

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Θέμα: «Σκάνδαλο με σκάφη- «φαντάσματα» του Λιμενικού στο μικροσκόπιο της Δικαιοσύνης».

Ένα νέο σκάνδαλο, παρόμοιο με εκείνο των υποβρυχίων που έγερναν και που δεν τα παραλάβαμε ποτέ, αν και τα χρυσοπληρώσαμε, αποκαλύπτει η «Κυριακάτικη Εφημερίδα». Συγκεκριμένα αναφέρει :

“Πρόκειται για τα ταχύπλοα-«φαντάσματα» του Λιμενικού από την Κροατία, που επίσης τα χρυσοπληρώσαμε, αλλά παραλάβαμε μόνο τα δύο από τα έξι, χωρίς ανταλλακτικά και συντήρηση, δίνοντας προκαταβολή το 50% της συνολικής αξίας των ταχύπλων, αν και το ελληνικό Δημόσιο έπρεπε να καταβάλει μόλις το 25% και το υπόλοιπο θα προέκυπτε από κοινοτική χρηματοδότηση. Ωστόσο, η κροατική εταιρία δήλωσε αδυναμία εκπλήρωσης των όρων της συμφωνίας και αμέσως μετά... πτώχευσε! Και οι προκαταβολές έγιναν... καπνός!

Η υπόθεση έχει μπει στο μικροσκόπιο της αρμόδιας Εισαγγελίας, εξετάζοντας τις ευθύνες πολιτικών και μη προσώπων για τον διαγωνισμό που έγινε το 2014.

Εκτός από οσμή σκανδάλου, οι εξελίξεις στην υπόθεση έχουν και ευρύτερες διαστάσεις, καθώς αφήνουν «άοπλο» το Λιμενικό σε μία κρίσιμη συγκυρία, όταν στο Αιγαίο οι επιχειρησιακές ανάγκες του Λιμενικού είναι αυξημένες λόγω των προσφυγικών ροών και των, σχεδόν, καθημερινών εντάσεων στο Αιγαίο, από την τακτική που ακολουθεί η Τουρκία. Τα συγκεκριμένα ταχύπλοα προορίζονταν να ανανεώσουν τον στόλο του Λιμενικού και να ενισχύσουν τις δυνατότητες για την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων της χώρας μας.

Η υπόθεση με τα «κροατικά φαντάσματα» εξετάζεται, πλέον, από την Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων του Λιμενικού μετά από παραγγελία της Εισαγγελίας για επείγουσα προκαταρκτική εξέταση. Αφορά τον διαγωνισμό που προκηρύχθηκε το 2013, για την προμήθεια έξι ταχύπλων σκαφών, με στόχο να ανανεωθούν τα πλωτά μέσα του Λιμενικού. Ο διαγωνισμός ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2014, το έργο ανέλαβε η κροατική εταιρία Montmontaza Greben, η οποία λίγο αργότερα δήλωσε αδυναμία εκτέλεσης των υποχρεώσεών της και πτώχευσε. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι το Λιμενικό να έχει παραλάβει μόλις δύο από τα έξι σκάφη κι αυτά χωρίς ανταλλακτικά και συντήρηση!

Με συνολικό τίμημα περίπου 13,4 εκατ. ευρώ. Με την υπογραφή της σύμβασης, το ελληνικό Δημόσιο κατέβαλε στους Κροάτες, ως προκαταβολή, το 50% της συνολικής αξίας των έξι σκαφών, παρά το γεγονός ότι το έργο προέβλεπε συγχρηματοδότηση του 75% από κοινοτικά κονδύλια! Ωστόσο, η κατασκευάστρια εταιρία δεν κατάφερε να υλοποιήσει το σύνολο της συμφωνίας, επικαλούμενη οικονομικά προβλήματα, με αποτέλεσμα, το 2016, το ελληνικό Δημόσιο να κινηθεί δικαστικά εναντίον της, διεκδικώντας τα ποσά της προκαταβολής.

Η υπόθεση των έξι πλωτών μέσων του Λιμενικού, εκτός από το γεγονός ότι δημιουργεί τεράστια προβλήματα στη επιχειρησιακή δυνατότητα του Λιμενικού σε μία ιδιαίτερα κρίσιμη περίοδο, έχει και πολιτικές προεκτάσεις, με βάση τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν και τον τρόπο χειρισμού του θέματος από τους εκάστοτε αρμόδιους υπουργούς.

Η χώρα μας θα προμηθευόταν έξι σκάφη τύπου POB-24G, μήκους 24,70 μέτρων, πλάτους 6 μέτρων, με αυτονομία τα 300 ναυτικά μίλια, με μέγιστη ταχύτητα τους 30 κόμβους σε ήρεμη θάλασσα και με το 100% του φόρτου. Τα συγκεκριμένα σκάφη έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς 25 ατόμων, ενώ προβλέπεται ότι θα διαθέτουν επταμελές πλήρωμα.

Η παραλαβή του πρώτου σκάφους έγινε στις αρχές του 2015, όταν το υπουργείο μόλις είχε αναλάβει ο κ. Θοδωρής Δρίτσας, ο οποίος επισήμανε την ανάγκη να παραδοθούν το συντομότερο τα υπόλοιπα πέντε σκάφη. Τον Ιούνιο του 2015 ήταν έτοιμο και το δεύτερο σκάφος, το οποίο ήταν και το τελευταίο που έφτανε στην Ελλάδα!

Λίγες εβδομάδες αργότερα, οι Κροάτες δήλωσαν αδυναμία ολοκλήρωσης της συμφωνίας, κηρύσσοντας πτώχευση. Παράλληλα, ενημέρωσαν ότι δεν είχαν τη δυνατότητα παράδοσης των απαραίτητων ανταλλακτικών ούτε για τα δύο πρώτα σκάφη, κάτι που στην ουσία σημαίνει ότι τα ολοκλήρου πλωτά μέσα θα παρέμεναν ακινητοποιημένα, σε περίπτωση βλάβης. Η ζημιά για το ελληνικό Δημόσιο είναι μεγάλη, όχι μόνο διότι το Λιμενικό μένει χωρίς νέα πλωτά μέσα, που είναι τόσο αναγκαία στην παρούσα συγκυρία, με την προσφυγική κρίση και την ένταση στο Αιγαίο, αλλά και γιατί, στην ουσία, χάθηκαν αρκετά εκατομμύρια ευρώ.

Παράλληλα, τα δύο σκάφη που παραλήφθηκαν αντιμετωπίζουν προβλήματα που έχουν να κάνουν, κυρίως, με το επιχειρησιακό σκέλος. Τα περιπολικά τύπου POB-24G δεν εξυπηρετούν κατά 100% τις ανάγκες του Λιμενικού στο Αιγαίο, ενώ για μεγάλο χρονικό διάστημα «κατέστη αδύνατη η επιχειρησιακή τους εκμετάλλευση, λόγω μη εκπλήρωσης του αναδόχου αναφορικά με τη συντήρηση».

Επιπλέον, τα κοινοτικά κονδύλια που προορίζονταν για να καλύψουν το 75% του προϋπολογισμού του έργου, είναι δεσμευμένα μόνο για τη συγκεκριμένη προμήθεια και παραμένουν ανεκμετάλλευτα. Σε κάθε περίπτωση, ευθύνες υπάρχουν σε όσους υπέγραψαν τις σχετικές αποφάσεις, πολιτικά πρόσωπα και μη. Χάθηκαν, σχεδόν, τέσσερα χρόνια, αλλά και αρκετά εκατομμύρια, που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την ανανέωση του στόλου του Λιμενικού. Είναι χαρακτηριστικό ότι τον Σεπτέμβριο του 2015, ο υπηρεσιακός αναπληρωτής υπουργός Ναυτιλίας, Χρήστος Ζώης, στη σύντομη παραμονή του στο υπουργείο, είχε επισημάνει το πρόβλημα, υπογραμμίζοντας ότι από τα περιπολικά σκάφη του Λιμενικού Σώματος, το 36% βρίσκεται σε ακινησία, με ό,τι μπορεί να συνεπάγεται για την επιτήρηση και προστασία των θαλάσσιων συνόρων της χώρας”.

Κατόπιν όλων αυτών ερωτάσθε:

1^{ov} Υπάρχουν ευθύνες σε όσους υπέγραψαν τις σχετικές αποφάσεις, πολιτικά πρόσωπα και μη;

2^{ον} Χάθηκαν αρκετά εκατομμύρια, που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την ανανέωση του στόλου του Λιμενικού;

3^{ον} Η Ελλάδα –βάσει των υπογραφών των τότε αρμοδίων- πλήρωσε στους Κροάτες 6,7 εκατ. ευρώ (από τα συνολικά 13,4 εκατ. ευρώ), παρά το γεγονός ότι το έργο προέβλεπε συγχρηματοδότηση του 75% από κοινοτικά κονδύλια (!), ζημιώνοντας έτσι το Δημόσιο με πολλά εκατ. ευρώ για σκάφη που δεν παρέλαβε ποτέ;

4^{ον} Τι έκαναν οι σημερινοί Υπουργοί ώστε το Ελληνικό Δημόσιο να διεκδικήσει αποζημιώσεις από την κροατική εταιρία, καθώς από τον Οκτώβριο του 2015, με ομόφωνη απόφαση, η Επιτροπή Αξιολόγησης Αποτελεσμάτων Τακτικών Διαγωνισμών κήρυξε έκπτωτη τη Montmontaza Greben, η οποία δήλωσε αδυναμία υλοποίησης της συμφωνίας;

5^{ον} Η Ελληνική πλευρά ζήτησε την έντοκη επιστροφή της προκαταβολής για τα τέσσερα σκάφη, ύψους 4.462.666 ευρώ;

6^{ον} Ποιοι έκριναν ότι οι Κροάτες είναι οι πιο κατάλληλοι να αναλάβουν το έργο και πώς διασφάλισαν το συμφέρον του ελληνικού Δημοσίου, ιδιαίτερα στην περίοδο της οικονομικής κρίσης;

7^{ον} Ποιος φέρει την ευθύνη για το ότι το ελληνικό Δημόσιο έχασε μερικά εκατομμύρια ευρώ, ενώ παράλληλα υπονομεύτηκε η επιχειρησιακή δυνατότητα εκείνων των δυνάμεων που έχουν επωμισθεί το βάρος της φύλαξης των θαλάσσιων συνόρων της χώρας;

8^{ον} Ποιος και με ποια οικονομικά στοιχεία έκρινε ότι η Montmontaza Greben είναι φερέγγυα για να αναλάβει την προμήθεια των σκαφών, όταν μόλις ενάμιση χρόνο αργότερα κήρυξε πτώχευση;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος