί τα

υπόλοιπα καθυστέρησαν τρία ολόκληρα χρόνια;

Ερώτηση δεύτερη: Πόσα δισεκατομμύρια και μάλιστα σε συνάλλαγμα έχασε το ελληνικό δημόσιο από τη μη αύξηση του αριθμού των πτήσεων και τη μείωση του τουρισμού λόγω των μεγάλων καθυστερήσεων; Το 85% της μετακίνησης των

τουριστών γίνεται αεροπορικώς όπως θα γνωρίζετε.

Ερώτηση τρίτη: Γιατί η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κατήργησε την επιτροπή ελέγχου καταλληλότητας των συστημάτων, που είχε οριστεί και παρακολουθούσε επί τόπου στο εργοστάσιο "THOMSON" την κατασκευή των συστημάτων και ασφαλώς τους πίεζε για την ταχύτητα; Γιατί η Κυβέρνηση δια του Υπουργού Μεταφορών, του προκατόχου σας, ακόμα και του Πρωθυπουργού, είπε κατ'επανάληψη ψέματα, ανακρίβειες, αν θέλετε στον ελληνικό λαό και τους διεθνείς οργανισμούς, με τις τοποθετήσεις στις 17.5.1996 στη Βουλή στην επίκαιρη ερώτηση που είχε καταθέσει ως εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας; Γιατί έκανε επίσης το ίδιο στον ημερήσιο Τύπο στα "ΝΕΑ" -θα τα καταθέσω στη συνέχεια- και στους διεθνείς οργανισμούς, με την οδηγία που εκδόθηκε;

Έλεγαν ότι θα ξεκινήσει το ολοκληρωμένο σύστημα στις αρχές του 1997 και στην οδηγία στις 25.6.1997. Μάλιστα η ΥΠΑ εξέδωσε και οδηγία και πέραν αυτού αύξησε τα τέλη υπέρπτησεων από 16 ECU σε 34,8 ανά τονομίλι, έτσι τα λένε οι ελεγκτές, για μερικούς μήνες, ενώ ακόμη δεν έχει δοθεί επίσημα σε πλήρη λειτουργία. Βρίσκεται σε δοκιμαστικό στάδιο.

Θα τα καταθέσω. Θα σας καταθέσω και στη συνέχεια στοιχεία, για όσα είπα και για όσα θα πω ακόμα.

Γιατί παρ'ότι έχετε γεμίσει αργόμισθους το ελληνικό δημόσιο, εν τούτοις δεν προσλάβατε έγκαιρα τους ελάχιστους, λίαν απαραίτητους ηλεκτρονικούς και ελεγκτές -εκατό μόνο τον αριθμό- για τη λειτουργία των υπαρχόντων συστημάτων, αλλά και των νέων που προμηθεύτηκε η ΥΠΑ, που χρειάζονται χρονοβόρα και εξειδικευμένη εκπαίδευση, μεγαλύτερη του ενός έτους, παρ'ότι και εμείς το ζητήσαμε και ο αρμόδιος διευθυντής με απόρρητο SOS σας το ζητούσε;

Κυρίες και κύριοι, για αυτήν τη σύμβαση, τις σκόπιμες ενέργειες, τις παραλείψεις και τα εγκληματικά λάθη, που ζημίωσαν οικονομικά τη χώρα και την δυσφήμισαν -δεν τη δυσφημίζουμε εμείς- στο εξωτερικό- έδωσα τα έγγραφα των διεθνών οργανισμών- όσα και αν πει κανείς, δεν τελειώνουν. Άλλωστε κατά την άποψη μας είναι πια έργο της Εξεταστικής Επιτροπής.

Γι'αυτό έρχομαι στο δεύτερο θέμα, που αφορά τα τέσσερα τερματικά ραντάρ. Εδώ θα ήθελα να πω, πριν μπω στις συμβάσεις, ότι αν υπήρχε αυτό το ραντάρ, λένε οι ελεγκτές -προς διευκρίνιση είναι αυτό- θα έβλεπαν ότι το αεροσκάφος έχει ξεφύγει από την πορεία του και οδηγείται εκεί που πήγε.

Έρχομαι, λοιπόν, συγκεκριμένα στη σύμβαση. Στις 22.12.1995 υπεγράφη η σύμβαση 30 μεταξύ της ΥΠΑ και της ιταλικής εταιρείας "ALENIA", για την προμήθεια τεσσάρων συστημάτων τερματικών ραντάρ στους αερολιμένες Θεσσαλονίκης, Ρόδου, Ηρακλείου και Κέρκυρας, στα οποία διευκολύνουν τα μέγιστα στην κίνηση των αεροσκαφών, πενήντα έως εξήντα μίλια. Θα μας τα πει μετά ο εξάμετος πιλότος και συνάδελφος κ.Σπηλιωτόπουλος.

Στο άρθρο 12 αναφέρεται ότι η προμηθεύτρια εταιρεία θα παραδίδει τις συσκευές και τα υλικά κάθε συστήματος CIF ως εξής: Αεροδρόμια Θεσσαλονίκης και Ρόδου, εγκατάσταση των συστημάτων εντός έξι μηνών από το χρόνο που δόθηκε η προκαταβολή -στις 8.1.1996 δόθηκε η προκαταβολή- και παράδοση σε πλήρη λειτουργία εντός εννέα μηνών, 8.10.1996. Έχουμε Φεβρουάριο του 1998. Τίποτα δεν έγινε ούτε προχωρούν καν.

Άλλη ερώτηση. Σύμφωνα με το άρθρο 6 της σύμβασης η προμηθεύτρια εταιρεία είχε υποχρέωση να προτείνει περισσότερες της μιας θέσης εγκατάστασης πριν την υπογραφή της σύμβασης.

Κύριοι συνάδελφοι, θα καταθέσω στα Πρακτικά τα σχετικά άρθρα.

Γιατί, πριν βρείτε τους χώρους, κύριε Υπουργέ, προχωρήσατε στην υπογραφή της σύμβασης και γιατί, όταν καταλήξατε στη θέση Περαία, ζητήσατε από την κοινότητα είκοσι ένα χιλιάδες μέτρα;

Προσέξτε, είναι πολλά τα λάθη. Θα αναφέρω μόνο ένα. Με έγγραφο της ΥΠΑ ζητούνται χίλια πενήντα μέτρα στις 11.9.96 και μετά από δέκα μήνες ζητήσατε με άλλο έγγραφο είκοσι

ένα χιλιάδες μέτρα.

Θα καταθέσω στα Πρακτικά, κύριοι συνάδελφοι, τα σχετικά έγγραφα της αλληλογραφίας της ΥΠΑ.

Αυτά είναι εγκληματικά λάθη, που αποδεικνύουν την προχειρότητα, την επιπολαιότητα και την ανευθυνότητα των διοικήσεων, εκτός και αν έγιναν σκόπιμα.

Γιατί, αφού συναντήσατε τα προβλήματα που ισχυριστήκατε ότι συναντήσατε, δεν προβήκατε έγκαιρα σε περιβαλλοντική μελέτη του χώρου, σε απαλλοτρίωση και τελικά σε επίταξη, πράγμα που έγινε για λόγους εντυπώσεων, κατά την άποψή μας, εκ των υστέρων και αφού είχαν ήδη επέλθει τα ατυχήματα, που πιθανόν να οφείλονταν και στην έλλειψη του ραντάρ, για να μην είμαι κατηγορηματικός;

Και σε ποιες συγκεκριμένες ενέργειες έχετε προβεί, κύριε Υπουργέ, από την επίταξη μέχρι σήμερα, για να μας αποδείξετε ότι δεν το κάνατε για λόγους ουσίας;

Μην κουράζεσθε, κύριε Υπουργέ, θα μου απαντήσετε μετά. Σε καμία.

Άλλη ερώτηση. Γιατί και για τη λειτουργία αυτών των ραντάρ δεν έχετε προβεί στην πρόσληψη του λίαν απαραίτητου προσωπικού έγκαιρα, που ως γνωστόν χρειάζονται δεκαοκτώ μήνες ειδικής εκπαίδευσης; Και αυτό δεν το προβλέψατε;

Έρχομαι στα άλλα δύο αεροδρόμια, στο Ηράκλειο και την Κέρκυρα.

Η εγκατάσταση των συστημάτων έπρεπε να γίνει εντός εννέα μηνών και εν τούτοις περιπτώσει έπρεπε να τεθούν σε πλήρη λειτουργία στις 8.1.97. Και φυσικά δεν έγινε τίποτε μέχρι σήμερα.

Ποιος δεν τιμά την υπογραφή της σύμβασης, η Νέα Δημοκρατία, που δεν την υπέγραψε ή εσείς, που την υπογράψατε; Γιατί στο άρθρο 5 της σύμβασης, χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης της σύμβασης, έχει γραφεί η παράγραφος 5.5 στην οποία αναφέρεται ότι η ΥΠΑ διατηρεί το δικαίωμα αναθεώρησης του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης της παρούσας σύμβασης;

Άλλη ερώτηση. Γιατί βγαίνει ο πρώην Υπουργός κ. Καστανίδης σε πρωινή εκπομπή στο MEGA -συμμετείχα και εγώ σε αυτήν την εκπομπή- και δηλώνει ότι απαιτούνται δύο με δυόμισι χρόνια για παραλαβή και λειτουργία των τερματικών ραντάρ και ταυτόχρονα ομολογεί ότι υπεγράφη η σύμβαση βιαστικά, για να μη χάσουμε τα χρήματα από την Τράπεζα Ευρωπαϊκών Επενδύσεων; Δηλαδή το ζητούμενο είναι να κοροϊδύσουμε τους ξένους και να πάρουμε τα λεφτά και απλώς να μην κάνουμε τίποτε άλλο; Και γιατί αφού χρειάζονταν δύο έως δυόμισι χρόνια για τη λειτουργία τους ο κ. Βενιζέλος υπέγραψε με άλλους όρους τη σύμβαση, που μιλάμε, για εννέα μήνες;

Θα καταθέσω στα Πρακτικά, κύριοι συνάδελφοι, και αυτά τα συγκεκριμένα άρθρα της σύμβασης.

Γιατί ακόμη και στο ραντάρ του αεροδρομίου Ρόδου, όπου δεν υπάρχει κανένα ιδιοκτησιακό πρόβλημα, δεν έχουν τηρηθεί οι συμβατικοί χρόνοι παράδοσης και λειτουργίας; Έπρεπε να λειτουργεί 8.1.97. Τίποτε δεν έγινε και γι' αυτό.

Τι δικαιολογία θα βρίσκαμε για το ατύχημα, αν βγάλει η επιτροπή ότι γι' αυτό ευθύνεται η έλλειψη του ραντάρ; Τι θα λέμε μετά;

Κύριοι συνάδελφοι, όλα συνηγορούν στο ότι ή είσθε τελείως ανίκανοι ή όλα γίνονται σκόπιμα για λογαριασμό της "ALENIA". Αυτό όμως είναι έργο της Εξεταστικής Επιτροπής.

Και βεβαίως υπονοώ τις διοικήσεις, κύριε Υπουργέ, που μπορεί να σας παρέσυραν. Γιατί ο τότε Υπουργός στις 24.6.97 με απόφασή του έκανε απευθείας ανάθεση συνολικής αξίας ενός δισεκατομμυρίου διακοσίων πενήντα πέντε εκατομμυρίων (1.255.000.000) δραχμών, την οποία έπασσε σε πέντε αποφάσεις των πεντακοσίων, τετρακοσίων κλπ.;

Θα την καταθέσω ολόκληρη στα Πρακτικά, κύριοι συνάδελφοι.

Ίσως επειδή οι συμβάσεις αυτές πρέπει να περνάνε από το Ελεγκτικό Συνέδριο, αν ξεπερνούν το ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000). Μήπως τον παρέσυραν οι σύμβουλοί του;

Πού οφείλονται όλες αυτές οι σοβαρές και σε πολλές

περιπτώσεις σκόπιμες παραλείψεις και λάθη των αρμοδίων, οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα στην εταιρεία "ALENIA" σήμερα να ζητά αλλαγή των όρων σύμβασης, ακόμη και αυτών της πληρωμής, για να καλύψει, όπως ισχυρίζεται τη ζημιά που προήλθε από τις καθυστερήσεις υπαιτιότητας της ΥΠΑ; Μήπως κάποιοι υπηρεσιακοί παράγοντες, όπως τουλάχιστον ακούγεται κατά κόρον, δρουν σε όφελος της ιταλικής εταιρείας και σε βάρος του ελληνικού δημοσίου, παγιδεύοντας ακόμα και την πολιτική ηγεσία; Ερευνήστε το. Εάν όχι, τότε θα πρέπει να πιστέψουμε ότι όλες οι διοικήσεις και οι πολιτικοί τους είναι εντελώς ανίκανοι.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το προειδοποιητικό κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή.).

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Τη βραδιά της πτώσης του αεροσκάφους και ώρα 23.50' οι ηλεκτρονικοί μηχανικοί της ΥΠΑ με πρωτοβουλία τους παρέδωσαν στη διοίκηση της ΥΠΑ σχετικό σχεδιάγραμμα, που έλεγε πού έχει πέσει το αεροσκάφος. Θα το καταθέσω το σχεδιάγραμμα, το έχω εδώ. Μάλιστα, όταν ανευρέθη το αεροσκάφος, ήταν ενάμισι μίλι μακρύτερα.

Γιατί δεν ερευνήθηκε η έγκυρη αυτή πληροφορία και αντ'αυτού έψαχναν τρεις μέρες με πέντε χιλιάδες άνδρες μέχρι και στο Κιλκίς για την ανεύρεση του αεροσκάφους;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή.).

Κύριε Πρόεδρε, είπα, παρακαλώ ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ναι, αλλά δεν θα προλάβουν να μιλήσουν και άλλοι συνάδελφοι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Είμαι ο πρόεδρος της ΟΚΕ Μεταφορών, τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Όλοι είχαν ανοχή.

Αντιλαμβάνεσθε ότι, αν είχε γίνει σωστή χρήση της πληροφορίας, θα είχαμε αποφύγει ίσως το χαμό των πέντε παλικαριών που έπεσαν με το C-130 και το διασυρμό της χώρας μας, που μας παρακολουθούσαν;

Επίσης, γιατί –σύμφωνα με το περιοδικό "TNT" τεύχος 2– δόθηκε εντολή στον άτυχο πιλότο του C-130 να εκτελέσει αποστολή πτήσεως, αν και ο ίδιος δήλωσε, όπως είχε υποχρέωση να το κάνει από τους κανονισμούς ασφάλειας πτήσεων, ότι δεν ήταν σε θέση να εκτελέσει τα καθήκοντά του;

Τα καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής.).

Γιατί η διοίκηση της ΥΠΑ προέβη στη συγκρότηση παράνομης επιτροπής, όπως ισχυρίζεται ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας, που πρόκειται και στο ΠΑΣΟΚ και έχει φέρει το θέμα στον εισαγγελέα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τελειώσατε, κύριε συνάδελφε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ολοκληρώνω, δυστυχώς, δεν έχω χρόνο.

Τέλος, μετά τα όσα πρόλαβα να πω σε σχέση με τα ερωτηματικά που χρειάζεται να ερευνηθούν, έχετε πολιτική αλλά και ηθική υποχρέωση, προκειμένου να μη μείνουν αναπάντητα ερωτηματικά που αφορούν και εσάς και τους ίδιους, να ψηφίσετε υπέρ της συγκρότησης της Εξεταστικής Επιτροπής, για να αποδοθούν ευθύνες, αν και όπου υπάρχουν. Ελπίζω να βρείτε το πολιτικό θάρρος. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας.).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο Υπουργός Δικαιοσύνης κ. Ευάγγελος Γιαννόπουλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μένουν πολλά περιθώρια για να ασχοληθεί κανείς με το θέμα. Εγώ ως Υπουργός Δικαιοσύνης θα σταθώ στο δικονομικό, διαδικαστικό και δικαστικό μέρος.

Έχουμε μία τραγωδία αεροπορική με εβδομήντα ένα νεκρούς, για την οποία τραγωδία εκφράσαμε τη λύπη μας και

προς τους συγγενείς των χαμένων άδικο.

Έχουμε μία τραγωδία αεροπορική με εβδομήντα ένα νεκρούς και εκείθεν γεννώνται οι ποινικές ευθύνες. Γεννώνται ποινικές ευθύνες, γιατί αν δεν είχαμε νεκρούς, θα είχαμε μόνο την αστική ευθύνη του οιοδήποτε υπαίτιου, της καταστροφής π.χ. του αεροπλάνου, κατά του οποίου θα εγείρετο μία αγωγή αποζημίωσης από την εταιρεία που έχασε το αεροπλάνο.

Εδώ, εξ αμελείας βέβαια κρίνεται το θέμα ποινολογικά. Όμως ο εισαγγελέας έπρεπε να ενεργήσει αυτεπαγγέλτως και ενήργησε. Ασκήθηκε ποινική δίωξη in rem, δηλαδή κατά παντός υπαίτιου, in personam, λέγεται η άλλη τακτική όταν προσδιορίζονται οι κατηγορούμενοι ή εγκαλούμενοι, οι υπαίτιοι, οι υπόλογοι και ο εισαγγελέας παρήγγειλε χώρα ανάκριση και διόρισε ανακριτή.

Ο ανακριτής επελήφθη ήδη της υποθέσεως, ο ανακριτής διέταξε πραγματογνωμοσύνη, αλλά διότι το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης είναι διεθνές αεροδρόμιο, οι διεθνείς κανονισμοί που λειτουργούν σε όλα αυτά τα θέματα ορίζουν ότι πρέπει να γίνει και μια πραγματογνωμοσύνη από ένα ορισμένο, διεθνές ανακριτικό συμβούλιο ή από μια επιτροπή, που είναι ορισμένη από τους διεθνείς κανόνες. Η επιτροπή εκείνη διορίστηκε ήδη και διεξάγει τις έρευνές της.

Έχουμε λοιπόν από τη μια πλευρά την ενασχόληση της δικαιοσύνης και από την άλλη έχουμε τη δική σας, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, κατάθεση μιας αιτήσεως ή προβολής θέματος διορισμού Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής για τον καταλογισμό ευθυνών των υπευθύνων, δηλαδή ποινικών κυρίως ευθυνών. Από εκεί και ύστερα, έχω να σας πω και σαν δικηγόρος –πολύ σωστά το διατύπωσε ο Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ. κ. Τσοβόλας–σαν συνταγματολόγος, σαν νομικός, σαν δικηγόρος της πείρας, ότι εδώ δεν μπορούμε να προχωρήσουμε, εάν δεν έχουμε προηγουμένως την έκθεση πραγματογνωμοσύνης. Γιατί οιοσδήποτε επιληφθεί της εκδικάσεως της υποθέσεως, δεν μπορεί να συγκροτήσει δικανική πεποίθηση, εάν δεν έχει τις ειδικές γνώσεις, την αποτύπωση των ειδικών, των ειδημόνων, των εμπειρογνομόνων, εκείνων που έχουν αυτήν τη δουλειά να κάνουν και αυτή σπουδάσαν, των τεχνικών, των μηχανικών και όλων εκείνων, που ερευνούν τα αεροπορικά ατυχήματα.

Έχουμε λοιπόν αυτήν την εκκρεμότητα και στον ανακριτή και στην άλλη ανάκριση του ανακριτικού συμβουλίου. Πώς είναι δυνατόν λοιπόν εδώ να ζητάτε τη συγκρότηση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής, να βρείτε τι δηλαδή. Εμένα εδώ οι Βουλευτές θα κάτσουμε να βρούμε τα αίτια και θα βγάλουμε πόρισμα; Βάσει τίνων στοιχείων; Τι θα καλέσουμε εδώ; Θα καλέσουμε τους ειδήμονες, να τους εξετάσουμε και θα βγάλουμε το πόρισμα; Είμαστε οι αρμόδιοι;

Κύριοι συνάδελφοι, δεν είμαστε οι αρμόδιοι. Εσείς ζητάτε πολιτικές ευθύνες. Κάντε μια επερώτηση με γενικευμένη συζήτηση, να τα κουβεντιάσουμε, να απολογηθούμε, αν χρειάζεται, αν είμαστε υπεύθυνοι πολιτικά. Το κείμενό σας είναι ένα κείμενο επερώτησης. Αν σας το διαβάσω, θα πεισθείτε κι εσείς οι ίδιοι, σύμφωνα με το άρθρο 68 του Συντάγματος και σύμφωνα με το άρθρο 134 του Κανονισμού της Βουλής. Είναι αντικείμενο επερώτησης. Και αν θέλουμε να διακόψω τον αγαπητό συνάδελφο εν τη Βουλή, διότι ο κ. Παυλόπουλος αρέσκεται να βάζει και το καθηγητής μπροστά, εγώ δεν είμαι καθηγητής, ο κ. Βενιζέλος το έσβησε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ επιθυμώ να παραμένω και καθηγητής.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Γιατί θα λείει καθηγητής ο Παυλόπουλος και δεν θα λείει δικηγόρος ο Γιαννόπουλος. Να βάλω κι εγώ το δικηγόρος Γιαννόπουλος; Τι έχετε παραπάνω από εμάς; Βουλευτές είσατε οι καθηγητές, και μάλιστα ορισμένοι από εσάς είναι καθηγητές Βουλευτές χωρίς σταυρό προτίμησης παραδείγματος χάρι. Να χαριτολογήσουμε λιγάκι. Μη ζορίσουμε λοιπόν το πράγμα και το ρίξουμε στον καβγά. Δεν έχετε δικίο, κύριοι συνάδελφοι της Ν.Δ. Αναβάλλονται οι υποθέσεις στα ποινικά δικαστήρια, όταν χρειάζονται ειδικές γνώσεις, προκειμένου να διαλευκανθεί, να εξακριβωθεί, να διαπιστωθεί το αδίκημα.

Παραδείγματος χάρι, έχουμε τη φαρμακεία, το έγκλημα της φαρμακείας. Θα πάνε τα όργανα στο χημείο. Έχουμε τους φόνους. Θα το εξετάσουν ιατροδικαστές το πρόβλημα. Έχουμε την πλαστογραφία. Θα πάμε στους γραφολόγους. Και βλέπετε, δεν μπορούμε αλλιώς να προχωρήσουμε και υπάρχει άρθρο στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, που λέει ότι προκειμένου ένα πρόβλημα οπωσδήποτε αναγόμενο σε άλλη σφαίρα εξέτασης, αυτό το πρόβλημα οπωσδήποτε θα εξετασθεί και αναβάλλεται η δίκη μέχρι που να μας έρθει η πραγματογνωμοσύνη.

Και δεν είναι εύκολη υπόθεση, όπως ξερετε. Δεν είναι από εκείνα τα πράγματα, γιατί μπήκαν ένα σωρό ζητήματα, που τελειώνουν μέσα σε δυο τρεις μήνες. Έχω διατελέσει και εγώ Υπουργός Συγκοινωνιών. Όταν ανέλαβα το πρώτο Υπουργείο στην κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, ήταν το Υπουργείο Συγκοινωνιών. Το δε τελευταίο Υπουργείο Συγκοινωνιών το είχε ο κ. Χαλαλάμπους όταν μας ρίξατε το 1989. Η άποψη του κ. Τσοχατζόπουλου δεν έχει ανάγκη ενισχύσεως. Ήταν ευθύτατος στις εξομολογήσεις του.

Σας λέω ειλικρινά ότι ήταν ένα από τα τελευταία υπουργικά συμβούλια το 1989, που εισηγήθηκε ο κ. Χαλαλάμπους την έγκριση του διαγωνισμού για τα ραντάρ, να τα δώσουμε στην "TOMSON". Και ο αείμνηστος ο Πρόεδρος μας Ανδρέας Παπανδρέου είπε ότι εν όψει εκλογών, να μην παρεξηγηθούμε και ας τα αφήσουμε για τη μέλλουσα να εκλεγεί από το λαό κυβέρνηση. Και έτσι έγινε. Και τότε χάθηκαν τα πάντα.

Θυμάμαι μια περίπτωση –τότε που είπα κάποτε– και αν δεν είναι έτσι, ας με διορθώσει ο κ. Γκελεστάθης, που διατέλεσε Υπουργός Συγκοινωνιών –αυτοί πουλάνε, χωρίς να μας ρωτάνε". Κάτι κινήσεις έκανε, δεν τον βοήθησαν όμως. Και έτσι ήρθαμε εμείς μετά το 1993, να βάλουμε τα πράγματα μπροστά. Δεν μ' ενδιαφέρει αυτό το θέμα. Δεν θα εξετάσω αυτές τις ευθύνες, ούτε αυτές τις παραλείψεις ούτε κριτική θα κάνω πράξεων και παραλείψεων οιασδήποτε κυβέρνησης και οιασδήποτε συναδέλφου Υπουργού.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν είσθε ενήμερος σωστά πάνω σ' αυτό το θέμα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Να μας συμπληρώσετε. Πάντως εγώ εκείνο που νομίζω είναι ότι τότε ήταν έτοιμος προς κατακύρωση ο διαγωνισμός, είχε γίνει η επιλογή, και αυτός ο διαγωνισμός με τα ραντάρ δεν συνεχίστηκε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΛΑΜΠΟΥΣ: Ήταν έτοιμες και οι συμβάσεις.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Ναι, και οι συμβάσεις ήταν έτοιμες. Το θυμάμαι αυτό το πράγμα. Το θυμάμαι, γιατί συζητήσαμε στο υπουργικό συμβούλιο κάπου δυο ώρες πάνω σ' αυτό το θέμα. Και υπερίσχυσε η άποψη, για να μην παρεξηγηθούμε, να μην επικυρώσουμε το διαγωνισμό, εν όψει μάλιστα των εκλογών, που κανείς φυλάγεται εκείνες τις εποχές, γιατί είναι υπό την κρίση του ελληνικού λαού.

Η διακρίβωση λοιπόν των αιτίων του αεροπορικού ατυχήματος δεν είναι θέμα δικό μας. Και εξήγησα, γιατί δεν είμαστε ειδικοί, δεν είμαστε ειδήμονες. Είναι θέμα των αρμοδίων οργάνων. Και προτού τα όργανα αυτά οπωσδήποτε βγάλουν την απόφασή τους, δεν μπορούμε να κάνουμε μια παράλληλη Εξεταστική Επιτροπή.

Και αυτά τα περί "να αναλάβουμε τις ευθύνες, ή δεν έχουμε το θάρρος, ώστε να προχωρήσουμε κλπ." είναι λόγια μεν για να λέγονται από σας, δημαγωγικά κατ' εμέ π.χ. με επιεική έκφραση. Μη σας κατηγορείτε κιόλας, γιατί δεν έχουμε τα φόντα ή τις δυνατότητες ή τις δικονομικές ακόμα εξουσίες, να κάνουμε κάτι τέτοιο.

Αν θέλετε και δεν αρκεί αυτή η συνεδρίαση, κάντε μια επερώτηση, με γενικευμένη τη συζήτηση να συζητήσουμε πέντε έξι ώρες και να βγει συμπέρασμα. Το συμπέρασμα δεν ανήκει σε μας. Ανήκει στον ελληνικό λαό, ο οποίος –ας ανοίξει και τις τηλεοράσεις– να βγάλει το συμπέρασμά του. Αλλά προς Θεού, μη θεωρήσουμε ότι εμείς δειλιάζουμε μπροστά στη δική σας, είτε παραινέση είτε πρόκληση, να προχωρήσουμε σε κάτι που δεν επιτρέπεται. Δεν επιτρέπεται και το λέμε

εμείς οι δικηγόροι, οι οποίοι ζούμε και ζήσαμε σ' αυτά τα θέματα, για να μην κάνω κανένα λάθος. Αν βέβαια το παμε προς συζήτηση, άντε να λέμε και να μη βγαίνει τίποτε, μπορούμε να το κάνουμε. Αλλά να είμαστε σοβαροί, να είμαστε πάνω στην αποστολή μας, πάνω στη δική μας ευθύνη, πάνω στα δικά μας καθήκοντα, να βάλουμε ένα πράγμα στη σειρά.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ**).

Χωρίς πραγματογνωμοσύνη εκείνης της διεθνούς επιτροπής, που διορίστηκε από μας, από την Ουκρανία, από τη Ρωσία, από το διεθνές εκείνο όργανο που ελέγχει τα αεροπορικά ατυχήματα, δεν μπορούμε να μιλάμε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΕΣΙΟΣ: Τότε άδικα χάνουμε την ώρα μας; **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης):**

Βεβαίως χάνουμε την ώρα μας.

Ξερετε πόσες φορές μια δίκη γίνεται μία, δύο, τρεις ημέρες και στο τέλος το δικαστήριο δεν μπορεί να προχωρήσει, παρά την εκατέρωθεν οπωσδήποτε επικουρία, όταν βρίσκεται προ θέματος, προ γεγονότος που θέλει ειδικές, ειδικότερες γνώσεις;

Πόσα δεν γνωρίζουμε, πόσα δεν ακούσαμε, πόσα δεν διαβάσαμε, που συνθέτουν αυτό το δράμα αυτής της τραγωδίας. Πράγματι, ραντάρ, επικοινωνία, παρεμβάσεις, ο πιλότος αν είχε ή δεν είχε το χάρτη, εμείς δεν μπορούμε αυτά να τα εξετάσουμε. Πέστε ότι θα καλέσουμε πραγματογνώμονες. Πόσους θα καλέσουμε; Πρέπει να καλέσουμε πέντε, δέκα για το κάθε θέμα χωριστά. Δεν μπαίνουμε στα πρακτικά ζητήματα, αν άφησε ο πρόεδρος της κοινότητας να γίνει εγκατάσταση ή πήγε κάποιος στο Συμβούλιο της Επικρατείας και σταμάτησε το θέμα ή φώναξαν οι κάτοικοι. Δεν παίζουν ρόλο αυτά τα πράγματα.

Το θέμα είναι η πτώση του αεροπλάνου αυτής της αεροπορικής τραγωδίας μέσα στις εκατόν τριάντα δύο όλου του έτους, σ' όλον τον κόσμο, που δεν είναι και δικό μας το αεροπλάνο. Να μην τα φορτώνουμε και όλα στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Είναι και το άλλο θέμα του στρατιωτικού αεροπλάνου που και εκείνο οφείλετο όπως η πραγματογνωμοσύνη επίσης απεφάνθη, σε ανθρώπινο λάθος. Αλλά και σε μας εναπόκειται παίρνοντας τη σωστή θέση, να μην προχωρήσουμε στη σύσταση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής.

Δεν θέλω να σας απασχολήσω άλλο, ούτε να εξαντλήσω όλο το χρόνο που μου παρέχει ο Κανονισμός της Βουλής. Να μιλήσουν και οι άλλοι συνάδελφοι. Είχα όμως την εντύπωση ότι το ΚΚΕ, ο Συνασπισμός, τουλάχιστον τα μικρά κόμματα τα οποία τις περισσότερες φορές έχουν και εκείνα σωστή άποψη, δεν θα έπαιρναν τέτοια θέση. Γι' αυτό και παρενέβην στο φίλο μου τον Προκόπη τον Παυλόπουλο, όταν έγινε η πρόταση από το δικηγόρο, ο οποίος έχει αρκετή εμπειρία μ' αυτές τις εξεταστικές και ποινολογικές επιτροπές κλπ. να μην έχει αντίρρηση, δηλαδή, η Νέα Δημοκρατία.

Κύριοι συνάδελφοι, θα σταματήσω εδώ με τη σύσταση ενός δικηγόρου ο οποίος έχει αναλώσει τη ζωή του πενήντα χρόνια στα νομικά, δικηγορικά, συνταγματικά πραγματικά θέματα της δημόσιας ζωής, πάνω σ' αυτά τα προβλήματα, να μην επιμείνετε, κύριοι συνάδελφοι, στη σύσταση της Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής, διότι δικονομικά δεν στέκει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ.Καλαμακίδης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, είναι λυπηρό να προσπαθεί η Νέα Δημοκρατία να ανασύρει από την σχεδόν άδεια φαρέτρα της επιχειρήματα εκμεταλλευόμενη τον ανθρώπινο πόνο, την ανθρώπινη θλίψη από ένα τραγικό αεροπορικό δυστύχημα. Είναι όμως παράλληλα εθνικά επικίνδυνο και ανεύθυνο να τίθεται πάνω από το εθνικό συμφέρον, πάνω από την εθνική αξιοπρέπεια το κομματικό συμφέρον.

Η πρόταση, αποδίδει ευθύνη για το ατύχημα στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και ειδικότερα στην ΥΠΑ, χωρίς να αναφέρεται σε συγκεκριμένες πράξεις και παραλείψεις των υπηρεσιών αυτών, ώστε να κινηθεί η ανακριτική αρμοδιότητα

της Βουλής.

Πρόκειται για ένα ερωτηματολόγιο με το οποίο οι υπογράφωντες επιθυμούν να πληροφορηθούν πως λειτουργεί στη χώρα μας το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Αντικείμενο και θέμα, όπως τονίστηκε, μιας επερωτήσεως.

Εάν, κύριοι συνάδελφοι, καλόπιστα προσεγγίσουμε την υπόθεση, θα καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι καμία απολύτως ευθύνη δεν βαρύνει τόσο το Υπουργείο Μεταφορών, όσο και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Η σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι πράξη ευθύνης. Δεν είναι πράξη σωφροσύνης να διασύρεται η χώρα μας διεθνώς εν ονόματι μιας στείρας και ανούσιας αντιπολιτευτικής διάθεσης.

Η παρεμβολή του κομματικού συμφέροντος και ο συνυπολογισμός του κατά τη λήψη μιας τέτοιας απόφασης, δεν έχουν θέση όταν πρόκειται να προστατευθεί το κύρος και η αξιοπιστία της χώρας.

Η σύσταση μιας Εξεταστικής Επιτροπής, χωρίς να υπάρχουν στοιχεία ποινικής αξιολόγησης, δίνει αφορμή για φανταστικά σενάρια, για παραπληροφόρηση της κοινής γνώμης.

Η πρόσφατη Εξεταστική Επιτροπή για το καζίνο του Φλοίσβου, θα πρέπει να γίνει παράδειγμα προς αποφυγήν. Πρωτοσέλιδοι και πηχίοι τίτλοι για σκάνδαλα έπεφταν στη συνέχεια στο κενό, όταν οι εκδότες των εφημερίδων που εκλήθησαν να καταθέσουν στην Επιτροπή, αναφούσαν τους εαυτούς τους. Διέψευδαν, δηλαδή, τα δημοσιεύματα που ήδη είχαν δημοσιεύσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Για ποιους λόγους;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΔΗΣ: Όμως, κύριοι συνάδελφοι, το κακό είχε γίνει. Και είχε γίνει γιατί η κοινή γνώμη είχε πέσει θύμα αυτής της παραπληροφόρησης.

Αυτό επιδιώκετε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας; Νομίζετε ότι αυτή η συμπεριφορά σας είναι πράξη ευθύνης;

Κύριοι συνάδελφοι, γενικά ως προς τις διαδικασίες διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων πρέπει να ληφθούν τα εξής:

Οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις των κρατών σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος, προσδιορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση Πολιτικής Αεροπορίας που υπεγράφη στο Σικάγο το 1944 και που κυρώθηκε από τη χώρα μας με το ν. 211/1947. Στην ανωτέρω σύμβαση περιγράφονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων κρατών σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος, ως και ο τρόπος σύνταξης του τελικού πορίσματος.

Με το ν. 1815/88, δηλαδή, με τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, προσδιορίστηκαν οι διαδικασίες διοικητικού ελέγχου των αεροπορικών ατυχημάτων, ενώ προβλέφθηκε για πρώτη φορά η σύσταση ανακριτικού συμβουλίου αεροπορικών ατυχημάτων στο οποίο παραπέμπονται οι εκθέσεις των διερευνητών, για την έκδοση του τελικού πορίσματος για τις αιτίες και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβη το ατύχημα.

Ήδη το Μάιο του 1997 συγκροτήθηκε το ανακριτικό συμβούλιο με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, στο οποίο μάλιστα, όπως τονίστηκε, προεδρεύει αεροπαγίτης.

Αντίγραφο του πορίσματος υποβάλλεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Σε περίπτωση δε θανάτου ή τραυματισμού, διαβιβάζεται στον αρμόδιο εισαγγελέα πλημμελειοδικών και αυτή είναι η σωστή πορεία και η σωστή διαδικασία.

Πρέπει εδώ να τονισθεί ότι κατά τη διάρκεια της προανάκρισης που διεξάγεται από την ΥΠΑ και το ανακριτικό συμβούλιο, αναστέλλεται η ποινική διαδικασία.

Είναι η άποψή μου, διότι δεν είναι δυνατόν προτού να έχουμε το πόρισμα του ανακριτικού συμβουλίου και της πραγματογνωμοσύνης, να προχωρήσει η ποινική διαδικασία.

Συνεπώς, η πρόταση σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής καταργεί στην ουσία την ανεξαρτησία του οργάνου που είναι καθ' ύλην αρμόδιο να κάνει τις διερευνήσεις.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση του ατυχήματος, τόσο η τακτική δικαιοσύνη, όσο και τα εξειδικευμένα τεχνικά διερευνητικά όργανα, τα οποία προβλέπονται από τις διατάξεις διεθνών

κανονισμών και προσδιορίζονται ειδικότερα, από την ελληνική νομοθεσία, είναι οι κατά το νόμο αρμόδιες αρχές για τη διερεύνηση των αιτιών των αεροπορικών ατυχημάτων και τον καταλογισμό των ευθυνών.

Το πλαίσιο λειτουργίας και ασφάλειας του συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας καθορίζεται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, με βάση τη Σύμβαση που έχει υπογράψει η χώρα μας, προς την οποία συμμορφώνεται απολύτως. Η ασφάλεια των πτήσεων είναι εξασφαλισμένη ανεξαρτήτως της ύπαρξης ή όχι ραντάρ. Η ύπαρξη ραντάρ δεν μπορεί να θεωρηθεί αποκλειστικός ανατρεπτικός παράγων ενός αεροπορικού ατυχήματος και ούτε μπορεί να υποκαταστήσει τεχνικά προβλήματα, δηλαδή, βλάβες αεροσκαφών, έλλειψη επικοινωνίας ελεγκτή αεροσκάφους, αδυναμία χειριστή να συμμορφωθεί προς τις οδηγίες του ελεγκτή κλπ.

Όσον αφορά το συγκεκριμένο αεροπορικό συμβάν πρέπει να ειπωθούν και τα εξής: Σε κάθε περίπτωση η θέση σε λειτουργία του ραντάρ δεν μπορούσε να επιτευχθεί προ του ατυχήματος. Αυτό είναι σαφές.

Το Αεροδρόμιο "Μακεδονία" λειτουργούσε και θα λειτουργεί υπό πλήρεις όρους ασφαλούς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά τις διεθνείς διατάξεις και κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

Η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με ραντάρ στην τερματική περιοχή του αεροδρομίου υπόκειται πάντα στην προϋπόθεση της δυνατότητας του συστήματος πιλότου-αεροσκάφους, να αξιοποιήσει, δηλαδή, ο πιλότος τις πληροφορίες και οδηγίες που του παρέχει ο ελεγκτής με ή χωρίς ραντάρ.

Κύριοι συνάδελφοι, οι βασικοί όροι ασφαλείας μίας πτήσεως προσδιορίζονται: Πρώτον, από την πληρότητα του αεροσκάφους και την καλή λειτουργία των μέσων που διαθέτει.

Δεύτερον, από την ικανότητα και επάρκεια του πιλότου να αξιοποιεί τα μέσα και τα συστήματα αεροναυτιλίας.

Τρίτον, από τη σωστή αξιοποίηση των ραδιοβοηθημάτων για τον προσδιορισμό της θέσης, όχι όμως μόνο από τα ραντάρ.

Ως προς το τερματικό ραντάρ προσέγγισης, που γίνεται πολύς λόγος, θα πρέπει να τονιστεί ότι στην Ελλάδα με σαράντα πέντε αεροδρόμια, μόνο η Αθήνα έχει τερματικό ραντάρ. Στο εξωτερικό υπάρχουν πολλά διεθνή αεροδρόμια, τα οποία δεν διαθέτουν τερματικά ραντάρ. Για παράδειγμα στην Ιταλία μόνο τρία αεροδρόμια διαθέτουν ραντάρ, παρά το γεγονός ότι η χώρα αυτή κατασκευάζει ραντάρ. Γι' αυτό αγκινρώς ουδέποτε διεθνείς οργανισμοί έχουν αξιολογήσει ως προς το βαθμό ασφαλείας ένα αεροδρόμιο, με βάση τη λειτουργία ή όχι τέτοιων συστημάτων.

Πάντως, η χρήση και η εκμετάλλευση των συστημάτων ραντάρ σε καμία περίπτωση δεν αντιμετωπίζεται ως κάλυψη κενού ασφαλείας πτήσεων. Απλά τα ραντάρ αυξάνουν τη χωρητικότητα του εναερίου χώρου, δηλαδή πραγματοποιούνται τον αυτό χρόνο και στον αυτό εναέριο χώρο περισσότερες πτήσεις αεροσκαφών.

Η εγκατάσταση των συστημάτων τερματικών ραντάρ στα τέσσερα μεγάλα περιφερειακά αεροδρόμια αποτελούσε μέρος του μεγάλου ενιαίου προγράμματος εκσυγχρονισμού του εθνικού συστήματος εναέριας κυκλοφορίας.

Στις αρχές του 1989 ήταν έτοιμες προς υπογραφή οι σχετικές συμβάσεις. Η κυβέρνηση όμως της Νέας Δημοκρατίας την περίοδο 1989-1991 επαναδιαπραγματεύτηκε το πρόγραμμα. Στις 27.7.92 αποφασίζεται η προκήρυξη ανοιχτού διαγωνισμού και στις 20.9.93 ο Υπουργός διαπιστώνει ότι ο διαγωνισμός δεν έχει αποδώσει αποτελέσματα. Αυτό βεβαίως, το διαπίστωσε μετά πάροδο δέκα τεσσάρων μηνών.

Και δεν φτάνει αυτό. Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αποδέσμευσε και τις πιστώσεις. Αυτό σημαίνει, κύριοι συνάδελφοι, ανευθυνότητα. Επομένως, για την περίοδο 1989-1993 διαπιστώνονται ολιγωρίες και καθυστερήσεις που βαρύνουν αποκλειστικά και μόνο την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Πάντως, σημειώνω ότι με βάση τη σύμβαση 1/91 της THOMSON το τερματικό ραντάρ Αθηνών είναι σε επιχειρησιακή εκμετάλλευση από τον Ιούνιο του 1996. Άραγε, κύριοι

συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, δεν αισθάνεσθε ότι έχετε την αποκλειστική ευθύνη που τα ραντάρ των τεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων δεν είναι ήδη σε λειτουργία;

Βεβαίως, την ευθύνη στον εναέριο χώρο έχει η εκάστοτε κυβέρνηση. Για το συγκεκριμένο ατύχημα όμως, η Κυβέρνηση δεν φέρει ούτε καν την πολιτική ευθύνη. Ήταν πρόωρο και άδικο που κάποιοι έβγαλαν συμπεράσματα πριν βρεθούν τα ευρήματα και ολοκληρωθεί η έρευνα.

Πάντως, θα πρέπει να επισημανθεί ότι το συγκεκριμένο αεροπλάνο διέθετε μόνο ραδιοπυξίδα, δηλαδή, ένα απηρχαιωμένο σύστημα προσέγγισης, προσγείωσης και απογείωσης. Επιπλέον, υπήρξε δυσκολία επικοινωνίας και συνεννόησης μεταξύ του πύργου ελέγχου του ελεγκτή εναερίας κυκλοφορίας από τη μια μεριά και του πιλότου από την άλλη, ο οποίος απ'ό,τι τουλάχιστον έχω πληροφορηθεί, δεν γνώριζε και την αγγλική γλώσσα.

Τονίστηκε ότι δεν θα πρέπει να συνδέεται η λειτουργία του συγκεκριμένου ραντάρ με την ασφάλεια των πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης που πληροί όλους τους όρους ασφαλείας, όπου πριν και μετά έγιναν πτήσεις.

Επισημάνθηκε ότι είναι υπερβολή η εικόνα η οποία δημιουργείται με την ασφάλεια των αεροδρομίων στη χώρα μας. Είναι μία ψευδής εντύπωση, η οποία δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Η σύμβαση εγκατάστασης τεσσάρων τεματικών ραντάρ υπεγράφη το Δεκέμβριο του 1995. Ο χρόνος έναρξης της σχετικής σύμβασης ήταν τον Ιανουάριο του 1996. Η σύμβαση προέβλεπε την παράδοση του υλικού σε λειτουργία σε έξι μήνες και προέβλεπε όρους αναθεώρησης εφαρμογής του χρονοδιαγράμματος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ τελειώστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΔΗΣ:...που στόχευαν στην αντιμετώπιση εξωγενών παραγόντων, περιβαλλοντικές μελέτες, απαλλοτριώσεις κλπ.

Η σύμβαση δεν προσδιόριζε χρονική διάρκεια για την εξεύρεση καταλλήλων χώρων, διότι δεν ήταν δυνατόν εκ των πραγμάτων όλα αυτά να προβλεφθούν. Κατά συνέπεια, η διαδικασία που επελέγη το 1995 ήταν η πλέον κατάλληλη, διότι με βάση αυτή ξεκίνησαν όλες οι απαραίτητες διαδικασίες και παράλληλα άρχισαν τα απαιτούμενα έργα για την ολοκλήρωση του όλου προγράμματος εγκατάστασης των τεσσάρων ραντάρ. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε, κύριε Καλαμακίδη.

Ο Βουλευτής της Β' περιφέρειας Αθηνών κ. Παναγιώτης Καμμένος ζητεί να του χορηγηθεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό. Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο κ. Σπηλιωτόπουλος έχει το λόγο.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ότι είναι επιτακτική ανάγκη να συσταθεί η Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή αποδεικνύεται από την καταγγελία στην οποία προβαίνω ευθύς αμέσως: Με τα στοιχεία που παρουσίασε ο κύριος Υπουργός προηγουμένως, επιχείρησε, θέλω να πιστεύω εν αγνοία του, να συγκαλύψει τις πολιτικές και διοικητικές ευθύνες των εμπλεκόμενων στην υπόθεση.

Το έγγραφο αυτό που παρουσιάσατε, κύριε Υπουργέ, και το οποίο σαφώς σας το έδωσαν οι υφιστάμενοί σας στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αποδεικνύει ότι σας εξαπάτησαν. Και μαζί με εσάς εξαπατούν και το ελληνικό Κοινόβούλιο, διότι αφ' ενός πρόκειται για έγγραφο του 1992 -είναι αυτό δήθεν που έχουν πάνω στα αεροσκάφη οι χειριστές- και αφ' ετέρου δεν είναι αυτό που παίρνουν οι χειριστές των αεροσκαφών. Αυτό απευθύνεται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των Ηνωμένων Πολιτειών, απ'όπου εκεί ο εκδοτικός οίκος "JEPPESEN" με τον οποίο είναι συμβεβλημένες όλες οι εταιρείες, εκδίδει τα εγχειρίδια τα οποία έχουν οι χειριστές στα αεροσκάφη επάνω. Ο Υφυπουργός Άμυνας

κ.Αποστολάκης τα ξέρει.

Στο "JEPPESEN", στην έκδοση αυτή που έχουν οι χειριστές και που όφειλε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας να εξετάσει αν τα στοιχεία που αναγράφονται είναι σωστά, αναφέρεται σαφώς ότι στην προσέγγιση του αεροδρομίου "Μακεδονία" και στη συχνότητα 120,8 υπάρχει ραντάρ. Καταθέτω φωτοτυπημένα αντίγραφα, γιατί και σε άλλη σελίδα του "JEPPESEN" υπάρχουν επίσης πληροφορίες και για τα ελάχιστα του ραντάρ του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Σπ. Σπηλιωτόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Με το αίτημά μας για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής δεν υποκαθιστούμε την επιτροπή διερευνησεως του ατυχήματος, ούτε και τη δικαστική αρχή που επελήφθη. Εξάλλου, δεν χρειαζόμαστε κανένα πόρισμα, κύριοι συνάδελφοι, για να διαπιστώσουμε τη διάλυση των κρατικών υπηρεσιών και την έλλειψη πολιτικής ευαισθησίας για την κατάσταση αυτή. Εμείς, ζητούμε τον καταλογισμό των πολιτικών και διοικητικών ευθυνών, οι οποίες εάν δεν συσταθεί η Εξεταστική Επιτροπή, θα συγκαλυφθούν με την ψήφο της κυβερνητικής Πλειοψηφίας και ορισμένων άλλων συναδέλφων.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Υπηρεσίας είναι δεδομένο ότι είναι διαλυμένη. Και ας ξεκινήσουμε από τις διοικήσεις, όπου κανονικά, όπως και η Νέα Δημοκρατία είχε πράξει, έπρεπε να τοποθετούνται πρόσωπα με τεχνική αεροπορική παιδεία. Αντί αυτών, οι Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ποια πρόσωπα διόριζαν εκεί; Έχει διοριστεί ένα πρόσωπο από τον τουρισμό, ένας γιατρός, ένας δικηγόρος, ένας συνεταιριστής. Και ο σημερινός Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας είναι ειδικός στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Βεβαίως, δεν γνωρίζει ότι αν είχε ολοκληρωθεί ο εκσυγχρονισμός του συστήματος εναερίου κυκλοφορίας, δεν θα είχε παρεμβολές από ερασιτέχνες στη Θεσσαλονίκη, οι οποίοι απεδείχθησαν επαγγελματίες της παρεμβολής, ενώ η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, απεδείχθη ερασιτέχνης στις επικοινωνίες.

Παρανόμως, κύριε Υπουργέ, έχετε τρεις υποδιοικητές αντί του ενός. Έχετε περίσσια στελεχών που θέλετε να βολέψετε. Επικρατεί έντονος κομματισμός και αναξιοκρατία, όπως σε όλες σχεδόν τις δημόσιες υπηρεσίες και τους κρατικούς οργανισμούς γι'αυτό και ομιλούμε περί διαλυμένου και διεφθαρμένου κράτους. Εξεδιώχθησαν οι έμπειροι παλαιοί γενικοί διευθυντές και οι αντικαταστάτες τους είχαν στη συντριπτική πλειοψηφία τους ως μόνο προσόν την κομματική τους προσήλωση. Κατά τα άλλα, μόνο ζημιά προκάλεσαν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Εξάλλου, οι ιδιοτελείς σκοπιμότητες και η συναλλαγή, είχαν ως αποτέλεσμα μετά τη σταδιακή απελευθέρωση των αερομεταφορών, να δοθούν άδειες σε ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες μη βιώσιμες, οι οποίες βεβαίως στη συνέχεια έκλεισαν. Και δεν είμαστε εμείς, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας, οι οποίοι διασύρουμε την Ελλάδα στο εξωτερικό. Είναι οι κομματικοί συνδικαλιστές της Κυβέρνησης οι οποίοι κατεβάζουν τους διακόπτες όταν τα αεροσκάφη νύκτα προσεγγίζουν να προσγειωθούν και θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών και των αεροσκαφών.

Είναι οι κομματικοί σας συνδικαλιστές, οι οποίοι καθυστερούν τις πτήσεις σκοπίμως και οι οποίοι καθλώνουν τα αεροσκάφη της Ολυμπιακής Αεροπορίας και δεν πετάνε. Δεν είμαστε εμείς που διασύρουμε την Ελλάδα διεθνώς. Γι'αυτό ένα σύστημα που σχεδιάστηκε, προγραμματίστηκε και οργανώθηκε να τεθεί σε λειτουργία τα μέσα του 1987, δέκα ολόκληρα χρόνια μετά δεν κατέστη δυνατό να λειτουργήσει.

Η διάλυση στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας προχωρεί σε βάθος. Η τουρκική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τα Χριστούγεννα, προέβη σε μία πρωτοφανή ενέργεια σε βάρος μας. Από την ανικανότητα της δικής μας διεύθυνσεως εναερίου κυκλοφορίας της ΥΠΑ, η οποία καθυστέρησε επί επταήμερο να εκδόσει απαγορευτική NOTAM για ασκήσεις της Τουρκίας σε περιοχές που εμείς δεν εγκρίναμε και δεν θέλαμε να

εκχωρήσουμε, προέβη –προσέξετε– σε έκδοση τουρκικής NOTAM για το FIR Αθηνών, κάτι που προβλέπει ο κανονισμός του ICAO, αν οι υπηρεσίες μας δεν ανταποκριθούν αμέσως. Έτσι έχουμε το εξευτελιστικό φαινόμενο, να κάνει η Τουρκία αεροπορικές ασκήσεις στο FIR Αθηνών με δική της NOTAM, γιατί η δική μας υπηρεσία εναερίου κυκλοφορίας, αντί δέκα διαθέτει μόνο δύο υπαλλήλους. Γι'αυτήν την ανικανότητα δεν υπάρχει ευθύνη;

Να πούμε τώρα για τη γενική επιθεώρηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που μεταξύ των άλλων είναι αρμόδια για τον έλεγχο των αεροδρομίων, για τα αεροναυτικά εγχειρίδια, όπως αυτό μας φέρατε, κύριε Υπουργέ, για την εκπαίδευση, για την αξιολόγηση των ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας και γιατί σήμερα αυτή η υπηρεσία έχει περιοριστεί μόνο σε οικονομικά καθήκοντα. Ποια αρχή ή υπηρεσία ασκεί τους παραπάνω ελέγχους, κύριε Υπουργέ; Το αντίστοιχο αμερικανικό εγχειρίδιο του εκδοτικού οίκου "JEPPESEN", όπως κατέθεσα προηγουμένως, αναφέρει ότι υπάρχει ραντάρ στο αεροδρόμιο της "Μακεδονίας". Βεβαίως, επειδή δεν ελέγχθηκε από την ΥΠΑ, οι χειριστές των αεροσκαφών που έρχονται για προσγείωση στο αεροδρόμιο "Μακεδονίας" θεωρούν ότι εάν δεν καταφέρουν με τις κανονικές διαδικασίες των άλλων ραδιοβοηθημάτων να προσγειωθούν, έχουν εξασφαλίσει την προσγείωσή τους με τη βοήθεια του ραντάρ. Γι'αυτό οι επαγγελματίες πιλότοι του "Γιάκοβλεφ" όταν διαπίστωσαν ότι κάτι δεν πάει καλά, ζήτησαν από μόνοι τους βοήθεια ραντάρ. Δηλαδή, ανέθεσαν την ευθύνη της πτήσεως και την ασφάλεια της ζωής τους στο αεροδρόμιο "Μακεδονία", όπου ψευδώς αναφέρεται ότι υπάρχει ραντάρ. Εδώ δημιουργούνται τα μεγάλα ερωτήματα. Ας αρχίσουμε από τον ελεγκτή εναερίου κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης, ο οποίος ήταν νέος στον αερολιμένα, προερχόμενος από το αεροδρόμιο της Σάμου, ένα αεροδρόμιο που δεν είχε ούτε τερματική περιοχή ούτε ραδιοβοηθήματα και που τα αεροσκάφη του τα καθοδηγούσε για προσγείωση το κέντρο ελέγχου πτήσεως των Αθηνών. Ερώτηση: Είχε φροντίσει η αρμόδια υπηρεσία για την εκπαίδευσή του, την αξιολόγησή του, σ' έναν αερολιμένα, καθώς και την ενημέρωσή του, αν γνωρίζει ότι δεν υπάρχει ραντάρ στη Θεσσαλονίκη και ότι πρέπει να ενημερώσει τα αεροσκάφη έγκαιρα ή τουλάχιστον να προβούν στις απαραίτητες διορθώσεις;

Για τους ελεγκτές εναερίου κυκλοφορίας υπάρχουν και άλλες υποχρεώσεις στην εκπαίδευση και το ερώτημα είναι αν υλοποιείται μία βασική υποχρέωση που υπάρχει από το προεδρικό διάταγμα 22/64 βάσει του οποίου οι ελεγκτές εναερίου κυκλοφορίας πρέπει να εκπαιδεύονται και μέσα στο θάλαμο διακυβερνήσεως των αεροσκαφών, για να ξέρουν υπό ποίο περιβάλλον δραστηριοποιούνται και ενεργούν οι χειριστές. Το λέω αυτό, γιατί αν είχε γίνει όποιος άκουγε το χειριστή του "Γιάκοβλεφ" στη συνομιλία του με τον πύργο ελέγχου θα καταλάβαινε ότι υπήρχε σύγχυση μέσα στο θάλαμο διακυβερνήσεως. Έτσι από μόνος του ο ελεγκτής θα ανελάμβανε την ευθύνη να διορθώσει την κατάσταση, να του δώσει κάποιο ύψος και να μη γίνει το ατύχημα. Έτσι γίνεται στις περισσότερες χώρες, αν όχι σε όλες.

Ερχόμαστε σε ένα βασικό σημείο, που αφορά τον πολιτικοστρατιωτικό συντονισμό, το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών. Μα, είναι συνήθης διαδικασία, όταν οι χειριστές των πολιτικών αεροσκαφών ζητούν τη βοήθεια ραντάρ και δεν υπάρχει πολιτικό ραντάρ, οι ίδιοι οι ελεγκτές εναερίου κυκλοφορίας να τους παραπέμπουν στα στρατιωτικά ραντάρ. Αυτό γίνεται σχεδόν καθημερινά με την Ολυμπιακή Αεροπορία, που πετά στα όρια του FIR Αθηνών για να μη μπει στο τουρκικό έδαφος όταν πηγαίνει να προσγειωθεί στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου, γίνεται δε και από όσους χειριστές της πολιτικής αεροπορίας χρειαστούν βοήθεια και βεβαίως την έχουν αμέσως.

Στο κάτω-κάτω το σύστημα αεράμυνας της χώρας λειτουργεί είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο, καταγράφει όλες τις πτήσεις των αεροσκαφών και τα συστήματα των υπολογιστών δίνουν τα στοιχεία σε όλα τα ραντάρ, σε όλες τις

κορυφές που υπάρχουν ραντάρ του συστήματος αεράμυνας, με μία διαφορά: οι στρατιωτικοί ελεγκτές παρακολουθούν μόνο τα στρατιωτικά αεροσκάφη, εκτός εάν κάποιο πολιτικό αεροσκάφος ή κάποιος ελεγκτής Πολιτικής Αεροπορίας ζητήσει την παρέμβασή τους. Είναι μια συνήθης διαδικασία. Και εδώ είναι ερευνήσιμο, το γιατί δεν εφαρμόστηκε αυτή η διαδικασία, όταν οι χειριστές του "Γιάκοβλεφ", σε σύγχυση ευρισκόμενοι, την αναζήτησαν.

Μπορούμε να ξεχάσουμε τον τραγέλαφο που δημιουργήθηκε με το "Ντορνιέ" Θα σας θυμίσω την περίπτωση "Ντορνιέ", που δεν κατέβαινε ο τροχός και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν διέθετε σύστημα αφρού στο πρώτο αεροδρόμιο της χώρας και αναγκάστηκε μετά από μία απαράδεκτη συνομιλία μεταξύ των εμπλεκόμενων –δημοσιεύθηκε στις εφημερίδες– να κα-ταλήξει στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Τανάγρας, όπου εκεί ασφαλώς προσγειώθηκε. Εάν το στρατιωτικό αεροδρόμιο δεν είχε τον αφρό –που δεν είναι υποχρεωμένο να το έχει– τι θα γινόντουσαν οι επιβάτες του "Ντορνιέ"; Θα είχαμε άλλο ένα σοβαρό ατύχημα, ναι ή όχι; Ποιοι ευθύνονται για όλα αυτά;

Θα τελειώσω την αγόρευσή μου, κύριε Υπουργέ, με κάποιες επιφυλάξεις ως προς τη διαφάνεια του πορίσματος, οι οποίες προκύπτουν από τη σύνθεση της επιτροπής.

Η σύνθεση της Επιτροπής Διερευνήσεως Ατυχήματος ενέχει το σπέρμα της αδιαφάνειας ή μάλλον, την προσπάθεια για συγκάλυψη. Η διαδικασία έχει ως εξής: Το Τμήμα Αεροπορικών Ατυχημάτων, που υπάγεται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, θα ετοιμάσει ένα πόρισμα και θα το υποβάλει στο Ανακριτικό Συμβούλιο, όπως αυτό αναφέρεται στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου. Το ανακριτικό συμβούλιο, λοιπόν, θα εκδώσει την τελική απόφαση, το πόρισμα. Ποιοι συμμετέχουν σε αυτήν την Επιτροπή Διερευνήσεως: Ένας αρεοπαγίτης, ένας εμπειρογνώμονας του Πολυτεχνείου, ένας εκπρόσωπος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ένας σμήναρχος της Ασφάλειας Πτήσεων του ΓΕΑ, ένας μετεωρολόγος και ένας εκπρόσωπος της Ενώσεως Χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας. Ο εκπρόσωπος, λοιπόν, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας είναι ο διευθυντής που υπάγεται το Τμήμα Αεροπορικών Ατυχημάτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, δηλαδή, είναι ο ελέγχων και ο ελεγχόμενος. Και δεν φθάνει μόνο αυτό, αλλά στην επιτροπή η οποία έχει συσταθεί για τη διερεύνηση ατυχημάτων, βάσει του νόμου, θα έπρεπε πρόεδρος να είναι ο Προϊστάμενος του Τμήματος Αεροπορικών Ατυχημάτων. Και δεν είναι αυτός ο πρόεδρος, αλλά είναι άτομο εκτός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, παλιός αεροπόρος, δεν είναι όμως αυτό που προβλέπει ο νόμος. Το χειρότερο όλων ποιο είναι; Ότι συμμετέχει στην επιτροπή αυτή ο Προϊστάμενος Ελεγκτών του Πύργου Ελέγχου Θεσσαλονίκης.

Καταγγέλλουμε, λοιπόν, την Κυβέρνηση για προσπάθεια συγκάλυψης των πολιτικών και διοικητικών ευθυνών, γιατί τις άλλες ευθύνες θα τις βρουν άλλοι και ζητούμε γι' αυτό ακριβώς τη σύσταση της Εξεταστικής Επιτροπής, προκειμένου να διαπιστωθούν αυτές οι πολιτικές ευθύνες. Εξάλλου, ο άδικος θάνατος τόσων επιβατών, κύριε Υπουργέ, δεν πρέπει να θεωρηθεί ως γεγονός τυχαίο που μπορεί να συμβεί στον καθένα, χωρίς την ευθύνη κανενός, όπως είπε ο συνάδελφος εισηγητής της Συμπολιτεύσεως. Για κάθε ατύχημα υπάρχουν σοβαρότατες ευθύνες και οι ευθύνες αυτές προκύπτουν είτε από λάθη είτε από παραλείψεις είτε από ενέργειες, οι οποίες εκ των προτέρων γνωρίζαμε ότι θα οδηγήσουν σε ατυχήματα και δεν τις προλάβαμε. Η έλλειψη ραντάρ στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, ραντάρ ελέγχου, ραντάρ προσεγγίσεως –και σε κάθε αεροδρόμιο που αντιμετωπίζει δυσμενείς καιρικές συνθήκες– είναι ένας βασικός παράγοντας ασφαλείας πτήσεων. Έτσι γίνονται όλες οι πτήσεις σε όλη την Ευρώπη και στον πολιτισμένο κόσμο νύκτα και ημέρα, με σύννεφα, κάτι το οποίο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης δεν υπάρχει.

Επομένως, η σοβαρότερη ευθύνη η οποία εγείρεται σε όλη αυτήν την υπόθεση είναι η δική μας, κύριοι συνάδελφοι, που μας υποχρεώνει να προβούμε στη σύσταση της Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής, με τελικό στόχο να αποκατασταθεί

επιτέλους η λειτουργία σε αυτές τις περίφημες Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας, που έχουν υποχρέωση όχι μόνο εθνική, αλλά και διεθνή να λειτουργούν σωστά.

Εξάλλου υπάρχουν τόσο σοβαρές πολιτικές ευθύνες που μόνο σε μια Εξεταστική Επιτροπή μπορούν να συζητηθούν. Ας το τολμήσουμε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κύριο Σπηλιωτόπουλο.

Ο Υπουργός Μακεδονίας-Θράκης κ. Φίλιππος Πετσάλνικος ζήτησε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχουν μιλήσει τρεις Υπουργοί από είκοσι λεπτά. Θα μιλήσει και τέταρτος Υπουργός; Εμείς οι Βουλευτές πότε θα μιλήσουμε;

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Μακεδονίας - Θράκης): Πάντως, κύριε συνάδελφε, δεν θα χρησιμοποιήσω τα είκοσι λεπτά. Θα είμαι πολύ πιο σύντομος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα σαςβάλω δέκα λεπτά, κύριε Υπουργέ. Σας φθάνουν;

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Μακεδονίας - Θράκης): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε, δέκα λεπτά. Ίσως όμως να κατορθώσω και στα πέντε λεπτά να πω αυτά που θέλω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν αφορά εσάς προσωπικώς. Αφορά το Προεδρείο.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Μακεδονίας - Θράκης): Παίρνω το λόγο γιατί έζησα εκείνες τις δύσκολες μέρες από την πρώτη στιγμή μέχρι και την ολοκλήρωση της τραγωδίας, όταν έπεσε η αυλαία. Και η αυλαία δεν έπεσε με την ανεύρεση του αεροσκάφους, αλλά με την αναγνώριση και των σωρών. Γιατί η δεύτερη φάση της τραγωδίας ήταν ψυχολογικά η πλέον οδυνηρή, όπως γνωρίζετε, κυρίως για τους συγγενείς των θυμάτων, προς τους οποίους εκφράζουμε ακόμη μία φορά τη συμπάθειά μας, ιδιαίτερα και προσωπικά, γιατί έζησα μαζί τους λεπτό προς λεπτό την αγωνία τους, αλλά και την οδύνη τους.

Κύριοι συνάδελφοι, αναρωτήθηκα όταν πήρα το κείμενο της πρότασης για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, ποιος είναι ο σκοπός αυτής της πρότασης. Βέβαια, ο μοναδικός σκοπός θα είναι η αναζήτηση πιθανόν πολιτικών ευθυνών. Αλλά το ερώτημα είναι για ποιο πράγμα. Για καθυστερήσεις σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες που προηγήθηκαν της απώλειας της επαφής του αεροσκάφους με τον πύργο ελέγχου; Δηλαδή, για καθυστερήσεις σε ό,τι αφορά την τοποθέτηση του ραντάρ;

Εάν αναφέρεσθε σ'αυτές τις παραλείψεις, καθυστερήσεις κλπ., πρέπει να σημειώσω ότι υπάρχει μια έντονη αντίφαση ανάμεσα στους ισχυρισμούς και στα επιχειρήματα που απόψε άκουσα και εγώ παρακολουθώντας με προσοχή όλους τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας. Αντιφάσεις, γιατί από τη μια πλευρά αρκετοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας ισχυρίστηκαν ότι υπήρξε καθυστέρηση σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες για το ραντάρ και από την άλλη μεριά άλλοι συνάδελφοι κατηγόρησαν την Κυβέρνηση γιατί παρήγγειλε τα τμήματα του ραντάρ πριν ακόμη ολοκληρωθούν οι διαδικασίες εξασφάλισης του χώρου. Αποφασίστε τελικά: Υπάρχει καθυστέρηση ή δεν υπάρχει;

Θα ήθελα επίσης να πω προς το Σώμα και κάτι άλλο. Το ραντάρ δεν είναι ένα ετοιμοπαράδοτο αντικείμενο που πηγαίνεις και το αγοράζεις όπως αγοράζουμε στα σουπερ-μάρκετ διάφορα έτοιμα αντικείμενα. Αποτελείται από διάφορα τμήματα, είναι ένα σύνολο, δηλαδή, εξοπλισμών και πολύ καλά έκανε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, οι συνάδελφοι Υπουργοί που προηγήθηκαν, αυτοί που ακολούθησαν στο Υπουργείο Μεταφορών και ξεκίνησαν τις διαδικασίες προμήθειας του ραντάρ. Διαφορετικά θα είχαμε ολοκληρώσει τώρα τις άλλες διαδικασίες εξασφάλισης του χώρου, παρά τις αντιρρήσεις που μπορεί να φέρνει η Τοπική Αυτοδιοίκηση, αλλά τώρα θα ξεκινούσαμε τις διαδικασίες προκήρυξης, παραγγελίας και θα περιμέναμε μήνες. Γιατί πολλοί μήνες χρειάζονται έως ότου κατασκευασθούν αυτά τα τμήματα και τα παραλάβουμε. Τότε θα ήμασταν υπόλογοι απέναντι στον ελληνικό λαό. Άρα, υπάρχει μια

αντίφαση σ'αυτά που ισχυρίζεσθε.

Δεν υπάρχει καθυστέρηση από το 1994 και μετά. Καθυστέρησεις -ακούστηκε εδώ, κατατέθηκε με επιχειρήματα- υπήρξαν σε άλλες περιόδους, αλλά δεν θέλω να γυρίσω τώρα πίσω. Πάντως, τότε, μεταξύ 1990-1993 όντως μια με το να γίνεται απευθείας ανάθεση, να ανακαλείται η απόφαση, μετά να πηγαίνουμε σε διαγωνισμούς κλπ. φαίνεται ότι υπήρξε κάποια καθυστέρηση. Δεν έχουμε, όμως, καθυστέρηση σε ό,τι αφορά το ραντάρ μετά το 1994.

Αλλά, εδώ υπάρχει και μια άλλη αντίφαση. Όταν ετέθη το ερώτημα από συναδέλφους που προηγήθηκαν σ'αυτό το βήμα, προς εσάς, αν εσείς εκτιμάτε ή πιστεύετε ότι αν υπήρχε και λειτουργούσε το ραντάρ δεν θα έπεφτε το αεροπλάνο; Είπατε ότι "όχι, δεν ισχυριζόμαστε κάτι τέτοιο". Άρα -κάνεις δεν το είπατε αυτό, έτσι δεν είναι;- πρόσεξα πολύ καλά τι είπατε.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Θα το κατηύθυνε.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Μακεδονίας - Θράκης): Σας παρακαλώ, κύριε Φούσα. Έχω ελάχιστα λεπτά και μη με διακόπτετε.

Άρα, θα πρέπει να λάβουμε πολύ σοβαρά υπόψη αυτό που ελέχθη από διάφορους συναδέλφους και κυρίως και από τον Υπουργό Δικαιοσύνης, τον κ. Γιαννόπουλο, πως σε ό,τι αφορά τα αίτια της πτώσης θα πρέπει να περιμένουμε την ολοκλήρωση του πορίσματος. Εκεί θα φαίνεται κιόλας εάν οφείλεται και στην έλλειψη κάποιου οργάνου που λέγεται ραντάρ ή εάν υπάρχουν άλλοι λόγοι.

Ο Υπουργός Μεταφορών παρουσίασε αναλυτικά όλο το χρονοδιάγραμμα των ενεργειών τα τελευταία χρόνια. Είπα ότι θα πρέπει να περιμένουμε την έκδοση του πορίσματος.

Εδώ, όμως, πρέπει να πω ότι μέσα στις ασάφειες της πρότασης προσετέθη και ένα ατόπημα, κύριε Σπηλιωτόπουλε, από σας. Είπατε κλείνοντας την ομιλία σας ότι αμφισβητείτε το πόρισμα της επιτροπής των εμπειρογνομόνων. Αντιλαμβάνεσθε τη διάσταση αυτού που είπατε;

Πρόκειται για μία επιτροπή εμπειρογνομόνων που συγκροτήθηκε έτσι όπως προβλέπουν οι σχετικοί κανονισμοί και η σχετική νομοθεσία και έχω ιδίαν αντίληψη του πώς από την πρώτη στιγμή ξεκίνησε να κάνει τη δουλειά της, μάλιστα με έναν τρόπο εξονυχιστικό. Μία επιτροπή η οποία ταξιδεύει Ρωσία, Ουκρανία, συνεργάζεται με τους συναδέλφους και των δύο αυτών χωρών, ταξιδεύει στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και χρησιμοποιεί ό,τι πιο σύγχρονο μέσο υπάρχει για την αξιοποίηση και αξιολόγηση των στοιχείων που ανευρέθησαν.

Και εδώ πρέπει να πω ότι μέσα σ'αυτήν την τραγωδία ήταν τυχερή η Επιτροπή για το ότι ανευρέθησαν όλα τα όργανα και το μαύρο κουτί και το άλλο κουτί που μαγνητοφωνεί τις συνομιλίες στο θάλαμο πλοήγησης του αεροσκάφους. Τώρα, λέτε επισήμως ότι εκ των προτέρων αμφισβητείτε το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων; Τότε, τι θα πρέπει να πιστεύει ο ελληνικός λαός και τι εικόνα δίνουμε πραγματικά και προς τη διεθνή κοινότητα σε τελευταία ανάλυση; Ότι εμείς πριν καν δούμε, πριν ακούσουμε το πόρισμα, με βάση όλες αυτές τις διαδικασίες το θέτουμε υπό αμφισβήτηση;

Φαντάζομαι ότι αυτό το είπε εν τη ροή του λόγου του και από υπερβολική προσπάθεια να τεκμηριώσει -γιατί με άλλον τρόπο δεν μπορεί- την πρόταση ο κ. Σπηλιωτόπουλος.

Επίσης, ειπώθηκαν διάφορα για την έλλειψη συντονισμού συνεργασίας αποτελεσματικότητας όλων των υπηρεσιών. Αφορά φαντάζομαι τις ενέργειες μετά την απώλεια του αεροσκάφους, μετά την απώλεια επαφής με τον πύργο ελέγχου όταν ξεκίνησε εκείνη η γιγαντιαία επιχείρηση αναζήτησης του αεροσκάφους. Αλλά αναρωτιέμαι πού διαπιστώθηκαν αυτές οι ελλείψεις συντονισμού συνεργασίας και αποτελεσματικότητας;

Είναι πράγματι άθλος το ότι μέσα σε χρονικό διάστημα δύο ημερών με τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν, χιονόπτωση, ομίχλη, μηδέν ορατότητα, ανευρέθη το αεροσκάφος. Ειπώθηκαν παραδείγματα του πόσες μέρες χρειάστηκαν σε άλλες χώρες, αν θέλετε, τεχνολογικά ακόμη περισσότερο προηγμένες, για να εντοπίσουν αεροσκάφος. Και ο Υπουργός

Εκτάκτων Αναγκών της Ουκρανίας που ήρθε την Πέμπτη το βράδυ στη Θεσσαλονίκη όπου είχαμε συγκροτήσει εκεί τοπικά το συντονιστικό όργανο σε συνεργασία με το ΓΕΕΘΑ και σε συνεργασία και με το τοπικό που είχαμε συγκροτήσει στην Πιερία, μετά την επίσκεψη στον τόπο του δυστυχήματος γύρισε αμέσως πίσω και μου είπε ότι όντως πρόκειται για μία γιγαντιαία επιχείρηση και ότι δεν έχει τίποτα να προσθέσει αλλά οι καιρικές συνθήκες και οι εδαφολογικές της συγκεκριμένης περιοχής όπως μου είπε συγκεκριμένα είναι πράγματι τέτοιες που ίσως να περάσουν και πάρα πολλές ημέρες και να μη μπορείτε να βρείτε το αεροσκάφος. Και το αεροσκάφος ανευρέθη, παρά το ότι είχαμε ζητήσει τη βοήθεια και χρησιμοποιήθηκε και το ειδικό αεροσκάφος των Ηνωμένων Πολιτειών "PAPA THREE" που σάρωσε το βράδυ της Παρασκευής όλη την περιοχή και παρά την αναζήτηση από δορυφόρους, τελικά από τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις.

Και σ' αυτό θα ήθελα να προσθέσω βέβαια και τη συγκινητική πράγματι προσπάθεια που κατέβαλαν και οι πολίτες, οι ορειβατικοί και χιονοδρομικοί όμιλοι, έμπειροι ορειβάτες και η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Δεν ήταν μόνο οι έξι χιλιάδες των στρατιωτών αλλά ήταν και οι άλλες δύο με τρεις χιλιάδες πολιτών που συντονισμένα χτένιζαν τις περιοχές. Από το σημείο που ανευρέθη τελικά, πεντακόσια μέτρα πιο δίπλα είχε περάσει ένα από τα τμήματα των χιονοδρόμων την προηγούμενη ημέρα. Αλλά, με ορατότητα δέκα-είκοσι μέτρων είναι αδύνατο να βρεις ένα διαλυμένο αεροσκάφος που απετελείτο πλέον από θρύψαλα στην κυριολεξία.

Δεν υπήρξε καμία έλλειψη συντονισμού, συνεργασίας, αποτελεσματικότητας. Και πρέπει να υπογραμμίσω ότι και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αλλά και όλες οι άλλες υπηρεσίες λειτούργησαν κατά τρόπο άψογο κάτω από το συντονισμό μας. Αν υπάρχει μία περίπτωση όπου μπορούμε να πούμε ότι το κράτος λειτούργησε επιτέλους και έδωσε τέλος γρήγορα στην αγωνία των συγγενών αλλά και της κοινής γνώμης, ήταν αυτή. Γιατί να μην το πούμε; Γιατί να μην πούμε μπράβο σε όλες αυτές τις υπηρεσίες, σε όλα τα επίπεδα που λειτούργησαν κατ' αυτόν τον τρόπο;

Και μετά άρχισε η δεύτερη φάση που ήταν μετά την ανεύρεση όπως είπα, ψυχολογικά πολύ οδυνηρή. Και εκεί καταφέραμε να μην παραταθεί περισσότερο η αγωνία των συγγενών και αποφύγαμε και τον κίνδυνο που υπάρχει σ' αυτές τις περιπτώσεις μιας εικόνας πολύ δυσάρεστης γιατί όπως διαπιστώσατε η αναγνώριση των σωρών έγινε γρήγορα και ήταν υπεράνθρωπη η προσπάθεια των ιατροδικαστών. Είχαν οργανωθεί οι χώροι όπου θα μετεφέροντο οι σωροί, είχαμε οργανώσει τους χώρους φιλοξενίας όλες αυτές τις μέρες των συγγενών, ιατρικής παρακολούθησης και φροντίδας και για τους συγγενείς γιατί η ψυχολογική φόρτιση όπως αντιλαμβανόσθε ήταν ιδιαίτερα μεγάλη και όντως στο ελάχιστο χρονικό διάστημα είχαν ολοκληρωθεί και αυτές οι προσπάθειες.

Σ' αυτό θα ήθελα να προσθέσω –πριν την αναχώρησή τους– τις δηλώσεις του Υπουργού Εκτάκτων Αναγκών της Ουκρανίας, που συνεχάρη την Ελληνική Κυβέρνηση, διότι δεν πίστευε και ο ίδιος ότι θα μπορούσαν να εξελιχθούν όλα τόσο γρήγορα, τόσο σωστά, χωρίς παρατάσεις της αγωνίας.

Πού, λοιπόν, υπήρξε η έλλειψη του συντονισμού, η έλλειψη της παρουσίας και της λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας; Έχει συγκροτηθεί η Γενική Γραμματεία, ο κανονισμός της τώρα ολοκληρώθηκε και όντως δεν έχει ακόμα τις δυνατότητες για να αναλάβει αυτές τις ενέργειες. Υπήρξε, όμως, πουθενά η έλλειψή της; Διαπιστώσατε ότι επειδή δεν μπορούσε να λειτουργήσει συγκροτημένα απόλυτα ακόμη η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας, γι' αυτόν το λόγο υπήρξαν δυσλειτουργίες; Καμία δυσλειτουργία δεν υπήρξε πουθενά.

Πιστεύω, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, και μ' αυτό κλείνω, ότι η κατάθεση της πρότασής σας έγινε εν θερμώ εκείνη την εποχή.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, ολοκληρώνω τη σκέψη μου.

Εκτός των άλλων, μου έκανε εντύπωση κυρίως η τοποθέτηση του πρώτου υπογράφοντος την πρόταση, του Αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, του φίλου μου, Κώστα Καραμανλή. Εδώ περίμενα ότι ως πρώτος υπογράφων και Αρχηγός του κόμματος που υποβάλλει την πρόταση, θα είχε κάποια τεκμηρίωση. Άκουσα εδώ γενικόλογες για έλλειψη συντονισμού της οργανωμένης παρέμβασης διαφόρων υπηρεσιών, για ανεπάρκεια, ανυπαρξία, ανικανότητα του κράτους και βέβαια μίλησε για τον τομέα της υγείας, της παιδείας, της πρόνοιας, έφτασε στους επενδυτές, στη συμπεριφορά της Κυβέρνησης απέναντι στους επενδυτές, στο φορολογικό σύστημα κ.ο.κ.

Αυτό είναι μία ακόμη απόδειξη ότι με προχειρότητα συντάχθηκε αυτή η πρόταση, εν θερμώ κατατέθηκε και γι' αυτόν το λόγο άδικα γίνεται αυτή η προσπάθεια, από πλευράς των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας, για να τεκμηριωθεί εκ των υστέρων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το επί προσωπικού υποβάλλεται με αντίστοιχη διαδικασία και βάσει του άρθρου.

Ο κ. Μανίκας έχει το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θέλετε να μιλήσετε ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή το θέμα είναι σοβαρό, η Κυβέρνηση αγνόησε τρία πράγματα: Πρώτον ότι η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας αφορά ένα γενικότερο θέμα. Τη συνολική λειτουργία των αρμόδιων υπηρεσιών και δεν ανάγεται απλώς και μόνο στο ζήτημα των συνθηκών υπό τις οποίες έγινε το αεροπορικό δυστύχημα.

Δεύτερον, ουδέν απήντησε και περιμένουμε απάντηση από την Κυβέρνηση στα δύο καίρια θέματα, που έθεσε ο κ. Σπηλιωτόπουλος: Πρώτον, το θέμα της συγκρότησης της επιτροπής και δεύτερον, αν είναι ακριβές ή όχι το στοιχείο, κατά το οποίο οι χάρτες που χρησιμοποιούνται, αναφέρουν πράγματι ότι το αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ έχει τέτοιο ραντάρ ή όχι.

Θέλουμε μία απάντηση σ' αυτό το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Μανίκας έχει το λόγο.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΙΚΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρόσφατη αεροπορική τραγωδία που προκλήθηκε με την πτώση του ουκρανικού αεροσκάφους, η απώλεια ενός μεγάλου αριθμού ανθρωπίνων ζωών και η ευαισθησία, που είμαι βέβαιος ότι χαρακτηρίζει όλους σ' αυτήν την Αίθουσα, δεν προσφέρεται και δεν επιτρέπεται να προσφέρεται ως το έδαφος πάνω στο οποίο με αφοριστικές καταγγελίες, βαρύγδουπες εκφράσεις και ρητορικά ερωτήματα δομείται η αντιπολιτευτική πολιτική και τακτική.

Σε καμία όμως, περίπτωση δεν βοηθάει και δεν ευνοεί την ψύχραιμη, τη μεθοδική, την ενδελεχή προσέγγιση του θλιβερού γεγονότος, δηλαδή, εκείνη την απαραίτητη προσέγγιση, η οποία θα βοηθήσει, ώστε να διαλευκανθούν πλήρως τα αίτια και ιδιαίτερα οι όποιες συνθήκες, που επικράτησαν κατά τη διάρκεια του θλιβερού συμβάντος.

Οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας επέδειξαν ιδιαίτερη σπουδή και κατέθεσαν την πρότασή τους για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής στις 29 Δεκεμβρίου 1997. Και λέω σπουδή, διότι ήδη βρίσκονται –και βρίσκόταν εκείνη την περίοδο– σε εξέλιξη τόσο οι διαδικασίες της τακτικής δικαιοσύνης, όσο και οι διαδικασίες της επιτροπής εμπειρογνομόνων, όπως προβλέπονται και από την εθνική νομοθεσία και από τις διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς.

Παράλληλα επιχειρείται να δοθεί η εντύπωση και η εικόνα της διάλυσης του κράτους ιδιαίτερα στον τομέα των αερομεταφορών. Αγνωούν ενδεχομένως ότι αν επικρατήσει μια τέτοια ολότελα αβάσιμη αντίληψη, τραυματίζεται όχι απλά το κύρος της χώρας, αλλά βεβαίως θίγονται και βασικές πλευρές της οικονομικής ζωής της πατρίδας μας.

Όλα αυτά διατυπώνονται, όταν είναι σε όλους γνωστό εδώ και πάρα πολλά χρόνια, ότι η Ελλάδα βρίσκεται, σε παγκόσμιο επίπεδο, στις πρώτες θέσεις ασφάλειας των πτήσεων, με αποτέλεσμα να απολαμβάνει και να εξασφαλίζει την εμπιστοσύνη του κοινού στις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες και στα ελληνικού νηολογίου αεροσκάφη.

Αυτό αγαπητοί συνάδελφοι, δεν είναι ούτε τυχαίο ούτε και πρόσκαιρο. Είναι αποτέλεσμα του έργου, το οποίο συντελείται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ιδιαίτερα στον τομέα οργάνωσης και λειτουργίας της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων, δηλαδή, της διεύθυνσης που επιλαμβάνεται της ασφάλειας των πτήσεων. Πράγματι, εκεί έχει καθιερωθεί ένα αυστηρότατο σύστημα ελέγχου, ίσως το αυστηρότερο σε παγκόσμιο επίπεδο, το οποίο εξυπηρετείται από έμπειρο προσωπικό υψηλής επιστημονικής κατάρτισης και εξειδίκευσης.

Ίσως είναι ενδεικτικό και αρκεί ένα μόνο στοιχείο. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ανανεώνει τα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας των αεροσκαφών του ελληνικού νηολογίου κάθε δώδεκα μήνες, ενώ σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, οι αντίστοιχοι έλεγχοι από τις αντίστοιχες υπηρεσίες γίνονται σε αραιότερα διαστήματα. Στην Αγγλία π.χ. οι έλεγχοι γίνονται κάθε δυο χρόνια, στη Γερμανία κάθε τρία χρόνια.

Πέραν τούτου, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει εκπονήσει και ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη ένα σημαντικότατο πενταετές πρόγραμμα από το 1996 έως το 2001, συνολικού ύψους επενδύσεων τετρακοσίων δισεκατομμυρίων (400.000.000.000) δραχμών. Επειδή το ενδιαφέρον και για τη λειτουργία και για την απόδοση του έργου των υπηρεσιών του κράτους δεν αποτυπώνεται με λόγια, αλλά κυρίως αποτιμάται και αξιολογείται από τα έργα, αξίζει να επαναφέρει κανείς στη μνήμη μας ορισμένα απλά συγκριτικά στοιχεία.

Από το 1991 έως το 1993, το σύνολο των επενδύσεων, μιλάμε πάντα για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ήταν 14,5 δισεκατομμύρια. Από το 1994 έως το 1996 ήταν 26,4 δισεκατομμύρια, το 1997 για διακόσια τριάντα έργα ήταν τριάντα τρία δισεκατομμύρια (33.000.000.000) και το 1998, βάσει του προγραμματισμού, για διακόσια σαράντα δύο έργα ήταν εκατόν είκοσι έξι δισεκατομμύρια (126.000.000.000).

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Είναι τα λεφτά που μαζεύτηκαν την πρώτη περίοδο. Εμείς βρήκαμε τα λεφτά και εσείς κάνατε επενδύσεις.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΙΚΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αξίζει επιπλέον να σημειωθεί ότι στο πενταετές πρόγραμμα, η σχέση αύξησης των έργων της περιφέρειας προς την Αθήνα, συμπεριλαμβανομένου για την Αθήνα και του καινούριου αεροδρομίου των Σπάτων, είναι 2,5 προς 1.

Βεβαίως, ο κατάλογος αυτών των έργων δεν έχει τέλος, αλλά αξίζει κανείς να επισημάνει ότι επιτέλους εντός του 1998 επιλύεται το πρόβλημα της ομίχλης στη Θεσσαλονίκη με τη φωτισήμανση του αντίστοιχου διαδρόμου και βεβαίως και με την εγκατάσταση ενός συστήματος ILS κατηγορίας II με ύψος προϋπολογισμού 3,5 δισεκατομμύρια. Επίσης συνολικά για τη Θεσσαλονίκη την ίδια περίοδο προγραμματίζονται με μελέτες που έχουν ήδη εγκριθεί, έργα συνολικού ύψους περίπου 98,5 δισεκατομμυρίων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη συνοπτική και σύντομη αυτή παρουσίαση και σε συνδυασμό με τις εισηγήσεις των προηγούμενων εισηγητών από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ, νομίζω ότι είναι εύκολο να αντιληφθεί ο οποιοσδήποτε καλόπιστος ότι τόσο η ασφάλεια των πτήσεων, όσο και των αεροδρομίων μας βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχομαι σε ένα άλλο σημαντικό θέμα, το οποίο τίθεται από το κείμενο της Νέας Δημοκρατίας και αφορά τη σύμβαση εκμετάλλευσης που έχει υπογράψει η Ολυμπιακή Αεροπορία με τις επιμέρους εταιρείες,

οι οποίες προέκυψαν μετά τη διάσπαση ως γνωστόν της "ΑΕΡΟΦΛΟΤ".

Η συγκεκριμένη αεροπορική συμφωνία Ελλάδας-Ουκρανίας υπεγράφη στις 15/12/97 κατά την επίσημη επίσκεψη του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας στην Ουκρανία. Με αίτησή της από τις 17 Σεπτεμβρίου του 1997 η ουκρανική αεροπορική εταιρεία "AEROSWEET" ζήτησε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας την έγκριση εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων. Η ΥΠΑ αξιολόγησε το σχετικό αίτημα, με εμπορικά κριτήρια αεροπορικής εκμετάλλευσης, εισηγήθηκε και ενέκρινε την έγκριση χορήγησης προσωρινής άδειας, η οποία στη συνέχεια υπεγράφη από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τι περιλαμβάνει αυτή η άδεια; Περιλαμβάνει τα στοιχεία εκείνα που κατά πάγια τακτική αναφέρονται στις σχετικές άδειες χορήγησης αντιστοίχων αδειών και συγκεκριμένα προβλέπει ότι η σχετική άδεια παρέχεται για την εκτέλεση των εγκρινόμενων δρομολογίων με συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφος καθώς και ότι η οποιαδήποτε σχετική αλλαγή θα πρέπει να γνωστοποιείται στην ΥΠΑ.

Όσον αφορά δε την αξιοπιστία της εταιρείας και τη νόμιμη λειτουργία της είτε τεχνική είτε εμπορική, αυτή επιβεβαιώνεται, πιστοποιείται με επίσημο διορισμό της συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας από τις αρμόδιες αεροπορικές αρχές της ουκρανικής επικράτειας και που αιτείται την άδεια εκμετάλλευσης. Και αυτό συμβαίνει διότι, σύμφωνα με τη βασική αρχή της Συνθήκης του Σικάγου, κάθε κράτος είναι υπεύθυνο για την εκ μέρους των αεροπορικών εταιρειών του τήρηση των κανόνων ασφαλείας που υπαγορεύονται από τους διεθνείς οργανισμούς.

Η χώρα μας, όπως άλλωστε η κάθε χώρα που δέχεται διεθνείς πτήσεις, δεν έχει αρμοδιότητα σε καμία περίπτωση να αμφισβητήσει την τήρηση των κανονισμών αυτών και των σχετικών ελέγχων που έχουν κάνει οι αρχές μιας άλλης χώρας-μέλος του ICAO.

Σημειώνεται δε -και αξίζει αυτό να το αναφέρουμε- ότι πρόσφατα έχει αναπτυχθεί ένας προβληματισμός, ώστε να δοθεί η δυνατότητα παρέμβασης από την πλευρά των διεθνών οργανισμών στα κράτη προκειμένου να διαπιστωθεί η τήρηση των μέτρων και συστάσεων ασφαλείας που οι διεθνείς κανονισμοί επιβάλλουν.

Σε ό,τι αφορά τα πτυχία και τις άδειες του ιπταμένου προσωπικού, τα κράτη δεσμεύονται από τους διεθνείς κανονισμούς. Δεσμεύονται, ώστε να αναγνωρίζουν ως ισχυρά τα πτυχία και τις άδειες που εκδόθηκαν από άλλο κράτος που είναι μέλος του ICAO, σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τις απαιτήσεις του.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι ουκρανικές αεροπορικές αρχές απέστειλαν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της χώρας μας, τον επίσημο γραπτό διορισμό της εταιρείας "AEROSWEET" για την εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων από και προς την Ελλάδα. Αντίστοιχα όσον αφορά τα πτυχία και τις άδειες του ιπταμένου προσωπικού, τόσο η Ελλάδα όσο και άλλες χώρες μέλη του ICAO αναγνωρίζουν ως ισχυρά τα πτυχία, τις άδειες που εκδίδει η χώρα αυτή και δεν υπάρχει καμία σύσταση από κανένα διεθνή οργανισμό βάσει της οποίας αμφισβητείται η αξιοπιστία των συγκεκριμένων πτυχίων.

Όσον αφορά τη συμφωνία της Ολυμπιακής Αεροπορίας - "AEROSWEET" είναι βέβαιο ότι η Ολυμπιακή εταιρεία ως εμπορική εταιρεία, έχει το δικαίωμα να αναπτύξει εμπορικές σχέσεις και να διευρύνει τις εμπορικές της δραστηριότητες με όλες τις αεροπορικές εταιρείες του κόσμου. Και στην περίπτωση της Ουκρανίας κάτι τέτοιο κρίθηκε σκόπιμο. Να συνεργαστεί με τη συγκεκριμένη ουκρανική εταιρεία, η οποία είναι άλλωστε και μέλος της IATA.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πλέον πασιδύλο, είναι φανερό ότι και η ΥΠΑ και το Υπουργείο Μεταφορών έχουν ενεργήσει σε πλήρη εφαρμογή και με πλήρη συμβατότητα στις διεθνείς συστάσεις, κανονισμούς και στην εθνική νομοθεσία.

Βέβαιο είναι ότι οι έγκυρες και υπεύθυνες απαντήσεις που

δόθηκαν σήμερα στα ερωτήματα της Αντιπολίτευσης, καταρρίπτουν την πρόταση της για σύσταση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής.

Κρίνω χρήσιμο και αναγκαίο, αν και έγινε εκτεταμένη αναφορά από προλαλήσαντες και ιδιαίτερα από Υπουργούς, να τονίσω σχετικά με το τραγικό συμβάν ότι η γιγαντιαία επιχείρηση η οποία έλαβε χώρα ήταν αποτέλεσμα άμεσης αντίδρασης, επαρκούς συντονισμού και αποτελεσματικών ενεργειών. Αυτό σημαίνει ύπαρξη κράτους, ύπαρξη αποδοτικού και αποτελεσματικού κράτους.

Βεβαίως, είναι προς τιμήν όλων όσων ενεπλάκησαν σ' αυτήν την γιγαντιαία επιχείρηση και της πολιτικής ηγεσίας και της στρατιωτικής ηγεσίας και της αστυνομίας, της πυροσβεστικής, των δημοτικών και κοινοτικών αρχόντων, όλων των φορέων, του τελευταίου στρατιώτη και του τελευταίου πολίτη, ο οποίος έλαβε μέρος σ' αυτήν την έρευνα διάσωσης.

Δεν χρειάζεται να αναφέρω, ούτε τον μεγάλο αριθμό πτήσεων οι οποίες έλαβαν χώρα ούτε τον αριθμό των έξι χιλιάδων περίπου στρατιωτών, οι οποίοι κινητοποιήθηκαν για την ανεύρεση των συντριμμάτων του αεροσκάφους. Το αποτέλεσμα το έδειξε. Όλοι το αναγνώρισαν. Οφείλει και η ελληνική Βουλή να το αναγνωρίσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αντιλαμβάνομαι τη διάθεση της Νέας Δημοκρατίας να εξυπηρετήσει την αντιπολιτευτική της τακτική με τον τρόπο, τη μέθοδο και το ύφος που η ίδια επιλέγει. Επ' αυτού δεν έχω καμία αντίρρηση. Δικαίωμα της είναι να επιλέγει τη στείρα, την προπετή, την προσχηματική και αδιέξοδη αντιπολίτευση.

Επιβάλλεται όμως να επισημάνουμε –και άλλωστε η σημερινή συζήτηση το ανέδειξε και το απέδειξε– ότι χαρακτηρισμοί που αφορούν είτε τον Πρωθυπουργό είτε τον Υπουργό Μεταφορών είναι και άδικοι και άστοχοι. Οι γενικόλογοι και αναπόδεικτοι ισχυρισμοί, η αφοριστική διάθεση απέναντι στους πολιτικούς αντιπάλους υπονομεύουν και την πολιτική, μειώνουν και το κύρος και τις δυνατότητες της χώρας. Την αμφισβήτηση του κύρους της πολιτικής και των πολιτικών ως εικόνα και ως αποτέλεσμα την εισπράττουμε και την υφιστάμεθα άπαντες.

Ο έλεγχος της ευθύνης για πράξεις ή παραλείψεις μέλους της όποιας κυβέρνησης είναι υποχρέωση απέναντι στους πολίτες της χώρας. Απαιτούνται προς τούτο στοιχεία και αποδείξεις. Κάτι τέτοιο σήμερα δεν διαπιστώθηκε, δεν κατέστη, δεν διεφάνη.

Ο κάθε πολιτικός και το κάθε κόμμα έχει το δικαίωμα να αναζητά την ολοκλήρωσή του, να επιχειρεί την επίτευξη των στόχων του, ποτέ όμως εις βάρος της χώρας, του γενικότερου κοινωνικού συμφέροντος, εις βάρος της τιμής και της αξιοπρέπειας των πολιτικών αντιπάλων του.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή).

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Ένα λεπτό ολοκληρώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ολοκληρώστε, κύριε Μανίκα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΙΚΑΣ: Η πολιτική είναι ή πρέπει να είναι μια υπόθεση γενναία. Για τούτο απαιτούνται γενναίες αποφάσεις, γενναίες πρωτοβουλίες. Υποθέτω ότι τη γενναιότητα της πολιτικής έχουν την ευκαιρία να αποδείξουν σήμερα οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, αποσύροντας την πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Αλλιώς πως, η Κοινοβουλευτική Αντιπροσωπεία θα αναλάβει αυτό το έργο και θα την απορρίψει. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.).

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε για ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, γιατί ζήτησε το λόγο επί προσωπικού ο κ. Σπηλιωτόπουλος. Σύμφωνα με το άρθρο 68 του Κανονισμού, προηγείται η αίτηση επί προσωπικού.

Ορίστε, κύριε Σπηλιωτόπουλε, έχετε το λόγο για ένα λεπτό να μας πείτε σε τι συνίσταται το προσωπικό σας θέμα.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ο Υπουργός Μακεδονίας–

Θράκης κ. Πετσάλνικος, μου απηύθυνε μομφή ότι διέπραξα ατόπημα με το να αναφέρω ότι η επιτροπή δεν παρέχει εγγυήσεις διαφάνειας και έτσι εκθέτω διεθνώς τη χώρα.

Θα παρακαλούσα να μου δοθεί ο προβλεπόμενος χρόνος, προκειμένου να απαντήσω σ' αυτήν τη μομφή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θεωρώ ότι αυτό που είπε, δηλαδή, ότι διεπράξατε ατόπημα δεν ήταν μομφή. Εξέφρασε μια πολιτική γνώμη.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ε, δεν είναι συγχαρητήρια πάντως, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σαφώς. Εντάξει, συγχαρητήρια δεν είναι, αλλά εξέφρασε μία πολιτική άποψη.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, δεν είναι μομφή για ένα Βουλευτή, κύριε Πρόεδρε, να κατηγορείται ότι εκθέτει διεθνώς τη χώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το Προεδρείο κρίνει ότι δεν υφίσταται προσωπικό θέμα.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Σε Βουλευτή του Ελληνικού Κοινοβουλίου να λέγεται τέτοιο πράγμα; Για όνομα του Θεού! Πρέπει να μου δώσετε το λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Μόνο ο Υπουργός μπορεί να δηλώσει τι πρόθεση είχε, όχι εσείς, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το Προεδρείο, σύμφωνα με το άρθρο 68, μπορεί να κρίνει αν υπάρχει προσωπικό ή όχι.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αυθαιρέτως όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν έχετε το λόγο, κύριε Παυλόπουλε.

(Θόρυβος, διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Ορίστε, κύριε Μητσοτάκη, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επί του προσωπικού θέματος θα μπορούσε ο κύριος Υπουργός να κάνει μία δήλωση, έτσι γίνεται στα Κοινοβούλια, για να το θεωρήσει λήξαν. Να μη το θεωρήσει λήξαν ο Πρόεδρος, να το θεωρήσει λήξαν ο Υπουργός ο οποίος απηύθυνε τη μομφή. Άλλως, υπάρχει όντως προσωπικό θέμα.

Εγώ, όμως, δεν ζήτησα το λόγο γι' αυτό. Ήθελα, κύριε Πρόεδρε, να εκφράσω την απορία μου για το πάθος με το οποίο ο συνάδελφος ο οποίος μίλησε πρωτίτερα αντετάχθη στην πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Ούτε λίγο ούτε πολύ μας κατηγορήσε ότι κάναμε ατόπημα, ότι θέτουμε τη χώρα σε κίνδυνο και ότι επιτελούμε το έργο μας κατά τρόπο απαράδεκτο.

Ξέχασε φαίνεται –ο κύριος συνάδελφος– είναι νέος, αν δεν κάνω λάθος–ότι μιλάμε για Εξεταστική Επιτροπή. Η Εξεταστική Επιτροπή δεν έχει κατ' ανάγκην μέσα της την έννοια της μομφής.

Υπάρχει ένα μεγάλο θέμα το οποίο απησχόλησε την ελληνική κοινωνία, ολόκληρο τον ελληνικό λαό επί πολλές μέρες. Είναι βέβαιο, κύριε Πρόεδρε, ότι υπάρχει πρόβλημα Πολιτικής Αεροπορίας και είναι υποκριτές οι Υπουργοί εάν πράγματι ισχυρίζονται εδώ μέσα ότι η Πολιτική Αεροπορία λειτουργεί ικανοποιητικά. Δεν λειτουργεί καθόλου ικανοποιητικά.

Είναι βέβαιο, κύριοι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας, ότι υπάρχει μέγα πρόβλημα με τα ραντάρ, ιδιαίτερα τα ραντάρ του Αιγαίου, που συνδέεται και με την εθνική μας άμυνα και αποτελεί μεγάλο εθνικό πρόβλημα.

Υπό αυτές τις συνθήκες, γιατί είναι φοβερό, δηλαδή, να γίνει Εξεταστική Επιτροπή; Εγώ σαν παλιός κοινοβουλευτικός δεν μπορώ να το καταλάβω. Και αυτήν την απορία ήθελα να θέσω ενώπιον του Σώματος, με την προσθήκη ακόμα ότι κύριοι Υπουργοί του ΠΑ.ΣΟ.Κ. η δική μας κυβέρνηση επί τριάνμις χρόνια δεν αρνήθηκε καμία εξεταστική επιτροπή, την οποία εζήτησε η Αντιπολίτευση. Αλλά εμείς ίσως δεν είχαμε τίποτα να φοβηθούμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Αποστολάκης έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυ-

νας): Χάριν οικονομίας, θα απαντήσει και στα δύο ερωτήματα ο κ. Μαντέλης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς. Ορίστε, κύριε Μαντέλη, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, το πρώτο είναι ότι εμείς σταθήκαμε με ειλικρίνεια απέναντι στα γεγονότα και αναφέραμε με σαφήνεια πως έχουν τα πράγματα. Το μόνο το οποίο δεν δεχθήκαμε είναι, χωρίς να υπάρχει το πόρισμα, να διασύρεται η χώρα και να διασύρεται η ασφάλεια των αεροδρομίων της. Να ολοκληρωθεί το πόρισμα και θα έρθει στη Βουλή, εμείς θα το παρουσιάσουμε, θα γίνει συζήτηση. Είμαστε έτοιμοι, γιατί εμείς δεν έχουμε καμία διάθεση να κρύψουμε τίποτα. Αλλά όχι να παίζουμε με τη χώρα, όχι να παίζουμε με τα αεροδρόμια της χώρας.

Και βέβαια, επειδή δεν υπήρχε κανένα συγκεκριμένο επιχείρημα, δεν υπήρχε τίποτα συγκεκριμένο στο οποίο θα μπορούσε να βασιστεί αυτή η πρόταση, τελικά επιστρατεύτηκαν στο τέλος δύο επιχειρήματα. Το ένα επιχείρημα χειρότερο του άλλου.

Το πρώτο ήταν για τους χάρτες της "JEPPESEN". Οι χάρτες "JEPPESEN" είναι ιδιωτικοί χάρτες, είναι μία ιδιωτική εταιρεία. Οι επίσημοι χάρτες είναι αυτοί οι χάρτες που βγάζει η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας, ο ICAO.

Κύριοι συνάδελφοι, οι επίσημοι χάρτες είναι αυτοί που σας λέω και τους οποίους κατέθεσα. Και σας λέω το εξής:

Καταθέτω έγγραφο του ICAO που αναφέρει πως επιβεβαιώνουν ότι δεν υπάρχει ένδειξη ραντάρ στους επίσημους χάρτες της Ελλάδος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Δεν είναι έτσι.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ακούστε κύριοι συνάδελφοι.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν γνωρίζετε το θέμα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν σας αρέσει η αλήθεια.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ κύριοι συνάδελφοι.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Διαβεβαιώνει ο ICAO ότι οι επίσημοι χάρτες αεροναυτιλίας δεν έχουν τέτοια ένδειξη. Υπάρχουν δύο επιστολές της "JEPPESEN" από την οποία ζητήθηκαν εξηγήσεις. Με την πρώτη της επιστολή η "JEPPESEN" απαντά ότι πήρε την πληροφορία από την Πολεμική Αεροπορία και συμφωνεί πως στους επίσημους χάρτες δεν υπάρχει δημοσιευμένο το στρατιωτικό ραντάρ. Εμείς, όμως λέει, το έχουμε βάλει για λογαριασμό των πελατών μας.

Αυτά όσον αφορά τους χάρτες και τα καταθέτω στα Πρακτικά για να υπάρχουν.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Αναστάσιος Μαντέλης καταθέτει τα προαναφερθέντα έγγραφα τα οποία έχουν ως εξής:



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
منظمة الطيران المدني الدولي
國際民用航空組織

399 UNIVERSITY STREET, MONTREAL, QUEBEC, CANADA H3C 5H7

Tel.: (514) 954-8041
Fax: (514) 354-6077

Internet: icao@icao.org
Gopher: YULC.AA

Telex: 05-24513
Cable: CAO MONTREAL

THE SECRETARY GENERAL
Office

22 December 1997

Dear Mr. Andreades,

I wish to refer to your letter dated 22 December 1997, reference 9210/46/AS 607, by which you have requested confirmation of relevant Greek aeronautical information material notified to ICAO. Upon review of the Aeronautical Information Publication (AIP) supplied by Greece to ICAO, I confirm that there is no indication in the AIP Greece concerning radar service provided by approach control at Thessalonika Airport "Macedonia". This is based on the aeronautical information provided in the AIP Greece on the following affected pages:

- COM 2-23 dated 24 January 1996,
- SAC 1-4-4, paragraph 2.6 Operation of Terminal Radar Facilities, dated 7 January 1993; and
- Instrument approach charts I.C.TS IAC 1 to 7 all dated 10 March 1992.

I trust the above confirmation meets with your request.

Yours sincerely,

R.C. Costa Pereira

Mr. I. Andreades
Alternate Representative of Greece to ICAO
Suite 7.30

TELEFAX • TELEFAX • TELEFAX • TELEFAX • TELEFAX • TELEFAX • TELEFAX • TELEFAX	
JEPPESSEN®	
Airway Manual Services & Flight Information	
Jeppesen & Co. GmbH Walter-Kolb-Str. 13 D-60594 Frankfurt P.O. Box 70 05 51 D-60555 Frankfurt Germany Telephone: (069) 96 12 4 740 Telefax: (069) 96 12 4 757 / 5 98 Telex: 412529 Jeppo d SITA: FRAJD7X Email: BHOHNBERG@JEPPESSEN.COM VAT-No.: DE 114173307	
MSG NO:	Page 1 of 1
DATE:	1997 December 23
FROM:	Bodo Hohnberg
DEPT:	Aviation Organization & Government Programs
SUBJECT:	THESSALONIKI
TO:	HCAA- AIS DEVISION
ATTN:	Mrs. E. IOANNIDOU
FAX NO:	+30-1-960 0552
CC:	

Dear Mrs. Ioannidou,

many thanks for your telefax 23/12/97 on the above subject.
 We agree that the civil AIP Greece does not publish the military radar. We also agree with you that the Hellenic Civil Aviation Authority is the only competent Authority (for Greece) according to ICAO rules and regulations.

The Visibility Minima shown on the instrument approach and airport charts are shown on behalf of our customers. Each individual operator must obtain appropriate approval for their use (ref: page INTRODUCTION 112, Approach Chart Legend of the Airway Manual).

We appreciate your interest and would like thank you for the always great cooperation of the AIS Office.

Sincerely Yours

Jeppesen & Co GmbH

Bodo Hohnberg
 Bodo Hohnberg
 Director, Aviation Organizations &
 Government Programs

JEPPESSEN®	
Airway Manual Services & Flight Information	
Jeppesen & Co. GmbH Walter-Kolb-Str. 13 D-60594 Frankfurt/Main P.O. Box 70 05 51 D-60555 Frankfurt/Main Germany Telephone: +49 69 96124 (0) ext 447 Telefax: +49 69 96124 457 or 899 SITA: FRAJD7X E-mail: tdomroes@jeppesen.com VAT-No.: DE 114173307	
MSG NO:	Page 1 of 2
DATE:	22 December 1997
FROM:	Torsten Domroes
DEPT:	Flight Information Design
SUBJECT:	Thessaloniki Airport
TO:	CAA Greece, AIS Division
ATTN:	Mrs. Ioannidou
FAX NO:	0030 - 1 - 9600 552
CC:	

Dear Mrs. Ioannidou,

reference is made to your telefax dated 22 December 1997 regarding the provision of radar service by Makedonia Approach.

Please be informed that we show the '(R)' whenever radar service is available at the airport. Minimum descent altitudes are taken from the Hellenic Air Force publication (please see the attached cover sheet).

If there are any further questions, please let us know.

Yours sincerely,
 Jeppesen & Co. GmbH

T. Domroes
 Torsten Domroes
 Assistant Manager
 Technical Customer Support

>>

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, μου δόθηκε η ευκαιρία προηγούμενα να σας πω πως είναι οι χάρτες. Ανεξάρτητα από τις ενδείξεις και υποσημειώσεις που μπορεί να υπάρχουν στον οποιονδήποτε χάρτη, οι χάρτες που δείχνουν το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης έχουν μόνο μία προσέγγιση. Προσέγγιση με ραδιοβοήθημα. Θα έπρεπε να φέρει ο κύριος συνάδελφος αν ήθελε ένα χάρτη της "JEPPESEN" ή οποιοδήποτε άλλο δημοσίον χάρτη, που να έχει προσέγγιση με ραδιοβοήθημα και με ραντάρ.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Το έχω.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σας έδειξα πως είναι οι χάρτες του ραντάρ, σας έδειξα πως είναι οι χάρτες με τα ραδιοβοηθήματα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Έχω εδώ το χάρτη.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Προς τι αυτός ο εκνευρισμός, κύριοι συνάδελφοι;

Αφήστε τον κύριο Υπουργό να πει αυτά που θέλει να πει.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η αλήθεια πάντα πονάει.

(Θόρυβος, διαμαρτυρίες)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Να μη γράφεται στα Πρακτικά καμία από τις διακοπές.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, το δεύτερο επιχείρημα είναι χειρότερο από το πρώτο. Τι επικαλέστηκε ο κύριος συνάδελφος. Ο κύριος συνάδελφος και η Νέα Δημοκρατία ισχυρίστηκαν ότι η επιτροπή δεν είναι διαφανής και μάλιστα έθεσε θέμα νομίμου συστάσεως της επιτροπής. Τον παραπέμπω στα άρθρα 141 και 142 του ν.1815/88, για να δει τι λέει ο νόμος.

Η επιτροπή έχει συσταθεί κατά πάντα νόμιμα και το επιχείρημα του δεν μπορεί να το χρησιμοποιήσει εντός της Ελλάδος. Το επιχείρημα αυτό, κύριε συνάδελφε, σκεφθείτε ποιος μπορεί να το χρησιμοποιήσει. Δεν θα βρείτε κανένα μέσα στην Ελλάδα να το χρησιμοποιήσει. Εκείνοι που θα το χρησιμοποιήσουν, θα το χρησιμοποιήσουν εναντίον της Ελλάδος, εναντίον της ασφάλειας των ελληνικών αεροδρομίων, εναντίον των ελληνικών συμφερόντων.

(Θόρυβος διαμαρτυρίες)

Και τελειώνω, κύριοι συνάδελφοι. Λέχθηκε πως δεν έχει ευθύνη ο Υπουργός Μεταφορών και πρέπει να παραιτηθεί. Θα σας παρακαλούσα πολύ, ακούσαμε όλοι τη συζήτηση, ακούσαμε τα επιχειρήματα. Ποια από όλα αυτά τα επιχειρήματα που ακούστηκαν ...

(Θόρυβος διαμαρτυρίες)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι. Καθίστε στις θέσεις σας.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ, και παρακαλώ τελειώνετε γιατί παρήλθε ο χρόνος.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι ποια από τα επιχειρήματά σας, ποια από τα στοιχεία σας, αναφέρονται στο πρόσωπό μου και -είτε σοβαρά εκλαμβάνόμενα υπόψη, είτε μη σοβαρά- θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε παραίτηση Υπουργό που μάχεται για την προώθηση ζητημάτων, που αφορούν την ελληνική κοινωνία;

Και μία τελευταία κουβέντα. Αναφέρθηκαν και στο πρόσωπο του Πρωθυπουργού, όταν ο Πρωθυπουργός δήλωσε από την πρώτη στιγμή ότι το θέμα αυτό θα το κρίνει η αρμόδια επιτροπή, θα το κρίνουν τα όργανα που προβλέπουν οι διεθνείς κανονισμοί. Και όταν -χωρίς να πάρει καμία θέση ο πρωθυπουργός- όταν αυτά τα όργανα αποφανθούν, θα έρθει να συζητηθεί εδώ στη Βουλή με πλήρη διαφάνεια αυτό το πόρισμα.

Αυτή είναι η συνετή η νηφάλια πολιτική ηγεσία. Η πολιτική ηγεσία η οποία προτρέπει και λέει κουβέντες κενές περιεχομένου, δεν μπορεί να είναι πολιτική ηγεσία που μπορεί να προχωρήσει τον τόπο μπροστά.

Ο τόπος χρειάζεται και έχει νηφάλια και συνεπή πολιτική ηγεσία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Παυλόπουλος έχει το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, και μόνο το γεγονός ότι χρησιμοποιούνται, πριν από τη δωδεκάτη που έχει καθοριστεί ως ώρα λήξεως της συζήτησης, τέτοιοι μέθοδοι από τον Υπουργό για να μην υπάρξει απάντηση, αποτελεί ένδειξη του τρόπου που η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει το όλο ζήτημα της Εξεταστικής Επιτροπής.

(Θόρυβος, διαμαρτυρίες από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ (Υπουργός Πολιτισμού): Έτσι γίνεται πάντα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, ηρεμία, κύριοι συνάδελφοι.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εκείνο που θέλω να τονίσω είναι το εξής. Γνωρίζω ότι οι απαντήσεις είναι δύσκολες. Και μόνο το στοιχείο που προσκόμισε ο κ. Σπηλιωτόπουλος και μόνο η διαφωνία που υπάρχει και μόνο οι ευθύνες που μπορεί να προκύψουν από το γεγονός αυτό, καθιστούν κάτι παραπάνω από βάσιμη την αίτηση. Έστω και αυτήν τη στιγμή σκεφθείτε ότι υπάρχει πεδίο το οποίο πρέπει να ερευνηθεί.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι για έναν παραπάνω λόγο πρέπει να κάνετε δεκτή την πρόταση αυτή. Και για το λόγο αυτό άλλωστε, για να αναλάβει κανείς τις ευθύνες του, έχει κατατεθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, παρήλθε ο διατεθείς χρόνος για τη συζήτηση...

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Παρακαλώ το λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): ...επί της προτάσεως του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας και εβδομήντα πέντε Βουλευτών του Κόμματός του, για τη σύσταση Εξεταστικής επιτροπής για την έρευνα...

(Θόρυβος, φωνές, διαμαρτυρίες στην Αίθουσα)

...στους τομείς ευθύνης του κρατικού μηχανισμού για την πρόσφατη αεροπορική τραγωδία...

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Παρακαλώ το λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Υπάρχει προσωπικό θέμα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): ...που προκλήθηκε με την πτώση του Ουκρανικού αεροσκάφους τύπου ΥΑΚ-42.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Παρακαλώ το λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχει κατατεθεί πρόταση ονομαστικής ψηφοφορίας από τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

"ΑΙΤΗΣΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ

Οι υπογράφοντες υποβάλλουμε, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 71 παρ. 3 και 72 του Κανονισμού της Βουλής, αίτηση διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας για να διαπιστωθεί αν συντρέχουν, από πλευράς απαιτούμενου αριθμού ψήφων κατά τις διατάξεις των άρθρων 68 παρ. 2 του Συντάγματος και 144 παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής, οι προϋποθέσεις σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής κατά την αίτηση που έχει καταθέσει η Νέα Δημοκρατία.

Αθήνα, 10 Φεβρουαρίου 1998

Οι αιτούντες Βουλευτές
Στ. Δήμας
Δημ. Σιούφας
Μιχ. Λιάπης
Προκ. Παυλόπουλος
Ιωαν. Κεφαλογιάννης
Αδάμ Ρεγκούζας
Λεωτ. Παπαγεωργόπουλος
Π. Καμμένος
Νικ. Γκελεστάθης
Σπ. Σπηλιωτόπουλος
Θ. Κατσίκης
Ε. Παπανικολάου
Αγγ. Μπρατάκος
Γ. Βουλγαράκης
Εμ. Κεφαλογιάννης

Γ. Σούρλας
Ε. Χαϊτίδης
Μ. Ακήφογλου
Αθ. Παναγιωτόπουλος
Χρ. Μαρκογιαννάκης
Γ. Αλεξόπουλος
Α. Σταύρου
Κ. Σημαιοφορίδης
Α. Καραγκούνης
Αθ. Βαρίνος
Γ. Αλογοσκούφης
Β. Σωτηρόπουλος
Λ. Λυμπερακίδης
Γ. Γιακουμάτος"

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Ιωαννίδη, παρακαλώ ηρεμήστε.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Με ποια διάταξη του Κανονισμού νομιμοποιείται να έχει μονίμως την τελευταία λέξη η Νέα Δημοκρατία; Τον τελευταίο λόγο τον έχει αυτός που ορίζει ο ελληνικός λαός, δηλαδή, η Πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ, ηρεμήστε. Είναι διπλό το ενδιαφέρον για σας.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει το λόγο επί προσωπικού, εδώ και πολύ ώρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Προσωπικό θέμα, όπως με ενημερώνει ο Β' Αντιπρόεδρος, δεν υπάρχει.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Προέκυψε εκ νέου προσωπικό θέμα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, πείτε μας ποιο είναι το προσωπικό σας θέμα.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ο κύριος Υπουργός προσαθώντας να με διαψεύσει από τα αδιάσειστα στοιχεία που έφερα, μου απηύθυνε μομφή ότι μέσα σ'αυτήν την Αίθουσα Έλληνας Βουλευτής δεν μπορεί να επικαλείται τέτοια επιχειρήματα.

Είναι η δεύτερη μομφή που δέχθηκα, η πρώτη ήταν από τον κ.Πετσάλνικο και η δεύτερη από τον κ. Μαντέλη, ότι δρω εναντίον των ελληνικών συμφερόντων και εκθέτω τη χώρα διεθνώς. Παρακαλώ να μου δώσετε το λόγο, για να μπω και στην ουσία του θέματος.

Εγώ, κύριε Πρόεδρε, κατέθεσα αδιάσειστα στοιχεία βάση των οποίων όλοι οι χειριστές πολιτικής αεροπορίας στον κόσμο που πετάνε, χρησιμοποιούν εγχειρίδιο συγκεκριμένο που αναφέρει ότι υπάρχει ραντάρ της Θεσσαλονίκης. Και όχι μόνο υπάρχει ραντάρ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Σπηλιωτόπουλε, αυτά τα οποία είπατε ότι είπαν οι δύο Υπουργοί, πρέπει να πω ότι και εμένα δεν μου αρέσουν...

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Να ανακαλέσουν, κύριε Πρόεδρε, γιατί αμφισβητώ τη νομιμότητα της επιτροπής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): ...και δεν μπορώ να πω ότι είναι οι καλύτερες εκφράσεις, αλλά δεν είναι πάντως προσωπικό θέμα.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, σε εμένα απευθύνθηκαν, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Σπηλιωτόπουλε, διαβάστε το άρθρο 167 και θα δείτε ότι δεν υπάρχει προσωπικό θέμα, κατά την έννοια του Κανονισμού. Κατά τη δική σας ευαισθησία, την οποία τιμούμε όλοι, ίσως υπάρχει, αλλά δεν είναι κατά τον Κανονισμό.

ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Τότε τους επιστρέφω τη μομφή ότι εκθέτουν τη χώρα διεθνώς με τα ατοπήματα που διαπράττουν.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Επιστρέφετε κάτι το οποίο ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Τι θέλετε, κύριε

Γκελεστάθη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Ζητώ το λόγο επί του Κανονισμού, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν έχω κανένα αίτημά σας επί του Κανονισμού, κύριε Γκελεστάθη, και επομένως δεν μπορώ να σας δώσω το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Το έθεσα προηγουμένως στον Προεδρεύοντα κύριο Αντιπρόεδρο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το θέσατε προφορικά κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σύμφωνα με το άρθρο 135 του Κανονισμού πρέπει να μου δοθεί ο λόγος, διότι ο κύριος Υπουργός ανεφέρθη στο πρόσωπό μου με την ιδιότητα του πρώην Υπουργού Μεταφορών και επομένως θα πρέπει να απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Γκελεστάθη, ο Κανονισμός λέγει ότι αν κατά τη συζήτηση επερωτήσεως γίνει αναφορά, τότε ο Υπουργός, στο έργο και την περίοδο του οποίου αναφέρεται, μπορεί να λάβει το λόγο στο τέλος της συζήτησεως. Όμως, η συζήτηση έχει ήδη ολοκληρωθεί.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Μα, κύριε Πρόεδρε, εζήτησα το λόγο πριν ολοκληρωθεί ο χρόνος της συζήτησης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Και πάλι δεν μπορώ να σας δώσω το λόγο, διότι είναι ρητή η διάταξη του Κανονισμού. Λέγει, αν κατά τη συζήτηση επερωτήσεως γίνει αναφορά εις το έργο Υπουργού. Αλλά επειδή ο χρόνος τώρα έχει τελειώσει και ήδη άρχισε η ανάγνωση των συναδέλφων που ζητούν την ονομαστική ψηφοφορία, παρακαλώ όλους τους συναδέλφους να κάνουν ησυχία, για να αρχίσει η ψηφοφορία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Μα, κύριε Πρόεδρε, και τώρα στην ουσία κοινοβουλευτικό έλεγχο έχουμε. Επομένως, πρέπει να μου δώσετε το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν σας επιτρέπω να ομιλήσετε, γιατί δεν το δικαιούμαι να σας επιτρέψω.

Κύριοι συνάδελφοι, θα διαβάσω τα ονόματα των υπογραφόντων την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας για να διαπιστωθεί εάν υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός για την υποβολή της: Σταύρος Δήμας, Δημήτριος Σιούφας, Μιχάλης Λιάπης, Προκόπης Παυλόπουλος, Ιωάννης Κεφαλογιάννης, Αδάμ Ρεγκούζας, Λευτέρης Παπαγεωργόπουλος, Παναγιώτης Καμμένος, Νικόλαος Γκελεστάθης, Σπήλιος Σπηλιωτόπουλος, Θεόδωρος Κατσίκης, Ελευθέριος Παπανικολάου, Άγγελος Μπρατάκος, Γεώργιος Βουλγαράκης, Μανώλης Κεφαλογιάννης, Γεώργιος Σούρλας, Ευγένιος Χαϊτίδης, Ακήφογλου Μητρόλ, Αθανάσιος Παναγιωτόπουλος, Χρήστος Μαρκογιαννάκης, Γεώργιος Αλεξόπουλος, Απόστολος Σταύρου.

Υπερβαίνουν τον αριθμό που προβλέπει ο Κανονισμός είναι παρόντες απ' ό,τι βλέπω και προχωρούμε στην διεξαγωγή της ονομαστικής ψηφοφορίας.

Παρακαλούνται επί του καταλόγου να προσέλθουν ο κ. Νάσος Αλευράς από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ο κ. Παναγιώτης Καμμένος από τη Νέα Δημοκρατία.

Οι αποδεχόμενοι την πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής λέγουν "ΝΑΙ". Οι μη αποδεχόμενοι την πρόταση λέγουν "ΟΧΙ". Οι αρνούμενοι ψήφο λέγουν "ΠΑΡΩΝ".

Παρακαλώ να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

(Κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ**)

(ΜΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Υπάρχει κανείς κύριος συνάδελφος που δεν άκουσε το όνομά του; Κανείς.

Κηρύσσεται περαιωμένη η ψηφοφορία και παρακαλώ τους κυρίους συναδέλφους να προβούν στην καταμέτρηση των ψήφων και την εξαγωγή του αποτελέσματος.

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω προς το Σώμα το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας.

Ειπήφισαν συνολικά 261 Βουλευτές.

Υπέρ της προτάσεως της Νέας Δημοκρατίας δηλαδή 'ΝΑΙ' ειπήφισαν 109 Βουλευτές.

Κατά της προτάσεως της Νέας Δημοκρατίας δηλαδή 'ΟΧΙ' ειπήφισαν 143 Βουλευτές.

'ΠΑΡΩΝ' ψήφισαν 9 Βουλευτές, σύμφωνα με το παρακάτω πρωτόκολλο ονομαστικής ψηφοφορίας:

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Στεφανής Κων/νος
Παντερμαλής Δημήτριος
Μανίκας Στέφανος
Σουλαδάκης Γιάννης
Μαντέλης Αναστάσιος
Παρασκευόπουλος Παρασκευάς
Μολυβιάτης Πέτρος
Παυλόπουλος Προκόπιος
Αλογοσκούφης Γεώργιος
Τζωάννος Ιωάννης
Λουκάκος Παναγιώτης
Κωνσταντοπούλου Μαρία

N

O

+
+
+
+
+
+
+
+
+
+
+
+

Α' ΑΘΗΝΩΝ

(Δήμος Αθηναίων)

Παπανδρέου Γεώργιος
Αρσένης Γεράσιμος
Παπαντωνίου Ιωάννης
Αλευράς Αθανάσιος
Οικονόμου Παντελής
Τσούρας Αθανάσιος
Πεπολής Αναστάσιος
Ανυσάκη Ελένη
Ρωμαίος Γεώργιος
Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα)
Μάνος Στέφανος
Βουλγαράκης Γεώργιος
Γιαννάκου - Κουτσίκου Μαριέτα
Μπενάκη - Ψαρούδα Άννα
Παπαδόγγονας Αλέξανδρος
Ζαφειρόπουλος Επαμεινώνδας
Αγγουράκης Χαράλαμπος
Κωνσταντόπουλος Νικόλαος
Αράπη - Καραγιάννη Βασιλική

+

-

-

+

+

+

+

+

+

+

+

-

+

+

+

+

+

-

-

ΠΑΡΟΥΣΑ

Β' ΑΘΗΝΩΝ

(Υπόλοιπο πρώην Δήμου Αθηναίων)

Παπανδρέου Βασιλική
Κακλαμάνης Απόστολος
Γιαννόπουλος Ευάγγελος
Γείτονας Κωνσταντίνος
Κατσάνεβας Θεόδωρος
Παπαϊωάννου Μιλτιάδης
Κατσέλη Ελεωνόρα (Νόρα)
Κουλούρης Κίμων
Χαραλαμπίδης Ιωάννης
Καννελλόπουλος Λάμπρος
Ανωμερίτης Γεώργιος
Πρωτόπαπας Χρήστος
Τζουμάκας Στέφανος
Χυτήρης Τηλέμαχος
Βερυβάκης Ελευθέριος
Χαρολάμπους Ιωάννης
Μητσοτάκης Κωνσταντίνος
Τζαννετάκης Τζάνης
Βαρβιτσιώτης Ιωάννης
Κωμμένος Παναγιώτης

+

+

+

+

+

+

+

+

+

-

-

+

-

+

+

+

+

+

+

+

N

O

+

+

-

+

+

+

+

+

+

+

-

+

+

-

+

+

+

+

ΠΑΡΩΝ

ΠΑΡΩΝ

Λιάπης Μιχάλης- Γεώργιος
Πολυδώρας Βύρων
Μειμαράκης Ευάγγελος - Βασίλ.
Πετραλιά - Πάλλη Φάνη
Ανδρεουλάκος Απόστολος
Καρατζαφέρης Γεώργιος
Κασσίμης Θεόδωρος
Γιακουμάτος Γεράσιμος
Μπρατάκος Άγγελος
Παπαρήγα Αλεξάνδρα
Κολοζώφ Ορέστης
Κωστόπουλος Δημήτριος
Δαμανάκη Μαρία
Κουβέλης Φώπος - Φανούριος
Δραγασάκης Ιωάννης
Κουνάλακης Πέτρος
Τσοβόλας Δημήτριος
Δημαράς Ιωάννης

ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ

Κουρουμπλής Παναγιώτης
Σμυρλής - Λιακατάς Χρήστος
Μπαλτάς Αλέξανδρος
Ροκόφυλλος Χρήστος
Μαγγίνας Βασίλειος
Καραγκούνης Ανδρέας
Αλεξόπουλος Γεώργιος
Καρακώστας Ιωάννης

+

-

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ

Θωμόπουλος Ιωάννης
Σωτηρόπουλος Βασίλειος
Παπαδημητρίου Ελισάβετ

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ

Ρέππας Δημήτριος
Σπυρόπουλος Ροβέρτος
Τατούλης Πέτρος
Κωστόπουλος Δημήτριος

+

+

-

+

ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΗΣ

Κολιοπάνος Θεόδωρος
Κοσσυβάκης Δημήτριος
Κονταξής Αθανάσιος

+

+

+

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

Πάγκαλος Θεόδωρος
Βρεττός Κων/νος
Παπαηλίας Ηλίας
Γιαννάκης Ιωάννης
Φωτιάδης Παναγιώτης
Κατσίκης Θεόδωρος
Σταύρου Απόστολος
Κουρής Λεωνίδας
Καρατάσος Γεώργιος

-

+

+

+

+

+

+

+

+

ΠΑΡΩΝ

ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ

Φούρας Ανδρέας
Γεωργόπουλος Δημήτριος
Κατσικόπουλος Δημήτριος
Κουτσόγιωργας Δημήτριος
Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος
Σπηλιόπουλος Κων/νος
Σπηλιωτόπουλος Σπήλιος
Νικολόπουλος Νικόλαος
Τσαφούλιας Γεώργιος

+

+

+

+

+

+

+

+

ΠΑΡΩΝ

ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ

Αποστολίδης Λουκάς
Ακριβάκης Αλέξανδρος
Κατσιμπάρδης Γεώργιος

+

+

+

	N	O		N	O
Μπασιάκος Ευάγγελος	+		Σπυριούνης Κυριάκος		+
ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ			Μαγκριώτης Ιωάννης		+
Κωνσταντίνιδης Ιωάννης		+	Γκεσούλης Νικόλαος		+
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ			Έβερτ Μιλτιάδης	+	
Σαατσόγλου Ανέστης		+	Καραμανλής Κων/νος	+	
Ευμορίδης Κων/νος	+		Ψωμιάδης Παναγιώτης	+	
Παπαδόπουλος Σταύρος	+		Παπαγεωργόπουλος Βασίλειος	+	
			Ορφανός Γεώργιος	+	
			Ιντζές Αναστάσιος	ΠΑΡΩΝ	
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ			Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		
Σκανδαλίδης Κων/νος		-	(Υπόλοιπο Νομού Θεσσαλονίκης)		
Σφυρίου Κοσμάς		+	Γερανίδης Βασίλειος		+
Παπανικόλας Βασίλειος		+	Τσιόκας Θεοχάρης		+
Καραμάριος Αναστάσιος	+		Κίρκος Γεώργιος		+
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ			Τζιτζικώστας Γεώργιος	+	
Ζαμπουνίδης Νικόλαος		+	Σαλαγκούδης Γεώργιος	+	
Κηπουρός Χρήστος	ΠΑΡΩΝ		Ρεγκούζας Αδάμ	+	
Λυμπερακίδης Λεωνίδας	+		Ρόκος Γεώργιος	ΠΑΡΩΝ	
Δημοσχάκης Θεοφάνης	+		ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ		
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ			Μαλέσιος Ευάγγελος		+
Καλαμακίδης Ιωάννης		+	Αργύρης Ευάγγελος		+
Θεοδώρου Χρήστος		+	Παπούλιας Κάρολος		-
Κεδίκογλου Βασίλειος		+	Φούσας Αντώνιος	+	
Πιπεργιάς Δημήτριος		+	Τασούλας Απόστολος	+	
Παπαγεωργόπουλος Ελευθέριος	+		ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ		
Αποστόλου Ευάγγελος	-		Τσακλίδης Ιωάννης		+
ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ			Παπαδόπουλος Ηλίας		+
Παναγιωτόπουλος Αθανάσιος	+		Καλαντζής Γεώργιος	+	
			Παναγιωτόπουλος Γεώργιος	+	
ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ			ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ		
Παπαδάτος Ιωάννης		+	Σαλαγιάννης Νικόλαος		+
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ			Τσιλίκας Βασίλειος		+
Γεωργακόπουλος Δημήτριος		+	Σωτηρλής Δημήτριος		+
Σκουλαρικής Ιωάννης		-	Σιούφας Δημήτριος	+	
Ζαφειρόπουλος Ιωάννης		+	Μπούτας Ευάγγελος	-	
Πετραλιάς Αυγερινός - Ρένος		-	ΝΟΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ		
Κορκολόπουλος Βασίλειος	+		Πετσάλνικος Φίλιππος		+
Κοντογιαννόπουλος Βασίλειος	-		Σημαιοφορίδης Κων/νος	+	
ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ			ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ		
Χρυσοχοΐδης Μιχαήλ		+	Δρυς Γεώργιος		-
Γκόνονγλου Μόσχος		+	Κοντομάρης Ευτύχιος		+
Χατζηϊωαννίδης Βασίλειος		+	Σπύρου Σπυρίδων	+	
Μπόσκου Μαρία		-	ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ		
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ			Καλαφάτης Αλέξανδρος		+
Κουράκης Ιωάννης		+	ΝΟΜΟΣ ΚΙΛΚΙΣ		
Φραγκιαδουλάκης Εμμανουήλ		+	Φλωρίδης Γεώργιος		+
Σαρρής Δημήτριος		+	Πασσαλίδης Θεόδωρος	+	
Σταυρακάκης Μηνάς		+	Τσιτουρίδης Σάββας	+	
Αποστολάκης Δημήτριος		+	ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ		
Μπαντουβάς Κων/νος		+	Διαμαντοπούλου Άννα		+
Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ	+		Λωτίδης Λάζαρος		+
Δανέλλης Σπυρίδων	-		Βλαχόπουλος Ηλίας		+
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ			Τσαρτσώνης Νικόλαος	+	
Παπαδόπουλος Αλέξανδρος		+	Παπαφίλιππου Νικόλαος	+	
Βεζδρεβάνης Ηλίας	+		ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ		
Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ			Κοτσώνης Θεόδωρος		+
(Πρώην Δήμου Θεσσαλονίκης)			Ποττάκης Ιωάννης		+
Βενιζέλος Ευάγγελος		+	Παπαληγούρας Αναστάσιος	-	
Καστανίδης Χαράλαμπος		+	Δήμας Σταύρος	+	
Παπαθεμελής Στυλιανός - Άγγελος		+			
Τσοχατζόπουλος Απόστολος - Αθανάσιος		+			
Ακριτίδης Νικόλαος		+			

ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ		N	O	ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ		N	O
Παπαζώη Ελισάβετ			+	Αράπης Ιωάννης		ΠΑΡΩΝ	
Λεβογιάννης Νικόλαος			+				
Χωματάς Ιωάννης		+		ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ			
ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ				Πασχαλίδης Γεώργιος			+
Φουντάς Παρασκευάς			+	Γεωργιάδης Θεόδωρος			+
Σκανδαλάκης Παναγιώτης		+		Φουντουκίδου Θεοδωρίδου Παρθένα		+	
Δαβάκης Αθανάσιος		-		Καρασμάνης Γεώργιος		+	
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ				Βυζοβίτης Χρήστος		+	
Φαρμάκης Νικόλαος			+	ΝΟΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ			
Χατζημυχάλης Φώτος			+	Τσερπκίδης Παντελής			+
Αδαμόπουλος Γεώργιος			+	Αρσένη Μαρία		-	
Στάθης Θεόδωρος			+	Κάκκαλος Νικόλαος		-	
Σουφλιάς Γεώργιος		-		Πολύζος Ευάγγελος		+	
Κατσαρός Νικόλαος		+		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ			
Παπαδημόπουλος Ιωάννης		+		Ντούσκας Δημήτριος		-	
Λουλέ Αδριανή		-		Τρυφωνίδης Γεώργιος		-	
ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ				ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ			
Ιωαννίδης Φοίβος			+	Λουκάκης Εμμανουήλ			+
Κοκκίνης Νικόλαος			+	Κεφαλογιάννης Ιωάννης		+	
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ				ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ			
Παπαδέλλης Φραγκλίνος			+	Τσεπινές Δημήτριος			+
Σηφουνάκης Νικόλαος			+	Γκαλήπ Γκαλήπ			+
Κόρακας Ευστράτιος		+		Μουσταφά Μουσταφά		+	
ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΟΣ				ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ			
Βλασσόπουλος Ευάγγελος			+	Καραμηνάς Κων/νος		+	
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ				ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ			
Ζήση Ροδούλα			+	Ηλιάδης Νικόλαος			+
Βούλγαρης Αλέξανδρος			+	Δαμιανίδης Αλέξανδρος			+
Τζανής Λεωνίδα			+	Ανθόπουλος Ιωάννης		-	
Νάκος Αθανάσιος		+		Χαϊτίδης Ευγένιος		+	
Σούρλας Γεώργιος		+		Καραμανλής Αχιλλέας		+	
Γκατζής Νικόλαος		+		Λεονταρίδης Θεόφιλος		+	
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ				Παναγιώτου Σταύρος		+	
Μπένος Ιωάννης - Σταύρος			+	ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ			
Κατσιλιέρης Πέτρος			+	Οικονόμου Χρήστος		-	
Γιαννακόπουλος Ιωάννης			+	Μάτης Αθανάσιος			+
Λαμπρόπουλος Ιωάννης		+		Ζιάγκας Ιωάννης		-	
Παπανικολάου Ελευθέριος		+		Σκρέκας Θεόδωρος		+	
Αναστασόπουλος Νικόλαος		-		Κανταρτζής Αχιλλεύς		+	
ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ				ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ			
Σγουρίδης Παναγιώτης			+	Παπαδήμας Λάμπρος			+
Λαμπαδάρης Νικόλαος			+	Στάικος Ευάγγελος			+
Ακήφογλου Μπηρόλ		+		Αλαμπάνος Δημήτριος			+
Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ				Γιαννόπουλος Αθανάσιος		+	
(Πειραιώς και Νήσων)				Χειμάρης Αθανάσιος		+	
Σημίτης Κων/νος		-		Μπέλλος Τριαντάφυλλος		+	
Μπεντενιώτης Εμμανουήλ			+	ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ			
Σουμάκης Σταύρος		-		Λιάνης Γεώργιος			+
Μελάς Παναγιώτης		+		Παπαθανασίου Χαράλαμπος		-	
Μιχαλολιάκος Βασίλειος		+		ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ			
Καλός Γεώργιος		+		Θάνος Δημήτριος			+
Αλφιέρη Στυλιανή		+		Γκελεστάθης Νικόλαος		+	
Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ				ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ			
(Υπόλοιπο πρώην Δήμου Πειραιώς)				Πάχτας Χρήστος			+
Λαλιώτης Κωνσταντίνος			+	Γιοβαννούδας Βαρσάμης		-	
Νιώτης Γρηγόριος			+	Πάππας Βασίλειος		+	
Διαμαντίδης Ιωάννης			+	ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ			
Κρητικός Παναγιώτης			+	Σκουλάκης Εμμανουήλ			+
Καψής Ιωάννης			+	Βαλυράκης Ιωσήφ			+
Λαλος Κανέλλος			+				
Νεράντζης Αναστάσιος		+					

	N	O
Μιχελογιάννης Ιωσήφ		+
Μαρκογιαννάκης Χρήστος	+	

ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ

Κοτσακάς Αντώνιος		+
Βαρίνος Αθανάσιος	+	

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ "ΝΑΙ" 109

"ΟΧΙ" 143

" ΠΑΡΩΝ" 9

ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΑΝΤΩΝ 261

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ"

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, οι Βουλευτές κύριοι Γεώργιος Τρυφωνίδης, Βαρσάμης Γιοβανούδας, Νικόλαος Αναστασόπουλος και Χαράλαμπος Παπαθανασίου με επιστολές τους γνωστοποιούν στο Προεδρείο ότι είναι απόντες γιατί υπάρχει λόγος και ψηφίζουν υπέρ της πρότασης της Νέας Δημοκρατίας.

Συνεπώς, η πρόταση του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας και εβδομήντα πέντε (75) Βουλευτών του Κόμματός του, για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής με αντικείμενο την έρευνα στους τομείς ευθύνης του κρατικού μηχανισμού στην πρό-

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

σφατη αεροπορική τραγωδία που προκλήθηκε με την πτώση του Ουκρανικού αεροσκάφους τύπου ΥΑΚ-42, δεν έγινε δεκτή.

Παρακαλείται η Βουλή να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασεως.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η Βουλή παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Πέμπτης 29 Ιανουαρίου 1998 και ερωτάται η Βουλή, αν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς τα Πρακτικά της Πέμπτης 29 Ιανουαρίου 1998 επικυρώθηκαν.

Στο σημείο αυτό δέχεσθε να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.35' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τετάρτη 11 Φεβρουαρίου 1998 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιακών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

	N	O		N	O
Μπασιάκος Ευάγγελος	+		Σπυριούνης Κυριάκος		+
ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ			Μαγκριώτης Ιωάννης		+
Κωνσταντίνιδης Ιωάννης		+	Γκεσούλης Νικόλαος		+
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ			Έβερτ Μιλτιάδης	+	
Σαατσόγλου Ανέστης		+	Καραμανλής Κων/νος	+	
Ευμορίδης Κων/νος	+		Ψωμιάδης Παναγιώτης	+	
Παπαδόπουλος Σταύρος	+		Παπαγεωργόπουλος Βασίλειος	+	
			Ορφανός Γεώργιος	+	
			Ιντζές Αναστάσιος	ΠΑΡΩΝ	
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ			Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		
Σκανδαλίδης Κων/νος		-	(Υπόλοιπο Νομού Θεσσαλονίκης)		
Σφυρίου Κοσμάς		+	Γερανίδης Βασίλειος		+
Παπανικόλας Βασίλειος		+	Τσιόκας Θεοχάρης		+
Καραμάριος Αναστάσιος	+		Κίρκος Γεώργιος		+
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ			Τζιτζικώστας Γεώργιος	+	
Ζαμπουνίδης Νικόλαος		+	Σαλαγκούδης Γεώργιος	+	
Κηπουρός Χρήστος	ΠΑΡΩΝ		Ρεγκούζας Αδάμ	+	
Λυμπερακίδης Λεωνίδας	+		Ρόκος Γεώργιος	ΠΑΡΩΝ	
Δημοσχάκης Θεοφάνης	+		ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ		
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ			Μαλέσιος Ευάγγελος		+
Καλαμακίδης Ιωάννης		+	Αργύρης Ευάγγελος		+
Θεοδώρου Χρήστος		+	Παπούλιας Κάρολος		-
Κεδίκογλου Βασίλειος		+	Φούσας Αντώνιος	+	
Πιπεργιάς Δημήτριος		+	Τασούλας Απόστολος	+	
Παπαγεωργόπουλος Ελευθέριος	+		ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ		
Αποστόλου Ευάγγελος	-		Τσακλίδης Ιωάννης		+
ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ			Παπαδόπουλος Ηλίας		+
Παναγιωτόπουλος Αθανάσιος	+		Καλαντζής Γεώργιος	+	
			Παναγιωτόπουλος Γεώργιος	+	
ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ			ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ		
Παπαδάτος Ιωάννης		+	Σαλαγιάννης Νικόλαος		+
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ			Τσιόκας Βασίλειος		+
Γεωργακόπουλος Δημήτριος		+	Σωτηρλής Δημήτριος		+
Σκουλαρικής Ιωάννης		-	Σιούφας Δημήτριος	+	
Ζαφειρόπουλος Ιωάννης		+	Μπούτας Ευάγγελος	-	
Πετραλιάς Αυγερινός - Ρένος		-	ΝΟΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ		
Κορκολόπουλος Βασίλειος	+		Πετσάλνικος Φίλιππος		+
Κοντογιαννόπουλος Βασίλειος	-		Σημαιοφορίδης Κων/νος	+	
ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ			ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ		
Χρυσοχοΐδης Μιχαήλ		+	Δρυς Γεώργιος		-
Γκόνουγλου Μόσχος		+	Κοντομάρης Ευτύχιος		+
Χατζηϊωαννίδης Βασίλειος		+	Σπύρου Σπυρίδων	+	
Μπόσκου Μαρία		-	ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ		
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ			Καλαφάτης Αλέξανδρος		+
Κουράκης Ιωάννης		+	ΝΟΜΟΣ ΚΙΛΚΙΣ		
Φραγκιαδουλάκης Εμμανουήλ		+	Φλωρίδης Γεώργιος		+
Σαρρής Δημήτριος		+	Πασσαλίδης Θεόδωρος	+	
Σταυρακάκης Μηνάς		+	Τσιτουρίδης Σάββας	+	
Αποστολάκης Δημήτριος		+	ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ		
Μπαντουβάς Κων/νος		+	Διαμαντοπούλου Άννα		+
Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ	+		Λωτίδης Λάζαρος		+
Δανέλλης Σπυρίδων	-		Βλαχόπουλος Ηλίας		+
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ			Τσαρτσώνης Νικόλαος	+	
Παπαδόπουλος Αλέξανδρος		+	Παπαφίλιππου Νικόλαος	+	
Βεζδρεβάνης Ηλίας	+		ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ		
Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ			Κοτσώνης Θεόδωρος		+
(Πρώην Δήμου Θεσσαλονίκης)			Ποττάκης Ιωάννης		+
Βενιζέλος Ευάγγελος		+	Παπαληγούρας Αναστάσιος	-	
Καστανίδης Χαράλαμπος		+	Δήμας Σταύρος	+	
Παπαθεμελής Στυλιανός - Άγγελος		+			
Τσοχατζόπουλος Απόστολος - Αθανάσιος		+			
Ακριτίδης Νικόλαος		+			

ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ		N	O	ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ		N	O
Παπαζώη Ελισάβετ			+	Αράπης Ιωάννης		ΠΑΡΩΝ	
Λεβογιάννης Νικόλαος			+				
Χωματάς Ιωάννης		+		ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ			
ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ				Πασχαλίδης Γεώργιος			+
Φουντάς Παρασκευάς			+	Γεωργιάδης Θεόδωρος			+
Σκανδαλάκης Παναγιώτης		+		Φουντουκίδου Θεοδωρίδου Παρθένα		+	
Δαβάκης Αθανάσιος		-		Καρασμάνης Γεώργιος		+	
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ				Βυζοβίτης Χρήστος		+	
Φαρμάκης Νικόλαος			+	ΝΟΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ			
Χατζημυχάλης Φώτος			+	Τσερπκίδης Παντελής			+
Αδαμόπουλος Γεώργιος			+	Αρσένη Μαρία		-	
Στάθης Θεόδωρος			+	Κάκκαλος Νικόλαος		-	
Σουφλιάς Γεώργιος		-		Πολύζος Ευάγγελος		+	
Κατσαρός Νικόλαος		+		ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ			
Παπαδημόπουλος Ιωάννης		+		Ντούσκας Δημήτριος		-	
Λουλέ Αδριανή		-		Τρυφωνίδης Γεώργιος		-	
ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ				ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ			
Ιωαννίδης Φοίβος			+	Λουκάκης Εμμανουήλ			+
Κοκκίνης Νικόλαος			+	Κεφαλογιάννης Ιωάννης		+	
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ				ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ			
Παπαδέλλης Φραγκλίνος			+	Τσεπινές Δημήτριος			+
Σηφουνάκης Νικόλαος			+	Γκαλήπ Γκαλήπ			+
Κόρακας Ευστράτιος		+		Μουσταφά Μουσταφά		+	
ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΟΣ				ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ			
Βλασσόπουλος Ευάγγελος			+	Καραμηνάς Κων/νος		+	
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ				ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ			
Ζήση Ροδούλα			+	Ηλιάδης Νικόλαος			+
Βούλγαρης Αλέξανδρος			+	Δαμιανίδης Αλέξανδρος			+
Τζανής Λεωνίδα			+	Ανθόπουλος Ιωάννης		-	
Νάκος Αθανάσιος		+		Χαϊτίδης Ευγένιος		+	
Σούρλας Γεώργιος		+		Καραμανλής Αχιλλέας		+	
Γκατζής Νικόλαος		+		Λεονταρίδης Θεόφιλος		+	
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ				Παναγιώτου Σταύρος		+	
Μπένος Ιωάννης - Σταύρος			+	ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ			
Κατσιλιέρης Πέτρος			+	Οικονόμου Χρήστος		-	
Γιαννακόπουλος Ιωάννης			+	Μάτης Αθανάσιος			+
Λαμπρόπουλος Ιωάννης		+		Ζιάγκας Ιωάννης		-	
Παπανικολάου Ελευθέριος		+		Σκρέκας Θεόδωρος		+	
Αναστασόπουλος Νικόλαος		-		Κανταρτζής Αχιλλεύς		+	
ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ				ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ			
Σγουρίδης Παναγιώτης			+	Παπαδήμας Λάμπρος			+
Λαμπαδάρης Νικόλαος			+	Στάικος Ευάγγελος			+
Ακήφογλου Μπηρόλ		+		Αλαμπάνος Δημήτριος			+
Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ				Γιαννόπουλος Αθανάσιος		+	
(Πειραιώς και Νήσων)				Χειμάρης Αθανάσιος		+	
Σημίτης Κων/νος		-		Μπέλλος Τριαντάφυλλος		+	
Μπεντενιώτης Εμμανουήλ			+	ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ			
Σουμάκης Σταύρος		-		Λιάνης Γεώργιος			+
Μελάς Παναγιώτης		+		Παπαθανασίου Χαράλαμπος		-	
Μιχαλολιάκος Βασίλειος		+		ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ			
Καλός Γεώργιος		+		Θάνος Δημήτριος			+
Αλφιέρη Στυλιανή		+		Γκελεστάθης Νικόλαος		+	
Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ				ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ			
(Υπόλοιπο πρώην Δήμου Πειραιώς)				Πάχτας Χρήστος			+
Λαλιώτης Κωνσταντίνος			+	Γιοβαννούδας Βαρσάμης		-	
Νιώτης Γρηγόριος			+	Πάππας Βασίλειος		+	
Διαμαντίδης Ιωάννης			+	ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ			
Κρητικός Παναγιώτης			+	Σκουλάκης Εμμανουήλ			+
Καψής Ιωάννης			+	Βαλυράκης Ιωσήφ			+
Λαλος Κανέλλος			+				
Νεράντζης Αναστάσιος		+					

	N	O
Μιχελογιάννης Ιωσήφ		+
Μαρκογιαννάκης Χρήστος	+	

ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ

Κοτσακάς Αντώνιος		+
Βαρίνος Αθανάσιος	+	

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ "ΝΑΙ" 109

"ΟΧΙ" 143

" ΠΑΡΩΝ" 9

ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΑΝΤΩΝ 261

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ"

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, οι Βουλευτές κύριοι Γεώργιος Τρυφωνίδης, Βαρσάμης Γιοβανούδας, Νικόλαος Αναστασόπουλος και Χαράλαμπος Παπαθανασίου με επιστολές τους γνωστοποιούν στο Προεδρείο ότι είναι απόντες γιατί υπάρχει λόγος και ψηφίζουν υπέρ της πρότασης της Νέας Δημοκρατίας.

Συνεπώς, η πρόταση του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας και εβδομήντα πέντε (75) Βουλευτών του Κόμματός του, για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής με αντικείμενο την έρευνα στους τομείς ευθύνης του κρατικού μηχανισμού στην πρό-

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

σφατη αεροπορική τραγωδία που προκλήθηκε με την πτώση του Ουκρανικού αεροσκάφους τύπου ΥΑΚ-42, δεν έγινε δεκτή.

Παρακαλείται η Βουλή να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η Βουλή παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Πέμπτης 29 Ιανουαρίου 1998 και ερωτάται η Βουλή, αν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς τα Πρακτικά της Πέμπτης 29 Ιανουαρίου 1998 επικυρώθηκαν.

Στο σημείο αυτό δέχεσθε να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.35' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τετάρτη 11 Φεβρουαρίου 1998 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιακών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ