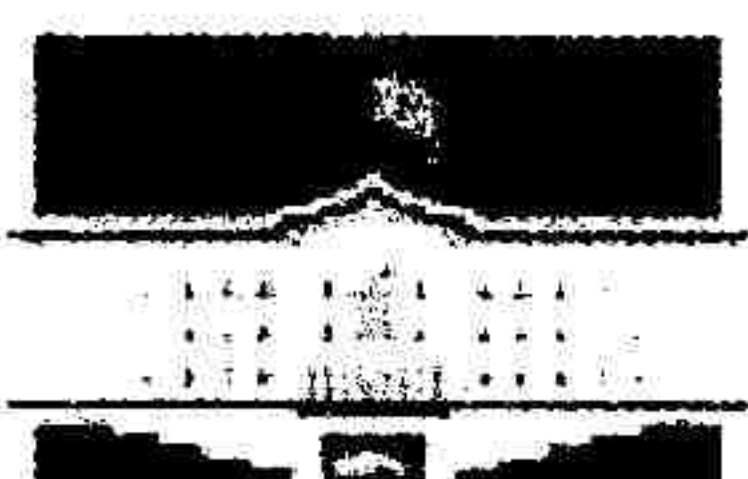




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	23
ΑΡΙΘΜ. ΠΡΩΤ. ΑΙΤΗΣ. ΚΑΤ. ΕΠΙΤΡΑΧΩΝ	5
Ημερομ. Καταθέσεως	24.7.13

ΧΡΙΣΤΙΑΝΟΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΚΕ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ

ΘΕΜΑ: «Η επιστροφή των Υδροπλάνων στην Ελλάδα και οι νομοθετικές και λοιπές ατέλειες που καλείται να καλύψει η πολιτεία»

Για ακόμα μια φορά η Ελλάδα γίνεται αντικείμενο πειραματισμού διαφόρων επιχειρηματιών του εσωτερικού και του εξωτερικού, ενώ σε μερικές περιπτώσεις υπάρχουν και «μελανά» σημεία στην σχέση μεταξύ διαφόρων εταιρειών και τοπικών αρχόντων.

Συγκεκριμένα, στο Κεφάλαιο Ε' του Ν.4146/2013 καθορίζονται αρκετά από τα ζητήματα που αφορούν στη δημιουργία υδατοδρομίων. Υπάρχουν όμως αρκετά παραθυράκια ή ακόμα και κενά, τα οποία μπορούν τεχνηέντως οι επιτήδευοι να τα εκμεταλλευτούν!

Ένα τρανταχτό παράδειγμα είναι ότι, ο πιλότος – κυβερνήτης του υδροπλάνου φέρει την αποκλειστική ευθύνη για τον χώρο προσγείωσης του πτητικού μέσου, κάτι που σε χώρες που έχουν εδώ και χρόνια αναπτύξει δραστηριότητα με υδροπλάνα – για παράδειγμα Καναδάς και Φιλανδία – αυτό όχι μόνο δεν επιτρέπεται, αλλά ούτε που μπορούσαν να το διανοηθούν οι συντάκτες του εκεί νομοθετικού πλαισίου. Επομένως, οι εδώ αρμόδιες υπηρεσίες καλούνται να λύσουν από απλά μέχρι ποιο σύνθετα θέματα αναφορικά με το νομοθετικό καθεστώς λειτουργίας των υδατοδρομίων.

Διαβάζουμε στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο ότι, έχουν ήδη ξεκινήσει τη δραστηριοποίησή τους στην χώρα μας 3-4 εταιρείες που επιθυμούν να αναπτύξουν επιχειρηματική δραστηριότητα στον νέο αυτό Κλάδο.

Το ΧΡΙ.Κ.Ε πάντα ήταν υπέρ της ανάπτυξης και της επιχειρηματικής δραστηριότητας, αλλά με κανόνες διαφάνειας και υπέρ του εθνικού συμφέροντος.

Επίσης, η κοινή γνώμη γίνεται κοινωνός πληροφοριών που θέλουν τον ΟΛΠ να προβαίνει σύντομα σε διαγωνισμό για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Υδατοδρομίου στον Πειραιά. Πάνω σ' αυτό το θέμα, υπάρχει έντονη αρθρογραφία στον τοπικό τύπο για το πόσο είναι ή όχι, εφικτή η λύση της δημιουργίας αυτού του υδατοδρομίου εντός του λιμένα Πειραιώς.

Πάντως, το λιμάνι του Πειραιά κρίνεται από ειδικούς ως ακατάλληλο για την ανάπτυξη μιας τέτοιας δραστηριότητας, ειδικά στα αρχικά στάδια αυτής. Οι χειριστές Υδροπλάνων αλλά και οι καπετάνιοι των πλοίων δεν είναι εξοικειωμένοι με την ιδέα της ταυτόχρονης απογείωσης ή προσγείωσης υδροπλάνου και του απόπλου ή κατάπλου ενός πλοίου στο πεπερασμένο εύρος του λιμένα Πειραιώς! Μια τέτοια επιλογή από τα συναρμόδια Υπουργεία θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το όλο επιχειρηματικό εγχείρημα, αφού ένα ατύχημα – έστω και ελάσσων – θα στοιχίσει πολύ ακριβά τόσο στη χώρα – που επιδιώκει αύξηση των αφίξεων τουριστών – όσο και στο όλο επιχειρηματικό σχέδιο.

Πάντως, το ΧΡΙ.Κ.Ε ερευνώντας την υπόθεση διαπίστωσε πως υπάρχει νόμος από το 1930, που καθορίζει το Φαληρικό Δέλτα ως φυσικό Υδατοδρόμιο. Επίσης, διαπίστωσε πως λίγο πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο οι Ιταλοί είχαν αναπτύξει πτήσεις υδροπλάνων, ξεκινώντας από Ιταλία κατέληγαν στην Λέρο – που έχει φυσικό χώρο ελλιμενισμού υδροπλάνων – με ενδιάμεσο σταθμό για ανεφοδιασμό την Κέρκυρα.

Επίσης, σύμφωνα με δημοσιεύματα του τύπου της Κέρκυρας ήδη μία εκ των εταιρειών είχε προχωρήσει σε συμφωνία με το Δήμο Κερκύρας, πριν ακόμα ψηφισθεί ο Νόμος.

Τέλος, το ΧΡΠ.Κ.Ε. επισημαίνει ότι, με βάση τον ICAO για την ασφάλεια των πτήσεων και ιδιαίτερα των επιβατών απαιτείται η πλήρη εναρμόνιση των αεροδρομίων της χώρας με το SMS (Safety Management System) μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους. Για τα υδροπλάνα, δεν έχει γίνει ανάλογη πρόβλεψη στο Ν.4146/2013, γεγονός που φανερώνει ότι, η Νόμος στήθηκε «κυριολεκτικά στο πόδι»!

Μετά τα παραπάνω, ερωτάστε :

- 1) Ποια είναι τα κριτήρια που πρέπει να πληρεί μια εταιρεία που θέλει να αναπτύξει επιχειρηματική δραστηριότητα στον κλάδο;
- 2) Με τι προσωπικό πρέπει να είναι στελεχωμένη η εταιρεία για την υλοποίηση αυτής της δραστηριότητας; Να κατατεθεί κάθε σχετική Υπουργική ή άλλη κρατική απόφαση.
- 3) Έχουν επισήμως εκδηλώσει ενδιαφέρον για αυτήν την νέα σπουδαία δραστηριότητα ποιοι επιχειρηματίες και επενδυτικά κεφάλαια είναι πίσω από κάθε εταιρεία; Μήπως τίθενται θέματα μονοπωλίων; Έχουν πάρει Αριθμούς Φορολογικού Μητρώου; Έχουν συστήσει και καταθέσει εταιρείες; Να κατατεθούν όλα τα σχετικά
- 4) Αληθεύει ή όχι, πως μια εκ των ενδιαφερομένων εταιρειών που ειδικεύεται και στον VIP τουρισμό στην Ελλάδα είχε κλείσει συμφωνία με το Δήμο Κέρκυρας, πριν καν ψηφισθεί ο Νόμος; Να κατατεθεί η σχετική συμφωνία.
- 5) Πως είναι δυνατό να δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίου σε μια εταιρεία χωρίς προηγουμένως να έχει γίνει διαγωνισμός; Εάν προηγήθηκε να κατατεθεί η σχετική προκήρυξη.
- 6) Ποιος ο ρόλος των τοπικών αρχόντων; Ποιος θα τους ελέγχει και ποιος θα καθορίζει το πλαίσιο εκχώρησης της δυνατότητας δημιουργίας υδατοδρομίου; Έχει ελεγχθεί η περίπτωση του ΟΤΑ Κέρκυρας; Να κατατεθεί η σχετική αλληλογραφία ή παραγγελία ελέγχου.
- 7) Ποια διαδικασία θα επέτρεπε την κατάργηση συμμετοχή του τοπικού ελληνικού ανθρώπινου δυναμικού στην λειτουργία των εταιρειών;
- 8) Μήπως πρέπει τα συναρμόδια Υπουργεία να εξετάσουν τη δυνατότητα κινητροδότησης στις εταιρείες που προτιμούν την πρόσληψη Ελλήνων που έχουν τις όλες απαραίτητες γνώσεις για την λειτουργία αυτών των εταιρειών μέχρι ενός ποσοστού;
- 9) Αληθεύει ή όχι, ότι υφίσταται Νόμος του 1930 που καθορίζει ότι το **Φαληρικό Δέλτα είναι φυσικό Υδατοδρόμιο**; Να κατατεθεί κάθε σχετικό έγγραφο. Ποια συμφέροντα «απαιτούν» τη δημιουργία Μητροπολιτικού Υδατοδρομίου εντός του Λιμένα Πειραιώς; Να κατατεθούν οι σχετικές εισηγήσεις των υπηρεσιακών παραγόντων.
- 10) Σε ποιες ενέργειες έχει προβεί η διοίκηση του ΟΛΠ για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Υδατοδρομίου; Έχουν γίνει μελέτες; Έχουν παρθεί αποφάσεις; Να κατατεθεί όλοσο σχετικός φάκελος
- 11) Συγκεκριμένα έχει κάποιος φορέας συντάξει **Μελέτη Σκοπιμότητας Ίδρυσης Μητροπολιτικού Υδατοδρομίου ή τουλάχιστον ο ΟΛΠ**; Να κατατεθεί η μελέτη σκοπιμότητας ίδρυσης Μητροπολιτικού Υδατοδρομίου του ΟΛΠ.
- 12) Ποιοι άλλοι Δήμοι έχουν υπογράψει εκχώρηση της δυνατότητας ιδρύσεως υδατοδρομίου σε εταιρείες, πριν καν την ψήφιση του νόμου και χωρίς της προκήρυξη διαγωνισμού; Να κατατεθούν όλα τα πρακτικά συμφωνίας των Δήμων με εταιρείες που θα δραστηριοποιηθούν στον χώρο **προ και μετά** την ψήφιση του Ν.4146/2013.
- 13) Με ποιο καθεστώς λειτουργούσε η προηγούμενη εταιρεία που είχε δραστηριοποιηθεί στο χώρο του υδροπλάνου και έκλεισε; Να κατατεθούν όλα τα σχετικά.
- 14) Ποιοι οι λόγοι που οδήγησαν σ' αυτήν την απόφαση; Να κατατεθούν έγγραφα, αποφάσεις, αλληλογραφία κ.α. που αποκαλύπτουν τις ευθύνες της πολιτείας στο κλείσιμο της προηγούμενης εταιρείας.
- 15) Οι εταιρείες που θα δραστηριοποιηθούν στον κλάδο έχουν καταθέσει στα συναρμόδια Υπουργεία «**Φάκελο Υδατοδρομίου**»; Του έχει ζητηθεί η έχει εξασφαλισθεί από τα αρμόδια Υπουργεία: α) Μελέτη Σκοπιμότητας Ίδρυσης Υδατοδρομίου σε συγκεκριμένο γεωγραφικό ανάπτυγμα, β) Εγχειρίδιο Λειτουργίας Υδατοδρομίων, γ) Πρόγραμμα Ασφαλείας (Security Program), δ) Σχέδιο Emergency Response Plan; Να κατατεθούν.

16) Εξετάζονται ποιες οι δυνατότητες των εταιρειών να ελέγχουν την καλή λειτουργία του Υδατοδρομίου τους καθώς και να επιθεωρούν τις εγκαταστάσεις τους και το επίπεδο γνώσεως του απασχολούμενου σ' αυτές προσωπικού τους; Να κατατεθεί κάθε σχετικό έγγραφο.

17) Ποιους ελεγκτικούς μηχανισμούς έχουν αναπτύξει τα συναρμόδια Υπουργεία για τα θέματα ελέγχου και επιθεώρησης των εταιρειών;

18) Η Ανεξάρτητη Αρχή ΕΔΑΑΠ του Υπουργείου Μεταφορών – που έχει ως αρμοδιότητα τον έλεγχο της ΥΠΑ και τη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας των πτήσεων - έχει τους κατάλληλους διερευνητές αεροπορικών ατυχημάτων που να είναι εκπαιδευμένοι σ' αυτό το πολύ εξειδικευμένο αντικείμενο;

Εάν ναι, να κατατεθεί ονομαστική λίστα με τους διερευνητές.

19) Το Νομοθετικό Πλαίσιο της Ανεξάρτητης Αρχής ΕΔΑΑΠ καλύπτει τέτοιες περιπτώσεις ή απαιτείται αναθεώρηση;

20) Να κατατεθεί το τμήμα εκείνο του νομοθετικού πλαισίου με βάση το οποίο λειτουργεί η ΕΔΑΑΠ και που καλύπτει τις περιπτώσεις διερεύνησης ατυχημάτων υδροπλάνων, είτε σε ατύχημα που εμπλέκεται μόνο το υδροπλάνο, είτε σε ατύχημα που εμπλέκεται υδροπλάνο και πλοίο.

21) Ποια μεθοδολογία και τεχνικές ασφάλειας των πτήσεων θα εφαρμόσουν οι εταιρείες του κλάδου;

Έχουν καταθέσει στα συναρμόδια Υπουργεία σχετικό Φάκελο Ασφάλειας Πτήσεων; Να κατατεθεί ο Φάκελος Ασφάλειας Πτήσεων.

22) Έχουν συνάψει συμβόλαια οι εταιρείες του κλάδου με ασφαλιστικές εταιρείες για την ασφάλιση των μέσων και των επιβατών; Να κατατεθούν τα συμβόλαια των εταιρειών με ασφαλιστικές εταιρείες.

23) Έχουν εκπονήσει μελέτη οι εταιρείες για την περιβαλλοντολογική προστασία των υδατοδρομίων; Να κατατεθεί η μελέτη που έχουν συντάξει οι εταιρείες και έχουν υποβάλλει στα συναρμόδια Υπουργεία.

24) Έχουν συνάψει οι εταιρείες συμβόλαια συνεργασίας με εταιρείες που ειδικεύονται στην προστασία του περιβάλλοντος; Να κατατεθούν τα συμβόλαια των εταιρειών με τις εταιρείες προστασίας του περιβάλλοντος από ρύπανση.

25) Προβλέπεται ή όχι στο Νόμο 4146/2013 αντίστοιχο SMS για τα Υδροδρόμια και την ασφάλεια των επιβατών; Απαιτείται ή όχι τροποποίηση του Νόμου για την εναρμόνιση της χώρας μας με τον ICAO;

Ο ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΓΓ Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος