

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ. ΠΛΕΥΡΗΣ

Βουλευτής Α' Αθηνών - ΛΑ.Ο.Σ.

ΕΡΩΤΗΣΗ

**ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΞΙΟΤΙΜΟ ΥΠΟΥΡΓΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΞΙΟΤΙΜΟ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΞΙΟΤΙΜΟ ΥΠΟΥΡΓΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ
ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ**

ΘΕΜΑ: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Πρόσφατα δημοσιεύτηκε στην ιστοσελίδα WIKILEAKS τηλεαντιγράφημα της Αμερικανικής Πρεσβείας στην Αθήνα με ημερομηνία 15-2-2008 το οποίο αναφέρεται στην προβληματική κατάσταση ασφάλειας των μεγάλων λιμανιών της χώρας. Συγκεκριμένα ο Πειραιάς περιγράφεται ως ένα ιδιαίτερα ευάλωτο λιμάνι, του οποίου η λειτουργία αν διαταραχτεί (εξαιτίας κάποιας επίθεσης ή ακραίου φυσικού φαινομένου) κάτι τέτοιο θα έχει βαριές συνέπειες στο διεθνές εμπόριο.

Σε ότι αφορά τους διενεργούμενους εκεί ελέγχους ασφάλειας, παλιότερο τηλεαντιγράφημα της Αμερικανικής Πρεσβείας στην Αθήνα με ημερομηνία 12-8-2005 περιγράφει με μελανά χρώματα την μη λειτουργία των ειδικών μηχανημάτων ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων (containers) τα οποία θα μπορούσαν να επισημάνουν τυχόν επικίνδυνα φορτία χωρίς αυτά να ανοιχτούν. Αν και αυτά τα μηχανήματα υψηλής τεχνολογίας λειτούργησαν το 2004 με εκπαιδευμένο προσωπικό (ένστολο και πολιτικό) εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, λίγους μήνες μετά σύμφωνα με τους Αμερικανούς η λειτουργία τους κατέστη οριακή (μόνο 2 άτομα ήταν κατ'αρχήν διαθέσιμα για τον χειρισμό τους!), ενώ μετά το 2006 σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες απενεργοποιήθηκαν και αποσύρθηκαν σε αποθήκες.

Ιδιαίτερα για την ασφαλή λειτουργία του λιμανιού του Πειραιά και του ΟΛΠ ανακοινώθηκε παλιότερα πρόγραμμα αγοράς νέων μηχανημάτων ελέγχου καθώς και δημιουργίας υπηρεσιών εσωτερικής ασφάλειας της Εταιρίας για την προστασία συγκεκριμένων ζωνών του λιμανιού.

Μέχρι σήμερα δεν φαίνεται να έχει προχωρήσει κάποια από αυτές τις πρωτοβουλίες, αν και εν μέρει είχαν διατεθεί χρηματοδοτήσεις από την Ε.Ε για αυτό το πρόγραμμα ύψους 16 εκατομμυρίων Ευρώ.

Συνεπώς ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Σε ποια λιμάνια της χώρας λειτουργούν σήμερα μηχανήματα ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων; Πόσοι εκπαιδευμένοι χειριστές είναι τοποθετημένοι, σε ποια λιμάνια υπηρετούν και από ποιους δημόσιους φορείς προέρχονται;
2. Ποια προγράμματα βελτίωσης ασφάλειας λιμένων έχουν ολοκληρωθεί και ποια βρίσκονται σε εξέλιξη; Ποιες είναι οι δημόσιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την υλοποίηση τους;
3. Σε ποια λιμάνια λειτουργούν υπηρεσίες εσωτερικής ασφάλειας των οικείων Οργανισμών Λιμένων για την προστασία τους;
4. Ποια από τα παραπάνω έχουν χρηματοδοτηθεί από εθνικούς και ποια από κοινοτικούς πόρους; Σε ποια ύψη ανέρχονται οι αντίστοιχες χρηματοδοτήσεις;
5. Δεδομένου ότι πρόσφατα (6-5-2011) εκδόθηκε το Π.Δ υπ' αριθμ. 39 σχετικά με την προστασία των ευρωπαϊκών υποδομών ζωτικής σημασίας, ποια λιμάνια θα υπαχθούν στις λεγόμενες «Δημόσιες Κρίσιμες Υποδομές» και ποιος φορέας θα είναι αρμόδιος για την εκπόνηση των αναγκαίων σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης;
6. Είναι σε θέση το ΚΕΜΕΑ να διεξάγει τις αναγκαίες «αναλύσεις κινδύνων» όπως ορίζει το Π.Δ; Διαθέτει το απαραίτητο τεχνικό / επιστημονικό προσωπικό (π.χ. Μηχανικούς) που θα μπορέσει να προσφέρει τις ειδικές εκείνες γνώσεις κατά την διαδικασία εκπόνησης των σχετικών μελετών για τα λιμάνια; Αν ναι, πόσους μηχανικούς ΙΔΑΧ διαθέτει το ΚΕΜΕΑ επί ποιου συνόλου τακτικού προσωπικού (όχι αποσπασμένων);

Αθήνα, 24.05.2011

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Αθανάσιος Πλεύρης, Βουλευτής Α' Αθηνών

Σπυρίδων-Αδωνις Γεωργιάδης, Βουλευτής Β' Αθηνών

Βαΐτσης Αποστολάτος, Βουλευτής Α' Πειραιώς και Νήσων

Γεώργιος Ανατολάκης, Βουλευτής Β' Πειραιώς