

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΖ'

Τετάρτη 7 Ιανουαρίου 1998

Αθήνα, σήμερα στις 7 Ιανουαρίου 1998, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.29' 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, Χρόνια Πολλά, Καλή Χρονιά με υγεία και προκοπή. Αρχίζει η συνεδρίασή μας.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 21-12-1997 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά των ΝΒ', ΝΓ', ΝΔ', ΝΕ', ΝΣΤ' συνεδριάσεών του, της 17ης, 18ης, 19ης, 20ης και 21ης σε ό,τι αφορά στη συζήτηση και ψήφιση του Προϋπολογισμού).

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από την κ. Βασιλική Αράπη-Καραγιάννη, Βουλευτή της Α' Περιφέρειας Αθηνών, τα ακόλουθα:

Α' ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Μητροπολίτης Τριφυλίας και Ολυμπίας ζητεί την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στους Ιερούς Ναούς της περιοχής του από τους σεισμούς.

2) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Μαρμαρίου Εύβοιας ζητεί να αποτελέσει χώρο διεξαγωγής αθλημάτων ιστιοπλοΐας και γουίντ σέρφινγκ κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

3) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Πατριωτικών Σωματείων Λυκοσούρας Αρκαδίας ζητεί να μην αλλάξει η κατασκευή του οδικού άξονα Άνω Καρυές - Λύκαιο όρος έως το ναό του Επικούρειου Απόλλωνα.

4) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Μ. Καράμπελας, κάτοικος Θεσ/νίκης, ζητεί την επίλυση συνταξιοδοτικού του προβλήματος.

5) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ζ. Μαυρίδης, αγρότης, ζητεί να του αυξηθεί η ποσόστωση καλλιέργειας καπνού.

6) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Παιδικό Χωριό Βορείου

Ελλάδος ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών του.

7) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Αθλητικό Σωματείο "ΑΡΗΣ" Ποντισμένου ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη λειτουργικών εξόδων του.

8) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Συνταξιούχων ΙΚΑ και Αναπήρων Νομού Σερρών ζητεί την αύξηση του αφορολογήτου ορίου για τους συνταξιούχους.

9) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Αρχαιολογικό Μουσείο Αμφίπολης Σερρών ζητεί τη χρηματοδότηση εργασιών συντήρησης, καθαρισμού και ανασκαφών στους αρχαιολογικούς χώρους Αμφίπολης Σερρών.

10) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πολιτιστικός Σύλλογος Θόλου Σερρών ζητεί οικονομική ενίσχυση για την ίδρυση λαογραφικού μουσείου.

11) Οι Βουλευτές κύριοι ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Κοινότητα Αφειτών Μαγνησίας ζητεί έκτακτη οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη λειτουργικών δαπανών της.

12) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΤΑΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αμφίκλειας Φθιώτιδας ζητεί τη διευθέτηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος εκτάσεων του που χρησιμοποιεί το Χιονοδρομικό Κέντρο Παρνασσού.

13) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Μ. Καρχιμάκης και ο Δήμος Νεάπολης Λασιθίου ζητούν την επέκταση των δικαστικών φυλακών Νεάπολης Λασιθίου.

14) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Μ. Καρχιμάκης και ο Δήμος Νεάπολης Λασιθίου ζητούν να καταβληθούν αποζημιώσεις στους δικαιούχους της περιοχής Δρήρου του Δήμου Νεάπολης Λασιθίου.

15) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε οικονομικές ατασθαλίες στο ΤΕΙ Χαλκίδας Εύβοιας.

16) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟ-ΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο επισημαίνεται η έλλειψη ιατρών στο ΙΚΑ Άστρους Αρκαδίας.

17) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟ-ΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Άριος Μεσσηνίας ζητεί να μην καταργηθεί το γραφείο ΕΛΤΑ της περιοχής της.

18) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟ-ΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Συνδικάτο Οικοδόμων και συναφών επαγγελμάτων Νομού Ηλείας ζητεί να αγορασθούν καινούργια ασθενοφόρα για τις ανάγκες των ασθενών του Νομού Ηλείας.

19) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Νομαρχιακό Συμβούλιο Νομού Μεσσηνίας ζητεί την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν από τους σεισμούς της 13ης και 18ης/11/97 στο Νομό Μεσσηνίας.

20) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟ-ΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Μεσσηνίας ζητεί να καταταγεί το λιμάνι Καλαμάτας στα λιμάνια εθνικής σημασίας.

21) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟ-ΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Πρόεδροι των Κοινοτήτων της Επαρχίας Τριφυλίας Νομού Μεσσηνίας ζητούν να ανακηρυχθεί η περιοχή τους σεισμόπληκτη περιοχή.

22) Ο Βουλευτής Πειραιώς κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες ζητεί τη λήψη μέτρων για την ποιοτική βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών για τα μέλη της.

23) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες ζητεί τη λήψη μέτρων για την ποιοτική βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών για τα μέλη της.

24) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ και ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων στο Β' Νοσοκομείο του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων Θεσ/νίκης ζητεί την πληρωμή των συμβασιούχων γιατρών του Νοσοκομείου.

25) Οι Βουλευτές κύριοι ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Σωματεία Εργαζομένων Αθήνας ζητούν αυξήσεις στους μισθούς, γνήσιες συλλογικές συμβάσεις εργασίας και καθιέρωση 35ώρου εργασίας.

26) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Πτυχιούχων Τεχνολόγων Γεωπόνων Νομού Αττικής ζητεί την επίλυση των προβλημάτων του κλάδου της καθώς και το θέμα της χρήσης κτηνιατρικών φαρμάκων και φυτοφαρμάκων.

27) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αρτέμιδος Αττικής ζητεί την εφαρμογή των όρων σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Γερμανικής Κοινοπραξίας HOCHTIEF περί προτιμήσεως στις προσλήψεις προσωπικού των μονίμων κατοίκων της περιοχής Αρτέμιδος.

28) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Ελαφονήσου Νομού Λακωνίας αναφέρεται στα προβλήματα που παρουσιάστηκαν από την εφαρμογή των Νόμων 2238/94 και 2459/97 σχετικά με την εφαρμογή των φορολογικών ελαφρύνσεων για νησιά με πληθυσμό κάτω των 3.100 κατοίκων.

29) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Πρόεδροι του Ναυτικού Ομίλου Λάρισας και του Λαρισαϊκού Ο.Φ.Υ.Σ. ζητούν την θέρμανση του Εθνικού Κολυμβητηρίου Λάρισας.

30) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Μορφωτικός Σύλλογος Ραψάνης ζητεί την αλλαγή καθεστώτος του Ιερού Προσκυνήματος της Αγίας Παρασκευής Τεμπών.

31) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Κάτοικοι της Κοινότητας Άκρης Ελασσόνας ζητούν την επίλυση του προβλήματος της τηλεφωνοδότησης της κοινότητάς τους.

32) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Διευθυντής του Νοσοκομείου Σκύρου κ. Θεόδωρος Χρηστίδης, ζητεί την τακτοποίηση του θέματος της μισθοδοσίας του.

33) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΟ-ΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Κων/νος Μουτζούρης, αναφέρεται στην επιβολή κυρώσεων κατά των μαθητών του 1ου ΤΕΛ Πύργου.

34) Οι Βουλευτές κύριοι ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δήμων και Κοινοτήτων Θριασίου Πεδίου ζητεί την επίλυση των προβλημάτων λειτουργίας του "ΘΡΙΑΣΙΟΥ" Νοσοκομείου.

35) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΤΣΙΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Νεφροπαθών ζητεί να αποκτήσουν τα μέλη του το δικαίωμα προνοιακού επιδόματος.

36) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΤΣΙΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες ζητεί την ποιοτική βελτίωση του συστήματος υπηρεσιών στα μέλη της.

37) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες ζητεί την ποιοτική βελτίωση του συστήματος υπηρεσιών στα μέλη της.

38) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες ζητεί την ποιοτική βελτίωση του συστήματος υπηρεσιών στα μέλη της.

Β' ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2648/11-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 174/2-12-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2648/11-11-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. Μπεντενιώτης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το ΕΘΙΑΓΕ προκειμένου να αναβαθμίσει τις δραστηριότητές του στην Αγροτική Έρευνα και Τεχνολογία συνέταξε νέο οργανόγραμμα λειτουργίας του.

Ένας από τους σημαντικότερους στόχους του οργανογράμματος είναι να λειτουργήσουν οι Τομείς εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες αφορούν σημαντικά αγροτικά θέματα, σε πολυδύναμα ή εξειδικευμένα ιδρύματα όπως είναι ο Τομέας της Ανθοκομίας και Λαχανοκομίας, της Φυτοπροστασίας, της Βιοτεχνολογίας κ.ά., σε περιοχές όπου υπάρχει κρίσιμη μάζα εξειδικευμένων επιστημόνων - ερευνητών ώστε με την αξιοποίηση του επιστημονικού δυναμικού να επιτευχθούν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα. Ειδικότερα, δημιουργήθηκαν Τομείς Λαχανοκομίας και Ανθοκομίας στα Ινστιτούτα Γεωργικής Έρευνας Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου.

Στο νέο οργανόγραμμα του ΕΘΙΑΓΕ δεν προβλέπεται ίδρυση Κέντρου Ανθοκαλλιεργητικών Ερευνών στην Τροιζήνα. Όμως θέματα σχετικά με την Ανθοκομία μπορούν να καλυ-

φθούν, σε πρώτη φάση, από τους προαναφερθέντες Τομείς στα Ινστιτούτα του ΕΘΙΑΓΕ.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

2. Στην με αριθμό 2649/11-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 175/2-12-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2649/11-11-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. Α. Μπεντενιώτης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Τόσο οι διαπιστώσεις του περιοδικού "Η ΡΙΖΑ" όσο και τα προτεινόμενα μέτρα έχουν υιοθετηθεί από τη δασική υπηρεσία και έχουν θεσμοθετηθεί με το ν. 998/1979 κλπ.

Η εφαρμογή όμως των μέτρων που έχουν θεσμοθετηθεί, προκειμένου να ανατραπεί η υφιστάμενη κατάσταση, γίνεται με πολύ αργούς ρυθμούς εξ' αιτίας της ελλείψεως χάρτη βλασπτήσεως και κτηματολογίου, επισημαίνοντας εδώ τις ιδιαιτερότητες διαχειρήσεως των εκτάσεων αυτών.

Με την ολοκλήρωση τόσο του δασολογίου όσο και του κτηματολογίου θα καταστεί δυνατή η εκπόνηση ολοκληρωμένων διαχειριστικών μελετών ούτως ώστε να υπάρξει κατά περιοχή μελλοντικά κατάρτιση μακροπροθέσμων προγραμματικών ρυθμίσεως της βοσκής, προστασίας και αδιοποίησης του ορεινού όγκου.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

3. Στην με αριθμό 2651/12-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 448/28-11-97 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

"1. Απαντώντας στην ερώτηση 2651/12-11-97 του Βουλευτή κ. Κ. Ευμοιρίδη και αφορούν τις εγγραφές πιστώσεων για την ικανοποίηση των αιτημάτων εν ενεργεία και συνταξιούχων Αστυνομίας, Πυροσβεστικής και Λιμενικού Σώματος, σας γνωρίζουμε ότι οι πιστώσεις, που αναγράφονται στον προϋπολογισμό ΥΕΝ υπολογίστηκαν σύμφωνα με το ισχύον μισθολόγιο.

Οι πιστώσεις αυτές εγκρίθηκαν από το Υπουργείο Οικονομικών και επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών μισθοδοσίας του υπηρετούντος στρατιωτικού προσωπικού ΛΣ (συμπεριλαμβανομένων και των 330 Δοκίμων που κατατάχτηκαν πρόσφατα).

2. Όσον αφορά τις αποδοχές των συνταξιούχων ΛΣ και τις τυχόν αυξήσεις που θα δοθούν, αρμόδιο είναι το Υπουργείο Οικονομικών.

Ο Υπουργός
ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ"

4. Στην με αριθμό 2653/12-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 177/2-12-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2653/12-11-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κ. Ευμοιρίδης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Οι διαδικασίες ελέγχου που υπήρχαν στην προηγούμενη Διυπουργική απόφαση και υπάρχουν και στη νέα απόφαση (31850/5-11-97) θεωρούμε ότι διασφαλίζουν τον έλεγχο των εκκοκκιστηρίων. Με την νέα Διυπουργική απόφαση έχουν αυξηθεί οι έλεγχοι και τα πρόστιμα για τυχόν παραβάσεις.

Έχει δε διασφαλιστεί η τιμή του παραγωγού, με βάση τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του προϊόντος μέσω σχετικού εθνικού παραρτήματος.

Η υγρασία δεν περιλαμβάνεται στο παράρτημα αλλά είναι στοιχείο που συνυπολογίζεται στην ποιότητα και την απόδοση συσπόρου που περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

Η παραγωγή της τρέχουσας περιόδου 1997/98 εκτιμάται ότι θα ανέλθει στο ύψος της προβλεπόμενης παραγωγής των 1.100.000 τόννων που δόθηκε στην Ε.Ε. με ελάχιστη απόκλιση λόγω θετικής προσαρμογής επιλέξιμου για ενίσχυση βάρους

ένεκα των σημειωθείσών υψηλών αποδόσεων εκκοκκισμένου κατά τη φετινή περίοδο.

Το εισόδημα των παραγωγών εκτιμάται ότι θα διαμορφωθεί (ανάλογα και με την διακύμανση της διεθνούς τιμής και των μετακαθορισμών) σε ύψος που θα προκαλέσει αύξηση της μέσης μεικτής στρεμματικής προσόδου κατά 10% έως 12% έναντι της αντίστοιχης περιαινής.

Οι δε εκτιμήσεις για το ύψος της αναμενόμενης παραγωγής, είναι υπερεκτιμημένες και μάλλον απαισιόδοξες για την εξέλιξη των τιμών του Έλληνα παραγωγού.

Οι τιμές που θα διαμορφώσουν τα προαναφερόμενα εισοδήματα των παραγωγών και προσαυξάνονται στην περίπτωση καλύτερης ποιότητας από την ποιότητα "τύπος" επιπλέον δε ο παραγωγός μπορεί να επιτύχει υψηλότερη ακόμη τιμή λόγω του ανταγωνισμού της αγοράς σαν αποτέλεσμα της ελεύθερης διαπραγματεύσεώς του με την εκκοκκιστική επιχείρηση όπου θα παραδώσει το προϊόν του.

Σας γνωρίζουμε επίσης ότι, κάθε ποσότητα πραγματικής παραγωγής θα δικαιωθεί της ενίσχυσης στο βαμβάκι ακόμη και για όσους παραγωγούς δεν είχαν υποβάλλει εμπρόθεσμη ένσταση στην "ηρτημένη εσοδεία", αφού εκδόθηκε Υπουργική Απόφαση για νέες ενστάσεις.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

5. Στην με αριθμό 2658/12.11.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2451/28.11.97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2568/12.11.97 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Νάκος, σχετικά με την παροχή δυνατότητας συνταξιοδότησης των, άνω των 55 ετών, ανδρών ή άνω των 51 ετών γυναικών, πρώην εργαζομένων στη Βαμβακουργία Βόλου, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Οι ισχύουσες προϋποθέσεις συνταξιοδότησης (όρια ηλικίας και αριθμός ημερών ασφάλισης) που ισχύουν για τους ασφαλισμένους του ΙΚΑ δεν θεωρούνται υψηλές, ενώ παράλληλα διασφαλίζουν και τη βιωσιμότητα του Ιδρύματος που αντιμετωπίζει σημαντικά οικονομικά προβλήματα.

Κάθε πρόωρη συνταξιοδότηση σε μικρότερες από τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις προκαλεί τεράστια δαπάνη στο ΙΚΑ, καθιερώνει ευνοϊκή μεταχείριση υπέρ συγκεκριμένης ομάδας ασφαλισμένων και τελικά αποβαίνει σε βάρος του συνόλου των ασφαλισμένων και συνταξιούχων του Ιδρύματος.

Επισημαίνεται ότι οι ρυθμίσεις πρόωρης συνταξιοδότησης που έχουν θεσπιστεί αφορούν μόνο τους εργαζόμενους στα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά και Ελευσίνας, στα πλαίσια εξυγίανσης των εταιρειών αυτών και δεδομένου ότι η συνέχιση λειτουργίας των επιχειρήσεων αυτών κρίθηκε υψίστης εθνικής σημασίας.

Τέλος σας πληροφορούμε ότι από το Υπουργείο μας έχει εκδοθεί ήδη Υπουργική απόφαση, που ευρίσκεται για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και η οποία προβλέπει ειδικά μέτρα κατάρτισης - απασχόλησης - μετεγκατάστασης των ανέργων που προέρχονται από την επιχείρηση "ΒΑΜΒΑΚΟΥΡΓΙΑ ΒΟΛΟΥ".

Ειδικότερα για όσους ανέργους επιλέξουν την απασχόλησή τους σε εξαρτημένη εργασία ορίζεται ότι, κατά τα δύο στάδια κατάρτισής τους (προσαρμογής στις συνθήκες λειτουργίας των επιχειρήσεων και κατάρτισης), τις αναλογούσες ασφαλιστικές εισφορές θα καταβάλει ο ΟΑΕΔ, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Ο Υφυπουργός
Ν. ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

6. Στην με αριθμό 2662/12.11.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 276/27.11.97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση του από 12.11.97 εγγράφου σας, σχετικά με την αριθ.2662/12.11.97 ερώτηση που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Απόστολος Σταύρου, Ευάγγελος Μπασιάκος, Ηλ. Βεζ-δρεβάνης, Ελ. Παπανικολάου, Σάββας Τσιτουρίδης, Αθαν.

Δαβάκης, Κων/νος Καραμπίνας, Γεώργιος Καρασμάνης, Ν. Κατσαρός, Θ. Λεονταρίδης και Σταύρος Παπαδόπουλος, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η εισαγωγή αλιευμάτων από τρίτες χώρες δεν υπόκειται σε οιονδήποτε ποσοστικό περιορισμό.

Κατά τον τελωνισμό εφαρμόζονται οι διαδικασίες και διατυπώσεις που προβλέπονται από την Κοινοτική και Εθνική νομοθεσία, όπου μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται και οι εργασίες του υγειονομικού και κτηνιατρικού ελέγχου και εφόσον κριθούν τα αλιεύματα κατάλληλα προς κατανάλωση και καταβληθούν και οι οφειλόμενοι δασμοί και φόροι απελευθερώνονται από το Τελωνείο και διατίθενται στο εμπόριο.

Η παραπέρα παρακολούθηση της διακίνησης των τελωνισθέντων αλιευμάτων στην εσωτερική αγορά ανήκει στην αρμοδιότητα των υπηρεσιών του Υπουργείου Ανάπτυξης (Αγορανομία).

Ο Υφυπουργός
Γ. ΔΡΥΣ"

7. Στην με αριθμό 2669/12.11.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3065/26.11.97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2669/12.11.97 του Βουλευτή κ. Τσιαρτσιώνη σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Τα δύο έργα (Παρακάμψη Πάτρας και Εγνατία Οδός τμήμα Ηγουμενίτσα-Πεδινή μέρος της οποίας είναι το Κρυσταλλοπηγή-Ψηλοράχη) είναι ήδη ενταγμένα συνολικά στο Πρόγραμμα Μεταφορών του Ταμείου Συνοχής και οι ανωτέρω αιτήσεις αποτελούν μόνον τμήματα των συγκεκριμένων έργων.

2. Οι μνημονευόμενες στην ερώτηση αιτήσεις ένταξης νέων τμημάτων των έργων αυτών όχι μόνο υποβλήθηκαν έγκαιρα (31.10.97 η Παρακάμψη Πάτρας και 4.11.97 η Εγνατία Οδός) αλλά σύμφωνα με τα 9763212/6.11.97 και 97632193/13.11.97 έγγραφα της Ε.Ε.Κ.,Γ.Δ.ΧVI Ταμείου Συνοχής, προχωρούν σε έγκριση των αιτήσεων.

3. Οι υπηρεσίες και τα στελέχη των αρμοδίων εθνικών αρχών (ΥΠΕΘΟ-ΥΠΕΧΩΔΕ) δεν έχουν ανάγκη κανενός είδους "οχλήσεων" απ' την Ε.Ε., καθώς όλα τα έργα του Ταμείου Συνοχής (άρα και εκείνα των Μεταφορών) εποπτεύονται άμεσα απ' την αρμόδια Επιτροπή Παρακολούθησης οι αποφάσεις της οποίας προωθούνται και διεκπεραιώνονται με κάθε υπευθυνότητα και συνέπεια πάντοτε ύστερα από συνεννόηση των αρμοδίων εθνικών φορέων και χειριστών, χωρίς προχειρότητες και ολιγωρίες, αλλά συχνά κάτω από αντίξοες και άνισες συνθήκες απασχόλησης με εκείνες των υπαλλήλων της Ε.Ε.

Ο Υφυπουργός
ΧΡ. ΠΑΧΤΑΣ"

8. Στην με αριθμό 2676/12-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 180/2-12-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2676/12.11.97, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Ρεγκούζας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η Εθνική Βασική Έκταση των 248.910 στρεμμάτων που επιτεύχθηκε κατά τις διαπραγματεύσεις του Δεκεμβρίου του 1995 για την Ελλάδα κάλυπτε πλήρως τις εκτάσεις που καλλιεργούντο την εποχή εκείνη. Σημειώνεται ότι το ύψος αυτό επιτεύχθηκε κατόπιν σκληρών διαπραγματεύσεων, όταν η αρχική πρόταση της Επιτροπής ήταν περίπου 180.000 στρέμματα. Δηλαδή η Ελληνική Αντιπροσωπεία τότε πέτυχε μια αύξηση της τάξεως του 38% ποσοστό που καμία άλλη Αντιπροσωπεία παραγωγού χώρας ούτε καν πλυσίωσε.

Να σημειωθεί δε ότι μέσα σε μία πενταετία διπλασιάστηκαν οι καλλιεργούμενες εκτάσεις στην Ελλάδα και από 145.000 στρέμματα περίπου το 1992 έφθασαν σχεδόν τα 290.000 στρ. Αυτό δείχνει ότι η καλλιέργεια του ρυζιού, όπου μπορεί να καλλιεργηθεί, δίνει ένα ικανοποιητικό εισόδημα στον παραγωγό σε σχέση με άλλες ετήσιες καλλιέργειες.

Οι φετινές αιτήσεις για αντιστάθμιση έφθασαν τα 282.562 στρέμματα.

Παρατηρήθηκε δηλαδή μία υπέρβαση της Βασικής Έκτασης κατά 13,52% και σύμφωνα με τον σχετικό κανονισμό η επιβαλλόμενη ποινή είναι 13,52 X 6 = 81,12%.

Έτσι η επιδότηση διαμορφώθηκε στα 24,78 ECU/εκτάριο ή 773 δρχ./στρέμμα, έναντι 4.096 που θα ήταν χωρίς υπέρβαση. Εάν υποθεθεί ότι ετηρείτο με απόλυτη ακρίβεια η Βασική Έκταση, θα εισέρεαν στην Ελλάδα ενισχύσεις της τάξεως των 1.019 εκατομμυρίων δρχ. ενώ με την παρατηρηθείσα υπέρβαση θα εισρεύσουν 218 εκατομμύρια δρχ..

Το Υπουργείο Γεωργίας είχε έγκαιρα διαβλέψει τον κίνδυνο υπερβάσεων και είχε αποστείλει από τον Ιανουάριο του 1997, ήτοι 4 μήνες πριν από την έναρξη της καλλιεργείας, σχετική εγκύκλιο σε όλη την Ελλάδα προειδοποιώντας τους παραγωγούς να παραμείνουν στις καλλιεργηθείσες εκτάσεις του 1995 προκειμένου να αποφύγουν τις αυστηρές ποινές που προβλέπει ο κανονισμός.

Πέραν αυτού το Υπουργείο Γεωργίας υπέβαλε από το Σεπτέμβριο του 1997 προς την Ευρωπαϊκή Ένωση ένα πρόγραμμα για περιφερειοποίηση των ποινών, προκειμένου να προστατευθούν οι παραδοσιακές περιοχές παραγωγής στις οποίες υπάρχει ανάγκη διατήρησης της καλλιεργείας λόγω ύπαρξης παθογενών εδαφών σε σημαντικό βαθμό. Το εν λόγω πρόγραμμα αναμένεται να εγκριθεί από το Συμβούλιο της Ε.Ε. και να αρχίσει η εφαρμογή του από την εσοδεία του 1998. Κατ' αυτόν τον τρόπο αναμένεται να προστατευθεί το εισόδημα των ρυζοπαραγωγών των παραδοσιακών περιοχών από την ανεξέλεγκτη αύξηση που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στις περιοχές αυτές να καταβληθούν ακέαιες οι ενισχύσεις.

Υπ' όψη ότι η ανά στρέμμα ενίσχυση διπλασιάζεται το έτος 1998 και τριπλασιάζεται από το 1999. Σημειώνεται ότι η εν λόγω δυνατότητα δόθηκε με πολιτική εντολή που έδωσε το Συμβούλιο στην Ευρ. Επιτροπή στα πλαίσια της διαπραγματεύσεως του πακέτου τιμών 97/98 ύστερα από αίτημα της Ελληνικής Αντιπροσωπείας.

Η προαναφερθείσα αλματώδη εξέλιξη της καλλιεργείας δημιούργησε μια υπερπλεονάζουσα παραγωγή, με αποτέλεσμα σημαντικές ποσότητες να οδηγηθούν στην παρέμβαση. Επειδή οι ποσότητες αυτές ανήκουν στην Ε.Ε. το Υπουργείο Γεωργίας καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προς τα αρμόδια όργανα της Ε.Ε. για την ταχύτερη εκποίηση αυτών. Παράλληλα πρωταγωνιστεί σ' όλες τις ενέργειες που έχουν σαν στόχο τον περιορισμό των προτιμησιακών εισαγωγών και την αύξηση της κοινοτικής προτίμησης έτσι ώστε να γίνει δυνατή η προώθηση των ελληνικών πλεονασμάτων προς την βόρεια ευρωπαϊκή αγορά, αφού οι διέξοδοι προς Τρίτες χώρες είναι περιορισμένες τόσο ποσοτικά όσο και δημοσιονομικά λόγω των συμφωνιών GATT. Θα πρέπει δε να σημειωθεί ότι οι διεθνείς τιμές του ρυζιού είναι κάτω του 50% των αντίστοιχων κοινοτικών.

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

9. Στην με αριθμό 2677/12-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 181/2-12-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2677/12-11-97, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Ρεγκούζας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η Διύπουργική Απόφαση 31850/5/11/1997 που αφορά τα μέτρα για την διασφάλιση της Κοινοτικής ενίσχυσης του βαμβακιού και την απόδοσή της στους δικαιούχους παραγωγούς, δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1004/11/11/1997 Τεύχος Β' και αντικατέστησε την ισχύουσα προσφάτως ομοία.

Ανασυγκροτήθηκε - βάσει της 31895/6/11/97 Υπουργικής Απόφασης - η Κεντρική Επιτροπή εποπτείας και ελέγχου του καθεστώτος για το βαμβάκι και η οποία ήδη συνήλθε και συνέστησε υποεπιτροπές για επιτόπιες μεταβάσεις και ελέγχους.

Οι μηνιαίες καταστάσεις που αφορούν στοιχεία για το βαμβακόσπορο και το βαμβακέλαιο συγκεντρώνονται και

καταχωρούνται στον Οργανισμό Βάμβακος. Μέρος των στοιχείων αυτών ζητήθηκε και εστάλη στην Κεντρική Επιτροπή για εξέταση και συνεκτίμηση με άλλα στοιχεία και την εξαγωγή τυχόν συμπερασμάτων.

Τα αιτήματα για μείωση της προσαύξησης 15% επί της αναμενόμενης παραγωγής, δυνατότητα περισσότερων της μιας εκτιμήσεως και χορήγηση της ενίσχυσης μέσω των Ομάδων Παραγωγών Βάμβακος, έχουν διατυπωθεί προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (επαφές Υπουργού Γεωργίας με τον Επίτροπο Γεωργίας και επαφές συντονιστικής ομάδας εμπειρογνομόνων της χώρας μας με εμπειρογνώμονες της επιτροπής), αναμένεται δε η σχετική απαντητική έκθεση της COMMISSION.

Η παραγωγή της τρέχουσας περιόδου 1997/98 εκτιμάται ότι θα ανέλθει στο ύψος της προβλεπόμενης παραγωγής των 1.100.000 τόννων που δόθηκε στην Ε.Ε. με ελάχιστη απόκλιση λόγω θετικής προσαρμογής επιλέξιμου για ενίσχυση βάρους ένεκα των σημειωθείσων υψηλών αποδόσεων εκκοκκισμένου κατά τη φετινή περίοδο.

Το εισόδημα των παραγωγών εκτιμάται ότι θα διαμορφωθεί (ανάλογα και με τη διακύμανση της διεθνούς τιμής και των μετακαθορισμών) σε ύψος που θα προκαλέσει αύξηση της μέσης μικτής στρεμματικής προσόδου κατά 10% έως 12% έναντι της αντίστοιχης περσινής.

Οι δε εκτιμήσεις για το ύψος της αναμενόμενης παραγωγής, είναι υπερεκτιμήσεις και μάλλον απαισιόδοξες για την εξέλιξη των τιμών του Έλληνα παραγωγού.

Οι τιμές που θα διαμορφώσουν τα προαναφερόμενα εισοδήματα των παραγωγών και προσαυξάνονται στην περίπτωση καλύτερης ποιότητας από την ποιότητα "τύπος" επιπλέον δε ο παραγωγός μπορεί να επιτύχει υψηλότερη ακόμη τιμή - λόγω του ανταγωνισμού της αγοράς σαν αποτέλεσμα της ελεύθερης διαπραγματεύσεώς του με την εκκοκκιστική επιχείρηση όπου θα παραδώσει το προϊόν του.

Σας γνωρίζουμε επίσης ότι, κάθε ποσότητα πραγματικής παραγωγής θα δικαιωθεί της ενίσχυσης στο βαμβάκι ακόμη και για όσους παραγωγούς δεν είχαν υποβάλλει εμπρόθεσμη ένσταση στην "ηρτημένη εσοδεία", αφού εκδόθηκε Υπουργική Απόφαση για νέες ενστάσεις.

Ο Υπουργός
ΣΤ. ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

10. Στην με αριθμό 2679/12-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 449/28-11-97 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2679/12.11.97, του Βουλευτή κ. Μιχαολιάκου Βασ., σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

1. Η Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί κλάδο οικονομικής δραστηριότητας που επηρεάζεται άμεσα από τις διεθνείς εξελίξεις. Οι συνθήκες που διαμορφώθηκαν τα τελευταία χρόνια στην διεθνή ναυτιλία όπως η εισαγωγή νέων τεχνολογιών, οι νέες απαιτήσεις των διεθνών κανόνων, ο έντονος διεθνής ανταγωνισμός δημιούργησαν σημαντικές πιέσεις στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία με αποτέλεσμα τη μείωση του Ελληνικού στόλου. Η μείωση αυτή είχε ως άμεση συνέπεια την μείωση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών.

2. Το ΥΕΝ παρακολουθεί ουσιαστικά και ενεργά τις εξελίξεις αυτές και σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους παρεμβαίνει για την κατάλληλη προσαρμογή του νομικού καθεστώτος που διέπει την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, λαμβάνοντας υπόψη και τις ιδιαιτερότητές της.

3. Στα πλαίσια αυτά το ΥΕΝ σχετικά πρόσφατα ανακοίνωσε δέσμη ρεαλιστικών μέτρων τόσο για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών πλοίων, όσο και την ενίσχυση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών, η οποία επηρεάζεται άμεσα από τον αριθμό των πλοίων στην Ελληνική σημαία.

4. Πιστεύουμε ότι λόγω του μικρού χρονικού διαστήματος που έχει παρέλθει από τη λήψη των αναφερομένων μέτρων, οποιαδήποτε συμπεράσματα δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ασφαλή ώστε να χαρακτηρίσουν τα μέτρα αυτά ως μη

ικανοποιητικά.

Εκτίμησή μας είναι ότι τα μέτρα που ελήφθησαν κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση και θα επιτύχουν το στόχο που έχει θέσει το ΥΕΝ για βελτίωση των συνθηκών δράσης του Ελληνικών πλοίου και την ενίσχυση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών.

Ο Υπουργός
ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ"

11. Στην με αριθμό 2688/12-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 6454/28-11-97 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμ. 2688/12-11-97 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Α. Κανταρτζής και Νίκος Γκατζής σχετικά με το κλείσιμο ή περιορισμό 100 ταχ. γραφείων μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και το ταχ. γραφείο Αγιοφύλλου Τρικάλων, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αρ. πρωτ. 1141/ 80660 / 025 / 24-11-97 του Δ/ντος Συμβούλου των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ"

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

12. Στην με αριθμό 2691/13-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 186/2-12-97 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 2691/13-11-97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ρ. Σπυρόπουλος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Με το 357545/6327/13-11-97 έγγραφο της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Γεωργίας στάλθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σημείωμα του Προέδρου της Επιτροπής παρακολούθησης του Ε.Π. "Ανάπτυξη του Τομέα Γεωργίας", Γενικού Γραμματέα κ. Β. Σιουμάλα, με το οποίο δίνεται απάντηση στο από 4-7-97 έγγραφο της Ε.Ε. και εισηγείται την άμεση ένταξη του έργου Ταμειυτήρια Τάκας στο Πρόγραμμα.

Μετά την ένταξη του έργου, θα αρχίσει αμέσως η διαδικασία δημοπράτησης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Από την έναρξη κατασκευής του έργου υπολογίζεται ο χρόνος για την ολοκλήρωσή του σε τρία έτη.

Ο Υπουργός
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΖΟΥΜΑΚΑΣ"

13. Στην με αριθμό 2692/13-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 24363/28-11-97 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 2692/13-11-1997 ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων, ο Βουλευτής κ. Σπυρόπουλος Ροβέρτος, σχετικά με την αναγνώριση προϋπηρεσίας σε Ν.Π.Ι.Δ. των υπαλλήλων των Κ.Π.Σ. κλάδου ΤΕ Βρεφονηπιοκομίας και Νηπιαγωγών (προσ.), σας πληροφορούμε ότι, εξετάζονται σύμφωνα με το Νόμο όλα τα στοιχεία, προκειμένου να αποφασίσουμε, σε σχέση με την αποδοχή της γνωμοδότησης του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Ο Υπουργός
ΚΩΣΤΑΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ"

14. Στην με αριθμό 2694/13-11-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 72/1-12-97 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 2694/13-11-97 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Παπαγεωργόπουλου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Μετά από την καταρχήν αποδοχή από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΠΠΕ Θ' '97 του αιτήματος για την ενίσχυση των προσπαθειών του Καθηγητή Κλασικής Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου της Αλεξάνδρειας κ. Fauzi El Fakharani για

τον εντοπισμό του βασιλικού νεκροταφείου των Πτολεμαίων, το Υπουργείο Πολιτισμού δεν έχει αντίρρηση για την χρηματοδότηση των ανασκαφών, στο πλαίσιο πάντοτε των καλών πολιτιστικών σχέσεων Ελλάδας – Αιγύπτου.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ*

15. Στην με αριθμό 2698/13–11–97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 23241/27–11–97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Ι. Σε απάντηση της 2698/13–11–1997 ερώτησης που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Σπύρο Δανέλλη, αναφορικά με την ικανοποίηση αιτημάτων πολιτών για μεταδημότευση, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

α) Με τις διατάξεις του άρθρου 7 παραγ. 1 του Π.Δ/τος 497/1991, "Κώδικας Διαταγμάτων για τα Δημοτολόγια", ΦΕΚ Α' 180, ορίζεται ότι: "Κάθε Έλληνας υπήκοος είναι δημότης ενός δήμου ή μιας κοινότητας".

β) Με τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγ. 1 του παραπάνω Π.Δ/τος παρέχεται η δυνατότητα στους ενήλικες, καθώς και στους συζύγους, με αίτησή τους, να αποκτούν νέα δημοτικότητα με μεταδημότευση. Απαραίτητη προϋπόθεση για μεταδημότευση τίθεται η κτήση μόνιμης κατοικίας, επί μία διετία τουλάχιστον στο δήμο ή την κοινότητα που πρόκειται να μεταδημοτεúσει ο ενδιαφερόμενος.

γ) Το στοιχείο της κατοικίας, δηλαδή το να θεωρείται κάποιος μόνιμος κάτοικος δήμου ή κοινότητας, εκτιμάται σύμφωνα με την έννοια των διατάξεων του άρθρου 51 του Αστικού Κώδικα, όπως τροποποιήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 1329/1983, ΦΕΚ Α' 25, κατά τις οποίες το πρόσωπο έχει κατοικία τον τόπο της κύριας και μόνιμης εγκατάστασής του.

Η έννοια της κατοικίας, θεμελιώνεται α) με τον τρόπο εγκατάστασης στον τόπο (CORPUS), και β) με τον ψυχικό σύνδεσμο με αυτόν (ANIMUS), που πρέπει να αποτελεί την πρόθεση σταθερής και μόνιμης εγκατάστασης.

δ) Η πρόθεση για εγκατάσταση αποδεικνύεται όχι μόνο από την υποβολή της σχετικής δηλώσεως ενώπιον των δημοτικών και κοινοτικών αρχών, αλλά από πραγματικά γεγονότα, όπως η απόκτηση περιουσίας, διαμονή ή άσκηση επαγγέλματος, τα οποία βέβαια δεν αποτελούν μόνα τους την έννοια της κατοικίας, αλλά μπορούν συνδυαζόμενα να αποδείξουν την πραγματική πρόθεση για εγκατάσταση του ενδιαφερομένου.

Συμπερασματικά, με τον όρο "μόνιμη κατοικία", εννοούμε τον τόπο όπου κάποιος με την πραγματική του εγκατάσταση έναν κύριο και σταθερό κέντρο των βιοτικών του σχέσεων.

ε) Αρμόδιο όργανο να εκτιμήσει αν κάποιος σύμφωνα με τα ανωτέρω στοιχεία, θεωρείται ή όχι μόνιμος κάτοικος σε ένα δήμο ή κοινότητα είναι ο δήμαρχος ή ο πρόεδρος της κοινότητας.

ΙΙ. Με τη διάταξη του άρθρου 32 παράγ. 5 του Ν. 1516/1985, "Τροποποίηση, αντικατάσταση και συμπλήρωση διατάξεων της νομοθεσίας για την εκλογή βουλευτών", ΦΕΚ Α' 20, με την οποία προστίθεται εδάφιο στο τέλος της παραγ. 8 του άρθρου 18 του Ν. 1065/1980, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 14 του Ν. 1416/1984, ΦΕΚ Α' 18 ορίζεται ότι, η διετία της μόνιμης κατοικίας, που απαιτείται για τη μεταδημότευση, αποδεικνύεται με βεβαίωση της αστυνομικής αρχής, στην περιφέρεια της οποίας υπάγεται ο δήμος ή η κοινότητα στον οποίο πρόκειται να γίνει η μεταδημότευση.

ΙΙΙ. Με τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγ. 2 εδάφιο δεύτερο του Π.Δ/τος 497/1991 ορίζονται οι περιπτώσεις, για τις οποίες δεν απαιτείται η προϋπόθεση της διετούς κατοικίας για τη μεταδημότευση: α) του ενός των συζύγων για ν' αποκτήσει τη δημοτικότητα του άλλου, β) των πρώην συζύγων λόγω λύσεως του γάμου, γ) του ενηλίκου, προκειμένου ν' αποκτήσει την αρχική δημοτικότητα που είχε ο ίδιος ή οι γονείς του. Η δυνατότητα στην περίπτωση αυτή, παρέχεται για μία μόνο φορά.

ΙV. Με τις διατάξεις της παραγρ. 3 του άρθρου 11 του Π.Δ/τος 497/1991, ΦΕΚ Α' 180, όπως ισχύουν μετά την αντικατάστασή της με την παράγρ. 13 του άρθρου 9 του ν. 2307/1995, ΦΕΚ Α' 113.

"3 Οι εγγραφές, διαγραφές, μεταδημοτεúσεις και οι πάσης φύσεως μεταβολές, που επέρχονται με πράξη του δημάρχου ή προέδρου της κοινότητας, καταχωρίζονται αμέσως στο δημοτολόγιο με μέριμνα και ευθύνη, για μεν τους δήμους του προϊσταμένου του δημοτολογίου δημοτικού υπαλλήλου και του δημάρχου, για δε τις κοινότητες του αρμόδιου κοινοτικού υπαλλήλου και του προέδρου της Κοινότητας".

V. Τέλος, με τις διατάξεις του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 2 του άρθρου 47 του ν. 2218/1994, ΦΕΚ Α' 90, όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με το άρθρο 19 παράγ.6 εδάφιο γ' του ν. 2344/1995, ορίζεται ότι: Κάθε δημότης και ο οποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον μπορεί να προσφύγει στην επιτροπή του άρθρου 18 παράγ. 4 του ν. 2218/1994 για να προσβάλλει τις πράξεις των δημάρχων, προέδρων κοινοτήτων και των μονομελών οργάνων των Ν.Π.Δ.Δ. των δήμων και των κοινοτήτων για παράβαση νόμου, μέσα σε δέκα (10), ημέρες αφότου οι πράξεις αυτές δημοσιεύθηκαν ή εάν δεν δημοσιεύονται, από την κοινοποίησή τους ή διαφορετικά αφότου έλαβε γνώση ο δημότης ή οποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον.

VI. Κατόπιν των ανωτέρω, εάν οι ενδιαφερόμενοι φρονούν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται από το νόμο, για να γίνουν δημότες του Δήμου Νέας Αλικαρνασσού του Νομού Ηρακλείου μπορούν να προσβάλλουν την πράξη του δημάρχου στην παραπάνω επιτροπή (παράγ. V).

Ο Υφυπουργός
ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ*

16. Στην με αριθμό 2762/17.11.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 813/1.12.97 έγγραφο από την Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2762/17.11.97 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Θ. Δαβάκης, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Είναι γνωστό, ότι τα Ινστιτούτα Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών προέκυψαν από την αναγκαιότητα στήριξης ταχέως ρυθμών ανάπτυξης κατά τη διάρκεια της βιομηχανικής επανάστασης. Έτσι, οι γεωλογικοί χάρτες απετέλεσαν το πρώτο βασικό τρόπο πληροφόρησης για ορυκτές πρώτες ύλες, ενεργειακές πρώτες ύλες, υπόγειο υδάτινο δυναμικό.

Το ΙΓΜΕ από της ίδρυσής του και με τις διαφορετικές μορφές του έχει συμβάλλει ουσιαστικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Γεγονός ιστορικό που τεκμηριώνει τη διατήρησή του.

Ωστόσο, οι συνεχείς διαφοροποιήσεις της οικονομίας, της βιομηχανίας και των αναγκών της κοινωνίας έχουν οδηγήσει σε όλες τις χώρες στην άμεση αντίδραση των Ινστιτούτων για προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα.

Δεδομένα, που πέρα από τις σύγχρονες ανάγκες της οικονομίας και της κοινωνίας, ξεκινούν και από την προσπάθεια υιοθέτησης πιο αποτελεσματικών τρόπων υλοποίησης των στόχων των ερευνητικών τους προγραμμάτων, παράλληλα με την προσπάθεια της Κυβέρνησης για μείωση και του ύψους των προϋπολογισμών τους γι'αυτά και την ανάπτυξη της κάθε Περιφέρειας ως ενιαίας αποκεντρωμένης μονάδας διοίκησης που έχει τις αρμοδιότητες που ασκούν οι Υπηρεσίες της όπως συνέβη και στην περίπτωση της δημιουργίας τμήματος Διαχείρισης Υδατικών Πόρων με παράλληλη κατάργηση των Περιφερειακών Διευθύνσεων Υδάτινων Πόρων του Υπουργείου Ανάπτυξης (ν. 2503/97).

Έτσι, το τελικό αποτέλεσμα που προκύπτει από την πιο πάνω πολιτική και εκφράζεται από:

μείωση του προϋπολογισμού
μείωση του προσωπικού
οργανωτικές/λειτουργικές μεταβολές
οριοθέτηση στόχων και πιο προσανατολισμένη και ουσια-

στική αξιολόγηση των ερευνητικών προγραμμάτων τους, είναι εύλογο ότι αντιμετωπίζει από τους εργαζόμενους με "φόβο και αντίδραση" μια και διαταράσσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο λειτουργούν.

Το σημερινό πλαίσιο πάνω στο οποίο είναι οραγνωμένο και λειτουργεί σήμερα το ΙΓΜΕ είναι:

1. Είκοσι μία (21) Διευθύνσεις/Υπηρεσίες διαφόρων αντικειμένων διαρθρωμένων σε εξ (6) μη συμβατούς με τα αντικείμενα τομείς και εξ (6) Παραρτήματα (Θεσσαλονίκη, Ξάνθη, Κοζάνη, Πρέβεζα, Τρίπολη, Κρήτη) με έλλειψη οριζόντιας και κάθετης διασύνδεσης, και

2. Με 428 εργαζόμενους στα Παραρτήματα μέσης ηλικίας 47 ετών, μέση αναλογίας επιστημονικού / υπόλοιπου προσωπικού 1:4 και ετήσιου κόστους (τακτικός προϋπολογισμός και λειτουργικό) 3,2 δισ. δραχμών περίπου και 636 εργαζόμενους στην Αθήνα, μέσης ηλικίας 45 ετών, αντίστοιχη αναλογία 1:2 και ετήσιο κόστος 5 δισ. δραχμών περίπου.

Εγώ τα αντίστοιχα ινστιτούτα και γεωλογικές υπηρεσίες της Ευρώπης έχουν συνοπτικά την παρακάτω εικόνα:

Η Αυστριακή Γεωλογική Υπηρεσία έχει σύνολο εργαζομένων 86 με σχέση επιστημονικού προς βοηθητικό – διοικητικοοικονομικό προσωπικό 0,86. Δεν υπάρχουν περιφερειακές μονάδες (Παραρτήματα).

Η Βελγική Γεωλογική Υπηρεσία έχει σύνολο εργαζομένων 27 με αντίστοιχη ως άνω σχέση 0,35. Δεν υπάρχουν περιφερειακές μονάδες (Παραρτήματα).

Η Ισπανία το (INSTITUTO TECNOLÓGICO GEOMINERO) έχει σύνολο εργαζομένων 334 με σχέση 1,1. Δεν υπάρχουν περιφερειακές μονάδες (Παραρτήματα).

Τα αυτά ισχύουν και για την Ολλανδία, Δανία, Ιρλανδία, Μ. Βρετανία (GEOLOGICAL SURVEY) όπου επίσης δεν υπάρχουν περιφερειακές μονάδες.

Η Γαλλία (το BRGM) έχει σύνολο εργαζομένων 890 με σχέση 0,79. Διαθέτει ολιγομελή Περιφερειακά Γραφεία και όχι Παραρτήματα.

Τα παραπάνω, για οποιοδήποτε καλόπιστο κριτή, μαζί με τη διαμορφωμένη κατάσταση, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτά και να συνεχιστούν.

Για όλους τους παραπάνω λόγους γίνεται σαφές ότι η διατήρηση των παραρτημάτων του ΙΓΜΕ είναι αναχρονιστικό φαινόμενο σε σχέση με την Ευρώπη και η κατάργησή τους είναι επιβεβλημένη.

Πρέπει τελικά να γίνει αντιληπτό ότι το υπάρχον σύστημα δεν μπορεί να λειτουργήσει στην κατεύθυνση που σέβεται την αποκέντρωση, την κοινωνία, την οικονομία, την ποιότητα και το ρόλο για τον οποίο δημιουργήθηκε το ΙΓΜΕ. Το ΙΓΜΕ, όπως έχει διαχρονικά διαμορφωθεί και με την υπάρχουσα δύναμη της αδράνειας, οδηγείται με μαθηματική ακρίβεια στην απαξίωση. Γιαυτό είναι αναγκαίο, άμεσα να αναπροσανατολισθεί και αναδιοργανωθεί.

Είναι ξεκάθαρο ότι το ΙΓΜΕ έχει ένα ρόλο στρατηγικό και διαχρονικό. Ένα ρόλο που πρέπει να εστιάζεται:

1. Στη συστηματική, συντονισμένη και διαχρονική συλλογή, αξιολόγηση και παρακολούθηση κρίσιμων παραμέτρων και δεδομένων που συμβάλλουν στην ποιότητα ζωής και στη βιώσιμη ανάπτυξη. Παράμετροι και δεδομένα που συνδέονται με προβλήματα που αφορούν στο υδάτινο δυναμικό και την ποιότητά του, το περιβάλλον, τα καταστροφικά φαινόμενα, τις ορυκτές και ενεργειακές (πλην υδρογονανθράκων) πρώτες ύλες, τις βασικές γεωλογικές υποδομές.

Συντονισμένες δράσεις μεσο-μακροπρόθεσμες (5-10 έτη) που χρηματοδοτούνται από εθνικούς πόρους και συμβάλλουν στη διαμόρφωση Εθνικής και Περιφερειακής πολιτικής, με προγράμματα στα οποία οριοθετούνται οι στόχοι, που συμφωνούνται με την πολιτεία.

2. Στη διατήρηση και ανάπτυξη δεξιοτήτων και συμβολή σε καινοτόμες ερευνητικές δράσεις (συγχρηματοδότησης από Ε.Ε. και Γ.Γ.Ε.Τ.), και

3. Στη συγκροτημένη, αξιόπιστη και ανταγωνιστική υλοποίηση "εργων" υπέρ τρίτων με χρηματοδότηση από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς.

Κατά συνέπεια ο σκοπός του ΙΓΜΕ του 21ου αιώνα, διαμορφώνεται στην κατεύθυνση ενός γεωεπιστημονικού κέντρου που εξυπηρετεί τη στρατηγική και διαχρονική του αποστολή και προσφέρει τις υπηρεσίες του, τόσο στο δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα. Παράλληλα οριοθετεί και διευρύνει τα "προϊόντα" που μπορεί να προσφέρει στην πολιτεία και σε τρίτους, και εξασφαλίζει τη βελτίωση του ποιοτικού του σκέλους και της ανταγωνιστικότητάς του.

Προϋποθέσεις για τα παραπάνω, είναι η συγκροτημένη επίτευξη και διατήρηση.

1. Του χαρακτήρα της διαγνωστικής γεωπληροφόρησης, σαν συμβούλου της πολιτείας.

2. Της αμεροληψίας, αξιοπιστίας, αντικειμενικότητας και κύρους.

3. Της αναβάθμισης του ποιοτικού σκέλους και της διαχρονικής ανανέωσης των δεξιοτήτων.

4. Του χαρακτήρα ως εθνικού και συγκροτημένου κέντρου συλλογής, επεξεργασίας και διαχείρισης της βάσης δεδομένων.

5. Της διαχρονικής συντονισμένης και ιεραρχημένης επικαιροποίησης της τεχνολογικής και επιστημονικής του υποδομής, συμβατής με τους στόχους του, και την αξιόπιστη, υψηλού επιπέδου και έγκαιρη, υλοποίηση των έργων.

Κατάλληλου μεγέθους, οργανωτικού και λειτουργικού σχήματος με απεμπλοκή από "εργολάβος γεωτρήσεων" και εστίαση στον αντίστοιχο ερευνητικό χαρακτήρα του.

Όσον αφορά τη νομοθετική ρύθμιση, η οποία προωθείται, έχει ως κύριο και πρωταρχικό στόχο την πλήρη διασφάλιση του προσωπικού – καμία απόλυση όπως επανειλημμένα έχει δηλωθεί – και θα καταβληθεί κάθε προσπάθεια ώστε οι μετατασσόμενοι να μεταταγούν σε υπηρεσίες που έχουν έδρα σε νομό της Περιφέρειας στην οποία υπηρετούν ή σε οποιοδήποτε άλλο πλησιέστερο νομό οι ίδιοι το επιθυμούν.

Θα κατοχυρώνουν τις βασικές τους αποδοχές καθώς και τα τυπικά τους προσόντα ανά κλάδο και ειδικότητα. Το έργο δε το οποίο εκτελεί το ΙΓΜΕ στα πλαίσια όλου του φάσματος των δραστηριοτήτων του και όλες τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει από διάφορα προγράμματα θα συνεχίσουν να εκτελούνται με φορέα υλοποίησης το ΙΓΜΕ με ζήλο και επιτυχία.

Η Υπουργός
ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη θα προβούμε στην ορκωμοσία των συναδέλφων κυρίων Νικολάου Παπαφιλίππου και Αθανασίου Κονταξή, σε αντικατάσταση των κυρίων Βασιλείου Βύζα και Κωνσταντίνου Καραμπίνα αντιστοίχως, που απώλεσαν τη βουλευτική τους ιδιότητα, σύμφωνα με τις υπ' αριθμ. 87 και 91 του παρελθόντος έτους αποφάσεις του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου.

Καλούνται οι Βουλευτές κύριοι Νικόλαος Παπαφιλίππου και Αθανάσιος Κονταξής να προσέλθουν και να δώσουν το νενομισμένο όρκο ενώπιον του εκπροσώπου της Εκκλησίας.

(Στο σημείο αυτό προσέρχονται οι Βουλευτές κύριοι Νικόλαος Παπαφιλίππου και Αθανάσιος Κονταξής και δίνουν τον παρακάτω όρκο:

"Ορκίζομαι στο όνομα της Αγίας και Ομοουσίας και Αδιαίρετης Τριάδας να είμαι πιστός στην πατρίδα και το δημοκρατικό πολίτευμα, να υπακούω στο Σύνταγμα και τους νόμους και να εκπληρώνω ευσυνειδητά τα καθήκοντά μου").

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυνες)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αξιοι, αξιοί!

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Αξιοι, αξιοί!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συγχαρητήρια και καλή θητεία σας ευχόμεθα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Πρόεδρος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Κωνσταντίνος Σημίτης απέστειλε προς τον Πρόεδρο της Βουλής, στις 22 Δεκεμβρίου 1997 την εξής επιστολή:

"Κύριο
Απόστολο Κακλαμάνη
Πρόεδρο Βουλής των Ελλήνων

Αθήνα, 22 Δεκεμβρίου 1997
Α.Π. 60

Αγαπητέ κύριε Πρόεδρε,
Σας παρακαλώ, σύμφωνα με το άρθρο 16 του Κανονισμού της Βουλής, να διαγράψετε από τη δύναμη της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑ.ΣΟ.Κ., τους Βουλευτές κυρίους Μόσχο Γικόνोगλου, Βασίλη Κεδίκογλου και Χρήστο Κηπουρό".

Με φιλικούς χαιρετισμούς

Κ. Σημίτης"

Θα κατατεθεί στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Βουλής κ. Απόστολος Κακλαμάνης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Με την υπ' αριθμόν 7804/12.12.1997 απόφαση του Προέδρου της Βουλής συγκροτήθηκε επιτροπή με αντικείμενο την οργάνωση εκδηλώσεων για τη συμπλήρωση διακοσίων χρόνων από το θάνατο του Ρήγα Φεραίου Βελεστινλή και με την υπ' αριθμόν 8033/31.12.1997 ομοία απόφαση συγκροτήθηκε επιτροπή, με αντικείμενο την οργάνωση εκδηλώσεων για τη συμπλήρωση διακοσίων χρόνων από τη γέννηση του Διονυσίου Σολωμού.

Οι σχετικές αποφάσεις θα καταχωρισθούν στα Πρακτικά και θα κοινοποιηθούν στα κόμματα και στους αναφερόμενους Βουλευτές.

(Οι σχετικές αποφάσεις έχουν ως εξής:

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα 12 Δεκεμβρίου 1997

Πρωτ. 7804

Αρ.

Διεκπ. 6221

ΑΠΟΦΑΣΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

έχοντας υπόψη :

1. Το γεγονός της συμπλήρωσης, κατά το έτος 1998, διακοσίων χρόνων από το θάνατο του Ρήγα Φεραίου και την ανάγκη ανακήρυξης του ως έτους Ρήγα Φεραίου
2. Το άρθρο 46 παρ. 5 σε συνδυασμό με τα άρθρα 25 παρ. 9 και 31 παρ. 6 του Κανονισμού της Βουλής
3. Τις υποδείξεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

συγκροτούμε Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 46 παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής, με αντικείμενο την οργάνωση εκδηλώσεων για τη συμπλήρωση διακοσίων χρόνων από το θάνατο του Ρήγα Φεραίου, αποτελούμενη από τον Πρόεδρο της Βουλής και τους Αντιπροέδρους αυτής, καθώς και από έναν εκπρόσωπο των Κοινοβουλευτικών Ομάδων, σύμφωνα με τις υποδείξεις αυτών, ήτοι :

1. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ τον κ. Ιωάννη Ζαφειρόπουλο
2. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας τον κ. Νικόλαο Κατσαρό
3. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ τον κ. Δημήτρη Κωστόπουλο
4. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου τον κ. Φώτη Κουβέλη
5. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΔΗΚΚΙ την κ. Βασιλική Αράπη-Καραγιάννη.

Στην Επιτροπή θα προεδρεύει ο Πρόεδρος της Βουλής και εν απουσία του ένας Αντιπρόεδρος κατά σειρά εκλογής.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡ. ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ

Κοινοποίηση :

1. Γραφείο Προέδρου Βουλής
2. Γραφείο Γενικού Γραμματέα
3. Διεύθυνση Κοινοβουλευτικών Επιτροπών
4. Γραφεία Κομμάτων
5. Αναφερόμενους κ.κ. Βουλευτές

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα 31 Δεκεμβρίου 1997

Πρωτ. 8033

Αρ.

Διεκπ. 6409

ΑΠΟΦΑΣΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Το γεγονός της συμπλήρωσης, κατά το έτος 1998, διακοσίων χρόνων από τη γέννηση του Εθνικού μας ποιητή Διονυσίου Σολωμού
2. Την από 17.12.1997 συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής, κατά την οποία αποφασίσθηκε η κήρυξη του έτους 1998 ως έτους "Ρήγα Φεραίου-Βελεστινλή και Διονυσίου Σολωμού"
2. Το άρθρο 46 παρ. 5 σε συνδυασμό με τα άρθρα 25 παρ. 9 και 31 παρ. 6 του Κανονισμού της Βουλής
3. Τις υποδείξεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

συγκροτούμε Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 46 παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής, με αντικείμενο την οργάνωση εκδηλώσεων για τη συμπλήρωση διακοσίων χρόνων από τη γέννηση του Διονυσίου Σολωμού, αποτελούμενη από τον Πρόεδρο της Βουλής και τους Αντιπροέδρους αυτής, καθώς και από έναν εκπρόσωπο των Κοινοβουλευτικών Ομάδων, σύμφωνα με τις υποδείξεις αυτών, ήτοι:

1. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ τον κ. Ιωάννη Παπαδάτο
2. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας τον κ. Κωνσταντίνο Σημαιοφορίδη
3. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ τον κ. Δημήτρη Κωστόπουλο, ο οποίος μετέχει στην Επιτροπή και ως Αντιπρόεδρος της Βουλής.
4. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου την κ. Στέλλα Αλφιέρη
5. από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΔΗΚΚΙ την κ. Βασιλική Αράπη-Καραγιάννη

Στην Επιτροπή θα προεδρεύει ο Πρόεδρος της Βουλής και εν απουσία του ένας Αντιπρόεδρος κατά σειρά εκλογής.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡ. ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ

Κοινοποίηση :

1. Γραφείο Προέδρου Βουλής
2. Γραφείο Γενικού Γραμματέα
3. Διεύθυνση Κοινοβουλευτικών Επιτροπών
4. Γραφεία Κομμάτων
5. Αναφερόμενους κ.κ. Βουλευτές"

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη

ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα γίνει προεκφώνηση των νομοσχεδίων, που είναι γραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας".

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση. Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Βελτίωση των διαδικασιών για την ανάθεση της κατασκευής των δημοσίων έργων και άλλες διατάξεις".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Δημόσιας Τάξης

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση Συμφωνίας μεταξύ των Κρατών Σένγκεν Βελγίου, Γερμανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Λουξεμβούργου, Κάτω Χωρών αφενός και τη Πολωνίας αφετέρου, για την επανεισδοχή προσώπων σε μη νόμιμη κατάσταση".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τον Κανονισμό.

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Εσθονίας".

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε ομοφώνως στη Διάρκη Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: "Κύρωση της Συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Εσθονίας" έγινε δεκτό ομοφώνως, σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

Κύρωση της Συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Εσθονίας

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Εσθονίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 17 Απριλίου 1997, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Εσθονίας (που στη συνέχεια θα ονομάζονται Συμβαλλόμενα Μέρη),

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να αναπτύξουν τη συνεργασία μεταξύ των

δύο χωρών στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας και με σκοπό να συμβάλλουν στην ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας με βάση τις αρχές της ελευθερίας της εμπορικής ναυτιλίας,

ΕΧΟΝΤΑΣ υπόψη τις βασικές αρχές, που τέθηκαν από το Διεθνές Δίκαιο και ειδικότερα από τις Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις στις οποίες τα δύο Μέρη είναι μέλη,

ΑΠΟΦΑΣΙΣΑΝ τη σύναψη της παρούσας Συμφωνίας:

Άρθρο 1

Στη Συμφωνία αυτή:

1. Ο όρος "πλοίο του Συμβαλλόμενου Μέρους" σημαίνει οποιοδήποτε πλοίο νηολογημένο στα Νηολόγια του Μέρους αυτού και που φέρει τη σημαία του.

Εν τούτοις, ο όρος αυτός δεν θα περιλαμβάνει:

α) Τα πολεμικά πλοία και τα βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού.

β) Τα πλοία που εκτελούν αποκλειστικά διοικητική ή κρατική υπηρεσία.

γ) Τα πλοία επιστημονικής έρευνας.

δ) Τα αλιευτικά πλοία.

2. Ο όρος "μέλος του πληρώματος" σημαίνει τον πλοίαρχο και κάθε άλλο πρόσωπο, που εκτελεί επί του πλοίου καθήκοντα και υπηρεσίες που συνδέονται με τη λειτουργία του και που περιλαμβάνεται στην κατάσταση πληρώματος.

3. Ο όρος "ακτοπλοία" σημαίνει μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των λιμένων του ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Ο όρος "ακτοπλοία" περιλαμβάνει κάθε μεταφορά εμπορευμάτων τα οποία, αν και συνδέονται από φορτωτική συνεχείας και ανεξαρτήτως της προελεύσεως ή του προορισμού τους, μεταφορτώνονται άμεσα ή έμμεσα στα λιμάνια ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη για να μεταφερθούν σε άλλο λιμάνι του ίδιου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Οι ίδιες διατάξεις θα εφαρμόζονται και προκειμένου για μεταφορές επιβατών, έστω και αν είναι εφοδιασμένοι με εισιτήρια συνεχείας.

4. Ο όρος "διεθνής θαλάσσια μεταφορά" σημαίνει κάθε μεταφορά με πλοίο, εκτός της περίπτωσης που το πλοίο δραστηριοποιείται αποκλειστικά μεταξύ περιοχών που βρίσκονται στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 2

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επιδιώκουν την ανάπτυξη των ναυτιλιακών τους σχέσεων, με βάση τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και θα απέχουν από κάθε ενέργεια, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο. Η αρχή της μη

διακρίσεως θα εφαρμόζεται στις εμπορικές δραστηριότητες των φυσικών ή νομικών προσώπων που εκμεταλλεύονται πλοία που φέρουν σημαία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στην επικράτεια του άλλου Μέρους.

Άρθρο 3

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεχίσουν, εντός των περιορισμών της σχετικής νομοθεσίας τους, τις προσπάθειές τους για τη διατήρηση και ανάπτυξη μόνιμης συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών των χωρών τους. Συγκεκριμένα τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να συνδιασκέπτονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες μεταξύ των αρμόδιων για τις ναυτιλιακές υποθέσεις αρχών των χωρών τους.

2. Ο όρος "αρμόδια αρχή" σημαίνει:

– για την Ελληνική Δημοκρατία, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας,

– για τη Δημοκρατία της Εσθονίας το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Σε περίπτωση οποιασδήποτε αλλαγής των ονομάτων των αρμόδιων αρχών, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προβαίνουν στην αναγκαία γνωστοποίηση μέσω της διπλωματικής οδού.

Άρθρο 4

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να παρέχουν μεταξύ τους, μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων τους, τεχνική βοήθεια για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Γι' αυτόν το σκοπό τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προωθούν και θα ενθαρρύνουν την ανάπτυξη των επαφών και της συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων που ασχολούνται ή έχουν σχέση με τη ναυτιλία.

Άρθρο 5

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να ακολουθούν στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και ειδικότερα:

α) Να εξασφαλίζουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Εσθονίας στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των λιμένων των Συμβαλλόμενων Μερών, καθώς επίσης και μεταξύ των λιμένων αυτών και τρίτων χωρών.

β) Να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία τους ελεύθερα θα παρέχουν διεθνείς θαλάσσιες – ποτάμιες υπηρεσίες σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των Συμβαλλόμενων Μερών.

γ) Να συνεργάζονται στην εξάλειψη των εμποδίων τα οποία μπορεί να παρακωλύουν την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ των λιμανιών των Συμβαλλόμενων Μερών.

δ) Να απέχουν από μέτρα που μπορεί να παρακωλύουν τη συμμετοχή των πλοίων των Συμβαλλόμενων Μερών στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των λιμανιών των Συμβαλλόμενων Μερών και των λιμανιών τρίτων χωρών.

ε) Να καταργήσουν οποιουδήποτε μονομερείς περιορισμούς που σχετίζονται με τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και που επιφυλάσσονται εν όλω ή εν μέρει για τα πλοία των Συμβαλλόμενων Μερών.

στ) Να καταργήσουν οποιεσδήποτε ρυθμίσεις κατανομής φορτίων, στην περίπτωση που τέτοιες ρυθμίσεις έχουν περιληφθεί στις ήδη ισχύουσες διμερείς ρυθμίσεις των Συμβαλλόμενων Μερών.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού δεν θα επηρεάζουν το δικαίωμα των πλοίων τρίτων χωρών να συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των λιμανιών των Συμβαλλόμενων Μερών.

3. Οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου δεν θα εμποδίζουν τα Συμβαλλόμενα Μέρη να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την εξασφάλιση της ελεύθερης συμμετοχής των εμπορικών τους στόλων στο διεθνές εμπόριο, στα πλαίσια του εμπορικού ανταγωνισμού.

Άρθρο 6

Τα πλοία καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, όταν προσεγγίζουν σε λιμάνι του άλλου Μέρους για εκφόρτωση μέρους του φορτίου τους, μπορούν, συμμορφωνόμενα προς τους νόμους και τους κανονισμούς της χώρας αυτής, να διατηρούν επ' αυτών το μέρος του φορτίου τους που προορίζεται για άλλο λιμάνι, είτε της ίδιας είτε άλλης χώρας ή να το μεταφορτώνουν σε άλλο πλοίο, χωρίς να καταβάλλουν οποιαδήποτε άλλα επιπλέον τέλη, εκτός από εκείνα που επιβάλλονται, σε παρόμοια περίπτωση, από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος στα πλοία αυτού.

Κατά τον ίδιο τρόπο, τα πλοία καθενός από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα μπορούν να προσεγγίζουν σε ένα ή και περισσότερα λιμάνια του άλλου Μέρους για φόρτωση ολόκληρου ή μέρους του φορτίου τους που προορίζεται για ξένα λιμάνια, χωρίς να καταβάλλουν άλλα τέλη εκτός από εκείνα που επιβάλλονται σε παρόμοιες περιπτώσεις, από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος στα πλοία αυτού.

Άρθρο 7

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα παρέχει στα πλοία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους την ίδια μεταχείριση την οποία

παρέχει στα δικά του πλοία που απασχολούνται σε διεθνείς πλόες, σε ό,τι αφορά την ελεύθερη είσοδο στα λιμάνια, τη διάθεση των προβλητών και την πλήρη χρήση των λιμενικών ευκολιών τους, τη φόρτωση και εκφόρτωση φορτίων, τη μεταμόρφωση, την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, την πληρωμή οιονδήποτε τελών και φόρων, τη χρήση των υπηρεσιών που παρέχονται στη ναυτιλία και την άσκηση συνήθων εμπορικών πράξεων.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού:

α) δεν θα εφαρμόζονται σε λιμάνια που δεν είναι ανοιχτά για την είσοδο ξένων πλοίων·

β) δεν θα επηρεάζουν τους κανονισμούς που αφορούν στην είσοδο και παραμονή αλλοδαπών·

γ) δεν θα εφαρμόζονται προκειμένου για δραστηριότητες, που επιφυλάσσονται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του ή για τις δικές του επιχειρήσεις και οργανισμούς, και που περιλαμβάνουν ειδικότερα την ακτοπλοΐα, τη θαλάσσια αλιεία, την πλοήγηση, τη ρυμούλκηση, τη ναυαγίαίρεση και την επιθαλάσσια αρωγή·

δ) δεν θα υποχρεώνουν το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος να επεκτείνει στα πλοία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους εξαίρεση από απαιτήσεις για υποχρεωτική πλοήγηση, που παρέχεται στα δικά του πλοία·

ε) δεν θα εφαρμόζονται στη μετανάστευση και στη μεταφορά μεταναστών.

Άρθρο 8

1. Εάν από τη Συμφωνία αυτή δεν προβλέπεται διαφορετικά, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν μεταξύ τους μεταχείριση ίδια προς αυτήν του μάλλον ευνοουμένου κράτους σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού δεν θα εφαρμόζονται προκειμένου για πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη συμμετοχή κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους σε Συμφωνία Οικονομικής Ολοκλήρωσης οιασδήποτε μορφής.

Άρθρο 9

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα υιοθετούν, εντός των ορίων της νομοθεσίας τους και των κανονισμών λιμένος, καθώς επίσης και των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από το Διεθνές Δίκαιο, όλα τα αναγκαία μέτρα για τη διευκόλυνση και επίσπευση της ναυτιλιακής κίνησης, για την αποφυγή των μη αναγκαίων καθυστερήσεων των πλοίων και για την επίσπευση και απλούστευση κατά το δυνατόν της διεξαγωγής των τελωνειακών, υγειονομικών, αστυνομικών και λιμενικών διατυπώσεων, καθώς και λοιπών διατυπώσεων που εφαρμόζονται στα λιμάνια.

Άρθρο 10

1. Τα έγγραφα που αποδεικνύουν την εθνικότητα των πλοίων, καθώς και όλα τα άλλα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, που έχουν εκδοθεί ή αναγνωρισθεί από ένα από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, θα αναγνωρίζονται και από το άλλο Μέρος. Όσον αφορά τον τομέα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αναγνωρίζουν τα σχετικά πιστοποιητικά των πλοίων τους που εφοδιάζονται από αυτά, με την προϋπόθεση ότι τα πιστοποιητικά αυτά βρίσκονται σε συμφωνία, με τις σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις που είναι σε ισχύ.

2. Τα πλοία καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, που έχουν εφοδιασθεί με Πιστοποιητικά Καταμέτρησης Χωρητικότητας, δεν θα υπόκεινται σε ανακαταμέτρηση στα λιμάνια του άλλου Μέρους και οι αριθμοί που σημειώνονται στο πιστοποιητικό θα λαμβάνονται ως βάση για τον υπολογισμό των κάθε είδους ή φύσεως λιμενικών τελών, υπό την προϋπόθεση ότι τα πιστοποιητικά που αναφέρθηκαν παραπάνω έχουν εκδοθεί σύμφωνα με την ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση Καταμέτρησης Χωρητικότητας. Τα πιστοποιητικά καταμετρήσεως των σκαφών κάτω των 24 μέτρων που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία θα αναγνωρίζονται αμοιβαία.

Ειδικότερα, για τα φιλικά προς το περιβάλλον δεξαμενό-

πλοία με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος ή διπλά τοιχώματα, τα λιμενικά τέλη και τα τέλη πλοήγησης θα μειώνονται:

α) με την αφαίρεση της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος ή των διπλών τοιχωμάτων από την ολική χωρητικότητα του πλοίου σύμφωνα με την «Α 747 (18)» Απόφαση του Ι.Μ.Ο. ή,

β) με τον υπολογισμό εκπτώσεως κατ' αναλογία του ποσοστού που αντιπροσωπεύει η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος ή των διπλών τοιχωμάτων στην ολική χωρητικότητα του πλοίου.

3. Εκτός από την αναγκαστική πώληση λόγω δικαστικής απόφασης τα πλοία καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν μπορούν να εγγραφούν στο Νηολόγιο του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς την προσκόμιση πιστοποιητικού, που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές του Μέρους από το οποίο τα πλοία προέρχονται, με το οποίο θα βεβαιώνεται ότι τα πλοία έχουν διαγραφεί από το Νηολόγιο του εν λόγω Μέρους.

Άρθρο 11

1. Καθένα από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα αναγνωρίζει τα αποδεικτικά ταυτότητας που έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές του άλλου Μέρους για μέλη του πληρώματος, που είναι υπήκοοι του Μέρους αυτού και θα παρέχει στους κατόχους αυτών των αποδεικτικών ταυτότητας τα δικαιώματα που αναφέρονται στα άρθρα 12 και 13 της Συμφωνίας αυτής, υπό τους όρους που αναφέρονται λεπτομερώς σε αυτά. Τα εν λόγω αποδεικτικά ταυτότητας είναι:

- στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας το Ελληνικό Ναυτικό Φυλλάδιο ή το Ελληνικό Διαβατήριο,
- στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Εσθονίας το Εσθονικό Ναυτικό Φυλλάδιο ή το Πιστοποιητικό Θαλάσσιας Υπηρεσίας σε εσθονικά πλοία.

2. Οι διατάξεις των άρθρων 12 και 13 θα εφαρμόζονται εξίσου επί οιοδήποτε προσώπου το οποίο δεν είναι υπήκοος κανενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη αλλά κατέχει αποδεικτικό ταυτότητας σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης (1965) και του Παραρτήματος αυτής ή το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη Σύσταση αριθμ. 108 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (1958), που αφορά τα αποδεικτικά ταυτότητας των ναυτικών.

3. Οι διατάξεις των άρθρων 12 και 13 της Συμφωνίας αυτής θα εφαρμόζονται, κατά το δυνατόν, επί οιοδήποτε προσώπου το οποίο δεν είναι υπήκοος της Ελληνικής Δημοκρατίας ή υπήκοος της Δημοκρατίας της Εσθονίας και κατέχει αποδεικτικό ταυτότητας διαφορετικό από αυτά που αναφέρθηκαν στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού.

Άρθρο 12

1. Μέλη πληρώματος πλοίων ενός από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, κάτοχοι αποδεικτικών ταυτότητας ναυτικού, που αναφέρονται στο άρθρο 11 αυτής της Συμφωνίας, επιτρέπεται να παραμένουν με προσωρινή άδεια εξόδου στην ξηρά χωρίς προξενική θεώρηση (visa), κατά τη διάρκεια της παραμονής των πλοίων στα λιμάνια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, με την προϋπόθεση ότι οι πλοίαρχοι υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές κατάσταση πληρώματος σύμφωνα με τους κανονισμούς που ισχύουν στα λιμάνια αυτά.

2. Κατά την αποβίβαση και επιστροφή στα πλοία, τα προαναφερθέντα πρόσωπα υπόκεινται σε έλεγχο εισόδου και εξόδου, καθώς και σε τελωνειακό έλεγχο που ισχύουν στο εν λόγω λιμάνι.

Άρθρο 13

1. Οι κάτοχοι των αποδεικτικών ταυτότητας ναυτικού, που αναφέρονται στο άρθρο 11 αυτής της Συμφωνίας, επιτρέπεται να εισέρχονται ή να εξέρχονται από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ως επιβάτες οιοδήποτε μεταφορικού μέσου με σκοπό να συναντήσουν το πλοίο τους ή να μετακινηθούν σε άλλο πλοίο ή να διέρχονται ΤΡΑΝΖΙΤ στην

περίπτωση που πηγαίνουν να συναντήσουν το πλοίο τους σε άλλη χώρα ή να επαναπατρίζονται ή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή για οποιονδήποτε άλλο σκοπό, που θα γίνεται αποδεκτός από τις αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Σε κάθε περίπτωση που περιγράφεται λεπτομερώς στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου, οι ναυτικοί πρέπει να έχουν τις αντίστοιχες προξενικές θεωρήσεις (VISA) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, που θα χορηγούνται από τις αρμόδιες αρχές το συντομότερο δυνατό.

Άρθρο 14

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 11 έως 13 της Συμφωνίας αυτής οι κανονισμοί οι σχετικοί με την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση αλλοδαπών παραμένουν σε πλήρη ισχύ στις επικράτειες των Συμβαλλόμενων Μερών.

2. Καθένα από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη επιφυλλάσσει για τον εαυτό του το δικαίωμα να αρνηθεί την είσοδο και / ή την παραμονή στην επικράτειά του σε ναυτικούς τους οποίους θεωρεί ανεπιθύμητους.

3. Οι διατάξεις των άρθρων 12 και 13 εφαρμόζονται επίσης και σε πρόσωπα επί πλοίων των Συμβαλλόμενων Μερών τα οποία δεν είναι μέλη πληρώματος ούτε περιλαμβάνονται στην κατάσταση πληρώματος, πλην όμως απασχολούνται με την εκτέλεση καθηκόντων σχετιζομένων με την υπηρεσία ή τη λειτουργία του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλού και περιλαμβάνονται σε ειδική κατάσταση.

Άρθρο 15

1. Πλοιοκτήτες εκάστου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ναυτολογούν ως μέλη πληρώματος για τα πλοία τους που φέρουν τη σημαία των Συμβαλλόμενων Μερών, ναυτικούς υπηκόους του ετέρου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία της χώρας τη σημαία της οποίας φέρει.

2. Οι όροι ναυτολόγησης συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυτικών και περιλαμβάνονται στη σύμβαση ναυτολογήσεως. Οι όροι ναυτολόγησης μπορεί να καθοριστούν και από συλλογικές συμφωνίες, που συνάπτονται μεταξύ μιας ενώσεως των πλοιοκτητών του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και της Ομοσπονδίας Ναυτικών του ετέρου Συμβαλλόμενου Μέρους ή της Δημόσιας Αρχής του ετέρου Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Πλοία που φέρουν τη σημαία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, οποτεδήποτε καταπλέουν σε λιμάνια του ετέρου Συμβαλλόμενου Μέρους ή ναυσιπλοούν στη χωρική θάλασσα ή τα εσωτερικά ύδατα αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους, αυτό οφείλει να παρέξει στους ναυτικούς που υπηρετούν στα πλοία αυτά διευκολύνσεις που αφορούν στην αντικατάσταση αυτών και στον επαναπατρισμό τους.

4. Σε περίπτωση οποιαδήποτε διαφοράς η οποία προκύπτει από τη σχετική σύμβαση ναυτολογήσεως, εφαρμόζεται η νομοθεσία και ασκείται η δικαιοδοσία του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

Άρθρο 16

1. Σε περίπτωση κατά την οποία μέλος πληρώματος πλοίου ενός των δύο Συμβαλλόμενων Μερών διαπράξει αδίκημα στο πλοίο για όσο χρόνο αυτό βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, οι αρχές του Μέρους αυτού δεν θα διώκουν αυτό χωρίς τη συγκατάθεση της αρμόδιας διπλωματικής ή προξενικής αρχής του πρώτου Μέρους, εκτός εάν:

(α) οι συνέπειες του αδικήματος επεκτείνονται στην επικράτεια του δεύτερου Μέρους, ή

(β) το αδίκημα είναι τέτοιου είδους ώστε να διαταράσσει την ειρήνη ή τη δημόσια τάξη και την ασφάλεια του άλλου Μέρους, ή

(γ) η δίωξη είναι απαραίτητη για την καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτρόπων ουσιών, ή

(δ) ο πλοίαρχος του πλοίου έχει ζητήσει τη δώξη του δράστη, ή

(ε) το αδίκημα έχει διαπραχθεί σε βάρος προσώπου που δεν είναι μέλος πληρώματος του πλοίου αυτού.

2. Σε περίπτωση κατά την οποία έχει διαπραχθεί αδίκημα επί πλοίου που φέρει τη σημαία ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα του ετέρου Συμβαλλόμενου Μέρους, όσον αφορά την ποινική δικαιοδοσία, θα εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 27 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του Ο.Η.Ε. (1982).

3. (α) Στις περιπτώσεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, πριν από τη λήψη οιασδήποτε μέτρου, οι αρχές του παράκτιου κράτους θα πρέπει να ειδοποιούν προηγουμένως τις αρμόδιες διπλωματικές ή προξενικές αρχές του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

(β) Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, η ανωτέρω ειδοποίηση μπορεί να γίνει κατά το χρόνο λήψης των ανωτέρω μέτρων.

(γ) Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού δεν θα επηρεάζουν το δικαίωμα των Αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών να διεξάγουν οποιαδήποτε επιθεώρηση ή έρευνα, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία.

4. Κατά την άσκηση της ποινικής, αστικής και πειθαρχικής δικαιοδοσίας του, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της κρατήσεως των πλοίων του ετέρου Συμβαλλόμενου Μέρους. Εάν αυτή η κράτηση είναι απολύτως απαραίτητη, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα περιορίσουν αυτή στο ελάχιστο ή θα επιτρέψουν τον απόπλου του πλοίου με την υποβολή εγγυήσεων.

Άρθρο 17

Οι δικαστικές και/ή οι διοικητικές αρχές καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα επιλαμβάνονται της εκδίκασης οιασδήποτε αστικών διαφορών ή άλλων μέτρων, που προβλέπονται και έχουν σχέση με τη σύμβαση εργασίας μέλους πληρώματος του πλοίου του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, παρά μόνο εάν κάτι τέτοιο τους ζητηθεί από την αρμόδια Διπλωματική ή Προξενική Αρχή της χώρας τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο.

Άρθρο 18

1. Εάν πλοίο ενός από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη ναυαγήσει, προσαρξεί, εξωκείλει ή πάθει οποιοδήποτε άλλο ατύχημα έξω από τις ακτές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το πλοίο και το φορτίο θα απολαμβάνουν στην επικράτεια του τελευταίου Μέρους την ίδια μεταχείριση, που παρέχεται στα εθνικά πλοία και φορτία.

2. Στο πλοίο, πλήρωμα, επιβάτες και το φορτίο θα παρέχεται σε οποιονδήποτε χρόνο βοήθεια και αρωγή σε ίδια έκταση με αυτή, που παρέχεται στην περίπτωση εθνικού πλοίου.

3. Το φορτίο και τα είδη, που έχουν εκφορτωθεί ή διασωθεί από το πλοίο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, δεν θα υπόκεινται σε οποιουδήποτε είδους τελωνειακούς δασμούς με την προϋπόθεση ότι δεν θα παραδοθούν για χρήση ή κατανάλωση μέσα στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Το πλοίο, που εξώκειλε ή ναυάγησε, καθώς επίσης και όλα τα μέρη ή υπολείμματα ή εξαρτήματα και όλες οι συσκευές εξοπλισμού, εφόδια και εμπορεύματα τα οποία διασώθηκαν μαζί με εκείνα τα οποία ρίχτηκαν στη θάλασσα από τέτοια πλοία ή από πλοία, που βρίσκονται σε κίνδυνο ή το προϊόν της πώλησής τους, εάν πουλήθηκαν, καθώς επίσης και όλα τα έγγραφα, που βρέθηκαν στο πλοίο, που εξώκειλε ή ναυάγησε ή που ανήκαν σε αυτό, θα παραδίδονται στον πλοιοκτήτη ή τους αντιπροσώπους του οποτεδήποτε ζητηθούν από αυτούς.

5. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν θίγουν καθόλου το δικαίωμα καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή εκείνων που έχουν εξουσιοδοτηθεί από το Μέρος αυτό να απαιτήσει από το άλλο Μέρος ή από εκείνους που έχουν εξουσιοδοτηθεί από το δεύτερο Μέρος αποζημίωση για οποιεσδήποτε ενέρ-

γειες, που έγιναν για τη διάσωση του πλοίου ή οποιαδήποτε βοήθεια που παρασχέθηκε στο πλοίο, στο πλήρωμά του, στους επιβάτες και στο φορτίο του.

Άρθρο 19

Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Συμβαλλόμενων Μερών, τα οποία προκύπτουν από τις εν ισχύ Διεθνείς Συμβάσεις, τις σχετικές με ναυτιλιακά θέματα.

Άρθρο 20

1. Τα κέρδη που προέρχονται από τη δραστηριοποίηση ή πώληση πλοίων στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο θα φορολογούνται μόνο στο Συμβαλλόμενο Μέρος στο οποίο τα πλοία είναι νηολογημένα ή έχουν εφοδιασθεί με πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από το Μέρος αυτό.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 εφαρμόζονται επίσης στα κέρδη που προέρχονται από τη συμμετοχή σε όμιλο επιχειρήσεων, σε μικτή επιχείρηση ή σε διεθνές ναυτιλιακό πρακτορείο.

3. Το εισόδημα που προέρχεται από τη δραστηριοποίηση πλοίων συμπεριλαμβάνει εισόδημα από τη χρήση, τη συντήρηση ή ενοικίαση εμπορευματοκιβωτίων (συμπεριλαμβανομένης της ρυμούλκας και του σχετικού εξοπλισμού για τη μεταφορά τους) σε σχέση με τη μεταφορά αγαθών ή εμπορευμάτων στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Άρθρο 21

1. Για να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική εφαρμογή της Συμφωνίας αυτής και προς εξέταση σοβαρών προβλημάτων, που ανακύπτουν στις διμερείς σχέσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συστήσουν Μικτή Επιτροπή, η οποία θα συγκαλείται κατόπιν αιτήσεως και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

Η Επιτροπή αυτή, εκτός του έργου της εποπτείας της εφαρμογής της παρούσας Συμφωνίας, θα έχει το δικαίωμα να διατυπώνει συστάσεις προς τις αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών.

2. Η σύνθεση της ανωτέρω Μικτής Επιτροπής, καθώς επίσης και τα θέματα που πρόκειται να συζητηθούν, θα συμφωνούνται μεταξύ των αρμόδιων αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών.

Άρθρο 22

Οι οποιεσδήποτε διαφορές, που αναφέρονται στην ερμηνεία ή εφαρμογή της Συμφωνίας αυτής, θα διευθετούνται με διαπραγματεύσεις που θα καθορίζονται δια της διπλωματικής οδού.

Άρθρο 23

1. Η Συμφωνία αυτή συνάπτεται για απεριόριστο χρονικό διάστημα.

2. Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα γνωστοποιήσει στο άλλο Μέρος την ολοκλήρωση των αντίστοιχων εσωτερικών διαδικασιών που απαιτούνται για να τεθεί σε ισχύ αυτή η Συμφωνία. Η Συμφωνία αυτή θα τεθεί σε ισχύ την τριακοστή ημέρα από την ημερομηνία της τελευταίας γνωστοποίησης.

Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα έχει το δικαίωμα να καταγγείλει εγγράφως αυτή τη Συμφωνία, της εν λόγω καταγγελίας τιθεμένης σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία γνωστοποίησής της στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι παρακάτω δεόντως εξουσιοδοτημένοι υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στην Αθήνα, την 17η Απριλίου 1997

Το κείμενο αυτό συντάχθηκε σε δύο αντίγραφα και σε τρεις γλώσσες, ελληνική, εσθονική και αγγλική, ενώ και τα τρία κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά.

Σε περίπτωση αμφισβήτησεως κατοχύρει το αγγλικό κείμενο.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

(υπογραφή)

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ

(υπογραφή)

**AGREEMENT ON MARITIME TRANSPORT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ESTONIA**

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of Estonia (hereinafter referred to as the two Contracting Parties).

Desirous of developing the cooperation in the field of merchant shipping between the two countries and with a view to contributing to the development of international shipping on the basis of the principles of the freedom of merchant navigation.

Bearing in mind the principles laid down in international law and particularly in international shipping conventions of which both Parties are members.

Have decided to conclude the present Agreement.

Article 1

For the purpose of this Agreement:

1. The term "vessel of the Contracting Party" shall mean any vessel registered in the Shipping Register of this Party and flying its flag.

This term shall not, however, include;

- (a) warships and auxiliary ships of the Navy,
- (b) vessels, which are performing exclusively administrative or state functions,
- (c) scientific research vessels,
- (d) fishing vessels.

2. The term "member of the crew" shall mean the master and any person employed on board a vessel in duties and services connected with the running of the vessel and included in the crew list.

3. The term "cabotage" shall mean transport of goods and passengers between the ports of one of the Contracting Parties. The term "cabotage" includes any transport of goods which although accompanied by a through bill of lading and no matter what their origin or destination is, are transhipped directly or indirectly at the ports of either of the Contracting Parties in order to be carried to another port of the same Contracting Party. The same provisions shall apply in the case of the passengers even if they carry through tickets.

4. The term "international maritime transport" shall mean any transport by a vessel, except when the vessel is operated solely between places situated in the territory of a Contracting Party.

Article 2

The Contracting Parties shall base the development of their shipping relations, on the principles of free and fair competition and the freedom of navigation and they shall refrain from any action that could adversely affect the international maritime transport and trade. The principle of non discrimination will apply to the commercial activities of nationals or legal entities operating ships under the flag of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

Article 3

1. The Contracting Parties, within the limits of the respective national legislation, shall continue their efforts to maintain and develop a permanent cooperation between the competent authorities of their countries. In particular, the two Parties agree to consult and exchange information between their competent authorities on maritime affairs.

2. The term "competent authority" shall mean:

- in the Hellenic Republic the Ministry of Merchant Marine
- in the Republic of Estonia the Ministry of Transport and Communications.

3. In case of any changes concerning the names or functions of the competent authorities, the Contracting Parties shall make the necessary notifications through diplomatic channels.

Article 4

The Contracting Parties agree to provide one another, within the limits of their ability, with technical assistance for the development of maritime transport. For this purpose the Contracting Parties will promote and encourage development of contacts and cooperation between their shipping and related enterprises and organizations.

Article 5

1. The Contracting Parties agree to follow in international maritime transport the principles of free and fair competition and in particular;

(a) to ensure the unrestricted access of vessels of the Hellenic Republic and the Republic of Estonia in the sea transport of goods and passengers between the ports of the Contracting Parties as well as between their ports and those of third countries

(b) to ensure that their vessels shall be free to provide international sea - river services in accordance with the national legislation of the Contracting Parties

(c) to cooperate between themselves in the elimination of obstacles which might hamper the development of sea trade between the ports of the Contracting Parties.

(d) to abstain from measures which may prevent the participation of the vessels of the Contracting Parties in the sea trade between the ports of the Contracting Parties and the ports of third countries.

(e) to abolish any unilateral restrictions in respect of the international maritime transport of goods and passengers which are reserved in whole or in part for the vessels of the Contracting Parties.

(f) to abolish any cargo sharing arrangements, in case that such arrangements are included in the existing bilateral arrangements of the Contracting Parties.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect the right of vessels of third countries to participate in the sea trade between ports of the Contracting Parties.

3. Nothing in this Article shall prevent the Contracting Parties to take the appropriate steps for ensuring the free participation of their merchant fleets in international trade on a commercially competitive basis.

Article 6

The vessels of each of the two Contracting Parties when calling at a port of the other Party for discharging part of their cargo, may, after complying with the laws and regulations of this country, keep aboard the part of their cargo which is destined for another port, either in the same or another country, or transfer it to another vessel without payment of any extra dues, apart from those levied in similar cases, by the other Contracting Party on its vessels. In the same way, vessels of each of the two Contracting Parties may call at one or more ports of the other Party for loading all or part of their cargo destined for foreign ports, without payment of dues other than those levied in similar cases by the other Contracting Party on its vessels.

Article 7

1. Each Contracting Party shall afford to the vessels of the other Contracting Party the same treatment as it affords to its own vessels engaged in international voyages in respect of free access to ports, allocation of berth and full use of port facilities, loading and unloading cargoes, transshipment, embarking and disembarking of passengers, payment of any dues and charges, use of services intended for navigation and exercising other normal commercial operations.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article;

(a) shall not apply to ports not open to the entry of foreign vessels

(b) shall not affect the regulations concerning entry and stay of foreigners

(c) shall not apply to activities reserved by each of the Contracting Parties for their national flag vessels or enterprises and organizations, including, in particular, cabotage, sea fishing, pilotage, towage, salvage and maritime assistance

(d) shall not oblige either Contracting Party to extend to vessels of the other Contracting Party exemption from compulsory pilotage requirements granted to its own vessels

(e) shall not apply to immigration and to the transportation of immigrants.

Article 8

1. Subject to any Article of this Agreement otherwise providing, the Contracting Parties shall grant to each other a treatment same to that of the most favoured nation in all other matters related to shipping.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not apply to advantages resulting from the participation of each Contracting Party to an Economic Integration Agreement of any kind.

Article 9

The Contracting Parties shall adopt, within the limits of their legislation and port regulations, as well as of their obligations under international law, all necessary measures to facilitate and expedite maritime traffic, to prevent unnecessary delays to vessels, and to expedite and simplify, as much as possible, the carrying out of customs sanitary, police and port formalities and other formalities applicable to ports.

Article 10

1. The documents certifying the nationality of vessels, as well as any other ships' documents issued or recognized by one of the two Contracting Parties, shall be recognized by the other Party. As far as the safety sector is concerned, the Contracting States shall recognize the relevant certificates of their vessels provided by them, on condition that these certificates are in accordance with the relevant international conventions in force.

2. The vessels of each of the Contracting Parties which are equipped with Tonnage Measurement Certificates shall not be subject to re-measurement in the ports of the other Party and the figures noted in the Certificate shall be taken as the basis for the calculation of port dues of any kind or nature, on the condition that the above mentioned documents have been issued in accordance with the International Convention on tonnage measurement in force.

The Tonnage Certificate of vessels below 24 meters issued in accordance with national legislation will be mutually recognized. Especially for environment friendly oil tankers with segregated ballast tanks (SBT) or double hulls, the port's and pilotage fees shall be reduced;

- (a) by deducting the capacity of the SBT or double hull spaces from the total gross tonnage of the vessel, in accordance with IMO Resolution [A 747(18)]1, or
- (b) by making a discount in proportion to the percentage which the capacity of the SBT or double hull spaces represents in the total gross tonnage of the vessel.

3. Apart from a forced sale resulting from a decision of the Courts the vessels of either of the two Contracting Parties cannot be registered in the Registry of the other Party without presentation of a certificate, issued by the competent authorities from which the vessels originate, stating that the vessels have been written off the Registry of this Party.

Article 11

1. Each of the two Contracting Parties shall recognize the identity documents issued by the competent authorities of the other Party for members of the crew who are nationals of this Party, and grant to the persons who possess these identity documents the rights mentioned in Articles 12 and 13 of this Agreement, on the conditions specified in them. These identity documents are;

- in the case of the Hellenic Republic the Greek Seaman's book or the Greek passport.
- in the case of the Republic of Estonia the Estonian Seaman's Discharge Book or the Certificate of Record of service on Estonian ships.

2. The provisions of Articles 12 and 13 shall apply correspondingly to any person who is not a national of either of the Contracting Parties but possesses an identity document in conformity with the provisions of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (1965), and the Annex thereto, or which has been issued in accordance with Convention No 108 of the International Labour Organization (1958), concerning seafarer's national identity documents.

3. The provisions of Articles 12 and 13 of the present Agreement shall, as far as possible, apply to any person who is not a national of the Hellenic Republic or a national of the Republic of Estonia and possesses an identity document other than those referred to in paragraph 2 of this Article.

Article 12

1. Members of the crew of the vessels of one of the two Contracting Parties possessing the seamen's identity documents specified in Article 11 of this Agreement, are permitted to stay for temporary shore leave without visas during the stay of the vessels in the ports of the other Contracting Party, provided that the masters submit a crew list to the competent authorities in accordance with the regulations in force in that port.

2. While going ashore and returning to the vessels the persons mentioned above are subject to frontier and customs control in force in that port.

Article 13

1. Holders of the seamen's identity documents specified in Article 11 of this Agreement are permitted to enter or leave the territory of the other Party as passengers by any means of transport for the purpose of joining their vessel or transferring to another vessel, passing in transit to join their vessel in another country or for repatriation or in a case of emergency or for any other purpose approved by the authorities of this other Party.

2. In all the cases specified in paragraph 1 of this Article the seamen must have corresponding visas of the other Contracting Party which shall be granted by the competent authorities within the shortest possible time.

Article 14

1. Subject to the provisions of Articles 11-13 of this Agreement, the national regulations of the Parties in respect of entry, stay and departure of foreigners are kept fully in force in the territories of the Contracting Parties.

2. Each of the two Contracting Parties reserves the right to deny entry to and/or stay in its territory to seamen whom considers undesirable.

3. The provisions of Articles 11 and 12 of this Agreement are also applied to persons on board the vessels of the Contracting Parties who are neither crew members nor included in the crew list but engaged in duties related to the service or the work of the vessel during her voyage and they are included in a special list.

Article 15

1. Shipowners of each of the Contracting Parties, may employ on board their vessels flying the flag of the Contracting Parties, seafarers, nationals of the other Party, in accordance with the national legislation of the Party whose flag the vessel is flying.

2. Conditions of employment are freely agreed between the shipowners and the seafarers and they are included in the contract of employment. Conditions of employment, may be determined by collective agreements signed between a Union of Shipowners of one of the Parties and the Seamen's Federation on the other Party, or the public authority at the other Party.

3. When vessels, flying the flag of a Contracting Party are calling at the ports of the other Party, or are sailing into the territorial or the internal waters of such other Party, this Party should facilitate seamen employed on board these vessels in their replacement as well as in their repatriation.

4. In case of any disputes stemming out of the contract of employment, the applicable legislation and the exercised jurisdiction, will be the ones of the Party whose flag the vessel is flying.

Article 16

1. If a member of the crew of a vessel of one of the two Contracting Parties commits an offence onboard the vessel while the vessel is within the internal waters of the second Party, the authorities of this Party shall not prosecute him without the consent of the competent diplomatic or consular officials of the first Party unless:

- (a) the consequences of the offence extend to the territory of the second Party, or
- (b) the offence is of a kind to disturb the peace or the public order and security of the second Party, or
- (c) the prosecution is necessary for the suppression of illicit drug traffic (in narcotic drugs), or
- (d) the master of the vessel has asked for the prosecution of the perpetrator, or
- (e) the offence is committed against any person other than a member of the crew of that vessel.

2. In case of an offence committed on board a vessel flying the flag of one of the Contracting Parties, passing through the territorial sea of the other Contracting Party, and as far as the criminal jurisdiction is concerned, the provisions of the article 27 of the United Nations Convention on the Law of the Sea will be applied.

3. (a) In the cases of paragraph 1 and 2 a prior notification shall be given to the competent diplomatic or consular officials of the Party whose flag the vessel is flying, before any action is taken by the authority of the Coastal State .

(b) In case of emergency, the above mentioned notification, may be exercised at the time when the said measures are taken.

(c) The provisions of paragraph 1 of this Article , shall not affect the right of the authorities of the Contracting Parties to exercise any inspection or any investigation, according to their national legislation.
4. In exercising their penal, civil and disciplinary jurisdiction, each Contracting Party shall take all necessary measures to avoid the detention of the vessels of the other Contracting Party. If such detention is absolutely necessary, the Contracting Parties shall limit the detention to the minimum or they shall permit the sail of the vessel on the submission of a guarantee.

Article 17

The juridical and/or administrative authorities of either of the two Contracting Parties, shall not undertake any civil proceedings related to a contract of employment of a crew member of a vessel of the second Party, unless they are so requested by the competent diplomatic or consular officials of the state whose the flag the vessel is flying.

Article 18

1. If a vessel of one of the two Contracting Parties suffers shipwreck, runs aground, is cast ashore or suffers any other accident off the coast of the other Party, the vessel and the cargo shall enjoy in the territory of the latter Party, the same treatment which is accorded to its national vessels and cargoes.
2. The vessel, its crew, passengers and cargo shall be granted, at any time, help and assistance to the same extent as in case of a national vessel.
3. The cargo and articles unloaded or saved from the vessel specified in paragraph 1 of this Article, provided they are not delivered for use or consumption in the territory of the other Party, shall not be liable to any customs duties.
4. The vessel so stranded or wrecked as well as all in its parts , debris or accessories and all appliances, rigging, provisions and goods salvaged, including those jettisoned by such vessels or by vessels in distress, or the proceeds thereof if sold, as well as all documents found aboard the stranded or wrecked vessel or belonging to it, shall be delivered to the owner or his representatives when claimed by them.

5. The provisions of this Article, do not affect the rights of one of the Contracting Parties or of those authorised by this Party, to ask from the other Party, or from those authorised by this second Party, the corresponding compensation for any actions taken for the salvage of the vessel or any assistance provided to the vessel, the crew, the passengers and the cargo.

Article 19

The provisions of this Agreement do not affect the rights and obligations of the Contracting Parties, arising from international conventions and agreements in force, related to maritime matters .

Article 20

1. Profits derived from the operation or sale of vessels in international traffic shall be taxable only in the Contracting Party in which the vessels are registered or by which they are documented.

2. The provisions of paragraph 1, shall also apply to profits from the participation in a pool, a joint business or in an international operating agency.

3. Income from the operation of ships includes income derived from the use, maintenance or rental of containers (including trailers and related equipment for the transport of containers) in connection with the transport of goods or merchandise in international traffic.

Article 21

1. To ensure the implementation of this Agreement and for consultations on principal problems of mutual relations in the field of maritime transport the Contracting Parties shall establish a joint committee which shall meet at the request of both Parties.

Apart from the work of supervising the application of this Agreement, the committee will have the right to make recommendations towards the competent authorities of the Contracting Parties.

2. The representatives constituting the above mentioned joint committee as well as the matter which shall be discussed will be agreed between the competent authorities of the Contracting Parties.

Article 22

Any differences concerning the interpretation or implementation of this Agreement shall be settled by negotiations to be set through diplomatic channels .

Article 23

1. The present Agreement shall be concluded for an unlimited period.

2. Each of the Contracting Parties shall notify the other Party upon completion of their respective internal requirements for the entry into force of this Agreement.

Such entry into force will be effective at the thirtieth day from the date of the last notification.

Each one of the Contracting Parties shall have the right to denounce this Agreement in writing, such denunciation being effective twelve months as from the date of its notification to the other Contracting Party.

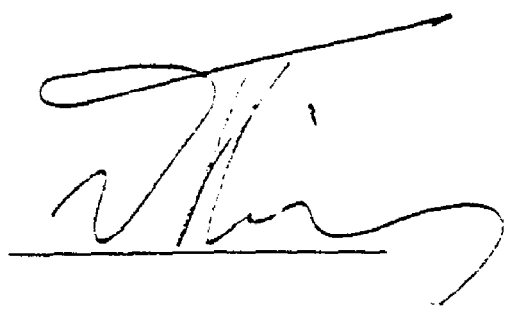
In witness thereof, the undersigned duly empowered, have signed the present Agreement.

Done at Athens, on this date of April 17th 1997.

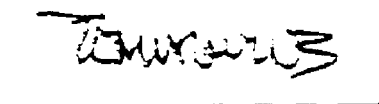
This text was made in two copies in three languages, Greek, Estonian and English, the three texts being equally authentic.

In case of divergence the English text prevails.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE HELLENIC REPUBLIC



FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF ESTONIA



Άρθρο δεύτερο

Τα πρωτόκολλα -πρακτικά, που καταρτίζονται από τη Μικτή Επιτροπή του άρθρου 21 της Συμφωνίας, εγκρίνονται με κοινή πράξη των αρμόδιων κατά περίπτωση υπουργών.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 23 παρ. 2 αυτής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: "Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας".

Για τη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου κύριοι συνάδελφοι, η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε να συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία και να διατεθούν, αν βεβαίως χρειαστεί, τρεις συνεδριάσεις, με την προϋπόθεση ότι στην τρίτη συνεδρίαση θα καλυφθούν οι τροπολογίες που θα καταθέσει ο Υπουργός.

Στην πρώτη συνεδρίαση τη σημερινή θα συζητηθεί η αρχή του νομοσχεδίου και αύριο θα συνεχίσουμε επί των άρθρων. Είμαστε σύμφωνοι.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Κόρακα.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θέσατε το θέμα των τροπολογιών. Εγώ θέλω απλώς να σημειώσω ότι ίσως να χρειαστούν δυο μέρες για τη συζήτηση των άρθρων, γιατί είναι μεγάλα άρθρα και το κάθε άρθρο έχει πολλές περιπτώσεις. Θα κάνουμε μια προσπάθεια φυσικά, όπως είπατε, να αφιερώσουμε τη σημερινή συνεδρίαση επί της αρχής και τις δυο επόμενες για τα άρθρα και ενδεχόμενα για τροπολογίες που θα κατατεθούν. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Θα προχωρήσουμε, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι και λόγω της ημέρας θα συζητήσουμε μόνο την αρχή και δεν θα μπορούμε στα άρθρα, διότι αντιλαμβάνομαι ότι έχετε και άλλες υποχρεώσεις.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Έχουμε πολλούς Γιάννηδες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Γιορτάζει η μισή Ελλάδα. Στους παρόντες εύχομαι χρόνια πολλά. Στον κ. Γιαννακόπουλο ο οποίος το έχει και δίπορτο. Γιορτάζει και των Θεοφανείων.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τη Νέα Δημοκρατία ορίζεται η κ. Μπακογιάννη ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ορίζεται ο κ. Γκατζής ως ειδικός αγορητής και από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της Προόδου ορίζεται η κ. Αλφιέρη ως Ειδική Αγορήτρια, στο νομοσχέδιο που συζητούμε.

Ο κ. Καλαφάτης έχει το λόγο ως εισηγητής της Πλειοψηφίας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα συζητήσουμε σήμερα ένα κρίσιμο σχέδιο νόμου που έχει ως αντικείμενο την ελληνική ναυτιλία. Μπορώ να πω με σιγουριά που αισθάνομαι απολύτως αυτήν την κρισιμότητα, καθώς κατάγομαι από ένα τμήμα της πατρίδας μας, που είναι άρρηκτα δεμένο με τη ναυτιλία μας.

Έχω την τιμή να εκπροσωπώ την Κεφαλλονιά και την Ιθάκη, δυο ξακουσμένες ναυτομάνες που έχουν δώσει από τα πανάρχαια χρόνια μέχρι σήμερα τα καλύτερα παλικάρια στη θάλασσα, που έχουν κοσμήσει την παγκόσμια ιστορία με αξεπέραστους θρύλους και συμβολισμούς. Ο Οδυσσέας του Ομήρου και η Ιθάκη του Καβάφη δίνουν και για πάντα θα δίνουν τις καρδιές και θα συναρπάζουν με ανυπέρβλητο μεγαλείο το ανθρώπινο πνεύμα. Με τέτοιες καταβολές και βιώματα, με πολιτικό αλλά και ανθρώπινο ενδιαφέρον προπαντός με σεβασμό προσπαθώ να προσεγγίσω τα σημερινά ογκώδη προβλήματα της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Με το παρόν σχέδιο νόμου "Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας" γίνεται μια γενναία προσπάθεια για να διευθετηθούν χρόνια προβλήματα που αντιμετώπιζε ο ναυτικός κόσμος στο σύνολό του. Είναι γνωστό εξ άλλου πως η παγκόσμια ναυτιλία βρίσκεται σε κατάσταση ραγδαίων μετασχηματισμών και είναι φυσικό στη δύνη αυτών των εξελίξεων να είναι και δική μας ναυτιλία. Προκύπτει λοιπόν

αναπόφευκτα η αδήρητη ανάγκη να εξυγιανθεί με τόλμη ο νευραλγικός αυτός χώρος για να έχει τη δυνατότητα να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες του παγκόσμιου πια περιβάλλοντος έτσι που η ελληνική ναυτιλία να εξακολουθήσει να παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή.

Αυτό είναι χρέος της πολιτείας απέναντι στο ναυτικό κόσμο στη μεγαλειώδη ναυτική ιστορία μας που είναι συνυφασμένη με τη γενικότερη πορεία του ελληνικού έθνους. Στη σημερινή πολύ λεπτή ιστορική συγκυρία αν μείνουμε αδρανείς οι εξελίξεις θα μας ξεπεράσουν, θα μας καταστήσουν όλους παρατηρητές των γεγονότων με τραγικά αποτελέσματα για το ναυτικό κόσμο και την οικονομία της χώρας.

Στη νέα περίοδο που έχει αρχίσει τα τρία διαπλεκόμενα περί τη ναυτιλία μέρη, δηλαδή οι πλοιοκτήτες εφοπλιστές, ναυτικοί, πολιτεία πρέπει να επεξεργαστούν σχέδια δράσης που θα καταστούν ικανά να διατηρήσουν την ελληνική ναυτιλία σε υψηλά διεθνή επίπεδα. Προς τούτο απαιτούνται πρωτοβουλίες προσαρμογές, ρήξεις, διορατικότητα, γνώση, συνεργασία.

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

Η ελληνική πολιτεία έχει το χρέος μέσα στα πιο πάνω πλαίσια να δράσει ως καταλύτης, ως συνδετικός κρίκος ανάμεσα στους δύο άλλους συμβαλλόμενους, δημιουργώντας σχέση εμπιστοσύνης και κυρίως ένα υγιές θεσμικό πλαίσιο που θα ανταποκρίνεται στις σημερινές συνθήκες.

Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο αποτελεί από παράδειγμα αυτής της προσπάθειας της Κυβέρνησης. Με το νομοσχέδιο γίνεται μία ειλικρινής προσπάθεια άρσης χρονιζόντων προβλημάτων στο χώρο της ναυτιλίας. Έχουμε επίγνωση πως το νομοσχέδιο αυτό, χωρίς να φθάνει με καινοτόμους απόψεις στην καρδιά των προβλημάτων της ναυτιλίας μας, εν τούτοις θέτει το χέρι επί τον τύπον των ήλων. Τακτοποιεί, συμμαζεύει εκκρεμότητες.

Θα μπορούσαμε να πούμε πως σήμερα ανοίγουμε τον δρόμο που θα μας οδηγήσει στο να αντιμετωπίσουμε με καθαρό μυαλό τα θεμελιακά προβλήματα του κλάδου. Αυτό φυσικά προαπαιτεί να ανοίξει ευρύς και ειλικρινής διάλογος. Παγιωμένες αντιλήψεις, αγκυλώσεις από το παρελθόν δεν μπορούν να αντέξουν, δεν είναι ωφέλιμες για κανέναν και κυρίως για την ίδια τη ναυτιλία.

Το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας, η ανταγωνιστικότητά της, η εργασία στον κλάδο, η ανεργία, η πολιτική για το Ν.Α.Τ., για τον Οίκο του Ναύτη, είναι μερικά θέματα που πρέπει να τεθούν στο τραπέζι χωρίς προκαταλήψεις.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου αποτελείται από πέντε κεφάλαια και έντεκα άρθρα δομημένα ως κάτωθι:

Κεφάλαιο πρώτο: Σ' αυτό το κεφάλαιο υπάρχει ένα μόνο άρθρο, το οποίο αναφέρεται στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις εκσυγχρονίζεται ο θεσμός του Ναυτικού Επιμελητηρίου και διευρύνεται το φάσμα των δραστηριοτήτων του, γιατί αυτός ο οργανισμός έχει πολύ σημαντικό ρόλο να παίξει στη ναυτιλιακή πολιτική. Προβλέπεται με σαφήνεια η κάλυψη των κενών που υπήρχαν σε κοινοτικές υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, η προσαρμογή σε σύγχρονους τρόπους διοίκησης, η ρύθμιση οικονομικών θεμάτων.

Κεφάλαιο δεύτερο: Σ' αυτό υπάρχουν δύο άρθρα που αναφέρονται σε λειτουργικά λιμενικά θέματα και σε ζητήματα εκπαίδευσης προσωπικού. Απλοποιούνται οι διαδικασίες για την κατασκευή έργων στη λιμενική ζώνη, διευκρινίζεται ο όρος "λιμενικό έργο", ξεκαθαρίζεται η αρμοδιότητα εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στη λιμενική ζώνη.

Με τις τροποποιήσεις στο άρθρο 6 του ν. 2399/96 αποσαφηνίζεται και συμπληρώνεται η υπάρχουσα νομοθεσία για την επιβολή λιμενικών τελών.

Επίσης, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την κατάσταση και εκπαίδευση προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Κεφάλαιο τρίτο: Το κεφάλαιο αυτό αποτελείται από τρία άρθρα, τα οποία αναφέρονται στο Ν.Α.Τ.. Επιχειρείται η πολύπλευρη εξυγίανση αυτού του σημαντικότερου ταμείου, το

οποίο κινδυνεύει να οδηγηθεί σε αδιέξοδο, αν τα πράγματα μείνουν ως έχουν. Ουσιαστικά ενισχύεται ο φορέας ασφάλισης προς όφελος των πραγματικών ναυτικών.

Κεφάλαιο τέταρτο: Σ' αυτό το κεφάλαιο υπάρχουν πάλι τρία άρθρα. Με τα άρθρα αυτά ρυθμίζονται πολλαπλά θέματα στο χώρο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως η επιθεώρηση πλοίων, η στέριση του ναυτικού επαγγέλματος, η εφαρμογή διεθνών κωδικών, η χρήση σύγχρονων μέσων επικοινωνίας, ενώ γίνεται ένα απαραίτητο βήμα για τον εκσυγχρονισμό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με τη δημιουργία Διεύθυνσης Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών.

Επίσης, επιλύονται διάφορα θέματα διοίκησης στο χώρο του Οίκου του Ναύτη, όπου και καθορίζεται συγκεκριμένα η συγκρότηση και λειτουργία του διοικητικού συμβουλίου, ως και η συγκεκριμενοποίηση των αρμοδιοτήτων του.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο υπάρχουν πάλι τρία άρθρα, τα οποία είναι κυρίως διαδικαστικού χαρακτήρα με τις καταργούμενες διατάξεις, τις δαπάνες και την ισχύ του παρόντος νομοθετήματος.

Πιο συγκεκριμένα, συνοπτικά κατά άρθρο, μπορούμε να τονίσουμε τα παρακάτω:

Άρθρο 1. Πρώτον, διευρύνονται οι σκοποί του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, καλύπτονται κενά στη λειτουργία του, προβλέπεται η κάλυψη εκτιμητικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και η διενέργεια πραγματογνωμοσύνης.

Δεύτερον, προβλέπεται η δυνατότητα το Ναυτικό Επιμελητήριο να διαθέτει πόρους του Επιμελητηρίου για την προβολή του έργου του, την εκπροσώπησή του στο εξωτερικό, όπως επίσης δαπάνες για τη συμμετοχή ναυτιλιακών στελεχών στα διεθνή fora και όπου αλλού κρίνει αναγκαίο το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος να συμμετάσχει. Και καταλαμβάνουμε όλοι ότι αυτή η δυνατότητα είναι πάρα πολύ αναγκαία και χρήσιμη, καθώς υπάρχουν ασύλληπτες εξελίξεις σ' αυτόν τον τομέα.

Τρίτον, παρέχεται η δυνατότητα στο Ναυτικό Επιμελητήριο να προσλάβει το απαραίτητο στελεχιακό προσωπικό, για να μπορεί να ανταποκρίνεται στον διεθνή ανταγωνισμό.

Τέταρτον, καθορίζεται σαφώς το κριτήριο και ο τρόπος είσπραξης των εισφορών και των συνδρομών υπέρ του Επιμελητηρίου.

Πέμπτον, απλοποιούνται οι διαδικασίες οικονομικής διαχείρισης του Επιμελητηρίου και εναρμονίζονται με όσα ισχύουν στα άλλα Επιμελητήρια της χώρας.

Έκτον, δίνεται η δυνατότητα ίδρυσης παραρτημάτων του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και σε άλλες πόλεις της χώρας.

Έβδομον, παρέχεται η δυνατότητα για την αναγκαία κωδικοποίηση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, κάτι που έχει ιδιαίτερη σημασία.

Άρθρο 2. Στο άρθρο αυτό ρυθμίζονται τα εξής λιμενικά θέματα:

Πρώτον, επεκτείνεται ο χαρακτηρισμός του λιμενικού έργου. Έτσι, ως λιμενικό έργο θα θεωρείται επίσης η κατασκευή και προμήθεια υλικών, που αποσκοπούν στη λειτουργικότητα, στην τάξη των λιμένων και στην προστασία των επιβατών.

Δεύτερον, η νομοθεσία για τα λιμενικά έργα εναρμονίζεται με την αντίστοιχη που διέπει την εκτέλεση στρατιωτικών έργων για τις Ένοπλες Δυνάμεις.

Τρίτον, αποσαφηνίζεται ρητά πως η ευθύνη εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στους χερσαίους χώρους των λιμένων είναι αποκλειστικό έργο των λιμενικών αρχών.

Τέταρτον, καθορίζονται οι τρόποι για την παραχώρηση χρήσης προς εκμετάλλευση των λιμενικών χώρων προς τρίτους.

Πέμπτον, τροποποιείται και συμπληρώνεται το άρθρο 6, του ν.2399/96. Έτσι ρυθμίζονται θέματα που ανέκυψαν κατά την εφαρμογή του.

Στο άρθρο 3 τώρα. Με αυτό το άρθρο ρυθμίζονται τα παρακάτω θέματα, που σχετίζονται με το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και την εκπαίδευσή του.

Πρώτον, με την υπάρχουσα νομοθεσία δημιουργούνται

ερμηνευτικά προβλήματα κατά τη διαδικασία κατάταξης αξιωματικών ιατρών και ιερέων. Προς αποφυγή αυτών των προβλημάτων θεσπίζεται η εξουσιοδότηση στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, με αποφάσεις του να καθορίζει τα της διεξαγωγής διαγωνισμού, τα προσόντα και τα εξεταζόμενα μαθήματα για την κατάταξη των ανωτέρω αξιωματικών στο Λιμενικό Σώμα.

Δεύτερον, εναρμονίζεται η νομοθεσία με την ισχύουσα στις αστυνομικές σχολές για την εκπαίδευση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος σε ζητήματα ναρκωτικών ουσιών.

Τρίτον, προβλέπεται η κάλυψη των εξόδων στα οποία υποβάλλεται το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος προς υπεράσπισή του ενώπιον των δικαστηρίων για πράξεις κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Τέταρτον, καθορίζεται η αρχαιότητα μεταξύ των ομοιοβάθμων αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος που ανήκουν σε διαφορετικές κατηγορίες.

Πέμπτον, ρυθμίζονται με ενιαίους τρόπους τα θέματα μισθολογικών προαγωγών των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος με εκείνους του Πολεμικού Ναυτικού.

Έκτον, προβλέπεται η μη διατάραξη της υφιστάμενης σειράς αρχαιότητας κατά την προαγωγή των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος ειδικών υπηρεσιών.

Τέλος, έβδομον, επιδιώκεται η αύξηση του συνόλου των οργανικών θέσεων των γυναικών στο Λιμενικό Σώμα με καθορισμό συγκεκριμένου ποσοστού.

Στο άρθρο 4 τώρα που αφορά το Ν.Α.Τ.. Με αυτό ρυθμίζονται:

Πρώτον, μειώνεται ο χρόνος αργίας ή παροπλισμού του πλοίου από δύο μήνες σε είκοσι μέρες. Επίσης, προβλέπεται ο χρόνος ισχύος του ναυτολογίου, στην περίπτωση που το πλοίο έχει διακόψει τους πλόες, λόγω κατάσχεσης για χρονικό διάστημα πάνω από τριάντα μέρες.

Δεύτερον, απαλλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο μικρά σκάφη ορισμένων κατηγοριών.

Τρίτον, καταργείται η υπάρχουσα επιτροπή για την παροχή διευκολύνσεων σε αιτήσεις πλοιοκτητών για τη ρύθμιση των χρεών τους. Την ευθύνη αναλαμβάνει πλέον ο πρόεδρος του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., ανάλογα με την περίπτωση.

Τέταρτον, με την προϋπάρχουσα νομοθεσία οι ναυτικοί των σκαφών του ν. 438/1976 πλήρωναν ελάχιστες εισφορές, ενώ ελάμβαναν ίδιες συντάξεις με άλλους ναυτικούς που πλήρωναν πολλαπλάσιες εισφορές. Αυτό διορθώνεται. Προέκυψε απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τον Απρίλη του 1981 που απέβλεπε στην άρση αυτής της αντίφασης. Οι πλοιοκτήτες όμως, δεν αποδέχθηκαν αυτήν την απόφαση, με αποτέλεσμα να αρχίσουν δικαστικοί αγώνες με το Ν.Α.Τ.

Με τον ν.2390/1996 διευθετήθηκε το θέμα για το διάστημα από 21ης Μαρτίου 1996 και μετά. Με την παρούσα διάταξη διευθετείτο το θέμα και για το πριν από την 21η Μαρτίου 1996 διάστημα.

Πέμπτον, καθορίζεται σταδιακά ενιαίο ποσοστό επί του μηνιαίου μισθού του ναυτικού με βάση το οποίο θα εισπράττονται οι ασφαλιστικές εισφορές προς το Ν.Α.Τ. Το ενιαίο ποσοστό είναι 14% για τον πλοιοκτήτη και 9% για τον ναυτικό.

Έκτον, συνιστάται στο Ν.Α.Τ. ίδιος κλάδος ασφάλισης επιβατών και οχημάτων ως και ίδιο κεφάλαιο με τίτλο "Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων" (Κ.Α.Ε.Ο.). Ως ασφαλιστροί επιβατών και οχημάτων ορίζεται ποσοστό 6,5% επί του ναύλου.

Στο πέμπτο άρθρο ρυθμίζονται διάφορα ασφαλιστικά θέματα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Πρώτον, διατηρούνται τα συνταξιοδοτικά προνόμια των ναυτικών που υπηρετούν ως μέλη συγκροτημένου πληρώματος. Για χερσαίες εργασίες που ασφαλίζονται από το Ν.Α.Τ. και έχουν καταβληθεί οι εισφορές για το χρόνο ετήσιας άδειας, ο χρόνος αυτός προσμετράται στη σύνταξη, αλλά δεν υπολογίζεται για τη θεμελίωση δικαιώματος σύνταξης. Από την πρώτη Μαρτίου 1998 δεν επιτρέπεται η εξαγορά του χρόνου της ετήσιας άδειας.

Δεύτερον, διευκρινίζεται σαφώς πως για να καταβληθεί

επικουρική σύνταξη, προϋπόθεση είναι η εξ ολοκλήρου εξόφληση των εισφορών μιας πενταετίας επικουρικής ασφάλισης.

Τρίτον, απλοποιείται ο υπολογισμός της επικουρικής σύνταξης ως ποσοστό κατ'έτος ασφάλισης επί της κύριας σύνταξης. Το ποσοστό αυτό στις περιπτώσεις κατώτατης σύνταξης θα υπολογίζεται επί της δικαιούμενης και όχι της καταβαλλόμενης. Προτείνεται ως ελάχιστος χρόνος ασφάλισης η πενταετία και για την επικουρική σύνταξη, όπως ισχύει και με το Ν.Α.Τ.

Τέταρτον, ερμηνεύεται η αληθής έννοια των ισχυουσών διατάξεων σύμφωνα με την οποία σύνταξη λαμβάνει εκείνος ο ασφαλισμένος που δεν συνταξιοδοτείται εκ παραλλήλου από άλλο φορέα κύριας ασφάλισης της Ελλάδας ή του εξωτερικού.

Πέμπτον, αναπροσαρμόζονται τα έξοδα για την κηδεία των ναυτικών από εξήντα χιλιάδες (60.000) δρχ. σε εκατόν τριάντα εννέα χιλιάδες (139.000) δραχμές.

Έκτον, καθορίζεται ως δευτεροβάθμια υγειονομική επιτροπή για τη διαπίστωση της ανικανότητας ασφαλισμένων στο Ν.Α.Τ. η Α.Ν.Υ.Ε., δηλαδή, η Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Επιτροπή.

Έβδομον, οι Γενικοί Επιθεωρητές σκάφους και οι Επιθεωρητές Μηχανικών ασφαλιζονται υποχρεωτικά στο Ν.Α.Τ. για έξι μήνες ανά έτος.

Όγδοον, ρυθμίζεται το θέμα παροχής προσωρινής σύνταξης σε ανίκανους ναυτικούς. Αναγνωρίζεται η πλοηγική υπηρεσία για την καταβολή του επιδόματος μακροχρόνιας υπηρεσίας. Διευκολύνονται οι συνταξιούχοι του Ν.Α.Τ. ως προς την παροχή πληρεξουσίων.

Ένατον, αναγνωρίζεται σε πλοιάρχους και μηχανικούς Α' ή Β' τάξης που εργάζονται σε υπό ναυπήγηση πλοία στην Ελλάδα ή στην αλλοδαπή, να ασφαλιζονται στο Ν.Α.Τ. μέχρι δύο το πολύ φορές κατά τη διάρκεια της συνολικής ασφαλίσεώς τους στο Ν.Α.Τ. και μέχρι δύο χρόνια συνολικά.

Άρθρο 6: Αυτό το άρθρο πραγματεύεται θέματα διοίκησης και περιουσίας του Ν.Α.Τ..

Πρώτον, προβλέπεται το δικαίωμα στο Ν.Α.Τ. να χρησιμοποιεί ακίνητο των ταμείων πρόνοιας.

Δεύτερον, δύνανται το Διοικητικό Συμβούλιο του Ν.Α.Τ. να προβαίνει σε προμήθειες ειδών ή εκτέλεση έργων χωρίς έγκριση του Υ.Ε.Ν. αξίας μέχρι ενάμισι εκατομμυρίου (1.500.000) δραχμών, ενώ πριν το ποσό αυτό ήταν μέχρι πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) δραχμές. Αυτό ισχύει σε όλο το δημόσιο.

Τρίτον, ορίζονται αναπληρωτές στη διαχειριστική επιτροπή του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Ρυθμίζονται οι αρμοδιότητες του προέδρου, του αντιπροέδρου, του γενικού διευθυντού του Ν.Α.Τ. και προβλέπεται η συμμετοχή στο ΔΣ του αντιπροέδρου του.

Τέταρτον, κατατίθενται σε ξεχωριστούς λογαριασμούς οι εισφορές που εισπράττει το Ν.Α.Τ. υπέρ διαφόρων ταμείων, λογαριασμών κεφαλαίων.

Πέμπτον, προβλέπεται προϊστάμενος στη νομική υπηρεσία του Ν.Α.Τ. και συνιστάται μία άλλη θέση δικηγόρου στην υπηρεσία. Προβλέπεται επίσης η κωδικοποίηση της σχετικής περί των Ν.Α.Τ. νομοθεσίας.

Άρθρο 7. Το άρθρο αυτό αναφέρεται σε διάφορα ναυτιλιακά θέματα. Πρώτον καθορίζεται ο χρόνος με τον οποίο εξουσιοδοτούνται οι οργανισμοί, νηογνώμονες για τις επιθεωρήσεις των πλοίων και την έκδοση πιστοποιητικών. Επίσης αναγνωρίζονται από τη χώρα μας οι ανωτέρω οργανισμοί.

Δεύτερον, διαγράφονται από τα οικεία μητρώα οι ναυτικοί, εφόσον εντός τετραετίας από την απογραφή ή την τελευταία ναυτολόγησή τους δεν πραγματοποιήσαν ελάχιστη ναυτική υπηρεσία οκτώ μηνών.

Τρίτον, εναρμονίζεται η ισχύουσα νομοθεσία με τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοση πιστοποιητικών και τήρηση φυλακών των ναυτικών.

Τέταρτον, καθορίζεται ο τρόπος αποδοχής των κωδικών που υιοθετούνται από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Πέμπτον, λόγω χρήσης συστημάτων ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, είναι δυνατόν από εδώ και πέρα στα εισιτήρια να

αναγράφεται μόνο η συνολική τιμή του.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε και τελειώνω.

Με το άρθρο 9 προωθούνται διάφορα διοικητικά θέματα. Πρώτον, καταργούνται διάφορες αναχρονιστικές διατάξεις, όπως ο υπουργικός ή κυβερνητικός επίτροπος. Δεύτερον, προβλέπεται ο συντονισμός όλων ή ορισμένων διευθύνσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στις οποίες προϊστανται πολιτικοί υπάλληλοι, μπορεί να γίνεται από γενικό διευθυντή, πολιτικό υπάλληλο κατηγορίας ΠΕ. Τρίτον, δημιουργείται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών, η οποία υπάγεται απ'ευθείας στον Υπουργό και η οποία είναι πάρα πολύ σημαντική. Γίνεται πιο εύχρηστη η διαχείριση των δανείων από καθαρά τεχνική και γραφειοκρατική άποψη. Δίνεται η δυνατότητα στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στα νομικά του πρόσωπα να συμμετάσχουν σε δίκτυα και τράπεζες πληροφοριών.

Επιδοτούνται οι σπουδαστές του ΑΔΣΕΝ με μηνιαίο εκπαιδευτικό επίδομα κατά την πρακτική τους άσκηση.

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να συνιστώνται μόνιμες ή κατά περίπτωση επιτροπές για την έκτακτη επιθεώρηση εμπορικών πλοίων και τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων με την προστασία του περιβάλλοντος.

Τέλος, διευρύνεται η σύνθεση των μελών των ανωτάτων συμβουλίων ναυτικών ατυχημάτων από πέντε σε επτά.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανάσιος Βαρίνος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου δόθηκε η ευκαιρία κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην Επιτροπή να αποδείξω με επιχειρήματα ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν επιλύει κανένα σημαντικό πρόβλημα της εμπορικής μας ναυτιλίας και του Έλληνα ναυτικού.

Μετά την κατάθεση των απόψεων των φορέων των ναυτικών και των πλοιοκτητών, επιβεβαιώθηκαν αυτά που είπα ότι δηλαδή τελικά αυτό το νομοσχέδιο όχι μόνο δεν επιλύει τα προβλήματα, αλλά δημιουργεί καινούρια προβλήματα. Εξ άλλου το νομοσχέδιο είναι γεμάτο από χαριστικές διατάξεις, σε φίλους και ημετέρους, μπαλώματα και φωτογραφίες. Σας μέτρησα πέντε φωτογραφικές διατάξεις και τις ανέφερα μία-μία στην Επιτροπή. Θα σας μετρήσω μερικές ακόμη κατά τη συζήτηση σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το νομοσχέδιο είναι το πρώτο που μας φέρνει στη Βουλή ο κ. Σουμάκης, αν εξαιρέσουμε βέβαια τις συμφωνίες και τις διενθείς συμβάσεις σαν αυτές που ακούσαμε προηγουμένως, όταν άρχισε αυτή η συνεδρίαση. Δηλαδή, μετά από πολλές υποσχέσεις και δηλώσεις ο ναυτιλιακός και ο ναυτεργατικός κόσμος, αλλά και εμείς εδώ περιμέναμε από τον κύριο Υπουργό και την Κυβέρνηση ότι επιτέλους θα αντιμετώπιζε νομοθετικά τα προβλήματα του ελληνικού πλοίου και του Έλληνα ναυτικού. Θα προχωρούσε δηλαδή στην εξυγίανση του Ν.Α.Τ., του ΟΛΠ, του Οίκου Ναύτου και θα βοηθούσε το Λιμενικό Σώμα. Δυστυχώς αυτό το νομοσχέδιο επιβεβαιώνει ότι η σημερινή "εκσυγχρονιστική κυβέρνηση", δεν έχει ναυτιλιακή πολιτική. Δεν έχετε ναυτιλιακή πολιτική.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δεν τολμάει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Η εμπορική μας ναυτιλία περνάει δύσκολες στιγμές, κύριοι συνάδελφοι. Η συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου συνεχίζεται. Ήδη, στο διάστημα της υπουργίας του κ. Σουμάκη, μέσα σε δεκαέξι μήνες, ο ελληνικός στόλος μειώθηκε κατά διακόσια πλοία, συνολικής χωρητικότητας τεσσάρων εκατομμυρίων κόνων ή κατά 10% και γέμισε τον Πειραιά και τους ναυτοτόπους όλης της χώρας με ανέργους. Η επίσημη καταγεγραμμένη ανεργία φθάνει το 15%, ενώ η πραγματική ανεργία, το 25% του ναυτεργατικού δυναμικού.

Και δεν χρειάζεται να σας πω τίποτε εγώ. Σας τα είπαν οι φορείς. Για όσους συναδέλφους δεν ήταν εκεί, θα αναφέρω πως της δικής σας παράταξης συνδικαλιστής, όταν τον

ερώτησα "Πόσοι ήταν το 1993 οι άνεργοι ναυτικοί;" μου απάντησε "Τριακόσιοι" και όταν τον ερώτησα "Πόσοι είναι τώρα;" μου απάντησε "Τρεις χιλιάδες". Αυτό είναι μία απόδειξη.

Και εμείς πήραμε μέτρα. Τα πήραμε και δεν είχαμε και προβλήματα, γιατί κάναμε διάλογο. Και είμαστε υπερήφανοι γι' αυτήν την πολιτική, την οποία εφαρμόσαμε και την περίοδο 1990-1993, αλλά και προηγούμενα τη δεκαετία του 1970.

Το Ν.Α.Τ. βουλιάζει στα χρέη του. Και το έλλειμμα του για το 1998 έχει προϋπολογισθεί από τον πρόεδρό του σε εκατόν εβδομήντα έξι δισεκατομμύρια (176.000.000.000) δραχμές, ενώ οι συνταξιούχοι του είναι εξήντα δύο χιλιάδες και μόνον είκοσι οκτώ χιλιάδες οι ασφαλισμένοι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ποιος τα παίρνει τα λεφτά;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Ο κρατικός προϋπολογισμός και ο Έλληνας φορολογούμενος θα πληρώσουν εκατόν είκοσι δισεκατομμύρια (120.000.000.000) δραχμές με αυτόν τον προϋπολογισμό, που περάσαμε πριν από λίγες μέρες, για να καλυφθεί μέρος του ελλείμματος. Γιατί, για το υπόλοιπο των εκατόν εβδομήντα έξι δισεκατομμυρίων (176.000.000.000) δραχμών, που σας είπα προηγούμενα πως ήταν το έλλειμμα, θα αναζητήσετε πάλι δανεικά, και ένας θεός ξέρει ποιους τόκους, από τις τράπεζες.

Η ασφαλιστική βάση μειώνεται συνεχώς, αφού, λόγω των άστοχων μέτρων της Κυβέρνησης, συνεχίζεται η φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία. Ενώ χάθηκαν μέχρι τώρα, αποδεδειγμένα, τρεις χιλιάδες θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Αυτή είναι, με λίγα λόγια, η τραγική κατάσταση του Ν.Α.Τ., κύριοι συνάδελφοι.

Και το ερώτημα είναι: Αυτό το νομοσχέδιο, που μας φέρνει εδώ η Κυβέρνηση, τι κάνει επιτέλους; Εξυγιαίνει το Ν.Α.Τ.; Εξασφαλίζει νέους πόρους; Καταργεί τις αδικίες που γίνονται σε βάρος των πραγματικών ναυτικών; Καταργεί τις χαριστικές διατάξεις των μη ναυτικών; Διευρύνει την ασφαλιστική βάση; Τι κάνει τέλος πάντων; Δεν κάνει τίποτε. Σας το είπα και στην αρχή και θα το αποδείξω και στη συζήτηση στη συνέχεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι απαντήσεις και οι λύσεις γι' αυτά τα ερωτήματα βρίσκονται στα χέρια του κυρίου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Έχει στα χέρια του την έκθεση και τη μελέτη της Επιτροπής Ειδικών Επιστημόνων, την οποία είχαμε κάνει εμείς την περίοδο 1992-1993 και την πήρε εκείνος, εννοώ η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., το 1994. Δεν εφαρμόζει τίποτε από αυτά που του λένε οι ειδικοί επιστήμονες για το Ν.Α.Τ. Δεν εφαρμόζει ούτε αυτά που του λέει ο αντιπρόεδρος του Ν.Α.Τ. Και είναι μαζί μας σήμερα. Εγώ στην Επιτροπή είπα: Κάντε αυτά που σας λέει ο αντιπρόεδρος του Ν.Α.Τ. να ψηφίσουμε όλοι ομόφωνα, να σώσουμε το ταμείο. Όλα αγνοήθηκαν από τον κύριο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και τίποτε δεν περιλαμβάνεται σ' αυτό το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα. Όλα έμειναν στο συρτάρι για αργότερα. Μέχρι τότε; Πόσο θα αντέξει ο κρατικός προϋπολογισμός να αβαντάρει το Ν.Α.Τ.; Η Κυβέρνηση φοβάται το πολιτικό κόστος. Έτσι το Ν.Α.Τ. βουλιάζει στα ελλείμματα.

Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η κατάργηση, που εισάγει σήμερα η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., της χαριστικής διάταξης του ν.1711/1987. Και προσέξτε: Οι Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τροποποίησαν δύο φορές για ψηφοθηρικούς λόγους αυτήν τη διάταξη. Τροποποίησαν αυτήν τη διάταξη δύο προκατόχοι Υπουργοί του κ. Σουμάκη. Γι' αυτήν τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν.1711/1987 η χαρακτηριστική αποκάλυψη που γίνεται είναι στην εισηγητική έκθεση. Η εισηγητική έκθεση λέει ότι: Κόστισε στο Ν.Α.Τ. -προσέξτε- μέσα σε δέκα χρόνια, εβδομήντα δισεκατομμύρια (70.000.000.000) δραχμές. Το παραδέχεται η εισηγητική έκθεση.

Και πληροφορούμαι, ότι οι πραγματικοί ναυτικοί, που για να εξαγοράσουν ένα μήνα υπηρεσίας πληρώνουν περίπου τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) δραχμές το μήνα, για να πάρουν σύνταξη μόνο τα μισά, σκοπεύουν να καταθέσουν αγωγές,

όταν έμαθαν ότι αποδέχασθε επίσημα την κατασπατάληση των χρημάτων τους για ψηφοθηρικούς λόγους.

Για την κατάργηση αυτής της χαριστικής διάταξης, δεν χρειάζεται να πούμε τίποτε. Συμφωνούμε.

Όμως, χρειάζονται να καταργηθούν πολλές άλλες παρόμοιες χαριστικές διατάξεις και χρειάζεται να εφαρμόσετε τις μελέτες που έχετε στα χέρια σας για να λύσουμε τα προβλήματα του Ν.Α.Τ..

Μας παρουσιάσατε στην επιτροπή ένα χαρτί -σας το έδωσαν κάποιοι συνεργάτες σας....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Προς τη Βουλή να απευθύνεστε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Καλύτερα, κύριε Υπουργέ, να μην μου τα λέτε εμένα αυτά. Αυτά να τα λέτε σε άλλους, όχι σε μένα στο Θανάση το Βαρίνο που ήταν μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Α.Τ..

Η Νέα Δημοκρατία τις παροχές που έκανε, τις έκανε τη δεκαετία του '70 από το Ν.Α.Τ. σαν κίνητρα, όταν είχαμε μία εμπορική ναυτιλία με τέσσερις χιλιάδες πλοία, όταν το Σεπτέμβριο του 1980 η απογραφή μας στα πλοία βρήκε ογδόντα έξι χιλιάδες ναυτικούς, όταν έρχονταν στα γραφεία των Υπουργών της Εμπορικής Ναυτιλίας οι εφοπλιστές και οι ναυτεργάτες και μας λέγανε "πάρτε μέτρα, φέρτε ξύλινους ανθρώπους να βάλουμε στα βαπόρια". Έτσι μας λέγανε.

Τότε λοιπόν εμείς, για να δώσουμε κίνητρα και να μπορέσουν να βρουν δουλειά οι Έλληνες, δώσαμε αυτές τις παροχές στους πραγματικούς ναυτικούς. Δεν δώσαμε εμείς χαριστικές παροχές όπως κάνατε εσείς, όπως σας είπα προηγουμένως.

Κύριοι συνάδελφοι, δεν προβλέπω να υπάρξει αύξηση των πόρων του Ν.Α.Τ. με αυτό το νομοσχέδιο. Εσείς βέβαια, η Κυβέρνηση, προσδοκάτε όπως τουλάχιστον, διαφαίνεται από την εισηγητική έκθεση, με τη μοναδική διάταξη που αναφέρεται σε αυξήσεις εισφορών, στο άρθρο 4, παράγραφος 5 για τα πλοία κάτω των χιλίων πεντακοσίων κόρων, ότι θα αυξήσετε σταδιακά τους πόρους του Ν.Α.Τ. -εγώ το υπολογίζω, εσείς δεν το λέτε αυτό- διακόσια εκατομμύρια (200.000.000) δραχμές για το 1998, τριακόσια εκατομμύρια (300.000.000) δραχμές για το 1999 και πεντακόσια εκατομμύρια (500.000.000) δραχμές για το 2000. Δηλαδή, ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000) δραχμές μέσα σε μία τριετία, θεωρητικά όμως. Γιατί εάν υπάρχουν τα πλοία αυτά με ελληνική σημαία, στο τέλος και αυτά τα πλοία που είναι κάτω από χίλιους πεντακόσιους κόρους θα φύγουν, με την πολιτική που εφαρμόζετε και δεν πρόκειται να εισπράξετε τίποτε.

Εν πάση περιπτώσει, εάν θεωρητικά τα πάρετε αυτά τα λεφτά, έρχεσθε εδώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία, στη Βουλή και μας λέτε ότι έτσι θα σώσετε το Ν.Α.Τ.. Μα, αυτά είναι ασπирίνες, κύριε Υπουργέ! Εδώ πέρα έχουμε εκατόν εβδομήντα έξι δισεκατομμύρια (176.000.000.000) δραχμές έλλειμμα το χρόνο. Με ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000) δραχμές που εξοικονομάτε σε τρία χρόνια θα σώσετε το ταμείο; Με άλλες διατάξεις του νομοσχεδίου, όχι μονάχα δεν αυξάνονται, αλλά μειώνονται οι πόροι του Ν.Α.Τ..

Με την αλλαγή του τρόπου υπολογισμού των τελών επιβατών στο άρθρο 4, παράγραφος 6 από δραχμικό σε ποσοστιαίο διαπιστώνουμε, ότι με το ποσοστό του 6,5% που ορίζει το νομοσχέδιο θα μειωθούν οι εισφορές, σύμφωνα με τα στοιχεία του Ν.Α.Τ. στην αναλογιστική έκθεσή του, με τη μετατροπή του τέλους επιβατών από δραχμικό σε ποσοστιαίο. Οι ίδιες οι υπηρεσίες του Ν.Α.Τ. λένε ότι θα έπρεπε να είναι τουλάχιστον 10% για να είμαστε στο ίδιο επίπεδο, αυτό που εμείς εφαρμόσαμε το 1992.

Με άλλα λόγια, από αυτήν τη διάταξη θα χάσετε εκατόν πενήντα δισεκατομμύρια (150.000.000.000) δραχμές, με διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) δραχμές.

Με την κατάργηση της διάταξης που προβλέπει να μην υπολογίζεται η άδεια για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος γι' αυτούς που εργάζονται στη ξηρά, συμφωνούμε. Δεν έχουμε αντίρρηση γι' αυτό. Όμως, δεν συμφωνούμε και το θεωρούμε μεγάλη αδικία έναντι των αρχιπλοϊάρχων και

αρχιμηχανικών, που είναι η καρδιά των ναυτιλιακών εταιρειών και επιθεωρητών -εξαιρέσατε βέβαια τους καθηγητές σ' αυτό- να μην υπολογίζεται η άδεια για την επαύξηση της σύνταξης, τη στιγμή που μπορούν να εξαγοράσουν άλλη υπηρεσία, όπως παραδείγματος χάρη την υπηρεσία του στρατού όπου θα δώσουν και λιγότερα χρήματα. Μ' αυτήν τη διάταξη θα χάσετε ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000) δραχμές εισπράξεις το χρόνο.

Με την καθιέρωση της προσωρινής σύνταξης και επανεξέτασης σε τρία χρόνια, θα αυξηθούν οι προσωρινά "ανίκανοι", οι οποίοι θα εξασφαλίσουν σύνταξη, ενώ ταυτόχρονα θα μπορούν να εργάζονται στην ξηρά ή στα ανασφάλιστα πλοία. Και αναφέρομαι σε ναυτικούς που είναι νέοι κάτω από πενήντα ετών.

Το 1997 δόθηκαν οι περισσότερες από χίλιες τέτοιες συντάξεις από το Ν.Α.Τ. και επομένως, ο κίνδυνος να χαθούν λεφτά και πολλά δισεκατομμύρια μάλιστα, είναι ορατός.

Με τις διευκολύνσεις που θα γίνονται για την εξόφληση των ναυτολογίων στο άρθρο 4, παράγραφος 3 σας το είπαμε και στην επιτροπή, δεν έχουμε αντίρρηση. Με την εγγύηση έχουμε διαφορά.

Εάν η εγγύηση είναι εγγύηση Τραπεζής, τότε δεν έχουμε κανένα πρόβλημα και τη στηρίζουμε τη διάταξη. Εσείς λέτε όμως και βάζετε μία φράση "ή με παροχή άλλης μορφής εγγυήσεων". Ποιας άλλης;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Να είναι εμπράγματη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Μέσω τραπεζής να γίνει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Αφού είναι μέσω τραπεζής γιατί βάζετε και άλλης μορφής; Δεν χρειάζεται. Θα χάσουμε χρήματα από μερικούς μπαταξίδες, οι οποίοι χρωστάνε ναυτολόγια. Γιατί οι σοβαροί πλοιοκτήτες δεν έχουν ανάγκη αυτή της διάταξης, κύριοι συνάδελφοι. Εξάλλου η διάταξη έχει διατυπωθεί λάθος, διότι δεν καταργείται η παράγραφος 9 του άρθρου 1 του ν.1711/87. Σας το είπα και στην Επιτροπή. Προσέξτε γιατί συνεχώς χάνετε δίκες από το Ν.Α.Τ. και τα πληρώνουμε εμείς. Λέει αυτή η διάταξη ότι δεν εκδίδεται ναυτολόγιο αν δεν εξοφληθεί το προηγούμενο. Το αντιμετωπίζουμε με αυτό το νομοσχέδιο; Δεν νομίζω, κύριε Υπουργέ. Τη στιγμή που ισχύει αυτή η διάταξη δεν θα περάσει τίποτα από αυτά που λέτε εσείς εδώ. Και με τις πρώτες προσφυγές στα δικαστήρια οι ενδιαφερόμενοι θα κερδίζουν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναφέρθηκα συγκεκριμένα στις διατάξεις που αφορούν το Ν.Α.Τ., ενώ θα αναφερθώ πιο συγκεκριμένα στην κατ' άρθρο συζήτηση αποδεικνύοντας, ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν επιλύει κανένα ουσιαστικό πρόβλημα του ασφαλιστικού ταμείου των ναυτικών. Δεν το εξυγιάνει και δεν το εκσυγχρονίζει. Όμως, η εξυγίανση και ο εκσυγχρονισμός του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου είναι άμεση απαίτηση του ναυτιλιακού και ναυτεργατικού κόσμου, αλλά και του Έλληνα φορολογούμενου, ο οποίος την τελευταία οκταετία, κύριοι συνάδελφοι, έχει επιδοτήσει το Ν.Α.Τ. με εξακόσια πενήντα δισεκατομμύρια (650.000.000.000) δραχμές, ενώ το για το 1998 θα το επιδοτήσει με άλλα εκατόν είκοσι δισεκατομμύρια (120.000.000.000) δραχμές.

Αλήθεια, τι περιμένει η Κυβέρνηση όταν έρχεται η Αντιπολίτευση και της λέει "φέρτε ένα νόμο στη Βουλή και θα σας βοηθήσουμε και εμείς για να εξυγιάνουμε το ταμείο"; Εδώ είμαστε. Φέρτε μας τέτοιες διατάξεις. Φέρτε μία απ' αυτές που σας ανέφερα, που εξοικονομεί πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000) δραχμές και σας είπαμε "μπράβο". Εννοώ τις χαριστικές που εσείς εφαρμόσατε για ψηφοθηρικούς λόγους. Φέρτε μας τέτοιες διατάξεις να σας στηρίξουμε, να σώσουμε το ταμείο και να σταματήσει να πληρώνει ο κρατικός προϋπολογισμός εκατόν είκοσι δισεκατομμύρια (120.000.000.000) δραχμές κάθε χρόνο. Του χρόνου θα χρειάζεται εκατόν πενήντα δισεκατομμύρια (150.000.000.000) δραχμές και τον άλλο χρόνο θα χρειάζεται περισσότερα αν συνεχίσετε να είστε εσείς κυβέρνηση. Αμφιβάλλω βέβαια προς όφελος του Έλληνα ναυτικού και της πατρίδας μας, ότι θα είσθε για πολύ ακόμα στην κυβέρνηση.

Είναι απαίτηση, λοιπόν, του Έλληνα ναυτικού και συντα-

ξιούχου και ιδιαίτερα του πλοιάρχου και του Α' μηχανικού, οι οποίοι καταβάλλουν μηνιαίες εισφορές περισσότερες από τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) δραχμές το μήνα για να πάρουν σύνταξη μετά από τριάντα χρόνια μόνο τα μισά. Τις εισφορές του ναυτικού καρπώνονται με χαριστικές διατάξεις σαν αυτές του Ν. 1711/87, που σας είπα προηγουμένως, μερικοί αλεξιπτωτιστές, οι οποίοι συνταξιοδοτήθηκαν με χαριστικές διατάξεις της Κυβέρνησης του Π.Α.Σ.Ο.Κ.

Η πρόσφατη αναπροσαρμογή των συντάξεων στο 58% για τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς είναι ψίχουλα έναντι αυτών που πραγματικά δικαιούνται. Οφείλετε να προχωρήσετε σταδιακά στην αναπροσαρμογή των συντάξεων, στο 80% του βασικού μισθού για τους πλοιάρχους και μηχανικούς, ενώ οι συντάξεις για τις χήρες και τα ορφανά των ναυτικών, των πραγματικών ναυτικών, θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν στο 70% της κυρίας σύνταξης, όπως αυτό εξάλλου ισχύει σε όλα τα ασφαλιστικά ταμεία.

Ανάλογες είναι οι διατάξεις, κύριοι συνάδελφοι, που αφορούν τον Οίκο Ναύτου όπου την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, δυστυχώς, έχουν αναλάβει οι ίδιοι οι ασφαλισμένοι. Οι ασφαλισμένοι πληρώνουν τους γιατρούς, τα φάρμακα και τις κλινικές από το υστέρημά τους ή την πενιχρή σύνταξή τους για να πάρουν αργότερα τα μισά περιμένοντας σε ατελείωτες ουρές στα ταμεία του Οίκου Ναύτου αν και όταν έχουν χρήματα τα ταμεία. Όμως, ο προϋπολογισμός του Οίκου Ναύτου είναι τριάντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000) δραχμές, κύριοι συνάδελφοι. Αυτό σημαίνει ότι δαπανώνται τα χρήματα χωρίς να εξυπηρετούνται οι ασφαλισμένοι.

Στη Χίο η κατάσταση είναι τραγική. Ο κύριος Υπουργός την ξέρει και δεν θέλει να βάλει το χέρι του εκεί. Προφανώς δεν συμπαθεί τους Χιώτες ναυτικούς. Η κατάσταση εκεί είναι απελπιστική, όπου ο Οίκος Ναύτου χρωστάει πεντακόσια είκοσι εκατομμύρια (520.000.000) δραχμές σε γιατρούς, φαρμακοποιούς, κλινικές, νοσοκομεία και ασφαλισμένους. Είναι αδικία και ντροπή να έχουν αυτή τη μεταχείριση οι Χιώτες ναυτικοί και οι απόμαχοι της θάλασσας. Αυτοί οι άνθρωποι έχουν δραχμοποιήσει πολλά δισεκατομμύρια δολάρια από τη δουλειά τους, από ποντοπόρα πλοία για να στηρίξουν την οικονομία αυτής της χώρας. Και όμως εσείς και η ηγεσία του Οίκου Ναύτου τους κατηγορείτε παρουσιάζοντας ψευδή στοιχεία ή λέτε ότι οι Χιώτες γιατροί και φαρμακοποιοί υπερχρεώνουν με συνταγές και τιμολόγια.

Σας ζητώ, κύριε Υπουργέ, για άλλη μια φορά να σταματήσετε τις αστηρικτές και άδικες κατηγορίες και αν έχετε στοιχεία να τα στείλετε στον εισαγγελέα. Σας προκαλώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ο Οίκος Ναύτου Χίου έχει δεκατρείς χιλιάδες ασφαλισμένους. Το 1996 πραγματοποίησε πληρωμές μαζί με τον Π.Ο.Ν. Βροντάδου και των Καρδαμύλων που ανέρχονταν σε ένα δισεκατομμύριο εκατόν ογδόντα εκατομμύρια (1.180.000.000) δραχμές.

Και το 1997 έκλεισε όπως μου είπαν οι ίδιοι που τους επισκέφθηκα με ένα δισεκατομμύριο τριακόσια εκατομμύρια (1.300.000.000) δραχμές. Σε αυτά περιλαμβάνονται πληρωμές φαρμάκων, ιατρών, κλινικών, νοσοκομείων, επιδόματα ασθενείας και ανεργίας, μισθοί προσωπικού. Με άλλα λόγια η μηνιαία επιβάρυνση για κάθε Χιώτη ασφαλισμένο το 1996 -ακούστε κυριοί συνάδελφοι- είναι επτά χιλιάδες πεντακόσιες εξήντα τέσσερις (7.564) δραχμές. Τόσο το κατορθώσατε να το πάτε. Επτά χιλιάδες πεντακόσιες εξήντα τέσσερις (7.564) δραχμές σας κοστίζει ένας ασφαλισμένος στη Χίο. Δηλαδή, όλα τα άλλα τα πληρώνουν από τη τσέπη τους οι άνθρωποι. Και έρχεσθε και λέτε ότι οι Χιώτες είναι ακριβοί με μηνιαία επιβάρυνση επτά χιλιάδες πεντακόσιες εξήντα τέσσερις (7.564) δραχμές. Το 1997 είναι οκτώ χιλιάδες τριακόσιες τριάντα τρεις (8.333) δραχμές -κάντε τις διαφάνσεις στα νούμερα που σας είπα προηγουμένως και θα δείτε ότι έτσι είναι τα πράγματα- δηλαδή, όσο κοστίζει μια συνταγή φαρμάκων είναι το κόστος και όλα τα άλλα τα πληρώνουν από το υστέρημά τους οι Χιώτες ναυτικοί.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Δηλαδή είναι εκατό χιλιάδες κατ' άτομο το χρόνο;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δεκατρείς χιλιάδες ...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Τα νούμερα που είπατε είναι εκατό χιλιάδες το άτομο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Το μήνα επτά χιλιάδες.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Είναι ένα δισεκατομμύριο τριακόσιες χιλιάδες (1.000.300.000) δραχμές και δεκατρείς χιλιάδες το άτομο. Οι εκατό χιλιάδες δεν είναι μικρό νούμερο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Κάντε τη διαίρεση και θα δείτε. Μη μου κόβετε το χρόνο. Θα κάνουμε τη διαίρεση στη συνέχεια μαζί.

Οι διατάξεις που αφορούν το Λιμενικό Σώμα, αντί να βελτιώνουν τη κατάσταση, δημιουργούν και σύγχυση από πάνω.

Σας έχουμε πει χίλιες φορές "καταργείστε το νομοθετικό διάταγμα 139/69, αλλά αποσύρτε και όλες τις φωτογραφικές διατάξεις που έχετε μεσα στο νομοσχέδιο". Βάζετε αυτές τις φωτογραφικές διατάξεις για να εξυπηρετήσετε ημετέρους. Σας είπα τρία – τέσσερα παραδείγματα, να σας πω και άλλο ένα. Η υπηρεσία του ναύτη και του λιμενοφύλακα δεν υπολογίζεται με τη σειρά αρχαιότητας στους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, όπως λέει ο νόμος στο άρθρο 3 παρ. 6, παρ' ό,τι η ίδια η υπηρεσία –προσέξτε– του ναύτη και του λιμενοφύλακα σύμφωνα με τον ν. 2329/95 της σημερινής κυβέρνησης στο άρθρο 2 παρ. 2 υπολογίζεται για τη συμπλήρωση 35ετίας. Μόλις πιάσουν την 35ετία δεν υπολογίζεται η αρχαιότητα, αλλά υπολογίζεται στη 35ετία για να αποστρατευτούν αναγκαστικά οι αξιωματικοί που δεν είναι επιθυμητοί και να εξυπηρετηθούν οι ημέτεροι.

Η διάταξη αυτή εισάγεται για τρεις ημέτερους αξιωματικούς –δεν θέλω να πω τα ονόματά τους– ώστε να αποστρατεύσετε κομματικά ανεπιθύμητους.

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

Πρέπει να καταργηθεί επιτέλους ο χουντικός νόμος, όπως σας είπα προηγουμένως, ο 139/69 και να εναρμονιστεί η νομοθεσία για το Λιμενικό Σώμα –είναι απαίτηση των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος και όλων μας– με ό,τι ισχύει για τις Ένοπλες Δυνάμεις.

Η διάταξη του άρθρου 9 παρ.2 με την οποία καθιερώνεται γενικός διευθυντής στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας από το πολιτικό προσωπικό, έχει διαμορφωθεί έτσι ώστε να φωτογραφίζει συγκεκριμένη διευθύντρια, γνωστή, κομματική σας φίλη. Οι ελλείψεις στο Λιμενικό Σώμα σε προσωπικό και μέσα, είναι σημαντική, κύριοι συνάδελφοι.

Η Κυβέρνηση δυστυχώς δεν εφαρμόζει ούτε τους νόμους που έχει ψηφίσει. Με αποτέλεσμα το Λιμενικό Σώμα να έχει συρρικνωθεί από έξι χιλιάδες άνδρες μέσα σε τέσσερα χρόνια σε τρεις χιλιάδες εννιάκοσιους πέντε άνδρες και γυναίκες. Ενώ καθημερινά επωμίζεται νέα καθήκοντα, π.χ. λαθρομετανάστες, λαθρεμπόριο κ.τ.λ.

Την τετραετία, που μας πέρασε, αποστρατεύσατε αδικαιολόγητα και εκδικητικά ενενήντα έξι αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος και εκατοντάδες υπαξιωματικούς. Ήταν η εποχή Πελοποννησίου όπου απομακρύνθηκαν από το Λιμενικό σώμα οι άξιοι και οι ικανοί, για να αναρριχηθούν από τον πάτο της επετηρίδας στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος οι κομματικοί σας φίλοι. Ήταν τέτοια η καταστροφή που έγινε και οι ελλείψεις που υπήρχαν ώστε ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας να αναγκαστεί με τον ν. 2327/95 να προβλέψει αύξηση κατά εκατόν τριάντα δυο αξιωματικούς, σαράντα υπαξιωματικούς και χίλιους διακόσιους ενενήντα έξι λιμενοφύλακες, δηλαδή, χίλιους τετρακόσιους δεκαεννιά άνδρες και γυναίκες σε μια τριετία.

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

Θα σας παρακαλέσω να μου δώσετε δύο λεπτά για να ολοκληρώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Να μη σας δώσω τόσο πολύ χρόνο, άλλωστε αυτά που λέτε δεν τα βλέπω στο νομοσχέδιο. Είναι άλλου αντικειμένου. Παρακαλώ τελειώνετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δυστυχώς στην τετραετία, που μας

πέρασε, προσλάβετε μόνο τετρακόσιους. Δηλαδή, δεν είσθε ικανοί να εφαρμόζετε τους νόμους που ψηφίσατε.

Περίεργη όμως είναι και η διάταξη στην οποία δίδονται αρμοδιότητες στις επιτροπές του Υπουργείου παρ' ό,τι έχουμε υπηρεσίες που κάνουν αυτές τις δουλειές: Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στο Ναυτικό Επιμελητήριο την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων. Απ' αυτά που είπε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στην επιτροπή συμπεραίνω ότι επιδιώκεται ο έλεγχος των επιτροπών με συμμετοχή ημετέρων ώστε να εξασφαλιστεί μεθοδευμένα πορίσματα.

Δεν συμφωνώ με την αλλαγή στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όσον αφορά τη διαγραφή από τα μητρώα εκείνων των ναυτικών που δεν έχουν οκτάμηνη υπηρεσία τα τελευταία τέσσερα χρόνια.

Και αυτό γιατί αυτή η διάταξη είναι αντίθετη με τη Διεθνή Σύμβαση S.T.C.W. του 1978 η οποία κυρώθηκε με τον ν.1314/82. Επίσης, θα πρέπει να διορθωθεί η διάταξη στην παρ. 2 του άρθρου 7 ώστε να εξαιρούνται από τον υπολογισμό του χρόνου στράτευσης η ανεργία, η ασθένεια και η στέρηση του ναυτικού φυλλαδίου, όπως αυτό προβλεπόταν με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στις 20/1/1986. Θα ισχύσει αυτό ή το έχετε καταργήσει;

Σκοπός όμως της διάταξης είναι να μειώσει την ανεργία στα χαρτιά. Σας είπα προηγουμένως ποια ήταν η ανεργία και πώς θέλει να τη μειώσει ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ολοκληρώστε κ. Βαρίνε, διότι θα μείνετε αρόδου. Βλέπω ότι αργείτε να προσεγγίσετε στη προβλήτα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κύριε Υπουργέ –θα πω και άλλους στη δευτερολογία μου– κατά τη συζήτηση στην Επιτροπή, σας ζητήσαμε να αποσύρετε το νομοσχέδιο και να περιλάβετε σε αυτό ουσιαστικές ρυθμίσεις προς την κατεύθυνση της εξυγίανσης και του εκσυγχρονισμού του Ν.Α.Τ., του Οίκου Ναύτου, του Λιμενικού Σώματος, του Ναυτικού Επιμελητηρίου και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Εσείς απορρίψατε την πρότασή μας και όλες τις διορθωτικές προτάσεις των κομμάτων και των φορέων. Γι' αυτό θα καταψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου ορίζει ως Κοινοβουλευτικό του Εκπρόσωπο στη συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου, τον Βουλευτή Ευβοίας κ. Ευάγγελο Αποστόλου.

Επίσης το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα ορίζει ως Κοινοβουλευτικό του Εκπρόσωπο για το παρόν νομοσχέδιο το Βουλευτή Θεσσαλονίκης κ.Αναστάσιο Ιντζέ. Ακόμη ορίζει ως Ειδικό Αγορητή του το Βουλευτή Θεσσαλονίκης κ. Γεώργιο Ρόκο.

Οι Βουλευτές κύριοι Χρήστος Σμυρλής–Λιακατάς, Παντελής Οικονόμου και Τηλέμαχος Χυτήρης, ζητούν ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Εγκρίνει το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Συνεπώς, το Σώμα ενέκρινε τις ζητηθείσες άδειες.

Ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Νικόλαος Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πριν μπω στην ουσία του νομοσχεδίου, θα ήθελα να καταθέσω ορισμένα έγγραφα που δείχνουν πραγματικά πόσο η Κυβέρνηση σέβεται την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους θεσμούς. Επί έξι μήνες υπάρχουν έγγραφα και αλληλογραφία του Δήμου Περάματος για τη ρύθμιση ορισμένων θεμάτων εν όψει της συζήτησής του νομοσχεδίου. Όχι μόνο δεν πήραν απάντηση, αλλά δεν έχουν εισακουστεί καν τα αιτήματά τους ή έστω ένα από αυτά. Εδώ θα πρέπει να καταγγείλουμε μια πολιτική η οποία έρχεται να βάλει χέρι μ' αυτό το νομοσχέδιο σε θεσμοθετημένους πόρους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που έπαιρνε τα πρόστιμα από τα λιμάνια κλπ.

Δεύτερον, θα καταθέσω ένα άλλο έγγραφο ενός Συλλόγου Ταξιδιωτών–Επιβατών που μας επισκέφθηκε. Ζητούν να υπάρξει ασφάλιση κατά τη μεταφορά τους. Επίσης υπάρχουν τα παράπονα που εκφράζει ο Κρητικός λαός σε σχέση με τα εισιτήρια διότι αυτά είναι ακριβότερα απ'αυτά της μετάβασης στην Ιταλία και μάλιστα με τα ίδια πλοία της ίδιας επιχείρησης, ενώ η απόσταση προς Ιταλία είναι τρεις φορές μεγαλύτερη.

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

Έρχομαι στο θέμα μας. Κατ'αρχήν θέλω να πω για τον πόνο που έτσι όψιμα εκφράζει η Νέα Δημοκρατία σχετικά με τα θέματα που αφορούν τους ναυτεργάτες, ότι η Νέα Δημοκρατία είναι υπεύθυνη, γιατί πρώτη αυτή το 1978 αλλοίωσε τις συνθέσεις των πληρωμάτων, τις μείωσε και από κει και πέρα, υπάρχει ένας συναγωνισμός μεταξύ της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, για το ποιος θα μειώσει γρηγορότερα και αποτελεσματικότερα τις συνθέσεις. Έτσι σήμερα, στο πλοίο Έλληνας, είναι μόνο ο πλοίαρχος. Είναι και τα δύο κόμματα υπεύθυνα. Επομένως, τα κροκοδείλια δάκρυα για τη μείωση των ναυτεργατών είναι όψιμα και τουλάχιστον εμείς δεν πιστεύουμε ότι ανταποκρίνονται στην αλήθεια.

Να τονίσουμε ότι και αν ακόμη η Νέα Δημοκρατία βρισκόταν σήμερα στην Κυβέρνηση, ακριβώς το ίδιο νομοσχέδιο θα έφερνε γιατί είναι απαίτηση των εφοπλιστών. Ξέρουμε ότι μέχρι σήμερα οι κυβερνήσεις στο χώρο της ναυτιλίας δεν εκτελούν παρά μόνο αποφάσεις που εξυπηρετούν τα συμφέροντα των εφοπλιστών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΣΤΟΤΑΚΗΣ: Κάνετε λάθος για τη Νέα Δημοκρατία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν κάνω λάθος, κύριε Μητσοτάκη, με όλο το σεβασμό που σας έχω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΣΤΟΤΑΚΗΣ: Θα ακούσετε την άποψή μας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μην ξεχνάτε όμως ότι το 1978, εσείς ήσασταν που κάνατε τις μειώσεις των πληρωμάτων για πρώτη φορά.

Κύριοι Βουλευτές, ξέρουμε τι γίνεται. Υπάρχει σήμερα το αλλοδαπό προσωπικό, χιλιάδες άνεργοι ναυτεργάτες βρίσκονται στο δρόμο και δυστυχώς πληρώνονται τόσο φτηνά, όσο δέκα που θα αναπληρώσουν ένα μεροκάματο, απ' ότι λένε, οι ναυτεργάτες του Έλληνα ναυτικού.

Πάντως, είμαστε πεπεισμένοι ότι και αυτό το νομοσχέδιο είναι δογματικά προσηλωμένο στην εφαρμογή της νεοφιλεύθερης πολιτικής που ακολουθεί η Κυβέρνηση σε όλους τους άλλους τομείς της οικονομίας, της ανάπτυξης κλπ.

Μπορούμε να πούμε τα κύρια χαρακτηριστικά αυτής της προσπάθειας που γίνεται με τις ρυθμίσεις που κάνει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρώτο, είναι η παραπέρα διεύρυνση και ενίσχυση της ασύδοτης δράσης του μεγάλου εφοπλιστικού κεφαλαίου, σε βάρος των εργαζομένων της χώρας. Δεύτερο, με το νόμο η ανακήρυξη του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ως ρυθμιστή των πάντων στο χώρο της ναυτιλίας. Τρίτο, πολλαπλασιάζει τεχνητά την ανεργία των ναυτεργατών, ενώ συνθλίβει τα εργασιακά και κοινωνικά τους δικαιώματα που έχουν σχέση με τα ασφαλιστικά τους ταμεία και που θα αναφερθούμε αναλυτικά στη συζήτηση των άρθρων. Περιορίζει, ακόμη, περισσότερο, τις δραστηριότητες της κοινωνικής προσφοράς που έχει ο Οίκος του Ναύτη κλπ. Τέταρτο, γίνεται η αρχή της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών της χώρας.

Ξέρουμε ότι πάγιο αίτημα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ήταν τα λιμάνια να περάσουν σ' αυτήν και να έχει ουσιαστική παρέμβαση μέχρι να ρυθμιστεί αυτό το θέμα εξ ολοκλήρου, καθώς και στις συνθέσεις της διοίκησης των ταμείων. Αλλά, δυστυχώς, αντί γι' αυτό, έρχεται σήμερα το νομοσχέδιο να αφαιρέσει αρμοδιότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε σχέση και με τα έσοδά της.

Για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων, η Κυβέρνηση επιστρατεύει όλο το αντιδραστικό νομοθετικό πλαίσιο που

πέρασε ως τώρα από την ελληνική νομοθεσία και αν μπορείς να διαψεύσει αυτό ο κύριος Υπουργός ή κάποιος από τους Βουλευτές ή τον εισηγητή της πλειοψηφίας.

Το κόμμα μας ζητά να αποσυρθεί αυτό το νομοσχέδιο και αν δεν αποσυρθεί, θα το καταψηφίσουμε και θα το πολεμήσουμε για να μην εφαρμοστεί.

Το κύκλωμα που λέγεται ελληνική ναυτιλία, κύριε Υπουργέ, χρειάζεται βαθιά το νυστέρι του εκδημοκρατισμού. Αυτό βέβαια συνεπάγεται μια άλλη πολιτική την οποία η Κυβέρνηση ούτε θέλει, ούτε μπορεί να εφαρμόσει.

Θα σας αναφέρω όμως μερικά απ' αυτά που θέλετε και προθύμως υλοποιείτε, αφού πρόκειται για τα συμφέροντα του μεγάλου εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Με αντισυνταγματικά μέτρα, πετάτε έξω από τον κλάδο ναυτικούς, όπως αυτό διαπιστώνεται στο Μητρώο των Ναυτικών. Με βάση τον αποικιακό νόμο 2687/53 και το άρθρο 13 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης των πλοίων προχωρήσατε στην πετσοκομμένη σύνθεση κατά 50% και με την τροποποίηση των οκτώ όρων των εγκριτικών πράξεων, δίνετε τη δυνατότητα στους εφοπλιστές να έχουν αλλοδαπό πλήρωμα στα πλοία, με μοναδικό Έλληνα ναυτικό, τον πλοίαρχο.

Με παρέμβαση δηλαδή εδώ της πολιτείας οι πλοιοκτήτες αυξάνουν ασύδοτα την εκμετάλλευση, όχι μόνο των ξένων ναυτικών, αλλά και των ελλήνων, όπως επίσης μειώνουν τεχνητά το μέγεθος της εργασίας στα πλοία.

Χρησιμοποιείτε τα πειθαρχικά συμβούλια για την επαγγελματική εξόντωση των ναυτικών. Στο αντεργατικό και αντιλαϊκό οπλοστάσιο της Κυβέρνησης, διατηρείτε ακόμη άρθρα του ν. 330. Μόνο για τους ναυτεργάτες ισχύει αυτό. Πρόκειται για το νόμο της Νέας Δημοκρατίας, τότε που αντικαταστάθηκε με το ν. 1264, ισχύουν δυστυχώς μερικά άρθρα για τους ναυτεργάτες.

Πιστεύω ότι όλοι γνωρίζουμε στην Αίθουσα αυτή τι ήταν ο ν. 330, τι λέει ο ν. 1264 και πώς τελικά με τον νόμο αυτό έγινε ένα θετικό βήμα για την παραπέρα ανάπτυξη του συνδικαλιστικού κινήματος. Επίσης, ξεθάβετε άρθρα αντιεργατικών, αυταρχικών νόμων, όπως από τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα μας.

Κύριοι Βουλευτές, ισχύουν ακόμα διατάξεις και άρθρα νόμων αντιδραστικά, αντιλαϊκά, αντιεργατικά για την Ναυτιλία. Παραδείγματα: Νόμοι του Βενιζέλου, του Μεταξά, βασιλικά διατάγματά της, εμφύλιο πολεμικής περιόδου, όπως επίσης ο ν. 330, νόμοι της χούντας κ.λπ. Αυτά δυστυχώς ισχύουν μόνο για τους ναυτεργάτες.

Επίσης, αντί να αυξήσουν σε σχέση με τα Ταμεία των ναυτεργατών και ιδιαίτερα με το Ν.Α.Τ., την τριμερή σύμβαση, που ζητούν συνέχεια οι ναυτεργάτες και ιδιαίτερα των εφοπλιστών, που δυστυχώς ενώ έχει αναγνωριστεί το επάγγελμα σαν βαρύ και ανθυγιεινό δεν έχει την ίδια ακριβώς μεταχείριση όπως έχουν τα άλλα ταμεία, βυθίζονται ουσιαστικά και τα λιγοστά περιθώρια επιβίωσης που υπήρχαν για τους ναυτεργάτες, αφού πολλοί θα βρεθούν εκτός κλάδου και εκτός συνταξιοδοτικού δικαιώματος.

Επίσης, να δείτε ορισμένες περιπτώσεις μέσα στο νόμο. Λέει, για όσο χρόνο εργασίας των ναυτεργατών δεν πληρωθεί από τους εφοπλιστές, η ασφάλισή της αυτός ο χρόνος δεν προσμετράται στη συνταξη ως χρόνος συνταξιοδότησης των ναυτεργατών.

Παρακάτω θα δούμε μία σειρά άλλες ρυθμίσεις τις οποίες θα πούμε και κατά τη συζήτηση των άρθρων.

Οι ρυθμίσεις που προτείνονται, ιδιαίτερα για το Ν.Α.Τ., είναι στην κατεύθυνση υπονόμευσης –κατά την άποψή μας και κατά την άποψη του συνδικαλιστικού κινήματος, όταν ακούσαμε τις απόψεις τους εδώ– του χαρακτήρα του και προετοιμασία διάλυσής του και ενσωμάτωσης ουσιαστικά όλου του ασφαλιστικού κυκλώματος των ναυτεργατών στο ΙΚΑ. Μάλιστα, ο κύριος Υπουργός υπερασπίστηκε αυτήν την άποψη, ότι στο ΙΚΑ ίσως θα είναι καλύτερα κλπ., κατά τη συζήτηση...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Ερώτημα έκανε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι. Το ερώτημα είχε όμως και την απάντηση, κύριε συνάδελφε. Δεν θα είναι καλύτερα; Το

ερώτημα, λοιπόν, πιστεύω ότι δεν απευθυνόταν σε εμένα.

Επίσης, κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα βήμα πριν τη μεταφορά εξ ολοκλήρου του κόστους των ταμείων στους εργαζόμενους και το κράτος, όπου ζητάνε οι εφοπλιστές πριν την ιδιωτικοποίηση της ασφάλισης των ναυτεργατών.

Διατηρείτε επίσης το καθεστώς του ελληνικού νηογνώμονα ως έχει, παρά την ευθύνη για τους δεκάδες πνιγμούς που είχαμε το τελευταίο διάστημα, που αυτές τις ημέρες ο Τύπος ασχολείται ιδιαίτερα με τα αποτελέσματα των ερευνών ένα χρόνο ακριβώς μετά από τα γεγονότα του ΔΥΣΤΟΣ. Και δυστυχώς συμπίπτει η ημερομηνία της υπογραφής που έφεραν τότε ο νηογνώμονας, να υπογράψει ο Υπουργός επτά μέρες μετά τη βύθισή του, ότι το πλοίο "ΔΥΣΤΟΣ" ήταν κατάλληλο για να ταξιδέψει και να πάρει το απαραίτητο φορτίο κλπ. Καταλαβαίνετε τι ακριβώς νηογνώμονας είναι, πώς εκδίδονται τα πιστοποιητικά, πιστοποιητικά κατά παραγγελία των εφοπλιστών, πιστοποιητικά που δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα της κατάστασης των πλοίων, πιστοποιητικά που βυθίζουν Έλληνες ναυτικούς καθημερινά στο πέλαγος και αφήνουν τις οικογένειές τους στην κατάσταση που βρίσκονται της ορφάνιας.

Εμείς ζητήσαμε, κύριε Υπουργέ και κατά τη σύζητηση και σήμερα ζητάμε να καταργήσετε αυτή την επιτροπή, να διορίσετε μία επιτροπή από ανθρώπους που θα έχουν σχέση με τη θάλασσα, από ναυτικούς, εργάτες, ναυτεργάτες, μηχανικούς, πλοιάρχους κλπ, για να μπορέσουν πραγματικά να συμμετέχουν σ' αυτόν το νηογνώμονα μέχρι που να φέρετε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη διάρθρωση του Έλληνα νηογνώμονα.

Είναι γνωστό, κύριοι συνάδελφοι, τι έγινε με το "ΔΥΣΤΟΣ", με το "ΑΙΠΟΝ ΑΝΤΟΝΙΣ", όπου σαράντα τέσσερα άτομα πνίγηκαν στα δύο αυτά πλοία. Είναι γνωστό, ότι δεν έχει αναγνωριστεί από την Ευρωπαϊκή οικογένεια των νηογνώμωνων, είναι γνωστό ότι οι Αμερικάνοι έστειλαν επιστολή σε ερώτηση που έκαναν οι εργαζόμενοι ναυτεργάτες ότι δεν πληροί καμία από τις προϋποθέσεις των νηογνώμωνων. Είναι γνωστά τα αποτελέσματα και είναι γνωστή επίσης και η ευθύνη της Κυβέρνησης, την οποία εμείς καταλογίζουμε και θεωρούμε, ότι είναι συνυπεύθυνη εφόσον δεν καταργεί αυτό το όργανο το οποίο διατηρεί και μάλιστα αναβαθμίζει.

Είναι γνωστό ότι δεν πληροί τις οδηγίες κατά την άποψη πολλών, αλλά και των Αμερικανών ειδικών, την 9457 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κύριοι συνάδελφοι, δεν θα σας αναφέρω τί λέει το πόρισμα των Αμερικανών, γιατί πιστεύω ότι αυτά είναι γνωστά, έχουν γραφτεί στον Τύπο. Όμως, δεν μπορούμε, κύριοι συνάδελφοι, να μην δούμε αυτό το κύκλωμα που έχει σχέση και με τον νηογνώμονα και με την επιθεώρηση, που έχει σχέση τελικά και με τις αποφάσεις οι οποίες εκδίδονται.

Επίσης, είναι ορισμένα άρθρα του νομοσχεδίου, κύριοι Βουλευτές, τα οποία αναφέρονται στις συνθέσεις των πλοίων, αναφέρονται στα συνταξιοδοτικά προβλήματα, αναφέρονται στις αρμοδιότητες του Υπουργού, αναφέρονται στις αρμοδιότητες του Προέδρου του Ταμείου Ναυτικών, που διορίζεται και αυτός, όπως τα τρία πρώτα στελέχη του Ν.Α.Τ. Και τα άλλα διορίζονται, αλλά υποτίθεται ότι είναι εκλεγμένα. Ο κύριος Υπουργός ισχυρίζεται ότι δεν είναι διορισμένα, είναι εκλεγμένοι συνδικαλιστές του ναυτεργατικού κινήματος. Και αυτοί, όμως, είναι διορισμένοι. Δεν εκλέγονται από τα σωματεία τους, δεν εκπροσωπούν ουσιαστικά τους ναυτικούς, εφόσον αυτό γίνεται κατ' επιλογή.

Πέρα απ' αυτό, όμως, θέλουμε να πούμε ότι όλο αυτό το κύκλωμα μειώνει καθημερινά τις αποδοχές του Ν.Α.Τ. Όλη αυτή η διαδικασία βγάζει στο σφυρί τα λιμάνια και στο άρθρο 1 και στο άρθρο 2. Τι λέει το άρθρο 1; Το άρθρο 1 βαφτίζει τον εαυτό του ελεγκτή και ελεγχόμενο. Αφού μπορεί το Επιμελητήριο να κάνει καταλόγους ανθρώπων οι οποίοι θα εκπροσωπούν τους εργαζόμενους ή τους εμπειρογνώμονες σε σχέση με τις ζημιές, τις απώλειες κλπ., θα διορίζει κατάλογο ονομάτων, οι οποίοι θα εκπροσωπούν και θα αντιπροσωπεύουν ουσιαστικά τον κριτή.

Κύριε Υπουργέ, θεωρούμε ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι καταστρεπτικό και για τη ναυτιλία και για την ανάπτυξη. Την είπαμε την άποψή μας εν ολίγοις και στην Επιτροπή, θα την πούμε και σήμερα. Σε όλην αυτήν τη διαδικασία που γίνεται, πιστεύουμε ότι 100% προσπαθεί η Κυβέρνηση, μαζί με τους εφοπλιστές να γίνεται η ναυτολόγηση από αλλοδαπό προσωπικό, χαμηλόμισθα πληρώματα χωρίς ουσιαστικά κοινωνικά δικαιώματα, αυξάνοντας από την άλλη μεριά το βαθμό εκμετάλλευσης όλων των ναυτικών.

Ο Οίκος Ναύτου μπαίνει και αυτός έμμεσα υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στόχος και εδώ είναι η συμπίεση και η διάλυση των παραρτημάτων του κλπ. Ξέρουμε τί έγινε με το παράρτημα της Αθήνας, που μεταφέρθηκε στον Πειραιά.

Ισχυρίζεται, βέβαια, η Κυβέρνηση ότι τα μέτρα που παίρνει είναι υπέρ της ναυτιλίας, ότι πρέπει τα ελληνικά πλοία να είναι ανταγωνίσιμα, για να κρατηθεί η ελληνική σημαία στα πλοία. Και μάλιστα κάλεσε στην Επιτροπή τα Κόμματα να καταθέσουν τις προτάσεις για τη ναυτιλία και κατέληξε η πρόταση για να μη φύγουν οι σημαίες από τα ελληνικά πλοία.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, θα πούμε την άποψή μας γι' αυτό. Διότι η πρότασή σας μέσω της ανταγωνιστικότητας να κρατήσουμε την ελληνική σημαία για να αναπτυχθεί η ναυτιλία, μας βρίσκει τελείως αντίθετους. Ξέρουμε ότι το κύκλωμα της ναυτιλίας χρειάζεται βαθύτατο εκδημοκρατισμό και ένα γενικότερο αναπτυξιακό σχεδιασμό. Φυσικά η πολιτική της Κυβέρνησης εναρμονισμένη στις εντολές και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης –όπως χαρακτηριστικά είτε και ο κύριος Υπουργός, γίνεται μία προσαρμογή– δεν ήταν δυνατόν ούτε αυτό το νομοσχέδιο να έχει διαφορετικό προσανατολισμό.

Είναι επιλογή της Κυβέρνησης, κύριε Υπουργέ, αυτή ακριβώς η κατάσταση και δεν είναι αναγκαίο μέτρο, όπως λέτε, για να κρατήσουμε τις ελληνικές σημαίες και μόνο έτσι θα επέλθει η ανάπτυξη μέσω της ανταγωνιστικότητας κλπ.

Γι' αυτό λέμε ότι το κόμμα μας, το ΚΚΕ, θεωρεί ότι και το πρόβλημα της Εμπορικής Ναυτιλίας έχει να κάνει με το χαρακτήρα της βαθιάς διαρθρωτικής κρίσης και του τρόπου ανάπτυξης της χώρας και –αν θέλετε, το κύριο– με το ποια είναι η κατανομή των αποτελεσμάτων αυτής της ανάπτυξης. Αν το αναπτυξιακό πρόβλημα της ναυτιλίας εντάσσεται μέσα στη γενικότερη ανάπτυξη της χώρας και τελικά αν από αυτήν την υπόθεση βγαίνει κερδισμένος ο εργαζόμενος λαός, η χώρα και ο πλοιοκτήτης φυσικά. Δεν είμαστε αντίθετοι και δεν λέμε ότι δεν θα πρέπει να κερδίζει.

Δεν περιορίζεται, δηλαδή, η ανάπτυξη, κύριε Υπουργέ, μόνο στο τι θα κερδίσει ο πλοιοκτήτης. Δεν περιορίζεται μόνο στο πόσο θα μειώσει το κόστος εις βάρος των εργαζομένων κλπ., όπως θέλετε να το παρουσιάσετε. Και η ανταγωνιστικότητα, αν δεν συμβαδίζει με την ανάπτυξη των εργαζομένων, την ανάπτυξη της χώρας, αν δεν δει όλες αυτές τις διαστάσεις που πιάνει μία προοδευτική ανάπτυξη, τότε για μας η σημαία, κύριε Υπουργέ, δεν έχει καμία αξία.

Αν η σημαία μόνο και μόνο είναι για να κερδίζει ο εφοπλιστής, αν η σημαία είναι μόνο και μόνο για να καταπατά όλα τα δικαιώματα των εργαζομένων, αν η σημαία –που μπαίνει ο μοναδικός στόχος– αναγκάζει το κράτος να είναι υπηρέτης με όλη την υποδομή του, τις υπηρεσίες του κλπ. για να κερδίζει το εφοπλιστικό κεφάλαιο, ε, τέτοια σημαία το ΚΚΕ σας τη χαρίζει, δεν την θέλει. Θέλουμε σημαίες που θα προωθούν την ανάπτυξη, θα προωθούν την πρόοδο, θα προωθούν τελικά όλη τη ναυτιλιακή ανάπτυξη με κριτήριο πάντοτε τι συμφέρει στους εργαζόμενους, στη χώρα και φυσικά, όπως είπαμε, και στους πλοιοκτήτες.

Γι' αυτό εμείς κατηγορούμε σήμερα την Κυβέρνηση ότι, αντί να περιορίσει την ασυδοσία των εφοπλιστών και του μεγάλου κεφαλαίου που έχει μπει μέσα στη ναυτιλία, προωθεί νομοσχέδια που εξασφαλίζει θεσμοθετημένα πλέον τη ληστρική εκμετάλλευση των ναυτεργατών και της χώρας.

Να είστε βέβαιοι όμως, ότι το ναυτεργατικό κίνημα θα παλέψει να ανατρέψει αυτήν την κατάσταση και το κόμμα μας,

κύριοι συνάδελφοι, είναι υπερήφανο, γιατί μέσα από όλη αυτήν τη διαδικασία της ιστορίας του ναυτικού κινήματος έχει να δώσει σελίδες λαμπρές.

Οι τρεις πρώτοι πλοίαρχοι κατά την απόβαση της Νορμανδίας ήταν στελέχοι του ΚΚΕ. Και η πολιτεία, κύριοι συνάδελφοι, πώς τους αντάμειψε; Τον Τατάκη, τον είχε παλουκώσει σαράντα μέρες στην Μακρόνησο και πέθανε παλουκωμένος, όπως και άλλοι εκτός του Τατάκη. Είναι ο Νταή Παναγιώτης, είναι ο αείμνηστος Αμπατιέλος, ο Καλούδης και τόσοι άλλοι, στελέχη του ΚΚΕ, που υπηρέτησαν και υπηρετούν μέχρι σήμερα τη ναυτιλία.

Γι' αυτό πιστεύουμε ότι το κίνημα των ναυτεργατών θα αντιδράσει και σε αυτό το νομοσχέδιο και δεν θα επιτρέψει την εφαρμογή του. Δεν θα επιτρέψει και δεν θα υιοθετήσει την εξαφάνιση ουσιαστικά της ύπαρξης του εργαζόμενου ναυτικού, αλλά και τον αποκλεισμό που πάει να επιβάλει η Κυβέρνηση στα ασφαλιστικά του ταμεία, τις συντάξεις κλπ.

Καταψηφίζουμε, κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο και επί των άρθρων να σταθούμε ειδικότερα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η ειδική αγορά της Αριστεράς και της Προόδου κ. Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάμε το 1998 με ένα νομοσχέδιο που αφορά τη ναυτιλία.

Θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντική υπόθεση για την οικονομία μας η ναυτιλία και αυτό το νομοσχέδιο, κατά τη γνώμη του Συνασπισμού, θα μπορούσε να ήταν ένα νομοσχέδιο που θα είχε μία στρατηγική και θα επίλυε σοβαρά ζητήματα της ναυτιλίας. Κάτι τέτοιο δεν υπάρχει σε αυτό το νομοσχέδιο και επιπλέον οι προτάσεις που έχουν κατατεθεί όλο το προηγούμενο διάστημα από τα κόμματα και τους φορείς για μία ακόμα φορά δεν ελήφθησαν υπόψη στο προτεινόμενο νομοσχέδιο και δεν συμπεριελήφθησαν στην τελική εισηγητική έκθεση. Έτσι αποδεικνύεται ότι η Κυβέρνηση νομοθετεί και όχι το Κοινοβούλιο. Η κάθε κυβέρνηση αρνείται συνεχώς να υιοθετήσει θέσεις και προτάσεις της αντιπολίτευσης με αποτέλεσμα να νομοθετεί αποκλειστικά η Εκτελεστική Εξουσία και όχι η Βουλή, όπως αυτό ορίζεται με σαφήνεια στο Σύνταγμα.

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

Καλό είναι, λοιπόν, να υιοθετηθούν και νέες αντιλήψεις και να λαμβάνονται υπόψη οι θετικές προτάσεις που κατατίθενται στο Ελληνικό Κοινοβούλιο. Θεωρώ ότι θα ήταν ένα θετικό βήμα προς τη δημοκρατία.

Το veto αυτό της σημερινής Κυβέρνησης, θα μπορούσε κανείς να το αποδώσει στην κυβερνητική αδιαλλαξία και στην έλλειψη διάθεσης να συνεργάζεται με τα κόμματα και τους κοινωνικούς φορείς για την επίλυση των τόσο σοβαρών θεμάτων που απασχολούν σήμερα την κοινωνία και τη χώρα μας. Αυτό έγινε στον Προϋπολογισμό και στα περισσότερα νομοσχέδια, με φωτεινή εξαίρεση το ν.2527/1997 για τις βελτιώσεις και τροποποιήσεις του ν.2190, όπου ο Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, κ. Μπέ- νος, δέχθηκε τις προτάσεις της Αντιπολίτευσης, με αποτέλεσμα να νομοθετήσει η Βουλή και να ανταποκριθεί στο ρόλο της.

Ο Συνασπισμός επισημαίνει λοιπόν την έλλειψη πολιτικής διαλόγου που η σημερινή Κυβέρνηση υπηρετεί, παρ'όλες τις κατά καιρούς πονηρές εξαγγελίες ότι η πολιτική και οι αποφάσεις στηρίζονται και στον κοινωνικό διάλογο.

Θεωρούμε ότι το παρόν σχέδιο νόμου είναι τεχνοκρατικό χαρακτήρα και με αποσπασματικό τρόπο προσπαθεί να επιλύσει σημαντικά προβλήματα της ναυτιλίας, όπως είναι τα θέματα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, των Ταμείων Πρόνοιας των Ναυτικών, του Μητρώου Ναυτικής Εργασίας, του Κεφαλαίου Ασφάλισης των Επιβατών και βέβαια θέματα Ναυτικού Επιμελητηρίου.

Η ελληνική κοινωνία θεωρεί –κατά τη γνώμη μας ορθά– τη ναυτιλία σαν μια παραδοσιακή μορφή οικονομικής δραστηριό-

τητας που χρειάζεται, όμως, εθνικό σχεδιασμό και στρατηγική ανάπτυξης, για να σταματήσει η σημερινή φθίνουσα πορεία του κλάδου.

Ο Πειραιάς έχει υποστεί αυτές τις συνέπειες, γιατί η οικονομική του ζωή είναι άμεσα συνδεδεμένη με τα θέματα ναυτιλίας.

Ο Συνασπισμός είναι αντίθετος στη μείωση της οργανικής σύνθεσης των πληρωμάτων και ιδιαίτερα, όταν ο αθέμιτος ανταγωνισμός αναπτύσσεται σε βάρος των ελληνικών κατώτερων πληρωμάτων. Οι παγκοσμιοποιήσεις της αγοράς εργασίας και της οικονομίας επιβάλλουν ένα άλλο τρόπο σκέψης και αντιμετώπισης των θεμάτων αυτών, που θα εξασφαλίζουν θέσεις εργασίας, με όρους ανθρώπινης αμοιβής και διαβίωσης, καθώς και τα κοινωνικά δικαιώματα των πολιτών, κάτι που δεν περιέχεται, ούτε επιλύεται, με το σημερινό νομοσχέδιο και ειδικά στο χώρο της ναυτιλίας όπου τα προβλήματα είναι περισσότερο οξυμμένα.

Θα ήθελα να υπενθυμίσω, για να γίνω συγκεκριμένη, ότι με τα θέματα της μείωσης της σύνθεσης των ναυτεργατών, τον Ιούνιο είχαμε κάποιους ναυτεργάτες να βγουν εκτός αγοράς εργασίας. Πουθενά δεν προβλέπεται –ίσως στο μέλλον να προβλεφθεί, δεν ξέρουμε– τι μέτρα παίρνονται γι'αυτούς τους ανθρώπους, που ξαφνικά έμειναν χωρίς αντικείμενο εργασίας, χωρίς τη δική τους θέληση.

Ο Συνασπισμός θεωρεί ότι με το παρόν σχέδιο νόμου οξύνονται οι αντιθέσεις και δεν αντιμετωπίζονται με υπευθυνότητα τα θέματα ναυτιλίας, που είναι πολιτικά και όχι τεχνοκρατικά.

Στο άρθρο 1 του παρόντος σχεδίου νόμου αντιμετωπίζονται θέματα του Ναυτικού Επιμελητηρίου που θεωρούμε ότι κινούνται σε σωστή κατεύθυνση. Είναι θετικό, διότι αναβαθμίζεται το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας και καλύπτονται βασικά κενά που έχουν διαπιστωθεί από τη λειτουργία του και του παρέχει τη δυνατότητα να ανταποκριθεί στις σημερινές ανάγκες και απαιτήσεις της διεθνοποιημένης ναυτιλίας.

Έχουμε, όμως, ενστάσεις για την παράγραφο 3 του άρθρου 1. Θεωρούμε ότι η επιλογή τακτικού διοικητικού προσωπικού και ειδικού επιστημονικού προσωπικού θα πρέπει να υπαχθεί στις διατάξεις του ν.2527/1997, στις οποίες με σαφήνεια, θα πρόσθετα και με διαφάνεια, προσδιορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος επιλογής του παραπάνω προσωπικού.

Θα σχολιάζα μάλιστα ότι οι διατάξεις του άρθρου 4 του ν.2527/1997 είναι αρκετά ευέλικτες, όσον αφορά την επιλογή ειδικού επιστημονικού προσωπικού και για τούτο θεωρώ ότι δεν υπάρχει θέμα εξαίρεσης του Ναυτικού Επιμελητηρίου από τις διατάξεις του ν.2527/1997.

Καλό θα ήταν, κύριε Υπουργέ, να μη μπειτε στην κατηγορία των Υπουργών που ανοίγουν τρύπες στις κυβερνητικές πολιτικές που θεωρούνται και θετικές. Στον Προϋπολογισμό και ο Πρωθυπουργός και οι Υπουργοί αναφέρθηκαν στο θαύμα ν.2527. Καλό θα είναι, λοιπόν, να μην αρχίσουμε να τον ψαλιδίζουμε.

Στο άρθρο 2 της παραγράφου 1 γίνεται λόγος για κατασκευές λιμενικών έργων, χωρίς να λαμβάνονται μέτρα σχεδιασμού προστασίας περιβάλλοντος. Όλοι γνωρίζουμε ότι στις μέρες μας η αειφόρος ανάπτυξη πρέπει να γίνει κεντρική πολιτική των σύγχρονων κυβερνήσεων. Δεν μπορεί να κατασκευάζονται έργα σε βάρος του περιβάλλοντος. Αναγκαίος λοιπόν ο σχεδιασμός για την προστασία του περιβάλλοντος και αναγκαία η κατάρτιση περιβαλλοντικών μελετών.

Θεωρώ, κύριε Υπουργέ –παρ'όλο που μας είπατε στην Επιτροπή ότι πραγματικά υπάρχει μια ευαισθησία στην κατεύθυνση αυτή– ότι είναι επιτακτική η ανάγκη να μπουν και οι δικλίδες ασφαλείας προάσπισης της προστασίας του περιβάλλοντος.

Είναι γεγονός ότι ο χώρος του Πειραιά έχει ποδοπατηθεί κατά καιρούς περιβαλλοντικά και έχει αλλοιωθεί ο χαρακτήρας της πόλης με τα ανεξέλεγκτα λιμενικά έργα, που γίνονται σε βάρος του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.

Θέλω, κύριε Υπουργέ, να σας υπενθυμίσω ότι γι'αυτά τα έργα δεν έχει κανένα λόγο η Νομαρχιακή και Τοπική

Αυτοδιοίκηση.

Δεν μπορεί να σχεδιάζεις παρεμβάσεις που αλλάζουν το χαρακτήρα των πόλεων χωρίς τη συμμετοχή των αιρετών οργάνων της αυτοδιοίκησης και ερήμην των τοπικών κοινω- νιών.

Προτείνουμε η Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση να έχουν ουσιαστικό ρόλο, τόσο στην εκπόνηση των μελετών, όσο και στην επίβλεψη των κατασκευών.

Στο άρθρο 3 ο Συνασπισμός θεωρεί ότι τα ζητήματα επιλογής προσωπικού για κατάταξη και εκπαίδευση στο Λιμενικό Σώμα, πρέπει να υπάγονται στις γενικότερες ρυθμί- σεις για την επιλογή προσωπικού στη Δημόσια Διοίκηση. Κρατάτε για λογαριασμό του Υπουργείου σας να διαχειριστείτε ένα αρκετά μεγάλο κομμάτι αγοράς εργασίας σε εποχές που τα θέματα της ανεργίας είναι ένα σοβαρό κοινωνικό πρόβλημα και όχι προσωπική υπόθεση του καθενός και της καθεμιάς.

Στην παράγραφο 7 ορίζεται ποσοστό συμμετοχής των γυναικών που θα διορίζονται ως αξιωματικοί, υπαξιωματικοί και ανθυποασπιστές στο Λιμενικό Σώμα. Θεωρούμε ότι η διάταξη αυτή προσκρούει στις πολιτικές προώθησης της ισότητας των γυναικών και της ισότιμης πρόσβασης στην εργασία. Αν επικαλεσθείτε ιδιαιτερότητα σίγουρα αναφέρεστε σε εποχές περασμένες με προκαταλήψεις και στερεότυπα που μας πάνε χρόνια πίσω.

Προτείνουμε την ισότιμη επιλογή ανδρών και γυναικών στο Λιμενικό Σώμα. Και σήμερα στις εφημερίδες πραγματικά είδαμε την πρώτη υπολιμενάρχη που δεν υστερεί σε τίποτα έναντι των ανδρών. Και μη ξεχνάτε ότι λειτουργεί μία στους δύο χιλιάδες και χρειάστηκαν δύο χρόνια για να γίνει υπολιμενάρ- χης.

Είσαστε ο δέκατος Υπουργός Ναυτιλίας που προσπαθεί με συμπληρωματικά μέτρα να αντιμετωπίσει τα ζητήματα του Ν.Α.Τ.. Όπως υπογραμμίσαμε στην επιτροπή ο Συνασπισμός πιστεύει ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν μπορεί να αντιμετωπίσει με υπευθυνότητα τα θέματα λειτουργίας του Ν.Α.Τ., κάτι που και αυτό το σχέδιο νόμου, ούτε καν τα προσεγγίζει. Αντίθετα θεωρούμε ότι υπάρχουν πονηρές διατάξεις όπως αυτή της παραγράφου 6, που προσπαθείτε να χρηματοδοτήσετε το Ν.Α.Τ. επιβάλλοντας κεφάλαιο ασφάλισης επιβατών και οχη- μάτων, κάτι ανάλογο που έγινε το 1974.

Αυτά τα κεφάλαια σίγουρα ποτέ δεν μάθαμε που πήγαν, που χρησιμοποιήθηκαν και αν κάποτε αποζημιώθηκε κάποιος επιβάτης. Εμείς σίγουρα από την πλευρά μας παρακολου- θώντας τα θέματα ουδέποτε μάθαμε αν αποζημιώθηκαν οι επιβάτες για την ταλαιπωρία και το χρόνο καθυστέρησης στα θαλασσινά ταξίδια τους.

Ζητούμε από σας να προχωρήσετε στη δημιουργία ενός ανεξάρτητου φορέα οργανισμού που θα ασφαρίζει για ορισμέ- νους και συγκεκριμένους κινδύνους τον επιβάτη με ένα συγκεκριμένο συμβόλαιο που θα έχει αποδέκτη το συγκεκρι- μένο επιβάτη και το νόμιμο κληρονόμο του. Θεωρούμε ότι αυτά δεν έχουν σχέση με τις διαφανείς πολιτικές, όπως εσείς προσπαθείτε να περιπλέξετε την ασφάλιση του επιβάτη μέσα από το Ν.Α.Τ.. Είναι και μία πρόταση που έρχεται από το Σύλλογο Επιβατών Ακτοπλοίας. Θεωρώ ότι η επιμονή να δημιουργείτε πόρους, χωρίς να λέτε την αλήθεια, περιπλέκει το θέμα αντί να το επιλύει. Και θα πρέπει κάποια στιγμή να σταματήσουμε να κάνουμε κοινωνική πολιτική μέσα από άμεσες φορολογίες. Θα πρέπει να αναλάβει την κοινωνική πολιτική ο κρατικός προϋπολογισμός.

Στο άρθρο 5 προκύπτουν σοβαρά θέματα για τη συνταξιο- δότηση των ναυτικών. Όλοι γνωρίζουμε ότι στους ναυτικούς παρακρατούνται εισφορές. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 ο ναυτικός δεν θα συνταξιοδοτηθεί εάν οι εργοδότες δεν πληρώσουν τις εργοδοτικές εισφορές. Θεωρώ κύριε Υπουργέ, ότι είναι πάρα πολύ σοβαρό, δεν ευθύνεται ο ναυτικός αν δεν πληρωθούν και δεν καταβληθούν οι εργοδοτικές εισφορές. Άρα θα πρέπει να παρθούν συγκεκριμένα μέτρα καταβολής των εισφορών, γιατί διαφορε- τικά έχουμε την αίσθηση ότι εφαρμόζουμε καινούρια ήθη στους εργασιακούς χώρους και ήδη στους ευαίσθητους χώρους της

ναυτιλίας. Θέλω να σας υπενθυμίσω ότι αυτό δεν συμβαίνει πουθενά αλλού στον ιδιωτικό τομέα.

Δύο σοβαρά θέματα είναι του ΓΕΝΕ και του μητρώου ευρέσεως ναυτικής εργασίας που δεν τα αντιμετωπίζετε. Το ΓΕΝΕ που έχει απασχολήσει κατά καιρούς το ναυτιλιακό κόσμο και την τοπική κοινωνία του Πειραιά δεν είναι ένας μηχανισμός ευρέσεως ναυτικής εργασίας, ούτε καν μηχανισμός καταγρα- φής των ανέργων ναυτικών.

Στο παρόν σχέδιο νόμου θα έπρεπε να προβλέπονται σημαντικά μέτρα αναδιοργάνωσης του ΓΕΝΕ, αντίθετα δεν παίρνετε κανένα μέτρο και επιμένετε στο χάος και στη γραφειοκρατία. Ενδεικτικά θα αναφέρω τους πολλούς κωδι- κούς για το ίδιο αντικείμενο. Είναι ένα παράδειγμα πολύ λεπτό, αλλά ουσιαστικό. Διαφορετικό κωδικό στο Ν.Α.Τ., διαφορετικό κωδικό στον Οίκο του Ναύτου, διαφορετικό κωδικό στο ΓΕΝΕ. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, πόσο ενισχύετε αυτή η γραφειοκρατία και πώς μια υπηρεσία διαφορετική μπορεί να βρει άκρη όταν υπάρχουν για το ίδιο πρόσωπο πέντε διαφορετικοί κωδικοί.

Έχετε αποφασίσει φαίνεται, το έχουμε πει και στην Επιτροπή, να μειώσετε την ανεργία των ναυτικών διαγράφο- ντάς την από τα μητρώα. Πουθενά δεν ξεκαθαρίζεται η έννοια του ναυτικού. Και θεωρώ, κύριε Υπουργέ, ότι σε αυτό το νομοσχέδιο έπρεπε να είχε γίνει μία προσέγγιση στην έννοια του ναυτικού.

Αυστηρά προειδοποιείτε ότι θα διαγράφονται από τα μητρώα, αν δεν έχουν εργασθεί τουλάχιστον επί ένα εξάμηνο σε θαλάσσια υπηρεσία. Σ' αυτό συμφωνούμε, αλλά δεν μας λέτε πουθενά ότι αν χάσει κανείς τη ναυτική ιδιότητα πώς μπορεί να την επαναποκτήσει. Αν π.χ. είναι άρρωστος ή αν προκύψει κάποιο θέμα τι θα γίνει; Ζητούμε λοιπόν να φύγει αυτή η διάταξη και να έλθει με την επαναδιατύπωση ότι ναι μεν αυτό γίνεται, αλλά θα πρέπει να υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας και να υπάρχουν προτάσεις για την επαναπόκτηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Θεωρούμε κύριε Υπουργέ, ότι στο μητρώο δεν μπαίνουν κάποιοι όροι συγκεκριμένοι. Θέλετε αυτήν τη στιγμή να μειωθεί η ανεργία. Δεν παίρνετε όμως συγκεκριμένα μέτρα. Υπογρά- φετε ένα προεδρικό διάταγμα που λέγει ότι για να γίνει ναυτικός πρέπει να έχεις την ηλικία δεκαεπτά έως τριάντα ετών. Αυτό θα μπορούσαμε να το δεχτούμε, αλλά όμως στην παγκόσμια αγορά και ειδικά στις ανταγωνιστικές με εμάς χώρες ο ναυτικός μπορεί να είναι μέχρι εξήντα ετών.

Αυτό λοιπόν κατά τη γνώμη τη δική μας είναι αθέμιτος ανταγωνισμός και καλό θα είναι να επαναπροσδιορίσετε τη θέση σας και να επανεξετάσετε τις έννοιες του ναυτικού.

Τέλος, θέλω να σας υπενθυμίσω ότι ζητήσαμε την κατάρ- γηση του ν. 139/69, του χουντικού νόμου όπως λένε όλες οι παρατάξεις της Βουλής, διότι δεν εξυπηρετεί τη σωστή λειτουργία του Λιμενικού Σώματος και κάποια στιγμή πρέπει να γίνονται κάποια βήματα προς τον εκδημοκρατισμό και την ομαλή λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης.

Ένα άλλο θέμα που απασχολεί το συνδικαλιστικό κίνημα είναι ότι εξακολουθεί ο νόμος 330 να ισχύει γι' αυτό. Όλα τα μέλη της Βουλής στην Επιτροπή συμφωνήσαμε –εκτός από το Κυβερνητικό κόμμα– ότι είναι καιρός να ισχύσει ο ν. 1264/82.

Θεωρώ, κύριε Υπουργέ, ότι είναι αναχρονιστικό αυτό το συνδικαλιστικό κίνημα να εντάσσεται ακόμα στο νόμο 330. Ζητούμε λοιπόν σ' αυτό το νομοσχέδιο, με μια τροπολογία που καταθέσαμε να καταργηθεί ο νόμος αυτός και να ισχύσει και για το συνδικαλιστικό κίνημα των ναυτικών ο 1264.

Επίσης, θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 7 παράγραφος 1 όσον αφορά το νηογνώμονα. Εμείς θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει ο ελληνικός νηογνώμονας. Θεωρούμε ότι είναι θετικό η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών να εκδίδεται πλέον στα πλαίσια της οδηγίας 9497. Για να έχει λοιπόν φερεγγυότητα ο ελληνικός νηογνώμονας καλό είναι να ληφθούν κάποια μέτρα ελέγχου. Πιθανώς να ανήκει στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Γιατί, αν δεν ληφθούν κάποια μέτρα ελέγχου αυτοκαταργείται και αυτοδυ- σφημίζεται ο νηογνώμονας, κάτι που εμείς δεν το θέλουμε.

Ο Συνασπισμός λοιπόν δεν ψηφίζει επί της αρχής το νομοσχέδιο. Στην κατ' άρθρο συζήτηση θα τοποθετηθεί και θα κάνει τις συγκεκριμένες προτάσεις του γιατί πιστεύει ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν επιλύει θέματα ναυτιλίας ούτε όμως επιλύει τα ναυτιλιακά ζητήματα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Ρόκος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είθισται στην κοινοβουλευτική δημοκρατία ο ρόλος της Κυβέρνησης, όσον αφορά το νομοθετικό έργο να είναι υπερταξικός, έστω και αν αυτό πολλές φορές είναι κατ' επίφαση.

Η Κυβέρνηση με τη νομοθετική λειτουργία των Υπουργών της οφείλει να παίρνει υπόψη της τα συμφέροντα όλων τα παραγωγικών τάξεων, να ορίζει κανόνες και να διαιτητεί προς όφελος του συνόλου και να σέβεται την Αντιπολίτευση στο συνταγματικό έργο της κριτικής που αυτή πρέπει να κάνει.

Στην περίπτωση όμως του παρόντος νομοσχεδίου η Κυβέρνηση πρέπει να έχει εντελώς ξεχάσει το ρόλο της και αντί διαιτητής να κατεβαίνει με τα χρώματα μιας μόνο ομάδας και μιας μόνο πλευράς. Αυτό φαίνεται και από τις κριτικές παρατηρήσεις που δεχτήκαμε εμείς στην προσπάθεια ενημέρωσής μας από τους διάφορους φορείς, όπου διεφάνη ακόμη και στη συζήτηση στην επιτροπή ότι υπήρχε πλήρης αντίθεση όλων των φορέων και εργαζομένων που αφορούν το ναυτιλιακό κλάδο, ίσως με μόνη εξαίρεση τους εφοπλιστές που δεν καταδέχτηκαν να εμφανιστούν, αλλά έστειλαν ένα διοικητικό τους παράγοντα για να δείξουν ότι κατ' ουσία συμφωνούν, αλλά στους τύπους προσπαθούν να βρουν τις αντιθέσεις τους.

Έτσι με τα δέκα κύρια άρθρα του νομοσχεδίου μεταβάλλετε άρθρα, παραγράφους και εδάφια όλων σχεδόν των νόμων και των διαταγμάτων που αφορούν την ναυτιλία τα τελευταία πενήντα χρόνια. Μπερδεύετε λεπτομέρειες με ζητήματα μείζονος σημασίας με τέτοιο τρόπο που το ουσιαστικό να χάνετε ανάμεσα στα επουσιώδη. Το κάνετε δε τόσο άτσαλα που δεν δίδετε τη δυνατότητα εποικοδομητικών παρεμβάσεων σε κόμματα που εννοούν να ασκούν πραγματική αντιπολίτευση όπως θέλουμε να κάνουμε εμείς του ΔΗ.Κ.ΚΙ. Γι' αυτούς τους λόγους θα αναγκασθούμε να καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής αν έρθει ως έχει και ήρθε τελικά στην Ολομέλεια παρ' όλην την προσπάθεια που κάνανε οι φορείς με την παρουσία τους να σας πείσουν να αλλάξετε κάτι. Υποσχεθήκατε κάποιες τροπολογίες, που ως φαίνεται και αυτές κατά την προσφιλή σας συνήθεια θα τις φέρετε στο παρά πέντε, έτσι ώστε εμείς που ομολογούμε ότι δεν είμαστε ειδήμονες επί παντός επιστητού, να δυσκολευτούμε να είμαστε με τη δικιά μας κριτική και θέση αποτελεσματικοί στα δικά μας καθήκοντα.

Έτσι αρχίζω την κριτική μου από το άρθρο 1, όπου εξοπλίζουμε με νομοθετική κάλυψη και με τεράστια παρεμβατική ισχύ το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. Εν συντομία το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος κάνει εκτιμήσεις και γνωμοδοτεί για τεχνικά ζητήματα, για ναυπηγικές αξίες και επισκευές και γενικώς για ναυτιλιακά θέματα. Προς τούτο συντάσσει ειδικό κατάλογο πραγματογνωμόνων που ισχύει τόσο για τις ανάγκες του Επιμελητηρίου όσο και για τις δικαστικές και διοικητικές αρχές. Μάλιστα δε με π.δ. μπορεί να του ανατεθούν και άλλες δραστηριότητες ναυτιλιακού γενικού περιεχομένου που δεν προβλέπονται ρητώς στον παρόντα νόμο και συμβάλουν έτσι λέει στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας. Δηλαδή, τι αφορά τη ναυτιλία επί του οποίου το Επιμελητήριο δεν έχει δικαιοδοσία; Τίποτε εκτός από μερικά άλλα μαργαριτάρια εκσυγχρονιστικής νομοθεσίας που θα προσπαθήσω να αναφέρω στην εισήγησή μου πιο κάτω. Δεν χρειάζεται να κάνει τίποτα άλλο διότι έτσι του τα εκχωρείτε από την αρχήν. Και ό,τι βεβαίως δεν του εκχωρείτε εμφανώς τώρα, θα το δώσετε αργότερα με προεδρικά διατάγματα. Έτσι θα οδηγηθούμε τελικά σε μία εξέλιξη όπου ό,τι δεν θα θέλετε να κάνετε εσείς, θα ορίζετε να το κάνουν άλλοι για σας και θα έχει αυτό πολιτικό περιεχόμενο που

ουσιαστικά θα ορίζει τις σκοπιμότητες.

Σ' όλα τα άρθρα θα διαπιστώνει κανείς ότι ίσως δεν υπάρχει μια πραγματική διάθεση ανατροπής των δεδομένων. Παρ' όλα αυτά όμως, θα μπορούσε να επισημάνει κανείς ότι τα ζητήματα εκπαίδευσης σε μια χώρα όπως η δικιά μας που η ναυτιλιακή οικονομία παίζει ένα κυρίαρχο ρόλο, δεν μπαίνουν σ' αυτό το νομοσχέδιο, αν και ήταν αναμενόμενο να τακτοποιηθούν, για να δώσουν μια προοπτική και μια ώθηση, σήμερα που είναι πραγματικά επιβεβλημένη η αναβάθμιση της ναυτιλιακής εκπαίδευσης και η υποστήριξή της. Συγκεκριμένα απαιτείται να υπαχθεί στο εθνικό σύστημα εκπαίδευσης υπό την εποπτεία του Υπουργείου Παιδείας και Εμπορικής Ναυτιλίας και να αποστρατιωτικοποιηθούν οι σχολές. Ήταν μια ευκαιρία να μπειτε τώρα σε μια τέτοια διαδικασία.

Δεν είναι δυνατόν με τις ανάγκες σε έμφυχο υλικό που υπάρχουν στο Λιμενικό Σώμα να απασχολούνται στελέχη του στη Σχολή του Εμπορικού Ναυτικού, διότι το κύριο έργο των είναι η φύλαξη των ακτών και των λιμένων της χώρας μας.

Επίσης, η σημερινή μη εποπτεία των ναυτικών σχολών από το Υπουργείο Παιδείας έχει ως συνέπεια να υπάρχει το μοναδικό φαινόμενο στον κόσμο, όπου το δίπλωμα που εκδίδει ένα Υπουργείο, δηλαδή, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να μην το αναγνωρίζουν άλλα Υπουργεία του ίδιου κράτους όπως το Υπουργείο Παιδείας, το Υπουργείο Βιομηχανίας κλπ.

Οι απόφοιτοι των δημοσίων Λυκείων του Εμπορικού Ναυτικού πρέπει να εισάγονται κατά προτεραιότητα στις ανώτερες δημόσιες σχολές του Εμπορικού Ναυτικού. Επιτέλους πρέπει να ιδρυθεί σχολή αρχιπλοίαρχων, αρχιμηχανικών του Εμπορικού Ναυτικού στο Πανεπιστήμιο Πειραιά κατά προτεραιότητα, ώστε να επανδρώνονται οι ναυτιλιακές εταιρείες με άρτια στελέχη, με μεγάλη πείρα και γνώση.

Κρίσεις στην ναυτιλία, όπως η σημερινή, είναι τακτικές. Επίσης, τα πλοία με ελληνική σημαία μειώνονται συνεχώς και πρέπει κάποια στιγμή να απαντήσουμε ουσιαστικά.

Έτσι, πολλοί ναυτικοί αναγκάζονται να ναυτολογηθούν σε πλοία με ξένη σημαία.

Όσοι εξαγοράζουν την υπηρεσία τους, αυτοί για συνταξιοδοτικούς λόγους να έχουν το δικαίωμα να αξιοποιούν αυτήν την υπηρεσία, εφ' όσον είναι αποδεδειγμένη, και για σκοπούς απόκτησης πιστοποιητικού ναυτιλιακής ικανότητας.

Να καταργηθεί τέλος πάντων, η αναγραφή στο ναυτικό φυλλάδιο του λόγου απόλυσης του ναυτικού από το πλοίο. Είναι ένα πράγμα τρομακτικό για μια χώρα μπροστά στην πρόκληση του 2000.

Να υπογράφονται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας το πολύ μέχρι το τέλος Ιανουαρίου του ίδιου έτους. Να πάψει το θλιβερό φαινόμενο που επικρατεί σήμερα να υπογράφονται συλλογικές συμβάσεις λίγους μήνες πριν το τέλος του έτους και έτσι να υπάρχουν πολλοί ναυτικοί με πρόβλημα για τα αναδρομικά του μισθού τους.

Να ενταχθούν στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας οι αρχιπλοίαρχοι και οι αρχιμηχανικοί. Να απαγορευθεί ρητά η ρύθμιση των χρεών των φροντιστών στο Ν.Α.Τ..

Να αποδοθούν στην Ελλάδα οι εν Ελλάδι ναυτιλιακές εταιρείες και να συμβάλλονται τα πλοία τους με το Ν.Α.Τ..

Να γίνει διαμόρφωση του συνταξιοδοτικού μισθού στο 80% του μισθού του εν ενεργεία ναυτικού της αντίστοιχης ειδικότητας και σε συνδυασμό με τις εισφορές που έχει καταβάλει ο ναυτικός.

Να γίνει άμεσα εκδημοκρατισμός του ναυτικού συνδικαλιστικού κινήματος με την εφαρμογή του ν. 1264/1982 και όπου χρειάζεται να γίνουν προσαρμογές λόγω της φύσης του ναυτικού επαγγέλματος.

Να γίνει εφαρμογή της απλής αναλογικής σε όλα τα σωματεία, στη Ναυτική Ομοσπονδία και να γίνει η εκκαθάριση των μητρώων.

Να υπάρξει καθιέρωση της αυτοπρόσωπης ψηφοφορίας και συνένωση όλων των ομοειδών κατά κλάδων σωματείων, για να μη φθάσουμε στο σημείο να λέμε αυτά που είχατε πει και εσείς στην Επιτροπή, δηλαδή τις αντικρουόμενες απόψεις πολλές φορές διαφορετικών σωματείων που θολώνουν πραγ-

ματικά το κλίμα και δε δίνουν μια προοπτική και μια διέξοδο από την κρίση.

Παρά την επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να μην καταργηθεί το καμποτάζ στην ακτοπλοία, ώστε να διατηρηθεί το δικαίωμα των ελληνικών πλοίων να εκτελούν αποκλειστικά πλόες στις θάλασσές μας και να διατηρούν τις θέσεις εργασίας των ναυτικών σε αυτά τα πλοία. Θα αναφέρω πιο κάτω περισσότερες λεπτομέρειες.

Βεβαίως, επί των άρθρων θα μας δοθεί η δυνατότητα να συζητήσουμε πάρα πολλά. Σήμερα θα περιοριστώ σε πράγματα τα οποία ίσως δεν έχετε λάβει καν υπόψη σας.

Αναφορικά με το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων θα σας κάνουμε κάποιες προτάσεις γιατί και εκεί, ενώ είναι ένα καθοριστικό ζήτημα το οποίο θα μας δώσει την ευκαιρία όλες αυτές τις ημέρες για συζήτηση, δεν έχετε κάνει τίποτε.

Πρέπει να προβλέπεται ρητώς η παροχή αντιγράφων των στοιχείων του φακέλου, μαρτυρικές καταθέσεις, πιστοποιητικά, εκθέσεις πραγματογνωσώνης κλπ, από την έναρξη της προανακρίσεως και σε όλο το στάδιο μέχρι έκδοσης της αποφάσεως για κάθε νομιμοποιούμενο, από το ναυτικό ατύχημα, μέλη του πληρώματος, συγγενείς θυμάτων, ασφαλιστήρια πλοίου και φορτίου κλπ, με επίδειξη απλής θεωρημένης εξουσιοδότησης προς τον πληρεξούσιο δικηγόρο και όχι υποχρεωτικά συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο που δημιουργεί ένα κυκεώνα.

Ζείτε αυτήν την πραγματικότητα αυτές τις μέρες για πράγματα τα οποία είχαμε την ατυχία να σας θίξουμε την προηγούμενη εβδομάδα επί της συζήτησης στην επιτροπή σχετικά με τα ατυχήματα και για το πώς σήμερα ένα χρόνο αργότερα δεν έχουν ολοκληρωθεί οι έρευνες κλπ.

Ο νηργωνώνας που παρακολούθησε το πλοίο όπου συνέβη ναυτικό ατύχημα, υποχρεούται να προσκομίσει εντός εύλογου χρόνου, που θα τεθεί από τον προεδρεύοντα εφέτη ανακριτή, όλα τα πιστοποιητικά του πλοίου κατά την προ του ναυτικού ατυχήματος διετία, καθώς και εκθέσεις επιθεωρήσεως, όπως επίσης και οποιοδήποτε έγγραφο κρίνει σκόπιμο να ζητήσει ο προεδρεύων αυτού νηργωνώνας.

Να καλείται να καταθέτει ενώπιον του ΑΣΝΑ ο ίδιος ο εφοπλιστής περί του ναυτικού ατυχήματος, προκειμένου να παράσχει εξηγήσεις και να προσκομίζει αντίγραφο του ημερολογίου της συγκεκριμένης περιόδου με βεβαίωση της ακρίβειας του περιεχομένου. Να υπάρχουν και προσωπικές ευθύνες για να μην το παίζουν κάποιοι αφ' υψηλού, γιατί σ' αυτήν τη χώρα πρέπει κάπου κάπου να είμαστε όλοι ίδιοι.

Να επιτρέπεται η προσβολή της απόφασης, μετά την κοινοποίηση, σε δευτεροβάθμια όργανα στα οποία θα προεδρεύει ο εφέτης με βάση τις αρχές του ελληνικού δικαίου εφ' όσον υπάρχουν οι προϋποθέσεις, δηλαδή, κρίσιμα νέα στοιχεία.

Να επιτρέπεται η διαδικασία αναπομπής για την επανεξέταση του ναυτικού ατυχήματος από το ΑΣΝΑ με δυνατότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να αναπέμψει την υπόθεση σε αυτό και αναγωγής νέας κρίσεως ανεξαρτήτως εάν εξεδόθη οριστική απόφαση ή εκκρεμεί τοιαύτη ενώπιον δικαστικής ή διοικητικής δικαιοδοσίας.

Το ανωτέρω έχει τη σκοπιμότητα της απονομής ορθής κρίσεως υπό του ΑΣΝΑ βάσει των νέων στοιχείων.

Να έχουν, όπως όλες οι δικαστικές αποφάσεις, δημοσιότητα ή άλλως δυνατότητα λήψεως αντιγράφου υπό αρμοδίου ενδιαφερομένου οργάνου.

Ο προεδρεύων του ΑΣΝΑ θα πρέπει να έχει τουλάχιστον δεκαετή θητεία στο Εφετείο Πειραιώς προκειμένου να έχει κατάρτιση επί των εξειδικευμένων ναυτικών θεμάτων, πραγματική κλήτευση των ενδιαφερομένων μερών ή των πληρεξουσίων αυτών δικηγόρων και οποιαδήποτε των συγγενών των θυμάτων του ναυτικού ατυχήματος περί του χρόνου συνεδριάσεως του ΑΣΝΑ, προκειμένου να έχουν δυνατότητα προβολής υπομνημάτων.

Έδωσα έμφαση από την αρχή σε ένα ζήτημα το οποίο έχει ταλανίσει την κοινή γνώμη τον τελευταίο καιρό μέσα από την

ασάφεια που δημιουργούν οι ίδιοι οι νόμοι, την αποτελεσματικότητα δράσης και παρέμβασής σας σε μία ιστορία όπου τελικά έχουμε κλάψει κόσμο και δεν έχουμε απολογηθεί ακόμα και δεν απολογείται κανένας μέσα από τον κυκεώνα που έχει δημιουργηθεί.

Να μπω και σε μερικά επιπλέον θέματα με βάση το χρόνο που περίπου διαθέτω. Να πω για τη φορολογία. Η φορολόγηση των ναυτικών με συντελεστή 15% για το 77 είναι σίγουρο ότι θα αυξηθεί στο 20% ως φαίνεται γιατί αυτό είναι μία τάση μόνιμη για σας. Αλλά, θα έπρεπε, να αναλογιστείτε και να πάρετε στοιχεία των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες έχουν εντελώς διαφορετική κατεύθυνση απ' αυτήν που έχουμε εμείς. Στην Αγγλία για παράδειγμα υπάρχει πλήρης απαλλαγή των ναυτικών από την καταβολή του φόρου εισοδήματος. Στην Ολλανδία υπάρχει φορολογική έκπτωση επί των μισθών των ναυτικών που διαμένουν στην Ολλανδία σε ποσοστό 38% η οποία αφορά το φόρο ακαθαρίστου εισοδήματος, επίσης έκπτωση 10% που προέρχεται από ναυτικούς που δεν διαμένουν στην Ολλανδία κ.λπ.

Στη Δανία οι ναυτικοί οι οποίοι φορολογούνται και υπηρετούν σε Δανικά πλοία εξωτερικού εμπορίου ή αλλοδαπά πλοία, έχουν φορολογική έκπτωση του εισοδήματος άνω του ποσού των 59.000 δανικών κορωνών.

Στη Νορβηγία υπάρχει περίπου ένα ίδιο καθεστώς, ακόμα, θα έλεγα περισσότερο ενισχυμένο. Εμείς δεν κάνουμε τίποτε και δεν παίρνουμε καμία θέση παρ' όλο που ξέρουμε ότι είναι ένας κλάδος που περνάει μία κρίση και μία δυσκολία.

Το Ν.Α.Τ. σύμφωνα με το ν. 1711/87, νέο ναυτολόγιο δεν χορηγείται εάν δεν καταβληθούν εισφορές που οφείλονται στο Ν.Α.Τ. από προηγούμενο ναυτολόγιο, καθώς και άλλες εισφορές υπέρ άλλων οργανισμών, λογαριασμών ή κεφαλαίων. Όπως επίσης μεταφορά της οφειλής του παλιού ναυτολογίου στο νέο δεν επιτρέπεται.

Είναι προφανές ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι υπηρεσίες του παραβιάζουν τη νομοθεσία, επιτρέποντας την ασύδοτη δράση των εφοπλιστών με τη μη τήρηση των υποχρεώσεών τους.

Άρθρο 4. Προβλέπεται η αφαίρεση φυλλαδίου σε όσους ναυτεργάτες δεν έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον οκτώ μήνες θαλάσσια υπηρεσία την τελευταία τετραετία παρ' όλη την κρίση που υπάρχει. Αλλά και το π.δ. 79/77 με το οποίο απαγορεύεται η έκδοση φυλλαδίου σε όσους δεν είναι 17 μέχρι 30 χρονών, δεν έχουν απολυτήριο γυμνασίου.

Πρέπει να αποσυρθεί, λοιπόν, το πολυνομοσχέδιο και να ανακληθεί το προεδρικό διάταγμα 79/97, αφού με τους παραπάνω τρόπους σκοπεύουν στην πλαστή τεχνητή μείωση του αριθμού των ανέργων, το διωγμό των Ελλήνων ναυτεργατών και των αφελληνισμός της ναυτιλίας.

Επίσης, να ανακληθούν οι διατάξεις που περιορίζουν τον υπολογισμό της άδειας για τη σύνταξη των ναυτεργατών και αυτές που προβλέπουν διευκολύνσεις στους εφοπλιστές για τις οφειλές τους στο Ν.Α.Τ. κλπ.

Απασχόληση αλλοδαπών. Ήδη ένας αριθμός Ελλήνων εφοπλιστών χρησιμοποιεί χαμηλόμισθους αλλοδαπούς σε επιβατικά πλοία τα οποία εκτελούν εσωτερικούς πλόες παραβιάζοντας την οικεία νομοθεσία. Ταυτόχρονα το Υπουργείο ανοίγει τις πύλες και στις ναυτιλιακές εταιρείες που χρησιμοποιούν σημαία ευκαρίας. Εκμεταλλευόμαστε τις εσωτερικές θαλάσσιες γραμμές της χώρας χρησιμοποιώντας επίσης χαμηλόμισθους αλλοδαπούς, καταργώντας πρόωρα το ντε φάκτο, καμποτάζ από τώρα, ενώ η ελληνική νομοθεσία προβλέπει ότι σε πλοία με ελληνική σημαία θα ναυτολογούνται αλλοδαποί ναυτεργάτες μόνο όταν δεν υπάρχει Έλληνας ναυτεργάτης άνεργος.

Στο γραφείο εύρεσης ναυτιλιακής εργασίας να γίνει ριζική αναδιάρθρωση και να παταχθεί το δουλεμπόριο, κύκλωμα των ναυτιλιακών πρακτόρων, που γνωρίζετε αλλά δεν παίρνετε μέτρα, διότι αυτό έχει ένα πολιτικό κόστος. Να ξεπεραστεί από ανθρώπους που θέλουν να επικαλούνται κάθε φορά τον εκσυγχρονισμό σαν πολιτική τους σημαία.

Στο άρθρο 7 υπάρχει έντονη αναξιοπιστία του Υπουργείου

Εμπορικής Ναυτιλίας και της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Πολλά περιστατικά μαρτυρούν τη γενίκευση της αναξιοπιστίας.

Συγκεκριμένα για το τσιμεντάδικο πλοίο της ΑΓΕΤ-ΗΡΑ-ΚΛΗΣ με ελληνική σημαία εξέδωσε απόφαση με ειδική σύνθεση με την προϋπόθεση ότι το πλοίο έχει αυτόματη μηχανή. Μάλιστα το πλοίο διέθετε και τα σχετικά πιστοποιητικά που διαθέτουν τα αυτόματα πλοία. Όμως, από έλεγχο που έκαναν συνδικαλιστές της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού και της Ένωσης Πληρωμάτων Μηχανής "Ο ΣΤΕΦΕΝΣΟΝ", διαπιστώθηκε ότι το πλοίο δεν διέθετε τους αυτοματισμούς που αναφέρονταν στα πιστοποιητικά. Όμως, όλα αυτά μένουν σε ατιμωρησία. Σοβαρές, λοιπόν, ευθύνες βαραίνουν και τη Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, η οποία υποτίθεται πριν εκδώσει πιστοποιητικά αξιοπλοίας διενεργεί και το σχετικό έλεγχο.

Η ειδική σύνθεση, που εξέδωσε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, είχε ως αποτέλεσμα το πλοίο να κινείται με τέσσερις μηχανικούς και ένα μόνο μηχανοδηγό, όταν προβλέπεται ότι κάθε μηχανικός πρέπει να έχει και το μηχανοδηγό του. Έτσι, οι μηχανικοί εκτελούσαν μόνοι τους βάρδιες με άμεσο κίνδυνο για τη δική τους σωματική ακεραιότητα, αλλά και για την ασφάλεια του πλοίου. Μετά από την παρέμβαση των δύο σωματείων, προσετέθη και ένας ακόμη ναυτεργάτης -τότε γίνετε ξαφνικά κουβαρντάδες- για τη μηχανή. Όμως και πάλι δεν καλύπτονται οι ανάγκες του πλοίου.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να εκδίδει σύνθεση με βάση τις ανάγκες του πλοίου και την ασφάλεια των ναυτεργατών και όχι με βάση αυτά που θέλει κάθε φορά ο πλοιοκτήτης και τα οποία επιτυγχάνει με τις προσωπικές του παρεμβάσεις, φιλίες, γνωριμίες.

Ελληνικός νηογνώμονας. Είπα και τις προάλλες σε σας -και μου είπατε ότι δεν είναι έτσι και θέλω σήμερα μια διευκρίνιση εδώ- ότι έχετε δεχθεί ένα έγγραφο για τον ελληνικό νηογνώμονα. Το Μάιο του 1997, ήρθαν τέσσερις επιθεωρητές, ως απεσταλμένοι του επιτρόπου μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κ. Νηλ Κίνου, για να ελέγξουν, αν ο ελληνικός νηογνώμονας πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει η σχετική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να αναγνωρισθεί ένας τέτοιος οργανισμός από τα κράτη-μέλη. Η επιτροπή λοιπόν των ξένων εμπειρογνομόνων διαπίστωσε πιστοποιητικά αξιοπλοίας-μαϊμού και σοβαρές παραλείψεις και παραβάσεις στη λειτουργία του οργανισμού. Θυμόσαστε, όταν έκανα αυτές τις εκτιμήσεις στις συζητήσεις στην Επιτροπή. Η εκτίμηση όμως αυτών των ξένων επιθεωρητών είναι ότι τα πιστοποιητικά αξιοπλοίας, που εκδίδει ο οργανισμός, έχουν σκοπό το κέρδος και όχι την προστασία της ζωής των ναυτικών. Και έτσι κάπως τελειώνουν την έκθεσή τους.

Υπό αμφισβήτηση τίθεται η νομιμότητα του ελληνικού νηογνώμονα και από τις ελληνικές αρχές. Υπάρχουν έρευνες που συνεχίζονται από τον Εισαγγελέα Εφετών Πειραιά κλπ.

Υπάρχουν δεκαεπτά πολύνεκρα ναυάγια από το 1992 μέχρι το 1996. Και τα αντίστοιχα πλοία διέθεταν πιστοποιητικά αξιοπλοίας, που τους είχε εκδώσει ο ελληνικός νηογνώμονας.

Πώς συμβαδίζει με τον ισχύοντα νόμο το γεγονός ότι η πλειοψηφία των μετοχών του ελληνικού νηογνώμονα ανήκει σε εφοπλιστές, συμφέροντα δηλαδή, που αποτελούν και το αντικείμενο ελέγχου του ελληνικού νηογνώμονα; Συγκεκριμένα, το 65% των μετοχών του ελληνικού νηογνώμονα ανήκει σε ιδιώτες, που αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα στη ναυτιλία. Και αυτό το γεγονός καθιστά αφερέγγυα την έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοίας από μια τέτοια εταιρεία, που λειτουργεί αποκλειστικά κερδοσκοπικά και μάλιστα σε έναν τομέα όπου παίζονται ανθρώπινες ζωές.

Επιπλέον, παραβιάζεται και ένα από τα κριτήρια που θέτει η ίδια η επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι δεν πρέπει οι νηογνώμονες να είναι υπό τον έλεγχο πλοιοκτητών, ναυτικών ή άλλων οι οποίοι αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα στην κατασκευή, στον εξοπλισμό, στην επισκευή ή στην εκμετάλλευση πλοίων.

Τραγικό αποδεικτικό στοιχείο για την επικίνδυνη δράση του

ελληνικού νηογνώμονα είναι τα δύο τελευταία περιστατικά, αυτό του "ΔΥΣΤΟΣ", που ναυάγησε το Δεκέμβρη του 1996 και αυτό του "ΑΙΡΟΝ ΑΝΤΟΝΙΣ", το οποίο παρά το ότι είχε τα πιστοποιητικά αξιοπλοίας από τον ελληνικό νηογνώμονα, βυθίστηκε στη μέση του Ατλαντικού Ωκεανού και με ήπιες καιρικές συνθήκες, παρασύροντας στο θάνατο είκοσι τέσσερα μέλη του πληρώματος. Ο ελληνικός νηογνώμονας, παρά το ότι είχε εντοπίσει σοβαρά προβλήματα στο πλοίο στις 17.6.1994 -και για το ίδιο πλοίο ο γαλλικός νηογνώμονας είχε αρνηθεί να εκδώσει πιστοποιητικά- εν τούτοις, εξέδωσε πιστοποιητικά αξιοπλοίας με την παρατήρηση μόνο να γίνουν επισκευές, οι οποίες σύμφωνα με τα έγγραφα, θα έπρεπε να εκτελεσθούν μέχρι τις 30.9.1994. Και το πλοίο βυθίστηκε είκοσι τρεις μέρες πριν.

Επίσης, υπάρχουν εκκρεμότητες του ελληνικού νηογνώμονα με τις Δ.Ο.Υ. Και αυτό έχει ειπωθεί εδώ μέσα από τον Υφυπουργό, κ. Δρυ.

Είναι πάρα πολλά αυτά τα οποία αυτές τις ημέρες θα έχουμε τη δυνατότητα να αναπτύξουμε και να σας επισημάνουμε. Όμως, να είσθε σίγουροι από τώρα ότι στη συζήτηση του κάθε άρθρου θα έχουμε τις δικές μας προτάσεις να καταθέσουμε. Και αυτό θα κάνουμε, στην προσπάθειά μας πραγματικά να παίξουμε το ρόλο μας, αυτόν που είπαμε από την αρχή ότι εσείς με τη δική σας τακτική, μας έχετε αφαιρέσει με την κατάθεση αυτού του πολυνομοσχεδίου το οποίο εμείς προτείνουμε, έστω και τώρα, να το πάρετε πίσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα είναι το πρώτο μιας σειράς νομοσχεδίων που έχουμε ετοιμάσει στο Υ.Ε.Ν. Θα ακολουθήσει το νομοσχέδιο για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, το οποίο μετά την επεξεργασία των απόψεων των φορέων ολοκληρώθηκε και βρίσκεται στο τελικό νομοτεχνικό στάδιο και στη συνέχεια ένα άλλο σημαντικό νομοσχέδιο, αυτό για τη ναυτική εκπαίδευση, θα έλθει ενώπιόν σας.

Θα μπορούσε κανείς να δώσει ένα άλλο τίτλο στο νομοσχέδιο που συζητάμε και ίσως να το ονόμαζε "Σχέδιο νόμου περί Ν.Α.Τ. και άλλες διατάξεις". Το Ν.Α.Τ. αποτελεί την καρδιά του προβλήματος και αυτού του νομοσχεδίου και η ρύθμιση ορισμένων εκκρεμοτήτων του αποτελεί όρο για την επιβίωση του. Δεν συνηθίζω να γίνομαι δραματικός για να πείσω, αλλά ειδικά για την κατάσταση που βρίσκεται σήμερα το Ν.Α.Τ. σας βεβαιώνω ότι κάθε χαρακτηρισμός είναι επιεικής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να τονίσω εξ αρχής ότι το παρόν νομοσχέδιο πέραν των δύο ολοκληρωμένων ενοτήτων για το Ν.Α.Τ. και για το Ν.Ε.Ε., αποτελείται στο υπόλοιπο μέρος του από "φαινομενικά" αποσπασματικές διατάξεις, κάτι το οποίο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως αρνητικό σημείο, αλλά στην πράξη είναι διατάξεις που στο σύνολό τους αντιμετωπίζουν μεγάλη ευρύτητα θεμάτων.

Οι ρυθμίσεις όμως του υπό συζήτηση νομοσχεδίου αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία θα στηριχθούν οι μελλοντικές θεσμικές και λειτουργικές παρεμβάσεις, τόσο του Υ.Ε.Ν. όσο και των άλλων Υπουργείων, για να δοθούν σύγχρονες και μακροχρόνιες λύσεις στα προβλήματα που απασχολούν τη ναυτιλία στο σύνολό της. Από αυτήν την άποψη, θεωρώ το παρόν νομοσχέδιο απολύτως απαραίτητο, διότι διορθώνει χρόνια προβλήματα σε πολλούς χώρους ευθύνης του Υπουργείου καθώς και των Νομικών Προσώπων που αυτό εποπτεύει, όπου το "νοικοκύρεμα" είναι όρος για να γίνει δυνατός ο μελλοντικός εκσυγχρονισμός τους. Αυτό είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωση της λειτουργικότητας των υπηρεσιών του Υπουργείου και του προσφερόμενου έργου από τους φορείς που αυτό εποπτεύει, προς όφελος της ναυτιλίας, της ναυτικής οικογένειας και των πολιτών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Υ.Ε.Ν. είναι ένα "στρατηγείο" με πολύπλευρες δραστηριότητες. Οι αρμοδιότητές του είτε είναι αυτοτελείς είτε επηρεάζονται από άλλα Υπουργεία, έχουν άμεση επίδραση στην εθνική οικονομία, στην εθνική

ασφάλεια, στην ποιότητα ζωής των πολιτών, στην περίθαλψη και την συνταξιοδότηση εκατοντάδων χιλιάδων ανθρώπων, στην επαγγελματική εκπαίδευση και την απασχόληση ενός ικανού παραγωγικού δυναμικού. Δεν νομίζω ότι υπάρχει άλλο Υπουργείο, που οι δραστηριότητές του να είναι τόσο πολυσχιδείς και που οι δυνατότητες άσκησης της πολιτικής του, να εμπλέκονται σε τόσους δαιδάλους συναρμοδιοτήτων με άλλα Υπουργεία.

Το Υ.Ε.Ν. καθημερινά έχει την ευθύνη για την τάξη και την αστυνόμευση στα λιμάνια, την προστασία των θαλασσιών συνόρων μας. Έχει την ευθύνη των θαλασσιών συγκοινωνιών που τόσο σημαντικό ρόλο παίζουν στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής και της περιφερειακής ανασυγκρότησης της χώρας και που μαζί με τη στήριξη της εμπορικής ναυτιλίας αποτελούν σημαντική παράμετρο της εθνικής μας οικονομίας.

Λόγω της μεγάλης μας ανάπτυξης στο χώρο της ναυτιλίας, έχουμε την ευθύνη της συνεχούς επεξεργασίας και παρέμβασης στην πολιτική που διαμορφώνεται τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και σε άλλους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς, όπως είναι ο Ι.Μ.Ο., με στόχο την προστασία των ελληνικών συμφερόντων στη ναυτιλία.

Έχει ακόμη την ευθύνη της απασχόλησης και της εκπαίδευσης των Ελλήνων ναυτικών. Η εκπαίδευση σήμερα, στην εποχή των μεγάλων απαιτήσεων και του σωστού επαγγελματισμού, αποτελεί ένα σημαντικότερο παράγοντα που συντελεί στην ανταγωνιστικότητα του πλοίου, αλλά και του ίδιου του επαγγελματία ναυτικού. Γι'αυτό άλλωστε, λόγω της μεγάλης σπουδαιότητας που εμείς αποδίδουμε στην εκπαίδευση, θα φέρουμε και σχετικό νομοσχέδιο που αναδιοργανώνει τη ναυτική εκπαίδευση, όπως προανέφερα.

Θα μου πείτε ότι όλα αυτά είναι γνωστά, δεν βλέπτε όμως να τα υπενθυμίσουμε διότι, ειδικά στο Υ.Ε.Ν., η υπεραπλούστευση είναι συνώνυμο του λαϊκισμού. Στο Υπουργείο μας δεν υπάρχουν απλοϊκές λύσεις, διότι είναι χώρος όπου συμπυκνώνονται μεγάλα και συνήθως αντιτιθέμενα συμφέροντα.

Τέλος, μέσω των Νομικών Προσώπων που εποπτεύει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει την ευθύνη των δυο μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας, τόσο στο επιβατικό τους κομμάτι όσο και στο εμπορικό. Τα λιμάνια αυτά, στη σημερινή εποχή της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας καλούνται να παίξουν –και θα τον παίξουν– μαζί και με τα άλλα λιμάνια της χώρας που είναι ή που βρίσκονται υπό ανάπτυξη, σημαντικότατο ρόλο στην ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών και της οικονομίας.

Ο Πειραιάς, για παράδειγμα, είναι επιτακτική ανάγκη να αξιοποιηθεί στο έπακρον τις μεγάλες υποδομές που διαθέτει, αλλά και το στρατηγικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης που βρίσκεται, ώστε να ξεναπεράσει στην πρώτη θέση ως διαμετακομιστικό κέντρο φορτίων στη λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου. Η Θεσσαλονίκη, επίσης, όλο και περισσότερο αξιοποιείται στην κατεύθυνση της οικονομικής διείσδυσης της χώρας μας και της ανάπτυξης του εμπορίου προς τις Βαλκανικές και Παρευξείνιες χώρες. Άλλωστε γι' αυτό το λόγο και οι δυο αυτοί οργανισμοί και τα δυο λιμάνια, προχωρούν σε ανώνυμες εταιρείες και σε αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας.

Βεβαίως, υπάρχει το Ν.Α.Τ. και ο Οίκος Ναύτου που θα αναφερθώ περαιτέρω εκτενέστερα.

Αντιλαμβάνεται κανείς λοιπόν ότι με όλο αυτό το φάσμα και την ευρύτητα των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου, είναι λογικό και το νομοσχέδιο να αναφέρεται σε διατάξεις που λύνουν μια σειρά προβλημάτων και θεμάτων που πρέπει να αντιμετωπισθούν. Πρέπει να αναγνωρίσω ότι ο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχοντας να ανταποκριθεί στις πολλαπλές του υποχρεώσεις, όπως ενδεικτικά προανέφερα, έχει καθυστερήσει σε ό,τι αφορά τον τρόπο λειτουργίας του, τον εκσυγχρονισμό των οργανισμών που εποπτεύει, αλλά και του ίδιου του διοικητικού φορέα του Υπουργείου, όπως και του Λιμενικού Σώματος.

Θέλω να τονίσω, στο σημείο αυτό επίσης, ότι είμαστε υποχρεωμένοι να προσαρμόζουμε τη λειτουργία μας ανάλογα

με τις εξελίξεις και τις εκάστοτε νέες ανάγκες της κοινωνίας και της χώρας και λόγω της απαραίτητης προσαρμογής στο διεθνές περιβάλλον, από όπου έντονα επηρεάζεται ο χώρος της ναυτιλίας, ως μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των άλλων μεγάλων Διεθνών Ναυτιλιακών Οργανισμών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με βάση όλα τα ανωτέρω και κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες και προϋποθέσεις που λειτουργεί το Υπουργείο, αντιλαμβάνεται κανείς ότι στα μείζονος σημασίας πολιτικά θέματα επηρεαζόμαστε άμεσα από τις εξελίξεις, όπως αυτές διαμορφώνονται στο ευρωπαϊκό επίπεδο και στο διεθνές περιβάλλον, στο οποίο κινείται η ναυτιλία. Αυτή είναι μια αναντίρρητη πραγματικότητα.

Εμείς έχουμε υποχρέωση να παρεμβαίνουμε συνεχώς όπου και αν λαμβάνονται οι αποφάσεις, προσαπίζοντας τα ελληνικά συμφέροντα, όπως βεβαίως και να προσαρμόζομαστε για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα στην υλοποίηση αυτών των αποφάσεων. Κλασικό παράδειγμα –και ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας– είναι η διαμόρφωση από το 1992 σε ό,τι αφορά το καμποτάζ σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Όπως ίσως θα γνωρίζετε οι περισσότεροι, οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή και εμπορευμάτων μεταξύ των ελληνικών λιμανιών ήταν μέχρι σήμερα ένα προνόμιο αποκλειστικό για τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία.

Οι συμβατικές όμως υποχρεώσεις μας ως κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης μας επιβάλλουν τη σταδιακή απελευθέρωση από το προνόμιο αυτό. Έτσι από το 2004 θα είναι ελεύθερη η πραγματοποίηση πλόων θαλάσσιων συγκοινωνιών για όλα τα κοινοτικά πλοία. Μέχρι τότε θα έχει ολοκληρωθεί η πλήρης απελευθέρωση για όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Πρέπει να επισημάνω ότι η απελευθέρωση των εσωτερικών συγκοινωνιών και η διείσδυση ευρωπαϊκών επιβατηγών πλοίων στο θαλάσσιο χώρο μας πρέπει να βρει την επιβατική μας ναυτιλία έτοιμη να ανταποκριθεί στον αυξημένο ανταγωνισμό.

Έχουμε πλήρη επίγνωση της ουσιαστικής συμβολής της ελληνικής ακτοπλοΐας στην ανάπτυξη του εμπορίου, του τουρισμού και γενικότερα της νησιωτικής Ελλάδας και γι' αυτό μας απασχολεί ο κρίσιμος αυτός τομέας, λαμβανομένου υπόψη ότι το 1/4 του ελληνικού πληθυσμού κατοικεί στα νησιά.

Εμείς για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού και για να προετοιμαστούμε πολύ νωρίτερα από το 2004, ενθαρρύνουμε την είσοδο νεότευκτων και σύγχρονης τεχνολογίας πλοίων στον ακτοπλοϊκό μας στόλο. Προχωρούμε σε παρεμβάσεις, όχι μόνο στα μεγάλα, αλλά και στα μικρότερα λιμάνια –πλέον των σαράντα, σαράντα πέντε λιμανιών –και βρισκόμαστε στη διαμόρφωση ενός πλαισίου θα δίνει τη δυνατότητα ανανέωσης και κάλυψης των αναγκών του ακτοπλοϊκού μας στόλου με ναυπηγήσεις, γιατί όχι στην Ελλάδα. Όλα αυτά, όπως αντιλαμβάνεστε γίνονται στην προσπάθεια να βρεθούμε ως χώρα απόλυτα προσαρμοσμένη και προετοιμασμένη στις απαιτήσεις του 2004.

Στην ίδια κατεύθυνση σημαντική βοήθεια θα προσφέρει η εφαρμογή του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων και η ολοκλήρωσή του, καθώς και η ρύθμιση για την αναγραφή ενιαίας τιμής στα εισιτήρια.

Τελικός μας στόχος είναι η πληρέστερη εξυπηρέτηση των κατοίκων της νησιωτικής Ελλάδας ακόμη και στα πιο απομακρυσμένα νησιά και η ενίσχυση του τουρισμού.

Παράλληλα με όλα αυτά, με τον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου, την εφαρμογή του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων, τη ρύθμιση για αναγραφή ενιαίας τιμής στα εισιτήρια και τη βελτίωση της λειτουργικότητας πλέον των σαράντα λιμανιών της χώρας, οι διατάξεις του άρθρου είναι παρεμβάσεις τεχνοκρατικού χαρακτήρα, που ρυθμίζουν και επιλύουν χρόνια λιμενικά θέματα, που στόχο έχουν τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής, την ευπρόσωπη εμφάνιση των λιμανιών μας, τη σωστή διακίνηση επιβατών, οχημάτων και αγαθών, αναδεικνύοντας το υψηλό πολιτισμικό επίπεδο της χώρας ανάξιο και της ιστορίας μας, αλλά και μιας σύγχρονης αναπτυγμένης πολιτείας.

Οι διατάξεις αυτές είναι οι εξής: Η επέκταση της έννοιας του όρου "λιμενικό έργο" για τη διασφάλιση της τάξης και της

λειτουργικότητας στα λιμάνια, η επέκταση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και στους χώρους χερσαίων ζωνών του λιμένα, καθώς και η απλοποίηση των διαδικασιών έκδοσης οικοδομικών αδειών στους χώρους των λιμανιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι συνεχείς εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας και οι ιδιαιτερότητες που αυτή παρουσιάζει, καθιστούν υποχρεωτικό από τη μια πλευρά τον λειτουργικό εκσυγχρονισμό και του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και από την άλλη πρέπει να διευρύνουμε τους σκοπούς και τις δραστηριότητές του.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις στοχεύουμε στην αντιμετώπιση μιας σειράς προβλημάτων, που εντοπίστηκαν, δεδομένου ότι το Ναυτικό Επιμελητήριο λειτουργεί με κανόνες και διατάξεις του 1979. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι προϊόν επεξεργασίας των προτάσεων του Ναυτικού Επιμελητηρίου εκ των οποίων κάποιες, που αφορούν κυρίως τον τρόπο πρόσληψης προσωπικού, δεν ήταν δυνατόν να υιοθετηθούν και να ικανοποιηθούν, διότι αντίκειται στο γενικότερο νομοθετικό πλαίσιο που υπάρχει. Κυρίως αφορούσαν παρεκκλίσεις από το ν.2190.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο είναι ένας οργανισμός, που καλείται να παίξει συγκεκριμένο ρόλο στη διαμόρφωση μίας σύγχρονης ναυτιλιακής πολιτικής και οικονομίας. Έτσι απαιτείται σύγχρονος τρόπος διοίκησης και στελέχωσής του, δυνατότητα να καλύπτει τη ζήτηση εκτιμητικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και τη δυνατότητα διενέργειας πραγματογνωμοσύνης, καθώς και την ευελιξία σε ό,τι αφορά την οικονομική διαχείρισή του, όπως συμβαίνει και σε όλα τα άλλα επιμελητήρια.

Όλα αυτά είναι αντικείμενο της νομοθετικής ρύθμισης για το Ναυτικό Επιμελητήριο. Δεν έρχεται σε καμία περίπτωση –και το λέω για όσους το τονίζουν κάθε φορά– να υποκαταστήσει το κράτος. Παίζει ακριβώς το ρόλο ενός επιμελητηρίου όπως και για άλλους κλάδους στον τόπο μας.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ λίγο στις διατάξεις που αφορούν το Λιμενικό Σώμα. Πρέπει να ομολογήσει κανείς ότι για να είναι σε θέση το Λιμενικό Σώμα να ανταποκριθεί στις αυξημένες και ποικιλόμορφες σήμερα δραστηριότητές του, πρέπει η πολιτεία να συνεχίσει να μεριμνά για τον εκσυγχρονισμό του, την εξασφάλιση επαρκούς προσωπικού και τη βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής.

Εύλογα μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου, που αφορούν το Λιμενικό Σώμα, δεν είναι ουσιώδεις προστά στο συνολικό θέμα στήριξης και εκσυγχρονισμού του. Δεν είναι όμως έτσι.

Υπάρχουν κενά που δημιουργούν διοικητικά και υπηρεσιακά προβλήματα. Πολλές φορές όργανα του Λιμενικού Σώματος αναγκάζονται να υπερασπιστούν τη θέση τους κατά την άσκηση των υπηρεσιακών τους καθηκόντων. Ανάλογη εφαρμογή γι' αυτό υπάρχει και στην Ελληνική Αστυνομία.

Η ποσοστοποίηση των γυναικών υπαξιωματικών είναι επίσης μία σαφής ρύθμιση, όπως και άλλες επί μέρους διατάξεις, οι οποίες λύνουν δυσλειτουργίες που υπάρχουν κατά την άσκηση των καθηκόντων ή προβλήματα που προκύπτουν στην υπηρεσία.

Πρέπει όμως πέραν αυτών, να σας πω ότι ο εκσυγχρονισμός σε εξοπλισμό, η ενίσχυση σε ανθρώπινο δυναμικό και η προσπάθεια βελτίωσης κάθε είδους υποδομής, είναι πλέον γεγονός και γίνεται με την αξιοποίηση κάθε ευκαιρίας που μας παρουσιάζεται, είτε από εθνικό είτε από κοινοτικό πρόγραμμα χρηματοδότησης.

Το Λιμενικό Σώμα πρέπει πράγματι να ανταπεξέλθει στις μεγάλες ανάγκες που έχουν διαμορφωθεί. Η προστασία των θαλασσίων συνόρων, η λαθρομετανάστευση, οι εγκληματικές ενέργειες, η καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης, η πάταξη λαθραλιείας, η αστυνόμευση των θαλασσών, η έρευνα και η διάσωση είναι μέσα στις ανάγκες και στις αρμοδιότητές του. Στην κατεύθυνση αυτή ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες και υπεγράφησαν συμβάσεις όλων των διαγωνισμών που αφορούν προμήθεια εξοπλισμού και εκκρεμούσαν εδώ και πολλά χρόνια.

Πρέπει να σας διαβεβαιώσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι,

ότι μέσα σε δεκαπέντε μήνες θα υπάρξει σταδιακή προμήθεια σαραντά εννέα σύγχρονων πλωτών μέσων υψηλής τεχνολογίας –κάτι που ποτέ στο παρελθόν δεν είχε γίνει– μεταξύ των οποίων δέκα έρευνας και διάσωσης, δύο καταπολέμησης θαλάσσιας ρύπανσης και τα υπόλοιπα ταχύπλοα, σύγχρονα σκάφη για να καλύψουν όλα τα νησιά των ελληνικών θαλασσών. Είναι η μεγαλύτερη θωράκιση που μπορούμε να πετύχουμε. Επίσης, για την ενίσχυση των λιμεναρχείων υπεγράφη η σύμβαση για την αγορά τριάντα δύο αυτοκινήτων-jeep. Βρισκόμαστε στην τελική φάση για την αγορά ελικοπτέρων έρευνας και διάσωσης. Όπως επίσης και εντός των ημερών δημοσιεύεται ο διαγωνισμός για την απόκτηση δύο αεροπλάνων.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Θα κλείσει μέσα στο Γενάρη, κύριε Παπαδόγγονα, και αυτό το μεγάλο πρόβλημα. Και αυτό έπρεπε να το στηρίξουμε όλοι. Δεν έπρεπε να αποσυρθεί και ο εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας από τη Διακομματική Επιτροπή, πιστεύω ότι ήταν λάθος. Θα διευκόλυνε ακόμη περισσότερο η παρουσία του και η συμμετοχή του στην επιτροπή για την προμήθεια αυτών των ελικοπτέρων. Και εντός των ημερών, επαναλαμβάνω, δημοσιεύεται η προκήρυξη για την προμήθεια των δύο αεροπλάνων ναυτικής περιπολίας, μετά από ομόφωνη απόφαση της Διακομματικής Επιτροπής.

Εκκρεμότητες ετών σήμερα υλοποιούνται, αξιοποιώντας στο έπακρο τα χρήματα που προέρχονται είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση είτε από εθνικούς πόρους και έτσι θα υπάρξει πλήρης απορρόφηση και αξιοποίησή τους.

Όλα τα παραπάνω στόχο έχουν το σύγχρονο εξοπλισμό και θωράκιση του Λιμενικού Σώματος για να μπορέσει, επαναλαμβάνω, να ανταποκριθεί στις νέες και αυξημένες ανάγκες που η χώρα μας καλείται να καλύψει.

Παράλληλα, για την κάλυψη και ενίσχυση των αναγκών, προσελήφθησαν για πρώτη φορά –το τονίζω αυτό– με πλήρως αντικειμενικά κριτήρια, ύστερα από τροπολογία που φέραμε το καλοκαίρι στη Βουλή, τριακόσιοι λιμενοφύλακες και είκοσι εννέα αξιωματικοί –και δεν πήραμε τον τριακοστό αξιωματικό που είχαμε έγκριση, γιατί δεν είχε τα προσόντα, γιατί δεν μπόρεσε να περάσει στις εξετάσεις που βάλαμε– με αποτέλεσμα το Λιμενικό Σώμα να ενισχυθεί με προσωπικό με αυξημένα ακαδημαϊκά και επαγγελματικά προσόντα.

Εντός του 1998 ευελπιστούμε ότι θα προχωρήσουμε και στην πρόσληψη με την ίδια διαδικασία πάντα, περίπου άλλων πεντακοσίων λιμενοφυλάκων και τριάντα αξιωματικών. Ήδη έχει κατατεθεί σχετικό αίτημα στη Γραμματεία του Υπουργικού Συμβουλίου.

Επίσης, ολοκληρώθηκε η κωδικοποίηση των διάσπαρτων και πολυάριθμων διατάξεων από ιδρύσεως του Λιμενικού Σώματος μέχρι σήμερα, με την κατάρτιση εγχειριδίου με αντικείμενο θέματα "στρατιωτικού" προσωπικού και καταργούνται όλοι αυτοί οι νόμοι και οι αναφορές σε καθεστώτα στη χώρα μας.

Για πρώτη φορά στον τακτικό προϋπολογισμό έχουν προβλεφθεί πιστώσεις εκατό εκατομμυρίων (100.000.000) δραχμών για εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού, όχι μόνο στο εσωτερικό αλλά και στο εξωτερικό. Επίσης, για πρώτη φορά όλες οι σχολές αποκτούν ιδιόκτητες εγκαταστάσεις στην περιοχή της Ελευσίνας και αυτό θα βελτιώσει σε ένα σημαντικό βαθμό την παραπέρα αναβάθμιση των σπουδών. Βεβαίως στόχος μας παραμένει πάντα η πλήρης μεταστέγαση όλων των υπηρεσιών του Υπουργείου που είναι σε δώδεκα κτίρια σε ένα σύγχρονο και ενιαίο κτίριο.

Ήδη έχω αναφέρει ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι πολιτικές του επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από αποφάσεις που λαμβάνονται σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και διεθνών οργανισμών. Θέλω να τονίσω για μια ακόμη φορά ότι η ναυτιλία κινείται σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, το οποίο και την προσδιορίζει.

Η αναγνώριση των Διεθνών Οργανισμών Επιθεώρησης Πλοίων, οι καλούμενοι νηογνώμονες και η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας, ως προς τα πειθαρχικά συμβούλια και

τις ποινές που επιβάλλουν σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες που αφορούν τη συμπεριφορά και επαγγελματικότητα των ναυτικών, είναι διατάξεις που αντανakλούν ακριβώς τα παραπάνω. Είναι δεσμευτικές για τη χώρα μας.

Με την ευκαιρία αυτή θα ήθελα να τονίσω ότι σχετικά με την εκπαίδευση και την καταλληλότητα των ναυτικών, ανατρέπονται ριζικά τα μέχρι σήμερα ισχύοντα. Σήμερα η εφαρμογή της STCW, που αφορά την εκπαίδευση, αλλά και εφαρμογή του ISM Code, που αφορά την ασφαλή διαχείριση εταιρείας και πλοίων, διαμορφώνουν ένα τελείως διαφορετικό περιβάλλον λειτουργίας, τόσο των πλοίων όσο και των ναυτικών.

Η έλλειψη της εφαρμογής αυτής δημιουργεί ανυπέρβλητα εμπόδια στην ανάπτυξη και λειτουργία των εμπορικών στόλων μέχρι πλήρους αδυναμίας δραστηριότητας των πλοίων σε πολιτισμένες χώρες και μάλιστα στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μου δίνεται επίσης η ευκαιρία να τονίσω σ' αυτό το σημείο, ότι ένας από τους λόγους φυγής από την ελληνική σημαία δεν είναι η αδιαφορία της πολιτείας, αλλά το αυξημένο κόστος λειτουργίας και οι αυξημένες κατασκευαστικές και τεχνολογικές απαιτήσεις που απαιτούνται σε εταιρείες και πλοία, με αποτέλεσμα είτε οι πλοιοκτήτες είτε τα πλοία τους να μην μπορούν να ανταποκριθούν και έτσι να οδηγούνται πολλοί στην αναζήτηση άλλων τρόπων και κανόνων λειτουργίας, δηλαδή να καταφεύγουν κατά κανόνα σε σημαίες ευκαιρίας.

Δηλώνω κατηγορηματικά ότι είμαστε κατά του να οδηγήσουμε την ελληνική σημαία σε κατάσταση σημαίας ευκαιρίας, γιατί αυτό σημαίνει μείωση της ασφάλειας προσωπικού και μεταφερομένων αγαθών.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Έχουμε ήδη οδηγηθεί σ' αυτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Αποψη σας. Αυτά να τα πείτε στο συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας και όχι σε μένα.

Και ακόμη, σε αύξηση της πιθανότητας ναυτικών ατυχημάτων, αλλά και αδυναμία δραστηριοποίησης της ελληνικής σημαίας σε αγορές που απαιτούν τις συνθήκες που προανέφερα.

Γίνεται πολλή συζήτηση για τη φυγή από την ελληνική σημαία. Αυτό δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο. Πρέπει, όμως, να πω ορισμένα πράγματα. Το Κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης πρέπει να ξεκαθαρίσει ότι δεν μπορεί να αναφέρεται συνεχώς στο ότι φεύγουν τα πλοία και να μας ζητά να κάνουμε κάτι και από την άλλη να μας μιλά για το πρόβλημα ανεργίας που μπορεί να προκύψει. Δεν πρέπει εδώ να κοροϊδεύει ο ένας τον άλλον. Είπα και στη Διαρκή Επιτροπή ότι απευθύνω πρόσκληση προς όλα τα κόμματα να κουβεντιάσουμε το θέμα της φυγής από την ελληνική σημαία. Να έλθουν, όμως, οι εκπρόσωποι των κομμάτων, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Να πάρει η Αντιπολίτευση τις ευθύνες σας; Άμα γίνει Κυβέρνηση.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Όταν κάνετε κριτική, πρέπει να παίρνετε και τις ευθύνες σας. Δεν μπορείτε να κάνετε κριτική εκ του ασφαλούς και να λέτε στους εφοπλιστές ότι εμείς δεν θέλουμε μέσα κανέναν Έλληνα ναυτικό και στους ναυτικούς να λέτε, εμείς είμαστε μαζί σας και κάτω η ανεργία.

Πρέπει να ξέρετε ότι αυτά τα δύο πράγματα είναι άκρως αντίθετα. Οι εφοπλιστές ζητούν ουσιαστικά πλήρη απελευθέρωση των πληρωμάτων. Να μην έχουν καμία υποχρέωση στελέχωσης με Έλληνες ναυτικούς και να κάνουν ό,τι θέλουν. Αυτό, όμως, πρέπει να το πείτε. Αυτό εμείς δεν το δεχόμαστε. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία χωρίς κοινωνικό πρόσωπο και με πρόβλημα που να οδηγεί στην ανεργία ως Π.Α.Σ.Ο.Κ. δεν το δεχόμαστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Σύντομα δεν θα έχετε Εμπορική Ναυτιλία και θα είστε ευτυχής.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, θα σας πω κάτι, που το είπα και στο Συμβούλιο Υπουργών. Ελληνικός εφοπλισμός αν δεν υπάρξουν Έλληνες ναυτικοί, στο μέλλον δεν πρόκειται να υπάρξει. Με μόνο τον

καπετάνιο στο πλοίο και όλους τους άλλους αλλοδαπούς, να ξέρετε ότι εφοπλισμό θα διαθέτουν μόνο τα κράτη που έχουν τους ναυτικούς. Εάν, λοιπόν, αύριο το know how περάσει στους ναυτικούς άλλων κρατών, σε αυτούς θα περιέλθει και ο εφοπλισμός. Αυτή είναι μία παγκόσμια σταθερά. Δεν την ανακαλύπτουμε εμείς τώρα.

Και μη μου πείτε, κύριοι συνάδελφοι, ότι ο ένας παραπάνω ναύτης στη σύνθεση με τα καινούρια μέτρα που πήραμε, επιβαρύνει τόσο πολύ τη λειτουργία του πλοίου, ώστε αυτή να είναι αφόρητη για τον ελληνικό εφοπλισμό. Πιστεύω ότι ο μεγάλος ελληνικός εμπορικός στόλος που έχει πάνω από τρεις χιλιάδες πλοία, μπορεί να αντέξει κάτι που το δημιουργήσαμε όλοι μαζί. Τους ναύτες που δεν θέλει τώρα ο εφοπλισμός, ο ίδιος ο εφοπλισμός –όπως είπε ο κ. Βαρίνος– ζητούσε από τους εκάστοτε Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας να τους βγάζει φυλλάδια χωρίς όρους και αρχές, γιατί ήθελαν προσωπικό. Σήμερα δεν μπορούμε να έλθουμε εμείς και να πετάξουμε με μιας έξω από τα πλοία τους Έλληνες ναύτες. Δεν πρέπει να γίνει αυτό. Σιγά σιγά πρέπει να απορροφηθούν οι ναυτικοί που έχουν σημαντική θαλάσσια υπηρεσία, ώστε να μπορέσουν να πάρουν τη σύνταξη τους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Θα φύγουν τα καράβια και θα απορροφηθούν οι ναυτικοί; Να μας πείτε πώς θα γίνει αυτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Μα, αν τα καράβια μείνουν χωρίς Έλληνες ναυτικούς..., ειλικρινά έχετε μία διαφορετική αντίληψη. Αλλά τουλάχιστον στους φορείς να το πείτε, να το πείτε στην ΠΝΟ, γιατί πάνε εκπρόσωποί σας και λένε "εμείς είμαστε μαζί σας". Να τους πείτε "εμείς δε θέλουμε τους Έλληνες ναυτικούς στα πλοία".

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δεν λέμε αυτό, κύριε Υπουργέ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Εσείς πάτε και τα λέτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ, να μην παρεμβαίνετε. Παρενέβη ο κύριος Πρόεδρος μία, δύο φορές, αλλά όχι συνέχεια σας παρακαλώ.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Μπορώ να ρωτήσω κάτι;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Θα έχετε όλο το χρόνο να μιλήσετε, κύριε Κόρακα.

Στην ίδια λογική αυτών των διεθνών υποχρεώσεων κινείται και η διάταξη η σχετική με τις προϋποθέσεις διαγραφής από τα μητρώα ναυτικών, η οποία δεν θίγει τους πραγματικούς ναυτικούς, αλλά μόνο τους περιστασιακά απασχολούμενους.

Πρέπει να γίνει πλήρως αντιληπτό ότι οι διεθνείς αυτές υποχρεώσεις και δεσμεύσεις αφορούν όχι μόνο τους εφοπλιστές αλλά και τους ναυτικούς, σε ό,τι έχει σχέση με τη σωστή εκπαίδευση και την επαγγελματικότητά τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην προσπάθεια που κάνουμε συνολικά όσον αφορά την εξυγίανση και τον εκσυγχρονισμό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι λογικό ότι δεν θα μπορούσε να μη γίνει μία μικρή προσπάθεια –σ' αυτήν τη φάση– βελτίωσης της λειτουργίας του Οίκου Ναύτη που λειτουργεί με σύνθεση και διαδικασίες του 1936.

Με τις διατάξεις του άρθρου 8 προχωρούμε στην αλλαγή της σύνθεσης του Διοικητικού Συμβουλίου, στην αλλαγή της εκπροσώπησης των συνταξιούχων ναυτικών και στην εκπροσώπηση των εργαζομένων για πρώτη φορά.

Είναι γεγονός ότι ο τρόπος λειτουργίας του Οίκου Ναύτη και η μέχρι τώρα ανάπτυξη του θα μπορούσε να χαρακτηριστεί επιεικώς ως έντονα προβληματική. Για τους εκατόν εβδομήντα χιλιάδες περίπου ασφαλισμένους του, το κόστος λειτουργίας του πράγματι φθάνει τα τριάντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000). Αλλά αυτά τα τριάντα δισεκατομμύρια (30.000.000.000), κύριε Βαρίνο, εμείς τα ξοδεύουμε. Και αν δεν πηγαίνουν στους ναυτικούς –που δεν πάνε, θα συμφωνήσω μαζί σας, ξέρετε πολύ καλά που πάνε και θα σας πω πού– αυτό το μεγάλο κόστος δεν είναι ανεξάρτητο με το γεγονός ότι με τον Οίκο Ναύτη είναι συμβεβλημένοι τέσσερις χιλιάδες περίπου γιατροί όλων των ειδικοτήτων.

Έχει καταντήσει το Ταμείο Ανεργίας των γιατρών. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Αυτός ο μεγάλος αριθμός, καταλα-

βαίνετε τι άλλο παράγει, ιατρικές πράξεις, εργαστήρια και άλλες δαπάνες.

Ως παράδειγμα θέλω να σας αναφέρω ότι περιοχές με ενενήντα συνταξιούχους ή ναυτικούς εν γένει, εν ενεργεία και συνταξιούχους υπάρχουν συμβεβλημένοι δέκα γιατροί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Και ποιους διώχνετε;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πιστέψτε με ότι τις αναλογίες αυτές

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Αυτούς που δεν ανήκουν κομματικά σε σας.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ακούστε με. Να κάνετε κριτική, αλλά να ακούσετε κιόλας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Μα, δεν λέτε την αλήθεια .

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πιστέψτε με ότι στις αναλογίες μεταξύ ασφαλισμένων και γιατρών δεν θα μπορούσε να τις βρει κανείς ούτε στην πλέον προηγμένη χώρα, έτσι ο Οίκος Ναύτου αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία.

Βεβαίως όλο το πλέγμα που διέπει τη λειτουργία του και το υψηλό κόστος, σε καμία περίπτωση δεν είναι υπέρ της ποιότητας παροχής υπηρεσιών υγείας στους ασφαλισμένους ναυτικούς, αντίθετα είναι γνωστό και από τη διεθνή ιατρική πρακτική ότι τέτοιου είδους λειτουργίες ασφαλιστικών ταμείων υγείας είναι σίγουρο ότι μόνο την υγεία δεν προάγουν.

Είμαι υποχρεωμένος να αναφέρω και μία άλλη διάσταση, ότι ο Οίκος Ναύτη επιχορηγείται εμμέσως από το Ν.Α.Τ., που επιβαρύνει ακόμη περισσότερο το πρόβλημα που εκεί υπάρχει.

Όπως αντιλαμβάνεσθε, κυρίες και κύριοι συναδελφοί, δεν μπορούμε να παραμείνουμε αδρανείς μπροστά σε αυτήν την κατάσταση και θέλω ευθαρσώς από το Βήμα αυτό να δηλώσω –γι'αυτό εξάλλου προβλέπεται και σχετική διάταξη–ότι σε μικρούς πληθυσμούς ναυτικών, μεμονωμένοι γιατροί δεν μπορούν να προσφέρουν καλύτερες ιατρικές υπηρεσίες από οργανωμένες ιατρικές μονάδες, όπως είναι τα Κέντρα Υγείας ή το Ι.Κ.Α. και γι'αυτό θα αναζητήσουμε ανάλογα με την υποδομή που υπάρχει σε κάθε περιοχή, την καλύτερη λύση για τους ναυτικούς των περιοχών αυτών και μάλιστα σε ορισμένες περιοχές δεν υπάρχουν και ειδικευμένοι γιατροί. Είναι γιατροί άνευ ειδικότητας.

Παράλληλα, προχωρούμε σε περιορισμό του αριθμού των συμβεβλημένων γιατρών ανάλογα με τις πληθυσμιακές ανάγκες ανά περιοχή και σε μεγάλες πόλεις ανά συνοικίες σύμφωνα με μελέτη που έχει συντάξει η Διοίκηση του Οίκου Ναύτου και ανάλογα με τις διεθνείς σταθερές και αναλογίες.

Προχωρούμε στην ανασύνταξη του προστασιακού καθεστώτος και στην απλούστευση διαδικασιών για την προμήθεια αναγκαίων ιατρικών και διαγνωστικών μέσων για τα οποία είναι υποχρεωμένος ο Υπουργός να υπογράφει κάθε φορά κατά παρέκκλιση και βέβαια με αφάνταστη ταλαιπωρία των ασφαλισμένων.

Βρίσκεται σε εξέλιξη η διαμόρφωση, για πρώτη φορά, οργανισμού στον Οίκο Ναύτου ο οποίος μέχρι σήμερα λειτουργεί βάσει κανονισμού του 1936 και προχωρήσαμε και σε άλλες επιμέρους παρεμβάσεις, όπως τη διαμόρφωση των εξωτερικών ιατρείων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως αντιλαμβάνεται κανείς, η στήριξη της ναυτιλίας γενικότερα και η ανταπόκριση στις σύγχρονες συνθήκες απαιτεί και ένα σύγχρονο διοικητικό φορέα υποστήριξης. Απαιτεί τη γρήγορη και αποτελεσματική λειτουργία του, τη διαφάνεια και την αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών, όπου έχει αρμοδιότητα .

Είναι απαράδεκτο ότι εν έτει 1997, η μηχανογράφηση ενός Υπουργείου, η οποία σήμερα είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την εύρυθμη λειτουργία του, δεν είχε προχωρήσει ή είχε προχωρήσει αποσπασματικά. Γι'αυτόν το λόγο, για να καλύψουμε επιτέλους το κενό αυτό, προχωρούμε στη σύσταση Διεύθυνσης Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών. Πρέπει να σας πω ότι εμείς ήδη έχουμε προχωρήσει στην ενοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού και μονάδων, σε όποια μορφή υπάρχουν, έτσι ώστε να αξιοποιήσουμε στην παρούσα φάση το προσωπικό για να προχωρήσουμε σε έργα, τα οποία είναι

αναγκαία. Στα πλαίσια αυτά προκηρύχθηκε και ήδη κατακυρώθηκε ένας διαγωνισμός για την ανάπτυξη ενός πλήρους πληροφοριακού συστήματος για τη δημιουργία της βάσης πλοίων – ναυτικών. Ήδη προχωρούμε και σε άλλα επιμέρους έργα για την ολοκλήρωση της πληροφοριακής υποδομής του Υπουργείου.

Απαραίτητη, όμως, προϋπόθεση για τη λειτουργία πληροφοριακών συστημάτων σε κάθε οργανισμό είναι η ύπαρξη ενός σύγχρονου οργανισμού. Εμείς ήδη έχουμε ολοκληρώσει το σχέδιο του οργανισμού του Υ.Ε.Ν., που βρίσκεται στην τελική φάση επεξεργασίας με το Υπουργείο Δημόσιας Διοίκησης.

Επίσης, για λόγους καλύτερης λειτουργίας, προχωρούμε και στη σύσταση Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικών Υπαλλήλων, ώστε να πετύχουμε την αρμονική και αποδοτική συνεργασία των πολιτικών υπαλλήλων και του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Η Διεύθυνση αυτή θα λειτουργεί κάτω από την πολιτική και στρατιωτική ιεραρχία του Υπουργείου.

Είμαστε επίσης υποχρεωμένοι να καλύψουμε και ορισμένες άλλες λειτουργίες του Υ.Ε.Ν., για τις οποίες απαιτείται σήμερα μεγαλύτερη διαφάνεια και αξιοπιστία.

Για το λόγο αυτό διευρύνουμε τη σύνθεση του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.), προσθέτοντας ένα ναυπηγό και ένα μηχανικό του Ε.Ν.

Δίνουμε ακόμη τη δυνατότητα στον εκάστοτε Υπουργό Ε.Ν. να συγκροτεί επιτροπές με ειδικούς επιστήμονες, που να μπορούν να διενεργούν εκτάκτως επιθεωρήσεις σε πλοία και ελεγχούς εφαρμογής της νομοθεσίας, όπως παραδείγματος χάρι, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ακούστηκαν αντικρουόμενες απόψεις, ακόμα και από το ίδιο κόμμα ότι δεν συμφωνούν και κάποιοι λένε τι κάνει η Επιθεώρηση Πλοίων.

Θέλουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι να υπάρξει η δυνατότητα στον όποιο Υπουργό να συγκροτεί με ειδικούς επιστήμονες σε κάποιες περιπτώσεις από πληροφορίες που υπάρχουν ότι κάτι δεν πάει καλά. Είναι πάρα πολύ ευαίσθητη η Υπηρεσία Επιθεώρησης Πλοίων και δεν υπάρχει ένα δευτεροβάθμιο όργανο που θα την ελέγξει, παρά μόνο όταν θα συμβεί το ατύχημα. Αυτό πάμε να κάνουμε, με αυτήν τη διάταξη, που για κάποιους είναι εμπόδιο στην υπηρεσία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχομαι τέλος στο βασικότερο τμήμα του νομοσχεδίου που για μένα αποτελεί τον πυρήνα του και αφορά το Ν.Α.Τ.

Θα μπορούσε να πει κανείς πάρα πολλά για τους λόγους που οδήγησαν στη σημερινή απαράδεκτη και έντονα προβληματική κατάσταση του ασφαλιστικού αυτού οργανισμού.

Πάρα πολλές φορές έχει υπάρξει μια έντονη φανερή ή κρυφή πολιτική αντιπαράθεση για το ποιος φταίει. Είναι καιρός, με την ευκαιρία αυτής της συζήτησης εδώ και προπαντός την προκλητική θα μπορούσα να πω στάση ορισμένων, ευτυχώς, συναδέλφων κατά τη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή, που μίλησαν περί δήθεν χαριστικών διατάξεων και το επανέλαβαν και σήμερα που εισάγουμε με το παρόν νομοσχέδιο, να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους.

Πρέπει να ξεκαθαρίσω κάποια πράγματα και χαίρομαι γιατί στη Νέα Δημοκρατία υπήρξαν τοποθετήσεις που συμφωνούν με το σύνολο των διατάξεων που εισάγουμε για το Ν.Α.Τ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τι είναι αυτά που λέτε, κύριε Υπουργέ;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ας ήσασταν παρών να τα ακούσετε. Σας προκαλώ για μια φορά ακόμα, μία-μία διάταξη να μου πείτε πού είναι χαριστική. Το αντίθετο συμβαίνει και θα σας πω τι έχει συμβεί στη συνέχεια.

Προσωπικά, σε ό,τι αφορά το Ν.Α.Τ. και για λόγους ουσίας, αλλά και για λόγους προσωπικής πολιτικής στάσης, δεν είμαι διατεθειμένος σε καμία περίπτωση να δικαιολογήσω κανένα και να αποκρύψω την αλήθεια.

Τούτο, διότι είναι η πρώτη φορά από πριν τη χούντα ακόμα, από το 1965, επί υπουργίας Μαυριδόγλου, όπου οι διατάξεις που εισάγονται για ψήφιση στη Βουλή είναι εξυγιαντικές .

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΕΠΟΝΗΣ: Το 1965;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Το 1966. Κύριε Πεπονή συγχωρέστε με, έχετε δίκιο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ να σταματήσετε το διάλογο γιατί θα πρέπει να ολοκληρώσετε!

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, οι μέχρι σήμερα διατάξεις ήταν διατάξεις που επέβαλαν και στρέβλωναν την ανταποδοτικότητα και που οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση. Είναι γνωστά σε όλους τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το Ν.Α.Τ και θα ξεπεράσει το οργανικό έλλειμμα το 1998 τα εκατόν τριάντα δισεκατομμύρια (130.000.000.000) δραχμές.

Οι αιτίες των προβλημάτων αυτών πρέπει να αναζητηθούν στις πολιτικές που ακολουθήθηκαν τα τελευταία τριάντα χρόνια, έτσι ώστε ένα από τα πιο εύρωστα ταμεία να καταντήσει ανήμπορο να υποστηρίξει τους συνταξιούχους του χωρίς τη γενναία συνδρομή της πολιτείας.

Κατηγορήθηκα στην αρχή της ομιλίας του εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ότι δεν έχουμε φέρει νομοσχέδια.

Εγώ θα επαναλάβω ότι είναι πάρα πολύ λίγα τα νομοσχέδια που ήλθαν στη Βουλή από το 1974 μέχρι σήμερα. Είναι ελάχιστες οι ολοκληρωμένες νομοθετικές παρεμβάσεις και μάλιστα για τόσα πολλά θέματα που αφορούν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας όπως το σημερινό. Και όλες ήταν μεμονωμένες πέρα από την κύρωση συμβάσεων...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Επί δικής σας υπουργίας.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Από το 1974, κύριε Βαρίνο, μέχρι σήμερα. Και θα σας πω ποιες είναι. Έτσι για να ενημερωθείτε, γιατί φαίνεται ότι δεν διαβάσατε καλά.

Πλην λοιπόν του ν.4506/66, που ήταν νόμος που καθιέρωνε την ανταποδοτικότητα, ερχόμαστε στο ν.154/74, όπου το 1975 το αποτέλεσμα του νόμου αυτού ήταν ότι οι δαπάνες για τις συντάξεις του Ν.Α.Τ. αυξήθηκαν κατά 30%. Με το ν.458/76, δύο χρόνια αργότερα, που καθιερώθηκε ο λεγόμενος χρόνος αδείας, ο μέσος χρόνος συνταξιοδότησης αυξήθηκε κατά τρία χρόνια, επιβαρύνοντας το Ταμείο σε σημερινές τιμές κατά δώδεκα δισεκατομμύρια (12.000.000.000). Με το ν.792/78 μειώθηκε το ελάχιστο όριο της ηλικίας συνταξιοδότησης κατά πέντε χρόνια. Αποτέλεσμα, ήταν ότι το 1979 οι δαπάνες για το Ν.Α.Τ. αυξήθηκαν κατά 50%.

Ερχόμαστε στη συνέχεια το 1980 με το ν.1085, όπου επέρχεται και άλλη επιβάρυνση με τη μείωση της ηλικίας και το 1983 με τη διαδοχική ασφάλιση μπόκαν και εκεί και επιβαρύνθηκε επίσης το Ν.Α.Τ. Ευτυχώς με το ν.1711/87 αυτό καταργήθηκε. Αλλά το 1987 η διάταξη για την πενταετία απλώθηκε πολύ περισσότερο και δημιούργησε αυτό που είπαμε ευθαρσώς. Και αν μας κατηγορείτε που ανατρέπουμε δική μας διάταξη του 1987, που επιβάλλουμε όντως εξήντα δισεκατομμύρια (60.000.000.000), εβδομήντα δισεκατομμύρια (70.000.000.000) στο Ν.Α.Τ. μέχρι σήμερα, αυτό είναι πρωτακουστό. Τουλάχιστον αναγνωρίστε και εσείς, κύριοι συνάδελφοι, ότι οι διατάξεις από το 1974 μέχρι σήμερα ήταν εκείνες -το έχει ομολογήσει και ο κ. Τζωάννος στην επιτροπή- που επικαλέσθη ο κ. Βαρίνος, που οδήγησαν το Ν.Α.Τ. εκεί που το οδήγησαν σήμερα. Αυτή είναι η πραγματικότητα και η πλήρης αλήθεια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πότε τα είπε αυτά ο κ. Τζωάννος;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ως μέλος της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, κύριε Βαρίνο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Το σώζετε το Ν.Α.Τ. με αυτά που κάνετε;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όχι. Θα σας πω γι'αυτό, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ να μην κάνετε διάλογο, γιατί θα έπρεπε να έχετε ολοκληρώσει!

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Όχι, σας παρακαλώ, κύριε Κόρακα!

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Όλες αυτές οι ρυθμίσεις ανέτρεψαν την ανταποδοτικότητα, με αποτέλεσμα μεγάλες κατηγορίες συνταξιούχων ναυτικών να εισπράττουν συντάξεις κατά πολύ υψηλότερες από τις εισφορές που είχαν πληρωθεί, ενώ άλλες κατηγορίες να απολαμβάνουν σύνταξη χαμηλότερη από αυτή που δικαιούνται.

Οι αδικίες αυτές δημιουργήθηκαν ως συνέπεια των πιέσεων που δεχόταν και δέχεται η πολιτεία από τους φορείς της ναυτιλίας, εφοπλιστές και ναυτικούς, με κατεύθυνση την αύξηση των συντάξεων χωρίς αντίστοιχη αύξηση των μισθών και κατά συνέπεια των ασφαλιστικών εισφορών.

Έτσι σιγά-σιγά οι συντάξεις του Ν.Α.Τ. έχασαν τον ανταποδοτικό τους χαρακτήρα, το ασφάλιστρο έγινε ελλειμματικό σε μεγάλο βαθμό και η πολιτεία αναγκάζεται να πληρώνει συντάξεις για τις οποίες ουδέποτε ειπράχθηκαν οι αντίστοιχες ασφαλιστικές εισφορές. Με δύο λόγια, το κράτος επιχορηγεί μέσω του Ν.Α.Τ. τη ναυτιλία και ενισχύει τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Επιχορηγεί τη ναυτιλία;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Βεβαίως. Με εκατόν σαράντα δισεκατομμύρια (140.000.000.000) δεν επιχορηγεί;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Λάθος κάνετε. Δεν είναι παραγωγική αυτή η επένδυση. Ευνοεί τους "ημετέρους".

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όλα αυτά έγιναν τη δεκαετία του '70, ενώ ήταν ήδη γνωστό από το '73, μετά την αναλογιστική μελέτη του Ελβετού Μπρικό, ότι το ασφάλιστρο του Ν.Α.Τ. ήταν ελλειμματικό και έπρεπε να παρθούν ανορθωτικά μέτρα.

Μια άλλη κατηγορία προβλημάτων που συσσώρευσε ελλείμματα στο Ν.Α.Τ. ήταν η συνταξιοδοτική ένταξη στο ταμείο, κατηγοριών πολιτών για κοινωνικούς λόγους που είχαν ελάχιστη σχέση με το ναυτικό επάγγελμα. Η πιο χαρακτηριστική περίπτωση είναι αυτή της λεγόμενης πενταετίας.

Σε όλα τα παραπάνω πρέπει να προστεθούν και οι χαριστικές διατάξεις που έγιναν για να εξυπηρετήσουν πελατειακές κάθε φορά σχέσεις, οι οποίες αύξαναν κάθε φορά το οικονομικό άνοιγμα του ταμείου, όπως παραδείγματος χάρη ή αναγνώριση του χρόνου αδείας του ναυτικού ως ασφαλιστικού χρόνου και σε κατηγορίες που δεν το δικαιούνται.

Με τις ρυθμίσεις που προτείνουμε για το Ν.Α.Τ. τολμούμε να θέσουμε το δάκτυλο πάνω στις πληγές. Δεν υπάρχει ούτε μία "χαριστική" διάταξη, αντιθέτως υπάρχουν διατάξεις με πολιτικό κόστος για την Κυβέρνηση, αλλά απαραίτητες για να εξαλειφθούν καρκινώματα δεκαετιών. Δεν υποστηρίζουμε ότι λύνουμε το πρόβλημα του Ν.Α.Τ.. Δεν θα μπορούσε κανείς να το πει αυτό. Ξηλώνουμε, όμως, όλο τον προβληματικό φλοιό και μένει προς επίλυση η καρδιά του προβλήματος, που ούτως ή άλλως είναι θέμα γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής στη συνολική αντιμετώπιση του ασφαλιστικού. Οι διατάξεις αυτές, όμως, που φέρνουμε ενώπιόν σας βρίσκονται στην κατεύθυνση εξυγίανσης του Ν.Α.Τ. και η συνολική διαφωνία με αυτές μόνο στη σφαίρα της μικροπολιτικής μπορεί να αποδοθεί.

Δεν πρέπει να σταθούμε στο τι έγινε τα προηγούμενα χρόνια, αλλά στο τι θα γίνει από εδώ και πέρα και όσοι πραγματικά θέλουν την εξυγίανση του Ν.Α.Τ. πρέπει να υποστηρίξουν και να στηρίξουν αυτήν την πρωτοβουλία πέρα από οποιαδήποτε μικροπολιτική ή κομματική σκοπιμότητα. Εμείς παίρνουμε την ευθύνη της κατάργησης της πενταετίας με ό,τι συσσώρευσε, χωρίς να ανατρέπουμε βεβαίως την ελαχίστη ασφαλιστική προστασία. Καταργούμε την προσμέτρηση της άδειας σε ναυτικούς που δεν είναι μέλη συγκροτημένου πληρώματος. Πρέπει, όμως και ο καθένας μας να αναλάβει την ευθύνη του, όχι μόνο για τη μέχρι σήμερα κατάσταση, αλλά κυρίως για το αύριο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Για τους καθηγητές το κρατάτε όμως.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Τους κρατάμε και θα το ρυθμίσουμε, κύριε Βαρίνο. Τους κρατάμε, γιατί δεν βρίσκουμε καθηγητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Υπουργέ,

πρέπει να ολοκληρώσετε. Σας παρακαλώ μην απαντάτε στους συναδέλφους. Ο κ. Βαρίνος επανειλημμένως διέκοψε απόψε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Για τους καθηγητές είναι ένα κίνητρο αυτό, γι' αυτό και το αφήνουμε.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Να έχουμε και εμείς την ίδια ανοχή, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θα αφαιρεθεί ο χρόνος, κύριε Κόρακα, από τη δευτερολογία του κυρίου Υπουργού. Το ίδιο θα γίνει και σε σας αν το επιθυμείτε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα μπορούσαμε να το καταργήσουμε με την έννοια ότι δεν βρίσκουμε καθηγητές για τις σχολές μας. Με το σχέδιο που φέρνουμε για τη ναυτική εκπαίδευση, εκεί αλλάζουμε το μισθολόγιο, αλλάζουμε τις προϋποθέσεις και τις συνθήκες και θα καταργήσουμε αυτήν την παραμονή αν θέλετε της εύνοιας προς τους εκπαιδευτικούς.

Προσπαθούμε επίσης να δώσουμε τέλος σε εκκρεμότητες που ταλανίζουν το Ν.Α.Τ. και αφορούν εκατοντάδες εκατομμύρια που έχουν προκύψει από υπουργικές αποφάσεις στο παρελθόν, όπως ο υπολογισμός των εισφορών, των επαγγελματικών σκαφών τουρισμού, έτσι ώστε να αποκατασταθεί η αδικία και για το Ν.Α.Τ. και για τους υπόλοιπους ναυτικούς, όπως επίσης η καταβολή της επικουρικής σύνταξης μόνο εφόσον έχουν καταβληθεί οι εισφορές μιας τουλάχιστον πενταετίας.

Είναι σημαντική, όμως, η διάταξη που καθιερώνει τους όρους και τη διαδικασία της παροχής επικουρικής σύνταξης σε ποσοστό επί της κυρίας με σκοπό την ταυτόχρονη απονομή με την κύρια.

Εμείς παράλληλα με αυτού του είδους τις παρεμβάσεις προχωρούμε και σε άλλες διατάξεις που αφορούν την καλύτερη και διαφανέστερη διαχείριση του Ν.Α.Τ., όπως είναι η δημιουργία για πρώτη φορά ειδικών λογαριασμών για τα επικουρικά ταμεία ανωτέρων και κατωτέρων πληρωμάτων του Εμπορικού Ναυτικού και για όποιους άλλους σκοπούς εισπράττει το Ν.Α.Τ. χρήματα.

Δεύτερον, η διαμόρφωση ενιαίου πλέον λογαριασμού για το κεφάλαιο ασφάλισης επιβατών και οχημάτων.

Τρίτον, για πρώτη φορά η δυνατότητα διευκόλυνσης πληρωμής σε οφειλότες του Ν.Α.Τ. γίνεται με συγκεκριμένες αυστηρές προϋποθέσεις και σε περιορισμένο χρόνο. Είναι το μοναδικό ασφαλιστικό ταμείο στην επικράτεια όπου απαγορεύεται η κυκλοφορία του πλοίου εάν δεν εξοφλήσουν τις οφειλές του το αργότερο σε τρεις μήνες.

Μέχρι σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει τίποτα και η ελευθεροπλοία ήταν υπόθεση του προέδρου ή ενός υποτίθεται συμβουλίου που δεν συνεδρίαζε ποτέ. Αυτή ήταν η πραγματικότητα.

Με άλλες διατάξεις προχωρούμε στον ακόμα ασφαλέστερο τρόπο είσπραξης οφειλών προς το Ν.Α.Τ., στην ποσοστοποίηση του τέλους υπέρ του Ν.Α.Τ. με αυστηρότερες ποινές για τους παραβάτες και προβλέποντας αύξηση των σχετικών αποζημιώσεων σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου.

Επίσης, αυξάνονται οι εισφορές στα μικρά και μεσαία μεγέθους πλοία, ούτως ώστε να υπάρχει ενιαίο ποσοστό στην είσπραξη των εισφορών.

Ακόμα υπάρχουν και άλλες διατάξεις που διευκολύνουν τις σχέσεις Ν.Α.Τ. και συναλλασσομένων...

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

Κλείστε το λιγάκι αυτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μα, δεν μπορώ να το κλείσω, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν έχω την ευχέρεια να παραβιάζω τον Κανονισμό κατά σύστημα.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Σκοπός είναι η όσο γίνεται...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Έχω ήδη δεκαπέντε λεπτά αυτήν τη διαδικασία...

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Τελειώνω σε τρία λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τελειώστε, σας παρακαλώ. Μη με φέρνετε σε δύσκολη θέση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Τον παραβιάσατε ήδη κατά δεκαπέντε λεπτά τον Κανονισμό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Σκοπός είναι η όσο γίνεται εξυγίανση του Ν.Α.Τ., η καλύτερη και διαφανέστερη λειτουργία του, η μεγαλύτερη εξασφάλιση των εσόδων του με στόχο η πλειονότητα των διατάξεων να ενισχύει και να προστατεύει τα συμφέροντα του πραγματικού ναυτικού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως διαπιστώνετε για πρώτη φορά επιχειρείται μία τέτοια παρέμβαση στο Ν.Α.Τ., την οποία τολμούμε χωρίς να υπολογίσουμε, εμείς τουλάχιστον, το αναμενόμενο πολιτικό κόστος και ειλικρινά ζητώ να στηρίξετε την προσπάθεια αυτή.

Παράλληλα με όλα αυτά προχωρούμε και ήδη έχουμε καταθέσει τον Οργανισμό του Ν.Α.Τ. Αυτές τις μέρες προκηρύσσεται διαγωνισμός για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος που θα καλύπτει πλήρως όλες τις διοικητικές και οικονομικές εφαρμογές του οργανισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό είναι αποτέλεσμα ενός πολύμηνου και ευρύτατου διαλόγου και έχουμε λάβει υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, τις θέσεις όλων των πλευρών, εάν και είναι πάρα πολύ δύσκολο για τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να συγκλίνει τις διαφορετικές απόψεις και να συμβιβάσει τα διαφορετικά συμφέροντα. Διαπιστώθηκαν μεγάλες αντιθέσεις μεταξύ των φορέων και σε πολλές περιπτώσεις το κενό των προτάσεων. Κατατέθηκαν προτάσεις, οι περισσότερες από τις οποίες είναι ανεδαφικές και αναποτελεσματικές.

Όλοι θέλουν την εξυγίανση του Ν.Α.Τ., στην πράξη όμως πολλοί θέλουν να διατηρηθούν οι χαρακτηριστικές διατάξεις και τα προνόμια που ισχύουν σήμερα για δικούς τους λόγους. Είναι ευτύχημα όμως ότι και η πλειονότητα της Π.Ν.Ο. είναι υπέρ του ξεκαθαρίσματος του ταμείου, ώστε να απολαμβάνουν των παροχών οι πραγματικά επαγγελματίες ναυτικοί.

Οι διατάξεις αυτές στο σύνολο των άρθρων πρέπει να σας τονίσω ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Η ναυτιλία είναι ένας ιδιαίτερος χώρος και χρειάζεται ιδιαίτερη προσέγγιση και γνώση. Επειδή ακούγονται πολλά για θεσμικές και πολιτικές παρεμβάσεις στο χώρο της ναυτιλίας πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι ορισμένες ρυθμίσεις προκαλούν μεγάλες τομές που επί δεκαετίες δεν έχουν γίνει.

Από την πρώτη στιγμή που ανέλαβα το Υπουργείο υποστήριξα σταθερά με την πολιτική μου ότι ο εκσυγχρονισμός της ναυτιλίας μας περνά μέσα από δύο παράλληλες διαδικασίες.

Πρώτη προϋπόθεση είναι η κατοχύρωση της διαφάνειας σε όλες τις δραστηριότητες, έστω και αν ακόμη θιγεί ο υπουργοκεντρικός χαρακτήρας του Υπουργείου, ο οποίος βεβαίως βολεύει τον εκάστοτε Υπουργό. Μακροπρόθεσμα όμως ο υπουργοκεντρικός αυτός λειτουργεί αρνητικά για το Υπουργείο και τη ναυτιλία.

Δεύτερη προϋπόθεση είναι η προσπάθεια για συνεννόηση όλων των φορέων που εμπλέκονται στη ναυτιλία. Δεν είμαι αιθεροβάμων για να ζητώ μία συνεννόηση στηριγμένη σε καλές προθέσεις ανθρώπων, αλλά στην κοινή συνείδηση των φορέων ότι η συμφωνία θα είναι για το συμφέρον όλων. Για να ακριβολογώ, μόνο με τη συμφωνία αυτή θα υπάρξουν κέρδη, ενώ με την αντιπαράθεση μόνο χαμένοι θα υπάρξουν σε όλα ανεξαιρέτως τα στρατόπεδα.

Όλα αυτά όμως έχουν και μία ακόμα αναγκαία συνθήκη. Να κοιτάμε όλοι την πραγματικότητα κατάματα, όχι να κρύβουμε το κεφάλι μας στην άμμο και να αφήνουμε με απάθεια τη θύελλα να μαινεται γύρω μας. Εγώ πρώτος έχω ξεκαθαρίσει ότι δεν πρόκειται να αποφύγω, να κρύψω ή να αναβάλω την αντιμετώπιση κανενός προβλήματος, αλλά αντίθετα θα αναλάβω τις ευθύνες και το πολιτικό κόστος. Ένας Υπουργός όμως δεν καθορίζει μόνος του τις εξελίξεις στο χώρο του. Πρέπει και όλοι οι άλλοι να κοιτάξουν κατάματα την

πραγματικότητα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Οι άλλοι Υπουργοί και ο Πρωθυπουργός εννοείτε. Συμφωνούμε σε αυτό!

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Οι εφοπλιστές πρέπει να αντιληφθούν –και ήδη ξέρουν– ότι η ελληνική σημαία τους προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες, επομένως μπορούν να αναλάβουν ένα μικρό μέρος του κόστους για τα ελληνικά πλοία. Επίσης, πρέπει οι εφοπλιστές να αντιληφθούν ότι οφείλουν να επενδύσουν στις εσωτερικές γραμμές γιατί δεν υπάρχει επ' αόριστον μονοπώλιο στις ελληνικές θαλάσσιες.

Οι ναυτεργάτες, από την άλλη πλευρά, δεν μπορούν επ' αόριστον να κλείνουν τα μάτια τους στον παγκόσμιο ανταγωνισμό και να "απατούν" συνθέσεις πληρωμάτων που μπορεί το 1960 να φαίνονταν λογικές, το 2000 όμως είναι ουτοπικές.

Η εφοπλιστική κοινότητα μας κατηγορεί ότι υποστηρίζουμε τους ναυτεργάτες. Η Π.Ν.Ο. υποστηρίζει ότι είμαστε με τους εφοπλιστές. Δεν είμαστε ούτε με τον έναν ούτε με τον άλλον. Είμαστε με τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας με κοινωνικό πρόσωπο, η οποία για να επιβιώσει απαιτεί συναίνεση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα από την ομιλία μου προσπάθησα να μεταφέρω τα προβλήματα, τις δυνατότητες, το τι επιδιώκουμε με το νομοσχέδιο, αλλά και το τι σχεδιάζουμε για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Θα ήθελα να τονίσω ότι η Κυβέρνηση και εγώ προσωπικά αισιοδοξούμε ότι στα χρόνια που θα ακολουθήσουν και με τις επερχόμενες αλλαγές που θα επιφέρει ο 21ος αιώνας σε όλους τους τομείς, η ναυτιλία μας, παρά τις όποιες δυσκολίες, θα περάσει πρώτη το κατώφλι του αυτοδύναμη, σίγουρη και δυναμική.

Έχουμε θέσει ως Κυβέρνηση τον τομέα "ναυτιλία" ανάμεσα στις πρώτες προτεραιότητές μας, ώστε να προετοιμαστεί τόσο ο ναυτιλιακός, επιχειρηματικός κόσμος, όσο και ο ναυτικός για τις εξελίξεις που σχετίζονται με τον τομέα αυτόν για να μπορέσουν να ανταποκριθούν και αυτοί στις υψηλές απαιτήσεις του αύριο.

Εμείς στο Υ.Ε.Ν. στην προσπάθεια που κάνουμε, όχι μόνο με αυτό το νομοσχέδιο, που αποτελεί πολύ μικρό μέρος του συνόλου των προσπαθειών, στόχο έχουμε τη στήριξη κάθε παραμέτρου του όρου "ναυτιλία".

Ακούσαμε τη φιλοσοφία των διατάξεων. Άλλο έργο έχει ήδη επιτελεστεί και άλλο έχει προγραμματιστεί. Δεν διεκδικούμε την αναγνώριση όλων αυτών των προσπαθειών. Θα ήταν άλλωστε πρωτοφανές στην πολιτική διαδρομή αυτού του τόπου. Αυτό άλλωστε διαπιστώθηκε και κατά τη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή, όπου ενώ είναι η πρώτη φορά που το Υ.Ε.Ν. φέρνει συγκεκριμένο νομοσχέδιο για πολλά θέματα της αρμοδιότητάς τους ύστερα από τόσα χρόνια, ακόμα και αυτή η προσπάθεια στο όνομα της μικροπολιτικής αμφισβητήθηκε.

Πρέπει όμως να τονίσω σε όλους τους τόνους και με όλους τους τρόπους ότι η ναυτιλία απαιτεί συναίνεση και εθνική στρατηγική. Είναι δύσκολο αυτό να γίνει, σύμφωνα με τις πολιτικές συνθήκες του τόπου.

Εγώ όμως κλείνοντας την ομιλία μου θα επαναλάβω αυτό που πολλές φορές έχω πει. Αν θέλουμε πράγματι να βοηθήσουμε την ελληνική ναυτιλία, να βοηθήσουμε την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της χώρας, οφείλουμε, ο καθένας χωριστά και όλοι μαζί, να αναλάβουμε τις ευθύνες μας.

Προσωπικά ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και η Κυβέρνηση γενικότερα έχουμε αποφασίσει τη ρήξη με το παρελθόν και την εξυγίανση του συστήματος, γιατί έχουμε υποχρέωση να οδηγήσουμε την Ελλάδα στον 21ο αιώνα ισχυρή και ευημερούσα για τη χώρα και τους πολίτες της. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά με φέρατε σε πολύ δύσκολη θέση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Γιατί, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Είπα προηγούμενα,

κύριε Πρόεδρε ότι θα αφαιρεθεί από τη δευτερολογία του κυρίου Υπουργού το δεκάλεπτο και θα το τηρήσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Η ανοχή του Προεδρείου πρέπει να ισχύει και για τους άλλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θα το τηρήσω, κύριε Πρόεδρε –και αν εσείς δεν παρεμβαίνατε, με το σεβασμό που σας έχω – και στους άλλους. Αν δεχθούν, ασφαλώς θα κόψω αυτόν το χρόνο από τη δευτερολογία τους.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Μα, δεν θα υπάρξουν δευτερολογίες, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μπακογιάννη, έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το μόνο καλό μήνυμα με το οποίο αρχίζει το 1998 στην Ελληνική Βουλή είναι ότι συζητάμε το θέμα της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κατά τα λοιπά, φοβούμαι ότι ο κύριος Υπουργός, ο οποίος επί πενήντα λεπτά απασχόλησε το Σώμα, δεν κατάφερε να θυμηθεί μια βασική αρχή, την οποία πολλές φορές επαναλάμβανε σε τούτη εδώ τη Βουλή ο μακαρίτης ο Γεώργιος Παπανδρέου.

Όταν μιλούσε για τα θέματα της ναυτιλίας ο Γεώργιος Παπανδρέου εδώ –πολλοί παλαιότεροι εμού συνάδελφοι θα το θυμούνται– έλεγε μια πολύ απλή αλήθεια. "Προσέχετε, κύριοι συνάδελφοι, όταν ασχολείστε με τα θέματα της ναυτιλίας. Τα πλοία έχουν την πολύ κακή συνήθεια να μπορούν να αλλάξουν σημαία εν πλώ".

Αυτήν την πολύ απλή αλήθεια φοβούμαι ότι ο κύριος Υπουργός την ξέχασε και την ξέχασε και δυστυχώς το σύνολο της Κυβερνήσεως του ΠΑΣΟΚ. Διότι, κύριοι συνάδελφοι, συμφωνούμε πολλές φορές εδώ όλες οι πτέρυγες της Βουλής για το σημαντικό ρόλο τον οποίο παίζει η Εμπορική Ναυτιλία, για την κοινωνική της δραστηριότητα, για την ανυπολόγιστη εθνική της σημασία, κατά πόσο είναι εθνικό κεφάλαιο και όλα αυτά, με τα οποία ουσιαστικά συμφωνούμε όλοι στα λόγια. Όταν όμως ερχόμαστε στην εφαρμογή της πολιτικής διαπιστώνουμε ότι η πολιτική, την οποία θα έπρεπε να έχει το ΠΑΣΟΚ ως Κυβέρνηση στα θέματα ναυτιλίας, την έχει.

Μας είπε σήμερα το βράδυ ο κύριος Υπουργός τον πόνο του. Τον άκουσα με προσοχή, κύριε Υπουργέ. Η αλήθεια είναι ότι δεν χρειαζόταν να κάνετε μεγάλη προσπάθεια να πείσετε την Ελληνική Βουλή. Το Υπουργικό σας Συμβούλιο θα έπρεπε κατ' αρχήν να πείσετε. Όταν πείσετε το Υπουργικό σας Συμβούλιο και τον Πρωθυπουργό σας, ίσως θα μπορέσει να υπάρξει, έστω και με καθυστέρηση δεκαετησίων μηνών, μια συγκεκριμένη πολιτική για τη ναυτιλία.

Επειδή, πολλά ελέγχθησαν, θέλω να ξεκαθαρίσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι περιθώρια για να κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας δεν υπάρχουν πια. Όλος ο Πειραιάς ξέρει ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία περνά περίοδο βαθιάς και παρατεταμένης κρίσης. Το ελληνικό πλοίο έχει χάσει την ανταγωνιστικότητά του. Στο διεθνές περιβάλλον χάνει ερείσματα από το σκληρό ανταγωνισμό. Εκεί που τα προηγούμενα χρόνια πρωτοπορούσαμε στο θεσμικό πλαίσιο και στα κίνητρα, σήμερα είμαστε ουραγοί. Κάποτε οι σημαίες ευκαιρίας, στις οποίες αναφέρθηκε και ο κύριος Υπουργός, που απειλούσαν τον ελληνικό εμπορικό στόλο ήταν πολύ συγκεκριμένες. Σήμερα –και πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε αυτό εδώ– οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες δημιουργούν σημαίες ευκαιρίας. Τα αποτελέσματα τα γνωρίζουμε όλοι.

Κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα σας πω μια πολύ απλή αλήθεια. Για να κρατήσει ένα μέσο πλοίο σήμερα την ελληνική σημαία, επιβαρύνεται οκτακόσια (800) δολάρια την ημέρα παραπάνω. Καλείται δηλαδή ο πλοιοκτήτης να πληρώσει οκτακόσια (800) δολάρια την ημέρα παραπάνω. Αυτός είναι ο λόγος, για τον οποίο εγκαταλείπουν τα πλοία την ελληνική σημαία. Από τις αρχές του 1996 έχουν εγκαταλείψει την ελληνική σημαία διακόσια πλοία και οδηγούμαστε προς αύξηση αυτού του αριθμού. Αυτή η τάση δυστυχώς δεν μπορεί να χαρακτηριστεί περιστασιακή. Μήνα με το μήνα η τάση φυγής αυτή κλιμακώνεται.

νεται και δυστυχώς η Κυβέρνηση παρακολουθεί αδιάφορη αυτήν την πορεία. Αυτά, κύριοι συνάδελφοι, είναι μία πραγματικότητα που δεν μπορεί κανείς να την αρνηθεί. Τον κύριο Υπουργό τον απασχολεί πάρα πολύ ποιος θα είναι ο ρόλος του ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Μας είπε δύο προϋποθέσεις.

Κύριε Υπουργέ, η πρώτη προϋπόθεση είναι να υπάρχει ελληνική εμπορική ναυτιλία, αλλιώς το Υπουργείο σας δεν έχει κανένα νόημα ύπαρξης. Να συμφωνήσουμε, λοιπόν, σε αυτό. Το πρώτο μέλημα, λοιπόν, μιας κυβερνήσεως είναι να υπάρχει η εμπορική ναυτιλία. Έχουμε φθάσει στο σημείο τα πλοία του ελληνικού νηολογίου να είναι μόλις το 20% του συνόλου των ελληνόκτητων πλοίων. Οι συνέπειες όμως είναι αλυσιδωτές. Και αυτό φαντάζομαι το καταλαβαίνουμε όλοι. Μείωση του ελληνικού εμπορικού στόλου σημαίνει λιγότερες θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς, πολύ λιγότερα έσοδα για το Ν.Α.Τ., απώλεια θέσεων εργασίας στον ευρύτερο χώρο των ναυτιλιακών υπηρεσιών, ολοκληρωτική κατάρρευση του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης, διότι για να υπάρξουν νέοι Έλληνες αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού χρειάζονται πλοία με ελληνική σημαία, σημαντική κάμψη των άδηλων πόρων, που είναι οι μόνοι πόροι που μπορούν να στηρίξουν τον προβληματικό και ελλειμματικό ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών. Ποιο είναι το πολιτικό συμπέρασμα απ'αυτήν τη θλιβερή καταγραφή των αλυσιδωτών αρνητικών συνεπειών των διαρθρωτικών αδυναμιών της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου; Ότι η ναυτιλία ως ευρύτερος οικονομικός χώρος παροχής υπηρεσιών χάνει σιγά-σιγά τους δεσμούς της με την Ελλάδα. Πέρα από το στόλο και τη σημαία των πλοίων υπάρχουν βεβαίως και μία σειρά από υπηρεσίες, εργασίες δουλειές που πλήττονται από τη σημερινή τάση συρρίκνωσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η άποψη της Νέας Δημοκρατίας είναι ότι η Κυβέρνηση πρέπει ταχύτατα, άμεσα να αποφασίσει μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Μέτρα ουσιαστικά που να φέρουν την ελληνική ναυτιλία ένα βήμα μπροστά και να δώσουν τη δυνατότητα να καλύψει το χώρο που χάθηκε τα τελευταία χρόνια. Οφείλουν όλοι να συνειδητοποιήσουν ότι περισσότερες θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς, περισσότεροι Έλληνες ναυτικοί στα πλοία, περισσότερες θέσεις εργασίας σε επιχειρήσεις ναυτιλιακών υπηρεσιών θα υπάρξουν μόνο, αν υπάρξουν τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου. Αυτή η πολιτική είναι μονόδρομος και είναι ψευτοδίλημμα αυτό το ερώτημα που έθεσε πριν ο κύριος Υπουργός. Γιατί η πραγματικότητα είναι ότι η πολύμηνη ολιγορία και ατολμία της κυβερνητικής ηγεσίας μέσα από συσκέψεις, συζητήσεις -διάβασμα ουκ ολίγες στον Τύπο- το μόνο που δείχνει είναι ότι η σημερινή κυβέρνηση δεν τολμά να δώσει λύσεις.

Πέρα όμως από τα μέτρα αποκατάστασης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου για να αποκτήσει ο Πειραιάς ξανά τη δυναμική του επιβάλλεται η ναυτιλιακή πολιτική να προωθήσει καινοτόμες πρωτοβουλίες και σημαντικές αλλαγές.

Πρώτον, το τραπεζικό σύστημα. Είναι πράγματι λυπηρό και απογοητευτικό ότι το τραπεζικό σύστημα μιας ναυτικής χώρας, όπως η Ελλάδα, απέχει από κάθε ουσιαστική προσπάθεια ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Το ελεγχόμενο από το δημόσιο τραπεζικό σύστημα δεν στηρίζει την ποντοπόρο ναυτιλία. Αφήνει σε μικρές, ξένες κυρίως τράπεζες τον έλεγχο του κρίσιμου τομέα της χρηματοδότησης. Αυτή η αδυναμία δείχνει ότι η ελληνική πολιτεία δεν έχει ούτε εκεί ολοκληρωμένη πολιτική στήριξης και ανάπτυξης της ναυτιλίας.

Δεύτερον, η ταχύτατη προσαρμογή στις νέες διεθνείς θεσμικές πρωτοβουλίες επαναλαμβάνονται. Θα δώσω ένα παράδειγμα. Ο Κώδικας Ι.Σ.Μ. δημιουργεί νέες συνθήκες στη ναυλαγορά. Τα χρονικά περιθώρια για τις πιστοποιήσεις ολοκληρώνονται στις 30 Ιουνίου 1998. Και σήμερα τόσο η πολιτική ηγεσία όσο και σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων βλέπουν ότι οι μήνες περνούν, χωρίς να υιοθετούν τα μέτρα προσαρμογής στις διεθνείς συνθήκες. Αυτή όμως η αδράνεια

θα σημαίνει απώλειες, για την ελληνική ναυτιλία.

Τρίτον, είναι η ναυτική εκπαίδευση. Χάρηκα που άκουσα τον κύριο Υπουργό να λέει ότι θα φέρει το νομοσχέδιο για τη ναυτική εκπαίδευση και θα το φέρει σύντομα.

Σήμερα, οι καπετάνιοι και οι αξιωματικοί του εμπορικού στόλου ασκούν ένα επάγγελμα που έχει άμεση σχέση με την οικονομική διαχείριση, τη διοίκηση, την τεχνολογία και με πολλούς τομείς των σύγχρονων επιστημών. Δεν είναι απλώς εμπειρία, είναι γνώση. Και αυτό το σύστημα της ναυτικής μας εκπαίδευσης, δεν υπάρχει αμφιβολία, απαιτεί ουσιαστική αναβάθμιση. Και τέταρτο, και φθάνω στο καίριο σημείο για το οποίο πολλά ελέχθησαν σήμερα, είναι η λειτουργία του Ν.Α.Τ., έτσι ώστε να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη των ναυτικών απέναντί του και να υπάρξει ένα αίσθημα δικαίης αντιμετώπισης του ναυτικού κόσμου, κυρίως των παλαιών ναυτικών, που στήριξαν για δεκαετίες το ταμείο με τις δικές τους εισφορές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να αναφερθώ ειδικότερα στο Ν.Α.Τ., διότι το Ν.Α.Τ. αποτελεί πράγματι και την ουσία του μεγάλου προβλήματος που αντιμετωπίζουμε σήμερα.

Ο κύριος Υπουργός είπε ότι η κατάσταση του Ν.Α.Τ. είναι καταστροφική και παραδέχθηκε ουσιαστικά ότι μία πολιτική που ασκήθηκε τα τελευταία δέκα χρόνια είχε καταστροφικές...

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Τριάντα χρόνια, είπα...

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Μη γελάτε, κύριε Υπουργέ, διότι τα στοιχεία θα σας διαψεύσουν. Θα με υποχρεώσετε και εμένα να καταθέσω στα Πρακτικά ένα χαρτί το οποίο προέρχεται από το Ν.Α.Τ. και δείχνει πώς το παραλάβατε, με τριακόσια πενήντα εκατομμύρια (350.000.000) δολάρια συν και πώς το καταντήσατε σήμερα που ο Έλληνας φορολογούμενος πρέπει να μιλά. Μην προκαλείτε και από πάνω. Καταλαβαίνουμε την ανάγκη σας αλλά μη φθάνετε και στο σημείο να μας λέτε "τριάντα χρόνια είναι αυτά", διότι θα μας υποχρεώσετε να τα πούμε σε μια γλώσσα που δεν έχω διάθεση να τα πω σήμερα το βράδυ. Τουλάχιστον μείνετε ήσυχος στη θέση σας.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής, κ. Θ. Μπακογιάννη, καταθέτει για τα Πρακτικά έγγραφο του Ν.Α.Τ. το οποίο έχει ως εξής:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ 1- ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Πειραιάς 7.12.1983

Βαθμός Προτεραιότητας
ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
ΠΡΟΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: NAT/ΔΙΚΑΣΤΙΚΟ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ:

ΘΕΜΑ: "Αποστολή Οικονομικοασφαλιστικών στοιχείων".

ΣΧΕΤ: 2149/18.11.83 έγγραφο Π.Ν.Ο.

Απαντώντας στο παραπάνω σχετικό και για τα στοιχεία που αφορούν τη Δ/ση μας σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

α) Στοιχείο 3: Το ύψος των ετησίων εισφορών και παροχών μετά την αύξηση των εισφορών και παροχών από 1.1.83 διαμορφώνονται ως εξής:

	NAT	12.784.000.000.
Εισφορές	KAAN	4.262.000.000

Σύνολο εισφορών		17.046.000.000.
Παροχές		14.074.000.000.

β) Στοιχείο 4: Το ποσοστό των Διοικητικών δαπανών για το έτος 1983 προϋπολογίζεται σε 2,92% περίπου σε σχέση με τα συνολικά έσοδα.

γ) Στοιχείο 8: Το ύψος των αποθεματικών NAT και KAN

με σημερινές τιμές συναλλάγματος ανέρχεται σε Δραχ. 15.500.000.000 και Δραχ. 2.600.000.000 αντίστοιχα.

δ) Στοιχείο 11: Τα αποτελέσματα των χρήσεων 1978 – 82, για το έτος 1978 από τον Ισολογισμό και για τα υπόλοιπα έτη από τον Προϋπολογισμό έχουν, ως εξής:

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 1978	

Ε Σ Ο Δ Α :	4.031.534.796,30
Ε Ξ Ο Δ Α :	2.784.705.736,60
Π Λ Ε Ο Ν Α Σ Μ Α :	1.246.829,089,70
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ	

1979	
Ε Σ Ο Δ Α :	6.672.297.000
Ε Ξ Ο Δ Α :	6.662.297.000
Π Λ Ε Ο Ν Α Σ Μ Α :	12.000.000
1980	

Ε Σ Ο Δ Α :	9.617.309.000
Ε Ξ Ο Δ Α :	9.602.309.000
Π Λ Ε Ο Ν Α Σ Μ Α :	15.000.000
1981	

Ε Σ Ο Δ Α :	12.901.026.000
Ε Ξ Ο Δ Α :	12.874.676.000
Π Λ Ε Ο Ν Α Σ Μ Α :	26.350.000
1982	

Ε Σ Ο Δ Α :	18.102.602.000
Ε Ξ Ο Δ Α :	17.832.710.000
Π Λ Ε Ο Ν Α Σ Μ Α :	269.892.000

ε) Στοιχείο 15. Τα κεφάλαια του ΝΑΤ σε συνάλλαγμα είναι κατατεθειμένα στην Τράπεζα της Ελλάδος με προθεσμία. Ο Χρόνος των προθεσμιικών καταθέσεων εξαρτάται από τις προβλέψεις σε ότι αφορά το ύψος της εκάστοτε τιμής των επιτοκίων των καταθέσεων σε δολάρια, Μάρκα και Ελβετικά Φράγκα.

στ) Στοιχείο 17. Το προβλεπόμενο ποσοστό των Διοικητικών Δαπανών του ενιαίου φορέα προϋπολογίζεται σε 2,26% σε σχέση με τα έσοδα.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΜΜ. ΓΙΑΝΝΑΔΑΚΗΣ – ΑΤ1/2ο*)

(Επίσης, η Βουλευτής κ. Θ. Μπακογιάννη, καταθέτει για τα Πρακτικά και άλλα στοιχεία του Ν.Α.Τ. τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριοι συνάδελφοι, από την ώρα που στο Ν.Α.Τ. προσετέθησαν όσοι προσετέθησαν, άνθρωποι που δεν είχαν πληρώσει εισφορές, το πράγμα κατάντησε εκεί που κατάντησε. Και κατάντησε εις βάρος των Ελλήνων ναυτικών, εις βάρος όλων αυτών που πλήρωναν εισφορές τόσα χρόνια και βεβαίως εις βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων οι οποίοι καλούνται κάθε χρόνο με τη νέα φορολογική επιδρομή παραδείγματος χάρη, να πληρώσουν τα σπασμένα.

Εβδομήντα δισεκατομμύρια (70.000.000.000) δραχμές κόστισε το Ν.Α.Τ., κύριοι συνάδελφοι. Είναι πολλά λεφτά και είναι λεφτά που ουσιαστικά δόθηκαν για να γίνει τζάμπα, πρόσκαιρα, κοινωνική πολιτική. Διότι ουσιαστική κοινωνική πολιτική θα είχε ασκηθεί αν σήμερα οι Έλληνες ναυτικοί είχαν πράγματι συντάξεις αξιοπρεπείς και όχι συντάξεις πείνας και αν σήμερα δεν κινδύνευαν όλες αυτές οι εισφορές τους να πιναχθούν στον αέρα και να πεταχθούν.

‘Αρα, κύριε Υπουργέ, αυτό το οποίο κάνετε σήμερα και το οποίο είναι ένα πρώτο μέτρο με το οποίο διορθώνετε τα πολλά λάθη που είχατε κάνει κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του Π.Α.Σ.Ο.Κ., είναι καλό και συμφωνούμε, αλλά δεν φθάνει. Και ξέρετε και εσείς ότι δεν φθάνει και το παραδέχεσθε εδώ μέσα και λέτε ότι το κάνουμε αυτό και βγάζουμε το φλοιά, αλλά δεν φθάνουμε στο κεντρικό πρόβλημα, δεν φθάνουμε στον πυρήνα του προβλήματος.

Κύριε Υπουργέ, τον πυρήνα του προβλήματος καλείσθε να λύσετε. Αυτήν τη στιγμή είσθε Υπουργός. Με το να ζητάτε από τα υπόλοιπα κόμματα της Αντιπολίτευσης συνυπευθυνότητα για να βγάλουμε τα κάστανα που εσείς βάλατε στη φωτιά, είναι τουλάχιστον ουτοπία. Εμείς εδώ σας λέμε την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας και σας τη λέμε καθαρά.

Η πρόταση, λοιπόν, της Νέας Δημοκρατίας –και αν θέλετε εν πάση περιπτώσει ακολουθήστε την– βασίζεται στην εξής απλή λογική. Το Ν.Α.Τ. το 1981 είχε εκατό χιλιάδες ενεργούς ναυτικούς και είκοσι έξι χιλιάδες συνταξιούχους. Σήμερα φθάσαμε σε πλήρη ανατροπή των δεδομένων. Έχουμε είκοσι οκτώ χιλιάδες ενεργούς ναυτικούς προς εξήντα δύο χιλιάδες συνταξιούχους. Αυτή είναι η αναλογία. Αυτή όμως η αναλογία δεν μπορεί να κρατηθεί από κανένα ταμείο.

Τη μόνη λύση την οποία τουλάχιστον εμείς βλέπουμε είναι ότι η Κυβέρνηση οφείλει να τολμήσει να διορθώσει αυτό που έκανε την προηγούμενη δεκαετία.

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

Δηλαδή, να αφήσει το Ν.Α.Τ. καθαρό ένα ταμείο των ναυτικών και όχι ένα ταμείο όλων των υπολοίπων οι οποίοι κατά διαστήματα προσετέθησαν. Και αυτήν την καταγραφή την οποία θέλατε να κάνετε σήμερα με το νομοσχέδιό σας στους ενεργούς ναυτικούς να την κάνετε και για το Ν.Α.Τ.. Και όποιος έχει πραγματικά πληρώσει με βάση την αρχή της ανταποδοτικότητας να πάρει τα λεφτά τα οποία δικαιούται, κύριε Υπουργέ. Αλλιώς αυτό δεν είναι εξυγίανση. Με το δικό μου το μυαλό, κύριοι συνάδελφοι, αυτό θα πει εξυγίανση. Ούτως ή άλλως έχουμε πρόβλημα στο ασφαλιστικό. Η Κυβέρνηση δεν τολμάει να το αγγίξει. Αυτό θα το πληρώσει πάρα πολύ ακριβά ο ελληνικός λαός. Τουλάχιστον σε ένα ταμείο αποκλειστικά για ναυτικούς που έχει δουλέψει χρόνια με την αρχή της ανταποδοτικότητας, την οποία σήμερα το σύνολο αν θέλετε του πολιτικού κόσμου επαγγέλλεται, κάντε τη δοκιμή. Ιδού η Ρόδος, ιδού και το πήδημα. Και μη μου πείτε αύριο ότι η Νέα Δημοκρατία δεν σας λέει τι πολιτική να ακολουθήσετε. Σας τη λέμε και μάλιστα σας τη λέμε πολύ συγκεκριμένα. Αναλαμβάνουμε μάλιστα και την πολιτική ευθύνη των λόγων μας, κύριε Υπουργέ.

Τέλος θα ήθελα να κάνω δυο παρατηρήσεις σ’ αυτά τα οποία ελέγχθησαν από τον κύριο Υπουργό και τα οποία αφορούν το Λιμενικό Σώμα.

Κύριοι συνάδελφοι, η ύπαρξη πολιτικής γενικής διεύθυνσης στο Λιμενικό Σώμα σημαίνει το πρώτο βήμα ουσιαστικά κατάρνησης του στρατιωτικού του χαρακτήρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Είναι αντιφατικό.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Δεν θα έπρεπε να το κάνετε αυτήν τη στιγμή, κύριε Υπουργέ, διότι αυτή η στιγμή είναι στιγμή στήριξης του Λιμενικού Σώματος. Και σε οποιαδήποτε πρωτοβουλία πάρει η Κυβέρνηση για να στηρίξει το Λιμενικό Σώμα θα βρει και τη Νέα Δημοκρατία σύμφωνη και μάλιστα να σας στηρίζει.

Την ώρα που έχουμε ανοικτά τα προβλήματα και προς ανατολάς και προς δυσμάς και με την Αλβανία και με τους Κούρδους, την ώρα που καλείται αυτήν τη στιγμή το Λιμενικό Σώμα να μην έχει μόνο το ρόλο του επιτηρητού τον οποίο είχε παλαιότερα των συνόρων, αλλά να έχει ρόλο σήμερα σε λεπτά και εξειδικευμένα θέματα που απαιτούν τεχνογνωσία και έχει επενδύσει το ελληνικό κράτος πάνω σ’ αυτούς τους αξιωματικούς. Είναι λάθος να δημιουργείτε μια τέτοια γενική διεύθυνση. Παρά τη διάψυσή σας, εδώ είμαστε και να είμαστε καλά το 1998, γιατί δεν θα αργήσει, κοντός ψαλμός αλληλουσία θα φέρετε το συγκεκριμένο πρόσωπο για το οποίο γίνεται η

γενική διεύθυνση. Φαίνεται ότι μερικά πράγματα δεν διορθώνονται σ' αυτόν τον τόπο, και το μόνο πράγμα που μένει είναι κάποιες παλιές και κακές δυστυχώς συνήθειες.

Κυρίες και κύριοι συναδελφοί, εγώ δεν θα κουράσω άλλο το Σώμα. Θα πω μόνο ότι μ' αυτήν τη νοοτροπία από την οποία διακατέχεται και σήμερα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η εμπορική ναυτιλία απλώς το χρόνο που μας έρχεται θα πολλαπλασιάσει τα προβλήματά της. Θα μετρήσουμε ακόμα περισσότερα πλοία τα οποία θα φύγουν και θα αλλάξουν σημαία. Θα μετρήσουμε ακόμα περισσότερους ανέργους και θα πληρώσει ο κρατικός προϋπολογισμός ακόμα περισσότερα χρήματα για το Ν.Α.Τ. απ' ό,τι ο κύριος Υπουργός σήμερα φαντάζεται.

Για να μπορέσει να ασκηθεί πολιτική στην εμπορική ναυτιλία θα πρέπει να ξεκινήσουμε από τις τέσσερις βασικές αρχές τις οποίες είχα την ευκαιρία σήμερα το βράδυ να σας αναπτύξω. Και πάνω απ' όλα να αποφασίσει η Κυβέρνηση ότι θα δει το πρόβλημα της εμπορικής ναυτιλίας με τόλμη και φαντασία και θα έχει την αποφασιστικότητα να δώσει λύση.

Αυτό το νομοσχέδιο που σήμερα συζητάμε δυστυχώς είναι μια ασπίρη σε ένα βαριά άρρωστο ο οποίος έχει καρκίνο. Η Νέα Δημοκρατία παρουσίασε τις δικές της θέσεις. Θα είμαστε δε στη διάθεση του κυρίου Υπουργού και κατά τη διάρκεια της συζήτησης των άρθρων για να τις αναλύσουμε λεπτομερώς. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Κόρακας έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Οι Βουλευτές πότε θα μιλήσουν, κύριε Πρόεδρε;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ας μιλήσουν, κύριε Πρόεδρε, μερικοί Βουλευτές και μετά θα μιλήσω εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Θα παρακαλέσω πάρα πολύ, μη διαμαρτύρεσθε. Έχουν σειρά οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Πρέπει να το καταλάβουν οι ίδιοι, να αφήσουν να ομιλήσουν οι Βουλευτές και εκείνοι να τοποθετηθούν μετά.

Υπάρχει άλλος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος που να θέλει να μιλήσει τώρα;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Θέλω εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κύριε Αποστόλου, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Αγαπητοί συνάδελφοι, καλή χρονιά και χρόνια πολλά.

Βέβαια, ο κύριος Υπουργός στην αρχή της συζήτησης είπε ότι η φετινή χρονιά θα είναι χρονιά του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μια και τουλάχιστον προανήγγειλε δύο-τρία νομοσχέδια. Όμως, αυτό που σήμερα συζητάμε είναι ένα νομοσχέδιο που με αποσπασματικό τρόπο και μεγάλη προχειρότητα αντιμετωπίζει διάφορα θέματα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Φαίνεται ότι έχει γίνει κανόνας πλέον στην Κυβέρνηση αυτός ο συγκεκριμένος τρόπος νομοθέτησης. Θα περίμενε κανείς, μετά από ενάμιση χρόνο τουλάχιστον η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, να έφερνε ένα νομοσχέδιο που όντως θα ασχολούνταν με τα σοβαρά και δύσκολα προβλήματα της Εμπορικής Ναυτιλίας. Ας ελπίσουμε βέβαια ότι θα συμβεί στο άμεσο μέλλον.

Αρχίζω από το σπουδαιότερο πρόβλημα της Εμπορικής Ναυτιλίας, που είναι η κατάσταση του Ν.Α.Τ. Όλοι παραδέχονται ότι πρέπει να εξυγιανθεί και για να συμβεί αυτό, πρέπει οπωσδήποτε να βρεθούν, να εξοικονομηθούν πόροι. Όχι μόνο δεν γίνεται κάτι τέτοιο με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αλλά αντίθετα έχουμε νέες χαρακτηριστικές παραχωρήσεις σε βάρος του Ν.Α.Τ. και σε όφελος των πλοιοκτητών.

Το έλλειμμα του Ν.Α.Τ. για το 1998 με βάση τον προϋπολογισμό, θα ξεπεράσει τα εκατόν τριάντα δισεκατομμύρια (130.000.000.000) δραχμές και με τη σχέση που υπάρχει μεταξύ εργαζομένων και συνταξιούχων, συνεχώς θα διευρύνεται. Υπάρχουν σήμερα εξήντα δύο χιλιάδες συνταξιούχοι, έναντι είκοσι οκτώ χιλιάδων εν ενεργεία εργαζομένων. Κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητο απ' όλους ότι οπωσδήποτε πρέπει

να διευρυνθεί, να αλλάξει αυτή η ασφαλιστική σχέση. Και αυτό για να γίνει, θα πρέπει να αυξηθούν οι εργαζόμενοι. Όμως, είναι γνωστό ότι με τα πρόσφατα μέτρα που θέσπισε η Κυβέρνηση, πρόβλεψε τη μείωση των οργανικών θέσεων, δηλαδή τη μείωση των συνθέσεων των πληρωμάτων, πράγμα που οπωσδήποτε δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο τη θέση του Ν.Α.Τ.

Από την άλλη πλευρά, παρά τη συγκεκριμένη, όπως προανέφερα πολιτική της Κυβέρνησης, ο εμπορικός στόλος συνεχώς μειώνεται, ελληνικά πλοία αλλάζουν σημαίες και σίγουρα η βασικότερη συνέπεια, είναι η μείωση των θέσεων εργασίας. Έτσι, λοιπόν, ο κλάδος των ναυτικών, έχει περιέλθει σε μια τραγικά δύσκολη θέση, η ανεργία είναι το κυριότερο χαρακτηριστικό του κλάδου και τα ασφαλιστικά του ταμεία, βρίσκονται στα πρόθυρα της διάλυσης. Η Κυβέρνηση έπρεπε να είχε καταθέσει ένα νομοσχέδιο που θα έβαζε σε πρώτη φάση τις βάσεις για την εξυγίανση του ασφαλιστικού φορέα, ούτως ώστε να απαλλαγεί ο ναυτικός κόσμος, τόσο οι εν ενεργεία, όσο και οι συνταξιούχοι από τη μόνιμη ανασφάλεια και αβεβαιότητα που τους διακατέχει.

Το νομοσχέδιο αυτό, δυστυχώς δεν εξυπηρετεί αυτόν τον σκοπό. Έρχεται βέβαια να φέρει κάποιες αλλαγές σε δευτερεύοντα ζητήματα αλλά σε ορισμένα διαδικαστικά ζητήματα, περιπλέκει και επιδεινώνει ακόμα περισσότερο τα προβλήματα που υποτίθεται ότι θέλει να λύσει. Για να υπάρξει μια ουσιαστική εξυγίανση του Ν.Α.Τ. θα πρέπει εκτός της αλλαγής της σχέσης που προανέφερα, που θα προέλθει βέβαια μέσα από μια σχεδιασμένη πολιτική αύξησης των θέσεων εργασίας και απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών, να υπάρξει μια ουσιαστική αύξηση των εισφορών. Και αυτό θα συμβεί όταν προβλεφθεί η τριμερής χρηματοδότηση. Βέβαια, παράλληλα, θα πρέπει οπωσδήποτε να μηχανοργανωθεί το Ν.Α.Τ., οι υπηρεσίες του, ώστε να μην εξανεμισθούν τα έσοδα, αλλά να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση των συντάξεων, γιατί έχει χρέος η πολιτεία τουλάχιστον απέναντι στους απόμαχους της θάλασσας να εξασφαλίσει μια σύνταξη που θα διασφαλίζει ένα ανεκτό όριο διαβίωσης. Και η κατώτερη σύνταξη, δεν είναι δυνατόν να είναι μικρότερη από το 80% του χαμηλότερου μισθού που προβλέπεται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Από πλευράς εργαζομένων, κατά τη διάρκεια της συζήτησης στη Διάρκή Επιτροπή, υπήρξε μια καταγγελία. Καταγγέλθηκε ότι με τις χαρακτηριστικές διαδικασίες που προβλέπει το νομοσχέδιο για τις εγγυήσεις, θα χαθούν και άλλα χρήματα για το Ν.Α.Τ. από αφερέγγυους εφοπιστές.

Αναφέρθηκε μάλιστα, κύριε Υπουργέ, στο ότι υπάρχει μία εταιρεία έτοιμη – όπως είπε εκπρόσωπος των εργαζομένων – που χρωστάει ένα εκατομμύριο διακόσιες πενήντα χιλιάδες (1.250.000) δολάρια στο Ν.Α.Τ. που περιμένει τη ψήφιση του νόμου για να προσφύγει στο Διοικητικό Συμβούλιο για παροχή εγγυήσεων άλλης μορφής ώστε να απαγκιστρωθεί από την παραπάνω οφειλή. Αληθεύει η καταγγελία αυτή;

Επίσης, κατά τη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή οι εκπρόσωποι των εργαζομένων έθεσαν και πάλι το θέμα του εκδημοκρατισμού του συνδικαλιστικού κινήματος. Είναι δυνατόν να εξακολουθεί να ισχύει ο 330 για τους ναυτεργάτες; Όταν ψηφίστηκε ο ν.1264/1982, που προέβλεπε τον εκδημοκρατισμό του συνδικαλιστικού κινήματος και την κατοχύρωση των συνδικαλιστικών ελευθεριών, τότε εξαιρέθηκαν οι ναυτεργατικές οργανώσεις μέχρι να ψηφιστεί ο νέος νόμος. Ήδη, έχουν περάσει δεκαπέντε, δεκαέξι χρόνια και εξακολουθεί να ισχύει η ίδια αντεργατική, αντιδημοκρατική νομοθεσία. Και εξαιτίας αυτής της νομοθεσίας είναι γνωστό ότι στο πρόσφατο συνέδριο της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας έγιναν και επεισόδια που οπωσδήποτε αμαύρωσαν την εικόνα του συνδικαλιστικού κινήματος και τραυμάτισαν την ενότητά του.

Νομίζουμε πως ήλθε η ώρα για να δώσετε άμεση λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα.

Με τη ρύθμιση που αφορά το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, παρ' ότι είναι θετική εντούτοις, όμως, δίνεται η δυνατότητα στους ίδιους τους εφοπλιστές να ελέγχουν οι ίδιοι τον εαυτόν τους και να συντάσσουν πραγματογνωμοσού-

νες για σοβαρά ζητήματα της ναυτιλίας. Υποβαθμίζεται έτσι ο ρόλος της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων και άλλων οργάνων που είναι υπεύθυνα, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, να εκτελούν τέτοιες γνωμοδοτήσεις και να ελέγχουν γενικό-τερα ζητήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων.

Ένα άλλο πρόβλημα που όχι μόνο δεν λύνεται, αλλά αντίθετα επιδεινώνεται, είναι η εξυπηρέτηση ειδικά των απόμαχων από τον Οίκο του Ναύτου. Είναι γνωστές οι ουρές που υπάρχουν στις περιοχές που υπάρχουν πολλοί συνταξιούχοι.

Έρχομαι στην αποσπασματική ρύθμιση που αφορά θέματα του Λιμενικού Σώματος.

Κύριε Υπουργέ, εάν δεν καταργήσετε το χουντικό, τον αναγκαστικό νόμο 139/1969 δεν μπορεί να γίνει κανένας εκσυγχρονισμός στο Λιμενικό Σώμα. Όλες σας οι παρεμβάσεις θα έχουν χαρακτήρα πρόχειρο και μπορεί να γίνονται και για να εξυπηρετούν και ημέτερες καταστάσεις.

Θεσμοθετείτε ουσιαστικά δύο κέντρα αποφάσεων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Υπήρχε ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, βάζετε τώρα το γενικό διευθυντή, που βέβαια θα διορίζεται από τον εκάστοτε Υπουργό και οπωσδήποτε θα είναι κομματικός γενικός διευθυντής και έτσι, λοιπόν, δημιουργείτε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δύο κέντρα αποφάσεων, δύο κέντρα εξουσίας.

Είναι στα θετικά του νομοσχεδίου η επιβολή τελών ανταποδοτικότητας για λειτουργία των λιμενικών χώρων. Εάν αυτή σχεδιασθεί με την προβλεπόμενη διαχείριση των Λιμενικών Ταμείων από τη Νομαρχιακή και την Τοπική Αυτοδιοίκηση θα υπάρξει επιτέλους μία σωστή εκμετάλλευση και μία αξιοποίηση χώρων που έπρεπε ήδη από πολύ καιρό να είναι αποκλειστικής υπευθυνότητας της Νομαρχιακής και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Είναι χαρακτηριστικές οι περιπτώσεις σε παραλιακές πόλεις όπου υπάρχει ο κομματικός, ο κυβερνητικός πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου και από την άλλη υπάρχει ο δήμαρχος της πόλης και οι συγκρούσεις είναι καθημερινές και δεν γίνεται σωστή αξιοποίηση χώρων που εξυπηρετούν τη λειτουργία της πόλης.

Ένα άλλο αρκετά σοβαρό θέμα, για το οποίο εμείς βέβαια διαφωνούμε ριζικά, είναι η ρύθμιση θεμάτων του μητρώου εργασίας. Θεσπίζεται ουσιαστικά η κατάρτιση της προϋπηρεσίας.

Οι ναυτικοί, που μένουν άνεργοι, διαγράφονται από τα μητρώα.

Και βέβαια, μπορεί η Κυβέρνηση με τέτοιες μεθόδους, με τη διαγραφή τους από τα μητρώα, να προχωρεί στη μείωση του αριθμού των απασχολούμενων ναυτικών και στην εξαφάνιση της ανεργίας. Όμως, αυτό δεν δίνει καμία λύση στο πρόβλημα της απασχόλησης που υπάρχει στο χώρο.

Φανταστείτε κάτι τέτοιο να συνέβαινε παραδείγματος χάρι και στον Ο.Α.Ε.Δ. όπου, όπως είναι γνωστό, οι εργαζόμενοι και όταν διαγράφονται από τα μητρώα ανεργίας, όταν χάσουν την καινούρια εργασία, επανέρχονται πάλι στα μητρώα ανεργίας.

Θα έπρεπε, λοιπόν, στο παρόν νομοσχέδιο να προβλέπατε τη θέσπιση σημαντικών μέτρων αναδιοργάνωσης του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας. Γιατί από τη μια μεριά προεξοφλούνται για διαγραφή από τα μητρώα αν δεν έχουν εργασθεί τουλάχιστον επί ένα εξάμηνο σε θαλάσσια υπηρεσία και από την άλλη υπογράφετε προεδρικά διατάγματα που μιλάτε για είσοδο νέων ναυτικών ηλικίας δεκαεπτά έως τριάντα χρόνων. Και τι θα γίνει με τους μακροχρόνια ανέργους του κλάδου που όπως γνωρίζετε είναι το σημαντικότερο πρόβλημα του κλάδου και βρίσκονται έξω από αυτά τα όρια ηλικίας;

Αγαπητοί συνάδελφοι, η Κυβέρνηση φαίνεται να αγνοεί και να υποβαθμίζει το πολιτικό πρόβλημα του εθνικού σχεδιασμού της ελληνικής ναυτιλίας. Παραγνωρίζει το γεγονός ότι η ελληνική κοινωνία θεωρεί τη ναυτιλία σαν μια παραδοσιακή μορφή οικονομικής δραστηριότητας με την οποία έχει ταυτιστεί και μάλιστα με μεγάλη επιτυχία.

Η Κυβέρνηση καλείται να αντιμετωπίσει, με σχεδιασμό και

αποτελεσματικότητα, τη φθίνουσα πορεία του κλάδου και όχι με προχειρότητες και αποσπασματικά μέτρα σαν αυτά που εισάγονται με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Η λύση αφορά ολόκληρη την ελληνική κοινωνία και συνδέεται με την προοπτική της ελληνικής οικονομίας.

Δεν είναι τυχαίο ότι η ανάπτυξη της ναυτιλίας έχει τεθεί στο επίκεντρο και της Ενωμένης Ευρώπης, τον προβληματισμό και τις κατευθύνσεις της οποίας η Κυβέρνηση έπρεπε να λάβει σοβαρά υπόψη, για να προχωρήσει σε συγκεκριμένες προτάσεις για την ανάπτυξη της ναυτιλίας με όρους ανταγωνιστικότητας, διασφάλισης θέσεων εργασίας, εκσυγχρονισμού και εκπαίδευσης των ναυτεργατών.

Η Κυβέρνηση, αντίθετα, επιμένοντας να αποσυνδέει την ανάπτυξη της ναυτιλίας από τη ναυτική εργασία, προχώρησε –όπως γνωρίζετε– τον περασμένο Ιούλιο σε νέα μείωση των οργανικών συνθέσεων πληρωμάτων. Το αποτέλεσμα ήταν να χαθούν πάρα πολλές θέσεις εργασίας. Και οι συνέπειες ήταν τραγικές στο επίπεδο ζωής του Έλληνα ναυτεργάτη.

Ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου, εξ αιτίας αυτής της έλλειψης της συγκεκριμένης σχεδιασμένης πολιτικής, αλλά και της αποσπασματικότητας που διακρίνει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, το καταψηφίζει επί της αρχής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Δημήτριος Γεωργακόπουλος έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ακολουθήσω και εγώ το παράδειγμα των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων που μίλησαν και θα είμαι σύντομος.

Γίνεται πραγματικά μια τομή με το νομοσχέδιο και ρυθμίζονται πάρα πολλά θέματα.

Δεν μπορεί κανένας να παραγνωρίσει ότι υπάρχουν προβλήματα στην ελληνική εμπορική ναυτιλία τα οποία χρονίζουν για πάρα πολλά χρόνια. Το ελληνικό πλοίο πρέπει να γίνει ανταγωνιστικό. Κανένας δεν λέει, ότι δεν πρέπει να είναι μη ανταγωνιστικό το ελληνικό πλοίο. Έχουν γίνει προσπάθειες επί του συγκεκριμένου θέματος. Και συζητούνται συνεχώς με τον Υπουργό, συζητούνται με τα συνδικαλιστικά σωματεία, συζητούνται με τους εφοπλιστές και τους πλοιοκτήτες. Και βέβαια, βρίσκεται πάντοτε η χρυσή τομή. Γιατί το δίκιο δεν είναι από τη μια πλευρά. Δεν το έχουν μόνο οι πλοιοκτήτες ούτε μόνο οι συνδικαλιστές. Επομένως, δεν μπορούμε να κατηγορούμε την Κυβέρνηση ότι δεν κάνει προσπάθεια, για να κάνει πιο ανταγωνιστικό το ελληνικό πλοίο.

Μερικοί θεωρούν, ότι η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου είναι να αφήσουμε Έλληνα μόνο τον καπετάνιο και από εκεί και πέρα, να διαμορφώνεται ελεύθερα το πλήρωμα, όπως επιθυμούν οι πλοιοκτήτες. Αυτό δεν μας βρίσκει σύμφωνους, γιατί τότε ουσιαστικά θα πλήξουμε τους Έλληνες ναυτικούς.

Θα πρέπει οπωσδήποτε να έχουμε τα σύγχρονα δεδομένα, να δούμε τι κάνουν οι άλλες εμπορικές ναυτιλίες, ποιες είναι οι ανταγωνίστριες εμπορικές ναυτιλίες, τι μέτρα παίρνουν αυτές και αντίστοιχα μέτρα να πάρουμε και εμείς.

Ούτε μπορούμε εμείς να μείνουμε κολλημένοι στο παρελθόν και να ακολουθήσουμε εκείνα τα στοιχεία, τα οποία ουσιαστικά κάνουν το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό ούτε να προχωρήσουμε σε μέτρα τέτοια, τα οποία θα θίξουν κατάφωρα τους Έλληνες ναυτικούς.

Όσον αφορά το Ναυτικό Επιμελητήριο γίνονται βασικές αλλαγές, οι οποίες πιστεύω ότι θα βοηθήσουν ουσιαστικά το Ναυτικό Επιμελητήριο να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες ανάγκες που έχει η εμπορική ναυτιλία.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο με τους ελέγχους τους οποίους κάνει και την εκπροσώπηση την οποία έχει σε διάφορα διεθνή fora, αποτελεί μία τομή η οποία πρέπει να βελτιωθεί, εάν θέλουμε πραγματικά το Ναυτικό Επιμελητήριο να έχει φωνή. Δεν μπορούμε να λέμε ότι αφήνουμε ουσιαστικά τους εφοπλιστές να ελέγχονται από μόνοι τους. Όταν είναι ανεξάρτητο όργανο θα πρέπει να έχει ανεξαρτησία έκφρασης και ανεξαρτησία δράσης. Δεν πρέπει να είναι πάνω από το

κεφάλι του πάντοτε ο Υπουργός.

Υπάρχουν μερικές διατάξεις, κύριε Υπουργέ, όπως αυτή που διάβασα πρόσφατα, που λέει ότι ορίζεται ποιος θα ρυθμίζει την τροχαία κίνηση μέσα στο λιμάνι, εάν είναι οι λιμενικοί ή αν είναι οι τροχονόμοι. Αυτά δεν χρειάζονται να μπουν στο νόμο. Κάποια στιγμή θα πρέπει να απαλλάξουμε τους νόμους από τέτοιες διατάξεις. Μπορεί με μία αστυνομική διάταξη να ρυθμιστεί αυτό. Είναι δυνατόν να έρχεται σε νόμο, εάν θα βάζει στη σειρά τα αυτοκίνητα ο τροχονόμος ή ο λιμενικός; Έτσι δημιουργούμε την πολυνομία, έτσι δημιουργούμε το αλλαλούμ στους νόμους και μετά δεν μπορεί κανένας να βρει άκρη.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δυστυχώς.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν υπάρχει δυστυχώς. Θα πρέπει κάποια στιγμή να καταργηθούν αυτά τα πράγματα. Να υπάρχει μία αστυνομική διάταξη, μία υπουργική απόφαση, εάν θέλετε, αλλά όχι νόμος, για το εάν θα βάζει τα αυτοκίνητα στη σειρά ο τροχονόμος ή εάν θα τα βάζει ο λιμενικός. Όταν παραγγελλούμε τους νόμους με τέτοιες διατάξεις, χάνουμε την ουσία.

Ένα άλλο θέμα, το οποίο επιθυμώ να επισημάνω, αφορά την αλλαγή που γίνεται στο χρόνο υπολογισμού της άδειας των ναυτικών. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό και πέρασε εδώ χωρίς σχεδόν να αναφερθεί, γιατί δίνει τη δυνατότητα στους ναυτικούς με τις τριακόσιες εξήντα πέντε ημέρες το χρόνο να αυξάνουν τη δυνατότητά τους να πάρουν πιο σύντομα σύνταξη και μάλιστα με όρους που προβλέπονται εδώ. Παλιότερα ξέραμε ότι σε κάθε μήνα είχαν οκτώ ημέρες άδεια. Τώρα, με την επήσια άδεια, η οποία προβλέπεται από το νομοσχέδιο δίνεται η δυνατότητα –και μάλιστα υπάρχει ο σχετικός πίνακας στην εισηγητική έκθεση...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δεν είναι έτσι, κύριε Γεωργακόπουλε. Το αντίθετο γίνεται.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ βλέπω ό,τι λέει το νομοσχέδιο. Εάν έχετε διαφορετική άποψη, κύριε συνάδελφε, θα την εκφράσετε και θα την πείτε.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Έτσι γινόταν μέχρι σήμερα, όπως τα λέτε, αλλά τώρα αλλάζει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι μία ευνοϊκή ρύθμιση, που πραγματικά δίνει τη δυνατότητα να έχουν οι ναυτικοί μία καλύτερη σύνταξη.

Ειπώθηκε ότι έχει προβλήματα το Ν.Α.Τ. Βεβαίως, έχει προβλήματα το Ν.Α.Τ. Δεν είναι κάτι το οποίο προέκυψε χτες. Το Ν.Α.Τ. έχει προβλήματα τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια –ας μην το κρύβουμε– από τη στιγμή που συνταξιοδοτήθηκαν από το Ν.Α.Τ., καλώς ή κακώς, κάποιοι οι οποίοι είχαν το δικαίωμα να επιλέξουν το ασφαλιστικό ταμείο από το οποίο θα συνταξιοδοτούνταν. Κάποιοι που είχαν για παράδειγμα ασφαλιστεί για ένα μικρό διάστημα σε ένα από τα διάφορα ασφαλιστικά ταμεία, επειδή το Ν.Α.Τ. είχε καλές συντάξεις προσέφυγαν στο Ν.Α.Τ. Και βεβαίως, δημιουργήθηκε αυτό το έλλειμμα, γι' αυτό η εκάστοτε κυβέρνηση πληρώνει τα έλλειμμα. Γιατί τα πληρώνει; Γιατί ουσιαστικά, ασκώντας μία κοινωνική πολιτική, εισπράττει από τη φορολογία και κάνει μία αναδιανομή του εισοδήματος.

Μίλησε ο συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας και είπε ότι είναι εκατόν εβδομήντα δισεκατομμύρια (170.000.000.000) το έλλειμμα του Ν.Α.Τ., λες και κάποιοι τα έχει καταχραστεί. Τα έχουν πάρει οι Έλληνες ναυτικοί ή οι Έλληνες που έκαναν ένα διάστημα στη ναυτική υπηρεσία. Αυτή είναι η αλήθεια. Ας μη δημιουργούμε εντυπώσεις, ότι τα εκατόν εβδομήντα δισεκατομμύρια (170.000.000.000) του Ν.Α.Τ. κάτι έγιναν. Μα, δεν έγινε τίποτα. Έχουν πάει στο λαό, έχουν πάει σε φτωχούς, μεροκαματιάρηδες, οι οποίοι με τον α, ή β τρόπο είχαν προσφέρει κάποιες υπηρεσίες σε ναυτική υπηρεσία.

Σας είπα ότι αν τώρα κρίνουμε ότι δεν έπρεπε να γίνει ο νόμος εκείνος που έγινε πριν από δεκαπέντε χρόνια, αυτό είναι μία άλλη ιστορία, αλλά το ότι έχει ένα πρόβλημα το Ν.Α.Τ. κανένας δεν μπορεί να το αρνηθεί. Έχει πρόβλημα και πρέπει να γίνουν διάφορες ρυθμίσεις.

Θα σας προτείνω κάτι, κύριε Υπουργέ, για το θέμα της εισπραξης των εσόδων από το Ν.Α.Τ. και ιδιαίτερα από την ακτοπλοία. Δεν ξέρω αν έχετε κάνει κάποια μελέτη για το πόσα έσοδα του Ν.Α.Τ. διαφεύγουν. Είμαι βέβαιος ότι θα διαφεύγουν πολλά. Μπορείτε να λύσετε το θέμα αυτό με απλό τρόπο, κατά την άποψή μου, εφόσον γενικώς και για τα οχήματα και για τους επιβάτες, στην επαναθεώρηση αν δεν εξοφλήσουν την προηγούμενη οφειλή επί του Ν.Α.Τ., να μην θεωρούνται εισιτήρια, δηλαδή ουσιαστικά να μην μπορούν να λειτουργήσουν. Αν το κάνετε αυτό θα εισπράξετε αμέσως δισεκατομμύρια για το Ν.Α.Τ.

Εάν αφήσετε να θεωρούν εκατοντάδες χιλιάδες εισιτήρια για δέκα ή για είκοσι χρόνια, όπως κάνουν πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, με αποτέλεσμα ποτέ να μην προσέρχονται ή να αποδίδουν στο Ν.Α.Τ. εκ των υστέρων, μπορεί αυτό να γίνεται κάθε έξι μήνες ή κάθε τρεις μήνες. Υπάρχει η δυνατότητα αυτή, η οποία άνετα μπορεί να εισπράττει από το Ν.Α.Τ. Έτσι θα βελτιωθούν σιγά-σιγά τα έσοδα του ταμείου και τα ελλείμματα θα αρχίσουν να μειώνονται. Με τις αλλαγές που γίνονται και με άλλες ρυθμίσεις που θα γίνουν κάποια στιγμή, το ταμείο αυτό θα εξυγιανθεί, γιατί δεν είναι δυνατόν να είναι συνέχεια ελλειμματικό.

Τελειώνοντας, για να τηρήσω, κύριε Πρόεδρε, αυτό που είπα, δηλαδή ότι θα είμαι σύντομος, πιστεύω ότι και στον Οίκο του Ναύτου οι διατάξεις που γίνονται είναι ευνοϊκές και θετικές για τους ναυτικούς και εν πάση περιπτώσει, το όλο νομοσχέδιο δείχνει ότι η προσπάθεια που γίνεται από την Κυβέρνηση είναι, και οι ναυτικοί να ευνοηθούν, να έχουν καλύτερη αντιμετώπιση, αλλά και από την άλλη πλευρά, το ελληνικό πλοίο να μη χάσει την ανταγωνιστικότητά του, διότι αν χάσει την ανταγωνιστικότητά του, όπως γνωρίζετε, φεύγει από την ελληνική σημαία και τότε κανένα λόγο δεν έχουμε επί του πλοίου και το Ν.Α.Τ. βεβαίως χάνει πάρα πολλά έσοδα. Αυτά τα ολίγα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι: πρώτον, οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Ανάπτυξης, Πολιτισμού και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Φορολογικές διαρρυθμίσεις και άλλες διατάξεις".

Δεύτερον, οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Φορολογικό καθεστώς συγχωνεύσεων, διασπάσεων, εισφοράς ενεργητικού και ανταλλαγής τίτλων μεταξύ εταιριών διαφορετικών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλες διατάξεις".

Τρίτον, οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών και Υγείας και Πρόνοιας, κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Μισθολογικές ρυθμίσεις διπλωματικών υπαλλήλων και άλλων συναφών κατηγοριών του Υπουργείου Εξωτερικών, καθώς και των γιατρών του Εθνικού Συστήματος Υγείας".

Παραπέμπονται στην αρμόδια Διάρκη Επιτροπή.

Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. Αναστάσης Παπαληγούρας ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό. Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Κύριε Κόρακα, θα κάνετε αυτό που είπατε; Θα αφήσετε μερικούς Βουλευτές να μιλήσουν;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Διατύπωσα τη θέση μου, αλλά δυστυχώς δεν με ακολούθησαν οι άλλοι συνάδελφοι. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να φθάσουμε αργά, γι' αυτό θα ήθελα ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Θέλετε το λόγο;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ναι, θα ήθελα να μιλήσω και εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κύριε Κόρακα, έχετε το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ξεκινώντας θα ήθελα να δώσω δίκαιο στον κύριο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας σε μία κριτική που άσκησε προς τη Νέα Δημοκρατία. Πρέπει να πούμε ότι η Νέα Δημοκρατία αδικεί το νομοσχέδιο, αδικεί τον

Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, γιατί όπως καταλαβαίνουμε όλοι το νομοσχέδιο κινείται πραγματικά στην κατεύθυνση που θέλει η Νέα Δημοκρατία, που θέλουν οι εφοπλιστές, κύριε Υπουργέ.

Είναι γεγονός –θα το πω άλλη μία φορά– ότι δεν υπήρξε μέχρι σήμερα Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας που να μην είναι ο εκλεκτός των εφοπλιστών. Κάθε φορά που κάποιος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας τους “τσιγκλίζει” λίγο, αντικαταστάθηκε.

Έτσι λοιπόν, νομίζω ότι πρέπει να αναγνωρίσει η Νέα Δημοκρατία ότι το νομοσχέδιο αυτό κινείται προς την κατεύθυνση που θέλει, κινείται προς την κατεύθυνση που θέλουν οι εφοπλιστές. Άλλο τώρα εάν δεν τα δίνει όλα αμέσως. Εξάλλου ο κύριος Υπουργός είπε όπως ακούσατε, ότι πολύ σύντομα θα φέρει και άλλα νομοσχέδια η Κυβέρνηση. Μην ξεχνάμε, ότι δεν έχει χαθεί ακόμη ο απόηχος των πραγματικά μαζικών ηρωικών κινητοποιήσεων των ναυτεργατών. Όλα αυτά πρέπει η Κυβέρνηση να τα παίρνει υπόψη.

Σε ό,τι αφορά τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, αναφέρθηκε ο ειδικός μας αγορητής, αλλά θα πω και εγώ λίγα λόγια. Κυρίως, όμως, θα τα πούμε στην κατ’άρθρο συζήτηση.

Θα ήθελα να πω και εγώ, επειδή ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. αναφέρθηκε στην ιστορία του ναυτεργατικού κινήματος, ότι το Κ.Κ.Ε. έχει στενούς δεσμούς με το ναυτεργατικό κίνημα. Ορισμένες από τις ηρωικότερες μορφές του εργατικού κινήματος της χώρας μας υπήρξαν ηγετικά στελέχη του ναυτεργατικού κινήματος, αλλά και του Κ.Κ.Ε. Ορισμένοι δε από αυτούς υπήρξαν για πολλά χρόνια και μέλη του Ελληνικού Κοινοβουλίου, όπως είναι ο αείμνηστος Αντώνης Αμπατιέλος και ο Νίκος Καλούδης. Θυμάμαι μάλιστα, επειδή αναφέρθηκε στον αείμνηστο Αντώνη Αμπατιέλο, κύριε Πρόεδρε, τη συζήτηση που έγινε στη Βουλή για την ψήφιση του ν.1264/82, όπου ο Αντώνης Αμπατιέλος επέκρινε την κυβέρνηση, γιατί απέκλειε από τις ρυθμίσεις του ν.1264 και το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα. Τότε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αποστόμωσε τον Αντώνη Αμπατιέλο λέγοντάς του “μην ανησυχείτε, κύριε Αμπατιέλο, η Κυβέρνηση θα φέρει πολύ σύντομα ένα νόμο αντάξιο των ηρωικών παραδόσεων του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος”. Θα το θυμάστε αυτό, κύριε Πρόεδρε. Από τότε πέρασαν δεκαέξι ολόκληρα χρόνια και όχι μόνο δεν ήρθε αυτός ο νόμος από καμία από τις κυβερνήσεις που πέρασαν από τότε, αλλά επιπλέον οικοδομήθηκε παραπέρα ο αντιδημοκρατικό αυταρχικό καθεστώς που διέπει το συνδικαλιστικό κίνημα και η βία ασκήθηκε με πρωτοφανή άγριο τρόπο εναντίον των αγωνιζόμενων ναυτεργατών για να διατηρήσουν στη ζωή τον κλάδο τους.

Βεβαίως, η Κυβέρνηση αντί να δείξει την επιβαλλόμενη κατανόηση μπροστά στη βίαιη μείωση των εργαζομένων στο χώρο, αξιοποιεί εγκριτικές πράξεις που της δίνει το δικαίωμα ο αναχρονιστικός, αποικιακός νόμος του '53 για να μειώνει συνεχώς τη συμμετοχή των Ελλήνων ναυτεργατών στα πληρώματα. Αναφέρομαι ιδιαίτερα στον όρο 8 των εγκριτικών πράξεων. Θα αναφερθώ όμως και παρακάτω.

Με το νομοσχέδιο αυτό επιπλέον διώχνονται από το ναυτεργατικό επάγγελμα οι ναυτεργάτες που επί τέσσερα χρόνια δεν θα έχουν υπηρετήσει, δεν θα έχουν δουλέψει οκτώ τουλάχιστον μήνες.

Η Κυβέρνηση συνέχισε και προώθησε παραπέρα τα μέτρα εκδίωξης των Ελλήνων ναυτεργατών από τα ελληνικά πλοία, που ξεκίνησε βέβαια η Νέα Δημοκρατία το 1978. Η Νέα Δημοκρατία το 1978, αν δεν απατώμαι, καθιέρωσε ότι ένα 20% των εργαζομένων σε κάθε σκάφος θα μπορούσε να είναι αλλοδαποί. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. το έκανε 40% και σήμερα έχουμε φθάσει στο σημείο να είναι σχεδόν μόνο ο πλοίαρχος ή μόνο τρία άτομα Έλληνες. Και ακούσαμε τον κύριο Υπουργό με έκπληξη να μιλάει εδώ. Μας έδωσε την εντύπωση ότι ερχόμαστε από κάποιον άλλο πλανήτη. Ποιος; Ο κ. Σουμάκης, ο οποίος ξέρει πάρα πολύ καλά την άθλια κατάσταση που επικρατεί, από αυτήν την άποψη, μέσα στα πλοία μας. Αν είναι δυνατόν να έρχεται να μας λέει ότι “εμείς παλεύουμε για την ελληνικότητα των πληρωμάτων”! Ποια ελληνικότητα;

Το 1980, αν θυμάμαι καλά, δούλευαν στα ελληνικά πλοία εκατόν δέκα χιλιάδες ναυτεργάτες. Σήμερα είναι είκοσι, είκοσι πέντε χιλιάδες. Πού πήγαν αυτοί;

Τα πλοία δεν μειώθηκαν. Τι έγινε; Μειώσατε τα πληρώματα και επιπλέον βάλατε μέσα τους αλλοδαπούς εργαζόμενους, ανασφάλιστους κλπ. Είναι γνωστή η κατάσταση. Και όλα αυτά στο όνομα της ανταγωνιστικότητας που στην πραγματικότητα είναι στο όνομα της παραπέρα αύξησης των εφοπλιστικών υπερκερδών. Τόσο αυτή η κατάσταση όσο και μία σειρά σκανδαλωδών προνομίων προς τους εφοπλιστές, συνοδευόμενα από ενίσχυση της αсуδοσίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου και της εξαλειψής οποιουδήποτε ελέγχου του –με πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό που κάνετε στο νομοσχέδιο με τις ρυθμίσεις για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, με τις οποίες ο ελέγχων και ο ελεγχόμενος είναι το ίδιο πρόσωπο, Γιάννης κερνάει και Γιάννης πίνει– προωθείτε παραπέρα αυτήν την κατάσταση.

Ένα άλλο κραυγαλέο παράδειγμα της πολιτικής που ακολουθεί η Κυβέρνησή σας είναι ο Νηογνώμονας ο οποίος όπως είναι γνωστό μέχρι το '92 ήταν μη κερδοσκοπικός δημόσιος φορέας, η Νέα Δημοκρατία παραδίδοντάς τον στον έλεγχο των εφοπλιστών, τον έκανε ιδιωτικό, ανώνυμη εταιρεία και εσείς από τότε έχετε αναλάβει –ομολογώ με αρκετά μεγάλη επιδεξιότητα– την υπεράσπιση του σημερινού Νηογνώμονα.

Θα θυμίσω ότι πριν ένα χρόνο στην Αίθουσα αυτή ισχυρισθήκατε ανακριβώς ότι αυτός ο ελληνικός Νηογνώμονας έχει την κάλυψη του Διεθνούς Οργανισμού Νηογνώμωνων. Και αυτό είναι ανακριβές. Και είναι γεγονός επίσης ότι αυτός ο διαβόητος ελληνικός Νηογνώμονας δίνει κατά σειρά και συστηματικά πιστοποιητικά αξιοπλοίας σε πλοία που δεν κατάφεραν να πάρουν τέτοιο πιστοποιητικό από άλλους Νηογνώμονες.

Να πω επίσης το άκρον άωτον του θράσους. Ο ελληνικός Νηογνώμονας τραβάει στα δικαστήρια την Πανελλήνια Ένωση Ναυτικών Εμπορικού Ναυτικού. Αύριο γίνεται η δίκη. Γιατί; Γιατί, τόλμησε η Π.Ε.Ν.Ε.Ν. να καταγγείλει πριν δύο–τρία χρόνια ότι ο ελληνικός Νηογνώμονας έδωσε πιστοποιητικό αξιοπλοίας σε δεκαεπτά σκάφη, τα οποία έπαθαν σοβαρότατα ατυχήματα και θρηνήσαμε δεκάδες θύματα. Και τους δικάζουν! Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι να έχουμε πλήθος ατυχημάτων που μόνο με εγκλήματα μπορούν να χαρακτηριστούν.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το “Iron Andonis” –ήδη αναφέρθηκαν άλλοι συνάδελφοι– με είκοσι τέσσερα θύματα που βυθίστηκε με μπουνάτσα, το “Δύστος”, για το οποίο βγήκε το πόρισμα και αποδεικνύεται ότι ο ελληνικός Νηογνώμονας που είχε δώσει πιστοποιητικό αξιοπλοίας εγκληματίσε σκανδαλωδώς, ευνοώντας τους εφοπλιστές.

Με λίγα λόγια, κύριε Πρόεδρε, είναι γεγονός ότι αυτός ο τεράστιος πλούτος των Ελλήνων εφοπλιστών έχει οικοδομηθεί κυριολεκτικά στα κουφάρια των Ελλήνων ναυτεργατών.

Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο αποτελεί έναν κρίκο στην αλυσίδα των προκλητικών αντεργατικών μέτρων που εφαρμόζει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υλοποιώντας, όπως είπαμε, την αντεργατική πολιτική της Κυβέρνησης στο χώρο της ναυτιλίας. Πρόκειται για πολιτική υπαγορευμένη –κατά τη γνώμη μας– από τους εφοπλιστές που υπηρετεί τα ταξικά συμφέροντα του εφοπλιστικού κεφαλαίου και που οξύνει παραπέρα τα προβλήματα των ναυτεργατών και επιδεινώνει την κατάστασή τους.

Οι μειώσεις των οργανικών συνθέσεων, ο μαζικός διωγμός των Ελλήνων ναυτεργατών από τα πλοία τον οποίο πραγματικά ανταγωνίζονται όπως είπαμε ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Νέα Δημοκρατία, έχουν πάρει τραγικές διαστάσεις με τα κυβερνητικά μέτρα του καλοκαιριού, τα οποία πέρασε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας παρά τις έντονες αντιδράσεις των ναυτεργατών μέσω των εγκριτικών πράξεων του αποικιακού νόμου, όπως είπαμε, 2687/53, άρθρο 13 κλπ.

Όπως είναι γνωστό, με το προεδρικό διάταγμα 79/97, με τις απαγορευτικές διατάξεις που προβλέπει για την έκδοση

ναυτικού φυλλαδίου, ότι οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να είναι απόφοιτοι Γυμνασίου και ηλικίας δεκαεπτά έως τριάντα ετών, μπαίνουν σοβαρά εμπόδια στο δρόμο προς τη θάλασσα ιδιαίτερα για τα κατώτερα πληρώματα, με στόχο αυτά να εκλείψουν και να αντικατασταθούν ολοκληρωτικά με χαμηλόμισθους, χωρίς δικαιώματα αλλοδαπούς ναυτεργάτες, θύματα της ρατσιστικής μεταχείρισης των εφοπλιστών και της Κυβέρνησης. Είναι ένα σύγχρονο δουλεμπόριο με μια εκμετάλλευση δουλικής εποχής. Να θυμίσουμε ότι οι αλλοδαποί ναυτεργάτες έχουν εξαιρεθεί από τη νομοθεσία που ισχύει για τους αλλοδαπούς εργάτες στη χώρα μας.

Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο η Κυβέρνηση έρχεται να συμπληρώσει την εικόνα των προνομίων προς τους εφοπλιστές για την επιχείρηση ανατροπής των εργασιακών σχέσεων.

Προβλέπει τη διαγραφή από το ναυτικό επάγγελμα των ναυτεργατών που δεν συγκέντρωσαν τα τελευταία τέσσερα χρόνια οκτάμηνη υπηρεσία σε πλοίο. Δημιουργείται έτσι σοβαρό πρόβλημα. Ένας σημαντικός αριθμός ναυτεργατών που δεν πληροί αυτές τις προϋποθέσεις, παραδείγματος χάρι εξ αιτίας προβλημάτων, υγείας ή προσωπικών ή οικογενειακών προβλημάτων διώκεται κυριολεκτικά από το επάγγελμα και περιθωριοποιείται.

Φυσικά, ο τυχολογισμός αυτής της διάταξης είναι εύκολο να αποδειχθεί παίρνοντας υπόψη ότι οι ναυτεργάτες άνεργοι που δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις και κατά το ΥΕΝ θα έπρεπε να διαγραφούν από το επάγγελμα, βρήκαν την τελευταία στιγμή δουλειά και τώρα είναι αυτολογημένοι ασκώντας το επάγγελμά τους που καιροφυλαχτεί να τους το αφαιρέσει το ΥΕΝ.

Επίσης, το νομοσχέδιο αναβαθμίζει τα αντιδημοκρατικά "πειθαρχικά συμβούλια" τα οποία λειτουργούν ακόμη με σύνθεση στρατοδικείου. Τους δίνει πρόσθετες αρμοδιότητες για προσωρινή και μόνιμη στέρηση του ναυτικού φυλλαδίου και γενικότερα του πιστοποιητικού ναυτικής ικανότητας. Αυτό συμβαίνει τη στιγμή που το συνδικαλιστικό κίνημα ζητά την κατάργηση αυτών των "στρατοδικείων".

Επίσης, η Κυβέρνηση με το νομοσχέδιο θεσμοθετεί διευκολύνσεις προς τους πλοιοκτήτες που οφείλουν στο Ν.Α.Τ.. Δηλαδή, ανοίγει το δρόμο για μεγαλύτερη εισφοροδιαφυγή παρέχοντας πρόσθετες γι' αυτόν τον σκοπό αρμοδιότητες στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου και όχι στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού.

Εδώ πρέπει να πούμε για το Ν.Α.Τ. ότι αυτό που ευθύνεται για τη σημερινή κατάσταση δεν είναι μόνο το ότι παρέμειναν σταθερές οι αποδοχές και μειώθηκαν οι εισφορές, αλλά κυρίως το ότι έχει μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των εν ενεργεία ασφαλισμένων στο Ν.Α.Τ., ενώ οι συνταξιούχοι έχουν ακολουθήσει κανονική ανοδική αριθμητική πορεία. Βεβαίως, υπάρχουν και δεκάδες δισεκατομμύρια αν όχι εκατοντάδες δισεκατομμύρια δρχμές εισφορών που οφείλονται από τους εφοπλιστές. Έτσι λοιπόν οδηγούμεθα στο να μετατραπεί η σύνταξη του Ν.Α.Τ. σε ένα προνοιακό επίδομα.

Επιπλέον θέλουμε να σημειώσουμε ότι ενώ με το ν. 1711/87 είχαν καταργηθεί οι επιτροπές διακανονισμού των οφειλών των εφοπλιστών προς το Ν.Α.Τ., με το συζητούμενο νομοσχέδιο φέρνεται διάταξη η οποία εξουσιοδοτεί ουσιαστικά τον Πρόεδρο και το Δ.Σ. του Ν.Α.Τ. να προχωρούν σε διακανονισμούς. Παλαιότερα χάθηκαν δισεκατομμύρια δολάρια με αυτούς τους διακανονισμούς και μυαλό δεν βάλατε. Σήμερα υπάρχει εταιρεία της οποίας πλοίο έχει βγει στο σφυρί για ένα εκατομμύριο διακρίσεις πενήντα χιλιάδες (1.250.000) δολάρια και περιμένει τη δημοσίευση αυτού του νόμου για να αξιοποιήσει τις ρυθμίσεις και να αποφύγει τον πλειστηριασμό που κάνετε εδώ.

Δεν θέλω να αναφερθώ στη διαβεβαίωσή σας ότι δεν κάνετε καμία υποχώρηση και καμία χαριστική πράξη.

Επιτρέπεται η αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος ενός πλοίου χωρίς να εξοφλούνται οι υποχρεώσεις του προς το Ν.Α.Τ.. Δεν υπάρχει ταμείο αφερέγγυων εφοπλιστών, όπως υπάρχει σε άλλες χώρες και προτείνουν οι εργαζόμενοι να δημιουργηθεί. Κρατάτε χαμηλά τα ποσοστά στην τριμερή

συμμετοχή των ασφαλιστικών ταμείων ενώ πρόκειται για επαγγέλματα βαριά και ανθυγιεινά. Μην ξεχνάμε ότι οι εφοπλιστές πληρώνουν το μισό των εισφορών που πληρώνει ο υπόλοιπος ιδιωτικός τομέας.

Επίσης, με το νομοσχέδιο η Κυβέρνηση υποβαθμίζει το ρόλο της επιθεώρησης εμπορικών πλοίων στα πλαίσια της πολιτικής ενίσχυσης της εφοπλιστικής ασυδοσίας που υπονομεύει την ασφάλεια και τη ζωή των ναυτεργατών. Καταργεί τον υπολογισμό της άδειας στο συντάξιμο χρόνο για υπηρεσίες που πραγματοποιούνται εκτός πλοίων, ανοίγοντας το δρόμο για γενίκευση αυτής της αντισυμβαλλιστικής ρύθμισης. Καταργεί, επίσης, τον υπολογισμό της άδειας για την επικουρική σύνταξη.

Επίσης, θέλουμε να αναφερθούμε στην ασυδοσία που καλλιεργείται σχετικά με τον ΟΛΠ. Έχουμε τη συγκεκριμένη καταγγελία του Δήμου Περάματος που έχει απευθυνθεί σε σας από τον Ιούλιο με επιστολή, ζητάει συνάντηση με σας, για να σας κάνει συγκεκριμένες προτάσεις για μπαζώματα τεράστια που έχει κάνει ο ΟΛΠ. Γίνεται καταγγελία για 1.300 στρέμματα μπάζωμα που έκανε ο Οργανισμός και τώρα προχωράει σε άλλα 130 στρέμματα. Ζητάει τουλάχιστον την παρέμβαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, της Κυβέρνησης, ο Δήμος για να του δώσει έστω αυτά τα τελευταία τα 130 στρέμματα και για να σταματήσει αυτή η υπόθεση. Έχει σταματήσει με προσφυγή στα δικαστήρια εκ μέρους του Δήμου κατά του ΟΛΠ και ο κύριος Υπουργός κάνει ότι δεν καταλαβαίνει, σφυρίζει αδιάφορα γι' αυτήν την ιστορία.

Επίσης, δόθηκε στον ΟΛΠ το δικαίωμα να δίνει οικοδομικές άδειες, εμπορικές άδειες, να επιβάλλει και να εισπράττει πρόστιμα για την κυκλοφορία εκεί πέρα, πράγματα που τα είχε μόνο η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Βεβαίως είναι λογικό γιατί τα δίνει στον ΟΛΠ όλα αυτά, γιατί απλούστατα η Κυβέρνηση τον έχει κάτω από τον έλεγχό της.

Επίσης, θέλουμε να πούμε ότι υπάρχει το πρόβλημα των ψαρόδων σε διάφορα νησιά, οι οποίοι πληρώνουν όλο και περισσότερα λιμανιάτικα, όλο και περισσότερα τέλη για το καννάγιο, όταν βγάζουν τα σκάφη τους και είναι ένα πρόβλημα και αυτό.

Τέλος, θα θέλαμε να πούμε ότι στο συζητούμενο νομοσχέδιο το έχουν καταψηφίσει οι ίδιοι οι ναυτεργάτες που αναμετρήθηκαν με την κυβερνητική πολιτική με σκληρούς και αποφασιστικούς αγώνες.

Το ΚΚΕ, κύριε Πρόεδρε, στάθηκε και στέκεται στο πλευρό τους με όλες του τις δυνάμεις. Προβάλλει τα δίκαια αιτήματά τους όπως είναι: Πρώτο, ανάκληση των αντιναυτικών μέτρων που φέρνουν δραματική μείωση των συνθέσεων και αφελληνισμό της ναυτιλίας. Δεύτερον, κατοχύρωση του δικαιώματος εργασίας, προστασία των θέσεων απασχόλησης, άμεση απορρόφηση των ανέργων και ριζική αναδιοργάνωση του γραφείου ευρέσεως ναυτικής εργασίας. Επίσης, παλεύουμε για τον περιορισμό της εφοπλιστικής ασυδοσίας που αποτελεί την πέτρα του σκανδάλου και οδηγεί στα ναυτικά εγκλήματα. Επίσης, για την αντιμετώπιση της κρίσης του Ν.Α.Τ. προς όφελος των ασφαλισμένων του για αύξηση των συντάξεων πείνας. Ακόμα αγωνιζόμαστε για εκδημοκρατισμό της Πανελληνίας Ναυτεργατικής Ομοσπονδίας και της ναυτικής νομοθεσίας για ουσιαστική νομοθετική κατοχύρωση του επαγγέλματος του ναυτεργάτη σαν βαρύ, ανθυγιεινό και επικίνδυνο, για ανάκληση του κανονισμού 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προστασία του καμποτάζ της ακτοπλοΐας και τέλος παλεύουμε μαζί με τους ναυτεργάτες για να σταματήσει το Λιμενικό Σώμα να παίζει το ρόλο της αστυνομίας των εφοπλιστών.

Φυσικά, θα καταλάβατε, κύριε Πρόεδρε, ότι δεν είναι δυνατόν μ' αυτές τις παρατηρήσεις να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο και στην κατ' άρθρο συζήτηση θα τοποθετηθούμε ακόμα πιο αναλυτικά. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Βλασσόπουλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εύχομαι καλή χρονιά σε όλους εσάς.

Εύχομαι επίσης καλή χρονιά σε όλους τους αναφερόμενους στο νομοσχέδιο, στο πολιτικό και ένστολο προσωπικό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά κυρίως στους ναυτικούς μας, αυτούς που είναι στη στεριά και τους συνταξιούχους, αλλά πρωτίστως σε αυτούς που διασχίζουν τις ελληνικές θάλασσες και τους ωκεανούς.

Από όλους σχεδόν τους εισηγητές όλων των κομμάτων κατά τις τοποθετήσεις τους διαπίστωσα λιγότερο σκεπτικισμό και περισσότερο –θα έλεγα– πρόθεση απορρίψεως του νομοσχεδίου. Όμως, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο φίλος κ. Βαρίνος, ο οποίος είναι και συνταξιούχος ναυτικός, τους ξεπέρασε όλους σε ισοπεδωτική τακτική και τοποθέτηση. Μας είπε ότι το νομοσχέδιο πάσχει στην ολότητά του –δεν βρήκε τίποτα θετικό και καλό σε αυτό το νομοσχέδιο– χωρίς όμως να καταθέσει κάποια πρόταση, χωρίς να μας πει τι πρέπει να γίνει. Δεν άκουσα, κύριοι συνάδελφοι, μια πρόταση. Αυτό δε που με στενοχωρεί ιδιαίτερα είναι, ότι ο κ. Βαρίνος, όπως είπα, εκτός από Βουλευτής είναι και συνταξιούχος ναυτικός και πιστεύω ότι δεν θα έπρεπε να κάνει αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, αλλά να καταθέσει προτάσεις.

Το συζητούμενο από σήμερα νομοσχέδιο "Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητος Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας" στην Ολομέλεια της Εθνικής Αντιπροσωπείας επιχειρεί κανονιστική και ρυθμιστική παρέμβαση σε χρόνια προβλήματα και δυσλειτουργίες στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στους οργανισμούς που εποπτεύει. Αποτελεί πολυνομοσχέδιο, νομοσχέδιο–σκούπα, που τακτοποιεί υπάρχουσες εκκρεμότητες και επιφέρει εκσυγχρονιστικές και εξυγιαντικές τομές.

Το πλήθος των ρυθμίσεων που το νομοσχέδιο επιφέρει, καταδεικνύει το σημαντικό ρόλο που το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διαδραματίζει σαν κρατικός διοικητικός φορέας άσκησης πολιτικής. Καταδεικνύει, επίσης, την πολλαπλότητα των δραστηριοτήτων του σε πολλούς τομείς. Ενδεικτικά αναφέρω: Αστυνόμευση και τάξη στα λιμάνια, προστασία των θαλασσιών συνόρων, θαλάσσιες συγκοινωνίες και μεταφορές, ναυτική εκπαίδευση, ναυτική εργασία, λιμάνια, λιμενική πολιτική. Κυρίως όμως ενδιαφέρεται και ασχολείται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με την εμπορική ναυτιλία, την ελληνική εμπορική ναυτιλία που είναι η πρώτη ναυτιλία στον κόσμο. Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία διαθέτει σήμερα τρεις χιλιάδες διακόσια περίπου πλοία ελληνόκτητα ή ελληνικών συμφερόντων, που αποτελούν το 15% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελεί εξάλλου το 50% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελεί το 19% των δεξαμενοπλοίων. Τα ελληνικά πλοία, τα φέροντα την ελληνική σημαία και τα ελληνόκτητα, αρμενίζουν με δεκαπέντε περίπου παντιέρες, οι περισσότερες από τις οποίες είναι σημαίες ευκαιρίας.

Η εμπορική μας ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τις κύριες συναλλαγματοφόρες πηγές της ελληνικής μας οικονομίας. Η εμπορική μας ναυτιλία, ως κύρια πηγή εισαγωγής συναλλάγματος, εισφέρει στο εθνικό εισόδημα περίπου δύο δισεκατομμύρια δολάρια το χρόνο και μάλιστα σε καθαρό συνάλλαγμα, πέραν του συναλλάγματος που εισέρχεται στη χώρα μας από τις συναρτημένες με τη ναυτιλία μας δραστηριότητες (εφοδιασμός πλοίων, ναυπηγοεπισκευές κλπ.) Οι πολλαπλές δραστηριότητες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των εποπτευομένων από αυτό νομικών προσώπων, που άλλες είναι αυτοτελείς και άλλοτε επηρεάζονται από άλλες λειτουργίες του κράτους με τη μορφή συναρμοδιότητας και η συμμετοχή τους στη διαμόρφωση της εθνικής οικονομίας το καθιστούν δυναμικό οργανισμό που χρειάζεται συνεχή προσαρμογή και εκσυγχρονισμό.

Τέλος, σε μία περίοδο που η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας συνθλίβει παραδοσιακές μορφές λειτουργίας και οργάνωσης του κράτους και ο ανελέητος παγκόσμιος ανταγωνισμός δεν αφήνει ανεπηρέαστη την ελληνική ναυτιλία και το ελληνικό πλοίο, η δημιουργία σύγχρονων κρατικών δομών στον τομέα αυτό αποτελεί αδήριτη και επιτακτική ανάγκη.

Με την έννοια αυτή ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

τόλησε. Με την κατάθεση δε και ψήφιση των δύο άλλων νομοθετημάτων που ετοιμάζει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τα πλοία αναψυχής και τη ναυτική εκπαίδευση, νομίζω πως γίνονται τα αναγκαία και θετικά βήματα σ' αυτόν τον τομέα.

Θα χρειαστούν βέβαια, κύριε Υπουργέ, να γίνουν και πολλά άλλα, γιατί στο συγκεκριμένο τομέα χρειάζονται τομές τις οποίες πιστεύω θα επιχειρήσετε. Γιατί και τόλη διαθέτετε και επαρκή γνώση του χώρου έχετε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το συζητούμενο νομοσχέδιο επιφέρει πλήθος ρυθμίσεων. Θα προσπαθήσω να ασχοληθώ περισσότερο με τα θέματα και τις ρυθμίσεις που έχουν σχέση με το Ν.Α.Τ. και τον Οίκο του Ναύτου. Αυτό βέβαια θα το επιχειρήσω διεξοδικότερα στη συζήτηση των σχετικών άρθρων 4, 5, 6 και 8 του σχεδίου νόμου. Όπως, είναι σε όλους γνωστό, κυρίως σ' αυτούς που οικούν στα Ιεροσόλυμα, δηλαδή στην Ακτή Μιαούλη, το Ν.Α.Τ. αποτελεί το μεγάλο ασθενή του κοινωνικοασφαλιστικού μας συστήματος. Το σημερινό Ν.Α.Τ. ακολουθεί την οδό της απώλειας και της καταστροφής. Έχει τύχη προδιαγεγραμμένη. Πολλοί οι λόγοι, λόγοι που βαρύνουν πολλούς και όλους. Οι νόμοι 152/74, 458/76, 792/78 και 1085/80 είναι νόμοι της Νέας Δημοκρατίας και διπλασίασαν τις δαπάνες του Ταμείου. Ο νόμος 1711/87 –είναι νόμος του ΠΑΣΟΚ– και με τη διάταξη της πενταετίας σαφώς και ασφαλώς επέτεινε το πρόβλημα.

Για να είμαστε όμως ειλικρινείς και για να σταματήσει η ένθεν και ένθεν επίρριψη ευθυνών, η αιτία βρίσκεται αλλού: Οφείλεται κυρίως και όχι μόνο στην απομάκρυνση των πλοίων από την ελληνική σημαία. Οφείλεται στην ανάγκη το ελληνικό πλοίο να γίνει ανταγωνιστικό για να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό. Έφθασε κάποτε η ώρα οι κοινωνικοί εταίροι που δημιούργησαν το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες και οι πανάξιοι Έλληνες ναυτικοί να σταματήσουν να έχουν ταυτότητα συμφερόντων.

Από τότε άρχισε η κρίση και τα προβλήματα του Ν.Α.Τ.. Η πολιτεία ανήμπορη να αντιμετωπίσει τα προβλήματα εκλήθη και έκτοτε καλείται να παίξει ρόλο διαιτητού και ταχυδακτυλουργού. Πρέπει να παντρέψει την ανταγωνιστικότητα του πλοίου με την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών και μάλιστα πολλές φορές σε περιόδους μικρότερης ή μεγαλύτερης κρίσης. Άλλοτε βέβαια το πετυχαίνει και άλλοτε όχι, πάντοτε όμως προσωρινά. Και η λύση της κάλυψης των ελλειμμάτων αναζητείται και επιτυγχάνεται από την πολιτεία με δανεισμό, με την εγγύηση πάντοτε του ελληνικού δημοσίου ή από τον κρατικό προϋπολογισμό. Και βέβαια καλά κάνει και λίγα κάνει η πολιτεία για τους Έλληνες ναυτικούς και τους απόμαχους της θάλασσας. Έχει υποχρέωση να το κάνει, αποτελεί χρέος οφειλόμενης ενέργειας για τη συνολική τους προσφορά στον τόπο και στην ελληνική οικονομία. Το Ν.Α.Τ. όμως βουλιάζει.

Ενδεικτικά αναφέρω, για να καταδείξω το μέγεθος του προβλήματος: Οι συνταξιούχοι του Ν.Α.Τ. στις 31.12.97 ήταν εξήντα μία χιλιάδες πεντακόσιοι, οι εν ενεργεία ναυτικοί που πληρώνουν απομαχικά είκοσι οκτώ χιλιάδες οκτακόσιοι και οι ασφαλισμένοι εκατόν εβδομήντα χιλιάδες. Ο δε κρατικός προϋπολογισμός θα συνεισφέρει για το 1998 εκατόν είκοσι δισεκατομμύρια (120.000.000.000). Εξάλλου η φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία συνεχίζεται.

Για να είμαστε όμως ειλικρινείς, ας αναγνωρίσουμε όλοι τις ευθύνες και ας τις αναλάβουμε, γιατί κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πρόβλημα είναι χρόνιο. Δεν είναι της τελευταίας δεκαετίας, όπως άκουσα από την κ. Μπακογιάννη. Είναι των τελευταίων τριάντα και πλέον χρόνων. Το καμπανάκι έχει κτυπήσει έντονα από το 1972 με τη γνωστή έκθεση, αναλογιστική μελέτη του Ελβετού αναλογιστή Μπρικό.

Θα περίμενα, λοιπόν, απ' όλους τους συναδέλφους και κυρίως από την κ. Μπακογιάννη που υπήρξε κάθετη και κατηγορηματική, πως για όλα φταίει το ΠΑΣΟΚ, να δεχθούν και να αναλάβουν τις δικές τους ευθύνες, τις ευθύνες που τους αναλογούν.

Ελπίζω, είμαι βέβαιος πως η κ. Μπακογιάννη δεν το διέπραξε σκόπιμα και από αντιπολιτευτική διάθεση μόνον.

Εξ άλλου, οι απογραφέντες ναυτικοί το 1972 ήταν εκατόν σαράντα χιλιάδες. Αυτοί δεν θα έπαιρναν σύνταξη;

Τέλος, ο νόμος της διαδοχικής ασφάλισης κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι νόμος του 1980 είναι νόμος της Νέας Δημοκρατίας, τον οποίο εκλήθη να εφαρμόσει το ΠΑΣΟΚ και τον εφήρμοσε.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να ομολογήσουμε πως πρέπει να γίνει κάτι ουσιαστικότερο και οριστικότερο για το Ν.Α.Τ., γιατί τότε όλα αυτά τα μέτρα, θα αποδειχθούν ημίμετρα. Θα αποφλοιώσουμε πράγματι το πρόβλημα, αλλά θα παραμείνει ο πυρήνας ανέγγιχτος. Χρειάζεται να σχεδιάσουμε το νέο Ν.Α.Τ. με κριτήρια την ανταποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα. Να σχεδιάσουμε και να δώσουμε ένα νέο ασφαλιστικό οργανισμό στους Έλληνες ναυτικούς, πριν αναγκαστούμε να χτυπήσουμε –όπως εσείς το λέτε– τις πόρτες του ΙΚΑ, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων και εμπλεκομένων.

Η βούληση από εσάς υπάρχει. Οι ενδιαφερόμενοι –πιστεύω– είναι πρόθυμοι. Ας αποφασίσουμε με τόλμη και θάρρος να σχεδιάσουμε το καινούριο Ν.Α.Τ. αντάξιο της προσφοράς και των προσδοκιών των ναυτικών και των ξωμάχων της θάλασσας. Καλώ κάθε καλοπροαίρετο συνάδελφο απ' όλες τις πλευρές να ψηφίσει το νομοσχέδιο, κάτι που θα πράξω με αίσθημα ευθύνης και εγώ. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ.Καλός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το καλό της υποθέσεως είναι ότι μπήκαμε στο κοινοβουλευτικό 1998 με ποδαρικό ναυτιλιακό. Και στο λιμάνι του Πειραιά, αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ, μπήκε πρώτος ο ΠΗΓΑΣΟΣ και εδώ μπήκε πρώτο για συζήτηση ένα ...πηγαίο νομοσχέδιο, το οποίο, για να διορθώσω την κ. Μπακογιάννη, δεν έκανε για να έρθει ...δεκατέσσερις μήνες, αλλά δεκαέξι ολόκληρους μήνες, μήνες κυοφορίας. Και το λέω με καλή καρδιά, ξέρετε, και όχι με αντιπολιτευτική διάθεση.

Το λέω γιατί; Γιατί θα ήθελα, αν είχα χρόνο, πέραν αυτού του μικρού δεκαλέπτου, να φέρω, κύριε Υπουργέ, εδώ, ένα απάνθισμα –το λέω απευθυνόμενος σε φίλο– από τον τοπικό τουλάχιστον Τύπο του Πειραιά μας, όπου από τον περασμένο Ιανουάριο, δηλαδή από τον Ιανουάριο του 1997 μέχρι και πριν λίγες μέρες, το Δεκέμβριο που τέλειωσε, κάθε φορά που είχαμε θέματα ναυτιλίας, τα πάντα οι πάντες τα ανήγαγαν –έτσι τουλάχιστον μάντευαν– σε ένα πολυνομοσχέδιο–σκούπα, το οποίο "εκυφορείτο" και το οποίο θα ερχόταν κάποτε στη Βουλή.

Και περίμεναν για το Ν.Α.Τ. αυτό το πολυνομοσχέδιο. Για τη ναυτική εκπαίδευση, πάλι αυτό το πολυνομοσχέδιο. Για τις ρυθμίσεις και την εξυγίανση του Οίκου του Ναύτου, αυτό το πολυνομοσχέδιο.

Για ποια άλλα θέματα θέλετε; Για το Λιμενικό Σώμα; Περίμεναν αυτό το πολυνομοσχέδιο. Αλλά και για τις ρυθμίσεις που περιμενε το σύνολο των πολιτικών υπαλλήλων της ναυτιλίας πάλι αυτό το νομοσχέδιο περίμεναν στο Σωματείο τους.

Θα ήθελα να πω, λοιπόν και πάλι με καλή καρδιά, ότι δυστυχώς ωδινεν όρος και έτεκεν μυν. Δεκαέξι μήνες για ένα νομοσχέδιο για το οποίο, κύριε Υπουργέ, δηλώσατε στην Επιτροπή –ήμουν παρών την ημέρα εκείνη– ότι οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στα άρθρα του είναι "ήσσονος σημασίας". Το είπατε βέβαια για να αντιδιαστείλετε παρακάτω ότι για τον άλφα ή βήτα λόγο εσείς πιστεύετε ότι αυτά τα μικρά προβλήματα, αν δεν αντιμετωπιστούν γρήγορα και αποτελεσματικά, γίνονται μεγάλα, μπαίνουν στο σύνολο της ναυτιλιακής πολιτικής και αποκτούν διαστάσεις ιδιαίτερα βαρύνουσες κλπ.

Εγώ υποστηρίζω λοιπόν, απλά, ότι δεν είναι αντάξιο των προσδοκιών μας αυτό το νομοσχέδιο. Είναι άτολμο και αποσπασματικό. Και αυτή η κριτική που κάνουμε εμείς υπεύθυνα ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, είναι ουσιαστική.

Το λέω άτολμο, γιατί δεν έχει τη δύναμη να αγγίξει τον όγκο των προβλημάτων ή τουλάχιστον να τα αγγίξει αποτε-

λεσματικά.

Και το λέω και αποσπασματικό, γιατί όπως φαίνεται από το ίδιο το κείμενό του, άρθρο προς άρθρο, δεν είναι άλλο, παρά μια "συρραφή προβλημάτων" που ζητούν ρύθμιση και ρυθμίσεων που προσπαθούν απελπισμένα να χωρέσουν στα οξυμένα προβλήματα, τα οποία αναγνωρίζετε ότι είναι πολλά και μεγάλα.

Βλέπουμε, λοιπόν, όλοι και το βλέπει και το πανελλήνιο ότι καλούμεθα να συζητήσουμε σήμερα αυτήν ακριβώς τη συρραφή των μικρών προβλημάτων, με πρόθεση να ρυθμίσουμε, κύριε Υπουργέ, τα ελλείποντα την ώρα που τα μείζονα μας πνίγουν, επειδή δεν έχουμε την τόλμη, θα ήθελα να διορθώσω, δεν έχετε την τόλμη ως Κυβέρνηση, να κολυμπήσετε σ' αυτά τα βαθιά νερά της σκληρής πραγματικότητας της ελληνικής ναυτιλίας που σήμερα αναζητά καταφύγιο σε λιμάνια τα οποία δεν είναι υπήνεμα. Έτσι, καθημερινά, λοιπόν, ο ελληνόκτητος στόλος μειώνεται. Και αυτό το βλέπετε, το παραδέχεστε. Μικραίνει η ελληνική σημαία και ξεθωριάζει η αξία της στο διεθνή χώρο. Το πώς βήμα προς βήμα οι κυβερνητικές, έλεγα ατολμίες και οι αντιφατικές επιλογές αποδιοργανώνουν το σύνολο του ναυτιλιακού παραγωγικού δυναμικού της χώρας, φαίνεται καθαρά από το ρυθμό με τον οποίο εγκαταλείπουν τους τελευταίους μήνες, τα πλοία το ελληνικό νηολόγιο. Τα πλοία, εννοώ, που παύουν να είναι ελληνόκτητα. Δεν θέλω να αναφερθώ στη διαδικασία αποχώρησης σε περιορισμένα χρονικά πλαίσια, γιατί θα πείτε ότι παίρνουμε τα δεδομένα στη διάρκεια ενός έτους και κινδυνολογούμε. Θα ήθελα, απλώς, να πω πόσα πλοία έφυγαν τους τελευταίους μόνο μήνες. Και να σας θυμίσω ότι τον Ιούλιο έφυγαν δεκαεπτά πλοία από την ελληνική σημαία. Τον Αύγουστο δεκατέσσερα, τον Σεπτέμβριο τέσσερα και δεκαπέντε τον Οκτώβριο. Μειωνοντας έτσι κατά ένα εκατομμύριο κόρους, όσον αφορά τη χωρητικότητά τους, τη δύναμη του ελληνόκτητου ποντοπόρου ελληνικού στόλου. Πριν λίγες μέρες, πριν τις γιορτές συζητήσαμε εδώ τον προϋπολογισμό και κατά τομέα ευθύνης υπουργών. Φάνηκε τότε, ότι απέναντι σ' αυτήν την αιμορραγία, απέναντι σ' αυτά τα οξυμένα προβλήματα που εσείς πιστεύετε ότι με αυτόν τον τρόπο πρέπει να τα ρυθμίσετε με το πολυνομοσχέδιό σας, τι ήρθατε ως Κυβέρνηση και τι δώσατε ως οικονομική βοήθεια υπέρ των προβλημάτων της ναυτιλίας; Το δείχνει ο προϋπολογισμός και δεν είναι ανάγκη να πάει κανείς στις επιμέρους ρυθμίσεις. Αρκεί να ρίξει μια ματιά προσεκτική στην εισηγητική έκθεση. Φαίνεται εκεί ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και δεν κατηγορώ το ΥΕΝ αλλά κατηγορώ τον κ. Δρυ και τους συν αυτό, παίρνει τα λιγότερα και από τον τακτικό προϋπολογισμό, φυσικά και από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων το οποίον απαξιοί, βάζει τελεία και παύλα στις δαπάνες για το ΥΕΝ, δεν του δίνει τίποτα.

Ας έλθουμε όμως στα θέματα που καλείστε με το νομοσχέδιο αυτό να ρυθμίσετε. Πρώτα απ' όλα το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Δεν το αγγίζει αυτό το νομοσχέδιο. Θα μου πείτε ότι έχετε κάνει ήδη ρυθμίσεις με υπουργικές αποφάσεις, με διατάγματα. Είναι ο εύκολος δρόμος που ακολουθήσατε αντί να επιλέξετε το δύσκολο δρόμο της θεσμικής αντιμετώπισης, τον οποίο και δηλώσατε ότι δεν είναι αναγκαίος... Εγώ θα έλεγα, λοιπόν, με αυτήν τη μέθοδο κάνατε μια τρύπα στο νερό, επιτρέψτε μου. Τα πλοία συνεχίζουν, όπως προείπα, να φεύγουν, οι ναυτικοί μας να δυσανασχετούν άνεργοι και εσείς να ζητάτε διακομματική συναίνεση και το θεωρώ λογικό, αρκεί όμως η πρόθεση να είναι καθαρή. Αρκεί όμως, από την άλλη πλευρά, εκείνος που ζητά και έχει την ευθύνη να προπορευθεί να αναλαμβάνει τις ευθύνες τις οποίες επί δεκαέξι μήνες δεν βλέπουμε να αναλαμβάνει. Πώς θα έρθουμε ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, κύριε εισηγητά της Πλειοψηφίας, να συναινέσουμε σε ένα καθεστώς το οποίο θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα επί μακρόν και όχι εμβολωματικά της ελληνικής σημαίας, όταν δεν βλέπουμε την Κυβέρνηση να το πράττει; Και όχι μόνο δεν την βλέπουμε, δηλαδή είναι άτολμη απλώς, αλλά βλέπουμε με έντεχνο τρόπο να αποφεύγει να βγάλει τα

κάστανα από τη φωτιά. Τότε γιατί ζητάτε θάρρος και τόλμη από τα κόμματα της Αντιπολιτεύσεως και μάλιστα ειδικότερα από την Αξιωματική Αντιπολίτευση;

Δεν θέλω να προχωρήσω σ' αυτό το θέμα, εκείνο όμως που θέλω να μείνει ως κριτική δική μας, της Νέας Δημοκρατίας, είναι ένα και να το προσέξετε: Ότι σ' αυτό το δύσκολο ανταγωνιστικό κλίμα που γίνεται ακόμη δυσκολότερο στις μέρες μας, με ευθύνη των εταίρων μας ή τουλάχιστον των σημαιών των εταίρων μας, μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, εσείς δεν μπορέσατε δυστυχώς να βρείτε ως Κυβέρνηση τη "χρυσή τομή" ανάμεσα στη βέλτιστη σύνθεση πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων που ήταν εύκολο να τη βρείτε, και στην ανάγκη να προστατευθεί το ναυτικό επάγγελμα που είναι κύρια πηγή ζωής για την Ελλάδα και για τη μεγάλη ναυτική της οικογένεια.

Και ας πάμε στο Ν.Α.Τ.: Καμιά πρόταση δεν ήρθε εδώ απ' όσες μέχρι σήμερα έχουν γίνει και ακούστηκε η κριτική αυτή, ευτυχώς, και από τα άλλα κόμματα. Αντ' αυτού ο κύριος Υπουργός δηλώνει τα εξής:

"Δεν ξέρω αν υπάρχουν περιθώρια σωτηρίας". Φυσικά, με είκοσι έξι χιλιάδες εν ενεργεία ναυτικούς και εξήντα δύο χιλιάδες περίπου συνταξιούχους, τι να περιμένει κανείς; Η ανταποδοτικότητα, λέτε, με την προσφιλή τακτική του να ρίχνετε στους πίσω από σας τα βάρη, καταργήθηκε επί Νέας Δημοκρατίας! Και εγώ θα σας έλεγα, απλώς, όχι βερμπαλιστικά, "αιδώς Αργείοι". Στο σπίτι του κρεμασμένου, κύριε Υπουργέ, δεν μιλάνε για σχοινί!

Το κόμμα σας οδήγησε εκ του ασφαλούς το Ν.Α.Τ. σε χρεωκοπία. Και αν θέλετε να μάθετε πώς το βλέπει η ελληνική κοινωνία και όχι απλώς τα ελληνικά κόμματα, θυμηθείτε ότι δεν υπήρχε ούτε μια φορά που να ήρθε πριν από σας προκάτοχος Υπουργός σε μια οποιαδήποτε μαζική εκδήλωση των ναυτεργατικών σωματείων ή του εφοπλισμού και να έγινε ευπρόσδεκτος και να μην γιουχαϊσθεί όταν αναφερόταν στα προβλήματα του Ν.Α.Τ.. Γιατί πήρατε την περιουσία του και τη δραχμοποιήσατε. Και από εκείνη τη στιγμή, δραχμοφονικά, όπως λέει ο λαός, εξαναγκάσατε τα περιουσιακά στοιχεία του Ν.Α.Τ. να μπουν σε μίαν άλλη λογική ξεπουλήματος. Και από την άλλη πλευρά, ήρθατε και του φορτώσατε, ως συνταξιούχους, όλους εκείνους τους ανθρώπους που ήρθαν στην Ελλάδα να βρουν δουλειά, από τις πρώην Ανατολικές χώρες, για να κάνετε κοινωνική πολιτική, στην πλάτη του ελληνικού λαού που σήμερα πληρώνει το ακριβώς δυσβάσταχτο χρέος. Γιατί εμείς δεν είπαμε ούτε δια του εκπροσώπου μας ότι "έφαγε" κάποιος αυτά τα εκατόν εβδομήντα δισεκατομμύρια (170.000.000.000) της σωτηρίας του Ν.Α.Τ., απλά βγήκαν από τις τσέπες όλων μας.

Θα ήθελα, λοιπόν, εν τέλει να πω ότι και για τον Οίκο του Ναύτου, αλλά και για το Λιμενικό οι ρυθμίσεις είναι άτολμες. Προσέξτε, γιατί με εκείνη τη διεύθυνση που θέλετε να κάνετε, τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικού Προσωπικού στο ΥΕΝ φαίνεται τελικά θα πετύχατε τα αντίθετα.

Για πρώτη φορά φέτος, κύριοι συνάδελφοι, το Λιμενικό Σώμα δεν παρήλασε στη Θεσσαλονίκη ούτε ήλθε ως αντιπροσωπεία στον Πειραιά. Και μάλιστα παρίσταται σήμερα στη συζήτηση και είναι τιμή μας, ο κύριος Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος και αν λέω ψέματα να με διαψεύσει αύριο δημοσίως. Δεν παρήλασε το Λιμενικό Σώμα και υπάρχει ηττοπάθεια στις τάξεις του, επειδή πιστεύουν όλοι ότι το υποβαθμίζετε. Δεν είναι πρωτίστη ανάγκη του, απλώς να φιλοδοξούμε να το κάνουμε coast guard για τα συμφέροντα της ελληνικής ακτής και των συνόρων μας, αλλά να το έχουμε με στρατιωτική δομή αξιοποιούμενο καθημερινά και αναβαθμιζόμενο ως Σώμα ειδικό.

Τελειώνω, λοιπόν, και λέγω ότι στην ποντοπόρο ναυτιλία, η αναποφασιστικότητα και η ολιγωρία σας, κύριε Υπουργέ, σε συνδυασμό με την προχειρότητα του οποιουδήποτε βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού λόγω αυξημένου πολιτικού κόστους, έκαναν την Ελλάδα να χάσει σημαντικές ευκαιρίες και ας μην κοιτάμε αν τις έχασε και με ευθύνη δική μας, ή απλώς με ευθύνη δική σας, ή ποιος έχει το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης...

Αν τώρα επιθυμεί αυτή η Κυβέρνηση να προλάβει την

αποσύνθεση και της ακτοπλοΐας, ας σπεύσει. Και να θυμάται, ότι στη θάλασσα η επιτυχία απέχει από την καταστροφή τόσο λίγο, όσο μόνο δύο διαδοχικά κύματα στο Αιγαίο. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας και εβδομήντα πέντε Βουλευτές του κόμματός του, κατέθεσαν στη Βουλή πρόταση για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, σύμφωνα με τα άρθρα 68 του Συντάγματος και 144 του Κανονισμού της Βουλής, η οποία θα ερευνήσει τους τομείς ευθύνης του κρατικού μηχανισμού στην πρόσφατη αεροπορική τραγωδία, που προκλήθηκε με την πτώση του Ουκρανικού αεροσκάφους τύπου ΥΑΚ-42.

Η πρόταση αυτή θα καταχωρισθεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδριάσεως, θα τυπωθεί, θα διανεμηθεί στους κυρίους Βουλευτές και θα συζητηθεί σε ημέρα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου με τη διαδικασία της γενικευμένης επερώτησης, όπως προβλέπει ο Κανονισμός.

(Στο σημείο αυτό ο Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Ν. Κατσαρός καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα πρόταση, η οποία έχει ως εξής:

"ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθ. Πρωτ. 15

Ημερ. 7-1-98

ΠΡΟΤΑΣΗ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

(κατά τα άρθρα 144 επ. του Κανονισμού της Βουλής)

Η πρόσφατη αεροπορική τραγωδία, που προκλήθηκε με την πτώση του ουκρανικού επιβατηγού αεροσκάφους τύπου ΥΑΚ-42, ανέδειξε σειρά παραλείψεων και αδυναμιών, στο πλαίσιο της οργάνωσης και λειτουργίας του κρατικού μηχανισμού, ιδίως σε ό,τι αφορά τον τομέα ευθύνης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και, ειδικότερα, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Την κατάσταση αυτή επέτεινε τόσο η έλλειψη στοιχειώδους υπευθυνότητας και ευαισθησίας από την πλευρά της αρμόδιας πολιτικής ηγεσίας, που δεν βρήκε το θάρρος υποβολής παραίτησης, όσο και η όλη στάση του Πρωθυπουργού. Η ομιλία του τελευταίου, κατά τη διάρκεια της συζήτησης του Προϋπολογισμού του 1998 στη Βουλή, αποδεικνύει άγνοια και ανευθυνότητα. Και τούτο διότι από τα λεγόμενά του εύκολα συμπεραίνει κανείς πως όχι απλώς αρνήθηκε να αναλάβει τις αντίστοιχες κυβερνητικές ευθύνες και να ζητήσει, τουλάχιστον, την παραίτηση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθώς και των υπευθύνων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αλλά, κυριολεκτικώς, θεώρησε φυσικό και τρέχον γεγονός ακόμη και αυτήν την αεροπορική τραγωδία.

Το έτος 1997 στιγματίστηκε στη Χώρα μας και από μια σειρά αεροπορικών ατυχημάτων, ευτυχώς χωρίς θύματα, που κατέδειξαν σημαντικά προβλήματα στην όλη λειτουργία των αρμόδιων δημόσιων υπηρεσιών. Το τραγικό αεροπορικό δυστύχημα του ουκρανικού αεροσκάφους ολοκλήρωσε τον κύκλο των συμβάντων, τα οποία μόνον ανησυχία και ερωτηματικά δημιουργούν για τον κρατικό μηχανισμό στον τομέα των αερομεταφορών.

Με μία επίκαιρη ερώτηση (που συζητήθηκε στις 17.5.1996) και δύο επερωτήσεις της (που συζητήθηκαν στις 17.11.1997 και 24.11.1997 αντιστοίχως), η Νέα Δημοκρατία είχε θέσει καίρια και ανησυχητικά ερωτηματικά για το όλο ζήτημα. Οι απαντήσεις, από την πλευρά της Κυβέρνησης, όχι απλώς δεν έδωσαν λύσεις αλλά συσκότισαν ακόμη περισσότερο το πολιτικό τοπίο και επιβεβαίωσαν τους δυσοίωνους προβληματισμούς.

Ύστερα από τ' ανωτέρω, αποτελεί χρέος της κυβερνητικής πλειοψηφίας να συμπράξει στη διαδικασία σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής, κατά τα άρθρα 144 επ. του Κανονισμού της Βουλής. Η Επιτροπή αυτή, με το αυξημένο κύρος και τις

ενισχυμένες, οιονεί ανακριτικές, αρμοδιότητες που τις παρέχουν το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής, πρέπει να ερευνήσει και να ζητήσει να καταλογισθούν ευθύνες, όπου αυτές υπάρχουν, ιδίως ως προς τα ακόλουθα κρίσιμα θέματα:

1. Πως λειτουργεί σήμερα στη Χώρα το Σύστημα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας; Και, κυρίως, γιατί δεν εγκαταστάθηκαν τα τέσσερα (4) Συστήματα Ραντάρ Προσέγγισης στους διεθνείς αερολιμένες, μεταξύ των οποίων και αυτός της Θεσσαλονίκης, μολονότι τα Συστήματα αυτά έχουν αγορασθεί και έχει καταβληθεί το προβλεπόμενο από τη σύμβαση τίμημα αγοράς τους; Ποιός φέρει την ευθύνη για το γεγονός ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν τήρησε τη δέσμευσή του ότι τα Συστήματα αυτά θα είχαν εγκατασταθεί και θα είχαν αρχίσει να λειτουργούν σύμφωνα με την αρχική σύμβαση; Ποιό μέρος ευθύνης έχει αυτή η κραυγαλέα ολιγωρία στο τραγικό δυστύχημα του ουκρανικού αεροσκάφους;

2. Ποια η κατάσταση στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, τόσο από πλευράς οργάνωσης όσο και από πλευράς λειτουργίας της; Και ειδικότερα:

(α) Πώς και υπό ποιές συνθήκες οργάνωσης και λειτουργίας παρέχουν τις υπηρεσίες τους:

α-1. Η Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας;

α-2. Η Υπηρεσία Ασφάλειας Πτήσεων, η οποία είναι επιφορτισμένη με τον έλεγχο της τήρησης των σχετικών διεθνών αεροναυτικών κανονισμών;

α-3. Η Υπηρεσία η οποία έχει την αρμοδιότητα Έρευνας και Διάσωσης;

(β) Ποιό το επίπεδο συνεργασίας και συντονισμού των παραπάνω (α-1, α-2, α-3) Υπηρεσιών με τις αρμόδιες στρατιωτικές αρχές και πως λειτουργήσε αυτή η συνεργασία και ο συντονισμός κατά την τελευταία αεροπορική τραγωδία;

(γ) Ποιές οι συνθήκες λειτουργίας του Κέντρου Συντονισμού, Έρευνας και Διάσωσης, το οποίο ασκεί τη δραστηριότητά του στο πλαίσιο των Υπουργείων Εθνικής Άμυνας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας;

(δ) Ποιό είναι το επίπεδο ενημέρωσης από την αρμόδια υπηρεσία της ΥΠΑ των αεροναυτικών χαρτών που είναι υποχρεωμένη να τηρεί δεδομένου ότι οιαδήποτε ανακρίβεια ή παράλειψη στους κάθε κατηγορίας αεροναυτικούς χάρτες μπορεί να έχει ανεπανόρθωτες συνέπειες;

(ε) Υπήρξαν συγκεκριμένες πράξεις και παραλείψεις των υπευθύνων του Πύργου Ελέγχου του Αεροδρομίου "Μακεδονία", που συνέτειναν στην αεροπορική τραγωδία, και αν ναι πως αυτές καταμερίζονται;

3. Γιατί απείχε παντελώς από την όλη κινητοποίηση η αρμόδια Γενική Γραμματεία Έκτακτων Αναγκών του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης; Ποιός ευθύνεται για το γεγονός ότι έχει συσταθεί, έχει στελεχωθεί και χρηματοδοτείται γενναίως από τον κρατικό προϋπολογισμό, χωρίς να παρέχει ως σήμερα ουδεμία υπηρεσία;

4. Ποιό το καθεστώς των συμβάσεων εκμετάλλευσης, που έχει υπογράψει η Ολυμπιακή Αεροπορία με τις επιμέρους εταιρείες, στις οποίες διασπάσθηκε η τέως ΑΕΡΟΦΛΟΤ και, ιδίως, ποιο το περιεχόμενο της σύμβασης που έχει υπογράψει με την ουκρανική εταιρεία, στην οποία ανήκε το μοιραίο αεροσκάφος; Και συγκεκριμένα:

(α) Είχε ερευνήσει, πριν υπογράψει τη σχετική σύμβαση, την αξιοπιστία της εταιρείας αυτής και αν ναι με βάση ποια στοιχεία;

(β) Ποια μέτρα είχε πάρει για τον έλεγχο της ασφάλειας και των δυνατοτήτων των αεροσκαφών και των χειριστών της εταιρείας;

(γ) Ήταν η εταιρεία μέλος της ΙΑΤΑ και είχε υποστεί το σχετικό έλεγχο;

Με βάση τα παραπάνω και επιφυλασσόμενοι να προσδιορίσουμε ειδικότερα τις αντίστοιχες αρμοδιότητες στο πλαίσιο της συζήτησης, που θα γίνει στην Ολομέλεια της Βουλής

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

να συσταθεί Εξεταστική Επιτροπή, κατά τις διατάξεις των

άρθρων 144 επ. του Κανονισμού της Βουλής, η οποία θα ερευνήσει τα θέματα που εκτίθενται ανωτέρω.

Αθήνα, 29 Δεκεμβρίου 1997

Οι Προτείνοντες Βουλευτές

Κώστας Καραμανλής
Ι.Μ. Βαρβιτσιώτης
Στ. Δήμας
Δημ. Σιούφας
Ευάγγ. Μείμαρράκης
Γ. Σούρλας
Προκ. Παυλόπουλος
Αθαν. Χειμάρης
Επαμ. Ζαφειρόπουλος
Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα
Ιωάν. Κεφαλογιάννης
Νικ. Γκελεστάθης
Αντ. Φούσας
Γ. Παναγιωτόπουλος
Αλέξ. Παπαδόγγονας
Παν. Σκανδαλάκης
Ι. Τζωάννος
Χρ. Βυζοβίτης
Βασ. Μαγγίνας
Αγγ. Μπρατάκος
Παν. Μελάς
Αχ. Καραμανλής
Π. Μολυβιάτης
Α. Ρεγκούζας
Χρ. Μαρκογιαννάκης
Ν. Κατσαρός
Απ. Σταύρου
Γ. Ορφανός
Ι. Χωματάς
Σπύλ. Σπηλιωτόπουλος
Κ. Καραμπίνης
Ι. Παπαδημόπουλος
Αν. Νεράντζης
Βασ. Πάππας
Λ. Λυμπερακίδης
Χαρ. Παπαθανασίου
Αθ. Δαβάκης
Κ. Ευμοιρίδης
Θεοφ. Δημοσχάκης
Αθ. Νάκος
Αθ. Βαρίνος
Γ. Καλός
Μαρία Κωνσταντοπούλου
Ηλ. Βεζδρεβάνης
Γ. Αλογοσκούφης
Θεοδ. Μπακογιάννη
Θ. Πασαλίδης
Παν. Καμμένος
Νικ. Τσιαρτσιώνης
Γ. Σαλαγκούδης
Γ. Τρυφωνίδης
Αν. Καραμάριος
Φάνη Πετραλιά-Πάλλη
Γ. Κаланτζής
Σάβ. Τσιτουρίδης
Ευγ. Χαϊτίδης
Θ. Κατσίκης
Ευάγγ. Μπασιάκος
Δημ. Κωστόπουλος
Στ. Παπαδόπουλος
Παρθένα Φουντουκίδου
Παν. Λουκάκος
Γ. Καρατζαφέρης
Τριαντ. Μπέλλος
Γ. Τζίτζικώστας
Ελισάβετ Παπαδημητρίου

Βαρσάμης Γιοβανούδας
Ανδρ. Καραγκούνης
Γ. Βουλγαράκης
Αθ. Παναγιωτόπουλος
Θεόφ. Λεονταρίδης
Θ. Σκρέκας
Σπ. Σπύρου
Βασ. Μιχαολιάκος
Ελευθ. Παπαγεωργόπουλος
Κων. Σημαιοφορίδης").

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Βεζδρεβάνης έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, την πρώτη συνεδρίαση της Βουλής κατά το νέο έτος, επιθυμώ να ευχηθώ στον Πρόεδρό μας, στους Αντιπροέδρους μας και σ' όλους μας, Χρόνια Πολλά. Επίσης, επιθυμώ να ευχηθώ στον Πρόεδρο του ΔΗ.Κ.ΚΙ. κ. Δημήτριο Τσοβόλα ταχεία ανάρρωση και στους Βουλευτές και οπαδούς του υπομονή και κουράγιο μέχρι να τον δουν να ξαναγυρίζει στα συνταγματικά του καθήκοντα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΔΗ.Κ.ΚΙ.)

Συζητούμε, κύριοι συνάδελφοι, σήμερα το πρώτο -ουσιαστικά- νομοσχέδιο που φέρνει η Κυβέρνηση επί της υπουργίας σας, αγαπητέ κύριε Σουμάκη, για τη ναυτιλία, ένα νομοσχέδιο που περίμεναν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον πολλοί, και πρώτοι και καλύτεροι οι ναυτικοί μας. Η χάραξη σωστής και τελεσφόρας ναυτιλιακής πολιτικής είναι αναγκαία, γιατί συνδέεται άμεσα με τα πολλαπλά συμφέροντα της πατρίδας μας. Αυτή τη σωστή και αποτελεσματική ναυτιλιακή πολιτική περιμέναμε να δούμε να περιγράφεται στο νομοσχέδιό σας.

Δεν ανήκω, κύριε Υπουργέ, στην κατηγορία εκείνων που αποδέχονται άκριτα τα οποιαδήποτε αιτήματα της οποιασδήποτε κοινωνικής τάξεως και διότι δεν υιοθετώ τους οποιουσδήποτε λαϊκισμούς, αλλά και διότι ανήκω σε ένα κόμμα που είναι κόμμα εξουσίας και φιλοδοξεί λίαν προσεχώς να γίνει κυβέρνηση. Και αν, λοιπόν, δεν σας προβληματίζουν οι διατυπωθείσες απόψεις των εκπροσώπων των μικρότερων κομμάτων της Βουλής, πρέπει να σας ανησυχούν οι απόψεις των εκπροσώπων της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης που ομολούν βλέποντας να πορεύονται προς την εξουσία.

Είπα, λοιπόν, ότι δεν δέχομαι άκριτα τα όποια αιτήματα υποβάλλουν οι ενδιαφερόμενοι. Μου έκανε, όμως, ιδιαίτερη εντύπωση η κάθετη άρνηση των ενδιαφερομένων όλων των πλευρών στο νομοσχέδιό σας. Ένα νομοσχέδιο που συναντά τέτοια αντίδραση των ενδιαφερομένων έπρεπε να σας είχε προβληματίσει ιδιαίτερα και να καθήσετε να το συντάξετε από την αρχή με κάποιο συναινετικό πνεύμα. Έπρεπε να είχατε επιδώσει να έχετε ένα κομμάτι τουλάχιστον των ενδιαφερομένων και όχι βέβαια των εφοπλιστών, που να συμφωνεί μαζί σας. Δεν το πετύχατε. Να πω ότι δεν το επιδιώξατε; Εάν το επιδιώξατε και δεν το πετύχατε, ένας λόγος ακόμα παραπάνω ότι οι άλλοι έχουν το δικίο. Αυτή ήταν και η σωστή τοποθέτηση, τόσο του εισηγητού μας κ. Βαρίνου όσο και της Κοινοβουλευτικής μας Εκπροσώπου, της κ. Μπακογιάννη. Δεν ομίλησαν απ' αυτό το Βήμα οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας για να "χαιδέψουν" αυτή. Μίλησαν υπεύθυνα και σας έδωσαν τη συγκεκριμένη πρόταση, ιδιαίτερα η κ. Μπακογιάννη.

Ο επιτελικός σας όμως κύκλος, κύριε Υπουργέ, δίκην παντογνώστου και πανσόφου επέμενε και σήμερα έρχεται αυτό το νομοσχέδιο άτολμο και αναποτελεσματικό.

Έχω και μια άλλη ακόμα συνήθεια, κύριε Υπουργέ, να μη μηδενίζω το έργο των άλλων, είτε αυτοί είναι φίλοι είτε είναι αυτοί είναι αντίπαλοι. Απεναντίας, πολλές φορές -και το γνωρίζει η Αίθουσα- προσπαθώ να βρω διατάξεις στα νομοσχεδιά σας, για να πω "ναι". Και το κάνω με συναίσθηση ευθύνης, γιατί εδώ μέσα δεν είμεθα για να λέμε "ναι" στη δική μας πλευρά και "όχι" στην άλλη, είτε έχει άδικο είτε έχει δικίο η άλλη πλευρά. Εδώ μέσα έχουμε υποχρέωση να υπηρετούμε τα πραγματικά συμφέροντα του ελληνικού λαού και δεν πρέπει να μας επηρεάζει το πού ανήκει ο καθένας, για να ψηφίζουμε ή να μην ψηφίζουμε ένα νομοσχέδιο.

Εάν, κύριε Υπουργέ, έχετε θετικές διατάξεις στο νομοσχέδιό σας, εγώ δεν θα αρνηθώ την ψήφο μου. Όμως, περιμέναμε -ειλικρινά το λέγω, κύριε Υπουργέ- ένα νομοσχέδιο αντάξιο της ελληνικής ναυτιλίας, που καλείται να ξαναπαίξει τον πρώτο της ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία.

Κάτι τέτοιο όμως δεν το βλέπουμε. Τέτοιος πρωταγωνιστικός ρόλος δεν προδιαγράφεται από το συζητούμενο νομοσχέδιο. Αποδεικνύεται για μία ακόμη φορά ότι δεν έχετε ναυτιλιακή πολιτική. Βαδίζετε την πεπατημένη και θα το ξαναπώ, αλλά είναι αληθινό, είστε επηρεασμένοι ακόμη από τις σοσιαλιστικές σας ιδεοληψίες. Και είναι αδικαιολόγητο τώρα. Όταν το 1981 αναλάβατε την εξουσία, μπορώ να πω, σας δικαιολογούσα. Ήσασταν στους σοσιαλιστικούς φανατισμούς σας. Τότε δημιουργήσατε το φόβο και από το φόβο εκείνο χίλια πεντακόσια πλοία έφυγαν από τα ελληνικά νηολόγια. Το γνωρίζετε. Τα έδιωξε ο φόβος των εφοπλιστών για τους σοσιαλισμούς σας. Σήμερα όμως που τέτοιος φόβος δεν υπάρχει και οι εφοπλιστές μαζί με τον Σ.Ε.Β., που σας ανέβασαν και στην εξουσία και σας στηρίζαν και σας στηρίζουν ακόμη, δεν έχουν κανένα λόγο να φοβηθούν τίποτε από το σοσιαλισμό σας.

Και εγώ έλεγα και τότε, λέω και τώρα, λάθος ήταν και τότε που σας φοβήθηκαν.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Φοβούνται τους δικούς σας...

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Αν είχα όσο χρόνο μου χρειαζόταν, θα σας απαντούσα διεξοδικά, κύριε συνάδελφε. Αλλά δεν θα χάσω περισσότερο χρόνο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Με καλή πρόθεση βέβαια το λέω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Πάντως ο κ. Βεζδρεβάνης δεν σας διέκοψε όταν μιλούσατε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Δεν με ενοχλούν οι διακοπές, κύριε Πρόεδρε. Με ενοχλεί το ότι τρέχει ο χρόνος και δεν θα μου φθάσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Μάλιστα.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Επί των ημερών σας, κύριε Υπουργέ, προσωπικά επί των ημερών σας, διακόσια πλοία έφυγαν από το ελληνικό νηολόγιο. Άλλαξαν σημαία. Γιατί; Δεν σας προβληματίζει αυτό; Είναι και τούτο απόρροια της έλλειψης ναυτιλιακής πολιτικής εκ μέρους της σημερινής Κυβερνήσεως. Αυτή η έλλειψη ναυτιλιακής πολιτικής, που έδιωξε τα διακόσια πλοία, άφησε και τρεις χιλιάδες ανέργους. Αλλά η ανεργία των ναυτικών έχει και άλλες δυσμενείς επιπτώσεις. Έφθασε το Ν.Α.Τ. να έχει εξήντα δύο χιλιάδες συνταξιούχους και είκοσι οκτώ χιλιάδες ασφαλισμένους. Και ενώ δεν διευρύνετε την ασφαλιστική βάση, δεν λαμβάνετε κανένα δραστικό μέτρο για την εξυγίανση αυτού του ασφαλιστικού φορέα. Τα λαμβανόμενα μέτρα, όπως προσφυώς ανέφερε ο αγαπητός συνάδελφος και εισηγητής μας κ. Βαρίνος, είναι ασπιρίνες. Μήπως αντιμετωπίζετε τα προβλήματα του Οίκου του Ναύτου; Με τις προτεινόμενες διατάξεις συντηρείτε την ίδια άθλια κατάσταση και κάνετε το βιο αβίωτο των ασφαλισμένων, οι οποίοι εξ ιδίων πλέον -το απεφάσισαν οι άνθρωποι, δεν βλέπουν άλλη λύση- καταβάλλουν τα όποια έξοδα για την ιατροφαρμακευτική τους περίθαλψη.

Περιμέναμε, κύριε Υπουργέ, ειλικρινά να δούμε διατάξεις εκσυγχρονισμού του Λιμενικού Σώματος και βλέπουμε ημίμετρα. Όταν το Λιμενικό Σώμα διαθέτει σκάφη με δύο και τρεις φορές μικρότερη ταχύτητα από τα σκάφη των λαθρεμπόρων και των εμπορών ναρκωτικών, πώς, κύριε Υπουργέ, θα αξιώσουμε εμείς από το Λιμενικό Σώμα να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του;

Έχω ιδίαν αντίληψη στο Ιόνιο, κύριε Υπουργέ, και γνωρίζετε και εσείς πολύ καλά, δεν μπορούμε να αντιμετωπίσουμε την αλβανική μαφία, γιατί τα σκάφη της αλβανικής μαφίας τρέχουν γρηγορότερα.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δεν είναι σωστό να το λέτε αυτό.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Δεν είναι σωστό, κύριε Υπουργέ; Ελάτε τώρα ξανά στη Θεσπρωτία, για να σας τα δείξουμε. Γιατί όταν ήρθατε, είπατε ότι θα δώσετε λύση. Και λύση δεν

εδώσατε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Έλληνας Βουλευτής να το λέτε...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Βέβαια, τρέχουν πιο γρήγορα από τα δικά μας.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αυτό το βήμα είναι ελεύθερο και ελεύθερα θα μιλήσω και την αλήθεια θα πω, όπως την είπα και άλλες φορές και δεν με ακούσατε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Καλά κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ!

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Σας το λέω για μία ακόμα φορά, για να με ακούσετε, γιατί εμείς τα ζούμε, κύριε Υπουργέ. Διότι εγώ από Παρασκευή έως Δευτέρα είμαι στην εκλογική μου περιφέρεια και τα ακούω και τα βλέπω.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Σας ακούω προσεκτικά, αλλά και εσείς όταν μιλάτε, να είστε προσεκτικοί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, μη διακόπτετε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Εσείς ήλθατε μία φορά, μας υποσχθήκατε και δεν δώσατε τις λύσεις που περιμέναμε.

Συγχωρείστε με, κύριε Πρόεδρε, για τον τόνο της φωνής μου και εσείς, κύριε Υπουργέ, και οι υπόλοιποι συνάδελφοι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Θα αρχίσω να μη σας συγχωρώ εγώ, γιατί υπερβαίνετε το χρόνο σας.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, υπήρξαν διακοπές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, τελειώστε.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Θα τελειώσω πολύ σύντομα.

Δυστυχώς, κύριοι συνάδελφοι, οι προτεινόμενες διατάξεις δεν δίνουν λύση ούτε στο Λιμενικό Σώμα. Είχαμε την ελπίδα ότι το νομοσχέδιό σας, κύριε Υπουργέ, θα ήταν νομοσχέδιο αντάξιο των απαιτήσεων των καιρών. Δυστυχώς δεν είναι τέτοιο. Είναι άτολμο.

Εσείς όμως, κύριε Υπουργέ, δεν τολμήσατε ούτε μικρότερα πράγματα. Και θα σας πω ένα από αυτά. Επιτρέπεται, κύριοι συνάδελφοι, να βγάζει ένας εισιτήριο από την Πάτρα για να πάει στην Ιταλία και να βγάζει ένας εισιτήριο από την Ηγουμενίτσα για να πάει στην Ιταλία και να πληρώνει το ίδιο; Ούτε αυτό δεν το τολμήσατε, κύριε Υπουργέ. Και σε αυτό δεν περιμένω απάντηση. Περιμένω απόφαση, διότι κατ'αυτόν τον τρόπο υπάρχει ένας αθέμιτος ανταγωνισμός στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, μιας περιοχής που είναι η φτωχότερη της Ευρώπης και εμείς δεν το ανεχόμεθα, κύριε Υπουργέ. Δώστε, λοιπόν, λύση.

Σας έφερα ένα μικρό παράδειγμα, για να σας πω ότι δεν τολμήσατε τα μικρά, πολύ δε περισσότερο τα μεγαλύτερα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Μπαντουβάς έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα σας απαντήσει ο κ. Τζωάννος, γιατί δεν μπορεί να γίνει αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Άλλαξε η Κυβέρνηση;

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Όταν θα αναλάβει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα σας πει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι.

Ορίστε, κύριε Μπαντουβά, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ και εγώ σαν πολύ θετικό το γεγονός ότι αρχίζουμε τον καινούριο χρόνο με ένα νομοσχέδιο που αναφέρεται στον πολύ νευραλγικό –και με αναμφισβήτητη εθνική διάσταση– τομέα της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Θα πρέπει κάποτε, όταν θα ιεραρχήσουμε τους ρόλους και τις ευθύνες των διαφόρων τομέων της κυβερνητικής λειτουργίας και δράσης, να χωρίσουμε τέσσερα Υπουργεία, τα οποία έχουν στο ρόλο τους μεγάλη εθνική σημασία, έχουν εθνική

διάσταση και στα οποία θα πρέπει να εφαρμόζεται –αν είναι δυνατόν– μία πολιτική, αν όχι διακομματική, τουλάχιστον συναίνεσης και ευρύτερης στήριξης, πολιτική με ειρμό και αλληλουχία, με συνέπεια. Και αυτά τα Υπουργεία θα πρέπει να είναι το Υπουργείο Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, Εθνικής Παιδείας και Ναυτιλίας.

Δεν έχει περάσει στο λαό η σημασία της αποστολής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και πολύ φοβάμαι ότι δεν έχει περάσει και εδώ στην Αίθουσα αυτή, όταν πολλές φορές έχουν ακουστεί φωνές υπέρ της καταργήσεως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και της απορροφήσεώς του σαν διεύθυνσης από κάποιο άλλο Υπουργείο.

Η Ελλάδα, η μικρή Ελλάδα με τα μεγάλα προβλήματα, με τον ανάδελφο λαό, η Ελλάδα των δέκα περίπου εκατομμυρίων, εάν έχει κάπου την πρωτιά, εάν κάπου είναι πλανητάρχης, είναι σε δύο τομείς. Ο ένας ο πολιτιστικός, το πνεύμα με το οποίο προικοδοτήσαμε ολόκληρον τον κόσμο και ο άλλος είναι η Εμπορική μας Ναυτιλία. Πρώτη δύναμη. Συνήθως είμαστε στις τρεις πρώτες σε ολόκληρο τον κόσμο. Πρώτη σαρωτικά στην Ευρώπη. Ίσως και γι' αυτό είμασταν ο στόχος άλλων ανταγωνιστικών λαών και άλλων lobbies. Να μην τα ονομάσω, είναι γνωστά. Γιατί ακριβώς αυτή η δυνατότητά μας του ελέγχου της ναυτιλίας διεθνώς έχει ενοχλήσει και τροχοδρομεί δραστηριότητες εναντίον του Ελληνισμού από πολλούς άλλους παράγοντες και από πολλές κατευθύνσεις.

Αφού, λοιπόν, είναι τόσο υψηλός και αποφασιστικής σημασίας ο ρόλος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σαν διαχειριστού, συντονιστού αυτού του μεγάλου θέματος, θα πρέπει πράγματι να προσεχθούν ορισμένα πράγματα ιδιαίτερα. Και θα πρέπει, όταν συζητούνται θέματα της ναυτιλίας μας, να αποφεύγουμε να τοποθετούνται στο στόχαστρο κομματικής εκμετάλλευσης και κομματικού ανταγωνισμού. Νομίζω ότι δεν το αποφύγαμε απόψε αυτό. Και μάλιστα δεν το αποφύγαμε σε επίπεδο κομμάτων, τα οποία εκράτησαν το πηδάλιο διακυβέρνησης της Ελλάδος τις τελευταίες δεκαετίες και επίσης άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης, όχι των νέων, τα οποία έπαιξαν αποφασιστικό ρόλο με την πολιτική που άσκησαν ιδίως στον τομέα δραστηριοποιήσεως και ελέγχου της συνδικαλιστικής οργάνωσης των ναυτεργατών.

Η ευθύνη για όσες παραλείψεις, κενά και λάθη υπάρχουν στη ναυτιλιακή μας πολιτική ή στη λειτουργία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας βαρύνει όλους μας. Και δεν δικαιολογούνται εδώ καυχσιολογίες και προπαντός επικριτικές θέσεις από πλευράς κομμάτων τα οποία διαχειρίστηκαν το πρόβλημα αυτό επί σειρά δεκαετιών.

Άκουσα με πολλή προσοχή τον αξιότιμο και αγαπητό μου συνάδελφο εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, ο οποίος ανέφερε πολύ σοβαρά στοιχεία. Και ήταν προϊόν μελέτης η εισήγησή του. Είχε όμως περίσσιο φανατισμό και έπαρση και εγωπάθεια, κομματική εννοώ. Νομιμοποιείσθε εσείς, όχι ατομικώς, αλλά σαν εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας που διεχειρισθήκατε τον περισσότερο χρόνο, τουλάχιστον μεταπολεμικά, τον τομέα αυτόν –δυστυχώς ανεπιτυχώς– να ασκείτε την κριτική αυτή; Δικαιολογείται αυτή η έπαρση, ή θα έπρεπε να είμεθα προσεκτικότεροι και φειδωλότεροι στους χαρακτηρισμούς μας και στη διεκδίκηση ευσήμων;

Από πλευράς ΠΑ.ΣΟ.Κ. έγιναν λάθη και παραλείψεις. Όμως το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχε σαν σημαία το κοινωνικό του πρόσωπο. Και αυτή του η πολιτική του επέβαλε να κάνει τα ανοίγματα τα οποία έκανε, όπως για παράδειγμα στο θέμα του Ν.Α.Τ., που στο κάτω-κάτω –όπως είπε ο κ. Γεωργακόπουλος προηγουμένων– το Ν.Α.Τ. είναι ένα ταμείο το οποίο δεν θα πρέπει να προβάλλει μόνο περιουσιακά στοιχεία ή παχηλές συντάξεις κλπ., αλλά την κάλυψη ολόκληρου του φάσματος των Ελλήνων ναυτεργατών και κυρίως των περισσότερων αδύνατων οικονομικά. Και αν θα δημιουργηθούν κενά, θα καλυφθούν από το κοινωνικό σύνολο. Και το κοινωνικό σύνολο το δέχεται αυτό, δέχεται αυτήν τη θυσία. Άλλωστε αυτή είναι η πεμππουσία της κοινωνικής πολιτικής.

Όμως εξεπλάγην, κύριε Υπουργέ, όταν σας άκουσα να λέτε ότι αποφασίσατε και παραγγείλατε πλωτά μέσα, ελκώπτερα

και ότι προχωρούμε στην περαιτέρω εξυγίανση του Λιμενικού Σώματος. Τώρα;

Θυμάμαι από το 1964, κύριοι συνάδελφοι, όταν είχα τη δυσμενή τύχη, θα έλεγα, να είμαι στο "ΕΛΛΑΣ" που απέθανε, ξεψύχησε ο Σοφοκλής ο Βενιζέλος, γυρεύαμε ένα ασκό οξυγόνου και δεν βρίσκαμε ένα ελικόπτερο σε κανένα λιμάνι της Κρήτης για να μας φέρει αυτόν τον ασκό οξυγόνου, που ίσως, εάν υπήρχε, να εσώζετο η ζωή εκείνου του μεγάλου Έλληνα πολιτικού.

Ακόμα τώρα δεν τα παραγγείλαμε τα ελικόπτερα, όταν αυτήν τη στιγμή είναι ξέφραγο αμπέλι οι ακτές μας στο λαθρεμπόριο των όπλων, των ναρκωτικών και τελευταία έχουμε αυτήν την εισροή των λαθρομεταναστών και την έξαρση του δουλεμπορίου, γεγονός το οποίο δημιουργεί πρόβλημα εθνικής διάστασης για μας;

Νομίζω ότι σ' αυτό καθυστερήσαμε και εμείς και θα πρέπει να επισπεύσετε τη συμπλήρωση αυτών των κενών, έστω τώρα που είναι δώδεκα και μισή και, δεν είναι ούτε καν δωδεκάτη.

Πέραν τούτου, μία από τις εθνικές αποστολές του τομέα είναι και το γεγονός ότι ό,τι έχει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και από πλευράς εμπορικού στόλου ή αν θέλετε ακτοπλοΐας, τουλάχιστον και από πλευράς εξοπλισμού του Λιμενικού Σώματος, είναι εφεδρικό τμήμα των Ενόπλων μας Δυνάμεων. Επομένως έχει διπλή αποστολή, έχει διπλό σκοπό και ιερό μάλιστα σκοπό. Γιατί λοιπόν να είμεθα τόσο φειδωλοί σ' αυτόν τον τομέα;

Θα πρέπει το ταχύτερον δυνατόν να συμπληρωθούν αυτά τα κενά. Πού θα βρεθούν τα χρήματα; Να ενημερωθεί ο ελληνικός λαός, να πιεστεί η Κυβέρνηση. Και βεβαίως δεν εννοώ αυτό το οποίο είπε προφανώς αστεϊζόμενος ο κ. Γεωργακόπουλος, "να δραστηριοποιηθείτε για την είσπραξη φόρων κλπ.", διότι εάν ήταν και ο κ. Δρυς εδώ και σας έδινε και εκείνος άλλη μία φορολογική συνταγή, φοβάμαι ότι θα είχατε πολύ δυσμενή αποτελέσματα. Προφανώς το είπε αστεϊζόμενος. Όμως πόροι υπάρχουν και πρέπει να βρεθούν.

Υπάρχει επίσης ανάγκη να αντιμετωπισθούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατά τρόπο σοβαρότερο. Βεβαίως χρειάζεται υποδομή, χρειάζεται οργάνωση των τηλεπικοινωνιών, οι οποίες είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο. Χρειάζεται συμπάρσταση σε όλα τους τα προβλήματα. Αλλά χρειάζεται επιτέλους να υποδουλήσουμε περισσότερο τον πατριωτισμό τους. Επειδή πρέπει να δώσουμε πέντε πενταροδεκάρες παραπάνω στους Έλληνες ναυτεργάτες, πρέπει να πηγαίνουμε στον Πακιστάν, πρέπει να πηγαίνουμε ακόμα και στον Τούρκο; Θα τους δημιουργήσουμε ναυτιλιακή παράδοση και οι σημερινοί ναυτεργάτες θα γίνουν οι αυριανοί εφοπλιστές. Και θα γίνει μπουμερανγκ αυτό το ελάχιστο κέρδος των ψιχίων –μα, επιτέλους, δεν χορταίνουν– που έχουν από τη διαφορά μεθοδοσίας, όταν μεθαύριο θα βρουν μπροστά τους πλοιοκτήτες ανταγωνιστές από τις χώρες αυτές. Σκάβουν τον τάφο τους και δεν το αντιλαμβάνονται. Και βεβαίως και από πλευράς Ελλήνων ναυτεργατών πρέπει να υπάρξει σύνεση στη διατύπωση των απαιτήσεων και στον τρόπο έκφρασης των αιτημάτων τους. Και σ' αυτόν τον τομέα από την πλευρά του ΚΚΕ είχε γίνει εκμετάλλευση στο παρελθόν του ναυτικού συνδικαλιστικού κινήματος, με σειρά αδικαιολογήτων απεργιών, οι οποίες έδωσαν το άλλοθι σε εφοπλιστές να ανοίξουν τις πύλες τους μετά στους ξένους ναυτεργάτες. Είναι καιρός αυτά να τα δούμε και να τα αντιμετωπίσουμε.

Βεβαίως η εξέλιξη επιβάλλει συνεχή παρακολούθηση σε όλους τους τομείς της προόδου και της εξέλιξης της διεθνούς ναυτιλίας –επαναλαμβάνω σε όλους τους τομείς– ούτως ώστε να μπορέσει η χώρα μας να προσφέρει τις απαραίτητες διευκολύνσεις και δυνατότητες για να διατηρήσει η ελληνική πλοιοκτησία πάλι τη θέση που είχε στο παρελθόν και που τη διατηρεί ακόμα και τώρα.

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

Ως προς τους Έλληνες εφοπλιστές, έχουν πολλά και εκείνοι να ωφεληθούν από την Ελλάδα. Έζησα στο Λονδίνο και θυμάμαι τη μεταχείριση που τους έκαναν οι Άγγλοι. Έκαναν

έρευνες στα σπίτια των Ελλήνων εφοπλιστών και μετρούσαν τα ασημένια σκεύη και τους πίνακες. Έκαναν έλεγχο στις Ρόουλς–Ρόυς και στα διαμερίσματα που είχαν. Αυτά πρέπει να μην τα ξεχνούν. Και θα πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι η μικρή, η φτωχή Ελλάδα τους χρειάζεται. Αλλά και εκείνοι τη χρειάζονται περισσότερο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ, κύριε Μπαντουβά, τελειώνετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Τελειώνω αμέσως, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, εμείς θα σας υποστηρίξουμε, όμως χρειάζεται μία σοβαρότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών και χρειάζεται δικήν πρώτων βοηθειών, όχι με αργούς, με βραδείς ρυθμούς.

Δεν υπάρχει αυτή η πολυτέλεια ιδιαίτερα κάτω από τις σημερινές συνθήκες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Τελειώστε, παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Τελειώνω, με μία φράση, κύριε Πρόεδρε.

Ελέγξτε, παρακαλώ, το θέμα των εισιτηρίων, των ναύλων στην ακτοπλοΐα, κύριε Υπουργέ. Αυτό που γίνεται στην Κρήτη, για παράδειγμα, είναι ληστρική εκμετάλλευση του κρητικού λαού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Τελειώσατε, κύριε Μπαντουβά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Στοιχίζει ακριβότερα το ακτοπλοϊκό εισιτήριο από το αεροπορικό. Για να μεταφέρει κάποιος ένα αυτοκίνητο παλιό πρέπει να πληρώσει το 1/3 της αξίας του. Πρέπει να το ελέγξετε αυτό.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Η κ. Αράπη έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ'αρχήν θέλω να ευχηθώ χρόνια πολλά, καλή χρονιά και προσωπική και οικογενειακή ευτυχία στον καθένα μας ξεχωριστά.

Το νομοσχέδιο για τη ναυτιλία, που έρχεται προς ψήφιση, θα μπορούσε κάλλιστα να θεωρηθεί ως υπόδειγμα εφαρμογής της κοπιτοραπτικής στη νομοθεσία. Όλα τα άρθρα και όλες οι παράγραφοι των άρθρων και όλα τα εδάφια των παραγράφων αποτελούν τροποποιήσεις όλων σχεδόν των νόμων και των προεδρικών διαταγμάτων που αφορούν τη ναυτιλία τα τελευταία σαράντα χρόνια.

Με τέτοιου είδους νομοσχέδια και με τα δεδομένα χρονικά περιθώρια προετοιμασίας και κριτικής μελέτης που δίνονται στην Αντιπολίτευση, είναι εξαιρετικά δύσκολο έως αδύνατο να μπορέσει η οποιαδήποτε αντιπολίτευση να σχηματίσει, κύριε Υπουργέ, μία πλήρη εικόνα, τι παίζεται με κάθε μία ξεχωριστά από αυτές τις τροποποιήσεις. Τέτοια νομοθετική πρακτική δείχνει έλλειψη σεβασμού προς τα Κόμματα της Αντιπολίτευσης και υποβαθμίζει, πιστεύω, το ελληνικό Κοινοβούλιο.

Γι'αυτό και εμείς σαν Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα καταγγέλλουμε εξ αρχής ότι δεν προετοιμάζονται έγκαιρα, ούτως ώστε έγκαιρα και τα Κόμματα να διατυπώνουν τις θέσεις τους.

Επί της ουσίας τώρα. Δεν διατυπώνετε ευθέως κάποια στρατηγική, κάποιο σχέδιο πλεύσης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της ναυτιλίας μας. Δύο είναι τα κυρίαρχα στοιχεία που δείχνουν τη μακροπρόθεσμη πολιτική της Κυβέρνησης. Το ένα είναι η ενίσχυση του ρόλου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, δηλαδή του θεσμικού εκείνου οργάνου που αποτελείται από εφοπλιστές, και το άλλο είναι η ανυπαρξία μέτρων–τομών για τη διάσωση του Ν.Α.Τ. που καθ'ομολογία του ίδιου του Υπουργού είναι αμφίβολο αν θα διασωθεί.

Συνδυάζοντας, λοιπόν, αυτά τα βασικά στοιχεία, οδηγείται κανείς στα εξής συμπεράσματα για τη μακροπρόθεσμη κυβερνητική πολιτική, δηλαδή για το τι σημαίνει εξοπλισμός στη σοσιαλιστική του εκδοχή.

Πρώτον, η Κυβέρνηση υιοθετεί πλήρως το νεοφιλελεύθερο ιδεολόγημα "λιγότερο κράτος", μεταθέτοντας τις δικές της

εξουσίες σε άλλα όργανα, όπως το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, που να μην είναι θεσμικό όργανο, όμως δεν είναι δημόσιος φορέας, αφού πέρα από τις αναγκαίες θεσμικές του λειτουργίες εξυπηρετεί, όπως είναι φυσικό, και τα συμφέροντα των μελών του, που δεν είναι άλλοι από τους πλοιοκτήτες.

Αυτή η κατάθεση, όμως, κρατικών αρμοδιοτήτων δεν σταματάει στη μείωση του κρατικού παρεμβατισμού, που ένας πραγματικός νεοφιλελεύθερος, όπως ο κ.Μητσοτάκης ή ο κ. Μάνος, πιστεύει. Όχι, δεν σταματάει εκεί, θα λέγαμε. Πηγαίνει πολύ πιο πέρα. Με το να εκχωρεί σε τέτοια όργανα και πολιτική ισχύ, δηλαδή ισχύ που οφείλει να ανήκει στο Υπουργείο και μόνο σ' αυτό, με τις διατάξεις του άρθρου 1, η διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, που απαρτίζεται από εφοπλιστές ελέγχει και παρεμβαίνει σε σοβαρά ζητήματα της ναυτιλίας έχοντας πλήρη νομοθετική κάλυψη. Δηλαδή οι ίδιοι οι εφοπλιστές, ελέγχουν τον εαυτό τους, έχοντας πλέον και με το νόμο το δικαίωμα να προωθούν στις διοικητικές και δικαστικές αρχές, εκτιμήσεις για παραπτώματα ή ελλείψεις που οι ίδιοι έχουν κάνει.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ**.)

Είναι χαρακτηριστικό ότι δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να αναθέτει στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος δραστηριότητες ναυτικού περιεχομένου εφ' όλης της ύλης.

Για παράδειγμα, στην παράγραφο 7 του άρθρου αυτού, με την κωδικοποίηση διατάξεων του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος δίνεται η δυνατότητα με προεδρικά διατάγματα κατόπιν προτάσεως του Υπουργού να δημιουργούνται νέα άρθρα για ζητήματα που δεν προβλέπονται στο συγκεκριμένο άρθρο του νόμου. Αυτό, αν δεν είναι εκχώρηση πολιτικής ισχύος σε μη κρατικά όργανα, τι είναι; Είναι σαφές ότι όσον αφορά το λιγότερο κράτος, ίσως η εκσυγχρονιστική μας Κυβέρνηση ξεπερνάει σε νεοφιλελευθερισμό και αυτούς τους πρώτους διδάξαντες.

Το δεύτερο σημαντικό στοιχείο, που δείχνει τις μακροπρόθεσμες κυβερνητικές προθέσεις, είναι η ανυπαρξία τομών για τη διάσωση του Ν.Α.Τ.. Εδώ η Κυβέρνηση αφήνει τα κάστανα να βγουν μόνα τους από τη φωτιά, πράγμα αδύνατον. Κανένα ουσιαστικό μέτρο δεν παίρνει για τη διάσωσή του. Το αντίθετο μάλιστα. Παίρνει μέτρα που θα επιδεινώσουν την ελλειμματική κατάσταση του ταμείου αυτού. Γιατί προφανώς, ούτε η εκχωρούμενη στο διορισμένο πρόεδρο του Ν.Α.Τ. δυνατότητα να αποφασίζει για την εξόφληση του αυτολογίου θα φέρει περισσότερα έσοδα στο ταμείο, ούτε η απαλλαγή ορισμένης κατηγορίας πλοιοκτητών από το να τηρούν αυτολόγιο, για να μεταβιβάσουν το πλοίο τους χωρίς πιστοποιητικό μη οφειλής στο Ν.Α.Τ., θα φέρει περισσότερα έσοδα στο ταμείο. Είναι μαθηματικώς βέβαιο ότι τέτοια μέτρα θα μειώσουν τα έσοδά τους, αντί να τα αυξήσουν. Μήπως η Κυβέρνηση στοχεύει με αυτόν τον τρόπο στην ταχύτερη χρεοκοπία του Ν.Α.Τ.; Να μας απαντήσουν. Μήπως θέλει γρηγορότερα να οδηγήσει στη συγχώνευσή του με άλλα ταμεία και αρνείται να αναλάβει ευθύες και τώρα αυτό το πολιτικό κόστος, αφού μπορεί να αφήσει να σαπίσει και να πέσει δήθεν από μόνο του το ταμείο;

Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, δεν είδαμε σε αυτό το νομοσχέδιο μέτρα που να μειώνουν την ανεργία που μαστίζει τις ναυτικές περιοχές της χώρας μας. Και πολύ καλά γνωρίζετε –το γνωρίζουμε όλοι μας– ότι η Ελλάδα κατέχει μία από τις σπουδαιότερες θέσεις παγκοσμίως στη ναυτιλία. Δεν είδα μέτρα που να προασπίζουν τα συμφέροντα των ναυτεργατών, ούτε κατάλαβα να έχει επιδώσει η Κυβέρνηση διάλογο με τους συνδικαλιστικούς φορείς των ναυτεργατών. Διαπίστωση δε, πως το διάλογο τον κάνει μόνο με τη διορισμένη από αυτόν διοίκηση του Ν.Α.Τ. και με τους εφοπλιστές.

Έχω σοβαρότατες αμφιβολίες για το πόσο θα βοηθήσει την ενίσχυση της ναυτιλίας μας και πολύ φοβάμαι πως το κόστος και τις δυσκολίες, που συνεπάγεται ο διεθνής ανταγωνισμός, θα τις επωμισθούν εξ ολοκλήρου οι ναυτεργάτες και οι συνταξιούχοι του κλάδου αυτού.

Γι' αυτούς τους λόγους καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής και επιφυλασσόμεθα για την τοποθέτησή μας στην κατ' άρθρο συζήτηση. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Και εγώ με τη σειρά μου θέλω να ευχηθώ σε όλους σας καλή χρονιά, ας έχουμε ένα γόνιμο κοινοβουλευτικό διάλογο το 1998.

Ο κ. Τζωάννος έχει το λόγο.

Χρόνια σας πολλά. Επί των επάλξεων εσείς. Ο μόνος Γιάννης που βρίσκεται στις επάλξεις.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ. Το καθήκον επιβάλλει την παρουσία μου. Κατ' αρχάς να ευχηθούμε γρήγορη ανάρρωση στον Πρόεδρο του ΔΗ.Κ.ΚΙ. μαζί με τις ευχές και των άλλων συναδέλφων. Λόγω και του προκεχωρημένου της ώρας και συγχρόνως της σοβαρότητας του θέματος, θα μου επιτρέψετε να κάνω μία αναφορά σε κείμενα διαφόρων συγγραφέων διαφόρων εποχών.

Θα ξεκινήσω με τον Ξενοφώντα στο βιβλίο του: "Οι πόροι περί προσόδων".

Λέει ο Ξενοφώντας: "Σωστό και χρήσιμο είναι να τιμώνται οι έμποροι και οι καπεταναίοι, με το να κάθονται στα πρώτα καθίσματα στο θέατρο και στους αγώνες. Και ακόμη, αν τους θεωρούμε αξιόλογους για τα πλοία και τα εμπορεύματά τους, να τους φιλοξενούμε μια και ωφελούν την πόλη". Επειδή πολλές φορές υπάρχει θέμα αρνητικής κοινούλας για τη ναυτιλία και το ναυτιλιακό γίνεσθαι τα αναφέρω αυτά, διότι για να προκόψει μια χώρα πρέπει να υπάρχει και γενικότερο θετικό κλίμα σε σχέση με το οικονομικό γίνεσθαι.

Έρχομαι τώρα σε δημοσίευμα του Νικολάου Κεφαλά, τον περασμένο αιώνα, στον "Ερμή το Λόγιο", που λέει το εξής: "Αυτή η ναυτική και το εμπόριο είναι αι πρώται αιτίαι, όπου το γένος μας μετά την καταστροφήν του άρχισεν πάλιν να εξαπλούται και να μεταφέρει στην Ελλάδα τα πλούτη και τας τέχνας όπου εστερήθη και τα οποία είχαν μεταφερθεί στα γένη" –διάβαζε Γενοβέζοι και Βενετοί– όπου μετρήχοντο ελευθέρως την ναυτικήν και το εμπόριο".

Έρχομαι τώρα στο Γιώργο Παπανδρέου. Σε πρόλογό του σε βιβλίο, το οποίο βρήκα στη Βιβλιοθήκη της Βουλής –αξίζει να το διαβάσετε– του αειμνήστου Λεωνίδα Μπουρνιά, Αντιπρόεδρου της Βουλής και Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το 1950, λέει: "Κατά την δικήν μας γνώμη, την οποίαν και επισήμως από του Βήματος της Βουλής διευτύωσαμεν, όχι μόνον δεν επιτρέπεται δυσμενής προκατάληψις απέναντι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αλλά δικαιολογείται και επιβάλλεται το αντίστροπον, ευμενής προκατάληψις, διότι διαυλακώνει τους ωκεανούς, δοξάζει την ελληνική σημαία και εισφέρει χρήμα εις την μαρτυρικήν μας πατρίδα. Της ανήκει τιμή και δόξα. Υπάρχει επομένως και πρέπει να υπάρχει ευμενής προκατάληψις. Εν συγκρίσει προς όλους τους άλλους πλουτοπαραγωγούς κλάδους μας έχει το δικαίωμα να προτιμάται εις την στοργήν μας.

Ποίοι είναι οι παράγοντες της εμπορικής ναυτιλίας; Είναι δύο: Το κεφάλαιον, ήτοι ο πλοιοκτήτης, και ο εργάτης. Νομίζω ότι θα ήταν ατύχημα εάν εκπρόκειτο να κατασκευάσουμε μίαν αντιδικίαν. Αμφότεροι συνιστούν την εμπορικήν ναυτιλίαν. Η μέριμνα υπέρ του ενός εναντίον του άλλου, ούτε πράξις δικαιοσύνης θα ήτο, ούτε θα υπηρέτη το γενικότερο συμφέρον και της εμπορικής ναυτιλίας και της εθνικής μας οικονομίας.

Στοιχειώδης σωφροσύνη των κυβερνητών επιβάλλει να σταθμίζουν εκάστοτε τα αντικειμενικά δεδομένα του διεθνούς ανταγωνισμού και να εξασφαλίζουν εντός του πλαισίου του διεθνούς ανταγωνισμού την επιβίωσιν και την ανάπτυξιν της εμπορικής ναυτιλίας".

Αυτό σας λέμε, κύριοι, σήμερα. Αυτό που λέει η Νέα Δημοκρατία με υπεύθυνο τρόπο είναι ότι, επιτέλους, πρέπει να κυβερνήσετε. Πρέπει να λάβετε μέτρα. Εμείς είπαμε ότι είμαστε διατεθειμένοι να στηρίξουμε ως υπεύθυνη Αντιπολίτευση και μελλοντική κυβέρνηση, χωρίς να λογαριάζουμε το πολιτικό κόστος, τα σωστά μέτρα. Το θέμα είναι ότι εδώ ουσιαστικά έχουμε μια αυτοκατάρνηση της Κυβέρνησης και του Υπουργείου, όσον αφορά στην άσκηση ουσιαστικής

πολιτικής και στη λήψη ουσιαστικών μέτρων.

Και στη δεκαετία του 1980 έπρεπε να ληφθούν μέτρα και δεν ελαμβάνοντο. Τότε βέβαια είχαμε την ανακύκλωση, η οποία κατέστρεψε τη ναυτιλία. Αυτά δεν τα ξεχνάμε. Και τότε υπήρχε αυτή η τάση, να τα βρουν πρώτα οι δυο φορείς και μετά να πάρει μέτρα το κράτος. Αυτό σημαίνει αυτοκατάργηση. Άλλο είναι το να πάρεις μέτρα λαμβάνοντας υπόψη όλα τα συμφέροντα και άλλο είναι να περιμένεις κάποιος να αποφασίσουν και μετά εσύ απλώς ως εκτελεστής αποφάσεων τρίτων να πάρεις μέτρα. Αυτό δεν είναι κυβέρνηση.

Και επειδή με ετίμησε με πολλές αναφορές στο πρόσωπό μου ο φίλος κύριος Υπουργός, πρέπει να πω ότι έχουμε συζητήσει πολλές φορές τα θέματα της ναυτιλίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μην κομπιάζετε. Άμα είναι φίλος το λέμε. Είναι φίλος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Και γι' αυτό πρέπει να πω ότι η φίλια έχει τα όριά της, διότι δεν μπορούμε να φθάσουμε στην αυτοκατάργηση του Υπουργείου και να περιμένετε από τώρα να αναλάβουμε τη διακυβέρνηση.

Αυτό δεν πρέπει να το παραποιείτε και να προσπαθείτε να βρείτε άλλοθι στην απραξία και μάλιστα, όταν αναφερόμαστε σε ορισμένα άρθρα που πάνε σε σωστή κατεύθυνση, αυτό δεν σημαίνει ότι εγκρίνουμε το νομοσχέδιο και την απραξία. Και παρακαλώ, όποιος έχει αμφιβολία, να διαβάσει τα Πρακτικά των Διαρκών Επιτροπών, γιατί διαφορετικά οδηγούμαστε σε εκσυγχρονιστικά τεχνάσματα και παραποιήσεις, που ελπίζω να μην είναι στις προθέσεις σας.

Θα ήθελα να επισημάνω και κάτι που είναι σημαντικό που ζήσαμε και πέρυσι και είναι το πρόβλημα της ενδοκυβερνητικής ασυνεννοησίας, κυρίως η επικοινωνία μεταξύ της οδού Καραγιώργη Σερβίας και του Πειραιά. Πέρυσι, ενώ υπήρχε το πρόβλημα της ναυτιλίας και της φυγής πλοίων, προχώρησε το Υπουργείο Οικονομικών σε ρυθμίσεις και τελικά καταλήξαμε και στη φορολογία των ναυτικών, μέτρα που αναστάτωσαν την Εμπορική Ναυτιλία, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι θέσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τώρα, πριν από τα Χριστούγεννα, έχουμε κάποιες εξαγγελίες για την αντιμετώπιση του καμποτάζ σε συνδυασμό με τις επιδοτήσεις για τις ναυπηγήσεις κατά ασαφή τρόπο, οι οποίες είμαι βέβαιος ότι δεν έχουν λάβει υπόψη πλήρως τις θέσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε ό,τι αφορά τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας στα πλαίσια της συμφωνίας του Ο.Ο.Σ.Α. και στα πλαίσια της έβδομης κοινοτικής οδηγίας για τις ναυπηγήσεις.

Δεν θέλω να πω ότι δεν θα έπρεπε να υπάρχει πολιτική για τα ναυπηγεία και για την αντιμετώπιση του καμποτάζ σε ανταγωνιστικές συνθήκες. Θα μου επιτρέψετε να πω ότι το πρόβλημα του καμποτάζ ήδη είναι μπροστά μας με την κατάργηση του άρθρου 5, σύμφωνα με την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Το έτος 2004 αφορά την παροχή υπηρεσιών, αλλά το ζήτημα της εγκαταστάσεως και της σημαίας σαν πρόβλημα, ήδη έχει τεθεί άμεσα. Και αυτό πρέπει να το λάβουν υπόψη όλες οι πλευρές της Βουλής.

Έγινε κάποια αναφορά στις μελέτες για το Ν.Α.Τ. Μελέτες υπάρχουν από καλούς επιστήμονες, εξαιρουμένου του υποφαινομένου, αλλά πρέπει να φέρετε και μέτρα. Σήμερα όμως ενώ ορισμένα μέτρα να κινούνται σε σωστή κατεύθυνση, άλλα αναφέρονται –θα τα πούμε στα άρθρα βέβαια– και δεν λύνουν το πρόβλημα.

Και επειδή κάνατε αναφορά στη Νέα Δημοκρατία και συγκρίνετε ανάμοια πράγματα, στη δεκαετία του '70, πέραν των όσων ανέφερε η κ.Μπακογιάννη, είχαμε αύξηση του ποσοστού υπό την ελληνική σημαία. Παραλάβαμε στόλο με 50% υπό ελληνική σημαία το 1974 και το φτάσαμε στο 77%. Το ΠΑΣΟΚ με τα μέτρα περί ανακυκλώσεως έφερε το αντίθετο αποτέλεσμα και οι απώλειες συναλλάγματος στη δεκαετία του ΠΑΣΟΚ είναι πάνω από ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000) δολάρια στη δεκαετία του 1980. Σήμερα πάλι για πρώτη φορά ύστερα από αρκετά χρόνια έχει εμφανιστεί πτώση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, σε μια εποχή που έχουμε γενικότερη έξαρση στα προβλήματα της οικονομίας

και τρομερή διεύρυνση του ισοζυγίου πληρωμών, λόγω της κακής οικονομικής πολιτικής που ακολουθείται.

Θα ήθελα τελικά να διευκρινισθεί για το Ν.Α.Τ. ποιο είναι το αναμενόμενο έλλειμμα για το 1998. Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα προβλέπεται έλλειμμα εκατόν ογδόντα ένα δισεκατομμύρια (181.000.000.000) δραχμές από το Δ.Σ. του Ν.Α.Τ. Αυτό το διάβασα στην εφημερίδα "ΗΜΕΡΗΣΙΑ" πριν από τα Χριστούγεννα και το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Τζωάννος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν απόσπασμα της εφημερίδας, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτό που υπάρχει στον προϋπολογισμό για την επιδότηση του δημοσίου δεν ταιριάζει. Επιτέλους, πρέπει να ξεκαθαρίσετε αυτό το θέμα και με το Υπουργείο Οικονομικών.

Θα κλείσω και με μία ακόμα παρατήρηση σημαντική, επειδή αναφερόμαστε και στους λιμένες. Έχουμε χρόνια τώρα την κοινοτική πρωτοβουλία στα πλαίσια της γενικότερης πρωτοβουλίας για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, για τη δημιουργία των γνωστών round tables, κυκλικών τραπεζιών, για τα λιμάνια και τη ναυτιλία. Αυτά πρέπει να ενεργοποιηθούν, για να λύσουν πάρα πολλά προβλήματα που θα ενθαρρύνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων από άλλες μορφές μεταφορών στη θάλασσα και επιπλέον να λύσουν και τη λειτουργία των λιμένων, που είναι σοβαρότατο πρόβλημα. Αλλά και αυτά θα τα πούμε πάλι στη συζήτηση των επί μέρους άρθρων.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Μελάς έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ευχηθώ και εγώ με τη σειρά μου για την καινούρια χρονιά σε όλους πρώτα υγεία. Γιατί και σαν ιατρός πιστεύω ότι η υγεία είναι το πρώτιστο κοινωνικό αγαθό. Μετά την υγεία, καλή επιτυχία στον καθένα σε ό,τι επιθυμεί.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο και λέω ότι η Κυβέρνηση ξεκινά το νομοθετικό της έργο το 1998 με ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου της θάλασσας. Έχω την εντύπωση, κυρίες Υπουργέ, ότι θα τα κάνετε περισσότερο θάλασσα με αυτό το νομοσχέδιο, περισσότερο θάλασσα εις βάρος της εύρυθμης λειτουργίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, εις βάρος της εμπορικής ναυτιλίας, εις βάρος του Έλληνα ναυτικού και κατ' επέκταση του ελληνικού λαού. Και αυτό γιατί; Γιατί μπορεί να λέτε στο νομοσχέδιο ότι θέλετε να θεραπεύσετε –έτσι, για να χρησιμοποιήσω ιατρικούς όρους, που τους καταλαβαίνουμε και οι δύο καλύτερα– δυσλειτουργίες που υπάρχουν στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, αλλά στην πραγματικότητα δεν θα επουλώσετε τίποτα, δεν θα επουλώσετε κανένα πρόβλημα απ' αυτά που ταλανίζουν την εμπορική ναυτιλία και συνδέονται με το Υπουργείο, με το Ν.Α.Τ., με το Ναυτικό Επιμελητήριο, με τον Οίκο Ναύτου, αλλά θα προστεθούν και άλλα, δηλαδή θα τα θαλασσωσете ακόμη περισσότερο.

Φυσικά είπατε ότι υπάρχουν πολλά προβλήματα. Αλλά δεν μας είπατε ποιος φταίει ή ποιοί φταίνε για την ύπαρξη αυτών των προβλημάτων. Σας λέω, λοιπόν, ότι φταίνε οι προκάτοχοί σας Υπουργοί, φταίνε οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. που δημιούργησαν επί τόσα χρόνια τα προβλήματα αυτά. Εκτός και αν θέλετε κατά τη συνήθη για σας τρόπο να τα ρίξουμε όλα στη διακυβέρνηση της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία το 1990–93. Δεν σας παίρνει, δεν σας πιστεύει ο ελληνικός λαός.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό ψήφιση νομοσχέδιο θα πω πρώτα ότι είναι άτολμο. Προσπαθεί να κάνει διάφορα σκόρπια μπαλώματα, χαρακτηρίζεται όμως από φωτογραφικές διατάξεις, για να ικανοποιηθούν προσωπικές και κομματικές σκοπιμότητες και φιλοδοξίες, δηλαδή ρουσφετολογικές εξυπηρετήσεις. Θα ακριβολογήσω.

Με τη δημιουργία της Γενικής Διεύθυνσης στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με πολιτικό προϊστάμενο, όχι μόνο δεν θα πετύχετε καλύτερο συντονισμό των υπηρεσιών του Υπουργείου, αλλά θα επιταθεί η όποια σύγχυση, ή δυσλειτουργία

υπάρχει μέχρι σήμερα μεταξύ πολιτικών υπαλλήλων και αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, με κίνδυνο να δημιουργηθούν στεγανά εις βάρος της αποτελεσματικότητας του Υπουργείου.

Πρωθείτε, κύριε Υπουργέ, μία διάταξη, που δεν τόλμησε κανένας προκάτοχός σας, δημοκρατικής κυβέρνησης, μία διάταξη που συρρικνώνει τις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος. Τη συρρίκνωση και την αποδυνάμωση των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος απετόλμησε η κυβέρνηση των συνταγματαρχών. Κατάλαβε όμως γρήγορα το λάθος της και το πήρε πίσω.

Σεις, που αυτοκαλείσθε εκσυγχρονιστές, γυρνάτε τριάντα χρόνια πίσω και πρωθείτε διατάξεις, όχι για τον εκσυγχρονισμό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όχι για την καλύτερη απόδοση του Υπουργείου, αλλά για να ικανοποιήσετε φιλοδοξίες κομματικού σας στελέχους και να την –βλέπετε ότι χρησιμοποιώ άρθρο θηλυκού γένους– αναβαθμίσετε σε Γενική Διευθύντρια. Φυσικά δεν σας πειράζει που θα επιβαρύνετε γι' αυτόν το λόγο, για την ικανοποίηση αυτού του ρουσφετιού, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με δώδεκα εκατομμύρια (12.000.000), σε εποχή λιτότητας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει σχέση με τη δραστηριότητα της εμπορικής ναυτιλίας, τον Έλληνα ναυτικό, που επί τόσα χρόνια μεταφέρει την ελληνική σημαία στα πέρατα του κόσμου και προσφέρει ανεκτίμητες υπηρεσίες στην εθνική οικονομία με το συνάλλαγμα που εισάγει.

Δυστυχώς, οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., συμπεριλαμβανομένης και της σημερινής, λειτούργησαν στην κατεύθυνση της συρρίκνωσης της εμπορικής ναυτιλίας, της οικονομικής κατάρρευσης του Ν.Α.Τ. και της αύξησης της ανεργίας των ναυτικών. Τα τελευταία χρόνια συρρικνώθηκε ακόμη περισσότερο η εμπορική ναυτιλία.

Κύριε Υπουργέ, μετά την υποστολή της σημαίας που έκανε η Κυβέρνηση του κ. Σημίτη στα Ίμια, κάνετε συνέχεια υποστολή σημαίας σε εμπορικά πλοία.

Και δεν φτάνει μόνο η αύξηση της ανεργίας των ναυτικών, προσπαθείτε να υποβαθμίσετε και την περίθαλψη των ναυτικών και των οικογενειών τους. Διακόψατε συμβάσεις σε εκατοντάδες κατά πράξη και περίπτωση γιατρούς, λέγοντας ότι λαμβάνετε το μέτρο αυτό για οικονομικούς λόγους και ότι ο Οίκος Ναύτου –το είπατε και σήμερα εδώ– δεν είναι ταμείο ανεργίας των γιατρών.

Επ' αυτών έχω να σας απαντήσω τα εξής:

Πρώτον, με την απομάκρυνση των γιατρών –διακόσιοι ογδόντα έχουν απομακρυνθεί, διότι λέτε ότι θα τους φτάσετε στους οκτακόσιους, δηλαδή θα διώξετε άλλους πεντακόσιους, ιατρούς –υποβαθμίζετε την περίθαλψη των ναυτικών, αφού θα χάσει ο ασφαλισμένος –και το ξέρετε πολύ καλά, μιλάμε ιατρικά– τον επί χρόνια οικογενειακό του γιατρό, παιδίατρο, παθολόγο, καρδιολόγο και θα αναγκαστεί στη συνέχεια, ή να πάει στον ίδιο γιατρό, βάζοντας γερά το χέρι στην τσέπη σε μία εποχή λιτότητας, σε μια εποχή οικονομικής δυσπραγίας των ναυτικών, ή θα τον αναγκάσετε να πάει σε γιατρό συμβεβλημένο αρκετά χιλιόμετρα μακριά, ενώ πρώτα είχε το γιατρό στην περιφέρειά του.

Διώξατε τους γιατρούς και χρησιμοποιήσατε τη φράση στην απάντηση που μου δώσατε σε μία ερώτηση, ότι "δεν είναι διώξιμο, αλλά μη ανανέωση της σύμβασης". Έ, καλά, η μη ανανέωση της σύμβασης δεν είναι διώξιμο; Τι είναι; Διώξατε, λοιπόν, γιατρούς χωρίς κριτήρια. Ή μάλλον, για να είμαι ακριβολόγος, με ένα και μοναδικό κριτήριο, την πολιτική τους τοποθέτηση. Διώξατε κυρίως γιατρούς που δεν πρόσκεινται πολιτικά σε σας, με σκοπό να τους αναγκάσετε...

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Είναι ντροπή αυτό που λέτε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Με συγχωρείτε, ντροπή είναι αυτά που κάνετε εσείς και μπορώ να σας τα αποδείξω. Διώξατε γιατρούς και άμα θέλετε, έχω και ονόματα γιατρών. Άμα θέλουμε εδώ πέρα...

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Να τα καταθέσετε, αλλιώς είστε ψεύτης και συκοφάντης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Βεβαίως, θα τα καταθέσω.

Διώξατε γιατρούς που πρόσκεινται πολιτικά στη Νέα Δημοκρατία, για να περάσουν μετά από πολιτικά γραφεία του ΠΑ.ΣΟ.Κ....

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Να τα καταθέσετε αλλιώς είστε ψεύτης και συκοφάντης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

Τις λέξεις "ψεύτης" και "συκοφάντης" να τις πάρετε πίσω. Σας παρακαλώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Λυπούμαι πολύ γι αυτά που λέτε. Θα τα αποδείξω, και αυτές οι εκφράσεις ισχύουν για εσάς. Δεν ισχύουν αυτά για μένα. Μπορεί να πονάνε οι αλήθειες, αλλά αυτές είναι.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ντροπή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Ντροπή σε σας.

Και με αυτό τον τρόπο τι κάνετε; Κάνετε εκμαυλισμό συνειδήσεων. Αυτός είναι ο εκσυγχρονισμός σας;

Σας λέω, διώξατε κάποιους γιατρούς. Πήρατε μετά το 10% πίσω. Με ποια κριτήρια τους διώξατε και με ποια κριτήρια τους ξαναπήρατε;

Απαντήστε μας, κύριε Σουμάκη, και μη χρησιμοποιείτε αυτές τις απαράδεκτες εκφράσεις, διότι σας υποτιμούν και σαν άνθρωπο και σαν γιατρό και σαν Υπουργό.

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

Όσο γι' αυτό που είπατε, ότι ο Οίκος του Ναύτου δεν είναι ταμείο ανεργίας των γιατρών, βεβαίως θα σας πω ότι ο Οίκος του Ναύτου δεν είναι ταμείο ανεργίας των γιατρών, αλλά μην αποπέμπετε την ιατρική σας ιδιότητα, πάντα φυσικά με στόχο την καλύτερη περίθαλψη του ελληνικού λαού και στην προκειμένη περίπτωση, την καλύτερη περίθαλψη των ναυτικών. Σε μία εποχή φορολογικής εξόντωσης των ελευθέρων επαγγελματιών–γιατρών, όπως και των άλλων ελευθέρων επαγγελματιών με τα αντικειμενικά κριτήρια, δεν πρέπει να λέτε αυτά που είπατε.

Ακόμη είπατε ότι προβαίνετε σε διακοπή της σύμβασης των γιατρών για οικονομικούς λόγους. Καλά, με την υποβάθμιση της περίθαλψης των ναυτικών θα λύσετε το οικονομικό πρόβλημα στο Υπουργείο;

Καλά, για την κυρία Γενική Διευθύντρια, που θέλετε να κάνετε, γιατί δίνετε δώδεκα εκατομμύρια (12.000.000). Ρουσφέτι, για να γίνει η κυρία Γενικός; Επίσης φτιάχνετε διάφορες επιτροπές και χαλάτε εκεί εκατομμύρια.

Εάν θέλετε λοιπόν να κάνετε οικονομία στο Υπουργείο, δείτε τις άλλες σπατάλες που υπάρχουν και στο Υπουργείο και γενικά στην Κυβέρνηση.

Θα έλθω τώρα πολύ γρήγορα στο Ν.Α.Τ.

Θα ήθελα δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όχι, κύριε Μελά. Σας παρακαλώ, να κλείσετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε. Ο κύριος Υπουργός αντί για είκοσι λεπτά μίλησε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, να κλείσετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Σε δύο λεπτά τελειώνω.

Θα έρθω τώρα στο Ν.Α.Τ. πολύ γρήγορα. Μιλάτε για οικονομική κατάρρευση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όχι, κύριε Μελά. Θα σας πω, επιγραμματικά για ένα λεπτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε.

Ποιος όμως την προκάλεσε; Την προκάλεσε η δική σας τακτική, όχι φυσικά η προσωπική, αλλά των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που έκαναν κοινωνική πολιτική εις βάρος των ναυτικών μέσω του Ν.Α.Τ.

Την προκάλεσε η διαχρονική σας πολιτική, που συρρικνώσατε την εμπορική ναυτιλία, αύξησατε τους συνταξιούχους του Ν.Α.Τ. και ελαττώσατε τους Έλληνες ναυτικούς. Το Ν.Α.Τ. βουλιάζει οικονομικά κάθε χρόνο και δεν παίρνετε κανένα

μέτρο για την εξυγίανσή του.

Όσο για τη δημιουργία ναυτικού μητρώου, είναι κάτι που θα μπορούσα να συμφωνήσω. Αλλά να φτιάξετε ναυτικό μητρώο στην κατεύθυνση, να χαρακτηριστούν ποιοι είναι πραγματικοί ναυτικοί και ποιοι δεν είναι και όχι με βάση το ναυτικό μητρώο να μας πείτε αργότερα ότι ελαττώθηκε η ανεργία των ναυτικών.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε –εφόσον με πιέζετε– λέγοντας ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν πρόκειται να λύσει τα προβλήματα που υπάρχουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Τουναντίον θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα και αυτό θα το δούμε στην πορεία. Γι' αυτό δεν ψηφίζω αυτό το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα έλεγα στους κυρίους συναδέλφους ότι δεν τους πιέζω, όταν ομιλούν τρία λεπτά παραπάνω από το χρόνο τους!

Ο κ.Νεράντζης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Βλέπετε πού κατήντησε η ναυτιλία επί των ημερών των Κυβερνήσεων σας, να χρειάζεται η Αντιπολίτευση να επικαλεστεί τον Ξενοφώντα, για να αποδείξει την αξία των ναυτικών. Και όλα αυτά να λέγονται σε Υπουργό Πειραιώτη, επί των ημερών του οποίου δυστυχώς μετ' επιτάσεως συζητείται –μακάρι να μην είναι ακριβές– και η κατάργηση και αυτού ακόμη του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Το γνωστικό σας αντικείμενο, πριν ασχοληθείτε με την πολιτική, ήταν γυναικολόγος–μαιευτήρας και θα έλεγα ότι έχετε και μία επιτυχημένη επαγγελματική καριέρα. Αυτό μου υποδεικνύει να προσεγγίσω το συζητούμενο νομοσχέδιο, και λίγο προς εκτόνωση της κρίσης με έναν τρόπο που αναφέρεται περίπου στα χωράφια σας.

Λένε, κύριε Υπουργέ, ότι η ενασχόληση με τις κάθε είδους παρθενίες είναι σαγηνευτική, αλλά και κινδυνώδης. Και λένε επίσης ότι ο τοκετός συνοδεύεται από ωδίνες, και όταν ακουστεί τελικά το κλάμα του παιδιού, αυτό είναι καλό, κατ' αρχήν, σημάδι. Φαίνεται όμως ότι όλα αυτά ίσχυαν για τους παλαιούς μαιευτές. Για τους σύγχρονους μαιευτές, θα έλεγα για τους εκσυγχρονιστές μαιευτές, φαίνεται ότι αυτά δεν ισχύουν. Για να τα δούμε.

Είναι το πρώτο νομοσχέδιο, αν δεν κάνω λάθος, που έρχεται επί των ημερών σας –ήρθαν κάτι κυρώσεις συμβάσεων– μετά από δεκατέσσερις μήνες θητείας. Στο διάστημα όμως αυτό μεγαλώνουν καθημερινά τα μεγέθη της ναυτιλίας και τα προβλήματα. Το καμποτάζ εκπνέει. Το άρθρο 5 το ακούσατε προηγουμένως. Ειδικότητες καταργούνται. Από την άλλη πλευρά η ανεργία φουντώνει. Πλοία ελληνικά υποστέλλουν τις σημαίες. Συμβαίνουν πολλά ατυχήματα, για τα οποία βέβαια δεν έχετε ευθύνη, όμως η ευθύνη αναφέρεται στη στελέχωση των υπηρεσιών και καθώς λέει ο καπετάνιος ο Βαρίνος εδώ, όταν πέσει κάποιος ναυτικός στο Αιγαίο, λίγες πιθανότητες έχει να σωθεί, εκτός αν πέσει στα Καρδάμηλα που είναι η πατρίδα του, οπότε τρέχει το Λιμενικό και ο ίδιος και τον σώζουν.

Ενώ, λοιπόν, υπάρχουν τόσα παρθένα θέματα, κύριε Υπουργέ, που μπορείτε να παρέμβετε νομοθετικά –επιβάλλεται να παρέμβετε νομοθετικά– εσείς τα προσπερνάτε. Θα έλεγα ότι τα προσπερνάτε με απάθεια και στον Πειραιά λένε ότι αιτία είναι η αμάθεια. Εγώ απλώς το μεταφέρω.

Ας έρθουμε τώρα στη δεύτερη ιατρική παρατήρηση. Ο πόνος του τοκετού, προκειμένου περί νομοθετικού έργου μετασχηματίζεται και μεταφέρεται στην προετοιμασία του νομοσχεδίου. Φίλε κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο αυτό δεν είναι καλά προετοιμασμένο, είναι στο γόνατο. Σε μερικά σημεία θυμίζει άλμπουμ φωτογραφικό. Σας καταγγέλληκαν τα γένη εκείνων, οι οποίοι θα ευνοηθούν και χίλια δύο άλλα πράγματα. Και το κλάμα του μωρού που ακούγεται στον τοκετό και λένε ότι είναι καλό σημάδι κατ' αρχήν, εδώ δεν είναι κλάμα ζωής, είναι κλάμα για μία νέα χαμένη ευκαιρία. Υπήρχαν πολλά θέματα που έπρεπε να ρυθμίσετε, δεν τα αγγίξατε καθόλου. Ένα χρόνο αυτό το περιβόητο πόρισμα του Δύστου πλανιέται από

εδώ και από εκεί. Συζητούνται πολλά πράγματα. Σας αδικούν ενδεχομένως και προσωπικά εσάς και δεν ακούτε τίποτα. Αποφασίζετε λοιπόν να κάνετε μία ρώσικη σαλάτα, κάντε την τουλάχιστον καλά. Να λοιπόν γιατί λέω ότι δύο βασικές αρχές του δικού σας γνωστικού αντικείμενου της γυναικολογίας και της μαιευτικής παραβιάζονται, κατά περίπτωση, σε αυτό το συζητούμενο νομοσχέδιο. Και για να μη λέμε αφηρημένες κουβέντες, δεν είναι τυχαίο ότι κανείς από τους εμπλεκόμενους φορείς δεν συμφωνεί με τη βάση του νομοσχεδίου, δεν συμφωνούν οι εφοπλιστές για τους λόγους που εκείνοι εκθέτουν, δεν συμφωνούν ούτε οι ναυτεργάτες. Δεν υπάρχει μία γραμμή φωτός στον ορίζοντα, η οποία να δημιουργείται από και διά αυτού του σχεδίου νόμου που μας φέρνετε.

Δεύτερον, φέρνετε ένα νομοσχέδιο που συνηθίζεται να λέγεται "σκούπα". Η τακτική δεν είναι δική σας. Προηγούνται άλλοι. Δυστυχώς, επί των ημερών των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αυτός είναι ένας συρμός που συγχρόνως επάγεται διασυρμό της νομοθετικής πρωτοβουλίας.

Αυτά τα πολυνομοσχέδια, κύριε Υπουργέ, είναι εναντίον της ασφαλείας του δικαίου. Ο εφαρμοστής του δικαίου, ο δικαστής, ο δικηγόρος που τα ερμηνεύει, δεν μπορεί να βγάλει άκρη έτσι. Τι κάνουμε λοιπόν εμείς τώρα; Φέρνουμε αυτό το πολυνομοσχέδιο. Αλλά αυτό το νομοσχέδιο–σκούπα περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την αύξηση των λιμενικών τελών, για τη ναυτική εκπαίδευση, για το Ν.Α.Τ. και για χίλια δυο άλλα πράγματα. Δεν αρκεί όμως ότι αυτά υπάγονται στη δική σας αρμοδιότητα. Υπάγονται, αλλά δεν έχουν κάποια εσωτερική συνάφεια μεταξύ τους.

Αυτή, λοιπόν, η τάση να φέρνουμε νομοσχέδια–σκούπες, τελικά μας κάνει να μπερδεύουμε ποιο είναι το σάρωθρο και ποια είναι εκείνα, τα οποία καθαρίζονται διά αυτού του σαρώθρου.

Οι ίδιοι στην εισηγητική σας έκθεση παραδέχεστε ότι τροποποιείτε δύο άρθρα νόμων του 1995 και 1996. Δεν είναι προς ψόγον και κατηγορία ότι τροποποιείτε νόμους του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά αυτό αποδεικνύει κάτι άλλο. Αποδεικνύει ότι εδώ στη Βουλή, όταν εμείς μιλάμε, δεν μας ακούτε. Αυτές τις δυσλειτουργίες των ρυθμίσεων που τροποποιείτε, καλά κάνετε και τις τροποποιείτε, εμείς τις είχαμε επισημάνει το 1995 και το 1996. Εδώ λοιπόν, αποδεικνύεται ότι διεξάγεται ένας διάλογος κουφών. Κανείς δεν ακούει τον άλλον. Αυτά, όμως, είναι πολύ σημαντικά πράγματα.

Πάμε μετά στη συρρίκνωση του Λιμενικού. Έχουμε μια λειτουργική ανεπάρκεια, η οποία οφείλεται πρώτα απ'όλα στην αριθμητική ανεπάρκεια. Δεν κάνετε τίποτα γι'αυτό. Το Λιμενικό είναι καταπτοημένο, το Λιμενικό δέχεται μια επίθεση με νομοθετικό μάλιστα χέρι επενδεδυμένη, η οποία έχει πολιτική επικάλυψη, με αποτέλεσμα να μην μπορούμε να προσδοκούμε τίποτα από αυτούς, σε μια εποχή που το Λιμενικό Σώμα επιτελεί ακόμα πιο σημαντικό και πολυσήμαντο ρόλο, μέσα σε όλη αυτήν την ιστορία.

Και από την άλλη πλευρά είναι το Ν.Α.Τ.. Είναι πολύ γνωστό πού οδηγήθηκε το Ν.Α.Τ. και γιατί οδηγήθηκε εδώ. Είναι πολύ γνωστό ότι ο κάθε κουρέας της περιοχής, επειδή είχε μέσον, έγινε συνταξιούχος. Αποφασίζετε να βάλετε το νυστέρι και καλά κάνετε. Αλλά βάλτε το κανονικά. Εσείς κάνετε διερευνητική λαπαροτομή, κύριε Υπουργέ. Πρέπει να κάνετε όμως κανονική επέμβαση, πρέπει να κάνετε απογραφή των προϋποθέσεων συνταξιοδότησεως και των εν ενεργεία και των συνταξιούχων. Μη σας φοβίζει αυτό το πράγμα.

Τελικά σε αυτόν τον τόπο πρέπει να απολαμβάνει συντάξεως, όποιος πραγματικά δικαιούται! Θα πρέπει να το ενοήσουμε όλοι, να συνεργήσουμε όλοι για να αποκατασταθεί αυτή η αρχή.

Τι ήλθαμε, λοιπόν, εδώ να συζητήσουμε επί της αρχής, αφού το νομοσχέδιο αυτό δεν έχει αρχή, δεν ξέρω αν έχει και τέλος καλό. Κακό πολύ φοβάμαι ότι θα έχει. Δεν έχει αρχή, διότι το ίδιο το νομοσχέδιο λέγει "ρύθμιση θεμάτων που αφορούν και υπάγονται στο Υπουργείο Ναυτιλίας".

Ουσιαστικά, λοιπόν, εσείς ενεργείτε πυροσβεστικά, χωρίς να έχετε επισημάνει τα αίτια της πυρκαγιάς. Και μάλιστα τα

υλικά που χρησιμοποιείτε, οι ρυθμίσεις που εισάγετε είναι τέτοιες φύσεως, ώστε ακόμα και όταν δεν φουντώνουν την πυρκαγιά –και το κάνουν δυστυχώς πολύ συχνά– τουλάχιστον παρίστανται και αποδεικνύονται ανεπαρκή να περιορίσουν την ένταση και την έκταση αυτής της πυρκαγιάς.

Να, λοιπόν, γιατί η Νέα Δημοκρατία δεν μπορεί να είναι υπέρ αυτού του σχεδίου νόμου. Να, γιατί δεν είναι η στείρα κομματική αντιπολίτευση εκείνη που οδηγεί τη Νέα Δημοκρατία στη διαμόρφωση και διατύπωση της αρνητικής της απόψεως. Να, λοιπόν, γιατί η Νέα Δημοκρατία δεν μπορεί να συζητήσει θετικά επί της αρχής.

Δεν δεσμεύομαι να πω ότι βρήκα και θετικές διατάξεις στο νομοσχέδιο, τις οποίες θα τις επισημάνουμε και θα σταθούμε σε αυτές στην κατ'άρθρο συζήτηση. Εγώ όμως αναζητώ την αρχή και την αρχή δεν τη βρίσκω. Είναι λίγο απ'όλα, αλλά δυστυχώς λίγο απ'όλα.

Εκείνο που πρέπει να πούμε για το Ν.Α.Τ., που έγινε πολλή συζήτηση, είναι ότι το Ν.Α.Τ. πάσχει πολύ και επί πολύ. Προσέξτε τη δεύτερη γραφή, κύριε Υπουργέ. Οι γιατροί λέτε ότι είναι "τραύμα επιπολής", που σημαίνει ελαφρό. Εγώ δεν εννοώ αυτό το "επιπολής". Το εννοώ ως επίρρημα χρονικό. 'Αρα λοιπόν, πρέπει ν' αποφασίσουμε ευθαρσώς και να πούμε ότι το Ν.Α.Τ. πάσχει γι'αυτούς τους λόγους και θέλει αυτήν τη θεραπεία, που επισημάνθηκε από όλες τις πτέρυγες, δεν θα πρέπει να πασαλείβετε με επιχρίσματα αμφιβόλου ποιότητας και κυρίως αμφίβολης διάρκειας και αμφίβολης αντοχής στο χρόνο, το όλο πρόβλημα.

Πάντως, κάτω απ' αυτές τις προοπτικές δεν είναι δυνατόν η Αντιπολίτευση, με όση καλή θέληση και αν διαθέτει ο καθένας από μας, να συνεργήσει στην ψήφιση ενός ακόμη σχεδίου νόμου, από τα πολλά τα οποία ψηφίζονται, για να τροποποιηθούν εντός ολίγου, διότι αποδεικνύονται ατελέσφορα.

Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες η προσωπική μου ψήφος, όπως και της Νέας Δημοκρατίας, είναι αρνητική επί της αρχής και επιφυλασσόμεθα στην κατ' άρθρο συζήτηση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας.)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αν και δικηγόρος, κύριε Νεράντζη, χειρίζεσθε άριστα τους ιατρικούς όρους.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Νόμιζα ότι θα λέγατε τους νομικούς όρους!

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Είναι το σύνδρομο όλων, να είναι γυναικολόγοι, για να ανακαλύψουν την παρθενία!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, τελείωσε το στάδιο των πρωτολογιών και εισερχόμεθα στο στάδιο των δευτερολογιών.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Καλαφάτης έχει το λόγο, προκειμένου να δευτερολογήσει για πέντε λεπτά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα ήθελα να απαντήσω στα λεχθέντα από τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης, διότι αυτό είναι και μία από τις αρχές που έχω. Κυρίως θέλω να εκφράζω τις δικές μου απόψεις. Όμως υπήρξε πρόκληση στη γενική τοποθέτησή τους και γι' αυτό ακριβώς τους πρόσεξα και ήθελα να πω ορισμένα πράγματα.

Το πρώτο που θέλω είναι να εκφράσω την απορία μου, πώς εφευρίσκονται τόσα αντιπολιτευτικά τεχνάσματα, γιατί ακούσαμε υπερβολές, ακούσαμε ένα γενικό ανάθεμα, αντί να έχουμε μία προσεκτική προσέγγιση στα ζητήματα του νομοσχεδίου ή και γενικότερα στα ζητήματα της ναυτιλίας.

Είναι απορία άξιον επίσης, ότι δεν βρέθηκε τίποτε το σωστό παρ' όλο που όλοι οι ομιλητές, κυρίως από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ομιλούν ότι "αν υπήρχε κάτι θετικό, θα το δεχόμαστε και κάντε κάτι θετικό για να το επικροτήσουμε". Εν τούτοις βλέπουμε όλοι να είναι λάβροι στην Αντιπολίτευση. Και αυτό έχει καταντήσει μια μόνιμη επωδός και πιστεύω ότι είναι και μία από τις γραφικότερες πλέον της Βουλής "ότι κάνετε κάτι θετικό και εμείς θα το επικροτήσουμε". Και δεκαέξι μήνες, που είμαι Βουλευτής, έχουν έλθει εδώ στην Αίθουσα πάρα πολλά νομοσχέδια και δεν έχουμε δει ποτέ να επικροτείται κάποιο απ' αυτά.

Γύρω από μια κοινή αλήθεια –που ποια είναι αυτή η κοινή αλήθεια– ότι η ναυτιλία μας περνάει μια κρίσιμη περίοδο, ότι η ναυτιλία μας πρέπει να αντιμετωπίσει αυτήν την κρίσιμη περίοδο, ότι έχουμε προβλήματα στους τομείς της ναυτιλίας και κυρίως στο Ν.Α.Τ., γύρω λοιπόν από αυτήν την κοινή αλήθεια υφάνθηκαν ακραίες υπερβολές. Το αντιπολιτευτικό μένος ξιφούλκησε και σήμερα εδώ στην Αίθουσα, όπως και πριν από λίγες μέρες στην Επιτροπή.

Υπάρχουν προφανείς αντιφάσεις στην κριτική από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Θα αναφέρω ορισμένα παραδείγματα, γιατί είναι ενδεικτικά. Ομιλεί η Νέα Δημοκρατία ότι πρέπει να καθαρίσουμε το χώρο στον τομέα της εργασίας στη ναυτιλία, στον τομέα της ανταγωνιστικότητας και συγχρόνως σήμερα είναι αντίθετη με τη διάταξη που λέγει ότι πρέπει ο ενεργός ναυτικός, αυτός που είναι εγγεγραμμένος στα μητρώα των ναυτικών μας, να έχει οκτώ μήνες υπηρεσία στα τελευταία τέσσερα χρόνια. Με αυτό είναι αντίθετη η Νέα Δημοκρατία. Δηλαδή είναι αντίθετη με τη διάταξη που προβλέπει στο να ξεκαθαρίσει το τοπίο και ως προς το ζήτημα της επαγγελματικής συνειδήσης, αλλά και ως προς το ζήτημα της μάρης εργασίας.

Δεύτερο παράδειγμα. Από τη μια μεριά έχουμε να λένε ότι δεν ενισχύουμε το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας και από την άλλη μεριά, κυρίως από τη μεριά του ΚΚΕ, ότι υπερενισχύουμε το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, με αποτέλεσμα να δίνουμε τη δυνατότητα στους εφοπλιστές να κάνουν ό,τι θέλουν στο χώρο της ναυτιλίας.

Τρίτο παράδειγμα. Από τη μια έχουμε νυν υπέρ πάντων ο αγών των σημαίων από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, από την άλλη έχουμε την άποψη ότι δεν μας ενδιαφέρουν οι ελληνικές σημαίες στην Εμπορική Ναυτιλία.

Τέταρτο παράδειγμα. Από τη μια είμαστε υπόδουλοι στις συντεχνίες και στο πολιτικό κόστος, από την άλλη είμαστε υπόδουλοι στους εφοπλιστές.

Υπάρχουν και άλλα τέτοια παραδείγματα, αλλά λόγω έλλειψης χρόνου δεν θα επεκταθώ. Ειπώθηκε –και κυρίως από τη Νέα Δημοκρατία ειπώθηκε– πως είναι υπερήφανοι για την πολιτική τους. Και απαντώ πως αν είναι υπερήφανοι για την πολιτική τους, τότε γιατί η πλειοψηφία των εργαζομένων στη ναυτιλία είναι κοντά στο ΠΑΣΟΚ και στην Κυβέρνησή μας;

Ειπώθηκε πως η Κυβέρνηση φοβάται το πολιτικό κόστος. 'Ισα-ίσα, εμείς έχουμε αποδείξει πως με αυτό το νομοσχέδιο, αλλά και με τα νομοσχέδια που έχουμε φέρει σ' αυτήν τη Βουλή, που εγώ είμαι Βουλευτής, κάθε άλλο παρά ίσα-ίσα η πολιτική μας έχει σηματοδοτήσει ότι ακριβώς δεν φοβούμαστε το πολιτικό κόστος.

Ειπώθηκε πως υπάρχουν χαριστικές ρυθμίσεις για το βόλεμα ημετέρων. Επαναλήφθηκε εδώ ο ίδιος ισχυρισμός, όταν αυτά απαντήθηκαν στην επιτροπή με παρησία και αποστομοτικά από τον Υπουργό στην επιτροπή.

Αποσκοπεί, λένε, το παρόν νομοσχέδιο στον κομματικό έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής ναυτιλίας και των Ν.Π.Δ.Δ.

Διακατεχόμαστε, λένε, από παλιές νοοτροπίες και αυτό το είπε η καθ' όλα αγαπητότατη κ. Μπακογιάννη, όταν εμείς, οι δικοί μας Υπουργοί, είναι αυτοί που κατάρχησαν τις ρουσφετολογικές διατάξεις για την πρόσληψη των λιμενοφυλάκων, που εκεί θα μπορούσαμε να κάνουμε το ρουσφετολόγι, όταν εμείς αντικειμενικοποιήσαμε την εισαγωγή στις ανώτατες δημόσιες σχολές Εμπορικού Ναυτικού, όπου και εκεί μπορούσαμε να κάνουμε πελατειακό παιχνίδι, όταν εμείς γενικότερα πλέον ως Κυβέρνηση έχουμε το ν. 2190, που κόβουμε το ρουσφέτι. Αυτά όμως που αναφέρατε, αγαπητοί φίλοι, αυτά είναι τα έωλα επιχειρήματα που μας φέρνουν στην ατμόσφαιρα προηγούμενων δεκαετιών και που, εν πάση περιπτώσει, από αυτήν την ατμόσφαιρα πρέπει να ξεφύγουμε οριστικά και αμετάκλητα όλοι μας. Αποκορύφωμα...

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Αφήστε τον, κύριε Πρόεδρε, να μιλήσει. Εισηγητής είναι. Γιατί να μην έχει δέκα λεπτά;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, καθήσαμε Αί

Γιαννιού μέχρι τις δώδεκα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, είχατε πει ότι στις δώδεκα η ώρα θα κλείσετε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Εν πάση περιπτώσει, εγώ το δεκάλεπτο δεν θα το ξεπεράσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Καλαφάτη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Έχετε υπόψη σας ότι και ο αδελφός μου γιορτάζει σήμερα και είμαι εδώ.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Χρόνια Πολλά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εγώ δεν έχω κανέναν που να γιορτάζει, αλλά νομίζω ότι είχατε συμφωνήσει ότι θα τελειώσετε στις δώδεκα η ώρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Εγώ, ό,τι μου πείτε, θα κάνω. Απλώς εκφράζω την άποψή μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Όμως, αξιοπερίεργο, κύριε Πρόεδρε, και αποκορύφωμα αυτού του ξέφρενου λαϊκισμού, εγώ θα έλεγα επειδή είμαι και μαθηματικός, ο ορισμός του λαϊκισμού είναι τα κροκοδείλια δάκρυα που έρευσαν σ' αυτήν την Αίθουσα άφθονα, ότι δήθεν το 1978 είχαμε ογδόντα έξι χιλιάδες ναυτικούς, εκατό είπε η κ. Μπακογιάννη το 1980, ενώ τώρα υπάρχουν είκοσι οκτώ χιλιάδες. Και αυτό είναι μία αλήθεια. Όμως, το λογικό συμπέρασμα –το λογικό μέσα σε παρένθεση– που υπήρξε, είναι ότι γι' αυτήν την κατάντια φταίει το ΠΑΣΟΚ. Αυτό είναι μία απλοϊκή, αγαπητοί συνάδελφοι, λαϊκίστικη, κουτοπόνηρη και οπισθόβουλη άποψη. Διότι η μείωση των ναυτικών έχει πολλές αιτίες. Και θα αναφέρω ορισμένες πολύ πρόχειρα.

Πρώτον, οι νέες τεχνολογίες στα πλοία, η κατάργηση, μέσα από αυτήν την εξέλιξη της τεχνολογίας, ορισμένων ειδικοτήτων. Δεύτερον, η εισδοχή αλλοδαπών στα πληρώματα που είναι ένα μέτρο το οποίο κατέστη αναγκαίο, για να υπάρχει η ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία μας και που νομίζω ότι δεν είσατε αντίθετοι μ' αυτήν την εισδοχή αλλοδαπών μέχρι ενός ορισμένου σημείου. Απλώς εσείς λέτε ότι αυτό να είναι γενικό και να μείνει μόνο ένας καπετάνιος στο πλοίο, ενώ εμείς λέμε ότι αυτό πρέπει να γίνει με μέτρο, γιατί ακριβώς....

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Ποιος το είπε αυτό;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Το είπαν πολλοί αυτό το πράγμα.

Τρίτον, υπάρχει η ταξική εξελικτική αναδιάρθρωση της κοινωνίας, κυρίως γιατί αυτό απαιτήσαν οι καιροί, αλλά και κυρίως γιατί οι περισσότεροι ναυτικοί ήταν από νησιωτικούς χώρους. Και αυτοί έχουν προσχωρήσει εντελώς φυσιολογικά κυρίως στα τουριστικά επαγγέλματα. Όλοι σχεδόν οι παλιοί ναυτικοί έχουν σήμερα δημιουργήσει τουριστικά επαγγέλματα μόνιμα στα νησιά τους.

Τι έχουμε τώρα απέναντι σε αυτήν την αντιπολιτευτική λαίλαπα; Έχουμε την αφοπλιστική ειλικρίνεια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και της Κυβέρνησης κατέπλεκτα, σε όλα τα θέματα και κύρια για το ζήτημα του Ν.Α.Τ.. Με υπευθυνότητα ο Υπουργός ανέλυσε και τα δικά μας σφάλματα που έχουμε κάνει, ανέλυσε την κρισιμότητα των περιστάσεων που περνάμε και παραδεχθήκαμε τις δικές μας ευθύνες.

Η Νέα Δημοκρατία σαν "μωρή παρθένα" τις αποσείει. Αυτό γιατί; Γιατί δεν έχει τη δυνατότητα της παραδοχής. Να κάνουμε ένα καινούριο ξεκίνημα. Για ποιο λόγο;

Σήμερα είχαμε και ένα άλλο μήνυμα. Πιστεύω πως με τέτοιου είδους τοποθετήσεις δεν μπορεί να υπάρξει συναίνεση και συνεύρεση όχι μόνο για τη ναυτιλία, που είναι αναγκαία, αλλά γενικότερα για την εθνική μας πορεία. Επαναλήφθηκε το σκηνικό που είχαμε στην επιτροπή, ακόμα και όταν καταγγελίες για δήθεν χαρακτηριστικές διατάξεις αναιρέθηκαν αποστομωτικά από τον Υπουργό. Και σήμερα για λόγους προφανώς εντυπώσεων και αντιπολιτευτικής διάθεσης επανέρχονται με περισσότερη οξύτητα.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας πως ορισμένες φορές νιώθω, με τη λίγη πείρα που έχω, ότι μιλούμε εν κενώ. Και αυτό δεν είναι επικίνδυνο για την εμπορική μας ναυτιλία, είναι

γενικότερα επικίνδυνο για το πολιτικό μας σύστημα και για την κοινωνία μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Βαρίνος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δυστυχώς δεν έχουμε γίνει κατανοητοί. Τα είπαμε στην επιτροπή και αναγκάσαμε να τα επαναλάβουμε πάλι τώρα. Εγώ συγκεκριμένα μίλησα και στην επιτροπή, συγκεκριμένα μίλησα και εδώ.

Όσον αφορά τις προτάσεις, σας είπαμε ότι τις βαστάτε στα χέρια σας. Έχετε τις προτάσεις από τη μελέτη. Είμαστε σύμφωνοι. Σας είπαμε ότι έχετε στα χέρια σας τις προτάσεις του αντιπροέδρου του Ν.Α.Τ. Εδώ είναι. Αυτές είναι συγκεκριμένες προτάσεις. Εγώ τις έχω διαβάσει επανειλημμένως και τις έχω μελετήσει. Και εμείς σαν ομάδα κοινοβουλευτικού έργου της Νέας Δημοκρατίας τις έχουμε μελετήσει. Κάντε τις πράξη.

Κύριε εισηγητή της Πλειοψηφίας, δεν είναι αυτό το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. Εγώ δεν έχω καμία αντίρρηση να ψηφίσουμε και το νομοσχέδιο ακόμη αν ικανοποιηθούμε. Αυτό που λέτε ότι δεν υπάρχει προσέγγιση, είναι λάθος. Δεν είναι πρώτη φορά που μιλάω σε νομοσχέδιο, όπως ασφαλώς γνωρίζετε. Σας πληροφορώ ότι για τα θέματα των Ναυπηγείων της Ελευσίνας ήρθε πριν ένα μήνα εδώ η Υπουργός, η κ. Διαμαντοπούλου, τα συζητήσαμε...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Αυτό που επικρατεί είναι το αντιπολιτευτικό μένος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Σας παρακαλώ, ακούστε με. Ήρθε η κ. Διαμαντοπούλου, μας έφερε τη σύμβαση, αλλάξαμε, κόψαμε, ράψαμε. Στην επιτροπή ψηφίσαμε ομόφωνα το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ. Μόνο το ΚΚΕ δεν ψήφισε τελικά. Γιατί το κάνετε εσείς αυτό; Είσατε ικανοποιημένος με αυτό το πρώτο νομοσχέδιο που φέρνεται στη Βουλή, κύριε Υπουργέ; Για όνομα του Θεού! Κάνετε δεκτή μία πρόταση από κάποιο συνάδελφο στην επιτροπή; Πείτε μου μία πρόταση που κάνετε δεκτή. Έστω μία πρόταση!

Σας είπαμε να πάρετε πίσω το νομοσχέδιο, να βάλουμε ορισμένες προτάσεις μέσα, για να τις ψηφίσουμε και εμείς. Δεν το δεχθήκατε. Σας λέμε: "ακούστε τις προτάσεις μας". Εσείς επιμένετε για το νομοσχέδιο, ακριβώς όπως είναι και μας φέρνεται και άλλες χαρακτηριστικές τροπολογίες. Πώς να το ψηφίσουμε, κύριε Υπουργέ; Ποιος είναι ο διάλογος; Κύριε συνάδελφε της Πλειοψηφίας, ο κύριος Υπουργός δεν το καταλαβαίνει αυτό, αλλά πιστεύω εσείς να το καταλάβετε. Ποια είναι η διάταξη εκείνη από το νομοσχέδιο, το οποίο είναι προϊόν του διαλόγου που έγινε στην επιτροπή; Ποια είναι; Καμία. Δεν δέχεστε καμία αλλαγή. Δεν δέχεστε τίποτα. Θέλετε να περάσετε αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο δεν λύνει κανένα πρόβλημα. Πώς να το κάνουμε;

Κρατάω εδώ τη δεύτερη σελίδα του προϋπολογισμού του Ν.Α.Τ. Διαβάζω αυτά που λέει ο πρόεδρος: "Εκατόν εβδομήντα πέντε δισεκατομμύρια επτακόσια εβδομήντα τρία εκατομμύρια εννιακόσιες ενενήντα τρεις χιλιάδες (175.773.993.000) δραχμές θα είναι το έλλειμμα του 1998". Σας μιλάω με τιμότητα και ευθύτητα. Και σαν συνάδελφος σας ερωτώ: Αυτές οι διατάξεις που είναι εδώ μέσα θα λύσουν αυτό το πρόβλημα; Αφού σας τα μέτρησα. Ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000) θα μαζέψετε απ'αυτό το νομοσχέδιο. Σας υπολόγισα και πόσα θα χάσετε. Θα χάσετε περισσότερα, κύριε Υπουργέ.

Δεν υπάρχει χρόνος να σας πω και άλλες λεπτομέρειες, που δεν πρόλαβα να σας πω προηγουμένως.

Θα σας πω ένα τελευταίο. Τα λιμενικά τέλη από πέντε χιλιάδες (5.000) δραχμές το άτομο που είναι σε κάθε επιβάτη, τα κάνετε τρεις χιλιάδες (3.000).

Χάνετε δύο χιλιάδες (2.000) δραχμές από οκτώ εκατομμύρια εισιτήρια. Τόσα είναι τα εισιτήρια του εσωτερικού. Το 30% αυτών είναι για το Ν.Α.Τ. και το υπόλοιπο πάει στον Ο.Λ.Π. Δεν χάνετε λεφτά; Τι κάνετε, για να μαζέψετε λεφτά;

Είναι αυτό το νομοσχέδιο νοικοκύρεμα, κύριε Υπουργέ; Δεν είναι νοικοκύρεμα. Τα ίδια πράγματα λέγαμε και στον προκάτοχό σας το 1995. Και τώρα τα ίδια φέρνεται. Σας το είπα

και ο κ. Νεράντζης. Λάθος κάνετε, κύριε Υπουργέ!

Και εκείνο που επίσης παρατήρησα -επειδή δεν απαντάτε σε θέματα που αφορούν τον Οίκο Ναύτου της Χίου, αν και εγώ δεν πιστεύω κατά βάθος αυτό που είπα, εν πάση περιπτώσει, το είπα, ότι έχετε μίσος για τους Χιώτες ναυτικούς- είναι ότι σας δίνουν λάθος στοιχεία. Σας εκθέτουν, όταν έρχεται η ηγεσία του Οίκου του Ναύτου και σας λέει ότι είναι τόσα. Δεν είναι έτσι, κύριε Υπουργέ, τα πράγματα. Προσέξτε αυτά που σας λέω. Εμείς δεν θέλουμε να αποτύχετε εσείς στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εγώ ιδιαίτερα. Εγώ δεν έχω άλλη ζωή. Αυτή είναι η ζωή μου, η θάλασσα. Ο ένας ο γιος μου είναι ναυτικός και ο άλλος ο γιος μου είναι επίσης ναυτικός. Ο πατέρας μου είναι ναυτικός. Ο θείος μου είναι ναυτικός. Ο γαμπρός μου είναι ναυτικός. Αυτή είναι η ζωή μου! Έτσι έζησα, δίπλα στη θάλασσα και έτσι θα συνεχίσω να ζω. Εγώ θέλω να πάει καλά η εμπορική ναυτιλία, όποιος και αν είναι στα πράγματα. Δεν πάει καλά έτσι η εμπορική ναυτιλία, κύριε Υπουργέ. Με αυτές τις τιμονιές, με αυτές τις παρατιμονιές, για να τις πω στη δική μας γλώσσα, το σκάφος θα το φουντάρετε πολύ γρήγορα. Ήδη έχει αρχίσει να φουντάρει. Είναι μια τελευταία έκκληση. Για όνομα του Θεού! Σας λέμε να φέρετε εδώ μερικές διατάξεις σημαντικές για το Ν.Α.Τ., για να λύσουμε τα προβλήματα. Δεν το κάνετε. Και όπως σας είπα από το Βήμα της Βουλής, θα σας στηρίξουμε. Θα σας στηρίξουμε ακόμη, αν φέρετε διατάξεις τέτοιες, που λύνουν το πρόβλημα του Ν.Α.Τ., αλλά έχουν κάποιο κόστος. Θα πάρουμε και εμείς μερίδιο από αυτό το κόστος, αν θέλετε, να σας το πω έτσι. Δεν το κάνετε όμως.

Και δεν είναι αλήθεια αυτό που λέτε, κύριε εισηγητή της Πλειοψηφίας, ότι όλοι είμαστε αρνητικοί. Από την αρχή είπαμε ότι η μοναδική διάταξη η οποία βελτιώνει και είναι προς τη σωστή κατεύθυνση...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Αυτό επικρατεί.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, διαβάστε τα πρακτικά της επιτροπής. Είπα ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση γι'αυτό που κάνετε, όσον αφορά αυτούς που έπαιρναν σύνταξη με μια πενταετία μόνο. Καλά κάνετε! Και το είπα και σήμερα στην πρωτολογία μου. Καλά κάνετε, και σας στηρίζουμε. Αλλά είναι λίγο, δεν φθάνει. Με αυτό θα μαζέψετε όλα-όλα πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000). Εκατόν εβδομήντα πέντε δισεκατομμύρια (175.000.000.000) σας είπα προηγουμένως ότι είναι. Επομένως έτσι δεν μπορείτε να λύσετε τα προβλήματα.

Εξάλλου εμάς δεν μας πείσατε. Αν είμαστε εμείς εμπαθείς, δεν μας πείσατε. Εντάξει. Ποιους πείσατε; Πείσατε τους ναυτικούς; Πείσατε τους εφοπλιστές; Πείσατε τους πράκτορες; Πείσατε τους άλλους εφοπλιστές της ακτοπλοΐας; Κανέναν δεν πείσατε, κύριε Υπουργέ! Αυτό το νομοσχέδιο δεν λύνει τα προβλήματα κανενός. Επαναλαμβάνω, δεν έχετε πείσει κανέναν.

Επομένως, με άλλα λόγια, εμείς έχουμε απόλυτο δίκιο, όταν σας λέμε ότι θα πρέπει επιτέλους να αντιμετωπίσετε το πρόβλημα με σοβαρότητα και υπευθυνότητα και εν ανάγκη να το αντιμετωπίσετε και με κάποιο κόστος.

Σας το είπα στην πρωτολογία μου, αλλά είμαι υποχρεωμένος να το ξαναπώ. Σας το είπε και η κ. Μπακογιάννη. Εσείς, κύριε Υπουργέ, βέβαια αυτά δεν τα γνωρίζετε. Οι υπηρεσίες σας δίνουν τα χαρτάκια. Ξέρω πώς δουλεύει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν είμαι μόνο καπετάνιος. Ήμουν οκτώ χρόνια συνδικαλιστής. Έχω κάνει στο διοικητικό συμβούλιο του Ν.Α.Τ. Έχω κάνει στο διοικητικό συμβούλιο του Οίκου Ναύτου με τον κ. Βλασσόπουλο, που ήταν και ο μόνος που σας στήριξε στην ουσία εκτός από τον εισηγητή σας. Πέντε χρόνια έχω κάνει στο διοικητικό συμβούλιο του Οίκου Ναύτου με τον κ. Βλασσόπουλο. Αντιλαμβάνεσθε, λοιπόν, ότι αυτά τα θέματα τα κατέχω. Έχετε να κάνετε με έναν άνθρωπο που έχει διευθύνει δύο ναυτιλιακές εταιρείες και ήταν διευθυντής σε ένα ναυπηγείο. Επαναλαμβάνω, τα θέματα τα κατέχω.

Δεν σας δίνουν στοιχεία και σας εκθέτουν. Σας δίνουν λάθος στοιχεία. Έχω ένα χαρτί στα χέρια μου. Σας το

κατέθεσε η κ. Μπακογιάννη. Εγώ θα αναφέρω ορισμένα πράγματα, για να ακούσουν οι συνάδελφοι. Αυτό το χαρτί το υπογράφει ο κ. Δασκαλάκης, αδελφός του τέως Υπουργού σας και συναδέλφου Βουλευτού, που τότε ήταν πρόεδρος του Ν.Α.Τ. Και εδώ βάζει: 1978, Ν.Α.Τ. πλεόνασμα, 1979 πλεόνασμα, 1980 πλεόνασμα, 1981 πλεόνασμα, 1982 -ακόμη και τον πρώτο χρόνο που ήσασταν εσείς- πλεόνασμα. Και το 1983, πάτος!

Σας είπα και προηγουμένως, γιατί ο κύριος συνάδελφος δεν το κατάλαβε, ότι η κ. Μπακογιάννη όταν είπε για εκατό χιλιάδες ναυτικούς, μίλησε γι' αυτούς που είναι ασφαλισμένοι και μέσα από το βαπόρι, κύριε συνάδελφε, και έξω από το βαπόρι. Εγώ μίλησα για απογραφή επί του πλοίου. Το Σεπτέμβριο κάθε δυο χρόνια γίνεται απογραφή στα πλοία, κύριε Υπουργέ, το ξέρετε πάρα πολύ καλά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Δεν μίλησα εγώ γι' αυτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πείτε στη στατιστική σας υπηρεσία, κύριε Υπουργέ, που την έχετε κάτω από τη δική σας εποπτεία, να σας φέρουν τα στοιχεία.

Το 1980 είχαμε επί των πλοίων πάνω από ογδόντα χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς. Δεν θυμάμαι ακριβώς το νούμερο. Εβρέθησαν εκεί και εργάζονταν πάνω από ογδόντα χιλιάδες ναυτικοί και έρχεσθε και μας κατηγορείτε, γιατί παραχωρήσαμε σ' αυτούς τους ναυτικούς ορισμένα κίνητρα για να παραμείνουν;

Εμείς δεν αντιμετωπίσαμε αυτό που εσείς αντιμετωπίζετε σήμερα. Εσάς έρχονται οι εφοπλιστές και σας λένε: "βγάλτε τον κόσμο από τα βαπόρια". Εμάς μας έλεγαν ανάποδα: "φέρτε μας ανθρώπους, δεν έχουμε ανθρώπους, φέρτε μας ξύλινους ανθρώπους".

Επομένως εμείς, για να μπορέσουμε να προσελκύσουμε κόσμο, δώσαμε στο ναυτικό στην ουσία αυτό που εδικαιούτο. Αυτό κάναμε. Και το κάναμε πότε; Το κάναμε όταν είχαμε λεφτά, κύριε Υπουργέ.

Επίσης έχω μπροστά μου ένα χαρτί το οποίο κατατέθηκε από την κ. Μπακογιάννη με ημερομηνία 25.11.81 και αφορά τα αποθέματα του Ν.Α.Τ., κύριε Υπουργέ.

Στην πρώτη συνεδρίαση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου που έγινε με τη Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, ο νέος πρόεδρος είπε: "φέρτε μου να δω απολογισμό, τα λεφτά". Πάει, λοιπόν, ο διευθυντής του ο κ. Μανώλης Γιανναδάκης τότε, καλή του ώρα και του λέει: "αυτές είναι οι καταθέσεις μας" και βάζει και τις τράπεζες. Σας τα έχουμε καταθέσει. Δέστε τα. Αυτά είναι πραγματικά στοιχεία. Παρακολουθήστε τα αυτά. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

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

Να πω κάτι ακόμα και κλείνω.

Η Νέα Δημοκρατία αναγκάστηκε και από τα δικαστήρια να κάνει ορισμένες παραχωρήσεις. Όταν έρχεται το Συμβούλιο της Επικρατείας και λέει ότι είναι άκυρες αυτές οι αποφάσεις του Ν.Α.Τ. και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, να μην υπολογίζεται η διαδοχική ασφάλιση και να μην μεταφέρονται οι υπηρεσίες των ναυτικών που είχαν και στο ΙΚΑ και στο ΤΕΒΕ, τι να κάνει η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 1980;

Εγώ δεν ήμουν στην κυβέρνηση, γιατί είπε κάτι ο κ. Μπαντουβάς προηγουμένως. Εγώ ήμουν ανάποδα. Εγώ ήμουν συνδικαλιστής τότε. Εγώ τους έκανα πιο πολλές απεργίες απ' ό,τι κάνουν οι δικοί σας σήμερα. Αλλά αυτή ήταν η πραγματικότητα. Ήμασταν υποχρεωμένοι να εφαρμόσουμε τη νομοθεσία. Και αφού εφαρμόσαμε τη νομοθεσία, έπρεπε να υπολογίσουμε και τη διαδοχική ασφάλιση που τότε είχε εφαρμοστεί σε όλα τα ταμεία. Αυτές ήταν οι παραχωρήσεις που κάναμε.

Εσείς όμως -όχι εσείς προσωπικά, κύριε Υπουργέ- οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ το 1987, όταν έχει διαλύσει η εμπορική ναυτιλία, όταν το Ν.Α.Τ. είναι χρεοκοπημένο, όταν επιδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό και η Κυβέρνηση βάζει μια διάταξη την οποία τροποποιούν δυο Υπουργοί συνάδελφοί σας, το 1995 και το 1996 για καθαρά ψηφοθηρί-

κούς λόγους, τότε αυτό δεν είναι το ίδιο με αυτό που κάναμε εμείς. Εμείς στηρίξαμε τους ναυτικούς, ενώ εσείς στηρίξατε τους μη ναυτικούς, τους αλεξιπτωτιστές.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε και στην επιτροπή και κατά την πρωτολογία μας ζητήσαμε να αποσύρει η Κυβέρνηση αυτό το νομοσχέδιο και να φέρει ένα νομοσχέδιο που θα είναι ουσιαστικά επεξεργασία θέσεων, προτάσεων του ναυτεργατικού κινήματος, να ακουστούν οι απόψεις τους, που σ' αυτό ιδιαίτερα το νομοσχέδιο αγνοήθηκαν πλήρως.

Δεν είναι τυχαίο ότι και η Ναυτική Ομοσπονδία –ξέρουμε πού υπόκειται κλπ.– είναι αντίθετη με αυτό το νομοσχέδιο. Λέει ότι οι προτάσεις της έχουν αγνοηθεί. Λέει ότι οι προτάσεις της είναι συγκεκριμένες σε άρθρα του νομοσχεδίου και ουσιαστικά λέει ότι θα πρέπει να ανακληθούν κλπ., και κάνει και άλλες συγκεκριμένες προτάσεις.

Εμείς πιστεύουμε ότι το νομοσχέδιο αυτό αποτελεί μια ενότητα πρόσθετων μέτρων μείωσης της οργανικής θέσης στα ελληνικά πλοία. Δεν αντιμετωπίζονται τα βασικά προβλήματα που έχει το Ν.Α.Τ. και αγνοήθηκαν όπως είπαμε οι προτάσεις όλων των ανθρώπων που ενδιαφέρονται και έχουν άμεσα συμφέροντα, όπως είναι το συνδικαλιστικό κίνημα αυτών. Και επειδή είπε ο κύριος Υπουργός: "φέρτε μου μια χαρακτηριστική διάταξη", να μην αναφερθώ σ' αυτές τις διατάξεις που υπάρχουν, ιδιαίτερα στο άρθρο 4 που αναφέρεται στο Ν.Α.Τ..

Θα σας πω ότι στο τελευταίο άρθρο κάνει μια χαρακτηριστική δωρεά στους εφοπλιστές τεσσάρων δισεκατομμυρίων (4.000.000.000) δραχμών για εκπαιδευτικά προγράμματα των σπουδαστών, ενώ θα μπορούσαν αυτά τα χρήματα να πάνε για βελτίωση ουσιαστικά του εκπαιδευτικού συστήματος των σχολών Εμπορικής Ναυτιλίας και να πλήρωναν οι εφοπλιστές, όπως είναι υποχρεωμένοι, αυτά τα τέσσερα δισεκατομμύρια (4.000.000.000), με βάση και τη σύμβαση η οποία ισχύει γι' αυτούς τους εργαζόμενους.

Ο κύριος συνάδελφος, ο καθ' όλα αγαπητός και σεβαστός, είπε ότι εμείς δηλώσαμε ότι δεν μας ενδιαφέρουν οι σημαίες. Δεν είπαμε όμως μόνο αυτό, κύριε συνάδελφε. Γιατί το απομονώσατε; Επειδή μιλήσατε και για φθηνή πολιτική.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Όχι φθηνή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ο λαϊκισμός που είπατε, είναι φθηνή πολιτική. Εν πάση περιπτώσει, θα το πω λαϊκισμό.

Επειδή μιλήσατε λοιπόν για λαϊκισμό και επειδή είπατε ότι τελικά η Κυβέρνηση δεν θέλει να είναι μόνο Έλληνας καπετάνιος, θα σας διαβάσω, κύριε συνάδελφε, με βάση τις δικές σας κατευθύνσεις και διατάξεις των εν ισχύι νόμων, πώς ακριβώς έχουν τα πράγματα με το ΠΑΣΟΚ σήμερα. Όχι ότι δεν έχει ευθύνη η Νέα Δημοκρατία, η οποία άρχισε αυτήν την τακτική από το 1978, των μειώσεων και του αριθμού των εργαζομένων στα πλοία και των συνθέσεων.

Με βάση τον αποικιακό ν. 2687/53 και το άρθρο 53 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης των πλοίων προχωρήσατε σαν Κυβέρνηση στην πετσοκομμένη σύνθεση κατά 50% από εκείνη που υπήρχε και με την τροποποίηση των όρων οκτώ των εγκριτικών πράξεων δίνεται σήμερα η δυνατότητα –και όποτε εφαρμόσετε αυτές τις διατάξεις– στους εφοπλιστές να έχουν όλο το πλήρωμα αλλοδαπό και Έλληνα μόνο τον καπετάνιο. Μη λέτε, λοιπόν....

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πού είναι γραμμένο αυτό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είναι ο ν.2687/53 και οι όροι οκτώ, κύριε Υπουργέ, άρθρο 13.

Επομένως ποιος είναι αυτός που ζητάει ουσιαστικά τη μείωση και για τα ταμεία "παίρνουν μέσα"; Ο κύριος Υπουργός είπε στην ομιλία του ότι αν τελικά το Ν.Α.Τ. "μπαίνει μέσα", είναι γιατί αυξήθηκαν οι συντάξεις και από την άλλη μεριά δεν αυξήθηκε ουσιαστικά η παροχή των εσόδων στα ασφάλιστρα, επειδή καθηλώθηκαν οι μισθοί κλπ.

Το πρώτο είναι, γιατί καθηλώθηκαν οι μισθοί. Δεν θα έπρεπε

να δώσουν οι εφοπλιστές τελικά τις αυξήσεις οι οποίες θα ανταποκρίνονται στον τιμάρημο;

Το άλλο αίτιο. Όλοι οι ναυτεργάτες έχουν χαρακτηριστεί ότι το επάγγελμά τους είναι βαρύ και ανθυγιεινό. Όμως, 14% με το νόμο αυτό ορίζεται ότι θα φτάσουν στο ανώτατο όριο να πληρώνουν οι εφοπλιστές, ενώ το ανθυγιεινό και το βαρύ στα άλλα επαγγέλματα είναι γύρω στο 30%.

Γιατί δεν βλέπετε αυτά τα οποία σήμερα δεν θέλετε να επιβάλετε στους εφοπλιστές να πληρώσουν και ανατρέχετε σε λαϊκισμό κλπ.;

Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχει η δυνατότητα και το Ν.Α.Τ. να "πάρει επάνω του" και η ναυτιλία να αναπτυχθεί.

Επειδή είπατε για τις σημαίες, θα σας πω κάτι που ίσως δεν το προσέξατε και θα το επαναλάβω. Εμείς θεωρούμε ότι η ανάπτυξη τελικά δεν είναι μονοδιάστατη. Δεν είναι μόνο το κέρδος των εφοπλιστών, όπως ακριβώς γίνεται με αυτό το νομοσχέδιο. Όταν είναι μόνο ο καπετάνιος Έλληνας και έχει το αλλοδαπό πλήρωμα, το οποίο είναι φθηνό, όταν του δίνεται η δυνατότητα να πληρώσει τα ταμεία, όταν έχει όλες αυτές τις δυνατότητες και ο Υπουργός να παρεμβαίνει, δεν είναι δυνατόν να έχουμε μια ανάπτυξη της ναυτιλίας, με αυτό που λέτε εσείς, ότι θα κινηθεί μέσα από τις διαδικασίες ουσιαστικά του ανταγωνισμού κλπ.. Όταν ο ανταγωνισμός δεν είναι στην προσφορά του για την ανάπτυξη, με όλες τις άλλες παραμέτρους της ανάπτυξης της χώρας, δηλαδή της οικονομίας, των εργαζομένων, αλλά και του πλοιοκτήτη και είναι μονοδιάστατη και αφορά μόνο το κέρδος, όπως γίνεται ακριβώς με αυτό το νομοσχέδιο και όταν έχει χίλιες δύο απαλλαγές το εφοπλιστικό κεφάλαιο, πώς είναι δυνατόν να υπάρχει αυτή η ανάπτυξη;

Αυτό λέμε. Και μια τέτοια ανάπτυξη, η οποία θα είναι μόνο το κέρδος των εφοπλιστών, οι οποίοι θα χρησιμοποιούν όλον το μηχανισμό του κράτους, την υποδομή, αν θέλετε, τις υπηρεσίες κλπ. για να κερδοσκοπούν εις βάρος της εθνικής οικονομίας, των εργαζομένων της χώρας κλπ. Τότε για μας αυτή η ανάπτυξη δεν είναι ανάπτυξη. Γιατί σήμερα έχουμε ανάπτυξη, έχουμε ανάπτυξη των εφοπλιστών. Δεν έχουμε όμως ανάπτυξη της ναυτιλίας. Οι σημαίες λέτε ότι φεύγουν. Και σας λέμε ότι αν τελικά ακολουθηθεί αυτή η πολιτική της ανάπτυξης που θα είναι μονοδιάστατη, αν τελικά στηρίξουμε μόνο τον ανταγωνισμό εις όφελος πάλι των εφοπλιστών, ε, τέτοιες σημαίες εμείς δεν τις θέλουμε.

Θέλουμε οι σημαίες πραγματικά να εξυπηρετούν τα εθνικά συμφέροντα, να εξυπηρετούν τα προβλήματα των εργαζομένων, να εξυπηρετούν στην ανάπτυξη γενικότερα της πορείας της χώρας. Να συμβάλλει η ναυτιλία σε μια γενικότερη αναπτυξιακή πολιτική, που πρέπει να χαραχθεί και που πρέπει να είναι, όπως είπαμε, με όλες τις άλλες παραμέτρους, για να πούμε πραγματικά ότι η ανάπτυξη αυτή έχει χαρακτήρα προόδου. Γι' αυτό σας είπαμε, ότι το απομονώσατε.

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, ξανατονίζουμε ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν εξυπηρετεί, ούτε τα συμφέροντα της χώρας ούτε τα συμφέροντα της ναυτιλίας ούτε τα συμφέροντα των εργαζομένων. Και μη γίνεται τώρα τσακωμός με τη Νέα Δημοκρατία, η οποία προβάλλει ουσιαστικά το τι υπήρχε μέχρι το 1980 στη ναυτιλία. Δεν μας λένε γιατί το 1978 υπέγραψαν την πρώτη ουσιαστική συμφωνία αλλοίωσης της σύνθεσης των πληρωμάτων και μπήκε το 20% που σιγά-σιγά κύλησε. Και το 1992 πήρε νέα μέτρα η Νέα Δημοκρατία, όπου και εκεί μείωσε το ποσοστό των Ελλήνων.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δεν καταλάβατε αυτό που σας είπα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν το καταλάβαμε, δεν πειράζει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δεν υπήρχε κόσμος να βάλουμε στα πλοία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όχι. Το 1992 δεν υπήρχε κόσμος, κύριε συνάδελφε; Γιατί το κάνατε και το 1992.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δεν είχαμε ανεργία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μα σας λέω και για το 1978 και για το 1992.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Είχαμε μηδενική ανεργία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μην το λέτε αυτό. Θα σας φέρω ακριβώς πότε και πόσο ποσοστό και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχε. Το 1992 δεν υπήρχε ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τι είναι αυτό που θα μου φέρετε αύριο; Τι σημασία έχει αυτό που λέτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε!

Κύριε Γκατζή, έχετε να προσθέσετε τίποτε ακόμη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε. Τελειώνω, δεν θα σας κρατήσω πολύ.

Εκείνο που εμείς λέμε, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι ...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Καλαφάτη, αν θέλετε να μιλήσετε με τον κ. Βαρίνο, μπορείτε να πάτε στο περιστύλιο. Δεν θα μιλάτε εδώ. Δεν είναι καφενείο.

Ορίστε, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι η ναυτιλία πραγματικά πάσχει. Χρειάζεται όμως άλλα μέτρα, χρειάζεται μια πολιτική διαφορετική, η οποία θα έχει αυτά που είπα προηγουμένως, τους όρους της ανάπτυξης με τον ευρύτερο της χαρακτήρα και τα αποτελέσματα της. Χρειάζεται ένα βαθύ νυστέρι εκδημοκρατισμού. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να πετύχει η Κυβέρνηση, όταν έχει ακόμα όλους αυτούς τους αντεργατικούς και αντιναυτεργατικούς νόμους, που ξεκινούν από την περίοδο του Μεταξά. Έχουμε σε ισχύ το ν. 330 και νόμους της χούντας. Ε, λοιπόν, πώς θέλετε να αναπτυχθεί η ναυτιλία, κύριε Υπουργέ; Η ανάπτυξη συμβαδίζει παράλληλα με τον εκδημοκρατισμό, συμβαδίζει με την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Και εδώ έχουμε ανάπτυξη της οικονομίας μόνο των εφοπλιστών. Τέτοια ανάπτυξη εμείς θα την καταψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η κ. Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Εγώ θα είμαι πάρα πολύ σύντομη, γιατί αύριο θα τοποθετηθώ και στα άρθρα. Όμως, θέλω να επισημάνω δύο πράγματα.

Αυτήν τη στιγμή γεγονός είναι ότι υπάρχει ανεργία στη ναυτιλία. Γεγονός επίσης είναι ότι το νομοσχέδιο δεν αντιμετωπίζει ούτε τα θέματα τα γραφειοκρατικά ούτε τα θέματα της ανεργίας.

Άρα λοιπόν, όπως είπε και ο κύριος Υπουργός, στο μέλλον θα κατατεθούν κάποια άλλα νομοσχέδια, που ας ευχηθούμε θα επιλύσουν ή θα αρχίσουν να βλέπουν το πρόβλημα της ναυτιλίας με ένα συγκεκριμένο στόχο και μια συγκεκριμένη στρατηγική. Θέλω όμως να επισημάνω δύο πράγματα στο συνάδελφο της Πλειοψηφίας, γιατί πρέπει να ξεκαθαρίσουμε μερικά πράγματα εδώ.

Υπάρχει ένα θέμα διαλόγου μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Η Αντιπολίτευση λέει ότι δεν μας ακούτε και η κυβερνητική Πλειοψηφία λέει ότι υπάρχει μια λαϊκίστικη κουτοπονηριά, μια λαίλαπα αντιπολιτευτική κλπ.

Κύριοι συνάδελφοι, οι προτάσεις που κατατέθηκαν, ήταν συγκεκριμένες. Και, αν θέλετε, να επισημάνω και να υπενθυμίσω δύο πράγματα: Μιλήσαμε –δεν θα πω για χαριστικές διατάξεις, γιατί δεν μπήκαμε σε τέτοια διαδικασία–για τον εκσυγχρονισμό του ναυτιλιακού κινήματος, κατάργηση του ν. 330. Τι έχετε να πείτε γι' αυτό; Υπερασπιστήκατε το ν. 2190. Αυτήν τη στιγμή σ' αυτό το νομοσχέδιο εξαιρείτε το Ναυτικό Επιμελητήριο. Τι έχετε να πείτε γι' αυτό; Είναι συγκεκριμένες οι προτάσεις μας. Μπορώ να σας πω και άλλα πολλά, αλλά ο χρόνος είναι λίγος.

Άρα, θα είναι καλό, όταν μιλάμε, να μη μιλάμε έτσι γενικά για να μιλάμε, αλλά να είναι συγκεκριμένες οι απαντήσεις μας. Τα ερωτήματα που τέθηκαν περιμένουν απάντηση. Ούτε ο Υπουργός απάντησε. Αύριο θα μπορούμε στην κατ' άρθρο συζήτηση και θα ξαναέλθει το θέμα στην επικαιρότητα.

Γεγονός είναι ότι πρέπει τα ερωτήματα που μπαίνουν να απαντούνται και οι θεωρητικές ανακοινώσεις νομίζω πως δεν εξυπηρετούν ούτε τη Βουλή ούτε το διάλογο κάνουν καλύτερο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κυρία Μπακογιάν–

νη, θέλετε να ακούσετε πρώτα τον κύριο Υπουργό και μετά να πάρετε το λόγο;

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Να ακούσω τον κύριο Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά δεν περίμενα ότι έπρεπε να γίνω Υπουργός Ναυτιλίας, για να μάθω γιατί κάποιοι ζήλευαν τους μαιευτήρες. Φαίνεται ότι στο μυαλό τους είχαν πάντα την αναζήτηση της παρθενίας ή να καλύψουν την παρθενιά τους. Αυτό για όσους ιατρολογούν, γιατί είναι πάρα πολύ επικίνδυνο να γίνεται.

Θα απαντήσω πολύ επιγραμματικά, επειδή είπε κάτι η κ. Αράπη και θεωρώ πως ίσως το είπε από υπερβολική δόση αντιπολίτευσης. Είπε πως το νομοσχέδιο εμπεριέχει στοιχεία έλλειψης σεβασμού προς τα κόμματα. Το θεωρώ ως μία ατυχέστατη έκφραση, γιατί αυτό ούτε στο χαρακτήρα μου είναι ούτε και στην ιστορία μου.

Κατηγορήθηκα πάρα πολύ, ότι άργησε να κυφορήσει το πρώτο νομοσχέδιο από πλευράς μου, σε ό,τι αφορά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Φαίνεται ότι δεν με άκουσαν στην πρωτολογία μου οι περισσότεροι συνάδελφοι, αν όχι όλοι, γιατί, οφείλω να ομολογήσω πως, αν εξαιρέσει κανείς την κ. Μπακογιάννη και τον κ. Τζωάννο, οι οποίοι έκαναν μία προσέγγιση με τη δική τους πολιτική θέση –δεν έχει σημασία, αν συμφωνούμε ή διαφωνούμε–και εν μέρει την κ. Αλφιέρη στην πρωτολογία της, όλοι οι άλλοι συνάδελφοι ή δεν καταλαβαίνουν ή δεν έχουν μελετήσει. Ή αν έχουν μελετήσει, φοβάμαι ότι είναι δύσκολο να καταλάβουν.

Κατηγορήθηκα από πολλούς με μία εμπαθέστατη, θα έλεγα, συμπεριφορά, ότι αργήσαμε να φέρομε νομοσχέδιο. Και επαναλαμβάνω, για να καταγραφεί για μια ακόμη φορά στα Πρακτικά: Από το 1974 μέχρι το 1998 έχουν κατατεθεί μόνο τρία νομοσχέδια, το 1974, το 1978 και το 1994, που αφορούσαν συγκροτημένες παρεμβάσεις από πλευράς Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όλα τα άλλα ήταν κυρώσεις. Όλες οι άλλες νομοθετικές παρεμβάσεις των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας από το 1974 μέχρι το 1998 ήταν κυρώσεις, πλην μεμονωμένων τροπολογιών σε άσχετα νομοσχέδια και ό,τι αυτό σήμαινε.

Και κάποιοι με κατηγορείτε, γιατί δεν έφερα σε δεκαπέντε μήνες νομοσχέδιο. Από το 1990 μέχρι το 1994, κύριοι συνάδελφοι, τι φέρατε; Πείτε ένα νομοσχέδιο που φέρατε. Ούτε μισό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τρία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Μόνο κυρώσεις. Εγώ δίνω στα Πρακτικά αυτό, για να μου πείτε τα νομοσχέδια που κατέθεσε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

(Στο σημείο αυτό ο κύριος Υπουργός καταθέτει για τα Πρακτικά τα σχετικά στοιχεία, τα οποία βρίσκονται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Θα σας τα πω αύριο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εδώ τα έχω γραμμένα από τις υπηρεσίες. Κανένα νομοσχέδιο.

Και να σας πω και κάτι άλλο, ειλικρινά; Πραγματικά είναι δύσκολο για τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας –γιατί άκουσα άσχετα πράγματα σήμερα από ανθρώπους που υποτίθεται ότι είναι και της θάλασσας– να φτιάχνει θεσμικές παρεμβάσεις. Γιατί υπάρχει ο βασικός νόμος για τη ναυτιλία, το ν.δ. 2687/1953, βάσει του οποίου –είναι και συνταγματικά κατοχυρωμένος– παίρνονται οι αποφάσεις μέσα από τις εγκριτικές πράξεις και τροποποιούνται οι προϋποθέσεις του όρου 8 της εγκριτικής πράξης, για ό,τι αφορά την εμπορική ναυτιλία.

Υπάρχει ο θεσμικός νόμος της εμπορικής ναυτιλίας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Μιλάτε για τις εγκριτικές πράξεις που είναι μόνο για τις συνθέσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Βαρίνε.

Να μη γράφεται καμία διακοπή του κ. Βαρίνου.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Βαρίνε, καλό θα ήταν λόγω ονόματος να έχει βαρύτητα ο λόγος σας. Σε ό,τι αφορά στην ποντοπόρο ναυτιλία και τη σημαία, όλοι έχουμε ευαισθησία και κανείς δεν είναι αδιάφορος. Βεβαίως υπάρχουν διαφορετικές απόψεις και προσεγγίσεις. Υπάρχει η προσέγγιση που λέει ότι δεν μας ενδιαφέρει το ναυτεργατικό δυναμικό, ή άλλη προσέγγιση που λέει ότι εμάς μας ενδιαφέρει η απασχόληση, αλλά υπάρχει και η προσέγγιση της άλλης πλευράς που λέει όλοι πάνω στο πλοίο να είναι Έλληνες.

Δεν ανθρωπιέται κανείς γιατί, παρ' όλα τα μέτρα που πήραμε –κάποιοι λένε ότι μειώθηκαν οι συνθέσεις– φεύγουν τα πλοία. Η κ. Μπακογιάννη είπε κάποια νούμερα. Εγώ θα συμφωνήσω στα περισσότερα. Υπάρχει αυξημένο κόστος. Είπα μόνον ότι θα πρέπει και ο εφοπλισμός και η ναυτεργασία να αναλάβουν το κόστος. Η Κυβέρνηση έχει, άλλοι λένε εκατόν εβδομήντα δισεκατομμύρια (170.000.000.000), άλλοι λένε εκατόν ογδόντα δισεκατομμύρια (180.000.000.000). Το οργανικό έλλειμμα είναι μεγάλο. Πρέπει να είμαστε απόλυτα ειλικρινείς σε αυτό. Και δεν είναι αιδώς Αργείοι, γιατί έφυγαν οι περισσότεροι από όσους μίλησαν, το να λέμε την αλήθεια. Είναι να το κρύβουμε την αλήθεια.

Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχουν δυνατότητες, εάν πράγματι περπατήσει αυτός ο διάλογος, γιατί πιστεύουμε στην πολιτική του διαλόγου. Δεν αυτοκαταργείται καμία κυβέρνηση σε κανένα Υπουργείο. Δεν θα κάνουμε όμως Υπουργείο της μίας πλευράς. Θα γίνει Υπουργείο όλων των εμπλεκόμενων φορέων στη ναυτιλία. Μόνο τότε είναι χρηστό το κράτος, διαφανές και έντιμο. Εάν είναι Υπουργείο της μίας πλευράς, τότε εμείς διαφωνούμε. Αυτή είναι μία πολιτική θέση και είναι η θέση της Κυβέρνησης σήμερα. Γι' αυτό δεν μπορούμε να δεχτούμε μία τέτοια κατεύθυνση.

Και είπε κάποιος ότι δεν έχουμε τόλμη. Εμείς τολμήσαμε μέχρις εκεί που πήγαμε. Ίσως εσείς, όταν και όποτε γίνετε Κυβέρνηση να είσθε πιο τολμηροί. Τουλάχιστον όμως περιμένετε να πάμε στις εκλογές. Μετά τις εκλογές θα δούμε. Όλοι μιλάνε για τη σημαία, αλλά δεν άκουσα, ανεξάρτητα του ότι εμείς έχουμε την ευθύνη και εμείς θα πούμε το ποτήρι του όποιου κόστους της διαρροής ή της επανόδου, καμία πρόταση. Και μη μου πείτε ότι θα κάνετε πρόταση, όταν θα γίνετε κυβέρνηση. Αυτά ο ελληνικός λαός και οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία τα ξέρουν καλά. Ξέρουν καλά αυτά τα 'θα σας φτιάξουμε, θα σας κάνουμε'.

Ακόμη μιλήσατε για το Λιμενικό Σώμα. Πράγματι έχει κενά. Ήδη έχουμε πάρει τριακόσιους λιμενοφύλακες και τριάντα δοκίμους που είναι στη σχολή. Το επόμενο έτος θα πάρουμε άλλους πεντακόσιους. Νομίζω ότι αυτή είναι μία σημαντική παρέμβαση. Αισθανόμαστε υπερήφανοι για το Λιμενικό Σώμα. Κανείς στο Λιμενικό δεν αισθάνεται ανασφάλεια. Λυπάμαι που άκουσα τα όσα ελέχθησαν για την Ηγουμενίτσα και την Κέρκυρα. Ζητώ συγγνώμη για τον τρόπο που αντέδρασα, γιατί είναι απαράδεκτο να ακούγεται από αυτό το Βήμα ότι είμαστε ανεπαρκείς. Είμαστε επαρκέστατοι και το ξέρουν πολύ καλά όσοι από το Βήμα της Βουλής σπέρνουν την ανησυχία και το φόβο σε εκείνη την περιοχή.

Έρχομαι στο θέμα του Οίκου του Ναύτη. Είμαι γιατρός στον Πειραιά και Βουλευτής Πειραιώς. Δεν ανθρωπιήθηκε κανείς αν είμαι τρελός και πάω να μειώσω τις συμβάσεις των γιατρών αντί να τις αυξήσω; Οποιοσδήποτε άλλος πολιτικάντης θα έκανε τις τέσσερις χιλιάδες τριάντα τέσσερις χιλιάδες, σαράντα ή τέσσερις χιλιάδες, πενήντα. Αυτό δεν έχει τεράστιο πολιτικό προσωπικό κόστος; Δεν θα ήταν η πιο εύκολη κίνηση για μένα να πάρω άλλους σαράντα κομματάρχες γιατρούς στην πόλη του Πειραιά και να είμαι απόλυτα ικανοποιημένος και ισχυρός; Αντ' αυτού έρχομαι και κόβω συμβάσεις. Πώς το εξηγείτε αυτό εσείς;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Για την ταμπακίερα δεν μιλάτε. Με ποια κριτήρια τους διώχνετε;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Μιλάτε για χαριστικές διατάξεις. Είδα την τροπολογία που καταθέσατε, κύριε Μελά και κύριε Βαρίνο, ένας που έχει συμπληρώσει τριάντα πέντε χρόνια, να μην ισχύσει η τριακο-νταπενταετία, αλλά να παραμείνει και να προαχθεί σε μεγαλύτερο βαθμό. Αυτή είναι η νοοτροπία και το αίσχος που διακατέχει πολλές φορές κάποιους.

Εμείς στο χώρο της ναυτιλίας και του εφοπλισμού και των ναυτεργατών στεκόμαστε με ιδιαίτερο σεβασμό, αλλά και με ισότητα. Αναγνωρίζουμε το ρόλο που έχει παίξει η ελληνική ναυτιλία. Ποτέ δεν ισοπεδώσαμε τον εφοπλισμό και είναι το μεγαλύτερο λάθος να γίνει, ούτε αμφισβητήσαμε τις συνθήκες εργασίας των Ελλήνων ναυτικών και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην αγορά εργασίας. Αυτά είναι δεδομένα και πρώτοι τα αναγνώρισαμε. Είπαμε λοιπόν να αφήσουμε το παρελθόν και να δούμε τι κάνουμε.

Για το Ν.Α.Τ. δεν είπαμε ότι λύνουμε το πρόβλημα, αλλά κάνουμε μία πρώτη προσέγγιση να βελτιώσουμε κάτι. Την οριστική λύση του Ν.Α.Τ. θα τη φέρει η Κυβέρνηση, γιατί όπως αντιλαμβάνεσθε δεν είναι θέμα μόνο του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, τότε θα δούμε και εσείς πόσο θα στηρίξετε την ουσιαστική εξυγίανση του Ν.Α.Τ.. Φοβάμαι όμως πως τότε κάποια διάταξη δεν θα σας αρέσει, κάτι δεν θα είναι καλό σύμφωνα με σας και θα το καταψηφίσετε. Βέβαια εγώ δεν μπορώ να το προεξοφλήσω από τώρα.

Επαναλαμβάνω ότι οι νόμοι όπως ο ν. 152/74, ο ν. 792/78, ο ν. 1085/80, είναι οι δεκαετίες εκείνες του '70 και του '80 που δημιούργησαν τα προβλήματα στο Ν.Α.Τ.. Εμείς πήραμε το θάρρος και επωμισθήκαμε τις όποιες ευθύνες έχουμε και πάμε να τις διορθώσουμε. Καλό είναι, λοιπόν, να παίρνουμε όλοι και την ευθύνη των λαθών που έχουμε κάνει. Μόνο έτσι μπορεί να υπάρξει ουσιαστική παρέμβαση, στήριξη και βελτίωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η κ. Μπακογιάννη έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριοι συνάδελφοι, ομολογώ ότι περίμενα περισσότερη κατανόηση και ψυχραιμία, κύριε Υπουργέ. Όμως διέκρινα έναν απίστευτο εκνευρισμό και από τον κύριο εισηγητή και από σας, κύριε Υπουργέ, που τουλάχιστον με εκπλήσσει.

Κύριοι συνάδελφοι, είναι αναμφισβήτητο γεγονός –αν κάποιος απλώς καταγράψει τη σημερινή εικόνα της Βουλής θα παρατηρούσε– ότι υπήρξαν δύο συνάδελφοι, κύριε εισηγητά, σεις και ο κ. Βλασσόπουλος που υποστηρίξατε τον κύριο Υπουργό. Κατά τα λοιπά το σύνολο της Βουλής έχει αντίθετη άποψη.

Εγώ δέχομαι την αρχή της πλειοψηφίας, αλλά θα δεχθείτε και εσείς ότι το σύνολο της Αντιπολιτεύσεως έχει τουλάχιστον ερωτηματικά. Δεν πρόκειται περί αυθαδείας ή θράσους ή αντιπολιτευτικής λαίλαπας και τα διάφορα άλλα που ακούστηκαν εδώ μέσα. Δεν είναι έτσι, κύριε Καλαφάτη. Την αγωνία την έχουμε όλοι και το είπα και από το Βήμα, γιατί δεν νομίζω να υπάρχει κανείς που να αγαπά περισσότερο ή λιγότερο την ελληνική ναυτιλία. Ή να συμεριζέτε λιγότερο ή περισσότερο την ανάγκη να τη στηρίξουμε αποτελεσματικά.

Εγώ είπα δύο-τρία απλά πράγματα στον κύριο Υπουργό και απάντηση δεν πήρα. Τα επαναλαμβάνω μήπως και τα σκεφθείτε μέχρι αύριο και μου δώσετε μία απάντηση. Την ερώτηση που έκανα στον κύριο Υπουργό είναι απλή. Σας είπα ότι αλλάζοντας σημαία τα πλοία, έχουμε κάποια αποτελέσματα. Το πρώτο που έχουμε είναι να αυξάνεται η ανεργία. Το δεύτερο αποτέλεσμα που έχουμε είναι η σχέση μεταξύ Ελλάδος και των πλοίων αυτών ουσιαστικά σιγά-σιγά θα χάνεται και ο λόγος που φεύγουν τα πλοία και συμφωνήσατε και εσείς μαζί μου, είναι ότι το κόστος επιβαρύνεται υπέρμετρα. Αυτό το κόστος η ελληνική πολιτική ηγεσία του Υπουργείου θα πρέπει να καθήσει να το δει, να το μελετήσει. Δεν πιστεύω ότι το κόστος είναι το σύνολο της επιβάρυνσης που προκύπτει ή προέρχεται από τους δύο, τρεις ή τέσσερις Έλληνες τους οποίους υποχρεώνουν τα πλοία να έχουν. Αν και αυτό θα μπορούσαμε να το συζητήσουμε. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, καθήστε κάτω να δείτε το κόστος, κύριε Υπουργέ. Δεν έχει

καμία λογική κατά την άποψή μας, να βγαίνετε και να λέτε, δεν πειράζει να φύγουν όλοι.

Να φύγουν όλοι. Λοιπόν και τι έγινε; Επίσης η ανεργία θα αυξηθεί. Και είναι τουλάχιστον αλαζονικό εκ μέρους της Κυβερνήσεως να θεωρεί ότι εμείς ενδιαφερόμαστε –λέει τάχα– μόνο για το ένα μέρος και δεν ενδιαφερόμαστε για τους ανέργους.

Κύριε Υπουργέ, δεν είσατε ούτε εσείς ούτε το κόμμα σας περισσότερο κοινωνικά ευαίσθητοι απ' ό,τι είμαστε εμείς. Εμείς απλώς τολμάμε να σας πούμε πέντε αλήθειες, τις οποίες αν τότε που σας τις λέγαμε τις ακούγατε, τα πράγματα θα ήταν καλύτερα και για το Ν.Α.Τ και για τους ασφαλισμένους και για τις συντάξεις και για την κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας. Το πρόβλημα, αν θέλετε, αυτής της Βουλής –και σας το είπε πολύ σωστά ο κ. Βαρίνος– είναι να κάνουμε εμείς μόνο κριτική; Να την κάνουμε. Εμείς σας κάναμε και προτάσεις και στηρίξαμε τη δική μας θέση.

Εγώ δεν μπόρεσα δυστυχώς να παραβρεθώ στη συζήτηση της επιτροπής, αλλά καμία θέση δεν ακούστηκε, τέλος πάντων, η οποία να μπορούσε να γίνει αποδεκτή από το Υπουργείο σας; Καμία; Δηλαδή, όλοι αυτοί οι Βουλευτές, που κάθονται, που διαβάζουν, που φέρνουν προτάσεις, που σκέφτονται, που αγωνιούν, κανείς δεν κατάφερε να πει τίποτα το οποίο να σας ήταν εσάς χρήσιμο;

Είναι αλαζονική η διακυβέρνησή σας, κύριε Υπουργέ. Και από μερικούς Υπουργούς δεν το περίμενα. Και ομολογώ ότι ένας από αυτούς είστε εσείς.

Θα πω μία φράση: Είναι σωστό ότι πρέπει να μειώσετε κατ'αρχήν τα απίστευτα έξοδα του Οίκου του Ναύτου. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία γι' αυτό. Και εκεί τουλάχιστον τη Νέα Δημοκρατία δεν θα τη βρείτε αντίθετη. Συμφωνούμε, λοιπόν, ότι θα πρέπει να μειωθούν τα έξοδα. Και το ερώτημα είναι, πώς; Συμφωνούμε επίσης ότι πρέπει να μειωθεί ο αριθμός των γιατρών. Γιατί πράγματι κατά τρόπο σκανδαλώδη έφθασαν στους τέσσερις χιλιάδες. Δεν έφθασαν έτσι, κύριε συνάδελφε, χωρίς να πέσει το ρουσφέτι κλπ. και να φθάσουμε ηρωικώς στους τέσσερις χιλιάδες γιατρούς. Μην κοροϊδεύομαστε!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Και εσείς;

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Και εμείς αν έχουμε κάνει, το ίδιο χάλι είμαστε. Απλώς λέω αριθμητικά, επειδή οι αριθμοί φαίνονται, προκύπτει δυστυχώς για σας ότι υπήρξε μια καλή περίοδος του Οίκου του Ναύτου. Και συμμετέχει σε αυτή την καλή περίοδο ο κ. Βλασσόπουλος, για να λέμε τα του Καίσαρος τω Καίσαρι, αλλά μετά ο Θεός να σε φυλάει.

Ερχόμαστε, λοιπόν, να απολύσουμε. Μάλιστα. Με τι κριτήρια θα το κάνετε, κύριε Υπουργέ; Για να μη σας πει ο κ. Μελάς, εγώ ή ο κ. Βαρίνος, ο συνάδελφος χ, ψ, ω, ότι απολύετε με κομματικά κριτήρια. Τα κριτήρια αυτά πρέπει να είναι κριτήρια γενικής παραδεκτά. Να βάλετε ένα κριτήριο από το Υπουργείο και να πείτε, ο τελευταίος που προσελήφθη ή αυτός που είναι πάνω από εξήντα, οτιδήποτε, αλλά να είναι γενικά τα κριτήρια. Εάν δεν έχετε γενικά κριτήρια, αφήνετε ερωτηματικά να πλανώνται και στη δική σας εκλογική περιφέρεια για συναλλαγές, τα οποία υπάρχουν, που δεν κάνουν καλό. Ούτε στο σύνολο του πολιτικού κόσμου κάνει καλό. Το έχουμε πληρώσει το ρουσφέτι πολύ ακριβά όλοι μας για να το συνεχίζουμε σήμερα. Και, εν πάση περιπτώσει, επιτρέπετε και σχόλια τα οποία θα ήταν καλύτερα να είχαν εκλείψει.

Τέλος, κύριοι συνάδελφοι, εγώ δεν έχω να προσθέσω τίποτα παραπάνω, παρά το ότι η Κυβέρνηση αυτή, κύριε Υπουργέ, στο δικό σας τον τομέα άργησε να φέρει το νομοσχέδιο. Και να μην το έφερνε καθόλου, το ίδιο της έκανε, εάν δεν αποφάσιζε να αγγίξει τον πυρήνα του προβλήματος. Μπορείτε να περάσετε και άλλα τέσσερα χρόνια χωρίς κανένα νομοσχέδιο, ή άλλα τρία χρόνια, όσα σας μένουν μέχρι τις εκλογές. Εάν δεν έχετε αποφασίσει να πάρετε ουσιαστικά μέτρα και να αντιμετωπίσετε το πρόβλημα του Ν.Α.Τ και το πρόβλημα της σημαίας, καλύτερα να μη φέρετε κανένα νομοσχέδιο. Ούτως ή άλλως και αυτό το οποίο φέρατε σήμερα δεν νομίζω πως θα κάνει καμία μεγάλη αλλαγή, εκτός από τα δύο–τρία θετικά σημεία, τα οποία, παρά την αντίθετη γνώμη του κ.

Καλαφάτη, σας τα είπαμε, σας τα τονίσαμε και σας βοηθήσαμε σε αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Μελάς έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λιγότερο που θα πω είναι ότι σήμερα ο Υπουργός κ. Σουμάκης έχασε την ψυχραιμία του και απέδειξε ότι δεν αντέχει σε κριτική. Δεν αντέχει σε κριτική που ανταποκρίνεται πλήρως στην αλήθεια. Ακόμη άρχισε στη δευτερολογία του να λέει ότι πέραν της κ. Μπακογιάννη και του κ. Τζωάννου οι άλλοι δεν κατάλαβαν το νομοσχέδιο.

Έχουμε μυαλό, κύριε Σουμάκη. Και το νομοσχέδιο και το διαβάσαμε και το καταλάβαμε.

Είπε στη συνέχεια ότι έχουμε εμπαθέστατη συμπεριφορά. Γιατί, κύριε Σουμάκη; Έχουμε τίποτα προηγούμενα; Κριτική σας κάνουμε. Εμπάθεια μπορώ να πω ότι είχαν οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έναντι όλων αυτών που δεν ψήφισαν ΠΑ.ΣΟ.Κ. στη διαχρονική τους πορεία.

Και έρχομαι τώρα στο θέμα για το οποίο φερθήκατε κατά απαράδεκτο τρόπο. Σας λέω να ζητήσετε συγγνώμη για τις εκφράσεις που είπατε ότι ψεύδομαι. Σας λέω και το επαναλαμβάνω: Απολύσατε μέχρι σήμερα διακόσιους ογδόντα γιατρούς από τον Οίκο Ναύτου. Λέτε ότι θα απολύσετε μέχρι επτακόσιους–οκτακόσιους. Αυτό τουλάχιστον έχει διαρρεύσει. Είναι αλήθεια; Είναι ψέματα; Απαντήστε μας. Ιδού η Ρόδος ιδού και το πήδημα.

Και μ' αυτήν την απομάκρυνση, την απόλυση των γιατρών, εσείς έτσι σαν γιατρός αισθάνεσθε ότι αναβαθμίζετε την περίθαλψη των ναυτικών ή την υποβαθμίζετε;

Έρχομαι τώρα στο κύριο θέμα. Εντάξει, καλώς κάνετε και πιστεύετε εσείς ότι ο Οίκος Ναύτου δεν είναι ταμείο ανεργίας των γιατρών. Μας είπατε ότι, διώχνετε γιατρούς, παρ' ό,τι πολιτεύεσθε στον Πειραιά και το ξέρουμε και παρ' ό,τι είσθε γιατρός του Πειραιά και το ξέρουμε. Όμως δεν μας λέτε τίποτα για την ταμπακίερα. Δεν μας λέτε, κύριοι, εγώ για την ελάττωση των οικονομικών του Οίκου Ναύτου διώχνω τόσους γιατρούς με αυτά τα κριτήρια, ένα, δύο τρία, τέσσερα, πέντε. Ή ξαναπάρω το 10% με αυτά τα κριτήρια.

Ξέρετε τι κυκλοφορεί στον Πειραιά, αφού θέλετε να το μάθετε; Κυκλοφορούν ασαφέστατες διαρροές. Διώχνετε π.χ. γιατρούς που έχουν μεγάλη ηλικία προς το τέλος της καριέρας τους, αλλά δεν τους διώχνετε όλους, επιλεκτικά διώχνετε. Διώχνετε γιατρούς που συμπληρώνουν τις τρεις – τέσσερις πρώτες μέρες, αλλά δεν τους διώχνετε όλους, επιλεκτικά διώχνετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τους νεοδημοκράτες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Διώχνετε γιατρούς που συμπληρώνουν είκοσι με τριάντα επισκέψεις το μήνα, αλλά επιλεκτικά τους διώχνετε.

Να σας πω κάτι; Και μην πείτε τις ίδιες εκφράσεις που είπατε προηγούμενως. Ξέρετε τι κάνετε έτσι απλά και καθαρά; Μιλάμε στην Εθνική Αντιπροσωπεία και πρέπει να λέμε την αλήθεια. Περιοχή Α'. Πόσους γιατρούς παθολόγους έχει; π.χ. Δέκα. Πόσους νομίζουμε ότι πρέπει να αφήσουμε για να γίνεται "καλά" –υποβαθμισμένα φυσικά– η περίθαλψη των ναυτικών; Επτά. Ποιους θα διώξουμε; Τους τρεις νεοδημοκράτες. Μέσα σ' αυτούς –τα ονόματα τα έχω, άμα θέλετε, να σας τα καταθέσω– διώχνετε κάπου–κάπου και κανέναν που ανήκει σε άλλον πολιτικό χώρο και στο δικό σας. Και ακόμη, αυτούς που μετά πήρατε, πώς τους πήρατε; Με ποια κριτήρια;

Κύριε Σουμάκη, γνωρίζομαστε αρκετά χρόνια. Εάν δεν απαντήσετε επ' αυτών των ερωτημάτων, το λιγότερο που θα πω, είναι ότι είσθε εκτεθειμένος και στην Εθνική Αντιπροσωπεία και στον πειραικό λαό και στους γιατρούς. Απαντήστε με ποια κριτήρια τους διώξατε και με ποια κριτήρια τους ξαναπήρατε. Άλλως, σας λέω και πάλι, είσθε εκτεθειμένος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Κόρακα, έχετε το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα παρατηρήσατε και σεις ότι η αντίθεση ανάμεσα στην Κυβέρνηση και στη Νέα Δημοκρατία δεν είναι αντίθεση ουσίας. Το είπαμε και στην

πρωτολογία μας, το διαπιστώσαμε και με τις παρεμβάσεις των συναδέλφων από τη Νέα Δημοκρατία. Ο καβγάς γίνεται κυρίως για επουσιώδη πράγματα με προφανή φυσικά επιδίωξη να διασκεδάσουν και οι δύο παρατάξεις τη σύμπτωση των απόψεών τους. Γιατί είναι γεγονός ότι το lobby των εφοπλιστών μένει πάντοτε πολύ ισχυρό μέσα στα κόμματα αυτά και επιτρέψτε μου να πιστεύω ότι βρίσκεται ο ίδιος ο εφοπλισμός, όπως συνηθίζει να λέει ο κύριος Υπουργός, στην Αίθουσα αυτή.

Έγινε πολύς λόγος γι' αυτήν την περίφημη σημαία. Ήμουναι νιος και γέρασα, λέει ο λαός μας, κύριε Πρόεδρε. Ακούμε, μην τυχόν και μας φύγουν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ακμαιότατος είστε.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Σύμφωνα. Εν πάση περιπτώσει, ασπρίσαν τα μαλλιά μας.

Λοιπόν, αυτό που ακούμε συνεχώς είναι: "μην τυχόν και μας φύγουν τα πλοία, μην τυχόν και χάσουμε τη σημαία" κλπ. Εγώ θα ήθελα να ρωτήσω έτσι πολύ απλά, μια που μας το λένε και οι δύο πλευρές ότι πρέπει να σηκώσει το κόστος και ο "εφοπλισμός" και η "ναυτεργασία". Το είπατε κάπως έτσι. Άκουσα και τον κ. Τζωάννο που μας διάβασε αποσπάσματα από βιβλία κλπ. για την ταύτιση των συμφερόντων των δύο πλευρών.

Είναι γνωστές αυτές οι πολιτικές και αυτές οι πρακτικές. Το περίεργο δεν είναι ότι ακούγονται. Το περίεργο είναι ότι τις έχει υιοθετήσει η Κυβέρνηση ακόμα περισσότερο απ' ό,τι η Νέα Δημοκρατία. Και το πρόβλημα της Νέας Δημοκρατίας είναι ότι ο μαθητής ξεπέρασε το δάσκαλο. Αυτό είναι το πρόβλημά σας. Το λέτε καμιά φορά, σας ξεφεύγει. Αντί να πείτε "μπράβο, είστε σε πολύ καλό δρόμο, συνεχίστε έτσι και εμείς είμαστε δίπλα σας", κάθεστε τώρα και ψάχνετε να "βρείτε ψύλλους στα άχυρα". Αυτή είναι η ιστορία.

Λοιπόν, εγώ θα ήθελα να θέσω πολύ απλά το ερώτημα. Πόσους απασχολούν σήμερα τα πλοία που είναι υπό ελληνική σημαία; Πόσοι από αυτούς είναι Έλληνες; Πόσοι ήταν Έλληνες πριν από δεκαπέντε χρόνια, που τα προνόμια των εφοπλιστών ήταν λιγότερα από ό,τι είναι σήμερα και πόσοι είναι σήμερα Έλληνες; Άλλοι είναι οι λόγοι αυτής της κατάστασης.

Τώρα έρχεστε εδώ ανερυθρίαστα να στηρίζετε ότι για να μπορέσουμε να στηρίξουμε το εφοπλιστικό κεφάλαιο πρέπει να δεχθούμε το δουλεμπόριο, παρανομία, να πατάνε επί πτωμάτων οι εφοπλιστές και εμείς να σπρώχνουμε τον κόσμο εκεί πέρα.

Γιατί τι άλλο είναι, όταν βγαίνει και ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ και λέει ότι είναι γεγονός ότι χωρίς απασχόληση ξένων με το σημερινό φυσικά καθεστώς δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικός ο εφοπλισμός μας. Πώς δηλαδή θα είναι ανταγωνιστικός; Απασχολώντας ανθρώπους με τριάντα και σαράντα δολάρια το μήνα και πνίγοντάς τους και παίρνοντας από το νηογνώμονα, που φρόντισε η Νέα Δημοκρατία να τους τον παραδώσει, τα ψεύτικα πιστοποιητικά αξιοπλοίας και βουλιάζοντας τα πλοία και εισπράττοντας την ασφάλεια. Αυτά τα ξέρουν και τα μωρά παιδιά.

Θα ήθελα ακόμα να πω ότι πρέπει κάποτε να έχουμε και ορισμένα άλλα στοιχεία. Πόσα μας έχει δώσει ο περίφημος εφοπλισμός μέχρι σήμερα; Τι έχει προσφέρει στην πατρίδα; Οι εφοπλιστές τι έχουν φέρει; Τι καταθέσεις έχουν στο εξωτερικό και τι έχουν στην Ελλάδα και πόσα έχουν πάρει από την πατρίδα;

Τι φόρους πληρώνουν οι εφοπλιστές, κύριε Υπουργέ; Θα μας το πείτε αυτό καμιά φορά;

Θυμάμαι, κύριε Υπουργέ, μία βραδιά, όταν προκάτοχος στη θέση σας ήταν ο κ. Κατσιφάρας που ήρθε εδώ στις δώδεκα η ώρα και έφερε μία τροπολογία, ένα νομοσχέδιο ολόκληρο, που απάλλασσε τα ναυτιλιακά γραφεία από κάθε εισφορά, από κάθε φόρο κλπ. Δεκάδες δισεκατομμύρια. Και ήμασταν τέσσερις Βουλευτές, ένας που προήδρευε, δύο του ΠΑΣΟΚ και εγώ προσωπικά. Και εγώ αναγκάστηκα να αποχωρήσω και έμειναν οι δύο Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ και το ψήφισαν.

Πόσους νεκρούς ναυτεργάτες έχουμε θρηνήσει μέχρι

σήμερα, για να φτιάξουν αυτούς τους κολοσσούς και τι συνάλλαγμα έχουν φέρει οι ναυτεργάτες στην Ελλάδα, είτε είναι υπό ελληνική σημαία είτε είναι υπό ξένη σημαία; Αυτά τα ερωτήματα τίθενται και νομίζω ότι πρέπει να απαντηθούν.

Επίσης, ποιος φταίει για τη σημερινή κατάσταση, για την ανεργία; Δεν κατάλαβα. Εδώ πίνετε νερό, ορκίζεστε στην ελληνικότητα, στην απασχόληση των Ελλήνων, ότι δεν μπορεί να είναι μονόπλευρο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κλπ. Μα, υπήρξε ποτέ πιο μονόπλευρο απ' ό,τι είναι στις μέρες σας, στις μέρες των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας; Εγώ δεν θυμάμαι.

Επίσης, δεν θα αποφύγετε το πρόβλημα λέγοντας ότι, εν πάση περιπτώσει, "όλοι οι άλλοι είπατε πράγματα που δεν έχουν καμία σχέση". Αυτή είναι η ουσία, κύριε Υπουργέ. Ποιος φταίει για το ότι σήμερα από εκατόν είκοσι χιλιάδες με εκατόν είκοσι πέντε χιλιάδες, που ήταν το 1980, φθάσαμε στις είκοσι χιλιάδες με είκοσι πέντε χιλιάδες σήμερα; Εκ Θεού ήρθε αυτό το πράγμα;

Και επίσης θέσαμε και ορισμένα άλλα ζητήματα. Για μας είναι καθαρή η ευθύνη σας. Για τον εκδημοκρατισμό του συνδικαλιστικού κινήματος δεν μας είπατε τίποτα. Εκεί θα τσαλαβουτάμε με το παλιό καθεστώς από την εποχή του Μεταξά, με τον 330 κλπ., με τη γαλέρα ακόμα; Τι θα γίνει; Δεν θα εκδημοκρατιστεί το συνδικαλιστικό κίνημα αυτών των ανθρώπων; Τόσο "μεγάλο" είναι το ενδιαφέρον σας για τους ναυτεργάτες; Τόσο "αμερόληπτος" είσθε; Φροντίσατε φυσικά να δώσετε στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος τη δυνατότητα να ελέγχει τους ίδιους τους εφοπλιστές. Οι εφοπλιστές δηλ. να ελέγχουν τον εαυτό τους. Παράδωσε η Νέα Δημοκρατία το νηογνώμονα, τους παραδίδετε και σεις και όποιους άλλους ελέγχους μένουν και υποβαθμίζετε ολωσδιόλου την επιθεώρηση των εμπορικών πλοίων. Και βγάλατε ολωσδιόλου έξω τους ναυτεργάτες, τους φορείς τους κλπ. και όλους τους φορείς τους ελέγχετε.

Θέσαμε, λοιπόν, πάρα πολλά ζητήματα, δεν θα τα αναφέρω, θα δείτε αύριο τα Πρακτικά –θα μας ακούσετε και αύριο– και δεν πήραμε καμία σχεδόν απάντηση.

Έγινε επίσης λόγος για το Ν.Α.Τ., τα είπαμε, ποιος ευθύνεται, τι πρέπει να γίνει. Βεβαίως εσείς δεν τα ακούτε αυτά, γιατί η πολιτική σας είναι προσανατολισμένη αλλού.

Και έγινε επίσης λόγος για το Λιμενικό Σώμα. Είπατε ότι θα κάνετε προσλήψεις. Γιατί θα πάρετε; Μπορείτε να μας πείτε τι το θέλουμε το Λιμενικό Σώμα όπως το χρησιμοποιείτε; Τι το θέλουμε; Αστυνομία των εφοπλιστών; Να πάρουν την αστυνομία τους οι κύριοι και να ξέρουν και οι ναυτεργάτες με ποιους έχουν να κάνουν. Εγώ δεν γνώρισα κινητοποίηση ναυτεργατών που να μη βρεθούν αντιμέτωποι και οι ίδιοι οι ναυτεργάτες και αυτοί που τους συμπαραστέκονται με ένα τείχος, να μη σας πω πιο βάρβαρο και πιο άγριο, απ' ό,τι και τα ΜΑΤ. Θυμάμαι τι έγινε στην απεργία την περσινή και στις προηγούμενες απεργίες. Τι έγινε στη Λέσβο, τι έγινε στον Πειραιά, τι έγινε στην Πάτρα, τι έγινε στο Ναύπλιο, παντού. Και τι έκαναν οι ναυτεργάτες τις περισσότερες φορές; Υπερασπίζονταν το καμποτάζ. Ούτε αυτό μπορούσατε να ανεχθείτε. Να, γιατί θέλετε το Λιμενικό Σώμα. Και να είσθε βέβαιοι ότι και οι ίδιοι οι άνδρες και οι γυναίκες που υπηρετούν σ' αυτό το Σώμα δεν δέχονται αυτήν την αποστολή που τους αναθέτετε. Και ντρέπομαι που το λέω, γιατί σαν Έλληνας Βουλευτής, κατεβαίνοντας να συμπαρασταθώ, έτυχε να βρεθώ αντιμέτωπος και με τον Αρχηγό του Λιμενικού, που υπάρχει ακόμα και σήμερα, και όταν του είπα ποιος σου έδωσε εντολή να βάλεις τους άνδρες να βαράνε τους ναυτεργάτες, μου απάντησε, τι να κάνουμε, πιέζουν οι εταιρείες, κύριε Βουλευτά. Βεβαίως –εδώ είναι– πιέζουν οι εταιρείες. Βεβαίως εγώ του είμαι ευγνώμων για την ειλικρίνεια, αλλά αυτή είναι η ιστορία και αυτή είναι η πραγματικότητα. Γι' αυτό λέω, κύριε Πρόεδρε, να παρατήσουμε τα διάφορα που λέγονται εδώ πέρα, να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους και αν θέλουμε Λιμενικό Σώμα για την τάξη στα λιμάνια μας, για την προστασία των επιβατών κλπ να του δώσουμε άλλη κατεύθυνση και μεταξύ άλλων να επιτρέψουμε επιτέλους νόμιμα, χωρίς περιορισμούς και το

συνδικαλισμό και στο Λιμενικό Σώμα. Να αλλάξει και εκεί πέρα ο νόμος.

Και βεβαίως, όχι ότι στην Αστυνομία που έγινε συνδικαλισμός λύθηκαν τα ζητήματα, γιατί και εκεί ευνοησιμένη είναι και χρειάζεται και εκεί εκδημοκρατισμό, αλλά τουλάχιστον θα μπορούν οι άνδρες του Λιμενικού Σώματος και οι γυναίκες να έχουν μια γνώμη. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πολύ σύντομα, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Μπακογιάννη, ποτέ δεν υπήρξα αλαζών στη ζωή μου και οι παρατηρήσεις που ειπώθηκαν στη Διαρκή Επιτροπή ήταν οποιεσδήποτε παρατηρήσεις έξω από το νομοσχέδιο. Δηλαδή, τι θα κάνουμε με το συνδικαλιστικό κίνημα και αλλαγή του πλαισίου που το διέπει και άλλες παρατηρήσεις που δεν είχαν καμία σχέση με το όλο νομοθέτημα. Τα ακούσαμε άλλωστε και σήμερα. Προτάσεις ουσιαστικές δεν έγιναν, εκτός από τη διαφωνία που βάζετε τη ριζική, πάρτε πίσω αυτό το νομοσχέδιο και φέрте άλλο. Δηλαδή μέχρι να φέρουμε το κάτι άλλο και το ριζικό, να μην κάνουμε τίποτα. Να μην κάνουμε τίποτα για το Ναυτικό Επιμελητήριο, που εκκρεμεί εδώ και δύο χρόνια περίπου μια κατάσταση όχι καλή, να μην κάνουμε για εκκρεμότητες που υπάρχουν σε άλλους τομείς. Δεν ειπώθηκε μία πρόταση. Και όσες ειπώθηκαν και από τον κ. Τζωάννο και από άλλους συναδέλφους, αυτές όλες ενσωματώθηκαν στην τελική του διαμόρφωση. Δεν ειπώθηκε κάτι το οποίο να έχει σχέση με το νομοσχέδιο που συζητάμε. Αυτή είναι η πραγματικότητα και δεν είναι θέμα αλαζονείας, είναι θέμα τι κουβεντιάσουμε.

Κανείς δεν είπε ποτέ ότι δεν μας ενδιαφέρει το να φύγουν τα πλοία από την ελληνική σημαία και εγώ θα ήμουν ο τελευταίος, όχι γιατί είμαι Υπουργός, αλλά γιατί πιστεύω ότι πρέπει πράγματι να στηρίξουμε την ελληνική σημαία.

Και βέβαια, είναι ένα τεράστιο ζήτημα, που δεν είναι μόνο το κόστος του ανθρώπινου δυναμικού. Είναι μία μόνο παράμετρος. Υπάρχουν άλλες παράμετροι οι οποίες επιβαρύνουν το πλοίο σε σημαντικότερο βαθμό. Και εκεί επάνω οι πλοιοκτήτες έχουν ένα τεράστιο πρόβλημα και αυτό το αναγνώρισα και ο ίδιος. Αλλά δεν μπορεί πάντα όλα να τα πληρώνει ο ανθρώπινος παράγοντας.

Εμείς πήγαμε σε μια ρύθμιση που πραγματικά ήταν τόλμη. Άνθρωποι της ναυτιλίας, είτε από τον εφοπλισμό είτε οι κοινοβουλευτικοί, δεν πίστευαν ότι θα πηγαίναμε εκεί. Πίστευαν σε πολύ πιο συντηρητική αντιμετώπιση. Και αυτό σας το λέγω με κάθε ειλικρίνεια. Προχωρήσαμε πολύ περισσότερο και ως πολιτικό κόστος και ως οικονομικό κόστος για το Ν.Α.Τ., με την απαλλαγή των ασφαλιστικών εισφορών για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης του Ν.Α.Τ. Αυτό το προβληματικό Ν.Α.Τ. το επιβαρύνουμε και με άλλα δισεκατομμύρια. Αυτό είναι μια πραγματικότητα.

Πραγματικά, δεν είναι τόσο απλή προσέγγιση το "μειώστε τη σύνθεση και λύθηκε το πρόβλημα". Θέλετε να σας προβλέψω κάτι; Και τις συνθέσεις να μειώσουμε, όπως διαμορφώνονται οι κανόνες στο εξωτερικό και στο διεθνές περιβάλλον που κινείται πράγματι η εμπορική ναυτιλία, τα πλοία πιθανότατα θα φεύγουν.

Αυτό είναι κάτι που πρέπει να κρατήσουμε στο μυαλό μας. Δεν είναι τυχαίο που οι ευρωπαϊκές χώρες, που έχουν σημαία, πάνε σε δεύτερο νηολόγιο. Δεν πάνε εκεί τα πλοία. Αλλά δεν είναι και τυχαίο ότι τα συμβάντα των τελευταίων μηνών στο Αιγαίο ήταν πλοία γερμανικών συμφερόντων με σημαίες ευκαιρίας. Αυτά τα δυστυχήματα πληρώνουμε. Διότι οι Ουκρανοί, οι Πολωνοί, οι μέθυσοι –είναι γνωστό αυτό– δεν είναι τα πληρώματα εκείνα που προάγουν την ασφάλεια και των ναυτικών και των φορτίων.

Θα ήθελα να πω κάτι στον κ. Κόρακα που το είπα και σε μία επίκαιρη ερώτηση. Ναυτιλία δεν είναι μόνο το πλοίο. Και αν όλα αυτά που υποστηρίζετε ειλικρινά, πάει κάποιος να τα εφαρμόσει, θα πρέπει να είναι εκτός τόπου και χρόνου. Με συγχωρείτε που το λέω, αλλά θα είναι καταστροφικό. Ναυτιλία

δεν είναι μόνο το πλοίο. Είναι ένας κύκλος δραστηριοτήτων γύρω από το πλοίο και τη ναυτιλία τεράστιος. Και θα είναι κρίμα να χάσουμε όλη αυτήν τη δραστηριότητα. Αυτή είναι μια πραγματικότητα και πρέπει να την ομολογήσουμε.

Και όσον αφορά το Λιμενικό Σώμα, ειλικρινά σας λέγω, ότι καλό είναι και έχει πάρα πολλές δραστηριότητες, με αδυναμίες και με έλλειψη μέσων και αυτό είναι που προσπαθούμε να βελτιώσουμε σήμερα.

Τέλος, θα ήθελα να πω κάτι στους συναδέλφους μου γιατρούς. Κριτήριο λήξης της σύμβασης έχει βάλει η διοίκηση του Ο.Ν. Αυτούς τους πρώτους που έβγαλε, τους έβγαλε διότι έκαναν υπερβάσεις στην άσκηση των καθηκόντων τους, αποδεδειγμένα.

Η πλειοψηφία αυτών, αν όχι όλοι, είναι άτομα τα οποία την ίδια μέρα έκοβαν τρία συνταγόχαρτα για τον ίδιο ασθενή ή τρεις επισκέψεις στον ίδιο ασθενή ή τη μία μέρα στο παιδί, τη μεθεπόμενη στην πεθερά κ.ο.κ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Υπενθυμίζω στους στενογράφους ότι δεν γράφεται καμία διακοπή.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αντιλαμβάνομαι ότι είναι λίγο δύσκολο να σας πείσω.

Ειλικρινά, νομίζω ότι χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στην προσέγγιση όλων αυτών που ζητάμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η κ. Μπακογιάννη έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Υπουργέ, δεν σας είπαμε εμείς ότι μειώνοντας τις συνθέσεις και μόνο λύσατε το πρόβλημα της σημαίας. Δεν σας είπαμε τέτοιο πράγμα. Εγώ σας είπα ότι αυτό γίνεται μόνο μειώνοντας το κόστος της επιβάρυνσης. Και μου λέτε πως είναι δύσκολο. Δεν έχω καμία αμφιβολία ότι είναι δύσκολο. Πρέπει όμως να μειωθεί.

Επίσης, σημειώνω για τα Πρακτικά, ότι δεν σας είπαμε να κάνετε δεύτερο νηολόγιο. Δεν είναι τυχαίο ότι δεν σας το είπαμε. Σας είπα απλώς αυτό που είπατε και εσείς, ότι υπάρχει δεύτερο νηολόγιο σε πάρα πολλά ευρωπαϊκά κράτη και ότι σήμερα ανταγωνιστές μας δεν είναι μόνο οι σημαίες ευκαιρίας που ξέραμε κάποτε προ δέκα ετών κλπ, αλλά έχουμε ανταγωνιστές μέσα στην Ευρώπη. Όταν λοιπόν έχουμε ανταγωνισμό μέσα στην Ευρώπη και δυνατότητες πέραν πλέον αυτού που πολύ σωστά είπατε το οποίο είπα και εγώ στην πρωτολογία μου, ότι δεν φτάνει μόνο το πλοίο να έχει μια σημαία, αλλά υπάρχει ένας ολόκληρος κόσμος που δουλεύει γύρω από το πλοίο, τα πράγματα αλλάζουν, διότι φεύγοντας, κύριε Κόρακα, αυτό το έρμο το πλοίο, χάνονται πάρα πολλές θέσεις εργασίας και στη στεριά. Λέμε λοιπόν τα ίδια πράγματα. Αυτό που αναζητούμε όμως είναι η λύση. Και εκεί είπα ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τη μείωση αυτής της επιβάρυνσης πρέπει να την αντιμετωπίσει ριζικά. Και ελπίζω ότι μια και συμπίπτουμε στις διαπιστώσεις, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα ασχοληθεί σοβαρά με το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σουμάκης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κυρία Μπακογιάννη, θα ήμασταν ευτυχείς, ή δεν ξέρω πόσο θα ήμασταν ευτυχείς, αν ειλικρινά είχαμε ή δεν είχαμε τα ίδια προβλήματα που οι Ευρωπαίοι ανταγωνιστές σας ειλικρινά δεν έχουν. Γιατί το λέγω αυτό; Παίζει σημαντικότερο ρόλο η ύπαρξη ενός μεγάλου ναυτεργατικού δυναμικού που διαθέτει η χώρα. Και με σεβασμό απέναντι σ' αυτό είμαστε προσεκτικοί στην προσέγγιση της όποιας λύσης. Οι ξένες χώρες –μάλιστα αναγκάστηκε και η Ολλανδία Υπουργός πριν από μερικούς μήνες να αναγνωρίσει ότι χρησιμοποιούν τριτοκοσμικούς ναυτικούς, γιατί δεν έχουν Ολλανδούς– χρησιμοποιούν αλλοδαπούς. Είναι ένα τεράστιο πρόβλημα που απασχολεί και την ευρωπαϊκή επιτροπή σήμερα.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Μεταξύ προσοχής και απαρξίας υπάρχει διαφορά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ακριβώς. Άρα λοιπόν, δεν μπορείς να πας σε μια ρύθμιση και αυτό θα το διαπιστώσει κανείς όταν φύγει ας πούμε από την

"κομματική αντιπαράθεση" και πάει να το αντιμετωπίσει στην πράξη. Έχουμε αυτό το ανθρώπινο δυναμικό, που νομίζω ότι και σεις το εκτιμάτε, το οποίο πρέπει να το σεβαστούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Κόρακας έχει το λόγο.

Στους συναδέλφους που σηκώνουν το χέρι τους για να λάβουν το λόγο, υπενθυμίζω ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό δεν έχουν το δικαίωμα τριτολογίας.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ήθελα να πω απλώς, κύριε Πρόεδρε, ότι διαπιστώσαμε πάλι τα ίδια. Δεν κατάλαβα. Είπε κανένας ότι είναι μόνο το πλοίο; Ποιο είναι το θέμα; Ότι ο κόσμος όλος που απασχολείται γύρω από το πλοίο και αυτό που λέγεται ναυτιλία, γίνεται όλο και σε μεγαλύτερο αριθμό παράνομος, θύμα υπερεκμετάλλευσης.

Θα σας πω κάτι το χαρακτηριστικό και παρακαλώ να το υιοθετήσετε. Ζητείστε να περιληφθούν και οι αλλοδαποί ναυτεργάτες στη νομοθεσία για τους αλλοδαπούς εργάτες στη χώρα μας, να πάρουν και αυτοί κάρτα εργασίας, να νομιμοποιηθούν, να έχουν τα ίδια δικαιώματα και τις ίδιες υποχρεώσεις με τους Έλληνες ναυτεργάτες. Γιατί δεν το ζητάτε;

Έτσι λοιπόν, ουσιαστικά, τι αναγνωρίζετε εσείς; Ότι το μόνο που σας ενδιαφέρει είναι το υπερκέρδος των εφοπλιστών και ας απασχολούν μισό Έλληνα ο καθένας. Φθάνει να κερδίζουν αυτοί. Κατά τα άλλα επικαλείστε υποκριτικά όλο αυτό το φάσμα που δουλεύει γύρω από εκεί πέρα, για να εξασφαλίζει περιουσία και τίποτε παραπάνω στον εφοπλιστή και για να σας πιέζει ορισμένες φορές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κηρύσσεται πε-

ραιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου: "Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας".

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το νομοσχέδιο "Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας", έγινε δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Παρασκευής 5 Δεκεμβρίου 1997, της Δευτέρας 8 Δεκεμβρίου 1997, της Τρίτης 9 Δεκεμβρίου 1997 και της Τετάρτης 10 Δεκεμβρίου 1997.

Ερωτάται το Σώμα: Επικυρούνται;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τα Πρακτικά της Παρασκευής 5 Δεκεμβρίου 1997, της Δευτέρας 8 Δεκεμβρίου 1997, της Τρίτης 9 Δεκεμβρίου 1997 και της Τετάρτης 10 Δεκεμβρίου 1997, επικυρώθηκαν.

Στο σημείο αυτό, κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 01.12', λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Πέμπτη 8 Ιανουαρίου 1998 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: "Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας", σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ