ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ 8080
Ημερομηνία κατάθεσης 17-8-2017

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΧΡΙΣΤΙΑΝΟ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι.ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας – Ανεξάρτητος

ΕΡΩΤΗΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΘΕΜΑ: «Ατζαμήδες» αρμενίζουν και φλερτάρουν με το θάνατο!

Πέρυσι στην Αίγινα έχασαν τη ζωή τους τέσσερις άνθρωποι. Εφέτος, άλλοι δύο ψαράδες ήταν τα θύματα ενός ναυτικού δυστυχήματος. Τα περιστατικά με απώλεια ζωών στη θάλασσα, με τη χρήση πλωτών μέσων πληθαίνουν, μαζί με την ανησυχία των απλών πολιτών, για τους ελέγχους σχετικά με το ποιοι χειρίζονται τα σκάφη και το εάν πραγματικά είναι εκπαιδευμένοι για κάτι τέτοιο.

Στην περίπτωση του περυσινού πολύνεκρου δυστυχήματος στην Αίγινα, πολλοί στάθηκαν στο εάν ένας άνθρωπος σε μεγάλη ηλικία μπορεί να έχει εν ισχύ δίπλωμα και να κυβερνάει ένα σκάφος που αναπτύσσει μεγάλες ταχύτητες. Ωστόσο, το θέμα είναι εάν και κατά πόσο αξιολογούνται όσοι χειρίζονται παρόμοια πλωτά μέσα και ποιος τους παρέχει τα διπλώματα.

Πέρυσι ήταν η τραγωδία στην Αίγινα, φέτος δύο ψαράδες έχασαν τη ζωή τους, σε μια χώρα που χαρακτηρίζεται για τη ναυτοσύνη της

Με τι προσόντα, δηλαδή, κάποιος μπορεί να κυβερνά ένα σκάφος 7, 8 ή και 10 μέτρων; Πέρα από την ηλικία, η οποία σαφώς θα πρέπει να παίζει ρόλο για την έκδοση του διπλώματος, θα πρέπει να τεθούν σοβαρά υπόψη τα κριτήρια και η εκπαίδευση που λαμβάνει ο υποψήφιος για την απόκτηση των σχετικών διπλωμάτων. Πέραν αυτού, όμως, με τι τρόπο τα αποκτά;

Πέρυσι έγινε ένα δυστύχημα στο οποίο ήταν πρωταγωνιστής ένας μεγάλος σε ηλικία άνθρωπος. Αύριο μπορεί να γίνει από έναν νεαρό. Όσοι μένουν σε νησιά, γνωρίζουν πολύ καλά το μπάχαλο που επικρατεί τους καλοκαιρινούς μήνες, από νεόπλουτους (κι όχι μόνο...), που παίρνουν ένα γρήγορο σκάφος ή ένα τζετ σκι κι αναστατώνουν τις παραλίες.

Το συγκεκριμένο ήταν ένα πολύ σοβαρό δυστύχημα, με τέσσερις νεκρούς, που συγκλόνισε την Ελλάδα. Δεν είναι, όμως, μόνο αυτό! Ατυχήματα συμβαίνουν συνεχώς, τα οποία, βέβαια, δεν πλησιάζουν αυτό της Αίγινας, γι' αυτό και δεν παίρνουν την ανάλογη δημοσιότητα.

Σίγουρα, όμως, κάθε νησί και κάθε παραθαλάσσιο μέρος έχει αρκετά συμβάντα, τα οποία τα γνωρίζουν μόνο οι τοπικές κοινωνίες.

Τα ερωτήματα σχετικά με την αξιολόγηση των χειριστών, ωστόσο, παραμένουν αναπάντητα. Άλλο είναι να έχεις μια βαρκούλα 4-5 μέτρων, που κινείται με 8-10 κόμβους κι άλλο ένα σκάφος 10 μέτρων, που μπορεί να κινηθεί με 30 ή 40 κόμβους.

Με ένα ερωτηματολόγιο της πλάκας και με ερωτήσεις του τύπου «τι χρώμα φανό έχει ένα σκάφος από δεξιά» ή «τι χρώμα είναι ο φανός ο εφίστιος», κάποιος κρίνεται κατάλληλος να

κυβερνάει τέτοια σκάφη; Εάν θεωρήσουμε πως ναι, ποιος μας λέει ότι στην Ελλάδα της ρεμούλας όλα αυτά τα τεστ είναι αξιοκρατικά;

Πάμε στο επόμενο ερώτημα: Ποιοι είναι αυτοί που κάνουν τις αξιολογήσεις και τι θαλάσσια εμπειρία διαθέτουν;

Για παράδειγμα, ένας αξιωματικός του Εμπορικού Ναυτικού αξιολογείται και εξετάζεται από καθηγητές ναυτικούς. Παρ' όλα τα προβλήματα της εκπαίδευσης, δεν παύει όμως ένας ναυτικός να έχει τις βασικές σπουδές, σε ναυτικές σχολές, από καθηγητές-ναυτικούς. Πώς και ποιος κρίνει αν ένας «σκαφάτος» πληροί τις προϋποθέσεις να πάρει δίπλωμα;

Άλλο ένα πολύ σημαντικό ερώτημα. Ποιος ελέγχει όλα τα μέσα που πλέουν στις ελληνικές θάλασσες;

Το Λιμενικό. Πώς, όμως, αυτοί οι άνθρωποι μπορούν να φέρουν εις πέρας την αποστολή τους, όταν στην Ελλάδα της κρίσης, της λιτότητας και των μνημονίων τα σκάφη του Λιμενικού δεν έχουν πετρέλαιο να κινηθούν;

Οπότε, μιλάμε, για τριτοκοσμικές καταστάσεις στις θάλασσες της ναυτικής Ελλάδας.

Οι βαρύγδουπες δηλώσεις των πολιτικών δεν έχουν και τόση σημασία. Βρήκαν ευκαιρία να «φαγωθούν» για άλλη μια φορά μεταξύ τους, για ένα αντικείμενο που ούτε γνωρίζουν ούτε έχουν ασχοληθεί ποτέ σοβαρά. Λύση δεν θα υπάρξει καμία, θα ξεχαστεί μετά από λίγο καιρό και... όλα καλά.

Περίτρανη απόδειξη αυτών είναι το τι έχει γίνει με τη μεγάλη δικογραφία, εις βάρος αξιωματικών του Λιμενικού, το 2012 και 2013, για εκδόσεις αδειών κυκλοφορίας ταχυπλόων σκαφών και αδειών χειριστών ταχυπλόων σκαφών.

Έναυσμα για την έρευνα ήταν τα πορίσματα της ΕΔΕ, που κατατέθηκαν τον Δεκέμβριο του 2012 και αρχές του 2013, από τον τότε Αττικάρχη Λιμενικού και αφορούσε περίπου 2.000 πλαστές άδειες που είχαν χορηγηθεί από το μεγάλο Λιμεναρχείο της χώρας, σε ιδιώτες, που «κυκλοφορούν» ανενόχλητοι με τα σκάφη τους.

Σημειώνεται ότι συνεχώς, ακόμη και σήμερα, λιμενικοί εντοπίζουν σε διάφορα μέρη της Ελλάδας οδηγούς ταχυπλόων με πλαστές άδειες. Επομένως, η συγκεκριμένη «φάμπρικα» έχει μετεξελιχθεί σε ένα... πανελλαδικό κέντρο έκδοσης παράτυπων αδειών, χωρίς μέχρι σήμερα να έχει εξακριβωθεί ο πραγματικός αριθμός τους.

Κατόπιν τούτων ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Πόσες πλαστές άδειες έχουν εντοπισθεί και ποια μέτρα έχουν ληφθεί εναντίον των κατόχων τους;
2. Θ' αυστηροποιηθεί το καθεστώς χορήγησης αδειών; Κάτω από ποιες προδιαγραφές και πότε;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος