

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2003

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΑ'

Τρίτη 26 Αυγούστου 2003

Αθήνα, σήμερα στις 26 Αυγούστου 2003, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.50' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Β' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Τμήμα από τον κ. Αναστάσιο Χωρέμη, Βουλευτή Κορινθίας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αγελαδοτρόφων Μαγνησίας ζητεί την ανάκληση της απόφασης μη επιδότησης μοσχαριών που προέρχονται από γαλακτοπαραγωγικές μητέρες.

2) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Νικόλαος Χασάπογλου, Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Έλους Λακωνίας διαμαρτύρεται για τις τεχνικές προδιαγραφές του υπό κατασκευή δρόμου Σκάλα – Κροκεές – Σπάρτη.

3) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Έλους Λακωνίας ζητεί να εφοδιαστεί το Κέντρο Υγείας Βλαχιώτη με καινούργιο ασθενοφόρο όχημα.

4) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Ενώσεις Ιατρών και Κοινωνικών Λειτουργών και το Σωματείο Ψυχολόγων Κέντρου Ψυχικής Υγιεινής ζητούν να μην αλλάξει το καθεστώς λειτουργίας του Κέντρου.

5) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Ελαφονήσου Λακωνίας ζητεί την στελέχωση και αναβάθμιση του Αστυνομικού Σταθμού Ελαφονήσου.

6) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Φαρίδος Λακωνίας ζητεί να μη χορηγηθεί άδεια στην ΥΔΡΟΒΑΤ Α.Ε. για την κατασκευή υδροηλεκτρικής μονάδας στο χείμαρρο Ρασίνα.

7) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ

κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δικηγορικός Σύλλογος Σπάρτης ζητεί την ανάκληση αποσπάσεων Ειρηνοδικών του Νομού Λακωνίας.

8) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Χίου ζητεί να θεσμοθετηθεί ο προληπτικός έλεγχος στα οικονομικά των Δήμων.

9) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ και ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Τυφλών ζητεί την αναπροσαρμογή των οικονομικών επιδομάτων που χορηγούνται στους τυφλούς, σύμφωνα με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

10) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ψαρών Νομού Χίου ζητεί την επίλυση του προβλήματος της συγκοινωνίας Ψαρών – Χίου.

11) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Φορείς και Σύλλογοι της Νήσου Λήμνου διαμαρτύρονται για τις τελευταίες τροποποιήσεις που έγιναν σχετικά με τη σύνθεση πληρώματος του F/B «Νήσος Λήμνος».

12) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Παραγωγικός Συνεταιρισμός Ν. Αγχιάλου ζητεί την αποζημίωση των κτηνοτρόφων του Δήμου Ν. Αγχιάλου λόγω μείωσης της γαλακτοπαραγωγής των αιγοπροβάτων τους από ακραία καιρικά φαινόμενα.

13) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ζαγοράς Μαγνησίας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την αντιμετώπιση λειτουργικών και κτιριακών προβλημάτων των σχολείων της περιοχής.

14) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ροδίων διαμαρτύρεται για τη λειτουργία καταστημάτων αφορολόγητων ειδών στο λιμάνι της Ρόδου.

15) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Οργάνωση Αγωνιστών Εθνικής Αντίστασης ζητεί την επίλυση προβλημάτων που απασχολούν την κατηγορία των Αγωνιστών Εθνικής Αντίστασης.

16) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ κατέθεσε

αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Λασιθίου ζητεί την ίδρυση στο Νομό Λασιθίου Τμήματος Τεχνικής και Υγειονομικής Επιθεώρησης.

17) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μακρύ Γιαλού Νομού Λασιθίου ζητεί την επίλυση του προβλήματος καταστροφής της παραλίας Μακρύ Γιαλού, από τη δημιουργία του λιμανιού.

18) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Λακέρειας του Νομού Λάρισας ζητεί την κατασκευή χάνδακα και δρόμου, παράλληλα με την αποστραγγιστική τάφρο του έργου «Ανασύσταση λίμνης Κάρλας».

19) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αγίου Γεωργίου Τυμφρηστού, Νομού Φθιώτιδας ζητεί την έκδοση άδειας λειτουργίας του δασικού χωριού στη θέση «ΛΙΒΑΔΑΚΙ» του Δημοτικού Διαμερίσματος Μεγάλης Κάψης.

20) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λακέρειας Νομού Λάρισας ζητεί την κατασκευή χάνδακα και δρόμου παράλληλα με την αποστραγγιστική τάφρο του έργου «Ανασύσταση λίμνης Κάρλας».

21) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γεώργιος Αργυρός, κάτοικος Παλαιού Φαλήρου, ζητεί την επίλυση προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα άτομα με βαριές αναπηρίες.

22) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Γενική Συνομοσπονδία Αναπήρων και Θυμάτων Πολέμου Ελλάδας διαμαρτύρεται για την παράνομη πώληση τσιγάρων.

23) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Δήμητρα Κώνστα, κάτοικος Αθήνας, ζητεί την απόδοση δαπάνης νοσηλείων που κατέβαλε σε ιδιωτικό θεραπευτήριο.

24) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Ταξιάρχη ζητεί την έκδοση άδειας λειτουργίας απενομητορηίου σκύων.

25) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σκύρου Εύβοιας ζητεί την προσέγγιση στη Σκύρο του Ε/Γ – Ο/Γ πλοίου, δρομολογιακής γραμμής Θεσσαλονίκης–Βορείων Σποράδων.

26) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λέσβου ζητεί τη χορήγηση πίστωσης για την ομαλή και σωστή λειτουργία του Κέντρου Προσωρινής Διαμονής Λαθρομεταναστών στη Μυτιλήνη.

27) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μαρμαρίου Εύβοιας ζητεί τη συνέχιση των εργασιών για την αποπεράτωση της κατασκευής γέφυρας στο Δ.Δ. Καλλιανών.

28) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Δημήτριος Βουρδάνος, γραμματέας Δ.Δ. Άπταλης Εύβοιας, ζητεί την επιχορήγηση του Δ.Δ. Άπταλης για τη συντήρηση και αποκατάσταση ζημιών σε βυζαντινές εκκλησίες της περιοχής.

29) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος «ΚΟΜΑΝΤΟΣ 74» ζητεί να του παραχωρηθεί χώρος εντός του στρατοπέδου «Αποστολάκη» στο Μάλεμε Χανίων για τη συνέχιση της απότισης φόρου

τιμής στους πεσόντες καταδρομείς και αεροπόρους του '74.

30) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βουκολίων Νομού Χανίων ζητεί χρηματοδότηση για την καταπολέμηση τρωκτικών.

31) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ανατολικού Σελίνου Νομού Χανίων ζητεί την απόκτηση μηχανημάτων για την εξυπηρέτηση του έργου του.

32) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ανατολικού Σελίνου Νομού Χανίων ζητεί τη συνέχιση της καταγραφής των ελαιοδέντρων και αμπελιών της περιοχής σε εκτέλεση του έργου «Σύνταξη Ελαιοκομικού και Αμπελουργικού Μητρώου».

33) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εκτάκτων Αρχαιολόγων ζητεί την επαγγελματική αποκατάσταση των μελών του με αντικειμενικά κριτήρια.

34) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εκτάκτων Αρχαιολόγων ζητεί την επαγγελματική αποκατάσταση των μελών του με αντικειμενικά κριτήρια.

35) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Κέντρο Θεραπείας Εξαρτημένων Ατόμων διαμαρτύρεται για την επιχειρούμενη τροποποίηση του καθεστώτος διοίκησής του.

36) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Φαρίδος Νομού Λακωνίας ζητεί την ακύρωση αδειοδότησης της ΥΔΡΟΒΑΤ Α.Ε. για την κατασκευή υδροηλεκτρικής μονάδας στο χείμαρρο Ρασίνα.

37) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΙΩΣΗΦ ΒΑΛΥΡΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Κτηνοτροφικός Σύλλογος Χανίων ζητεί την παράταση της σήμανσης των αιγοπροβάτων του Νομού Χανίων και τη σήμανση με μικροτσιπς.

38) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μυγδονίας Νομού Θεσσαλονίκης διαμαρτύρεται για την κατάργηση του ιστορικού κόμβου Δερβενίου κατά την κατασκευή της Εγνατίας οδού.

39) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Καλινδοίων Νομού Θεσσαλονίκης ζητεί την οικονομική ενίσχυση των παραγωγών σιτηρών της περιοχής για ζημιές που υπέστησαν από κακοκαιρία.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 44/1-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Βλάχου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2623/23.7.2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 44/1-7-2003 που υποβλήθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τον Βουλευτή κ. Γεώργιο Βλάχο, αναφορικά με τον σχεδιασμό για την πρόληψη πυρκαγιών στην περιοχή της Αττικής, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Η Περιφέρεια Αττικής κινούμενη στα πλαίσια της εγκυκλίου που εξέδωσε το Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης για το 2003, σχετική με το σχεδιασμό και με τα μέτρα Πολιτικής Προστασίας για την αντιμετώπιση δασικών πυρκαγιών, συντόνισε τη διαδικασία έγκαιρης σχεδίασης της πυροπροστασίας.

Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της Αττικής με βάση τα παραπάνω προχώρησαν στην συγκρότηση ομάδων εργασίας στην έδρα του κάθε Νομού με έργο την προετοιμασία ενός

λεπτομερούς σχεδίου δράσης που βασίστηκε σε επιστημονικά κριτήρια και εμπειρίες που έχουν αποκτηθεί κατά το παρελθόν απ' όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Έργο των ομάδων εργασίας ήταν να εκτιμήσουν με αντικειμενικά κριτήρια τον κίνδυνο πυρκαγιών και να καθορίσουν χρονικά και χωρικά περιοχές υψηλού, μέσου και χαμηλού κινδύνου. Εν συνεχεία και αφού καταγράψουν τα υφιστάμενα έργα και υποδομές αντιπυρικής προστασίας σε κάθε Νομό, να προτείνουν ιεραρχικά έργα και δράσεις για κάθε περιοχή, ανάλογα με το προβλεπόμενο επίπεδο κινδύνου, από συγκεκριμένους φορείς υλοποίησης τους.

Κατ' αυτόν τρόπο αναθεώρησαν τα αντιπυρικά τους σχέδια, με στόχο τη δρομολόγηση όλων εκείνων των έργων και δράσεων που οδηγούν άμεσα και μεσοπρόθεσμα στην προστασία από τις πυρκαγιές των πολιτών, των οικισμών και των πάσης φύσεως κτιριακών εγκαταστάσεων και γενικότερα του φυσικού περιβάλλοντος.

Η οριστικοποίηση των σχεδίων έγινε σε ειδική συνεδρίαση του Συντονιστικού Νομαρχιακού Οργάνου (ΣΝΟ) που πραγματοποιήθηκε με την εποπτεία των Γενικών Γραμματέων Περιφέρειας, αμέσως μετά την παράδοση τους.

Αντίγραφα των οριστικών Αντιπυρικών Σχεδίων κοινοποιήθηκαν στις αρμόδιες κατά τόπους Πυροσβεστικές Υπηρεσίες και Δασικές Υπηρεσίες για λόγους πληρέστερης ενημέρωσης και καλύτερης συνεργασίας.

Αντίγραφα επίσης των Οριστικών Νομαρχιακών αντιπυρικών σχεδίων, κοινοποιήθηκαν θα πρέπει τα γραφεία Πολιτικής Προστασίας των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων σε όλους τους ΟΤΑ με σκοπό τη σύνταξη ή αναβάθμιση των τοπικών τους Αντιπυρικών Σχεδίων τα οποία αποτελούν χωρική εξειδίκευση του Νομαρχιακού αντιπυρικού σχεδίου. Με την 22583/26-5-2003 απόφαση του Υφυπουργού Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης έγινε κατανομή ποσού 2.649.000,00 _ στους ΟΤΑ της Αττικής με 1.550.000,00 _ στους Συνδέσμους του Νομού Αττικής για την κάλυψη δράσεων πυροπροστασίας των δασών; η οποία κοινοποιήθηκε άμεσα στους ΟΤΑ.

Οι ΟΤΑ, τα δασαρχεία και οι Πυροσβεστικές Υπηρεσίες προσέλαβαν με βάση τα διατεθέντα κονδύλια και τις ανάγκες τους, εποχιακό προσωπικό για την πρόληψη και αντιμετώπιση δασικών πυρκαγιών.

Η υλοποίηση των προγραμμάτων αναδάσωσης σε περιοχές της Περιφέρειας Αττικής οι οποίες χρήζουν αναδάσωσης, γίνεται κανονικά και σύμφωνα με τα υφιστάμενα χρονοδιαγράμματα.

Ο Υφυπουργός
ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

2. Στην με αριθμό 217/1.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάρκου Σαλμά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32155/21.7.2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης, του Βουλευτή κ. Μ. Σαλμά σχετικά με το αντικείμενο του θέματος και μετά από σχετικό έγγραφο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Ο Δήμος Πανατωλικού έχει στο ΕΠΤΑ εγκεκριμένο προϋπολογισμό 1.308.870, 49 ευρώ.

Στην περιοχή κατασκευάστηκε από τα διαδημοτικά του ΕΠΤΑ το έργο «Διαδημοτικός δρόμος Φραγκόσκαλας - Ελληνικά Δήμων Αγρινίου και Πανατωλικού» προϋπολογισμού μελέτης 821.752 ευρώ.

Επίσης στη Γραμματεία της Περιφερειακής Επιτροπής Παρακολούθησης ΕΠΤΑ Δυτικής Ελλάδας δεν υπάρχει σχετικό με το έργο κατασκευής γέφυρας στη θέση Ελληνικά αίτημα του Δήμου, αλλά σε περίπτωση σχετικού αιτήματος, προκειμένου να εξεταστεί η δυνατότητα ένταξης του αντίστοιχου έργου στο πρόγραμμα, θα πρέπει να συνοδεύεται με απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου, τεχνικό δελτίο και μελέτη.

Τελικά στο πλαίσιο των προκηρύξεων των σχετικών μέτρων του Επιχειρησιακού Προγράμματος Δυτικής Ελλάδας 2000 -

2006 δεν έχει υποβληθεί από τον Δήμο Πανατωλικού Τεχνικό Δελτίο για την χρηματοδότηση του αναφερόμενου έργου.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

3. Στην με αριθμό 37/1.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Βλάχου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32202/21.7.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, του Βουλευτή κ. Γ. Βλάχου σας πληροφορούμε ότι το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α επιχορήγησε το Δήμο Αγίου Στεφάνου Αττικής με το ποσόν των 80.000 _ για την αποκατάσταση των ζημιών στο οδικό του δίκτυο, που προκλήθηκαν από τις πρόσφατες θεομηνίες.

Επιπλέον, χρηματοδότησε τη Ν.Α Ανατ. Αττικής με ποσό 382.000 _ , προκειμένου να αντιμετωπισθούν ζημιές στην ύδρευση, αποχέτευση και εσωτερική και αγροτική οδοποιία.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

4. Στην με αριθμό 425/4.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 48767/869/17.7.03 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του βουλευτή κ. Σπ. Σπηλιωτόπουλου, που αναφέρεται σε διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων και στην προστασία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της Αχαΐας, σας γνωρίζουμε ότι, βασικός στόχος της προσπάθειας αναμόρφωσης του υφιστάμενου πλαισίου λειτουργίας των καταστημάτων, προς άρση των σημαντικών διαφοροποιήσεων που εμφανίζονται σήμερα κατά την εφαρμογή του, είναι η εξεύρεση μιας συναινετικής λύσης με τους κοινωνικούς εταίρους, που θα στηρίζεται στην αποτελεσματικότητα, στη δημιουργία μεγαλύτερων ευκαιριών και περισσότερων θέσεων εργασίας στις επιχειρήσεις καθώς και στην καλύτερη εξυπηρέτηση του καταναλωτικού κοινού.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ»

5. Στην με αριθμό 32/1.7.03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Νάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 103437/0099/16.7.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Νάκος, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Οι συντάξεις του Δημοσίου αυξήθηκαν αναδρομικά από 1-1-2003 με την ενσωμάτωση στο συντάξιμο μισθό τους του ποσού των επιδομάτων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 10 του ν. 3075/2002. Η οριστική διαμόρφωση του ποσού της αύξησης των συντάξεων του Δημοσίου για το έτος 2003 θα καθορισθεί με νομοσχέδιο που θα κατατεθεί στη Βουλή για ψήφιση.

Ο Υφυπουργός
Ν. ΦΑΡΜΑΚΗΣ»

6. Στην με αριθμό 120/1.7.03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ελισάβετ Παπαδημητρίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 23/18.7.03 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε η Βουλευτής κα Ε. Παπαδημητρίου, σας πληροφορούμε τα εξής:

Ο ΕΛΓΑ κατέβαλε στις 2.7.03 στην Ομάδα Παραγωγών ΚΑΣΟΑ «ΔΑΝΑΟΣ» το ποσό των 9.228.542 ευρώ, ως αποζημίωση των παραγωγών εσπεριδοειδών του Ν. Αργολίδας για τις ζημιές του περασμένου χειμώνα.

Ο ΕΛΓΑ σύμφωνα με το άρθρο 11 του Κανονισμού Ασφάλισης της Φυτικής Παραγωγής διενήργησε συνολική εκτίμηση

της ζημιάς. Το ανωτέρω ποσό αποζημίωσης διανεμήθηκε στους παραγωγούς, σύμφωνα με τα στοιχεία που διαθέτει η Ομάδα.

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

7. Στην με αριθμό 140/1.7.03 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Δημητρίου Τσιόγκα και Νικολάου Γκατζή δόθηκε με το υπ' αριθμ. 25/18.7.03 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Τ. Τσιόγκας, Ν. Γκατζής, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για τις μη καλυπτόμενες από τον ΕΛΓΑ ζημιές που προκλήθηκαν στις ελαιοκαλλιέργειες του Δημοτικού Διαμερίσματος Κουτσόχερου του Δήμου Κοιλιάδας Ν. Λάρισας, από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες της περιόδου Νοεμβρίου 2001-Ιανουαρίου 2002, έχει ήδη καταβληθεί το σύνολο των οικονομικών ενισχύσεων, ύψους 7.554 Ευρώ.

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

8. Στην με αριθμό 141/1.7.03 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Νικολάου Γκατζή και Δημητρίου Τσιόγκα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 26/18.7.03 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσαν οι Βουλευτές, κ.κ. Ν. Γκατζής, Τ. Τσιόγκας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Από τον ΕΛΓΑ δόθηκε παράταση κατά ένα μήνα, δηλαδή έως 20-7-2003, της προθεσμίας επιστροφής από την Α ΤΕ αδιάθετων υπολοίπων από πληρωμές ΠΣΕΑ (με καταστάσεις μέσω ΕΛΓΑ).

Έτσι δίνεται η δυνατότητα στους παραγωγούς του Νομού Μαγνησίας, για τις ζημιές που υπέστησαν οι ελαιοκαλλιέργειές τους από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες του έτους 2001 να εισπράξουν τις οικονομικές ενισχύσεις που δικαιούνται

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

9. Στην με αριθμό 133/1.7.2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολάου Λέγκα δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/Γ.Υ./Κ.Ε./11/17.7.2003 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την υπ' αριθμ. 133/01.07.2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικόλαου Λέγκα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η Ιερά Μονή Σταγιάδων Ν. Τρικάλων υπέστη ζημιές από το σεισμό του 1995, αλλά και κακότεχνες κατά καιρούς επεμβάσεις. Οι πτέρυγες των κελιών έχουν επισκευαστεί και δεν παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα. ενώ το καθολικό χρήζει άμεσων εργασιών στερέωσης, οι οποίες προβλέπονται στη μελέτη αποκατάστασης του καθολικού που έχει ήδη εγκριθεί με την ΥΠ.ΠΟ./ΔΑΒΜΜ/55211/2202/15.11.99 απόφαση. Στην απόφαση ορίζεται ότι οι εργασίες θα πραγματοποιηθούν με δαπάνη της Ιεράς Μητρόπολης Σταγών και Μετεώρων.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

10. Στην με αριθμό 45/01-07-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/Γ.Υ./Κ.Ε./3/17-7-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την υπ' αριθμ. 45/01.07.2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Βάσει της υπ' αριθμ. Τ/3435/17-7-1998 (ΦΕΚ739/Β/98) Κ.Υ.Α των Υπουργών Ανάπτυξης και Πολιτισμού, η Α.Ε. Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα επιμελείται τα της διαχείρισεως και διοικήσεως του Σπηλαίου «Βλυχάδα» Διού και των ήδη μισθωμένων εγκα-

ταστάσεων. Η Εφορεία Παλαιοανθρωπολογίας - Σπηλαιολογίας είναι υπεύθυνη για τα επιστημονικά θέματα και τα θέματα συντήρησης και αποκατάστασης του χώρου εντός του σπηλαίου. Η εκμίσθωση της μονάδας «Σπήλαιο Διού» αποτελεί θέμα που χειρίζεται αποκλειστικά η Α.Ε. Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

11. Στην με αριθμό 144/1-7-03 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Νικολάου Γκατζή, Δημητρίου Τσιόγκα και Αντωνίου Σκυλλάκου, δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΓΠ/64843/17-7-03 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αρ. 144/1-7-2003 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κκ. Ν. Γκατζή, Τ. Τσιόγκα και Α. Σκυλλάκο σχετικά με το κατασκηνωτικό πρόγραμμα των παιδιών με ειδικές ανάγκες της περιοχής Αλμυρού Ν. Μαγνησίας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας σε συνεργασία με την Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΠΟΣΓΚΑΜΕΑ) λειτουργεί κάθε έτος κατασκηνωτικά προγράμματα για παιδιά και ενήλικες άτομα με αναπηρίες. Με Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις ανατίθεται η οργάνωση και λειτουργία κατασκηνώσεων κρατικού προγράμματος σε Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

Κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας που είχε το Υπουργείο μας με τον αρμόδιο φορέα υλοποίησης του Κρατικού Κατασκηνωτικού Προγράμματος, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Γονέων και Κηδεμόνων Ατόμων με Αναπηρίες, ουδέν πρόβλημα υφίσταται τόσο στον Κατασκηνωτικό χώρο Στομίου Λάρισας όσον αφορά στην καταλληλότητά της να φιλοξενήσει άτομα με αναπηρίες, εφόσον ήδη έχουν κατασκηνώσει εκεί ενδιαφερόμενοι από το Νομό Αττικής, όσο και στην κατασκήνωση Λεπτοκαρυάς Πιερίας, όπου φιλοξενούνται παιδιά άτομα με αναπηρίες από όλη τη Θεσσαλία.

Ο Υπουργός
Κ. ΣΤΕΦΑΝΗΣ»

12. Στην με αριθμό 247/1-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευάγγελου Μπασιάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΓΠ/64794 /17-7-03 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αρ. 11154/18-6-2003 και 247/1-7-2003 ερωτήσεις που κατατέθηκαν στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Ε. Μπασιάκο σχετικά με την ποιότητα του πόσιμου νερού στο Δημοτικό Διαμέρισμα Δήμου Ορχομενού, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Όπως μας ενημέρωσε η Δ/νση Υγείας Βοιωτίας ύστερα από δειγματοληψία που έγινε στις 3-2-2003 από την υδρευτική γεώτρηση στη θέση Δοκιμίτου, Δ.Δ. Λουτσίου του Δήμου Ορχομενού, η παράμετρος των νιτρικών ιόντων (NO3) δεν είναι σύμφωνη με την Απόφαση Α5/288/86.

Η Δ/νση Υγείας υπέδειξε μέτρα για την αποκατάσταση του προβλήματος.

Η χρηματοδότηση για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημ. Διοίκησης και Αποκέντρωσης, στο οποίο έχει διαβιβασθεί το επισυναπτόμενο στην ερώτηση έγγραφο του Δήμου Ορχομενού.

Ο Υπουργός
Κ. ΣΤΕΦΑΝΗΣ»

13. Στην με αριθμό 270/2-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/Γ.Υ./Κ.Ε./19. 17-7-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την υπ' αριθμ. 270/02.07.2003 Ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Οι τιμές των εισιτηρίων των Ολυμπιακών Αγώνων είναι ίδιες για όλους τους θεατές με βάση την καθιερωμένη πολιτική της

ΔΟΕ. Η Γ.Γ.Α. και η Γ.Γ.Ο.Α προμηθεύονται όπως και οι ιδιώτες εισιτήρια από τα οποία θα διατεθούν και σε εκπροσώπους ευπαθών κοινωνικών ομάδων.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

14. Στην με αριθμό 586/8-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευάγγελου Μπασιάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΓΠ/58497/16-7-03 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αρ. 10979/13-6-2003, 11157/18-6-2003, 234/1-7-03 και 586/8-7-2003 ερωτήσεις που κατατέθηκαν στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Ε. Μπασιάκο σχετικά με τη λειτουργία της Μονάδας Εντατικής Θεραπείας στο Γ.Ν. Λιβαδειάς, σας γνωρίζουμε ότι στο Υπουργείο μας δεν έχει περιέλθει αίτημα του αρμόδιου ΠεΣΥΠ που να αφορά κατάργηση της Μονάδας Εντατικής Θεραπείας στο εν λόγω Νοσοκομείο και ως εκ τούτου δεν τίθεται θέμα κατάργησης.

Σας αποστέλλουμε το αρ. 890/27-6-03 έγγραφο του ΠεΣΥΠ Στερεάς Ελλάδας για την ενημέρωσή σας.

Ο Υπουργός
Κ. ΣΤΕΦΑΝΗΣ»

15. Στην με αριθμό 124/1-7-05 ερώτηση της Βουλευτού κ. Έλσας Παπαδημητρίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9/16-7-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Παρακαλούμε να πληροφορησέτε την κα. Βουλευτή, σε θέματα της αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΥΔΑΠ, τα εξής:

1. Το νερό που εξασφαλίζει και τροφοδοτεί η ΕΥΔΑΠ στους πελάτες-καταναλωτές της είναι πάντα άριστης ποιότητας και αναγνωρίζεται ως ένα από τα καλύτερα της Ευρώπης.

2. Ο προγραμματισμός και η εκτέλεση για την αντικατάσταση του παλαιού δικτύου, όπου απαιτείται, γίνεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα.

3. Επιπρόσθετα, η ΕΥΔΑΠ προκειμένου να εξασφαλίσει την καλύτερη λειτουργία του δικτύου ύδρευσης και γενικότερα την επαρκή και απρόσκοπτη υδροδότηση των περιοχών αρμοδιότητάς της, προγραμματίζει και προβαίνει στην κατασκευή νέων έργων στα οποία περιλαμβάνονται νέες δεξαμενές, αντλιοστάσια και τροφοδοτικοί αγωγοί.

4. Κατατίθεται αναλυτικός πίνακας όπου εμφανίζονται τα έργα ύδρευσης της τελευταίας δεκαετίας, τα οποία προγραμματίστηκαν, υλοποιήθηκαν και λειτουργούν ή τελούν υπό κατασκευή.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ»

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων)

16. Στην με αριθμό 159/1-7-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 15/16-7-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Παρακαλούμε να πληροφορησέτε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΥΔΕ/ΒΟΑΚ ότι εντός των ημερών θα υπογραφεί η σύμβαση της μελέτης για το τμήμα Παχειά Άμμος-Αυχήν Αγκαθιάς προϋπολογισμού 150 εκατ. δρχ.

Επίσης πληροφορούμε τον κ. Βουλευτή ότι έχει προκηρυχθεί στα πλαίσια του ΠΕΠ Κρήτης και νέα μελέτη για το ίδιο τμήμα προϋπολογισμού 350 εκατ. δρχ.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ»

17. Στην με αριθμό 160/1-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ 10035/16458/718/16-7-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω σχετική ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το βουλευτή κ. Μ. Καρχιμάκη, σχετικά με το αρ. ΔΙΑΣΦ/Φ3/15/19195/14-5-2003 έγγραφο του Ο.Α.Ε.Ε. – Τ.Ε.Β.Ε., με το οποίο δόθηκαν οδηγίες προς τις περιφερειακές του Υπηρεσίες, για την εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3144/03, σας επισυνάπτουμε σε φωτοαντίγραφο το ζητούμενο έγγραφο.

Ο Υφυπουργός
ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ»

18. Στην με αριθμό 123/1-7-03 ερώτηση της Βουλευτού κ. Έλσας Παπαδημητρίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1066115/4474/736/0014/15.7.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Κατόπιν του 28/7-7-2003 Υπηρεσιακού Σημειώματος του Αυτοτελούς Γραφείου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, με το οποίο διαβιβάστηκε στην Υπηρεσία μας η 123/1-7-2003 Ερώτηση της Βουλευτού κ. Έλσας Παπαδημητρίου, όσον αφορά το αίτημα μείωσης του συντελεστή Φ.Π.Α που εφαρμόζεται στα προϊόντα υγιεινής, αποστείρωσης και αποστείρωσης που χρησιμοποιούν οι οδοντίατροι, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

1. Με την οδηγία 96/42/ΕΚ του Συμβουλίου της 25^{ης} Ιουνίου 1996 (L170/9-7-96) που αποτελεί τροποποίηση της 6^{ης} Οδηγίας (77/388/ΕΟΚ), περιορίζεται η δυνατότητα των Κρατών Μελών να εφαρμόζουν χαμηλό συντελεστή Φ.Π.Α. στα αγαθά και τις υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Η της ως άνω Οδηγίας.

2. Με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν.2093/92, έγινε εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της 388/77 Οδηγίας ΕΟΚ όπως ισχύει, σύμφωνα με την οποία ορίστηκαν δύο βασικοί συντελεστές φορολογίας Φ.Π.Α., ο κανονικός συντελεστής που δεν μπορεί να είναι κατώτερος του 15% και ο μειωμένος συντελεστής που δεν μπορεί να είναι κατώτερος του 5%.

3. Σύμφωνα με την προαναφερόμενη Οδηγία καθορίζονται ρητά τα αγαθά και οι υπηρεσίες που δύνανται τα Κράτη-Μέλη να εφαρμόσουν το χαμηλό συντελεστή Φ.Π.Α. και περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ του Κώδικα Φ.Π.Α. ν. 2859/2000.

4. Με τις διατάξεις του άρθρου 21 του ανωτέρω νόμου ορίστηκε για την Ελλάδα, ο συντελεστής του Φ.Π.Α. σε 18% και ο μειωμένος συντελεστής σε 8%.

5. Κατόπιν των ανωτέρω δεν παρέχεται στη χώρα μας η ευχέρεια ικανοποίησης του αιτήματος για μείωση του συντελεστή Φ.Π.Α. στα προϊόντα υγιεινής, απολύμανσης και αποστείρωσης που χρησιμοποιούν οι οδοντίατροι, δεδομένου ότι οποιαδήποτε ρύθμιση αντίθετη με τα προβλεπόμενα από την ως άνω οδηγία, θα αποτελούσε κοινοτική παράβαση.

Ο Υφυπουργός
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ»

19. Στην με αριθμό 162/1-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 46297/ΔΕ-6894/14-7-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Μιχάλης Καρχιμάκης, σχετικά με το αποχετευτικό δίκτυο του Δήμου Σητείας, σας ενημερώνουμε ότι για την ολοκλήρωση του έργου αυτού, το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών έχει δεσμευθεί για τη χρηματοδότηση του έργου με το ποσό των 300.000,00 ευρώ, μέσω του Ειδικού Προγράμματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΕΠΤΑ).

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ»

20. Στην με αριθμό 286/2-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2/43059/0025/24-7-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της εν θέματι ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης, σχετικά με τη σχέση ανταλλαγής των μετοχών της ETBA BANK με αυτές της Τράπεζας Πειραιώς και τις αποφάσεις που έλαβαν τα Διοικητικά Συμβούλια των δύο Τραπεζών σχετικά με το θέμα αυτό, σας γνωρίζουμε ότι το Ελληνικό Δημόσιο, στην παρούσα φάση, μελετά και εξετάζει διεξοδικά το εν λόγω θέμα, σε συνάρτηση με την από 18.12.2001 Σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Τράπεζας Πειραιώς, και οι σχετικές αποφάσεις που θα καθορίσουν τη στάση του θα ληφθούν άμεσα και ύστερα από τις εισηγήσεις των αρμοδίων οργάνων.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ»

21. Στην με αριθμό 237/7-1-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευάγγελου Μπασιάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 38/18-7-03 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Μπασιάκος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η καταβολή των εξόδων μετακίνησης εκτός έδρας των Γεωπόνων, είναι αρμοδιότητα της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης στην οποία μετατάχθηκαν αυτοδίκαια με το Ν. 2910/2.5.2001 (ΦΕΚ 91/Α'/2001) και μισθοδοτούνται από τον προϋπολογισμό της εκτός και αν πρόκειται για ειδικό Πρόγραμμα για το οποίο κατανέμονται πιστώσεις και για οδοιπορικά από τις καθ' ύλην αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου μας.

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

22. Στις με αριθμό 10979/13-6-2003, 11157/18-6-2003, 234/1-7-03 και 586/8-7-2003 ερωτήσεις του Βουλευτή κ. Ευάγγελου Μπασιάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΓΠ/58497/16-7-03 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αρ. 10979/13-6-2003, 11157/18-6-2003, 234/1-7-03 και 586/8-7-2003 ερωτήσεις που κατατέθηκαν στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Ε. Μπασιάκου σχετικά με τη λειτουργία της Μονάδας Εντατικής Θεραπείας στο Γ.Ν. Λιβαδειάς, σας γνωρίζουμε ότι στο Υπουργείο μας δεν έχει περιέλθει αίτημα του αρμόδιου ΠεΣΥΠ που να αφορά κατάργηση της Μονάδας Εντατικής Θεραπείας στο εν λόγω Νοσοκομείο και ως εκ τούτου δεν τίθεται θέμα κατάργησης.

Σας αποστέλλουμε το αρ. 890/27-6-03 έγγραφο του ΠεΣΥΠ Στερεάς Ελλάδας για την ενημέρωσή σας.

Ο Υπουργός
Κ. ΣΤΕΦΑΝΗΣ»

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

23. Στην με αριθμό 240/1-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευάγγελου Μπασιάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 41/18-7-03 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Μπασιάκος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για τις καλυπτόμενες από τον ΕΛΓΑ ζημιές που προκλήθηκαν στις πατατοκαλλιέργειες του Δήμου Οροπεδίου του Ν. Λασιθίου, σε έκταση 12.000 στρ., από τις υπερβολικές βροχοπτώσεις της 29ης Μαΐου 2003, υποβλήθηκαν στον ΕΛΓΑ 600 δηλώσεις περίπου.

Επειδή η καλλιέργεια βρισκόταν στην αρχή της καλλιεργητικής περιόδου, η προβλεπόμενη αποζημίωση θα αφορά τα έξοδα επαναφύτευσης.

Οι εξατομικευμένες εκτιμήσεις διενεργούνται ήδη και προ-

βλέπεται να ολοκληρωθούν εντός του Ιουλίου 2003, ώστε να καταβληθούν αμέσως μετά στους ενδιαφερόμενους παραγωγούς, οι ανάλογες αποζημιώσεις.

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

24. Στην με αριθμό 390/3-7-03 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αναστασίου Σπηλιόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-3950/18-7-03 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 390/3-7-03 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κος. Αναστάσιος Σπηλιόπουλος, σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο του Ο.Σ.Ε. στην περιοχή του Δήμου Μενεμένης στη Θεσσαλονίκη, και σύμφωνα με το αριθμ. 153030/195^Α/15-7-03 του Οργανισμού Σιδηοδρόμων Ελλάδος, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

1. Έχει γίνει από το 1999 περίφραξη του τμήματος γραμμής που βρίσκεται μεταξύ Δενδροποτάμου και Ανισόπεδης Διάβασης στα Μυτιλινίκια (χιλιομετρική θέση 1+500 έως 2+300 γραμμής Θεσ/νίκης- Αλεξ/πολης), έχουν τοποθετηθεί ηχοπετάσματα, ενώ το έργο περίφραξης και ηλεκτροφωτισμού της περιοχής μεταξύ της οδού Αγ. Παρασκευής και Δενδροποτάμου (χρηματοδότηση από τα Π.Ε.Π.) βρίσκεται στην διαδικασία ανάδειξης του Αναδόχου.

2. Η κατασκευή της Ανισόπεδης Διάβασης στην οδό Αγ. Παρασκευής βρίσκεται στο στάδιο της μελέτης.

3. Σε τρεις από τις Ισόπεδες Διαβάσεις (Ι.Δ.) στην περιοχή του εν λόγω Δήμου έχουν τοποθετηθεί προκατασκευασμένες πλάκες και συγκεκριμένα στις Ι.Δ. χ.θ. 3+225, 3+294 γραμμής Θεσ/νίκης - Ειδομένης και 0+150 γραμμής Θεσ/νίκης - ΑΓΕΤ. Το οδόστρωμα των υπολοίπων Ισοπέδων Διαβάσεων είναι σε πολύ καλή κατάσταση. Επισημαίνουμε ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό Ισοπέδων Διαβάσεων (ΦΕΚ 868/Β/07.09.74) άρθρο 12, παράγραφος 5 υπεύθυνη για την συντήρηση ή αποκατάσταση των οδοστρώματος είναι η αρμόδια Οδική Υπηρεσία (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΤΑ κλπ).

4. Στην περιοχή Δενδροποτάμου κατασκευάζεται Κάτω Διάβαση οχημάτων και πεζών σε απόσταση 650 μέτρων από την οδό Αγ. Παρασκευής (χ.θ. 1+550 γραμμής Θεσ/νίκης- Αλεξ/πολης).

5. Ο ΟΣΕ κατά καιρούς κάνει επεμβάσεις και βελτιώνει τις προσόψεις των κτιρίων έχοντας υπόψη του την αισθητική και τις αρχιτεκτονικές ιδιαιτερότητες των περιοχών που βρίσκονται τα κτίρια του. Έτσι ανακαίνισε πριν μερικά χρόνια το διατηρητέο κτίριο γραφείων Εργοστασίου Θεσ/νίκης, που βρίσκεται στην εν λόγω περιοχή και εντός των ημερών ολοκληρώνει την ανακαίνιση του κτιρίου Επιβατών του Σταθμού Θεσ/νίκης. Σε ότι αφορά τις χρήσεις των κτιρίων του Ο ΣΕ, αναλόγως των υπηρεσιακών του αναγκών, ρυθμίζει την λειτουργία τους.

6. Ο χώρος κατά μήκος της οδού Έλλης Αλεξίου, του οποίου ζητείται η διαμόρφωσή του ως χώρος στάθμευσης, ανήκει στον ΟΣΕ και διατίθεται αποκλειστικά για τις ανάγκες των Υπηρεσιών του Οργανισμού.

7. Σχετικά με τις δικαστικές ενέργειες του ΟΣΕ ενώπιον του ΣτΕ, με αίτημα την ακύρωση της απαλλοτριώσεως τμήματος της περιουσίας του στην περιοχή Γ. Κυρίμη του Δήμου Μενεμένης σας πληροφορούμε ότι:

- Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 10924/16.06.2002 Απόφαση της Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (δημοσιευθείσες στο (ΦΕΚ Δ'/584/15-7-2002) με θέμα «Έγκριση τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός ορίων περιοχή του Δήμου Μενεμένης (Θεσ/νίκης) για τον καθορισμό χώρου ανεγέρσεως κλειστού Γυμναστηρίου και αθλητικών εγκαταστάσεων και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης αυτών» προβλέπεται να κατασκευασθούν σε χώρους που αποτυπώνονται σε σχετικό διάγραμμα και που έχει θεωρηθεί από την Δ/νση Τοπογραφικών Εφαρμογών με την 10924/2002 πράξη της.

- Τμήμα της ως άνω έκτασης ανήκει στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ το οποίο αποτελεί και τμήμα της ευρύτερης έκτασης του εργοταξίου αμαξωμάτων του.

- Αμέσως μετά την γνωστοποίηση της ανωτέρω Υπουργικής Αποφάσεως ο ΟΣΕ κατέθεσε ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας Αιτήσεις περί ακυρώσεως αυτής και Αίτηση ενώπιον της Επιτροπής Αναστολών του ΣτΕ με την οποία ζήτησε την αναστολή της εκτέλεσης της προσβαλλόμενης πράξης και την χορήγηση προσωρινής διαταγής που να απαγορεύει την εκτέλεση της πράξης μέχρι συζήτησης της Αίτησης Αναστολής ενώπιον της Επιτροπής Αναστολών.

- Επί των ανωτέρω αιτήσεων του ΟΣΕ (αίτηση Ακυρώσεως και Αίτηση Αναστολής) δεν έχουν εκδοθεί αποφάσεις των αρμοδίων τμημάτων του ΣτΕ.

- Η έκταση που ανήκει στον ΟΣΕ απαλλοτριώθηκε υπέρ αυτού για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών. Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκε το εργοστάσιο οχημάτων του ΟΣΕ το οποίο και λειτουργεί σήμερα στο χώρο αυτό. Επομένως η απαλλοτρίωση μέρους της έκτασης του εργοστασίου οχημάτων του ΟΣΕ θα προκαλέσει ζημία στο μεταφορικό έργο του Οργανισμού η οποία είναι πολύ μεγαλύτερη από την δημόσια ωφέλεια που θα προκύψει από την κατασκευή του κλειστού Γυμναστηρίου η οποία είναι αποκλειστικά τοπικής εμβέλειας δεδομένου ότι το Γυμναστήριο θα εξυπηρετεί μόνον τον Δήμο Μενεμένης και όχι το σύνολο του Ελληνικού λαού όπως αντίστοιχα οι σιδ/κές μεταφορές.

- Πέραν αυτού οι προβλεπόμενες από το Τοπικό Ρυμοτομικό Σχέδιο πεζοδρομήσεις των οδών στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ θα επιφέρουν επιπλέον ζημία στον Οργανισμό αφού θα παρεμπο-

δίζεται η κυκλοφορία των οχημάτων (φορτηγών, πλατφορμών με μηχανήματα, οχημάτων μεταφοράς προσωπικού κλπ) από και προς το εργοστάσιο του ΟΣΕ.

- Επομένως και στις δύο περιπτώσεις η προκαλούμενη στον ΟΣΕ ζημία (αλλά και εν γένει στο επιβατικό κοινό) υπερσκελίζει κατά πολύ τα πλεονεκτήματα του Δήμου και των κατοίκων του από το σχεδιαζόμενο έργο: Ο ΟΣΕ χάνει τμήμα της ιδιοκτησίας του προοριζόμενο για την εξυπηρέτηση του εργοστασίου οχημάτων ενώ παράλληλα η πρόσβαση στο εργοστάσιό του καθίσταται δυσχερής έως αδύνατη.

- Για το λόγο αυτό ο ΟΣΕ κατέφυγε στις ανωτέρω δικαστικές ενέργειες έχων την υποχρέωση να διασφαλίσει όχι μόνο τα συμφέροντα του Οργανισμού (και της σιδ/κής μεταφοράς στην Ελλάδα) αλλά και το Δημόσιο Συμφέρον το οποίο έχει αναγνωρισθεί ότι επιτελείται με την παλαιότερη απαλλοτρίωση υπέρ του ΟΣΕ.

8. Τέλος θα θέλαμε να τονίσουμε ότι ο Δήμος Μενεμένης είναι από τους πιο ευνοημένους Δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης έχοντας καταλάβει προς χρήση αρκετές από τις εκτάσεις του ΟΣΕ συνολικού εμβαδού πλέον των εννέα (9) στρεμμάτων για την κατασκευή κέντρου άθλησης, ΚΑΠΗ, πρασίνου κλπ.

Ο Υπουργός
ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ»

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Δημόσιας Τάξης

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Ρύθμιση θεμάτων συνοριακών φυλάκων και ειδικών φρουρών και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί στο σύνολο κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Εθνικής Άμυνας

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σουηδίας για τη συμμετοχή σουηδικού στρατιωτικού ή πολιτικού προσωπικού στο Πολυεθνικό Κέντρο Εκπαιδεύσεως Επιχειρήσεων Υποστήριξης της Ειρήνης (Π.Κ.Ε.Ε.Υ.Ε.)».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί και θα ψηφιστεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Του ιδίου Υπουργείου

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Τέταρτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου στη Συμφωνία για την Πολυεθνική Ειρηνευτική Δύναμη της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί και θα ψηφιστεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Τροποποίηση του νόμου 2668/1998 (ΦΕΚ Α' 282), εναρμόνιση με την Οδηγία 2002/39/ΕΚ, ρυθμίσεις θεμάτων του Οργανισμού ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛ.ΤΑ.) και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το νομοσχέδιο κινήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Ρύθμιση θεμάτων συνοριακών φυλάκων και ειδικών φρουρών και άλλες διατάξεις».

Υπάρχει κάποια νομοτεχνική διόρθωση, κύριε Υπουργέ;

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΤΣΕΡΤΙΚΙΔΗΣ (Υφυπουργός Δημόσιας Τάξης): Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ερωτάται το Τμήμα εάν γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο ως έχει.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης: «Ρύθμιση θεμάτων συνοριακών φυλάκων και ειδικών φρουρών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Ρύθμιση θεμάτων συνοριακών φυλάκων και ειδικών φρουρών και άλλες διατάξεις

Άρθρο 1

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2622/1998

1. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν.

2622/1998 (ΦΕΚ 138 Α'), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 78 του ν. 2910/2001 (ΦΕΚ 91 Α'), προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Επίσης δύναται να διατίθενται για εκτέλεση υπηρεσίας φρούρησης και μεταγωγής κρατουμένων και φρούρησης αστυνομικών υπηρεσιών και κρατητηρίων αυτών. Κατά την άσκηση των προαναφερόμενων αρμοδιοτήτων έχουν τις ίδιες εξουσίες, καθήκοντα και υποχρεώσεις με το αστυνομικό προσωπικό, πλην αυτών που αναφέρονται στην άσκηση των προανακριτικών καθηκόντων.»

2. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν. 2622/1998 αντικαθίσταται με εδάφια, ως εξής:

«2. Οι συνοριακοί φύλακες αποτελούν ιδιαίτερη κατηγορία προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας, το οποίο προσλαμβάνεται με σχέση δημοσίου δικαίου επί 5ετή θητεία. Μετά τη συμπλήρωση της πενταετούς υπηρεσίας, στην οποία περιλαμβάνεται και ο χρόνος εκπαίδευσης, μπορούν να παραμείνουν μόνιμα στο Σώμα, ύστερα από αίτησή τους, εφόσον κριθούν ικανοί από το πρωτοβάθμιο συμβούλιο κρίσεων αστυφυλάκων, αρχιφυλάκων και ανθυπαστυνόμων. Η αίτηση για μονιμοποίηση υποβάλλεται έξι τουλάχιστον μήνες πριν από τη συμπλήρωση της πενταετίας. Η κρίση του συμβουλίου βασίζεται στις εκθέσεις ικανότητας που συντάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 4 του νόμου αυτού. Κατά την αξιολόγηση λαμβάνεται υπόψη ιδίως η βαθμολογία της εργατικότητας και υπηρεσιακής απόδοσης, της πειθαρχικότητας και της υγείας των υποψηφίων. Δεν μονιμοποιείται συνοριακός φύλακας, ο οποίος δεν έχει αξιολογηθεί έστω και σε μία από τις εκθέσεις ικανότητας με γενικό χαρακτηρισμό τουλάχιστον «καλώς». Οι αρνητικές αποφάσεις του πρωτοβάθμιου συμβουλίου κρίσης αιτιολογούνται και κοινοποιούνται στους ενδιαφερόμενους, στους οποίους παρέχεται δικαίωμα να ασκήσουν προσφυγή ενώπιον του δευτεροβάθμιου συμβουλίου. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης, καθορίζεται η διαδικασία υποβολής των αιτήσεων μονιμοποίησης και τα όργανα στα οποία υποβάλλονται, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία άσκησης προσφυγής κατά των αποφάσεων των πρωτοβάθμιων συμβουλίων κρίσης, η ειδικότερη διαδικασία μονιμοποίησης ή απόλυσης από την Υπηρεσία και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Οι αποφάσεις των συμβουλίων κρίσης είναι υποχρεωτικές για τον Αρχηγό της Ελληνικής Αστυνομίας. Με βάση τις αποφάσεις αυτές ο Αρχηγός της Ελληνικής Αστυνομίας εκδίδει, για όσους κρίνονται ικανοί, απόφαση μονιμοποίησης από την ημερομηνία συμπλήρωσης της πενταετούς θητείας. Με απόφαση του Αρχηγού της Ελληνικής Αστυνομίας, συνοριακοί φύλακες που δεν υποβάλλουν αίτηση για μονιμοποίηση ή δεν κρίνονται ικανοί για μονιμοποίηση, απολύονται από την υπηρεσία μετά τη συμπλήρωση της πενταετούς θητείας. Για τους συνοριακούς φύλακες που απολύονται εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του νόμου αυτού.»

3. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 2622/1998 αντικαθίσταται με εδάφια ως εξής:

«1. Για την εκπλήρωσή της κατά το άρθρο 1 αποστολής των ως άνω Υπηρεσιών, προσλαμβάνονται ως συνοριακοί φύλακες με σύστημα αντικειμενικών κριτηρίων (μόρια) Έλληνες πολίτες (άνδρες και γυναίκες) που δεν έχουν υπερβεί το 28ο έτος της ηλικίας τους. Οι άνδρες υποψήφιοι πρέπει να έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις. Τα απαιτούμενα σωματικά προσόντα των υποψηφίων και οι προκαταρκτικές εξετάσεις (υγειονομικές – αθλητικές – ψυχοτεχνικές) που υποβάλλονται είναι τα προβλεπόμενα από τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις για τους ιδιώτες υποψηφίους για τη Σχολή Αστυφυλάκων. Τα υποψήφια για πρόσληψη τέκνα του προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας, που δολοφονείται ή τραυματίζεται θανάσιμα κατά την εκτέλεση του καθήκοντος και εξαιτίας αυτού, λαμβάνουν δέκα (10) μονάδες επιπλέον των καθοριζόμενων από το προεδρικό διάταγμα της επόμενης παραγράφου.»

4. Η διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 4 του ν. 2622/1998 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Στους συνοριακούς φύλακες εφαρμόζονται οι πειθαρχι-

κές διατάξεις που διέπουν τους αστυφύλακες. Μέχρι τη μονιμοποίησή τους, αντί της ποινής της απόταξης, στους συνοριακούς φύλακες επιβάλλεται η ποινή της απόλυσης, η οποία εκτελείται με απόφαση του οργάνου που είναι αρμόδιο για την πρόσληψή τους.»

5. Οι διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 4 του ν. 2622/1998, όπως η διάταξη του εδαφίου στ' της παραγράφου αυτής αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 78 του ν. 2910/2001, αντικαθίστανται ως εξής:

«8. Οι συνοριακοί φύλακες απολύονται από την Υπηρεσία στις εξής περιπτώσεις:

α. Ύστερα από αίτησή τους, εφόσον έχουν συμπληρώσει τρία (3) έτη υπηρεσίας από την πρόσληψή τους. Κατ' εξαίρεση, μπορούν να ζητήσουν την εξοδό τους από την υπηρεσία και πριν λήξει ο πιο πάνω χρόνος υποχρεωτικής υπηρεσίας, εάν η παραμονή τους στην υπηρεσία αποβαίνει ιδιαίτερα επαχθής για την επαγγελματική τους σταδιοδρομία σε άλλους τομείς ή παρακωλύει την ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητάς τους, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν υπηρετήσει για δύο τουλάχιστον έτη. Για τη συνδρομή ή όχι των λόγων αυτών αποφαινεται οριστικά το πρωτοβάθμιο συμβούλιο κρίσης αστυφυλάκων-αρχιφυλάκων και ανθυπαστυνόμων.

β. Αν καταδικασθούν με τελεσίδικη απόφαση σε κάθειρξη για οποιαδήποτε αξιόποινη πράξη ή σε φυλάκιση για κλοπή, απάτη, υπεξαίρεση, πλαστογραφία, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, συκοφαντική δυσφήμιση, δωροδοκία, εγκλήματα κατά της γενετήσιας ελευθερίας και οικονομικής εκμετάλλευσης της γενετήσιας ζωής, παράβαση καθήκοντος, παράβαση του νόμου για τα ναρκωτικά, λαθρεμπορία, παράβαση του νόμου περί αρχαιοτήτων ή του νόμου περί αλλοδαπών.

γ. Αν στερηθούν τα πολιτικά τους δικαιώματα.

δ. Με τη λήξη της πενταετούς θητείας, εφόσον δεν υποβάλουν αίτηση για μονιμοποίηση ή δεν κρίνονται ικανοί για μονιμοποίηση.

ε. Αν εκδηλώσουν έλλειψη πίστης στο δημοκρατικό πολίτευμα της χώρας.

στ. Στις περιπτώσεις που για το αστυνομικό προσωπικό προβλέπεται απόλυση για λόγους υγείας. Η κρίση για τη συνδρομή λόγων υγείας γίνεται από τα όργανα και με τη διαδικασία που προβλέπεται για το αστυνομικό προσωπικό.

ζ. Αν αποτύχει ο προσλαμβανόμενος στη βασική εκπαίδευση.»

6. Η παράγραφος 9 του άρθρου 4 του ν. 2622/1998 αντικαθίσταται ως εξής:

«9. Οι συνοριακοί φύλακες μόνιμοι ή επί θητεία τίθενται σε κατάσταση μόνιμης διαθεσιμότητας, με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που καθορίζεται από τις διατάξεις που ισχύουν για το αστυνομικό προσωπικό. Όσοι τίθενται στην κατάσταση αυτή, εξελίσσονται μισθολογικά μέχρι την εξάντληση της μισθολογικής κλίμακας.»

7. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 5 του ν. 2622/1998 αντικαθίστανται με παραγράφους 1 έως 10, ως εξής:

«1. Οι συνοριακοί φύλακες εξελίσσονται μισθολογικά σε δεκαοκτώ μισθολογικά κλιμάκια (Μ.Κ.), με εισαγωγικό το 18ο Μ.Κ. και καταληκτικό το 1ο.

2. Όσοι προσλαμβάνονται, κατά τη διάρκεια της βασικής τους εκπαίδευσης λαμβάνουν τις αποδοχές του δόκιμου αστυφύλακα. Μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης αυτής, λαμβάνουν το εισαγωγικό μισθολογικό κλιμάκιο. Για την απονομή του αμέσως επόμενου, μετά το εισαγωγικό Μ.Κ., απαιτείται υπηρεσία ενός έτους στο εισαγωγικό Μ.Κ., ενώ για την απονομή όλων των επόμενων μισθολογικών κλιμακίων, υπηρεσία δύο ετών σε κάθε μισθολογικό κλιμάκιο.

3. Για τη μισθολογική εξέλιξη των συνοριακών φυλάκων από κατώτερο μισθολογικό κλιμάκιο στο αμέσως ανώτερο, εκδίδεται απόφαση του Αρχηγού της Ελληνικής Αστυνομίας, εφόσον έχει συμπληρωθεί ο καθορισμένος χρόνος υπηρεσίας στο κατώτερο μισθολογικό κλιμάκιο. Κατ' εξαίρεση, για την πραγματοποίηση της μισθολογικής εξέλιξης απαιτείται προηγούμενη απόφαση του αρμόδιου υπηρεσιακού συμβουλίου κρίσεων αστυφυλάκων, αρχιφυλάκων και ανθυπαστυνόμων για τους ίδι-

ους λόγους που προβλέπονται κάθε φορά για τη χορήγηση μισθολογικής προαγωγής στο αστυνομικό προσωπικό και σύμφωνα με την ισχύουσα διαδικασία.

4. Η μισθολογική εξέλιξη από το κατώτερο Μ.Κ. στο αμέσως ανώτερο συντελείται από την ημερομηνία συμπλήρωσης του προαναφερόμενου χρόνου υπηρεσίας. Κατ' εξαίρεση, σε περίπτωση ανδραγαθίας χορηγείται στον δικαιούχο, ανεξάρτητα από τη συμπλήρωση του καθορισμένου χρόνου υπηρεσίας, το επόμενο ή και το μεθεπόμενο μισθολογικό κλιμάκιο από την ημερομηνία τέλεσης της πράξης ανδραγαθίας.

5. Ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας για τη μισθολογική εξέλιξη λαμβάνεται υπόψη και ο χρόνος υπηρεσίας στις Ένοπλες Δυνάμεις ως κληρωτού ή εφέδρου. Για τη χορήγηση του επιδόματος χρόνου υπηρεσίας, υπολογίζεται ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας ο χρόνος που λαμβάνεται υπόψη για τη χορήγηση του επιδόματος αυτού στο αστυνομικό προσωπικό, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

6. Ο μηνιαίος βασικός μισθός του εισαγωγικού κλιμακίου καθορίζεται με βάση το βασικό μισθό του Υπαστυνόμενου Β', πολλαπλασιαζόμενο με το συντελεστή που ισχύει κάθε φορά για τους αστυφύλακες. Για τον υπολογισμό του μηνιαίου βασικού μισθού όλων των επόμενων μισθολογικών κλιμακίων προστίθεται στο μηνιαίο βασικό μισθό του αμέσως προηγούμενου μισθολογικού κλιμακίου ποσό ίσο με το γινόμενο του μηνιαίου βασικού μισθού του εισαγωγικού Μ.Κ. επί του συντελεστή 0,021.

7. Οι συνοριακοί φύλακες λαμβάνουν, επιπλέον από το βασικό μισθό του μισθολογικού τους κλιμακίου και το επίδομα χρόνου υπηρεσίας, τα λοιπά επιδόματα και τις αποζημιώσεις που λαμβάνει αστυφύλακας που έχει εκπληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις.

8. Οι συνοριακοί φύλακες, μόνιμοι ή επί θητεία, τίθενται σε κατάσταση υπηρεσίας γραφείου, εφόσον κρίνονται σωματικά ανίκανοι για την εκτέλεση άλλης υπηρεσίας, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν για το αστυνομικό προσωπικό.

9. Οι συνοριακοί φύλακες ασφαλιζονται για παροχές υγειονομικής περίθαλψης στον Οργανισμό Περίθαλψης Ασφαλισμένων Δημοσίου (Ο.Π.Α.Δ.). Οι ασφαλισμένοι και το Δημόσιο, ως εργοδότης, υπόκεινται στις ασφαλιστικές εισφορές για υγειονομική περίθαλψη που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία.

10. Το προσωπικό αυτό υπάγεται και στην ασφάλιση των ταμείων επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας του αστυνομικού προσωπικού με τους όρους και προϋποθέσεις που ισχύουν για το εν λόγω προσωπικό και επιμερίζεται σε αυτά σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ.485/ 1987 (ΦΕΚ 223 Α').»

8. Οι παράγραφοι 3, 4 και 5 του άρθρου 5 του ν. 2622/1998 αναριθμούνται σε 11, 12 και 13 αντίστοιχα.

Άρθρο 2

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2734/1999

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 9 του ν. 2734/1999 (ΦΕΚ 161 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Οι ειδικοί φρουροί αποτελούν ιδιαίτερη κατηγορία προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας, το οποίο προσλαμβάνεται με σχέση δημοσίου δικαίου επί πενταετή θητεία. Μετά τη συμπλήρωση της πενταετούς υπηρεσίας, μπορούν να παραμείνουν μόνιμα στο Σώμα σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 2622/1998 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτών εκδιδόμενων κανονιστικών πράξεων, όπως ισχύουν κάθε φορά.»

2. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 9 του ν. 2734/1999, όπως η παράγραφος αυτή τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 2838/2000 (ΦΕΚ 179 Α'), αντικαθίσταται με εδάφια ως εξής:

«Ακόμη δύναται να διατίθενται για εκτέλεση υπηρεσίας φρούρησης και μεταγωγής κρατουμένων και φρούρησης αστυνομικών υπηρεσιών και κρατητηρίων αυτών. Κατά την άσκηση των προαναφερόμενων αρμοδιοτήτων έχουν τις ίδιες εξουσίες, καθήκοντα και υποχρεώσεις με το αστυνομικό προσωπικό, πλην αυτών που αναφέρονται στην άσκηση των προανακριτικών

καθηκόντων.»

3. Το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 9 του ν. 2734/1999, όπως η παράγραφος αυτή συμπληρώθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 3 του ν. 2838/2000, αντικαθίστανται με εδάφια ως εξής:

«5. Για την κάλυψη των ανωτέρω θέσεων προσλαμβάνονται με σύστημα αντικειμενικών κριτηρίων (μόρια) Έλληνες πολίτες (άνδρες και γυναίκες), απόφοιτοι Λυκείου ή άλλης ισότιμης σχολής του εσωτερικού ή εξωτερικού, που δεν έχουν υπερβεί το 28ο έτος της ηλικίας τους. Οι άνδρες υποψήφιοι πρέπει να έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις. Τα απαιτούμενα σωματικά προσόντα των υποψηφίων και οι προκαταρκτικές εξετάσεις (υγειονομικές – αθλητικές – ψυχοτεχνικές) που υποβάλλονται είναι τα προβλεπόμενα από τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις για τους ιδιώτες υποψηφίους για τη Σχολή Αστυφυλάκων. Για τον υπολογισμό της ηλικίας των υποψηφίων ως ημερομηνία γέννησης θεωρείται η 31η Δεκεμβρίου του έτους γέννησης. Τα υποψήφια για πρόσληψη τέκνα του προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας, που δολοφονείται ή τραυματίζεται θανάσιμα κατά την εκτέλεση του καθήκοντος και εξαιτίας αυτού, λαμβάνουν δέκα (10) μονάδες επιπλέον των καθοριζόμενων από την υπουργική απόφαση της επόμενης παραγράφου.»

Άρθρο 3 Τελικές διατάξεις

1. Οι οργανικές επί θητεία θέσεις συνοριακών φυλάκων και ειδικών φρουρών που έχουν συσταθεί μέχρι τη δημοσίευση του νόμου αυτού (παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 2622/1998 και παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 2734/1999, όπως ισχύουν) μετατρέπονται σε θέσεις συνοριακών φυλάκων και ειδικών φρουρών και καλύπτονται από μόνιμο ή επί θητεία προσωπικό των κατηγοριών αυτών. Ο αριθμός των θέσεων αυτών μπορεί να αυξάνεται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης.

2. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 5 του ν. 2622/1998, όπως αντικαθίστανται με την παράγραφο 7 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου, εφαρμόζονται και για τους συνοριακούς φύλακες και τους ειδικούς φρουρούς που υπηρετούν στην Ελληνική Αστυνομία κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

3. Κατά την πρώτη εφαρμογή του νόμου αυτού, οι συνοριακοί φύλακες που υπηρετούν στην Ελληνική Αστυνομία δύναται να υποβάλουν την αίτηση μονιμοποίησης που προβλέπεται από το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν. 2622/1998, όπως αυτό αντικαθίσταται με την παράγραφο 2 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου, εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός μηνός από την έκδοση του προβλεπόμενου από τις ίδιες διατάξεις προεδρικού διατάγματος.

Άρθρο 4

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 17 του ν. 2889/2001 (ΦΕΚ 37 Α') μετά το πρώτο εδάφιο προστίθενται τα παρακάτω εδάφια:

«Κριτήριο πρόσληψης για το προσωπικό του κλάδου ΔΕ Φύλαξης των Καταστημάτων Κράτησης, πέραν των προβλεπόμενων στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 9 του ν. 2734/1999 (ΦΕΚ 161 Α'), αποτελεί και η εντοπιότητα η οποία αποδεικνύεται με βεβαίωση μόνιμης κατοικίας και πιστοποιητικό εγγραφής σε δημοτολόγια δήμων ή κοινοτήτων του νομού όπου εδρεύουν τα καταστήματα κράτησης, για μία τουλάχιστον διετία. Ο προβλεπόμενος στο προηγούμενο εδάφιο χρόνος πρέπει να συντρέχει κατά την ημερομηνία έκδοσης της σχετικής προκήρυξης.

Υποψήφιοι που λαμβάνουν μόρια εντοπιότητας δεσμεύονται να υπηρετήσουν στο νομό για τον οποίο έλαβαν τα μόρια επί μία τουλάχιστον δεκαετία.»

Άρθρο 5

1. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 7 του ν.

1711/1987 (ΦΕΚ 109 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«Το προσωπικό αυτό δεν μπορεί να υπερβαίνει τα διακόσια (200) άτομα.»

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 2168/1993, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 11 του ν. 3103/2003 (ΦΕΚ 23 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Επίσης στο λογαριασμό δύνανται να εγγράφονται ως μέτοχοι και αστυνομικοί που κατά τη σύστασή του τε- λούσαν σε κατάσταση πολεμικής ή μόνιμης διαθεσιμότητας.»

3. Τα συγγενικά πρόσωπα των αστυνομικών που πέθαναν κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας και ένεκα αυτής πριν από τη δημοσίευση του ν. 2452/1996 (ΦΕΚ 283 Α'), μπορεί να υποβάλουν αίτηση πρόσληψης στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 7 του ν. 1339/1983, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2452/1996, εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, εφόσον εξακολουθούν να κατέχουν τα προβλεπόμενα προς τούτο προσόντα.

Άρθρο 6

1. Στο Τμήμα Επαγγελματικής Μετεκπαίδευσης Ανθυπαστυνόμων (Τ.Ε.Μ.Α.) εισάγονται Ανθυπαστυνόμοι μόνο κατόπιν εξετάσεων. Διατάξεις που προβλέπουν την εισαγωγή χωρίς εξετάσεις με βάση την αρχαιότητα ή την κατοχή τίτλου σπουδών καταργούνται. Η εισαγωγή στο Τ.Ε.Μ.Α. σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού αρχίζει από το ακαδημαϊκό έτος 2004-2005. Με προεδρικό διάταγμα, που προτείνεται από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης καθορίζονται οι προϋποθέσεις, τα προσόντα των υποψηφίων, τα εξεταζόμενα μαθήματα, η διαδικασία των εξετάσεων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Το τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 2452/1996 (ΦΕΚ 283 Α') αντικαθίστανται ως εξής:

«Στο ανωτέρω Συμβούλιο συμμετέχουν καθηγητές Πανεπιστημίων, ένας εκπρόσωπος του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου και οι υπηρεσιακοί παράγοντες αρμόδιοι για θέματα εκπαίδευσης. Με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν τη συγκρότηση, τον τρόπο λειτουργίας του και λήψης των αποφάσεών του, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.»

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Δημόσιας Τάξης, που εκδίδεται κάθε τριετία, καθορίζονται για κάθε έτος συγκεκριμένες θέσεις σε Τμήματα Πολυτεχνικών, Οικονομικών, Πληροφορικής ή Επιστήμης Υπολογιστών, Στατιστικής, Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Νομικής, Δημόσιας Διοίκησης, Κοινωνιολογίας και Ψυχολογίας, Σχολών των Πανεπιστημίων για κατάταξη εν ενεργεία αξιωματικών της Ελληνικής Αστυνομίας, αποφοίτων της Σχολής Αξιωματικών. Για τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις των κατατάξεων αυτών ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 4 του ν. 1865/1989 (ΦΕΚ 210 Α').

4. Στο άρθρο 5 του ν. 2334/1995 (ΦΕΚ 184 Α') προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τη διάθεση των προαναφερόμενων ναρκωτικών ουσιών προς εκπαίδευση των αστυνομικών σκύλων και των εκπαιδευτών και συνοδών αυτών.»

Άρθρο 7

Όποιος απαιτεί ή δέχεται χρήματα από τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο οχήματος, για να διευκολύνει τη στάθμευση αυτού σε δημόσιους χώρους, ιδίως οδούς, πεζοδρόμια και πλατείες, καθώς και αυτός που αυθαίρετα καταλαμβάνει αυτούς τους χώρους για να τους χρησιμοποιήσει για τον ανωτέρω σκοπό τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών.

Σε περίπτωση που οι ανωτέρω πράξεις τελέσθηκαν για να εξασφαλιστούν θέσεις στάθμευσης ή να διευκολυνθούν πελάτες συγκεκριμένου καταστήματος ή επιχείρησης τιμωρείται με την ίδια ως άνω ποινή και ο ιδιοκτήτης, καθώς και ο υπεύθυνος του καταστήματος ή της επιχείρησης, εφόσον γνωρίζει ή ανέ-

χεται την ανωτέρω πράξη. Στα καταστήματα και τις επιχειρήσεις που για τη λειτουργία τους απαιτείται προηγούμενη άδεια της αρχής, επιβάλλεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας λειτουργίας για χρονικό διάστημα είκοσι (20) ημερών, το οποίο σε περίπτωση υποτροπής διπλασιάζεται.

Οι κατά τα ανωτέρω προβλεπόμενες ποινές είναι ανεξάρτητες αυτών που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του ν.2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ 57 Α') ή διατάξεων της φορολογικής νομοθεσίας.

Άρθρο 8 Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις του".

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Τμήμα 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): Το Τμήμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Προχωρούμε στα νομοσχέδια του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σουηδίας για τη συμμετοχή σουηδικού στρατιωτικού ή πολιτικού προσωπικού στο Πολυεθνικό Κέντρο Εκπαιδεύσεως Επιχειρήσεων Υποστήριξης της Ειρήνης (Π.Κ.Ε.Ε.Υ.Ε.)».

Θέλει κάποιος κάτι να πει σχετικά με το νομοσχέδιο;

Ορίστε, κύριε Γκατζή, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αιτιολογήσαμε τους λόγους για τους οποίους καταψηφίζουμε και τις δύο κυρώσεις που έχουμε.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Με συγχωρείτε! Συζητούμε και τις δύο μαζί, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι, μετά είναι η δεύτερη, στην οποία έχετε εσείς αντίρρηση.

Ορίστε, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι είναι γνωστός σήμερα ο ρόλος του ΝΑΤΟ παγκοσμίως και είναι αστείο να μιλάμε –εδώ τουλάχιστον, μέσα σε αυτήν τη Βουλή- για θέματα ειρήνης που ανατίθενται στο ΝΑΤΟ.

Είναι γνωστός ο ρόλος που έπαιξε στη γειτονική μας χώρα, τα προβλήματα που δημιούργησε. Είναι γνωστός ο ρόλος που παίζει τώρα στο Αφγανιστάν. Για πρώτη φορά δημιουργείται ταξιαρχία, η οποία βγαίνει έξω από τα σύνορα, κύριε Πρόεδρε, και στέλνεται στο Αφγανιστάν. Είναι γνωστός ο ρόλος που πρόκειται να παίξει και σε αυτές τις συμφωνίες και σε αυτές ακριβώς τις εκπαιδεύσεις.

Για τους λόγους αυτούς εμείς θεωρούμε ότι δεν πρέπει να την ψηφίσουμε και μάλιστα θα έλεγα ότι τέτοιες παρόμοιες σχολές, συνεργασίες υπήρχαν και στο παρελθόν και τα αποτελέσματά τους είναι γνωστά. Κατά την άποψή μου ήταν οι σχολές που έθρεψαν και τη χούντα στη χώρα μας, της οποίας τις συνέπειες και τις εξελίξεις όλοι γνωρίζουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν έχει κανείς άλλος ζητήσει να μιλήσει.

Θέλετε να πείτε κάτι, κύριε Υπουργέ;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας):

Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστές οι απόψεις του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, όσον αφορά τη θέση της χώρας μας στο ΝΑΤΟ. Είναι σεβαστές κατά αυτό. Όμως η Κυβέρνηση έχει την πολιτική της, έχει την πολιτική απόφαση να συμμετέχει σε

αυτόν το Συνασπισμό και επομένως είναι υποχρεωμένη να συνάψει τις σχετικές συνθήκες και να προχωρά σε αυτήν τη συνεργασία.

Ωστόσο δεν πιστεύω ότι αυτή η σχολή σε καμία περίπτωση πρόκειται να δημιουργήσει τον όποιο κίνδυνο για τη δημοκρατία στη χώρα μας ή σε άλλη χώρα, αντίθετα είναι μία σχολή μέσα από την οποία έρχονται σε επαφή αξιωματικοί από όλες τις χώρες της Βαλκανικής, συμβάλλοντας στην αλληλοκατανόηση πάνω από όλα, ανάμεσα σε αξιωματικούς που για αιώνες ολόκληρους τους χώριζε εχθρότητα μίσους.

Νομίζω ότι αν συμβάλουμε στην αλληλοκατανόηση, μέσα από κοινή εκπαίδευση και συνεργασία, συμβάλλουμε ουσιαστικά στην εμπέδωση της ειρήνης στην περιοχή μας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αυτό νομίζετε ότι γίνεται;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν υπάρχει διαφωνία. Ο κ. Γκατζής είπε για το ρόλο του ΝΑΤΟ γενικώς, όχι μόνο για τη σχολή.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σουηδίας για τη συμμετοχή σουηδικού στρατιωτικού ή πολιτικού προσωπικού στο Πολυεθνικό Κέντρο Εκπαιδεύσεως Επιχειρήσεων Υποστήριξης της Ειρήνης (Π.Κ.Ε.Ε.Υ.Ε.)» έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση κατά πλειοψηφία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Λόγω του μεγάλου όγκου της συμβάσεως το κείμενό της δεν καταχωρίζεται στο παρόν Πρακτικό. Ο σχετικός νόμος υπ' αριθμ. 3179 δημοσιεύθηκε στο υπ' αριθμόν 216Α' ΦΕΚ της 10.9.2003).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Προχωρούμε στην επόμενη Σύμβαση του ιδίου Υπουργείου:

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Τέταρτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου στη Συμφωνία για την Πολυεθνική Ειρηνευτική Δύναμη Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης».

Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για να μη σας κουράζω, θα ανέφερα τους ίδιους ακριβώς λόγους. Είναι εργαλείο, κύριοι Βουλευτές -δεν μπορεί κανείς να το αγνοήσει αυτό- επιβολής της νέας τάξης πραγμάτων. Αυτόν το ρόλο παίζει και αυτόν το ρόλο θα παίξει. Για τους ίδιους λόγους, κύριε Πρόεδρε, καταψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αλλά πρέπει να κάνει και η Ευρώπη τη δική της δύναμη! Εκεί δεν μας τα λέτε καλά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Το θέμα είναι που θα τη χρησιμοποιήσει αυτήν τη δύναμη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η κ. Δαμανάκη έχει το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, εμείς προσπαθούμε να ψηφίζουμε ή να καταψηφίζουμε αυτές τις συμβάσεις με βάση το συγκεκριμένο περιεχόμενό τους. Φυσικά έχουμε τις απόψεις μας και για το ΝΑΤΟ και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στην οποία προσφύω –αν μου επιτρέπετε- αναφερθήκατε, αλλά αυτό που νομίζουμε ότι κρίνεται κάθε φορά είναι το συγκεκριμένο περιεχόμενο της σύμβασης.

Εν προκειμένω, κύριε Πρόεδρε, το συγκεκριμένο πρωτόκολλο για το οποίο συζητούμε είναι απλουστευτικό, περιέχει απλουστεύσεις ενός προηγούμενου πρωτοκόλλου που αναφέρεται σε αυτήν την πολυεθνική δύναμη που υπάρχει στην Νοτιο-Ανατολική Ευρώπη.

Ο Συνασπισμός είχε καταψηφίσει και το προηγούμενο πρωτόκολλο, κατ' επέκταση καταψηφίζουμε και την απλούστευσή του. Θα ήθελα όμως να πω ότι η προηγούμενη σύμβαση είναι εντελώς διαφορετική. Αφορά ένα κέντρο εκπαίδευσης που βρί-

σκεται υπό ελληνικό έλεγχο και αφορά τη συμμετοχή δυνάμεων χωρών που ζητούν να συμμετέχουν, κύριε Πρόεδρε. Δεν νομίζω ότι πρέπει να ταυτίζονται τα δύο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Έχετε να πείτε κάτι, κύριε Υπουργέ;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας) : Δεν έχω να προσθέσω κάτι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας: «Κύρωση του Τέταρτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου στη Συμφωνία για την Πολυεθνική Ειρηνευτική Δύναμη Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Λόγω του μεγάλου όγκου της συμβάσεως το κείμενό της δεν καταχωρίζεται στο παρόν Πρακτικό. Ο σχετικός νόμος υπ' αριθμ. 3180 δημοσιεύθηκε στο υπ' αριθμόν 217Α' ΦΕΚ της 10.9.2003).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Τμήμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο των παραπάνω νομοσχεδίων.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ : Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το Τμήμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Εισερχόμαστε τώρα στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί σήμερα επί της αρχής και στις επόμενες δύο συνεδριάσεις θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες.

Το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα έχει ορίσει ως Κοινοβουλευτικό του Εκπρόσωπο τον κ. Γεώργιο Ανωμερίτη, η Νέα Δημοκρατία τον κ. Γεώργιο Σαλαγκούδη, η Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κομμουνιστικού Κόμματος τον κ. Νικόλαο Γκατζή και ο Συνασπισμός της Αριστεράς των Κινήματων και της Οικολογίας τον κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μια διόρθωση στο νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Όταν θα μπορούμε στα άρθρα. Θέλετε από τώρα να την πείτε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ορίστε. Μοιράστε το για να το έχουν οι συνάδελφοι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μια βελτίωση στο άρθρο 33, παράγραφος 4:

Στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου αυτής, οι λέξεις «... Για τις λοιπές καταχωρίσεις...» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Για τις καταχωρίσεις αποφάσεων των οργάνων της εταιρείας...».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Μάλιστα. Όταν μπορούμε στα άρθρα ό,τι τυχόν έχετε να το πείτε. Αρκεί να το έχετε έτοιμο για να το μοιράσετε, αν είναι κανένα κείμενο μεγαλύτερο.

Ο κ. Αναστάσιος Χωρέμης, εισηγητής της Πλειοψηφίας, έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλουμε μια ανταγωνιστική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ναυτιλία μας είναι παγκόσμια υπερδύναμη. Στην κατεύθυνση ενίσχυσής της αποδεχόμαστε και συνδιαμορφώ-

νουμε τους κανόνες της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Ταυτόχρονα, σε ό,τι αφορά το δικό μας χώρο θέλουμε μια ναυτιλία με κοινωνική ευθύνη που αναγνωρίζει και συμβάλλει στο δημόσιο συμφέρον, μέσα από ένα πλαίσιο όπου η ανταγωνιστικότητα συνδυάζεται με την επιχειρηματικότητα, με την απασχόληση, με την εκπαίδευση, με την ασφάλεια και με την ποιότητα, την ποιοτική δηλαδή ναυτιλία, για την οποία άλλωστε έδωσε έμφαση η Ελληνική Προεδρία.

Για τη διαμόρφωση του υπό ψήφιση νομοσχεδίου: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις» υπήρξε διετής πολιτικός και κοινωνικός διάλογος μέσα κι έξω από τη Βουλή, με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις ως αποτέλεσμα αποδοχής των προτάσεων των φορέων, τόσο σε επίπεδο ΥΕΝ, όσο βεβαίως και στο επίπεδο της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής την περασμένη εβδομάδα, όπου οι φορείς στην πλειοψηφία τους αξιολόγησαν θετικά και επιβεβαίωσαν τη συμβολή αυτού του νομοσχεδίου στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού της χώρας.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα τουριστικά πλοία έχουν σημαντικό μερίδιο συμβολής στην τουριστική, και γενικότερα, οικονομική ανάπτυξη, ιδιαίτερα του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας. Σήμερα περισσότερα από τριετήμισι χιλιάδες επαγγελματικά πλοία αναψυχής, τα οποία αποτελούν έναν από τους μεγαλύτερους στόλους σκαφών αναψυχής παγκοσμίως, προσεγγίζουν και στα πιο απομακρυσμένα νησιά της χώρας ενισχύοντας την οικονομία τους και συμβάλλουν σημαντικά στη διατήρηση της συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας.

Το πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης της χώρας, σε συνδυασμό με τις γενικότερες εξελίξεις που επήλθαν στις γειτονικές χώρες και τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης με την αναμενόμενη ανάπτυξη των οικονομιών τους, αναδεικνύει ακόμη περισσότερο την ανάγκη αξιοποίησης των νέων ευκαιριών που προδιαγράφονται για την περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της χώρας, όπου ο θαλάσσιος τουρισμός θα καταλαμβάνει ξεχωριστή θέση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ**)

Η θαλάσσια περιήγηση αποτελεί ελκυστικότερη μορφή αναψυχής για τους επισκέπτες στη χώρα μας, για την πραγματοποίηση της οποίας χρησιμοποιούνται μέσα πλοία, περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον, χωρίς να απαιτούνται οι παρεμβάσεις, αυτό που συμβαίνει με τις εγκαταστάσεις ξηράς.

Αυτό αποτελεί σημαντικό και πρόσθετο λόγο για τη θέσπιση κινήτρων, τα οποία θα ευνοούν την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα. Οι επιχειρήσεις που θα δραστηριοποιούνται στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού ήδη αντιμετωπίζουν τον έντονο ανταγωνισμό από γειτονικές προς την Ελλάδα χώρες, ενώ μετά και την πλήρη απελευθέρωση των ενδομεταφορών σταδιακά θα αποκτήσουν τη δυνατότητα πρόσβασης στον τομέα αυτό και επιχειρήσεις από άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το έτος 1976 με τη θέσπιση των διατάξεων του ν. 438/1976 δημιουργήθηκε το θεσμικό πλαίσιο που αντιμετώπιζε για πρώτη φορά τα περισσότερα θέματα που αφορούσαν επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Με τις διατάξεις του ν. 2743/1999 καταργήθηκαν οι διατάξεις του ν. 438/1976 σχεδόν στο σύνολό τους -πλην αυτών που αναφέρονταν στη φορολογία, την επιβολή δασμών κλπ.- και αντικαταστάθηκαν με άλλες, αφού λήφθηκαν υπόψη οι νέες συνθήκες που διαμορφώθηκαν σε σχέση με τη χώρα μας και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Παρά το γεγονός ότι με την εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής ασκούνται ναυτιλιακές δραστηριότητες και τα πλοία αυτά έχουν ενταχθεί στο ειδικό φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας δεν έχει παρασχεθεί στους πλοιοκτήτες τους η δυνατότητα χρήσης εταιρικού σχήματος με απλές και ευέλικτες διαδικασίες λειτουργίας, όπως συμβαίνει με τους πλοιοκτήτες άλλων κατηγοριών εμπορικών πλοίων.

Οι πλοιοκτήτες των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής είναι υποχρεωμένοι να χρησιμοποιούν εταιρικά σχήματα από το εταιρικό μας δίκαιο -Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης, Ανώνυμες

Εταιρείες- τα οποία αναφέρονται σε εμπορικές, βιομηχανικές κλπ. επιχειρήσεις που αντιμετωπίζονται φορολογικά με την επιβολή φόρου επί των κερδών. Αυτό έχει σαν συνέπεια οι πλοιοκτήτες των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής χρησιμοποιώντας αυτά τα εταιρικά σχήματα να έχουν υποχρέωση να ακολουθούν πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες που έχουν σαν αποτέλεσμα σημαντικές καθυστερήσεις και κυρίως την αναιμία οικονομική τους επιβάρυνση.

Συνεπώς σκοπός αυτού του νομοσχεδίου είναι η δημιουργία μιας ειδικού τύπου εταιρείας, με την οποία θα μπορούν να εξυπηρετούνται οι ανάγκες και οι ιδιομορφίες εκμετάλλευσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής είναι μια μορφή ανωνύμου εταιρείας με ευέλκτους μηχανισμούς και απλοποιημένες διαδικασίες λειτουργίας ανάλογες με εκείνες που προβλέπονται για τις ναυτικές εταιρείες του ν. 959/1979, για τη σύνταξη των οποίων λήφθηκαν υπόψη και οι ρυθμίσεις που προβλέπονται από το ν. 2743/1999. Αυτές οι διατάξεις συμπληρώνουν εκείνες του ν. 2743/1999 και συνιστούν ένα ενιαίο σύνολο ρυθμίσεων, οι οποίες εξυπηρετούν την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Από τις προτεινόμενες διατάξεις των 43 άρθρων αυτού του νομοσχεδίου προκαλούνται επί του κρατικού προϋπολογισμού οι εξής δαπάνες: Ετήσια δαπάνη που αφορά την οργάνωση και λειτουργία του ειδικού μητρώου των ΝΕΠΑ -των Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής- ύψους δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και εφάπαξ δαπάνη έντεκα χιλιάδων (11.000) ευρώ περίπου από την προμήθεια του εξοπλισμού που απαιτείται γι' αυτό το ειδικό μητρώο. Οι δαπάνες αυτές καλύπτονται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Υπάρχει παράλληλα και η απώλεια δημοσίων εσόδων από την επέκταση των διατάξεων των άρθρων 1 και 2 του ν. 27/1975 και στη ΝΕΠΑ, από τη χορήγηση φοροαπαλλαγών κατά τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 37 αυτού του νομοσχεδίου και από τη μείωση στο πενταπλάσιο -από το δεκαπλάσιο- του φόρου που επιβάλλεται βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του ν. 27/1975 στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής και σε αυτά που χαρακτηρίζονται επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2743/1999. Αυτό το ύψος της απώλειας των εσόδων υπολογίζεται περίπου στις εκατόν ογδόντα χιλιάδες (180.000) ευρώ ετησίως.

Όμως όλες αυτές οι απώλειες των εσόδων αναπληρώνονται από την αναμενόμενη αύξηση των δημοσίων εσόδων που αναμένεται να προκληθεί από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 1 παράγραφος 3, του άρθρου 33 παράγραφος 4, των άρθρων 36 και 39 και του άρθρου 37 παράγραφος 7 του νομοσχεδίου.

Κυρίες Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να καταθέσω με δυο λόγια τις κριτικές απόψεις μου που τέθηκαν ως προς τις τοποθετήσεις που ακούστηκαν από τους εκπροσώπους των άλλων κομμάτων για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Η συνολικά αρνητική στάση της εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας -παρά την αρχική της θετική προσέγγιση- και η κατάθεση επιλεκτικών επισημάνσεων αποσπασματικού χαρακτήρα, έτσι όπως τέθηκαν, σε καμία περίπτωση δεν τεκμηριώνουν και δεν δικαιολογούν την απόρριψη αυτού του νομοσχεδίου.

Αυτή η απαξιώτική στάση και η έλλειψη, άλλωστε, πολιτικής πρότασης της Νέας Δημοκρατίας -ουσιαστικά, προγράμματος- για τη ναυτιλία, καθώς και η εστίαση της εκπροσώπου της κυρίως στο θέμα της πλήρους απαλλαγής των πλοιοκτητών από το ΦΠΑ, παρά τη σαφή ευρωπαϊκή νομοθεσία για το δεσμευτικό 8%, δεν επιτρέπει τη συνδιαμόρφωση ενιαίας πολιτικής από το ελληνικό Κοινοβούλιο για το σημαντικό τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, δεν συνιστά υπεύθυνη στάση για το κόμμα της Αξωματικής Αντιπολίτευσης της χώρας και δεν ανταποκρίνεται στην απαίτηση του ελληνικού λαού για εποικοδομητική, υπεύθυνη και, αν είναι δυνατόν, ενιαία στάση του πολιτικού κόσμου της χώρας απέναντι σε κρίσιμους και ιδιαίτερα συναλλαγατοφόρους τομείς της εθνικής μας οικονομίας, όπως ο θαλάσσιος τουρισμός και η ναυτιλία.

Στον αντίποδα αυτής της στάσης της Νέας Δημοκρατίας, η

ιδιαίτερη κριτική του εκπροσώπου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας για υπερβολικά ευνοϊκές ρυθμίσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες και για ενδεχόμενη μεγάλη μείωση θέσεων εργασίας, δεν συμβαδίζει ούτε με την ανάγκη ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού -και μάλιστα σ' ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπως θα διαμορφωθεί από την 1.1.2004 με την απελευθέρωση των ενδομεταφορών, αλλά και εξαιτίας των πολλαπλών διευκολύνσεων που παρέχουν γειτονικές χώρες στα σκάφη αναψυχής- ούτε βεβαίως με την ενίσχυση των συναφών δραστηριοτήτων και των θέσεων απασχόλησης σε πολλά συγγενή επαγγέλματα και του μεγάλου κύκλου εργασιών που θα προκύψει από την προσέλευση νέων πλοίων και την ενδυνάμωση έτσι του Εθνικού Νηολογίου, ώστε το τελικό ισοζύγιο να είναι θετικό όχι μόνο για την εθνική μας οικονομία, αλλά και για την ίδια την απασχόληση.

Η εκπρόσωπος του Συνασπισμού, καθώς και τα άλλα κόμματα, είχαν την ευκαιρία να τοποθετηθούν κάνοντας διάφορες επισημάνσεις σε κάποια θέματα. Παρακάτω θα μιλήσω για διάφορα θέματα, όπως για την αναγκαιότητα λήψης πολλαπλών μέτρων για την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος, τις υποδομές, δηλαδή τα περισσότερα και καλύτερα λιμάνια, μαρίνες και καταφύγια, τη συνεργασία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με το Υπουργείο Ανάπτυξης, το ΥΠΕΧΩΔΕ και τους τοπικούς φορείς.

Όλα αυτά συνιστούν ασφαλώς τη βάση μίας κοινής αντίληψης που, όμως, λόγω των ταχύτατων αλλαγών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και παγκόσμια, αλλά και των συνεχώς διαμορφούμενων νέων δεδομένων, πρέπει να τύχουν ουσιαστικής επεξεργασίας στο Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ώστε ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, αλλά κυρίως για τη συνέχεια, μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ο χώρος αυτός που ενδιαφέρει το 10% του ενεργού πληθυσμού της χώρας και συμμετέχει κατά οκτώ δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως στην ενίσχυση της εθνικής μας οικονομίας, να συμβάλει με ένα σύγχρονο, αξιόπιστο και παραγωγικό τρόπο στην περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

Η ειδική διάταξη που κατέθεσε ο Υπουργός Ναυτιλίας για την αυστηροποίηση των μέτρων ασφαλείας και η επιδίωξη μέσα από το νομοσχέδιο να συνδυαστεί η ανταγωνιστικότητα αυτού του κλάδου με την εκπαίδευση, την απασχόληση και την ποιότητα και κυρίως με την προστασία του περιβάλλοντος, εκτιμούμε ότι θα λειτουργήσουν πιο ενισχυτικά, όταν υπάρξει η κατάθεση των απόψεων όλων, προκειμένου να εκδοθούν εύστοχες και ουσιαστικά επεξεργασμένες κανονιστικές πράξεις.

Η απλοποίηση των διαδικασιών και η αποφυγή πλέον των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων που συνιστούσαν ως τώρα την τροχοπέδη ανάπτυξης των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, η μείωση του κόστους χρήσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, η προσέλκυση επενδύσεων στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού, η ένταξη στο εθνικό νηολόγιο των υπό ξένη σημαία δύο χιλιάδων περίπου επαγγελματικών σκαφών αναψυχής και, εν τέλει, η αύξηση της απασχόλησης, παρά την ελάχιστη αρχική -περιστασιακή, θα έλεγε κανείς- μείωση του εργασιακού ισοζυγίου, είναι στόχοι που υπηρετούνται από αυτό το παραγωγικό και αναπτυξιακό νομοσχέδιο.

Εξάλλου το συγκρίσιμο κόστος του θαλάσσιου τουρισμού με εκείνο του συμβατικού τουρισμού, όπως άλλωστε προσδοκούμε τα επόμενα χρόνια στη χώρα μας, θα επιτρέπει και την περαιτέρω ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών και θα συμβάλει στη διατήρηση της συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας, κυρίως δε θα καταστήσει προσιτή -αυτό προσδοκούμε και σ' αυτήν την κατεύθυνση πιστεύω ότι συμβάλλει σημαντικά το νομοσχέδιο αυτό- τη θαλάσσια περιήγηση στις πανέμορφες ακρογιαλιές της πατρίδας μας, σε όλο και περισσότερους Έλληνες πολίτες.

Μ' αυτές τις παρατηρήσεις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και με την ευχή ότι στη σημερινή συζήτηση στο Β' Τμήμα της Βουλής θα πρυτανεύσουν, πέραν των καλών προθέσεων, ψυχραιμίες και εποικοδομητικές τοποθετήσεις και θέσεις, σας καλώ να περιβάλλετε το νομοσχέδιο με τη θετική σας ψήφο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γέitonας): Η εισηγήτρια της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κ. Φουντουκίδου έχει το λόγο.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, ξέρετε ότι είναι καταγεγραμμένη η αδυναμία σας να αντιληφθείτε τις πολιτικές θέσεις της Νέας Δημοκρατίας ή για να ακριβολογώ, τις αντιλαμβάνεσθε με καθυστέρηση είκοσι ετών. Συνεπώς οι παρατηρήσεις σας περί έλλειψης θέσεων και υπευθυνότητας, ελάχιστη αξία μπορεί να έχουν, γιατί εκ προοιμίου σημαίνουν ότι είστε κακοί αντιγραφείς, κακοί μαθητές και κακή, πολύ κακή η Κυβέρνηση. Τουλάχιστον προσέχετε τώρα, μήπως και αντιληφθείτε κάτι νωρίτερα προς όφελος του τόπου.

Διαβάζοντας την εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου που συζητάμε, δημιουργείται η προσδοκία για νέες ρυθμίσεις που επιτέλους θα εξαλείψουν όλες εκείνες τις κακοδιαμονές και τα κακώς κείμενα, που κρατούν αγκλωμένο έναν από τους δυναμικότερους κλάδους της εθνικής οικονομίας και που επιτέλους θα απογειώσουν την τουριστική αγορά και τον κλάδο των τουριστικών σκαφών, όπως θα έπρεπε σ' ένα στόλο τρεισήμισι χιλιάδων σκαφών, ώστε να κυριαρχήσουν στην παγκόσμια αγορά που κινείται εξόχως ανταγωνιστικά και μας απειλεί.

Θα περίμενε κανείς ότι η Κυβέρνηση θα είχε εξαντλήσει τα περιθώρια διαλόγου, όχι τυπικά, αλλά ουσιαστικά, με τους φορείς του κλάδου στην προσπάθεια αναζήτησης των πληρέστερων και αρίστων ρυθμίσεων. Αυτήν τη διαβεβαίωση μας έδωσε ο κύριος Υπουργός στην Επιτροπή.

Η διάψευση, όμως, ήλθε από τον εκπρόσωπο της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, που δεν εκλήθη ούτε τυπικά να δει το νομοσχέδιο και το είδε για πρώτη φορά στην Επιτροπή. Αλλά και απ' όσους εκλήθησαν τυπικά, ουσιαστικά δεν ελήφθησαν υπόψη οι εισηγήσεις και οι παρατηρήσεις τους.

Ο εκπρόσωπος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού και μάλιστα προεδρεύων της ομάδας επεξεργασίας του νομοσχεδίου -άλλο και αυτό, κύριε Υπουργέ, να νομοθετούν οι ενδιαφερόμενοι, που είναι σαν αυτό που είπατε στην επιτροπή, ότι κάποιοι κλείνουν τα μάτια στους εφοπλιστές- επισημαίνει την έλλειψη αναπτυξιακής κατεύθυνσης του κλάδου, χαρακτηρίζει το νομοσχέδιο κακότεχνο, συρραφή διατάξεων και φορολογικών νόμων και υπογραμμίζει τα προβλήματα που δημιουργεί η παραπομπή σε ρυθμίσεις με υπουργικές αποφάσεις, εγκυκλίους και αντιφάσκουσες ρυθμίσεις.

Αμφισβητεί δηλαδή αυτή καθ' εαυτή τη διαδικασία εφαρμογής του νόμου, που τους καθιστά πολλές φορές ανεφάρμοστους και κρούει τον κώδωνα του κινδύνου. Το 1995 έως το 2002 υπήρξε μείωση των σκαφών, όπως λέει, και κάνει αναφοράς στα κόστη και στις υποδομές. «Το τουριστικό προϊόν είναι άριστο, δεν έχει όμως καλούς πωλητές», σας πετά κατά πρόσωπο ο εκπρόσωπος του Σωματείου Ιδιοκτητών Τουριστικών Σκαφών.

«Ευρύτητα πνεύματος χρειάζεται και αναπτυξιακή και όχι φοροπηχτική λογική», λέει ο επόμενος, κύριε Υπουργέ.

Αν, λοιπόν, αυτός είναι ο τρόπος που νομοθετείτε και αυτό το νομοσχέδιο είναι προϊόν διαλόγου, τότε μην αιτιάσθε τη Νέα Δημοκρατία που το καταψηφίζει. Επιτέλους, αντιλαμβάνεται και ο μέσος Έλληνα πολίτης, πώς είναι δυνατόν ένα νομοσχέδιο που ψηφίζεται σήμερα, σ' ένα, δύο, τρία χρόνια να χρειάζεται ανατροπή. Γιατί αυτό γίνεται σήμερα με το παρόν νομοσχέδιο, σε βάρος ενός νομοσχεδίου που φέρατε προ τριετίας το ν. 2743.

Δεν επιχαίρουμε και επαναλαμβάνουμε από του Βήματος αυτού στην Κυβέρνηση ότι είμαστε πρόθυμοι να συνεργαστούμε, ώστε να δημιουργήσουμε όλες εκείνες τις προϋποθέσεις που θα δώσουν δυναμική ανάπτυξης του κλάδου και θα τον καταστήσουν ανταγωνιστικό και πρώτο στην παγκόσμια αγορά. Και είναι εφικτό αυτό. Και αυτό γιατί έχουμε συναίσθηση για το τι μιλάμε. Είναι ένας κλάδος που ανταμώνουν η ναυτιλία και ο τουρισμός, τα δύο κανόνια της εθνικής μας οικονομίας. Είναι κλάδοι με μεγάλη συμμετοχή στο ΑΕΠ, στους κοινωνικούς δείκτες και την ενίσχυση της περιφέρειας, κλάδοι εθνικοί.

Πώς, όμως, να γίνει αυτό, όταν έχουμε ένα κακότεχνο και πρόχειρο νομοσχέδιο που το μόνο που ρυθμίζει είναι οι λεπτομέρειες ίδρυσης μιας μορφής εταιρείας της ΝΕΠΑ, που δεν συναντάται σε άλλα μέρη του κόσμου και θεωρεί ότι με αυτές τις ρυθμίσεις έκανε το χρέος της και έδωσε ώθηση στον κλάδο;

Παραγνωρίζει ότι οι εταιρείες αυτές θα λειτουργήσουν στο υπάρχον ελληνικό τουριστικό περιβάλλον με ένα ελλιπές θεσμικό πλαίσιο, χωρίς υποστηρικτικές πολιτικές και με ανύπαρκτες υποδομές. Έτσι είναι καταδικασμένες είτε να αποτύχουν είτε να υπολειπώσουν.

Μεσούσης της τουριστικής περιόδου περίσσεψαν οι καταγγελίες για ελλείψεις σε λιμάνια και μαρίνες, για κακής ποιότητας υπηρεσίες. Γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν έχουμε μαρίνες και οι υπάρχουσες έχουν πληρότητα 150% και ελλιπές υποστηρικτικό δίκτυο υπηρεσιών, με ό,τι αυτό βγάζει σαν εικόνα. Ιδιώτες συνδέουν το ηλεκτρικό και το νερό, οι τουαλέτες δεν λειτουργούν, οι αρουραίοι κόβουν βόλτες μέσα στα πόδια των κατ' τα άλλα «υψηλών απαιτήσεων τουριστών», στους οποίους υποτίθεται ότι στοχεύουμε. Στον Άλιμο σκηνίτες τσιγγάνοι υποδέχονται τους τουρίστες με τα απλωμένα τους υπάρχοντα, σαν αποτέλεσμα της ανυπαρξίας φύλαξης και ελέγχου στους εισερχόμενους.

Όσο για την ασφάλεια που παρέχουμε, ας ανατρέξουμε στις καταγγελίες για εβδομήντα κλοπές σκαφών το τελευταίο δίμηνο για να βγάλουμε τα συμπεράσματά μας.

Αυτό που πάντως προβάλλει ως απορία είναι το εξής. Δεν έφτασε το πανωπρόικι της Κυβέρνησης στην ΕΤΑ Α.Ε. και της επιτρέπουν ασύδοτα και ληστρικά την εκμετάλλευση των μαρίνων; Υπάρχουν δύο αποφάσεις του Συμβουλίου Επικρατείας για αυθαίρετη κοστολόγηση και είσπραξη της ΕΤΑ Α.Ε. και κανείς δεν ενοχλείται.

Επικαλέστηκαν οι κύριοι Υπουργοί, ο νυν και ο πρώην, στη συζήτηση στην επιτροπή, κανονισμούς και διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με τις χώρες αυτής και μόνο αυτής δέχονται σύγκριση και όχι με τρίτες.

Ναι, κύριοι της Κυβέρνησης, και εμείς σας προκαλούμε με ευρωπαϊκές και μόνο με ευρωπαϊκές χώρες να συγκρίνετε τα παραπάνω δεδομένα που σας ανέφερα.

Την ανταγωνιστικότητα όμως του κλάδου πρέπει, επιβάλλεται να τη δούμε σε παγκόσμιο περιβάλλον. Δεν μπορούμε να αγνοούμε το γεγονός ότι η Κροατία, παραδείγματος χάρη, που δεν είχε καθόλου στόλο σκαφών αναψυχής δημιούργησε ήδη και κινείται ανταγωνιστικά ούτε την πίεση που δέχεται ο κλάδος από Τουρκία και Ιταλία. Δεν μπορούμε να παραγνωρίζουμε ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα που την τελευταία πενταετία ρίχνει τις τιμές και όμως είναι ακριβή. Έχει επιβαρύνσεις από τις αερομεταφορές και συνεπώς γίνεται απαγορευτική.

Πώς θα στηρίξουμε τον κλάδο μόνο με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου αυτού; Μερικές είναι οι επενδύσεις, κύριε συνάδελφε, το είπαμε και στην Επιτροπή, αλλά από μόνες τους είναι ανεπαρκείς και αναποτελεσματικές.

Αναζητώ τις διατάξεις που βοηθούν την ανάπτυξη του κλάδου. Εμείς θα προτείνουμε από τη Νέα Δημοκρατία αναπτυξιακό νόμο που να ενθαρρύνει τις επενδύσεις, θα τις επιδοτεί, εφόσον συνδυάζουν τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, προσπάθεια ένταξης σε ευρωπαϊκά προγράμματα, βελτίωση εκσυγχρονισμού των σκαφών ή τουλάχιστον επιδότηση στη ναυπήγηση, όπως το πέτυχε η Γερμανία.

Εσείς με τις ρυθμίσεις του ΦΠΑ που καταβάλλετε με ναυλοσύμφωνα φέρνετε τα ελληνικά σκάφη σε μειονεκτική θέση.

Τα σκάφη των άλλων ευρωπαϊκών κρατών θα συνάπτουν ελεύθερους ναύλους στην Ελλάδα, ενώ τα ελληνικά θα έχουν 8% επιβάρυνση. Πώς, λοιπόν, θα γίνουν ανταγωνιστικά; Ή θα αλλάξουν σημαία ή θα πλεύσουν σε γειτονικά λιμάνια, όπου, όμως, θα αφήνουν και τους τουρίστες, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τον ελληνικό τουρισμό και την τοπική οικονομία των ελληνικών τουριστικών περιοχών.

Θα απαντήσετε ότι είναι υποχρέωση και οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εγώ σέβομαι απόλυτα τις υποχρεώσεις και υπερθεματίζω στην εναρμόνιση με ευρωπαϊκές ρυθμίσεις. Δεν δέχθηκα, όμως, ποτέ, ούτε για τη γεωργία ούτε για την κτηνοτροφία ούτε για οποιονδήποτε κλάδο που έχει διαρθρωτικές αδυναμίες, το γεγονός ότι η Κυβέρνηση δεν τις επικαλέσθηκε ποτέ στα ευρωπαϊκά όργανα για να επιτύχει ευνοϊκότερους όρους για τα ελληνικά συμφέροντα.

Αυτό δεν το κάνατε για να ενισχύσετε τη ναυτιλία, κύριε

Υπουργέ. Δεν υπάρχει καμία αναφορά για την ποιότητα υπηρεσιών, για την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια των πλοίων και των επιβατών, την εκπαίδευση του έμπυχου δυναμικού που ασχολείται με τον κλάδο, από τον ιδιοκτήτη μέχρι την καθαρίστρια. Τίποτα τέτοιο δεν περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο και συνεπώς δεν υπηρετούνται τα μέσα ανάπτυξης του κλάδου και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητάς του, όπως το βλέπει η Νέα Δημοκρατία, ώστε να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο. Από μόνη της η ελαστικότητα για τις ναυλώσεις σκαφών χωρίς κυβερνήτη μπορεί να έχει μία λογική σε μία χώρα όπου το ίδιο το κράτος δεν έχει κυβερνήτη. Όμως, αυτός δεν είναι λόγος για να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Από την Αμερική έχουμε χίλιους ναύλους το χρόνο για το συγκεκριμένο κλάδο, που η προοπτική του είναι είκοσι έως τριάντα χιλιάδες ναύλοι το χρόνο. Αυτό σημαίνει ότι προσελκύουμε τουρίστες που έχουν μέσο ναύλο 600 έως 1.000 δολάρια την ημέρα. Ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει ενενήντα δολάρια την ημέρα. Αυτήν την προοπτική τη βλέπουμε, την υποστηρίζουμε. Πιστεύουμε, κύριε Υπουργέ, ότι χρειάζεται πολυεπίπεδες και συντονισμένες πολιτικές και όχι ένα νομοσχέδιο πρόχειρο, αποσπασματικό και αναποτελεσματικό από μόνο του, όπως το σημερινό, γι' αυτό και το καταψηφίζουμε.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Βουλής, προβάλλουμε σ' αυτήν τη συζήτηση επί της αρχής ένσταση αντισυνταγματικότητας της τροπολογίας, που αφορά τη νομιμοποίηση των υφιστάμενων κτισμάτων εντός της χερσαίας ζώνης των δώδεκα οργανισμών λιμένων Α.Ε. της χώρας, διότι αντίκειται στα άρθρα 20 και 24 του Συντάγματος. Εκτιμούμε ότι αυτός είναι και ο λόγος που φέρατε τη σχετική ρύθμιση με τροπολογία, για να αποφύγετε τη γνωμοδότηση της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής της Βουλής.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Σαλαγκούδης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όπως ακούστηκε από την εισηγήτριά μας, έχει τεθεί θέμα αντισυνταγματικότητας. Από τον Κανονισμό της Βουλής ή επί της αρχής τίθεται θέμα της συζήτησής ή θέμα αντισυνταγματικότητας, διότι δεν μπορούμε να το θέσουμε επί της τροπολογίας. Παρά το ότι αφορά τροπολογία, νομίζω ότι πρέπει να συζητήσουμε τώρα το θέμα της αντισυνταγματικότητας. Εμείς ορίζουμε ως ομιλητή επ' αυτού του θέματος τον κύριο Τσίπρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Θέτετε θέμα αντισυνταγματικότητας επί της αρχής του νομοσχεδίου, που συζητάμε για μία τροπολογία που θα συζητήσουμε και που δεν ξέρουμε αν θα ενσωματωθεί στο νομοσχέδιο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Ο Κανονισμός της Βουλής λέει ότι είτε υπάρχει επί της αρχής πρόταση αντισυνταγματικότητας είτε επί κάποιου εκ των άρθρων –η τροπολογία που έχει κατατεθεί ουσιαστικά αποτελεί άρθρο- τότε τίθεται το θέμα αντισυνταγματικότητας επί της αρχής. Ο Κανονισμός δεν προβλέπει να τεθεί θέμα αντισυνταγματικότητας επί της τροπολογίας, όταν αρχίζει η συζήτηση επ' αυτής. Γι' αυτόν το λόγο θέτουμε τώρα αυτό το θέμα και ορίζουμε ως ομιλητή επ' αυτού το συνάδελφο κ. Τσίπρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Να διευκρινίσουμε κάτι. Με βάση το άρθρο 100 έχετε δικαίωμα στη συζήτηση επί της αρχής νομοσχεδίου, σ' οποιοδήποτε στάδιο της συζήτησης επί της αρχής, να θέσετε θέμα, ένσταση, αντιρρήσεις αντισυνταγματικότητας.

Το ερώτημα που ετέθη από εμένα προς διευκρίνιση από το Τμήμα είναι αν τίθεται στη συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου θέμα αντισυνταγματικότητας για μια τροπολογία, η οποία δεν είναι ενσωματωμένη στο νομοσχέδιο και δεν ξέρουμε αν ενσωματωθεί. Αυτό είπα.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

Έχει σημασία. Γιατί είμαι υποχρεωμένος, εφόσον τεθεί τέτοιο θέμα, με το άρθρο 100, να διακόψω τη συζήτηση του νομοσχεδίου για να συζητηθεί η ένσταση αντισυνταγματικότητας. Γι' αυτό θέλω τη διευκρίνιση από το Τμήμα.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

Να ακούσω τις απόψεις του κόμματός σας, παρακαλώ να είναι καταγεγραμμένες.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Αντισταθμίζουμε και φοβόμαστε ότι η Κυβέρνηση πράγματι δεν ενσωμάτωσε την τροπολογία αυτή στο νομοσχέδιο ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Η τροπολογία δεν είναι εισέτι άρθρο του νομοσχεδίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: ... διότι αν την ενσωμάτωνε, τότε όπως και το νομοσχέδιο πέρασε από την Επιστημονική Επιτροπή, θα περνούσε και η εν λόγω τροπολογία, η οποία τροπολογία όμως κατατιθέμενη ως τροπολογία δεν πέρασε από το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής. Δεν έχουμε την έκθεση της επιτροπής, η οποία πιστεύουμε ότι σαφώς θα γνωμοδοτούσε ότι η ρύθμιση αυτή είναι αντισυνταγματική. Επομένως βάσει του Κανονισμού της Βουλής, εμείς θέτουμε θέμα αντισυνταγματικότητας και όπως σας είπα ορίζουμε και τον λέγοντα για να σας αναπτύξει την επιχειρηματολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Είναι σαφές η διαδικασία από το άρθρο 100, δεν υπάρχει αντίρρηση επί της διαδικασίας. Ήθελα να διευκρινιστεί η θέση σας, να καταγραφεί, όπως και των άλλων πλευρών.

Κύριε Αναμμερίτη, τι θέλετε; Είμαι υποχρεωμένος να διακόψω τη συζήτηση επί της αρχής για να συζητηθεί το θέμα της αντισυνταγματικότητας. Θέλετε να πείτε κάτι επί της διαδικασίας; Ορίστε έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω μια αντίρρηση. Το άρθρο 100 λέει ότι όταν τεθεί θέμα αντισυνταγματικότητας, πράγματι τίθεται στην κατ' αρχήν συζήτηση, αλλά μιλάει επί του σχεδίου νόμου. Οι συνάδελφοι ορθώς το θέτουν, αλλά μιλούν για μια τροπολογία, την οποία μάλιστα οι περισσότεροι πιστεύω ότι δεν έχουν διαβάσει κιόλας, γιατί έχει κατατεθεί και την έλαβαν τώρα. Όταν θα έλθει η ώρα της συζήτησης των τροπολογιών, πιστεύω ότι μπορούμε να το συζητήσουμε. Δεν είναι κομμάτι του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Τα άλλα κόμματα έχουν άποψη επί του τεθέντος διαδικαστικού ζητήματος;

Ορίστε κυρία Δαμανάκη.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, αν και δεν εκπροσωπώ τον Συνασπισμό –ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος απουσιάζει- θέλω να πω το εξής: το κάθε κόμμα έχει δικαίωμα είτε μας αρέσει, είτε όχι, σε οποιαδήποτε στιγμή να θέσει θέμα αντισυνταγματικότητας. Εφόσον η τροπολογία έχει κατατεθεί, καλώς ή κακώς θεωρείται μέρος του νομοσχεδίου. Αυτή είναι η πάγια τακτική εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Επομένως, κύριε Πρόεδρε, πρέπει να προχωρήσουμε στη συζήτηση περί αντισυνταγματικότητας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε και εμείς νομίζουμε ότι αφ' ης στιγμής αμφισβητείται η συνταγματικότητα της τροπολογίας και είναι σύνθηρες πια, έχει γίνει κανόνας, οι τροπολογίες αυτές παίρνουν σειρά άρθρων επί του νομοσχεδίου, δεν μπορεί να αμφισβητήσει κανείς ότι είναι εκτός του κορμού του νομοσχεδίου, που συζητούμε επί της αρχής για να πούμε ότι δεν αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Και νομίζω ότι πρέπει να διακόψουμε και να γίνει η συζήτηση στο αίτημα των Βουλευτών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Επιμένω στην άποψη και ήθελα να διευκρινιστεί, να ακούσουμε τις πτέρυγες. Δεν είναι θέμα που χρειάζεται να δημιουργήσει αντιπαράθεσης. Είναι σαφές το άρθρο 100. Το άρθρο 100 λέει ότι ο Πρόεδρος της Βουλής και κάθε Βουλευτής ή μέλος της Κυβέρνησης μπορεί να ζητήσει στο στάδιο της κατ' αρχήν συζήτησης να αποφανθεί η Βουλή αναφορικά με συγκεκριμένες αντιρρήσεις που προβάλλει για τη συνταγματικότητα νομοσχεδίου ή πρότασης νόμου.

Έχουμε το νομοσχέδιο και κατατεθειμένες τροπολογίες.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Αυτές είναι μέρος του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ναι, αλλά δεν είναι ενσωματωμένες στο νομοσχέδιο. Ενδεχομένως μία τροπολογία...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΔΡΑΚΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, όταν ψηφιστεί μία τροπολογία θα θέσουμε θέμα αντισυνταγματικότητας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριοι συνάδελφοι, ήρεμα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ορίστε, κύριε Κασσίμη, έχετε το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όλα τα άρθρα του νομοσχεδίου και οι τροπολογίες είναι μέρος του νομοσχεδίου. Η διαφορά είναι ότι οι τροπολογίες είναι άρθρα αναρίθμητα μέχρι της ψηφισέως τους. Τα δε άρθρα δεν σημαίνει ότι θα ψηφιστούν όλα.

Όλα αυτά, λοιπόν -και οι τροπολογίες και τα άρθρα- αποτελούν τμήμα του νομοσχεδίου. Δεν υπάρχει διαφορετική νομική ερμηνεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Την άποψή σας λέτε. Πολύ σωστά, αλλά να ακούσω και τους άλλους.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ναι, κύριε Σαλαγκούδη.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι, θα προχωρήσουμε, μην ανησυχείτε, υπομονή.

Κύριε Σαλαγκούδη, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι η άποψή σας έχει ένα κενό. Και το κενό έγκειται στο γεγονός ότι εάν κατατεθεί μία αντισυνταγματική τροπολογία, δεν θα υπάρξει δυνατότητα στην αρχή της κατάθεσης της συζήτησης της τροπολογίας να θέσουμε θέμα αντισυνταγματικότητας, όταν αυτή είναι.

Άρα, λοιπόν, αφού η τροπολογία έχει κατατεθεί και έχει κατατεθεί από την Κυβέρνηση και όχι από κάποιον Βουλευτή, νομίζω ότι αποτελεί μέρος του νομοσχεδίου και γι' αυτό τίθεται το θέμα της αντισυνταγματικότητας από την επί της αρχής συζήτηση.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αγοράστηκε ο χρόνος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κάνετε και σ' αυτό λάθος διότι γνωρίζετε πού ήταν και πού είναι οι Βουλευτές. Είναι στη Βουλή. Δεν είναι εκεί το θέμα, λοιπόν. Είναι θέμα πώς θα ερμηνεύσουμε τον Κανονισμό. Υπάρχει μια ευθύνη στο Προεδρείο. Διότι δεν έχουμε ενσωματωμένη τροπολογία για να πούμε απλά ότι τίθεται αντισυνταγματικότητα επί της αρχής. Γι' αυτό ήμουν πρόθυμος να ακούσω τις απόψεις και των άλλων κομμάτων.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Παρακαλώ, δεν υπάρχει κανένας λόγος να δημιουργούμε πρόβλημα.

Αν επιμένετε, λοιπόν, να συζητήσουμε την σύσταση αντισυνταγματικότητας του νομοσχεδίου με βάση την άποψή σας για την τροπολογία και σύμφωνα με το άρθρο 100, και αφού συμφωνεί το Τμήμα, τότε να τη συζητήσουμε.

Ορίστε, ο λέγων έχει το λόγο για πέντε λεπτά.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, η συζητούμενη τροπολογία, η οποία προκάλεσε πολλή συζήτηση επί της διαδικασίας, έχει ως εξής: Στο σχέδιο νόμου «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις» έρχεται ως άρθρο που θα ενσωματωθεί στο νομοσχέδιο και λέει: «Νομιμοποίηση των υφιστάμενων κτισμάτων εντός της χερσαίας ζώνης των δώδεκα οργανισμών λιμένων Α.Ε.».

Με την τροπολογία αυτή προβλέπεται το εξής: Οι κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις που έχουν ανεγερθεί από το δημόσιο και τους φορείς διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων στους χώρους λιμενικής ζώνης των δώδεκα οργανισμών λιμένων κλπ, νομιμοποιούνται και δεν οφείλτε κανένα τέλος για την κατασκευή αυτών. Νομιμοποιούνται κατά την εισηγητική έκθεση, η

οποία συνοδεύει την τροπολογία αυτή.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**)

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση όλα τα κτίρια, εγκαταστάσεις, αποθηκευτικοί στεγασμένοι χώροι, φυλάκια, λιμενικά έργα, προσχώσεις, εσωτερική οδοποιία και προσβάσεις, εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο, υπόγεια-υπέργεια τμήματα κ.λπ., θεωρούνται ότι έχουν κτιστεί νόμιμα. Αυτά προσπαθεί να καλύψει η παρούσα τροπολογία.

Κατά το άρθρο όμως 20 και 24 του Συντάγματος προβλέπονται οι εξής ρυθμίσεις. Κατά το άρθρο 20 καθένας έχει δικαίωμα στην παροχή έννομης προστασίας από τα δικαστήρια, αφού προηγουμένως αναπτύξει τις απόψεις του. Κατά την παράγραφο 2 το δικαίωμα της προηγούμενης ακρόασης των ενδιαφερομένων ισχύει για κάθε διοικητική ενέργεια. Είναι το γνωστό άρθρο, το δικαίωμα της ακρόασης του κάθε Έλληνα πολίτη.

Κατά το άρθρο 24 όμως, το οποίο έχει αποφασιστική σχέση με την παρούσα τροπολογία, ορίζεται ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους και δικαίωμα του καθενός. Κατά την παράγραφο 2 του ιδίου άρθρου η χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδομική και η επέκταση των πόλεων αποτελεί καθήκον του κράτους, μιας ρυθμιστικής αρχής και όλα αυτά ισχύουν και για τους υπάρχοντες πολεοδομικούς οικισμούς.

Κατά τη σαφή έννοια των διατάξεων αυτών η παρέμβαση, η νομιμοποίηση κτισμάτων αυθαίρετων -γιατί περί αυθαίρετων πρόκειται εδώ- χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν αυτές οι προβλέψεις του Συντάγματος για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, για τη χωροταξική και πολεοδομική αναδιάρθρωση μιας περιοχής δεν επιτρέπεται. Σαφώς είναι αντίθετη η παρούσα τροπολογία με τις προβλέψεις αυτές του Συντάγματος, αλλά και με τη διάταξη του άρθρου 20 του Συντάγματος, διότι παραβιάζει το δικαίωμα της ακρόασης.

Πλέον όμως τούτων και σοβαρότερο, έτσι καταργούνται και οι υπάρχουσες δικαστικές αποφάσεις, που σημαίνει ότι η νομοθετική εξουσία αυτήν τη στιγμή παρεμβαίνει και στην τρίτη συντεταγμένη εξουσία, δηλαδή τη δικαστική. Καταργεί συγκεκριμένες δικαστικές αποφάσεις. Αυτός είναι ένας πρόσθετος λόγος αντιθέσεως της παρούσης τροπολογίας με τη συνταγματική πρόβλεψη των άρθρων 20 και 24 του Συντάγματος. Όπως είπε και η εισηγήτρια, ίσως γι' αυτό το λόγο ακολουθήθηκε η οδός της τροπολογίας και όχι η οδός της ενσωματώσεως στο νομοσχέδιο συγκεκριμένου άρθρου, διότι έτσι παρακάμφθηκε η διάβαση του νομοσχεδίου αυτού από την αρμόδια Επιστημονική Επιτροπή.

Για τους λόγους αυτούς πιστεύουμε ότι είναι σαφές και ευθεία η αντίθεση της προκειμένης τροπολογίας προς τις διατάξεις των άρθρων 20 και 24 του Συντάγματος και πρέπει να γίνει δεκτή η άποψη αυτή από τη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ποιος έχει αντίθετη άποψη;

Ο κ. Ανωμερίτης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστό ότι με το ν. 2932/2001 το ελληνικό δημόσιο παραχώρησε σε δέκα λιμάνια της χώρας την περιουσία που κατείχε προκειμένου να ενσωματωθεί στα περιουσιακά στοιχεία των ανωνύμων εταιρειών που συσταθήσαν. Είναι γνωστό ότι με το ν. 2932/2001 τόσο ο ΟΛΠ όσο ο Οργανισμός Λιμένων Θεσσαλονίκης όσο και τα δέκα λιμάνια στα οποία αναφέρεται η τροπολογία λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρείες ενώ όλα τα άλλα λιμενικά ταμεία μετετράπησαν σε δημοτικές επιχειρήσεις.

Για να ενσωματωθούν τα περιουσιακά αυτά στοιχεία υπεγράφησαν μεταξύ των λιμένων και του ελληνικού δημοσίου παραχωρητήρια για τις συγκεκριμένες εκτάσεις και τα συγκεκριμένα κτίσματα. Κάποια όμως από αυτά τα κτίσματα σε αυτά τα λιμάνια κατά τη διέλευση των δεκαετιών πιθανόν να έχουν χωροταξικού ή άλλου χαρακτήρα προβλήματα, τα οποία δικαίως η τροπολογία θεραπεύει, διότι δεν νοείται το ελληνικό δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Οικονομικών, να έχει παραχωρήσει περιουσία σε ανώνυμη εταιρεία και αυτή η περιουσία

να λέμε ότι δεν είναι νόμιμη είτε από πλευράς τίτλων είτε από πλευράς πολεοδομικών στοιχείων.

Θα ήταν παράδοξο αυτή η παραχώρηση η οποία έχει γίνει εδώ και δύο χρόνια, να θεωρείται έωλη.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι η τροπολογία που κατέθεσαν οι Υπουργοί Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, δεν δημιουργεί προβλήματα σε σχέση με το άρθρο 24 του Συντάγματος, τόσο για το οικιστικό όσο και για τα πολεοδομικά θέματα. Πιθανόν κτίσμα το οποίο βρίσκεται μέσα στη σύμβαση παραχώρησης και το οποίο το 1940 ή το 1960 δεν είχε λάβει την άδεια της πολεοδομίας παραδείγματος χάρι να θεωρείται σήμερα μη νόμιμο και να πρέπει να γκρεμιστεί. Αυτό θα έλεγα ότι είναι και ένα γενικότερο θέμα.

Γνωρίζουν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις υπάρχουν τέτοια προβλήματα γιατί αν εφαρμόσουμε το Σύνταγμα και τους νόμους θα πρέπει να γκρεμίσουμε τα μισά νοσοκομεία, ξενοδοχεία. Για να μην πω ότι η Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου προχθές που ήμουν στην Άνδρο έβγαλε μία απόφαση την οποία μάλιστα υπέγραψε ο Υφυπουργός Οικονομικών με την οποία δέκα χιλιάδες στρέμματα θεωρούνται δημόσια γη. Μάλιστα θα πρέπει να γκρεμιστούν όλα. Θα πρέπει να γκρεμιστούν έξι χωριά, θα πρέπει να γκρεμιστούν όλα ξενοδοχεία. Και αγαπητέ Λεβογιάννη θα πρέπει να γκρεμιστεί και το σπίτι του Νίκου Χριστουδουλάκη διότι είναι μέσα σ' αυτή την έκταση όπως είναι και τα σπίτια όλων όσων πήγαν και έκτισαν τα τελευταία είκοσι, τριάντα χρόνια εκεί.

Αυτό το περιεργό και το παράδοξο έρχεται η τροπολογία αυτή να θεραπεύσει. Και το θεραπεύει πολύ απλά. Λέει ότι αυτά τα κτίσματα που είναι σήμερα μέσα στο λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, η γραμμή του ΟΣΕ που περνά από εκεί και που έγινε κάποτε χωρίς να ληφθεί η απαιτούμενη οικιστική ή πολεοδομική άδεια, είναι νόμιμα. Δεν λέει ότι θα γίνουν νόμιμα επειδή ανήκουν στο δημόσιο. Μιλάμε σε ιστορικό χρόνο. Άρα, ό,τι έχει φτιαχτεί μέσα στα λιμάνια και υπάρχει μέσα στη σύμβαση παραχώρησης του δημοσίου προς τα λιμάνια, είναι νόμιμο. Τι το περίεργο και τι το αντισυνταγματικό βλέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Τσίπρα, όσον αφορά το άρθρο 24 είναι κατανοητό αυτό που είπατε. Όσον αφορά όμως το άρθρο 20, το δικαίωμα ακρόασης, τίνων στερείται το δικαίωμα ακρόασης;

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Όταν έχουμε παρέμβαση της νομοθετικής εξουσίας και κάλυψη οποιωνδήποτε εκ νόμων όπως πιστεύουμε εδώ καταστάσεων, τότε οποιοσδήποτε πολίτης ο οποίος κατά το άρθρο 24, παράγραφος 1 έχει δικαίωμα στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, δεν του παρέχεται η δυνατότητα να προσφύγει στα δικαστήρια και να πει κύριοι κακώς γίνονται αυτές οι νομιμοποιήσεις. Όταν έχουμε εν προκειμένω τροπολογία, νόμο ο οποίος λέει ότι όλα αυτά είναι εντάξει, δεν υπάρχει το δικαίωμα προσφυγής στα δικαστήρια κανενός.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το άρθρο 20 αφορά ατομικό δικαίωμα. Αναφέρεστε, λοιπόν, γενικώς στο δικαίωμα οποιουδήποτε Έλληνα πολίτη να προσφύγει για την προστασία του περιβάλλοντος.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εννοείτε ότι πρέπει όλοι οι Έλληνες πολίτες να έχουν την ευχέρεια...

Κύριε Τσίπρα, για να καταλάβω σας παρακαλώ, δεν αναφέρεστε προφανώς σε δικαιώματα κάποιων ιδιωτών, κάποιων πολιτών, των οποίων από τη μεταβίβαση αυτών των εγκαταστάσεων από το κράτος δια της εταιρείας του ελληνικού δημοσίου στις εταιρείες των οργανισμών λιμένων, βλάπτονται τα συμφέροντά τους.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχει την εξής έννοια: Αν υπάρχουν δικαιώματα τρίτων με τη νομοθετική κάλυψη...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ): Τι δικαιώματα θα είναι αυτά;

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Δεν γνωρίζω. Ούτε μπορεί να το γνωρίζει...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ): Παρανόμου καταλήψεως;

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Δεν γνωρίζω. Αυτήν τη στιγμή η κατάσταση είναι γενική και αφηρημένη. Δεν γνωρίζω τι δικαιώματα τρίτων μπορεί να υπάρξουν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Λέει εδώ η διάταξη ότι εγκαταστάσεις που ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο όπως είναι και ευρίσκονται –όπως γράφουν οι συμβολαιογράφοι– μεταβιβάζονται στους οργανισμούς λιμένων.

Αυτό δεν λέει η τροπολογία;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Τα αυθαίρετα και παράνομα νομιμοποιούνται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όπως είναι και ευρίσκονται είτε νόμιμα είναι είτε όχι. Και λέει ότι γι' αυτές τις μεταβιβάσεις δεν θα πληρώσουν οι οργανισμοί λιμένων φόρους, τέλη κλπ.

ΠΕΤΡΟΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ: Δεν είναι έτσι.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Νομιμοποιούνται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εγώ δεν έχω καταλάβει τίποτε άλλο και πρέπει να καταλάβουμε.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Να το κάνω σαφές. Δικαίωμα τρίτων...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εκτός από το δικαίωμα του οποιουδήποτε πολίτη να μιλήσει για το περιβάλλον.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κανείς δεν στερείται του δικαιώματος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Σας παρακαλώ, κύριε Ιωαννίδη. Είμαστε και κάποιοι που δεν είμαστε και τόσο ευφυείς και θέλουμε μεγαλύτερη ανάλυση. Βλέπετε ο ελληνικός λαός δικαιούται να στέλνει εδώ στη Βουλή Βουλευτές και με δεικτική ευφυΐας εκατό και με δεικτική ευφυΐας πιο κάτω. Άλλωστε δεν είναι όλοι οι Έλληνες πολίτες σε αυτό το επίπεδο ευφυΐας.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Το πρώτο δικαίωμα είναι αυτό που καθιερώνεται από την παράγραφο 1 του άρθρου 24 και λέει, ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους και δικαίωμα του καθενός. Άρα, από το ίδιο το άρθρο το δικαίωμα αυτό είναι ατομικό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αυτό σημαίνει ότι η διοίκηση πρέπει σε ό,τι κάνει που μπορεί να έχει σχέση με το περιβάλλον, να καλεί τα δέκα εκατομμύρια των Ελλήνων πολιτών...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, να απαντήσω. Αυτό είναι θέμα έννομου συμφέροντος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν αντιλέγω. Απλώς δεν μπορώ να καταλάβω μήπως πρόκειται εδώ για συμφέροντα πολιτών που θίγονται δια της μεταβιβάσεως αυτής από το δημόσιο στους οργανισμούς λιμένων.

Όπως ξέρετε, δια της μεταβιβάσεως της κυριότητας όποιος έχει οποιοδήποτε δικαίωμα κατοχής, το χάνει διότι ο νέος κύριος τον εκβάλλει.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η τροπολογία μιλάει και για προσχώσεις. Δεν μπορεί να νομιμοποιούνται προσχώσεις με νομοθετική ρύθμιση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εκεί θα αποφασίσουμε επί της ουσίας. Τώρα κρίνουμε αν είναι συνταγματική η ρύθμιση ώστε να τη δεχθούμε ή όχι.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, θέλω να δώσω κάποιες διευκρινίσεις. Περισσότερα θα πούμε την ημέρα που θα συζητήσουμε τις τροπολογίες.

Πρόσφατα επισκέφθηκα τα δέκα μεγάλα λιμάνια της χώρας στα οποία αναφέρεται αυτή η τροπολογία. Σε αυτά τα λιμάνια με βάση τον ν. 2932/2001 οι οργανισμοί λιμένων έχουν πάρει τη χρήση και την εκμετάλλευση συγκεκριμένων κτηρίων. Πρόκειται περίπου για εξακόσια κτήρια. Στη συζήτηση της τροπολογίας θα σας φέρω τον κατάλογο των κτηρίων, είτε πρόκειται για στεγασμένα κτήρια είτε για φυλάκια είτε για οτιδήποτε άλλο. Όλοι οι οργανισμοί λιμένων προχωρούν σε στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης, που είναι λογικό να αναφέρονται σε νόμιμα κτήρια. Έτσι αυτή η τροπολογία κάνει το απολύτως λογικό. Κτήρια τα οποία παραχωρήθηκαν κατά χρήση και εκμετάλλευση θα θεωρηθούν πλέον και νόμιμα. Είναι κτήρια του ελληνικού δημοσίου. Πιστεύω ότι αυτή η τροπολογία δεν κρύβει τίποτε. Είναι εντε-

λώς αθώα. Κατά λογική συνέπεια και συνέχεια έρχεται να νομιμοποιήσει κτήρια του ελληνικού δημοσίου τα οποία δόθηκαν για χρήση και εκμετάλλευση στους οργανισμούς των συγκεκριμένων λιμένων.

Νομίζω πως η Νέα Δημοκρατία κωλυσιεργεί, παρερμηνεύοντας το άρθρο 100 του Κανονισμού της Βουλής και κάνει αντιπολίτευση για την Αντιπολίτευση, δεδομένου ότι κατά τα άλλα συμφωνεί με το νομοσχέδιο και προσπαθεί να δικαιολογήσει μια αντιπολιτευτική στάση την οποία δεν μπόρεσε να διαμορφώσει ούτε στην επιτροπή και πιστεύω ότι δεν θα το κάνει ούτε μέσα στην Ολομέλεια.

Για το λόγο αυτό, θεωρώ πως όλη η συζήτηση περί αντισυνταγματικότητας είναι σε εντελώς λάθος βάση. Επαναλαμβάνω πως η τροπολογία είναι αθώα σε ό,τι αφορά το «διάβολο» που κρύβεται στις λεπτομέρειες και με αυτήν την έννοια ζητώ από την Ολομέλεια να την κρίνει συνταγματική.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ο καθένας μπορεί να προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ, ησυχία. Δεν έχει ζητήσει κανείς άλλος το λόγο.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να θέσω υπόψη του Τμήματος το εξής, προκειμένου να γνωρίζετε τι θα αποφασίσετε: Υπάρχει το θέμα της συνταγματικότητας και το θέμα της ουσίας. Δηλαδή, υπάρχει το θέμα του εάν αυτή η διάταξη, όπως έρχεται, έχει συνταγματική κάλυψη. Και παρά το γεγονός ότι έρχεται ως τροπολογία εκρίθη με τη γνώμη όλων ότι πρέπει να συζητήσουμε το θέμα της συνταγματικότητας στο στάδιο επί της αρχής.

Επίσης, υπάρχει και το ουσιαστικό θέμα επί του οποίου θα κρίνει το Τμήμα όταν συζητηθεί η ουσία, δηλαδή, κύριε Υπουργέ, το αν είναι απαραίτητο να γίνει αυτή η μεταβίβαση από το δημόσιο στους οργανισμούς λιμένων χωρίς τέλη, πρόστιμα κλπ. Ένα θέμα το οποίο είναι λίγο προβληματικό και θα πρέπει να σκεφτείτε όταν θα φθάσουμε την τρίτη ημέρα στη συζήτηση της τροπολογίας είναι ποια κτίσματα θα νομιμοποιήσουμε. Γιατί όταν λέμε ως ελληνικό δημόσιο ότι θα κατεδαφισθούν τα παράνομα κτίσματα, όπως για παράδειγμα αυτά που είναι στον αιγιαλό κλπ., πρέπει εσείς να ζητήσετε τα στοιχεία και να μας πείτε για συγκεκριμένα κτίρια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Συμφωνώ, κύριε Πρόεδρε. Θα φέρω συγκεκριμένο κατάλογο κτισμάτων για κάθε λιμάνι. Θα είμαστε απόλυτα συγκεκριμένοι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Πολύ ωραία, κύριε Υπουργέ, ώστε να μη νομιμοποιήσουμε ενδεχομένως επικίνδυνα κτίσματα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Είπα, κύριε Πρόεδρε, ότι δεν θα επιτρέψω στο «διάβολο» που κρύβεται στις λεπτομέρειες να δημιουργήσει εντυπώσεις. Θα νομιμοποιήσουμε τα συγκεκριμένα κτίρια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ, λοιπόν, το Τμήμα σε ό,τι αφορά τη συνταγματικότητα να αποφανθεί αν δέχεται αυτήν την ένσταση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, δηλαδή για το εάν υπάρχει πρόβλημα συνταγματικότητας σε αυτήν τη διάταξη.

Οι αποδεχόμενοι την πρόταση παρακαλώ να σηκώσουν το χέρι.

(Σηκώνουν το χέρι οι αποδεχόμενοι την πρόταση)

Οι μη αποδεχόμενοι τη πρόταση παρακαλώ να σηκώσουν το χέρι.

(Σηκώνουν το χέρι οι μη αποδεχόμενοι την πρόταση)

Είναι προφανές ότι οι περισσότεροι θεωρούν ότι δεν υπάρχει θέμα συνταγματικότητας. Κατά τα λοιπά και επί της ουσίας θα συζητηθεί η τροπολογία την τρίτη ημέρα όπου θα είναι αρκετά χρήσιμα τα όσα ήδη ελέχθησαν.

Το λόγο έχει ο κ. Γκατζής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, άκουσα τους εισηγητές των δύο μεγάλων κομμάτων και πραγματικά βλέπω ότι έχει γίνει συνηθισμένο στα δύο μεγάλα κόμματα, να κάνουν έναν πραγματικό πλειοψηφισμό πλειοψηφίας όταν πρόκειται να συζητήσουμε ουσιαστικά για τα συμφέροντα του εφοπλιστικού κεφαλαίου και γενικότερα του μεγάλου κεφαλαίου. Σήμερα,

όμως, ήταν η έξαρση, η υπερβολή! Έφτασε στο σημείο ο Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας να ζητήσει την απαλλαγή του ΦΠΑ, που πληρώνουν το 50%, δηλαδή 4%, όταν δεν έχει γίνει καμία τέτοια πρόταση για την απαλλαγή του ΦΠΑ από τα είδη πρώτης ανάγκης. Αυτό θίγει τα λαϊκά κοινωνικά στρώματα.

Ζητάει ακόμα περισσότερα προνόμια. Θα φέρει, όπως λέει, αναπτυξιακό νόμο που θα δίνει νέα προνόμια, ακόμη και χρηματοδότηση για αντικαταστάσεις των πλοίων. Δεν φτάνουν αυτές οι φοροαπαλλαγές. Οι εκπρόσωποι των φορέων των πλοίων αναψυχής ήρθαν και μας είπαν ότι δεν γίνεται καμία φοροαπαλλαγή, λες και όταν αυτοί υπάγονταν στο καθεστώς των ανωνύμων εταιριών και ΕΠΕ που διέπονται από το ν.2190 περί επιχειρήσεων, η φορολογία τους ήταν ταυτόσημη με αυτούς που υπάγονται στη ΝΕΠΑ, όταν μπορούν να κάνουν μικρές εταιρείες, όταν φορολογούνται για ένα πλοίο, όταν έχουν όλες αυτές τις απαλλαγές που προστίθενται στο ν.27/75.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΑΔΗΣ)

Από την άλλη μεριά είναι χαρακτηριστικό πώς ο εισηγητής της Πλειοψηφίας προσπάθησε να δικαιολογήσει ότι δεν υπάρχουν σημαντικές φοροαπαλλαγές. Είπε ότι οι φοροαπαλλαγές αυτές θα βοηθήσουν την ανάπτυξη, τον ανταγωνισμό και γίνονται με κοινωνική ευθύνη.

Κύριοι Βουλευτές, για την ταμπακέρα των άρθρων 37, 40 και 42 δεν μας είπε τίποτα ο εισηγητής της Πλειοψηφίας γι' αυτές τις μεγάλες φοροαπαλλαγές που γίνονται και το ιδιαίτερο καθεστώς που υπάρχει. Αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Για ποια κοινωνική ευθύνη μπορεί να μιλήσει σήμερα το κυβερνών κόμμα, αλλά και το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ιδιαίτερα στο συγκεκριμένο αυτό χώρο, όταν ξέρουμε ότι είναι ο μόνος εργασιακός χώρος όπου λειτουργούν ακόμα χουντικοί νόμοι, ο ν.330, τον οποίο όχι μόνο υπερασπίζονται, αλλά ο πρώην Υπουργός μας έφερε και τα ΜΑΤ εκεί του λιμενικού για να χτυπήσει τους εργαζόμενους με βόλα φυσικά αυτούς τους νόμους. Κήρυξε και εκεί στρατιωτικό νόμο στο μόνο εργασιακό χώρο. Δεν επιτρέπεται να σηκώσει κανένας κεφάλι ενάντια στο εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Πέρα από τις φοροαπαλλαγές αυτές, έχει έρθει πρόσφατα υπουργική απόφαση που αλλάζει τις κοινωνικές συνθέσεις. Για να δείτε ότι από τη μια μεριά έχουμε μία υπερπροσφορά προνομίων στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και από την άλλη έχουμε καταγισμό επιθέσεων στους εργαζόμενους με διάφορα μέτρα, πέρα από τους νόμους αυτούς που ισχύουν. Είναι η δεύτερη φορά που από τον ίδιο Υπουργό έρχεται ο περιορισμός της οργανικής σύνθεσης των πλοίων στους ναυτεργάτες. Τι σημαίνει αυτό: Σημαίνει ότι πολλά πλοία έχουν μόνο Έλληνα καπετάνιο, αν τον έχουν κι αυτόν. Όλο το άλλο προσωπικό είναι αλλοδαπό. Σημαίνει ότι αν κοιτάξει κανείς τους πίνακες, μέσα σε λίγα χρόνια οι τριάντα έξι χιλιάδες πεντακόσιοι εργαζόμενοι που απασχολούνταν στη ναυτιλία έχουν μειωθεί στους δεκαοκτώ χιλιάδες εξακόσιους. Σημαίνει, ότι οι άνθρωποι αυτοί βρίσκονται σήμερα στο λιμάνι του Πειραιά και στα άλλα λιμάνια, αλλά όταν χρειαστεί πλήρωμα οι εφοπλιστές πηγαίνουν στα ιδιωτικά γραφεία ευρέσεως εργασίας και παίρνουν μία βεβαίωση ότι δεν υπάρχει ελληνικό πλήρωμα για την τάδε ειδικότητα και βάζουν τους αλλοδαπούς.

Είναι αυτή η μαύρη εργασία που λέμε.

Μας μίλησε η Κυβέρνηση πέρα από τα εργασιακά και για την κοινωνική ευθύνη, ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα κλπ. Η ανάπτυξη στη συγκεκριμένη περίπτωση όπως και γενικότερα στην οικονομία της χώρας είναι μονοδιάστατη. Πού είναι ο κοινωνικός χαρακτήρας της ανάπτυξης στο συγκεκριμένο τομέα; Να πούμε ότι διπλασιάστηκε τα τελευταία χρόνια σε αριθμό πλοίων και τονάξο ο ελληνικός εμπορικός στόλος; Να πούμε ότι κατά την ίδια περίοδο μειώθηκε κατά 50% το προσωπικό των εργαζομένων στη ναυτιλία; Ναυτιλία δεν είναι μόνο το κεφάλαιο το εφοπλιστικό και οι εφοπλιστικές εταιρείες. Για τη ναυτιλία πρέπει να δούμε σαν μέσο μεταφοράς πέρα από τον κοινωνικό του χαρακτήρα και την κοινωνική διάσταση. Να δούμε ποιος ωφελείται και ποιος ζημιώνει από αυτήν την υπόθεση και σε όφελος τίνος γίνεται αυτή η ανάπτυξη. Μήπως γίνεται στην ακτοπλοϊκή σε

όφελος των χρηστών, των νησιωτών; Ξέρουμε ότι επιλέγουν τα φιλέτα.

Πριν από λίγους μήνες, κάναμε ολόκληρο αγώνα όλοι οι φορείς της Μαγνησίας να μπει ένα ακόμη πλοίο στα νησιά μας και ο κύριος Υπουργός μας είχε πει «θα κάνουμε μία προσπάθεια να παρακαλέσουμε τους εφοπλιστές να βάλουν ακόμη ένα πλοίο». Άκου πού φθάσαμε! Και παίρνουν 13,5 δισεκατομμύρια επιχορήγηση για τις άγονες γραμμές ενώ πρώτα πριν την κατάργηση του καμποτάζ έπαιρναν 3,5 δισεκατομμύρια.

Να δούμε την αύξηση των ναύλων; Να δούμε τελικά το πώς χρησιμοποιεί τα πλοία το προσωπικό το οποίο βρίσκεται; Ανάπτυξη λέει θα γίνει και με την ανταγωνιστικότητα και θα έρθουν κάτω από ελληνική σημαία. Έχουμε και ένα πίνακα εδώ που μας είχε δώσει ο κύριος Υπουργός ποιες είναι οι τιμές στις άλλες χώρες; Γιατί δεν έρχονται αυτά, κύριε Υπουργέ; Θα δώσετε και άλλες φοροαπαλλαγές που ζητάει η Νέα Δημοκρατία. Φυσικά δεν έχετε αντίρρηση προς αυτό. Αν ήταν Κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία να έδινε αυτά και να ζητούσατε εσείς περισσότερα.

Αλλά σας ρωτώ: Όταν ο στόλος αυξάνεται αλματώδως, όταν μειώνονται οι θέσεις εργασίας, όταν αλλάζουν οι συνθέσεις των πλοίων, όταν το ταμείο του NAT βρίσκεται σε αυτήν την κατάσταση που βρίσκεται και οι συντάξεις είναι συντάξεις πείνας όταν οι ναυτικοί μας βρίσκονται έξω από τα λιμάνια και περιμένουν δουλειά και δεν τηλεφωνούν ούτε στα σπίτια τους, γιατί δεν μπορούν να απαντήσουν στα παιδιά τους στα προβλήματα που τους θέτουν, όταν τελικά η ανταγωνιστικότητα αυτή δεν έχει τις άλλες διαστάσεις τις κοινωνικές και τις περιβαλλοντικές, οι οποίες είναι πάρα πολύ οδυνηρές στο περιβάλλον, για ποια κοινωνική ευθύνη μιλάει η Κυβέρνηση; Με ποια κοινωνική ευθύνη μπορεί να κρίνει κανένας αυτό το νομοσχέδιο;

Η ανταγωνιστικότητα από την άλλη πλευρά, κύριοι Βουλευτές, γίνεται πάντοτε εις βάρος του εισοδήματος των εργαζομένων των ασφαλιστικών δικαιωμάτων αλλά και των εργασιακών του δικαιωμάτων. Αυτή είναι κλασική περίπτωση. Εδώ δίνεται μία ακόμη προίκα την οποία ετοίμασε ο προηγούμενος Υπουργός και την φέρνεται και εσείς, κύριε Υπουργέ, σήμερα. Φυσικά λέμε ότι είναι πολιτική της Κυβέρνησης, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι εσείς δεν έχετε ευθύνη επειδή αυτή η κυβερνητική πολιτική είναι αντιλαϊκή και ότι ο Υπουργός που τη φέρνει δεν έχει την ευθύνη. Έχει. Και δυστυχώς, κύριοι Βουλευτές, μέχρι σήμερα Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας που να υπερασπίζονται τα εθνικά συμφέροντα, τα εργασιακά δικαιώματα, τα κοινωνικά δικαιώματα όλων των χρηστών των πλοίων και ιδιαίτερα μιλάω για τις ακτοπλοϊκές γραμμές δεν είχαμε. Ποτέ δεν υπερασπίστηκαν αυτά τα συμφέροντα. Απεναντίας έχουμε προτάσεις και νόμους που υπερασπίζονται και δένουν ακόμη περισσότερο τα συμφέροντα των εφοπλιστικών μεγάλων εταιρειών αλλά και γενικότερα του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Είναι υπερβολικά τα προνόμια τα οποία δίνονται.

Επίσης, να μην αναφέρω και ορισμένα που είπα στην επιτροπή, γιατί εδώ ο χρόνος δεν μας το επιτρέπει και θα προσθέσω πολλά στη δευτερολογία μου. Θα ήθελα όμως να πω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να δείτε και τα στοιχεία τα οποία έχετε στα χέρια σας, είτε από τις ασφαλιστικές εταιρείες είτε από το NAT είτε από τα σωματεία τα οποία υπερασπίζονται σήμερα των εργαζομένων ναυτικών και τάσσονται ενάντια σ' αυτήν την αντεργατική πολιτική της Κυβέρνησης και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των εφοπλιστών φυσικά.

Να δείτε τις προτάσεις τους. Υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις για το χώρο, για την ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας. Σας είπα εγώ τη δική μας θέση. Θα την πω ξανά: Εμείς είμαστε υπέρ ενός δημόσιου φορέα Εθνικών Θαλάσσιων Μεταφορών, όπως επίσης και της ελληνικής ακτοπλοΐας. Μέσα εκεί μπορούν να ενταχθούν και τα πλοία αναψυχής, να δώσουν για την ακτοπλοΐα ταξίδια πραγματικά ασφαλή, φτηνά, γρήγορα και σε όλα τα νησιά και να αναπτύξουν ακόμη περισσότερο τα εθνικά έσοδα με την ποντοπόρο ναυτιλία.

Δυστυχώς, αυτή η πολιτική δεν μπορεί να εφαρμοστεί ούτε από το ΠΑΣΟΚ ούτε από τη Νέα Δημοκρατία. Ούτε θέλετε ούτε μπορείτε. Γιατί; Γιατί και αυτό το νομοσχέδιο, κύριοι Βουλευτές, είναι προέκταση των εντολών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις

αναδιαρθρώσεις που γίνονται στο χώρο της ναυτιλίας.

Είχαμε το καμποτάζ. Ίσχυσε δύο χρόνια πριν από την κανονική ισχύ που προέβλεπε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Να, τα αποτελέσματα του καμποτάζ: Τώρα, τέλος του χρόνου, θα ισχύσει και για τα τουριστικά πλοία και θέλουμε να προλάβουμε. Και τα δύο κόμματα λένε: «Δώστε προνόμια». Έχουν μάλιστα το θράσος αυτοί που εκπροσωπούσαν και ήρθαν στις ακροάσεις να μας λένε ότι αυτά δεν είναι τίποτα! Αυτό σημαίνει ότι ζητάμε και άλλα. Ζητάμε χρηματοδότηση για την αντικατάσταση των πλοίων, ζητάμε κατάργηση του Φ.Π.Α., ζητάμε νέες διευκολύνσεις και προνόμια.

Κύριοι Βουλευτές, κάναμε συγκεκριμένες προτάσεις και αξίζει τον κόπο να τις αναφέρει κανείς. Δεν έχω το χρόνο να σταθώ λεπτομερειακά στις συγκεκριμένες φοροαπαλλαγές που υπάρχουν μέχρι σήμερα. Γιατί δεν είναι μόνο αυτές οι φοροαπαλλαγές. Είναι φοροαπαλλαγές που ακόμη περισσότερο έχουν σχέση με το ιδιοκτησιακό καθεστώς και με τις μεταβιβάσεις αυτών των μεγάλων επιχειρήσεων, που πηγαίνουν τελείως αφορολόγητες, και πολύ περισσότερο με τις κληρονομίες. Είναι πολλά αυτά από τα οποία ωφελούνται σήμερα. Κυρίως, όμως, θα πρέπει να τα δούμε.

Μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι για τη ναυτιλία θα γίνει μεγάλος κοινωνικός διάλογος και μας κάλεσε σε διάλογο. Του απάντησα στην επιτροπή, αλλά θα πρέπει να το πω ακόμη μια φορά, για να δούμε τελικά περί ποιας ναυτιλίας πρόκειται.

Το ερώτημα που έθεσα και το ξαναθέτω είναι το εξής: Θα συζητήσουμε, κύριε Υπουργέ, πάνω σε αυτό το πλαίσιο που έχετε χαράξει μέχρι σήμερα για τη ναυτιλία και ονομάζεται «εθνική υπόθεση» τα συμφέροντα των εφοπλιστών; Να έρθουμε να κουβεντιάσουμε. Μάλιστα σας έθεσα και προϋποθέσεις.

Πρώτον. Είστε διατεθειμένοι να καταργήσετε όλους αυτούς τους αντεργατικούς νόμους -τους χουντικούς, τους μεταξικούς, το ν. 330 κ.λ.π.- που υπάρχουν στο χώρο της ναυτιλίας;

Δεύτερον. Θα δεχθείτε να καταργήσετε όλες αυτές τις φοροαπαλλαγές και τα προνόμια που ισχύουν μόνο για το εφοπλιστικό κεφάλαιο; Είναι ένα σοβαρό θέμα.

Τρίτον. Θα δεχθείτε, κύριε Υπουργέ, στην όλη αυτή διαδικασία της συζήτησης να σταματήσουν όλα τα υπερπρονόμια που υπάρχουν για τους εφοπλιστές;

Αυτά είναι τα ερωτήματά μας. Εμείς δεν θα έρθουμε να κουβεντιάσουμε, αν τελικά οι φοροαπαλλαγές θα είναι τόσες ή λιγότερες ή περισσότερες. Και επειδή ξέρουμε ότι δεν είστε διατεθειμένος να το κάνετε -έχετε χαράξει την πολιτική σας- δεν μπορούμε να έρθουμε σε μια τέτοια συζήτηση. Γι' αυτό σας είπα: Τι να έρθουμε να κάνουμε;

Κύριοι Βουλευτές, στη δευτερολογία μου θα κάνω τις προτάσεις, γιατί δεν μου φθάνει ο χρόνος της πρωτολογίας. Έχουμε τόσα σοβαρά θέματα στα οποία πρέπει να αναφερθώ στην πρωτολογία μου. Όχι ότι οι προτάσεις έρχονται σε δεύτερη και τρίτη μοίρα. Θα ήθελα, όμως, να αφιερώσω χρόνο αποκλειστικά και μόνο για τις προτάσεις.

Κύριοι Βουλευτές, θα ήθελα, επίσης, να πω ότι αυτή η προίκα που δίνετε στους εφοπλιστές ουσιαστικά είναι εις βάρος του κοινωνικού συνόλου.

Να σας πω μόνο το εξής: φέτος ο προϋπολογισμός του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι περίπου 300 δισεκατομμύρια. Όλα αυτά δίνονται από το κράτος, από τους Έλληνες φορολογούμενους και ιδιαίτερα από τα φτωχά λαϊκά στρώματα, που φορολογούνται «κεφαλικά» με το ΦΠΑ και τις άλλες φορολογίες. Και δίνονται για να εξυπηρετηθεί ουσιαστικά το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Και σας ρωτώ: Ξέρετε πόσα εισπράττουμε; Αν δείτε τον πίνακα με τις φορολογίες της Δ' Εφορίας Πειραιά για τις φορολογίες των εφοπλιστικών εταιρειών, θα δείτε ότι είναι 8 με 8,5 δισεκατομμύρια. Δεν έχει φτάσει την τελευταία πενταετία πάνω από 8,5 δισεκατομμύρια δραχμές έσοδα.

Και σας ρωτώ: Γιατί ο Έλληνας φορολογούμενος, ο απλός πολίτης, τα φτωχά λαϊκά και μεσαία στρώματα να πληρώνουν για τις υπηρεσίες αυτές που παρέχεται στους εφοπλιστές; Γιατί εδώ δεν βλέπετε την ανταποδοτικότητα, που θέλετε να επιβάλετε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και μάλιστα για κοινωνικού

χαρακτήρα υπηρεσίες, τις οποίες μεταφέρετε;

Είναι άδικο και δεν μπορεί κανένας αυτό να το δει. Και νομίζω ότι πρέπει οι ναυτεργάτες εδώ να βγάλουν τα συμπεράσματά τους. Να δουν ποιος είναι με ποιον. Να δουν τον πλειστηριασμό προσφορών που γίνεται στο εφοπλιστικό κεφάλαιο, αγνοώντας τι γίνεται ουσιαστικά για τα δικά τους συμφέροντα και πολύ περισσότερο αγνοώντας τι γίνεται για την ίδια τη ζωή. Γιατί όταν μειώνεται το προσωπικό, θα δείτε –αν διαβάσετε και την τοποθέτησή μου ή αν έχω το χρόνο να τα πω και στη δευτερολογία μου– ότι γίνονται περισσότερα ατυχήματα και σε αυτά τα πλοία.

Κύριοι Βουλευτές, πρέπει οι εργαζόμενοι πραγματικά όχι απλώς να βγάλουν συμπεράσματα, αλλά να χωνέψουν ότι τις κυβερνήσεις που εξυπηρετούν σήμερα το εφοπλιστικό και γενικότερα το μεγάλο κεφάλαιο εις βάρος τους πρέπει να τα καταδικάσουν όχι μόνο στη συνείδησή τους, αλλά και με κάθε δυνατότητα έκφρασης που έχουν απέναντί τους, είτε αυτές λέγονται βουλευτικές εκλογές είτε είναι κάτι άλλο. Πρέπει να καταδικάσουν την πολιτική σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η εκπρόσωπος του Συνασπισμού κ. Δαμανάκη έχει το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν ξέρω αν μιλώ ως εκπρόσωπος του Συνασπισμού. Ενημερώθηκα ότι δεν είμαι εκπρόσωπος του Συνασπισμού. Εν πάση περιπτώσει, με βάση τον Κανονισμό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Υπερασπιζέστε την τιμή του Συνασπισμού αυτήν τη στιγμή όμως.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Μέχρι τώρα, κύριε Πρόεδρε, συνήθως με αντικαθιστούν αν γνώσκει μου. Τώρα φαίνεται όμως ότι με αντικαθιστούν και ερήμην μου.

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Πρόεδρε, θα έλεγα ότι, αν δεν υπάρχει αντίρρηση από τους συναδέλφους, θα μπορούσα να προηγηθώ και με βάση τη διάταξη του Κανονισμού που μου επιτρέπει να μιλήσω ως πρώην αρχηγός κόμματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κυρία Δαμανάκη.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα αναφερθώ στις απόψεις που έχω σχηματίσει από τη μέχρι τώρα συζήτηση του νομοσχεδίου.

Κύριε Πρόεδρε, το πρόβλημα του θαλάσσιου τουρισμού, στο οποίο αναφέρεται το νομοσχέδιο, είναι ένα πρόβλημα πολύ σημαντικό. Βεβαίως το νομοσχέδιο δεν αφορά το σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά αναφέρεται σε έναν πολύ συγκεκριμένο τομέα της ελληνικής ναυτιλίας, που έχει εξαιρετικές προοπτικές και εξαιρετική παρουσία. Ήδη, όπως αναφέρεται και στην εισηγητική έκθεση, υπάρχουν περίπου τριεστίμια χιλιάδες ελληνικά σκάφη, επαγγελματικά και ιδιωτικά, τα οποία με τον έναν ή τον άλλο τρόπο μετέχουν σε αυτόν τον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.

Για να είμαστε ειλικρινείς όμως και να μιλήσουμε σε πραγματική βάση, θα πρέπει να παραδεχτούμε ότι η ανάπτυξη αυτού του τομέα του τουρισμού στην Ελλάδα, οφείλεται κυρίως σ' έναν παράγοντα, τον οποίον έχω την άποψη ότι πρέπει να διαφυλάξουμε με κάθε τρόπο. Ο παράγων αυτός είναι το περιβάλλον: το θαλάσσιο περιβάλλον, το φυσικό περιβάλλον, το αρχαιολογικό περιβάλλον, το περιβάλλον της χώρας μας. Αυτός είναι ο παράγοντας ο οποίος προσελκύει τις χιλιάδες σκάφη και τους χιλιάδες ξένους τουρίστες που θέλουν να κάνουν τον περίπατο στις ελληνικές θάλασσες.

Κατά συνέπεια, κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι προς τα εκεί, προς την προστασία του περιβάλλοντος πρέπει κυρίως να κινηθεί οποιοδήποτε νομοσχέδιο και οποιαδήποτε παρέμβαση να έχει ως στόχο τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας. Το νομοσχέδιο όμως δεν ασχολείται με αυτό το θέμα. Ασχολείται πλημμελώς, όπως θα πω στη συνέχεια, και σε ορισμένες περιπτώσεις με τρόπο που δεν διασφαλίζει τα συμφέροντα του περιβάλλοντος.

Το νομοσχέδιο αντιμετωπίζει το θέμα του θαλάσσιου τουρισμού εντελώς μονόπλευρα με την παραχώρηση φορολογικών και άλλων «κινήτρων» και του καθεστώτος της ΝΕΠΑ στις ναυτιλιακές εταιρείες που θα έχουν σκάφη αναψυχής.

Όμως όλες αυτές οι διευκολύνσεις, κύριε Πρόεδρε, δεν είναι σίγουρο ότι θα καταλήξουν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, διότι η Ελλάδα –και αυτό πρέπει να το δούμε μ' ένα ρεαλιστικό και συγκεκριμένο τρόπο– δεν μπορεί να φιλοδοξεί την ανάπτυξη αυτού του τομέα, έναντι των άλλων χωρών, μόνο στη βάση του φθηνότερου τιμολογίου. Αν μιλούμε απλώς και μόνο για φθηνότερο τιμολόγιο στους περιπάτους στις θάλασσες, τότε άλλες χώρες που βρίσκονται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δεν έχουν εργατική νομοθεσία –ούτε αυτήν που έχουμε εμείς, που δεν είναι επαρκής, αλλά εν πάση περιπτώσει την έχουμε– ενδεχομένως να μπορούσαν να προσφέρουν φθηνότερα ναύλα.

Άρα, κυρίως –κατά την άποψή μας– το πρότυπο το οποίο πρέπει να αναπτυχθεί στο θέμα του θαλάσσιου τουρισμού είναι από τη μία μεριά η ασφάλεια και από την άλλη το εξαιρετικό περιβάλλον, μέσα στο οποίο μπορεί να γίνει αυτός ο θαλάσσιος τουρισμός.

Από αυτήν την άποψη, κύριε Πρόεδρε, εγώ θα έλεγα ότι πέντε είναι τα βασικά ζητήματα τα οποία δεν αντιμετωπίζει το νομοσχέδιο και στα οποία εστιάζονται οι δικές μου αντιρρήσεις και προτάσεις.

Το πρώτο είναι το θέμα των υποδομών. Δεν έγινε αρκετή συζήτηση για το θέμα των υποδομών του θαλάσσιου τουρισμού μέχρι τώρα. Θέλω όμως να πω ότι η κατάσταση εδώ παρουσιάζει πολύ μεγάλες ελλείψεις. Δεν υπάρχουν οι μαρίνες, δεν υπάρχουν οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού. Υπάρχουν μαρίνες που δεν τις διαχειριζόμαστε σωστά, δηλαδή μαρίνες που αργούν, δεν δέχονται σκάφη, ενώ έχουν γίνει εκεί επενδύσεις πολλών εκατομμυρίων, λόγω διαφωνιών ή άλλων καταστάσεων.

Επιπλέον όπου λειτουργούν, η λειτουργία αυτή δεν είναι πάντα η καλύτερη. Διευκρινίζω, κύριε Πρόεδρε, ότι δεν αναφερόμαι μόνο στην Αττική, όπου εν πάση περιπτώσει υπάρχει μεγάλη ζήτηση και τα περιθώρια ανάπτυξης υποδομών του θαλάσσιου τουρισμού είναι περιορισμένα. Δεν μπορούν όλες οι ακτές της Αττικής να γίνουν μαρίνες, διότι υπάρχει το θέμα και ο πολίτης να μπορεί να έχει ελεύθερη πρόσβαση και το περιβάλλον να προστατευθεί. Υπάρχουν, λοιπόν και άλλες ανάγκες.

Αναφερόμαι, λοιπόν, όχι στην Αττική, αλλά κυρίως στην υπόλοιπη Ελλάδα όπου οι ελλείψεις είναι εξαιρετικά υψηλές. Νομίζω ότι θα πρέπει να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα και στα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου.

Υπάρχει το θέμα της εκπαίδευσης, το οποίο για μας έχει πολύ μεγάλη προτεραιότητα και σημασία. Η εκπαίδευση είναι ελλιπής. Νομίζω μάλιστα ότι η συζήτηση στην κοινοβουλευτική επιτροπή φώτισε περαιτέρω το θέμα και ανέδειξε ότι υπάρχουν πολύ μεγάλες ευθύνες. Βεβαίως υπάρχει εδώ το επιχείρημα ότι άλλες χώρες δεν έχουν ούτε αυτούς τους κανόνες, ούτε αυτές τις προϋποθέσεις και επιτρέπουν σε οποιονδήποτε μπορεί να πάρει ένα σκάφος και να το βγάλει στο πέλαγος. Δεν νομίζω όμως ότι αυτή μπορεί να είναι σοβαρή επιχειρηματολογία.

Εμείς έχουμε υποχρέωση για την ασφάλεια των πλώων στις ελληνικές θάλασσες να υπάρχουν σοβαρά προσόντα, έχουμε υποχρέωση να προχωρήσει η εκπαίδευση, η οποία δυστυχώς έχει καθυστερήσει. Ο κύριος Υπουργός και ο πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μας ανέφεραν στην κοινοβουλευτική επιτροπή ότι υπάρχει μία υπουργική απόφαση η οποία προωθείται και ότι εν πάση περιπτώσει έχουν σκοπό να δουν το θέμα.

Νομίζω όμως ότι δεν μπορούμε να μιλάμε ουσιαστικά για επέκταση του θαλάσσιου τουρισμού, για επέκταση μάλιστα των σκαφών που δίδονται χωρίς να υπάρχει υποχρέωση πληρώματος όλα αυτά χωρίς να έχουν προηγηθεί, αν θέλετε, ορισμένα ζητήματα που έχουν σχέση με την εκπαίδευση του προσωπικού.

Υπάρχει το θέμα της ασφάλειας, στο οποίο ήδη αναφέρθηκα. Αυξάνεται ο αριθμός των μέτρων για το σκάφος που μπορεί να κυκλοφορεί για επαγγελματική χρήση χωρίς να υπάρχει πλήρωμα. Αυτό δημιουργεί κατά τη γνώμη μου και άλλα προβλήματα ασφάλειας.

Τώρα έρχομαι στους δύο πιο βασικούς και πιο σημαντικούς παράγοντες: το περιβάλλον και τους όρους εργασίας των εργαζομένων. Όσον αφορά το περιβάλλον, κύριε Πρόεδρε, θεωρώ

απαράδεκτο το γεγονός ότι το νομοσχέδιο δεν καλύπτει επαρκώς το θέμα.

Θα έπρεπε, κύριε Πρόεδρε, κατά την άποψή μας να υπάρχει σαφής δυνατότητα, ώστε οποιαδήποτε εταιρεία που ρυπαίνει το περιβάλλον να χάνει το καθεστώς των προνομίων, των απαλλαγών, της ΝΕΠΑ κλπ. Βεβαίως θα μου πει ο κύριος Υπουργός ότι γίνονται έλεγχοι και το Λιμενικό Σώμα κάνει ότι μπορεί, αλλά είναι φανερό ότι δεν αντιμετωπίζονται έτσι τα ζητήματα.

Και όταν εν πάση περιπτώσει μιλούμε για το Αιγαίο, που δεν είναι μια ανοικτή θάλασσα και όπου η παραμικρή ρύπανση μπορεί να δημιουργήσει πολύ μεγαλύτερα οικολογικά και άλλα περιβαλλοντικά προβλήματα, δεν μπορεί να αφεθούν τα ζητήματα σε μια απόφαση, η οποία προστέθηκε την τελευταία στιγμή στο σχετικό άρθρο, την οποία μπορεί να εκδώσει ο κύριος Υπουργός και μπορεί να προβλέπει μέτρα για το περιβάλλον. Δηλαδή μπορεί και να μην προβλέπει!

Το θέμα δεν αφορά τον παριστάμενο Υπουργό αλλά τον εκάστοτε Υπουργό, ο οποίος έχει τη διακριτική ευχέρεια να μην εκδώσει την απόφαση ποτέ ή και να την εκδώσει χωρίς όμως να προβλέπει συγκεκριμένα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.

Νομίζω πως το θέμα είναι πολύ σοβαρό και είναι ένας από τους βασικούς λόγους για τους οποίους έχω αντιρρήσεις ώστε να δοθεί θετική ψήφος στο νομοσχέδιο.

Όσον αφορά το θέμα της απασχόλησης, στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, σύμφωνα με τα στοιχεία που κατέθεσε ο αρμόδιος Υπουργός, η απασχόληση είναι μικρή, μιλάμε για έναν αριθμό εργαζομένων πεντακόσια έως εξακόσια άτομα. Μιλάω συγκεκριμένα για τα σκάφη του θαλάσσιου τουρισμού. Βέβαια ο αριθμός αυτός υπάρχει πιθανότητα να μειωθεί λόγω των προβλέψεων να κυκλοφορούν σκάφη χωρίς πλήρωμα κλπ.

Όμως υπάρχει σοβαρό πρόβλημα συνθηκών εργασίας στα σκάφη αυτά. Υπάρχουν πολλοί αλλοδαποί που πολλές φορές δουλεύουν χωρίς ασφάλιση και χωρίς άδεια εργασίας. Οι επιθεωρήσεις που γίνονται είναι ασημαντες σε αριθμό και σε σχέση με το μέγεθος του προβλήματος και νομίζω πως όλοι όσοι έχουν ασχοληθεί με το θέμα καταλαβαίνουν τι εννοώ.

Νομίζω πως πρέπει σε αυτόν τον τομέα να υπάρξει ένας πιο σοβαρός έλεγχος και μπορεί να διασφαλιστεί εάν υπάρχουν συγκεκριμένες ρήτρες. Σήμερα στην Ευρώπη σε πάρα πολλές χώρες τα φορολογικά κίνητρα συνδέονται με συγκεκριμένες ρήτρες που έχουν να κάνουν με την απασχόληση και το περιβάλλον. Δεν καταλαβαίνω γιατί στη χώρα μας δεν πρέπει να υιοθετήσουμε τέτοιες πρακτικές. Η φορολογική μεταρρύθμιση που έγινε πριν από κάποια χρόνια στη Γερμανία στηρίχθηκε σε μία τέτοια λογική, όπου τα φορολογικά κίνητρα συνδέθηκαν ευθέως με την απασχόληση, με τη δυνατότητα των επιχειρήσεων να αυξήσουν την απασχόληση και επίσης με την προστασία του περιβάλλοντος, μέσω των πράσινων πόρων και άλλων μέτρων. Δεν αντιλαμβάνομαι γιατί στην Ελλάδα πρέπει να τα δίνουμε όλα εφάπαξ χωρίς δυνατότητα να τα πάρουμε πίσω και χωρίς σύνδεση με άλλους όρους. Επαναλαμβάνω ότι είναι πολύ περισσότερο απαραίτητο για έναν τομέα όπου η προστασία του περιβάλλοντος και η ασφάλεια είναι όροι ζωής και θανάτου για τον κλάδο.

Κύριε Πρόεδρε, συνοψίζοντας δεν πιστεύω ότι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα μπορεί να γίνει με την αντίληψη των φθηνότερων ναύλων. Το λέω με σαφήνεια, γιατί η χώρα μας θα είναι συγκρίσιμη με άλλες ευρωπαϊκές χώρες αναγκαστικά, δεν είναι θέμα αν το επιλέγουμε ή όχι, γιατί έχουμε αντίστοιχη νομοθεσία εργατική και φορολογική με αυτές τις χώρες και ενδεχομένως θα υπάρχουν χώρες πάντα στον περίγυρό μας που θα κάνουν ντάμπινγκ μέσω του φθηνού εργατικού κόστους και έτσι δεν μπορούμε να πάμε σε αυτή τη λογική. Πρέπει να αναζητήσουμε άλλες διεξόδους και ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή έδειξε ότι αναγνωρίζει αυτά τα προβλήματα, αλλά αυτή η άποψη δεν εκφράζεται μέσα από το νομοσχέδιό του, αλλά μία άλλη άποψη μονόπλευρη που αφορά διευκολύνσεις που δίνονται στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Γι' αυτό το λόγο, κύριε Πρόεδρε, το νομοσχέδιο δεν πρέπει να ψηφιστεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η σημασία του θαλάσσιου τουρισμού πρόσφατα αναδείχθηκε. Η Νέα Δημοκρατία έχει μία συνεπή στάση εδώ και χρόνια προσπαθώντας να συμπαρασύρει και τις διάφορες κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ στην ανάδειξη της σημασίας του. Η κυβερνητική προσοχή έρχεται να υλοποιηθεί με νομοθετική ρύθμιση ανάλογη με αυτήν που θα έπρεπε εδώ και χρόνια να αγκαλιάζει το κράτος τα σκάφη αναψυχής. Όσο για τον παριστάμενο Υπουργό τον καλωσορίζουμε ως τον πρώτο Μακεδόνα Υπουργό στο λιμάνι του Πειραιά. Είναι μια πρωτοτυπία με τον ανασχηματισμό που έγινε μόνο για τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ: ...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Πάντως, κύριε Παπαθεμελή, δεν μας εκπλήσσει το γεγονός ότι ένας προαναγγελλείς ανασχηματισμός με τυμπανοκρουσίες κατέληξε να μετακινήσει τον Υπουργό για τον οποίο έχει δώσει τόσα πολλά συγχαρητήρια ο Πρωθυπουργός για τη στάση του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Πάντως ο αιφνιδιασμός ανήκει στη σφαίρα των Μακεδόνων. Ο μέγας Αλέξανδρος εκπολίτισε τον κόσμο όλον μέσα από τον αιφνιδιασμό. Άρα, λοιπόν, από την Πέλλα ξεκινούν όλα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΣ: Μην αλλάζετε θέμα, κύριε Πρόεδρε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Και με τη σάρισα, κύριε Πρόεδρε. Όπως «σάρισα», κύριε Πρόεδρε, για τη διεμβόλιση του στρατηγικού στόχου του τουρισμού μας, δηλαδή να αποκτήσουμε έναν ποιοτικό τουρισμό υψηλών απαιτήσεων και υψηλών βαλαντίων, θα έπρεπε να ήταν ο θαλάσσιος τουρισμός. Και θα έπρεπε να ήταν εδώ και πολλά χρόνια και όχι να έχει εγκαταλειφθεί στη μοίρα του τόσα χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Με μακεδονικές ιδέες.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Σήμερα, λοιπόν, αφού έχουμε ανακαλύψει ότι έχουμε έλλειμμα ανταγωνιστικότητας στον τουρισμό, αφού έχουμε ανακαλύψει ότι παρέχουμε άθλιες υπηρεσίες, ερχόμαστε να αναμορφώσουμε το καθεστώς λειτουργίας του θαλάσσιου τουρισμού, του θαλασσίου «περιηγητικού τουρισμού», όπως ονομάζεται το yachting.

Κύριε Πρόεδρε, με το νομοσχέδιο αυτό καλύπτεται η από δύο ετών ολιγωρία της ελληνικής Κυβέρνησης να ρυθμίσει κάτι που θα έπρεπε να είχε ρυθμιστεί με την εισαγωγή του ν. 2932/01, που έφερε τις προθεσμίες άρσης του καμποτάζ κατά δύο χρόνια νωρίτερα. Και αυτό γιατί μεσοσύσης της τουριστικής κρίσης, που διαρκεί τώρα δύο χρόνια, έχουμε αφήσει εκτεθειμένη μια κατηγορία επαγγελματιών που φέρνουν στη χώρα υψηλής ποιότητας τουρίστες, αυτούς των υψηλών βαλαντίων και απαιτήσεων, όπως είπαμε πριν. Τους έχουμε, λοιπόν, αφήσει ουσιαστικά με έλλειμμα ανταγωνιστικότητας, με αποτέλεσμα οι ίδιοι οι Έλληνες επαγγελματίες σήμερα να προστρέχουν προς άλλες σημαίες, όπως την ολλανδική, τη γερμανική, τη γαλλική, ακόμη και αυτήν την ιταλική, για να υψώσουν στα σκάφη τους, ακριβώς για να αποκτήσουν τουλάχιστον συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων Ελλήνων. Έχουμε δηλαδή τρεισήμισι χιλιάδες σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία που σήμερα δρομολογούνται στην χώρα –τα επαγγελματικά, γιατί τα ιδιωτικά όλα φέρνουν την ξένη σημαία. Τα ιδιωτικά δεν υπόκεινται σε κανέναν περιορισμό και έχουμε αποδεχθεί όλοι σαν έθνος, σαν κράτος αυτήν τη γελοία κατάσταση σε οποιαδήποτε λιμάνι της χώρας να κυριαρχούν άλλες σημαίες, εκτός από την ελληνική. Δηλαδή σε οποιαδήποτε μαρίνα, σε οποιονδήποτε ντόκο νησιού πάτε αύριο το πρωί θα διαπιστώσετε ότι η σημαία της Λιβερίας, του Παναμά και δεν ξέρω ποιων άλλων κρατών, ακόμη και της Μάλτας ή της Κύπρου, πλεονεκτεί σε σχέση με την ελληνική σημαία. Και αυτό γιατί εθελουφλούμε, γιατί κυνηγούμε τα σκάφη αναψυχής, γιατί έχουμε ποινικοποιήσει φορολογικά την ιδιοκτησία τους. Αυτό όμως είναι μια άλλη υπόθεση, που δεν ρυθμίζει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Κύριε Πρόεδρε, η Ελλάδα με αυτήν την καθυστέρηση έρχεται να ρυθμίσει πράγματα, μια καθυστέρηση που δεν την αντι-

λαμβάνομαι. Παρίσταται στην Αίθουσα ο Υπουργός κ. Ανωμερίτης, ο οποίος είχε εξαγγείλει ότι μέχρι τις 15 Φεβρουαρίου το συγκεκριμένο νομοσχέδιο θα έπρεπε να είχε ψηφιστεί. Κόλλησε όμως. Και κόλλησε στην πλατεία Συντάγματος, στον Υπουργό Οικονομίας, που μέχρι τώρα δεν έχει δείξει τουλάχιστον προς τον τουρισμό και την ναυτιλία καμία σημασία.

Πέρσι υποστήκαμε όλοι τη φοβερή απεργία των Ελλήνων ναυτικών, με αποτέλεσμα η σοσιαλιστική Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ να καταφύγει στην επιστράτευση των Ελλήνων ναυτικών. Για πρώτη φορά οι Έλληνες ναυτικοί επιστρατεύονται μετά από την λήξη του πολέμου το 1944 και για τόσο χρονικό διάστημα, για τρεις, τέσσερις μήνες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΣ: Όχι λήξη. Εσείς μόνιμα τους επιστρατεύετε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Και μάλιστα να επιστρατευτούν γιατί; Γιατί η Κυβέρνηση αθετεί δικές της υποσχέσεις και όχι υποσχέσεις που έδωσε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, γιατί αυτός θέλησε να τις τηρήσει. Όμως ο Υπουργός Οικονομίας ήρθε και έβαζε μια τροχοπέδη, ίδια με την τροχοπέδη που βάζει και στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, γιατί ουσιαστικά δεν απαλλάσσει φορολογικά τα σκάφη –και αυτό διότι στερεί από τα ελληνικά σκάφη αναψυχής το συγκριτικό πλεονέκτημα– με την επιβολή του ΦΠΑ επί των ναυλοσυμφώνων. Σήμερα αν ένα ολλανδικό σκάφος ναυτολογηθεί στην Ελλάδα, νοικιαστεί στην Ελλάδα, δεν πληρώνει Φ.Π.Α. Ένα ιταλικό σκάφος, το οποίο έχει το δικαίωμα να ξεκινά την κρουαζιέρα τη νοικιασμένη από τον Πειραιά ή από την μαρίνα του Αλίου και να πηγαίνει στα ελληνικά νησιά, δεν επιβαρύνεται με ΦΠΑ.

Θα επιβαρύνουμε μόνο το ελληνικό σκάφος και μόνο για τους πλόες μέσα στα ελληνικά ύδατα. Δηλαδή, εάν το σκάφος αυτό φύγει και καταφύγει στα παράλια της Τουρκίας, θα απαλλάσσεται το ναυλοσύμφωνο του από ΦΠΑ. Δεν καταλαβαίνω τη σκοπιμότητα αυτής της ρύθμισης. Πραγματικά δεν την καταλαβαίνω! Είναι τόσο μεγάλο το οικονομικό όφελος ή η απώλεια του κρατικού προϋπολογισμού από το να καταστήσουμε την ελληνική σημαία –διότι περί αυτού πρόκειται– ισότιμα ανταγωνιστική προς τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές; Ή γι' άλλη μια φορά προσκρούεται προς τα ότα του κ. Χριστοδουλάκη, ο οποίος τέλος πάντων δεν έχει δείξει –και όταν υπήρξε Υπουργός Ανάπτυξης– καμία ιδιαίτερη σημασία προς τον κλάδο του τουρισμού και ιδιαίτερα του θαλάσσιου τουρισμού;

Αλλά, όπως είπε η κ. Δαμανάκη, εισηγήτρια του Συνασπισμού, πριν από λίγο και οι υποδομές σ' αυτήν τη χώρα έχουν καθυστερήσει πάρα πολύ και δείχνουν ότι κινούμαστε με ρυθμούς και «ώρα ΠΑΣΟΚ» στην Ελλάδα και όχι με ώρα του υπόλοιπου κόσμου.

Ο κ. Σημίτης το 1996 στις εκλογές είχε υποσχεθεί είκοσι έξι μαρίνες, εκ των οποίων πραγματοποιήθηκαν μόλις δύο. Επειδή θα μας πείτε «οι μαρίνες είναι δύσκολα έργα και... και... και», να σας αναφέρω το παράδειγμα της γειτονικής Κροατίας που βγήκε από ένα πόλεμο το 1995. Σήμερα, οκτώ χρόνια μετά, λειτουργεί ογδόντα μαρίνες συνολικής ικανότητας πεντέμισι χιλιάδων σκαφών αναψυχής, όσο περίπου μπορούμε εμείς στις μαρίνες της χώρας μας να φιλοξενήσουμε.

Να σας πω και κάτι άλλο. Μαρίνα στη Ρόδο: Είκοσι χρόνια φτιάχνεται –δεν έχει φτιαχτεί ακόμα. Μαρίνα στη Μύκονο: Έχει ολοκληρωθεί το λιμάνι τέσσερα χρόνια, αλλά η τρίτη φάση που περιλαμβάνει τη μαρίνα ακόμα δεν έχει δημοπρατηθεί. Το πιο τουριστικό λιμάνι του Αιγαίου, αυτό που προσελκύει τα υψηλότερα εισοδήματα και εμείς δεν έχουμε φροντίσει να κάνουμε μαρίνα, γιατί καθυστερούμε να δημοπρατήσουμε την τρίτη φάση του λιμανιού!

Αλλά και οι μαρίνες των Αθηνών είναι καλύτερες;

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

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, δύο λεπτά. Δεν είναι και ιδιαίτερα μεγάλη η λίστα των ομιλητών απ' ό,τι βλέπω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Άλλο ο Κανονισμός και άλλο το θέμα που αναφέρετε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Αν μου επιτρέπετε, με την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Υπάρχει «ολίγον έγκυος»;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Δεν είχα και την ευκαιρία λόγω του ότι αντικαθιστώ συνάδελφο να είμαι και στην Επιτροπή και να συμμετέχω στις εργασίες της.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ή εφαρμόζουμε τον Κανονισμό ή δεν τον εφαρμόζουμε. Τέλος πάντων, αυτό το αναφέρω ακαδημαϊκά.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Μαρίνα του Αλίου: Εδώ και δύο χρόνια έχει εξαγγελθεί η ιδιωτικοποίησή της. Παραμένει αψύλακτη, τσιγγάνοι έχουν στήσει τα αντίσκηνά τους δίπλα στη μαρίνα, το διπλανό αλσάκι που σήμερα καταστρέφεται από την «TRAM A.E.» έχει γίνει ένας χώρος τοξικομανών και ναρκομανών χωρίς καμία ευρέπεια.

Κύριε Υπουργέ, εμείς θα έπρεπε να είμαστε ο παράδεισος του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού της Ευρώπης, της Μεσογείου. Η πολυνησία μας, ο πολιτιστικός χαρακτήρας των νησιών μας επιβάλλει μια τέτοια στροφή. Γιατί ήδη –το έχουμε διαπιστώσει, το έχει διαπιστώσει πρώτα η Κυβέρνησή σας που έχει δώσει αναστολή οικοδομικών αδειών σε όλες τις Κυκλάδες, σε όλο το Αιγαίο– έχουμε καταλάβει ότι στην ξηρά τα έχουμε κάνει ολίγον θάλασσα. Στη θάλασσα ας μην τα κάνουμε όπως τα έχουμε κάνει στην ξηρά.

Πραγματικά στο θαλάσσιο τουρισμό πρέπει να δώσουμε μία ανάπτυξη και μία τόνωση, γιατί είναι ένας τουρισμός που ακριβώς συγκεντρώνει όλα αυτά τα στοιχεία, τα οποία πριν είπαμε ως εθνικό στόχο: Ποιότητα, απαιτήσεις, βελάντια.

Όμως, κύριε Πρόεδρε, οφείλω να επισημάνω ότι και στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο παραμένουν πολλές και πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες για την ίδρυση και διατήρηση της ΝΕΠΑ, παρ' ό,τι γίνεται μία προσπάθεια απλοποίησης. Δε φτάνει στο βαθμό που θα έπρεπε για να χτυπήσει τη γραφειοκρατία. Διατηρούνται διάφορες υπουργικές αποφάσεις, οι οποίες πρέπει να εκδοθούν –δέκα τον αριθμό– και που εάν δεν εκδοθούν άμεσα θα δημιουργήσουν περισσότερα προσκόμματα στη διατήρηση και ίδρυση νέων ναυτιλιακών εταιρειών.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, αποκλείονται από τις αναπτυξιακές ρυθμίσεις του νομοσχεδίου οι οποιεσδήποτε ρυθμίσεις για μαρίνες, για χωροθέτηση χώρων επισκευής σκαφών...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε συνάδελφε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, δεν είναι τόσο φοβερό για ένα λεπτό τώρα να χαλάσουμε τις καρδιές μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τη δική σας την καρδιά χαλάτε, εγώ δε χαλάω τίποτα ούτε τη ζαχαρένιά μου. Απλώς τον Κανονισμό εφαρμόζω.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο κ. Βαρβιτσιώτης είναι γνώστης των πραγμάτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αγαστή σύμπνοια βλέπω, κύριε Κατσανέβα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Να υπάρξουν και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες και κινητροδότηση και χωροθέτηση από σήμερα για το πού μπορούν να φτιαχτούν, γιατί θα αντιμετωπίσουμε προβλήματα αντισυνταγματικότητας. Ότι αντιμετωπίζουμε στα μεγάλα λιμάνια θα αντιμετωπίζουμε κάποια μέρα και στους ταρσανάδες του Αιγαίου. Να υπάρξει χωροθέτηση, να δούμε πώς θα τα φτιάξουμε.

Πρέπει, λοιπόν, να υπάρξουν ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις, οι οποίες θα τροφοδοτήσουν πολλές θέσεις εργασίας, όχι αυτές –τις εικονικές– που σήμερα χάνονται από τα σκάφη αναψυχής. Γιατί χάνονται κάποιες θέσεις εργασίας βασικά εικονικές. Γιατί όσοι θέλουν να διατηρήσουν το συγκριτικό τους πλεονέκτημα, τους καπετάνιους θα τους ξαναπροσλάβουν, τους μαγείρους θα τους ξαναπροσλάβουν για να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες στους επιβάτες τους. Αλλά να δημιουργήσουμε και άλλες.

Τέλος, θα ήθελα να σταθώ στο θέμα της εκπαίδευσης των χειριστών και να πω ότι, εφόσον αφήνουμε ελεύθερο το χειρι-

σμό των σκαφών αναψυχής, αυτό είναι ένα θέμα στο οποίο εσείς πρέπει να δώσετε ιδιαίτερη έμφαση –και ο προκάτοχός σας είχε δώσει, άκουσα ότι και εσείς το έχετε εξαγγείλει – ώστε να οριστεί ένας καινούριος τρόπος αδειοδότησης των χειριστών που να μην αποκλείει τους ιδιώτες και να μη θέλει τρομερές προϋποθέσεις, αλλά να μην είναι και η απλουστευμένη διαδικασία που σήμερα ακολουθείται σε όλα τα λιμεναρχεία της χώρας.

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

Κύριε Πρόεδρε, κατά τα άλλα εγώ συμφωνώ με τις διατάξεις του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Μαντούβαλε, έχετε το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι νομιμοποιούμαι και εγώ ως Πειραιώτης Βουλευτής να καλωσορίσω τον κύριο Υπουργό στον Πειραιά. Βέβαια, δεν τον περιμέναμε έτσι όπως φαινόταν επιτυχημένη η θητεία –κατά τα λεγόμενα του κυρίου Πρωθυπουργού και τα τόσα συγχαρητήρια- του κ. Ανωμερίτη...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΑΝΕΒΑΣ: Μα, γι' αυτό τον άλλαξε!

ΠΕΤΡΟΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ: Τότε ας προσέχουμε! Δεν φταίω εγώ!

Σας καλωσορίζουμε, λοιπόν, παρ' όλο που δε σας περίμενα με τόση πολυπληθή συνοδεία. Μακεδόνας, Μακεδόνας, αλλά ούτε ο Μέγας Αλέξανδρος δεν είχε τόσους. Εδώ συζητάμε νομοσχέδια και νομοσχέδια. Με τόσους ανθρώπους δεν σας περίμενα. Εκτός του άξιου Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, του οποίου δικαιολογώ την παρουσία, αυτούς τους ανθρώπους δεν τους ξέρω εγώ καθόλου.

Τέλος πάντων, εσείς το κρίνατε, εσείς το υλοποιείτε και εμείς θα πούμε δύο-τρία πράγματα σε σχέση με αυτά που φέρατε να συζητήσουμε σήμερα. Θέλω να σας πω ότι εξ υπαρχής είμαι σε συστολία με τις τοποθετήσεις των εκλεκτών και αγαπημένων μου συναδέλφων, της κ. Φουντουκίδου και του κ. Βαρβιτσιώτη και θέλω και εγώ να εκφράσω μερικές απορίες. Άγνωστο γιατί, μετά βέβαια από πολύ μεγάλη καθυστέρηση, η Κυβέρνηση προβαίνει σε μία πρόχειρη νομοθετική παρέμβαση δια του κυρίου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Λέω «πρόχειρη». Γιατί είναι πρόχειρη; Είναι ένα νομοσχέδιο, για το οποίο από τις τόσες τροπολογίες που έχει και την προχειρότητά τους, φάνηκε ότι αμέσως προέκυψαν προβλήματα ακόμα και συνταγματικότητας, τα οποία κάλυψε ο αγαπημένος μας συνάδελφος κ. Τσίπρας. Είναι πράγματι απορίας άξιο το γιατί είπε προηγουμένως ο κύριος Υπουργός «αθώα». Επειδή το λέει ο κύριος Υπουργός ότι είναι τόσα αθώα τα πράγματα, έτσι αθώα πρέπει να τα εκλάβουμε και εμείς;

Για να δούμε, όμως, είναι τόσο αθώα; Εμείς τις απορίες μας θα εκφράσουμε. Δέκα λιμάνια, δέκα οργανισμοί λιμένων –μεταξύ των οποίων και ο Πειραιάς και τόσοι άλλοι- δέκα εκλογικές περιφέρειες, δέκα νομοί, τόσοι Βουλευτές, τόσοι συνάδελφοι εδώ, δεν έχει διαπιστώσει κανένας, κύριε Υπουργέ, ότι ο Δήμος Πειραιώς -σας λέω εγώ- στο χιλιοεξητητημένο ΟΛΠ ή «ΟΛΠ ΑΕ» δεν έχει ανταποδοτικά τίποτα; Γιατί μέσα στις τόσες τροπολογίες που φέρατε δεν σκεφθήκατε τους δήμους, οι οποίοι φιλοξενούν τους αντίστοιχους οργανισμούς λιμένων, ώστε και αυτοί να έχουν κάποια έσοδα από την τόση τालαιπωρία και τα τόσα που υφίστανται, αντί να φέρετε εισηγητική έκθεση, αιτιολογική έκθεση, τροπολογία για όλα αυτά; Για σκεφθείτε λίγο και τους οικείους δήμους, όπως το Δήμο Πειραιώς, έναν ογκωδέστατο δήμο, ο οποίος έχει στην ουσία μηδέν έσοδα από τον οργανισμό που φιλοξενεί.

Θα παρακαλούσα να το δείτε προσεκτικά, γιατί και η θητεία μου ως αντιδήμαρχου της πόλεως και προέδρου του δημοτικού συμβουλίου και η θητεία μου τώρα ως Βουλευτού, με κάνει να είμαι ανήσυχος και προσεκτικός, αλλά συγχρόνως να θέτω τα θέματα έτσι όπως νομίζω, βεβαίως όμως τεκμηριωμένα και καλοβαλμένα.

Αν αντιβαίνουν ή δεν αντιβαίνουν αυτά που εισηγήσθε στις διατάξεις του Συντάγματος, εγώ θα ρωτήσω δύο-τρία πράγματα. Εμένα δεν με απασχολεί πόσοι Υπουργοί της Κυβερνήσεως,

όπως είπε κάποιος συνάδελφός μας, έχουν τις βίλες τους ή τα εξοχικά τους σε παραλίες ή αν τα περιλαμβάνει ή όχι. Εγώ σας παρακαλώ θερμότατα, να φέρετε μεθαύριο κωδικοποιημένα και αναλυτικά ποια κτίσματα θα νομιμοποιηθούν.

Τίθεται όμως και άλλο ένα ερώτημα, κύριε Υπουργέ, και το ξέρω ότι το είπατε. Νομιμοποιείται το κτίριο Χ. Αφού νομιμοποιηθεί, αν έχει κάποιες παραβάσεις και –χτυπάω ξύλο- γίνει ένας σεισμός, μία θεομηνία και σκοτωθούν άνθρωποι στο μη νόμιμο νομιμοποιημένο κτίριο, από πού θα ανατρέξουν οι υπεύθυνοι να βρουν ευθύνες και να τις καταλογίσουν; Για σκεφθείτε το αυτό. Πού ξέρετε εσείς ή πού θα ξέρουμε εμείς από ποια φυσικά ή νομικά πρόσωπα υπάρχουν διεκδικήσεις γι' αυτά τα κτίρια; Αυτά είναι παράλογα ή λογικά ερωτήματα; Η πολυπληθέστατη συνοδεία σας μπορούσε εκ των προτέρων να σας έχει δώσει λύσεις; Ναι ή όχι;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Γιατί να ερχόμαστε τώρα να συζητάμε τέτοια θέματα, ενώ έπρεπε να έχει έρθει ένα ολοκληρωμένο νομοσχέδιο, καθόλου βιαστικά, καθόλου πρόχειρα, στην πρώτη σας εμφάνιση και να μας το θέσετε όμορφα και ωραία;

Γιατί να παρακάμψουμε, όπως μου λέει ο κ. Βαρβιτσιώτης, για να μην το οικειοποιηθώ, την Επιστημονική Επιτροπή; Γιατί να συζητάμε τώρα για την αντισυνταγματικότητα ή όχι και να στενοχωριόμαστε και να κουραζόμαστε για να μην είμαστε πρόχειροι και να αναγκάζετε εσείς να τα φέρετε αυτά και να μην έχουμε ρωτήσει την Επιστημονική Επιτροπή για ένα ολοκληρωμένο νομοσχέδιο, για το οποίο μπορούμε να συμφωνήσουμε ή και να αντιπαρεθούμε, αλλά με διάλογο τεκμηριωμένο και επαρκέστατο; Γι' αυτό λέω ότι είναι πράγματι μία μη τεκμηριωμένη προσπάθεια νομοθετικής ρύθμισης, επιπλέον από αυτές που καθημερινά μας φέρνει η Κυβέρνηση.

Να ρωτήσω κάτι, κύριε Υπουργέ, και θέλω να το προσέξετε. Υπάρχει μία αιτιολογική έκθεση για μία τροπολογία στο νομοσχέδιο για τη Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής σχετικά με τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Μακεδονίας Θράκης, που πάει στην EXPO. Γιατί εσείς έχετε τέτοια αγωνία για την EXPO; Γιατί τέτοια αγωνία να έρθει νομοθετική ρύθμιση, τροπολογία για την EXPO σε ένα νομοσχέδιο για τη ναυτιλία; Τι αγωνία είναι αυτή να δώσετε περίπου 500.000 ευρώ στην προετοιμασία και στην προώθηση της υποψηφιότητας της Θεσσαλονίκης για την EXPO; Δεν έχει Υπουργό το Υπουργείο Μακεδονίας - Θράκης; Τι αγωνία είναι αυτή η δική σας; Βεβαίως, το παρακολουθούμε πολύ προσεκτικά, ιδιαίτερα στην προώθησή του.

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

Μισό λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Μπορεί εσείς να τα βλέπετε όλα αθώα, μπορεί και εμείς να τα βλέπουμε αθώα, αθώα όμως δεν τα βλέπει ο κόσμος που μας παρακολουθεί. Και εμείς θα ελεγχθούμε, γιατί δεν κάναμε ερωτήματα καλοβαλμένα. Ρωτάω, λοιπόν, ποια είναι η αγωνία του κυρίου Υπουργού ή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με το τι κάνει το Υπουργείο Μακεδονίας Θράκης, ώστε να μας το φέρει πλάγια με τροπολογία και να δοθούν 500.000 ευρώ του ελληνικού λαού για την προώθηση, την υποψηφιότητα και την προετοιμασία για την παγκόσμια έκθεση EXPO του 2008;

Το ρωτώ αυτό για να ξέρουμε αν θα το ψηφίσουμε και έχουμε αγωνία και θέλουμε να το παρακολουθήσουμε. Επίσης, ποιοι είναι αυτοί που μετέχουν σ' αυτήν την EXPO, στην προετοιμασία της και στην προώθηση, γιατί εγώ δεν τους ξέρω; Γιατί τόσα χρήματα, που δεν τα καταλαβαίνω τόσο καλά για την EXPO, όσο και αν διάβασα καλά την αιτιολογική έκθεση;

Κύριε Υπουργέ, τεκμηριώνετε αυτό που είπαμε, ότι είναι πρόχειρη η πολιτική της Κυβερνήσεως, ότι είναι πρόχειρο και επικίνδυνο να φέρνουμε νομοσχέδια στο χέρι. Είναι πρόχειρο και επικίνδυνο να μην εκμεταλλευόμαστε τις πολυπληθέστατες ακολουθίες σας και τους συμβούλους σας και να μη φέρνουμε ολοκληρωμένα νομοσχέδια, που να έχουν μόνο λίγα ερωτήματα για τους Βουλευτές και όχι μόνο στη Βουλή αλλά και για όλο τον κόσμο που έχει λόγο, απορίες και βέβαια κρίση που θα εκφρά-

σει, όταν έρθει η ώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Καλαφάτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, η σημερινή συζήτηση μας δίνει την ευκαιρία να αναδείξουμε ένα θέμα, την απουσία πλήρους τουριστικής πολιτικής από την πλευρά της Κυβέρνησης και ειδικότερα βέβαια αναφορικά με το θαλάσσιο τουρισμό.

Ο θαλάσσιος τουρισμός οπωσδήποτε είναι ένας βασικός πυλώνας ανάπτυξης μίας πολιτικής στον τομέα του τουρισμού, ο οποίος υπό προϋποθέσεις μπορεί να είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρος και θα φέρει ιδιαίτερα ωφέληματα στη χώρα μας και στην ελληνική οικονομία. Αποδεικνύεται όμως με την πρόχειρη, κατά την άποψή μας, αποσπασματική και ελλιπή από πλευράς αναπτυξιακών χαρακτηριστικών παρουσία του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, η πλήρης έλλειψη τουριστικής πολιτικής και ιδιαίτερα η πλήρης έλλειψη τουριστικού σχεδιασμού.

Πραγματικά, τα τελευταία δέκα χρόνια η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ ποτέ δεν μας έχει δείξει τι έχει σχεδιάσει, τι έχει προγραμματίσει, τι έχει οραματιστεί σχετικά με την ανάπτυξη ειδικών κατευθύνσεων στα θέματα τουρισμού.

Παραδείγματος χάρι δεν γνωρίζουμε τίποτα για την ανάπτυξη του αρχαιολογικού τουρισμού, δεν γνωρίζουμε τίποτα για την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού, δεν γνωρίζουμε τίποτα για την ανάπτυξη του αθλητικού τουρισμού, του θρησκευτικού τουρισμού. Υπάρχει μια πλήρης άγνοια -ή τουλάχιστον έτσι φαίνεται- μια πλήρης, αν θέλετε, απαξία από πλευράς της Κυβέρνησης στο να αξιοποιήσει ίσως το πιο νευραλγικό κομμάτι της ελληνικής οικονομίας, στο να καταστήσει ουσιαστικά πυλώνα ανάπτυξης τον τουρισμό, με όλες τις μορφές εναλλακτικού τουρισμού, οι οποίες ουσιαστικά προωθούνται σε ένα πάρα πολύ μεγάλο βαθμό από την πλευρά των ανταγωνιστριών χωρών. Και φυσικά αυτό συμβαίνει και στο θέμα του θαλάσσιου τουρισμού, το οποίο συζητούμε σήμερα και στο οποίο και η Ιταλία και η Γαλλία και η Ισπανία και η Κροατία ακόμα βρίσκεται με ρυθμούς ανάπτυξης πολύ πιο έντονους από τους δικούς μας, ενώ είμαστε μια χώρα που βρεχόμαστε από θάλασσα, μια χώρα που είμαστε περήφανοι για τη ναυσιπλοΐα μας και άλλες μορφές ναυτιλίας.

Υπάρχει, λοιπόν, σ' αυτό το νομοσχέδιο και έλλειψη αναπτυξιακού χαρακτήρα. Δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα αν δεν επισημάνουμε το γεγονός της ελλείψεως υποδομών και αν δεν φροντίσει η Κυβέρνηση να δείξει κάποια πράγματα εμπράκτως, με την εισαγωγή νομοσχεδίου ή αν θέλετε με την εισαγωγή ρυθμίσεων τέτοιων που θα μπορούσαμε να βελτιώσουμε και τον αριθμό από τις μαρίνες, οι οποίες υπάρχουν στη χώρα μας, να βελτιώσουμε την ποιότητα των υπαρχουσών και κυρίως να δούμε ενδελεχώς, με ποιο τρόπο συντηρούνται, με ποιο τρόπο γίνεται η διαχείριση των υπαρχουσών μαρίνων και ακόμα να δούμε τελικά, αν αυτές οι μαρίνες οι οποίες υπάρχουν είναι αρκετές για να δώσουν ένα περαιτέρω ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη χώρα μας, στο επίπεδο του θαλάσσιου τουρισμού.

Αλλά υπάρχει και ένα άλλο κομμάτι, το οποίο φυσικά δεν αναφέρεται και εδώ και πάρα πολύ καιρό, δεν υπάρχει καμία μέριμνα από την πλευρά της Κυβέρνησης. Μιλάμε φυσικά για την ολοκληρωμένη σχεδίαση ενός προωθητικού προγράμματος - ενός διαφημιστικού το λένε κάποιοι, εγώ θα το έλεγα προωθητικού, γιατί ο τομέας της διαφήμισης εμπεριέχεται στη γενικότερη έννοια της προώθησης- μάρκετινγκ στην αγγλική έκδοση. Δεν υπάρχει τίποτα στο κομμάτι της αξιοποίησης αυτού του πλούτου του τουρισμού μας και ιδιαίτερα βέβαια του θαλάσσιου τουρισμού, παρά μονάχα εξαντλούνται σε, αν θέλετε, αρχέγονες και παρωχημένες μορφές διαφήμισης, της έκδοσης ενός διαφημιστικού φυλλαδίου, τρόπος διαφήμισης που χαρακτηρίζει κυρίως την περίοδο του '60 και του '70. Δεν υπάρχει καμία αξιοποίηση των ηλεκτρονικών μέσων, κανένας στρατηγικός σχεδιασμός, καμία συνεργασία με σύγχρονες εταιρείες προώθησης και του αθλητικού τουρισμού και του θαλασσιού τουρισμού, αλλά και άλλων μορφών τουρισμού.

Τέλος βεβαίως, το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε διακρίνεται και από αποσπασματικότητα και από προχειρότητα, κυρία

Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, διότι πολλές φορές πραγματικά υπάρχει η εξουσιοδότηση στον αρμόδιο Υπουργό για να ρυθμίσουν θέματα, τα οποία πιστεύω ότι θα μπορούσαν να ρυθμιστούν απευθείας από το νόμο.

Όλα αυτά τα στοιχεία μας κάνουν να είμαστε ιδιαίτερα επιφυλακτικοί και θα έλεγα σε βαθμό που να είμαστε αρνητικοί, όσον αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να τονίσω από την αρχή της τοποθέτησής μου πως θεωρώ τα νομοσχέδια ως μια κοινή υπόθεση που πρέπει να συνδιαμορφώνουμε με τον άλφα ή βήτα τρόπο. Αυτό μπορεί να γίνει στη φάση της πρώτης τους προετοιμασίας στην επιτροπή, αλλά και μέσα στο Κοινοβούλιο. Πιστεύω, δηλαδή, και στον κοινωνικό και στον πολιτικό διάλογο και έτσι προσέρχομαι σ' αυτήν τη συζήτηση. Το ίδιο έκανα και στην επιτροπή, με μια προϋπόθεση. Οι προτάσεις που κατατίθενται να είναι συγκεκριμένες.

Αυτό επίσης αφορά και την τροπολογία, η οποία απασχόλησε το Τμήμα στην αρχή της συνεδρίασης, που σημαίνει ότι αν υπάρχουν σκέψεις που βελτιώνουν την τροπολογία, είμαι πρόθυμος να τις συζητήσω.

Για να απαντήσω στον κ. Μαντούβαλο, λέω ότι είμαι πρόθυμος να συζητήσω για το τι συγκεκριμένα μπορούμε να κάνουμε. Είπα νωρίτερα ότι αναφέρομαι σε συγκεκριμένα κτίσματα με έγγραφα των οργανισμών σε όλα τα λιμάνια. Θα ζητήσω να κατατεθούν όλα αυτά στη Βουλή την Πέμπτη, όταν θα συζητηθεί η τροπολογία.

Επίσης, θα ήθελα να πω δύο λόγια για το θέμα της EXPO. Υπάρχει μία συγκεκριμένη τροπολογία που αφορά μία μεταφορά πίστωσης από το Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης. Τα χρήματα έχουν μπει στον προϋπολογισμό του Υπουργείου. Μ' αυτήν την τροπολογία διευκολύνουμε την κίνησή τους προς τη HELEXPO για να υποστηρίξει την προετοιμασία της υποψηφιότητας της EXPO 2008, δηλαδή της παγκόσμιας έκθεσης που διεκδικεί η Θεσσαλονίκη για το 2008. Αυτό είναι ένα εγχείρημα το οποίο υποστηρίζει και η Νέα Δημοκρατία και το οποίο μέχρι σήμερα έχει συγκεντρώσει την ομοθυμία και τη διακομματική συναίνεση όλων των πολιτικών και κοινωνικών δυνάμεων σε όλη τη χώρα και ειδικά στη βόρεια Ελλάδα και τη Θεσσαλονίκη. Αυτό είναι ένα καθαρά τυπικό θέμα κίνησης ενός λογαριασμού, ώστε να υποστηριχθεί αυτό το εγχείρημα. Περισσότερα θα πω την Πέμπτη, όταν θα συζητηθεί η τροπολογία.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Αυτό το νομοσχέδιο δεν είναι ούτε «προϊκα» στους εφοπλιστές, όπως είπε ο κ. Γκατζής για άλλη μία φορά, ούτε πρόχειρο, όπως το περιέγραψε η Νέα Δημοκρατία. Νομίζω ότι το διάβασε πρόχειρα για να κάνει αντιπάλειψη. Αυτό το νομοσχέδιο δεν προσφέρεται για ασκήσεις σκληρής αντιπολίτευσης, ούτε προσφέρεται το θέμα που αφορά στα πλοία αναψυχής.

Κύριε Βαρβιτσιώτη, τα πλοία αναψυχής δεν προσφέρονται για ασκήσεις σκληρής αντιπολίτευσης. Πρόσεξα στο τέλος ότι είπατε πως τελικά ψηφίζετε τις διατάξεις του νομοσχεδίου δειχνοντας την επί της ουσίας συμφωνία σας πάνω στο νομοσχέδιο. Σας αναζήτησα το καλοκαίρι, αλλά δεν καταφέραμε να συναντηθούμε. Εγώ το θέλω, γιατί άκουσα ότι είσθε ο καθ' ύλην αρμόδιος για θέματα ναυτιλίας και ήθελα να συζητήσω μαζί σας γενικά το πλαίσιο της ναυτιλιακής πολιτικής που έχει η Νέα Δημοκρατία. Όπως είπα και στην επιτροπή, αυτό με ενδιαφέρει και το αναζήτησα στην ιστοσελίδα της Νέας Δημοκρατίας, αλλά δεν το βρήκα. Αν το έχετε κάπου, με μεγάλη χαρά θα το διαβάσω, γιατί θέλω να καταλάβω τις θέσεις των κομμάτων πάνω σε ένα θέμα που ο Πρωθυπουργός μου ζήτησε να προωθήσω ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτό θα γίνει σε συνεργασία με τα άλλα κόμματα που βρίσκονται στη Βουλή.

Έγινε διάλογος. Τον έκανε ο κ. Ανωμερίτης εδώ και δύο χρόνια. Είδε όλους τους φορείς. Σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο θέμα που έθιξε η κ. Φουντουκίδου, η ΠΝΟ πήρε το σχέδιο. Η ΠΝΟ μπορεί να μην το πρόσεξε και δεν απάντησε. Μπορεί να μην την ενδιέφερε γιατί όντως δε μιλάμε για πάρα πολλά πλοία

τα οποία αφορούν την ΠΙΝΟ με την έννοια της απασχόλησης. Σε κάθε περίπτωση, εμείς τους καλέσαμε να πουν τις απόψεις τους. Οι φορείς κατέθεσαν απόψεις που ενσωματώθηκαν στο νομοσχέδιο.

Μ' αυτήν την έννοια, πιστεύω ότι ο κοινωνικός διάλογος απέδωσε. Αυτό φάνηκε και στις τοποθετήσεις των φορέων στην επιτροπή. Διαφωνώ με την κ. Φουντουκίδου. Αν ξαναδιαβάσουμε τα Πρακτικά, θα δούμε ότι οι περισσότεροι φορείς τοποθετήθηκαν θετικά και επί της αρχής, αλλά και επί συγκεκριμένων διατάξεων του νομοσχεδίου. Πιστεύουν ότι είναι ένα σημαντικό βήμα εκσυγχρονισμού των εταιρειών που ασχολούνται με αυτό του είδους το θαλάσσιο τουρισμό. Μ' αυτήν την έννοια, αυτό το νομοσχέδιο βοηθάει για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά και των ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής.

Θα αναφερθώ στις θέσεις του Κομμουνιστικού Κόμματος και του Συνασπισμού. Το Κομμουνιστικό Κόμμα επιμένει σε μία στάση που είναι σίγουρα φιλική προς τη ναυτεργασία. Εξ ορισμού θεωρεί πως ο εφοπλιστικός κόσμος δρα κατά των συμφερόντων της χώρας. Τα πράγματα όμως, δεν είναι έτσι. Εμείς φροντίζουμε να έχουμε μία ανταγωνιστική ναυτιλία με κοινωνική ευθύνη, η οποία σέβεται το δημόσιο συμφέρον. Μ' αυτή την έννοια, θέλουμε η ανταγωνιστικότητα να συνδυάζεται και με την απασχόληση και με την εκπαίδευση και με την επιχειρηματικότητα και με την ποιότητα και με την ασφάλεια, αλλά και με την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό είναι ένα θέμα που προσέχει ιδιαίτερα ο Συνασπισμός και καλά κάνει.

Αλλά θα πρέπει να γνωρίζει η εκπρόσωπος του Συνασπισμού πως υπάρχουν μια σειρά διατάξεις οι οποίες διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος με μία σειρά κυρώσεων που μπορεί ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, όταν υπάρχει λόγος, να τιμωρεί όσους παραβιάζουν αυτές τις διατάξεις και κάνουν ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Έτσι, λοιπόν, πιστεύω πως μετά από τη συζήτηση μέσα στην Ολομέλεια θα επικρατήσουν πιο ψύχραιμες σχέσεις και μια επί της ουσίας συμφωνία πάνω στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, θα περάσει και σε μια πρακτική υποστήριξη αυτού του νομοσχεδίου με τη θετική ψήφο όλων των κομμάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να πω με δυο λόγια πως αυτό το νομοσχέδιο είναι και αναπτυξιακό και παραγωγικό.

Αυτό το νομοσχέδιο κάνει ένα βήμα μιας καλύτερης οργάνωσης των ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό δεν έγινε με το ν. 959/79, νόμο της Νέας Δημοκρατίας που τότε στις διατάξεις του εξαιρέθηκαν οι ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής και δεν έγινε ούτε με το ν. 2743/99. Γίνεται τώρα που πιστεύω ότι όλοι έχουμε συνειδητοποιήσει τη μεγάλη ανάπτυξη αυτού του κλάδου αλλά κυρίως τις προκλήσεις που έχει μπροστά του, καθώς όντως σε όλη τη Μεσόγειο αυτός ο τομέας των πλοίων αναψυχής, του θαλάσσιου τουρισμού, αναπτύσσεται ραγδαία.

Αυτό το νομοσχέδιο έρχεται ένα χρόνο πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, που επίσης θα συμβάλουν πάρα πολύ στη μεγέθυνση του κύκλου εργασιών αυτού του κλάδου. Έρχεται σε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού με τις γειτονικές χώρες και την Τουρκία και την Ιταλία αλλά και τις άλλες μεσογειακές χώρες. Έρχεται σε μία φάση κλιμακούμενης απελευθέρωσης της ναυσιπλοΐας. Θα μπορούσε σε μία φάση πιο συγκεκριμένη από 1.1.2004. Και έρχεται σε μία φάση που εντείνεται η εφαρμογή προγραμμάτων ελλειμνισμού σκαφών σε λιμάνια και μαρίνες, σε πειραματικές και νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου.

Είναι έτσι όπως το είπαν οι συνάδελφοι, είμαστε μία χώρα που η θαλάσσια περιήγηση είχε και έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον, μία χώρα με χιλιάδες νησιά μικρά και μεγάλα και μήκος ακτογραμμής πολλών χιλιάδων χιλιομέτρων, περίπου δεκαέξι χιλιάδων χιλιομέτρων.

Αυτός ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού μας βοηθά να προσεγγίσουμε απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές -με άλλες συνθήκες αυτή η προσέγγιση θα ήταν αδύνατη- και βέβαια συμβάλλει και στην ενόχληση του κοινωνικού ιστού, καθώς μ' αυτήν την κινητικότητα που αναπτύσσεται, πολλοί άνθρωποι πλησιάζουν πολλά νησιά και πολλά σημεία, τα οποία

υπό άλλες συνθήκες δεν θα ήταν δυνατόν να επισκεφθούμε.

Μαρίνες, Μαρίνες γίνονται. Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις στις οποίες αναφέρθηκαν οι συνάδελφοι, συναντούμε εμπόδια σε ό,τι αφορά περιβαλλοντικά θέματα, προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Ωστόσο, υπάρχει ένα πρόγραμμα ανάπτυξης μαρινών και από το Υπουργείο Ανάπτυξης και από το ΥΠΕΧΩΔΕ αλλά και από τοπικούς φορείς και υπάρχουν μαρίνες παραδείγματα αυτή τη στιγμή σε πολλά σημεία της Ελλάδας, που πιστεύω ότι μπορούν να αποτελέσουν πρότυπα για επανάληψη, για περαιτέρω ανάπτυξη αυτού του τομέα.

Και επειδή έγινε λόγος για το εάν αυτό το νομοσχέδιο, αυτή η πρωτοβουλία, απαντά σε όλα τα ζητήματα του θαλάσσιου τουρισμού, η απάντηση είναι σαφώς όχι. Παραδέχθηκα στην επιτροπή πως είναι μία διάσταση του θαλάσσιου τουρισμού. Όταν μιλάμε για θαλάσσιο τουρισμό θα πρέπει να μιλήσουμε για όλα τα θαλάσσια μέσα αναψυχής. Και εδώ χρειάζεται σίγουρα μια πιο καλή προσέγγιση στο θέμα -έχω δεχθεί ήδη πολλές παρατηρήσεις- υπάρχει ο καταδυτικός τουρισμός, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει έτοιμο ένα σχέδιο νόμου το οποίο σύντομα θα έρθει στη Βουλή για να συζητήσουμε με λεπτομέρειες πάνω στον καταδυτικό τουρισμό και υπάρχουν και άλλα πολλά ζητήματα τα οποία αφορούν στις υποδομές στα νησιά, αλλά και στο πώς θα προσελκύσουμε, όσο γίνεται περισσότερους πολίτες στη θαλάσσια περιήγηση, στο θαλάσσιο τουρισμό που, όπως είπα στην επιτροπή, δεν είναι προνόμιο μόνο των πολιτών με υψηλά εισοδήματα, αλλά θα πρέπει να είναι μια υπόθεση που αφορά όλους τους πολίτες, όλους όσους θέλουν να κάνουν τουρισμό στη θάλασσα και στα νησιά.

Τέθηκε ένα θέμα για την ασφάλεια σε σχέση με τη διακυβέρνηση των σκαφών. Έψαξα πάρα πολύ αυτό το σημείο και διάβασα το άρθρο 5 του ν. 2743/99 που αφορά στις άδειες, στα προσόντα των κυβερνητών, των πλοιάρχων, και όλων όσοι έχουν την ευθύνη διακυβέρνησης των σκαφών.

Προχώρησα, λοιπόν, σε μία βελτίωση αυτού του άρθρου, την οποία κατέθεσα στην επιτροπή. Με βάση αυτή τη βελτίωση μπορούμε να πετύχουμε μία καλύτερη προσέγγιση των μέτρων ασφαλείας που αφορούν στην άδεια του κυβερνήτη, αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Και με βάση αυτή τη βελτίωση, στο εξής, τα προσόντα ενός αλλοδαπού κυβερνήτη δεν θα βεβαιώνονται με μία απλή βεβαίωση-δήλωση του ν. 1599/86, αλλά σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να ανταποκρίνονται στα βασικά προσόντα που θα έχει και ένας Έλληνας κυβερνήτης που βρίσκεται σε ένα σκάφος στα ελληνικά θαλάσσια ύδατα.

Έτσι η επέκταση της ρύθμισης, που επίσης μας απασχόλησε στην επιτροπή αλλά και σήμερα, με βάση την οποία επιτρέπεται σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής μήκους μέχρι είκοσι μέτρων να μην έχουν πλήρωμα και πλοίαρχο, συνδυάζεται με την αυστηροποίηση των όρων διακυβέρνησης και ασφαλείας των πλοίων.

Και για να δώσω ένα παράδειγμα, στο τελευταίο ατυχές περιστατικό της προσάραξης του τουριστικού σκάφους στους Παζούς υπήρχε πλοίαρχος, ο οποίος είχε μάλιστα και μία πολύχρονη εμπειρία. Και βέβαια δεν είναι σωστό αυτό που διάβασα σε κάποιες εφημερίδες, ότι δηλαδή δίνονται έστις άδειες χωρίς έλεγχο σε κυβερνήτες, σε πλοιάρχους που έχουν στα χέρια τους τις ζωές πολλών πολιτών.

Φροντίζουμε για την ασφάλεια των πολιτών, την ασφάλεια των πλοίων και όπως έχω δηλώσει δεν παίζω και δεν θα παίξω παιχνίδια με την ασφάλεια των πλοίων, με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Σε κάθε νομοθετική πράξη υπάρχουν τρία βασικά ερωτήματα: τι επιδιώκουμε, πώς θα το πετύχουμε, με ποιους θα το πετύχουμε. Και θα ήθελα συνοπτικά να απαντήσω και στα τρία αυτά ερωτήματα.

Σε ό,τι αφορά στο τι επιδιώκουμε μ' αυτό το νομοσχέδιο: Επιδιώκουμε τη δημιουργία μιας νέας μορφής εταιρείας, της ΝΕΠΑ, για να απλοποιήσουμε τις διαδικασίες σύστασης και λειτουργίας ενός νομικού προσώπου που θα αποκτή, θα εκμεταλλεύεται, θα διαχειρίζεται επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Προσπαθούμε δηλαδή να μειώσουμε τη γραφειοκρατία, η οποία υπάρχει σήμερα. Και συμφωνώ με όσους και στην επι-

τροπή και σήμερα είπαν πως μια τέτοια εταιρεία δεν θα πρέπει να λειτουργεί με όρους μιας εταιρείας βιομηχανίας του χερσαίου χώρου.

Επιδιώκουμε μ' αυτό το νομοσχέδιο τη μείωση του κόστους διαχείρισης και λειτουργίας, κάτι που πιστεύω πως θα έχει ιδιαίτερη συμβολή στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

Επιδιώκουμε μ' αυτό το νομοσχέδιο να προσελκύσουμε όσο γίνεται περισσότερες επενδύσεις στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού. Επιδιώκουμε, όπως ειπώθηκε από πολλές πλευρές, την προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο πλοίων που ασχολούνται με το θαλάσσιο τουρισμό.

Τέλος, επιδιώκουμε την αύξηση της απασχόλησης τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά, καθώς ένας κύκλος συναφών δραστηριοτήτων και επαγγελμάτων θα ενισχύσει την απασχόληση για την οποία έγινε μεγάλη συζήτηση και στην επιτροπή, αλλά ξεκίνησε και σήμερα εδώ στο Τμήμα.

Πώς θα το πετύχουμε αυτό; Θα το πετύχουμε με μία μορφή ανώνυμης εταιρείας με ευέλικτους μηχανισμούς, πολλές φορές αξιοποιώντας διατάξεις του ν. 959/79 και βέβαια αξιοποιώντας τον κορμό του νομοσχεδίου 2743/99 –γιατί ο κορμός παραμένει– σε ό,τι αφορά στον ορισμό αυτών των ναυτιλιακών εταιρειών, αλλά και στη διάρθρωση, στη λειτουργία τους και στο αντικείμενό τους.

Με ποιους θα τα πετύχουμε όλα αυτά και για ποιους τα κάνουμε όλα αυτά; Τα κάνουμε για λίγους εκλεκτούς, όπως επίμονα υποστηρίζει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας; Για τα υψηλά βαλάντια και εισοδήματα ή θέλουμε να τα κάνουμε για όλο και περισσότερους πολίτες και εντέλει για την εθνική οικονομία της χώρας;

Θα ήθελα να δώσω κάποια στοιχεία που πιστεύω ότι θα είναι χρήσιμα στη συζήτηση. Μέχρι σήμερα με βάση το ν. 2743 που ορίζει τι είναι επαγγελματικό πλοίο αναψυχής έχουν εκδοθεί τέσσερις χιλιάδες διακόσιες άδειες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, έχουν παύσει να ισχύουν οι χίλιοι διακόσιοι από αυτές, άρα βρίσκονται σε ισχύ και λειτουργία τρεις χιλιάδες επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Από αυτά τα πλοία το 85%, δηλαδή δύο χιλιάδες εξακόσια περίπου, είναι ιστιοφόρα και τα υπόλοιπα τετρακόσια είναι μηχανοκίνητα. Πέρα από αυτά που έχουν άδεια, υπάρχουν άλλα χίλια τετρακόσια πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία και άλλα χίλια οκτακόσια πενήντα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία, τα οποία είναι μόνιμα ελλειμνομένα στην Ελλάδα και πιθανόν να δραστηριοποιηθούν επαγγελματικά ύστερα από την απελευθέρωση του καμποτάζ, δηλαδή από 1/11/2002, αλλά και από 1/1/2004 και βέβαια με τις διατάξεις που ψηφίζουμε σήμερα σε αυτό το νομοσχέδιο. Από το σύνολο αυτών των πλοίων περίπου πεντακόσια ανήκουν σε δέκα μεγάλες εταιρείες, από τις οποίες δύο είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Ο υπόλοιπος στόλος, δηλαδή τα δύο μισά χιλιάδες πεντακόσια, ανήκει σε εταιρείες περιορισμένης ευθύνης ή σε φυσικά πρόσωπα.

Έτσι, λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο απευθύνεται στα τρεις χιλιάδες επαγγελματικά πλοία τα οποία σήμερα κυκλοφορούν με νόμιμες άδειες, αλλά και σε τρεις χιλιάδες διακόσια περίπου πλοία τα οποία είναι υποψήφια για ένταξη στις διατάξεις του νόμου και βέβαια στο καθεστώς της ελληνικής σημαίας. Έτσι, θεωρούμε ότι με αυτό το νομοσχέδιο αυξάνουμε το στόλο των επαγγελματικών πλοίων και δίνουμε τη δυνατότητα συγκρότησης ναυτιλιακών εταιρειών που θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και πιο πριν, αυτού του ναυτιλιακού κλάδου.

Έγινε μια συζήτηση, την επανέφερε σήμερα και ο εκπρόσωπος του ΚΚΕ και η εκπρόσωπος του Συνασπισμού, για το αν με τις διατάξεις αυτού του νομοσχεδίου –και συγκεκριμένα με την επέκταση της ρύθμισης για τα πλοία μέχρι είκοσι μέτρα και τη δυνατότητα να μην έχουν πλοίαρχο θα οδηγηθούμε τελικά σε κάποια μείωση των θέσεων εργασίας. Στην επιτροπή κατέθεσα τα στοιχεία για τον αριθμό των πλοίων που βρίσκονται σ' αυτήν την κλίμακα και εκτιμήσαμε ότι μια πιθανή απώλεια –γιατί μπορεί ένα πλοίο μέχρι είκοσι μέτρα να έχει και πλοίαρχο– είναι της τάξης των τριάντα με πενήντα θέσεων εργασίας.

Ταυτόχρονα σημείωσα πως ο μεγάλος κύκλος εργασιών που θα δημιουργηθεί μέσα από την εφαρμογή αυτών των διατάξεων του νομοσχεδίου θα οδηγήσει σε μία αυξημένη απασχόληση και ουσιαστικά το εργασιακό ισοζύγιο θα είναι θετικό με τελική αύξηση της απασχόλησης που θα δημιουργηθεί μέσα από τα συναφή επαγγέλματα που θα προκύψουν από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά και του κλάδου των ναυτιλιακών εταιρειών.

Θα ήθελα επίσης, επειδή ακούστηκε πάλι από τον εκπρόσωπο του ΚΚΕ κάτι περί απασχόλησης και περί ανεργίας, να σημειώσω πως με βάση τα στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας τους πρώτους έξι μήνες του 2003 είχαμε μία αποκλιμάκωση της ανεργίας στο χώρο της ναυτεργασίας. Ιανουάριος 2003: 7,5%, Ιούλιος 2003: 4,9%. Μιλάμε για μία ανεργία συγκεκριμένων ειδικοτήτων. Επίσης, σημειώνω πως την ίδια στιγμή που μιλάμε για ανεργία συγκεκριμένων ειδικοτήτων, έχουμε βάλει μπροστά ένα πρόγραμμα για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, γιατί χρειαζόμαστε και περισσότερους αξιωματικούς αλλά και περισσότερους ναυτικούς στα πλοία της ελληνικής ναυτιλίας.

Σε ό,τι αφορά στο σε ποιους απευθύνεται αυτό το νομοσχέδιο, σε ποιους απευθύνονται τα πλοία αναψυχής, από την ανάλυση που έκανα στην επιτροπή –και επιγραμματικά θα αναφέρω και σήμερα– πιστεύω πως αυτό το είδος του θαλάσσιου τουρισμού θα αποκτήσει όλο και περισσότερο μαζικά χαρακτηριστικά, εφόσον το κόστος ναύλωσης γίνει ανταγωνιστικό και αυτό θα συνεπάγεται και χαμηλότερο κόστος χρήσης για όσους επιθυμούν να κάνουν αυτό το είδος του θαλάσσιου τουρισμού.

Με τα στοιχεία που έχουμε συγκεντρώσει εκτιμούμε ότι περίπου διακόσιες χιλιάδες άτομα επέλεξαν πέρσι αυτόν τον τρόπο διακοπών, οι περισσότεροι αλλοδαποί, λιγότεροι Έλληνες. Πιστεύουμε ότι με την εφαρμογή αυτών των διατάξεων όλο και περισσότεροι Έλληνες μπορούν και δικαιούνται θα έλεγα, να γνωρίσουν αυτόν τον τρόπο διακοπών, αυτού του είδους θαλάσσιου τουρισμού. Όλοι έχουμε το δικαίωμα στον ελεύθερο χρόνο, όπως λέει η διακήρυξη του ΟΗΕ και όπως είπε και ο εκπρόσωπος του ΚΚΕ και στο θαλάσσιο τουρισμό και σε αυτό το είδος της θαλάσσιας περιήγησης. Δεν είναι, δηλαδή, ένας τρόπος τουρισμού μόνο για όσους έχουν υψηλά εισοδήματα, για εκλεκτούς και ολίγους. Εμείς θέλουμε όλο και περισσότεροι πολίτες και για τον εαυτό τους να χαρούν αλλά και να βοηθήσουν τα νησιά, την εθνική μας οικονομία ώστε να αναδειχθούν και τα μεγάλα πλεονεκτήματα μιας χώρας που είχε πάντα μεγάλες επιδόσεις στο θαλάσσιο τουρισμό και στον πολιτισμό της θάλασσας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αυτό το νομοσχέδιο απελευθερώνονται δυνάμεις που μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, δυνάμεις που μπορούν να βοηθήσουν στον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του στόλου των πλοίων αναψυχής. Μπορούν να δημιουργηθούν προϋποθέσεις για νέες θέσεις εργασίας όχι μόνο για το ναυτεργατικό δυναμικό, αλλά και για άλλα πεδία παροχής υπηρεσιών. Δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας εταιρικών σχημάτων περισσότερο ικανών να σταθούν σε έναν εντεινόμενο ανταγωνισμό όχι μόνο μέσα στην Ελλάδα, αλλά στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Δίνεται η δυνατότητα να αναπτύξουμε και να αξιοποιήσουμε όλες τις δυνατότητες του Αιγαίου και του Ιονίου σε μια εποχή που διαπιστώνεται ένας κορεσμός στις μαρίνες της δυτικής Μεσογείου. Και πράγματι, η ανατολική Μεσόγειος κερδίζει ολοένα και μεγαλύτερα μερίδια θαλάσσιου τουρισμού.

Επαναλαμβάνω πως αυτό το νομοσχέδιο το καταθέτουμε ένα χρόνο πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες και δεν αφορά στην πλουτοκρατία, δεν είναι ταξικό, αφορά εργαζόμενους, αφορά ανθρώπους που επένδυσαν στο θαλάσσιο τουρισμό, αφορά πολίτες που θέλουν και έχουν το δικαίωμα να κάνουν αυτού του είδους τουρισμό.

Εκτιμούμε πως αυτό το νομοσχέδιο είναι μια προσφορά στη ναυτιλία της Ελλάδας, είναι μια προσφορά στα νησιά μας, είναι μια προσφορά σε όσους αγαπούν και ενδιαφέρονται για τη θάλασσα περιήγηση.

Είμαστε μια χώρα με περισσότερα από χίλια λιμάνια, μαρίνες

και αλιευτικά καταφύγια. Αυτά γίνονται κάθε μέρα όλο και περισσότερα. Είμαστε μια χώρα που εκσυγχρονίζει τη ναυσιπλοΐα της σε όλους τους κλάδους, θα έλεγα με ρυθμούς πιο γρήγορους απ' ό,τι εκσυγχρονίζουμε τα λιμάνια, γιατί εκεί οι υποδομές κινούνται με πιο βραδείς ρυθμούς. Σε αυτό το σημείο, αναφέρεται και η τροπολογία που προκάλεσε την αρχική συζήτηση.

Θέλω να πιστεύω πως με τη συναίνεση όλων μπορούμε να διαμορφώσουμε ένα συνολικό πλαίσιο για το θαλάσσιο τουρισμό, βασική συνιστώσα του οποίου θα είναι η πρωτοβουλία μας για τα σκάφη αναψυχής, για τα πλοία αναψυχής, για τις ναυτιλιακές εταιρείες των πλοίων αναψυχής. Με αυτό το νομοσχέδιο συνδυάζουμε δράσεις υποστήριξης δυο διακριτών κλάδων, του τουρισμού και της ναυτιλίας. Επεκτείνουμε τα τουριστικά προϊόντα προς όφελος των τοπικών και κυρίως των νησιωτικών οικονομιών αλλά και γενικότερα της εθνικής οικονομίας της χώρας.

Γι' αυτούς τους λόγους ζητώ από τους συναδέλφους Βουλευτές τη θετική τους ψήφο εκτιμώντας πως επί της ουσίας συμφωνούμε όλοι.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σαλαγκούδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι η χώρα μας έχει δύο μεγάλα συγκριτικά πλεονεκτήματα, που δεν έχουν αναδειχθεί όσο θα έπρεπε μέχρι σήμερα. Επίσης, είναι γεγονός ότι το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών συνεχώς γίνεται περισσότερο ελλειμματικό. Με αυτά τα δύο συγκριτικά πλεονεκτήματα του τουρισμού και της ναυτιλίας, μπορούμε να ισοσκελίζουμε τη δραματική κατάσταση στην οποία έχει οδηγήσει αυτή η Κυβέρνηση την οικονομία μας, οι εξαγωγές μας να αποτελούν το _ των εισαγωγών μας.

Αυτή όμως η Κυβέρνηση με προχειρότητα και ασυντόνιστα μεταξύ των διαφόρων Υπουργείων, χωρίς συγκεκριμένη στρατηγική αντιμετωπίζει αυτούς τους δύο τόσο σημαντικούς για την οικονομία μας τομείς. Το 2003 κατάφερε στη ναυτιλία μας με δική της ευθύνη ένα μεγάλο πλήγμα, με την απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντικατάσταση των σκαφών μονού τοιχώματος. Δεν ξέρω αν αυτός τελικά ήταν ο λόγος της αλλαγής του αντίστοιχου Υπουργού, ο οποίος άλλα ισχυριζόταν τότε στην επιτροπή, άλλα στην Ολομέλεια της Βουλής και άλλα τελικά αποφασίστηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Κυβέρνηση δεν κατάφερε να πάει το θέμα στον Ι.Μ.Ο. όπως διαβεβαίωνε επανειλημμένως προς τη Βουλή και σε συνεντεύξεις Τύπου.

Το 2002 είχαμε μείωση στον τουρισμό μας. Η Κυβέρνηση έφερε το επιχείρημα της 11ης Σεπτεμβρίου. Όμως αυτό το επιχείρημα δεν ίσχυε για τις ανταγωνίστριες χώρες, όπως την Κροατία και την Τουρκία αλλά και για χώρες κορεσμένες τουριστικά, όπως είναι η Ισπανία. Μόνο εμείς είχαμε μείωση και στις αφίξεις των τουριστών αλλά και δραματική μείωση στο τουριστικό συνάλλαγμα. Παρ' όλα αυτά δεν δραστηριοποιήθηκε η Κυβέρνηση ούτως ώστε να μπορέσουμε στο 2003 να αναπληρώσουμε το κενό και να δώσουμε μια ώθηση στον τουρισμό με το μεγάλο πλεονέκτημα της τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ)

Τώρα, το 2003, θα έπρεπε να σχεδιάζουμε την μεταολυμπιακή εκμετάλλευση των Ολυμπιακών Αγώνων. Εσείς δεν είχατε κανένα σχεδιασμό για την εκμετάλλευση πιο πριν και καμία διαφημιστική προσπάθεια για τον τουρισμό σε σχέση με τους Ολυμπιακούς Αγώνες, για να μπορέσουμε να συναποκομίσουμε κάποια κέρδη.

Τα αποτελέσματα της μέχρι τώρα τουριστικής μας δραστηριότητας ήταν δραματικά. Έχουμε πολύ μεγαλύτερη μείωση από την περσινή, τόσο στον αριθμό των αφίξεων, στις μέρες παραμονής τουριστών και στο τουριστικό συνάλλαγμα. Παραμείνατε τα υπεσχημένα περί διαφημιστικής εκστρατείας που θα ξεκινούσε από νωρίς για πρώτη φορά για το 2003. Λόγω του πολέμου στο Ιράκ ανεβλήθη. Είπατε ότι θα γινόταν μετά. Ξεκί-

νησε όμως μέσα στον Ιούλιο όταν σχεδόν είχαν τελειώσει τα «κλεισίματα», όταν δεν υπήρχε η πιθανότητα αναστροφής της κακής πορείας του τουρισμού για τη χώρα μας.

Και ερχόμαστε σήμερα και φέρνουμε ένα νομοσχέδιο που υποτίθεται ότι βοηθά και προωθεί το θαλάσσιο τουρισμό. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένα από τα ιδιαίτερα τουριστικά προϊόντα που ιδιαίτερα αναδείχθηκε τα τελευταία χρόνια και που φαίνεται ότι έχει πάρα πολύ μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης και για τα επόμενα.

Όμως για την κατάθεση αυτού του νομοσχεδίου που χρειαζόταν ο συντονισμός μεταξύ των τριών κυρίως συναρμόδιων Υπουργείων, για να μην πούμε ότι υπήρχαν και άλλα, δεν φαίνεται από το νομοσχέδιο να υπήρξε στην πραγματικότητα. Δηλαδή ο συνδυασμός του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που ρυθμίζει το κανονιστικό, που αυτό φτιάχνει το νομοσχέδιο, αλλά και συνδυασμός με το Υπουργείο Τουρισμού, που θα μπορούσε να ρυθμίσει και να προτείνει και να εγγράψει στο νομοσχέδιο πώς θα μπορούσε να προωθηθεί ο θαλάσσιος τουρισμός για να επιτευχθεί ο σκοπός του τουρισμού, ο σκοπός της ανάδειξης αυτού του προϊόντος, ο σκοπός της αξιοποίησής του για τη μεγιστοποίηση, για την οικονομία μας των ωφελημάτων από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Και τρίτο το Υπουργείο Οικονομικών που είναι απαραίτητο για τις αντίστοιχες ρυθμίσεις ώστε να κινητροδοτηθεί ο θαλάσσιος τουρισμός σαν ένα προϊόν που μπορεί να εισφέρει πολλά περισσότερα απ' ό,τι θα του δίνουμε στην οικονομία.

Δυστυχώς, βλέπουμε ένα νομοσχέδιο που πέρα από τις κανονιστικές διατάξεις ουσιαστικά δεν κάνει τίποτα προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης. Λέει ότι απλοποιεί αλλά πάλι δεν είναι απλοποίηση αρκετά σημαντική και, κύριοι της Κυβέρνησης, επιτέλους πρέπει να καταλάβετε ότι σήμερα στην Ελλάδα η ίδρυση μιας επιχείρησης έχει καταντήσει μία γραφειοκρατική και οικονομική περιπέτεια.

Ας φροντίσουμε να κάνουμε αυτές τις διαρθρωτικές αλλαγές που απαιτούνται για να απλοποιηθούν οι διαδικασίες και να αναπτυχθεί η επιχειρηματικότητα στην πατρίδα μας. Οι ρυθμοί ανάπτυξης που έχουμε δεν οφείλονται σε ενδογενή αναπτυξιακή ορμή και αυτό το έλλειμμα της επιχειρηματικότητας και της ενδογενούς υποδομής για την ανάπτυξη θα το αντιμετωπίσουμε αμέσως μετά το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων και κυρίως μετά το σταμάτημα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που σήμερα βοηθούν στο να εξασφαλιστούν αυτοί οι ρυθμοί ανάπτυξης που έχουμε τώρα. Πάντως εκτός από την οικονομική ωφελιμότητα και σκοπιμότητα έχει και κάποια άλλη μεγάλη σημασία για την πατρίδα μας, είναι για την ανάπτυξη των νησιών μας, είναι για τη βελτίωση του εισοδήματος των πιο απομακρυσμένων ομορφότατων νησιών μας που δυστυχώς ούτε τακτική συγκοινωνία μπορούν να έχουν και σχεδόν οι μόνες προσβάσεις είναι μέσω του θαλάσσιου τουρισμού που και σαν τόπος προορισμού είναι θελκτικοί αλλά ιδιαίτερα για την πατρίδα μας για να παραμείνει ο κάτοικος αυτών των νησιών χρειάζεται να αναπτύξουμε το θαλάσσιο τουρισμό μας.

Κύριε Υπουργέ, έχουμε περίπου τρεις χιλιάδες νησιά και βραχονησίδες. Είμαστε μία χώρα που γι' αυτούς τους λόγους θα πρέπει να φροντίσουμε, αλλά και αυτόν τον πλούτο των νησιών μας πρέπει να τον αναδείξουμε. Όμως για το θαλάσσιο τουρισμό υπάρχουν κίνητρα σήμερα, όπως τέτοια που δίνονται σε άλλες αντίστοιχες περιπτώσεις; Για παράδειγμα για τον εκσυγχρονισμό των σκαφών θα μπορούσαν να δοθούν κάποια κίνητρα ώστε να έχουμε σκάφη αναψυχής πολύ περισσότερα απ' αυτά που έχουμε και φυσικά με ελληνική σημαία. Έστω στις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις γιατί τα υπόλοιπα ξενοδοχεία για την αναβάθμισή τους, για τον εκσυγχρονισμό τους και για τη δημιουργία νέων κλινών, επιδοτούνται από τον αναπτυξιακό νόμο και οι επιχειρήσεις των πλοίων αναψυχής δεν έχουν κανέναν είδους πριμοδότηση ή επιδότηση.

Αυτό το νομοσχέδιο που έρχεται τώρα για να υπηρετήσει και μέσω των πλοίων αναψυχής και τις ανάγκες για την ξενοδοχειακή υποστήριξη των επισκεπτών των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 –έχει και αυτήν τη σκοπιμότητα– δεν εντάσσεται καθόλου στον αναπτυξιακό νόμο όσον αφορά την κινητροδότηση για την

ανάπτυξη αυτών των ξενοδοχειακών υποδομών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ξέρετε ότι για την όλη διαδικασία, ξενοδοχειακή και άλλες, δεν πληρώνουν κανένα φόρο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Να μιλήσουμε όμως και για κάτι άλλο ακόμη, γιατί ο κύριος Υπουργός μίλησε και για το θέμα της ασφάλειας και για τα πρόσφατα και παλιότερα ενδεχόμενα ατυχήματα. Δεν θα έπρεπε να επιδοτούνται οι υποδομές ασφάλειας, ούτως ώστε να είναι υπερσύγχρονα και να προσφέρουν ασφάλεια, όταν εμείς λέμε ότι ανταγωνιζόμαστε με τις μορφές που μας θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση και φυσικά δεν ανταγωνιζόμαστε με τις υποβαθμισμένες υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν οι χώρες με το ευκαιριακό κόστος εργασίας;

Άρα, λοιπόν, εμείς θέλαμε να υπήρχαν αυτά τα κίνητρα σ' αυτό το νομοσχέδιο –και γι' αυτό το καταψηφίζουμε– για να υπηρετηθούν οι σκοποί που αφορούν την εθνική οικονομία, την ανάπτυξη του τουρισμού μας και φυσικά την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας μας με αυτά τα σκάφη και με την ασφάλεια που παρέχει και που θα έπρεπε να εκπέμπει η χώρα μας.

Το μεγάλο ζητούμενο σήμερα στην οικονομία μας είναι η ανταγωνιστικότητα. Την «κυνηγάμε» σε όλους τους τομείς. Παρ' όλα αυτά, δεν παίρνουμε αντίστοιχα μέτρα. Για το λόγο αυτό συνεχώς χάνουμε θέσεις και χειροτερεύουμε όσον αφορά την κατάσταση της ανταγωνιστικότητας.

Έχει υπολογιστεί ότι στην οκταετία της Κυβέρνησης Σημίτη ως χώρα έχουμε χάσει είκοσι μονάδες ανταγωνιστικότητας. Και φυσικά αυτό οφείλεται στο ότι δεν έχουμε αναδείξει τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα που μας δίνουν από μόνα τους ένα πλεονέκτημα ανταγωνιστικότητας, αλλά δεν έχουμε προχωρήσει και στις υπόλοιπες μεταρρυθμίσεις που χρειάζεται για να αποκτήσουμε την ανταγωνιστικότητα.

Και έρχομαι τώρα στο αίτημά μας και στη θέση μας όσον αφορά την απαλλαγή από το ΦΠΑ, η οποία είναι μία διαδικασία που και αυτούς θα τους βάλε σε μία περιπέτεια «ξεγελάματος» ενδεχομένως των κράτους –για να την πούμε πιο απλά– αλλά θα έλεγε κανείς ότι θα βάλε και το Υπουργείο Οικονομικών σε μία περιπέτεια ή συναλλαγή.

Ο κύριος Υπουργός είπε στην επιτροπή ότι μετρούμε τα μίλια, δηλαδή πόσα είναι σε διεθνή ύδατα και πόσα είναι μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, για να βγάλουμε το ΦΠΑ. Αν είναι δυνατόν να γίνει τέτοιο πράγμα, δεδομένου ότι κανονικά στα διεθνή ύδατα δεν υπάρχει ΦΠΑ.

Επιπλέον, δεν σκεφτόμαστε ότι μ' αυτό τον τρόπο και με την επιβολή του ΦΠΑ –το οποίο άνετα μπορούμε να το ζητήσουμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να μας το επιτρέψει– είναι σαν να στέλνουμε αυτούς τους ανθρώπους που θέλουν να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό, ξεκινώντας από τη χώρα μας, σε χώρες στις οποίες δεν υπάρχει επιβολή ΦΠΑ για το ναυλοσύμφωνο.

Πραγματικά, δεν προβληματίζει την Κυβέρνηση ο αριθμός των πλοίων που είπατε και αναφέρατε και εσείς εδώ; Το 1995 στην Ελλάδα καταγράφονταν τέσσερις χιλιάδες επτακόσια πενήντα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Το 2002 έγιναν τρεις χιλιάδες πεντακόσια, όταν δηλαδή από το 1995 και μετά αυξάνονταν προοδευτικά ο θαλάσσιος τουρισμός σαν τουριστικό προϊόν σε όλες τις προηγμένες χώρες. Και εμείς αντί να αυξάνουμε τα τουριστικά μας επαγγελματικά σκάφη με ελληνική σημαία, αυτά μειώνονταν. Το 2002 καταγράφηκαν τρεις χιλιάδες πεντακόσια και βάσει των πρόσφατων στοιχείων του YEN –τα οποία επανέλαβε εδώ ο κύριος Υπουργός– υπάρχουν μόνο τρεις χιλιάδες σκάφη με ελληνική σημαία.

Δε θα πρέπει, λοιπόν, ταυτόχρονα να δούμε τι γίνεται γύρω μας, να δούμε τι γίνεται με την Ιταλία, να δούμε τι γίνεται με την υπόλοιπη Ευρώπη, να δούμε τι γίνεται με την Κύπρο, εκεί όπου μεταναστεύουν τα δικά μας σκάφη και προτιμούν εκείνες τις σημαίες; Δε θα πρέπει να δούμε γιατί τις προτιμούν; Επομένως, θα έπρεπε να ληφθούν τα αντίστοιχα και κατάλληλα μέτρα σαν και αυτά που μέχρι τώρα σας έχουμε ήδη προτείνει.

Φαίνεται –και σωστά σας είπε η εισηγήτριά μας– ότι αργείτε πάρα πολύ να καταλάβετε τις θέσεις της Νέας Δημοκρατίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όταν υπάρχουν!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Εμείς οφείλουμε να τις πούμε

για το καλό του ελληνικού λαού, γιατί έτσι μας αρέσει να κάνουμε αντιπολίτευση, γιατί ο σκοπός της πολιτικής είναι να προσφέρεις στο κοινωνικό σύνολο. Σ' αυτό μας έχει τάξει ο ελληνικός λαός. Ήδη αδικώς και για αρκετά χρόνια –αλλά αυτό δεν έχει σημασία– αυτόν το ρόλο επιτελούμε, κάνουμε εποικοδομητική κριτική, προσπαθώντας να σας «σπρώξουμε» προς τη σωστή κατεύθυνση, ώστε να μπορέσετε πραγματικά από τώρα να προσφέρετε και πάνω σ' αυτό που θα προσφέρετε, αύριο που θα έρθουμε εμείς στην εξουσία να προσφέρουμε ακόμη περισσότερο.

Δυστυχώς, όμως, εσείς με πολύ μεγάλη καθυστέρηση αντιλαμβάνεσθε τις δικές μας απόψεις. Χρειάστηκαν είκοσι χρόνια για να αντιληφθείτε ότι θα έπρεπε να εγκαταλείψετε τα τριτοκοσμικά σας τότε σχέδια περί σοσιαλιστικού μετασχηματισμού της κοινωνίας και τα υπόλοιπα που λέγατε στη δεκαετία του '80.

Είπατε για μεγαλύτερη χρήση και διεύρυνση του θαλάσσιου τουρισμού στα χαμηλότερα στρώματα κλπ. Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί οπωσδήποτε ένα ποιοτικό τουριστικό προϊόν και φυσικά είναι για τα υψηλότερα βαλάντια, ας μην αυταπατώμαστε και ας μη λαϊκίζουμε. Θέλετε πραγματικά να το διευρύνετε; Υπάρχουν τα προγράμματα κοινωνικού τουρισμού. Έχετε κανένα πρόβλημα κοινωνικού τουρισμού για το θαλάσσιο τουρισμό; Φτιάξτε πρόγραμμα για το θαλάσσιο τουρισμό. Τότε να μου πείτε ότι πράγματι έχει κοινωνική διάσταση το νομοσχέδιό σας, που προωθεί το θαλάσσιο τουρισμό και οπωσδήποτε θα διευρυνθεί με πολύ περισσότερους Έλληνες που είπατε προηγουμένως.

Εκείνο που θα ήθελα να υπογραμμίσω κλείνοντας, είναι ότι για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού χρειάζονται να αναπτυχθούν υποδομές. Το άφησα τελευταίο, γιατί τονίστηκε από όλους τους δικούς μας ομιλητές. Δυστυχώς, οι υποδομές δεν προσέχθηκαν στην πατρίδα μας και αυτό έγινε γιατί η Κυβέρνηση ποτέ δεν πίστεψε ότι ο τουρισμός μας θα αποτελούσε ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, που θα μπορούσε να δώσει στη χώρα μας μεγαλύτερο εισόδημα και να αναπτύξει την οικονομία. Κάποτε λέγατε ότι δεν θα κάνουμε και τους Έλληνες γκαρσόνια των Ευρωπαίων, αλλά δυστυχώς από εκεί και πέρα λειτουργήσατε διαφορετικά σχεδόν μέχρι το 1997-1998, αλλά ακόμα φαίνεται ότι στους κόλπους της Κυβέρνησης υπάρχει αυτή η νοοτροπία προς τον τουρισμό γι' αυτό έχουμε και τα τελευταία αποτελέσματα και γι' αυτό δε βλέπουμε καμία προσπάθεια από το Υπουργείο Τουρισμού, το οποίο βρίσκεται σε μία δραματική κατάσταση. Ο Υφυπουργός δε μιλάει με τον Υπουργό, ο γενικός γραμματέας δε μιλάει με τον πρόεδρο του ΕΟΤ, η ΕΤΑ βρίσκεται σε πλήρη αντιπαράθεση με όλους τους υπόλοιπους. Με αυτή, λοιπόν, την κατάσταση δεν βλέπω να προοιωνίζονται καλές ημέρες για τον τουρισμό. Πολύ φοβάμαι ότι θα ήταν το μοναδικό όπλο όπου με την παραλυσία της υπόλοιπης οικονομίας από τις πολιτικές της Κυβέρνησης έχει δημιουργηθεί, θα μπορούσε ενδεχομένως να μας δώσει μια ελπίδα για καλύτερες προοπτικές στο μέλλον.

Ευελπιστώντας ότι είδατε από ποια πλευρά βλέπουμε το νομοσχέδιο και ευελπιστώντας ότι στην πορεία θα έχετε τη συνεργασία και των υπολοίπων, ούτως ώστε να επιτυγχάνετε ολοκληρωμένα κάποιους στόχους για το καλό της πατρίδας μας, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο εάν δεν δεχτούμε από σας έστω τις διαβεβαιώσεις ότι θα προσπαθήσετε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα σκεφθούμε αν θα δώσουμε θετική ψήφο στο νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Πριν δώσω το λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο κ. Ανωμερίτη, ο κύριος Υπουργός θα πάρει το λόγο.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, επειδή το θέμα του ΦΠΑ έρχεται και επανέρχεται θα ήθελα να δώσω κάποιες διευκρινίσεις για να βοηθήσω τη συζήτηση.

Κατ' αρχάς η φορολογία των πλοίων αναψυχής γίνεται με το σύστημα «tonnage tax» και μειώνεται κατά 50% με αυτό το

νομοσχέδιο. Ουσιαστικά, έτσι αίρουμε μία ανισότητα σε σχέση με τις άλλες εταιρείες, που αφορούσε στην ανισότητα στα πλοία αναψυχής.

Όσον αφορά στο ΦΠΑ δεν καταλαβαίνω γιατί η Νέα Δημοκρατία επιμένει για ένα θέμα το οποίο πιστεύω ότι κατέχει. Γίνονται συγκεκριμένοι: Υπάρχουν τρεις συντελεστές, 5%, 8%, 18% με βάση την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Το 5% αφορά στα τρόφιμα. Τα ναυλοσύμφωνα με βάση την ευρωπαϊκή νομοθεσία πάνε στην κατηγορία του 8%. Σε ό,τι αφορά στα πλοία τα οποία κινούνται σε ύδατα δικά μας είναι 8% και σε διεθνή ύδατα είναι έξω από αυτό το σύστημα. Εφόσον υπάρχει ένα μικτό δρομολόγιο, είπαμε ότι κατ' εκτίμηση το Υπουργείο Οικονομικών προσεγγίζει το μέγεθος. Δεν μπορούμε εμείς να εντάξουμε τα ναυλοσύμφωνα σε μία κατηγορία άλλη. Είναι τρεις κατηγορίες, 5%, 8% και 18%.

Αν ανοίξουμε θέμα μείωσης ή απαλλαγής από το ΦΠΑ αντιλαμβάνεστε, κύριε Σαλαγκούδη και κυρία Φουντουκίδου, ότι δε θα υπάρχει κλάδος της οικονομίας που δε θα ζητήσει να ακολουθήσει μια τέτοια μείωση, μια τέτοια απαλλαγή.

Τώρα σε ό,τι αφορά στην ξένη σημαία. Όσα πλοία με κοινοτική σημαία δραστηριοποιούνται ως τουριστικά στη δική μας θάλασσα, πρέπει κατά το νόμο να υποβάλουν στην αρμόδια οικονομική υπηρεσία δήλωση έναρξης επιτηδεύματος να αποκτήσουν αριθμό φορολογικού μητρώου και κατά συνέπεια υπάγονται σε ό,τι αφορά στο ΦΠΑ και αυτά στην κατηγορία του 8%. Άρα δεν ισχύει αυτό που είπε η κ. Φουντουκίδου ότι τα δικά μας πλοία είναι λιγότερο ανταγωνιστικά σε σχέση με αυτά τα οποία έχουν κοινοτική σημαία. Είμαι σαφής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Ο κ. Γεώργιος Ανωμερίτης ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, όταν μιλάμε έστω και για ένα κλάδο της ναυτιλίας πράγματι πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας τη συνολική ναυτιλία. Όταν ακούω όμως την Αντιπολίτευση να μιλάει για επιμέρους θέματα σκέπτομαι ότι παραγνωρίζουμε ένα συνολικό θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται αυτή η ναυτιλία, ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο διαμορφώνεται από κοινοτικούς κανονισμούς και αποφάσεις από το εθνικό μας θεσμικό πλαίσιο το οποίο έχει κλείσει τριάντα χρόνια –τουλάχιστον αυτό που είναι μετά τη Μεταπολίτευση- και φυσικά από τις διατάξεις και τις αποφάσεις τις οποίες έχουμε αποδεχτεί και έχουμε κυρώσει όλοι που προέρχονται και που έχουν διαμορφωθεί στο διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό και στο διεθνή οργανισμό εργασίας.

Υπάρχει, λοιπόν, ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο τόσο από τον 438/76 όσο και από τον 559/79 όσο και από τον 2347/99 έχει διαμορφώσει ένα ειδικό θεσμικό πλαίσιο ακόμη και για τα σκάφη αναψυχής. Εδώ σήμερα με το σχέδιο νόμου η Κυβέρνηση προσπαθεί να φέρει ακόμη πιο μπροστά τους θεσμούς υποστήριξης των ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται με τα πλοία αναψυχής και το πετυχαίνει. Το πετυχαίνει μέσα από δύο στόχους: Ο πρώτος στόχος είναι ότι δημιουργεί για πρώτη φορά εταιρεία ιδιαίτερη για τα σκάφη αναψυχής. Φυσικά αυτό δεν είναι καινούργιο στη ναυτιλιακή νομοθεσία γιατί ακριβώς επειδή η ναυτιλία είναι ένας ιδιόμορφος λειτουργικά και οργανωτικά χώρος τόσο για τα θέματα της εποχικότητας μέσα στην οποία κινείται, όσο και για τα θέματα της ανταγωνιστικότητας μέσα σε ένα κοινοτικό και μη κοινοτικό περιβάλλον στα θέματα από τα οποία επηρεάζεται και έχουν σχέση με τις διεθνείς κρίσεις καθώς επίσης και από την ίδια τη σύνθεση του στόλου πολλές φορές στο χώρο της ναυτιλίας και το έχουμε κάνει από το 1953 και μετά και πρέπει αυτά τα πενήντα χρόνια εθνικού ηολογίου να τα στηρίζουμε, να τα δεχτούμε, να τα αναλύσουμε, να δούμε τα συν και τα πλην για να προχωρήσουμε. Σ' αυτό, λοιπόν, μέσα το συνολικό έργο με την κοινοτική εθνική νομοθεσία με τις διατάξεις του IMO και του ILO πιστεύω ότι μπορούμε να συζητάμε για τον υποκλάδο χωρίς να κάνουμε αυτό που κάνετε, αγαπητοί συνάδελφοι, να θεωρούμε ότι αυτό μόνο είναι για τα σκάφη αναψυχής αυτό που συζητάμε απόψε. Δεν συζητάμε αυτό μόνο απόψε. Υπάρχει πλαίσιο αναπτυξιακό παραγωγικό έχουμε διατάξεις για όλα αυτά, κίνητρα τα οποία τα έχουμε

με προωθήσει διαχρονικά και σας λέω ότι από το '76 το '79 μέχρι το '99 και τώρα συμπληρώνουμε και δεν πρέπει μίζερα να αρνούμαστε το θετικό πάνω σ' αυτό το θεσμικό πλαίσιο.

Μέσα στη ναυτιλία και στη ναυτιλιακή βιομηχανία, έχουμε, λοιπόν, κλάδους και υποκλάδους. Διαμορφώσαμε πολιτικές χωριστά για τα ποντοπόρα πλοία, χωριστά για την ακτοπλοία, χωριστά για τα κρουαζιερόπλοια. Στα κρουαζιερόπλοια δεν έχουμε ΦΠΑ. Στην ακτοπλοία έχουμε 8% ΦΠΑ. Εδώ έχουμε ονομαστικά μεν ΦΠΑ 8%, αλλά, όπως προηγουμένως είπα και ο Υπουργός, στην ουσία είναι 4%, διότι απαλλάσσονται όλα τα ναυλοσύμφωνα –μιλάμε μόνο για τα ναυλοσύμφωνα- κατά 50% γενικά, κατά 60%, αν είναι εκτός των έξι μιλίων, και κατά 100%, αν πιάνουν άλλα λιμάνια. Ειδικά, όμως, τα «μέγα-γιγ» –που μας ενδιαφέρουν, γιατί είναι τα «άλλα μεγάλα» και όχι τα μικρά, τα «πανάδικα» ή τα μικρά μηχανοκίνητα- κάθε χρόνο πάνε έξω. Όχι στην Τουρκία, αλλά στην Κροατία και στην Ιταλία.

Όταν μιλάμε για την κρουαζιέρα, έχουμε –ξέρετε- στο μυαλό μας κάτι «ελληνοκεντρικό», όσον αφορά τον κλάδο. Δεν είναι, όμως, έτσι. Τα κρουαζιερόπλοιά μας το χειμώνα είναι στην Καραϊβική. Και τα μεγάλα, τα μέγα-γιγ, πάνε στην Ιταλία κάθε ένα ή δύο μήνες. Επομένως, εκεί έχουμε απαλλαγή από ΦΠΑ κατά 100%.

Άρα, να μη μεγιστοποιούμε ένα θέμα, το οποίο θα συμφωνούσα ότι έπρεπε ίσως κάποια στιγμή να το προσεγγίσουμε με το Υπουργείο Οικονομικών. Διαφορετικά, να το προσεγγίσουμε στο βαθμό που υπάρχει ένα διαφορετικό πλαίσιο, που δεν είναι, όμως, ίδιο σε όλες τις κοινοτικές χώρες. Αν η Αυστρία στα ναυλοσύμφωνα έχει 0%, υπάρχει πρόβλημα, ακόμη και με το 4%. Γιατί πρέπει να σας θυμίσω –και να θυμίσω και στους επιχειρηματίες- ότι ο ΦΠΑ είναι ουδέτερος φόρος. Είναι φόρος που δεν αφορά την επιχείρηση. Γιατί εδώ συζητάμε για την επιχείρηση. Είναι φόρος που μετακυλιέται. Η επιχείρηση απλώς εισπράττει και πληρώνει.

Το μόνο που θα δεχόμουν ως επιχείρημα από το χώρο των επιχειρήσεων είναι ότι, έστω και γι' αυτό το 4% ή 0%, δημιουργείται ένα γραφειοκρατικό κόστος. Αυτό, όμως, είναι θέμα του Υπουργείου Οικονομικών. Θα μπορούσαμε, λοιπόν, για ναυλοσύμφωνα που συνάπτονται με αλλοδαπούς, να δούμε από ποια χώρα προέρχονται. Ή αν δεν μπορούμε να το κάνουμε αυτό –γιατί και αυτό θα δημιουργήσει γραφειοκρατία- να δούμε πώς μπορούμε να το λύσουμε.

Φυσικά, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει καταθέσει προτάσεις στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και για τον αναπτυξιακό νόμο και για τον ξενοδοχειακό εξοπλισμό των πλοίων ακτοπλοΐας κ.τ.λ.. Από παλαιότερα, επίσης, έχουμε καταθέσει τις προτάσεις μας για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, που είναι ένα κομμάτι της ναυτιλίας, και για τα σκάφη αναψυχής. Γιατί πραγματικά –ιστορικά- η χρησιμοποίηση της ναυτιλίας, μέσα από τους αναπτυξιακούς νόμους, οδήγησε στο κλείσιμο πολλών παραγωγικών μικρών μονάδων κατασκευής σκαφών, με αποτέλεσμα σχεδόν όλα –εκτός από τα ελάχιστα, τα ξύλινα, που έχουμε εμείς- να είναι εισαγωγής.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, εγώ δεν θα ήθελα να επιχειρηματολογήσω πάνω σε βασικά στοιχεία της φιλοσοφίας και της αρχής αυτού του νομοσχεδίου, ενός νομοσχεδίου που υπηρετεί ταυτόχρονα τη ναυτιλία και τον τουρισμό. Κάποτε, όταν μιλάμε για θέματα που έχουν σχέση με την κοινωνική συνοχή και την περιφερειακή ανάπτυξη, άρα όταν μιλάμε για θέματα των νησιών, θα πρέπει μέσα σε αυτά, όσο κι αν δεν μας αρέσει, να εντάσσουμε και τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού.

Ο θαλάσσιος τουρισμός σήμερα, όπως και η συνολική ναυτιλία, υπακούει στους κανόνες της ασφάλειας και στους κανόνες του περιβάλλοντος και χαίρομαι, γιατί η ελληνική προεδρία ανέδειξε τα θέματα του περιβάλλοντος μέσω του σεβασμού στο θαλάσσιο περιβάλλον, αφού η βασική μας στρατηγική –ως χώρα και ως Κυβέρνηση- είναι η ποιοτική μας ναυτιλία. Ανέδειξε αυτά τα θέματα τόσο με τη Διακήρυξη της Πάμμου, που ψήφισαν οι εικοσιπέντε χώρες, για το σεβασμό του θαλασσίου περιβάλλοντος όσο και με τις αποφάσεις που ελήφθησαν με συντριπτική πλειοψηφία στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στα συμβούλια Υπουργών για τα θέματα της προστασίας του θαλασσίου περι-

βάλλοντος από την καταστροφή που μπορεί να προέλθει από ένα πλοίο «μονού τοιχώματος». Γιατί αυτή είναι η σωστή λέξη και όχι «μονοπύθμενο».

Τα μονοπύθμενα και τα απύθμενα αποτελούν γενικότερες κουβέντες. Καθιερώσαμε τα μονοπύθμενα, αλλά εν πάση περιπτώσει, κύριε συνάδελφε, διγλωσσία δεν έχουμε εμείς. Διγλωσσία σε αυτό το θέμα επέδειξε η Νέα Δημοκρατία. Ας μην ανοίξουμε ξανά αυτό το θέμα. Αποδείξαμε με στοιχεία ότι ο επηρεασμός στο όνομα του θαλασσίου περιβάλλοντος της ελληνικής ναυτιλίας έγκειται μόνο στο 2,73%.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Γύρισε πίσω τις προτάσεις σας ο IMO.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Καλά θα κάνετε όμως, για να μη μιλάτε για διγλωσσία, να διαβάσετε τα πρακτικά της επιτροπής PET Μεταφορών και Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, για να δείτε τι είπαν εκεί οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας. Καλά θα κάνετε επίσης να διαβάσετε τα πρακτικά του Λαϊκού Κόμματος του Δεκεμβρίου και του Μαρτίου, για να δείτε τι συμφώνησε εκεί ο Πρόεδρός σας, για να ξεκαθαρίσουμε αυτό το θέμα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Τι να ξεκαθαρίζουμε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Πιστεύω, λοιπόν, ότι αυτή η Κυβέρνηση με τη στρατηγική της για την ποιοτική ναυτιλία πάνω απ' όλα στηρίζει το θαλάσσιο περιβάλλον. Και μέσα σε αυτό το θαλάσσιο περιβάλλον βρίσκεται ο πλούτος αυτής της χώρας, γιατί ακριβώς ο πλούτος αυτής της χώρας είναι στη θάλασσα και στα νησιά της, όσον αφορά φυσικά τους δύο συγκεκριμένους τομείς. Και όπως είπα πριν από αρκετό καιρό, καλά θα κάνουν πολλοί να βγάλουν από το μυαλό τους ότι θα μπορέσει σ' αυτήν τη χώρα να υπάρξει κυβερνητικός τομέας χωρίς ένα Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου ολοκληρώνεται αυτήν τη στιγμή το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο. Δεν ήταν ξεκάθαρο το νομοσχέδιο, γι' αυτό όσα ειπώθηκαν δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα. Είναι ένα συμπλήρωμα υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου που χτίζεται από το 1953 στην Ελλάδα, που χτίζεται για τα σκάφη αναψυχής από το 1976 και με το οποίο ερχόμαστε σήμερα για να συμφωνήσουμε με όλους τους φορείς, μέσα από έναν ευρύτατο διάλογο, για τις διατάξεις οι οποίες δημιουργούν κύκλο εργασιών.

Γιατί αυτό είναι τελικά το ζητούμενο. Το ζητούμενο δεν είναι με διοικητικές πράξεις να επιβάλλουμε στις επιχειρήσεις ποια σύνθεση προσωπικού θα έχουν. Γιατί δεν πάμε και στα σούπερ μάρκετ να πούμε πόσους πωλητές θα έχουν; Γιατί δεν πάμε και στα ξενοδοχεία να πούμε πόσους μανάτζερ θα έχουν; Γιατί πρέπει στη ναυτιλία να λέμε πόσους υπαλλήλους θα έχουν, πέρα από τα θέματα ασφαλείας; Και εκεί, το ποια θα είναι η σύνθεση του προσωπικού ασφαλείας το λέει ο IMO.

Από εκεί και πέρα, πρέπει πράγματι να παλέψουμε, για να δημιουργήσουμε καλύτερες συνθήκες εργασίας. Το πρόβλημά μας σήμερα δεν είναι η ανεργία των ναυτικών. Στο τέλος αυτής της δεκαετίας θα είναι η έλλειψη πληρωμάτων στα πλοία μας και ιδιαίτερα η έλλειψη αξιωματικών. Και αν πάρετε όλες τις καταστάσεις όλων των ναυτιλιακών εταιρειών, θα δείτε ότι αυτή η έλλειψη έχει δημιουργήσει πραγματικά τεράστια προβλήματα. Πρέπει δε να ξέρετε ότι ο πραγματικός μισθός ενός Α' πλοιάρχου και ενός Α' μηχανικού είναι μεγαλύτερος από την αποζημίωση ενός Βουλευτή. Και αυτό γιατί αυτοί οι ναυτεργάτες, αυτοί οι αξιωματικοί είναι η ψυχή της ναυτιλίας, αυτοί έχουν την τεχνογνωσία, αυτοί έχουν τη δύναμη να μας κάνουν να είμαστε πρώτοι στον κόσμο.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι αυτή η ιδιομορφία και του χώρου της ναυτιλίας, αλλά και του χώρου των επιμέρους κλάδων, άρα και των σκαφών αναψυχής, πρέπει να μας κάνει να σκύψουμε, να δούμε πώς μπορούμε να κάνουμε ακόμη πιο ανταγωνιστικό έναν κλάδο μέσα σε ένα περιβάλλον ανοικτών αγορών και όχι να κατατρωγόμαστε με ανθυπολεπιτομέρειες.

Να σας πω και κάτι άλλο; Εγώ παρακολούθησα και την αγόρευση της εισήγησης της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και τις άλλες αγορεύσεις. Δεν είδα να κατατίθεται κάτι συγκεκριμένο ως επιπλέον άρθρο, ως σκέψη, ως κάτι το οποίο να πούμε ότι

μπορούμε να προσθέσουμε.

Και όπως είπα προηγουμένως, αυτό το σχέδιο νόμου δεν πρέπει να το βλέπουμε αποκομμένο και να κάνουμε μία κριτική επί του συνόλου των θεμάτων της ναυτιλίας σε ένα επιμέρους νομοσχέδιο. Το ξαναλέω: αυτό είναι ένα ακόμη πετραδάκι στην εξέλιξη, στον εκσυγχρονισμό, στην προοπτική ενός υποκλάδου της ελληνικής ναυτιλίας. Δεν είναι ξεκάθαρο. Όλα αυτά μάλιστα που είπα προηγουμένως για το ΦΠΑ είναι σε προηγούμενους νόμους, που εμείς ψηφίσαμε, ανεξάρτητα από το ποια κυβέρνηση ήταν.

Γιατί στο κάτω-κάτω το θεσμικό πλαίσιο έχει εξελιχθεί και εξελίσσεται ανάλογα στην ναυτιλία, που είναι ένας καθαρά εξαγωγικός κλάδος, δηλαδή εξελίσσεται ανάλογα με το πώς εξελίσσεται η αγορά.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι μέσα από το διάλογο που αναπτύχθηκε -για το οποίο υπάρχουν πλήρη πρακτικά και πλήρη έγγραφα, ανεξαρτήτως τι λέει όποιος λέει- με τη συνεργασία τριών Υπουργείων, των επιτελικών στελεχών τριών Υπουργείων και την ακρόαση των φορέων με ειδική επιτροπή που έγινε υπό την προεδρία υποναυάρχου εν αποστρατεία - μέσα στην ισορροπία που πρέπει να υπάρχει, γιατί αν δεν υπάρχουν αξιωματικοί και ναυτεργάτες, δεν θα υπάρχει ναυτιλιακή βιομηχανία και ανάποδα- πιστεύω, λοιπόν, ότι μέσα σε αυτό το πλαίσιο, αυτό το σχέδιο νόμου με την καθιέρωση ειδικού εταιρικού πλαισίου και στην ουσία ειδικού μητρώου -ή όπως παλιά το λέγαμε ειδικού όχι δεύτερου στην ουσία- νηολογίου, τι κάνει; Δημιουργεί ένα καινούργιο πλαίσιο αναφοράς μαζί με όλα τα προηγούμενα σημεία για τα σκάφη αναψυχής.

Θα συμφωνούσα και εγώ με αυτό που ειπώθηκε προηγουμένως ότι πολλές φορές το σκάφος αναψυχής είναι πολύ φθινότερο για μία παρέα από ένα μεσαίο ή και καλό ξενοδοχείο. Και είμαι βέβαιος ότι αυτόν τον υποκλάδο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τον κλάδο των πλοίων αναψυχής, θέλουμε όλοι να τον στηρίξουμε.

Επιτέλους, ας συμφωνήσουμε, διατηρώντας τις διαφορετικές μας απόψεις, ότι αυτό το σχέδιο νόμου, το οποίο έρχεται μπροστά σας και στο οποίο οι κοινωνικοί φορείς -όπου εμείς τα κόμματα απευθυνόμαστε- συμφωνούν στην συντριπτική τους πλειοψηφία, αποτελεί για την Κυβέρνηση ένα θετικό βήμα μέσα στον κλάδο της συνολικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Για λόγους εναλλαγής να ξεκινήσω με την κ. Φουντουκίδου, έπειτα τον κ. Χωρέμη και μετά με εσάς, κύριε Γκατζή.

Ορίστε, κυρία Φουντουκίδου, έχετε το λόγο.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Για συνδιαμόρφωση μίλησε ο κύριος Υπουργός...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κυρία Φουντουκίδου, με συγχωρείτε ένα λεπτό;

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είμαι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, κύριε Πρόεδρε, όχι απλός εισηγητής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Εντάξει, κύριε Γκατζή, αν θέλετε να διακόψετε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όχι, τώρα δώσατε το λόγο. Το σέβομαι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Θα δευτερολογήσετε το δικαιούστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ:αλλά να μη γίνονται αυτές οι παρατυπίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Δεν είναι παρατυπία, κύριε Γκατζή. Στις δευτερολογίες είμαστε.

Ορίστε, κυρία Φουντουκίδου.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Πάντως, κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να πω ότι αυτό ακούγεται εξόχως υποκριτικό και ψεύτικο. Γιατί κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην επιτροπή σας κάναμε προτάσεις και επιμέρους επισημάνσεις στα άρθρα. Τι από αυτά δεχθήκατε, λοιπόν; Ποια είναι η καλή σας θέληση; Τις βρίσκετε όλες εξωπραγματικές; Είναι σύμφωνες με όλα όσα κατέθεσαν οι φορείς. Και αν δεν θυμόμαστε τι είπαν και αν δεν θέλετε να δεχθείτε αυτά που μετέφερα εγώ από

βήματος -γιατί ήταν αυτολεξεί μεταφορά αυτών που ακούστηκαν στην επιτροπή- ανατρέξτε, κύριε Υπουργέ, στα Πρακτικά. Θα δείτε λοιπόν...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Η μόνη συγκεκριμένη πρόταση ήταν να μειώσουμε το ΦΠΑ. Δεν είχατε άλλη συγκεκριμένη πρόταση.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Λυπάμαι, δεν μας παρακολουθείτε. Λυπάμαι, κλείνετε τα αυτιά σας. Ή το κάνετε σκόπιμα ή δεν ακούτε καλά, κύριε Υπουργέ. Θα σας τα υπενθυμίσω λοιπόν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Με συγχωρείτε, την ώρα που απαντούσα στην επιτροπή, αποχωρήσατε. Δεν ήσασταν παρούσα. Είναι έτσι; Φύγατε από την επιτροπή ή όχι;

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Θέλετε λοιπόν να σας υπενθυμίσω...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Είχατε τόσο μεγάλο ενδιαφέρον να ακούσετε τις απαντήσεις της Κυβέρνησης που φύγατε.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Ήρθα στην Ολομέλεια, γιατί είχα να τοποθετηθώ και να υπογράψω, κύριε Υπουργέ και εσείς βιαστήκατε να απαντήσετε και το κάνατε εν απουσία μου. Αν απαντούσατε λοιπόν σε εμένα, λάθος στιγμή επιλέξατε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Διαρκώς καθυστερούσατε να έρθετε.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Εν πάση περιπτώσει, να σας υπενθυμίσω επιμέρους επισημάνσεις στα άρθρα για την άρση κάποιων γραφειοκρατικών διαδικασιών σε σχέση με τις επικυρώσεις, για το ΦΠΑ, για την ασφάλιση των μελών του διοικητικού συμβουλίου, όταν ήδη είναι ασφαλισμένοι σε άλλο ταμείο, για ειδικές ρυθμίσεις των παραδοσιακών σκαφών και μία σειρά άλλων επιμέρους ρυθμίσεων;

Να πάμε λοιπόν και στις γενικότερες, γενικότερες επισημάνσεις, γενικότερες πολιτικές κατευθύνσεις, τις οποίες ούτε ο κ. Ανωμερίτης είδε ούτε αντελήφθη περί τίνος πρόκειται. Δεν μιλήσαμε για την ανάγκη ενός αναπτυξιακού νόμου, για την ανάγκη θέσπισης κινήτρων, ακόμα και για επιδοτούμενα προγράμματα ενίσχυσης του κλάδου;

Δεν είναι προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας που κατατέθηκαν; Δεν μιλήσαμε για την ανάγκη λήψης επιπρόσθετων μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος, για την εκπαίδευση του προσωπικού και όλων των εμπλεκόμενων στον κλάδο των τουριστικών σκαφών αναψυχής; Δεν μιλήσαμε για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας;

Θεωρείτε, λοιπόν, ότι κάνατε ένα πολύ μεγάλο βήμα με το νομοσχέδιο αυτό. Ένα βήμα πού, κύριε Υπουργέ; Στο κενό; Είναι δυνατόν μία ρύθμιση που προβλέπει τη σύσταση κάποιας εταιρείας, από μόνη της να κάνει ένα κλάδο ανταγωνιστικό, όταν δεν συνοδεύεται από κάποια άλλα πρόσθετα μέτρα; Αυτό εννοείτε εσείς ανταγωνισμό; Γιατί εμείς εννοούμε κάτι άλλο. Έχει από μόνη της αυτή η ρύθμιση αναπτυξιακή διάσταση; Εμείς δεν είπαμε κάτι άλλο. Μην το απομονώνετε και μη διαστρεβλώνετε τα όσα λέμε. Ναι μεν είναι μία θετική, αλλά αποσπασματική και πρόχειρη ρύθμιση, που από μόνη της δεν μπορεί να λύσει τα προβλήματα που έχει ο κλάδος και ως εκ τούτου, θεωρούμε ότι θα είναι αναποτελεσματική. Στο υπάρχον, λοιπόν, τουριστικό περιβάλλον, με την ανταγωνιστική αγορά, δεν μπορεί να λειτουργήσει μία εταιρεία τέτοια που να φέρει επιτέλους κάποια από τα στοιχεία αυτά στους φορείς που θα την υλοποιήσουν, δηλαδή την αύξηση του εισοδήματος, την ανταγωνιστικότητα, το να είναι βιώσιμες οι επιχειρήσεις.

Εγώ καταλαβαίνω την ανάγκη να επεκταθεί -και είμαι και εγώ υπέρ αυτής της άποψης- σε όσο το δυνατόν περισσότερα άτομα αυτή η συγκεκριμένη μορφή τουρισμού, όμως να μη φθάσουμε τον κλάδο σε τέτοια κατάσταση ώστε να έχουμε ανάγκη έκδοσης δελτίων κοινωνικού τουρισμού για να τον στηρίξουμε, όπως κάνατε φέτος με τον τουρισμό. Γιατί; Να σας εξηγήσω το λόγο. Διότι και αυτά τα δελτία τα πληρώνει ο Έλληνας φορολογούμενος. Εγώ μιλώ για χρήματα που θα έρθουν από άλλους πόρους, που θα έρθουν με την αύξηση του κύκλου εργασιών. Και αυτά δεν επιβαρύνουν τον Έλληνα φορολογού-

μενο, αντίθετα θα ενισχύσουν τα ταμεία.

Αναζητήσατε, λοιπόν, το πρόγραμμά μας. Σαφής η αγωνία σας να πάρετε κατευθύνσεις και θέσεις, αλλά δεν καταλαβαίνω, κύριε Υπουργέ, γιατί αυτή η λαγνεία προς τις ιστοσελίδες. Ο κ. Τσοχατζόπουλος πριν από λίγες ημέρες συνιστούσε στις νοικοκυρές να ανατρέξουν στις ιστοσελίδες για να δουν τις τιμές των οπωροκηπευτικών. Τώρα εσείς προστρέχετε στην ιστοσελίδα. Εμείς έχουμε επίγνωση του τι πετύχατε με την εκπαίδευση και επειδή υπήρξατε και Υφυπουργός Παιδείας θα ξέρετε ότι υστερούμε πάρα πολύ στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Η πλειοψηφία των πολιτών, όπως ξέρετε, δεν έχει τη δυνατότητα να έχει ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Τους στερήσατε αυτή τη δυνατότητα, αυτή την πρόσβαση στην πρόοδο και στην τεχνολογία. Και έρχεστε σήμερα να συστήσετε να κάνουμε ιστοσελίδες; Δεν καταλαβαίνετε ότι μιλάτε με ένα κόμμα που συνομιλεί με εμπλεκόμενους φορείς, με λαό, ζωντανό οργανισμό, με ζωντανούς ανθρώπους και καταγράφει τις πραγματικές ανάγκες και έχει απευθείας διάλογο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Έχετε πρόγραμμα ή όχι; Θέλω το πρόγραμμά σας για τη ναυτιλία.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Όλα αυτά που σας είπα είναι προγραμματικές θέσεις. Αν δεν τις αντιληφθήκατε, είναι κατευθύνσεις....

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Μνημείο προχειρότητας είναι όλα αυτά.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Είναι η δική σας εκτίμηση, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, προστατεύστε την...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Από ό,τι καταλαβαίνω θέλει το διάλογο, γι' αυτό δεν επεμβαίνω. Είναι έμπειρη η κ. Φουντουκίδου και ξέρει ότι είναι καλό να υπάρχουν διακοπές.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ή ο κύριος Υπουργός -δεν θυμάμαι ακριβώς- καυχώθηκαν ότι εκσυγχρονίζεται η ναυτιλία και μάλιστα καυχώθηκαν ότι εκσυγχρονίζεται με ταχύτερα βήματα απ' ό,τι οι υποδομές. Είναι προφανείς οι λόγοι, κύριε Υπουργέ. Και αυτό δεν το αντιληφθήκατε; Αυτό συμβαίνει γιατί η ελληνική ναυτιλία εκσυγχρονίζεται με ίδια κεφάλαια. Έχετε βάλει κεφάλαια; Έχετε δώσει κίνητρα; Επιδοτείτε; Δανειοδοτείτε; Τι κάνετε δηλαδή; Είναι φυσικό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κατηγορούμαστε γι' αυτό. Το ΚΚΕ μας κατηγορεί για τρισεκατομμύρια.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Είναι μια άλλη αντίληψη. Αν εσείς θέλετε μια φορά να κλείνετε το μάτι αριστερά και μία δεξιά είναι δική σας επιλογή. Εμείς έχουμε ξεκάθαρη θέση και σας τη διατυπώνουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Παντού κοιτάμε, δεν αφήνουμε να πέσει κάτω τίποτα.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Τώρα, όσον αφορά την ευκολία με την οποία στέλνετε τα σκάφη στα απέναντι τουρκικά λιμάνια και τα διεθνή ύδατα. Εν πάση περιπτώσει, δεν θέλω να πω τι συμβαίνει με τα διεθνή ύδατα. Είναι προφανές ότι είστε μέσα στο πνεύμα της ελληνοτουρκικής προσέγγισης και το πνεύμα αυτό υπερέχει του πνεύματος προστασίας της ελληνικής ναυτιλίας και των τουριστικών σκαφών αναψυχής.

Ο κ. Ανωμερίτης είπε ότι με αυτή τη ρύθμιση επιτέλους ολοκληρώθηκε το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο. Άρα, λοιπόν τελειώσαμε. Όλα καλά, όλα ωραία. Πείτε μου, λοιπόν, κύριε Ανωμερίτη: Γιατί διαμαρτύρονται οι φορείς; Γιατί ζητάνε; Τι θέλουν όλοι; Κάτι λένε και αυτοί, από τους ναυτεργάτες μέχρι τους πλοιοκτήτες, μέχρι τους επαγγελματίες, τους εργαζόμενους. Τι συμβαίνει λοιπόν;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Κάποιοι ζητούν υπερπρονόμια.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Καυχώθηκαν ότι καταθέσατε προτάσεις. Και μάλιστα, αναίρεσατε πάρα πολλές φορές τον εαυτό σας εδώ. Από τη μια είπατε ότι υπάρχει ανάγκη και ότι έχουμε καταθέσει προτάσεις γι' αυτά και αυτά και από την άλλη είπατε ότι όλα έχουν ρυθμιστεί.

Εν πάση περιπτώσει, το ότι καταθέσατε προτάσεις προς το Υπουργείο Οικονομικών δεν σας απαλλάσσει των ευθυνών σας για το ότι σήμερα δεν έχουμε ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο, στρατηγική και ολοκληρωμένη πολιτική για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό.

Αυτά, για να μην αναρωτιέστε γιατί δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Τώρα πια δεν έχουμε καμία απορία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Χωρέμης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα ευθύς εξ αρχής να μεταφέρω το κλίμα που υπήρξε μέσα στην επιτροπή της Βουλής, όπου οι ίδιοι οι φορείς κατέδειξαν ότι υπάρχει ουσιαστική συμφωνία ως προς τη δημιουργία αυτού του ευέλικτου σχήματος, ως προς τη νέα δομή αυτής της επιχείρησης, έτσι ώστε να αποφύγουν οποιαδήποτε γραφειοκρατικές αγκυλώσεις υπήρχαν στη διεκπεραίωση των λειτουργιών τους.

Μου κάνει εντύπωση γιατί από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας δεν επισημαίνεται αυτή η ουσιαστική συμφωνία της μεγάλης πλειοψηφίας των φορέων. Στους πέντε φορείς οι τέσσερις συνεφώνησαν ότι θα πρέπει να υπάρξει αυτή η θετική αλλαγή μέσα από ένα καινούργιο πλαίσιο λειτουργίας αυτών των επιχειρήσεων.

Ασφαλώς κατεδείχθη ότι αυτή η βελτίωση, η απαλλαγή που υπάρχει στη φορολογία είναι ένα ζήτημα που και οι ίδιοι το προώθησαν, το ζήτησαν, το διεκδίκησαν και ουσιαστικά συνεφώνησαν σε αυτή τη ρύθμιση, αποδεικνύοντας έτσι ότι η συντριπτική -επαναλαμβάνω- πλειοψηφία των φορέων ουσιαστικά στηρίζει αυτό το νομοσχέδιο.

Συνεπώς θεωρώ ότι υπάρχει ένα εκ του περισσού ενδιαφέρον της Νέας Δημοκρατίας στη συγκεκριμένη προσπάθεια να υπάρξει ένα καινούργιο, ευέλικτο, σύγχρονο πλαίσιο που θα διέπει τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών, των σκαφών αναψυχής.

Αλλά -επιτρέψτε μου να πω- επειδή κατά τη διάρκεια της συζήτησης όλοι συνειδητοποιήσαμε την κατ' αρχήν θετική προσέγγιση της εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας στο νομοσχέδιο, μου κάνει εντύπωση πώς επιχειρηματολογούμε τώρα με τόσο απορριπτικό και αρνητικό τρόπο, τη στιγμή που νομίζω ότι γίνεται εμφανές στη διάρκεια όλης αυτής της συζήτησης η αναγκαιότητα ύπαρξης αυτών των ρυθμίσεων, χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει -και κανείς δεν το ισχυρίστηκε ούτε ο κ. Πασχαλίδης ούτε ο κ. Ανωμερίτης- ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι η πανάκεια της επίλυσης όλων των προβλημάτων των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών και της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού της χώρας.

Ασφαλώς και απαιτείται σειρά παρεμβάσεων και πρωτοβουλιών και συνεργασιών και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με το Υπουργείο Ανάπτυξης και τους τοπικούς φορείς. Και ξέρετε πόσο μεγάλες είναι οι αγκυλώσεις σε αυτό τον τομέα, τη στιγμή που γίνεται κακή χρήση -αν θέλετε- σε επίπεδο πολυνομίας προσφυγών στο Συμβούλιο της Επικρατείας που καθυστερούν έργα υποδομής.

Ουδείς αμφισβητεί την αναγκαιότητα να εκσυγχρονίσουμε και να αυξήσουμε, ει δυνατόν, την υποδομή που όμως είναι σημαντική για τη χώρα. Έχουμε πάρα πολλές μαρίνες. Έχουμε εκατοντάδες λιμάνια στη χώρα. Απλώς, αυτό που χρειάζεται είναι να συνειδητοποιήσουμε όλοι ότι μέσα από τις παρεμβάσεις μας θα πρέπει να υπάρξει ορθή διαχείριση όλης αυτής της υποδομής, έτσι ώστε αξιόπιστα και με ένα σύγχρονο τρόπο να ανταποκριθούμε στις νέες απαιτήσεις που τα νέα δεδομένα έχουν διαμορφώσει στην ευρύτερη Λεκάνη της Μεσογείου.

Ασφαλώς οι επισημάνσεις από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας ισχύουν, γιατί αναφέρονται στο στόχο που θα πρέπει να έχουμε, ώστε να δημιουργήσουμε μια ιδανική κατάσταση στο χώρο κυρίως των υποδομών, αλλά και των επιμέρους λοιπών απαιτούμενων ρυθμίσεων.

Όμως μου κάνει εντύπωση ότι η κυβερνητική πρόταση βρίσκεται μεταξύ των δύο άκρων, όπου η μεν Νέα Δημοκρατία λέει

ότι πρέπει να υπάρξει ολοκληρωτική απαλλαγή από το ΦΠΑ, η δε άλλη άποψη από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης ισχυρίζεται ότι όλα αυτά συνιστούν υπερβολικά ευνοϊκές ρυθμίσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Νομίζω ότι είναι σοφή και αντικειμενικά αξιόπιστη αυτή η πρόταση που κατατέθηκε σήμερα ως σχέδιο νόμου προς ψήφιση, διότι ουσιαστικά είναι μία πρόταση μέσου όρου που θα πρέπει να ακολουθήσουμε με προσεκτικά βήματα, διασφαλίζοντας την κοινωνική διάσταση του χώρου της τουριστικής μας ανάπτυξης.

Από την άλλη μεριά, πρέπει να βρούμε τους τρόπους εκείνους, ώστε να μη δημιουργήσουμε προϋποθέσεις φυγής, αλλά προϋποθέσεις προσέλκυσης των ελλειμνισμένων με ξένη σημαία πλοίων στη χώρα μας που πλησιάζουν τα δύο χιλιάδες και παραπάνω.

Έτσι, λοιπόν, νομίζω ότι αντί του μηδενισμού και της άρνησης, όσοι επιμένουν σ' αυτήν τη στάση πρέπει να τη δικαιολογήσουν, διότι οδηγούμαστε με αυτόν το μηδενισμό σε μία στάση αδράνειας και παθητικότητας, που κάθε άλλο παρά αυτό απαιτεί αυτή τη στιγμή ο πολύ σημαντικός και ιδιαίτερα συναλλαγματοφόρος χώρος της ναυτιλίας και το ιδιαίτερο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού που αφορά τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.

Νομίζω ότι όχι μόνο δεν είναι, όπως ειπώθηκε, πλουτοκρατικό και ταξικό αυτό το νομοσχέδιο, αλλά αντίθετα είναι παραγωγικό και ουσιαστικά υποστηρίζει την προσπάθεια της χώρας να δώσει εκείνα τα κίνητρα, ώστε να είμαστε ανταγωνιστικοί μέσα στην ευρύτερη Λεκάνη της Μεσογείου. Πιστεύω ότι οι απόψεις που ακούστηκαν τόσο για τις υποδομές, όσο και για την εκπαίδευση και για την ασφάλεια, είναι θετικές επισημάνσεις, αλλά πρόκειται και για ζητήματα που προωθεί το νομοσχέδιο. Υποδηλώνουν επίσης και την ευαισθησία που εκδηλώθηκε από όλους για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και για τα εργασιακά ζητήματα που περιστασιακά περιορίζουν το εργασιακό ισοζύγιο, αλλά από την άλλη μεριά δίνουν τη δυνατότητα ενός πολύ μεγάλου κύκλου εργασιών σε όλη τη νησιωτική Ελλάδα.

Αυτά είναι ζητήματα που ασφαλώς όχι η αβελτηρία της ηγεσίας -ή των ηγεσιών- του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά τα νέα δεδομένα είναι εκείνα τα οποία διαμορφώνουν την ανάγκη ουσιαστικού διαλόγου. Εκεί ακριβώς πρέπει να κατατεθούν προτάσεις. Άλλωστε, η πρόσκληση και από τον κ. Ανωμερίτη και από τον κ. Πασχαλίδη είναι δεδομένη ως προς την προσέγγιση για έναν ουσιαστικό διάλογο γι' αυτά τα ζητήματα, με σκοπό να έχουμε κανονιστικές πράξεις, οι οποίες πραγματικά θα συμβάλουν, τόσο στο ζήτημα των υποδομών και στην εκπαίδευση όπου απαιτούνται άμεσες ρυθμίσεις, όσο και στα ζητήματα της ασφάλειας, του περιβάλλοντος και των εργασιακών.

Πιστεύω ότι με την εξέλιξη της συζήτησης καθίσταται εμφανής η αναγκαιότητα ψήφισης αυτού του παραγωγικού νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, είμαι υποχρεωμένος να σας κάνω μια παρατήρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα έπρεπε τελικά να κατοχυρώσετε σαν προεδρεύων εδώ στον πλειστηριασμό προνομίων προς το εφοπλιστικό κεφάλαιο, μία υπεροχή υπέρ της Νέας Δημοκρατίας και δεν το κάνατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Δεν το κατάλαβα αυτό, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Λογοπαίγνιο κάνω, κύριε Πρόεδρε. Αν το καταλάβατε, καλώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να μας το εξηγήσετε για να το καταλάβουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Λέω, κύριε Πρόεδρε, για τον πλειστηριασμό που έγινε σήμερα ανάμεσα στη Νέα Δημοκρατία και στην Κυβέρνηση για το ποιος θα δώσει τα περισσότερα προνό-

μία στο εφοπλιστικό κεφάλαιο. Επισημαίνω, λοιπόν, ότι η Νέα Δημοκρατία υπερέχει ελαφρώς και εσείς δεν της το κατοχυρώσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Συνεπώς η παρατήρησή σας, κύριε Γκατζή, έχει χιουμοριστικό χαρακτήρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Αν ο κάθε ιδιοκτήτης εκτός των άλλων είναι και εφοπλιστής...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μιλώ γενικά για το εφοπλιστικό κεφάλαιο, κύριε Ανωμερίτη και εσείς έχετε συμβάλλει πάρα πολύ σε αυτό και το ξέρετε. Μην ξύνετε πληγές.

Ας έλθουμε, όμως, σε αυτά τα οποία ειπώθηκαν. Κατ' αρχήν, ας αναφερθούμε στον κοινωνικό διάλογο, τον οποίο επικαλέστηκε και ο κ. Ανωμερίτης και έγινε λόγος και στην επιτροπή, όπου ευτυχώς ήταν παρόντες οι φορείς, οι οποίοι απάντησαν ότι η ΠΝΟ και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς του κλάδου δεν είχαν πάρει μέρος καν στο διάλογο. Για ποιους κοινωνικούς φορείς μιλάτε;

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Αυτό το είπα και εγώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν λέω ότι δεν το είπατε. Εσείς είπατε ότι οι φορείς που ήρθαν, έβαλαν τα αιτήματά τους και δεν τα έκανε δεκτά και σήμερα. Αναφέρεστε στα αιτήματα που έβαλαν και στο διάλογο που έγινε, του Υπουργού με τους φορείς της ναυτιλίας και ως ναυτιλία εννοείτε μόνο το εφοπλιστικό κύκλωμα, κύριε Υπουργέ. Δεν έγινε κανένας διάλογος με όλους, με την αντανάκλαση που έχει ο κοινωνικός διάλογος.

Επομένως μη διαστρεβλώνετε τα πάντα -το επικαλέστηκε προηγουμένως και ο εισηγητής του κυβερνώντος κόμματος- γιατί πραγματικά έχετε αποκτήσει την ικανότητα να κάνετε το μαύρο άσπρο και μάλιστα να υπεραμύνεστε αυτού, να το λέτε με σθένος, λέτε και οι άλλοι από κάτω είναι ανύπαρκτοι και δεν παρακολουθούν. Αυτό υποτιμά τη νοημοσύνη μας.

Επώθηκε από τον κύριο Υπουργό και από όλους όσους υποστηρίζουν το νομοσχέδιο αυτό, ότι αυτή ακριβώς η προσπάθεια, αλλά και όλες οι προσπάθειες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα στο χώρο της ναυτιλίας, έχουν σαν στόχο να ανεβάσουν το επίπεδο της εκπαίδευσης, της ασφάλισης, της ανάπτυξης και της απασχόλησης μέσα βέβαια από την ανταγωνιστικότητα κλπ.

Να μιλήσουμε κατ' αρχήν για την εκπαίδευση, κύριε Υπουργέ. Ο προηγούμενος Υπουργός από εσάς, κ. Ανωμερίτης, είχε φέρει ένα νομοσχέδιο εδώ με το οποίο μπορεί ο κάθε εφοπλιστής να κάνει σχολή ιδιωτική. Για ποια ανάπτυξη της εκπαίδευσης μιλάμε λοιπόν, όταν θα μπορεί ένας να πηγαίνει στις σχολές αυτές -και ξέρουμε πως γίνεται- να δίνει τόσα χρήματα και να παίρνει το χαρτί;

Δεύτερον, μιλάτε για την ασφάλεια. Ασφάλεια χωρίς πληρώματα γίνεται; Ασφάλεια χωρίς όλα τα μέτρα, που πρέπει να παρθούν, γίνεται, δηλαδή εξοπλισμό κλπ.; Να σας θυμίσω το «KELLY CRUISE» που πριν από τρεις μήνες ναυάγησε με εκατόν πενήντα έξι επιβάτες, γιατί δεν ήταν επανδρωμένο με το κατάλληλο προσωπικό; Να σας μιλήσω για το «ΙΑΣΩΝ», που το 1999 ναυάγησε και είχε επτά θύματα μεταξύ των οποίων τα δύο ήταν μικρά παιδιά;

Να σας διαβάσω τι λέει η έκθεση των ασφαλιστικών εταιρειών, ότι έχουν αυξηθεί τα ατυχήματα από το 2000 μέχρι το 2001, προσέξτε μιλάμε για ένα χρόνο, κατά 28,76%; Αυτά τα ατυχήματα οφείλονται σε πολλές περιπτώσεις, μια εκ των οποίων και η πιο σοβαρή είναι η έλλειψη των κατάλληλων πληρωμάτων. Για ποια ασφάλεια μιλάμε, λοιπόν, όταν έχουμε μάλιστα πρόσφατα γεγονότα;

Θα περίμενε κανείς όχι να έρθει αυτή η υπουργική απόφαση που έφερε ο κ. Ανωμερίτης που αλλάζει τη σύνθεση, γιατί είπε και στην ομιλία του ο κ. Ανωμερίτης και πρέπει να του απαντήσω, ότι δεν μπορεί με διοικητικές πράξεις να καθορίζεται το προσωπικό. Μπορεί όμως με διοικητικές και υπουργικές πράξεις να μειώνεται το προσωπικό. Γιατί το κάνετε; Το κάνετε γιατί έχετε αυτές τις εντολές, γιατί ποτέ το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν υπερασπίστηκε τα συμφέροντα των εργαζομένων.

Να μιλήσουμε επομένως για την περιοχή μεταξύ Κέας και Κύθνου, κύριε Υπουργέ, όπου έχει δημιουργηθεί μια υποθαλάσσια πολιτεία και λόγω των βαθιών νερών δεν μπορούν να

γίνουν οι ανεγκύσεις για να δουν τα αίτια, όπου εκεί πηγαίνουν και βυθίζουν σκάφη αναψυχής και παίρνουν τις αποζημιώσεις και λένε οι ασφαλιστικές εταιρείες ότι ανέβηκαν στο 126% οι αποζημιώσεις; Για ποια ασφάλεια μιλάμε; Να μη σας θυμίσω τα προηγούμενα με τα μεγάλα ακτοπλοϊκά πλοία κλπ.

Αναφέρεται ότι το νομοσχέδιο υπηρετεί τη ναυτιλία και τον τουρισμό. Εμείς λέμε ότι υπηρετεί τα εφοπλιστικά συμφέροντα και όχι καθ' εαυτό τον τουρισμό, γιατί για να πάει μια τετραμελής οικογένεια κάπου, θέλει τουλάχιστον 35 με 50 χιλιάδες ημερησίως για δείπνο, για καμπίνες κλπ.

Ποιά εργατική οικογένεια σήμερα, με τους μισθούς λιτότητας που παίρνει ή με τη μερική απασχόληση που γενικεύεται, μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτού του είδους τον τουρισμό; Εμείς λέμε ότι όλοι πρέπει να τον χρησιμοποιούν. Ποιος όμως μπορεί;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Σήμερα όχι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Πηγαίνουν τα υψηλά εισοδήματα, τα υψηλά βαλάντια. Αν δείτε τις στατιστικές, θα αντιληφθείτε ότι ο τουρισμός στην Ελλάδα από τις δεκαπέντε ημέρες που ήταν παλιότερα, έχει πέσει στη μία εβδομάδα και πέρυσι και φέτος λειτουργεί στο 4,4% της εβδομάδας κατά μέσο όρο. Για ποιο τουρισμό λοιπόν μιλάτε;

Να μιλήσουμε επίσης για τις υποδομές που αναφέρθηκε η Νέα Δημοκρατία; Κυρία συνάδελφε, πείτε μου σε ποια άλλη χώρα ο κρατικός φορέας, το κράτος δηλαδή διαθέτει τέτοια υποδομή σε υπηρεσίες, όπως αυτή που προσφέρει το ελληνικό κράτος στους εφοπλιστές. Τριακόσια δισεκατομμύρια διαθέτει ετησίως για τις υπηρεσίες των εφοπλιστών και εισπράττει 8 δισεκατομμύρια. Δεν θα έπρεπε να είναι και αυτά ανταποδοτικά, να τα πληρώνουν; Εσείς όμως ζητάτε παραπέρα. Η Κυβέρνηση φυσικά τα δίνει απλόχερα και ίσως -το μελετάνε και αυτό- με τον αναπτυξιακό νόμο που είπε ο κ. Ανωμερίτης, να έχουμε ακόμα παραπέρα χαρίσματα.

Να μιλήσω και για την ανάπτυξη και την απασχόληση; Θέλετε να δούμε, κύριε Πρόεδρε, ποια είναι η εξέλιξη του εμπορικού στόλου στην τριετία 1998-2001; Το 1998 υπήρχαν δύο χιλιάδες τετρακόσια ογδόντα επτά πλοία. Το 2000 έγιναν τρεις χιλιάδες εξακόσια δεκαοκτώ.

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

Εντάξει, κύριε Πρόεδρε, θα τελειώσω. Δεν είμαστε και πολλοί.

Το τονάζ το 1998 ήταν περίπου ογδόντα πέντε εκατομμύρια τετρακόσια και το 2000 έγιναν δεκαέξι εκατομμύρια οκτακόσιους cruise τόνους. Δεν είναι κακό. Λέω ότι έχουν μία ανάπτυξη. Να σας πω ότι από τα 9 τρισεκατομμύρια δολάρια που διατίθενται παγκόσμια για την επένδυση στην εμπορική ναυτιλία, νέα πλοία κλπ., τα 3 τρισεκατομμύρια δολάρια είναι ελληνικά; Έχει επομένως ανάπτυξη η εμπορική ναυτιλία; Έχει. Και πώς τα κάνει αυτά τα λεφτά; Και με τις φοροαπαλλαγές και με τις διευκολύνσεις και με το ότι δεν πληρώνει τίποτα γι' αυτές τις υπηρεσίες που τις παρέχει το ελληνικό δημόσιο. Φορολογούνται τα φτωχά λαϊκά στρώματα μέσω της έμμεσης φορολογίας για να στηρίζεται το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Πάνε και εκεί, εκτός των άλλων, γιατί πηγαίνουν και αλλού. Επομένως, δεν μπορούμε να πούμε ότι δεν έχει ανάπτυξη.

Να δούμε όμως την απασχόληση. Κύριε Πρόεδρε, την ίδια περίοδο η απασχόληση ήταν κατά 49% πεσμένη από την αρχική της διαδικασία, ενώ έχουμε 48% αύξηση σε τονάζ και σε πλοία. Για ποια απασχόληση μιλάμε επομένως; Και έρχονται τώρα και νέες υπουργικές αποφάσεις που μειώνουν ακόμα περισσότερο το προσωπικό. Αυτά τα πλοία μπορούν να κυβερνώνται, χωρίς να έχουν κανένα πλήρωμα. Για ποιά απασχόληση μιλάτε; Την παρεμφερή απασχόληση με την εμπορική ναυτιλία; Για πηγαίνετε στη ζώνη να δείτε τι γίνεται.

Κύριοι Βουλευτές, θέλετε να ακούσετε και για το προσωπικό; Θα τα έχετε υπόψη σας, κύριε Υπουργέ. Το 1975 ήταν εβδομήντα εννέα χιλιάδες ναυτεργάτες και το 2000 ήταν δεκαοκτώ χιλιάδες τετρακόσια πενήντα. Αυτό δείχνει τι αντανάκλαση έχει αυτή η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας και στην εργασία.

Μίλησαν όλοι για ανταγωνιστικότητα. Ωραία. Ξέρετε από

πότε, κύριε Υπουργέ, επικαλείται το ελληνικό δημόσιο την ανταγωνιστικότητα και δίνει φοροαπαλλαγές και προνόμια; Από την εποχή του Ελευθερίου Βενιζέλου. Από τότε άρχισε, από το 1924 περίπου και συνεχίζεται το ίδιο τροπάριο. Και συνέχεια παίρνουν και συνέχεια δίνετε και συνέχεια φοροαπαλλάσσετε.

Εμείς νομίζουμε ότι όλα αυτά είναι μέσα στις αναδιարθρωπώσεις που γίνονται και τελικά υπηρετούνται μόνο τα μεγάλα συμφέροντα ενάντια στους εργαζόμενους.

Θα ήθελα όμως εδώ, κύριε Πρόεδρε, να κάνω ορισμένες προτάσεις, τις οποίες δεν μπόρεσα να κάνω στην πρωτολογία μου, για να τελειώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να τις πείτε γρήγορα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τι θέλουμε εμείς κατ' αρχήν; Θέλουμε την απόσυρση του νομοσχεδίου, διότι δεν μπορεί να έχουμε και άλλα προνόμια και μάλιστα εις βάρος των ναυτεργατών και όλου του κοινωνικού συνόλου υπέρ του εφοπλιστικού κεφαλαίου που μόνο παίρνει και τίποτα δεν δίνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Αφού θέλετε απόσυρση, τελείωσε. Τι άλλο θέλετε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν είναι μόνο η απόσυρση. Έχουμε και άλλα να πούμε, κύριε Πρόεδρε. Ζητάμε την κατάργηση του ν. 2473/1999 και της υπουργικής απόφασης 3511/2003 και να καταργηθεί όποια φορολογική νομοθεσία ισχύει σήμερα και η οποία απαλλάσσει τους εφοπλιστές. Εδώ έχουμε μία πραγματική εφοπλιστική ασυδοσία σε όλα. Ζητούμε να φορολογηθούν οι οικονομικές δραστηριότητες με βάση τα έσοδα και έξοδά τους, όπως γίνεται σε κάθε επιχείρηση και όχι χωριστά. Βγάζουμε τις δαπάνες συντήρησης, βγάζουμε τις επισκευές, βγάζουμε τις δαπάνες προσωπικού και στο τέλος έρχονται και δεν πληρώνουν τίποτα. Ούτε ΦΠΑ πληρώνουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Γκατζή, μην αναπτύσσετε αυτά τα θέματα τώρα, έχετε ξεπεράσει κατά 50% το χρόνο σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχουμε τρεις μέρες συζήτηση γι' αυτό το νομοσχέδιο και τι θα λέμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Έχετε και επί των άρθρων να πείτε πολλά πράγματα, δεν είναι ανάγκη να τα αναπτύξετε τώρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θέλετε να ακούσετε τις προτάσεις του ΚΚΕ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ολοκληρώστε, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ένας είμαι από το ΚΚΕ, από τις άλλες πτέρυγες μιλάνε πολλοί. Σεβαστείτε και τη δική μας αγωνία να προσφέρουμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Και σεις σεβαστείτε τον Κανονισμό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θέλετε να πάρω τριτολογία για να μιλήσω; Αν το θέλετε, εντάξει. Θα τα πω στην τριτολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Τώρα, που έχετε πάρει τέσσερα λεπτά επιπλέον, ολοκληρώστε, για να τελειώσουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητάμε και αυτές οι «ΝΕΠΑ» να υπάγονται στον Κώδικα βιβλίων και στοιχείων όπως ίσχυε μέχρι σήμερα και να μην έχουν αυτές τις εντάξεις στο ν. 27/75 και στις άλλες διατάξεις.

Πρέπει να καθοριστούν οι οργανικές θέσεις σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των πλοίων αναψυχής και να περιλαμβάνεται και το προσωπικό μηχανοστασίου, καταστρώματος και τροφοδοσίας. Πρέπει η πρόσληψη όλων των ναυτεργατών να γίνεται σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση εργασίας και με την ασφάλιση στο ΝΑΤ. Η εκπαίδευση για την απόκτηση άδειας κυβερνήτη ιδιωτικού ή επαγγελματικού πλοίου αναψυχής πρέπει να είναι αποκλειστική ευθύνη των δημοσίων ναυτικών σχολών και επίσης η άδεια του κυβερνήτη να είναι ενιαία, τόσο για τα ιδιωτικά, όσο και για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και σύμφωνα με την εθνική μας νομοθεσία και το π.δ. 243/98 και την εθνική σύμβαση 78/95, καθώς και με τη διεθνή σύμβαση ασφάλειας για την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα.

Επίσης, ζητάμε η εκπαίδευση για την απόκτηση άδειας

κυβερνήτη να είναι υπό τον έλεγχο και την εποπτεία διεύθυνσης εκπαίδευσης ναυτικών του ΥΕΝ και όχι της Λιμενικής Αστυνομίας που θα ελέγχει τα πιστοποιητικά ικανότητας των κυβερνητών, καθώς και τα έγγραφα αξιοπλοίας των πλοίων αναψυχής. Οι ιστιοπλοϊκοί και ναυτικοί όμιλοι, καθώς και τα αθλητικά σωματεία και οι σύλλογοι που έχουν αναγνωριστεί από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, πρέπει να έχουν τη δυνατότητα δημιουργίας σχολείου που θα λειτουργήσει με την άδεια του ΥΕΝ και την εποπτεία του νομάρχη.

Ακόμα, πρέπει να αξιοποιηθούν και να αυξηθούν τα κονδύλια του κρατικού προϋπολογισμού για τη ναυτική εκπαίδευση και να ενισχυθούν ειδικότερα οι δημόσιες ναυτικές σχολές με το απαραίτητο ναυτικό προσωπικό και να δημιουργηθεί η απαραίτητη υλικοτεχνική υποδομή.

Επίσης, πρέπει να ενισχυθεί ο κλάδος ελέγχου εμπορικών πλοίων με το απαραίτητο προσωπικό μηχανικού εμπορικού ναυτικού και γενικότερα με το απαραίτητο επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό, καθώς επίσης να γίνονται ουσιαστικοί έλεγχοι για την αξιοπλοία των πλοίων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα ζητούσα το λόγο αν δεν ξαναρχόταν εδώ ένα θέμα το οποίο αρκετά δεν συζητήθηκε σε αυτήν την Αίθουσα, αλλά και εκτός αυτής ιδιαίτερα στις παραπολιτικές στήλες των εφημερίδων. Αυτό το θέμα αφορά τη γνωστή απόφαση για τα πλοία μονού και διπλού τοιχώματος υπό την Ελληνική Προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κύριε Πρόεδρε, γι' αυτήν την απόφαση καταγγέλλθηκε η Νέα Δημοκρατία και εγκλήθηκαν κάποιοι συνάδελφοι -και εγώ προσωπικά- από τον Πρωθυπουργό ως φορείς εφοπλιστικών συμφερόντων. Η Κυβέρνηση, υπερασπιζόμενη αυτήν την απόφαση, έλεγε ότι έχει τη σύμφωνη γνώμη της ναυτιλιακής κοινότητας και του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού, του οποίου σήμερα προΐσταται Έλληνας αξιωματικός, πρώην αποταχθείς ως αποτυχημένος από το Λιμενικό Σώμα, τον οποίο όμως με πανηγυρισμούς κάναμε δεκτό ως γενικό γραμματέα του ΙΜΟ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Γιατί τον μειώνετε;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Για να δούμε και πώς ο κομματισμός κάποια στιγμή στη δεκαετία του 1980 στις ξέφρενες πορείες του ΠΑΣΟΚ προς το λαϊκισμό και τον κομματισμό, έχουν στιγματιστεί ακόμα και άνθρωποι που αναγνωρίστηκαν στη διεθνή σκηνή. Και έχουν στιγματιστεί μόνο και μόνο γιατί δεν υπέκυψαν στον κομματισμό. Τέλος πάντων, αυτά είναι ιστορία του παρελθόντος. Όμως και η ίδια αυτή απόφαση, ήδη με την πρώτη συζήτηση που έγινε στον ΙΜΟ στις 14 Ιουλίου έχει κριθεί η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως μη σύμφωνη με τις διατάξεις του οργανισμού και με την οποία ο οργανισμός επιφυλάσσει με σοβαρότατες αντιρρήσεις τις οποίες θα εξετάσει στην επιτροπή του εκ νέου το Δεκέμβριο. Δηλαδή, όλο αυτό που στήθηκε ότι δήθεν η Νέα Δημοκρατία είναι ο ταπεινός υπηρέτης των εφοπλιστικών συμφερόντων και ότι όλη η διεθνής κοινότητα έρχεται και προστρέχει στα μέτρα που παίρνει γενναία με πρωτοβουλία της η ελληνική Κυβέρνηση για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης. Έρχονται σήμερα και καταρρίπτεται. Και δεν καταρρίπτεται στο εσωτερικό μέτωπο από τις σκληρότατες ανακοινώσεις που έκανε το προεδρείο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, μετά τη λήξη της προεδρίας, σεβόμενοι το ότι μέχρι εκείνη τη στιγμή -ή τουλάχιστον έτσι δήλωσε ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών- η Ελλάδα ασκούσε την προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην οποία έλεγε ότι εμείς είχαμε τις σθεναρότερες αντιδράσεις, είχαμε εκφράσει όλες μας τις ανησυχίες, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, όχι οι εφοπλιστές του Λονδίνου, αυτοί που έχουν την ελληνική σημαία, όχι αυτοί που δεν έχουν ελληνική σημαία. Έχουν τις σοβαρότατες τους αντιρρήσεις, τις έχουμε εκφράσει προς τον Υπουργό, τις έχουμε εκφράσει προς την Κυβέρνηση και είναι σαν να μιλάμε εις ώτα μη ακουόντων. Άλλα βεβαίως πήγε και έκανε η Κυβέρνηση στις Βρυξέλες στο γνωστό συμβούλιο του Μαρτίου.

Έρχεται, λοιπόν, και η διεθνής κοινότητα, ο διεθνής οργανι-

σμός και σήμερα αμφισβητεί αυτές τις αποφάσεις και βεβαίως αρνείται να τις υιοθετήσει, με αποτέλεσμα να δημιουργήσουμε για πρώτη φορά στο παγκόσμιο σκηνικό, ναυτιλίες πολλών ταχυτήτων, δηλαδή, πλοία με ξένη σημαία τα οποία θα μπορούν να προσεγγίζουν όλα τα λιμάνια και τα ευρωπαϊκά λιμάνια να είναι αποκλεισμένα από τη διεθνή ναυτιλία, στα οποία θα μπορούν να προσεγγίζουν μόνο πλοία με ευρωπαϊκή σημαία, τα οποία θα επιβαρύνονται με σκληρότερους κανονισμούς ασφαλείας από ό,τι τα υπόλοιπα πλοία.

Όλα αυτά συζητήθηκαν και απορώ γιατί επανήλθαν σήμερα εδώ σε αυτήν την αίθουσα. Αυτό το θέμα έχει εξαντληθεί. Αυτό το θέμα ελπίζουμε για την ελληνική ναυτιλία, ελπίζουμε για την ανάπτυξη της να φθάσει σε ένα συμβιβασμό η ευρωπαϊκή επιτροπή με το διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό (ΙΜΟ) το Δεκέμβριο, να μην ισχύσει με τον κατάφορο τρόπο με τον οποίο ήταν να ισχύσει από τις αρχές Ιουλίου, να πάρει τις αναβολές που πρέπει, ώστε και οικονομικά βιώσιμη να είναι η προστασία του περιβάλλοντος και να μην αυξηθούν τα βασικά προϊόντα και ιδιαίτερα το πετρέλαιο, το οποίο θα έρχεται στην Ευρώπη. Ήδη οι Ευρωπαίοι καταναλωτές το πληρώνουμε πάρα πολύ ακριβό, όχι όσο ακριβό το νερό, αλλά τέλος πάντων, εξίσου ακριβό με το νερό.

Λοιπόν, θα πρέπει κάποια στιγμή να έλθει μία εξομάλυνση. Και ευχόμαστε η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να δει αυτό το θέμα με μία σφαιρικότητα, χωρίς να αισθάνεται δεσμευμένη από όλες τις συζητήσεις που έγιναν εδώ στο Βήμα της Βουλής, αλλά να το δει απελευθερωμένη από τις πολιτικές αντεγκλήσεις και τα οχυρά που προσπάθησαν να στηθούν γύρω από αυτήν την υπόθεση με ηφαλιότητα και πάνω από όλα προς όφελος των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας. Διότι όλη αυτή η συζήτηση που κάνουμε σήμερα, όπως και οι συζητήσεις που έχουμε κάνει στο παρελθόν –και πιστεύω ότι το κάθε κόμμα από την πλευρά του προσπαθεί να το κάνει– πρέπει να έχουν ένα γνώμονα. Δεν μιλάμε για τους εαυτούς μας, δεν μιλάμε για τα τοιφλίκια μας, δεν μιλάμε για τους ψηφοφόρους μας. Μιλάμε για ένα κλάδο της ελληνικής οικονομίας που είναι παγκοσμιοποιημένος είτε το θέλουμε είτε δεν το θέλουμε. Οι αποφάσεις μας εδώ πολύ λίγο απασχολούν και το εφοπλιστικό κεφάλαιο και πολύ λίγο απασχολούν τη διεθνή ναυτιλία. Οι αποφάσεις μας εδώ απασχολούν μόνο το πώς θα αναπτύσσεται η ελληνική ναυτιλία, σε σύγκριση με το παγκοσμιοποιημένο εφοπλιστικό και ναυτιλιακό γίγνεσθαι. Διότι αυτή είναι η πραγματικότητα. Το κάθε καράβι έχει και σημαία και μπορεί να ανεβοκατεβάζει σημαίες, να αλλάζει λιμάνια, να αλλάζει ρότες, να αλλάζει πληρώματα.

Εμείς θα πρέπει να κάνουμε μία συζήτηση –και να την κάνουμε πάντα αποφορτισμένη– για το πόσο περισσότερα καράβια θα φέρουν την ελληνική σημαία και πόσο περισσότεροι Έλληνες ναυτικοί θα υπηρετούν σ' αυτά με όρους ανταγωνιστικότητας, με όρους παραγωγικότητας και πάνω απ' όλα προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.

Και όσο αναπτύσσεται αυτή η διεθνής παρουσία της ελληνικής σημαίας εμείς θα είμαστε υπερήφανοι. Αλλά δεν είναι μόνο το εθνικό όφελος της υπερηφάνειας, είναι και το εθνικό όφελος της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος που σήμερα, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδας αυξήθηκε κατά 300 εκατομμύρια ευρώ, αν δεν κάνω λάθος. Είναι μία τεράστια αύξηση. Σκεφθείτε ότι σήμερα στη χώρα δεν πραγματοποιείται καμία άλλη επένδυση ανάλογου ύψους παρά μόνο στη ναυτιλία. Έτσι εμείς θα πρέπει είτε στην ακτοπλοία είτε στην κρουαζιέρα είτε στα σκάφη αναψυχής, αλλά προπάντων στην ποντοπόρο, να τη διαφυλάσσουμε ως κόρη οφθαλμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, θα καταθέσω κάποιες συμπληρωματικές απόψεις.

Κατ' αρχήν με βάση το τέλος της συζήτησης και αυτά που είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης, πράγματι είμαστε μία ναυτιλιακή υπερδύναμη, πράγματι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αυξήθηκε και νομίζω πως θα πρέπει αυτή τη συζήτηση σε σχέση με την Ευρώ-

πη και τον ΙΜΟ να την προσεγγίσουμε με ψυχραιμία και νηφαλιότητα. Η Ελλάδα συνδιαμορφώνει τις αποφάσεις για τη ναυτιλία, τόσο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης –τονίζω τη λέξη «συνδιαμορφώνει» και σ' αυτό το σημείο–, όσο και σε επίπεδο ΙΜΟ, όπου σημειώνω πως για πρώτη φορά ο γενικός γραμματέας αυτού του παγκόσμιου ναυτιλιακού οργανισμού είναι Έλληνας, ο κ. Μητρόπουλος.

Πράγματι βρίσκεται σε εξέλιξη μία συζήτηση, η οποία αφορά στην εναρμόνιση των ευρωπαϊκών κανόνων με τους κανόνες του ΙΜΟ, χωρίς να παραβιάζεται η αρχή και το πνεύμα της απόφασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ό,τι αφορά τα δεξαμενόπλοια μονού ή διπλού τοιχώματος. Και επειδή ο κόσμος ακούει αυτήν τη διαμάχη, καλό είναι να γίνει αντιληπτό πως μιλάμε για την ανάγκη ασφαλών πλοίων που μεταφέρουν καύσιμα σε πολύ μεγάλα φορτία. Η καταστροφή που προκάλεσε το «PRESTIGE» στα ύδατα της Γαλικίας ενεργοποίησε όχι μόνο την ευρωπαϊκή, αλλά την παγκόσμια κοινή γνώμη σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Άρα το θέμα δεν είναι, αν θέλετε, να δούμε πού συμφωνούν ή πού διαφωνούν τα κόμματα στην Ελλάδα, αλλά πώς όλοι μαζί θα προστατεύσουμε το θαλάσσιο περιβάλλον. Σ' αυτήν τη συζήτηση με ψυχραιμία και νηφαλιότητα καλώ όλα τα κόμματα να προσέλθουν –θα επαναλάβω– στο Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής –επανερχομαι, κύριε Γκατζή, στην πρότασή μου– γιατί όλα αυτά τα πολύ ενδιαφέροντα που λέτε, καλό είναι να συζητηθούν και σ' ένα τραπέζι όπου θα υπάρχουν όλοι οι φορείς, όλα τα κόμματα και θα συζητήσουμε γενικώς περί ναυτιλίας. Εδώ ήλθαμε να συζητήσουμε για ένα συγκεκριμένο νομοσχέδιο, το οποίο αφορά στον τρόπο συγκρότησης ναυτιλιακών εταιρειών, έναν τρόπο που εμείς τον θέλουμε απλό, αντιγραφειοκρατικό, προς την κατεύθυνση ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού.

Πάμε σ' αυτό το νομοσχέδιο τώρα. Εμείς καταθέσαμε μια συγκεκριμένη πρόταση. Αυτή η πρόταση νόμου πέρασε από μία σειρά βημάτων, συζητήσεων με τους φορείς –τα είπε ο κ. Ανωμερίτης ωριότερα– και ήλθε με ένα σχέδιο νόμου στη Βουλή.

Κατά τη γνώμη μου, κυρία Φουντουκίδου και κύριε Σαλαγκούδη, ουσιαστική Αντιπολίτευση σημαίνει συνολικό, εναλλακτικό κείμενο άρθρο-άρθρο. Θα μου πείτε «αυτό θα γίνει μόνο σ' αυτό το νομοσχέδιο;» Κατά τη γνώμη μου πρέπει να γίνεται πάντα και παντού. Αυτό σημαίνει ότι αν θέλεις να κάνεις Αντιπολίτευση και να καταλάβει ο κόσμος τι εννοείς διαφορετικά, θα πρέπει να λες «σ' αυτό το σημείο συμφωνώ, σ' εκείνο διαφωνώ και προτείνω αυτό το συγκεκριμένο» και μάλιστα κοστολογημένο από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, για να μην προτείνουμε ωραία πράγματα, τα οποία δεν ξέρουμε πόσο στοιχίζουν στην ελληνική οικονομία.

Έτσι λοιπόν η δομική Αντιπολίτευση πρέπει να είναι εναλλακτική, σαφής και κοστολογημένη. Αυτή είναι η γνώμη μου. Την ακούτε, σας ενδιαφέρει ...

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Κύριε Υπουργέ, έχετε ψηφίσει ποτέ πρόταση νόμου της Νέας Δημοκρατίας;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Για το συγκεκριμένο θέμα υπάρχει πρόταση νόμου;

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ: Θα σας φέρουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Να την ακούσουμε, να τη συζητήσουμε.

Όλα αυτά που είπατε είναι ασαφή, είναι αποσπασματικά, είναι πρόχειρα και δεν μπορούν να υπάρξουν ούτε ως παράτημα νομοθετικής εργασίας σε ένα νομοσχέδιο, το οποίο έχει σαφήνεια, απλότητα και ένα πολύ συγκεκριμένο στόχο.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ.)

Μόνο στο ΦΠΑ ήσασταν συγκεκριμένοι και υποκρινόμενοι, γιατί γνωρίζετε την πραγματικότητα των συντελεστών του ΦΠΑ. Ήσασταν συγκεκριμένοι γιατί θέλατε να «χαϊδέψετε τα αυτιά» των πλοιοκτητών, οι οποίοι ζητούν αυτή τη μείωση του ΦΠΑ αν και αυτοί γνωρίζουν ότι δεν μπορούν να μπουν σ' αυτό το συντελεστή.

Σε ό,τι αφορά στα μεικτά δρομολόγια σε διεθνή και εθνικά ύδατα η απάντηση δόθηκε και δεν νομίζω πως αυτός είναι

λόγος για μια ρύθμιση απαλλαγής από το ΦΠΑ η οποία, όπως είπα, θα άνοιγε ένα μεγάλο κύκλο διεκδικήσεων από πολλούς κλάδους της οικονομίας. Δεν θέλω να αναφερθώ συγκεκριμένα, αλλά αντιλαμβάνεστε τι ακριβώς λέω.

Έτσι, λοιπόν, επιμένοντας στην αρχή της συνδιαμόρφωσης, πιστεύω ότι χρειαζόμαστε τις συγκεκριμένες προτάσεις σας, οι οποίες δεν υπήρξαν. Ίσως κάποια άλλη φορά σε κάποιο άλλο νομοσχέδιο. Σε ό,τι με αφορά, ο τουρισμός είναι μια επόμενη ευκαιρία για να κουβεντιάσουμε θέματα θαλάσσιου τουρισμού. Εκεί ελπίζω να είστε περισσότερο συγκεκριμένοι και περισσότερο χρήσιμοι.

Σε ό,τι αφορά στο νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, πιστεύω πως βοηθάει τις ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής, βοηθάει το θαλάσσιο τουρισμό, θα βοηθήσει περισσότερα πλοία να έρθουν στο εθνικό νηολόγιο, θα βοηθήσει την απασχόληση, θα βοηθήσει τα νησιά μας, θα βοηθήσει αυτό που λέμε πολιτισμό της θάλασσας και συνολικά εθνική οικονομία, εκτιμώντας πως κάνουμε ένα βήμα ουσιαστικό, ένα βήμα σαφές, ένα βήμα στην κατεύθυνση του θαλάσσιου τουρισμού.

Μ' αυτές τις σκέψεις και πάλι, κύριε Πρόεδρε, ζητώ την υπερψήφιση του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το λόγο έχει ο κ. Σαλαγκούδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι σαφές ότι ο κύριος Υπουργός βρίσκεται μάλλον σε σύγχυση.

Σήμερα, κύριε Υπουργέ, μιλάμε επί της αρχής. Εσείς μας μιλήσατε για συγκεκριμένα άρθρα και ότι θέλετε άρθρο-άρθρο τις προτάσεις μας. Αύριο θα τις ακούσετε. Δεκατέσσερις συγκεκριμένες προτάσεις. Αν θέλετε, να σας τις δώσω για να τις μελετήσετε. Θα δείτε και τις προτάσεις μας και επί των τροπολογιών.

Σε όλα έχουμε προτάσεις, αλλά σήμερα σας είπαμε πολύ πιο σημαντικά πράγματα και πολύ πιο σημαντικές προτάσεις τις οποίες θα έπρεπε ήδη να είχατε κάνει. Δεν σας αρέσει γιατί δεν είχατε την πρόβλεψη για να δημιουργήσετε ένα πραγματικό νομοσχέδιο που να δίνει ώθηση στον θαλάσσιο τουρισμό, γιατί αυτός είναι ο στόχος του νομοσχεδίου. Φέρατε ένα κανονιστικό-ουσιαστικά- νομοσχέδιο και σας είπαμε ότι αυτό δεν προάγει ουσιαστικά τον θαλάσσιο τουρισμό γιατί είναι μεγάλη η σημασία που έχει αυτός και για την οικονομία σαν ένα τουριστικό προϊόν που έχει όλο αυτό το χρονικό διάστημα συνεχή αύξηση και είναι πολύτιμο, αλλά και για το γεγονός ότι η κοινωνία μας και οι ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στην πατρίδα μας με τα χιλιάδες νησιά τα οποία είναι πολύ όμορφα και μπορούν να μας δώσουν πλούτο, αλλά ταυτόχρονα επιβάλλεται να έχουμε τα πλοία και τα σκάφη αναψυχής για να μπορούν και να είναι προσπελάσιμα και να δίνουν εισόδημα για να παραμένουν εκεί οι κάτοικοι και να μπορούμε να τα χαιρόμαστε και εμείς σαν ελληνικά νησιά που υπάρχουν και φυλάσσονται από τους ακρίβες μας.

Εσείς, όμως, φέρατε ένα νομοσχέδιο με το οποίο κάνατε κάποιες κανονιστικές ρυθμίσεις. Εμείς έχουμε τη γενναιότητα να σας πούμε ότι πράγματι αυτές οι ρυθμίσεις κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση. Αλλά δεν μπορούμε να μην επισημάνουμε την προχειρότητα, το ασυντόνιστο μεταξύ των Υπουργείων και τις ελλείψεις. Αύριο θα σας κάνουμε και τις παρατηρήσεις μας επί των άρθρων για να τις διορθώσουμε.

Σας ανέφερα τα κίνητρα. Δίνετε κίνητρα; Αναφέρθηκε και ο κ. Ανωμερίτης προηγούμενως και είπε γι' αυτά. Κάνετε τις προτάσεις σας στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών. Αυτές οι προτάσεις έπεσαν στο κενό; Δεν υπήρξε συνεργασία; Δεν καταφέρατε να τους πείσετε ότι είναι απαραίτητο γι' αυτά τα πλοία και ότι πραγματικά θα συμβάλουν στην ανάπτυξη του τουρισμού και μέσω αυτού στην ανάπτυξη της οικονομίας; Θα άξιζε να περιληφθούν σ' αυτές τις αναπτυξιακές διαδικασίες που ο αναπτυξιακός νόμος -σχέδιο ήταν που ανακοινώθηκε και δεν υπάρχει τίποτα περί αυτού- κάποιες από τις κατά την ομολογία σας προτάσεις;

Σας είπαμε, λοιπόν, αρκετά πράγματα. Αν δεν τα ακούσατε, πάρτε τα Πρακτικά να τα διαβάσετε. Θα σας είναι χρήσιμα για την εκτέλεση του έργου σας ως Υπουργού Εμπορικής Ναυτι-

λίας στο μέλλον. Αύριο θα μιλήσουμε επί των άρθρων.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το λόγο έχει ο κ. Ανωμερίτης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τόσο από την Αξιωματική Αντιπολίτευση, όσο και από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ακούσαμε αρκετά πράγματα. Διαφάνηκε όμως ότι όπως και στη Διαρκή Επιτροπή, κανείς δε συμφωνεί με την ουσία του νομοσχεδίου, το οποίο πράγματι προωθεί τα συμφέροντα ενός κλάδου της ελληνικής ναυτιλίας. Ακούσαμε και πολλά στοιχεία που μπορούμε να τα συζητήσουμε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Συμφωνούμε ότι βοηθάει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε συνάδελφε, ακούσαμε τις απόψεις σας. Αφήστε τώρα και τον κ. Ανωμερίτη να πει τις δικές του. Πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Μιλώ εδώ ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και στηρίζω το κυβερνητικό έργο. Φυσικά όποια και να είναι η ανάλυσή σας είναι σε λάθος κατεύθυνση, διότι παραγνωρίζετε παραδείγματα χάρη στα πληρώματα την τεχνολογία, παραγνωρίζετε την άνοδο του βιοτικού επιπέδου στην ξηρά. Το ναυτικό επάγγελμα είναι δύσκολο και κατέφευγε κανείς σ' αυτό μόνο όταν δεν έβρισκε δουλειά στην ξηρά. Ξεχνάτε ότι η σημερινή πραγματικότητα στην ανοικτή αγορά είναι πολύ διαφορετική από αυτήν που ξέραμε πριν από αρκετά χρόνια. Εσείς έχετε τη δική σας άποψη, όπως φάνηκε από τις προτάσεις που καταθέσατε. Δεν πρέπει να μιλάτε μόνο εσείς για τους ναυτεργάτες ιδιαίτερα σε μία Κυβέρνηση που τα τελευταία τρία τέσσερα χρόνια έδωσε αυξήσεις της τάξεως του 80% στις κύριες συντάξεις και 160% στις επικουρικές, χαμήλωσε τη φορολογία του αξιωματικού στο 6% όταν οι μισθωτοί πληρώνουν 40% και των κατωτέρων πληρωμάτων στο 3% και έδωσε επιδόματα ανεργίας και μείωσε το χρόνο για την ανεργία στα τρία χρόνια από τα πέντε και τα δέκα που ήταν παλαιότερα.

Επομένως, για τη ναυτεργασία η Κυβέρνηση έχει κάνει πάρα πολλά και δεν χρειάζονται άλλες επισημάνσεις.

Το θέμα των μονοπύθμενων δεν το ανέδειξα εγώ όπως είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης. Αναφέρθηκε σε αυτό ο κ. Σαλαγκούδης και απάντησα εγώ. Είναι ένα θέμα που έχει συζητηθεί πολλές φορές. Όποτε θέλει η Νέα Δημοκρατία μπορούμε να το ξανασυζητήσουμε παρ' ότι πριν ψηφισθούν οι αποφάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση εγώ κάλεσα, κάνοντας χρήση του Κανονισμού της Βουλής, την Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου για να το συζητήσουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Άλλα λέγαμε και συμφωνήσαμε και άλλα έγιναν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Αυτό να το πείτε στους Ευρωβουλευτές του κόμματός σας και στον Πρόεδρο του κόμματός σας που άλλα έλεγε το Δεκέμβριο στο Λαϊκό Κόμμα, άλλα έλεγε το Μάρτη και άλλα είπε εδώ μέσα αυτό για την ιστορία. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε όταν έρθει η ώρα.

Θέλω να εκφράσω και την απογοήτευσή μου για το εξής: Πιστεύω ότι ο κ. Βαρβιτσιώτης έκανε βαρύτατο ολίσθημα απόψε στη Βουλή όταν αυτή η χώρα από το 1945 μέχρι σήμερα δεν είχε εκλέξει ποτέ της γενικό γραμματέα διεθνούς οργανισμού και όταν από το 1958, που αυτή η χώρα μπήκε στον ΙΜΟ δεν είχε εκλέξει ποτέ της γενικό γραμματέα στον ΙΜΟ. Το ότι εξελέγη Έλληνας στην ουσία για τα επόμενα οκτώ χρόνια ως γενικός γραμματέας του ΙΜΟ, όφειλε όπως έκανε και ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, όπως έκανε και ο Πρωθυπουργός, να μην τον υποτιμήσει δημοσίως μέσα στη Βουλή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δεν είπα τέτοια πράγματα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Ανίκανο τον είπε. Είπε ότι δεν ήταν ικανός αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος. Και αυτό αποτελεί ολίσθημα βαρύτατο το οποίο θα καταγγείλω σε όλους τους ναυτιλιακούς φορείς της χώρας μας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή απουσιάζει ο κ. Βαρβιτσιώτης οφείλω να δώσω μια εξήγηση. Ο κ. Βαρβιτσιώτης θέλησε να τονίσω ότι αυτός ο άξιος άνθρωπος που πήρε αυτήν την πολύ μεγάλη θέση, που τιμά την πατρίδα, κάποτε από κάποια κομματική κυβέρνηση, αποσχηματίστηκε.

Άξιος ων. Αυτό είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης επιτιμώντας αυτούς που τον αποστράτευσαν από το γενικό επιτελείο. Αυτό είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης αλλά του κ. Ανωμερίτη δεν του αρέσει να τα ακούει έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο καθένας ερμηνεύει κατά το δοκούν. Δίκη προθέσεων δεν πρόκειται να κάνουμε.

Δεν πρόκειται να κάνουμε δίκη προθέσεων.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Ναυτιλιακή Εται-

ρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις», έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης 22 Ιουλίου 2003 και ερωτάται το Τμήμα εάν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 22 Ιουλίου 2003 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 22.53, λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 27 Αυγούστου 2003 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

