

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΙΖ'

Τετάρτη 28 Μαΐου 2003

Αθήνα, σήμερα στις 28 Μαΐου 2003 ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.50' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

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

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 27.5.2003 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΡΙΣΤ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 27 Μαΐου 2003 σε ό,τι αφορά στην ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας σταθεροποίησης και σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των Κρατών – Μελών τους αφ' ενός και της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας αφ' ετέρου, μετά των συνημμένων δηλώσεων και της Τελικής Πράξης αυτής»)

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Νικόλαο Φλώρο, Βουλευτή Λαρίσης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Ξάνθης κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Προϊστάμενοι της Δ/σης Δ. Εκπαιδευσης Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης ζητούν χρηματοδότηση για την κάλυψη λειτουργικών εξόδων των μειονοτικών Σχολείων.

2) Ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Ξάνθης κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Λύκειο των Ελληνίδων Ξάνθης ζητεί να ενταχθούν τα Σχολεία του Νομού Ξάνθης στο πρόγραμμα εκμάθησης παραδοσιακών χορών.

3) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στο αίτημα ίδρυσης κλιμακίου Υποβρυχίων Αποστολών στο Ηράκλειο Κρήτης.

4) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Ζαχαρένια Κουτούλη, καθαρίστρια στο Υποκ/μα ΙΚΑ Ιεράπετρας, ζητεί την επίλυση εργασιακού της προβλήματος.

5) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Διδυμοτείχου και Περιφέρειας ζητεί την ίδρυση Σχολών ΤΕΙ στον

Έβρο.

6) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εμπόρων – Καταστηματαρχών, Δήμου Λευκιμναίων Κέρκυρας διαμαρτύρεται για τα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα που δημιουργούνται στο Δήμο, εξαιτίας της δραστηριότητας πολυεθνικών επιχειρήσεων.

7) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Κάτοικοι Αγίου Ματθαίου Κέρκυρας ζητούν την επίλυση του προβλήματος της έλλειψης αγροτικού γιατρού στον Άγιο Ματθαίο.

8) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Κουρέων – Κομμωτών Γιαννιτών και Περιφέρειας ζητεί την ικανοποίηση φορολογικών, ασφαλιστικών, εργασιακών κ.α. αιτημάτων του κλάδου.

9) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Εξαπλατάνου Πέλλας ζητεί την επίλυση του προβλήματος διάθεσης της παραγόμενης πατάτας περιοχής Αρχαγγέλου.

10) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Γεωργικός Πιστωτικός Συνεταιρισμός Αρχαγγέλου Πέλλας ζητεί την επίλυση του προβλήματος διάθεσης της παραγόμενης πατάτας.

11) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ποδοσφαιρική Ανώνυμη Εταιρεία Α.Ο. Αγίου Νικολάου Κρήτης ζητεί την υιοθέτηση πρότασης της ΕΠΟ όσον αφορά στην αναδιάρθρωση της Γ' Εθνικής.

12) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Πρακτόρων Εθνικού Λαχείου ζητεί τη συνεχή και απρόσκοπτη κυκλοφορία του Στιγμιαίου Κρατικού Λαχείου στην αγορά.

13) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος για τα Δικαιώματα της Γυναίκας ζητεί την αντιμετώπιση των προβλημάτων των μελών τους σε θεσμικό επίπεδο, τη διασφάλιση της ισότητας κ.λπ.

14) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Άννα Ράπτη, κάτοικος Σαλαμίνας, ζητεί να πληροφορηθεί για τις συνθήκες θανάτου

συγγενούς της στην Αυστραλία.

15) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος ζητεί την ικανοποίηση της θεσμικών, οικονομικών και ασφαλιστικών αιτημάτων.

16) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων – Συλλόγων ατόμων με σακχαρώδη διαβήτη ζητεί τη βελτίωση των συνθηκών περίθαλψης και αντιμετώπισης της χρόνιας πάθησης των διαβητικών.

17) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Συντονιστικό Όργανο Ομάδων Εθνικής Ερασιτεχνικής Κατηγορίας ζητεί την αναδιάρθρωση της Γ' εθνικής κατηγορίας.

18) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Καθαρισμού Δημοσίων και Ιδιωτικών Κτιρίων «ΕΝΟΤΗΤΑ» ζητεί την εργασιακή αποκατάσταση των μελών του.

19) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γ. Τσουρούφλης, τεχνολόγος – ακτινολόγος στο Σισμανόγλειο Νοσοκομείο Αττικής, ζητεί η αξιολόγησή του να διενεργείται από την Ιατρική Υπηρεσία του Νοσοκομείου.

20) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Περάματος Πειραιά, καταγγέλλει τη σφύρευση τεραστίων ποσοτήτων ιλύος στην Ψυτάλεια και ζητεί την άμεση απόσυρσή της.

21) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Γιατροί του Νοσοκομείου Κοζάνης ζητούν την επίλυση εργασιακών και οικονομικών προβλημάτων τους.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 5248/28-1-2003 ερώτηση της Βουλευτού κ. Φάνη Πάλλη-Πετραλιά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1929/21-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της από 28/1/03 ερώτησης της Βουλευτού Φ. Πάλλη -Πετραλιά, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Α. Η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού καταρτίζει και εγκρίνει ετήσιο πρόγραμμα επιχορήγησης σωματείων ΑΜΕΑ αξιολογώντας την αθλητική δραστηριότητα που αυτά αναπτύσσουν στα πλαίσια των πρωταθλημάτων στα οποία συμμετέχουν και συγκεκριμένα για:

α) την περίοδο 2000-2001 εγκρίθηκε ποσό ύψους 328.686 ευρώ για την χορήγηση των σωματείων που καλλιεργούν παραολυμπιακά αγωνίσματα

β) την περίοδο 2001-2002 εγκρίθηκε ποσό ύψους 1.082.070 ευρώ για την επιχορήγηση των σωματείων που καλλιεργούν παραολυμπιακά αγωνίσματα

γ) για την περίοδο 2002-2003 το πρόγραμμα επιχορήγησης θα καταρτισθεί μετά τη λήξη της τρέχουσας αγωνιστικής περιόδου

Β. Εκτός των ετήσιων τακτικών επιχορηγήσεων και προκειμένου να ικανοποιηθούν αιτήματα σωματείων για εξόφληση παλιών υποχρεώσεων (π.χ. οφειλές προς προπονητές) η Γ.Γ.Α. προτίθεται να προβεί σε ανάλογη έγκριση επιχορήγησης προς τα σωματεία

Γ. Οι χώροι οι οποίοι παραχωρήθηκαν για προπόνηση αθλητών Παραολυμπιακών Αθλημάτων είναι οι παρακάτω:

ΑΘΗΝΑ

1. Εθνικό Στάδιο «Ι. ΦΩΚΙΑΝΟ» (Πετοσφαίριση Καθημένων)

2. Α.Κ.Α.Λ. ΠΑΝΤΑΛΗΣ (Αντισφαίριση με Καρότσι)

3. Γήπεδο Μπάσκετ Παλλήνης (Εθνική Ομάδα Μπάσκετ ΝΚ)

4. Γήπεδο Παλλήνης (Αντισφαίριση με Καρότσι)

5. Γήπεδο 5Χ5 Δημοτικό Σχολείο Αγ. Παρασκευής (Ποδόσφαιρο Τυφλών)

6. Κ.Ε.Λ.Τ. Καλλιθέας (Τζούντο Τυφλών)

7. Εθνικό Στάδιο Κηφισιάς (Στίβος)

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

1. Πανεπιστήμιο Μακεδονίας (Goalball Τυφλών)

2. Σχολή Τυφλών Θεσσαλονίκης (Τζούντο Τυφλών)

3. Εθνικό Στάδιο Πυλαίας (Άρση Βαρών σε Πάγκο)

ΚΟΜΟΤΗΝΗ

1. Δημοτικό Κολυμβητήριο (Προετοιμασία Εθνικής Ομάδας 2002 Κολύμβηση)

Ο Υφυπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ ΙΑΝΝΗΣ»

2. Στην με αριθμό 5269/28-1-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχαήλ Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΓΠ 10595/20-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμ. 5269/28-1-2003 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Μ. Καρχιμάκη σχετικά με τα μέτρα στήριξης των πολύτεκνων οικογενειών από το Υπουργείο μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η πολιτεία αναγνωρίζοντας τη συμβολή και τη συγκριτικά μεγαλύτερη υπέρ του κοινωνικού συνόλου και του Έθνους, προσφορά των Πολύτεκνων οικογενειών, θέσπισε δια της παρ. 2 του άρθρου 21 του Συντάγματος ότι «οι πολύτεκνες οικογένειες δικαιούνται της Ειδικής Φροντίδας του Κράτους» ενώ δια σειράς διατάξεων νόμων παραχώρησε κατά καιρούς στους πολύτεκνους διάφορα κοινωνικά και οικονομικά ευεργετήματα.

Οι κυριότερες περί πολύτεκνων διατάξεις έχουν περιληφθεί στο ν. 1910/44 «περί κωδικοποίησης και συμπλήρωσης της νομοθεσίας», «περί προστασίας πολύτεκνων» στο άρθρο 1 του οποίου ορίζεται ότι:

«Πολύτεκνοι είναι οι γονείς οι έχοντες 5 τουλάχιστον ζώντα τέκνα εκ νομίμου γάμου ή νομιμοποιηθέντα ή νομίμως αναγνωρισθέντα, εφόσον τα μεν θήλα είναι άγαμα ή διατελούν εν διαζεύξει ή χηρεία και συντηρούνται από κάποιον των γονέων τους τα δε άρρενα εφόσον είναι ανήλικα.»

Περαιτέρω ακολούθησε ο Νόμος 860/79 ο οποίος τροποποίησε και συμπλήρωσε διατάξεις του Ν. 1910/44, επιφέροντας ουσιαστικές ευεργετικές ρυθμίσεις υπέρ των πολύτεκνων γονέων.

Ειδικότερα:

Με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 860/79 τροποποιήθηκε το άρθρο 1 του ν. 1910/44 και πολύτεκνοι θεωρούνται πλέον οι γονείς οι έχοντες 4 τουλάχιστον ζώντα τέκνα (και όχι 5 που απαιτούσε ο ν. 1910/44).

Στα πλαίσια των μέτρων της Κυβερνητικής Πολιτικής για την άμβλυνση του δημογραφικού προβλήματος της χώρας και την οικονομική ενίσχυση των πολύτεκνων οικογενειών καθιερώθηκαν με τις διατάξεις του ν. 1892/90 (άρθρο 63) όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις διατάξεις του ν. 2163/93 (άρθρα 2 και 3), του ν. 2459/97 (άρθρο 39) και του ν. 2972/2001 (άρθρο 50), τα παρακάτω επιδόματα:

1. Το επίδομα τρίτου παιδιού στη μητέρα που αποκτά τρίτο παιδί μέχρι τη συμπλήρωση του έκτου έτους της ηλικίας αυτού.

2. Το Πολυτεκνικό επίδομα στις μητέρες που, θεωρούνται πολύτεκνες για κάθε άγαμο παιδί ηλικίας μέχρι 23 ετών.

3. Την ισόβια σύνταξη στις πολύτεκνες μητέρες, όταν τα παιδιά τους συμπληρώσουν το 23ο έτος της ηλικίας τους και δεν δικαιούνται πλέον το πολυτεκνικό επίδομα. Το ύψος των επιδομάτων αυτών αναπροσαρμόζεται κάθε χρόνο σύμφωνα με το δείκτη τιμών καταναλωτή του προηγούμενου έτους.

4. Θεσπίζεται το δικαίωμα να αναγνωρίζονται ως πολύτεκνοι και να χορηγούνται τα πολυτεκνικά επιδόματα στους υπηκόους των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και στους υπηκόους των χωρών που εντάσσονται στον Ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο (Ν. 2819/2000, άρθρο 11), εφόσον ζουν ή εργάζονται στην Ελλάδα με τους όρους και προϋποθέσεις που ισχύουν

για τους Έλληνες πολίτες.

Τέλος, το Υπουργείο μας στα πλαίσια των μέτρων αντιμετώπισης του δημογραφικού προβλήματος της χώρας έχει αναθέσει στο Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ), την εκπόνηση μελέτης για την εφαρμογή μιας συνολικής δημογραφικής πολιτικής αντιμετώπισης της υπογεννητικότητας, τα συμπεράσματα της οποίας σε συνδυασμό με τις προτάσεις της Διακομματικής για το θέμα αυτό, Κοινοβουλευτικής Επιτροπής θα συνεκτιμηθούν για τη λήψη σχετικών αποφάσεων.

Ο Υφυπουργός
ΔΗΜ. ΘΑΝΟΣ»

3. Στην με αριθμό 8729/17-4-2002 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 27238/Β.995/9/5/03 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου επισημαίνουμε ότι τα τελευταία τρία χρόνια έχουν ληφθεί σημαντικά μέτρα για την ενίσχυση της διαφάνειας της χρηματιστηριακής αγοράς και τη βελτίωση της πληροφόρησης και της προστασίας του επενδυτικού κοινού με την ψήφιση του ν. 3016/2002 για την εταιρική διακυβέρνηση και τη θέσπιση των αποφάσεων 5/204/2000 και 1/195/2000 του Δ.Σ. της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς που αφορούν, η μεν πρώτη τις υποχρεώσεις των εισηγμένων εταιριών και των συνδεομένων με αυτές προσώπων, η δε δεύτερη τις δημόσιες προτάσεις. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών έχει πραγματικά προάγει σημαντικά τη διαφάνεια σε σχέση με τις εισηγμένες εταιρίες, οι οποίες δημοσιοποιούν μέσω του Ημερήσιου Δελτίου Τιμών του Χρηματιστηρίου Αθηνών τα σημαντικότερα εταιρικά γεγονότα και προαναγγέλλουν συναλλαγές των μεγάλων μετόχων και των μελών της διοίκησής τους.

Επίσης, η δημοσίευση των περιοδικών οικονομικών καταστάσεων ανά τρίμηνο και τις ανακοινώσεις κρίσιμων μεταβολών στη μετοχική σύνθεση των εταιριών με βάση το π.δ 51/1992, συνιστούν επαρκές πλαίσιο για τη συνεχή, έγκαιρη, έγκυρη και ισότιμη πληροφόρηση της αγοράς σε σχέση με τις εισηγμένες εταιρίες. Σημειώνεται ότι στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι εισηγμένες εταιρίες δημοσιεύουν περιοδικές οικονομικές καταστάσεις ανά εξάμηνο.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ»

4. Στην με αριθμό 6027/12-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Κаланτζή δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1198/7-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

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

Ο χαρακτηρισμός των περιοχών της χώρας ως ορεινές ή μειονεκτικές έχει γίνει σύμφωνα με τα κριτήρια της οδηγίας 75/268/ΕΟΚ. Ο κατάλογος των περιοχών που καταρτίστηκε, με βάση τα κριτήρια αυτά και την εξειδίκευσή τους, εγκρίθηκε με την Οδηγία 81/645/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως αυτή τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 85/148/ΕΟΚ και 93/66/ΕΟΚ.

Τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για το χαρακτηρισμό αυτών των περιοχών (ορεινότητα, κλίσεις εδάφους, κατά κεφαλήν εισόδημα, απόδοση των κυριότερων καλλιεργειών, ζωικό κεφάλαιο, πυκνότητα πληθυσμού κλπ.), αφ' ενός μεν έχουν ληφθεί υπόψη όχι μόνο σε επίπεδο οικιστικής ζωής αλλά σε επίπεδο όλης της έκτασης του Δήμου, Κοινότητας ή Οικισμού, και αφ' ετέρου έγιναν με βάση τις προτάσεις των Δ/νσεων Γεωργίας της κάθε Νομαρχίας, οι οποίες έδωσαν στο Υπ. Γεωργίας τα απαραίτητα αναλυτικά στοιχεία για κάθε μία από τις περιοχές αυτές.

Οι συγκεκριμένοι οικισμοί, ωστόσο, δεν πληρούσαν τα ανωτέρω κριτήρια ώστε να ενταχθούν στον κατάλογο των ορεινών, μειονεκτικών ή με ειδικά προβλήματα περιοχών.

Σημειώνεται ότι έχει ήδη περιληφθεί το 80% των Δήμων, Κοινοτήτων και Οικισμών της χώρας (κατά την προ Καποδίστρια

διοικητική διαίρεση).

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

5. Στην με αριθμό 5927/10-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευάγγελου Μπασιάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1177/7-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Μπασιάκος, σχετικά με την καταβολή αποζημιώσεων σε παραγωγούς του Ν. Σάμου, σας πληροφορούμε τα εξής:

- Για τις καλυπτόμενες από τον ΕΛΓΑ ζημιές που προκλήθηκαν από Ιανουάριο έως και Σεπτέμβριο 2002, έχουν καταβληθεί αποζημιώσεις ύψους 46.962 ευρώ

- Οι αποζημιώσεις για την περίοδο Οκτωβρίου- Δεκεμβρίου 2002, υπολογίζεται ότι θα καταβληθούν στους δικαιούχους παραγωγούς μέχρι το τέλος Μαρτίου.

- Οι οικονομικές ενισχύσεις για τις μη καλυπτόμενες από τον ΕΛΓΑ ζημιές Πρόγραμμα FROGΥ), που προκλήθηκαν την περίοδο Δεκεμβρίου 2001 -Ιανουαρίου 2002 θα καταβληθούν μετά την ανασύσταση των καλλιεργειών και τη σχετική βεβαίωση της πραγματοποίησης από τον αρμόδιο Γεωπόνο.

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

6. Στην με αριθμό 6042/12-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Γαρουφαλιά δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2846/7-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 6042-12-02-2003 με την οποία ο Βουλευτής κ. Γ. Γαρουφαλιάς επανέρχεται στο θέμα τις προμήθειες για λογαριασμό του Υπ.Μ.Ε. δεκαπέντε (15) ειδικά διασκευασμένων αυτοκινήτων που θα παραχωρηθούν σε συλλόγους ΑΜΕΑ, σας πληροφορούμε ότι:

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, διαγωνισμοί προμηθειών απαιτούμενης δαπάνης άνω των 75.000 ευρώ, διενεργούνται από το Υπουργείο Ανάπτυξης -Τομέας Εμπορίου.

Σας έχουμε ήδη γνωρίσει ότι η συγκεκριμένη προμήθεια όπως ζητήθηκε από το Υπ.Μ.Ε., εντάχθηκε στο Ενιαίο Πρόγραμμα Προμηθειών έτους 2001 και προκειμένου να προκηρυχθεί ο σχετικός διαγωνισμός εστάλησαν στη Γενική Γραμματεία Εμπορίου, οι τεχνικές προδιαγραφές των υπόψη αυτοκινήτων που συντάχτηκαν από τριμελή επιτροπή εμπειρογνομόνων του Υπ.Μ.Ε.

Το Υπουργείο Ανάπτυξης, ως συνενωτικό και αρμόδιο, θα σας απαντήσει για τη σχετική διαγωνιστική διαδικασία που βρίσκεται σε εξέλιξη.

Ο Υπουργός
ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ»

7. Στην με αριθμό 6489/20-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κων/νου Τσιπλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 18119/ΙΗ'/6-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 6489/20-2-03 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κων/νος Τσιπλάκης, και αφορά στην αναγνώριση πτυχίου Ιατρικής από το ΔΙΚΑΤΣΑ, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Όπως μας πληροφορήσε το ΔΙΚΑΤΣΑ ο κ. ΔΕΜΙΡΤΣΙΕΒ (ΣΙΔΗΡΟΠΟΥ ΛΟΣ) ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ του ΠΕΤΡΟΥ, προκειμένου να αναγνωρισθεί το πτυχίο του από το ΑΝΩΤΑΤΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΙΑΤΡΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΑΥΡΟΠΟΛ -ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ, παραπέμφθηκε σε εξετάσεις στα μαθήματα της ΠΑΘΟΛΟΓΙΑΣ και της ΧΕΙΡΟΥΡΓΙΚΗΣ στο Ιατρικό Τμήμα της Σχολής Επιστημών Υγείας του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο του Ν.1566/85, άρθρο 78 παρ. 3 σύμφωνα με την από 3-9-1990 υπεύθυνη δήλωσή του για επιλογή εξεταστικού κέντρου.

Η σχετική διοικητική πράξη εκδόθηκε την 4-6-1991 με αριθμ. Πρωτ. 5487. Ουδέποτε έχει υποβληθεί στο ΔΙΚΑΤΣΑ αίτηση

τροποποίησης της παραπάνω διοικητικής πράξης που όριζε σαφώς ότι το τμήμα στο οποίο πρέπει να εξεταστεί είναι το Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

8. Στην με αριθμό 6042/12-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεώργιου Γαρουφαλιά δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-58/4-3-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση στην 6042/12-2-03 ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής Κ. Γεώργιος Γαρουφαλιάς με θέμα: «ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΕΙΔΙΚΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΜΕΑ» και κατά το μέρος που το θέμα εμπίπτει στις αρμοδιότητές μας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με την δ/ξη 346/01 και με τη σχετική με αυτή ανακοίνωση προκηρύχθηκε ανοικτός δ/σμος με κριτήριο κατακύρωσης την συμφερότερη προσφορά για την προμήθεια 15 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ για κάλυψη αναγκών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, προϋπολογισθείσας δαπάνης 528.246 ευρώ, ο οποίος επρόκειτο να διενεργηθεί στις 21-2-02.

Κατά των τεχνικών προδιαγραφών της Δ/ξης υπεβλήθησαν οι από 16-1-02 και 22-1-02 ενστάσεις των επιχειρήσεων CITROEN ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ και ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ DEMAN ΕΠΕ αντίστοιχα οι οποίες με το Δ2-311/22-1-02 Υπηρεσιακό Σημείωμα διεβίβαστησαν στην 10η Μ.Ε.Ε.

Με την υπ' αριθμ. Δ2-698/12-2-02 απόφαση ανεβλήθη αορίστως ο ως άνω διαγωνισμός, διότι δεν είχε ολοκληρωθεί ο έλεγχος των εν λόγω ενστάσεων.

Με την υπ' αριθμ. Δ2-2729/3-6-02 απόφαση και μετά τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Κρατικών Προμηθειών (Ε.Κ.Π.) (Πρακτικό 8β /20-5-02) έγινε δεκτή η προσφυγή της επιχ/σης ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ DEMAN ΕΠΕ και απεφασίσθη νέα ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού, σύμφωνα με το αρθ.10 παραγρ. 4 του ΠΔ 394/96, με τροποποίηση του Παρ/τος Ε' των τεχνικών προδιαγραφών της Δ/ξης 346/01 και με συμπλήρωση των όρων της Δ/ξης.

Με την υπ' αριθμ. Δ2-2732/4-2-02 ανακοίνωση καθορίσθηκε νέα ημερομηνία διεξαγωγής του διαγωνισμού η 1-8-02.

Σύμφωνα με τον πίνακα αποσφράγισης και καταχώρησης προσφορών της αρμόδιας Επιτροπής παραλαβής, κατατέθηκαν οι προσφορές των παρακάτω επιχειρήσεων:

- α. ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ ΑΕΒΕ
- β. ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ ΑΕ
- γ. ΣΙΔΗΚΑ ΑΕ
- δ. CITROEN ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ

Με την Δ2-4364/26-9-02 απόφαση απερρίφθη η από 28-6-02 ένσταση της επιχ/σης FIAT AUTO HELLAS κατά των τεχνικών προδιαγραφών της Δ/ξης.

Με την υπ' αριθμ. Δ2-4542/7 -10-02 επιστολή ζητήθη η παράταση ισχύος των προσφορών από τις συμμετέχουσες στον δ/σμό εταιρείες.

Όλες οι παραπάνω εταιρείες παρέτειναν τον χρόνο ισχύος των προσφορών τους καθώς και των εγγυητικών επιστολών συμμετοχής τους.

Με το από 31-10-02 Υπηρεσιακό Σημείωμα προς την 3ην Μ.Ε.Ε. εστάλησαν για τεχνική αξιολόγηση οι τεχνικές προσφορές των συμμετεχουσών στον δ/σμό εταιρειών.

Με την Δ2-5316/22-11-02 απόφαση κατ' αρχήν αποδοχής προσφορών απερρίφθησαν οι προσφορές των εταιρειών ΣΙΔΗΚΑ ΑΕ, Μ. ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ ΑΕ και ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ ΑΕΒΕ λόγω έλλειψης δικαιολογητικών και έγινε αποδεκτή η προσφορά της επιχ/σης CITROEN ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ, επειδή υπέβαλλε πλήρη δικαιολογητικά.

Με την Δ2-119/10-1-03 απόφαση απερρίφθη η από 4-12-02 ένσταση της εταιρείας ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε. κατά της προαναφερόμενης απόφασης Δ2-5316/22-11-02 κατ' αρχήν αποδοχής προσφορών.

Επισημαίνεται ότι οι αρμόδιες Επιτροπές τεχνικής αξιολόγησης (3η Μ.Ε.Ε.) και Κρατικών Προμηθειών (Ε.Κ.Π.) συγκροτού-

νται και ισχύουν για ένα έτος, ήτοι μέχρι την 31-12-02 και η νέα συγκρότηση των Επιτροπών άρχισε να ισχύει από την 14-1-03 για την 3η Μ.Ε.Ε. και η 10-1-03 για την Ε.Κ.Π.

Λόγω του γεγονότος αυτού, δεν έχει ολοκληρωθεί η τεχνική αξιολόγηση της μοναδικής τεχνικής προσφοράς της επιχ/σης CITROEN ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ από την 3η Μ.Ε.Ε. Εάν το Πρακτικό της Επιτροπής Αξιολόγησης είναι θετικό, θα συνεχιστεί ο δ/σμός με την αποσφράγιση της οικονομικής προσφοράς της εν λόγω εταιρείας και αν η προσφερόμενη τιμή είναι συμφέρουσα για το Δημόσιο θα γίνει κατακύρωση της προμήθειας.

Συμπερασματικώς η καθυστέρηση οφείλεται στην πληθώρα των ενστάσεων που υποβλήθηκαν στα στάδια της διαδικασίας του διαγωνισμού.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ»

9. Στην με αριθμό 6090/13-2-2003 ερώτηση της Βουλευτού κ. Μαρίας Κόλλια - Τσαρουχά δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΓΠ/15914/6-3-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αρ. 6090/13-2-2003 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κ. Μ. Κόλλια- Τσαρουχά σχετικά με τη λειτουργία του ΕΚΑΒ στις Σέρρες, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στην πόλη των Σερρών λειτουργεί τομέας ΕΚΑΒ που ανήκει στο παράρτημα ΕΚΑΒ Καβάλας.

Το προσωπικό που διαθέτει είναι (1) γιατρός Γενικής Χειρουργικής, στον οποίο με απόφαση του ΔΣ έχουν ανατεθεί καθήκοντα υπεύθυνου του τομέα ΕΚΑΒ Σερρών και (17) υπάλληλοι του κλάδου ΔΕ Πληρωμάτων Ασθενοφόρων.

Λειτουργεί ένα απλό ασθενοφόρο σε 24ωρη βάση και μία Κινητή Μονάδα Επείγουσας Προνοσοκομειακής Ιατρικής, στελεχωμένη με γιατρό.

Για την αναβάθμιση του τομέα Σερρών έχουμε προβλέψει τα παρακάτω:

- Την ενίσχυση σε ανθρώπινο δυναμικό από τις προσλήψεις των νέων 300 υπαλλήλων του κλάδου ΔΕ Πληρωμάτων-Ασθενοφόρων που έχουν δοθεί στο ΕΚΑΒ για το 2003. Επίσης στο άμεσο μέλλον θα ενταχθούν διοικητικά στο ΕΚΑΒ οι οδηγοί των ασθενοφόρων και τα ασθενοφόρα αυτοκίνητα των Νοσοκομείων και των Κέντρων Υγείας.

- Την ενίσχυση του τομέα ΕΚΑΒ Σερρών με ασθενοφόρα και Κινητές Μονάδες Επείγουσας Προνοσοκομειακής Ιατρικής από τις νέες προμήθειες (ο διαγωνισμός είναι σε εξέλιξη).

- Με έγγραφό του ο Πρόεδρος του ΔΣ του ΕΚΑΒ έχει ζητήσει από τον Διοικητή του Νοσοκομείου Σερρών να διατεθεί στο παλιό Νοσοκομείο χώρος ικανός να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του τομέα ΕΚΑΒ Σερρών.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΝΑΣΙΩΚΑΣ»

10. Στην με αριθμό 6116/13-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ.900α/3355/6238/ 25-2-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της 6116/13-02-2003 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σπήλιος Σπηλιωτόπουλος, με θέμα την κατασκευή των οροσμήων επί της Ελληνοαλβανικής (Ε/Α) μεθορίου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Κατά τα έτη 2001 και 2002 κατασκευάστηκαν στην Ε/Α από τη Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού (ΓΥΣ) 13 μεγάλες και 85 μικρές πυραμίδες οριογραμμής.

Το συνολικό κόστος των παραπάνω εργασιών (κατασκευή, μεταφορά των μικρών πυραμίδων στη μεθόριο, αποψιλώσεις σε μήκος 85 περίπου χιλιομέτρων κτλ.) ανήλθε συνολικά για τα δύο έτη σε 96.984 ευρώ, τα οποία δικαιολογούνται πλήρως σε παραστατικά που κατατέθηκαν στη ΓΥΣ.

Οι μεγάλες πυραμίδες χτίστηκαν με μπετόν επιτόπου, με τις προβλεπόμενες διαστάσεις, σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στο

Πρωτόκολλο της Φλωρεντίας. Οι μικρές πυραμίδες δεν προβλέπεται να χτίζονται επί τόπου, οπότε λόγω του δύσβατου εδάφους, κρίθηκε σκόπιμο να μεταφερθούν έτοιμες και να πακτωθούν στη μεθόριο, διαδικασία που ακολούθησε και η Αλβανική πλευρά.

Όλες οι πυραμίδες, κύριες και δευτερεύουσες, κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τις εγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές, κοινά αποδεκτές από την Ελληνική και την Αλβανική πλευρά και ουδέποτε παρουσιάστηκε πρόβλημα, είτε ως προς τις διαστάσεις τους, είτε ως προς την εγκατάστασή τους γενικότερα.

Πιθανή μετακίνηση, καταστροφή κτλ. κάποιας μεθοριακής πυραμίδας αναφέρεται έγκαιρα από τα Ελληνικά και Αλβανικά μεθοριακά όργανα προκαλύψεως στην Κύρια Μικτή Ελληνοαλβανική Μεθοριακή Επιτροπή (ΚΜΕ-ΑΜΕ) και αποκαθίσταται έγκαιρα από τη ΓΥΣ, κατόπιν διαταγής του ΓΕΣ.

Ο Υπουργός
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ»

11. Στην με αριθμό 5535/31-1-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Τσιπλάκη, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/2941/20-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημοσίας Τάξεως η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ανωτέρω ερωτήσεων, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κ. Τσιπλάκης, σας γνωρίζουμε ότι η επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι Υπηρεσίες και το προσωπικό του Πυροσβεστικού Σώματος αποτελεί για το Υπουργείο μας θέμα πρώτης προτεραιότητας και καθημερινή μας επιδίωξη, με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία των Υπηρεσιών, αλλά και την περαιτέρω βελτίωση της επαγγελματικής, οικονομικής και κοινωνικής θέσης, καθώς και των συνθηκών εργασίας του προσωπικού, ώστε αυτό να επιδοθεί απερίσπαστο στο έργο του, για την αποτελεσματικότερη πυροπροστασία όλης της επικράτειας, καθώς και την αναβάθμιση των παρεχομένων στους πολίτες υπηρεσιών.

Ειδικότερα για την ενίσχυση και τον εκσυγχρονισμό της υλικοτεχνικής υποδομής των Πυροσβεστικών Υπηρεσιών του νόμου Σερρών, όπως και της λοιπής χώρας, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα με την αύξηση των διατιθέμενων κονδυλίων με χρηματοδότηση, τόσο από εθνικούς πόρους, όσο και από προγράμματα της Ε.Ε. Η προσπάθεια αυτή, τα αποτελέσματα της οποίας είναι ήδη ορατά, συνεχίζεται στο πλαίσιο των εξοπλιστικών προγραμμάτων, που βρίσκονται σε εξέλιξη και υλοποιούνται με γοργούς ρυθμούς, εν όψει και της διενέργειας στη χώρα μας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, ώστε να αντικατασταθούν τα παλαιά οχήματα και να ενισχυθούν όλες οι Υπηρεσίες και ασφαλώς και αυτές του νομού Σερρών με τα αναγκαία σύγχρονα μέσα και εφόδια. Παράλληλα, από το Αρχηγείο Πυροσβεστικού Σώματος θα ληφθούν υπόψη οι ελλείψεις και οι υπηρεσιακές ανάγκες των ανωτέρω Υπηρεσιών, κατά το σχεδιασμό ανακατανομής των πυροσβεστικών οχημάτων και του λοιπού εξοπλισμού.

Σε ό,τι αφορά τη στέγαση των ανωτέρω Υπηρεσιών, σας πληροφορούμε ότι αυτές δεν αντιμετωπίζουν έντονα στεγαστικά προβλήματα, αλλά αυτά εντοπίζονται κυρίως σε φυσιολογικές φθορές λόγω παλαιότητας των εγκαταστάσεων. Τα προβλήματα αυτά αντιμετωπίζονται τόσο από το Αρχηγείο του Πυροσβεστικού Σώματος με την έγκριση των αναγκαίων πιστώσεων, όσο και από τους Ο.Τ.Α., οι οποίοι, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, έχουν παραχωρήσει τις εγκαταστάσεις, που στεγάζονται τα 5 Πυροσβεστικά Κλιμάκια, που ιδρύθηκαν και λειτουργούν στο νομό.

Ο Υφυπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΕΣΙΟΣ»

12. Στην με αριθμό 5954/11-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Λεωνίδα Λυμπερακίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4881/6-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην αριθμ. 5954/2003 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Λ. Λυμπερακίδη, σχετικά με

τα θιγόμενα θέματα αρμοδιότητάς μας, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, κατήρτισε Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για την εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας με την 70/99 Κοινοτική Οδηγία «Ρυθμίσεις για τους εργαζομένους με συμβάσεις ορισμένου χρόνου», το οποίο ήδη βρίσκεται στο στάδιο ολοκλήρωσης της σχετικής διαδικασίας.

Μετά τη δημοσίευση του ανωτέρω διατάγματος, θα τεθούν σε ισχύ και οι σχετικές ρυθμίσεις.

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ»

13. Στην με αριθμό 5421/30-1-2003 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ευαγγελίας Σχοιναράκη – Ηλιάκη, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3698/20-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση: «Σε απάντηση της ερώτησης, με αριθμό 5421/30-1-2003, που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Ευαγγελία Σχοιναράκη-Ηλιάκη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με το προσοντολόγιο (Π.Δ. 50/2001), ως προσόν διορισμού σε θέσεις κλάδων Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης ορίζεται το ομώνυμο ή αντίστοιχης προς τις προκηρυσσόμενες θέσεις ειδικότητας, πτυχίο ή δίπλωμα δευτεροβάθμιας και μεταδευτεροβάθμιας (Ι.Ε.Κ.) εκπαίδευσης.

Συνεπώς, εφόσον προκηρυχθούν θέσεις ειδικότητας «Φυλάκων Μουσείων και Αρχαιολογικών χώρων» σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο τίτλος σπουδών που θα αποτελεί προσόν διορισμού θα είναι το ομώνυμο δίπλωμα σχολής δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης αν υπάρχει και το προαναφερόμενο δίπλωμα.

Ο Υφυπουργός
ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ»

14. Στην με αριθμό 6544/24-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Κεδίκογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 12219/19-3-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, σχετικά με την ολοκλήρωση Λιμένα Κύμης, σας πληροφορούμε ότι η Περιφέρεια Στερ. Ελλάδας στις 10-12-2002 προκήρυξε το Μέτρο 3.1 - Ενίσχυση Μεταφορών με καταληκτική ημερομηνία 14-3-03 και κατηγορία πράξης «Βελτίωση Λιμένων» με το ποσό των 4.000.000,00 ευρώ. Στην ανωτέρω καταληκτική ημερομηνία δόθηκε παράταση μέχρι 29-4-2003.

Μετά το πέρας της νέας καταληκτικής ημερομηνίας, οι προτάσεις που θα υποβληθούν θα αποσταλούν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «Δ/νση Λιμένων και Λιμενικών Έργων Προγρ/σμός και Υποδομές Λιμένων» για την αξιολόγησή τους.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

15. Στην με αριθμό 6486/20-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Γαρουφαλιά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 17176/12-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Γαρουφαλιάς σχετικά με την «πτώση στην ελληνική βιομηχανική παραγωγή», σας γνωρίζουμε ότι:

1. Έχουν ληφθεί όλα τα δυνατά μέτρα αναβάθμισης του επιχειρηματικού περιβάλλοντος με την θέσπιση νέων διαδικασιών διευκόλυνσης:

- της έκδοσης των αδειών των επενδύσεων,
- της ενίσχυσης και ανάπτυξης της βιομηχανίας,
- της ίδρυσης και εκσυγχρονισμού επιχειρήσεων,
- της έμφασης της εξωστρέφειας των ελληνικών επιχειρήσεων,
- του μετασχηματισμού των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε

μεγάλες επιχειρήσεις,

- της συνεργασίας επιχειρήσεων,
- της δημιουργίας νέων θέσεων απασχόλησης με την παροχή κινήτρων μέσω του αναπτυξιακού Νόμου 2601/98, του Επιχειρησιακού Προγράμματος Ανταγωνιστικότητας, των ΠΕΠ και του Νόμου 2992/2002 περί ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του Υπουργείου Εργασίας.

2. Η στήριξη των επενδύσεων στον τομέα της βιομηχανίας ενισχύεται εκτός των ανωτέρω και από τη λειτουργία ειδικών θεσμικών οργάνων, όπως του Ελληνικού Κέντρου Επενδύσεων (ΕΛΚΕ) και της επιτροπής Προώθησης Επενδύσεων για την προσέλκυση μεγάλων επενδυτικών προγραμμάτων από το εξωτερικό.

3. Ο Δείκτης Παραγωγής Ορυχείων, Βιομηχανίας, Ηλεκτρισμού-Φυσικού Αερίου-Νερού όπως και ο Δείκτης Παραγωγής Βιομηχανίας, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΣΥΕ και με έτος βάσης 1995=100 κατά τον μήνα Δεκέμβριο 2002, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του έτους 2001 παρουσίασαν αύξηση κατά 5% και 4,9% αντίστοιχα, ενώ κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου σε σύγκριση με την αντίστοιχη του έτους 2001 παρουσίασαν αύξηση κατά μέσον όρο 1,5% και 0,7% αντίστοιχα.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ»

16. Στην με αριθμό 5657/4-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευάγγελου Μπασιάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 658/28-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σε θέμα της αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/νσης Εγγειοβελτιωτικών Έργων (Δ7), της Υπηρεσίας Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων (ΥΑΣ) και της Δ/νσης Συντήρησης Οδικών Έργων (Δ3) του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

1. Η χρηματοδότηση των αντιπλημμυρικών έργων γίνεται μετά από προτάσεις των Περιφερειακών Υπηρεσιών.

Από την αρμόδια Διεύθυνση (Δ7) του ΥΠΕΧΩΔΕ για τα εγγειοβελτιωτικά έργα σε ό,τι αφορά στον τομέα αντιπλημμυρικών έργων από το 1995 μέχρι σήμερα έχουν διατεθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΣΑΕ 072/1), έργο: «Αντιπλημμυρική προστασία Κ. Δολιανών, Τύρου, Σαπουνακάικων, Τιμενίου Λάδωνα & Αντιπλημμυρικά ποταμών και χειμάρρων Λακωνίας», για το Νομό Αρκαδίας 498.236.000 δρχ. περίπου.

2. Η Υπηρεσία Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων του ΥΠΕΧΩΔΕ (ΥΑΣ) είναι αρμόδια αποκλειστικά, για την αποκατάσταση των ζημιών σε κτίρια μετά από θεομηνίες (σεισμό, πλημύρες, πυρκαγιές, κατολισθήσεις), στις περιπτώσεις, που η περιοχή που επλήγη, έχει ενταχθεί με Κοινή Υπουργική Απόφαση στα προγράμματα του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Προκειμένου η προαναφερόμενη Υπηρεσία να συντάξει τις απαιτούμενες Υπουργικές Αποφάσεις, για την ένταξη περιοχών στα προγράμματα αποκατάστασης ζημιών του ΥΠΕΧΩΔΕ που έχουν πληγεί από τις θεομηνίες σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2576/98 και την εγκύκλιο 938/ΑΖ11/15.4.98 του Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ, απαιτείται η υποβολή σχετικού αιτήματος από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, με συγκεντρωτικό πίνακα των πορισμάτων των αυτοψιών στην πληγείσα περιοχή και ονομαστική κατάσταση των κατοίκων, τα κτήρια των οποίων υπέστησαν ζημιές.

Τα μέτρα αποκατάστασης για ζημιές από σεισμούς, πλημύρες, κατολισθήσεις και πυρκαγιές λαμβάνονται εφόσον οι καταστροφές που προκαλούνται έχουν το χαρακτήρα θεομηνίας και πλήττουν ευρύτερες περιοχές και όχι μεμονωμένες οικοδομές και χορηγείται στεγαστική συνδρομή για την αποκατάσταση των ζημιών σε κτίρια και κτιριακές εγκαταστάσεις. Εφόσον η πληγείσα περιοχή ενταχθεί στα προγράμματα αποκατάστασης πληγέντων της ΓΓ ΔΕ του ΥΠΕΧΩΔΕ υπάρχει δυνατότητα χρηματοδότησης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης για έργα αποκατάστασης των υποδομών που υπέστησαν ζημιές, στην περι-

πτωση που υπάρχουν σχετικές πιστώσεις από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Στην προκειμένη περίπτωση η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αρκαδίας δεν έχει αποστείλει σχετικό αίτημα με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά στο ΥΠΕΧΩΔΕ (ΥΑΣ), ώστε να εξετασθεί η δυνατότητα οριοθέτησης της περιοχής.

3. Επιπλέον πληροφορούμε τον κ. Βουλευτή ότι η ευθύνη για τη διαχείριση των Νομαρχιακών πόρων, την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων και την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης για το Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο ανήκει εξ ολοκλήρου στην οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, ενώ το ΥΠΕΧΩΔΕ, βοηθητικά και μόνο, χορηγεί πιστώσεις από τους περιορισμένους πόρους του προϋπολογισμού της «ΤΕΟ» Α.Ε. για οδικά έργα του Επαρχιακού Δικτύου.

Όσον αφορά το έτος 2003, και πάλι μέσα στα πλαίσια των οικονομικών δυνατοτήτων του ΥΠΕΧΩΔΕ και της «ΤΕΟ» Α.Ε. θα γίνει προσπάθεια συνδρομής της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αρκαδίας για την αντιμετώπιση επείγουσών αναγκών στο Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο αυτής.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ»

17. Στην με αριθμό 5658/4-2-2003 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ζέττας Μακρή δόθηκε με το υπ' αριθμ. 659/28-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Παρακαλούμε να πληροφορήσετε την κ. Βουλευτή σε θέμα της αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα στοιχεία της Υπηρεσίας Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων (ΥΑΣ) και της Δ/νσης Συντήρησης Οδικών Έργων (Δ3) του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

Την 5 και 6 Φεβρουαρίου του τρέχοντος έτους, κλιμάκιο μηχανικών της Υπηρεσίας Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων του ΥΠΕΧΩΔΕ επισκέφτηκε την περιοχή του Κεντρικού και Ανατολικού Πηλίου, όπου σε συνεργασία με τη Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας, πραγματοποίησαν αυτοψία σε κτίσματα της παραπάνω περιοχής, τα οποία επλήγησαν από τις πρόσφατες κατολισθήσεις που σημειώθηκαν μετά τα ακραία καιρικά φαινόμενα που εκδηλώθηκαν πρόσφατα στην περιοχή.

Η παραπάνω Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, θα προβεί σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες, ώστε να εκδοθεί Κοινή Υπουργική Απόφαση οριοθέτησης της περιοχής ως κατολισθαίνουσας καθώς και παροχής πιστωτικών διευκολύνσεων στους κατόχους κτισμάτων, τα οποία έπαθαν σοβαρές βλάβες από την κατολισθήση.

Επιπλέον πρόκειται να σταλούν όσοι λυόμενοι οικίσκοι ζητήθηκαν από τους πληγέντες, για την προσωρινή τους στέγαση μέχρι την οριστική λύση του προβλήματος.

Τέλος πληροφορούμε την κ. Βουλευτή ότι η ευθύνη για τη διαχείριση των Νομαρχιακών πόρων, την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων και την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης για το Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο ανήκει εξ ολοκλήρου στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, ενώ το ΥΠΕΧΩΔΕ, βοηθητικά και μόνο χορηγεί σχετικές πιστώσεις για οδικά έργα στο Επαρχιακό Δίκτυο.

Παρά ταύτα, μέσα στα πλαίσια των οικονομικών του δυνατοτήτων, και από περιορισμένους πόρους του προϋπολογισμού της «ΤΕΟ» Α.Ε., το ΥΠΕΧΩΔΕ χρηματοδότησε κατά το έτος 2002, την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας, για συγκεκριμένες εργολαβίες στο Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο με 240.000 ευρώ. Όσον αφορά στο έτος 2003, και πάλι μέσα στα πλαίσια των περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων του ΥΠΕΧΩΔΕ και της «ΤΕΟ» Α.Ε. θα γίνει προσπάθεια συνδρομής της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας, για την αντιμετώπιση επείγουσών αναγκών στο επαρχιακό οδικό δίκτυο αυτής.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ»

18. Στις με αριθμό 5665/5-2-2003 και 5689/5-2-2003 ερωτήσεις των Βουλευτών κυρίων Σωτηρίου Χατζηγάκη και Θεοδω-

ρου Σκρέκα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/2948/28-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημοσίας Τάξεως η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ανωτέρω ερωτήσεων, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Σ. Χατζηγάκης και Θ. Σκρέκας, σας γνωρίζουμε ότι η πρόληψη και καταστολή της εγκληματικότητας, η διασφάλιση της δημόσιας τάξης και ασφάλειας και η εμπέδωση αισθήματος ασφαλείας στους πολίτες αποτελεί βασικό στόχο και καθημερινή επιδίωξη του Υπουργείου μας και κύρια αποστολή της Ελληνικής Αστυνομίας. Για το σκοπό αυτό και επειδή οι απαιτήσεις και οι προσδοκίες των πολιτών αυξάνουν συνεχώς, αξιώνοντας διαρκώς αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων αγαθών και υπηρεσιών, το Υπουργείο μας με ιδιαίτερη ευαισθησία και υπευθυνότητα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια και εφαρμόζει την αντεγκληματική πολιτική που έχει σχεδιάσει με στόχους άμεσους και μεσοπρόθεσμους με προοπτική αποτελεσματικότητας σε τοπικό και εθνικό επίπεδο.

Σε ό,τι αφορά τις αναφερόμενες περιοχές του νομού Τρικάλων, σας πληροφορούμε ότι αυτές αστυνόμευονται από το Αστυνομικό Τμήμα Πύλης, ενώ σημαντική είναι η επιχειρησιακή δράση τόσο της Ομάδας Πρόληψης και Καταστολής της Εγκληματικότητας, όσο και της Υπηρεσίας Συνοριακής Φύλαξης και Δίωξης Λαθρομετανάστευσης που δραστηριοποιούνται και στις περιοχές αυτές με τη διενέργεια πεζών και εποχούμενων περιπολιών σε 24ωρη βάση, για την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης και γενικά της εγκληματικότητας.

Όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία που τηρούν οι Υπηρεσίες μας, η εγκληματικότητα των αναφερομένων περιοχών βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, αφού κατά τα έτη 2000, 2001 και 2002 διαπράχθηκαν συνολικά 15 κλοπές-διαρρήξεις, 10 κλοπές οχημάτων, από τις οποίες εξιχνιάστηκαν οι 9 και 2 παραβάσεις της νομοθεσίας περί όπλων, από τις οποίες εξιχνιάστηκε η μία.

Σε ό,τι αφορά την ίδρυση και άλλου Τμήματος Συνοριακής Φύλαξης στο νομό Τρικάλων, σας πληροφορούμε ότι αυτή, στην παρούσα φάση, δεν είναι δυνατή, αλλά το θέμα αυτό θα εξετασθεί μελλοντικά στο πλαίσιο της περαιτέρω επέκτασης και ενίσχυσης του επιτυχημένου θεσμού αντιμετώπισης της λαθρομετανάστευσης στη χώρα μας με γνώμονα το υπηρεσιακό και ευρύτερο κοινωνικό συμφέρον, σε συνδυασμό και με τις απαραίτητες προϋποθέσεις και δημοσιονομικές δυνατότητες.

Τέλος, στις αρμοδιες Υπηρεσίες μας, δόθηκαν πρόσθετες εντολές και οδηγίες, προκειμένου να εντείνουν τις προσπάθειές τους για αποτελεσματικότερη αστυνόμευση των περιοχών αυτών με την εκτέλεση συχνότερων περιπολιών στα ορεινά χωριά των Δήμων Πινδαίων και Αιθίων, καθώς και των διευρυμένων Κοινοτήτων Νεραΐδας και Μυροφύλλου.

Ο Υφυπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΕΣΙΟΣ»

19. Στην με αριθμό 5698/5-2-2003 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Σπυρίδωνος Στριφτάρη και Παναγιώτη Κοσιώνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 662/28-2-2003 έγγραφο από την Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κ.κ. Βουλευτές σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΥΔΕ/ΟΣΥΕ τα εξής:

Το 1999 δημοπρατήθηκαν από την ΕΥΔΕ/ΟΣΥΕ, τρεις (3) εργολαβίες για την κατασκευή και τη βελτίωση των τμημάτων Α και Β του έργου της Παράκαμψης Ναυπάκτου. Συγκεκριμένα:

α) Στο Α' τμήμα από τον κόμβο Πλατανίτη (Κ1) μέχρι τον κόμβο Θέρμου (Κ3), μήκους 4,5 χλμ. περίπου έχουν συντελεστεί και ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις και κατασκευάζεται αυτό με δύο εγκατεστημένες εργολαβίες ΚΕ 1700 και ΚΕ 1720, συνολικής δαπάνης 7.500.000 € περίπου και ολοκληρώνεται μέσα στο 2003.

β) Στο Β' τμήμα από κόμβο Θέρμου (Κ3) μέχρι κόμβο Σκά (Κ4), μήκους 5,5 χλμ. περίπου έχουν εκτελεστεί και ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις και η κατασκευή και η βελτίωσή του έγινε από την εγκατεστημένη εργολαβία ΚΕ 1710, συνολικής δαπά-

νης 8.500.000 ευρώ περίπου και ολοκληρώνεται μέσα στο 2003.

γ) Στο Γ' τμήμα από κόμβο Σκα (Κ4) μέχρι κόμβο Ξηροπήγαδο (Κ5), μήκους 2,5 χλμ. περίπου, με το οποίο ολοκληρώνεται η Παράκαμψη Ναυπάκτου, έχει γίνει η συντέλεση και ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων και η δημοπράτησή του και ο διαγωνισμός βρίσκεται σε εξέλιξη.

Η κατασκευή και ολοκλήρωση του τμήματος αυτού, προβλέπεται να πραγματοποιηθεί στα τέλη του 2005.

Η Υπουργός
ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ»

20. Στην με αριθμό 5661/5-2-2003 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Αθηναίου Φλωρίνη, Νικολάου Αγγελόπουλου, Πέτρου Μαντούβαλου, Γεωργίου Τσούρνου, Νικολάου Κορτσάρη και Μιχαήλ Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2784/27-2-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της Ερώτησης και της Αναφοράς με αριθμ. πρωτ. 5661/05-02-03 και 2595 /13-02-03 αντίστοιχα που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Αθ. Φλωρίνης, Ν. Αγγελόπουλος, Πέτρ. Μαντούβαλος, Γ. Τσούρνος, Ν. Κορτσάρης και Μιχ. Καρχιμάκης, σύμφωνα με το αριθμ. πρωτ. Δ13/ Α /6377/294/18-02-0 έγγραφο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σας πληροφορούμε ότι:

Η πρωτοβουλία για την κατασκευή αεροδρομίου στην Ιεράπετρα Λασιθίου, ανήκει στην εταιρεία λαϊκής βάσης, με την επωνυμία «Ξένιος Ζευς».

Ο Υπουργός Μεταφορών έχει ήδη προβεί στη διαμόρφωση σχετικού κανονιστικού-ρυθμιστικού πλαισίου, με την έκδοση του Π.Δ. 158 / 2002 (ΦΕΚ Α /137) περί « ίδρυσης, κατασκευής, εξοπλισμού, οργάνωσης, διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης πολιτικών αερολιμένων από φυσικά πρόσωπα, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, και Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.»

Ο Υπουργός
ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ»

21. Στην με αριθμό 5888/10-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Κεδίκογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/2970/27-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημοσίας Τάξεως η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Κεδίκογλου, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, κατά την εγκατάσταση της κεραίας εταιρείας κινητής τηλεφωνίας στην Ιστιαία την 27-1-2003, η Αστυνομική Διεύθυνση Ευβοίας, επειδή υπήρχε ενδεχόμενο αντιδράσεων από τους κατοίκους του οικείου Δήμου, παρέσχε, με την αναγκαία δύναμη, τη συνδρομή της, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 162 του π.δ.141/91 και αφού προηγουμένως διαπίστωσε ότι η ενδιαφερόμενη εταιρεία είχε εφοδιασθεί με όλες τις προβλεπόμενες άδειες. Παράλληλα, η ανωτέρω Αστυνομική Διεύθυνση, προκειμένου να διασφαλισθεί η νομιμότητα των ενεργειών, ζήτησε εγγράφως να παρίσταται και εισαγγελικός λειτουργός, πράγμα το οποίο και έγινε με τη διάθεση αντεισαγγελώς. Η τοποθέτηση της κεραίας πραγματοποιήθηκε χωρίς προβλήματα με την παρουσία της προαναφερθείσας εισαγγελικής λειτουργού.

Σε ό,τι αφορά την αστυνόμευση της αναφερόμενης περιοχής, σας πληροφορούμε ότι αυτή αστυνόμευεται σε ικανοποιητικό βαθμό από το τοπικό Αστυνομικό Τμήμα, που έχει στελεχωθεί με την ανάλογη δύναμη, αλλά και από την Ομάδα Πρόληψης και Καταστολής της Εγκληματικότητας, που έχει συγκροτηθεί στην Αστυνομική Διεύθυνση Εύβοιας και διατίθεται σε τακτά χρονικά διαστήματα, για τη διενέργεια ελέγχων και στην εν λόγω περιοχή.

Επίσης, σε ό,τι αφορά τη στελέχωση της Αστυνομικής Διεύθυνσης Εύβοιας, σας πληροφορούμε ότι αυτή έχει στελεχωθεί, στα πλαίσια της ελλειμματικής δύναμης του Σώματος, με προσωπικό που καλύπτει σχεδόν την οργανική της δύναμη, όταν άλλες Αστυνομικές Διευθύνσεις, που αντιμετωπίζουν τα ίδια ή

και περισσότερα αστυνομικά προβλήματα, εμφανίζουν σημαντικά ελλείμματα. Ωστόσο, οι αστυνομικές Υπηρεσίες της Εύβοιας θα ενισχυθούν με προσωπικό κατά τις τακτικές μεταθέσεις του τρέχοντος έτους.

Πάντως το θέμα της περαιτέρω ενίσχυσης της ανωτέρω Διεύθυνσης με προσωπικό θα εξετασθεί μελλοντικά στα πλαίσια των υπηρεσιακών δυνατοτήτων. Επισημαίνεται ότι, για την πληρέστερη στελέχωση του συνόλου των αστυνομικών Υπηρεσιών, το Υπουργείο μας, επειδή θεωρεί αναγκαία την ενίσχυση αυτών με προσωπικό ενόψει και της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, αλλά και άλλων αναγκαιοτήτων, όπως η ανάληψη από την Αστυνομία της αρμοδιότητας έκδοσης των διαβατηρίων, μετά από ειδική επεξεργασία των δεδομένων που αφορούν την οργανική δύναμη του Σώματος, ζήτησε την έγκριση πρόσληψης ικανού αριθμού αστυνομικών για το τρέχον και το επόμενο έτος και ειδικών φρουρών για το τρέχον έτος.

Τέλος, σχετικά με τα αναφερόμενα για το διοικητή του Αστυνομικού Τμήματος Ιστιαίας, σας πληροφορούμε ότι αυτός απουσίασε από την Υπηρεσία του για διάφορα χρονικά διαστήματα, για υπηρεσιακούς λόγους και συγκεκριμένα προκειμένου να παρακολουθήσει διάφορα εκπαιδευτικά σεμινάρια. Κατά τη διάρκεια της απουσίας του αναπληρώθηκε είτε από άλλον αξιωματικό της Αστυνομικής Διεύθυνσης, είτε από έμπειρο βαθμοφόρο του Τμήματος, υπό την άμεση εποπτεία του διοικητού του όμορου Αστυνομικού Τμήματος Αιδηψού.

Ο Υφυπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΕΣΙΟΣ

22. Στην με αριθμό 5841/999/7-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιορδάνη Τζαμτζή, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/2963/27-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημοσίας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης και αίτησης κατάθεσης εγγράφων, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ι. Τζαμτζής, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, από το Αστυνομικό Τμήμα Αριδαίας, έχει ενημερωθεί εγγράφως η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Πέλλας, για τις ατέλειες, βλάβες και φθορές που επισημάνθηκαν στην εν λόγω οδό, στα πλαίσια της τεχνικής αστυνόμευσης, προκειμένου να αποκατασταθούν και να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα αποτροπής των κινδύνων.

Πέραν αυτών, σας πληροφορούμε ότι η ανωτέρω οδός αστυνομεύεται, καθημερινά και καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου, από ένα πλήρως επανδρωμένο περιπολικό αυτοκίνητο, για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων και την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων, ενώ πρέπει να επισημάνουμε ότι, κατά το παρελθόν έτος, στην εν λόγω οδό δεν έλαβε χώρα τροχαίο ατύχημα.

Ο Υφυπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΕΣΙΟΣ

23. Στην με αριθμό 5884/10-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Αδρακτά, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/2969/27-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημοσίας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Π. Αδρακτάς, σας γνωρίζουμε ότι η ίδρυση, κατάργηση και προαγωγή των Πυροσβεστικών Υπηρεσιών γίνεται σύμφωνα με τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Σώματος, κατόπιν ενδελεχούς μελέτης όλων των παραμέτρων που αφορούν τις ανάγκες και την επικινδυνότητα κάθε περιοχής, καθώς και τις υπηρεσιακές και δημοσιονομικές δυνατότητες, με στόχο βεβαίως την καλύτερη δυνατή πυροπροστασία όλων των περιοχών της χώρας.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω και δεδομένου ότι άμεση προτεραιότητα για το Αρχηγείο Πυροσβεστικού Σώματος αποτελεί η ίδρυση και λειτουργία νέων Υπηρεσιών σε περιοχές που παρουσιάζουν αυξημένη επικινδυνότητα και δεν καλύπτονται ικανοποιητικά, το αίτημα για ίδρυση Πυροσβεστικού Κλιμακίου στο Δήμο Πηνειάς, στην παρούσα φάση, δεν μπορεί να ικανοποιη-

θεί.

Ωστόσο, πρέπει να επισημάνουμε ότι η περιοχή του ανωτέρω Δήμου από πλευράς πυροπροστασίας καλύπτεται σήμερα από την Πυροσβεστική Υπηρεσία Αμαλιάδας, που έχει στελεχωθεί με το ανάλογο μόνιμο προσωπικό και κατά την αντιπυρική περίοδο ενισχύεται και με εποχικούς πυροσβέστες, ενώ διαθέτει τον αναγκαίο υλικοτεχνικό εξοπλισμό, προκειμένου να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά στις ανάγκες πυροπροστασίας της περιοχής της.

Τέλος επισημαίνεται ότι, πέραν των αρμοδίων τοπικών Υπηρεσιών, η αντιμετώπιση των δασικών και λοιπών πυρκαγιών, όταν υπάρχει ανάγκη γίνεται και με τη συνδρομή των όμορων Υπηρεσιών, αλλά και των αερομεταφερόμενων πεζοπόρων τμημάτων, όπως επίσης και από τα λοιπά διαθέσιμα, για το σκοπό αυτό, επίγεια και εναέρια μέσα και στο πλαίσιο αυτό θα αντιμετωπισθεί κάθε περίπτωση πυρκαγιάς και στην αναφερόμενη περιοχή.

Ο Υφυπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΕΣΙΟΣ

24. Στην με αριθμό 5852/7-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Μιχαολιάκου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/2965/27-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημοσίας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Μιχαολιάκος, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης στη χώρα μας αντιμετωπίζεται από το Υπουργείο μας, σε συνεργασία με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες των άλλων Υπουργείων και τους λοιπούς φορείς, με ιδιαίτερη προσοχή και ευαισθησία, για τη διασφάλιση των εθνικών μας συμφερόντων και την εμπέδωση του αισθήματος ασφαλείας των πολιτών.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού έχουμε δραστηριοποιήσει τις Υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας, καθώς και το αστυνομικό προσωπικό και ιδρύσαμε τις Υπηρεσίες Συνοριακής Φύλαξης και Δίωξης Λαθρομετανάστευσης, κατά μήκος των χερσαίων συνόρων, οι οποίες έχουν σημειώσει σημαντικά αποτελέσματα στον τομέα αυτόν. Τον επιτυχημένο αυτόν θεσμό, τον ενισχύσαμε με τη δημιουργία και δεύτερης ζώνης Υπηρεσιών Συνοριακής Φύλαξης στους όμορους, με τους παραμεθόριους, νομούς και Υπηρεσιών Δίωξης Λαθρομετανάστευσης σε νομούς του εσωτερικού της χώρας, στους οποίους παρατηρείται έξαρση του φαινομένου. Οι αναφερόμενες Υπηρεσίες, συνολικά 58 Τμήματα Συνοριακής Φύλαξης και Δίωξης Λαθρομετανάστευσης, στελεχώθηκαν με δύναμη 5.160 αστυνομικών και συνοριακών φυλάκων και εφοδιάσθηκαν με σύγχρονο υλικοτεχνικό εξοπλισμό και μέσα, ώστε να αντεπεξέλθουν στις υπηρεσιακές ανάγκες, ενώ θα ενισχυθούν περαιτέρω στο πλαίσιο του μεγάλου εξοπλιστικού προγράμματος της Αστυνομίας, το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη και υλοποιείται με γοργούς ρυθμούς.

Επίσης, οι Υπηρεσίες μας συνεχίζουν την έντονη προσπάθειά τους για τη διαρκή ενίσχυση του μηχανισμού ανάσχεσης της λαθρομετανάστευσης μέσω από τη συλλογική, συντονισμένη και συγκλίνουσα δράση και των λοιπών Υπηρεσιών των συναρμόδιων Υπουργείων. Οι ανωτέρω Υπηρεσίες καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξάρθρωση των κυκλωμάτων ημεδαπών και αλλοδαπών που δρουν, κυρίως, στα σύνορα και διευκολύνουν, εκμεταλλευόμενοι παράλληλα, τους αλλοδαπούς που επιθυμούν να εισέλθουν λάθρα στη χώρα, εφαρμόζοντας με αυστηρότητα την ισχύουσα νομοθεσία, ενώ οι έλεγχοι νομιμότητας των αλλοδαπών, τόσο στις παραμεθόριες περιοχές, όσο και στο εσωτερικό της χώρας, είναι συστηματικοί και θα συνεχισθούν με αμείωτη ένταση, ώστε στη χώρα να παραμείνουν μόνο οι αλλοδαποί, οι οποίοι πληρούν τις, από την ισχύουσα νομοθεσία, προβλεπόμενες προϋποθέσεις και να απομακρυνθούν όλοι οι παρανόμως διαβιούντες.

Στα πλαίσια αυτά, σύμφωνα με τα τηρούμενα στην αρμόδια Υπηρεσία μας στοιχεία, κατά την πενταετία 1998-2002, συνελήφθησαν από τις αστυνομικές Υπηρεσίες για παράνομη είσοδο και παραμονή στη χώρα μας και απομακρύνθηκαν από αυτή

συνολικά 761.432 αλλοδαποί. Επίσης, συνελήφθησαν 4.040 διακινητές λαθρομεταναστών, οι οποίοι παραπέμφθηκαν στη δικαιοσύνη.

Το θέμα του ελέγχου της λαθρομετανάστευσης όμως έχει απασχολήσει και τα αρμόδια όργανα της Ε.Ε., μέσω των οποίων επιδιώχθηκαν λύσεις ριζικής αντιμετώπισης. Ήδη, στις 13-6-2002, εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών Δ.Ε.Υ. το «Σχέδιο για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων των Κρατών Μελών της Ε.Ε.», που καταρτίστηκε ως πρακτικός οδηγός και παρέχει διάφορα μέτρα, τα οποία πρέπει να εφαρμοσθούν σταδιακά, προκειμένου να επιτευχθεί ικανοποιητικό επίπεδο ασφαλείας στα εξωτερικά σύνορα των Κρατών- Μελών.

Το εν λόγω Σχέδιο, σε ό,τι αφορά στην Ευρωπαϊκή Μεθοδική Φρουρά προβλέπει ότι, με βάση την εμπειρία της σταδιακής αυτής ανάπτυξης, θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί το ενδεχόμενο περαιτέρω θεσμικών μέτρων, εφόσον χρειάζονται, ύστερα από εμπειριστατωμένη νομική μελέτη στο θέμα της νομικής βάσης και με προσδιορισμό των μέσων που θα καταστούν αναγκαία. Στις ενέργειες αυτές θα μπορούσε να συγκαταλέγεται μία απόφαση για τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Σώματος Μεθοδικής Φρουράς, αποτελούμενου από κοινές ομάδες, καθήκον του οποίου θα είναι η στήριξη των εθνικών υπηρεσιών των κρατών μελών και όχι η υποκατάστασή τους.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Σεβίλλης χαιρέτησε την έγκρισή του «Σχεδίου για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων των Κρατών-Μελών της Ε.Ε.» με την πεποίθηση ότι αυτό θα συμβάλει, μεταξύ άλλων, στον καλύτερο έλεγχο των μεταναστευτικών ροών, ενώ ζήτησε να συσταθεί άμεσα στο πλαίσιο του Συμβουλίου ο αναφερόμενος σ' αυτό Κοινός Φορέας των ενασχολούμενων με τη φύλαξη των εξωτερικών συνόρων.

Η χώρα μας, ως ασκούσα την Προεδρία του Συμβουλίου της Ε.Ε., έθεσε, μεταξύ άλλων, ως πρώτης προτεραιότητας θέμα στον τομέα ασύλου και μετανάστευσης τη σύσταση του προαναφερόμενου «Κοινού Φορέα» και ήδη έχει δρομολογήσει τις απαραίτητες ενέργειες και διαδικασίες για την προώθηση του επιχειρησιακού αυτού διευθυντικού οργάνου, το οποίο θα είναι αρμόδιο για το συντονισμό της συνεργασίας των Κρατών-Μελών σε ό,τι αφορά τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων σε επιχειρησιακό επίπεδο, μέσα στο πλαίσιο του κειμένου της Ε.Ε. Για το σκοπό αυτό θα καταβληθεί κάθε προσπάθεια, προκειμένου να τηρηθούν επακριβώς τα σχετικά χρονοδιαγράμματα υλοποίησης που τέθηκαν από το Συμβούλιο της Σεβίλλης, με στόχο να υποβληθεί, σε συνεργασία με την Επιτροπή, κατά τη Σύνοδο της Θεσσαλονίκης τον προσεχή Ιούνιο, πλήρης έκθεση σχετικά με την πρακτική εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών των συμπερασμάτων της Σεβίλλης στον συγκεκριμένο τομέα.

Στα πλαίσια αυτά προτεραιότητες της ελληνικής Προεδρίας θα αποτελέσουν κυρίως η ενίσχυση του κοινού μηχανισμού επιχειρησιακού συντονισμού και συνεργασίας, η παρακολούθηση ολοκλήρωσης των πιλοτικών σχεδίων, προγραμμάτων και κοινών επιχειρήσεων στα εξωτερικά σύνορα με βάση σχετικές πρωτοβουλίες που έχουν, ήδη, υποβληθεί από τα κράτη μέλη και η επέκταση της συνεργασίας των Αξιωματικών Συνδέσμων Μετανάστευσης των κρατών-μελών, με στόχο τη δημιουργία ενός δικτύου και τη λειτουργία, κατά το δυνατόν, κοινών Γραφείων Αξιωματικών Συνδέσμων.

Στις βασικές προτεραιότητες της ελληνικής Προεδρίας περιλαμβάνεται και η προσεκτική παρακολούθηση των εξελίξεων που έχουν δρομολογηθεί, καθώς και η άμεση ανάληψη πρωτοβουλιών όπου απαιτηθεί, ιδιαίτερα όσον αφορά την αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης δια θαλάσσης, το οποίο κατά τα τελευταία έτη έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις.

Επίσης, βαρύτητα θα δοθεί στην υλοποίηση του εγκριθέντος Προγράμματος Δράσης για την Επιστροφή και εν γένει της κοινοτικής πολιτικής επαναπατρισμού των παρανόμως διαμενόντων, βάσει της Πράσινης Βίβλου της Επιτροπής, καθώς και στην προώθηση της πρότασης ίδρυσης Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου για τη Μετανάστευση, που ανακοινώθηκε επίσημα από τη χώρα μας κατά τη διάρκεια του Συμβουλίου Υπουργών

Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων του Μαΐου 2001. Επί του παρόντος και με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εξετάζονται οι λεπτομέρειες σύστασης και λειτουργίας του. Σε αρχικό στάδιο προβλέπεται να λειτουργήσει με εθνικά σημεία επαφής, ενώ η τελική του μορφή θα αποφασισθεί το 2005.

Παράλληλα, η χώρα μας δραστηριοποιείται και στο πλαίσιο περιφερειακών πρωτοβουλιών συνεργασίας, ενώ παρακολουθούμε με ιδιαίτερη προσοχή τις εξελίξεις όχι μόνο στις βαλκανικές χώρες, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή και έχουμε συνάψει σχετικές συμφωνίες επανεισδοχής, καθώς και πρωτόκολλα και συμφωνίες αστυνομικής συνεργασίας με ρήτρα επανεισδοχής με άλλα κράτη. Στα πλαίσια αυτά η χώρα μας συνήψε με την Τουρκία τη Συμφωνία Αστυνομικής Συνεργασίας με ρήτρα επανεισδοχής, η οποία κυρώθηκε με το ν. 2926/01, ενώ την 8-11-2001 υπεγράφη από τους Υπουργούς Εξωτερικών των δύο χωρών Πρωτόκολλο για την εφαρμογή της ρήτρας επανεισδοχής της Συμφωνίας, που κυρώθηκε με το ν.3030/02 και τέθηκε σε ισχύ την 5-8-2002.

Το όλο θέμα παρακολουθείται με ιδιαίτερη προσοχή και αμέσως ενδιαφέρον, ενώ έχουμε δώσει εντολές και οδηγίες για την περαιτέρω δραστηριοποίηση όλων των αρμοδίων Υπηρεσιών μας και του προσωπικού για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού.

Ο Υφυπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΕΣΙΟΣ*

25. Στην με αριθμό 5838/7-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Τ/1579/28-2-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω σχετική ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Μ. Παπαδόπουλο σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με την αριθ. πρωτ. DG CCMP/H3/CSIA/cc D (2003) 29 επιστολή της Γεν. Δ/σης Ανταγωνισμού, Δ/ση Κρατικές Ενισχύσεις II, ζητήθηκαν από τις αρμόδιες αρχές της Ελληνικής Κυβέρνησης πληροφορίες για το αν υπήρξε περίπτωση κρατικής ενίσχυσης του αναδόχου σχήματος του διαγωνισμού για την ιδιωτικοποίηση του Καζίνο της Πάρνηθας (HYATT-ΕΛΤΕΧ) καθώς ο διαγωνισμός κατακυρώθηκε στο παραπάνω σχήμα έναντι 110.000.000 ευρώ, ενώ ο δεύτερος προσωρινός πλειοδότης (Κοινοπραξία «Καζίνο Αττικής») φέρεται να έχει προσφέρει 162.000.000 ευρώ.

Το τίμημα των 162.000.000 ευρώ «προσφέρθηκε» από την Κοινοπραξία «Καζίνο Αττικής» μετά το πέρας της διαδικασίας του διαγωνισμού και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως «υποβολή προσφοράς», σύμφωνα με τους όρους της διακήρυξης του Διαγωνισμού (τους όρους της οποίας και τα δύο σχήματα είχαν ανεπιφύλακτα και εγγράφως αποδεχθεί), δεδομένου ότι έλαβε χώρα πέρα και έξω από τη διαδικασία υποβολής προσφορών, που προβλέπεται στην αρχική και συμπληρωματική διακήρυξη. Την άποψη αυτή υποστήριξε και η Ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους με την υπ' αριθμ. 422/2002 Γνωμοδότηση της με την οποία ομόφωνα έκρινε ότι περαιώθηκε η διαδικασία της πλειοδοσίας και ότι η προσφορά που υποβλήθηκε από τη Κοινοπραξία «Καζίνο Αττικής» με τις από 12.6.2002 και 13.6.2002 επιστολές της προς την ΕΤΑ Α.Ε. είναι εκτός της πλειοδοτικής διαδικασίας του διαγωνισμού και δεν ασκεί καμία επίδραση επί της διαδικασίας και του κύρους του διαγωνισμού, ούτε δύναται να ληφθεί αυτή υπόψη.

Κατά συνέπεια, το ερώτημα που απευθύνθηκε από την Κοινότητα πιθανόν να βασιζόταν σε ανεπαρκή ενημέρωση. Προς επίρρωση αυτών οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών με το αριθ.11675/410ΔΕΕ/20-2-03 έγγραφό τους έχουν ήδη αποστείλει σχετική διευκρινιστική απάντηση και φάκελο με όλα τα σχετικά έγγραφα που αποδεικνύουν έμπρακτα το μη βάσιμο των ισχυρισμών των κοινοτικών υπηρεσιών.

Σε κάθε περίπτωση η διαδικασία του διαγωνισμού ιδιωτικοποίησης του Καζίνο Πάρνηθας έχει συνολικά κριθεί από την ελληνική Δικαιοσύνη (βλ. την υπ' αριθ. 8118/12.11.2002 απόφα-

ση του μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, που απέρριψε όλους τους ισχυρισμούς της Κοινοπραξίας «Καζίνο Αττικής» ως απαράδεκτους και ουσιαστικά αβάσιμους και έκρινε ότι νομίμως και σύμφωνα με τους όρους της Διακήρυξης και του Νόμου, αποκλείστηκε από το Διαγωνισμό η εν λόγω Κοινοπραξία, την υπ' αριθ. 422/2002 Γνωμοδότηση της Ολομέλειας του ΝΣΚ και την υπ' αριθ. 754/2002 απόφαση του Συμβουλίου της Επικράτειας (Τμήμα Αναστολών).

Ο Υφυπουργός
Δ. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ»

26. Στην με αριθμό 6017/12-2-2003 ερώτηση της Βουλευτού κ. Μαρίας Δαμανάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 544/5-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση: «Απαντώντας στην υπ' αριθ. 6017/12-2-2003 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων η Βουλευτής κ. Μ. Δαμανάκη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

* Προγράμματα απεξάρτησης που λειτουργούν σε καταστήματα κράτησης:

ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΦΥΛΑΚΗ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ

1. 18 άνω. Συμμετέχουν 94 κρατούμενοι (Υλοποιείται από το Ψυχιατρικό Νοσοκομείο Αθηνών)

2. Πρόγραμμα απεξάρτησης του Κέντρου Πολλαπλής Παρέμβασης (Κ.Ε.Θ.ΕΑ) Συμμετέχουν 92 κρατούμενοι.

3. Ναρκομανείς Ανώνυμοι

Ιδιωτική πρωτοβουλία.

4. Πρόγραμμα προετοιμασίας (1η φάση) για ένταξη στο πρόγραμμα απεξάρτησης του Κ.Α.Τ.Κ Ελεώνα Θηβών. (Υλοποιείται από υπαλλήλους του Υπουργείου Δικαιοσύνης). Όλα τα ανωτέρω προγράμματα πραγματοποιούνται σε αίθουσα πολλαπλών χρήσεων εκ περιτροπής 2 έως 3 φορές την εβδομάδα (40τ.μ.).

ΓΥΝΑΙΚΕΙΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ

1. Πρόγραμμα Υποστήριξης και Εκπαίδευσης εξαρτημένων από ουσίες κρατουμένων.

(Υλοποιείται από το Κέντρο Πολλαπλής Παρέμβασης (ΚΕΘΕΑ) σε συνεργασία με την Γ.Γ. Εκπαίδευσης Ενηλίκων).

Στο πρόγραμμα συμμετέχουν συνολικά είκοσι (20) κρατούμενες (προκοινότητα-Α' φάση ενημέρωσης -Β' φάση κινητοποίησης)

2. 18 άνω (Ψυχιατρικό Νοσοκομείο Αθηνών). Συμμετέχουν δέκα (10) κρατούμενες.

Λειτουργεί μια (1) φορά την εβδομάδα.

3. Ναρκομανείς Ανώνυμοι. Μια (1) φορά την εβδομάδα.

Το 1ο πρόγραμμα λειτουργεί σε δική του αίθουσα (30 τ.μ.), τα υπόλοιπα στην αίθουσα ψυχαγωγίας των Φυλακών (40 τ.μ.).

ΨΥΧΙΑΤΡΙΟ ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΩΝ

1. Πρόγραμμα ΚΕΘΕΑ. Συμμετοχή (15) ατόμων

2. 18 άνω (Ψυχιατρικό Νοσοκομείο Αθηνών, 15 άτομα).

Τα προγράμματα πραγματοποιούνται δύο (2) φορές την εβδομάδα σε ειδική αίθουσα

ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΦΥΛΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Πρόγραμμα Απεξάρτησης του Κέντρου Πολλαπλής Παρέμβασης (ΚΕΘΕΑ). Συμμετοχή: 15 άτομα.

Υπάρχει ειδική αίθουσα (20 τ.μ.).

ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΦΥΛΑΚΗ ΚΑΣΣΑΒΕΤΕΙΑΣ

Ομάδα αυτοβοήθειας(ΚΕΘΕΑ). Συμμετέχουν 6-15 άτομα.

Το πρόγραμμα λειτουργεί μια φορά την εβδομάδα στην βιβλιοθήκη του Καταστήματος.

ΚΕΝΤΡΟ ΑΠΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΤΟΞΙΚΟΜΑΝΩΝ ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΩΝ

* Η προσπάθεια της Πολιτείας επικεντρώνεται στην υποβοήθηση για απεξάρτηση των κρατουμένων. Για το σκοπό αυτό λειτουργεί από τον Αύγουστο του 2002 με επιτυχία το πρότυπο Κέντρο Απεξάρτησης Τοξικομανών Κρατουμένων Ελεώνα Θηβών, χωρητικότητας 300 κρατουμένων, μοναδικό στο είδος του παγκοσμίως, στο οποίο εφαρμόζεται ειδικό θεραπευτικό πρόγραμμα με τη συμμετοχή ήδη 50 κρατουμένων, ενώ το 2004 θα ολοκληρωθεί η κατασκευή και του δεύτερου παρόμοιου Κέντρου στην Κασσάνδρα Χαλκιδικής.

Τέλος, στο στάδιο της επεξεργασίας βρίσκεται κοινή απόφαση των Υπουργών Δικαιοσύνης και Υγείας-Πρόνοιας, σύμφωνα

με την οποία σε άτομα ενταγμένα στα προγράμματα υποκατάστασης του Ο.ΚΑ.ΝΑ. που συλλαμβάνονται από τις δικητικές αρχές και κρατούνται σε χώρους κράτησης ή σε σωφρονιστικά καταστήματα, θα εξακολουθεί η χορήγηση της υποκατάστατης ουσίας (μεθαδόνη ή βουπρενορφίνη) για χρονικό διάστημα έως και 12 ημερών, προκειμένου να αποτραπεί η εμφάνιση εντόνου σωματικού συνδρόμου στέρησης και να επιτευχθεί σωματική αποτοξίνωση, όταν εξαιτίας της για οποιονδήποτε λόγο κράτησης είναι αδύνατη η συνέχιση της παρακολούθησης του προγράμματος, εκ μέρους των ατόμων αυτών.

Ο Υπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ»

27. Στην με αριθμό 6026/12-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 545/5-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην υπ' αριθ. 6026/12-2-2003 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης σας γνωρίζουμε τα εξής:

Για την καταπολέμηση του φαινομένου της διακίνησης ναρκωτικών και τον ασφαλέστερο έλεγχο των φυλακών ενισχύσαμε τα Καταστήματα Κράτησης με φυλακτικό προσωπικό και με σύγχρονο εξοπλισμό.

- Από τις αρχές του 2002 τοποθετήθηκαν στα Σωφρονιστικά Καταστήματα της χώρας 338 επιπλέον φύλακες ενώ για το 2003 προγραμματίζουμε την πρόσληψη άλλων 250 φυλάκων για να υπάρξει σημαντική περαιτέρω αριθμητική αύξηση και στελέχωση των σωφρονιστικών καταστημάτων.

- Επίσης, ενισχύσαμε την προσπάθεια του προσωπικού για τον έλεγχο και την αποτροπή της εισαγωγής ναρκωτικών με σύγχρονο εξοπλισμό. Στα Καταστήματα Κράτησης της χώρας τοποθετήθηκαν 24 μαγνητικές πύλες, 7 ανιχνευτές - αναλυτές ναρκωτικών και εκρηκτικών, 46 ανιχνευτές μετάλλων και 12 συσκευές ελέγχου χειραποσκευών, ενώ έχουν παραγγελθεί άλλες 10 μαγνητικές πύλες και 6 συσκευές ελέγχου χειραποσκευών.

- Συγχρόνως εφαρμόζεται συνεχής έλεγχος των χώρων κράτησης με την καταγραφή των εισερχομένων προσώπων στο κατάστημα σε ειδικό βιβλίο, όπως και των πραγμάτων που μεταφέρουν. Οι έλεγχοι ασφαλείας είναι εντατικοί κατά την είσοδο και την έξοδο όλων των επισκεπτών αλλά και των υπαλλήλων και πράγματι αποδίδουν. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι μόνο το 2002 εντοπίστηκαν 102 περιπτώσεις όπου απεκαλύφθη προσπάθεια εισαγωγής ναρκωτικών.

- Λειτουργεί από τον Αύγουστο του 2002 με επιτυχία το πρότυπο Κέντρο Απεξάρτησης Τοξικομανών Κρατουμένων Ελεώνα Θηβών, χωρητικότητας 300 κρατουμένων, μοναδικό στο είδος του παγκοσμίως, στο οποίο εφαρμόζεται ειδικό θεραπευτικό πρόγραμμα με τη συμμετοχή ήδη 50 κρατουμένων, ενώ το 2004 θα ολοκληρωθεί η κατασκευή και του δεύτερου παρόμοιου Κέντρου στην Κασσάνδρα Χαλκιδικής.

Επίσης:

- Θεσμοθετήθηκε, με νόμο που ψηφίστηκε πρόσφατα στη Βουλή, το Σώμα Επιθεώρησης και Ελέγχου των Καταστημάτων Κράτησης, ένα ευέλικτο σώμα, του οποίου θα προϊστάται συνταξιούχος Εισαγγελικός Λειτουργός. Το σώμα αυτό θα έχει τη δυνατότητα τακτικών και έκτακτων ελέγχων οποιαδήποτε ημέρα και ώρα σε όλα τα καταστήματα κράτησης.

- Από το ΚΕΣΦ έχει καταρτιστεί εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας των καταστημάτων κράτησης και αναμένεται να τεθεί σε ισχύ πολύ σύντομα.

Ακόμη, εφαρμόζονται προγράμματα υποστήριξης και συμβουλευτικής εξαρτημένων κρατουμένων στη Δ. Φ. Κορυδαλλού (φορείς ΚΕΘΕΑ, 18 ΑΝΩ «ΑΝΩΝΥΜΟΙ ΝΑΡΚΟΜΑΝΕΙΣ»), στις Γυναίκες Φυλακές Κορυδαλλού (ΚΕΘΕΑ, 18 ΑΝΩ, «ΑΝΩΝΥΜΟΙ ΝΑΡΚΟΜΑΝΕΙΣ»), στο Ψυχιατρείο Κρατουμένων Κορυδαλλού (18 ΑΝΩ, ΚΕΘΕΑ), στη Δ. Φ. Θεσσαλονίκης (ΚΕΘΕΑ) και στο ΑΣΚΑ Κασσαβέτειας (ΚΕΘΕΑ, «ΕΞΟΔΟΣ»).

Ο Υπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ»

28. Στην με αριθμό 6221/17-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Καρασμάνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 552/5-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην υπ' αριθ. 6221/17-2-2003 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Γ. Καρασμάνης σας γνωρίζουμε ότι, όπως μας ενημέρωσαν αρμοδίως οι Εισαγγελίες Πρωτοδικών Γιαννιτών και Έδεσσας, στα Γιαννιτσαά διερευνώνται 8 υποθέσεις σχετικές με διαφθορά στο Δημόσιο τομέα οι οποίες αφορούν σε: 1) πλαστογραφία και απάτη, 2) κατάχρηση εξουσίας, 3) απιστία κατ' εξακολούθηση, 4) υπεξαίρεση στην υπηρεσία και υπεξαγωγή εγγράφων από υπάλληλο, 5) υπεξαίρεση, απιστία στην υπηρεσία και νόθευση εγγράφου, 6) απάτη κατ' εξακολούθηση και άμεση συνέργεια στην πράξη αυτή, 7) εκμετάλλευση εμπιστευμένων πραγμάτων και υπεξαίρεση στην υπηρεσία, 8) παράβαση καθήκοντος.

Στην Έδεσσα, εκκρεμούν 3 υποθέσεις που αφορούν σε: 1) υπεξαίρεση στην υπηρεσία και πλαστογραφία, 2) υπεξαίρεση στην υπηρεσία και 3) υπεξαίρεση στην υπηρεσία.

Ο Υπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ»

29. Στην με αριθμό 6119/13-2-2003 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολάου Κατσαρού δόθηκε με το υπ' αριθμ. 547/5-3-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην υπ' αριθ. 6119/13-2-2003 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Ν. Κατσαρός σας γνωρίζουμε τα εξής:

- Όσον αφορά στα οικονομικά αιτήματα της Ομοσπονδίας Δικαστικών Υπαλλήλων, σας γνωρίζουμε ότι το Υπ. Δικαιοσύνης εξετάζει όλα τα παραπάνω αιτήματα σε συνεργασία με το συναρμόδιο Υπ. Οικονομίας και Οικονομικών προκειμένου να εξευρεθεί λύση.

- Το Υπ. Δικαιοσύνης έχει ήδη προβεί στην πλήρωση 675 γραμματέων σε όλες τις δικαστικές υπηρεσίες της χώρας, ενώ εκκρεμεί ο διορισμός 62 ακόμη νέων γραμματέων.

Επίσης, σύμφωνα με τον «Τριετή προγραμματισμό προσλήψεων προσωπικού ετών 2002 -2004», το Υπουργείο Δικαιοσύνης έχει ζητήσει έως το 2004 την πλήρωση 37 θέσεων γραμματέων, 150 θέσεων δακτυλογράφων-χειριστών Η/Υ, 1.203 θέσεων επιμελητών δικαστηρίων, 50 θέσεων ΠΕ Πληροφορικής και 100 ΤΕ Πληροφορικής.

- Σχετικά με τις μετατάξεις των Επιμελητών Δικαστηρίων σε θέσεις δικαστικών γραμματέων σας γνωρίζουμε ότι το θέμα θα εξετασθεί όταν προσληφθούν νέοι Δικαστικοί Επιμελητές.

Ο Υπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ»

30. Στην με αριθμό 5981/11-2-2003 ερώτηση της Βουλευτού κ. Μαρίας Κόλλια - Τσαρουχά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1189/6-3-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Μ. Κόλλια- Τσαρουχά, σας πληροφορούμε τα εξής:

Οι επιπτώσεις (κοινωνικές και οικονομικές) που μπορεί να προκύψουν για τους καπνοπαραγωγούς από ενδεχόμενη σταδιακή κατάργηση των επιδοτήσεων είναι σημαντικές αφού η σημασία του κλάδου του καπνού στην Οικονομία είναι μεγάλη τόσο στον πρωτογενή όσο και στον δευτερογενή τομέα.

Η Επιτροπή όπως είναι γνωστό πρόκειται να προβεί τον προσεχή Ιούνιο στην κατάθεση της πρότασης, για την αναθεώρησή της Κοινής Οργάνωσης Αγοράς (Κ.Ο.Α) στον τομέα του καπνού.

Μέχρι σήμερα το Υπουργείο Γεωργίας έχει προωθήσει με κάθε μέσο, στις αρμόδιες υπηρεσίες της Ε.Ε. την κοινή θέση

τόσο των καπνοπαραγωγών όσο και της Αγοράς για την αποτροπή και ανατροπή κάθε πρότασης για την σταδιακή κατάργηση των επιδοτήσεων.

Οι δράσεις εναλλακτικής απασχόλησης εκτός καπνού, είτε αφορούν τον τομέα Γεωργίας (άλλες καλλιέργειες) είτε αφορούν άλλους τομείς της Οικονομίας (τουριστικές, βιοτεχνικές ή οικοτεχνικές δραστηριότητες) πρέπει να αντιμετωπίζονται με ιδιαίτερη προσοχή και σοβαρότητα και να αποτελούν προϊόν ευρείας επιστημονικής μελέτης και έρευνας, εξυπηρετώντας τόσο την προσέγγιση του οικονομικού αποτελέσματος που παρέχει η καλλιέργεια του καπνού όσο και την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά τους.

Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται και η ανάληψη από πλευράς ΕΘΙΑΓΕ μελέτης, που αφορά της κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις από την αναθεώρηση της ΚΟΑ που έχει περατωθεί κατά το τμήμα εκείνο που αφορά κυρίως την ανάλυση της υφισταμένης κατάστασης του τομέα του καπνού και θα ολοκληρωθεί με την παρουσίαση συμπερασμάτων και προτάσεων για τις επιπτώσεις που θα προκύψουν από ενδεχόμενη σταδιακή κατάργηση των επιδοτήσεων.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ»

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Πέμπτης 29 Μαΐου 2003.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 2 και 3 Καν. Βουλής).

1.Η με αριθμό 647/26-5-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Σπηλιόπουλου προς τον Υπουργό Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, σχετικά με τις ανακρίβειες που παρουσιάζονται στα δελτία ειδήσεων από τα τηλεοπτικά κανάλια κλπ..

2.Η με αριθμό 654/26-5-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευάγγελου Πολύζου, προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Γεωργίας, σχετικά με την κατασκευή των αναγκαίων αντιπλημμυρικών έργων στον ποταμό Αλιάκμονα, για την προστασία των αγροτικών εκτάσεων των περιοχών Αιγινίου Πιερίας και Πλατέως Ημαθίας.

3.Η με αριθμό 656/26-5-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή το Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αντωνίου Σκυλλάκου, προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη συσσώρευση λυμάτων στο Κέντρο Επεξεργασίας και Βιολογικού Καθαρισμού στην Ψυττάλεια, λόγω κατάρρευσης της χωματερής των Άνω Λιοσίων κλπ.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου, (Άρθρο 130 παρ. 2 και 3 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 652/26-5-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Νικολάου Στρατηλάτη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με την επίλυση ασφαλιστικών προβλημάτων των συνταξιούχων του Οργανισμού Γεωργικών Ασφαλίσεων.

2. Η με αριθμό 655/26-5-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρου Καλαφάτη προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Γεωργίας, σχετικά με τα μέτρα ανάπλασης και προστασίας του περιαστικού δάσους του Σείχ-Σου στη Θεσσαλονίκη.

3. Η με αριθμό 657/26-5-2003 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την εγκατάσταση στο Χορτιάτη Θεσσαλονίκης κεραίων ραδιοηλεκτροπικών μέσων, την ανησυχία των κατοίκων για την άνοδο της ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας κλπ..

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερησία διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» σύμφωνα με τα άρθρα 72 παράγραφος 4 του Συντάγματος και 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής.

Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές το νομοσχέδιο συζητήθηκε και ψηφίστηκε στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή και, επομένως, θα συζητηθεί εδώ σε μια ενιαία συνεδρίαση επί της αρχής, των άρθρων, του συνόλου και των τροπολογιών. Υπάρχει μια τροπολογία. Ο χρόνος ο οποίος αποφασίστηκε από τη Διάσκεψη των Προέδρων, για να διατεθεί, είναι τέσσερις ώρες, πλέον δύο ωρών που θα διατεθούν για τις αγορεύσεις των εισηγητών, των ειδικών αγορητών και των εγγεγραμμένων στον κατάλογο ομιλητών και δύο ωρών για τις αγορεύσεις του Υπουργού και των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων. Για τη διάρκεια των αγορεύσεων και τη σειρά των ομιλητών εφαρμόζονται αναλόγως οι ειδικές διατάξεις του Κανονισμού.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να κάνω κάποιες νομοτεχνικές διορθώσεις και μια δήλωση προσθήκης που έχει ήδη κατατεθεί στη Διαρκή Επιτροπή της Βουλής.

Στο άρθρο 6, στην παράγραφο 3, στον τέταρτο και πέμπτο στίχο διαγράφονται οι λέξεις «και του κανονισμού του άρθρου 5».

Στο άρθρο 7, στην παράγραφο 2, στον πρώτο στίχο μετά τις λέξεις «προεδρικό διάταγμα» προστίθενται οι λέξεις «που εκδίδεται με πρόταση» και στο δεύτερο, τρίτο και τέταρτο στίχο διαγράφονται οι λέξεις «που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας».

Στο άρθρο 11, στην παράγραφο 1, στον τρίτο και τέταρτο στίχο οι λέξεις «ιδιωτικές σχολές ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης» αντικαθίστανται από τη σύντμηση «Ν.Ε.Κ.Ε.».

Επίσης κατατέθηκε εμπρόθεσμα η τροπολογία-προσθήκη διάταξης νόμου που αφορά τα θέματα λιμενικής πολιτικής, η οποία αριθμείται ως άρθρο 44 του σχεδίου νόμου, δηλαδή είναι ήδη μέσα στο σχέδιο νόμου, και το υπάρχον άρθρο 44 αριθμείται ως άρθρο 45.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν κουβεντιάσαμε την τροπολογία στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Έχει κατατεθεί κανονικά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν συζητήθηκε καθόλου στην επιτροπή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Θα συζητηθεί εδώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα συζητηθεί στο τέλος;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Είναι ενιαία η συζήτηση, γι' αυτό και τη λέω τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι, ενιαίως συζητούνται οι τροπολογίες είτε έχουν κατατεθεί στην επιτροπή είτε όχι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έχουμε μόνο δεκαπέντε λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Αυτό λέει ο Κανονισμός. Πρέπει με κάποια ελαστικότητα να διευκολύνεται η συζήτηση. Ασφαλώς αν πρόκειται για μια τροπολογία που έχει ειδικό βάρος και θέλει συζήτηση, πρέπει αναλόγως να δίνουμε χρόνο, όχι όμως χωριστά, διότι μια είναι η συζήτηση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Επί τροπολογίας-προσθήκης που κατατέθηκε από το

Βουλευτή κ. Χάρη Καστανίδη στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου δωδέκατου του ν. 2688/99 μετά τις λέξεις «στα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ΟΛΠ και ΟΛΘ» προστίθεται η φράση «καθώς και στο σωματείο με την επωνυμία «Σωματείου Κύτους Ατμοπλοίων» για τις λογιστικές και διαχειριστικές του ανάγκες».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Να διανεμηθούν αυτά στους συναδέλφους.

Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ορίζεται ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. Γεώργιος Σαλαγκούδης, του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος ο κ. Νικόλαος Γκατζής, του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου ο κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Φλώρος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες ανάπτυξης της ναυτιλίας μας ήταν –και συνεχίζει να είναι– το υψηλό επίπεδο παιδείας των ναυτικών μας και η εκπαίδευση που τους παρέχεται στον τομέα αυτό. Η ορθή αξιοποίηση του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας, καθώς και η επάνδρωση των εμπορικών μας πλοίων με ικανούς και έμπειρους ναυτικούς, αποτελούν στόχους άμεσης προτεραιότητας.

Η αναβάθμιση των επαγγελματικών ικανοτήτων των ναυτικών μας αποτελεί τον κύριο σκοπό για την παραγωγή στελεχών Εμπορικού Ναυτικού με υψηλά επίπεδα κατάρτισης σ' ένα περιβάλλον με ιδιαίτερες απαιτήσεις, όπως αυτό της ναυτιλίας.

Η όλη προσπάθεια γίνεται πάντοτε με γνώμονα την ασφάλεια των εργαζομένων επάνω στο πλοίο κατά την εκτέλεση των επαγγελματικών τους δραστηριοτήτων. Η επίτευξη του στόχου αυτού απαιτεί τη διαρκή εκπαίδευση σύμφωνα με τη σύγχρονη αντίληψη, όπως προβλέπεται από τις διεθνείς συμβάσεις και τις ισχύουσες κοινοτικές οδηγίες.

Η ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση στη χώρα μας παρέχεται από δημόσιες σχολές. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας και οι σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις, που δημιουργούνται λόγω της παγκοσμιοποίησης, κάνουν απαραίτητη τη θέσπιση ειδικών προσαρμογών στη ναυτική εκπαίδευση.

Οι ιδιωτικές σχολές Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης, οι ΝΕΚΕ, θα λειτουργούν κάτω από συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο και με την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Διαρκής παραμένει και η προσπάθεια για την αναβάθμιση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Με το σχέδιο νόμου οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού μπορούν να παρέχουν σε ναυτικούς ή υποψηφίους για το ναυτικό επάγγελμα εκπαίδευση, επιμόρφωση, μετεκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση.

Η εξ αποστάσεως επαγγελματική κατάρτιση και επιμόρφωση, η τηλεεκπαίδευση, με την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος στηριζόμενου σε υπηρεσίες τηλεματικής και πολυμέσων υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αποτελεί άλλο ένα καινοτόμο μέτρο.

Επίσης, με την τροποποίηση των διατάξεων του ν.2638/1998 διευθετούνται θέματα που αφορούν τη λειτουργία των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

Το νομοσχέδιο, πέρα από την εκπαίδευση, περιλαμβάνει και άλλες βασικές διατάξεις.

Με το τρίτο μέρος του ρυθμίζονται θέματα που απασχολούν το προσωπικό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και τους ναυτικούς μας.

Όπως είναι γνωστό το Λιμενικό Σώμα καλείται να φέρει σε πέρας τεράστιο και ποικίλο έργο σε διαφόρους τομείς και ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 προωθεί μεγάλα εξοπλιστικά προγράμματα. Αυξάνει την οργανική του δύναμη και προωθεί την ίδρυση της Ακαδημίας για εκπαίδευση – μετεκπαίδευση των στελεχών του.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η αύξηση των οργανικών θέσεων των αξιωματικών Λιμενικού Σώματος ιατρών με ειδικότητα, αλλά και η δυνατότητα πρόσληψης εξειδικευμένων στελεχών οικονομολόγων, οι οποίοι είναι κάτοχοι τίτλων σπουδών μεταπτυχιακών.

Με άλλη διάταξη επιλύεται το πρόβλημα των αποσπάσεων

του προσωπικού του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των νομικών προσώπων που εποπτεύει, ώστε να καλυφθούν οι μεγάλες ανάγκες του Υπουργείου ή άλλων φορέων που εποπτεύονται από αυτό.

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

Ιδιαίτερα ευνοϊκή για τους ναυτικούς μας, προς τους οποίους η Κυβέρνηση δείχνει έμπρακτα το ενδιαφέρον της, είναι η τροποποίηση σχετικής διάταξης με την οποία μετά από αίτηση συνταξιοδότησης ναυτικού που συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις απονομής σύνταξης, καταβάλλεται στο δικαιούχο ως προκαταβολή, ως προσωρινή σύνταξη, άτοκα, το ποσό που αντιστοιχεί σε τρεις μηνιαίες συντάξεις του κατωτάτου ορίου συνταξιοδότησης του ΝΑΤ. Αν μετά την πάροδο τριμήνου από την κατάθεση της αίτησης για συνταξιοδότηση δεν έχει αρχίσει η καταβολή της σύνταξης, καταβάλλεται μηνιαία για τρεις μήνες το κατώτατο όριο σύνταξης.

Με το τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου διευθετούνται τα ζητήματα που προέκυψαν από την εφαρμογή του ν.2932/2001 για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών, με δεδομένη την υποχρέωση που είχε η χώρα μας για εφαρμογή του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/1992.

Στο πέμπτο μέρος του νομοσχεδίου ρυθμίζονται θέματα λιμενικής πολιτικής. Ειδικότερα, ρυθμίζεται η ταχύτερη και αποτελεσματικότερη ανέλκυση των ναυαγίων, ώστε να εκλείψουν οι κίνδυνοι που αυτά εγκυμονούν και θεσπίζονται διατάξεις για την καλύτερη δυνατή εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής με βάση και τις προτεραιότητες της Κυβέρνησης στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των λιμένων.

Απλουστεύονται οι διαδικασίες που απαιτούνται για την υλοποίηση της εθνικής λιμενικής πολιτικής με παράλληλη καταπολέμηση της γραφειοκρατίας.

Το μείζον πρόβλημα της παράνομης μεταφοράς αλλοδαπών και η παραδειγματική τιμωρία των υπευθύνων αποτελεί αντικείμενο διάταξης του έκτου μέρους του νομοσχεδίου, με την οποίαν επιβάλλονται αυστηρότερες κυρώσεις για τους μεταφορείς και όσους ακόμα συνδράμουν στη διάπραξη του αδικήματος της λαθρομετανάστευσης. Επίσης στο ίδιο μέρος ρυθμίζονται θέματα διάθεσης των κατασχεμένων πλοίων στις λιμενικές αρχές.

Με γνώμονα την ανάπτυξη της ναυτιλίας μας και τη χάραξη ισχυρής στρατηγικής στον τομέα αυτό θεσπίζεται το Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων.

Τέλος με τη διάταξη περί βύθισης πλοίων, ναυαγίων παράλληλα με τη βελτίωση της υποθαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας επιδιώκεται η αύξηση των επιπέδων του εναλλακτικού τουρισμού στη χώρα μας.

Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να προχωρήσω σύντομα στα άρθρα; **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας):** Η συζήτηση είναι ενιαία. Να κατανείμετε το χρόνο στην ανάπτυξη των απόψεών σας, όπως εσείς θέλετε. Αυτό για να γίνει κατανοητό από τους συναδέλφους, γιατί φοβόμαστε δεν έχει γίνει κατανοητό.

Με τη διαδικασία αυτήν, όπως προβλέπει ο Κανονισμός, συζητείται ενιαία επί της αρχής και των άρθρων το νομοσχέδιο. Συμπεριλαμβάνονται και τυχόν τροπολογίες. Άρα πρέπει να αναφερθείτε σε όλα αρχή, άρθρα, τροπολογίες εφόσον το κρίνετε εσείς. Μην αισθάνεστε πίεση χρόνου, απλώς κινηθείτε μέσα στα όρια.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Με το άρθρο 1 του νομοσχεδίου εισάγεται η βασική καινοτομία του σχεδίου νόμου, που είναι η θεσμοθέτηση της δυνατότητας παροχής επαγγελματικής κατάρτισης από ιδιωτικούς φορείς που μπορεί να είναι και πρόσωπα νομικά ή φυσικά, ενώ οι ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού εξακολουθούν να λειτουργούν αποκλειστικά σαν περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στο άρθρο 2, προκειμένου να επιτυγχάνεται η επιδιωκόμενη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών επαγγελματικής κατάρτισης, προβλέπεται ότι η ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης, οι ΝΕΚΕ, υπάγεται στην εποπτεία του Υπουργείου Εμπο-

κής Ναυτιλίας. Προβλέπεται ότι με προεδρικό διάταγμα καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος άσκησης της εποπτείας, οι υποχρεώσεις προς την εποπτεύουσα αρχή, διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται από την αρχή αυτή σε περίπτωση μη σύννομης λειτουργίας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα που αφορά τη λειτουργία των σχολών αυτών.

Στο άρθρο 3 ορίζεται ότι απαιτείται άδεια για την ίδρυση και λειτουργία των ΝΕΚΕ, η οποία χορηγείται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Καθορίζονται οι νόμιμες προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα για τη χορήγηση της άδειας αυτής, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η αξιόπιστη λειτουργία των σχολών και το απαραίτητο κύρος που πρέπει να διαθέτουν ως φορείς παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών.

Με το άρθρο 4 ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία χορήγησης της άδειας λειτουργίας των ΝΕΚΕ. Οι άδειες αυτές εκδίδονται με κοινή απόφαση των Υπουργείων Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εμπορικής Ναυτιλίας, τα οποία είναι συναρμόδια που ρυθμίζουν και τα θέματα που αφορούν, εκτός από τη διαδικασία χορήγησης άδειας, και τη διαδικασία λειτουργίας των σχολών αυτών.

Με το άρθρο 5 προβλέπεται η τήρηση αρχείου και βιβλίων έτσι ώστε να μπορεί να τεκμηριώνεται η νόμιμη λειτουργία των ΝΕΚΕ καθώς και η τήρηση των προβλέψεων του νόμου. Προβλέπονται επίσης και καθορίζονται οι διαδικασίες ελέγχου τήρησης των αρχείων και των βιβλίων, καθώς και τυχόν άλλα στοιχεία που πρέπει να τηρούνται από τις ιδιωτικές σχολές επαγγελματικής κατάρτισης.

Με το άρθρο 6 καθορίζονται τα απαραίτητα προσόντα που πρέπει να συντρέχουν στο πρόσωπο των διευθυντών των σχολών αυτών και οι ευθύνες τους για πράξεις ή παραλείψεις από τις οποίες δυσχεραίνεται η άρτια λειτουργία της σχολής. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται τα ειδικότερα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις των διευθυντών τους.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου το άρθρο 7 εισάγει για πρώτη φορά τη δυνατότητα τηλεκατάρτισης στα πλαίσια της ναυτικής εκπαίδευσης.

Με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 8 αναγνωρίζεται η ισοτιμία μεταξύ των αποδεικτικών ναυτικών επαγγελματικών σπουδών του προσωπικού πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού, που παρέχονται από σχολές που λειτουργούν σε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τους αντίστοιχους ελληνικούς για την έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας από ελληνικές αρχές. Με τη δεύτερη παράγραφο ορίζεται ότι τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας που χορηγούνται σε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ισότιμα των αντίστοιχων ελληνικών.

Στο άρθρο 9 προτείνεται μία διάταξη, η οποία καθορίζει το εφημερίδιο πέμπτο έτος της ηλικίας ως το ανώτατο όριο για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας αντί του εφημερίδιου έτους, το οποίο ισχύει μέχρι και σήμερα.

Στο άρθρο 10 προωθείται μία αλλαγή στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Μέχρι τώρα η διαπίστωση της συνδρομής των προϋποθέσεων για τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας γινόταν με τυποποιημένη διαδικασία από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ και κάλυπτε μόνο τους αποφοίτους δημοσίων σχολών.

Με την ευκαιρία προώθησης διατάξεων του πρώτου μέρους καθώς και της διάταξης για την τηλεκατάρτιση, η διαδικασία αυτή θα γίνεται στο μέλλον κατά πλέον οργανωμένο τρόπο, ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες που ανακύπτουν σε σχέση με την πιστοποίηση των προσόντων για την απονομή αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και σε αποφοίτους των ΝΕΚΕ. Αρμόδια υπηρεσία για την πιστοποίηση συνεχίζει να είναι η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ.

Η αντικατάσταση των άρθρων 76 και 83 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου θεωρείται αναγκαία, ώστε να αντιστοιχούν αυτοί στο πνεύμα των διατάξεών τους μετά μάλιστα και την προώθηση των προηγούμενων άρθρων.

Το άρθρο 11 αναφέρεται στη φοίτηση των αλλοδαπών σπουδαστών.

Το άρθρο 12 τροποποιεί το άρθρο 6 του ν. 2638/1998 και μ'

αυτόν τον τρόπο παρέχεται η δυνατότητα στο Συμβούλιο της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού να διατυπώνει τις απόψεις του προς τον Υπουργό, όσον αφορά τα προγράμματα, μετά από εισήγηση του εκπαιδευτικού συμβουλίου.

Το άρθρο 13 τροποποιεί το άρθρο 7 του ν.2638/1998 και αφορά και αυτό στα ωρολόγια και αναλυτικά προγράμματα των Ακαδημιών.

Το άρθρο 14 τροποποιεί το άρθρο 18 του ν. 2638/1998. Με τη συγκεκριμένη διάταξη μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού των ΑΕΝ, που έχουν διατελέσει διευθυντές για δύο συνεχόμενες θητείες δεν μπορούν να προταχθούν για αυτήν την θέση στην αμέσως επόμενη θητεία, εκτός εάν στη σχολή υπηρετεί μόνο ένα τακτικό μέλος του εκπαιδευτικού προσωπικού.

Με το άρθρο 15 τροποποιείται το άρθρο 11 του ν.2638.1998. Με τις προτεινόμενες διατάξεις, τροποποιούνται τρεις περιπτώσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 11. Έτσι με αυτόν τον τρόπο η απαιτούμενη πραγματική θαλάσσια υπηρεσία για διορισμό εκπαιδευτικού προσωπικού ναυτικών μαθημάτων στις Ακαδημίες ορίζεται σε αυτήν που είχε διανυθεί για την απόκτηση των απαιτούμενων διπλωμάτων και στην επιπλέον θαλάσσια υπηρεσία που διανύθηκε μετά τη λήψη του προβλεπόμενου διπλώματος, προκειμένου να υπάρχει μεγαλύτερη προσέλευση υποψηφίων προς κάλυψη των οργανικών θέσεων.

Με το άρθρο 16 τροποποιείται το άρθρο 14 του ν.2638/1998. Και εδώ ρυθμίζονται θέματα που έχουν να κάνουν με το εκπαιδευτικό προσωπικό.

Με το άρθρο 17 τροποποιείται το άρθρο 15 του ν.2638/1998. Με την προτεινόμενη διάταξη η υπερωριακή διδασκαλία, που ανατίθεται σε μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού, ορίζεται μέχρι του 1/2 του υποχρεωτικού τους ωραρίου, αντί του 1/3 που ισχύει μέχρι σήμερα, προκειμένου να καλύπτονται επαρκώς οι εκπαιδευτικές ανάγκες των Ακαδημιών.

Με το άρθρο 18 τροποποιείται το άρθρο 5 του ν.2575/1998. Οι καθηγητές των ναυτικών μαθημάτων με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου μέχρι τώρα μπορούσαν να εξαγοράσουν την ετήσια κανονική άδεια για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος και προσαύξηση της σύνταξης.

Με την προτεινόμενη διάταξη θεσπίζεται το δικαίωμα εξαγοράς της ετήσιας άδειας, αφού οι καθηγητές ναυτικών μαθημάτων με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου που έχουν ασφαλιστικό φορέα το ΝΑΤ για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος και προσαύξηση της σύνταξης με την καταβολή των ανάλογων εισφορών.

Τέλος, το άρθρο 19 αναφέρεται σε άλλες διατάξεις. Δίνει τη δυνατότητα στις Ακαδημίες να παρέχουν στους ναυτικούς μετεκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση σε θεματικά αντικείμενα που προβλέπει η διεθνής σύμβαση STCW.

Με το άρθρο 20 εξετάζονται θέματα του Λιμενικού Σώματος. Προτείνεται η αύξηση κατά πέντε των οργανικών θέσεων των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος ιατρών με ειδικότητα.

Επίσης με άλλη διάταξη παρέχεται η δυνατότητα πρόσληψης εξειδικευμένων οικονομολόγων με ειδική κατάρτιση, οι οποίοι είναι κάτοχοι μεταπτυχιακών τίτλων σπουδών.

Στο τέταρτο μέρος το οποίο αναφέρεται σε θέματα θαλασσίας ενδομεταφορών, προωθούνται σημαντικές αλλαγές δεδομένου ότι ο ν. 2932/2001 έπρεπε σε κάποια σημεία να συμπληρωθεί.

Υπήρξε η εμπειρία του χρονικού διαστήματος που μεσολάβησε. Συνεπώς κάποια άρθρα τροποποιούν τα άρθρα του ν.2932/2001.

Το άρθρο 24 έχει να κάνει με την ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης.

Το άρθρο 25 τροποποιεί τη διαδικασία δρομολόγησης πλοίων.

Το άρθρο 26 αφορά το ύψος της εγγυητικής επιστολής που κατατίθεται από την εταιρεία πριν από την έναρξη των δρομολογίων.

Με το άρθρο 29 ρυθμίζονται θέματα τα οποία έχουν να κάνουν με τη μεταφορά του ταχυδρομείου στα νησιά με ακτοπλοϊκά πλοία.

Το πέμπτο μέρος αφορά θέματα λιμενικής πολιτικής.

Τροποποιούνται άρθρα προηγούμενου νόμου που έχουν να κάνουν με τη λειτουργία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Καθορίζεται το όριο χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένος, η διαδικασία παραχωρήσεων των Οργανισμών Λιμένων. Αλλάζουν κάποια πράγματα που έχουν να κάνουν με την εκπροσώπηση στην Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων από πλευράς Υπουργείου.

Στο άρθρο 37 αλλάζει το καθεστώς των ποινών των λαθρομεταναστών. Είναι σημαντικό, το οποίο κάνει τις ποινές πιο αυστηρές.

Στα υπόλοιπα άρθρα του μέρους αυτού ρυθμίζεται το καθεστώς των πλοίων που κατάσχονται και δημεύονται από οποιαδήποτε αρχή.

Το άρθρο 40 θεσπίζει το Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής για τη διαμόρφωση του πλαισίου ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας.

Το άρθρο 41 αναφέρεται στη βύθιση πλοίων, ναυαγίων, πλωτών ναυπηγημάτων ή άλλων τεχνητών καταφυγίων ιχθύων για τη βελτίωση υποθαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας.

Το άρθρο 42 αναφέρεται στη διαπίστωση χρήσης οιοισμύματος από κυβερνήτες ή χειριστές μικρών σκαφών.

Το άρθρο 43 αναφέρεται στην υποθαλάσσια περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος για αναψυχή. Είναι ένα σημαντικό άρθρο, που έχει να κάνει με τον υποθαλάσσιο τουρισμό, ο οποίος αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας.

Το άρθρο 44 ορίζει το χρόνο έναρξης των διατάξεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Βαρίνος έχει το λόγο.

Ο κ. Καψής διαβάζει εμβριθώς. Θα σας χρειαστεί να το αξιοποιήσετε για επιμόρφωση γιατί παριστάνετε και τον καπετάνιο.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Δεν πιάστηκε ποτέ αδιάβαστος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Εγώ πάντως τον ευχαριστώ γιατί όσες φορές μιλώ για ναυτικά θέματα, είναι παρών και αυτό είναι προς τιμή του.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ο κ. Ανωμερίτης αλλά και ο προκάτοχός του ο κ. Παπουτσής έχουν μιλήσει πολλές φορές για την ανάγκη αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης. Επίσης την τελευταία πενταετία δεκάδες αλλαγές και τροποποιήσεις έχουν γίνει από τρεις Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας στο ν. 2638/98 για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Όταν συζητούσαμε αυτό το νόμο στη Βουλή, ο τότε Υπουργός κ. Σουμάκης αρνήθηκε κατηγορηματικά να τροποποιήσει τις λαθεμένες διατάξεις. Όμως, έξι μήνες αργότερα προχώρησε σε τροποποιήσεις μπαλώματα. Το ίδιο κάνει και ο επόμενος, το ίδιο κάνει σήμερα και αυτό το νομοσχέδιο.

Δεν μπορεί να μιλά κανείς για ποιοτική ναυτιλία δίχως να έχει εξασφαλίσει ότι η επάνδρωση των σύγχρονων πλοίων γίνεται με καλά εκπαιδευμένους Έλληνες ναυτικούς, με γνώση και εμπειρία, ώστε να ανταπεξέλθουν στις νέες τεχνολογικές απαιτήσεις. Ο Έλληνας έχει μέσα του έμφυτη τη ναυτοσύνη. Κύριε Καψή, στη Χίο λέμε ότι τα μωρά πρώτα μαθαίνουν να κολυμπάνε και μετά να περπατάνε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Σωστά. Και οι μωροί δεν μαθαίνουν να κολυμπάνε!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Εξάλλου οι ικανότητες και η ναυτοσύνη των Ελλήνων ναυτικών είναι γνωστές και αναγνωρίζονται απ' όλους. Ο Έλληνας ναυτικός είναι ο καλύτερος του κόσμου και η προσφορά του στην ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ουσιαστική και ανεκτίμητη.

Είμαστε υποχρεωμένοι όλοι εμείς που ασχολούμαστε με τη ναυτιλία και ιδιαίτερα το Υπουργείο να διατηρήσουμε αυτήν την πρωτιά του Έλληνα ναυτικού, εξασφαλίζοντάς του αναβαθμισμένες σπουδές, κατάρτιση, επιμόρφωση και αναβαθμισμένο πτυχίο.

Η αναβάθμιση πτυχίου και των σπουδών του Έλληνα ναυτικού και ιδιαίτερα του αξιωματικού είναι ένα σοβαρό μέτρο προσέλευσης και παραμονής των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Επίσης η καταξίωση και το κύρος του ναυτικού μέσα στην κοινωνία προϋποθέτει τέτοιες σπουδές και αναβαθμισμένο πτυχίο.

Τα τελευταία δέκα χρόνια έχω ακούσει όλους τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας του ΠΑΣΟΚ να διατυπώνουν τις προθέσεις τους για αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Όμως μέινουμε στις προθέσεις και στις εξαγγελίες, αφού οι τροπολογίες – μπαλώματα αυτού του νομοσχεδίου δεν αναβαθμίζουν τη ναυτική εκπαίδευση ούτε λύνουν τα προβλήματά της.

Ο σημερινός Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας με την ανάληψη των καθηκόντων του δήλωσε ότι η ναυτική εκπαίδευση θα αντιμετωπιστεί από μηδενική βάση. Ασφαλώς το νομοσχέδιο δεν κάνει κάτι τέτοιο.

Πρέπει να σας πω ότι το τελευταίο τρίμηνο επισκέφθηκα τέσσερις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού και το ΚΕΣΕΝ μαζί με άλλους συναδέλφους Βουλευτές. Μίλησα με τους σπουδαστές, τους καθηγητές και είδα τις εγκαταστάσεις. Η εικόνα είναι η εξής: Οι σπουδαστές είναι στοιβαγμένοι σε αίθουσες των σαράντα και σαράντα πέντε ατόμων και οι ελλείψεις σε εξοπλισμό και μέσα ακυρώνουν τη διδασκαλία. Το ΥΕΝ επαφίεται στις δωρεές των εφοπλιστών για τον εξοπλισμό, όπως προσομοιωτές κλπ. Οι ελλείψεις σε διδακτικό προσωπικό υποβαθμίζουν τις σχολές. Το μόνιμο διδακτικό προσωπικό είναι 35% των διδασκόντων, ενώ το 65% είναι ωρομίσθιοι χαμηλόμισθοι.

Οι εγκαταστάσεις έχουν σοβαρά προβλήματα, ενώ τα οικοτροφεία σε δύο Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού που είδα είναι σε αθλία κατάσταση. Γι' αυτό το περιβάλλον μιλάμε. Αυτές είναι οι Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού μας, οι απόφοιτοι των οποίων επανδρώνουν το μεγαλύτερο στόλο του κόσμου. Δεν ξέρω μέχρι πότε η ελληνική ναυτοσύνη θα καλύπτει όλες αυτές τις ελλείψεις. Αυτό που είναι βέβαιο είναι ότι έχουμε πολλούς ανταγωνιστές, οι οποίοι εργάζονται μεθοδικά σε αναβαθμισμένες σχολές πανεπιστημιακού επιπέδου με εξοπλισμό, αλλά και χιλιάδες προσφερόμενους νέους.

Σας είπα ένα παράδειγμα, στην επιτροπή αυτό που γίνεται στην Κίνα, με τις ογδόντα πανεπιστημιακές ναυτικές σχολές και με τις χιλιάδες αξιωματικούς που ετοιμάζονται να κατακλύσουν την αγορά.

Βέβαια αυτό το σύστημα που έχουμε εμείς δεν το έχει κανένας, γιατί σε όλο τον κόσμο υπάρχουν πανεπιστημιακές σχολές. Ανεξάρτητα από τη δική μου εμπειρία και άποψη, έβαλα ερώτημα στα αμφιθέατρα των σχολών που επισκέφθηκα και αυτό ήταν: Πιστεύετε ότι αυτό το νομοσχέδιο αναβαθμίζει τη ναυτική εκπαίδευση; Σας πληροφορώ πως δεν βρέθηκε κανένας ούτε καθηγητής ούτε σπουδαστής να απαντήσουν θετικά. Την ίδια άποψη διατυπώνουν και οι φορείς. Άλλα περίμεναν και άλλα είδαν με την κατάθεση του νομοσχεδίου.

Κύριε Υπουργέ, σας καλώ να αναβαθμίσετε, για άλλη μια φορά, νομοθετικά τις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού με την προσθήκη στην παράγραφο 2 του άρθρου 1 της διάταξης «οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ανήκουν στην τριτοβάθμια ανώτατη εκπαίδευση και το καταληκτικό πτυχίο του πλοιάρχου Α' τάξεως και μηχανικού Α' τάξεως είναι ισότιμα με πτυχίο ΑΕΙ. Αυτή η διάταξη ανταποκρίνεται στη σημερινή πραγματικότητα. Η φοίτηση στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι έξι εξάμηνα θεωρητικών σπουδών και δύο εξάμηνα πρακτικών σπουδών στα πλοία, με εξάμηνη εναλλασσόμενη εκπαίδευση, σχολείο – πλοίο, σχολείο – πλοίο και τώρα πλοίο – σχολείο. Όταν ολοκληρωθεί το τέταρτο έτος, οι σπουδαστές εφόσον πετύχουν στις πτυχιακές, αποκτούν και το πτυχίο του πλοιάρχου Γ' τάξεως, δηλαδή του ανθυποπλοιάρχου. Όταν δίνουν εξετάσεις οι πλοίαρχοι Α' τάξεως και οι μηχανικοί Α' τάξεως για να αποκτήσουν το πτυχίο τους, έχουν συνολικά φοιτήσει στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και στα ΚΕΣΕΝ δέκα εξάμηνα, από τα οποία τα δύο εξάμηνα πρακτική εκπαίδευση πάνω στο πλοίο και τουλάχιστον πενταετή θαλάσσια υπηρεσία.

Στα πλαίσια της αναβάθμισης της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με την ανωτατικοποίηση των σπουδών, σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν μπορούν οι ΑΕΝ -μ' αυτά που σας είπα προηγουμένως- να παραμένουν σ' αυτό το επίπεδο. Εξάλλου τα έτη φοίτησης είναι τα ίδια και περισσότερα απ' αυτά που ισχύουν σήμερα σε χαρακτηρισμένα ανώτατα εκπαι-

δευτικά ιδρύματα.

Η λειτουργία των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και των Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού πληροί, επίσης, τις προϋποθέσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW του 1978 –δηλαδή για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοση πιστοποιητικών και τήρηση φυλακών- που κυρώθηκε με το ν. 1314/1983, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, αλλά και τις προϋποθέσεις της διδασκαλίας και πιστοποίησης της τριτοβάθμιας ανώτατης εκπαίδευσης.

Όσον αφορά στο σχέδιο του προεδρικού διατάγματος, το οποίο έδωσε στη δημοσιότητα ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και αφορά στην απόκτηση αποδεικτικών ικανότητας πλοιάρχων και μηχανικών, αν υπογραφεί ως έχει, τότε οδηγούμαστε σε υποβάθμιση. Σας ζητώ να μην υπογράψετε καμία διάταξη σ' αυτό το προεδρικό διάταγμα –για το οποίο εμείς κιόλας δεν έχουμε λάβει γνώση- που να υποβαθμίζει τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού. Δεν πρέπει να μειώσετε το χρόνο που απαιτείται για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου Α' μηχανικού, γιατί αυτή η πρακτική εξάσκηση και εμπειρία καλύπτει τελικά όλες τις ατέλειες και τις ελλείψεις στη θεωρητική διδασκαλία στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Θέλουν να κάνουν καπετάνιους με τέσσερα χρόνια υπηρεσία στη θάλασσα. Αν είναι δυνατόν! Θα μαζευτούν τα διπλώματα στην κορυφή, θα κάνουν παραγωγή πλοιάρχων –θα παίρνουν γρήγορα τα διπλώματα των πλοιάρχων- και θα ναυτολογούνται ανθυποπλοίαρχοι, υποπλοίαρχοι. Έτσι θα δημιουργηθεί ένα τεράστιο πρόβλημα.

Με το νομοσχέδιο καθορίζονται οι προϋποθέσεις λειτουργίας ιδιωτικών σχολών ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης, οι ΝΕΚΕ. Επιτέλους δηλαδή, η Κυβέρνηση υιοθετεί θέση που έχει διατυπωθεί επανειλημμένα από τη Νέα Δημοκρατία, αλλά και με σαφήνεια αναφέρεται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Το ζητούμενο, όμως, είναι ότι οι προκάτοχοι του σημερινού Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας –για τον οποίο είναι προς τιμήν του ότι φέρνει αυτό εδώ σήμερα, για να το ψηφίσουμε και το ψηφίζουμε ανεπιφύλακτα- ήταν αντίθετοι με την ιδιωτική επαγγελματική κατάρτιση και επιμόρφωση. Όχι μόνο αυτό, αλλά λοιδορούσαν όλους εμάς τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που ζητούσαμε την εφαρμογή της.

Παρ' ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, είναι άκαιρη η διάταξη για τη φοίτηση αλλοδαπών σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Το είπα και στην επιτροπή, σας το λέω και τώρα. Σήμερα, με ευθύνη της Κυβέρνησης, οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αντιμετωπίζουν σημαντικές ελλείψεις σε αίθουσες διδασκαλίας, σε διδακτικό προσωπικό, σε μέσα και σε εξοπλισμό και δεν μπορούν να καλύψουν τις απαιτήσεις για φοίτηση των Ελλήνων σπουδαστών.

Έτσι, η φοίτηση των αλλοδαπών σπουδαστών πρέπει να αντιμετωπιστεί επί του παρόντος στην επαγγελματική κατάρτιση και επιμόρφωση και όταν βελτιωθεί η κατάσταση στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, τότε μόνο να δοθεί αυτή η δυνατότητα στους αλλοδαπούς. Να ψηφιστεί τώρα η διάταξη, αλλά οι προκηρύξεις να είναι προσεκτικά διατυπωμένες τα επόμενα χρόνια. Πρώτα οι Έλληνες στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και μετά οι αλλοδαποί.

Με αυτές τις ελλείψεις, λοιπόν, αποδεικνύεται ότι κάνετε λάθος –όχι εσείς, κύριε Υπουργέ, οι προκάτοχοί σας- όταν ακυρώσατε την ίδρυση Ακαδημίας στο Βόλο. Γιατί το κάνετε αυτό; Σας καλώ να προχωρήσετε αμέσως. Σας έχει διατεθεί χώρος, για να ιδρύσετε την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού πλοιάρχων και μηχανικών στο Βόλο.

Φθάνουν πια οι υποσχέσεις και οι εξαγγελίες δύο χρόνων, επίσης, για τη μεταστέγαση της Ακαδημίας Μηχανικών Χίου! Πρέπει να μας πείτε εδώ πότε επιτέλους θα την κάνετε. Πότε θα γίνει;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Μόλις συμφωνήσουν οι Χιώτες!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Ναι, αλλά εσείς δώσατε άλλες υποσχέσεις.

Εν πάση περιπτώσει εκείνο που θέλω να πω είναι ότι για το άρθρο 20 οι φωτογραφικές διατάξεις δίνουν τη δυνατότητα να εισαχθούν στο Λιμενικό Σώμα οικονομολόγοι μέχρι τριάντα πέντε ετών, οι οποίοι –προσέξτε– κατατάσσονται απευθείας στο Λιμενικό Σώμα, χωρίς κατατακτήριες εξετάσεις, με το βαθμό του αντιπλοίαρχου οικονομικού.

Ενώ δηλαδή όλοι οι άλλοι δόκιμοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, συμπεριλαμβανομένων και των πτυχιούχων οικονομικών πανεπιστημίων –αυτήν τη στιγμή, η πλειοψηφία των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος είναι οικονομολόγοι και με μάστερς– εισέρχονται στο Λιμενικό Σώμα με εξετάσεις και φοιτούν στη Σχολή του Λιμενικού Σώματος, οι συγκεκριμένοι οικονομολόγοι θα μπουν στο Λιμενικό Σώμα από το «παράθυρο», με προεδρικό διάταγμα του Υπουργού.

Δεν θέλω να πω τίποτα άλλο. Περιορίζομαι μόνο σ' αυτό. Εμείς δεν εμπιστευόμαστε αυτήν τη διαδικασία, γι' αυτό σας ζητάμε να αποσύρετε αυτή τη διάταξη.

Για τις νέες οργανικές θέσεις των γιατρών του Λιμενικού Σώματος, συμφωνούμε, αλλά θέλω να σας επισημάνω το εξής: Πρέπει να καθορίσετε με προεδρικό διάταγμα τις προϋποθέσεις ένταξής τους στα νοσοκομεία. Αυτοί οι άνθρωποι είναι γιατροί του Λιμενικού Σώματος και πάνε στα ναυτικά νοσοκομεία και δεν έχουν θέσεις. Τους έχουν και στέκονται όρθιοι. Δεν έχουν ούτε ιατρεία. Καλά κάνετε και τους παίρνετε. Πρέπει να τους πάρετε, αλλά θα πρέπει να βάλετε και μία διάταξη που να λέει ότι με προεδρικό διάταγμα καθορίζονται οι προϋποθέσεις ένταξής τους στα νοσοκομεία.

Δεν έχουμε αντίρρηση επίσης για τη μεταφορά του πλεονάζοντος προσωπικού της Εστίας Ναυτικών σε υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και σε οργανισμούς που εποπτεύει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Είμαστε, όμως, υποχρεωμένοι να τονίσουμε τις ευθύνες των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ για τις αλόγιστες ρουσφετολογικές προσλήψεις στην Εστία Ναυτικών που οδήγησαν στη χρεοκοπία της. Εσείς τους πήρατε. Αυτά που λέτε τώρα με την ανακοίνωσή σας ότι τους πήραν οι συνδικαλιστές, αφήστε τα. Με μπιλιετάκια του Υπουργού τους πήραν. Ήμουν τότε στο συνδικαλιστικό χώρο, γενικός γραμματέας των πλοιάρχων. Γιατί δεν έβαλα εγώ κανέναν; Δεν μπορούσα εγώ να βάλω κάποιον; Αν δεν έδινε διαταγή ο Υπουργός δεν γινόταν τίποτα. Τα μπιλιετάκια πήγαιναν και έρχονταν.

Οι εβδομήντα πλεονάζοντες υπάλληλοι της Εστίας Ναυτικών που προσελήφθησαν τη δεκαετία του 1980 με ευθύνη των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ επιβαρύνουν ετησίως τον προϋπολογισμό της Εστίας Ναυτικών, κύριοι συνάδελφοι, κατά 1.260.000 ευρώ. Τα λεφτά αυτά τα πληρώνουν οι ναυτικοί. Διορίζει ο Υπουργός και τα πληρώνουν οι ναυτικοί. Ποιος θα απολογηθεί τώρα στους ναυτικούς που ταξιδεύουν, οι οποίοι πληρώνουν από του υστέρημά τους αυτά τα χρήματα;

Η ζημιά συνολικά είναι περίπου 15 εκατομμύρια ευρώ από τότε μέχρι σήμερα. Την υπολόγισα. Έχει υποχρέωση το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να καλύψει από τον προϋπολογισμό του αυτήν τη ζημιά και να βοηθήσει την Εστία Ναυτικών που αυτήν τη στιγμή έχει ελλείψεις και δεν μπορεί να προσφέρει όλες τις υπηρεσίες στους Έλληνες ναυτικούς, σύμφωνα με το ιδρυτικό νομοθέτημα. Αυτή είναι η υποχρέωσή σας.

Θετική είναι η διάταξη για την τιμωρία των δολεμπτών, την οποία αντιγράψατε από την πρόταση νόμου που κατέθεσαν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και συζητήθηκε στη Βουλή πριν λίγους μήνες. Επιτέλους η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει θετικά ένα μεγάλο πρόβλημα, που δημιουργεί τεράστια προβλήματα στα ακριτικά νησιά του Αιγαίου και τις παραμεθόριες περιοχές.

Έρχομαι τώρα σ' ένα άλλο θέμα. Οι διορθώσεις-μπαλώματα που κάνετε στο ν. 2931/2001 δεν επαρκούν για να λύσετε τα προβλήματα της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Η κρατική παρέμβαση συνεχίζει να είναι έντονη και στραγγαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό. Το κόστος για το δημόσιο συμφέρον, αντί να το καλύψει ο κρατικός προϋπολογισμός, τα πληρώνουν οι νησιώτες με επίναυλο 3% επί των εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων ή το επιβαρύνονται οι χρεοκοπημένες ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Το κόστος για τις άγονες γραμμές πρέπει να καλυφθεί από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Αιγαίου, όπως γίνεται μέχρι σήμερα. Με το νόμο 2931/2001 ανατράπηκε αυτό. Έχουμε πια συνηθίσει να ακούμε την Κυβέρνηση να μιλάει για κοινωνική πολιτική και δημόσιο συμφέρον, το οποίο όμως το πληρώνουν άλλοι.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, σ' ένα λεπτό.

Εξάλλου, σε σχετική κοινή υπουργική απόφαση που υπογράψατε με τον Υπουργό Αιγαίου στις 3 Απριλίου του 2003, δηλαδή πριν από ένα μήνα, καθορίσατε τις εκπτώσεις με σαφή αναφορά ότι οι δαπάνες βαρύνουν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πότε θα γίνει αυτό; Μπήκαμε στο καλοκαίρι. Ομιλώ κυρίως για τα εισιτήρια των συνταξιούχων ναυτικών και των συζύγων τους, για τα οποία ακόμα δεν ισχύουν οι εκπτώσεις.

Για να μην υπάρχει παρεξήγηση πάνω σ' αυτό. Το δηλώνουμε κατηγορηματικά στη Βουλή γιατί εσείς κάνετε ανακοινώσεις και λέτε ότι λέμε άλλα. Σας ζητάμε να διατηρήσετε όλες τις εκπτώσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια και η δαπάνη να καλυφθεί με ευθύνη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των αρμοδίων Υπουργείων. Το λέτε και στην απόφασή σας αυτό. Πότε θα το κάνετε; Έχει μείνει στην απόφαση.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, για τους λόγους τους οποίους ανέφερα και μερικούς άλλους που θα προσθέσω στη δευτερολογία μου δεν μπορούμε να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο, παρ' ότι υπάρχουν πολλές θετικές διατάξεις, τις οποίες στην κατ' άρθρο συζήτηση στην επιτροπή τις ψηφίσαμε. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΨΗΣ: Εγώ νόμιζα ότι ήσασταν ενθουσιασμένος απ' αυτά που άκουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Ο εισηγητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα αρχίσω με αυτό που είπατε –το είπε και ο κ. Παπουτσής– ότι νομίζατε πως η Νέα Δημοκρατία θα ψηφίσει το νομοσχέδιο.

Αν παρακολούθησε κανείς τη συζήτηση που έγινε στην επιτροπή θα δει ότι γινόταν ένας πλειοδοτικός διαγωνισμός μεταξύ της Κυβέρνησης και της Νέας Δημοκρατίας για το ποιος θα προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες στους εφοπλιστές και γενικά στις εφοπλιστικές εταιρείες. Έφθασαν μάλιστα στο σημείο κατά την ακρόαση να μην προσκαλέσουν καμία φωνή, που έχει άλλες απόψεις για το νομοσχέδιο. Ευτυχώς όμως δεν εισακούστηκαν.

Το ότι δεν το ψήφισε η Νέα Δημοκρατία είναι θέμα τακτικής. Και μάλιστα δεν ικανοποιεί κατά την άποψή μου τους εφοπλιστές σε όλα τα αιτήματα που είχαν θέσει κατά τη γενική τους συνέλευση. Ίσως γι' αυτό ζητά περισσότερα. Εμείς έχουμε την άποψη ότι έχει υπερκαλύψει τις απαιτήσεις των εφοπλιστών.

Πέρα όμως από αυτό δεν υπάρχει κανένα νομοσχέδιο, ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία, αυτής της Κυβέρνησης, με τη στηριξη οπωσδήποτε και της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και την ανοχή των ευρωλατρών, που να μη στοχεύει στον περιορισμό των οικονομικών και κοινωνικών κατακτήσεων των εργαζομένων, που να μην περιορίζει τα συνδικαλιστικά και δημοκρατικά τους δικαιώματα.

Αυτή η πολιτική έχει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της Κυβέρνησης και της Νέας Δημοκρατίας στο χώρο της ναυτιλίας, όπου το εφοπλιστικό κεφάλαιο συνεχώς απαιτεί νέα προνόμια και η Κυβέρνηση παραχωρεί εις βάρος των εργαζομένων και της εθνικής οικονομίας.

Φοροαπαλλαγές, νόμοι προπολεμικοί, Μεταξικοί, χουντικοί και ο 330 όπως και η επιστράτευση των εργαζομένων βρίσκονται στην ημερήσια διάταξη για τους ναυτεργάτες. Η μείωση των Ελλήνων εργαζομένων στις συνθέσεις πλοίων συνεχώς αυξάνεται, περικόπτονται κοινωνικές παροχές και υπηρεσίες, αυξάνεται η ανεργία. Όσον αφορά τις συνθέσεις έχει φθάσει σήμερα σε πλοία, ιδιοκτητών Ελλήνων να είναι ο καπετάνιος και ένας μηχανικός ακόμα Έλληνες. Όλο το άλλο πλήρωμα είναι αλλοδαποί.

Το χάπι της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που επικαλούνται εφοπλιστές μέσω του ΥΕΝ, έχει τη μονοδιάστατη βελτίωση των κερδών των εφοπλιστικών εταιρειών και ιδιαίτερα αυτόν τον κύκλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε βάρος όμως αποκλειστικά των Ελλήνων ναυτικών. Σε αυτό το πλαίσιο έγινε και η άτυπη Σύνοδος των Υπουργών Ναυτιλίας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ταξιδεύοντας κατά τα άλλα στα ελληνικά νησιά, αποφασίζοντας για την ελληνική ναυτιλία, τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και τα λιμάνια της Ευρώπης.

Την εφαρμογή αυτής της αντιλαϊκής πολιτικής έρχεται να υλοποιήσει και το νομοσχέδιο αυτό για το οποίο ο κύριος Υπουργός μας είπε ότι έγινε ευρύτατος διάλογος, στον οποίο διατύπωσαν τις απόψεις τους σαράντα δύο φορείς. Ξέχασε όμως να μας πει για τους μεγαλειώδεις αγώνες των σπουδαστών στις ΑΕΝ. Ξέχασε να μας πει για τις διαμαρτυρίες του εκπαιδευτικού προσωπικού, για τις προτάσεις των εκπαιδευτικών, για το εκπαιδευτικό σύστημα στις ΑΕΝ. Δεν μας είπε τίποτε για τις θέσεις των ναυτικών και τις προτάσεις τους σχετικά με το νομοσχέδιο, προτάσεις ρεαλιστικές για τη ναυτιλία, για τη ναυπηγοεπισκευή των λιμανιών μας, όχι εις όφελος των ολίγων εφοπλιστικών εταιρειών, αλλά των Ελλήνων ναυτικών, των χρηστών και της ελληνικής οικονομίας. Προτάσεις βέβαια που δε χωράνε σε αυτή την πολιτική που ακολουθεί η Κυβέρνηση, τη νεοφιλελεύθερη πολιτική, την αντιλαϊκή πολιτική, η οποία περιορίζει συνεχώς τα οικονομικά και κοινωνικά δικαιώματα των εργαζομένων σε όλους τους τομείς.

Στην εισηγητική έκθεση θα διαβάσετε ότι γίνεται μια λεπτομερής αναφορά για τη συμβολή των ναυτικών στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Όλα λέει τα θέματα που αφορούν τους εργαζομένους στα πλοία, εξετάζονται με κυρίαρχη επιδίωξη την κάλυψη των συγχρόνων αναγκών τους, τη βελτίωση επιπέδων ασφαλείας, των πληρωμάτων και των πλοίων, την παράλληλη ενίσχυση στους τομείς της απασχόλησης, της διαμόρφωσης συνθηκών προσέλκυσης, αλλά και αποδοτικής σταδιοδρομίας στο ναυτικό επάγγελμα κ.λπ..

Ας μη μιλήσω καλύτερα για τη μεταχείριση που έχουν οι ναυτεργάτες, ιδιαίτερα στην τελευταία τους κινητοποίηση πέρυσι όπου τους είχαν επιβάλει το στρατιωτικό νόμο της επιστράτευσης.

Ας μη μιλήσω για τους πίνακες ανεργίας που υπάρχουν και τους οποίους, πρώτα και κύρια, γνωρίζει ο κύριος Υπουργός. Με στοιχεία του Φεβρουάριου 2003 από το τμήμα ναυτεργασίας του γραφείου εργασίας οι δηλωμένοι άνεργοι ναυτικοί είναι δύο χιλιάδες επτά. Από αυτούς μόνο οι εννιάκοι εξήντα εννιά παίρνουν το επίδομα ανεργίας. Μεταξύ αυτών είναι περίπου διακόσιοι εξήντα μηχανικοί και των τριών βαθμίδων και περίπου εκατόν σαράντα πλοίαρχοι.

Ας μη μιλήσω και για το υπόλοιπο προσωπικό, το οποίο συμπληρώνει αυτή τη λίστα των δύο χιλιάδων επτά ανέργων, που βρίσκονται σήμερα έξω από τη θάλασσα.

Κύριε Υπουργέ, θα μπορούσατε να τα λέτε όλα αυτά στις συνεντεύξεις σας όπου εκεί δεν έχετε τον αντίλογο. Μπορείτε και εδώ στη Βουλή να μας λέτε όλα αυτά τα παραμύθια, ότι δηλαδή ενδιαφέρεστε ιδιαίτερα για τους ναυτικούς και τους εργαζόμενους.

Οι πράξεις σας, όμως, τα νομοσχέδια και αυτό ιδιαίτερα το νομοσχέδιο δεν είναι τίποτε άλλο, παρά περικοπές κοινωνικών υπηρεσιών και εισφορών από τους ναυτεργάτες σε ενίσχυση αντίστοιχα των εφοπλιστών.

Σας ζήτησα, κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, να μου πείτε για το τέταρτο κεφάλαιο όπου είναι τα έξι άρθρα και αναφέρεστε εκεί ουσιαστικά για την εσωτερική ναυτιλία, αν υπάρχει ένα άρθρο, μία παράγραφος ή μία λέξη που να περιορίζει αυτά τα δικαιώματα των εφοπλιστών. Αντίθετα, μέσα σε αυτά έχετε όλες τις παροχές και απαλλαγές, τις οποίες θα αναφέρω.

Δεν βρήκατε να μου πείτε τίποτε άλλο, παρά μόνο ότι βγήκαν οι εφοπλιστές και έκαναν ανακοίνωση εναντίον σας. Είναι λογικό πως όταν οι εφοπλιστές ζητούν και εσείς δίνετε, θα συνεχίσουν και αύριο και μεθαύριο να ζητούν και εσείς θα δίνετε.

Κύριοι Βουλευτές, αυτό το πολυνομοσχέδιο, που συζητάμε, είναι τμήμα του δεύτερου πακέτου μέτρων, που επεξεργάστηκαν κυβερνητικά επιτελεία με τους εφοπλιστές.

Το πρώτο πακέτο, που προωθήθηκε το 2002, περιελάμβανε προκλητικές φοροαπαλλαγές για τους εφοπλιστές, μείωση της φορολογίας των πλοίων κατά 75% και κύτπημα των μισθολογικών εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτεργατών.

Αυτό το νομοσχέδιο περιλαμβάνει την ιδιωτικοποίηση και παραπέρα υποβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Δεύτερον, περιλαμβάνει ακόμα πιο αντιδραστικές αλλαγές στον αντιλαϊκό ν. 2932/2001 για το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας με τη διεύρυνση της εφοπλιστικής ασυδοσίας.

Τρίτον, περιλαμβάνει τη συγκάλυψη της άθλιας κατάστασης στην Εστία των Ναυτικών και την παραπέρα υποβάθμισή της.

Τέταρτον, περιλαμβάνει την επέκταση της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών της χώρας.

Πέμπτον, περιλαμβάνει τη συγκρότηση Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής για τη χειραγώγηση και ενσωμάτωση των ναυτεργατών και γενικότερα των εργαζομένων στη ναυτιλία, στα λιμάνια και στους συναφείς κλάδους, σύμφωνα με τις σημερινές αξιώσεις των ισχυρών του πλούτου στο χώρο της ναυτιλίας.

Το κυβερνητικό επιτελείο του ΥΕΝ έχει επεξεργαστεί με τους εφοπλιστές και προωθεί επιπρόσθετα αντιναυτεργατικά μέτρα, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο πολυνομοσχέδιο που συζητούμε. Έχει κάνει ανάλογη εξαγγελία ο κύριος Υπουργός.

Πρώτον, θα έρθει νομοσχέδιο για τη δημιουργία Οργανισμού Απασχόλησης Εμπορικού Ναυτικού, για να νομιμοποιήσει τα ιδιωτικά δουλεμπορικά γραφεία.

Δεύτερον, θα έχουμε νέα μείωση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων και των ασφαλιστικών εισφορών το NAT με την αξιοποίηση του νέου αποικιακού θεσμικού πλαισίου για τη ναυτιλία του ν.2687/1953 με την τροποποίηση των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης πλοίων.

Παράλληλα, η Κυβέρνηση, για να ανακόψει τους αγώνες των ναυτεργατών και των σπουδαστών, ενισχύει το αντιδραστικό νομοθετικό πλαίσιο, εντείνει την κρατική ασυδοσία και τρομοκρατία στους χώρους της δουλειάς και στις ναυτικές σχολές. Δηλαδή, ό,τι δεν κατάφερε με την επιβολή του φασιστικού μέτρου της πολιτικής επιστράτευσης των ναυτεργατών στις 21-6-2002, προσπαθεί να το επιβάλει με την ενίσχυση του συνδικαλιστικού της ασφάλειας του ΥΕΝ, με προκλητικές και ωμές επεμβάσεις στις δημόσιες ναυτικές σχολές και στα καράβια, για να ανακόψει τους αγώνες του ταξικού ναυτεργατικού κινήματος και των σπουδαστών.

Κύριοι Βουλευτές, θα ήθελα εδώ να σημειώσω ότι και σε αυτό το νομοσχέδιο εκφράζονται οι προτάσεις του προέδρου των εφοπλιστών, κ. Λύρα στην εισήγηση που έκανε στη γενική συνέλευσή τους στις 7/2/2001 για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων.

Τι έλεγε η μελέτη αυτή, για να δούμε και τι εφαρμόζει η Κυβέρνηση; «Πρέπει να δούμε ένα περισσότερο παραγωγικό και ευέλικτο εκπαιδευτικό σύστημα με κύρια σημεία τα παρακάτω: Διαχωρισμός μεταξύ τίτλου σπουδών και άδειας ασκήσεως επαγγέλματος με παράλληλη καθιέρωση εξετάσεων πιστοποίησης για την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας, ανεξάρτητα από την προέλευση των υποψηφίων».

Αυτό που γίνεται εδώ είναι ότι αυτοί φυσικά προτείνουν κι εκείνους που προέρχονται από τις τεχνικές σχολές, από τα ΤΕΕ, από τα ΙΕΚ και άλλα αναγνωρισμένα ιδρύματα. Μιλάνε για τις ιδιωτικές σχολές, που γίνονται κι αυτές νόμιμες, δηλαδή έχουν την ίδια ισχύ που έχουν οι δημόσιες, δεύτερον, την εξέλιξη όλων των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού στο βαθμό Α' κατόπιν πιστοποίησης, τρίτον, την ίδρυση και λειτουργία ινστιτούτων επαγγελματικής κατάρτισης ναυτικού τομέα για πλοίαρχους, ναυτικούς και την αναγνώριση των σχολών που υφίστανται.

Ο κύριος Υπουργός δεν έχει παραλείψει τίποτα από την απαίτηση αυτών των εφοπλιστικών εταιρειών που να μην το συμπεριλάβει μέσα στο νομοσχέδιο. Όπως σας είπα, υλοποιούνται θέσεις.

Η ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης και η παραπέρα υποβάθμισή της, η διάλυση της βασικής δημόσιας εκπαίδευσης και της μετεκπαίδευσης, η προσαρμογή της στις ανάγκες της αγοράς εργασίας και η κατάργηση βασικών εργασιακών δικαιωμάτων που κατέκτησαν οι ναυτεργάτες, βρίσκονται σήμερα στα πυρά Κυβέρνησης και εφοπλιστών.

Ακόμα, δημιουργείται ένα νέο κύκλωμα εκπαίδευσης που θα ελέγχεται από τους εφοπλιστές μέσα από την ιδιωτική ναυτική κατάρτιση, όπου θα εξυπηρετείται ο στόχος της εκμετάλλευσης με φθηνότερη εργατική δύναμη, θα ισχυροποιείται ο μηχανισμός ομηρίας των ναυτεργατών και θα εξασφαλίζονται πτυχία αναξιόπιστα, που θα εκφράζουν υποβαθμισμένες και ευκαιριακές γνώσεις.

Υπάρχει, δηλαδή, ένα κύκλωμα-«παραμάγαζο» εκπαίδευσης των εφοπλιστών, που θα τροφοδοτείται, θα στεριώνει και θα δυναμώνει και που θα οδηγεί στην κατάρτιση του συνόλου της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης. Εκεί πάμε, στην κατάρτιση της.

Παράλληλα, μέσα από την ιδιωτική εκπαίδευση και κατάρτιση, μέσα από το «σπάσιμο» του ενιαίου χαρακτήρα της ναυτικής εκπαίδευσης, θα υπηρετείται ο στόχος της διάσπασης των ναυτεργατών και της γενικής υποβάθμισης των διπλωμάτων, των αμοιβών και των δικαιωμάτων.

Στόχος της ιδιωτικοποίησης, αλλά και όλες οι κατευθύνσεις και οι πρακτικές της ψευδοκατάρτισης, της λεγόμενης διά βίου εκπαίδευσης και μάθησης, της αξιολόγησης, που αποσκοπεί στην υποταγή του εκπαιδευτικού προσωπικού και άλλα, δεν προωθούνται μόνο από τους εφοπλιστές. Είναι συνολική έκφραση και προσπάθεια του συστήματος σήμερα και των υπαλλήλων που υπηρετεί, συνδέεται άμεσα με τις ανατροπές των εργασιακών δικαιωμάτων και στηρίζεται στη λογική του απασχολήσιμου, του φθηνού εργατικού δυναμικού.

Σε αυτά τα πολιτικά επιτελεία των μονοπωλίου, οι ναυτεργάτες πρωτοστατούν με τους εκπροσώπους τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν είναι τυχαία η αναφορά του ΥΕΝ ακόμα και στη Λευκή Βίβλο, προβάλλοντας το τρίπτυχο ανάπτυξη – ανταγωνιστικότητα – απασχόληση, που σημαίνει δραστική μείωση των οικονομικών, κοινωνικών και εργασιακών, αλλά και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των εργαζομένων, με στόχο την αύξηση των κερδών της ολιγαρχίας του πλούτου.

Οι συνέπειες αυτής της πολιτικής στους σπουδαστές και στους ναυτεργάτες θα είναι σοβαρές. Θα πληρώσουν ακριβά την ιδιωτικοποίηση της εκπαίδευσης, όπως πληρώνουν συνολικά οι εργαζόμενοι την εμπορευματοποίηση της παιδείας και την εξάπλωση της παραπαιδείας. Η ελπίδα για μία θέση εργασίας, για ένα μεροκάματο, θα γίνει «εργαλείο» παραπέρα εξάρτησης και ομηρίας των νέων και των οικογενειών τους στα επιτελεία της Κυβέρνησης και των εφοπλιστών.

Παράλληλα θα θέλαμε να επισημόνουμε ιδιαίτερα τις σοβαρές συνέπειες που αφορούν την προστασία της ανθρώπινης ζωής τόσο των ναυτεργατών όσο και των επιβατών. Είμαστε βέβαιοι ότι οι κίνδυνοι θα πολλαπλασιαστούν με ασύλληπτες ίσως συνέπειες. Οι στόχοι του νομοσχεδίου δε θα λύσουν τα σοβαρότατα προβλήματα των ναυτεργατών, που είναι δημιουργήματα της αντιλαϊκής πολιτικής, με ιδιαίτερη έμφαση στο χώρο της ναυτιλίας.

Κύριε Υπουργέ, η ιδιωτικοποίηση και η υποβάθμιση θα φέρουν αλλαγές προς το χειρότερο για τους ναυτεργάτες. Δε θα υπηρετήσουν ανάγκες των εργαζόμενων παρά μόνο τα εφοπλιστικά συμφέροντα.

Κύριοι Βουλευτές, αυτές οι αντιδραστικές αλλαγές που συντελούνται και με αυτό το νομοσχέδιο στους σπουδαστές και στους ναυτεργάτες, όπως είπα και προηγουμένως, είναι μέρος της γενικότερης επίθεσης που υλοποιείται με το κτύπημα των εργασιακών, μισθολογικών και συνδικαλιστικών δικαιωμάτων, με την ένταση της εφοπλιστικής τρομοκρατίας στα πλοία, με την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και την κατάργηση του καμποτάζ, με τη μείωση των οργανικών συνθέσεων και την εντατικοποίηση της εργασίας. Θέλουν εργατικό δυναμικό διασπασμένο και ευάλωτο, που θα πολλαπλασιάζει την εργατική δύναμη και τη συνειδησή του. Παράλληλα, μεθοδεύεται η επι-

δότηση των εφοπλιστών και των άλλων εφοπλιστικών επιχειρήσεων.

Κύριοι Βουλευτές, θα ήθελα εδώ να δείτε τι λέει τελικά το τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου όπου είναι τα άρθρα 24-29. Εδώ δίνονται τρομερά πλεονεκτήματα στους εφοπλιστές, καταργούνται δεσμεύσεις, τους δίνεται η δυνατότητα να ασφαλίζουν τα πλοία μετά από ένα χρόνο, να δίνουν εγγυήσεις μετά από ένα χρόνο, να παίρνουν άδειες που τους έχουν παρακρατηθεί ακόμα και για ποινές για ατυχήματα θανάτου για ακατάλληλα πλοία που βουλιάζουν, για ασφαλιστικές εταιρείες, όλα αυτά τα οποία είχαν μία υποχρέωση να εξασφαλίσουν για να πάρουν την άδεια. Αυτό θα ισχύσει μετά από ένα χρόνο. Επίσης, μετά τις 15 Ιουνίου μπορούν να υποβάλλουν αιτήσεις για να πάρουν δρομολόγια. Θα σταθώ στη δευτερολογία μου ιδιαίτερα σ' αυτά τα θέματα.

Όμως, θα ήθελα να προσθέσω ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα, έχοντας υπόψη τα προβλήματα που υπάρχουν και στη ναυτιλία και γενικότερα στις ναυτικές σχολές, έχει επεξεργαστεί ορισμένες θέσεις όχι μέσα από τα γραφεία, αλλά με τις προτάσεις που έχουν βγει και από τους φοιτητές στη ναυτική εκπαίδευση, αλλά και από τα ταξικά συνδικάτα που υπηρετούν σήμερα τη ναυτιλία.

Οι προτάσεις μας είναι οι εξής: Για την παιδεία προτείνουμε αποκλειστικά ενιαία, δωρεάν δημόσια εκπαίδευση και μετεκπαίδευση σε όλες τις βαθμίδες, σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις της εργατικής οικογένειας, ενιαίο δωδεκάχρονο, βασικό και υποχρεωτικό σχολείο για όλους τους νέους με ενιαίο πρόγραμμα. Η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να ενταχθεί στο Υπουργείο Παιδείας, στο ενιαίο δημόσιο σύστημα εκπαίδευσης και να περιλαμβάνει όλες τις ειδικότητες των ναυτεργατών, αξιωματικούς και πληρώματα. Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού να ενταχθούν ουσιαστικά στη δημόσια, ενιαία και δωρεάν ανώτατη εκπαίδευση. Η κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών πρέπει να γίνεται από τον κρατικό προϋπολογισμό στην κατεύθυνση κατάρτισης κάθε μορφής ιδιωτικοποίησης, άμεσης ή έμμεσης, σε όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες. Πρέπει να υπάρξει αύξηση στο διπλάσιο των κρατικών κονδυλίων για την εκπαίδευση, ώστε να σταματήσει η οικονομική αφαίμαξη της εργατικής οικογένειας. Πρέπει να γίνει αποστρατικοποίηση των σχολών, να υπάρξει κατάρτιση όλων των αυταρχικών και κατασταλτικών μέτρων και ρυθμίσεων διαπαιδαγώγησης στη νομιμοφροσύνη των νέων σπουδαστών. Πρέπει να γίνει κατοχύρωση των δημοκρατικών ελευθεριών των σπουδαστών και της εκπαιδευτικής κοινότητας της ΑΕΝ. Πρέπει να υπάρξει αναγνώριση και ισοτιμία των διπλωμάτων μηχανικών και πλοιάρχων στη θάλασσα και στη στεριά.

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

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνω.

Κύριοι Βουλευτές, το μεγάλο κοινωνικό πρόβλημα της εκπαίδευσης δε δημιουργήθηκε από λάθη και τεχνοκρατικά κενά. Είναι αποτέλεσμα στρατηγικών επιλογών της άρχουσας τάξης, την οποία υπηρετεί η Κυβέρνηση. Ο αγώνας για γνώση και για μόρφωση είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της ταξικής πάλης. Χωρίς αλλαγή της γενικότερης αντιεργατικής πολιτικής, είναι αδύνατο να έχουμε, έστω και μικρής σημασίας βελτιωτικά μέτρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κύριε Γκατζή, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Το ΚΚΕ, εκφράζοντας τη βούληση των ναυτεργατών και των σπουδαστών, της νέας βάρδιας της δουλειάς και του αγώνα, που με πολύμορφες κινητοποιήσεις απαίτησαν την ανάκληση του σχετικού πολυνομοσχεδίου, καταψηφίζει το νομοσχέδιο και παλεύει για την ανατροπή αυτής της πολιτικής.

Από αυτό το βήμα καλούμε τους ναυτεργάτες να δυναμώσουν την πάλη τους, ενισχύοντας την πολιτική του ΚΚΕ για τη συγκρότηση του λαϊκού μετώπου, που είναι εγγύηση για μία άλλη φιλολαϊκή πολιτική, που θα περιλαμβάνει την ανάπτυξη της ναυτιλίας και θα είναι γενικότερα προς όφελος της εργατικής οικογένειας.

Κύριε Πρόεδρε, για επιμέρους άρθρα, στα οποία θα ήθελα να σταθώ και τα οποία είναι μεγάλης σημασίας, θα αναφερθώ στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριε Γκατζή, δεν έχετε άλλο χρόνο. Έδειξα όλη την ελαστικότητα που μπορούσα.

Ο κ. Λαφαζάνης έχει το λόγο εκ μέρους του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι αυτό το νομοσχέδιο που συζητάμε έχει τεράστια σημασία για τη ναυτιλία μας και το μέλλον της ναυτιλίας μας, και ειδικότερα τις συνθήκες εργασίας, την προοπτική και την ασφάλεια του ναυτικού και ναυτεργατικού κόσμου της χώρας μας. Δυστυχώς η πολιτική της Κυβέρνησης εδώ και χρόνια κινείται από το κακό στο χειρότερο, όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία και την αντιμετώπιση του ελληνικού ναυτικού και ναυτεργατικού κόσμου. Επιπλέον, δυστυχώς, έχουμε και μια Αξιωματική Αντιπολίτευση η οποία, αντί να κάνει μία κριτική για να διορθωθεί έστω όσα είναι δυνατόν η Κυβέρνηση με την πολιτική που ακολουθεί, κάνει κριτική για να επιτείνει τα χειρότερα σημεία της κυβερνητικής πολιτικής. Με δύο λόγια έχουμε μια κυβέρνηση, η οποία υποστηρίζει τα συμφέροντα των εφοπλιστών και μια Αξιωματική Αντιπολίτευση η οποία συμπεριφέρεται ως εφοπλιστικότερη των εφοπλιστών.

Κύριε Υπουργέ, συνεχίζετε μία πολιτική στη ναυτιλία, η οποία παραδίδει τα πάντα στους ιδιώτες και στους εφοπλιστές. Αυτή η πολιτική, δυστυχώς, δεν έχει καμία προοπτική και για την ελληνική οικονομία και κυρίως για το ναυτικό κόσμο της χώρας μας.

Τι κάνετε; Έχετε ιδιωτικοποιήσει τα λιμάνια και όσα δεν τα έχετε ιδιωτικοποιήσει είναι σε μία πορεία ιδιωτικοποίησης. Τα λιμάνια από εστίες και πόλοι ανάπτυξης της ναυτιλίας και της ελληνικής οικονομίας έχουν μετατραπεί και μετατρέπονται όλο και πιο ταχέως σε κερδοσκοπικά κέντρα, τα οποία αντί να διευκολύνουν τη ναυτιλία και την οικονομική ανάπτυξη, διευκολύνουν τις κερδοσκοπικές δραστηριότητες αυτών, οι οποίοι τα κατέχουν, των μετόχων και όσων δραστηριοποιούνται με βάση το ιδιωτικό συμφέρον μέσα στα λιμάνια της χώρας μας.

Ανοίξατε το δρόμο για την «απελευθέρωση» της ακτοπλοΐας. Στην ουσία διευκολύνετε τους πλοιοκτίτες πλέον να κάνουν ό,τι θέλουν με τις συγκοινωνίες στις ελληνικές θάλασσες. Ερχόσαστε τώρα με αυτό το νομοσχέδιο και κάνετε ένα βήμα, το πρώτο βήμα θα έλεγα, για την ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Για να μπορούσαμε να μιλάμε για ναυτική εκπαίδευση, μια κυβέρνηση η οποία θα έπρεπε να βλέπει μπροστά και όχι πίσω, αυτό που θα έπρεπε να κάνει είναι να ανασυγκροτήσει συνολικά τη ναυτική εκπαίδευση, να την αναβαθμίσει και να της δώσει βάρος και προοπτική.

Το πρώτο πράγμα που έπρεπε να κάνετε –αλλά ούτε καν φαίνεται ότι το διανοείσθε, δεν το τολμάτε– είναι να μετατρέψετε τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού σε ΑΕΙ και να τις υπάγετε όχι στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αλλά στο Υπουργείο Παιδείας. Γελάτε, όμως, γιατί έχετε μια παραδοσιακή στρατοκρατική αντίληψη για τη ναυτιλία, μια αντίληψη που θέλουν να επιβάλουν οι εφοπλιστές στα πλοία. Η εκπαίδευση ενός ανώτατου προσωπικού, που πρέπει να είναι οι αξιωματικοί και οι μηχανικοί του Εμπορικού μας Ναυτικού, πρέπει να είναι στην ευθύνη του Υπουργείου Παιδείας, να είναι ΑΕΙ οι ΑΕΝ και να παίζουν αυτό το ρόλο τους με αυτοτέλεια και όχι με τη δαμόκλειο σπάθη του Υπουργού, ο οποίος φθάνει στο σημείο να διορίζει και τους καθηγητές. Άκουσον-άκουσον, οι καθηγητές στις ΑΕΝ να περνάνε από τον ορισμό του Υπουργού! Πού ακούστηκε. Θέλουμε ΑΕΝ αναβαθμισμένες, με αυτοτέλεια, με αυτοδιοίκηση, με προοπτική, με οντότητα. Δεν μπορεί ο σημερινός πλοίαρχος ή ο Α' μηχανικός να μην είναι εφάμιλλος, από την άποψη των εκπαιδευτικών προσόντων του, με έναν πτυχιούχο ΑΕΙ. Δεν μπορεί να είναι δευτερεύουσας κατηγορίας και μη συγκρίσιμος. Πρέπει να έχουμε ΑΕΝ αυτού του επιπέδου. Δεν το κάνετε.

Το δεύτερο πράγμα που έπρεπε να κάνετε είναι αυτές τις σχολές εκπαίδευσης και επιμόρφωσης να τις αναβαθμίσετε και

να τους δώσετε ένα νέο status, το οποίο να αντιστοιχεί στο ρόλο που επιτελούν. Οι ΝΕΚΕ τι είναι στην ουσία; Στους αποφοίτους των ΑΕΝ δίνουν μια περαιτέρω μόρφωση και εξειδίκευση, προκειμένου να αναβαθμίσουν τη θέση τους και το ρόλο τους στην ποντοπόρο –και όχι μόνο– ναυτιλία. Στην ουσία δηλαδή είναι σχολές μεταπτυχιακής εξειδίκευσης. Πού ακούστηκε, λοιπόν; Αντί να προχωρήσετε σε μέτρα με αυτές τις προτεραιότητες, ερχόσαστε τώρα και μας λέτε ότι ο κάθε ιδιώτης και μάλιστα με ανύπαρκτα προσόντα και χωρίς ουσιαστικό έλεγχο, θα μπορεί να ιδρύει ναυτικές σχολές εκπαίδευσης και επιμόρφωσης. Ποιοι θα είναι αυτοί οι ιδιώτες; Και δε μου λέτε; Γιατί; Οι δημόσιες σχολές δεν παίζανε το ρόλο τους μέχρι σήμερα; Δεν επαρκούν; Δεν μπορούσατε να φτιάξετε και άλλες; Δεν μπορούσατε να τις αναβαθμίσετε περαιτέρω για να παίξουν αυτό το ρόλο; Γιατί χρειάζεται εδώ η περίφημος ιδιωτική πρωτοβουλία; Τι μανία είναι αυτή; Αυτό είναι απίστευτο, δεν μπορεί να το εξηγήσει κανείς. Σε τι δηλαδή θα βοηθήσουν ως προς την αναβάθμιση της επιμόρφωσης και κατάρτισης των αξιωματικών και μηχανικών αυτές οι ιδιωτικές σχολές; Ποιος θα τις φτιάξει αυτές τις σχολές; Ποια θα είναι τα δίδακτρα; Ποιο θα είναι το επίπεδό τους;

Σας είχα κάνει την παρατήρηση ότι μέχρι και off shore εταιρείες μπορούν να ιδρύουν αύριο ΝΕΚΕ. Και κάνατε μία διόρθωση –σε θετική κατεύθυνση βέβαια– και είπατε ότι οι εταιρείες που θα κάνουν ΝΕΚΕ θα πρέπει να έχουν έδρα την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό δεν αρκεί, διότι δε φθάνει μόνο η έδρα της εταιρείας να είναι σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά ποιοι θα είναι οι μέτοχοι, ποιοι θα ελέγχουν τη ΝΕΚΕ.

Κανονικά στο νομοσχέδιό σας, τουλάχιστον σε αυτό τον κρίσιμο τομέα, εφόσον τον ιδιωτικοποιείτε –εμείς δε συμφωνούμε– θα έπρεπε κανονικά να λέτε ότι οι μετοχές της ΝΕΚΕ είναι ονομαστικές μέχρι φυσικού προσώπου. Να ξέρουμε τουλάχιστον ποιοι έχουν αυτές τις ΝΕΚΕ, διότι η έδρα και μόνο –που είναι θετική αλλαγή, το αναγνωρίζω– δεν καλύπτει αυτό το μείζον θέμα, ποιοι δηλαδή θα φτιάχνουν τις ΝΕΚΕ.

Βεβαίως όλα τα σχετικά με τη λειτουργία τους, με τα προγράμματα, με τις σπουδές, το καθηγητικό προσωπικό, τα πακέτα σε προεδρικά διατάγματα και σε υπουργικές αποφάσεις. Βεβαίως υπάρχει ένα διεθνές πλαίσιο για την εκπαίδευση σε αυτές τις σχολές. Αλλά αυτό είναι πολύ γενικό. Η εξειδίκευση είναι πολύ κρίσιμη για το status και το επίπεδο αυτών των σχολών, διότι κινδυνεύει να γίνει το εξής: Ο κάθε εφοπλιστής, η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία να μπορεί να φτιάξει μία ΝΕΚΕ της κακιάς ώρας, προκειμένου να εξαγάγει από αυτή το αυριανό προσωπικό, το οποίο θα πλαισιώσει τα πλοία της συγκεκριμένης ναυτιλιακής εταιρείας.

Θα έχουμε έτσι ιδιωτική εκπαίδευση, ένα μαγαζί δηλαδή όπου ο οποιοσδήποτε εφοπλιστής θα φτιάχνει ένα προσωπικό αξιωματικών και μηχανικών για το πλοίο του. Εκεί οδεύουμε; Οικογενειακά παραμάγαζα παλαιού, παραδοσιακού τύπου, όπως υπήρχαν πριν έναν αιώνα στην Ελλάδα, τα οποία βεβαίως έπαιξαν το ρόλο τους –και ορισμένα ακόμα συνεχίζουν να λειτουργούν, ήταν άλλες οι εποχές– να τα εγκαταλείψουμε κάτω από εκσυγχρονιστικό μανδύα σήμερα;

Δε φτάνουν οι προθέσεις, κύριε Υπουργέ. Και εγώ δεν κάνω ποτέ κριτική προθέσεων, γιατί οι προθέσεις δεν μπορούν να διερευνηθούν. Και εγώ παίρνω πάντοτε ως δεδομένο ότι οι προθέσεις του κάθε Υπουργού είναι καλές. Αλλά τι λέει το νομοσχέδιο σας και τι δυνατότητες ανοίγει.

Θα γίνει μία προσπάθεια πλέον φτηνού δυναμικού για τους αξιωματικούς και τους μηχανικούς στην Εμπορική Ναυτιλία. Ξέρετε ότι σήμερα έχουν κάποια προβλήματα, τα οποία βεβαίως τώρα τελευταία έχουν μειωθεί πάρα πολύ, στην πλαισίωση των πλοίων τους. Και ζητούν αυτοί πιο έμπιστο προσωπικό και πιο φτηνό. Αυτό επιχειρεί ως εκσυγχρονιστική τάχα τομή το νομοσχέδιό σας.

Και αυτή την αναβάθμιση, που μόλις αδρά σας περιέγραφα, την οποία χρειαζόταν η δημόσια εκπαίδευση στο χώρο του ναυτικού και ναυτεργατικού δυναμικού, χρειάζεται πολύ περισσότερο αν θέλουμε να αναβαθμίσουμε συνολικά την Εμπορική Ναυτιλία και να προασπίσουμε τα δικαιώματα και την προσωπι-

κότητα του ναυτικού κόσμου της χώρας μας.

Κατ' αρχάς δεν παίρνουμε κανένα μέτρο για τα κατώτερα πληρώματα. Τι γίνεται με τα κατώτερα πληρώματα; Δεν χρειάζονται εκπαίδευση; Με δεκαπενθήμερα θα παίρνουν οι εφοπλιστές κατώτερα πληρώματα; Πού ζούμε; Σήμερα το να κινηθεί ένα πλοίο έχει πολλές απαιτήσεις. Σύγχρονες απαιτήσεις, υψηλές. Γιατί δε διαμορφώνετε ουσιαστικές σχολές, δημόσιες σχολές και για τα κατώτερα πληρώματα; Γιατί δεν κάνετε αυτό που σας λέμε, δηλαδή μία συνολική μεταρρύθμιση στο χώρο της εκπαίδευσης του ναυτικού και ναυτεργατικού κόσμου;

Και σας είπα ότι αυτό είναι απαραίτητο -πέραν των άλλων που σας περιέγραψα- και για την απασχόληση σήμερα του ναυτικού και ναυτεργατικού δυναμικού. Διότι ξέρετε ότι στο χώρο της ναυτιλίας είστε μία κυβέρνηση -όπως και γενικότερα βεβαίως- ανεργίας των ναυτικών. Για πρώτη φορά μετά από πάρα πολλά χρόνια έχουν αρχίσει πάλι να πολλαπλασιάζονται τα φαινόμενα των ανέργων στο ναυτικό κόσμο της χώρας μας. Χαμός γίνεται στον Πειραιά. Σκλαβοπάζαρο λειτουργούν προκειμένου κάποιος να μπορέσει να μαρκάρει σ' ένα πλοίο.

Αντί να αναβαθμίσετε την εκπαίδευση, λοιπόν, πηγαίνετε να προσφέρετε φτηνό δυναμικό στους εφοπλιστές. Και το χειρότερο; Δεν τηρείτε τη νομοθεσία σας, όσον αφορά τις οργανικές συνθέσεις των πλοίων. Τίποτα δεν τηρείτε από αυτά. Έχετε νόμους, έχετε αποφάσεις τις οποίες έχετε πετάξει στον κάλαθο των αχρήστων.

Σας είπα και στην επιτροπή ότι δεν είναι δυνατόν οι εφοπλιστές της ποντοπόρου ναυτιλίας να καταστρατηγούν τις οργανικές συνθέσεις, εσείς να το γνωρίζετε και να ποιείτε την νήσσαν. Δε γίνεται αυτό. Δε γίνεται η Αξιωματική Αντιπολίτευση να βγαίνει και να λέει, αφού δεν τις τηρούν, καταργείστε τις εντελώς. Και σας είπα παραδείγματα. Αν θέλετε θα σας φέρω και θα σας καταθέσω -γιατί σας ζήτησα εσείς να τον καταθέσετε και δεν τον καταθέτετε- αναλυτικό πίνακα και με τα οκτακόσια πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας τι γίνεται.

Σας έφερα το εξής παράδειγμα: Τα πλοία του Λάτση, του Ωνάση, του Τσάκου, του Αγγελικούση, του Εμπειρικού. Εκατόν δέκα πλοία. Από αυτά λείπει προσωπικό, ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό, πάνω από διακόσιοι ναύτες.

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

Δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

Γιατί, λοιπόν, αυτοί; Τι είναι; Κράτος εν κράτει; Γιατί δεν τηρείτε τη νομοθεσία; Δεν το γνωρίζετε; Εγώ πρέπει να σας το πω; Σας το έχουν καταγγείλει οι πάντες. Ναυτικά, ναυτεργατικά σωματεία. Ξέρετε τι γίνεται. Και όχι μόνο δεν τηρείτε αυτή τη νομοθεσία. Και θέλω μία απάντηση επ' αυτού, γιατί δεν την τηρείτε. Θα σας καταθέσω εδώ και το τι λέει η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων επαγγελματιών και ιδιωτικών θαλαμηγών σκαφών. Σας καταγγέλλουν και αυτοί. Και γιατί σας καταγγέλλουν;

Με αλλεπάλληλες αποφάσεις μέσα σε δεκατέσσερις μήνες μειώνετε συνεχώς τις οργανικές συνθέσεις στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Είναι αδιανόητο, λέει το σωματείο, πλοίο είκοσι πέντε μέτρων με δέκα επιβάτες και κόρους ως εβδομήντα πέντε να ταξιδεύει με ασφάλεια έχοντας μόνο ένα ναύκληρο ειδικευμένο προσωπικό καταστρώματος. Είναι αδιανόητο πλοίο τριάντα πέντε μέτρων με τριάντα επιβάτες και κόρους ως πεντακόσιους να ταξιδεύει με ασφάλεια έχοντας μόνο έναν πλοίαρχο, ένα ναύκληρο και ένα ναύτη ως ειδικευμένο προσωπικό καταστρώματος. Σε δεκατέσσερις μήνες έχετε πάρει αλλεπάλληλες αποφάσεις με τις οποίες μειώνετε τις συνθέσεις τα σκάφη αναψυχής. Από ό,τι ξέρω θα φέρετε και νομοσχέδιο. Γιατί το κάνετε αυτό; Έχουν ασφάλεια; Αν γίνει αύριο ένα ατύχημα, ποιος θα έχει την ευθύνη; Αυτά που κάνουν είναι επικίνδυνα και επιδεινώνουν το πρόβλημα της απασχόλησης στο ναυτικό και ναυτεργατικό κόσμο της χώρας, το οποίο ήδη είναι εντονότατο.

Στην επιτροπή σας τόνισα τα εξής: Με το άρθρο 14 αλλάζετε το νόμο για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, ένα νόμο που δεν τον είχαμε ψηφίσει και ο οποίος έχει δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα στην ακτοπλοΐα. Είκοσι οκτώ και πλέον γραμμές

είναι ακάλυπτες. Αντί ο ανταγωνισμός να μειώσει τα ναύλα, τα εκτόξευσε στα ύψη. Ο επίναυλος που εισπράττουν από τους επιβάτες οι πλοιοκτήτες δεν αποδίδεται. Δεν υπάρχουν τέτοιου μηχανισμοί απόδοσης.

Με αυτό το σχέδιο νόμου για να διευκολύνετε να δρομολογούνται νέες γραμμές, δίνετε παράταση ένα χρόνο στην κάλυψη αστικής ευθύνης για απώλειες ακόμα και ανθρώπινης ζωής, πέραν των άλλων όπως ρύπανση της θάλασσας. Γιατί δίνετε αυτή την παράταση; Δεν υπήρχε τόσος χρόνος να καλυφθεί η αστική ευθύνη των πλοιοκτητών; Ποιους φωτογραφίζετε; Δίνετε επίσης ένα χρόνο παράταση για την ασφαλιστική κάλυψη. Ποιος δε μας λέει ότι θα έρθετε αύριο και θα παρατείνετε για ένα ακόμη χρόνο τη σχετική παράταση; Πώς είναι δυνατόν να θέλετε να περιφρουρήσετε την ασφάλεια των δρομολογίων με τέτοιου είδους διατάξεις;

Στο άρθρο 28 κάνετε μια άλλη χαριστική πράξη. Παρατείνετε και μετά τις 15 Ιουνίου τους διαγωνισμούς με αποτέλεσμα να επωφελούνται οι εφοπλιστές με νέες επιδοτήσεις. Επιβάλλετε γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, που έχετε τη δυνατότητα; Μόνο τα φιλικά θα παίρνουν; Τις υπόλοιπες γραμμές θα τις αφήνουν κενές ή θα τραβάνε τους διαγωνισμούς για να κερδίζουν επιδοτήσεις από το κράτος; Αυτές έχουν φτάσει σε υπέρογκα ύψη, γύρω στα 13,5 δισεκατομμύρια δραχμές. Αυτά είναι απαράδεκτα.

Εμείς διαφωνούμε πλήρως με την αρχή, τη φιλοσοφία και τη λογική αυτού του νομοσχεδίου και είναι προφανές ότι θα το καταψηφίσουμε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αιθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Η Ελλάδα των Βαλκανικών Πολέμων 1912-1913» μαθητές και μαθήτριες, συνοδοί-δασκαλοι από το 3ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Περάμους Δυτικής Αττικής και επίσης μαθητές και μαθήτριες και δάσκαλοι από το 7ο Δημοτικό Σχολείο Άνω Λιοσίων Δυτικής Αττικής.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι οι Υπουργοί Γεωργίας, Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Ανάπτυξης και Υγείας και Πρόνοιας κατέθεσαν σχέδιο νόμου «Κύρωση της Διεθνούς Συνθήκης σχετικά με τους φυτογενετικούς πόρους και τη διατροφή για τη γεωργία».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο κ. Παπουτσής έχει το λόγο για οκτώ λεπτά γιατί προηγείται της ομιλίας του κυρίου Υπουργού. Μπορείτε να μιλήσετε και από τη θέση σας, αν θέλετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ : Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω ευθύς εξαρχής να συγχαρώ τον Υπουργό για το νομοσχέδιο το οποίο θέλει να λύσει ορισμένα σημαντικά ζητήματα που αφορούν πρώτα απ' όλα την εκπαίδευση, διατηρώντας και επιβεβαιώνοντας το χαρακτήρα της ναυτικής εκπαίδευσης ως τριτοβάθμιας εκπαίδευσης δημοσίου χαρακτήρα και επιπλέον ανοίγοντας, όπως εξάλλου είχαμε υποσχεθεί, τη δυνατότητα στον ιδιωτικό τομέα να προχωρήσει στην οργάνωση της κατάρτισης των ναυτεργατών.

Η κατάρτιση, όπως γνωρίζετε, σύμφωνα με τη νομοθεσία μπορεί να πραγματοποιείται και από τον ιδιωτικό τομέα, αλλά και από το δημόσιο τομέα κάτι το οποίο βεβαίως θα παραμείνει με τη λειτουργία των ΚΕΣΕΝ, όπως ο ίδιος ο Υπουργός έχει επανειλημμένως αναφέρει, και την αναβάθμισή τους. Εξάλλου τα δημόσια κέντρα κατάρτισης έχουν εδώ και καιρό αναβαθμιστεί πλήρως, αξιοποιώντας έναν από τους πιο σύγχρονους εξοπλισμούς και ένα από τα πιο σύγχρονα μηχανήματα που υπάρχουν στην Ευρώπη. Για την ακρίβεια οι προσομοιωτές που χρησιμοποιούνται στα ΚΕΣΕΝ είναι εξαιρετικοί, οι καλύτεροι που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη.

Το ίδιο ισχύει και για το νέο κλάδο που δημιουργείται, των οικονομικών αξιωματικών. Είναι απολύτως απαραίτητος ιδιαίτερα για το Λιμενικό Σώμα που είναι μεν ένα σώμα στρατιωτικό,

αλλά στην πραγματικότητα είναι εκείνο το οποίο συμβάλλει καθοριστικά και αποκλειστικά στη δημιουργία της πολιτικής για τη μεγαλύτερη βιομηχανία της χώρας μας, τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Είναι απολύτως απαραίτητο μέσα στις νέες εξελίξεις, μέσα από τον εντονότατο ανταγωνισμό ο οποίος υπάρχει σε παγκόσμιο επίπεδο στον τομέα της ναυτιλίας, εφόσον θέλουμε η Ελλάδα να είναι υπερδύναμη στον τομέα της ναυτιλίας, να ενισχύουμε με ικανούς αξιωματικούς, με επιστήμονες και μάλιστα θα έλεγα και κάτι περαιτέρω, το οποίο φαίνεται από το ίδιο το νομοσχέδιο, αλλά και ο ίδιος ο Υπουργός το έχει τονίσει επανειλημμένως, ότι χρειάζονται ειδικές γνώσεις με μετεκπαίδευση των στελεχών αυτών και αξιωματικούς, οι οποίοι θα έχουν ήδη κάνει μεταπτυχιακές σπουδές υψηλότερου επιπέδου στον τομέα των ναυτιλιακών οικονομικών που είναι απαραίτητα για τη διοίκηση.

Κύριε Πρόεδρε, όπως είχα την ευκαιρία και στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, θα ήθελα να σταθώ σε ορισμένα σημεία που κατά τη γνώμη μου χρήζουν περαιτέρω βελτίωσης. Επίσης, θα ήθελα να αναφερθώ και σε δύο άρθρα για τα οποία στην επιτροπή δεν κατέστη δυνατό να έχω διευκρινίσεις από την πλευρά της Κυβέρνησης και γι' αυτό το λόγο τα κατεψήφισα. Θέλω να εκφράσω ξανά τη διαφωνία μου ενώπιον της Αντιπροσωπείας πλέον, ενώπιον του Σώματος της Βουλής στα συγκεκριμένα άρθρα.

Αναφέρομαι στο άρθρο 24 το οποίο έρχεται να τροποποιήσει το άρθρο 3 του ν. 2932 το οποίο προέβλεπε την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. Το άρθρο 3 είναι εκείνο το οποίο θέτει τις προϋποθέσεις για την αξιοπιστία του πλοιοκτήτη, ο οποίος έρχεται να συμμετάσχει στο απελευθερωμένο δίκτυο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, γιατί είναι αυτό το οποίο αποτελεί τον καθρέφτη της σημερινής ακτοπλοΐας και της ακτοπλοΐας την οποία θέλουμε να έχουμε στο μέλλον. Είναι η αξιοπιστία του δικτύου και επιπλέον ταυτίζεται με την αξιοπιστία της ίδιας της ακτοπλοΐας.

Όταν η Βουλή ψήφισε το ν.2932, ουσιαστικά άνοιξε μια καινούργια σελίδα στην ακτοπλοΐα στη χώρα μας. Απελευθερώθηκε η αγορά, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος υπενθυμίζω ότι βασίζεται στην εγγύηση του υγιούς ανταγωνισμού αλλά ταυτόχρονα και στην εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.

Εξάλλου, ποτέ μα ποτέ ούτε στην εθνική νομοθεσία ούτε στην κοινοτική νομοθεσία μπορεί να βρει κανείς κάποιον κανονισμό ή οδηγία που αφορά απελευθέρωση αγοράς, που να μην βασίζεται στις δύο αυτές αρχές: υγιής ανταγωνισμός, προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Σας διαβεβαιώ ότι δε θα υπήρχε καμία απελευθέρωση αγοράς εάν δεν καλύπτονταν και οι δύο αυτοί βασικοί όροι.

Δυστυχώς όμως ορισμένοι στο χώρο της ακτοπλοΐας και ιδιαίτερα ορισμένοι επιχειρηματίες στον τομέα της ακτοπλοΐας, εθισμένοι από το παρελθόν, έχοντας μάθει ουσιαστικά να εκμεταλλεύονται πλήρως τις ελληνικές θάλασσες και κυρίως τα ελληνικά νησιά και καθορίζοντας μάλιστα με πολύ άσχημο τρόπο την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας στα νησιά, δεν έχουν καταλάβει τίποτα. Και δε θέλουν να καταλάβουν τον ορισμό της έννοιας «απελευθέρωση της αγοράς».

Για μία ακόμη φορά υπενθυμίζω ότι απελευθέρωση των αγορών δε σημαίνει ασυδοσία των κεφαλαίων. Σημαίνει ακριβώς το αντίθετο. Σημαίνει οργάνωση της αγοράς με τέτοιο τρόπο, ούτως ώστε η νομοθεσία να εγγυάται τον υγιή ανταγωνισμό και να εξυπηρετείται το δημόσιο συμφέρον. Και επιπλέον σύμφωνα με την επικρατούσα αντίληψη, όπου σε ευρωπαϊκό επίπεδο όλοι οι επιχειρηματίες και οι βιομήχανοι πλέον δέχονται την ευεργετική επίδραση της κοινοτικής νομοθεσίας, αναλαμβάνουν και κάτι άλλο. Αναλαμβάνουν την ευθύνη απέναντι στην κοινωνία. Την κοινωνική ευθύνη.

Σας διαβεβαιώνω λοιπόν ότι από τις αντιδράσεις που εγώ έζησα και από τις αντιδράσεις, οι οποίες απ' ό,τι φαίνεται συνεχίζονται και προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, οι κύριοι αυτοί δεν έχουν καταλάβει τίποτα, πού ακριβώς βρισκόμαστε, πού βρίσκεται η Ελλάδα το 2003, πού βρίσκεται η Ευρώπη το 2003 και οι λέξεις υγιής ανταγωνισμός, δημόσιο συμφέρον και κοινωνική ευθύνη των επιχειρηματιών είναι λέξεις άγνωστες,

έννοιες άγνωστες. Γι' αυτό και αρνούνται να ασφαλίσουν τα πλοία τους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Πιο συγκεκριμένα. Αυτά είναι αόριστα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Δε σας καταλαβαίνω...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Όχι, σας ζητώ να γίνετε σαφείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Παρακαλώ, μην κάνετε διάλογο μεταξύ σας. Υπάρχει και το προεδρείο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Συγνώμη, κύριε Πρόεδρε, αλλά άκουσα τον κ. Μητσοτάκη να με διακόπτει, ζητώντας να είμαι πιο συγκεκριμένος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Θέλετε το λόγο, κύριε Πρόεδρε; Αν θέλετε το λόγο και σας επιτρέπει ο ομιλητής, εγώ δεν έχω αντίρρηση, θέλω να διευκολύνω τη συζήτηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Επειδή συνηθίζει να μην είναι συγκεκριμένο το ΠΑΣΟΚ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Εξακολουθείτε καθημένος να διακόπτετε, κύριε Πρόεδρε. Ζητήστε το λόγο και μπορείτε να εκθέσετε τις απόψεις σας.

Συνεχίστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή εγώ όμως είμαι και συνηθίζω να είμαι συγκεκριμένος, σας λέω ότι μέχρι τη νομοθέτηση του συγκεκριμένου νόμου, του 2932, στις ελληνικές θάλασσες τα πλοία με την ευθύνη όλων μας κυκλοφορούσαν ανασφάλιστα. Και κυκλοφορούν και σήμερα ανασφάλιστα, πράγμα που αποτελεί όνειδος για τη σύγχρονη Ελλάδα. Είναι αδιανόητο τα πλοία, οχηματαγωγά και επιβατηγά...

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Εμείς τι κάνουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε. Μην διακόπτετε τον ομιλητή.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Διακόπτω από αγανάκτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Μη διακόπτετε τον ομιλητή, το ξέρετε ότι δεν είναι σωστό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Επαναλαμβάνω λοιπόν –γιατί μέσα στον θόρυβο ίσως να μην ακούστηκε και με ενδιαφέρει να ακουστεί– το γεγονός ότι στη σύγχρονη Ελλάδα κυκλοφορούν ακόμη ανασφάλιστα πλοία έναντι της αστικής ευθύνης προς τρίτους, αποτελεί όνειδος για τη σύγχρονη κοινωνία μας. Και αυτό είναι απαράδεκτο γεγονός, το οποίο η Βουλή καυτηρίασε όταν ψήφισε το ν. 2932 και γι' αυτό νομοθέτησε ως απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή ενός πλοιοκτήτη στο δίκτυο της απελευθερωμένης αγοράς να έχει ασφαλιστεί, να παρουσιάσει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με εταιρείες τις οποίες επίσης προβλέπει ο νόμος, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση. Για να μην τη διαβάζω αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 3 του ν. 2932 του 2001 συγκεκριμένες εταιρείες που σε παγκόσμιο επίπεδο είναι αυτές οι οποίες παρέχουν όλες τις εγγυήσεις.

Κι όταν λάμψε αστική ευθύνη έναντι τρίτων, τι σημαίνει στην πράξη; Σημαίνει ότι το πλοίο, ο επιβάτης, το φορτηγό, τα αυτοκίνητα, τα εμπορεύματα δεν είναι ασφαλισμένα. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο πιστεύω ότι η παράταση που έρχεται σήμερα το Υπουργείο να δώσει, επειδή δεν κατέστη δυνατόν μέχρι τώρα οι κύριοι αυτοί να προσκομίσουν τα ασφαλιστήρια, είναι λαθεμένη. Και όχι μόνο είναι λαθεμένη, αλλά ανοίγει και μεγάλο κεφάλαιο και δημιουργεί τεράστιους κινδύνους που θα δυσφημίσουν τη χώρα μας.

Γιατί; Γιατί δίνοντας ένα χρόνο παράταση σημαίνει ότι ξεπερνούμε την 1.11.2003 όπου θα έρθουν ξανά οι πλοιοκτήτες για να καταθέσουν την αίτησή τους για τα δρομολόγια της επόμενης χρονιάς, όπου σημαίνει ότι στο Ολυμπιακό έτος 2004 τα πλοία θα παραμείνουν και πάλι ανασφάλιστα. Γι' αυτό διαφωνώ και γι' αυτό καταψήφισα το άρθρο αυτό στην επιτροπή. Και παρακαλώ πολύ τον κύριο Υπουργό μέχρι το τέλος της συζήτησης να δει με ποιο τρόπο θα μπορούσε να διορθωθεί αυτό το άρθρο. Θα μπορούσε να υπάρξει κάποια τροποποίηση ή γενικά να αποσυρθεί.

Όσον αφορά το άρθρο 36...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Κύριε συνάδελφε, δεν έχετε άλλο χρόνο. Παρακαλώ κλείστε με μία φράση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όσον αφορά το άρθρο 36, προβλέπεται η συμμετοχή του Λιμενάρχου, στρατιωτικού δηλαδή αξιωματικού του Λιμενικού Σώματος, ο οποίος λειτουργεί επί τη βάσει του Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα. Σύμφωνα με το νόμο απαγορεύεται να συμμετάσχει στο Διοικητικό Συμβούλιο των Οργανισμών Λιμένων, οι οποίοι μετατράπηκαν με το ν. 2932 σε ανώνυμες εταιρείες. Είναι ενάντια στη φύση και στο ρόλο των νέων ανωνύμων εταιρειών. Γι' αυτό δεν καταλαβαίνω για ποιο λόγο –που δεν υπάρχει λόγος– θα πρέπει εμείς μ' αυτή τη διάταξη να τροποποιήσουμε και τον Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα, ο οποίος απαγορεύει τη συμμετοχή αξιωματικών σε εταιρείες κερδοσκοπικού χαρακτήρα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Ο κ. Μελάς έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε ένα νομοσχέδιο που αναφέρεται στην επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση των ναυτικών μας και εμπεριέχονται και άλλες διατάξεις που αφορούν θέματα του ΥΕΝ.

Θέλω από την αρχή να τονίσω ότι ο ναυτικός μας κόσμος έχει προσφέρει πολλά και προσφέρει ακόμη στην εθνική μας οικονομία και γενικά στη χώρα μας. Συγχρόνως οι ναυτικοί μας μπορεί να πει κανείς ότι αποτελούν τον καλύτερο πρεσβευτή της χώρας μας, αφού μεταφέρουν την γαλανόλευκη σημαία στα πέρατα του κόσμου.

Στους ναυτικούς μας οφείλεται στο ότι η ναυτιλία μας κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση και συγχρόνως είναι πολύ ψηλά σε παγκόσμιο επίπεδο. Πρέπει η ναυτιλία μας να συνεχίσει να βρίσκεται σ' αυτό το επίπεδο και αυτό θα γίνει με την υψηλού επιπέδου εκπαίδευση και μετεκπαίδευση των ναυτικών μας.

Είναι γεγονός ότι η τεχνολογική ανάπτυξη έχει μπει σε όλους τους τομείς της κοινωνικής μας δραστηριότητας. Αυτή η τεχνολογική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια έχει μπει και στη ναυτιλία. Τα πλοία έχουν ένα σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό γι' αυτό καθίσταται επιτακτική η ανάγκη του εκσυγχρονισμού και της εκπαίδευσης των ναυτικών μας.

Εμείς ως Νέα Δημοκρατία κατ' επανάληψη έχουμε τονίσει στο παρελθόν ότι καθίσταται επιτακτική η ανάγκη της βελτίωσης, της αναβάθμισης της εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης των ναυτικών μας. Όμως, οι προκάτοχοί σας Υπουργοί άλλες θέσεις μας τις θεωρούσαν θετικές και άλλες αρνητικές.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, εκφράσατε κάποτε την άποψη ότι πρέπει η ναυτική εκπαίδευση να αρχίσει από μηδενική βάση και φέρνεται σήμερα αυτό το νομοσχέδιο που αναφέρεται στην εκπαίδευση, στην κατάρτιση και στην επιμόρφωση των ναυτικών μας.

Το νομοσχέδιο αυτό θα έλεγα ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Αναφέρεται αποσπασματικά σε διαχρονικές θέσεις της Νέας Δημοκρατίας. Δε λύνει συνολικά τα προβλήματα. Θα συμφωνήσω με τον χαρακτηρισμό που έδωσε ο εισηγητής μας, ότι αποτελεί και αυτό ένα μπάλωμα στα άλλα μπαλώματα, σχετικά με την εκπαίδευση των ναυτικών μας.

Όμως, κύριε Υπουργέ, με συνεχή μπαλώματα φτιάχνετε ένα κουστούμι εκπαίδευσης των ναυτικών μας που είναι παλιό.

Σας είπα ότι πολλές φορές έρχεστε σε διαχρονικές θέσεις της Νέας Δημοκρατίας. Με το νομοσχέδιο αυτό θεσμοθετείτε τη λειτουργία ιδιωτικών σχολών επαγγελματικής κατάρτισης, εκπαίδευσης και επιμόρφωσης. Υιοθετείτε μία θέση της Νέας Δημοκρατίας και εδώ θα σας τονίσω ότι σε πολλούς τομείς με πολλή καθυστέρηση έρχεστε να ακολουθήσετε τη γραμμή της Νέας Δημοκρατίας.

Οι προκάτοχοί σας Υπουργοί ήταν αντίθετοι για την ίδρυση ιδιωτικών επαγγελματικών σχολών εκπαίδευσης. Εσείς σήμερα το εφαρμόζετε. Όμως δεν αρκεί αυτό, ούτε γενικά το νομοσχέδιο ώστε να δώσουμε σήμερα στον Έλληνα ναυτικό την υψηλού επιπέδου εκπαίδευση και αναβάθμιση που πρέπει να υπάρχει σε όλες τις βαθμίδες. Όπως παραδείγματος χάριν τον αριθμό των μαθητών που φοιτούν στις σχολές, στην υλικοτεχνική υποδομή, στην ύπαρξη σύγχρονων μέσων που πρέπει να έχουν,

αλλά και για το υψηλό επίπεδο των εκπαιδευτών –καθηγητών στις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού.

Έτσι λοιπόν δεν κάνετε ούτε ουσιαστική αναβάθμιση αλλά ούτε και τυπική. Εμείς το ξαναλέμε ότι οι Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού πρέπει να ανήκουν, να ενταχθούν, στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και το πτυχίο πλοιάρχου Α' τάξεως και μηχανικού Α' τάξεως να είναι ισότιμα με τα πτυχία των ΑΕΙ.

Θα ψηφίζαμε το νομοσχέδιο, εάν δεχόσασταν αυτό, γιατί τουλάχιστον θα γινόταν μια τυπική αναβάθμιση της εκπαίδευσης των ναυτικών μας.

Εγώ θα συμφωνήσω με την μεταφορά του πλεονάζοντος προσωπικού της Εστίας Ναυτικών σε άλλες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το πρόβλημα όμως αυτό εσείς το δημιουργήσατε και δεν εννοώ εσάς αλλά τις προηγούμενες κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ που από το 1981 μετέτρεψαν την Εστία των Ναυτικών, σε Εστία ρουσφετολογικών εξυπηρητήσεων και συγχρόνως δε λειτουργήσε στο βαθμό που έπρεπε για την εξυπηρέτηση των ναυτικών μας και σήμερα οι εβδομήντα υπάλληλοι που είναι εκεί, πρέπει να μεταφερθούν σε άλλες υπηρεσίες του Υπουργείου για να προσφέρουν έργο.

Θα συμφωνήσω με τη διάταξη για την αύξηση του αριθμού των γιατρών με ειδικότητα του Λιμενικού Σώματος. Πρέπει να αυξηθεί γιατί έτσι θα προσφέρονται καλύτερες υπηρεσίες και από πλευράς περίθαλψης στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Όμως θα πρέπει οι προσλήψεις να γίνουν με αξιοκρατικά κριτήρια, επιστημονικά και όχι με ρουσφετολογικά.

Κύριε Υπουργέ, μου δίνεται η ευκαιρία εδώ να μιλήσω για τον Οίκο του Ναύτου. Υπάρχει μεγάλη έλλειψη γιατρών και κυρίως ελεγκτών γιατρών. Αυτό δεν περιλαμβάνεται σε κανένα άρθρο του νομοσχεδίου. Πρέπει να σημειώσω πως αν πάτε ένα πρώι στον Οίκο του Ναύτου του Πειραιά, θα δείτε την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί.

Και τούτο διότι προσέρχονται εκεί χίλιοι με χίλιοι πεντακόσιοι περίπου ασφαλισμένοι του Οίκου Ναύτου, ναυτικοί, μέλη των οικογενειών τους, απόμαχοι της θάλασσας και ταλαιπωρούνται επί μια ημέρα, προκειμένου να επιτελέσουν το ελεγκτικό έργο είτε φαρμάκων είτε παρακλινικών εξετάσεων.

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

Οι γιατροί αναγκάζονται να αφήνουν το θεραπευτικό τους έργο να ασχολούνται με το ελεγκτικό έργο, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια απαράδεκτη κατάσταση στον Οίκο Ναύτου. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να το δείτε αυτό το θέμα, διότι δεν επιτρέπεται να έχουν αυτή την αντιμετώπιση οι ναυτικοί μας και γενικά όσοι έχουν περίθαλψη από τον Οίκο Ναύτου.

Ευχαριστώ.

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

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, γιατί αναφέρεται σε ένα μεγάλο κεφάλαιο της εθνικής μας ζωής που το αποτελεί η ναυτιλία ευρέως νοούμενη, περιλαμβανομένου του Λιμενικού Σώματος και της κατάστασης των εργαζομένων στα πλοία, στη ναυτιλία γενικότερα που έχει προσφέρει τόσα πολλά στον τόπο και που προσφέρει ακόμα στην οικονομία, στο κύρος της πατρίδας, όπως αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση.

Και θα έλεγα –επειδή υπήρξα στρατιωτικός– και σε ειδικές προσφορές προς την πατρίδα σε κρίσιμες περιστάσεις, όπως περιλαμβάνονται σε αυτά που γνωρίζετε.

Θα μου επιτρέψετε εκ προοιμίου να συνταχθώ με τη θέση του τέως Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, του κ. Παπουτσή, να στηρίζουμε τη ναυτιλία, αλλά δεν μπορεί πλέον η ανοχή του κράτους –πρέπει να το καταλάβουν κάποιοι που δεν ενσωματώνονται μέσα σε ένα ευρύτερο πλαίσιο νομιμότητας– να φτάνει μέχρι του σημείου να παραβιάζονται στοιχειώδεις κανόνες οφειλής και καθήκοντος και της άλλης πλευράς. Πρέπει να προστατεύσουμε και προστατεύουμε με όλα τα μέσα, με νύχια και με δόντια τη ναυτιλία μας. Τιμούμε και σεβόμαστε εκείνους που σμίλευσαν, τους σκαπανείς τους μεγάλους και που προσέφεραν τόσα πολλά.

Από την άλλη μεριά απαιτεί η δημοκρατία μας μια στοιχειώδη

νομιμότητα η οποία μάλιστα, όταν αναφέρεται σε προβλήματα προσωπικού, εργαζομένων, ασφαλίσεις συνεπεία συνθηκών εργασίας, η ευαισθησία είναι ακόμα μεγαλύτερη.

Να πω ένα δεύτερο, κύριε Υπουργέ, και κοιτάξε το για το Υπουργείο σας, ισχύει όμως και για άλλα Υπουργεία. Δεν επιτρέπεται, όταν είμαστε κήρυκες ενός πνεύματος, η πολιτική. Μακρά οι ένοπλες δυνάμεις και τα σώματα ασφαλείας από την πολιτική. Μακρά η πολιτική από το στρατό, το πλοίο, τις ένστολες υπηρεσίες.

Δεν επιτρέπεται, κύριοι συνάδελφοι, να υπάρχουν στρατιωτικοί με την ευρεία έννοια –δεν μπορώ να εξειδικεύσω– που να υπηρετούν σε υπουργεία, εκτός από τα ομόλογα υπουργεία. Είναι ανάμειξη της πολιτικής και της στρατιωτικής ζωής και για μας, για το κόμμα μας αυτό είναι απαράδεκτο. Όταν λοιπόν γίνεται πρέπει να γίνεται ή λάθρα ή πρέπει να γίνεται με παράβαση των αρχών του σοσιαλιστικού κόμματος στο οποίο, κύριε Υπουργέ, ανήκουμε και οι δύο. Η τήρηση των αρχών της ιδεολογίας μας είναι ο πρώτος λόγος για να κοιτάζουμε το λαό μας ευθέως στα μάτια. Όλα τα υπόλοιπα είναι παραπολιτική.

Το νομοσχέδιο στα έξι κεφάλαια και στα σαράντα τέσσερα άρθρα με το ακροτελεύτιο φρονώ ότι καλύπτει ένα ευρύτατο φάσμα πολύ σοβαρών θεμάτων και θεμάτων που ανάγονται στην καθημερινή ζωή της ναυτιλίας μας από το Υπουργείο μέχρι τις υπηρεσίες, μέχρι τα οργανωτικά, μέχρι τις επανδρώσεις με ειδικό προσωπικό, κεφάλαια που συντείνουν και αρμονίζουν τις διάσπαρτες λειτουργίες και δυνατότητες, συντονίζοντάς τις προς τη συγκεκριμένη αποστολή.

Εδώ, βασικό είναι το πρώτο κεφάλαιο που αναφέρεται και στη δυνατότητα των ιδιωτών να παρέχουν επαγγελματική κατάρτιση στο προσωπικό που προορίζεται να επανδρώσει τη θαλάσσια ζωή της ναυτιλίας μας. Η πρόβλεψη της ιδιωτικής εκπαίδευσης που μπορούν να την εξασφαλίσουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα, με τους όρους που καθορίζονται λεπτομερώς –οφείλω αυτό να το επισημάνω– και πάντοτε υπό την αυστηρή εποπτεία του αρμοδίου Υπουργείου Ναυτιλίας με τη συνεργασία του Υπουργείου Παιδείας, νομίζω ότι αρμονίζει τη συνολική προσπάθεια της δημόσιας εκπαίδευσης και θα δώσει περισσότερο καταρτισμένο προσωπικό στη ναυτιλία μας.

Στα άρθρα 1 μέχρι 6 προσδιορίζονται όλες οι προϋποθέσεις και δεν έχω να προσθέσω τίποτα.

Το δεύτερο κεφάλαιο που περιλαμβάνει τα άρθρα 7 μέχρι 19, αναφέρεται σε ρυθμίσεις άλλων θεμάτων και πράγματι ρυθμίζει σοβαρά θέματα της ναυτιλιακής μας ζωής. Αναφέρεται στις σπουδές εξ αποστάσεως, στην ενσωμάτωση αλλοδαπών σπουδαστών και σε ένα σωρό άλλα πράγματα, τροποποιώντας υφιστάμενες διατάξεις.

Με το τρίτο μέρος που περιλαμβάνει τα άρθρα 20 μέχρι 23, λύνονται θέματα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Αλλάζουν οι οργανικές θέσεις για γιατρούς, εισάγεται η ανάγκη να εμπλουτίσουμε με Αξιωματικούς Οικονομικού το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος και, γενικά, λαμβάνονται οργανωτικά μέτρα, τα οποία αναμφισβήτητα θα προωθήσουν την ικανότητα του Υπουργείου για την πραγμάτωση της αποστολής του.

Το τέταρτο κεφάλαιο με τα άρθρα 24 μέχρι 29 λύνει θέματα ενδομεταφορών. Θα ήθελα να σημειώσω εδώ ότι βεβαίως υπό ορισμένες προϋποθέσεις και όταν αντιμετωπίζονται έκτακτες ανάγκες, πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να εκτελεστούν οι μεταφορές για την αντιμετώπιση πιεστικών κοινωνικών αναγκών. Η πρόβλεψη είναι γόνιμη.

Το πέμπτο μέρος, που περιλαμβάνει τα άρθρα 30 μέχρι 36, λύνει θέματα λιμενικής πολιτικής. Νομίζω ότι η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων είναι βασικότερο όργανο σε γνωμοδοτικό επίπεδο, το οποίο θα σχεδιάζει, θα εισηγείται, θα παρακολουθεί, θα «δυναμικοποιεί» την ανάγκη και τον έλεγχο που πρέπει να διέπει το σύνολο των προσπαθειών που γίνονται, ώστε η θαλάσσια –στην κυριολεξία– χώρα μας να εμπλουτιστεί με τις αναγκαίες υποδομές που θα υπηρετούν με τον καλύτερο τρόπο τη ναυτιλιακή δυνατότητα που παρέχει –και σαν διαμετακόμηση και σαν στόλος– η πατρίδα μας.

Το έκτο κεφάλαιο αναφέρεται στα άρθρα 37 μέχρι 43 και εκεί περιλαμβάνονται διάφορες τροποποιήσεις παλαιότερων θεμά-

των σε ένα σημαντικό όργανο της ναυτιλιακής πολιτικής σε στρατηγικό επίπεδο.

Τελειώνοντας –γιατί παραβίασα το χρόνο μου– θα ήθελα να πω το εξής: Συνολικά, αν αξιολογήσουμε τις αρμονίες που διαμορφώνει το νομοσχέδιο, τις προβλέψεις που κάνει σε επίπεδο επάνδρωσης και την ευρύτητα με την οποία αντιμετωπίζει την κατάρτιση και την επαγγελματική εκπαίδευση, νομίζω ότι δίνει μία ακόμα ευρύτερη προοπτική στην επιτέλεση της ναυτιλιακής μας αποστολής.

Ψηφίζω το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο συνάδελφος κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, το νομοσχέδιο για τη ναυτική εκπαίδευση που σήμερα φέρνει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προς συζήτηση νομίζω ότι υποδηλώνει τους ρυθμούς ΠΑΣΟΚ. Έχει εξαγγελθεί από τις 15 Νοεμβρίου του 2001, όταν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είπε ότι θα πρέπει να σχεδιάσουμε και να συζητήσουμε για τη ναυτική εκπαίδευση από μηδενική βάση. Έκτοτε –μετράτε τους μήνες που πέρασαν– έχει περάσει ενάμιση χρόνος για να έρθει στη Βουλή ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν κάνει τίποτε άλλο παρά ανοίγει ένα παράθυρο προς την ιδιωτική κατάρτιση και μετεκπαίδευση των ναυτικών μας, δηλαδή αυτή να παρέχεται από ιδιώτες, κάτι στο οποίο συμφωνούμε, κάτι όμως που δε θεωρούμε ότι αναβαθμίζει τα πλαίσια της δημόσιας παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης. Και δε θεωρούμε ότι την αναβαθμίζει, γιατί πραγματικά δε λαμβάνει μέριμνα, δεν κάνει ρυθμίσεις σε σχέση με τη θέση που έχουν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Αυτό είναι το βασικό θέμα. Βγάζουμε καπεταναίους, βγάζουμε μηχανικούς, τους εμπιστευόμαστε τη μεταφορά χιλιάδων επιβατών, τους εμπιστευόμαστε τη διαχείριση δισεκατομμυρίων δολαρίων και αυτοί οι άνθρωποι δεν μπορούν να είναι ισότιμοι με αποφοίτους ΑΕΙ, όπως μια σειρά άλλων επαγγελματιών. Και βεβαίως είναι όλοι απόφοιτοι των ΤΕΙ μετά την ανωτατοποίηση των ΤΕΙ.

Θεωρούμε ότι η υλοποίηση της συγκεκριμένης εξαγγελίας και από τη Νέα Δημοκρατία για ιδιωτική κατάρτιση βρίσκεται σε πλήρη αρμονία με το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας, με τις θέσεις της Νέας Δημοκρατίας, τις οποίες όμως παρ' ότι τις ακούτε, δεν τις υλοποιείτε. Σ' αυτό το νομοσχέδιο δε, σας αποδεικνύουμε ότι έχουμε τόσο πλήρεις θέσεις, ώστε φέρνετε αυτούσια διάταξη για το θέμα της λαθρομετανάστευσης. Είναι μια πρόταση νόμου που καταθέσαμε στις 15 Ιανουαρίου του 2003, του τρέχοντος έτους, τη συζητήσαμε στις 15 Απριλίου και τότε ο παριστάμενος Υπουργός Δικαιοσύνης είπε ότι δε θα την κάνει δεκτή, γιατί θα έρθει μετά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας –όπως έρχεται σήμερα– να φέρει μια ανάλογη διάταξη. Και η ανάλογη διάταξη δεν είναι τίποτε άλλο παρά η ίδια διάταξη. Αυτό το λέω προς απάντησή σας στο ότι δεν έχουμε θέσεις. Βλέπετε ότι έχουμε θέσεις αλλά οι ρυθμοί με τους οποίους δουλεύετε και ανταποκρίνεστε στις ανάγκες ενός σύγχρονου διαμορφωμένου πλαισίου της Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι δυστυχώς ρυθμοί τρομερής καθυστέρησης.

Πέρυσι, το Φεβρουάριο του 2002 είχατε εξαγγείλει το δεύτερο πακέτο ανταγωνιστικότητας, το οποίο ακόμα και σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί. Και, όχι μόνο δεν έχει υλοποιηθεί αλλά δεν έχει τεθεί ούτε καν προς συζήτηση. Και, όχι μόνο δεν έχει τεθεί προς συζήτηση αλλά δεν υπάρχει ούτε ένας μπουσουλός πάνω στον οποίο θα συζητήσουμε. Ποιες είναι οι προτάσεις του Υπουργείου; Πού θεωρεί ότι χωλαίνει η ανταγωνιστικότητα; Αν θεωρείτε ότι την είχατε καλύψει με τα μέτρα που είχατε πάρει μόλις αναλάβατε Υπουργός, τότε γιατί εξαγγείλατε το δεύτερο πακέτο; Σήμερα όμως δεν το βλέπουμε, αλλά βλέπουμε μια έντονη αναστάτωση στο ναυτιλιακό χώρο, τουλάχιστον απ' ό,τι φαίνεται από τα έντυπα που ασχολούνται με τη ναυτιλία, όπου ζητούν παρεμβαίνοντας συνέχεια φορείς, εφοπλιστές, επιχειρηματίες, τράπεζες ανανέωση του πλαισίου. Εσείς το έχετε εξαγγείλει αλλά δεν το υλοποιείτε.

Μάλιστα, αυτές τις εξαγγελίες δεν τις κάνατε στην Ελλάδα. Πήγατε και τις κάνατε στο Λονδίνο, στους εφοπλιστές με τους οποίους σήμερα εσείς αρνείσθε ότι έχετε σχέση. Τους χαρα-

κτηρίσατε μάλιστα αλήτες, μαύρους και άραχνους ξεχασμένων εποχών, ευρισκόμενους σε άλλα πλαίσια, σε άλλο περιβάλλον, ότι δεν έχουν καμία επαφή με την πραγματικότητα. Σ' αυτούς πήγατε και τα υποσχεθήκατε. Δεν τα υποσχεθήκατε εδώ μέσα.

Κύριε Υπουργέ, από υποσχέσεις δόξα τω Θεώ το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μάς έχει φορτώσει –και εσείς και ο προηγούμενος Υπουργός– και εδώ οι Έλληνες ναυτικοί ζητούν ακόμα την αναθεώρηση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Αυτή την αναθεώρηση την οποία έχουμε ζητήσει εμείς και σύσσωμη η Αντιπολίτευση αλλά και οι κυβερνητικοί Βουλευτές, ακόμα δεν την έχουμε δει.

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ σε κάτι που δείχνει –αν θέλετε– τον τρόπο με τον οποίο θέλει η Κυβέρνηση να ασκεί την πολιτική της. Διοχέτευσε δημοσιεύματα και τόνους λάσπης ότι η Νέα Δημοκρατία ελέγχεται από τους εφοπλιστές, ότι η Νέα Δημοκρατία δε σέβεται το περιβάλλον και ότι η Νέα Δημοκρατία είναι ταγμένη και υποτελής στα συμφέροντα.

Άλλωστε, κάτι ανάλογο έκανε και ο Πρωθυπουργός χθες νομίζοντας ότι, ρίχνοντας λάσπη, ο δικός του βάλτος του κυβερνητικού έργου πρόκειται να σωθεί. Αυτό έκανε ο κ. Σημίτης χθες. Βεβαίως, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν λίγο πιο επίκαιρο, γιατί είχε ξεκινήσει από την προηγούμενη εβδομάδα.

Η Νέα Δημοκρατία είναι ενάντια στο περιβάλλον ή η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ που ακόμα δεν έχει λύσει το πρόβλημα του ΧΥΤΑ των Χανίων και που ακόμα πληρώνουμε πρόστιμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Πώς τολμάτε να λέτε αυτά τα πράγματα;

Η Νέα Δημοκρατία είναι ένα υπεύθυνο κόμμα και πάνω απ' όλα σέβεται αυτό που εσείς δεν σέβεστε και για το οποίο σας έχουν καταγγείλει τα κόμματα της Αριστεράς. Εννοώ τις θέσεις εργασίας με τις αποφάσεις σας στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου από ανακόππων των αλλαγών γίνετε επισπεύδων των αλλαγών. Σας απέδειξα στην επιτροπή ποιες ήταν οι δηλώσεις σας, όταν στις 15 Νοεμβρίου μας λέγατε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να πάρει μονομερή μέτρα, με στόχο την ασφάλεια, όταν το Δεκέμβριο μας λέγατε τι σημαίνει το τριπλό, το διπλό και το μονό τοίχωμα, όταν στις 11 Φεβρουαρίου μας διαβεβαίωνατε στη Βουλή ότι το Συμβούλιο Υπουργών θα πάρει αργότερα αυτά τα μέτρα.

Όμως, πήγατε και τα υπογράψατε. Αυτά σημαίνουν για την ελληνική ναυτιλία ότι θα έχουμε εκατόν ενενήντα πλοία εκτός. Αυτά δεν τα λέω εγώ αλλά έγγραφο που διέρρευσε από τις υπηρεσίες σας. Έχουμε εκατόν ενενήντα πλοία εκτός, χίλιες διακόσιες θέσεις εργασίας λιγότερες και 4,6 δισεκατομμύρια κόστος για την ελληνική ναυτιλία.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα σήμερα να έρχεται μία έκθεση διεθνούς οργανισμού, του «KLARKSON», ενός από τους μεγαλύτερους ναυλομεσιτικούς οργανισμούς, ο οποίος καταθέτει στην Ευρωπαϊκή Ένωση ότι με αυτά τα μέτρα που λαμβάνονται, θα δημιουργηθεί τραπεζικό έμφραγμα, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους κατασκευής των πλοίων, την αύξηση των δανείων, την αύξηση της υποτέλειας της ελληνικής ναυτιλίας στις ξένες τράπεζες, πράγμα το οποίο και εσείς και εμείς απευχόμαστε.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας παρακαλέσω προσωπικά να τολμήσετε, αν πραγματικά δεν πιστεύετε στον πόλεμο λάσπης που έγινε ενάντια στη Νέα Δημοκρατία, αν πιστεύετε ότι ο πολιτικός διάλογος θα πρέπει να γίνεται με θέσεις ουσίας, αν πιστεύετε ότι δε θα πρέπει να εξαντλείται η πολιτική μέσα από διανομή φυλλαδίων από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος, αν πιστεύετε ότι πραγματικά έχουμε ένα στοίχημα μπροστά μας για την εμπορική ναυτιλία, για να της δώσουμε την πνοή την οποίαν είκοσι χρόνια δεν έχετε δώσει ως Κυβέρνηση, αν πιστεύετε ότι μπορούμε να φέρουμε στην ελληνική σημαία παραπάνω από επτακόσια πενήντα πλοία που σήμερα έχει. Σας θυμίζω ότι σήμερα η αποτυχία της πολιτικής σας εκδηλώνεται σε δύο βασικά νούμερα, στο ότι ελληνόκτητα είναι τρεισήμισι χιλιάδες πλοία, εκ των οποίων μόνο τα επτακόσια πενήντα φέρουν την ελληνική σημαία και στο ότι από τους ογδόντα χιλιάδες ναυτικούς το 1980, σήμερα έχουμε πέσει στον αριθμό των δεκαεπτά χιλιάδων

απασχολούμενων ναυτικών.

Αν, λοιπόν, πιστεύετε ότι μπορούμε να αυξήσουμε αυτή την εμπορική ναυτιλία, τότε πρέπει να προσπαθήσουμε να τη μεγαλώσουμε και να την ισχυροποιήσουμε μέσα στο διεθνή ανταγωνισμό, γιατί είναι ο μόνος κλάδος της ελληνικής οικονομίας που ανταγωνίζεται σε αυτό το περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης εδώ και χρόνια. Δεν περίμενε να την ανακαλύψουν μετά το 1990, όπως την ανακάλυψαν όλες οι άλλες αγορές και οι άλλοι κλάδοι της οικονομίας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία βρίσκεται σε καθεστώς ανταγωνιστικότητας και παγκοσμιοποίησης από την ίδρυσή της. Ανταγωνίζεται τους πάντες και πετυχαίνει. Αυτό που θέλει είναι τον ελάχιστο σεβασμό από το κράτος, να γίνονται οι εξαγγελίες πράξεις και να μη μένουν στο επίπεδο μίας ρητορείας, χαϊδέματος μία των εφοπλιστών, μία των ναυτεργατών, μία των τραπεζών, αλλά τελικά επί της ουσίας να έχουμε πολιτική απραξία, απραξία ατολμίας.

Αυτό διαφαίνεται με το σημερινό νομοσχέδιο, ότι δεν τολμάτε να αναβαθμίσετε τον Έλληνα ναυτικό, ότι δεν τολμάτε να δώσετε στον Έλληνα πλοίαρχο και καπετάνιο αυτό το ελάχιστο που δικαιούται. Δεν είναι μόνο οικονομικό το κόστος αλλά είναι η ουσιαστική αναβάθμιση του ρόλου του στην κοινωνία, στο εκπαιδευτικό μας σύστημα και πάνω απ' όλα στην αναβάθμιση του προσωπικού του κύρους.

Εμείς πιστεύουμε στον Έλληνα ναυτικό και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας. Πιστεύουμε ότι θα πρέπει να διατηρήσουμε τις θέσεις εργασίας μέσα από ένα πλαίσιο που θα μας κάνει ανταγωνιστικούς, επίκαιρους και κερδοφόρους για τις ελληνικές επιχειρήσεις και τους Έλληνες ναυτικούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει τις εκθέσεις της στα σχέδια νόμων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών:

Α) Κύρωση της Συμφωνίας για τη δημιουργία απευθείας δικτύου στον τομέα των Ταχυδρομικών Επικοινωνιών και για τη συνεργασία μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ελληνικής Δημοκρατίας και της «HAYPOST» Κρατικής Επιχείρησης Ειδικής Σημασίας του Υπουργείου Επικοινωνιών της Δημοκρατίας της Αρμενίας. Και

Β) Κύρωση της Συμφωνίας σχετικά με τον Διεθνή Οργανισμό Δορυφορικών Τηλεπικοινωνιών (International Telecommunication Satellite Organization – ITSO) και της τροποποίησης του άρθρου 23 της Συμφωνίας Λειτουργίας του Οργανισμού.

Το λόγο έχει ο κ. Τσιπλάκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω μια ευρύτερη πολιτική παρατήρηση.

Η κυβερνώσα παράταξη μοιάζει με το κάρβουνο που όταν κάποιος το πιάσει αναμμένο καίγεται και όταν το πιάσει σε μια άλλη στιγμή λερώνεται. Ειδικότερα λέμε στην πατρίδα μου ότι όποιος έχει τη μύγα μυγιάζεται.

Δεν πρόλαβε να επιστημάνει ανοικτά ο πρώην Πρωθυπουργός κάτι στα πλαίσια της τοποθέτησης για άλλη μια φορά της συνήθους, του κ. Παπουτσή, αλλά και των στελεχών του ΠΑΣΟΚ, ότι μόνο γενικολογείτε και μόνο αφορίζετε τους άλλους και η οποιαδήποτε ευθύνη είναι δική σας που επί είκοσι χρόνια κυβερνάτε –και δεν υπάρχει περίπτωση αυτό ως προοπτική να υπάρχει και ως αντικείμενο συζήτησης– και λέτε ότι πάντα κάτι υποκρύπτετε από αυτούς που θέλουν να κάνουν ουσιαστικό διάλογο μαζί σας. Όποιος λοιπόν έχει τη μύγα μυγιάζεται και εκείνο το οποίο διαχρονικά πιστεύετε ότι υποκρύπτεται είναι ότι η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας είναι (ηπέρθετος) ορισμένων συμφερόντων, εφοπλιστικών και άλλης φύσεως, είναι η κατ' εξοχήν πολιτική παράταξη που διαπλέκεται που είναι εν διαφθορά συνεχώς εξελισσόμενη και διευρυνόμενη κλπ.

Τα λέω αυτά, σε συμπλήρωση των όσων είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης, ότι χθες πάλι ο Πρωθυπουργός το ίδιο ποίημα, το ίδιο παραμύθι ανέφερε, ότι δηλαδή η Νέα Δημοκρατία σκανδαλολογεί αβασίμως. Μα, βοά ο περίγυρος και εσείς δεν έχετε τουλάχιστον στη στοιχειώδη πολιτική να πείτε ότι ναι στη διαδρομή του χρόνου κάναμε λάθη, κάναμε λάθος εκτίμησης, προσεγγίσαμε κάποια πράγματα από διαφορετική της προέλευσης οπτική γωνία και αποδεχόμαστε την ευθύνη. Να βγείτε με θάρρος

να τα πείτε αυτά ενόψει μάλιστα της διανυόμενης προεκλογικής περιόδου για να εκτιμηθεί αυτό από το εκλογικό σώμα. Δεν το κάνετε και αποκορύφωμα αυτών των πραγμάτων που λέω είναι όλα αυτά τα κατευθυνόμενα από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτό το οποίο φάνηκε σε αντιπερισπασμό είναι ότι και κάποιοι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας στον τομέα της ναυτιλίας διαπλέκονται κατά τέτοιον τρόπο που τουλάχιστον μπορούμε να τουςβάλουμε σε μια ζυγαριά συγκρινόμενους με τα όσα προσάπτονται ευρύτερα για την κυβερνώσα παράταξη.

Ε, δεν τα αποδεχόμαστε αυτά. Υπάρχουν τέτοιες εξελίξεις, τέτοιες συμπεριφορές, τέτοιες προσεγγίσεις από μέρους μας, που σε καμιά περίπτωση ούτε καν υπόνοιες μπορούν να διαμορφώσουν αυτά τα οποία λέτε. Ως εκ τούτου αυτή η απόπειρά σας είναι ατελέσφορη. Αυτή η επικοινωνιακή σας απόπειρα ότι η Νέα Δημοκρατία διαπλέκεται και δεν ξέρω ποια συμφέροντα εξυπηρετεί είναι ατελέσφορη, επαναλαμβάνω, απόπειρα.

Έρχομαι τώρα επί της ουσίας του νομοσχεδίου. Για άλλη μια φορά ευελπιστούμε ότι αυτό θα γίνει αποδεκτό από το εκλογικό σώμα στην ερχόμενη εκλογική αναμέτρηση και εξωτερικεύουμε μια υπεύθυνη συμπεριφορά, συμπεριφορά αντιπολιτευτική μη εκδηλούμενη μόνο για λόγους αντιπολίτευσης, αλλά εκδηλούμενη προς εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων της χώρας. Και αυτή η συμπεριφορά και στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας επ' αφορμή του νομοσχεδίου αυτού είναι αδιαμφισβήτητη. Είναι αδιαμφισβήτητη και με την έννοια ότι συναινούμε σε κάποιες προτάσεις και με την έννοια προτάσεων σε άλλες ρυθμίσεις που θεωρούμε ότι δεν είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Αυτός ο πληθωρικός τίτλος «Ναυτική Επαγγελματική Εκπαίδευση, κατάρτιση επιμόρφωση, λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» υποδηλώνει σε κάποιον που κατ' αρχήν διαβάσει το νομοσχέδιο ότι θα πρέπει να υπάρχει μια τέτοια ατελής στον τομέα αυτό κατάσταση, που ανακύπτει επείγον λόγος ουσιαστικής παρέμβασης στον τομέα.

Διαβάζοντας όμως το νομοσχέδιο προκύπτει κάτι τέτοιο; Σας λέει η Νέα Δημοκρατία ξεκάθαρα. Αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης τυπικά και ουσιαστικά. Και σας είπε ο εισηγητής μας και οι λοιποί ομιλητές με πλήρη επιχειρηματολογία διαποίν τρόπον μπορεί να προκύψει επί τη βάσει, μιας υπάρχουσας αναμφισβήτητης κατάστασης δυσμενούς. Σας είπε λοιπόν η Νέα Δημοκρατία διαποίν τρόπον θα επέλθει αυτή η τυπική και ουσιαστική αναβάθμιση γιατί εμάς πραγματικά μας πονάει η προοπτική της ναυτιλίας σε σχέση με το παρελθόν. Αυτές οι συγκριτικές σταθμίσεις, οι αρνητικές δυστυχώς με το παρελθόν, εμάς μας πονούν γιατί δεν μπορεί να έχουμε την πρωτοκαθεδρία και συνεχώς να ακολουθούμε φθίνουσα πορεία και να μην, πράγματι, επιταχύνουμε αυτήν την πορεία που διασφαλίστηκε σε ανύποπτο χρόνο κάτω από δύσκολες συνθήκες ιστορικά αν ανατρέξουμε.

Τι λέμε, λοιπόν; Τυπική αναβάθμιση των ΑΕΝ. Πέραν των επανειλημμένων νομοθετικών παρεμβάσεων που κάνατε σε μία πενταετία, στο ν. 2638/98 για τις ΑΕΝ, πέραν αυτών των ρυθμίσεων, παρεμβάσεων, που κάνετε, των μπαλωμάτων, τι σας λέμε εμείς; Ελάτε να πείτε ότι οι ΑΕΝ ανήκουν στην τριτοβάθμια ανώτατη εκπαίδευση και αυτοί οι οποίοι θα φτάνουν στο καταληκτικό πτυχίο του πλοιάρχου και του Α' μηχανικού να θεωρούνται ότι έχουν ισότιμο πτυχίο με τα πτυχία των ΑΕΙ. Και αυτό γιατί το λέμε; Έχει υπόβαθρο αυτό που λέμε -δεν το λέμε τυχαίως- γιατί υπάρχει μία συγκεκριμένη εκπαιδευτική διαδρομή εξαμήνων επιμόρφωσης στο ΚΕΣΕΝ κλπ., να μην τα ξαναλέω εγώ. Λέμε, λοιπόν, ότι πρέπει να υπάρξει ισοτιμία. Εσείς κάτι τέτοιο δεν κάνετε. Λέμε ουσιαστική αναβάθμιση. Αναλύοντας τη σημερινή υπάρχουσα κατάσταση σε επίπεδο υποδομών, σε επίπεδο αιθουσών διδασκαλίας, σε επίπεδο εκπαιδευτικού προσωπικού δεν υπάρχει τίποτα απ' αυτά.

Προχωρούμε παραπέρα και σας λέμε. Κοιτάξτε τη νοοτροπία μας, κοιτάξτε τη συμπεριφορά μας, τη νομοθετική, την ευρύτερη πολιτική.

Ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση. Το νομοθετικό διάταγμα αν δεν κάνω λάθος το 187 του 1973 -το λέω ως νομικός- μιλούσε για ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση. Η Νέα Δημοκρατία μεταπολιτευτικά εξεδήλωσε την άποψη να θεσμοθετήσει αυτή την ιδιωτική

ναυτική εκπαίδευση. Έρχεστε τώρα ευτυχώς και κάνετε μία απόπειρα θεσμοθέτησης αυτής της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης με όλες βέβαια τις επιφυλάξεις, αιτιάσεις, ενστάσεις από μέρους μας, τις ειδικότερες.

Και φτάνω στην τρίτη επισημάνση μου η οποία συνάπτεται με αυτή την ευρύτερη προσέγγισή μου και την επί τη βάσει του νομοσχεδίου, αλλά και την ευρύτερη πολιτική σας συμπεριφορά που άπτεται συγκεκριμένων σημείων του νομοσχεδίου. Δεν πέρασε ένας μήνας. Φέραμε συγκεκριμένη πρόταση νόμου με υπέρμετρη ανησυχία εκδηλωθείσα από μέρους μας -βάσιμη όμως υπέρμετρη ανησυχία- για τους λαθρομετανάστες, γι' αυτούς οι οποίοι έρχονται και εμπορεύονται υπό ορισμένες συνθήκες τον πόνο τους, τις ανησυχίες τους ή και ενδεχόμενα συντρέχουν άλλες σκοπιμότητες, ήρθαμε και είπαμε για τη διαφύλαξη των ακριτικών νησιών και των παραμεθωρίων περιοχών, ότι πρέπει να κάνετε μία συγκεκριμένου τύπου και δομής και περιεχομένου νομοθετική παρέμβαση. Και τι βγήκατε και είπατε τότε; Αντί να βγείτε και να πείτε ότι, ό,τι σωστό έρχεται σε αυτήν την Αίθουσα και όσο εγκαίρως έρχεται, εμείς συνταυτιζόμαστε, εσείς έρχεστε και λέτε ότι εμείς θα συμπεριλάβουμε διάταξη σε επερχόμενο νομοσχέδιο και έρχεστε σήμερα και αντιγράφετε τη διάταξη, ενσωματώνοντας δηλαδή τη διάταξη στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας το εξής: Απορώ πολλές φορές και διερωτώμαι -βέβαια έχει αυτό την δικαιολόγησή του, δεν είναι της ώρας να το επισημάνω- πώς κατορθώνετε χρόνια τώρα να κοροϊδεύετε ευρύτερα τον ελληνικό λαό, πώς έχετε την αποδοχή, όταν πάμε στην κάλη, κάποιου μέρους του εκλογικού σώματος που σας αναδεικνύει ως κυβερνώσα παράταξη. Αυτό εκτιμώ ότι δεν θα επισημάνω στις επερχόμενες εκλογές διότι δεν μπορεί να γελάς τον κόσμο για πάντα. Μπορεί λίγους για πολύ, πολλούς για λίγο, όχι όμως την πλειοψηφία για πάντα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλος έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Νομίζω ότι η χθεσινή τοποθέτηση του Πρωθυπουργού ήταν πάρα πολύ καθοριστική στο να μεγαλώσει την απόσταση και την ψαλίδα της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ.

Πιστεύω, κυρία Πρόεδρε, ότι ο ν. 2638/98 με τον οποίο ιδρύθηκαν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, δεν καθορίζει με σαφήνεια σε ποια βαθμίδα εκπαίδευσης οι Ακαδημίες αυτές ανήκουν. Αυτό άλλωστε φάνηκε και σήμερα από την τοποθέτησή και του εισηγητή του ΠΑΣΟΚ, αλλά φαίνεται πολύ ξεκάθαρα και από ένα έγγραφο του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που λέει το εξής φοβερό: «Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ανήκουν στην τρίτη βαθμίδα μη πανεπιστημιακή εκπαίδευσης. Είναι νομοταγείς ιδίως επιπέδου αλλά όχι ισότιμες προς τα ΤΕΙ». Και πραγματικά εδώ φαίνεται με το χειρότερο τρόπο το πώς εμπαίζουν και τους φοιτητές των σχολών αυτών αλλά και την ελληνική κοινωνία.

Είναι επίσης σημαντικό να πούμε ότι στο μηχανογραφικό δελτίο των πανελλαδικών εξετάσεων για την είσοδο των νέων στα ΑΕΙ έχουν περιληφθεί και οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Είναι σημαντικό, όμως, να θυμίσουμε ότι πέρυσι η συμμετοχή ήταν ελάχιστη. Άρα πραγματικά εδώ φαίνεται ποιο είναι το ενδιαφέρον του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για τις σχολές αυτές. Άρα πραγματικά εδώ φαίνεται ποιες είναι οι διαθέσεις που δημιουργούν στην ελληνική κοινωνία και στους νέους να στραφούν προς το επάγγελμα αυτό, τη στιγμή που η φοίτηση των σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού περιλαμβάνει έξι εξάμηνα θεωρητικών σπουδών και δύο εξάμηνα πρακτικών σπουδών, τα οποία εναλλάσσονται ως εκπαίδευση, σχολείο-πλοίο-σχολείο-πλοίο-σχολείο. Όταν δε ολοκληρωθεί το τέταρτο έτος, οι σπουδαστές, εφόσον πετύχουν στις πτυχιακές τους εξετάσεις, αποκτούν το πτυχίο του πλοιάρχου Γ' τάξης, του ανθυποπλοιάρχου δηλαδή. Και για να αποκτήσουν το πτυχίο του πλοιάρχου Α' τάξης ή του πρώτου μηχανικού, εκτός από την πενταετή θαλάσσια υπηρεσία, απαιτείται να φοιτήσουν δύο εξάμηνα στα ΚΕΣΕΝ και να πετύχουν στις εξετάσεις αυτές.

Επίσης οι αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού, υποχρεούνται πριν την απόκτηση του καταληκτικού τους πτυχίου του πλοίαρχου ή του μηχανικού Α', να φοιτήσουν στα ειδικά σχολεία των ΚΕΣΕΝ, όπως προβλέπεται από τις διεθνείς συμβάσεις και να πετύχουν στις εξετάσεις αυτές. Δηλαδή όταν δίνουν εξετάσεις οι πλοίαρχοι και οι μηχανικοί Α' τάξεως για την απόκτηση του πτυχίου τους, έχουν συνολικά φοιτήσει στις σχολές Εμπορικού Ναυτικού και τα ΚΕΣΕΝ δέκα εξάμηνα από τα οποία τα δύο εξάμηνα είναι η πρακτική εκπαίδευση στο πλοίο και έχουν τουλάχιστον πενταετή θαλάσσια υπηρεσία.

Στα πλαίσια, λοιπόν, της αναβάθμισης της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που όλοι την έχουν παρακολουθήσει είτε αυτή είναι ονομαστική, όπως έγινε στα ΤΕΙ, γιατί ουσιαστικά δεν έγινε είτε είναι ουσιαστική μιλώντας για τα πανεπιστημιακά ιδρύματα, ακολουθώντας αν θέλετε και τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη λογική αυτή, δεν μπορούν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού να παραμείνουν στο αδιαβάθμητο, κατά την άποψή μας, επίπεδο που υπάρχουν σήμερα. Εξάλλου είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι τα έτη φοίτησης των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι ίδια ή και περισσότερα μπορεί να πει κανείς απ' αυτά που ισχύουν σήμερα στα χαρακτηρισμένα ως ΑΕΙ.

Έτσι λοιπόν, κυρία Πρόεδρε, πιστεύω ότι εάν πραγματικά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ενδιαφέρεται να έχει μία ουσιαστικά αναβαθμισμένη και σοβαρή εκπαίδευση των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού, θα πρέπει να κινηθεί δραστήρια. Θα πρέπει να ξεπεράσει και να βγάλει τη μάσκα της κοροϊδίας προς την κοινωνία –πραγματικά δεν καταλαβαίνω για ποιο λόγο το κάνει αυτό- και αν θέλει πραγματικά να έχει αναβαθμισμένες σπουδές σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, πρώτα θα πρέπει να θεσμοθετήσει τι ακριβώς είναι οι σχολές Εμπορικού Ναυτικού, να μην αιωρείται και να μην είναι αδιαβάθμητες.

Δεύτερον, θα πρέπει να αυξήσει τη χρηματοδότηση, να δώσει υλικοτεχνικές υποδομές αντίστοιχες με αυτές της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Θα πρέπει να δώσει αναλυτικά προγράμματα σύγχρονα. Τα αναλυτικά προγράμματα είναι πεπαλαιωμένα, άρα η γνώση στη σύγχρονη τεχνολογία είναι αρκετά πίσω των φοιτητών αυτών. Θα πρέπει να δημιουργήσει κτιριακές εγκαταστάσεις που ανταποκρίνονται στη σημερινή πραγματικότητα.

Τέλος, μαζί με τη δυνατότητα που θα δώσει για μεταπτυχιακά και επιπλέον σπουδές στους φοιτητές αυτούς, θα πρέπει υποχρεωτικά να αναβαθμίσει το ρόλο των σχολών αυτών και αυτό γίνεται μόνο αν αυτές ενταχθούν στην ανώτατη εκπαίδευση. Αλλιώς, πιστεύω ότι όλα τα υπόλοιπα είναι μια συνεχιζόμενη κοροϊδία, αποτρέπουν την νέα γενιά από το να φοιτήσει στις σχολές αυτές, αποτρέπουν να δώσουν διέξοδο στη μεγάλη ανεργία και στα προβλήματα που έχει σήμερα η χώρα μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Τη συνεδρίαση παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Η Ελλάδα των Βαλκανικών Πολέμων, 1912-1913», τριάντα τρεις μαθητές και μαθήτριες και πέντε συνοδοί-δασκάλοι από το 18ο και 29ο Δημοτικό Σχολείο Βόλου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι η Νέα Δημοκρατία, όπως εκφράστηκε από τον κ. Βαρβιτσιώτη πριν από λίγα λεπτά, ξαναρώτησε το προσφιλέστερο θέμα που πάντα εγώ της απευθύνω αν έχει θέσεις. Θα ήθελα να σχολιάσω ότι δεν έχετε θέσεις για τη ναυτιλία, όχι γιατί δεν έχετε εκδώσει ακόμα σε κείμενο ή σε βιβλίο τις θέσεις σας τις οποίες η Κυβέρνηση περιμένει, αλλά γιατί την περασμένη Πέμπτη ψηφίσατε όλα τα άρθρα του νομοσχεδίου και σήμερα δεν τα ψηφίσατε. Αποφασίστε. Σας ρωτώ ευθέως: Δηλαδή δεν ψηφίζετε να καταβάλλονται οι συντάξεις στους ναυτικούς από το ΝΑΤ; Δεν ψηφίζετε το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής; Δεν ψηφίζετε όλα τα άλλα άρθρα για τα οποία δεν εκφράσατε ούτε εσείς

ούτε κανείς εδώ μέσα διαφωνία; Να λοιπόν γιατί λέω ότι δεν έχετε θέσεις. Εσείς στην κατ' άρθρον συζήτηση την περασμένη Πέμπτη στη Διαρκή Επιτροπή το ψηφίσατε και σήμερα το καταψηφίσατε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό έχει δύο μέρη. Εκτός από τους εισηγητές και τον κ. Σπυριδιώνη και κάποιους άλλους οι οποίοι μίλησαν για τα άρθρα, εδώ κάνουμε μια πολύ γενική και αφηρημένη κουβέντα. Το νομοσχέδιο αυτό έχει δύο μέρη, όπως είπα. Το ένα είναι η ναυτική εκπαίδευση και το άλλο είναι πολλές διατάξεις σημαντικές για τη λειτουργία της οικονομίας, αλλά και της ναυτιλίας.

Όσον αφορά το πρώτο μέρος, τη ναυτική εκπαίδευση, θέλω να πω τα εξής. Ο ουσιαστικός μετασχηματισμός, ο οποίος συντελέστηκε τα τελευταία χρόνια στην οικονομική δραστηριότητα διεθνώς, δεν μπορούσε να αφήσει έξω τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Σ' αυτό το νέο περιβάλλον όπου δημιουργήθηκε από τη μια πλευρά η σύζευξη της μεγέθυνσης των νέων τεχνολογιών, της πληροφορικής με τις κοινωνικές κατακτήσεις και τη σύγχρονη παραγωγική διαδικασία, η ανάγκη για νέα γνώση απαιτεί πράγματι την αναθεώρηση πολλών παραδοσιακών παραμέτρων στη ναυτική εκπαίδευση και αυτό κάνουμε.

Η σχέση της εκπαίδευσης με την απασχόληση δεν είναι απλά μια γραμμική σχέση. Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση εντάσσεται σε ένα ευρύτερο σύνολο. Εδώ έχουμε ένα συγκεκριμένο σύστημα με αρχές, με διαδικασίες, με δομή. Αυτό στήσαμε και μέσα από αυτές τις διατάξεις, μαζί με τα προεδρικά διατάγματα που πρέπει να βγουν και μαζί με τον εκσυγχρονισμό των σχολών για τις οποίες μόνο φέτος δαπανούμε 20 εκατομμύρια ευρώ μόνο για την υλικοτεχνική τους υποδομή, αυτό δείχνει ότι μέσα από αυτό το σύστημα εμείς στηρίζουμε τη ναυτική εκπαίδευση σε σχέση με το κύρος μιας ποιοτικής ναυτιλίας την οποία θέλουμε και έχουμε στην Ελλάδα και φυσικά επιδιώκουμε να έχουμε και στην ενωμένη Ευρώπη.

Το κύρος λοιπόν του ναυτικού επαγγέλματος αποτέλεσε στο άτυπο Συμβούλιο Υπουργών την περασμένη εβδομάδα το κύριο θέμα, γιατί αυτό πρόβαλε η Ελλάδα ως μεγάλο θέμα στην προεδρία της, το θέμα της εικόνας της ναυτιλίας, της εικόνας του ναυτικού και φυσικά της προσέλευσης στο ναυτικό επάγγελμα. Και πρέπει όλοι οι Ευρωπαίοι να απαντήσουν γιατί στην Ξηρά έχουμε 10% ή 15% ανεργία και στην ναυτιλία έχουμε 0% ανεργία, έστω και αν καμιά φορά σε περιπτώσεις κρίσεων, όπως παραδείγματος χάρι τώρα στην περίπτωση του Ιράκ, δημιουργήθηκε ανεργία σε εργαζόμενους κυρίως στα κρουαζιερόπλοια.

Παρ' όλα αυτά, στο σχεδιασμό αυτό εμείς έχουμε λάβει υπόψη μας όλα τα θέματα που έχουν σχέση με τη Λευκή Βίβλο για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση, καθώς επίσης και τους στόχους της Λισαβόνας και του Άμστερνταμ. Δημιουργήσαμε ένα ευέλικτο εκπαιδευτικό σύστημα με το οποίο προσπαθούμε να αναδιατάξουμε τη δια βίου μάθηση στο δικό μας σύστημα.

Και αυτό λέει πολύ απλά ότι: Πρώτον, η εκπαίδευση που παρέχεται μέσα από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού θα είναι δημόσια. Και πρέπει να το διασφαλίσουμε και να ξεκαθαρίσουμε αυτούς τους όρους. Διότι με την παροχή ιδιωτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης δεν καινοτομούμε. Κατ' αρχήν το άρθρο 16 του Συντάγματος, όπως λέει και η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής είτε κάποιος το έκανε είτε κάποιος μας το έλεγε θα γινόταν, διότι πλην της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης που είναι οι Α.Ε.Ν., όλες οι άλλες μπορεί να είναι και ιδιωτικές.

Εμείς, λοιπόν, μέσα από τους βασικούς παράγοντες για τη διαμόρφωση μιας στρατηγικής για την εκπαίδευση, μέσα από τις αρχές του συστήματος της καθολικότητας, της δημοκρατικότητας και της διαρκούς εκπαίδευσης, μέσα από τις επιδιώξεις του συστήματος που είναι η συνεχής βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού, η βελτίωση και η διεύρυνση του μορφωτικού επιπέδου και η καλλιέργεια και εμπέδωση των ανθρωπίνων σχέσεων στα πληρώματα, που είναι στοιχείο βασικό για την ασφάλεια του πλοίου και των ναυτικών, μέσα από μία δομή που έχει τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτι-

κού, τη συνεχιζόμενη κατάρτιση και επιμόρφωση που μπορεί να είναι είτε δημόσιου χαρακτήρα είτε ιδιωτικού χαρακτήρα είτε μέσω της τηλεματικής, δηλαδή να έχουμε τηλεεκπαίδευση, να έχουμε e-learning, κάτι το οποίο έχει ήδη αποφασίσει θεσμικά και ο ΙΜΟ, μέσα από αυτές τις διατάξεις -και στο πρώτο μέρος- προσπαθούμε και ξεκαθαρίζουμε:

Πρώτον, ότι οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού διατηρούν το δημόσιο χαρακτήρα τους.

Δεύτερον, αναδιαρθρώνουμε και αποκεντρώνουμε τα ΚΕΣΕΝ διότι τώρα με αυτό το σύστημα θα μπορούν τα Ινστιτούτα Ναυτικής Κατάρτισης και επιμόρφωσης δημόσιου χαρακτήρα να είναι σε όλες τις Α.Ε.Ν. και να μην χρειάζεται ο ναυτικός απ' όλη την Ελλάδα να έρχεται μόνο στην Αθήνα για να σπουδάσει.

Θεσμοθετούμε την ιδιωτική κατάρτιση και επιμόρφωση. Και φυσικά δίνουμε ίσες ευκαιρίες σε όλους και μία διαφορετική ποιότητα την οποία θα διασφαλίσουμε με αυτό το σύστημα.

Φυσικά υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτικής δημιουργούμε και μία σειρά άλλων βημάτων, πέρα από την τηλεεκπαίδευση, μέσα από βήματα τα οποία, όπως σας είπα και στη Διαρκή Επιτροπή, μέσα από την καθιέρωση δηλαδή του συστήματος απασχόλησης, μέσα από τη δημιουργία ειδικού κλάδου για τη ναυτική εκπαίδευση, μέσα από τον τεχνολογικό εξοπλισμό και μέσα από τις άλλες αποφάσεις πραγματικά εμείς θα στηρίζουμε τη ναυτική εκπαίδευση, γιατί το κέντρο και το πιο σημαντικό θέμα στη ναυτιλία είναι ο ίδιος ο άνθρωπος και όχι οι μηχανές, τα κομπιούτερ ή τα σίδερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί τον πιο παραγωγικό, εξωγενή κλάδο της ελληνικής οικονομίας και φυσικά δίνει τη δυνατότητα και για οικονομική και για εθνική, αλλά και για πολιτική δύναμη και στο διεθνές στίβο και μέσα στη χώρα.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι αυτή τη ναυτιλία, ως μεγάλο οικονομικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, πρέπει να τη στηρίζουμε. Σε μία Ευρωπαϊκή Ένωση στην οποία το 90% των μεταφορών από και προς την Ευρώπη διεξάγεται με πλοία και το 41% μεταξὺ των κρατών-μελών, η ελληνική σημαία κατέχει το 38% του στόλου με δεύτερη την Ιταλία με 30% και όλες τις άλλες χώρες κάτω από το 9%. Και με την είσοδο του ελληνόκτητου στόλου της Κύπρου και της Μάλτας θα ανέλθει περίπου στο 65%.

Εάν σκεφθεί κανείς ότι το 2002 είχαμε εισροή συναλλάγματος 8,5 δισεκατομμυρίων ευρώ όταν από τον τουρισμό έχουμε 9,5 δισεκατομμύρια ευρώ, αντιλαμβάνεται κανείς γιατί αυτός ο κλάδος χρειάζεται την προσοχή μας. Και η βάση της προσοχής μας είναι φυσικά η ναυτική εκπαίδευση.

Παρ' όλα αυτά όμως μέσα από το σχέδιο αυτό του νόμου έχουμε κι άλλα άρθρα. Περνάει και μια σειρά άλλων άρθρων, τα οποία είναι εξαιρετικά σημαντικά. Παραδείγματος χάρη, η θεσμοθέτηση του Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής, η μετατροπή από πλημμέλημα σε κακούργημα της μεταφοράς λαθρομεταναστών στη χώρα μας. Δεν μπορώ να καταλάβω, η Νέα Δημοκρατία λέει ότι αυτή το κατέθεσε πρώτη, εμείς λέμε ότι εμείς το καταθέσαμε πριν από ένα χρόνο. Αυτό είναι το θέμα; Το θέμα είναι ότι θεσμοθετούμε κάτι που εσείς λέτε ότι το προτείνατε και τώρα το καταψηφίζετε. Αυτό είναι παραλογισμός.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ : Δεν το καταψηφίζουμε. Εσείς λέτε ότι ψηφίσαμε τα άρθρα και τώρα λέτε ότι το καταψηφίζουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Έτσι είπατε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: (δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριε Σαλαγκούδη, θα τα πείτε αμέσως.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Ο Υπουργός λέει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Βαρίνο, θα τα πει ο κ. Σαλαγκούδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δίνουμε τη δυνατότητα σε δημόσιους φορείς, στους ΟΤΑ και σε αλιευτικούς συνεταιρισμούς να βυθίζουν πλοία σε συγκεκριμένες περιοχές με σκοπό τη δημιουργία πυρήνα υποθαλάσσιας ζωής, την εκπαίδευση ή ξενάγηση αυτοδυνάτων. Αυτά είναι καινούργια θέματα, όπως και η προσθήκη που καταθέσαμε για

τη θαλάσσια περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος για αναψυχή. Ταυτόχρονα προτείνουμε μια σειρά από αλλαγές με αυτό το νομοσχέδιο, οι οποίες λύνουν αρκετά θέματα και στο χώρο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και στο χώρο που αναφέρατε των εποπτευομένων προσώπων.

Πρώτα από όλα να πω ότι η εστία ναυτικών δεν είναι χρεοκοπημένη αφού έχει ένα υπόλοιπο 1.300.000.000 δραχμών. Και δεύτερον να πω ότι η απορρόφηση του προσωπικού γίνεται γιατί έχουμε ήδη ολοκληρώσει τον κύκλο των συζητήσεων για τη δημιουργία του οργανισμού απασχόλησης εμπορικού ναυτικού, ο οποίος από τα πράγματα θα απορροφήσει τον ΕΛΟΕΝ, όπως τον λέμε, την εστία ναυτικών και φυσικά το ΓΕΝΕ, για να έχουμε πραγματικά έναν οργανισμό για την απασχόληση, κάτι που νομίζω ότι το θέλουμε όλοι.

Από την άλλη πλευρά και μόνο το γεγονός ότι δίνουμε τη δυνατότητα στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και αυτές να παρέχουν επιμόρφωση, εκπαίδευση, μετεκπαίδευση και κατάρτιση -που δεν το έκαναν μέχρι τώρα- στην ουσία επεκτείνουμε και στον τομέα της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης, το δημόσιο τομέα σε άλλες εννέα σχολές και όχι σε μια που είναι σήμερα. Άρα εμείς δίνουμε νομικά τη δυνατότητα, όπως υποχρεούμαστε από το Σύνταγμα και από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, να υπάρξει και ιδιωτική κατάρτιση και επιμόρφωση. Ταυτόχρονα όμως κάνουμε το βήμα της επέκτασης των δημόσιων σχολών προς αυτή την κατεύθυνση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου έχει έναν και μοναδικό σκοπό: Στο πρώτο του μέρος να στηρίξει την ελληνική ναυτιλία. Ελληνική ναυτιλία χωρίς ισχυρό εκπαιδευτικό σύστημα, χωρίς εκπαιδευμένους ναυτικούς -και φυσικά μέσα σε όλο το σύστημα είναι και τα κατώτερα πληρώματα- δεν μπορεί να υπάρξει. Γι' αυτό και το ειδικό ενδιαφέρον μας και για την υλικοτεχνική υποδομή των σχολών. Μόλις προχθές, παραδείγματος χάρη, για τα ΚΕΣΕΝ έγινε η νέα προκήρυξη για να αποκτήσουν έναν ακόμη προσομοιωτή αξίας 300 εκατομμυρίων δραχμών. Και γνωρίζουμε καλά ότι οι προσομοιωτές σήμερα είναι τα καλύτερα εργαλεία για την εκπαίδευση αυτών των ανθρώπων.

Πιστεύουμε λοιπόν ότι διατάξεις, όπως αυτές που συζητάμε, ακόμα και όταν ο χρόνος δεν επαρκεί θα πρέπει να τις επισημαίνουμε, να τις αναδεικνύουμε διότι όλες αυτές οι διατάξεις ενισχύουν πραγματικά την ελληνική ναυτιλία, η οποία πράγματι αποτελεί ένα σημαντικό παραγωγικό κλάδο. Έναν κλάδο, ο οποίος δεν μπορεί παρά να κινηθεί μέσα σε ένα διεθνές περιβάλλον. Και αυτό το διεθνές περιβάλλον το διασφαλίζουμε με την παρουσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας διεθνώς.

Να σας θυμίσω ότι μόνο η Ελλάδα έχει είκοσι τρία προξενικά λιμεναρχεία στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου για να στηρίξει αυτή τη ναυτιλία. Συμμετέχει ενεργά σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς και κυρίως στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό, τον ΙΜΟ. Συμμετέχει σε όλα τα ευρωπαϊκά όργανα.

Αλλά αυτή η ναυτιλία δεν μπορεί παρά να είναι μια ναυτιλία κύρους και ποιότητας. Γι' αυτό και ο ακρογωνιαίος λίθος των πολιτικών μας είναι η ποιοτική ναυτιλία, η οποία να υπηρετεί την ασφάλεια του πλοίου και των πληρωμάτων, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ανταγωνιστικότητα και την επιχειρηματικότητα και φυσικά να παρέχει ποιοτικές υπηρεσίες προς τους πολίτες.

Όσον αφορά τα επιμέρους θέματα, τα οποία τέθηκαν -αν και τα περισσότερα έχουν θιγεί και απαντώνται μέσα από την εισηγητική έκθεση- θα ήθελα να πω τα εξής:

Τα πλοία και οι επιβάτες είναι ούτως ή άλλως ασφαλισμένα με προγενέστερους νόμους. Για να μην υπάρχει καμία παρεξήγηση στην Αίθουσα να πω ότι υπάρχει η κάλυψη για τα οχήματα και για τους επιβάτες, τόσο για θάνατο, όσο και για μόνιμη ολική ανικανότητα, η οποία παρέχεται από το δικό μας δίκαιο μέσα από το ν. 2575/98 και το ν. 2981/2001. Πολύ σωστά όταν δημιουργήθηκε το θεσμικό πλαίσιο για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας στο άρθρο 3 στις προϋποθέσεις τακτικής δρομολόγησης καταγράφηκαν πέντε περιπτώσεις, οι οποίες επαναλαμβάνουν μεν το παλιό θεσμικό πλαίσιο το οποίο εξακολουθεί να ισχύει, αλλά περιλαμβάνουν και άλλες δύο διατάξεις. Γι' αυτό

έχουμε κάνει νομοπαρασκευαστική επιτροπή και συζητάμε με το Ναυτικό Επιμελητήριο και με την ασφαλιστική αγορά. Περιπτώσεις ζημιών που οφείλονται σε προσβολή μη συμβατικών δικαιωμάτων και σε καθυστέρηση κατά τη θαλάσσια μεταφορά, δεν ασφαλίζονται ούτε στην Ελλάδα ούτε διεθνώς. Για να το ξεκαθαρίσω, οι διατάξεις αυτές δεν αφορούν τα θέματα ασφάλισης. Εδώ και ένα μηχανάκι είναι ασφαλισμένο, αλίμονο αν δεν ήταν τα πλοία. Δεν αφορά αυτό το κομμάτι.

Τόσο τα «P and I CLUBS», όσο η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών και το Ναυτικό Επιμελητήριο έρχονται και λένε ότι η εφαρμογή της συγκεκριμένης διάταξης στην πράξη δημιουργεί ανυπερβλήτα εμπόδια και καθιστά τις διατάξεις εν μέρει ανεφάρμοστες. Επίσης προτείνουν για τους συγκεκριμένους κινδύνους μια σειρά τρόπων αντιμετώπισης, δεδομένου ότι κάποια πλοία όπως είναι τα πορθμεία, που δεν έχουν το ISN και δεν μετριοούνται όπως μετριοούνται όλα τα άλλα πλοία, δεν έχουν ασφαλιστική κάλυψη.

Γι' αυτό δεν φέρνω κατάργηση αυτών των διατάξεων, γιατί και εγώ επιμένω, που έχω υπηρετήσει την ασφαλιστική αγορά σαν γενικός γραμματέας επί δύο χρόνια ότι, μπορούμε να βρούμε λύσεις. Δεν φέρνω κατάργηση της διάταξης όπως όλοι προτείνουν, αλλά αφήνω ένα χρονικό διάστημα, ώστε η νομοπαρασκευαστική επιτροπή που έχουμε κάνει, να βρει και να μας πει μια λύση. Αν δεν βρούμε λύση, κινδυνεύουμε αυτές οι προϋποθέσεις που έχουμε βάλει, να μην ισχύσουν και τότε να σταματήσουν τα δρομολόγια.

Αυτή η πρόταση υπακούει στις παρατηρήσεις της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας. Στο έγγραφο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας αναφέρονται δύο μόνο κίνδυνοι -γιατί για όλους τους άλλους κινδύνους υπάρχουν και εφαρμόζονται που παγκοσμίως δεν καλύπτονται. Είναι εμπορικοί κίνδυνοι και δεν καλύπτονται ούτε από τα «P and I Clubs» τα οποία κάνουν ασφάλιση θαλασσίων μεταφορών. Δεν έχουμε καμία άλλη σκοπιμότητα, από το να εφαρμοστεί το θεσμικό πλαίσιο που έχει διαμορφωθεί και στηρίζουμε και το οποίο με εξήντα πέντε εφαρμοστικές πράξεις προωθούμε. Την φιλοσοφία του πιστεύουμε και δεν την αλλάζουμε. Επίσης, δεν αντιλαμβάνομαι γιατί στο εδάφιο ββ' και στο εδάφιο δδ' της παραγράφου ε', της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του νόμου, μπορούμε να διαφωνούμε χωρίς να υπάρχει ουσία πέραν του να ολοκληρώσουμε το άρθρο, μέσω όμως της δημιουργίας αυτών των δύο υποδιατάξεων, ώστε να έχουν πρακτική εφαρμογή. Αντίθετα, συμφωνώ τόσο πολύ ώστε στο μέλλον να εφαρμόσουμε αυτές τις διατάξεις. Αλλά αυτές δεν μπορούν να οδηγήσουν σε παροχή ασφαλιστηρίου στη διεθνή αγορά.

Το δεύτερο που θέλω να αναφέρω είναι το περίφημο θέμα των ιδιωτικοποιήσεων των λιμανιών. Και η Νέα Δημοκρατία στη Διαρκή Επιτροπή, εκτός από ένα άρθρο, σε όλα τα άλλα συμφωνούσε, όπως και οι περισσότεροι. Τώρα, αν διαφωνούμε σε ένα, δύο άρθρα, γι' αυτό είμαστε εδώ, για να έχουμε διαφορετική άποψη. Αυτό δεν οδηγεί σε διαφωνίες επί της συνολικής πολιτικής της ναυτιλίας.

Όσον αφορά αυτά που έθεσε ο κ. Λαφαζάνης, θα ήθελα να αναφερθώ στο περίφημο θέμα της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών. Ποιάς ιδιωτικοποίησης. Η Κυβέρνηση με το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο έκανε δημοτικά τα λιμάνια. Διότι πλην των δύο μεγάλων λιμανιών και άλλων δέκα που έγιναν ανώνυμες εταιρείες -έχουμε δηλώσει ότι αυτές οι ανώνυμες εταιρείες θα είναι πάντα υπό τον μετοχικό έλεγχο του κράτους, αυτό είναι βασική μας θέση- τα υπόλοιπα έγιναν δημοτικές επιχειρήσεις. Για ποια λοιπόν ιδιωτικοποίηση μιλάμε; Δεν υπάρχει θέμα ιδιωτικοποίησης από την δική μας πλευρά και επομένως, θα εφαρμόσουμε το σύστημα των λιμανιών που τοποθετούνται, σε δύο μεγάλα λιμάνια, τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ, τα οποία συνεχώς διευρύνονται και ενισχύονται με σχετικές διατάξεις. Θα είναι ανώνυμες εταιρείες και οι μετοχές τους εισηγμένες στο χρηματιστήριο, όπου η πλειοψηφία θα ανήκει στο κράτος, θα είναι επίσης τα δέκα λιμάνια τα οποία λειτουργούν με την μορφή της ανώνυμης εταιρείας. Τα υπόλοιπα ήδη έχουν γίνει δημοτικές επιχειρήσεις. Να, λοιπόν, η συμβολή, αντίθετα από αυτό που ισχυρίστηκε ο κύριος συνάδελφος. Εμείς δεν ιδιωτικοποιούμε.

Επίσης, θέλω να σημειώσω το περίφημο θέμα της ιδιωτικής κατάρτισης και επιμόρφωσης. Υπάρχει κανείς που να διαφωνεί ότι οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, ότι η παρεχόμενη τριτοβάθμια εκπαίδευση μπορεί να μην είναι δημόσια; Η Νέα Δημοκρατία μπορεί να έχει το δικό της πρόγραμμα με το οποίο θέλει να είναι και ιδιωτική. Το Σύνταγμα, όμως κύριοι συνάδελφοι, λέει ότι η τριτοβάθμια εκπαίδευση είναι δημόσια. Ποιος μπορεί να διαφωνεί σε μία θέση που και εμείς στηρίζουμε; Η λοιπή εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση σε όλους τους τομείς είναι ιδιωτική. Παρ' όλα αυτά εμείς επεκτείνουμε τα δημόσια ΚΕΣΕΝ -τη δημόσια κατάρτιση και επιμόρφωση- και στις εννιά Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Πιστεύω λοιπόν ότι μέσα στα πλαίσια τα οποία εμείς έχουμε χαράξει, μέσα σε ένα σύστημα που έχει δομή δημόσια και ιδιωτική που έχει επιμέρους εισαγωγές νέων τεχνολογιών, γιατί περνάμε τόσο εύκολα το περίφημο θέμα της τηλεεκπαίδευσης;

Ξέρετε πόσο σημαντικό θέμα είναι για τους ναυτικούς που ταξιδεύουν και μπορούν πάνω στο πλοίο τις ελεύθερες ώρες τους να προετοιμάζονται με σύστημα και να μη χάνουν χρόνο, περνώντας από βαθμό σε βαθμό και κατακτώντας τα αξιώματά τους.

Εγώ είπα ότι από τότε που παρουσίασα το νομοσχέδιο στις 15 Δεκεμβρίου, πράγματι κάναμε διάλογο με σαράντα πέντε φορείς και υπήρξε ευρύτατη συμφωνία και όποιος θέλει μπορεί να δει τα μαγνητοφωνημένα πρακτικά και τα έγγραφα. Τώρα οι όποιες επιμέρους εκδηλώσεις σαφώς υπήρξαν γιατί στην αρχή δεν υπήρχε καλή πληροφόρηση. Όμως στο τέλος και έχω τα έγγραφα όλα, όποιος θέλει μπορεί να τα δει, υπήρξε ευρύτατη συμφωνία.

Πιστεύω ότι, τόσο στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, όσο και στο δεύτερο από τα πράγματα προωθούμε υπέρ της ελληνικής ναυτιλίας θέματα που θα ολοκληρώσουμε μέσα από ένα πλέγμα υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων, τα οποία τα έχουμε έτοιμα και που ήδη έχουμε συζητήσει με τους φορείς και θα τα καταθέσουμε.

Αυτή είναι η συμβολή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προς τη ναυτιλία μας μια και η χώρα μας να μην ξεχνάμε είναι η μόνη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που έχει Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ακριβώς, γιατί υπήρξε ένα μεγάλο κλάδο τον πρώτο στην Ενωμένη Ευρώπη, τον πρώτο και παντοδύναμο ως ελληνόκτητη ναυτιλία στην παγκόσμια σκηνή.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και οι Υπουργοί της είναι ανεπίδεκτοι μαθήσεως. Δεν παραδειγματίζονται από τις αποτυχίες τους και λειτουργούν με τον ίδιο τρόπο. Έτσι έχουν μάθει, έτσι συνεχίζουν.

Κύριε Υπουργέ, η επικοινωνιακή πολιτική δεν βοηθάει ούτε τη ναυτιλία ούτε την πατρίδα και περιορίζεστε μόνο σ' αυτήν. Είχατε την εμπειρία από το Υπουργείο Γεωργίας όπου κάνατε άριστη επικοινωνιακή πολιτική, κάκιση όμως πολιτική για τη γεωργία. Το ίδιο κάνετε και στην εμπορική ναυτιλία. Αρχίζετε να χρησιμοποιείτε την επικοινωνιακή υπεροχή που έχει η Κυβέρνησή σας χάριν της διαπλοκής και διαρρέετε διάφορα πράγματα περί ανυπάρκτων θέσεων της Νέας Δημοκρατίας και περί θέσεων που κάνουν κακό και είναι γνωστά αυτά που από τις υπηρεσίες σας μοιράζονταν τόσες μέρες που έπρεπε να δικαιολογήσετε την αποτυχία σας στο Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μου είναι πρόσφατες οι τοποθετήσεις σας στην επιτροπή όπου λέγατε ότι ήσασταν Υπουργός Γεωργίας και αισθανόσασταν σαν ο παρίας με το χέρι απλωμένο συνέχεια στο Συμβούλιο Υπουργών. Γίνετε μετά Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και όλοι με δέχονται σαν αρχηγό. Προχθές προσπαθήσατε στην επιτροπή να μας πείτε ότι στο Συμβούλιο Υπουργών σχετικά με την απόσυρση των μονοπύθμενων πέρασαν οι ελληνικές θέσεις.

Ποιες ελληνικές θέσεις πέρασαν; Άλλες ήταν οι θέσεις που μας λέγατε από το Νοέμβριο, το Δεκέμβριο και στη συνέχεια

αυτό το χρόνο. Και εκεί υποστηρίζατε ότι θα πηγαίνατε το θέμα για συνολική απόφαση στον IMO και δεν θα αφήνατε την Ευρωπαϊκή Ένωση στο Συμβούλιο Υπουργών να πάρει απόφαση υπό την επήρεια της συναισθηματικής φόρτισης και της αγανάκτησης της κοινής γνώμης από το θέμα του «prestige», το οποίο εσείς είπατε ότι δεν έχει καμία σχέση ουσιαστικά με την τελική απόφαση. Τα αίτια για την οικολογική καταστροφή δεν είναι γνωστά πριν ολοκληρωθεί η συνολική έκθεση. Εσείς φτάσατε στο σημείο να συμφωνείτε σ' αυτό που οπωσδήποτε είναι κακό για την εμπορική ναυτιλία μας.

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

Εμείς, κύριε Υπουργέ, δεν είμαστε υπέρ των εφοπλιστών. Δεν είμαστε ούτε υπέρ των σαπιοκάραβων, όπως λέτε. Είμαστε υπέρ της ναυτιλίας γιατί η ναυτιλία, όπως και εσείς παραδεχτήκατε, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κεφάλαια. Και μάλιστα όταν έχουμε κρίση στην οικονομία, όταν και η πρωτογενής και η δευτερογενής παραγωγή συρρικνώνεται συνεχώς, όταν βλέπουμε το κλείσιμο των εργοστασίων και των επιχειρήσεων που ζούμε το τελευταίο χρονικό διάστημα, όταν βλέπουμε την ανεργία να φουντώνει και όταν βλέπουμε, τελικώς, το ισοζύγιο πληρωμών να αυξάνει συνεχώς το έλλειμμα του, τότε οπωσδήποτε στρέφουμε τα μάτια μας εκεί που υπάρχουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας. Και η ναυτιλία μας είναι ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως είναι και ο τουρισμός.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Όχι και η απύθμενη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Θα σας πω, λοιπόν, ότι αυτό το θέμα θίγει ανεπανόρθωτα και την Ελλάδα, θίγει ανεπανόρθωτα και τις τράπεζες, θίγει ανεπανόρθωτα την ελληνική πλοιοκτησία κυρίως. Επιπλέον, μας συμφέρει εμάς σε καμία περίπτωση να υπάρχουν τα μονοπύθμενα από άλλες χώρες να δουλεύουν και να λειτουργούν και να απαγορεύεται μονάχα σε εμάς; Όπως χαρακτηριστικά είπατε το 38% -που με την είσοδο της Κύπρου και της Μάλτας γίνεται 60% της εμπορευματικής μεταφοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης- γίνεται από ελληνόκτητα πλέον πλοία, αντιλαμβάνεστε πόση ζημιά έχουμε δημιουργήσει στη ναυτιλία μας. Και θα έρθει αυτό σαν επακόλουθο αυτού του ναυτιλιακού εισοδήματος που αναφέρατε πολύ χαρακτηριστικά και που είναι πολύ σημαντικό, διότι το ναυτιλιακό εισόδημα πλέον είναι ίσο περίπου και με το εισόδημα από τις εξαγωγές μας και με το εισόδημα από τον τουρισμό μας. Άρα, αν θίξουμε και αυτό, μέσα στην κρίση την οικονομική που πραγματικά περνάμε αυτό το χρονικό διάστημα, το μέλλον της οικονομίας για την Ελλάδα προβλέπεται δραματικό.

Μας λέτε επανειλημμένως πως δεν έχουμε θέσεις. Μα, σας επαναλαμβάνουμε συνεχώς, έχει «μαλλιάσει» η γλώσσα μας δηλαδή, να σας λέμε τις θέσεις, αλλά εσείς παίρνετε από αυτές τις θέσεις και προσπαθείτε κακέκτυπα να τις εφαρμόσετε τόσο στην οικονομία, όσο και στο παρόν νομοσχέδιο. Από τη δικιά μας πρόταση νόμου έχετε πάρει ένα άρθρο το οποίο είπατε ότι δεν ψηφίσαμε. Αυτό το ψηφίσαμε. Αλλά είπατε ότι ψηφίσαμε στην επιτροπή κάποια άρθρα και εδώ τα καταψηφίζουμε. Σας λέμε λοιπόν ότι στην επιτροπή οκτώ άρθρα δεν τα ψηφίσαμε, μεταξύ των οποίων και το πρώτο άρθρο που καθορίζει και την φιλοσοφία του νομοσχεδίου. Άρα, μην προσπαθείτε να δημιουργήσετε εντυπώσεις με ψεύδη που δεν ισχύουν, γιατί εδώ είναι καταγεγραμμένα όλα στα Πρακτικά της Βουλής. Υπάρχουν Πρακτικά. Έξω μπορεί να λέτε ενδεχομένως ψέματα και να πείθετε τους πιστούς σε εσάς κονδυλοφόρους, αλλά εδώ μέσα στη Βουλή υπάρχουν τα Πρακτικά και δεν μπορεί να προβαίνετε σε τέτοιες δηλώσεις.

Έρχομαι στο παρόν νομοσχέδιο. Εμείς περιμέναμε να αναβαθμιστεί πραγματικά με αυτό το νομοσχέδιο η ναυτική εκπαίδευση. Αντίθετα, αρνείστε επίμονα αυτό που εμείς σας προτείνουμε, να κατονομαστεί στο νομοσχέδιο και όχι αφηρημένα, όπως το λέτε, συνακόλουθα να εννοείται ότι είναι τριτοβάθμιας οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Καταγράψτε το, όπως σας το ζήτησε οισηγητής μας, τόσο στην επιτροπή, όσο και εδώ.

Επιπλέον, θεσπίστε ότι πλέον για τους πλοιάρχους που φθάσουν τον Α' βαθμό και για τους μηχανικούς Α' βαθμού θα μπο-

ρεί να είναι το πτυχίο τους ίσο με πτυχίο των ΑΕΙ -δηλαδή πανεπιστημιακής εκπαίδευσης- και καταγράψτε το, ούτως ώστε να έχουμε καταγεγραμμένη αυτή τη βούλησή μας -που νομίζω ότι και εσείς την έχετε- για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Παράλληλα, υπάρχουν και άλλες ρυθμίσεις που μπορείτε να κάνετε όπως για παράδειγμα να δώσετε τη δυνατότητα στις Ακαδημίες...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Αναβάθμιση των σχολών ή των διπλωμάτων;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Πιπεργιά, καιρό έχω να σας ακούσω τόσο «διακοψία».

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Τι να κάνουμε, κύριε Πρόεδρε; Οι διακοπές γίνονται επί της ουσίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεχίστε παρακαλώ, κύριε Σαλαγκούδη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου είναι ευχάριστες οι διακοπές, φθάνει όμως να τις συλλαμβάνω. Δυστυχώς, δεν ακούω τους κυρίους συναδέλφους που παρεμβαίνουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ να μη γράφεται καμία διακοπή στα Πρακτικά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Οι καθηγητές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού δεν έχουν τη δυνατότητα εξέλιξης, όπως ακριβώς συμβαίνει στις αντίστοιχες τριτοβάθμιες σχολές ή στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα. Νομίζω ότι υπήρχε μία ευκαιρία εδώ, σε αυτό το νομοσχέδιο, να συμπεριλάβετε κάποια διάταξη, ώστε να υπάρχει αυτή η εξέλιξη που είναι απαραίτητη σε οποιοδήποτε οργανισμό.

Θα ήθελα όμως να πω το εξής: Λέμε ότι είμαστε η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στο κόσμο. Λέμε ότι η ανάπτυξη της ναυτιλίας μας πρέπει να είναι στις προτεραιότητές μας. Αν επισκεφθείς τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ή τουλάχιστον εκείνη που επισκέφθηκα εγώ που βρίσκεται στην ιδιαίτερη εκλογική περιφέρειά μου, την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού της Μηχανιώνας, η πρώτη εντύπωση που σου δημιουργείται είναι ότι μπαίνεις σε ένα χώρο περίπου σαν στρατόπεδο.

Νομίζω ότι αυτό που θα έπρεπε να δημιουργήσουμε είναι ένα διαφορετικό περιβάλλον που να δίνει την αίσθηση ότι εμείς οι Έλληνες θεωρούμε και έχουμε προτεραιότητα τη ναυτιλία μας. Νομίζω ότι προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να λειτουργήσετε, διότι τα κτίρια είναι παμπάλαια. Τουλάχιστον, όμως, θα μπορούσαν να εκσυγχρονιστούν, τόσο εξωτερικά, όσο και εσωτερικά.

Αυξήσατε τον αριθμό των φοιτούντων, αλλά ταυτόχρονα δεν αυξήσατε τις υποδομές. Υπάρχουν προβλήματα και για την εκπαίδευση των ναυτικών μέσα σε αυτές τις σχολές -τουλάχιστον όπως σας είπα σε αυτή που επισκέφθηκα- και φυσικά υπάρχει και το πρόβλημα σίτισης και διαμονής αυτών των ανθρώπων. Όταν τους υποδέχθηκαν, έψαχναν να βρουν συνεχώς κρεβάτια για να μπορέσουν να τους κοιμίσουν. Κάπως τα κατάφεραν, αλλά νομίζω ότι η τακτοποίηση αυτών των υπεράριθμων -σε σχέση με αυτούς που άντεχε η σχολή- δεν γίνεται με συνθήκες τέτοιες που να δώσουν σήμερα στους σύγχρονους ανθρώπους τη δυνατότητα να μπορέσουν να αφομοιώσουν αυτά που διδάσκονται από τη ναυτική εκπαίδευση, ώστε να γίνουν πολύ καλοί ναυτικοί.

Νομίζω ότι όταν εδώ κοιπορημονούμε ότι φτιάχνουμε την ναυτική εκπαίδευση και την αναβαθμίζουμε, όταν λέμε ότι τη ναυτιλία μας την έχουμε σε προτεραιότητα, δεν μπορεί με τις πράξεις μας να δείχνουμε το αντίθετο.

Είπατε σαν Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας -απαντώντας φυσικά στην κατηγορία της ιδιωτικοποίησης των λιμένων- ότι κάνατε τα λιμάνια δημοτικές πλέον επιχειρήσεις. Όλο αυτό το χρονικό διάστημα που είστε στην Κυβέρνηση, τα λιμάνια μας ήθελαν αναβάθμιση και είχαμε μοναδική ευκαιρία και δυνατότητα με το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης -αλλά και τώρα με το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης -να τα αναβαθμίσουμε, γιατί δεν μπορούν τα πλοία να αράξουν σε αυτά. Δεν κάνατε καμία προσπάθεια προς αυτήν την κατεύθυνση, δεν λειτουργήσατε και δεν κάνατε δράσεις, με άμεσο αποτέλεσμα τώρα να απαλλαγείτε από αυτό, όπως απαλλαχθήκατε από πολλά άλλα πράγ-

ματα, μεταθέτοντάς τα στη Νομαρχιακή ή στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Μεταφέρατε λοιπόν και τα λιμάνια σε δημοτικές πλέον επιχειρήσεις, για τις οποίες το ατύχημα είναι ότι δεν έχουν πλέον χρήματα, για να πραγματοποιήσουν τις υποδομές.

Και αν σας επερωτήσουμε, γιατί δεν έχουν τις δυνατότητες να αράζουν με ασφάλεια τα πλοία στα λιμάνια μας, εσείς θα πείτε ότι φταίει ο τοπικός άρχοντας, φταίει ο δήμος, όπως μας λέτε σήμερα για τις νομαρχιακές διευθύνσεις γεωργίας, δημοσίων έργων ή οποιεσδήποτε άλλες έχουν ενταχθεί πλέον στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση ότι φταίει ο νομάρχης. Και επειδή έχουμε και την πλειοψηφία εκεί, μας λέτε «φταίει ο δικός σας ο νομάρχης» ή «φταίει ο δικός σας δήμαρχος».

Νομίζω ότι αυτές οι λύσεις δεν είναι λύσεις, που εν πάση περιπτώσει συμβάλλουν στο να γίνει η ναυτιλία μας περισσότερο ανταγωνιστική, να γίνει αυτή που πρέπει, σε μια χώρα η οποία από παλιά, ιστορικά, έχει την πρωτοπορία και διατηρεί σήμερα το μεγαλύτερο στόλο σε ολόκληρο τον κόσμο.

Ακόμη, όταν παίρνετε τέτοιες αποφάσεις, εκτρέπεστε του βασικού στόχου μας που είναι και στόχος σας -όπως σας ακούσαμε να λέτε και άλλες φορές, όταν μας ενημερώνατε στην επιτροπή- της αύξησης των με ελληνική σημαία πλοίων. Είναι νομίζω ταπεινωτικό για τη χώρα μας και θα έπρεπε να μας προβληματίσει όλους ποικιλότητα, πώς είναι δυνατόν ενώ έχουμε τρεις χιλιάδες ποικιλότητες ελληνόκτητα πλοία, να έχουμε μόνο επτακόσια πενήντα με ελληνική σημαία και μάλιστα, έχοντας και το μεγάλο πλεονέκτημα, ότι πραγματοποιούμε τη μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Νομίζω ότι θα έπρεπε όλοι να σκεφθούμε τους τρόπους για να γίνει εκκυστική η ελληνική σημαία, ούτως ώστε τα ελληνόκτητα πλοία στην πλειοψηφία τους να υψώνουν την ελληνική σημαία, κάτι που θα αυξήσει και το κύρος της χώρας μας αλλά φυσικά θα πολλαπλασιάσει και τα έσοδα της πατρίδας μας και θα σας δώσει τη δυνατότητα, όσο είστε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας -αλλά και στον αντικαταστάτη σας- να παίξετε το ρόλο του αρχηγού στα συμβούλια των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας.

Νομίζω ότι η πολιτική σας στη ναυτιλία μπορεί να είναι επιτυχής επικοινωνιακά, κύριε Υπουργέ, αλλά στην πράξη έχει αφήσει πάρα πολλά κενά. Αυτό φάνηκε ήδη από το αποτέλεσμα του 2002, όπου δεν είχαμε μόνο μείωση στις εξαγωγές, δεν είχαμε μόνο 10% μείωση στο τουριστικό συνάλλαγμα αλλά είχαμε δυστυχώς αντίστοιχη μείωση και στο ναυτιλιακό εισόδημα για τη χώρα μας. Βεβαίως κοιτάξτε στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών για να δείτε ότι και το ναυτιλιακό εισόδημα είναι μειωμένο για το 2002.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Φλώρος Κωνσταντίνου έχει το λόγο.

ΦΛΩΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ακούσαμε σήμερα στο νομοσχέδιο αυτό, που αναφέρεται στη «ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση, επιμόρφωση», τις θέσεις που ανέπτυξαν τα κόμματα. Πρέπει εξ αρχής να συγχαρών τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ κ. Νικόλαο Φλώρο, ο οποίος με γλαφυρότητα και αναλυτικότητα παρουσίασε τις θέσεις και του νομοσχεδίου αλλά και της Κυβέρνησης.

Παίρνω το λόγο, όμως, όχι για να παρουσιάσω το νομοσχέδιο αλλά περισσότερο για να απαντήσω σε μερικά πολιτικά θέματα που επιχείρησε να θέσει ο μόλις προλαλήσας συνάδελφος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

Θέλω να ξεκινήσω κατ' αρχάς από κάτι γενικό. Αυτό είναι ότι καθ' ομολογία όλων μας -και του άρτι ομιλήσαντος συναδέλφου- πράγματι η ελληνική ναυτιλία έχει ρόλο καθοδηγητή στην υφήλιο, πράγμα που βεβαίως όλους μας γεμίζει χαρά, αλλά και με ευθύνες. Αλλά παρ' όλα αυτά η Νέα Δημοκρατία ισχυρίστηκε και ισχυρίζεται ότι δεν πάμε καλά. Δεν δίστασε μάλιστα άλλος συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας να πει ότι επί είκοσι περίπου χρόνια -αυτό είναι ένα σλόγκαν που χρησιμοποιεί η Νέα Δημοκρατία εύκολα, αν τα αναλύσουμε είναι αλλιώς, δεν

είναι είκοσι χρόνια- το ΠΑΣΟΚ συσσωρεύει αρνητικά στην ελληνική ναυτιλία.

Το λογικό ερώτημα, που νομίζω ότι προκύπτει προς τη Νέα Δημοκρατία, είναι το εξής: Αν το ΠΑΣΟΚ και οι κυβερνήσεις του επισώρευαν κακά στην ελληνική ναυτιλία τόσα χρόνια, πώς η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί, τουλάχιστον, -για να μην πω αναπτύσσεται- να παίζει πρωταρχικό ρόλο στην παγκόσμια αγορά και στην παγκοσμιοποίηση στην ελληνική κοινωνία; Πώς μπορεί να συμβαίνουν αυτά τα δύο αντίθετα πράγματα και να τα ισχυρίζεται και τα δύο, με την ίδια ευκολία, η Νέα Δημοκρατία;

Κύριε Πρόεδρε, η Νέα Δημοκρατία ό,τι νομίζει ότι λειτουργεί σε βάρος του ΠΑΣΟΚ και της Κυβέρνησης εύκολα τα υιοθετεί. Λέει ότι θα μειώσει τη φορολογία παντού, αλλά παράλληλα θα αυξήσει και τις δαπάνες παντού. Πώς γίνεται αυτό από ένα κόμμα, το οποίο υπόσχεται στους πάντες τα πάντα, από μειώσεις φορολογίας μέχρι αυξήσεις δαπανών; Μόνο η Νέα Δημοκρατία και το δήθεν υπαρκτό και περίφημο -που όμως ακόμα δεν έχουμε δει- πρόγραμμά της μπορεί να δικαιολογήσει.

Δεν θέλω να αναφερθώ τώρα στο πρόγραμμα που ανακοίνωσε πρόσφατα για την παιδεία. Θα έλθω σε αυτά που έχουν σχέση με το νομοσχέδιο, για να δούμε αν έχουν βάση. Αναφέρω στην παιδεία στον τομέα της ναυτιλίας.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας εύκολα νόμισε ότι ξεπέρασε το θέμα της εκπαίδευσης μιλώντας για ανώτατα ιδρύματα, για ΤΕΙ κ.ο.κ.

Κύριε Πρόεδρε, σπεύδω να θυμίσω ότι τα ίδια μας έλεγαν πριν από τρεις μήνες, όταν ψηφίζαμε το νομοσχέδιο για τον τουρισμό. Ζητούσαν μάλιστα εδώ και τώρα να γίνει πανεπιστήμιο για τον τουρισμό στην Ελλάδα. Βεβαίως πήρατε την απόφαση, την οποία δεν θέλω τώρα να επαναλάβω, για να μη χάνω το χρόνο.

Κύριε Πρόεδρε, τι προβλέπει το άρθρο 16 του Συντάγματος; Τι περιορισμούς θέτει στην παράγραφο 5 σε ό,τι αφορά τα ΑΕΙ και στην παράγραφο 7 σε ό,τι αφορά τα ΤΕΙ με τα εξάμηνα που είναι υποχρεωτικά, για να υπάρχει ανώτατη εκπαίδευση;

Πώς, λοιπόν, λέτε εδώ αυτά που κρίνετε ότι σας συμφέρουν και ενδεχομένως νομίζετε ότι θα σας αποδώσουν ψήφους;

Δεν μπαίνετε, όμως, στην ουσία. Η ουσία είναι ότι πρέπει να γίνει ριζική αλλαγή της εκπαίδευσης, αν αυτά που λέτε, τα εννοείτε και εμπεριέχονται σε δήθεν πρόγραμμά σας, αφού ξέρετε ότι η εκπαίδευση πρέπει να είναι πάνω από έξι εξάμηνα. Τι είναι αυτά που λέτε, νομίζοντας ότι έτσι χαϊδεύετε αυτά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δέκα εξάμηνα είναι η εκπαίδευση.

ΦΛΩΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Μη νομίζετε ότι έτσι χαϊδεύετε αυτά και μη με διακόπτετε.

Κύριε Πρόεδρε, δέχομαι ότι ο τομέας της ναυτιλίας είναι πράγματι ένας χώρος όπου έχουμε συγκριτικό πλεονέκτημα ως χώρα.

Ο δεύτερος φανερός τομέας, στον οποίο έχουμε συγκριτικό πλεονέκτημα, είναι ο τουρισμός.

Αν από εκεί θέλετε να ξεκινήσουμε, κύριε Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπε της Νέας Δημοκρατίας, και θέλετε να συμβάλετε, ώστε και αυτό αλλά και το όποιο νομοσχέδιο να γίνεται καλύτερο, πρέπει να είστε εδώ με προτάσεις.

Θέλετε να σας θυμίσω πώς ξεκινήσατε την ομιλία σας; Νομίζω ότι αυτό είναι ένα κόλπο και κάθε ομιλία σας ξεκινά με τον ίδιο τρόπο. Μιλήσατε για διαπλοκή, για διαφθορά, για το παρελθόν και τον αγροτικό τομέα, που δεν ξέρω τι σχέση έχει βέβαια αλλά τα αναφέρατε και αυτά. Δεν είναι δυνατόν έτσι να λέτε ότι θέλετε να κάνετε εποικοδομητική κριτική και να συμβάλετε. Αυτό το κόλπο περί διαφθοράς είναι καιρός να το σταματήσετε, διότι μπορεί να βρεθεί ποιοι είναι στη διαφθορά και ποιοι όχι. Αυτό δεν είναι πολιτική. Το δοκιμάσατε και το 1989 και νομίζω ότι έχετε πάρει από τότε και εσείς αλλά και όλοι μας και πρωτίστως η χώρα την απάντηση.

Λέω, λοιπόν, ότι αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα, αν θέλετε να το αξιοποιήσουμε κατά τον καλύτερο τρόπο, πρέπει να κάνετε προτάσεις. Δυστυχώς για τη Νέα Δημοκρατία δεν υπάρχει ούτε πρόγραμμα ούτε προτάσεις. Πολλές φορές οι Βουλευτές

του ΠΑΣΟΚ αναγκάζονται εποικοδομητικά να προτείνουν κάποια πράγματα, για να γίνονται τα νομοσχέδια καλύτερα, αποτελεσματικότερα και προς όφελος των επιβατών και της ναυτιλίας γενικότερα.

Κύριε Υπουργέ, έρχομαι σε μία τελευταία παρατήρηση. Αναφέρομαι στο άρθρο 24 που είναι το παλαιό άρθρο 3 του ν.2932.

Είναι η παρατήρηση που έκανε ο πρώην συνάδελφός σας και συνάδελφός μας κ. Παπουτσής. Πιστεύω ότι στο άρθρο 24 μπορούμε να βρούμε την καλύτερη λύση και θα σας πρότεινα στη διατύπωση που λέει: «δίνεται παράταση ενός χρόνου», αντί να πάμε σε παράταση ενός χρόνου, να υποχρεωθεί η επιτροπή ή, εν πάση περιπτώσει, το Υπουργείο να καταλήξει στην απόφαση πριν τις 1/11/2003, ώστε από 1/11/2003, που μπαίνουμε στη νέα ναυτιλιακή περίοδο για το 2004, όπου, όπως σωστά είπε ο κ. Παπουτσής, θα έχουμε την ολμπιακή χρονιά, να είμαστε πλήρως έτοιμοι και από την πλευρά της ασφαλιστικής κάλυψης, όπως ήδη έχει αναλυθεί, για να μην έχουμε ενδεχομένως προβλήματα.

Νομίζω ότι αυτή είναι μία χρήσιμη και σωστή λύση και πιστεύω ότι θα το δουν αυτό οι συνεργάτες σας, θα το δείτε κι εσείς και θα το υιοθετήσετε, ώστε από 1/11/2003, ξεκινώντας όλοι για την επόμενη χρονιά, να υπάρχει ένας σωστός τρόπος, που είμαι σίγουρος ότι κι εσείς τον θέλετε, για πλήρη κάλυψη και των εφοπλιστών και των επιβατών και του Λιμενικού Σώματος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Κωνσταντίνου.

Ο κ. Πιπεργιάς έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είπατε κι εμείς εδώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Γκατζή, τελειώσατε την πρωτολογία σας και θα δευτερολογήσετε μετά. Είστε χρόνια εδώ. Οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι για να δευτερολογήσουν πρέπει να έχουν τελειώσει οι πρωτολογίες των Βουλευτών. Αν έχετε να κάνετε παρέμβαση ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, όπως δικαιούστε, να σας δώσω το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, εδώ κάνετε λάθος. Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας δεν έκανε παρέμβαση, έκανε ομιλία δεκαπέντε λεπτών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ήλθε η σειρά του όμως και έκανε ομιλία. Εσείς πρωτολογήσατε, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Εγώ μίλησα και σαν εισηγητή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Εσείς μιλήσατε ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Εγώ μίλησα ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κοιτάξτε, κάποια στιγμή θα πρέπει να κάνουμε μαθήματα Κανονισμού. Εσείς, κύριε Γκατζή, αναφέρατε ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και μιλήσατε ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος πρωτολογώντας. Ομίλησε ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος πρωτολογώντας και ο κ. Σαλαγκούδης. Δεν έχουν τελειώσει οι Βουλευτές. Θα μιλήσει ο κ. Πιπεργιάς και αφού τελειώσει ο κ. Πιπεργιάς που πρωτολογεί, θα μπορούμε στις δευτερολογίες. Εκεί προηγείται των εισηγητών ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

Ορίστε, κύριε Πιπεργιά, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πού είναι ο κ. Πιπεργιάς;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Εδώ είμαι, στην Αίθουσα, κύριε συνάδελφε, εκτός αν...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Γιατί ομιλείτε, κύριε Πιπεργιά;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Κύριε συνάδελφε, ομιλώ σαν Βουλευτής, εκτός αν νομίζετε ότι στερούμαι του δικαιώματος λόγου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Λάθος του δίνετε το λόγο, κύριε Πρόεδρε. Πείτε μου με βάση ποια διάταξη του Κανονισμού του δίνετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Δεν ξέρω αν αυτήν τη δημοκρατία επαγγέλλεστε, κύριε συνάδελφε, και φιλοδοξείτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συγγνώμη, κύριε

συνάδελφοι, δεν κατάλαβα καλά. Κύριε Βαρίνο, σας παρακαλώ. Στρέψετε εναντίον του Προεδρείου, διότι ο κ. Πιπεργιάς είναι εγγεγραμμένος να ομιλήσει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Εγώ δεν τον είδα να είναι γραμμένος, αλλά αν είναι έτσι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Έτσι μπράβο, αλλά ζητήστε και μία συγγνώμη.

Ορίστε, κύριε Πιπεργιά, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, φρονώ ότι ο κ. Βαρίνος έχει μία συγκεκριμένη τακτική, την οποία ακολουθεί κατά τις τελευταίες συνεδριάσεις. Παρουσιάζει «το άσπρο-μαύρο» και προσπαθεί να επιβάλει ένα καινούργιο μοντέλο, ενδεχομένως αυτό που θα ήθελε το κόμμα του να εφαρμόσει όταν θα κυβερνήσει, δηλαδή οι Βουλευτές να στερούνται του δικαιώματος λόγου.

Στην επιτροπή, όπου επεξεργαζόμασταν τις διατάξεις του νομοσχεδίου, ουσιαστικά μονοπωλούσε τη συζήτηση, αφού και κανένας άλλος από τους συναδέλφους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας δεν έπαιρνε το λόγο. Παρόλα αυτά, μετά το κλείσιμο της συνεδρίασης, έβγαλε ανακοίνωση και κατηγορούσε το Προεδρείο της Επιτροπής ότι τάχα δεν του έδινε το λόγο, ότι συμπεριφερθήκαμε απρεπώς απέναντί του. Υπέπεσε ο ίδιος όμως σε απρέπεια, δηλαδή να βγάλει αυτήν την ανακοίνωση. Βέβαια συνεχίζει να προκαλεί κι εδώ, στην Αίθουσα της Ολομέλειας.

Δεν νομίζω ότι πρέπει να ανεβάσουμε τους τόνους. Ας τους χαμηλώσουμε και ας μιλήσουμε επί της ουσίας.

Εγώ θα ήθελα να αναφερθώ επί της ουσίας του νομοσχεδίου και να πω ορισμένες σκέψεις μου.

Έγινε πολλή κουβέντα για την αναγνώριση των διπλωμάτων του πρώτου πλοίαρχου και μηχανικού σαν διπλώματα που ισοβαθμούν ή ισοδυναμούν με τα διπλώματα των πτυχιούχων των ΑΕΙ. Βέβαια είναι προφανές ότι εδώ αλλά και στα γραπτά τους κείμενα οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας δεν αναφέρονται στη σχολή. Αναφέρονται για τους ναυτικούς που κατέχουν το δίπλωμα του πρώτου μηχανικού ή του πρώτου πλοίαρχου.

Εκ των πραγμάτων υπάρχει μια ασάφεια. Πιστεύω ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα αναγνώρισης της σχολής όταν οι ίδιοι οι προτείνοντες δέχονται ότι αυτό δεν μπορεί να γίνει.

Εγώ πιστεύω ότι οι ΑΕΝ είναι ισοδύναμες και αντίστοιχες με τα ΚΑΤΕ, όπως προβλέπεται από τη σχετική νομοθεσία και ότι σήμερα πρέπει να είναι αντίστοιχες με τα ΤΕΙ, όπως έχουν αναβαθμιστεί και έχουν γίνει ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, για τα οποία βέβαια δεν γίνεται λόγος. Διότι η Νέα Δημοκρατία στο σχετικό νομοσχέδιο για την ανωτατοποίησή του το καταψήφισε. Δηλαδή εδώ έχουμε την αντίφαση. Από τη μια μεριά λέμε να είναι ανώτατη σχολή και από την άλλη η Νέα Δημοκρατία μεταμορφώνεται, λέει όχι στη σχολή και προτείνει ν' αναγνωριστούν τα διπλώματα. Εν πάση περιπτώσει, υπάρχει μια πρόταση από την Κυβέρνηση να αναγνωριστούν σαν ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που να είναι ισότιμα με τα ΤΕΙ. Αυτό όμως δεν το θέλει η Νέα Δημοκρατία, διότι η ίδια καταψήφισε το νόμο για την ανωτατοποίηση των ΤΕΙ.

Επί της ουσίας όμως, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι πρέπει να καταβληθεί τεράστια προσπάθεια για την αναβάθμιση των ιδίων των σχολών. Πιστεύω ότι έχουν γίνει πολλά πράγματα από την πλευρά του Υπουργείου, αλλά χρειάζεται να γίνουν ακόμα περισσότερα για τη βελτίωση και των κτιριακών υποδομών και του εξοπλισμού αλλά και του διδακτικού προσωπικού, έτσι ώστε οι ΑΕΝ να προσφέρουν σύγχρονες εκπαιδευτικές υπηρεσίες υψηλότερης ποιότητας από αυτές που παρέχονται σήμερα. Αυτό θα πρέπει να είναι ένα στοίχημα και γι' αυτό θα πρέπει να αγωνιστούμε. Σε τελευταία ανάλυση το δίπλωμα του ναυτικού έχει σημασία όταν έχει αντίκρισμα. Διότι ο ναυτικός που θα μπαρκάρει, δεν θα μπαρκάρει επειδή το δίπλωμά του είναι ισότιμο με αυτό των ΤΕΙ ή των ΚΑΤΕ ή των ΑΕΙ. Θα μπαρκάρει γιατί θα έχει εκείνες τις γνώσεις που θα τον εμπιστευτεί ο ιδιοκτήτης για να τον βάλει πλοίαρχο ή μηχανικό κλπ.

Εδώ υπάρχει ένας παραλογισμός. Υπάρχει ένας λαϊκισμός σε αυτήν εδώ την Αίθουσα και πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ορισμένα πράγματα.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή τάχθηκα υπέρ της ισοτιμίας, όπως υπήρχε παλιά γι' αυτούς –γιατί σημασία έχει η γνώση που έχουν αποκτήσει– οι οποίοι αφού κάνουν στη θάλασσα μετά διαλέγουν τη στεριά. Και πάλι τονίζω ότι η ισοτιμία δεν έχει καμία ουσία στην πράξη για τους δουλεύουν στον ιδιωτικό τομέα σημασία έχουν οι γνώσεις τους και οι ικανότητές τους. Μόνο για τον δημόσιο τομέα υπάρχει θέμα και για τους εργαζόμενους σ' αυτόν αναφέρομαι. Για παράδειγμα κάποιος μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού έρχεται στη ΔΕΗ. Γι' αυτούς υπάρχει ζήτημα και πρέπει να γίνει αναγνώριση της ισοτιμίας. Γιατί έχουν αναγνωριστεί ισότιμοι αυτήν τη στιγμή, είναι στην ειδική κατηγορία στον κανονισμό προσωπικού της ΔΕΗ, αλλά υπάρχουν επιδοματικές διαφορές.

Να ξεκαθαρίσουμε λοιπόν εδώ στην Αίθουσα ότι αυτή η ισοτιμία δεν έχει καμία ουσία στην πράξη για τους ναυτικούς που είναι στα πελάγη, που ασκούν το επάγγελμα του ναυτικού, αλλά γι' αυτούς που στη συνέχεια έρχονται στη στεριά, δουλεύουν στη στεριά και ιδιαίτερα γι' αυτούς που δουλεύουν στις δημόσιες επιχειρήσεις, όσο απομένουν δημόσιες.

Εκεί, λοιπόν, να διευκρινιστεί. Και εγώ πιστεύω ότι σ' αυτές τις περιπτώσεις μπορεί να υπάρξει μια διατύπωση ότι για τις λοιπές συνέπειες –όχι για τις εκπαιδευτικές, κύριε Υπουργέ– τα πτυχία των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού είναι ισοδύναμα με τα πτυχία των ΤΕΙ. Επαναλαμβάνω όχι για τις εκπαιδευτικές συνέπειες, διότι εκεί πράγματι προσκρούμε στις διατάξεις του Συντάγματος. Και αυτό θα είναι μια προσφορά για τους ναυτικούς οι οποίοι κάποια στιγμή, κάτω από τις διάφορες συνθήκες, εγκαταλείπουν θάλασσα και έρχονται να δουλέψουν στη στεριά.

Πάλι ξανατονίζω ότι το ζήτημα είναι η ουσιαστική αναβάθμιση των σχολών, να υπάρχουν σύγχρονα κτίρια, σύγχρονες εγκαταστάσεις, σύγχρονος εξοπλισμός, καλοί καθηγητές. Εκεί πιστεύω ότι πρέπει να στραφεί η προσπάθεια του Υπουργείου.

Όσον αφορά τις άλλες διατάξεις, κύριε Υπουργέ, για τη ναυτική εκπαίδευση, πιστεύω ότι σωστά έρχονται οι διατάξεις για τη ρύθμιση των ιδιωτικών σχολών που λειτουργούν στο χώρο. Θα πρέπει εκεί να υπάρχει ιδιαίτερη προσοχή στους μηχανισμούς πιστοποίησης, εάν θέλουμε πράγματι τα πτυχία τα οποία παρέχονται να έχουν αντίκρισμα. Και στο χώρο των στεριανών επαγγελματιών υπάρχουν πολλά ινστιτούτα ιδιωτικά, αλλά και δημόσια. Θα έλεγα ότι τα ΙΕΚ που υπάρχουν σε όλη τη χώρα είναι πάρα πολλά. Παρ' όλα αυτά όμως το ποσοστό αυτών που πιστοποιούνται, που παίρνουν δηλαδή το χαρτί, που αναγνωρίζονται στο τέλος οι γνώσεις τους –όχι οι σπουδές τους– το ποσοστό είναι μικρό. Χρειάζεται να είναι ουσιαστική η πιστοποίηση, να πιστοποιούνται πραγματικά οι γνώσεις. Να μην υπάρχει αναγνώριση της διαδικασίας αλλά αναγνώριση των γνώσεων, γιατί μόνο έτσι θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε μπροστά. Τι να το κάνω εγώ εάν υπάρχουν πολλά ιδιωτικά ή δημόσια ινστιτούτα, ενδεχόμενα αύριο και ιδιωτικά πανεπιστήμια που κάποιος ευαγγελίζεται, όταν δεν παρέχουν γνώσεις οι οποίες να είναι χρήσιμες και αποδοτικές και για την οικονομία και για τους ίδιους τους σπουδαστές, τους απόφοιτους αύριο, τους εργαζόμενους.

Πιστεύω ότι συνολικότερα οι διατάξεις, όπως διαμορφώθηκαν και με τις παρεμβάσεις των συναδέλφων στην επιτροπή αλλά και εδώ, είναι θετικές και γι' αυτό τις υπερψηφίζω.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεί παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας σαράντα δύο μαθητές και τέσσερις συνοδοί από το 25ο Δημοτικό Σχολείο Λάρισας και είκοσι εννέα μαθητές και τρεις συνοδοί από το 6ο Δημοτικό Σχολείο Καλαμάτας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο κ. Γκατζής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, άκουσα με μεγάλο ενδιαφέρον τις ομιλίες των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων και της Νέας Δημοκρατίας και του κυβερνώντος κόμματος για τα υπέρ και τα κατά του νομοσχεδίου που συγκλίνουν σε ένα,

δηλαδή στην εφοπλιστική ενίσχυση και ασυδοσία στο χώρο της ναυτιλίας. Εδώ γίνεται και ένας διαγωνισμός για το ποιος θα προσφέρει τα περισσότερα και από τον Υπουργό και από τους ομιλητές του ΠΑΣΟΚ αλλά και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Θα ήθελα να πω εδώ για τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ τον κ. Κωνσταντίνου, που είπε ότι η Νέα Δημοκρατία ευαγγελίζεται φοροαπαλλαγές, το ένα ή το άλλο κλπ. ότι με το πρώτο πακέτο, κύριε Κωνσταντίνου, που προωθήθηκε το 2002 απ' αυτήν την Κυβέρνηση περιελάμβανε προκλητικές φοροαπαλλαγές για τους εφοπλιστές, μείωση της φορολογίας των πλοίων κατά 75%, χτύπημα μισθολογικών εργασιακών δικαιωμάτων κλπ. Να σας πω ακόμη ότι είκοσι χρόνια κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας μόνο στους ναυτικούς εργαζόμενους ισχύουν αυτοί οι αντεργατικοί και αντιλαϊκοί νόμοι οι προπολεμικοί, οι Μεταξικοί, οι χουντικοί, οι νόμοι του 330, ακόμα και η επιστράτευση, εις όφελος τίνος; Εις όφελος του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Ειπώθηκε φυσικά και από τον Υπουργό και από όλους ότι η ναυτιλία μας έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα. Βεβαίως έχει. Εις όφελος όμως τίνος είναι αυτά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα; Πείτε μου τι προσφέρουν στην εθνική οικονομία, κύριε Υπουργέ, αυτά τα εθνικά, όπως τα περιλαμβάνετε εσείς, και συγκριτικά πλεονεκτήματα; Μόνο ότι έχουν την ελληνική σημαία; Όλες οι υπηρεσίες είναι τελικά στη διάθεση των εφοπλιστών. Όλες οι υπηρεσίες και μάλιστα χωρίς φόρους, μάλιστα με την ιδιαίτερη φορολόγηση που έγινε ανά πλοίο όταν βγαίνουν έξω οι αποζημιώσεις, δεν πληρώνει κανένας ούτε μια δραχμή στην εθνική οικονομία και ας έχουμε εμείς σαράντα ναυτικά προξενεία, όπως είπε ο Υπουργός, για την εξυπηρέτηση των εφοπλιστών.

Εδώ όμως διαστρεβλώνεται και η αλήθεια. Ανέβηκε ο κύριος Υπουργός στο Βήμα και μας είπε ότι δεν έχουμε ανεργία. Με στοιχεία της υπηρεσίας του ίδιου του Υπουργείου, δύο χιλιάδες άνεργοι υπάρχουν αυτήν τη στιγμή σε όλες τις κατηγορίες. Και έχουμε τα δουλεμπορικά γραφεία, τα οποία λένε ότι δεν υπάρχει άνεργος, δεν ζητείται αυτή η θέση, και έχουμε αλλοιώσει τις συνθέσεις των πλοίων. Και σήμερα βρισκόμαστε στο σημείο να υπάρχουν πλοία με μόνο Έλληνα τον πλοίαρχο ή το μηχανικό, ιδιαίτερα στην υπερπόντια ναυτιλία.

Να έλθω, όμως και σε ορισμένα άλλα. Για τα λιμάνια, είπε ο κύριος Υπουργός, ότι δεν ιδιωτικοποιήσαμε τα λιμάνια, τα δώσαμε, λέει, στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Για ποια λιμάνια μιλάμε, κύριε Υπουργέ; Μιλάμε μήπως εδώ για της Αίγινας, μήπως της «Κολοπετινίτσας», της Αγριάς του Βόλου; Μιλάμε για τα λιμάνια τα οποία και θεωρούνται πύλες και είναι μέσα στην πορεία ανάπτυξης της χώρας. Να σας μιλήσω για το λιμάνι του Βόλου, το οποίο είναι δεμένο με την ιστορία της πόλης. Τώρα με τα άρθρα που υπάρχουν στο πέμπτο μέρος του συζητούμενου νομοσχεδίου, είναι έξι άρθρα, που δίνουν, κύριε Πρόεδρε, ζώνες ουσιαστικά εκμετάλλευσης στους ιδιώτες, να χτίζουν εκεί κτίρια κλπ. Και η τροπολογία που έφερε ένα ακόμα παραπάνω. Ιδιωτικοποιούνται πλήρως τα μεγάλα αυτά λιμάνια. Έχουν μεταβιβάσει τα μικρά λιμάνια στην Τοπική Αυτοδιοίκηση για να αποφύγουν και εκεί το κόστος της υποδομής και ανάπτυξης των λιμανιών αυτών, να το φορτώσουν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, ενώ στα μεγάλα αυτά λιμάνια που έχουν έσοδα κλπ., μπήκαν στο καθεστώς της ιδιωτικής οικονομίας ανώνυμες εταιρείες και δεν προσμένει η πόλη τίποτε.

Να πω για το λιμάνι του Βόλου τι καθεστώς υπάρχει; Να πω, κύριοι Βουλευτές –άκουσον, άκουσον– ότι τα αλιευτικά καράβια που προσδένουν σε μία δήθεν υποδομή που έχει φτιαχτεί, πληρώνουν δυσβάστακτα ποσά. Και μάλιστα με παράνομη σύνδεση που έκαναν από τη ΔΕΗ, έχουν διπλασιάσει και τριπλασιάσει το ρεύμα που τους δίνουν, το νερό τα έχουν δεκαπλασιάσει και ο κύριος Υπουργός, λέει ότι μπορούν να το κάνουν γιατί έχει παραχωρηθεί η χρήση τους.

Παράνομη σύνδεση είχαν, κύριε Υπουργέ, έτσι λέει το Υπουργείο Ανάπτυξης που είχαν μέσα τον έλεγχο της ΔΕΗ. Μέσω της ΔΕΗ σας διαψεύδει και λέει ότι έκανε παράνομη σύνδεση, δεν ζήτησαν από εμάς ρεύμα και κακώς το πληρώνουν το ποσό που το πληρώνουν.

Να πω δύο λόγια, κύριε Πρόεδρε, επειδή πολλά λέγονται για

την προσφορά των εφοπλιστών. Σαράντα γραμμές σήμερα θεωρούνται άγονες, δεν πιάνουν πλοία. Τι γίνεται σήμερα στις Βόρειες Σποράδες; Δεν υπάρχει συμβατική γραμμή. Έχουμε ένα, το «ΧΑΡΟΥΛΑ» που για να μπει ένα φορτηγό κύριε Πρόεδρε, πρέπει να γραφεί πριν από μια εβδομάδα. Έχουν απομονωθεί τα νησιά. Και οι τρεις δήμοι έχουν κάνει διαμαρτυρίες.

Σας ζήτησαν κύριε Υπουργέ, από τις 13 του μήνα συνάντηση και τους αγνοείτε. Είναι τρεις δήμαρχοι με λαϊκές συνελεύσεις και δεν τους απαντάτε πότε θα τους δεχθείτε. Και φθάσαμε στη θερινή περίοδο. Και εκεί τα νησιά που είναι τουριστικά, η Σκόπελος η Αλόνησος και η Σκιάθος, κύριε Πρόεδρε, κινδυνεύουν να μπουκωθούν σε μία πτώχευση γενίκευσης της περιοχής. Και όταν έχουμε ένα πλοίο που δεν μπορεί να πάρει τα φορτηγά, όταν έχουμε το τζέτ φέρυ, το οποίο λέει ότι δεν βάζει φορτηγά, μόνο μικρά επιβατικά και πληρώνουν μάλιστα οι άνθρωποι εκεί εισιτήριο ταχυπλόου, όταν αυτό έχει ταχύτητα συμβατικού πλοίου. Ακόμη έχουμε ένα, το «ΜΙΛΕΝΑ» που παρουσιάζεται μια φορά την εβδομάδα, που έρχεται από Μυτιλήνη και πάει Θεσσαλονίκη και πιάνει και τα νησιά, τα νησιά μας είναι απομονωμένα.

Και να φανταστείτε, κύριοι συνάδελφοι, ότι το 1960 είχαμε πέντε συμβατικά πλοία και σήμερα έχουμε ένα. Από τις 13 του μήνα σας ζήτησαν συνάντηση οι φορείς και οι δήμαρχοι της περιοχής και τους αγνοείτε. Σας το είπα προφορικά και μου είπατε ότι λύνεται το πρόβλημα την άλλη μέρα. Οι άνθρωποι έχουν ξεκινήσει εκεί διαδηλώσεις και εσείς μου είπατε ότι λύνεται το πρόβλημα την άλλη μέρα την προηγούμενη εβδομάδα που είχαμε την επιτροπή. Εκεί ζητάμε να υπάρχουν συμβατικά πλοία, κύριε Υπουργέ. Αφ' ότου με την απελευθέρωση που έκανε ο κ. Παπουτσή τα 3,5 δισεκατομμύρια επιχορήγησης των εφοπλιστών για τις μη γόνιμες γραμμές έγιναν 13,5 δισεκατομμύρια, η κατάσταση έχει χειροτερεύσει.

Επίσης είμαι υποχρεωμένος να μιλήσω και για την αστική ευθύνη. Στην ομιλία σας αποφύγατε, κύριε Υπουργέ, να μιλήσετε γι' αυτό. Τι γίνεται με την αστική ευθύνη, όταν έχουμε ακόμα και θανάτους, όταν για το «ΜΙΛΕΝΑ» πέρασαν τριαντάδυο μήνες και δεν έχει εκδικαστεί ακόμα η υπόθεση;

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα έπαιρνα το λόγο, αν δεν άκουγα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας ο οποίος με εξέπληξε με την επαναφορά του θέματος των μονοπύθμενων πλοίων σήμερα στην Ολομέλεια. Είναι ένα ερώτημα που τέθηκε την περασμένη εβδομάδα στην επιτροπή και πίστευα ότι μεσολάβησε και τόσος χρόνος, έτσι ώστε να συνειδητοποιήσει η Νέα Δημοκρατία το λάθος το οποίο έκανε με το να θέσει ένα τέτοιο ερώτημα ταυτιζόμενη με το πιο οπισθοδρομικό κομμάτι, αυτό του ελληνικού εφοπλιστικού κόσμου.

Τι συμφέροντα έχουμε πραγματικά η ελληνική ναυτιλία από την παρουσία και τη λειτουργία αυτών των μονοπύθμενων πλοίων τα οποία αποτελούν μια απειλή για το περιβάλλον, πράγμα το οποίο το είδαμε στην περίπτωση του "PRESTIGE"; Τι λόγο έχει η Ελληνική Προεδρεία να ταυτιστεί μ' αυτές τις οπισθοδρομικές και ύποπτες θέσεις και συμφέροντα, όταν σύσσωμη η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καταδικάσει την πρακτική των μονοπύθμενων πλοίων; Εμείς πρέπει να αποδείξουμε στον υπόλοιπο κόσμο ότι όχι μόνο είμαστε η πρώτη δύναμη στη ναυτιλία, αλλά ότι είμαστε και η καλύτερη ποιοτικά ναυτιλία.

Εν πάση περιπτώσει, η Νέα Δημοκρατία θα πρέπει να το ξεκαθαρίσει αυτό το θέμα, διότι και η αντίδραση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν άμεση και νομίζω ότι υπάρχει διάβημα της αρμοδίας επιτροπής στον Αρχηγό της Νέας Δημοκρατίας, το οποίο βέβαια δεν είδε το φως της δημοσιότητας, αλλά κρατήθηκε στα κρυφά για προφανείς λόγους. Υπάρχουν εκθέσεις όλων των επιτροπών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρώπης. Νομίζω ότι είναι λάθος η Νέα Δημοκρατία να ταυτίζεται μ' αυτά τα συμφέροντα. Εν πάση περιπτώσει, αν συνεχίσει να έχει αυτήν τη θέση, νομίζω ότι θα πρέπει να την καταγγείλουμε και να βγουν και να πουν ποια είναι αυτά τα συμφέροντα στο κόλπο των εφοπλιστών με τα μονοπύθμενα

πλοία και γιατί η Ελλάδα έχει συμφέρον να υιοθετεί αυτές τις αναχρονιστικές θέσεις.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Βαρίνο, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαι υποχρεωμένος να κάνω ορισμένες διευκρινίσεις. Ο κ. Πιπεργιάς, που απεχώρησε, δεν μας έδωσε το δικαίωμα να δευτερολογήσουμε. Αυτός ήταν ο λόγος που αποχώρησα από την επιτροπή. Είναι ο τελευταίος που έχει το δικαίωμα να λέει αυτά τα πράγματα από τη στιγμή που επιχείρησε δύο φορές – το θυμάστε πολύ καλά – στη δεύτερη συνεδρίαση στην επιτροπή να στερήσει από όλους μας τη δευτερολογία.

Κύριε Υπουργέ, το άρθρο 1 δεν το ψηφίζουμε, διότι αρνείστε να περιλάβετε στην παράγραφο 2 τη φράση:

“Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ανήκουν στην Τριτοβάθμια Ανώτατη Εκπαίδευση και το καταληκτικό πτυχίο του Πλοιάρχου Α' Τάξεως και Μηχανικού Α' Τάξεως είναι ισότιμα με πτυχία των Α.Ε.Ι.» Δεν δέχεστε να το βάλετε, δεν ψηφίζουμε το άρθρο. Και φυσικά δεν ψηφίζουμε όλο το νομοσχέδιο, αφού η φιλοσοφία όλου του νομοσχεδίου είναι αυτό το άρθρο. Ένα αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Και για το αλκοτέστ είναι στη φιλοσοφία...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Σας παρακαλώ. Ακούστε τι δεν ψηφίζουμε. Εσείς συνεχώς παραποιείτε τα πράγματα. Ευτυχώς γράφονται και Πρακτικά.

Δεν ψηφίζουμε το άρθρο 20, διότι θέλετε να βάλετε από το παράθυρο τριάντα πέντε οικονομολόγους τη στιγμή που έχετε τώρα δεκάδες οικονομολόγους μέσα στο Λιμενικό Σώμα, αξιωματικούς με μάστερ και δεν θέλετε να τους χρησιμοποιήσετε. Δεν τους θέλετε. Θέλετε να πάρετε τους δικούς σας, να τους βάλετε από το παράθυρο, να τους πετάξετε από πάνω. Δεν το ψηφίζουμε το άρθρο 20, κύριε Υπουργέ.

Δεν ψηφίζουμε τα άρθρα 31, 32, 33, 34 και 35, διότι, ενώ εσείς λέτε ότι είστε υπέρ του περιβάλλοντος, δίνετε το δικαίωμα στα Υπουργεία να επιχωματώνουν τις στεριές και τις θάλασσες δίχως να έχει γνώμη η νομαρχία και η δημαρχία. Πώς θα το κάνουμε δηλαδή;

Τώρα, εσείς, κύριε Λαφαζάνη, που κόπτεστε για το περιβάλλον, δεν είπατε κουβέντα γι' αυτά. Είπατε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πώς δεν είπα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης και Πειραιώς θα μπαζώνει τώρα τις ακτές από μόνος του. Και εσείς λέτε να το ψηφίσουμε. Ε, δεν το ψηφίζουμε.

Επίσης, δεν ψηφίζουμε το άρθρο 36, διότι σας είπαμε ότι δεν μπορεί ένας αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος να μετέχει σε ένα διοικητικό συμβούλιο μιας ανώνυμης εταιρείας η οποία είναι κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Δεν γίνεται. Είναι αξιωματικός του Λιμενικού. Όχι για το λόγο που λέει ο κ. Παπουτσή, ότι δεν εμπιστεύεστε τους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος. Απεναντίας, εμείς εμπιστευόμαστε τους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος. Είναι άξιοι αξιωματικοί και κανένας δεν έχει δικαίωμα να αμφισβητεί την προσφορά τους αυτήν τη στιγμή στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι, όμως, ασύμβατη η θέση αυτή με το δικαίωμα που του δίνετε να μετέχει σε ένα διοικητικό συμβούλιο ανώνυμης εταιρείας. Γι' αυτό, λοιπόν, δεν ψηφίζουμε αυτό το άρθρο.

Ακόμη, δεν ψηφίζουμε το άρθρο 44 που αναφέρεται σε αυτήν την τελευταία τροπολογία που φέρατε εδώ. Δίνετε το δικαίωμα σε δέκα λιμενικά ταμεία να κάνουν έργα 3 εκατομμυρίων ευρώ, δηλαδή περίπου 9 δισεκατομμυρίων. Είναι ζήτημα αν δύο, τρία λιμενικά ταμεία έχουν την υποδομή, έχουν τις τεχνικές υπηρεσίες για να μπορούν να παρακολουθήσουν τα έργα. Δεν συμφωνούμε. Θα μπορούσαμε να είχαμε συμφωνήσει μαζί σας –μας το φέρατε και την τελευταία στιγμή– αν είχατε βάλει μικρότερο ποσό. Αυτό το ποσό είναι μεγάλο, είναι τεράστιο. Δεν θέλουμε, λοιπόν, να ψηφίσουμε και αυτό το άρθρο.

Νομίζω ότι με σαφήνεια διατυπώσαμε τις θέσεις μας. Και δεν μπορούμε να τις παραποιείτε συνεχώς.

Όσον αφορά την Εστία Ναυτικών είπαμε ότι συμφωνούμε.

Αυτά, όμως, που λέτε δεν είναι αλήθεια. Συμφωνούμε στο να μεταφερθούν οι υπάλληλοι. Πρέπει να μεταφερθούν. Πλεονάζουν. Πρέπει να φύγουν. Και οι ίδιοι που επικοινωνήσαν μαζί μας, μας λένε «θέλουμε να φύγουμε, θέλουμε να δουλέψουμε, δεν θέλουμε να καθόμαστε και να παίρνουμε μισθό, θέλουμε να προσφέρουμε». Και δεν αμφιβάλω ότι αυτοί οι άνθρωποι θέλουν να το κάνουν.

Επομένως εκείνο που πρέπει να κάνετε εσείς είναι να ενισχύσετε την Εστία Ναυτικών. Είσαστε υπεύθυνοι γιατί έχασαν οι ναυτικοί 15 εκατομμύρια ευρώ. Ξέρετε πολύ καλά πόσο δύσκολα βγαίνουν τα χρήματα μέσα στη θάλασσα και ιδιαίτερα αυτών που ταξιδεύουν τόσο μακριά. Περιμέναν άλλες υπηρεσίες οι ναυτικοί από την Εστία Ναυτικών τις οποίες δεν μπορούσε η Εστία Ναυτικών όλα αυτά τα χρόνια να τις δώσει, διότι δεν είχε χρήματα. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Τώρα, όσον αφορά την ανεργία. Κύριε Υπουργέ, μην τα λέτε αυτά τα πράγματα σε αυτήν την Αίθουσα, τουλάχιστον άμα είμαι εγώ παρών. Να τα λέτε σε άλλους. Θα σας καταθέσω τη λίστα με τα στοιχεία από το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας. Σας παρακαλώ πολύ να τους ζητάτε να σας φέρνουν τα στοιχεία στο γραφείο σας. Όχι οι υπηρεσίες. Αυτοί να σας τα φέρνουν γιατί είναι πολύ σημαντικά να τα βλέπετε. Έχουμε τον Απρίλιο του 2003 δύο χιλιάδες ογδόντα τρεις ναυτικούς οι οποίοι προσφέρονται για εργασία. Το 1993, κύριε Υπουργέ, ήταν εξακόσιοι οκτώ. Τώρα, είναι δύο χιλιάδες ογδόντα τρεις. Το 1996 και το 1997 ήταν τέσσερις χιλιάδες. Εντάξει, μειώθηκε. Φουντώνει όμως -προσέξτε- η ανεργία. Πρέπει να βρείτε τα αίτια γι' αυτήν την υπόθεση. Μη μου λέτε εμένα ότι βγάλαμε τους συνταξιούχους. Όχι.

Τότε θα πάτε να μάθετε πόσες ναυτολογήσεις έγιναν στα βαπόρια. Δηλαδή ανάποδα: Θα πάτε να δείτε πόσες είναι οι ναυτολογήσεις. Σας λέω λοιπόν ότι οι ναυτολογήσεις το 2002 ήταν μόνο δεκατρείς χιλιάδες εξακόσια πενήντα ένα και το 1994 -δικιά σας περίοδο- ήταν είκοσι χιλιάδες το χρόνο. Λείπουν θέσεις εργασίας. Επομένως αυτό πρέπει να σας προβληματίζει. Μπορεί να φουντώσει η ανεργία και αν φουντώσει, θα δημιουργηθούν τεράστια προβλήματα.

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

Κύριε Πρόεδρε, ζητώ την ανοχή σας. Σε ένα λεπτό τελειώνω.

Κύριε Λαφαζάνη, θέλω να σας ρωτήσω το εξής: Όλες οι επιχειρήσεις στη στεριά δεν φροντίζουν να εκπαιδεύουν το προσωπικό τους; Γιατί εσείς είσαστε εμπιστοσύνη με τη ναυτιλιακή εταιρεία όταν εκπαιδεύει το προσωπικό της;

Ποιος διαμαρτυρήθηκε, κύριε Λαφαζάνη -μια ερώτηση κάνω δίχως να θέτω καμία μομφή- όταν έκανε σχολή ο κ. Κόκκαλης, ανώτερη σχολή κιόλας, για να εκπαιδεύει το προσωπικό του; Καλά έκανε ο άνθρωπος. Θα παίρνει οποιονδήποτε επειδή κάποιο πανεπιστήμιο ή κάποια σχολή έβγαλε κάποιον συγκεκριμένο με δίπλωμα; Καλά έκανε ο Κόκκαλης λοιπόν και έφτιαξε αυτήν τη σχολή για να εκπαιδεύει το προσωπικό του.

Επομένως εσείς γιατί διαμαρτύρεστε που ο εφοπλιστής ή οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία, που έχει ένα βαπόρι που κάνει 100 εκατομμύρια δολάρια, δεν θέλει να εκπαιδεύσει τον κόσμου που πάει μέσα στο βαπόρι του; Επειδή δηλαδή κάποιος του έδωσε το δίπλωμα, αυτός δεν πρέπει να ελέγξει τις ικανότητές του; Σας πληροφορώ ότι αυτό το κάνουν ήδη οι ναυτιλιακές εταιρείες. Εγώ που τις επισκέπτομαι τακτικά και αυτές, αλλά και τα ναυτεργατικά σωματεία, λειτουργούν από μόνες τους τέτοιες σχολές. Τις λειτουργούν και καλά κάνουν. Είναι υποχρέωσή τους να βοηθούν τη ναυτική εκπαίδευση.

Και κάτι άλλο: Το ξέρετε πολύ καλά ότι στο κεφάλαιο ναυτικής εκπαίδευσης συμμετέχουν και οι εφοπλιστές με 3 δισεκατομμύρια το χρόνο. Και καλά κάνουν και πρέπει να συμμετέχουν. Πώς δηλαδή; Το κράτος να εκπαιδεύει αυτούς τους ανθρώπους δίχως τη δική τους συμμετοχή; Βεβαίως και θα τους εκπαιδεύουν. Και βεβαίως να πληρώνουν τις εισφορές τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Λαφαζάνη, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Όποιος μιλάει γι' αυτά τα θέμα-

τα εκτίθεται και εκθέτει και την παράταξή του.

Κύριε Βαρίνο, το τι κάνει ο κάθε ιδιοκτήτης εταιρείας για να εκπαιδεύσει το προσωπικό του είναι μία εντελώς άλλη υπόθεση από το να εκπαιδεύσεις αποφοίτους ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού για να περάσουν από τη θέση του υποπλοιάρχου στον πλοίαρχο. Αυτό δεν είναι μία ιδιωτική υπόθεση του εφοπλιστή, δεν είναι μία ιδιωτική του υπόθεση να προάγει και να μετεκπαιδεύει από τον ένα βαθμό στον άλλον τον «δικό του» πλοίαρχο ή μηχανικό.

Αυτά θέλετε να κάνετε στη ναυτιλία και δυστυχώς θέλετε να την κάνετε υποχείριο συγκεκριμένων επώνυμων συμφερόντων της ποντοπόρου ειδικά ναυτιλίας. Λυπάμαι πάρα πολύ διότι αυτή η λογική ξέρετε πού μας οδηγεί; Στην μετατροπή αύριο ίσως και των ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού με την ίδια λογική. Γιατί να μη βγάλει ο κάθε εφοπλιστής τον πλοίαρχό του; Φτιάχνει ένα παραμάγαζο δίπλα και τον κατασκευάζει.

Το θέμα είναι ότι τα λέτε αυτά εδώ στη Βουλή χωρίς να έχετε επίγνωση του τι σημαίνουν και τι συνεπάγονται τέτοιου είδους απόψεις, τις οποίες καταθέτετε εδώ απ' αυτό το Βήμα. Το χειρότερο όμως είναι ότι σας ακολουθεί η Κυβέρνηση σ' αυτόν το δρόμο. Διότι, κύριε Βαρίνο, αυτόν το δρόμο άνοιξε η Κυβέρνηση. Γιατί την μέμφεστε και δεν ψηφίζετε το νομοσχέδιο;

Αυτόν το δρόμο άνοιξε. Πάμε τώρα στην ιδιωτική ΝΕΚΕ, αύριο ιδιωτικές ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, αύριο παραμάγαζο του κάθε εφοπλιστή, δικός μου ο πλοίαρχος, εγώ τον βγάζω, στήνω και μία εταιρεία. Σας είπα να κάνετε τις εταιρείες τουλάχιστον να είναι με ονομαστικές μετοχές μέχρι φυσικού προσώπου για να ξέρουμε τουλάχιστον ποιος έχει αυτές τις εταιρείες της επιμόρφωσης και της κατάρτισης.

Να με συγχωρεί ο κύριος Υπουργός, δεν ήμουν εδώ στην ομιλία του διότι δυστυχώς το πρόγραμμα της Βουλής για τα μικρά κόμματα είναι επίπονο. Υπάρχει και μία άλλη επιτροπή για τα ομολογιακά δάνεια, στην οποία έπρεπε να μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας εκπαιδεύουμε καλά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Απ' ότι πληροφορήθηκα δεν έκανε άλλες περαιτέρω αλλαγές στο νομοσχέδιο.

Κύριε Υπουργέ, γιατί τροποποιήσατε το νόμο για ένα χρόνο παράταση στους πλοιοκτήτες που δεν έχουν καλύψει την αστική τους ευθύνη; Δεν ξέρω αν δώσατε επαρκή αιτιολόγηση. Πάντως εμείς διαφωνούμε ριζικά με αυτό το θέμα. Το να αναπτύξετε και μια επιχειρηματολογία γιατί το κάνετε αυτό είναι σημαντικό, άσχετα ακόμα και αν δεν αλλάξετε τη σχετική παράγραφο. Πρέπει να μας εξηγήσετε ορισμένα πράγματα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τα είπε αυτά ο κύριος Υπουργός.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν είπε για την αστική ευθύνη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αν τα είπε θα τα διαβάσω από τα Πρακτικά.

Επίσης πρέπει να μας δώσετε μια απάντηση γιατί αλλάζετε και το ύψος της εγγυητικής επιστολής και την οποία στην ουσία τη συνδέετε με το ασήμαντο, ευτελές παράβολο. Στην ουσία καταργείτε την εγγυητική επιστολή. Θα φτάσουμε στο σημείο να μην υπάρχει επαρκής εγγυητική επιστολή, να μην υπάρχει κάλυψη αστικής ευθύνης και το πλοίο να συνεχίζει να κάνει δρομολόγια ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Δεν ξέρω αν απαντήσατε για την παράταση μετά τις 15 Ιουνίου. Αν μέχρι τις 15 Ιουνίου δεν έχουν καλύψει τα δρομολόγια που προβλέπονται από το νόμο για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αυτό που πρέπει να κάνουν είναι να επιβάλουν εσείς που έχετε τη δυνατότητα, δημόσια υπηρεσία. Δεν πρέπει να παρατείνετε τους διαγωνισμούς και μάλιστα μετά τις 15 Ιουνίου χωρίς να προσδιορίζετε και ένα τέλος. Νομίζω ότι αυτό δεν πρέπει να το κάνετε και θέλω μια τοποθέτησή σας επ' αυτού του θέματος.

Για τις οργανικές συνθέσεις των πλοίων μπορεί κάτι να είπατε. Γιατί όμως μειώνετε συνεχώς το προσωπικό στα σκάφη αναψυχής; Και απ' ό,τι λέγεται, θέλετε να το μειώσετε και ακόμη περαιτέρω. Σας επισημαίνω τον κίνδυνο μεγάλων ατυχημάτων με τα σκάφη αναψυχής. Πρέπει να υπάρχει επάρκεια προσωπικού και η δυνατότητα να λειτουργούν όχι με την ελευθερία του ιδιοκτήτη αλλά με ουσιαστικές δεσμεύσεις. Και αυτό γιατί κου-

βαλούν κόσμο ο οποίος πάει κάπου για να ψυχαγωγηθεί και όχι να βρεθεί εξ απορόπτων. Επίσης σας το λέω αυτό γιατί υπάρχει και το θέμα της ανεργίας. Δεν είναι δυνατόν να μειώνονται οι θέσεις σ' αυτόν το σημαντικό τομέα των σκαφών αναψυχής.

Εν τάχει σας λέω ότι δίνετε μεγάλες δυνατότητες χρησιμοποίησης πλέον των λιμένων για κερδοσκοπικούς λόγους ή για λόγους προσχώσεων ή για λόγους που αφορούν την εγκατάσταση νέων κτιρίων. Αγνοείτε το γεγονός ότι οι ίδιοι οι λιμένες λειτουργούν με κερδοσκοπική αντίληψη και ορισμένοι από αυτούς οδεύουν ταχέως προς ιδιωτικοποίηση. Δηλαδή οι προσχώσεις που θα κάνει ο ΟΛΠ αύριο ο ιδιωτικοποιημένος, μέχρι πού μπορεί να φθάνουν και μέχρι πού μπορεί να πιέζει για να προχωρούν;

Λέτε στο νομοσχέδιο «για παραχωρήσεις που συνοδεύονται από οποιοδήποτε έργο μόνιμης χρήσης και εγκρίνονται από το διοικητικό συμβούλιο, πριν την υλοποίηση της παραχώρησης, απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας». Για οποιοδήποτε έργο μόνιμης χρήσης χρειάζεται μόνο η έγκρισή σας; Δηλαδή ένας κερδοσκοπικός οργανισμός στο λιμένα μπορεί να κάνει οποιαδήποτε έργα μόνιμης χρήσης με μόνη τη δική σας έγκριση. Αυτό το θεωρώ λάθος και κινδυνεύουν οι λιμένες από ιδιωτικά συμφέροντα.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ανέμενα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον και παρακολούθησα με πολλή προσοχή την απάντηση του κυρίου Υπουργού στα θέματα, που έθεσα κατά τη διάρκεια της ομιλίας μου στην αρχή της συνεδρίασης. Δεν είμαι ευτυχής από την απάντησή και γι' αυτόν το λόγο είμαι υποχρεωμένος να κάνω ορισμένες παρατηρήσεις.

Η υποχρέωση της ασφάλισης για αστική ευθύνη τέθηκε για πρώτη φορά με το ν.2932/2001, όταν τότε ως Υπουργός πρότεινα και η Βουλή ψήφισε, επειδή ακριβώς νομοθετούσαμε ένα δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, στα πλαίσια του οποίου θα αναπτύσσον επιχειρηματική δραστηριότητα οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Οι επιχειρήσεις των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών έχουν υποχρεώσεις και αναλαμβάνουν ευθύνη απέναντι στην κοινωνία και στους ανθρώπους, απέναντι στις επιχειρήσεις που διακινούν τα προϊόντα τους και απέναντι στα περιουσιακά στοιχεία των οποίων αναλαμβάνουν την μεταφορά τους.

Τέτοιο ακτοπλοϊκό δίκτυο βεβαίως και δεν υπάρχει πουθενά στον κόσμο. Γιατί πουθενά δεν υπάρχει τέτοια χώρα, όπως η Ελλάδα, με τόσο μεγάλο αριθμό νησιών, με τέτοιες συγκοινωνιακές ανάγκες, που υπάρχουν στις ελληνικές θάλασσες και για νησιά.

Επομένως, κύριε Υπουργέ, μην κάνετε παραλληλισμούς με άλλες χώρες όπου δεν υπάρχουν ασφαλίσεις αστικής ευθύνης. Και αυτό είναι συζητούμενο. Και εγώ δεν γνωρίζω οι ελληνικές εταιρείες που αρνούνται την αστική ευθύνη, αν δρομολογώντας τα πλοία τους στη Βαλτική ή σε άλλες θάλασσες δεν ασφαλίζουν τα πλοία τους για αστική ευθύνη έναντι τρίτων. Αυτό για να είμαστε σαφείς. Σας παρακαλώ να βάλετε και τις υπηρεσίες σας να κάνουν αυτόν τον παραλληλισμό με άλλον τομέα των συγκοινωνιών. Και θέτω ευθέως το ερώτημα: γνωρίζετε καμία χώρα που να επιτρέπονται οι αερομεταφορές χωρίς ασφάλεια για αστική ευθύνη έναντι τρίτων; Οι ακτοπλοίοι κάνουν βεβαίως καλά τη δουλειά τους, αυτό επιθυμούν. Ποτέ δεν θέλουν κανόνες, έλεγχο και ασφάλιση. Και τι ζητούν; Ζητούν συνεχείς παρατάσεις δήθεν γιατί δεν βρίσκουν ασφαλιστικές εταιρείες. Ας απευθυνθούν σε καμία μεγάλη σοβαρή ασφαλιστική εταιρεία, είτε στον ελλαδικό είτε στον ευρωπαϊκό χώρο, και αμέσως θα βρεθούν και οι αντισταθμιστές και οι συνεταιρισμοί των ασφαλιστικών εταιρειών που θα μπορούν να αναλάβουν αυτό το ύψος του κινδύνου. Δεν το κάνουν γιατί δεν το θέλουν. Και ωθούν την Κυβέρνηση να δίδει νέες παρατάσεις. Για ποιο λόγο; Γιατί ευελπιστούν ότι θα κερδίσει στις επόμενες εκλογές η φίλα προσκείμενη Νέα Δημοκρατία στα συμφέροντά τους και επομένως το Νοέμβριο του 2004, όταν θα έρθουν στο δίλημμα να καταθέσουν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, τότε βεβαίως θα έχουν υλοποιηθεί οι εξαγγελίες της Νέας Δημοκρατίας για την αλλαγή του νόμου και την επικράτηση της ασυδοσίας στην

ακτοπλοϊκή αγορά. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Όσον αφορά την εγγυητική επιστολή. Ο προσδιορισμός του ποσού της εγγυητικής επιστολής, βάσει του μήκους και της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, αυτήν τη στιγμή τι κάνει; Εξαιρεί τους παράγοντες που αφορούν την εκμετάλλευση του πλοίου. Δηλαδή τη συχνότητα, τη μεταφορική κίνηση και το ναύλο, τους παράγοντες που δημιουργούν κέρδος στην επιχείρηση. Επομένως το αποτέλεσμα αυτής της τροποποίησης που γίνεται σήμερα, ποιο είναι; Είναι η μείωση της αξίας της εγγυητικής επιστολής.

Επιπλέον, κύριε Υπουργέ, επειδή πολλά ακούγονται στον Πειραιά και στη ναυτιλιακή κοινότητα, θα ήθελα να σας θέσω το εξής ερώτημα: Προτίθεσθε να καταργήσετε την εγγυητική επιστολή; Θα ήθελα μία απάντηση επ' αυτού. Γιατί εγώ θυμάμαι ότι η Βουλή νομοθέτησε, με πρόταση της Κυβέρνησης, γιατί η εγγυητική επιστολή ερχόταν για να καλύψει τις ανάγκες των νησιών, τις εποχές που οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να αποσύρουν τα πλοία τους από τις γραμμές και να παρακάμψουν τα νησιά. Οι νησιώτες γνωρίζουν πολύ καλά τι λέω.

Ένα τρίτο θέμα, κύριε Πρόεδρε -και με συγχωρείτε για το λίγο χρόνο που χρειάζομαι παραπάνω- είναι το εξής: Δεν αντιλαμβάνομαι και δεν αναφερθήκατε καθόλου στους λόγους για τους οποίους επιμένετε στη συμμετοχή του λιμενάρχη, του αξιωματικού του Λιμενικού Σώματος, επικεφαλής της αρχής ασφαλείας και εφαρμογής της αρχής για τη ναυσιπλοΐα, στα διοικητικά συμβούλια των ανωνύμων εταιρειών των λιμένων.

Δεν καταλαβαίνω τους λόγους και ιδιαίτερα γιατί σας ενοχλεί αυτή η διάκριση εξουσιών και λειτουργιών οι οποίες επιβάλλονται, που επιβάλλονται από τη χρηστή διοίκηση των ανωνύμων εταιρειών σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς από τη μια πλευρά και, δεύτερον, από την απεμπλοκή των αξιωματικών και του Λιμενικού Σώματος από οποιαδήποτε εταιρική δραστηριότητα η οποία έχει σκοπό το κέρδος.

Κύριε Βαρίνο, ό,τι και να πείτε και τον τελευταίο λιμενοφύλακα να ρωτήσετε δεν θα μπορέσετε ποτέ να πείσετε κανέναν ότι εγώ είμαι εκείνος που δεν περιβάλλω με εμπιστοσύνη τους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δεν είπα κάτι τέτοιο και αν το είπα το αποσύρω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Θέλω να παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό να πάρει θέση όσον αφορά την τροπολογία την οποία έχω υποβάλει για τη δίκαιη ρύθμιση στην εξέλιξη των υπαξιωματικών που προέρχονται από λιμενοφύλακες. Ένα αίτημα σε αντίθεση από ό,τι άκουσα στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, που είναι της Ομοσπονδίας των Λιμενικών Υπαλλήλων και έχει υποβληθεί εδώ και πολλούς μήνες.

Ευχαριστώ.

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

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού δεν μπορούμε να σχολιάσουμε τίποτα, γιατί από όσα τέθηκαν σε αυτήν την Αίθουσα με εξαίρεση την ιδιαίτερη προσοχή με την οποία αντιμετώπισε το θέμα ο κ. Παπουτσής δεν πήραμε απαντήσεις.

Δεν πήραμε ουσιαστική απάντηση γιατί δεν συμπεριλαμβάνεται η πρότασή μας για ανωτατοποίηση των σχολών και ισοτιμία των πτυχίων Α' τάξεως πλοίαρχων και μηχανικών με τα ΑΕΙ. Έχουμε ισοτιμία των σχολών με την τριτοβάθμια εκπαίδευση και επίσης του καταληκτικού διπλώματος όπως είπα, με τα ΑΕΙ.

Δεν κατάλαβα τι θέλει να μας πει ο Υπουργός. Μάλλον παρεκάμψε το θέμα γιατί είναι ένα θέμα που αγγίζει τους Έλληνες ναυτικούς, αγγίζει αυτούς τους οποίους η ίδια η Κυβέρνηση μέσα στα οκτώ χρόνια έχει καταφέρει να μειώσει σε σημαντικά νούμερα όπως απέδειξε ο κ. Βαρίνος, κατά οκτώ χιλιάδες περίπου τις ναυτολογίες.

Φάνηκε ότι και μεν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σέβεται τους ναυτικούς, όμως ο Υπουργός Οικονομίας τους αγνοεί. Πέρυσι αναγκάστηκαν να καταφύγουν σε απεργία, να επιστρατευτούν, για να πειστεί ο Υπουργός Οικονομίας και να κάνει πράξη αυτό που είχε εξαγγείλει ο ομοτράπεζός του και συμμετέχων στην ίδια Κυβέρνηση Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και

αυτό είναι η αύξηση των συντάξεών τους. Ένα δίκαιο αίτημα που το στηρίζει το σύνολο του πολιτικού κόσμου και αρνείτο πεισματικά η Κυβέρνηση να το δώσει.

Βλέπω τον κ. Λαφαζάνη και τον κ. Γκατζή να μιλάνε για σεβασμό για τους Έλληνες ναυτικούς και τη δουλειά τους. Όμως πώς στέκεστε απέναντι στα ναυτεργατικά σωματεία που χάνουν από τις ρυθμίσεις που στηρίζετε εσείς, που στηρίζατε προχθές με το λόγο σας, χιλίες διακόσιες θέσεις εργασίας. Μην έρχεστε μετά να ρίχνετε κροκοδείλια δάκρυα σε βάρος των ανέργων, διόθεν συμπεραστέκομενοι. Σήμερα συναινείτε σε μία πολιτική που προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι αντιναυτιλιακή πολιτική και μόνο σκοπό έχει την εξυπηρέτηση των πολιτικών των κυβερνήσεων της Ισπανίας και της Γαλλίας. Δεν έχει καμία σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, δεν έχει αποδειχθεί από καμία μελέτη μέχρι τώρα αυτό, δεν θεωρούμε ότι ένας Κανονισμός που ψηφίστηκε και τέθηκε σε εφαρμογή πέρυσι το καλοκαίρι θα πρέπει φέτος το καλοκαίρι να αναθεωρηθεί. Και αν σας έπιασε η περιβαλλοντική ευαισθησία, δεν βλέπω να συμμετέχετε στην προσπάθεια διαφόρων φορέων να λειτουργήσουν ΧΥΤΑ στην περιφέρεια, ώστε να σταματήσει αυτή η απαράδεκτη κατάσταση που υπάρχει στα λιμάνια από τα απόβλητα και τα μπαζώματα.

Δεν σας βλέπω να είσατε πρωτοπόροι, τουλάχιστον δεν βλέπω την Κυβέρνηση, όταν δημιουργούνται περιβαλλοντολογικά εγκλήματα στη χώρα, να ανασκίρτει και να φωνάζει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Τι λέτε τώρα;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Και πληρώνουμε τον Κουρουπιτό κάθε μέρα που περνάει. Πληρώνουμε αυτό το περιβαλλοντολογικό έγκλημα.

Αλλά μας έπιασε τώρα η ευαισθησία. Ποια ευαισθησία; Ας αποφασίσουμε: Θέλουμε ανάπτυξη; Θέλουμε διεθνή ανταγωνισμό; Θέλουμε πραγματικά σεβασμό του περιβάλλοντος σε υγιή και ανταγωνιστική βάση; Γιατί μονομερή μέτρα που πλήττουν μόνο την ευρωπαϊκή ναυτιλία –δηλαδή, την ελληνική, γιατί δεν υπάρχει άλλη ευρωπαϊκή ναυτιλία– και αφήνουν...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Τι λέτε;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Δεν υπάρχει. Το 65%, με την είσοδο της Μάλτας και της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι η ελληνόκτητη ναυτιλία. Οι άλλες χώρες και ιδιαίτερα αυτές που φωνάζουν δεν έχουν...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ : Η εθνική οικονομία έχει;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Λοιπόν, πλήττονται οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων και δεν θα φωνάξουμε; Δεν θα αντισταθούμε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Τα σκέφτεστε αυτά που λέτε;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Κύριε Λαφαζάνη, νομίζω ότι έχετε μια άρνηση απέναντι σε αυτό που είναι πραγματικά η ναυτιλία. Η ναυτιλία είναι ανταγωνισμός σε διεθνοποιημένη αγορά. Δεν υπάρχει άλλο πράγμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Ανταγωνισμός, αλλά όχι εις βάρος του περιβάλλοντος όμως.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ : Φυσικά, αυτό λέμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Ο διπλός πάτος... **ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ** : Κύριε Πρόεδρε, εμείς είμαστε υπέρ του διπλού πάτου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : ...πρέπει να υπάρχει σε όλα τα καράβια. Τελείωσε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, είσατε μηχανικός και θα σας αναφέρω, επειδή παρεμβαίνετε το εξής...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Είναι αποδεχόμενο μαθηματικά και μηχανικά ότι αυτά που έχουν διπλό πάτο δεν αδειάζουν το περιεχόμενό τους στη θάλασσα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Είσατε μηχανικός και ξέρω ότι καταλαβαίνετε. Άρα, καταλαβαίνετε το εξής; Ότι δηλαδή, ασκεί η Ευρώπη μονομερώς μέτρα που έχουν μόνο τις ευρωπαϊκές σημαίες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Πρώτα-πρώτα, η Αμερική τα έχει. Απαγορεύεται σε αμερικάνικο λιμάνι να μπει πλοίο χωρίς διπλό πάτο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : ...και αφήνουν να έχουν όλες τις άλλες σημαίες του κόσμου και ουσιαστικά οδηγούν σε απο-

ευρωπαϊσμό της ναυτιλίας και αφελληνισμό της ελληνικής ναυτιλίας. Να υποστέλουν τις σημαίες, να βάζουν άλλες σημαίες και να πηγαίνουν σε άλλα λιμάνια.

Αν αυτό θέλετε να είναι η πολιτική σας, αν αυτό θέλετε και πιστεύετε ότι στηρίζει τις θέσεις των Ελλήνων εργαζομένων, τότε με γεια σας με χαρά σας. Εμείς δεν πρόκειται να συναινέσουμε, γιατί πάνω από όλα πιστεύουμε ότι στα ευρωπαϊκά φόρα, στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς θα πρέπει να σηκώνουμε κόκκινη σημαία εκεί που μπαίνουν άλλα πολιτικά συμφέροντα για να προασπίσουν διόθεν περιβαλλοντικές ευαισθησίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Καλώς.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο, για δέκα λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας) : Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν περίμενα ότι αγορητές από τη Νέα Δημοκρατία θα ξανάφερναν στην Αίθουσα αυτή σε συζήτηση το θέμα της αναθεώρησης του κανονισμού 417/2000 για την ταχύτερη απόσυρση των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων, για να ακριβολογούμε. Και δεν περίμενα να το φέρει γιατί ακόμα δεν έχει απαντήσει σε δύο βασικές ερωτήσεις δικές μου.

Η πρώτη είναι: Αφού έχετε μια διαφορετική άποψη γιατί οι ευρωβουλευτές σας δεν κατέθεσαν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αυτήν τη διαφορετική άποψη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ : Γιατί ντρέπονται, όπως ντράπηκε και ο κ. Παυλίδης στην επιτροπή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ : Και τι θα έκαναν...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας) : Όχι, δεν θα λέτε άλλα στη Βουλή και άλλα στο Ευρωκοινοβούλιο. Αυτήν τη διγλωσσία να την εγκαταλείψετε. Δεν σας τιμά.

Δεύτερον, η κοινή θέση ελήφθη από τους Αρχηγούς Κρατών στην Κοπεγχάγη και στο Εαρινό Συμβούλιο, από τους δεκαπέντε Υπουργούς Περιβάλλοντος, από τους δεκαπέντε Υπουργούς Ναυτιλίας, από την Επιτροπή RAT για τις μεταφορές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και από το σύνολο του Κοινοβουλίου, γιατί δεν κατατέθηκε καμία τροπολογία. Δηλαδή όλοι αυτοί είναι από τη μία μεριά και η Νέα Δημοκρατία από την άλλη μεριά. Γιατί; Είναι λάθος τα στοιχεία σας και σας παρακαλώ περάστε την επόμενη βδομάδα, μετά την 5η Ιουνίου, μετά το Συμβούλιο Υπουργών, να σας δώσω τα πραγματικά στοιχεία.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Καταθέστε τα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας) : Διότι για να σας δώσω μία γεύση για τι μιλάτε και τι υποστηρίζετε, να σας πω ότι θίγονται από τα κάτω των πέντε χιλιάδων τόνων, μεταξύ εξακοσίων και πέντε χιλιάδων τόνων. Από τα ογδόντα επτά ελληνικά δεξαμενόπλοια θίγονται τρία. Αυτά τα τρία υποστηρίζετε; Ελάτε να σας δώσω και φωτογραφίες τους.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Για τα πέντε χιλιάδων τόνων;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας) : Δεύτερον, για τα άνω των πέντε χιλιάδων τόνων μονοπύθμενα εκτός προδιαγραφών διπλού τοιχώματος και των ειδικών προδιαγραφών, είναι είκοσι δύο.

Ελάτε να σας δώσω για τα ελληνόκτητα, αλλά μη μιλάτε γι' αυτά γιατί αυτά δεν έχουν Έλληνες ναυτικούς πάνω. Γι' αυτό και έχουν φύγει από την ελληνική σημαία. Γι' αυτό, η δική σας θέση για την εργασία, για την οποία κόπτεστε και κατηγορείτε τον αγορητή του Συνασπισμού, είναι λανθασμένη και παραπληρική, διότι έχετε δηλώσει ότι, αν γίνετε κυβέρνηση, θα καταργήσετε τις συνθέσεις των πλοίων και αυτό έχετε πει σε όλες τις συνεντεύξεις σας.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Ποτέ δεν έγινε κάτι τέτοιο. Μα, τι λέτε τώρα;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας) : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω εξαντλήσει το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης. Όμως, η Νέα Δημοκρατία την τελευταία στιγμή –άλλο είχε καταθέσει απ' την αρχή ο κ. Βαρίνος, στο οποίο συμφώνησα και άλλο τελικά κατέθεσε– σ' αυτό που ζητά να αποδεχθώ εγώ, δεν απαντάει σε δύο πράγματα. Σας ρώτησα αν είστε υπέρ αυτής της ειδικής ναυτικής εκπαίδευσης και της εποπτείας της από το ΥΕΝ. Απαντήσατε, ναι. Σας λέω, λοιπόν, ότι αν δεχθώ τη δική σας δήλωση, τότε αυτή η εποπτεία πρέπει

να πάει στο Υπουργείο Παιδείας, διότι η ανώτατη εκπαίδευση στη χώρα μας είναι υπό την εποπτεία του Υπουργείου Παιδείας και μόνο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Όχι, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δεύτερον, δεν απαντήσατε, διότι αν αύριο το πρωί αποφασίσουμε αυτό που λέτε, τότε πρέπει να ισχύσουν οι διατάξεις για το διδακτικό προσωπικό που θέλει να βγάλει καπετάνιους και μηχανικούς. Αυτό το διδακτικό προσωπικό πρέπει να έχει διδακτορικό, συγγραφή βιβλίων, πολυετή υπηρεσία. Ξέρετε ότι τέτοιο διδακτικό προσωπικό δεν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ούτως ή άλλως, αυτό το θέμα έχει τεθεί ξανά στη Βουλή με τις Σχολές Τουριστικών Επαγγελμάτων και δεν μπορούσε να γίνει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Αυτά είναι αδικαιολόγητα πράγματα!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Να σας το θέσω απλά: Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Μέσα στα πλαίσια του ευρωπαϊκού και του εθνικού συστήματος πιστοποίησης σπουδών σας δηλώνω ότι μαζί με το Υπουργείο Παιδείας θα προσδιορίσουμε επακριβώς το τι είναι αυτές οι σχολές, διότι πράγματι κανένας δεν γνωρίζει αν είναι ανώτερες ή ανώτατες. Είναι ξεκαθαρισμένο ότι ανήκουν στην τριτοβάθμια και πρέπει αυτό μέσα στην αλλαγή του καθεστώτος να το προσδιορίσουμε. Όμως δεν προσδιορίζεται με μία διάταξη που φέρνετε εσείς, η οποία δεν είναι νομοτεχνικά επεξεργασμένη και γίνεται για λόγους σκοπιμότητας.

Όσον αφορά στα θέματα των λιμανιών, οι διατάξεις αυτές υπάρχουν. Απλώς, για να μπορούμε να έχουμε παρεμβάσεις, δεν κάνουμε τίποτα παραπάνω από το να δίνουμε μία σχετική αυτονομία, βάζοντας ένα ποσό που το ορίσαμε στα τρία εκατομμύρια ευρώ. Αυτό είναι το ποσό, με το οποίο μπορεί η εκάστοτε λιμενική αρχή να δρα μέσα στα πλαίσια της περιφέρειας και της περιφερειακής πολιτικής.

Αυτό το κάνουμε για να δώσουμε τη δυνατότητα επιτάχυνσης των έργων, για τα οποία έχουμε δεσμεύσει συγκεκριμένους πόρους -και ζητήσαμε και πρόσθετους πόρους- ώστε να μπορέσουμε σ' αυτά τα λιμάνια να κάνουμε το γρηγορότερο δυνατόν τις παρεμβάσεις που έχουν ήδη ενταχθεί, είναι ώριμες, έχουν κατατεθεί τα δελτία και έχουν γίνει δεκτές και από τις περιφέρειες.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, μελέτες έχετε; Είναι ώριμα τα έργα; Πώς δεσμεύεστε δηλαδή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Κεδικόγλου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αγαπητέ κύριε Κεδικόγλου, εδώ συζητάμε τέσσερις ώρες και εσείς μπήκατε πριν από τρία λεπτά.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Πνίγεται ο κόσμος στο Μαντούδι, γιατί δεν έχετε μελέτες!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Κεδικόγλου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όσον αφορά στην ασφάλιση επιβατών και οχημάτων με ακτοπλοϊκά πλοία, το θεσμικό πλαίσιο το οποίο υπήρχε και καλύπτει, συμπληρώθηκε με το ν. 2932/2001. Η παράταση αυτή δίνεται για την προσαρμογή τουλάχιστον δύο περιπτώσεων, όχι για τους εφοπλιστές -και τα καταθέτω στα Πρακτικά- αλλά για την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας και για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιος Ανωμερίτης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Γι' αυτό κάναμε και ειδική επιτροπή, για να τα εξετάσουμε. Δεν καταργούμε το άρθρο.

Το άρθρο θα εφαρμοστεί, αλλά υπάρχουν, όπως είπα και στην πρωτολογία μου, ειδικά για το θέμα του μη συμβατικού δικαίου, οι παρατηρήσεις από την ασφαλιστική αγορά, διότι διαπιστώσαμε ότι αυτοί οι κίνδυνοι, μη μετρήσιμοι και μη

στατιστικά επεξεργασμένοι, δεν μπορούν να εφαρμοσθούν αμέσως. Μόνο γι' αυτό ζητάμε την παράταση και πιστεύω ότι μέσα στο επόμενο δίμηνο, τρίμηνο, πεντάμηνο, θα μπορέσει να γίνει.

Γι' αυτό θα δεχόμαστε, για να μη θεωρηθεί ότι πάμε να προλάβουμε και τον παραπάνω χρόνο, να γίνει εξάμηνο, να μη είναι έτος. Αλλά η νομοπαρασκευαστική επιτροπή πρέπει να μας δώσει μια απάντηση, διότι οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι ελληνικές, οι αντασφαλιστικές και τα P&I CLUBS, στα οποία απευθύνθηκαν οι ναυτιλιακές εταιρείες λένε «εμείς δεν μπορούμε να καλύψουμε αυτούς τους κινδύνους».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μου επιτρέπετε μία διακοπή, γιατί το επικαλείσθε συνέχεια;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Μισό λεπτό να τελειώσω και το επόμενο, για να μην το ξεχάσω.

Όσον αφορά την εγγυητική επιστολή, κάθε άλλο παρά καταργείται. Απλώς γίνεται πιο εύκολος ο μαθηματικός τύπος υπολογισμού. Το άρθρο που κατέθεσα λέει «για την ακριβή και καλή εκτέλεση των όρων δρομολόγησης κατατίθεται εγγυητική επιστολή στο Υπουργείο, πριν από την έναρξη των δρομολογίων». Δεν καταργείται. Απλώς ο μαθηματικός τύπος περιορίζεται σ' αυτό που περιγράφει ως ολικό μήκος του πλοίου, διότι με τους προσδιορισμούς που υπήρχαν περί ναύλων κλπ. δεν προσδιοριζόταν εύκολα μια εγγυητική επιστολή. Παρ' όλα αυτά η εγγυητική επιστολή όχι μόνο δεν καταργείται, αλλά διατηρείται. Πάλι με υπουργική απόφαση ήταν το ποσό και με το προηγούμενο και μ' αυτό. Δεν αλλάζει κάτι. Απλώς ο μαθηματικός τύπος βελτιώνεται -δεν αλλάζει το ποσό- για να βγαίνει εύκολα. Αυτή είναι η ουσία αυτού του άρθρου για να μη λέμε κάτι διαφορετικό.

Τέλος, για την τροπολογία που έχει καταθέσει ο κ. Χρήστος Παπουτής που αφορά το θέμα των υπαξιωματικών, θα πω το εξής. Επειδή ετοιμάζουμε συγκεκριμένο νομοσχέδιο και σε ένα μήνα το αργότερα θα έχει κατατεθεί στη Βουλή, με όλα τα θέματα του προσωπικού, αυτό συνεξετάζεται από την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος και φυσικά θα αντιμετωπιστεί -θα δούμε πώς θα αντιμετωπιστεί, γιατί είναι ένα πολυσύνθετο θέμα- μαζί με πολλά άλλα θέματα εκεί. Επομένως αυτό θα έρθει σε επόμενο νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είπα και στην πρωτολογία μου, εμείς φέραμε ένα σχέδιο νόμου, το οποίο αναγνωρίζεται ότι πραγματικά -με όλα τα παρεπόμενα προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις- συνθέτει ένα νέο σύστημα. Αυτό το νέο σύστημα θέλουμε να στηρίξουμε.

Ταυτόχρονα όμως φέραμε και διατάξεις που είναι πολύ θετικές. Γι' αυτό είπα προηγουμένως -και με αυτό κλείνω- ότι κανείς δεν συζήτησε ότι καθιερώνουμε αλκοτέστ στη θάλασσα για τους καπετάνιους των σκαφών αναψυχής. Αυτό δεν είναι μεγάλο θέμα; Δεν είναι μεγάλο θέμα το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής; Δεν είναι μεγάλα θέματα όλα τα άλλα τα οποία συμπεριλάβαμε;

Γι' αυτό θεωρώ ότι αυτό το σχέδιο νόμου και στο πρώτο του μέρος και στο δεύτερο προωθεί τα θέματα της εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Ευχαριστώ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι πραγματικά θαυμαστή αλλά συνηθισμένη για το ΠΑΣΟΚ η μεταλλαγή του Υπουργού. Αν τον άκουγε κανείς το Νοέμβριο του περασμένου χρόνου να μιλάει για το «PRESTIGE», αν τον άκουγε στη συνέχεια να μιλάει το Δεκέμβριο και δημόσια αλλά και στην επιτροπή να λέει ότι δεν φταίνει τα μονοπύθμενα και ότι το ατύχημα του «PRESTIGE» δεν οφείλεται στο γεγονός ότι ήταν μονοπύθμενο, αλλά ακριβώς στον κακό χειρισμό του ισπανικού αντίστοιχου, ας το πούμε, Υπουργείου -δεν υπάρχει αντίστοιχο- του γενικού διευθυντού, ο οποίος μάλιστα υπέβαλε και την παραίτησή του -τώρα απ' ό,τι πληροφορούμαι ξαναγύρισε πάλι στη θέση του- θα κατέληγε ότι οι κακοί χειρισμοί οδήγησαν σ' αυτό το έγκλημα που έγινε με το «PRESTIGE».

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, πριν ακόμη γίνει πλήρης η έκθεση για τα αίτια αυτού του ναυαγίου, έσπευσε γι' αυτές τις αποφάσεις. Ο κύριος Υπουργός μέχρι το συμβούλιο Υπουργών επέμενε ότι αυτό δεν θα γίνει και ότι δεν θα ληφθεί εσπευσμένα μία απόφαση υπό την επήρεια της συναισθηματικής φόρτισης και της αντίδρασης της κοινής γνώμης. Είναι γεγονός ότι μία τέτοια απόφαση σοκάρει το επιχειρηματικό κλίμα. Μας έλεγε, λοιπόν, τότε για σημαντικό αριθμό μονοπύθμενων πλοίων που έχει η Ελλάδα, αλλά δεν καταθέτει τα στοιχεία στη Βουλή. Μας λέει ότι θα μας πει ιδιαίτερος για δύο ή τρία πλοία.

Κύριε Υπουργέ, αν πράγματι είναι έτσι, δεν έχουμε κι εμείς κανένα λόγο να επιμένουμε. Όμως, πολύ φοβάμαι ότι δεν είναι έτσι. Οι δικές μου πληροφορίες λένε για εκατόν ενενήντα δύο ελληνόκτητα πλοία που υφίστανται αυτές τις αποφάσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίες θα δημιουργήσουν πάρα πολύ μεγάλο πρόβλημα στην επιχειρηματική αγορά της ναυτιλίας. Θα δημιουργήσουν πρόβλημα στους Έλληνες πλοιοκτήτες, στις τράπεζες, ακόμη και στις εμπορευματικές μεταφορές και ιδιαίτερα στη μεταφορά του πετρελαίου, όταν αυτές οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως φαίνεται, θα επιστεφθούν και από επτά χρόνια που ήταν η προθεσμία της απόσυρσης, τώρα θα γίνουν δύο χρόνια.

Εσείς ο ίδιος, μιλώντας στην επιτροπή, μας είπατε ότι δεν θα αφήσετε το συμβούλιο των Υπουργών να αποφασίσει, αλλά θα παραπέμπατε το θέμα στον ΙΜΟ, ο οποίος θα ελάμβανε μία γενικότερη απόφαση. Φυσικά θα δινόταν μία μεγαλύτερη παράταση, διότι δεν θα μπορούσε μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα εξήντα πέντε εκατομμύρια τόνοι, γιατί τόσο περίπου είναι όλα τα μονοπύθμενα που κυκλοφορούν σε όλον τον κόσμο, σύμφωνα με τις πληροφορίες μας, να γινόνταν ένα τέτοιο σοκ στην επιχειρηματική ναυτιλία, με όλες τις επιπτώσεις που θα είχε από κει και πέρα στις εμπορευματικές μεταφορές και ιδιαίτερα στα τάνκερ και στη μεταφορά του πετρελαίου, ιδιαίτερα στην Ευρώπη, που έχει μεγαλύτερη εξάρτηση από το πετρέλαιο από όλες τις άλλες προηγμένες χώρες. Γι' αυτό, λοιπόν, εμείς επιμένουμε σ' αυτά που εσείς ο ίδιος λέγατε τότε. Δεν λέμε τίποτε το αντίθετο.

Όμως, ποια είναι η δική σας συμπεριφορά; Αντί να πείτε ότι αλλάξατε απόφαση, ότι πληροφορηθήκατε νέα στοιχεία, αρχίζετε και διαρρέετε από το Υπουργείο σας στις εφημερίδες ότι η Νέα Δημοκρατία υποστηρίζει τους εφοπλιστές, τους αλήτες των θαλασσών, όπως δήλωσε ο Σιράκ, τα σαπιοκάραβα και οτιδήποτε άλλο. Νομίζω ότι αυτό δεν είναι πολιτική που συμβάλλει και στο «ανεβάσμα» του πολιτικού κλίματος. Εν πάση περιπτώσει, έρχονται και εκλογές. Πρέπει να το κρατήσουμε αυτό, γιατί αρκετά έχει υποβιβαστεί η πολιτική στη χώρα μας και απέναντι στην κοινή γνώμη νομίζω ότι εμείς θα πρέπει να προσπαθούμε όσο το δυνατόν να την «ανεβάσουμε».

Μακριά από μας, λοιπόν, οι όποιες αιτιάσεις ότι δεν έχουμε περιβαλλοντική ευαισθησία. Βεβαίως και έχουμε αλλά δεν νομίζω ότι με τέτοιες αποφάσεις, σοκάροντας το επιχειρηματικό κλίμα, καταφέρνουμε τίποτα. Αυτό θα έχει άμεσες επιπτώσεις για τους εργαζόμενους, για τους οποίους κόπτεσθε, κύριε Λαφαζάνη.

Όμως, η πραγματική προστασία του εργαζόμενου δεν είναι να του λες να μην απολυθεί ή να πάρει μία δραχμή παραπάνω. Η πραγματική προστασία του εργαζόμενου είναι όταν φροντίζεις να δημιουργείς ανάπτυξη στη χώρα, για να δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, για να έχει ο εργαζόμενος και πολλές επιλογές και από την ανάπτυξη να μπορούν να ανεβαίνουν τα εισοδήματα.

Δυστυχώς για την πατρίδα μας, σήμερα το κατά κεφαλήν εισόδημα είναι το τελευταίο στην Ευρώπη, είναι χαμηλότερο από το 70% και μάλιστα είναι 70% γιατί διαιρείται το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν με τον ελληνικό πληθυσμό και δεν υπολογίζονται οι πάνω από ένα εκατομμύριο εργαζόμενοι μετανάστες. Αν υπολογιστούν κι αυτοί, τότε θα φτάσει σε ανησυχητικά και χαμηλότερα σημεία.

Έτσι, λοιπόν, χρειαζόμαστε ανάπτυξη. Δεν μπορούμε να δημιουργήσουμε ανάπτυξη όταν με τέτοιες μεθόδους συμφωνούμε κι εμείς, για να διαταράσσεται ένα επιχειρηματικό κλίμα

στην εμπορική ναυτιλία. Εμείς, από τα επιχειρήματα του Υπουργού, που για μήνες ολόκληρους τα ακούγαμε να λέγονται τόσο δημόσια, όσο και επίσημα στην Επιτροπή και είναι καταγεγραμμένα στα Πρακτικά της Βουλής, αλλά και στις ενημερώσεις που μας έκανε ο κ. Υπουργός, αλλά και σε άλλα νομοσχέδια που έφερε, γι' αυτό επιμέναμε σ' αυτό το θέμα, μπας και βοηθούσαμε την υπόθεση της εμπορικής ναυτιλίας.

Γι' αυτό και μόνο μας ενδιαφέρει. Όσο για τη σύνθεση, δεν έχουμε εμείς στο πρόγραμμά μας μείωση της σύνθεσης. Αντίθετα, ο προπροκατοχός σας κ. Σουμάκης έκανε τη μείωση των συνθέσεων και μακριά από εμάς οποιαδήποτε τέτοια καταγραφή στο πρόγραμμά μας. Άλλωστε το πρόγραμμά μας για τη ναυτιλία δεν έχει δημοσιευθεί και επομένως δεν το ξέρετε.

Θα ήθελα όμως να σας πω γι' αυτό που εμείς στην πρόταση μας λέμε. Βεβαίως η συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας. Βεβαίως μας είναι γνωστό ότι το Υπουργείο Παιδείας ελέγχει την Ανωτάτη εκπαίδευση. Αλλά αυτό δεν σας εμποδίζει ούτε στις τουριστικές σχολές ούτε και στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού να μπορούμε να κάνουμε ανωτατοποίηση, εφόσον συντρέχουν όλοι οι λόγοι. Και βεβαίως θα θέλαμε εκπαιδευτές οι οποίοι να έχουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μόρφωση. Θα τους βρούμε και θα τους παράξουμε σιγά σιγά, φθάνει να υπάρχει επιθυμία. Δεν μπορεί -αυτό που για μας αποτελεί πλεονέκτημα- να μην τους δώσουμε τη δυνατότητα να έχει την ανώτερη δυνατή εκπαίδευση που υπάρχει παντού. Και φυσικά όπως βλέπουμε το νομοσχέδιο είναι ανεπαρκές για να προκαλέσει και να δώσει κίνητρα στους Έλληνες που θέλουν να ασχοληθούν με την ναυτιλία, ούτως ώστε τα τόσα πολλά ελληνικά πλοία να έχουν -τουλάχιστον για τους αξιωματικούς- ελληνικά πληρώματα. Το θέλουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες το επιθυμούμε και εμείς και είναι για το συμφέρον της πατρίδας μας που θα αποτελούν και τους καλύτερους πρεσβευτές μας σε ολόκληρο τον κόσμο.

Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο και για αυτές τις ελλείψεις του νομοσχεδίου εμείς το καταψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην Έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα «Η Ελλάδα των Βαλκανικών Πολέμων 1912-1913», σαράντα οκτώ μαθητές και έξι συνοδοί-καθηγητές από τα Δημοτικά Σχολεία Άστρους Αρκαδίας και επίσης εικοσιεπτά μαθητές και τρεις συνοδοί-δάσκαλοι από το Δημοτικό Σχολείο Λεωνιδίου Αρκαδίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριοι συνάδελφοι, καταχρηστικά θα δώσω το λόγο για δύο λεπτά σε σας που το ζητήσατε, διότι όπως γνωρίζετε η συζήτηση γίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 72, που έχει συγκεκριμένο χρόνο τεσσάρων ωρών για τη συζήτηση του νομοσχεδίου. Η συζήτηση άρχισε στις 10.45' και επομένως θα έπρεπε να ολοκληρωθεί στις 14.45'. Αυτός ο χρόνος είχε αποφασιστεί. Εν πάση περιπτώσει, δύο λεπτά θα δώσω στον κ. Γκατζή και μετά στον κύριο Υπουργό που θέλει να κάνει κάποιες διορθώσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα πω κάποια πράγματα επειδή δεχθήκαμε μία επίθεση από τον κ. Βαρβιτσιώτη, ο οποίος ανέηψε τελικά και αναγνωρίζει τα προβλήματα του περιβάλλοντος. Κύριε συνάδελφε, στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σκονιά. Ήλθε σήμερα η Νέα Δημοκρατία να μιλήσει για το περιβάλλον, όταν όλο αυτό το διάστημα συνεπικουρεί όλες τις πολιτικές της Κυβέρνησης που είναι ενάντια στο περιβάλλον. Και μάλιστα ζητάτε ακόμα περισσότερα πλεονεκτήματα και στην οικοπεδοποίηση και στις δασικές εκτάσεις, χωρίς όμως να δούμε και την αντίστοιχη ευαισθησία σας στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι ενάντια στα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Παρακαλώ να μη μιλάτε προσωπικά. Να μιλάτε γενικότερα για να μη δημιουργείται θέμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έχετε δίκιο, κύριε Πρόεδρε.

Λέω για τη Νέα Δημοκρατία που τελευταία ευαισθητοποιείται

και για το θέμα του περιβάλλοντος και για τα μονοπύθμενα και τριτοπύθμενα πλοία.

Εκείνο που είχαμε πει εμείς, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι δεν εξασφαλίζει το περιβάλλον, δεν εξασφαλίζει τις ζημιές αν δεν αλλάξει η πολιτική της συμπεριφοράς και αρχών της υπερπόντιας ναυτιλίας.

Τέλος, θα ήθελα να πω δύο λόγια για τις λιμενικές ζώνες. Δεν μου δώσατε καμία απάντηση, κύριε Υπουργέ, τι έγινε με το λιμάνι του Βόλου, με τις αρμοδιότητες που έχει δώσει ο προηγούμενος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας με τους διορισμούς εκεί των συμβούλων όπου θεωρούν με τη οδηγία τη δική σας όλη τη παραλία του Βόλου λιμενική ζώνη. Υπάρχει και το σχετικό προεδρικό διάταγμα.

Επίσης δεν μου απαντήσατε τι γίνεται με τις Βόρειες Σποράδες. Δεν έχουμε πλοία. Δηλαδή μέχρι 15 Ιουνίου θα πάνε να δώσουν πάλι προσφορές; Γιατί δεν κλείνετε ένα ραντεβού, το οποίο σας ζητούν οι τρεις δήμαρχοι των μεγάλων νησιών για να τους δείτε και να λύσετε αυτό το μεγάλο πρόβλημα; Τα νησιά αυτά κυριολεκτικά θα πεθάνουν, μια και ζουν από τον τουρισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Λαφαζάνη, έχετε και εσείς το λόγο για ένα λεπτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν χωράει καμιά αμφιβολία ότι ο κύριος Υπουργός δεν έδωσε καθόλου πειστικές εξηγήσεις για ορισμένα κρίσιμα και επίμαχα άρθρα. Και δεν χωράει επίσης καμιά αμφιβολία -μην κουράζονται οι συνάδελφοι από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας να πείσουν εμάς ότι η Κυβέρνηση ασφαλώς πείστηκε να υιοθετήσει στην απόφαση αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία περιορίζει το χρόνο απόσυρσης των μονοπύθμενων πλοίων. Πρώτοι εμείς το είπαμε. Το θέμα είναι ότι δυστυχώς η Νέα Δημοκρατία γι' αυτό το θέμα σηκώνει μια σημαία η οποία την εκθέτει πολλαπλώς. Την εκθέτει σε έναν κόσμο ο οποίος έχει μια ευαισθησία, διότι δεν είμαστε μόνο πλοιοκτήτες, δεν έχουμε μόνο πλοιοκτήτες σ' αυτήν τη χώρα. Έχουμε και θάλασσες. Και πρέπει να μπορέσουμε να διασφαλίσουμε και το θαλάσσιο περιβάλλον μας, διότι δεν είναι οι γαλλικές ή οι ισπανικές ακτές. Αύριο μπορεί να είναι το Αιγαίο. Εκτίθεται πολλαπλώς, διότι όχι μόνο υποστηρίζει τα μονοπύθμενα αλλά ανοίγει και ένα αυθαίρετο μέτωπο κατά της Αριστεράς αποδεικνύοντας βαθύτερες ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το λόγο έχει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Σας δίνω το λόγο, κύριε Υπουργέ, για δύο λεπτά μόνο για διορθώσεις και όχι για σχόλια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, δεν χρειάζεται να κάνω σχόλια στα όσα προηγουμένως ακούστηκαν. Εξάλλου ειπώθηκε πάλι ότι πράγματι δεν έχετε πρόγραμμα, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, άρα δεν δικαιούμαι να κάνω κριτική στο ανύπαρκτο πρόγραμμά σας. Το περιμένουμε με μεγάλη χαρά για να μπορούμε να έχουμε και τη διαφορετική μας τοποθέτηση.

Εγώ όμως θέλω να σας πω μια λέξη. Η στρατηγική της Κυβέρνησης στο χώρο της ναυτιλίας είναι η στήριξη της ποιοτικής ναυτιλίας. Με όλα τα μέτρα που παίρνουμε δεν ευνοούμε κανέναν. Ευνοούμε αυτό που λέμε ποιοτική ναυτιλία, τον κλάδο της ναυτιλίας, που είναι ο μεγαλύτερος, που είναι ο παραγωγικότερος και φυσικά κρίσιμος για το εθνικό μας συνάλλαγμα και το ισοζύγιο μας και όλη μας την προσοχή θα τη δίνουμε εκεί. Παράλληλα όμως, θα υπηρετούμε και όλες τις αξίες της ποιοτικής ναυτιλίας, μια από τις οποίες είναι το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η νομοτεχνική βελτίωση που έχω να κάνω στο άρθρο 24 είναι ελάχιστη. Στον τρίτο στίχο οι λέξεις «ένα έτος», αντικαθίστανται από τις λέξεις «έξι μήνες».

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ναυτική Επαγγελματική Εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολο με τις υπ' αριθμόν 1524/43 και 1503/36 τροπολογίες και τις τροποποιήσεις του κυρίου

Υπουργού;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Ναυτική Επαγγελματική Εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολο με τις υπ' αριθμόν 1524/43 και 1503/36 τροπολογίες και τις τροποποιήσεις του κυρίου Υπουργού, κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Ναυτική Επαγγελματική Εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 1 Ιδιωτικές σχολές ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης

1. Η ναυτική επαγγελματική κατάρτιση και επιμόρφωση του προσωπικού πλοίων του εμπορικού ναυτικού επιτρέπεται να παρέχεται και από ιδιωτικές σχολές ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης (Ν.Ε.Κ.Ε.), που ιδρύονται και λειτουργούν από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

2. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου αυτού οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), οι οποίες εξακολουθούν να λειτουργούν αποκλειστικά ως περιφερειακές Υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.).

Άρθρο 2 Εποπεία - Έλεγχος

1. Οι Ν.Ε.Κ.Ε. υπάγονται στην αρμοδιότητα και εποπεία του Υ.Ε.Ν..

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζεται το περιεχόμενο, η διαδικασία και ο τρόπος άσκησης της εποπτείας, οι υποχρεώσεις των Ν.Ε.Κ.Ε. προς την αρχή που τις εποπτεύει, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται από την εποπτεύουσα αρχή σε περίπτωση μη σύννομης λειτουργίας τους, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 3 Ίδρυση - Προσόντα ιδρυτών

1. Οι Ν.Ε.Κ.Ε. ιδρύονται και λειτουργούν μετά από άδεια που χορηγείται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Στην άδεια αναφέρονται το είδος και τα αποδεικτικά των σπουδών που αυτές χορηγούν. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 75 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α') ορίζονται τα επαγγελματικά δικαιώματα των κατόχων τίτλων ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης για κάθε βαθμίδα και ειδικότητα.

2. Η άδεια χορηγείται σε πολίτες Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) εφόσον:

α) δεν έχουν στερηθεί τα πολιτικά τους δικαιώματα,
β) δεν έχουν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης και δεν τελούν υπό στερητική ή επικουρική δικαστική συμπαράσταση,
γ) δεν έχουν καταδικαστεί για οποιοδήποτε αδίκημα, που αποτελεί κώλυμα για διορισμό σε δημόσια θέση και δεν είναι φυγόποινοι ή φυγόδικοι για τέτοιο αδίκημα.

3. Άδεια χορηγείται και σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, εφόσον:

α) τα μέλη της διοίκησής τους είναι κατά πλειοψηφία πολίτες Κρατών - Μελών της Ε.Ε.,

β) στο καταστατικό τους προβλέπεται ως σκοπός η παροχή ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης,

γ) ο νόμιμος εκπρόσωπός τους έχει τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο αυτό και είναι μόνιμος κάτοικος της χώρας και

δ) εδρεύουν σε Κράτος - Μέλος της Ε.Ε..

4. Δεν συμβιβάζεται η ιδιότητα του δημόσιου πολιτικού ή στρατιωτικού υπαλλήλου ή του υπαλλήλου νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.), δημόσιας επιχείρησης ή οργανισμού κοινής ωφέλειας με την ιδιότητα του νόμιμου εκπροσώπου ή του διευθυντή της Ν.Ε.Κ.Ε..

5. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται τα πιστοποιητικά που αποδεικνύουν τη συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου αυτού.

6. Για την έκδοση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας των Ν.Ε.Κ.Ε. καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου, ύψους πεντακοσίων ευρώ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, επιτρέπεται η αναπροσαρμογή του ποσού του παραβόλου αυτού.

Άρθρο 4

Προϋποθέσεις και διαδικασία χορήγησης άδειας λειτουργίας Ν.Ε.Κ.Ε.

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν:

α) στη διαδικασία χορήγησης της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας των Ν.Ε.Κ.Ε. και στην αρμόδια για τη χορήγησή της Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν.,

β) στην αναγκαία υποδομή και στον εξοπλισμό τους, στη διδακτέα ύλη, στα προσόντα των εκπαιδευτών, στα όργανα και στη διαδικασία εξωτερικής αξιολόγησης των σχολών σύμφωνα με τον Κανονισμό 1/8 της διεθνούς σύμβασης «Για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978» (S.T.C.W.), που κυρώθηκε με το ν. 1314/1983 (ΦΕΚ 2 Α'), όπως ισχύει, καθώς και σε κάθε άλλο θέμα, σχετικό με τη συμμόρφωση στις απαιτήσεις της σύμβασης αυτής για τα θέματα εκπαίδευσης, κατάρτισης και επιμόρφωσης,

γ) στον τρόπο, στους φορείς και στις διαδικασίες ελέγχου για τη διασφάλιση της ποιότητας της ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης, που παρέχεται σε κάθε βαθμίδα και ειδικότητα εκπαιδευομένων, ώστε να καλύπτονται τα επίπεδα κατάρτισης και επιμόρφωσης που προβλέπονται από την παραπάνω διεθνή σύμβαση και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

2. Για την έκδοση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας των Ν.Ε.Κ.Ε. υποβάλλεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. αίτηση, που συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά που αποδεικνύουν τη συνδρομή των προϋποθέσεων για την έκδοσή της.

3. Η άδεια ανακαλείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από εισήγηση της αρμόδιας για την έκδοσή της Υπηρεσίας, εφόσον παύσει να συντρέχει κάποια από τις προϋποθέσεις για τη χορήγησή της.

4. Έξι μήνες μετά από την έναρξη ισχύος των κανονιστικών διατάξεων, που εκδίδονται με βάση τις διατάξεις των προηγούμενων άρθρων, δεν επιτρέπεται η χωρίς άδεια λειτουργία Ν.Ε.Κ.Ε..

Άρθρο 5

Τήρηση Αρχείου και Βιβλίων

1. Στις Ν.Ε.Κ.Ε. τηρείται:

α) ατομικός φάκελος σπουδών και προόδου για κάθε εκπαιδευόμενο,

β) βιβλίο ημερήσιας παρουσίας των εκπαιδευομένων,

γ) ατομικός φάκελος προσόντων του εκπαιδευτικού προσωπικού,

δ) μητρώο αποφοίτων κατά βαθμίδα και ειδικότητα.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζο-

νται οι διαδικασίες ελέγχου τήρησης των παραπάνω στοιχείων και η υποχρέωση παροχής εγγράφων στοιχείων στην εποπτεύουσα αρχή. Με όμοια απόφαση επιτρέπεται να ορίζονται και άλλα βιβλία ή στοιχεία που πρέπει να τηρούνται από τις Ν.Ε.Κ.Ε..

Άρθρο 6

Διεύθυνση των Ν.Ε.Κ.Ε.

1. Υπεύθυνος κατά νόμο για τη σύννομη και εύρυθμη λειτουργία των Ν.Ε.Κ.Ε. είναι ο διευθυντής τους.

2. Ο διευθυντής απαιτείται να έχει τίτλο σπουδών ανώτατης εκπαίδευσης ή είναι πλοίαρχος ή μηχανικός του εμπορικού ναυτικού Α' τάξης.

3. Ο διευθυντής ευθύνεται και για κάθε πράξη ή παράλειψη από την οποία δυσχεραίνεται η άρτια και ομαλή λειτουργία της σχολής, για την τήρηση του αρχείου, των βιβλίων, των στοιχείων, καθώς και για την έκδοση και υπογραφή των αποδεικτικών σπουδών που χορηγεί κάθε σχολή.

4. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται τα ειδικότερα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του διευθυντή των Ν.Ε.Κ.Ε., καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΛΛΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 7

Παροχή ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης εξ αποστάσεως (τηλεκπαίδευση)

1. Η ναυτική επαγγελματική κατάρτιση και επιμόρφωση από δημόσιους φορείς που έχουν ως σκοπό το αντικείμενο αυτό ή και από τις Ν.Ε.Κ.Ε. επιτρέπεται να παρέχεται και με συστήματα εκπαίδευσης εξ αποστάσεως (τηλεκπαίδευση).

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζονται οι ειδικοί όροι και οι προϋποθέσεις για τη διασφάλιση του επιπέδου των σπουδών που γίνονται με συστήματα τηλεκπαίδευσης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 8

Αναγνώριση αλλοδαπών αποδεικτικών σπουδών και αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας

1. Τα αποδεικτικά ναυτικών επαγγελματικών σπουδών του προσωπικού πλοίων του εμπορικού ναυτικού, που χορηγούνται από σχολές οι οποίες λειτουργούν σε Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον αναγνωρίζονται από αυτά, είναι, ισότιμα των αντίστοιχων ελληνικών.

2. Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας που εκδίδονται από Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και χορηγούνται σε πολίτες των Κρατών - Μελών, είναι ισότιμα των αντίστοιχων ελληνικών.

Άρθρο 9

Τροποποίηση του άρθρου 76 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.)

Το όριο ηλικίας του εξηκοστού έτους, που ορίζεται στην περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 76 του Κ.Δ.Ν.Δ., αυξάνεται στο εξηκοστό πέμπτο.

Άρθρο 10

Πιστοποίηση συνδρομής των προϋποθέσεων για τη χορήγηση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας

1. Η πιστοποίηση για τη συνδρομή των προϋποθέσεων για τη χορήγηση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, που προβλέπονται στο άρθρο 73 του Κ.Δ.Ν.Δ., γίνεται από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υ.Ε.Ν. σύμφωνα με τις διατάξεις

των άρθρων 73 έως και 86 του ίδιου Κώδικα.

2. Ο τίτλος του άρθρου 76 του Κ.Δ.Ν.Δ. αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Προϋποθέσεις για την απόκτηση διπλώματος ή πτυχίου και πιστοποίηση της συνδρομής τους».

3. Ο τίτλος του άρθρου 83 του Κ.Δ.Ν.Δ. αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Προϋποθέσεις και προσόντα για την απόκτηση άδειας ναυτικής ικανότητας και πιστοποίηση της συνδρομής τους».

Άρθρο 11

Φοίτηση αλλοδαπών σπουδαστών

1. Στις δημόσιες σχολές ναυτικής επαγγελματικής εκπαίδευσης, κατάρτισης και επιμόρφωσης, καθώς και στις Ν.Ε.Κ.Ε. μπορούν να φοιτούν και αλλοδαποί σπουδαστές για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι προϋποθέσεις για τη φοίτησή τους και τα ειδικά προσόντα που πρέπει να διαθέτουν, τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας που χορηγούνται και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με όμοια απόφαση ορίζεται ο μέγιστος, κατά δημόσια σχολή, αριθμός αλλοδαπών σπουδαστών, το ύψος των διδάκτρων και της δαπάνης σίτισης και διαμονής στις σχολές αυτές, για την πιστοποίηση των ναυτικών προσόντων τους, τα οποία αποτελούν έσοδο κατά το ήμισυ του Κρατικού Προϋπολογισμού και κατά το ήμισυ του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης.

2. Οι διατάξεις για τους περιορισμούς πρόσβασης αλλοδαπών ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική σημαία δεν θίγονται.

Άρθρο 12

Τροποποίηση του άρθρου 6 του ν. 2638/1998 (ΦΕΚ 204 Α')

Η περίπτωση ε' της παραγράφου 3 του άρθρου 6 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«ε) Διατυπώνει τις απόψεις της Α.Ε.Ν. προς το Υπουργείο σε θέματα Κανονισμού Σπουδών, Εσωτερικού Κανονισμού και ωρολογίων και αναλυτικών προγραμμαμάτων μετά από εισήγηση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.»

Άρθρο 13

Τροποποίηση του άρθρου 7 του ν. 2638/1998

Η περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 7 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«δ) Αποφασίζει για την κατανομή της διδασκαλίας των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας στα μέλη του Ε.Π. και τους αναθέτει καθήκοντα υπεύθυνου εργαστηρίου.»

Άρθρο 14

Τροποποίηση του άρθρου 8 του ν. 2638/1998

1. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 8 του ν. 2638/1998 προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως:

«Μέλη Ε.Π. που έχουν ορισθεί Διευθυντές Σχολής για δύο συνεχόμενες θητείες δεν μπορούν να προταθούν για τη θέση αυτή στην αμέσως επόμενη θητεία, εκτός εάν στη Σχολή υπηρετεί μόνο ένα τακτικό μέλος Ε.Π.»

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 8 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Ο Αναπληρωτής Διευθυντής Σχολής είναι τακτικό μέλος του Ε.Π. βαθμίδας Καθηγητή ή Επίκουρου Καθηγητή. Αν δεν υπηρετεί προσωπικό των δύο αυτών βαθμίδων, ως Αναπληρωτής Διευθυντής Σχολής μπορεί να ορίζεται μέλος του Ε.Π. άλλης βαθμίδας. Ο Αναπληρωτής Διευθυντής ορίζεται με απόφαση του Διοικητή ύστερα από πρόταση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου της Σχολής, για ένα ακαδημαϊκό έτος. Τη σχετική πρόταση μπορεί ο Διοικητής να την αναπέμψει αιτιολογημένα μια φορά.»

Άρθρο 15

Τροποποίηση του άρθρου 11 του ν. 2638/1998

1. Η περίπτωση Α. α) 3) της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3) Διετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία μετά την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξης σε καθήκοντα πλοίαρχου ή μηχανικού ή ραδιοηλεκτρογραφητή με δίπλωμα Radio Electronic Officer (REO).»

2. Η περίπτωση Β. α) 3) της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3) Ενός έτους πραγματική θαλάσσια υπηρεσία μετά την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξης σε καθήκοντα πλοίαρχου ή μηχανικού ή ραδιοηλεκτρογραφητή με δίπλωμα Radio Electronic Officer (REO).»

3. Η περίπτωση Γ. β) 2) της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2) Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον ενός έτους μετά την απόκτηση του διπλώματος Β' τάξης.»

Άρθρο 16

Τροποποίηση του άρθρου 14 του ν. 2638/1998

1. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2638/1998 προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως:

«Ανώτατο όριο ηλικίας για το προσωπικό που προβλέπεται στο άρθρο αυτό ορίζεται το εξηκοστό τέταρτο έτος.»

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 14 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Η προκήρυξη για την πρόσληψη και η πρόσληψη εκπαιδευτικών συνεργατών γίνεται με απόφαση του Υπουργού ύστερα από εισήγηση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου της Σχολής προς το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. και πρόταση του τελευταίου προς τον Υπουργό.»

3. Η περίπτωση Α. α) 3) της παραγράφου 4 του άρθρου 14 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3) Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία ενός έτους μετά την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξης σε καθήκοντα πλοίαρχου ή μηχανικού ή ραδιοηλεκτρογραφητή με δίπλωμα Radio Electronic Officer (REO).»

4. Η περίπτωση Β. α) 2) της παραγράφου 4 του άρθρου 14 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2) Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον ενός έτους μετά την απόκτηση του διπλώματος Β' τάξης.»

5. Η παράγραφος 7 του άρθρου 14 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«7. Με απόφαση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου, τα μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού, των οποίων έληξε η σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, μπορούν να διενεργήσουν τις εξετάσεις των μαθημάτων που δίδαν κατά τη διάρκεια του προηγούμενου διδακτικού έτους. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται αποζημίωση που αντιστοιχεί σε πέντε ώρες συνολικά για κάθε εξεταζόμενο μάθημα.»

Άρθρο 17

Τροποποίηση του άρθρου 15 του ν. 2638/1998

Η παράγραφος 6 της περίπτωσης Γ του άρθρου 15 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«6. Σε μέλη του Ε.Π. μπορεί να ανατίθεται υπερωριακή διδασκαλία μέχρι το ένα δεύτερο των ωρών του υποχρεωτικού τους ωραρίου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η αμοιβή της υπερωριακής διδασκαλίας που είναι ανάλογη με τη βαθμίδα των εκπαιδευτικών.»

Άρθρο 18

Τροποποίηση του άρθρου 5 του ν. 2575/1998 (ΦΕΚ 23 Α')

Η περίπτωση δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν.

2575/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«δ) Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν εφαρμόζονται για τους εκπαιδευτικούς της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης που είναι ασφαλισμένοι στο Ν.Α.Τ.»

Άρθρο 19 **Άλλες διατάξεις**

1. Με απόφαση του Υπουργού επιτρέπεται στις Α.Ε.Ν. να παρέχουν σε ναυτικούς ή υποψήφιους για το ναυτικό επάγγελμα, εκπαίδευση, επιμόρφωση, μετεκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση στα θεματικά αντικείμενα που προβλέπει η διεθνής σύμβαση S.T.C.W.. Με όμοια απόφαση ορίζονται:

- α) τα πιστοποιητικά που παρέχονται στους σπουδαστές,
- β) ο τύπος των πιστοποιητικών για κάθε αντικείμενο σπουδών,
- γ) τα θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα που διδάσκονται, η διδακτέα για κάθε μάθημα ύλη, καθώς και οι ώρες διδασκαλίας μαθημάτων κατά αντικείμενο σπουδών,
- δ) η διαδικασία εξετάσεων και ο τρόπος βαθμολογίας,
- ε) οι υποχρεώσεις των σπουδαστών και τα καθήκοντα του εκπαιδευτικού και λοιπού προσωπικού και
- στ) κάθε άλλο σχετικό θέμα.

2. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 του ν.δ. 99/1973 (ΦΕΚ 173 Α') προστίθενται νέες περιπτώσεις ως ακολούθως:

«δ) Το ήμισυ των κάθε είδους εσόδων από τη φοίτηση και ενδιαίτηση αλλοδαπών σπουδαστών σε δημόσιες σχολές ναυτικής επαγγελματικής εκπαίδευσης, κατάρτισης και επιμόρφωσης και την πιστοποίηση των ναυτικών προσόντων τους. Το υπόλοιπο από τα έσοδα του προηγούμενου εδαφίου περιέχεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό και αποτελεί δημόσιο έσοδο.

ε) Εισπράξεις από τη διάθεση εντύπων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.»

3. Η παράγραφος 16 του άρθρου 15 του ν. 2743/1999 (ΦΕΚ 211 Α') δεν έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις πρόσληψης εκπαιδευτικών συνεργατών στις Α.Ε.Ν. σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 2638/1998.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ **ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν. ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

Άρθρο 20 **Θέματα προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.)**

1. Οι οργανικές θέσεις των Αξιωματικών Λ.Σ. Ιατρών με ειδικότητα, απευθείας κατάταξης, αυξάνονται κατά πέντε. Από τις θέσεις αυτές οι τρεις κατανέμονται στο βαθμό του Ανθυποπλοιάρχου και οι δύο ενιαία στους βαθμούς Υποπλοιάρχου - Πλωτάρχη - Αντιπλοιάρχου - Πλοιάρχου.

2. α) Πτυχιούχοι σχολών πανεπιστημιακού τομέα κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών σε οικονομικά θέματα ηλικίας μέχρι 35 ετών, η οποία συμπληρώνεται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του έτους διενέργειας του διαγωνισμού, που έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις ή βρίσκονται νομίμως εκτός στρατεύματος, μπορεί να κατατάσσονται απευθείας στο Λ.Σ. χωρίς κατατακτήριες εξετάσεις με το βαθμό του Ανθυποπλοιάρχου Οικονομικού. Η κατάταξη διενεργείται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται το είδος του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, ανάλογα με τις ανάγκες της Υπηρεσίας, οι σχολές και τα τμήματα πανεπιστημιακού τομέα αποφοίτησης των υποψηφίων, ο τρόπος και η διαδικασία επιλογής τους με μόρια, τα ειδικότερα προσόντα, τα θέματα που αφορούν την εκπαίδευση μετά την κατάταξή τους και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Οι κατατασσόμενοι, μετά το πέρας της εκπαίδευσής τους, εντάσσονται σε ιδιαίτερη επετηρίδα Αξιωματικών Λ.Σ., σύμφωνα με τη σειρά επιτυχίας τους, όπως αυτή προκύπτει από το μέσο όρο της βαθμολογίας που εξάγεται μετά το πέρας της εκπαίδευσής τους και διέπονται από τις διατάξεις που ισχύουν

για τους Αξιωματικούς Τεχνικούς της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του Κώδικα του Προσωπικού Λιμενικού Σώματος που κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 (ΦΕΚ 311 Α').

Οι ανωτέρω αναλαμβάνουν δεκαετή υποχρέωση παραμονής στο Λ.Σ. από την ημερομηνία κατάταξής τους και εξελίσσονται μέχρι το βαθμό του Αρχιπλοιάρχου Λ.Σ. στον οποίο δύνανται να παραμείνουν καταλαμβάνοντας οργανική θέση και ένα μήνα πριν την αποστρατεία τους προάγονται εκτός οργανικών θέσεων στον αποστρατευτικό βαθμό του Υποναυάρχου Λ.Σ..

β) Στις ειδικότητες των αξιωματικών Λ.Σ. που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 του Κώδικα του Προσωπικού Λιμενικού Σώματος προστίθεται νέα ειδικότητα ως ακολούθως:

«θ) Αξιωματικός Οικονομικού».

γ) Στις οργανικές θέσεις των Αξιωματικών Λ.Σ. προστίθενται τριανταπέντε θέσεις ειδικότητας Οικονομικού, που κατανέμονται ως ακολούθως:

- 1) Ένας Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Οικονομικού.
- 2) Δύο Πλοιάρχους Λ.Σ. Οικονομικού.
- 3) Τέσσερις Αντιπλοιάρχους Λ.Σ. Οικονομικού.
- 4) Πέντε Πλωτάρχες Λ.Σ. Οικονομικού.
- 5) Είκοσι τρεις Υποπλοιάρχους - Ανθυποπλοιάρχους Λ.Σ. Οικονομικού ενιαία.

δ) Τα όρια ηλικίας αποστρατείας για τους Αρχιπλοιάρχους και Πλοιάρχους Ειδικότητας Οικονομικού ορίζονται όπως αυτά των Ιατρών Αρχιπλοιάρχων και Πλοιάρχων Λ.Σ..

Άρθρο 21 **Αποσπάσεις Προσωπικού του Υ.Ε.Ν. και των νομικών προσώπων που εποπτεύει**

1. Το μόνιμο ή με σχέση εργασίας αορίστου χρόνου προσωπικό των νομικών προσώπων ή οργανισμών που εποπτεύονται από το Υ.Ε.Ν. επιτρέπεται να αποσπάται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που εκδίδεται ύστερα από σύμφωνη γνώμη των αντίστοιχων υπηρεσιακών συμβουλίων και επί νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου των διοικητικών συμβουλίων, στο Υ.Ε.Ν. ή σε άλλο από τα νομικά αυτά πρόσωπα και οργανισμούς.

2. Η διάρκεια της απόσπασης ορίζεται σε δύο έτη και μπορεί να παρατείνεται, με τη διαδικασία που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο, μέχρι ένα ακόμα έτος. Η απόσπαση λήγει αυτοδικαίως με τη συμπλήρωση του χρόνου απόσπασης που έχει οριστεί και το προσωπικό επανέρχεται στην υπηρεσία από την οποία αποσπάστηκε. Η μισθοδοσία του αποσπασμένου προσωπικού βαρύνει την υπηρεσία στην οποία αποσπάται.

Άρθρο 22 **Μεταφορά προσωπικού της Εστίας Ναυτικών**

1. Προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου της Εστίας Ναυτικών (Ε.Ν.), που πλεονάζει κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού, μεταφέρεται με την ίδια σχέση εργασίας στο Υ.Ε.Ν. ή σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, που εποπτεύονται από αυτό (φορείς υποδοχής). Ο ανώτατος αριθμός του προσωπικού που μεταφέρεται δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των πενήντα τριών για το διοικητικό προσωπικό και των δεκαεπτά για το εργατοτεχνικό προσωπικό.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από σχετική εισήγηση του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ν., καθορίζεται ο συνολικός αριθμός του προσωπικού που πλεονάζει κατά ειδικότητα. Με όμοια απόφαση ορίζονται οι φορείς υποδοχής, ο αριθμός κατά ειδικότητα του μεταφερόμενου σε κάθε φορέα προσωπικού και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Μέσα σε δέκα ημέρες από την έκδοση της απόφασης του πρώτου εδαφίου, η Ε.Ν. με γραπτή πρόσκλησή της καλεί το προσωπικό που επιθυμεί να μεταφερθεί να υποβάλει σε αυτή αίτηση, μέσα σε είκοσι ημέρες από την ημερομηνία της πρόσκλησης. Με την αίτηση επιτρέπεται να δηλωθούν κατά σειρά προτίμησης μέχρι τρεις φορείς υποδοχής. Το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ν., μέσα σε είκοσι ημέρες από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων, αποδέχεται ή απορρίπτει

αυτές και υποβάλλει στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ονομαστικό πίνακα του προσωπικού που πρόκειται να μεταφερθεί με την ειδικότητά του, ο αριθμός του οποίου δεν μπορεί να είναι ανώτερος του συνολικού αριθμού που ορίζεται με την απόφαση που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο. Μαζί με τον πίνακα διαβιβάζονται στο Υ.Ε.Ν. οι ατομικοί φάκελοι και οι αιτήσεις του προσωπικού που πρόκειται να μεταφερθεί.

Αν ο αριθμός των αιτήσεων που θα υποβληθεί είναι μικρότερος από τον αριθμό που καθορίζεται με την απόφαση του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής, ο πίνακας συμπληρώνεται από το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ν. με προσωπικό που δεν υπέβαλε αίτηση, με βάση τα παρακάτω κριτήρια:

α) τον ανώτερο τίτλο σπουδών και λοιπά τυπικά προσόντα των υποψηφίων,

β) την οικογενειακή τους κατάσταση. Προτιμώνται ανάλογα με τον αριθμό των τέκνων τους εκείνοι που έχουν τέκνα έναντι αυτών που δεν έχουν.

Αν για την ίδια ειδικότητα εκδηλωθεί προτίμηση περισσότερων για μεταφορά, η επιλογή γίνεται από το διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ν. με τα παραπάνω κριτήρια.

Όλες οι προθεσμίες της παραγράφου αυτής είναι αποκλειστικές.

3. Η μεταφορά του προσωπικού ενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εμπορικής Ναυτιλίας, που ορίζει το φορέα υποδοχής καθενός, σε προσωποπαγείς θέσεις με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Οι θέσεις αυτές συνιστώνται με την απόφαση μεταφοράς και καταργούνται μετά τη, με οποιονδήποτε τρόπο, αποχώρηση των υπαλλήλων που τις κατέχουν. Η μεταφορά πραγματοποιείται σε αντίστοιχη ή παρεμφερή ειδικότητα με αυτή που το μεταφερόμενο προσωπικό είχε στην Ε.Ν.. Η απόφαση καταρτίζεται από το Υ.Ε.Ν..

Προσωπικό που δεν μπορεί να μεταφερθεί σύμφωνα με τη δήλωση προτίμησης του ή υπέβαλε αίτηση χωρίς προτίμηση, μεταφέρεται υποχρεωτικά στους φορείς υποδοχής, εφόσον δεν έχουν καλυφθεί οι ανάγκες τους.

4. Ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας στην Ε.Ν. του προσωπικού που μεταφέρεται, θεωρείται ως πραγματική υπηρεσία στη νέα του θέση για όλα τα θέματα της υπηρεσιακής και μισθολογικής του κατάστασης.

Για το προσωπικό που μεταφέρεται εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 (ΦΕΚ 154 Α'). Το ποσόν της τυχόν επιπλέον προσωπικής διαφοράς των αποδοχών, για όσο χρόνο αυτή υπάρχει, καταβάλλεται από το φορέα υποδοχής με αντίστοιχη οικονομική επιβάρυνση της Ε.Ν..

Το μεταφερόμενο προσωπικό εξακολουθεί να υπάγεται στα ασφαλιστικά ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης και υγειονομικής περίθαλψης που υπαγόταν πριν τη μεταφορά του.

5. Η μεταφορά του προσωπικού που ενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων είναι υποχρεωτική για το πλεονάζον προσωπικό και δεν θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημίωσης για την αιτία αυτή. Το προσωπικό που μεταφέρεται υποχρεούται να εμφανισθεί για ανάληψη καθηκόντων στο φορέα υποδοχής, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία είκοσι ημερών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης μεταφοράς. Για την ανάληψη καθηκόντων συντάσσεται πρακτικό.

6. Δεν υπάγεται στις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού το προσωπικό της Ε.Ν., το οποίο αποχωρεί υποχρεωτικά από αυτήν ή θεμελιώνει δικαίωμα συντάξεως έως την 31η Δεκεμβρίου 2006, καθώς και το προσωπικό που ήδη συνταξιοδοτείται από οποιονδήποτε φορέα κύριας ασφάλισης.

7. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να παρατείνονται οι προθεσμίες του άρθρου αυτού. Ο συνολικός χρόνος παράτασης των προθεσμιών του άρθρου αυτού δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τους έξι μήνες. Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται διαδικαστικά θέματα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 23

Αντικατάσταση της παραγράφου 9 του άρθρου 26 του π.δ. 913/1978 (ΦΕΚ 220 Α')

Η παράγραφος 9 του άρθρου 26 του π.δ. 913/1978 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«9. Αν κατατεθεί αίτηση ναυτικού για παροχή από το Ν.Α.Τ. σύνταξης λόγω γήρατος και διαπιστωθεί από την αρμόδια Υπηρεσία ότι συντρέχουν κατ' αρχήν οι προϋποθέσεις απονομής σύνταξης, καταβάλλονται στον δικαιούχο ως προκαταβολή (προσωρινή σύνταξη) άτοκα, το ποσό που αντιστοιχεί σε τρεις μηνιαίες συντάξεις του κατώτατου ορίου σύνταξης του Ν.Α.Τ.. Αν μετά την πάροδο τριμήνου από την κατάθεση της αίτησης για συνταξιοδότηση δεν έχει αρχίσει η καταβολή της σύνταξης, καταβάλλεται μηνιαία για τρεις μήνες το κατώτατο όριο σύνταξης.»

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΘΕΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 24

Τροποποίηση του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α')

Οι διατάξεις της περίπτωσης ε' της παραγράφου 2, καθώς και της παραγράφου 4 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, αρχίζουν να ισχύουν έξι μήνες μετά από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

Άρθρο 25

Τροποποίηση του άρθρου τέταρτου του ν. 2932/2001

Η παράγραφος 3 του άρθρου τέταρτου του ν. 2932/ 2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

« 3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία μέχρι τη 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελληνίας κυκλοφορίας, για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20ή Φεβρουαρίου να συμπληρώσει, να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Η αρμόδια Υπηρεσία ανακοινώνει τις τροποποιήσεις αυτές μέχρι την 28η Φεβρουαρίου με δελτίο τύπου και με καταχώριση στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου, εφόσον υπάρχει. Μέχρι την 31η Μαρτίου η υπηρεσία κοινοποιεί στον ενδιαφερόμενο εγγράφως την αποδοχή της δήλωσής του, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου.»

Άρθρο 26

Τροποποίηση του άρθρου πέμπτου του ν. 2932/2001

Η παράγραφος 3 του άρθρου πέμπτου του ν. 2932/ 2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Για την ακριβή και καλή εκτέλεση των όρων της δρομολόγησης κατατίθεται εγγυητική επιστολή στο Υπουργείο πριν από την έναρξη των δρομολογίων. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζεται το ποσό της εγγυητικής επιστολής με βάση το ολικό μήκος του πλοίου, καθώς και το ποσό του παραβόλου των προηγούμενων παραγράφων. Με όμοια απόφαση ορίζονται τα τραπεζικά ή πιστωτικά ιδρύματα ή άλλα νομικά πρόσωπα, οι εγγυητικές επιστολές των οποίων γίνονται δεκτές, το περιεχόμενό τους, ο τρόπος υπολογισμού του χρηματικού ύψους αυτών, τα κριτήρια ολικής ή μερικής κατάπτωσης των εγγυητικών επιστολών, τα αρμόδια όργανα που αποφασιίζουν για την κατάπτωση αυτή και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Η εγγυητική επιστολή πρέπει να έχει ισχύ μέχρι και ένα μήνα μετά τη λήξη της δρομολογιακής περιόδου.»

Άρθρο 27**Τροποποίηση του άρθρου έβδομου του ν. 2932/2001**

Η παράγραφος 2 του άρθρου έβδομου του ν. 2932/ 2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Ομοίως με απόφαση του Υπουργού ή του αρμόδιου για τη δρομολόγηση οργάνου, το οποίο ορίζεται από τον Υπουργό, μπορεί να επιτρέπεται σε δρομολογημένα πλοία να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους.»

Άρθρο 28**Τροποποίηση του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001**

Στο άρθρο όγδοο του ν. 2932/2001 προστίθεται νέα παράγραφος ως ακολούθως:

« 8. Μειοδοτικός διαγωνισμός μπορεί επίσης να προκηρυχθεί και μετά την 15η Ιουνίου με τις διαδικασίες των παραπάνω διατάξεων στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α. Σε δρομολογιακή γραμμή που έπαυσε να εξυπηρετείται μετά από αθέτηση υποχρεώσεων πλοίου που δρομολογήθηκε είτε με τακτική δρομολόγηση σύμφωνα με το άρθρο τρίτο και τέταρτο είτε με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο όγδοο ή

β. Όταν, μετά από ειδικά αιτιολογημένη γνώμη του Σ.Α.Σ. κρίνεται ότι η κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών από έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους δεν καθίσταται δυνατή λόγω μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος από πλοιοκτήτες.»

Άρθρο 29**Μεταφορά ταχυδρομικών αντικειμένων με ακτοπλοϊκά πλοία**

1. Τα ταχυδρομικά αντικείμενα, όπως ορίζονται στην περίπτωση η' της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν. 2668/1998 (ΦΕΚ 282 Α'), που διακινούνται από τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις και των οποίων το βάρος δεν υπερβαίνει τα είκοσι χιλιόγραμμα ανά τεμάχιο, μεταφέρονται μεταξύ των λιμένων από πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές, σύμφωνα με το ν. 2932/2001, έναντι ναύλου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ορίζεται το ανώτατο όριο του ως άνω ναύλου.

2. Η μεταφορά ταχυδρομικών αντικειμένων βάρους μεγαλύτερου των είκοσι χιλιογράμμων, καθώς και χρηματικών ποσών επιβαρύνεται με ναύλο θαλάσσιας μεταφοράς, που συμφωνείται μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών κατά τις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ. - ν. 3816/1958 ΦΕΚ 32 Α').

3. Η παράδοση και η παραλαβή των ταχυδρομικών αντικειμένων γίνεται με φροντίδα των ταχυδρομικών επιχειρήσεων επί του πλοίου. Με συμφωνία των μερών μπορεί να οριστεί διαφορετικός τόπος παράδοσης και παραλαβής, καθώς και το πρόσωπο, το οποίο εξουσιοδοτείται ειδικά για το σκοπό αυτόν.

4. Ο πλοίαρχος ή τα άλλα μέλη του πληρώματος του πλοίου που είναι επιφορτισμένα με την παραλαβή, παράδοση και γενικά τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων λαμβάνουν μέτρα για την προφύλαξη τους από κινδύνους διαβροχής, διάβρωσης και γενικά κάθε βλάβης, καταστροφής ή απώλειας.

5. Σε περίπτωση υπαίτιας καταστροφής, βλάβης, απώλειας ή υπερήμερης παράδοσης των ταχυδρομικών αντικειμένων, στον πλοίαρχο ή στα άλλα μέλη του πληρώματος του πλοίου, που είναι επιφορτισμένα με την παραλαβή, παράδοση και γενικά τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων, επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 157 του Κ.Δ.Ν.Δ., χωρίς να αποκλείονται άλλες ποινικές, αστικές ή πειθαρχικές ευθύνες.

Οι κυρώσεις αυτές επιβάλλονται κυρίως αν τα πρόσωπα που είναι επιφορτισμένα με τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων αρνούνται την παραλαβή τους ή τα παρακρατούν ή τα

παραδίδουν σε διαφορετικούς κατά τον προορισμό λιμένες ή σε πρόσωπα που δεν είναι ειδικά εξουσιοδοτημένα για την παραλαβή τους ή παραβαίνουν τις καθορισμένες από το άρθρο αυτό υποχρεώσεις.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορεί να αυξομειώνεται το όριο βάρους των είκοσι χιλιογράμμων, ανά τεμάχιο, των ταχυδρομικών αντικειμένων και να ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των προηγούμενων παραγράφων.

7. Η παράγραφος 2 του άρθρου 190 του Κ.Δ.Ν.Δ. αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Με όμοιο προεδρικό διάταγμα καθορίζονται η διάρκεια της ισχύος των φαρικών τελών και το ύψος αυτών κατά κατηγορίες πλοίων και εκτελούμενων πλόων, οι υπόχρεοι για την καταβολή, οι περιπτώσεις επιστροφής αχρεωστήτως καταβληθέντων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

8. Οι διατάξεις του ν. 560/1948 (ΦΕΚ 59 Α') παύουν να ισχύουν.

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ**ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ****Άρθρο 30****Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2881/2001 (ΦΕΚ 16 Α')**

1. Μέχρι το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, στα επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία που παραμένουν στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 2881/2001 και στα επιβλαβή λόγω ακινησίας πλοία της παραγράφου 1 του άρθρου 5, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 2 του ίδιου νόμου, μετά από πρόσκληση του κυρίου ή εφοπλιστού για άμεση απομάκρυνσή τους εκτός λιμένα. Κατά το διάστημα αυτό δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 2 και της παραγράφου 7 του άρθρου 9 του ν. 2881/2001 για τα ναυάγια της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ίδιου νόμου, καθώς και για τα πλοία που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο και παραμένουν στην περιοχή αρμοδιότητας των εταιρειών «Ο.Λ.Π. Α.Ε.», «Ο.Λ.Θ. Α.Ε.» και των Ανωνύμων Εταιρειών που προβλέπονται στο άρθρο εικοστό πρώτο του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α').

2. Στον πρώτο στίχο της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν. 2881/2001 μετά τη λέξη «κατάσχεση» προστίθενται οι λέξεις «δήμευση, πλειστηριασμός».

Άρθρο 31**Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου δεύτερου του ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α')**

1. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου δεύτερου του ν. 2688/1999 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«3. Τα λιμενικά έργα στην περιοχή αρμοδιότητας της εταιρείας «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» εκτελούνται μετά από έγκριση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ειδικότερα για την εκτέλεση έργων εθνικού επιπέδου, απαιτείται να εγκριθεί η πράξη του Διοικητικού Συμβουλίου, πριν την εκτέλεσή της, από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, ο οποίος εποπτεύει την Εταιρεία στον τομέα αυτών των έργων, εφαρμοζομένων σε αυτά των διατάξεων του β.δ. 27/1969 (ΦΕΚ 6 Α') και του π.δ. 320/1987 (ΦΕΚ 150 Α'), καθώς και από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

4. Οι προσχώσεις στη θάλασσα, που γίνονται για την εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Πειραιώς και των σκοπών της εταιρείας «Ο.Λ.Π. Α.Ε.», εκτελούνται ύστερα από κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία εκδίδεται μετά από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού.»

2. Στο άρθρο δεύτερο του ν. 2688/1999 προστίθενται νέες 7 και 8 παράγραφοι ως ακολούθως:

«7. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» που αφορούν Κανονισμούς και Τιμολόγια δημοσιεύονται στο δεύτερο τεύχος της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως.

8. Η εκποίηση ή η κατά οποιονδήποτε τρόπο διάθεση πλοίων ή πλωτών μέσων ή μηχανημάτων που ανήκουν στην κυριότητα της εταιρείας «Ο.Λ.Π. Α.Ε.» και πλεονάζουν γίνεται απευθείας από αυτήν κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 251/1976 (ΦΕΚ 19 Α') και το προϊόν της εκποίησης ή διάθεσης εισάγεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως δημόσιο έσοδο.»

Άρθρο 32
Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου έβδομου
του ν. 2688/1999

1. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου έβδομου του ν. 2688/1999 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«3. Τα λιμενικά έργα στην περιοχή αρμοδιότητας της εταιρείας «Ο.Λ.Θ. Α.Ε.» εκτελούνται μετά από έγκριση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ειδικότερα, για την εκτέλεση έργων εθνικού επιπέδου, απαιτείται να εγκριθεί η πράξη του Διοικητικού Συμβουλίου, πριν την εκτέλεσή της, από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, ο οποίος εποπτεύει την Εταιρεία στον τομέα αυτών των έργων, εφαρμοζομένων σε αυτά των διατάξεων του β.δ. 27/1969 (ΦΕΚ 6 Α') και του π.δ. 320/1987 (ΦΕΚ 150 Α'), καθώς και από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

4. Οι προσχώσεις στη θάλασσα, που γίνονται για την εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Θεσσαλονίκης και των σκοπών της εταιρείας «Ο.Λ.Θ. Α.Ε.», εκτελούνται ύστερα από κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία εκδίδεται μετά από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού.»

2. Στο άρθρο έβδομο του ν. 2688/1999 προστίθενται νέες 8 και 9 παράγραφοι ως ακολούθως:

«8. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της «Ο.Λ.Θ. Α.Ε.» που αφορούν Κανονισμούς και Τιμολόγια δημοσιεύονται στο δεύτερο τεύχος της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως.

9. Η εκποίηση ή η κατά οποιονδήποτε τρόπο διάθεση πλοίων ή πλωτών μέσων ή μηχανημάτων που ανήκουν στην κυριότητα της εταιρείας «Ο.Λ.Θ. Α.Ε.» και πλεονάζουν, γίνεται απευθείας από αυτήν κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 251/1976 και το προϊόν της εκποίησης ή διάθεσης εισάγεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως δημόσιο έσοδο.»

Άρθρο 33
Τροποποίηση του άρθρου 21 του ν. 2971/2001
(ΦΕΚ 285 Α')

Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 21 του ν. 2971/2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Με απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, η οποία εκδίδεται ύστερα από σύμφωνη γνώμη των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Πολιτισμού, του Γ.Ε.Ν. και της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας, καθορίζεται το όριο της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα.»

Άρθρο 34
Τροποποίηση του άρθρου 24 του ν. 2971/2001

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 24 του ν. 2971/2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Για παραχωρήσεις απλής χρήσης των χώρων της χερσαίας ζώνης λιμένα χρονικής διάρκειας μικρότερης των τριών ετών, που δεν συνοδεύονται από οποιονδήποτε έργο μόνιμης ή προσωρινής φύσης, δεν απαιτούνται οι γνώμες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Γ.Ε.Ν., αλλά μόνο απόφαση του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, η οποία εγκρίνεται από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας.

Οι παραχωρήσεις απλής χρήσης των χώρων, στην περιοχή αρμοδιότητας των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιό τους.

Για παραχωρήσεις που συνοδεύονται από οποιονδήποτε έργο μόνιμης φύσης και εγκρίνονται από το διοικητικό συμβούλιο, πριν την υλοποίηση της παραχώρησης απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.»

2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 24 του ν. 2971/2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση από το Δημόσιο, χωρίς αντάλλαγμα, χώρων της ζώνης του λιμένα για τη στέγαση υπηρεσιών ή την ανέγερση δημόσιων καταστημάτων για την εύρυθμη λειτουργία του λιμένα, ιδίως Τελωνείων, Λιμενικών Αρχών, Υγειονομείων, Γραφείων Πλοηγικής Υπηρεσίας, Πυροσβεστικών Σταθμών, καθώς και εγκαταστάσεων κάθε είδους για τις αμυντικές ανάγκες της χώρας. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας και του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού, η οποία εκδίδεται ύστερα από γνώμη του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα, καθορίζονται οι χώροι που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από το Δημόσιο σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση των χώρων αυτών για άλλους σκοπούς.»

Άρθρο 35
Τροποποίηση του άρθρου δέκατου ένατου του
ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α')

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας συγκροτείται δεκατριαμελής Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, που αποτελείται από το Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, δύο εκπροσώπους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και από τους αρμόδιους Γενικούς Διευθυντές των Υπουργείων Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (1 των Δημόσιων Έργων και 1 της Χωροταξίας), Ανάπτυξης, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αιγαίου, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Πολιτισμού, Γεωργίας και αντίστοιχης βαθμίδας εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.»

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001 αναριθμείται σε 4 και στο άρθρο αυτό προστίθεται νέα παράγραφος 3, ως ακολούθως:

«3. Για την έκδοση της απόφασης προέγκρισης χωροθέτησης όλων των λιμενικών έργων που προβλέπεται από το άρθρο 14 παρ. 2 (γ) του ν. 2971/2001, όπως αυτή αντικαταστάθηκε από την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 3 του ν. 3010/2002, απαιτείται σύμφωνη γνώμη της κατά το άρθρο δέκατο ένατο του ν. 2932/2001 Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. Η σύμφωνη γνώμη αυτή υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών που προβλέπονται στο άρθρο 14 παρ. 2 του ν. 2971/2001 και κατά τη διαδικασία της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης.»

Άρθρο 36
Τροποποίηση του άρθρου 8 του καταστατικού
των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε.

Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του καταστατικού της ανώνυμης εταιρείας, που προβλέπεται στο άρθρο εικοστό πρώτο του ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 11 του ν. 2987/2002 (ΦΕΚ 27 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει δεκατρία μέλη και αποτελείται από:».

Στο τέλος της ίδιας παραγράφου προστίθεται περίπτωση θ' ως ακολούθως:

«θ) Τον προϊστάμενο της οικείας Λιμενικής Αρχής ή άλλο Αξιωματικό Λ.Σ. που να διαθέτει τη σχετική εμπειρία, με δικαίωμα ψήφου μόνο στα θέματα για τα οποία είναι αρμόδια η Λιμενική Αρχή.»

ΜΕΡΟΣ ΕΚΤΟ
ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΛΛΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ
ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

Άρθρο 37
Τροποποίηση του άρθρου 55 του ν. 2910/2001
(ΦΕΚ 91 Α')

Η πρώτη παράγραφος του άρθρου 55 του ν. 2910/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Πλοίαρχοι ή κυβερνήτες πλοίου, πλωτού μέσου ή αεροπλάνου και οδηγοί κάθε είδους μεταφορικού μέσου, που μεταφέρουν από το εξωτερικό στην Ελλάδα αλλοδαπούς, που δεν έχουν δικαίωμα εισόδου στο ελληνικό έδαφος ή στους οποίους έχει απαγορευθεί η είσοδος για οποιαδήποτε αιτία, καθώς και αυτοί που τους προωθούν στο εσωτερικό της χώρας ή διευκολύνουν τη μεταφορά ή προώθησή τους ή εξασφαλίζουν σε αυτούς κατάλυμα για απόκρυψη τιμωρούνται:

α) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή πέντε χιλιάδων (5.000) έως είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ για κάθε μεταφερόμενο πρόσωπο·

β) με φυλάκιση τουλάχιστον δύο ετών και χρηματική ποινή δεκαπέντε χιλιάδων (15.000) έως πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ για κάθε μεταφερόμενο πρόσωπο, αν η μεταφορά ενεργείται κατ' επάγγελμα ή αν ο υπαίτιος είναι υπάλληλος ή τουριστικός ή ναυτιλιακός ή ταξιδιωτικός πράκτορας·

γ) με κάθειρξη και χρηματική ποινή τουλάχιστον εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο·

δ) με ισόβια κάθειρξη και χρηματική ποινή τουλάχιστον πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ, αν στην περίπτωση του στοιχείου γ' επήλθε θάνατος.

Με την απόφαση του δικαστηρίου δημεύονται τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά προσώπων, εκτός αν ο κύριος των μέσων αποδείξει ότι δεν γνώριζε το σκοπό για τον οποίο αυτά χρησιμοποιήθηκαν.

Η προθεσμία για την άσκηση ένδικου μέσου και η άσκηση του δεν αναστέλλουν την εκτέλεση της απόφασης.

Για την εκδίκαση των κακουργημάτων που προβλέπονται στις περιπτώσεις γ' και δ' αρμόδιο είναι το τριμελές Εφετείο και εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 20 και 21 του ν. 663/1977 (ΦΕΚ 215 Α').»

Άρθρο 38
Τροποποίηση της παραγράφου 2 του άρθρου 177
του ν. 2960/2001 (ΦΕΚ 265 Α')

Η παράγραφος 2 του άρθρου 177 του ν. 2960/2001 τροποποιείται ως ακολούθως:

«2. Η Τελωνειακή Αρχή, στην οποία παραδόθηκαν τα αντικείμενα ή μεταφορικά μέσα αντικειμένων λαθρεμπορίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συντάσσει την κατά περίπτωση έκθεση επαλήθευσης, με την οποία προσδιορίζει τους δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις που αναλογούν στην εισαγωγή τους και αποστέλλει αντίγραφο της στον αρμόδιο Εισαγγελέα μέσα σε ένα μήνα από την παράδοση των αντικειμένων και μεταφορικών μέσων που κατασχέθηκαν.»

Άρθρο 39
Διάθεση στις λιμενικές αρχές μεταφορικών
μέσων που κατάσχονται

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να εξαιρούνται από την εκποίηση ή διάθεση σύμφωνα με το άρθρο 177 του ν. 2960/2001 ένα ή περισσότερα χερσαία, πλωτά ή εναέρια μεταφορικά μέσα από εκείνα που κατάσχονται από τις λιμενικές αρχές για μεταφορά λαθρομεταναστών, μεταφορά ναρκωτικών, αλιεία με δυναμίτιδα ή μεταφορά εκρηκτικών και να διατίθενται σε λιμενικές αρχές κατά προτεραιότητα ή σε άλλες Υπη-

ρεσίες του Δημοσίου για κάλυψη των αναγκών τους, εφόσον παρέλθουν τρεις μήνες από την ημερομηνία κατάσχεσής τους και δεν έχει εκδοθεί αμετάκλητο βούλευμα ή απόφαση του αρμόδιου δικαστηρίου για την άρση της κατάσχεσης και την απόδοση των μέσων στους κυρίους ή νόμιμους κατόχους τους. Τα μέσα αυτά επιστρέφονται στους κυρίους ή νόμιμους κατόχους τους, εφόσον η απόδοσή τους διαταχθεί αμετακλήτως με βούλευμα ή δικαστική απόφαση. Με όμοια απόφαση ρυθμίζεται και κάθε άλλο θέμα για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.

Άρθρο 40
Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής

1. Στο Υ.Ε.Ν. συνιστάται Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Πρόεδρος του Συμβουλίου ορίζεται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Συμβούλιο συνέρχεται σε τακτική συνεδρίαση, μετά από πρόσκληση του Προέδρου του, μια φορά κάθε χρόνο και εκτάκτως κατά την κρίση αυτού.

2. Το Συμβούλιο λειτουργεί ως συμβουλευτικό όργανο διαμόρφωσης πλαισίου θέσεων, κατευθύνσεων και στρατηγικής ανάπτυξης της Ελληνικής Ναυτιλίας γενικά και ειδικότερα στους ακόλουθους τομείς:

α) προσέλκυσης πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και εγκατάστασης στη χώρα μας των δραστηριοτήτων διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων,

β) ανάπτυξης της υποδομής και των υπηρεσιών ναυπηγησης, επισκευής, συντήρησης, ανεφοδιασμού των πλοίων, καθώς και των συναφών τραπεζικών, ασφαλιστικών και άλλων χρηματοοικονομικών δραστηριοτήτων,

γ) προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, βελτίωσης του εργασιακού καθεστώτος των ναυτικών, της εκπαίδευσης, της επιμόρφωσης και της ασφαλιστικής κάλυψης αυτών,

δ) ανάπτυξης σύγχρονων τεχνολογιών και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των υπό Ελληνική Σημαία πλοίων,

ε) αναβάθμισης των υπηρεσιών που παρέχονται στις θαλάσσιες μεταφορές για την καλύτερη εξυπηρέτηση του χρήστη,

στ) ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και όλων των συναφών δραστηριοτήτων και

ζ) παροχής ναυτιλιακών και λιμενικών υπηρεσιών.

Τα θέματα που πρόκειται να συζητηθούν παραπέμπονται κάθε φορά στο Συμβούλιο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

3. Τακτικά μέλη του συμβουλίου είναι ο Γενικός Γραμματέας του Υ.Ε.Ν., ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.), με αναπληρωτή του τον καθ' ύλη αρμόδιο Υπαρχηγό Λ.Σ., ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ο Γενικός Γραμματέας της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο πρόεδρος του τμήματος ναυτιλιακών σπουδών ημεδαπού Πανεπιστημίου, ο πρόεδρος της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών επιβατηγών πλοίων, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών φορτηγών πλοίων, ο εκπρόσωπος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, ο εκπρόσωπος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος και δύο εκπρόσωποι του Υ.Ε.Ν.. Τα μέλη του Συμβουλίου με τους αναπληρωτές τους, που προτείνονται από τα τακτικά μέλη, διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με διετή θητεία, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με την ίδια απόφαση μπορεί να διορίζονται και άλλα μέλη.

Τα μέλη του Συμβουλίου δεν δικαιούνται αποζημίωση για τη συμμετοχή τους σ' αυτό.

4. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ορίζονται οι ειδικότερες αρμοδιότητες του Συμβουλίου, ο τρόπος λειτουργίας του, η αναπλήρωση του προέδρου σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας αυτού, η γραμματειακή υποστήριξή του, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ή αναγκαία λεπτομέρεια.

Στις συνεδριάσεις μπορεί να καλούνται εκπρόσωποι άλλων Υπουργείων, οργανισμών ή νομικών προσώπων του δημόσιου

τομέα, όταν συζητούνται θέματα που ανήκουν στην αρμοδιότητά τους.

Άρθρο 41

Βύθιση πλοίων, ναυαγίων, πλωτών ναυπηγημάτων ή άλλων τεχνητών καταφυγίων ιχθύων για βελτίωση υποθαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας

1. Οι δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμοί, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης και οι αλιευτικοί συνεταιρισμοί μπορούν, μετά από έγκριση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Χωροταξίας, Περιβάλλοντος και Δημόσιων Έργων, Γεωργίας, Πολιτισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας, να βυθίζουν σε συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή πλοία, ναυάγια, πλωτά ναυπηγήματα ή άλλα τεχνητά καταφύγια ιχθύων τα οποία έχουν περιέλθει στην κυριότητά τους, με σκοπό τη δημιουργία πυρήνα υποθαλάσσιας ζωής ή την εκπαίδευση ή ξενάγηση αυτοδυντών. Αν η βύθιση πρόκειται να γίνει σε περιοχή που ανήκει στην εκμετάλλευση άλλου φορέα, απαιτείται και η προηγούμενη σύμφωνη γνώμη αυτού.

2. Δεν επιτρέπεται βύθιση σε θέση που κωλύεται η ελεύθερη ναυσιπλοΐα και γενικά η κατά προορισμό χρήση του θαλάσσιου χώρου ή σε ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους. Για τη βύθιση απαιτείται η προηγούμενη βεβαίωση της αρμόδιας για το περιβάλλον Υπηρεσίας του Υ.Ε.Ν. ότι έχουν αφαιρεθεί οι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ουσίες.

3. Αν η βύθιση συνοδεύεται με κατασκευή μόνιμου τεχνητού υφάλου, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 (ΦΕΚ 285 Α').

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, που εκδίδεται μετά από πρόταση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, ορίζονται οι όροι και οι ειδικότερες προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για να εγκριθεί η βύθιση, καθώς και οι μετέπειτα υποχρεώσεις των φορέων που βυθίζουν τα πλοία, τα ναυάγια, τα πλωτά ναυπηγήματα ή άλλα τεχνητά καταφύγια ιχθύων και ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου αυτού.

Άρθρο 42

Διαπίστωση χρήσης ονιπονεύματος από κυβερνήτες ή χειριστές μικρών σκαφών

Η παράγραφος 11 του άρθρου 42 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α'), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 43 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«11. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 6, εφαρμόζονται κατ' αναλογία στους κυβερνήτες ή χειριστές των μικρών σκαφών και των θαλάσσιων μέσων αναψυχής, η κίνηση και κυκλοφορία των οποίων καθορίζεται με τους Γενικούς Κανονισμούς Λιμένα, που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 156 του Κ.Δ.Ν.Δ., καθώς και στους κυβερνήτες των πλοίων αναψυχής του ν. 2743/ 1999 (ΦΕΚ 211 Α'), εφόσον αυτά δεν έχουν συγκροτημένο πλήρωμα. Στις περιπτώσεις αυτές, εφαρμόζονται κατ' αναλογία και οι ποινικές διατάξεις της παραγράφου 7 και επιβάλλονται οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 157 του Κ.Δ.Ν.Δ., με τη διαδικασία που ορίζεται σ' αυτό».

Άρθρο 43

Υποθαλάσσια περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος για αναψυχή

1. Η υποθαλάσσια περιήγηση με υποβρύχιο σκάφος για αναψυχή επιτρέπεται σε συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή μετά από άδεια της κατά τόπο αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.

Η περιοχή προσδιορίζεται στην άδεια.

2. Αίτηση για χορήγηση της άδειας μπορεί να υποβάλει όποιος:

α) δεν έχει στερηθεί των πολιτικών του δικαιωμάτων, δεν έχει κηρυχθεί σε κατάσχεση πτώχευσης ή στερητικής ή επικουρικής συμπαράστασης και δεν έχει καταδικαστεί για οποιοδήποτε

αδίκημα αποτελεί κώλυμα για διορισμό σε δημόσια θέση, ούτε είναι φυγόποινος ή φυγόδικος για τέτοιο αδίκημα,

β) είναι κύριος ή του έχει ανατεθεί από τον κύριο η εκμετάλλευση υποβρύχιου σκάφους, νηολογημένου στα ελληνικά νηολόγια ή στα νηολόγια Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φέρει τη σημαία του, υπό τον όρο ότι το σκάφος αυτό πληροί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελεί θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εν λόγω Κράτος - Μέλος.

3. Αίτηση μπορεί να υποβάλει και νομικό πρόσωπο, εφόσον στο καταστατικό του προβλέπεται ως σκοπός η άσκηση της δραστηριότητας της παραγράφου 1, συντρέχει η περίπτωση γ' και στο πρόσωπο του νόμιμου εκπροσώπου του συντρέχουν επίσης οι προϋποθέσεις των λοιπών περιπτώσεων της προηγούμενης παραγράφου.

4. Δεν χορηγείται άδεια σε περιοχές:

α) πυκνής θαλάσσιας κυκλοφορίας,

β) αγκυροβολίας πλοίων ή πλωτών μέσων,

γ) διεξαγωγής γυμνασίων ή άλλων δραστηριοτήτων των Ενόπλων Δυνάμεων,

δ) που απέχουν λιγότερο από 3 ναυτικά μίλια από παραθαλάσσιες εγκαταστάσεις των Ενόπλων Δυνάμεων,

ε) που εκτελούνται έργα,

στ) μέσα ή γύρω από λιμάνια και

ζ) όπου η λιμενική αρχή επιβάλλει, με αιτιολογημένη απόφασή της, απαγορεύσεις για λόγους ασφάλειας πλοίων, προσώπων ή του ίδιου του υποβρυχίου σκάφους.

5. Ο κάτοχος της άδειας υποχρεούται να έχει καλύψει με ιδιωτική ασφάλιση φορέα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα τους κινδύνους της αστικής ευθύνης του ίδιου και των προστηθέντων του για θάνατο ή σωματικές βλάβες για καθέναν από τους επιβαίνοντες στο υποβρύχιο ή τρίτων. Το ασφαλιστικό ποσό για καθέναν από αυτούς είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που καθορίζει κάθε φορά με αποφάσεις του ο Υπουργός Ανάπτυξης κατά τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 6 του κ.ν. 489/1976 (ΦΕΚ 331 Α').

6. Το υποβρύχιο σκάφος εφοδιάζεται με ναυτολόγιο και στελεχώνεται με απογεγραμμένους ναυτικούς, σύμφωνα με τα ισχύοντα για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές. Οι ναυτικοί αυτοί ασφαλιζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Ο αριθμός του πληρώματος, τα προσόντα του πλοιάρχου και του πληρώματος, η πιστοποίησή τους και κάθε θέμα που αφορά στο προσωπικό και στη στελέχωση καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και αποτελούν όρους της άδειας λειτουργίας τους. Για την έκδοση της απόφασης αυτής λαμβάνονται υπόψη και τυχόν σχετικές απαιτήσεις του κατασκευαστή του σκάφους.

7. Οι διατάξεις του ν.δ. 187/1973, με το οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΦΕΚ 261 Α') και των κανονιστικών διατάξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του, που αφορούν σε επιβατηγά πλοία ίδιας χωρητικότητας, ισχύουν και για το υποβρύχιο σκάφος.

8. Στο υποβρύχιο σκάφος τοποθετείται σύστημα καταγραφής των βαθών, στα οποία διενεργούνται οι υποθαλάσσιοι πλόες, που αποκλείει οποιαδήποτε παρέμβαση τροποποίησης των στοιχείων που καταγράφει.

9. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ορίζονται:

α) Οι απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του υποβρυχίου σκάφους.

β) Οι επιθεωρήσεις και τα πιστοποιητικά ασφαλείας με τα οποία εφοδιάζεται αυτό.

γ) Οι φορείς διενέργειας των επιθεωρήσεων και έκδοσης των πιστοποιητικών ασφαλείας.

δ) Ο εξοπλισμός και οι περιορισμοί λειτουργίας του.

ε) Οι προϋποθέσεις και τα πιστοποιητικά κυκλοφορίας του ως πλοίου επιφάνειας και κάτω από αυτήν.

στ) Τα θέματα καταμέτρησής του.

ζ) Οι απαιτήσεις του συστήματος καταγραφής των βαθών της προηγούμενης παραγράφου.

η) Κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

10. Η άδεια ισχύει για δύο χρόνια και ανανεώνεται, για ίδιο

χρονικό διάστημα, με την υποβολή σχετικής αίτησης εντός του τελευταίου τριμήνου πριν τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησής της.

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται οι υποχρεώσεις του κύριου ή εκμεταλλευτή του υποβρύχιου σκάφους, του πλοιάρχου και του πληρώματός του, καθώς και τα δικαιολογητικά που συνυποβάλλονται με την αίτηση και αποδεικνύουν τη συνδρομή των προϋποθέσεων για τη χορήγηση και την ανανέωση της άδειας.

11. Η άδεια ανακαλείται με αιτιολογημένη απόφαση της Λιμενικής Αρχής που τη χορήγησε, αν:

α) Εκλείψει οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις χορήγησής της.

β) Εντός έτους βεβαιωθούν περισσότερες από μια παραβάσεις για εκτέλεση υποβρύχιου πλου με ελλιπή ή αντικανονική σύνθεση πληρώματος ή πλου σε περιοχή διάφορη αυτής για την οποία χορηγήθηκε η άδεια ή παραλαβή και μεταφορά αριθμού επιβατών μεγαλύτερου του επιτρεπομένου.

γ) Εκτελεσθεί υποθαλάσσιος πλους σε βάθος θάλασσας μεγαλύτερο από αυτό που προβλέπεται από τα πιστοποιητικά ασφάλειας.

12. Στους παραβάτες του άρθρου αυτού επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στις επί μέρους διατάξεις του ν.δ. 187/1973 και των κανονιστικών διατάξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του.

Άρθρο 44

Θέματα λιμενικής πολιτικής

1. Οι περιπτώσεις β' και δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 3044/2002 (ΦΕΚ 197 Α') αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«β) Οι δέκα Ανώνυμες Εταιρίες (Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε.), που συστάθηκαν με το άρθρο εικοστό πρώτο του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α'), έχουν την ευθύνη κατασκευής, με Διευθύνουσα Υπηρεσία την Τεχνική τους Διεύθυνση ή Υπηρεσία και Προϊστάμενη Αρχή το Διοικητικό τους Συμβούλιο, όλων των λιμενικών έργων και έργων υποδομής και επιδομής εντός ζώνης λιμένα, εφόσον ο προϋπολογισμός τους δεν υπερβαίνει το ποσό των 3.000.000 ευρώ, πλέον της δαπάνης Φ.Π.Α.. Τα λιμενικά έργα και έργα υποδομής και επιδομής εντός ζώνης λιμένα, μη Εθνικού Επιπέδου, προϋπολογισμού άνω των 3.000.000 ευρώ, κατασκευάζονται κατά περίπτωση, από τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, της Περιφέρειας ή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ύστερα από απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.»

«δ) Τα έργα μη Εθνικού Επιπέδου εντός ζώνης λιμένα των Λιμενικών Ταμείων κατασκευάζονται κατά περίπτωση, από τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, της Περιφέρειας, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, του Δήμου ή του Λιμενικού Ταμείου, ύστερα από απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.»

2. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 του ν. 3044/2002 προστίθεται περίπτωση στ' ως ακολούθως:

«στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας,

ύστερα από σύμφωνη γνώμη των διοικητικών συμβουλίων των Οργανισμών Λιμένων Ανωνύμων Εταιριών του ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α'), καθώς και του άρθρου εικοστού πρώτου του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α'), επιτρέπεται, για έργα που εκτελούνται στην περιοχή αρμοδιότητας των παραπάνω Οργανισμών, φορέας υλοποίησής τους να ορίζεται άλλος Οργανισμός Λιμένα Ανώνυμη Εταιρεία που συστάθηκε με τις προαναφερόμενες διατάξεις.»

3. Στο άρθρο δέκατο ένατο του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α') προστίθεται νέα παράγραφος 5 ως ακολούθως:

«5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η αποζημίωση των μελών και του γραμματέα της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων.»

Άρθρο 45

Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου δωδέκατου του ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α') μετά τις λέξεις: «στα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ.» προστίθεται η φράση: «καθώς και στο σωματείο με την επωνυμία «Σωματείο Κύτους Ατμοπλοίων» για τις λογιστικές και διαχειριστικές του ανάγκες».

Άρθρο 46

Έναρξη ισχύος

Ο νόμος αυτός ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις του».

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης 13 Μαΐου 2003. Επικυρούνται;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 13 Μαΐου 2003 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.20', λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 29 Μαΐου 2003 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης: «Επιτάχυνση της ποινικής διαδικασίας και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

