

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΒ'

Δευτέρα 16 Νοεμβρίου 1998

Αθήνα, σήμερα στις 16 Νοεμβρίου 1998, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.10', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία το Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΛΟΥΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Ιωάννη Καλαμακίδη, Βουλευτή Ευβοίας, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία τα Εργατικά Σωματεία Πύργου ζητούν τη χορήγηση της επιδότησης ενοικίου σε μέλη τους.

2) Ο Βουλευτής Χανίων κ. **ΙΩΣΗΦ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κάτοικοι των Κοινοτήτων Βάμου, Πλάκας, Γαβαλοχωρίου του Νομού Χανίων διαμαρτύρονται για την έγκριση εγκατάστασης πετρελαιοδεξαμενών στην περιοχή Αποκόρωνα Κρήτης.

3) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Πρακτόρων ΠΡΟ-ΠΟ ζητεί την ικανοποίηση ασφαλιστικού αιτήματος των μελών της.

4) Ο Βουλευτής Χανίων κ. **ΙΩΣΗΦ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Πολυτεχνείο Κρήτης διαμαρτύρεται για την παράνομη συγκρότηση της συγκλήτου.

5) Ο Βουλευτής Χανίων κ. **ΙΩΣΗΦ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αθλητικός Όμιλος "ΚΥΔΩΝ" Χανίων ζητεί χρηματοδότηση της αθλητικής του δραστηριότητας.

6) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΔΗΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Χαλκιδέων ζητεί χρηματοδότηση για την υλοποίηση του έργου "επέκταση σχεδίου πόλεως στις συνοικίες Ζ και Η".

7) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με διαμαρτυρίες των κατοίκων της Κάσου για την υπολειψυργία των σχολείων του νησιού.

8) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. **ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Καθαριστριών Δημοσίων Σχολείων Α'βάθμιας και Β'βάθμιας Εκπαίδευσης ζητεί την αλλαγή του εργασιακού καθεστώτος των μελών της

9) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τα προβλήματα λειτουργίας των σχολείων Λάγγουρας Πάτρας.

10) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τις εργασίες αναπαλαίωσης των κτιρίων του παλαιού Νοσοκομείου και του Δημαρχείου Αιγίου.

11) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Αρτοποιών Ελλάδας διαμαρτύρεται για την έλλειψη νομοθετικής ρύθμισης της διακίνησης του ψωμιού στην αγορά.

12) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ίδρυμα Προάσπισης Ηθικών και Πνευματικών Αξιών ζητεί την επαναλειτουργία του δημοτικού σχολείου στην Αροανία Αχαΐας.

13) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λαπαθών του Νομού Αχαΐας ζητεί χρηματοδότηση για τη βελτίωση του δρόμου Χαλανδρίτσας - Καλαβρύτων.

14) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία το 3ο Δημοτικό Σχολείο Αιγίου ζητεί χρηματοδότηση για τη βελτίωση των κτιριακών του εγκαταστάσεων.

15) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών Βιοτεχνικών Εμπορικών Σωματείων Νομού Αχαΐας ζητεί την επίλυση του οικονομικού προβλήματος των αστικών ΚΤΕΛ Πάτρας και Αιγίου.

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδας ζητεί την ικανοποίηση ασφαλιστικού αιτήματος των μελών τους.

17) Ο Βουλευτής Δράμας κ. **ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ** κατέθεσε αναφορά με την οποία συνταξιούχοι, ασφαλισμένοι στο ΤΑΤ στο Νομό Δράμας ζητούν την επιστροφή των παρακρατηθέντων εισφορών τους.

18) Ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Ξάνθης κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Έλληνες Φοιτητές στο Πανεπιστήμιο της Πρίστινα της Σερβίας ζητούν να μετεγγραφούν στα ελληνικά πανεπιστήμια.

19) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συντονιστική Επιτροπή Παράκτιας Αλιείας Μεσσηνίας ζητεί να απαγορευθούν τα επαγγελματικά εργαλεία από την ερασιτεχνική αλιεία.

20) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργατοτεχνιτών Σιδήρου - Μπετού ζητεί η ειδικότητά του να μπει στο πινάκιο προσδιορισμού των ενσήμων.

21) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι εργαζόμενοι στη Διεθνή Βιομηχανία Ενδυμάτων ΑΕ ζητούν την καταβολή αποζημιώσεων.

22) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μεγαλόπολης του Νομού Αρκαδίας ζητεί να ισχύσει στην περιοχή του το προνομιακό καθεστώς του κριτηρίου εντοπιότητας που ισχύει στα Δωδεκάνησα και στις Κυκλάδες.

23) Οι Βουλευτές κύριοι ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ, ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ, ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΤΑΘΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΛΙΑΔΗΣ, ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΤΣΕΡΤΙΚΙΔΗΣ και ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΕΡΑΝΙΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Κίνηση Επιτυχόντων στο Διαγωνισμό της 22-9-1997 για την πλήρωση κενών και κενουμένων θέσεων ειρηνοδικών ζητεί το διορισμό των μελών της.

24) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Εθελοντές - Εθελόντριες Μακράς Θητείας, ζητούν την ικανοποίηση βαθμολογικών και μισθολογικών αιτημάτων τους.

25) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών ζητεί να μην ιδρυθούν από το Γαλλικό Ινστιτούτο Αθηνών και τη Γαλλική Πρεσβεία 3(τρία) νέα παραρτήματα, χωρίς προηγούμενη άδεια της ελληνικής κυβέρνησης.

26) Ο Βουλευτής Ροδόπης κ. ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργατοτεχνιτών και Υπαλλήλων της Εταιρείας "ΟΤΤΟ ΕΒΡΟΣ" ζητεί την αποτροπή των απολύσεων στο εργοστάσιο.

27) Οι Βουλευτές κύριοι ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ, ΑΝΔΡΙΑΝΗ ΛΟΥΛΕ και ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Μάντζιος Αντώνης, υπάλληλος ΙΚΑ Κατερίνης, διαμαρτύρεται για την παρακράτηση του κινήτρου απόδοσης.

28) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων στους ΟΤΑ Λήμνου καταγγέλλει την άρση της μονιμότητας των δημοσίων υπαλλήλων.

29) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Ίδρυμα Φιланθρωπικά Καταστήματα Μυτιλήνης ζητεί την ικανοποίηση ασφαλιστικού αιτήματός του.

30) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι εκπαιδευτικοί - κάτοικοι Νομού Λάρισας ζητούν να αποσπαστούν και φέτος στα σχολεία του Νομού Λάρισας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1113/13-8-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35/6-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην με αριθμό 1113/13-8-98 ερώτηση του Βουλευτή κ. Δημ. Σιούφα, που μας διαβιβάστηκε με την με αριθμό 14/1361/3-9-98 κοινοποίηση του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σας γνωρίζουμε ότι επί των λαμβανομένων σ' αυτή Ερωτημάτων το Υπουργείο Ανάπτυξης δεν έχει αρμοδιότητα.

Το θέμα της γλώσσας των επιγραφών των εμπορικών επιχειρήσεων και καταστημάτων εξακολουθεί να ρυθμίζεται από το ν. 1491/84 άρθρο 5 του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης προς το οποίο επίσης έχει απευθυνθεί η ερώτηση.

Στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Ανάπτυξης ανήκει η εφαρμογή του νόμου 2239/94 περί σημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του οποίου σήμα θεωρείται κάθε σημείο επιδεκτικό γραφικής παράστασης, ικανό να διακρίνει τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες μιας επιχείρησης από εκείνα άλλων επιχειρήσεων.

Επομένως κάθε λεκτικό σήμα με ξενόγλωσσους ή λατινικούς ή ελληνικούς χαρακτήρες μπορεί να καταχωρηθεί ως σήμα, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στα άρθρα 1 έως 4 του εν λόγω νόμου.

Οποιαδήποτε ενέργεια σχετική με την εφαρμογή ή και την τροποποίηση ακόμα του ν. 1491/84 καθόσον αφορά την υποχρέωση αναγραφής στα ελληνικά των επιγραφών των εμπορικών επιχειρήσεων και καταστημάτων, εκφεύγει των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Ο Υφυπουργός

ΜΙΧ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ"

2. Στην με αριθμό 1395/19-8-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 16/6-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 1395/19-8-98 της Βουλευτού κ. Ελένης Ανουσάκη, σχετικά με την τύχη του παραδοσιακού Εστιατορίου - Ζαχαροπλαστείου γνωστού ως ΖΩΝΑΡΣ στο Μέγαρο του Μετοχικού Ταμείου Στρατού, σας γνωρίζουμε στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας τα εξής:

Στο νέο σχέδιο νόμου για τις εμπορικές μισθώσεις που έχει προωθηθεί, περιλαμβάνεται άρθρο αναφορικά με τις μισθώσεις ακινήτων, με εκμισθωτή το Δημόσιο ή Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, που ρυθμίζει κατ' αρχήν το θέμα.

Συγκεκριμένα προβλέπεται ότι οι μισθώσεις αυτές, που υπάγονται στο Π.Δ. 34/1995 και έληξαν σύμφωνα με το άρθρο 58 αυτού ή οποτεδήποτε, μπορούν με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του εκμισθωτή να παραταθούν με απ' ευθείας σύμβαση και χωρίς άλλες διατυπώσεις, για χρονικό διάστημα 5 ετών από τη λήξη της σύμβασης και για άλλη μια 5ετία με σύμβαση που θα συνομολογηθεί κατά τη λήξη της προηγούμενης παράτασης. Το ετήσιο μίσθωμα δεν μπορεί να συμφωνηθεί κατώτερο του 10% της εκάστοτε ισχύουσας αντικειμενικής αξίας του μισθίου ή της αγοραίας αξίας του, στις περιοχές που δεν ισχύει το σύστημα αυτό. Σε κάθε περίπτωση το μηνιαίο μίσθωμα δεν μπορεί να είναι κατώτερο από το καταβαλλόμενο.

Στα πλαίσια της παραπάνω ρύθμισης ευελπιστούμε ότι το Μ.Τ.Σ., εκτιμώντας την ιστορική διαδρομή του εν λόγω καταστήματος, θα δεχθεί να συμβάλει στη διατήρησή του.

Ο Υφυπουργός

ΜΙΧ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ"

3. Στην με αριθμό 1502/21-8-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1982/5-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 1502/21-8-98, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Νίκος Γκατζής και Στρατής Κόρακας, σχετικά με την ασφαλιστική τακτοποίηση των εργαζομένων

στα ξενοδοχεία περιοχών Χανίων και Ρεθύμνου, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Βασική επιδίωξη και στόχος του ΙΚΑ είναι η ασφάλιση των απασχολούμενων και η μείωση της εισφοροδιαφυγής. Για το σκοπό αυτό τόσο οι αρμόδιοι υπάλληλοι εξωτερικού ελέγχου των κατά τόπους Υποκ/των - Παρ/των του Ιδρύματος όσο και οι υπάλληλοι της Ειδικής Υπηρεσίας Ελέγχου Εσόδων (ΕΥΠΕΕ), διενεργούν επιτοπίους ελέγχους (στους τόπους εργασίας των ασφαλισμένων).

Με τον ν. 2556/97 η ανωτέρω Υπηρεσία ΕΥΠΕΕ καταργείται και συνίσταται στις έδρες όλων των περιφερειών της χώρας, Περιφερειακή Υπηρεσία Ασφάλισης με το τίτλο Ειδική Υπηρεσία Ελέγχου Ασφάλισης (ΕΥΠΕΑ) με διευρυμένες αρμοδιότητες και η οποία θα στελεχωθεί από έμπειρο και εξειδικευμένο προσωπικό, θα λειτουργεί δε όλο το εικοσιτετράωρο και όλες τις ημέρες της εβδομάδας, προκειμένου να εντοπίζει τους ανασφάλιστους εργαζομένους.

Σύμφωνα δε με το άρ. 2 του ανωτέρω νόμου, οι εργοδότες υποχρεούνται να τηρούν ειδικό έντυπο, όπου καταχωρούν από 1.4.98, τους νεοπροσλαμβανόμενους μισθωτούς, αμέσως μετά την πρόσληψη και πριν αυτοί αναλάβουν εργασία.

Για κάθε μισθωτό που θα βρεθεί από τα αρμόδια όργανα του ΙΚΑ (υπαλλήλους ΕΥΠΕΑ και υπαλλήλους εξωτερικού ελέγχου του τοπικού Υποκ/τος), να απασχολείται και δεν είναι καταχωρημένος κατά τα ανωτέρω ή εάν δεν επιδεικνύουν το ειδικό έντυπο, επιβάλλεται με πράξη του αρμόδιου οργάνου του ΙΚΑ, σε βάρος του εργοδότη πρόστιμο.

Πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι οι έλεγχοι αυτοί όσο τακτικοί και εάν είναι, δεν είναι δυνατόν να έχουν αποτελέσματα χωρίς τη συνεργασία των ιδίων των εργαζομένων. Θα πρέπει δηλαδή να κατανοήσουν οι εργαζόμενοι και σ' αυτό μπορεί να βοηθήσουν και τα Σωματεία Ξενοδοχοϋπαλλήλων Χανίων και Ρεθύμνου, τα προβλήματα που καθημερινά αντιμετωπίζουν οι υπάλληλοι του ΙΚΑ και να τους βοηθούν με κάθε πρόσφορο τρόπο.

Στην προκειμένη περίπτωση τα εν λόγω Σωματεία θα πρέπει να αναφέρουν στο Ίδρυμα συγκεκριμένες επιχειρήσεις της ευρύτερης περιοχής Χανίων και Ρεθύμνου, που απασχολούν ανασφάλιστο προσωπικό, έτσι ώστε να γίνονται συχνότεροι έλεγχοι, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες, και να τακτοποιηθούν ασφαλιστικά οι εργαζόμενοι σ' αυτές.

Όσον αφορά την ασφάλιση των αλλοδαπών που απασχολούνται ως ξενοδοχοϋπάλληλοι σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του Π.Δ. 358/97, εφόσον οι εργοδότες που τους απασχολούσαν τους δήλωσαν στον ΟΑΕΔ μέχρι 31.5.98 απασχολούνται από την υποχρέωση ασφάλισής τους για το προγενέστερο της δήλωσης χρονικό διάστημα.

Σημειώνουμε ότι τα ανωτέρω είχαν εφαρμογή μόνο για τους αλλοδαπούς που βρίσκονται παράνομα στην ελληνική επικράτεια και όχι για τους νόμιμα εισερχόμενους στη χώρα, οι οποίοι θα πρέπει να ασφαλιστούν για όλο το χρόνο που παρέχουν εργασία ασφαλιστέα στο ΙΚΑ.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

4. Στην με αριθμό 1512/24-8-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 160/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1512/24-8-1998, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Μαρία ΜΠΟΣΚΟΥ και Σ. ΠΑΠΑΓΙΩΤΟΥ, σας γνωρίζουμε ότι για την προαγωγή της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Κατερίνης από τη Γ' στη Α' τάξη προωθείται από το Υπουργείο μας σχέδιο προεδρικού διατάγματος.

Σε ό,τι αφορά το Πυροσβεστικό Κλιμάκιο, που ιδρύθηκε και λειτουργεί στο Δήμο Λιτοχώρου, στόχος μας, στην παρούσα φάση, είναι να λειτουργήσει και μετά τη λήξη της θερινής αντιπυρικής περιόδου, για όλη τη διάρκεια του έτους με το αναγκαίο προσωπικό, εφόσον αυτό καταστεί δυνατό.

Το αίτημα για ίδρυση και λειτουργία ανεξάρτητου Πυροσβεστικού Σταθμού Δ' τάξης στον ανωτέρω Δήμο, θα εξετασθεί μελλοντικά, σε συνδυασμό με την απαραίτητη προϋπόθεση της ένταξης των 1300 νέων πυροσβεστών από τις αρχές του επόμενου έτους στην οργανική δύναμη του Σώματος, καθώς και την περαιτέρω αύξηση αυτής με την πρόσληψη 2500 πυροσβεστικών υπαλλήλων, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του ν. 2612/1998.

Οι Υπηρεσίες του Πυροσβεστικού Σώματος, μετά την ανάληψη και της δασοπυρόσβεσης, για να ανταποκριθούν στις αυξημένες ανάγκες, ενισχύθηκαν με τα απαραίτητα υλικά και μέσα καθώς και με μηχανολογικό εξοπλισμό. Περαιτέρω ενίσχυσή τους θα γίνει σε συνάρτηση με την εξέλιξη των προγραμμάτων προμηθειών.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

5. Στην με αριθμό 1848/28-8-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 162/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1848/28-8-98 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Β. Μπούτας, Α. Κανταρτζής και Ν. Γκατζής, σας γνωρίζουμε ότι το Αρχηγείο Πυροσβεστικού Σώματος έχει αναγνωρίσει την αναγκαιότητα προαγωγής του 1ου Πυροσβεστικού Σταθμού Λάρισας από Β' σε Α' τάξη και το Υπουργείο μας, για το σκοπό αυτό, προωθεί σχέδιο προεδρικού διατάγματος, μετά την υπογραφή του οποίου σε συνδυασμό και με την αύξηση του πυροσβεστικού προσωπικού, θα ακολουθήσει και η αύξηση της οργανικής δύναμης της ανωτέρω Υπηρεσίας.

Για τις ανάγκες του υπόλοιπου νομού, μετά την ανάληψη και της δασοπυρόσβεσης από το Πυροσβεστικό Σώμα, ιδρύθηκαν και λειτουργούν τα Πυροσβεστικά Κλιμάκια Ελασσόνας και Αγιάς, για τα οποία στόχος μας είναι να λειτουργήσουν και μετά τη λήξη της θερινής αντιπυρικής περιόδου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με το απολύτως αναγκαίο προσωπικό, εφόσον αυτό καταστεί δυνατό. Επί πλέον για το Κλιμάκιο της Ελασσόνας εξετάζεται από την Υπηρεσία η μελλοντική λειτουργία του ως ανεξάρτητης Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, μετά την πρόσληψη νέων υπαλλήλων και την αύξηση της οργανικής δύναμης του Σώματος.

Τέλος, σε ό,τι αφορά την ίδρυση και λειτουργία Πυροσβεστικού Κλιμακίου στο Δήμο Φαρσάλων, σας πληροφορούμε ότι τούτο θα εξετασθεί στα πλαίσια του προγραμματισμού για επέκταση των Υπηρεσιών αυτών και σε άλλες περιοχές, με στόχο την αναβάθμιση της παρεχόμενης πυροπροστασίας.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

6. Στην με αριθμό 1900/1-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 163/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1900/1-9-98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Κουράκης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το Αρχηγείο Πυροσβεστικού Σώματος, μετά την ανάληψη και της δασοπυρόσβεσης, προέβη στη μελέτη και επανασχεδιασμό της πυροπροστασίας της χώρας και προγραμμάτισε την αναδιάρθρωση των Υπηρεσιών του, παράλληλα με την ίδρυση Πυροσβεστικών Κλιμακίων με γνώμονα την πληρέστερη κάλυψη των πλέον πυρόπληκτων περιοχών.

Στα πλαίσια αυτά, στο νομό Ηρακλείου, εκτός από την ενίσχυση σε προσωπικό, μηχανολογικό εξοπλισμό, υλικά και μέσα των Πυροσβεστικών Υπηρεσιών του νομού, ιδρύθηκαν και λειτουργούν Πυροσβεστικά Κλιμάκια στο Δήμο Μοιρών και το λιμένα Χερσονήσου.

Σε ό,τι αφορά την πυροπροστασία στην ευρύτερη περιοχή της Κοινότητας Σταβίων, αυτή εξασφαλίζεται από το Πυροσβεστικό Κλιμάκιο Μοιρών, όχημα του οποίου εκτελεί συνεχείς περιπολίες στη νοτιοανατολική περιοχή του νομού.

Τέλος επισημαίνεται ότι, πέραν των αρμοδίων τοπικών

Υπηρεσιών, η αντιμετώπιση των δασικών πυρκαγιών, όταν υπάρχει ανάγκη, γίνεται και με τη συνδρομή των όμορων Υπηρεσιών, αλλά και των αερομεταφερόμενων πεζοπόρων τμημάτων των Ε.Μ.Α.Κ., όπως επίσης και από τα λοιπά διαθέσιμα για το σκοπό αυτό, μέσα.

Ο Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

7. Στην με αριθμό 1904/1-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2424/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 1904/1.9.98 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Γ. Κουράκης, σχετικά με κατασκευή τηλεπικοινωνιακού δικτύου στην περιοχή της κοινότητας Σταβίων του Ν. Ηρακλείου, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αρ. πρωτ. 504/213511 του Δ/ντος Συμβούλου του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος Α.Ε.

Ο Υπουργός

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ"

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

8. Στην με αριθμό 1906/1-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 373/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1906/1-9-98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Φούσας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η Αστυνομική Διεύθυνση Ιωαννίνων είναι από τις λίγες Διευθύνσεις της χώρας η οποία έχει στελεχωθεί με αστυνομικό προσωπικό που υπερβαίνει κατά 175 άτομα την οργανική της δύναμη, όταν άλλες διευθύνσεις έχουν σημαντικά ελλείμματα και επομένως περαιτέρω ενίσχυση της δεν είναι δυνατή. Άλλωστε, σύμφωνα με το νέο δίκαιο περί μεταθέσεων (π.δ. 69/1996) το αστυνομικό προσωπικό τοποθετείται και μετατίθεται μόνο σε κενές οργανικές θέσεις του βαθμού του.

Για τους Αστυνομικούς Σταθμούς της ανωτέρω Υπηρεσίας, σας πληροφορούμε ότι ουδείς έπαυσε τη λειτουργία του και για την αντιμετώπιση σοβαρών συμβάντων στην περιοχή τους ενισχύονται από τα Μεταβατικά Αποσπάσματα, τα οποία έχουν δυνατότητα άμεσης επέμβασης σε οποιοδήποτε σημείο της μεθορίου και οποιαδήποτε ώρα του 24ώρου. Επί πλέον, με τις πρόσφατες εσωτερικές μεταθέσεις της Διεύθυνσης, ενισχύθηκαν οι παραμεθόριοι Σταθμοί με 5 αστυνομικούς.

Σε ό,τι αφορά την αντιμετώπιση της εγκληματικότητας στην περιοχή τους, οι Υπηρεσίες της Αστυνομικής Διεύθυνσης Ιωαννίνων έχουν δραστηριοποιηθεί στο έπακρο, ασκούν σε 24ωρη βάση έντονη αστυνόμευση με συνεχείς περιπολίες, συστηματικούς ελέγχους, έρευνες και αναζητήσεις και καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια, σε συνεργασία με τις λοιπές Αρχές. Ειδικότερα τα 15 μεταβατικά αποσπάσματα, που έχουν αναπτυχθεί στο νομό, λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα, τόσο για την αποτροπή εισόδου λαθρομεταναστών, όσο και για τον εντοπισμό των αλλοδαπών, οι οποίοι διαμένουν παράνομα στη χώρα και λόγω στέρξης των μέσων επιβίωσης διαπράττουν ληστείες, κλοπές και άλλες αξιόποινες πράξεις. Αποτέλεσμα αυτής της δραστηριότητας, όπως προκύπτει από την αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων για το Νομό Ιωαννίνων, είναι η σημαντική μείωση πολλών σοβαρών αδικημάτων.

Για τις κλοπές οχημάτων, που έλαβαν χώρα κατά το τελευταίο διάστημα σε ακριτικά χωριά του νομού, οι Υπηρεσίες μας συνεχίζουν τις προσπάθειες για την εξιχνίασή τους και ανεύρεση των οχημάτων, ενώ παράλληλα, για την πρόληψη μεταφοράς τους προς την Αλβανία, η Αστυνομική Διεύθυνση σε συνεργασία με την VIII Μερарχία Πεζικού πραγματοποίησε αυτοψία σε όλα τα πιθανά σημεία εισόδου-εξόδου της μεθορίου, απ' όπου υπήρχε δυνατότητα να διέλθουν οχήματα και προέβη στη διάνοιξη τάφρων και δημιουργία αναχωμάτων με σκοπό την αποτροπή τέλεσης τέτοιων

αδικημάτων.

Πέραν όμως αυτών, το Υπουργείο μας, προκειμένου, αφ'ενός μεν να αντιμετωπίσει αποτελεσματικότερα το φαινόμενο της παράνομης εισόδου αλλοδαπών και να τυνώσει ακόμη περισσότερο το αίσθημα ασφαλείας των κατοίκων των παραμεθόριων περιοχών και αφ'ετέρου να αποδοθούν οι υπηρετούντες σήμερα σε ανάλογες Υπηρεσίες αστυνομικοί στη μάχη για την πρόληψη και καταστολή της εγκληματικότητας, προέβη στην ίδρυση Ειδικών Υπηρεσιών Συνοριακής Φύλαξης, των οποίων επίκειται η λειτουργία. Στο Νομό Ιωαννίνων θα λειτουργήσουν τέσσερα Τμήματα Συνοριακής Φύλαξης για τη στελέχωση των οποίων θα προσληφθούν από το νόμο 370 συνοριακοί φύλακες.

Τέλος, στις αρμόδιες Υπηρεσίες μας δόθηκαν εντολές και οδηγίες για τη συνέχιση των ελέγχων με αμειωτή ένταση.

Ο Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

9. Στην με αριθμό 1909/1-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 104/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1909/1-9-98 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρασμάνης, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2612/1998 με τον οποίο ανατέθηκε η δασοφυλάκηση στο Πυροσβεστικό Σώμα, δεν προβλέπεται η πρόσληψη δασεργατών (υλοτόμων), από το Υπουργείο μας.

Ο Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

10. Στην με αριθμό 1940/2-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 20048/7-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 1940/2-9-1998 που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Στέλλα Αλφιέρη, σχετικά με δημοσίευμα στην εφημερίδα "ΑΥΡΙΑΝΗ" σας πληροφορούμε τα εξής:

Η Ελληνική Υπηρεσία Πληροφοριών δεν έχει απολύτως καμία σχέση με οποιαδήποτε διοίκηση "πληροφοριών" για καταγγελίες που περιέχονται στην παραπάνω ερώτηση και αναφέρονται σε εμπλοκή μελών της τουρκικής οργάνωσης "ΤΚΡ/Μ-Λ" σε εμπρησμούς στη χώρα μας και σε υποτιθέμενη διεξαγωγή "επιχειρήσεων" σε βάρος των γραφείων της εν λόγω οργάνωσης.

Ο Υπουργός

ΑΛ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ"

11. Στην με αριθμό 1940/2-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 78/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1940/2-9-98 που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Σ. Αλφιέρη, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι για τα αναφερόμενα σε αυτή, οι Υπηρεσίες του Υπουργείου μας δεν κατέχουν στοιχεία.

Σε ό,τι αφορά τον αναφερόμενο στην ερώτηση ΚΟΚ FETIH του HIDIR γεννηθέντα στην Τουρκία, κουρδικής καταγωγής, σας πληροφορούμε ότι αυτός εισήλθε λάθρα στη χώρα μας την 28-2-95 και ζήτησε πολιτικό άσυλο, αίτημα που απορρίφθηκε την 10-11-95 με απόφασή μας. Στη συνέχεια επανήλθε στο αίτημά του και με απόφαση του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου μας την 4-11-97 του αναγνωρίσθηκε η ιδιότητά του πρόσφυγα και του χορηγήθηκε άδεια παραμονής για το χρονικό διάστημα 10-11-97 έως 10-11-98.

Σε βάρος του ανωτέρω οι αρμόδιες Υπηρεσίες μας δεν κατέχουν επιβαρυντικά στοιχεία.

Ο Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

12. Στην με αριθμό 1962/3-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2422/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 1962/3.9.98 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Σπήλιος Σπηλιωτόπουλος σχετικά με τη λειτουργία του Γραφείου της Ο.Α. στην Πάτρα σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αρ. πρωτ. ΠΔΣ&ΔΣ/3580 του Προέδρου & Δ/ντος Συμβούλου της εν λόγω εταιρείας.

Ο Υπουργός

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ"

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

13. Στην με αριθμό 1975/3-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 106/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1975/3-9-98 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Σ. Παναγιώτου και Σ. Κόρακας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η έλλειψη προσωπικού αποτελεί πρόβλημα σε πολλές Υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας και όχι μόνο στην Αστυνομική Διεύθυνση Ροδόπης, γεγονός που οφείλεται στο ότι η πραγματική δύναμη του Σώματος υπολείπεται της οργανικής.

Από το Υπουργείο μας καταβάλλονται προσπάθειες για ορθολογική κατανομή του υφιστάμενου προσωπικού, σύμφωνα με τις ανάγκες αστυνόμευσης κάθε περιοχής και στα πλαίσια αυτά έχει κατανομηθεί ανάλογο προσωπικό και στην ανωτέρω Αστυνομική Διεύθυνση, της οποίας πράγματι η υπάρχουσα δύναμη σε βαθμοφόρους (Αξιωματικούς, Υπαξιωματικούς) υπολείπεται κατά 47 άτομα της οργανικής, ενώ υπάρχει πλεόνασμα σε Αστυφύλακες.

Επισημαίνεται ότι από την αρμόδια Υπηρεσία μας κατά την παρελθούσα περίοδο των τακτικών μεταθέσεων προκηρύχθηκαν 10 θέσεις Αξιωματικών, 12 Υπαξιωματικών και 20 Αστυφυλάκων προκειμένου να καλυφθούν τα υπάρχοντα κενά, πλην όμως δεν υπήρξε το ανάλογο ενδιαφέρον και τελικά μετατέθηκαν στην ανωτέρω Διεύθυνση 1 Αξιωματικός, 1 Υπαξιωματικός και 7 Αστυφύλακες.

Επιπλέον, η εν λόγω Αστυνομική Διεύθυνση ενισχύθηκε με 23 νέους Υπαξιωματικούς (Αρχιφύλακες), ενώ σχεδιάζεται η περαιτέρω ενίσχυσή της με νέους Αστυφύλακες, οι οποίοι πρόκειται να εξέλθουν από τη Σχολή Αστυφυλάκων τους προσεχείς μήνες και οι οποίοι ως γνωστόν μπορούν να εκτελούν καθήκοντα ανακριτικού Υπαλλήλου, καλύπτοντας με τον τρόπο αυτό τα κενά σε βαθμοφόρους Υπαξιωματικούς.

Για τον υλικοτεχνικό εξοπλισμό της Υπηρεσίας αυτής, σας πληροφορούμε ότι έχουν διατεθεί 52 οχήματα διαφόρων τύπων, εκ των οποίων τα 8 είναι προμηθείας της τελευταίας διετίας. Η αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων, η ενίσχυση με νέα και γενικότερα ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός του υλικοτεχνικού εξοπλισμού της με μέσα και εφόδια θα γίνει μέσα από την εξέλιξη των προγραμμάτων προμηθειών του Σώματος στα πλαίσια των δυνατοτήτων που παρέχουν οι δημοσιονομικές δυνατότητες της χώρας.

Για την καταλληλότητα των υπηρεσιακών οχημάτων της Αστυνομίας, σας πληροφορούμε ότι γίνεται έλεγχος σε πρώτο μεν βαθμό από τους ίδιους τους οδηγούς, από τα ιδιωτικά εξουσιοδοτημένα συνεργεία και τα λειτουργούντα ελαφρά συνεργεία του Σώματος και σε δεύτερο βαθμό από τα πλήρως εξοπλισμένα συνεργεία των Υπηρεσιών Τεχνικών Εφαρμογών Νοτίου και Βορείου Ελλάδος, τα οποία και κρίνουν αν ένα όχημα είναι κατάλληλο για περαιτέρω κυκλοφορία ή η επισκευή του είναι ασύμφορη για το Δημόσιο, οπότε αποσύρεται και παραδίδεται στον Ο.Δ.Δ.Υ.

Σε ό,τι αφορά την ανέγερση του δόροφου κτιρίου στην Κομοτηνή, το οποίο θα καλύψει τις στεγαστικές ανάγκες των αστυνομικών

Υπηρεσιών, σας πληροφορούμε ότι για το έτος 1998 έχει εξασφαλισθεί πίστωση 236.000.000 δραχμών και με αυτή προβλέπεται να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες της Α' φάσης μέχρι 30-10-98. Η αποπεράτωση του έργου θα εξαρτηθεί από τις πιστώσεις που εγκρίνονται κατ' έτος με το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Οι πιστώσεις, που απαιτούνται πλέον των ανωτέρω, υπολογίζονται σήμερα σε 350.000 δραχμές, περίπου.

Επίσης η κατασκευή τριών επιπλέον κοιτώνων στο Τμήμα Δοκίμων Αστυφυλάκων Κομοτηνής αξίας 1.400.000.000 δραχμές, που σημειωτέον βρίσκεται στις διαδικασίες της 2ης φάσης, θα έχει αποπερατωθεί μέχρι την 30-10-98. Επισημαίνεται ότι η συνολική δαπάνη του έργου ανέρχεται στα 5.300.000.000 δραχμές και θα έχει δυνατότητα εκπαίδευσης 865 Δοκίμων Αστυφυλάκων.

Τέλος, για την αναδιάρθρωση και αναδιοργάνωση των αστυνομικών Υπηρεσιών, ζητήθηκε η υποβολή σχετικών προτάσεων από τις Αστυνομικές Διευθύνσεις μετά την ολοκλήρωση των μεταβολών που επήλθαν στη διοικητική διαίρεση της χώρας με τις διατάξεις του ν. 2539/1997 "Συγκρότηση Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης", οι οποίες θα μελετηθούν με γνώμονα το ευρύτερο κοινωνικό και υπηρεσιακό συμφέρον και με σκοπό την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση της εγκληματικότητας και την καλύτερη παροχή υπηρεσιών στους πολίτες. Στα πλαίσια αυτά θα εξετασθεί και η αναδιάρθρωση των Υπηρεσιών της Αστυνομικής Διεύθυνσης Ροδόπης.

Ο Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

14. Στην με αριθμό 1945/2-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 16751/6-10-98 έγγραφο από την Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1945/2-9-98 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Φώτης Κουβέλης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Προκειμένου να περατωθεί και να λειτουργήσει το Υδροηλεκτρικό Έργο της Μεσοχώρας απαιτείται να αρθούν τα αδιέξοδα που έχουν δημιουργήσει οι θιγόμενες Κοινότητες, με συνέπεια να εμποδίζεται τόσο η ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων, όσο και η εξέλιξη των ενεργειών - εργασιών αποκατάστασης των θιγόμενων κατοίκων, μεταξύ των οποίων και η δημιουργία νέου οικισμού.

2. Αναλυτικότερα σημειώνεται ότι οι πρώτες και μάλιστα βίαιες αντιδράσεις των κατοίκων έλαβαν χώρα το 1989 οπότε και ανέστειλαν την προγραμματισμένη εκτροπή του Αχελώου για την κατασκευή του Φράγματος Μεσοχώρας, με αποτέλεσμα την οικονομική επιβάρυνση της ΔΕΗ με ποσόν της τάξεως του 1,5 δισ. δρχ. σε σημερινές τιμές.

Εκτοτε η συμπεριφορά των κατοίκων και ιδιαίτερα της Κοινότητας Μεσοχώρας δεν έχει μεταβληθεί και ως εκ τούτου δεν έχει καταστεί δυνατή η κτηματογράφηση των προς απαλλοτρίωση περιοχών της υπόψη Κοινότητας και επομένως έχει ήδη αυτοδικαίως ανακληθεί η απόφαση κηρύξεως της εν λόγω απαλλοτριώσεως και απαιτείται η εκ νέου επανάληψη των διαδικασιών.

Η ΔΕΗ προκειμένου να αρθούν τα αδιέξοδα αποφάσισε να εφαρμόσει τις ευεργετικές διευθετήσεις που προεβλέποντο με τη νομοθετική ρύθμιση για το Έργο του Σμοκόβου και οι οποίες αφορούσαν στη χρηματική-κοινωνική αποκατάσταση των θιγόμενων πέραν αυτών που προσδιορίζονται από την κείμενη νομοθεσία.

Ετσι μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται οι ακόλουθες σημαντικές δεσμεύσεις:

-Εφ άπαξ αποζημίωση αναλογικά με τη ρύθμιση του Σμοκόβου.

-Καταβολή ως τιμή αποζημιώσεως των προς απαλλοτρίωση κατοικιών, αυτή που αντιστοιχεί στις τιμές νέας κατοικίας του αυτού εμβαδού και στην ίδια περιοχή.

-Κατασκευή στις προς μετεγκατάσταση των θιγόμενων περιοχές, των δικτύων οδοποιίας, αποχετεύσεως, υδρεύσεως

και ηλεκτροφωτισμού με τους αντίστοιχους κοινόχρηστους χώρους.

Με δεδομένη τη δέσμευση που προαναφέρθηκε, για αποζημίωση των κατακλυζομένων κατοικιών με το ισόποσο της πραγματικής αξίας σε σημερινές τιμές νέας κατοικίας, έχει γίνει δεκτό ότι η κατασκευή οικισμού από την Επιχείρηση θα επιτρέψει τον πλήρη έλεγχο από πλευράς χρονικής και κόστους της μετεγκατάστασης των κατοίκων.

Εξυπακούεται ότι η ρύθμιση αυτή θα ισχύσει για όσους εκ των κατοίκων δεν επιλέξουν τη λήψη ισόποσης αποζημίωσης για καινούρια κατοικία.

4. Για την υλοποίηση των οικισμών εκπονείται Πολεοδομική Μελέτη σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Περιβαλλοντικών Όρων, η οποία όμως για να ολοκληρωθεί απαιτείται η τακτοποίηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των προς πολεοδόμηση νέων περιοχών. Η τακτοποίηση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των προς πολεοδόμηση περιοχών συνίσταται αφ'ενός στη σύνταξη των Κτηματολογικών Πινάκων από την Επιχείρηση και αφ'ετέρου στην πρόσκτηση των υπόψη περιοχών η οποία θα γίνει βάσει των Πινάκων αυτών, από το ΥΠΕΘΟ σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί.

Η προαναφερθείσα σύνταξη των Κτηματολογικών Πινάκων εκκρεμεί λόγω των αντιδράσεων των Κοινοτήτων, όπως επίσης για τον ίδιο λόγο εκκρεμεί προ πολλού και η ολοκλήρωση των Διαφοροποιήσεων για την Κοινότητα της Μεσοχώρας, που θα επιτρέψει μεταξύ άλλων και την καταγραφή των θυγομένων ιδιοκτησιών, απαραίτητου στοιχείου για την εκπόνηση της σχετικής Πολεοδομικής Μελέτης.

5. Σημειώνεται, ότι η ΔΕΗ προς άρση του αδιεξόδου, προσπαθεί εδώ και πολύ καιρό να επιτύχει την υπογραφή σχετικού Συμφωνητικού κοινά αποδεκτού από τις ενδιαφερόμενες Κοινότητες, προκειμένου να ολοκληρωθούν εγκαίρως όλες οι αναγκαίες εργασίες για τη λειτουργία του ΥΗΕ Μεσοχώρας.

Δυστυχώς, όμως, οι προσπάθειες διαλόγου για την υπογραφή του Συμφωνητικού δεν έχουν τελεσφορήσει.

6. Τέλος, όσον αφορά στα επανορθωτικά μέτρα που προβλέπονται στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, αυτά εφαρμόζονται στο μέτρο που η υλοποίησή τους δεν παρεμποδίζεται από τις αντιδράσεις των κατοίκων.

Η Υπουργός

ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

15. Στην με αριθμό 2010/3-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1807/24-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2010/3-9-98 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης στη Βουλή των Ελλήνων σχετικά με μισθολογικά αιτήματα Στρατιωτικών, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Αποκλειστικά αρμόδιο για τη διαμόρφωση της πολιτικής των μισθών είναι το Υπουργείο Οικονομικών, εξειδικεύοντας την εφαρμοζόμενη πολιτική με ειδικούς μισθολογικούς νόμους.

Παρ' όλα αυτά η Ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και προκειμένου να διαμορφωθούν οι αποδοχές των Στρατιωτικών σε επίπεδο ευθέως ανάλογο της αποστολής τους και του έργου που έχουν αναλάβει, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να υπάρξει βελτίωση των εν λόγω αποδοχών.

Στα πλαίσια της προσπάθειας αυτής έγιναν κατά το παρελθόν και το τρέχον έτος διορθωτικές παρεμβάσεις στο μισθολόγιο των Στρατιωτικών, ενώ έχουν ήδη αναληφθεί ενέργειες για τη συγκρότηση διακλαδικής επιτροπής, η οποία θα μελετήσει και θα εισηγηθεί νέο μισθολόγιο για τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων, πάντοτε στα περιθώρια που θέτει η τηρούμενη μισθολογική και δημοσιονομική πολιτική της Κυβερνήσεως.

Ο Υπουργός

ΑΠ. ΑΘ. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ"

16. Στην με αριθμό 2015/98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ.

28326/29-9-98 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 2015/98 ερώτησης του Βουλευτή κ. Παν. Σκανδαλάκη, που αφορά στη λειτουργία του Γ.Ν.Ν.-Κ.Υ. Μολάων, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Για το Γ.Ν.Ν.-Κ.Υ. Μολάων προβλέπονται τέσσερις (4) θέσεις αγροτικών γιατρών, εκ των οποίων οι τρεις είναι κενές.

Η μία καλύφθηκε στις 8-9-98 από τη Δρίβα Μεταξία, η οποία θα εκπαιδευθεί επί τρίμηνο στο Νοσ/μείο-Κ.Υ. Μολάων (ν. 2519/97, άρθρο 26, παρ.4). Από τα Π.Ι. ευθύνης του Γ.Ν.Ν.-Κ.Υ. Μολάων κενές είναι οι δύο (2) θέσεις στο Π.Ι. Ασωπού (διθέσιο). Όλες οι κενές θέσεις αγροτικών γιατρών τόσο στο Γ.Ν.Ν.-Κ.Υ. όσο και στο παραπάνω Π.Ι. προκηρύχθηκαν εγκαίρως αλλά μέχρι στιγμής δεν προτιμήθηκαν από υποψηφίους αγροτικούς γιατρούς, θα προκηρυχθούν δε συνεχώς μέχρι της κάλυψής τους.

Ακόμα στο Γ.Ν.Ν.-Κ.Υ. Μολάων έχει δοθεί από την Υπηρεσία μας έγκριση για προκήρυξη των εξής θέσεων Γιατρών Ε.Σ.Υ.:

1 θέση Επιμελητή Α' ή Β' Γεν. Ιατρικής ή Παθολογίας, 1 θέση Επιμελητή Β' Ορθοπαιδικής, 1 θέση Επιμελητή Β' Χειρουργικής και 1 θέση Επιμελητή Α' Μαιευτικής/Γυναικολογίας.

Επίσης με την προκήρυξη 3/97 του Α.Σ.Ε.Π. προκηρύχθηκαν έξι (6) θέσεις Νοσηλευτικού Προσωπικού, τα αποτελέσματα δημοσιεύθηκαν τον Απρίλιο του '98 και οι διορισμοί ολοκληρώνονται από το Νοσοκομείο.

Με την προκήρυξη 7/97 του ΑΣΕΠ προκηρύχθηκαν 2 θέσεις Παραϊατρικού προσ/κού και ήδη αναρτώνται οι πρώτοι πίνακες επιλογής στις Νομαρχίες της χώρας και με την προκήρυξη 10/97 προκηρύχθηκαν 5 θέσεις λοιπού προσωπικού για το Νοσοκομείο-Κ.Υ. Μολάων, μεταξύ των οποίων και 2 θέσεις του κλάδου ΔΕ Πληρωμάτων Ασθενοφόρων και για τις οποίες αναμένεται η έκδοση αποτελεσμάτων από το Α.Σ.Ε.Π.

Τέλος με την αρ. Α9β/16555/98 Κοινή Υπουργική Απόφαση που δημοσιεύθηκε στο Φ.Ε.Κ. 812/98 τ.Β' εγκρίθηκε η καταβολή αποζημίωσης για Υπερωριακή απασχόληση προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων και των οδηγών για την αντιμετώπιση υπηρεσιακών αναγκών.

Ο Υπουργός

Κ. ΓΕΙΤΟΝΑΣ"

17. Στην με αριθμό 2067/7.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 16850/6.10.98 έγγραφο από την Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2067/7.9.98 που κατέθεσαν στη Βουλή των Ελλήνων οι Βουλευτές, κύριοι Σταύρος Παναγιώτου και Μαρία Μπόσκου σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Σύμφωνα με πάγια αρχή της ΔΕΗ που εφαρμόζεται γενικά σε ολόκληρη τη Χώρα για να γίνει οποιαδήποτε ηλεκτροδότηση οικισμών, συστάδων ή μεμονωμένων εγκαταστάσεων είναι απαραίτητη εκτός των άλλων προϋποθέσεων η συμμετοχή μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων ή του Δήμου ή της Κοινότητας στις αντίστοιχες δαπάνες που χρειάζονται για την πραγματοποίησή της.

Η ηλεκτροδότηση των κτισμάτων ή και των αγροτικών εγκαταστάσεων στις τοποθεσίες "Κορυφαδίου" "Δαφνούσας" και "Μικροκύμης" της Κοινότητας Κερκίνης Σερρών μπορεί επίσης να πραγματοποιηθεί με την ένταξή της στα γενικότερα προγράμματα έργων του νομού που καταρτίζονται από τη Νομαρχία Σερρών και τη χρηματοδότησή του από το Νομαρχιακό Ταμείο ή άλλους Νομαρχιακούς πόρους.

2. Μέχρι σήμερα δεν έχουν υποβληθεί στις υπηρεσίες της ΔΕΗ για τις υπόψη ηλεκτροδοτήσεις αιτήσεις οι οποίες πρέπει να συνοδεύονται από κατάλληλα παραστατικά που προβλέπονται από την πολεοδομική νομοθεσία. Εφόσον εξασφαλιστεί η σχετική χρηματοδότηση, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στα τοπικά Γραφεία της ΔΕΗ της Περιφέρειας Σερρών, προκειμένου να συνταχθεί η σχετική μελέτη από την

οποία θα προκύψει η ακριβής συμμετοχή στις δαπάνες του απαιτούμενου έργου.

Η Υπουργός

ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

18. Στην με αριθμό 2111/9.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 36/6.10.98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στη 2111/9.9.98 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γ. Καρατζαφέρη, σχετικά με προμήθεια φίλτρων αιμοκάθαρσης, σας γνωρίζουμε στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας τα εξής:

Οι συμβάσεις φίλτρων αιμοκάθαρσης που έχει υπογράψει το Υπουργείο και οι οποίες ισχύουν με δέκα επτά (17) εταιρείες, περιλαμβάνουν όλα τα είδη μεμβρανών και τύπους φίλτρων και καλύπτουν όλες τις ανάγκες των νεφροπαθών της χώρας, χωρίς μέχρι σήμερα να έχει δημιουργηθεί πρόβλημα.

Εξάλλου από κανένα στοιχείο ή ενέργεια δεν προκύπτει ότι το Υπουργείο προτίθεται να προβεί στην προμήθεια φίλτρων αιμοκάθαρσης μόνο από μεμβράνη κουτροφάνη. Όπως σε κάθε διαγωνισμό φίλτρων αιμοκάθαρσης, βασικός μας στόχος είναι να καλύπτονται όλες οι ανάγκες των νεφροπαθών, με την εξασφάλιση προμήθειας όλων των ειδών μεμβρανών και τύπων φίλτρων σε ομαλά επίπεδα τιμών.

Για τα λοιπά θέματα αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνενωτώμενο Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας.

Ο Υφυπουργός

Μ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ"

19. Στην με αριθμό 2132/10.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 108/5.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2132/10.9.1998 που κατάθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο μας καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες τόσο για την επίλυση των προβλημάτων που απασχολούν το προσωπικό και τις Υπηρεσίες του, όσο και τον εκσυγχρονισμό της Ελληνικής Αστυνομίας με σκοπό την αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών στους πολίτες.

Η έλλειψη αστυνομικού προσωπικού, που παρουσιάζει η Αστυνομική Διεύθυνση Κοζάνης, αποτελεί πρόβλημα για τις περισσότερες Υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας, γεγονός που οφείλεται στο ότι η υπάρχουσα δύναμη του Σώματος υπολείπεται της οργανικής του. Η στελέχωση των Υπηρεσιών γίνεται με ορθολογική κατανομή του υφιστάμενου προσωπικού και σύμφωνα με τις ανάγκες αστυνόμευσης κάθε περιοχής.

Στα πλαίσια αυτά έχει καταμετρηθεί ανάλογο προσωπικό και στην ανωτέρω Αστυνομική Διεύθυνση, της οποίας η υπάρχουσα δύναμη υπολείπεται κατά 72 άτομα. Κατά τις τακτικές μεταθέσεις του τρέχοντος έτους από τις 23 θέσεις που προκηρύχθηκαν, τελικά καλύφθηκαν οι 15. Επίσης τοποθετήθηκαν και 15 νέου αστυφύλακες. Από το Υπουργείο θα καταβληθεί προσπάθεια για περαιτέρω ενίσχυση της ανωτέρω Διεύθυνσης με νέους αστυφύλακες που εξέρχονται σε λίγες ημέρες από τη Σχολή.

Το θέμα της ίδρυσης Τμήματος Μεταγωγών-Δικαστηρίων στην Κοζάνη εξετάζεται από την Υπηρεσία μας, σε συνδυασμό με τη γενικότερη αναδιάρθρωση και αναδιοργάνωση των αστυνομικών Υπηρεσιών που θα ακολουθήσει μετά την ολοκλήρωση των μεταβολών που επήλθαν στη διοικητική διαίρεση της χώρας με τις διατάξεις του ν.2539/1997.

Σε ό,τι αφορά τον υλικοτεχνικό εξοπλισμό της αναφερόμενης Διεύθυνσης, σας πληροφορούμε ότι έχουν διατεθεί σε αυτή 53 οχήματα διαφόρων τύπων, από τα οποία τα 7 είναι προμήθειας της τελευταίας διετίας. Η ασυμμετρική επικοινωνία της μεταξύ κέντρου και υπηρεσιακών οχημάτων καλύπτεται σε ποσοστό 85% περίπου, λόγω της μορφολογίας του εδάφους, ενώ καταβάλλονται προσπάθειες για την οριστική επίλυση του προβλήματος.

Επίσης σε αυτή έχουν χορηγηθεί, για την προστασία των αστυνομικών, 44 αλεξίσφαιρα γιλέκα, καθώς και σύγχρονος οπλισμός και πυρομαχικά που καλύπτουν τις υφιστάμενες ανάγκες.

Η αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων, η ενίσχυση με νέα και γενικότερα ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός του υλικοτεχνικού εξοπλισμού με μέσα και εφόδια θα γίνει με την εξέλιξη των προγραμμάτων προμηθειών, στα πλαίσια και του τριετούς προγράμματος, που καταρτίστηκε από το Υπουργείο μας και του οποίου η χρηματοδότηση και υλοποίηση εξετάζονται σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών.

Για τη στέγαση των Υπηρεσιών της Αστυνομικής Διεύθυνσης Κοζάνης προγραμματίζουμε την ανέγερση σύγχρονου αστυνομικού μεγάρου σε οικοπεδική έκταση, που αναμένεται να παραχωρηθεί από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κοζάνης, εντός της πόλης. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής θα γίνει προσπάθεια να ενταχθεί η εκτέλεση του ανωτέρω έργου στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων έτους 1999.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τις επισκευές και συντηρήσεις των δημοσίων κτιρίων, καθώς και των κρατητηρίων των Υπηρεσιών, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και κράτησης, σας πληροφορούμε ότι εγκρίνονται οι ανάλογες πιστώσεις, βάσει των αιτημάτων που υποβάλλονται στην αρμόδια Υπηρεσία μας και στα πλαίσια των δυνατοτήτων του προϋπολογισμού. Επίσης καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για τη συντήρηση και επισκευή των μισθωμένων ιδιωτικών κτιρίων, τα οποία, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, επισκευάζονται από τους ιδιοκτήτες τους, οι οποίες πολλές φορές δεν συναινούν για την επισκευή.

Ο Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ"

20. Στην με αριθμό 2133/10.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 2425/5.10.98 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της αναφοράς και ερώτησης με αριθμό 6745/10.9.98 και 2133/10.9.98 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Α. Νάκος, Ν. Γκατζής και Β. Μπούτας σχετικά με την τοποθέτηση καρτοτηλεφώνου στο συνοικισμό Αγ. Παρασκευής Ζερβόχας της Κοινότητας Νεοχωρίου του Ν. Μαγνησίας, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αρ. πρωτ. 315/87064/25.9.98 του Δ/ντος Συμβούλου του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος Α.Ε.

Ο Υπουργός

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ"

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

21. Στην με αριθμό 2135/10.9.98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 2452/10.9.98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην με αριθμό πρωτ. 2135/10-9-98 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Σταύρο Παναγιώτου και Μαρία Μπόσκου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η περιοχή όπου είχαν εγκατασταθεί οι τσιγγάνοι ανήκει σε ιδιώτες οι οποίοι με δικαστικούς αγώνες διεκδίκησαν τα οικοπέδα τους με αποτέλεσμα να απομακρυνθούν οι τσιγγάνοι από αυτά.

Για να καλυφθεί η ανάγκη επίλυσης του σοβαρού οικιστικού προβλήματος που δημιουργήθηκε με την απομάκρυνση τους αλλά και του προβλήματος που προϋπήρχε επειδή ο χώρος που ήταν και πριν εγκατεστημένοι δεν πληρούσε όρους υγιεινής διαβίωσης παραχωρήθηκε τμήμα του Στρατοπέδου Γκόνου, με σκοπό να τους αποδοθεί αφού γίνουν πρώτα απαραίτητες εργασίες υποδομής.

Από το Υπουργείο Υγείας - Πρόνοιας εγκρίθηκε η εφαρμογή προγράμματος για την εγκατάσταση των σκηνιτών τσιγγάνων που κατατίστηκε και υποβλήθηκε από τη Νομ/κή Αυτ/ση Θεσ/νίκης προϋπολογισμού 250.000.000 δρχ. και ανατέθηκε η ευθύνη εκτέλεσης στη Νομ/κή Αυτ/ση Θεσ/νίκης.

Η μεταβίβαση των χρημάτων γίνεται τμηματικά και ανάλογα με την προόδο των εργασιών.

Σε πρώτη φάση μεταβιβάστηκε το ποσό των 100.000.000 δρχ. . Στα πλαίσια της υλοποίησης του προγράμματος η Νομ. Αυτοδιοίκηση Θεσ/κης ζήτησε από το Γ' Σώμα Στρατού τον καθαρισμό του οικοπέδου από τα υπάρχοντα βλήματα και το ύψος της δαπάνης αυτής της εργασίας προκειμένου να είναι δυνατή η έναρξη των εργασιών διαμόρφωσης χώρου.

Επειδή όμως οι εργασίες αυτές δεν προχώρησαν ακόμα από το Γ' Σ.Σ., ζητήθηκε παράταση της προθεσμίας παράδοσης του έργου που ήταν η 13η/11/98.

Στόχος βέβαια των συναρμόδιων Υπουργείων και φορέων είναι η άμεση αντιμετώπιση των σοβαρών οικιστικών προβλημάτων των αιτητών.

Η επίτευξη όμως αυτού του στόχου απαιτεί μία πρόσθετη διαδικασία που περιλαμβάνει έργα υποδομής, στήριξης, πληροφόρησης, μέτρα για εκπαίδευση, επαγγελματική κατάρτιση, αλλά και ενεργοποίηση της τοπικής κοινωνίας.

Ο Υφυπουργός

Θ. ΚΟΤΣΩΝΗΣ"

22. Στην με αριθμό 2137/10-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 262/5-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 2137/10-9-98 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τους βουλευτές κυρίους Μ. Κωστόπουλο και Ορέστη Κολοζώφ, σχετικά με την περιοχή Ανάκασσας Δήμου Αγ. Αναργύρων Αττικής, σας πληροφορούμε τα εξής, ως προς τις αρμοδιότητές μας:

α. Το Υπουργείο μας εφαρμόζει στεγαστικά προγράμματα για οικογένειες χαμηλών εισοδημάτων που στερούνται ιδιόκτητης κατοικίας και δεν δικαιούνται στέγασης από άλλον φορέα.

β. Τα προγράμματα αυτά εφαρμόζονται με το σύστημα της αυτοστέγασης ή με το σύστημα της οργανωμένης δόμησης (ανέγερση κατοικιών και διανομή τους με φροντίδα του Υπουργείου).

γ. Για τα συγκεκριμένα προβλήματα της περιοχής, δηλαδή ένταξη της περιοχής στο σχέδιο πόλης, προγραμματισμός αντιπλημμυρικών έργων κλπ., αρμόδια είναι τα Υπουργεία ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και Εσωτερικών, τα οποία είναι και συναποδέκτες της παρούσας Ερώτησης.

Ο Υφυπουργός

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ"

23. Στην με αριθμό 2166/11-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2426/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης και αναφοράς με αριθμό 2168/11-9-98 και 6609/1.9.98 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Δημ. Πιπεργιάς και Βασ. Κεδίκογλου, σχετικά με εκσυγχρονισμό του τηλεπικοινωνιακού δικτύου στο Νέο Δήμο Μαρμαρίου του Ν. Ευβοίας, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αριθμό πρωτ. 504/270239/22.9.98 του Δ/ντος Συμβούλου του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος Α Ε.

Ο Υπουργός

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ"

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

24. Στην με αριθμό 2202/14-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1310/3-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 2202/14-9-98 ερώτησης του Βουλευτή κ. Γιάννη Δραγασάκη, σχετικά με ενδεχόμενη αντικατάσταση της Α.Υ.Ο.

1061203/1148/20.5.98/ ΠΟΛ.1144 για τον έλεγχο των ανέλεγκτων φορολογικών υποθέσεων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η εντατικοποίηση των φορολογικών ελέγχων αποτελεί βασική προτεραιότητα του Υπουργείου Οικονομικών και προς την κατεύθυνση ακριβώς αυτή κινείται ο όλος σχεδιασμός που έχει γίνει για την αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του αλλά και την υποστήριξη της λειτουργίας τους. κυρίως μέσω του προγράμματος ΤΑΞΙΣ.

Οι έλεγχοι αποβλέπουν βεβαίως στη βελτίωση των δημόσιων εσόδων μέσω της καταπολέμησης της φοροδιαφυγής και της αύξησης της συμμόρφωσης των φορολογουμένων στις τρέχουσες υποχρεώσεις τους, συμβάλλουν όμως καθοριστικά και στην εμπέδωση φορολογικής συνείδησης στους φορολογουμένους καθώς και στη δίκαιη κατανομή των φορολογικών βαρών.

Με βάση τα παραπάνω εκδόθηκε η υπουργική απόφαση 1061203/1148/20 598/ ΠΟΛ. 1144 για το σύντομο και αντικειμενικό τρόπο τακτικού ελέγχου των ανέλεγκτων φορολογικών υποθέσεων και την επίλυση των φορολογικών διαφορών, χωρίς ωστόσο να παρακάπτονται βασικές ελεγκτικές επαληθεύσεις και κανόνες.

Ειδικότερα, με την παραπάνω απόφαση θεσπίζονται συγκεκριμένα βήματα ελέγχου, βασισμένα σε ελεγκτικές επαληθεύσεις που ο κάθε ελεγκτής οφείλει απαραίτητως να ακολουθεί, ενώ και η επιλογή των προς έλεγχο υποθέσεων γίνεται βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων ανάλογα με τη βαρύτητα κάθε υπόθεσης.

Ηδη η πιο πάνω απόφαση εφαρμόζεται από τον Ιούνιο 1998 και τα πρώτα αποτελέσματα είναι ιδιαίτερα θετικά με προοπτική περαιτέρω βελτίωσης τους. Ύστερα από τα παραπάνω σε καμία περίπτωση δεν σχεδιάζεται η αντικατάσταση της παραπάνω απόφασης με άλλη στα πρότυπα της ΠΟΛ 1099/94, η οποία σημειωτέον δεν προέβλεπε τρόπο ελέγχου αλλά αυτόματης περαίωσης των ανέλεγκτων υποθέσεων χωρίς έλεγχο.

Ο Υφυπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ"

25. Στην με αριθμό 2215/15-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 20049/7-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 2215/15-9-1998 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Ευάγγελος Μπασιάκος, Σάββας Τσιτουρίδης και Απόστολος Σταύρου, σας πληροφορούμε τα εξής:

Οι πληροφορίες σας σχετικά με τη σύσκεψη των υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Γεωργίας είναι το ολιγότερο ανακριβείς.

Σε ό,τι αφορά την οργάνωση της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, σας πληροφορούμε ότι από τη στιγμή της συγκρότησης, πριν δύο χρόνια, έχει εμπλακεί επιτυχώς στη διαχείριση όλων των καταστροφικών φαινομένων που έπληξαν τη χώρα μας. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν οι στόχοι που τέθηκαν για την οργάνωση της, όπως η σύνταξη του νέου σχεδίου "ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ", η κατασκευή σύγχρονου Κέντρου Επιχειρήσεων και ο Οργανισμός του Προσωπικού. Αυτές δε τις ημέρες το ΑΣΕΠ θα δημοσιεύσει την προκήρυξη πρόσληψης του προσωπικού, το οποίο θα στελεχωσει τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας. Τέλος, την περίοδο αυτή γίνεται διασύνδεση του Κέντρου Επιχειρήσεων Πολιτικής Προστασίας με τα Κέντρα Επιχειρήσεων όλων των φορέων που λειτουργούν στο Λεκανοπέδιο Αττικής, των 13 Περιφερειών της χώρας και των 54 Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

Ο Υφυπουργός

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ"

26. Στην με αριθμό 2429/98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 417/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην υπ' αριθμ. 2429/98 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γ. Καρατζαφέρη σας γνωρίζουμε:

Από την αρχή της κρίσης στην Αλβανία η Ελληνική Κυβέρνηση κατέβαλε προσπάθειες για την επικράτηση της σταθερότητας και της νομιμότητας στη γειτονική Αλβανία, παράγοντες που αποτελούν την καλύτερη εγγύηση για την ασφάλεια και την ευημερία της ελληνικής μειονότητας. Τόσο σε διμερές, όσο και σε πολυμερές επίπεδο, η Ελλάδα έπαιξε ενεργό ρόλο για την αποκλιμάκωση της κρίσης, όπως φάνηκε και από την επίσκεψη, στις 19.9.98 του Αναπληρωτή Υπουργού Εξωτερικών κ. Γ. Παπανδρέου, στα Τίρανα, ως Προεδρεύων του Συμβουλίου της Ευρώπης.

Η ασφάλεια και η ευημερία της ελληνικής μειονότητας αποτέλεσε και αποτελεί προτεραιότητα για την Κυβέρνηση, και οι προσπάθειες για την εξομάλυνση της πολιτικής ζωής στη γειτονική χώρα αποτελούν το σημαντικότερο παράγοντα προστασίας της.

Ο Υπουργός

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ"

27. Στην με αριθμό 2433/18-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1202/5-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Επί της 2433/18-9-98 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Κοντογιαννόπουλος, σας γνωρίζουμε ότι στο πλαίσιο των αποφάσεων της διυπουργικής επιτροπής για την αποκατάσταση των ζημιών από τις πρόσφατες πυρκαγιές, χορηγήθηκαν στο Υπουργείο Γεωργίας πιστώσεις τριακοσίων εκατομμυρίων (300.000.000) δρχ. για την οικονομική ενίσχυση των κτηνοτρόφων του Νομού Ηλείας που οι βοσκότοποι τους ζημιώθηκαν από πυρκαγιές, κατά το έτος 1998.

Ο Υφυπουργός

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ"

28. Στην με αριθμό 2441/98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 418/5-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην υπ' αριθμ. 2441/98 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κ. Ε. Χαϊτίδη σας γνωρίζουμε:

Η διοργάνωση εκδηλώσεων μέσα στην Ελλάδα από Δήμους και Κοινότητες είναι ζήτημα το οποίο αφορά τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και μόνον, ενώ η ενδεχόμενη τοποθέτηση οδοφραγμάτων και η διευκόλυνση ή παρεμπόδιση προσερχομένων δεν συγκαταλέγεται στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Εξωτερικών.

Σχετικά με τα αναφερόμενα στην ανωτέρω ερώτηση επεισόδια στο Ξινό Νερό της Φλώρινας, σημειώνεται ότι τα γεγονότα δεν παρουσίασαν την ένταση και τον εκρηκτικό χαρακτήρα που εμφάνισαν ορισμένα δημοσιεύματα τύπου Οι διαμαρτυρίες ομάδας εντοπίων προέκυψαν από λανθασμένη πληροφόρηση ότι οι εκδρομείς επρόκειτο να καταθέσουν στεφάνι σε μνημείο του Εμφυλίου Πολέμου και όχι των Μακεδονομάχων. Η διαφορά χρόνου στην άφιξη των δύο λεωφορείων στα οποία επέβαιναν οι εκδρομείς κατά μία και μισή ώρα, και η αναμονή των επιβατών του πρώτου εξ αυτών στο χώρο του Μνημείου, συνετέλεσε ώστε να συγκεντρωθεί εκεί αριθμός περιέργων και άλλων, μεταξύ των οποίων παρεισέφρυσαν και άτομα φίλα προσκείμενα στο "Ουράνιο Τόξο". Τα τελευταία προέβησαν σε ορισμένες αποδοκιμασίες προς τους εκδρομείς, προσπαθώντας να αποτρέψουν την κατάθεση στεφάνου. Ωστόσο με την παρέμβαση των αστυνομικών Αρχών η όλη τελετή περατώθηκε κανονικά.

'Όσον αφορά τη δίκη του "Ουρανού Τόξου", σημειώνεται ότι το Πρωτοδικείο Φλώρινας εξέδωσε στις 15.9.98 αθωωτική για τους κατηγορούμενους απόφαση υπό το σκεπτικό, ότι δεν υπήρξε δόλος και ότι, σύμφωνα με γραπτή δήλωσή τους, δεν απέβλεπαν σε άλλους σκοπούς, πλην της ενημέρωσης του διγλωσσού στοιχείου της περιοχής.

Ο Υπουργός

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ"

29. Στην με αριθμό 2505/98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 20046/7-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 2505/23-9-1998 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Ψωμιάδης, αναφορικά με την καταβολή παραβόλου χιλίων (1.000) δραχμών με την αίτηση συμμετοχής σε διαγωνισμό ή διαδικασία πρόληψης προσωπικού με σειρά προτεραιότητας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για κάθε διαδικασία πλήρωσης θέσεων με γραπτό διαγωνισμό απαιτείται πολύμηνη προετοιμασία προκειμένου να δημιουργηθεί η απαραίτητη υποδομή για τη συμμετοχή δεκάδων χιλιάδων υποψηφίων.

Η αποχή των υποψηφίων στον πανελλήνιο γραπτό διαγωνισμό έτους 1995 ανήλθε σε 45% περίπου. Όμως η ανωτέρω προετοιμασία γίνεται κάθε φορά από το ΑΣΕΠ για το συνολικό αριθμό των υποψηφίων που υπέβαλαν αίτηση και συνάπτεται σημαντικότερη δαπάνη, η οποία δεν μπορεί να αποφευχθεί παρά των σημειούμενη αποχή.

Το ίδιο συμβαίνει σε κάθε περίπτωση πλήρωσης θέσεων με σειρά προτεραιότητας όπου δεν υπάρχουν εξεταστικά κέντρα, όμως οι χιλιάδες αιτήσεις υποψηφίων επιβαρύνουν την όλη διαδικασία ενώ, πολλοί υποψήφιοι που είναι διοριστέοι απογοητεύονται το διορισμό τους επειδή έχουν άλλη απασχόληση. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στη διαδικασία πλήρωσης 5562 θέσεων φορέων του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας υπήρξαν 894 μη αποδοχές διοριστέων.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι το φαινόμενο αυτό δεν μπορεί να συνεχισθεί διότι συνεπάγεται πολλαπλό κόστος για το δημόσιο συμπεριλαμβανομένου και εκείνου του χαρτιού και της εκτύπωσης των εντύπων αιτήσεων.

Η επιβολή παραβόλου χιλίων (1.000) δραχμών εξυπηρετεί διτό σκοπό. Αφ' ενός αντισταθμίζει μερικώς το κόστος διεξαγωγής κάθε διαδικασίας πρόσληψης και αφ' ετέρου περιορίζει τον αριθμό των αιτήσεων στο μέτρο που αυτές υποβάλλονται μόνο από εκείνους που έχουν σοβαρή πρόθεση συμμετοχής στις διαδικασίες πρόσληψης προσωπικού.

Ο Υφυπουργός

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ"

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης, 17 Νοεμβρίου 1998, ώρα 18.00.

A. ΑΝΑΦΟΡΕΣ και ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου ('Άρθρο 130 παρ.5 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 2632/28-9-98 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Πέτρου Κατσιλιέρη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τη λήψη μέτρων, ώστε οι τεχνικοί υπάλληλοι του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), να επανακαλυφθούν ιατρικά από το ταμείο αλληλοβοηθείας τους.

2. Η με αριθμό 712/30-7-98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ελευθέριου Παπανικολάου προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την ίδρυση μόνιμου Εφετείου στην Καλαμάτα.

3. Η με αριθμό 8/15-7-98 ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Σταύρου Παναγιώτου προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη στελέχωση με ιατρικό προσωπικό και την άμεση λειτουργία της μονάδας εντατικής θεραπείας Παίδων στο Ιπποκράτειο Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης.

4. Η με αριθμό 1845/28-8-98 ερώτηση της Βουλευτού του Συνσπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Στέλλας Αλφιέρη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την επίλυση των λειτουργικών προβλημάτων των σχολείων στις Σπέτσες.

B. ΑΝΑΦΟΡΕΣ και ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου ('Άρθρο 130 παρ.5 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 732/4-8-98 ερώτηση του Βουλευτή του

Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Σαρρή προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την ίδρυση έδρας "Νίκου Καζαντζάκη" στη Φιλοσοφική Σχολή Ρεθύμνου του Πανεπιστημίου Κρήτης.

2. Η με αριθμό 2752/1-10-98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Δαβάκη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την πλήρωση της θέσης καθαρίστριας στον Παιδικό Σταθμό Μολάων Λακωνίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 126/10-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τον εκσυγχρονισμό του τραπεζικού συστήματος, τη διασύνδεση του συνόλου των εργασιών των τραπεζών κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Η Κυβέρνηση καταβάλλει σήμερα μια τεράστια προσπάθεια για εκσυγχρονισμό και προσαρμογή της εθνικής οικονομίας της χώρας μας με αυτές των ανεπτυγμένων χωρών και δη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να ενταχθεί στην ΟΝΕ, αλλά και για να αποφύγει τους όποιους οικονομικούς κλυδωνισμούς στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης.

Στην προσπάθεια αυτή πρέπει πρώτα απ' όλα να εκσυγχρονισθεί το τραπεζικό μας σύστημα, γιατί αυτό είναι που καλείται να εφαρμόσει πρώτο τα νέα οικονομικά δεδομένα και θα είναι ο συνδετικός κρίκος της ελληνικής οικονομίας και του Έλληνα επιχειρηματία με την ευρωπαϊκή και την παγκόσμια οικονομία.

Μέρος του εκσυγχρονισμού του τραπεζικού μας συστήματος, διέρχεται μέσα από τη συνεργασία των τραπεζών για την όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων με αυτές.

Όπως φαίνεται, αυτό δεν έχει επιτευχθεί ακόμη και για παράδειγμα αναφέρεται η μη κίνηση κεφαλαίων πελατών-καταθετών από τράπεζα σε τράπεζα, που διατηρούν λογαριασμούς σε δύο τουλάχιστον τράπεζες. Παραδείγματος χάρη, αν κάποιος έχει ανοίξει δύο λογαριασμούς, ένα στην Εθνική Τράπεζα και έναν άλλο στην Εμπορική Τράπεζα, δεν μπορεί να μεταφέρει μέρος ή το σύνολο των χρημάτων του από τον ένα λογαριασμό στον άλλο, παρά μόνο αν κάνει ανάληψη μετρητών από τη μία τράπεζα και με δική του ευθύνη τα μεταφέρει στην άλλη τράπεζα.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Τι μέτρα σκέπτεται να λάβει προκειμένου το τραπεζικό μας σύστημα να αναπτύξει τους μηχανισμούς εκείνους για τη διασύνδεση όλων των τραπεζών και στο σύνολο των τραπεζικών εργασιών προς όφελος των συναλλασσομένων;"

Ο Υφυπουργός κ. Πάχτας έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ενημερώσω τον κύριο συνάδελφο και το Σώμα, ότι πράγματι η πενταετία '94-'98 είναι σημαντική για την εξέλιξη της ελληνικής οικονομίας, του τραπεζικού συστήματος της χώρας και της ελληνικής κεφαλαιαγοράς. Για μία μακρά περίοδο, το ελληνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα λειτουργούσε με βάση ένα πολύπλοκο σύστημα εξειδικευμένων πιστωτικών κανόνων και περιορισμών.

Σήμερα, αυτό το σύστημα έχει πλήρως απελευθερωθεί. Η σημερινή χρηματοπιστωτική αγορά έχει εμπλουτισθεί με νέα εργαλεία και θεσμούς, που αναβαθμίζουν τη λειτουργική αποτελεσματικότητά της, προωθούν τη διαφάνεια των συναλλαγών, αλλά και την προστασία των συναλλασσομένων.

Θα ήθελα να επισημάνω κάποιες παρεμβάσεις που γίνονται στο τραπεζικό σύστημα μέσω της διατραπεζικής εταιρείας που έχει δημιουργηθεί και αρκετές τράπεζες της χώρας μας μεταξύ τους έχουν αναπτύξει και θέσει σε λειτουργία τα ακόλουθα συστήματα διατραπεζικών πληρωμών.

Ένα πρώτο παράδειγμα, κύριοι συνάδελφοι, είναι το διατραπεζικό ηλεκτρονικό σύστημα συμψηφισμού επιταγών. Πρόκειται για το ευρύτερα χρησιμοποιούμενο τραπεζικό σύστημα. Με αυτό επιτυγχάνεται τυποποίηση και αυτοματοποίηση της διακίνησης και εκκαθάρισης των επιταγών.

Συγκεκριμένα, το σύστημα επιτρέπει την εμφάνιση επιταγών προς πληρωμή σε τράπεζα διαφορετική από αυτή στην οποία τηρείται ο λογαριασμός επί του οποίου σύρονται οι επιταγές. Μέσω αυτής της διατραπεζικής εταιρείας που έχει δημιουργηθεί, οι τράπεζες

ανταλλάσσουν ηλεκτρονικά μηνύματα προκειμένου να δοθεί η αναγκαία πρόβλεψη και να ολοκληρωθεί ή να προωθηθεί η πληρωμή. Ο συμψηφισμός των τελικών συνολικών ποσών που προκύπτουν από την εκκαθάριση των επιταγών πραγματοποιείται αυθημερόν μέσω του συστήματος.

Αυτό το σύστημα ετέθη σε λειτουργία το 1993-1994 και σήμερα συμμετέχουν σε αυτό τριάντα πέντε τράπεζες. Πιστεύουμε ότι στο τέλος του 1998 οι διακινούμενες επιταγές θα έχουν ξεπεράσει τα έντεκα εκατομμύρια τεμάχια.

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

Σε ό,τι αφορά το διατραπεζικό σύστημα στο οποίο αναφέρεστε εσείς, κύριε συνάδελφε, στην ερώτησή σας -έρχομαι αμέσως σε αυτό, επειδή δεν υπάρχει χρόνος- και τη μεταφορά κεφαλαίων έχω να πω τα εξής.

Το σύστημα αυτό επιτρέπει τη μεταφορά των κεφαλαίων μεταξύ των τραπεζών για λογαριασμό της πελατείας τους με ηλεκτρονική διακίνηση των σχετικών εντολών και ολοκλήρωση των πληρωμών αυθημερόν.

Έτσι το τραπεζικό κοινό έχει τη δυνατότητα γρήγορης και ασφαλούς εξυπηρέτησης για μεταφορές κεφαλαίων από τράπεζα σε τράπεζα, είτε με πίστωση τραπεζικών λογαριασμών είτε με καταβολή μετρητών στον τελικό δικαιούχο, χωρίς να απαιτείται η φυσική παρουσία των ενδιαφερομένων και η μεταφορά μετρητών από τράπεζα σε τράπεζα.

Το σύστημα αυτό ετέθη σε εφαρμογή για πρώτη φορά το Μάρτιο του τρέχοντος έτους και λειτουργεί πιλοτικά με τη συμμετοχή πέντε τραπεζών. Πραγματοποιούνται κατά μέσο όρο δέκα με δώδεκα συναλλαγές ημερησίως. Αναμένεται ότι η χρήση του συστήματος θα διευρυνθεί στο μέλλον, εφόσον άλλες είκοσι περίπου τράπεζες έχουν εκδηλώσει πρόθεση συμμετοχής.

Ήδη, λοιπόν, πιλοτικά το σύστημα είναι σε λειτουργία και έρχεται να συμπληρώσει τη διατραπεζική συνεργασία που γίνεται για τις πληρωμές των αποδοχών του δημόσιου τομέα, όπως και τη συνεργασία που υπάρχει για την αυτόματη ταμειολογιστική μηχανή μεταξύ των τραπεζών.

Είναι ένα μέρος, λοιπόν, από αυτήν τη συνεργασία που είναι σε εξέλιξη και έτσι απαντάμε στο ερώτημα του κυρίου Βουλευτή, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Ο κ. Κουρουμπλής έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με όλο το σεβασμό στη διαδικασία θα ήθελα, πριν μπω στο θέμα στο οποίο αναφέρομαι με την ερώτησή μου, να εκφράσω ως Έλληνας Βουλευτής τη συμπάραστασή μου στη δοκιμασία του αρχηγού των Κούρδων του ΡΚΚ του Αμπντούλάχ Ουαλάν.

Κύριε Πρόεδρε, με την ερώτησή μου αυτή ήθελα να αναδείξω ένα θέμα που υπάρχει στην πράξη. Σήμερα ο πολίτης ταλαιπωρείται και δυσκολεύεται να μεταφέρει χρήματα από μία τράπεζα στην άλλη και είναι αναγκασμένος πολλές φορές ή να εκδώσει επιταγές ή να πάρει τα χρήματα στο χέρι του -κυριολεκτώ με αυτό- και να μεταφέρει σε μια άλλη τράπεζα.

Σε μια εποχή, λοιπόν, όπου όλοι γνωρίζουμε ποιο ρόλο πρέπει να παίζει το τραπεζικό σύστημα για την ανάπτυξη της χώρας και όλοι μιλούμε και λέμε ότι θα πρέπει η αγορά να αποκτήσει ευελιξία, να ξεπεραστούν οι όποιες αγκυλώσεις, ώστε πραγματικά ο πελάτης να βρίσκει γρήγορες λύσεις σε τέτοιου είδους ζητήματα, αυτός ταλαιπωρείται και κινδυνεύει ακόμα. Γιατί όταν είσαι αναγκασμένος να μεταφέρεις τρία, πέντε, δέκα εκατομμύρια από μία τράπεζα στην άλλη κινδυνεύεις και από τα γνωστά προβλήματα που υπάρχουν στη ζωή και στην καθημερινότητα.

Θεωρώ ότι για άλλη μια φορά το τραπεζικό σύστημα αποδεικνύεται ανίκανο να συμβάλει αποτελεσματικά στην ανάπτυξη της χώρας.

Βεβαίως η ενημέρωση του κυρίου Υπουργού για το πιλοτικό πρόγραμμα είναι ενδεχομένως ένα θέμα, αλλά δεν μπορούμε

από την μία να λέμε ότι σ' ένα χρόνο η χώρα μπαίνει στην ΟΝΕ και από την άλλη το δικό μας τραπεζικό σύστημα να έχει τέτοιου είδους ανγκυλώσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας): Κύριε Πρόεδρε, θα συμφωνήσω και εγώ με τον κύριο συνάδελφο, ότι πράγματι ο συνεχής και αυξανόμενος ανταγωνισμός σε διεθνές και τοπικό επίπεδο, καθώς και η νομισματική ολοκλήρωση της Ευρώπης θέτουν τις ελληνικές τράπεζες μπροστά σε μία μεγάλη πρόκληση.

Οι ελληνικές τράπεζες, προκειμένου να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους κυρίως, έχουν ήδη προχωρήσει σε συγχωνεύσεις και εξαγορές. Έτσι, έχουμε τη συγχώνευση της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος με την Εθνική Κτηματική Τράπεζα, που μεταξύ των άλλων γνωρίζουμε ότι είναι σε εξέλιξη τον τελευταίο καιρό.

Ήδη, στην τραπεζική αγορά έχουν δημιουργηθεί όλες εκείνες οι προϋποθέσεις, που όχι μόνο ευνοούν τις συγχωνεύσεις, εξαγορές και ιδιωτικοποιήσεις, αλλά σε αρκετές περιπτώσεις συνηγορούν για την επιτάχυνσή τους. Οι συνθήκες έχουν ωριμάσει για μία εκ βάθρων αναδιάρθρωση της ελληνικής τραπεζικής αγοράς. Αυτό είναι το μήνυμα που πρέπει να εκπέμπουμε και εμείς από εδώ προς κάθε κατεύθυνση.

Ήδη οι συντελεσθείσες, αλλά και οι επερχόμενες μεταρρυθμίσεις, τομές, συγχωνεύσεις και εξαγορές τραπεζών αναμένεται να αλλάξουν ραγδαία το τοπίο της παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών στην πατρίδα μας.

Έτσι, κύριε συνάδελφε, πέρα από αυτά που είπα προηγουμένως, ήθελα να προσθέσω ότι προχωρούν οι τράπεζες -μέσα από τη συνεργασία που ανέφερα προηγουμένως- και σε ένα διατραπεζικό σύστημα πληρωμής αποδοχών. Έτσι, απλουστεύονται και αυτοματοποιούνται οι εργασίες μισθοδοσίας, καταργείται η μεταφορά μετρητών με άμεσο αντίκτυπο για τους μισθοδοτούντες οργανισμούς, την αύξηση της ασφάλειας και τη μείωση των λειτουργικών δαπανών.

Το σύστημα αυτής της διατραπεζικής μισθοδοσίας έχει ιδιαίτερη σημασία για το δημόσιο. Ήδη, αρκετά Υπουργεία έχουν ενσωματωθεί σ' αυτό και ένα σύνολο περίπου τετρακοσίων είκοσι εφτά χιλιάδων δημοσίων υπαλλήλων έχουν ενσωματωθεί σ' αυτήν τη διαδικασία.

Πιστεύουμε ότι στις αρχές του επόμενου έτους να ενταχθούν φορείς συνολικής δυνάμεως διακοσίων πενήντα χιλιάδων έως τριακοσίων χιλιάδων μισθοδοτούμενων και ως το καλοκαίρι το 1999 να ολοκληρωθεί η ένταξη όλου του δημόσιου φορέα.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι το σύστημα αυτό επεκτείνεται και σε μια συνεργασία διατραπεζική για τη μεταφορά κεφαλαίων, έτσι ώστε το τραπεζικό κοινό να έχει τη δυνατότητα γρήγορης και ασφαλούς εξυπηρέτησης για μεταφορές κεφαλαίων από τράπεζα σε τράπεζα, είτε με πίστωση τραπεζικών λογαριασμών είτε με καταβολή μετρητών στον τελικό δικαιούχο, χωρίς να απαιτείται η φυσική παρουσία του ενδιαφερομένου και η μεταφορά μετρητών από τράπεζα σε τράπεζα.

Έτσι, σιγά-σιγά βελτιώνεται αυτό το σύστημα και συμφωνούμε ότι πράγματι πρέπει να προχωρήσουμε με πολύ γρήγορους ρυθμούς, γιατί είμαστε ήδη καθυστερημένοι, σε σχέση με άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ερχόμαστε να καλύψουμε το κενό δεκαετιών αυτήν την περίοδο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, ζητώ τη συναίνεσή σας να προηγηθεί η πρώτη επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου, προκειμένου να διευκολύνουμε τον κύριο Υφυπουργό.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συζητείται η με αριθμό 123/10.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ιωάννη Καλαμακίδη προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, σχετικά με την ένταξη του οδικού άξονα της

Εύβοιας στα έργα άμεσης προτεραιότητας του 3ου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Το Νομαρχιακό Συμβούλιο Εύβοιας στα πλαίσια του σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006 εισηγήθηκε να ενταχθεί στο τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και μάλιστα ως έργο πρώτης προτεραιότητας, ο διαμήκης και κάθετος οδικός άξονας του νομού.

Στη συνέχεια όταν έγινε, τον Ιούνιο 1998 στη Λάρισα, η συνοπτική παρουσίαση του Σχεδίου Ανάπτυξης 2000-2006, για την Περιφέρεια της Στερεάς Ελλάδας από τη Διυπουργική Ομάδα Σχεδιασμού του Αναπτυξιακού Προγράμματος 2000-2006 το έργο αυτό περιλαμβανόταν σ'αυτήν την παρουσίαση.

Όμως στη συνέχεια, μέσα από δηλώσεις των Υφυπουργών κ. Πάχτα και κ. Βερελή, καθώς από διάφορα στοιχεία και χάρτες που δόθηκαν στον Τύπο, το έργο αυτό δεν περιλαμβάνεται στο τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Το έργο αυτό, λαμβάνοντας υπόψη τη γεωφυσική διαμόρφωση του νομού, καθώς και τα γενικότερα προβλήματα ανάπτυξης που αντιμετωπίζει, είναι ζωτικής σημασίας και η πραγματοποίησή του θα συντελέσει τα μέγιστα στην ανάκαμψη της φθίνουσας πορείας του νομού.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, αν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006 και αν πρόκειται να συμπεριληφθεί ο οδικός άξονας της Εύβοιας στα έργα άμεσης προτεραιότητας του τρίτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης;

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ενημερώσω τον κύριο συνάδελφο ότι, όπως είναι γνωστό έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες κατάρτισης του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης της χώρας μας για το 2000-2006.

Η Διυπουργική Ομάδα Σχεδιασμού που συστήθηκε με απόφαση του Πρωθυπουργού οριστικοποίησε τα επιμέρους στάδια και τις διαδικασίες για την κατάρτιση του νέου σχεδίου ανάπτυξης της χώρας μας.

Σύμφωνα με τη διαδικασία αυτή προβλέπεται ότι πριν από τη σύνταξη του αναλυτικού σχεδίου θα προχωρήσουμε σε ένα συνοπτικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης, έτσι ώστε να περιλάβουμε σ' αυτό τις κύριες βασικές αναπτυξιακές μας προτεραιότητες, τους στόχους, τις στρατηγικές μας, αλλά και τα μέσα πολιτικής, τα οποία τίθενται υπόψη της Κυβέρνησης προς έγκριση.

Όπως γνωρίζετε, κύριοι συνάδελφοι, ήδη την προηγούμενη εβδομάδα συζητήθηκε το συνοπτικό σχέδιο περιφερειακής ανάπτυξης στην κυβερνητική επιτροπή και έτυχε της έγκρισής της.

Στόχος μας είναι να ακολουθήσουμε αμέσως τώρα τη σύνταξη του αναλυτικού σχεδίου περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας μας, έτσι ώστε να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε και να υποβάλουμε στο Υπουργικό Συμβούλιο την πρότασή μας, μέχρι το τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1999.

Παράλληλα τώρα με την κατάρτιση του αναλυτικού Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης η υπουργική ομάδα θα προωθήσει σε συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία και τις περιφέρειες την κατάρτιση των επιμέρους τομεακών επιχειρησιακών προγραμμάτων των Υπουργείων και των περιφερειών.

Για πρώτη φορά θα επιδιωχθεί παράλληλα με την υποβολή του αναπτυξιακού σχεδίου και ένας σημαντικός αριθμός επιμέρους επιχειρησιακών προγραμμάτων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, για να διαπραγματευτούν μαζί της και τελικά να τα εγκρίνουμε, τόσο το ΣΠΑ, όσο και τα επιμέρους επιχειρησιακά προγράμματα.

Επίσης, κύριε συνάδελφε, με πρόσφατη εγκύκλιό μας, την τρίτη κατά σειρά εγκύκλιο διαμόρφωσης του τρίτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης, έχουμε δώσει πλέον κατευθύνσεις σε όλα τα Υπουργεία και τις περιφέρειες, να προχωρήσουν στην ανάδειξη εκείνων των σημαντικών μεγάλων έργων, ανά Υπουργείο και ανά περιφέ-

ρεία, για να μπορέσουμε να χρηματοδοτήσουμε στη συνέχεια εμείς τις τεχνικές μελέτες, αλλά και τις μελέτες προσανατολισμού, είτε από την τεχνική βοήθεια του Δευτέρου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης είτε με πόρους του Τρίτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που θα απελευθερώσουμε από το Δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, για να προχωρήσουμε σε αυτές τις μελέτες.

Θα έλεγα ότι σε αυτήν τη φάση που βρισκόμαστε σήμερα, είναι πρόωρο ακόμα να μιλήσουμε για συγκεκριμένες δράσεις σ' επιμέρους έργα των περιφερειακών προγραμμάτων. Όμως, στην ευρύτερη κουβέντα που έχει γίνει και μέσα από το δημοκρατικό προγραμματισμό που έχουμε προχωρήσει και στην περιφέρεια του δικού σας Νομού της Εύβοιας, έχουμε ήδη ενσωματώσει το έργο που αναφέρατε προηγουμένως σε αυτόν τον σχεδιασμό. Θα έλεγα ότι το έργο το οποίο αναφέρατε στην ερώτησή σας και αφορά το διαμήκη και κάθετο άξονα της Εύβοιας, έχει πράγματι συζητηθεί, έχει προταθεί και από το περιφερειακό συμβούλιο και κανείς δεν θα μπορούσε καταρχήν να σταθεί αρνητικά σε αυτήν την υλοποίηση του έργου. Απλά δεν είναι η ώρα αυτήν τη στιγμή να προχωρήσουμε στην εξειδίκευση των επιχειρησιακών προγραμμάτων που θα αρχίσει από αρχάς του 1999, ταυτόχρονα με την ανάπτυξη του συνολικού σχεδίου περιφερειακής ανάπτυξης. Όμως, θετικά προσκείμενη είναι και η περιφέρεια, όπως και το Υπουργείο, για να προχωρήσουμε σε αυτό το έργο. Περιμένουμε μέχρι τις 20 του μηνός την πρόταση από τις περιφέρειες για τις σημαντικές παρεμβάσεις κατά νομό και κατά περιφέρεια, για να χρηματοδοτήσουμε τις τεχνικές μελέτες ωρίμανσης αυτών των έργων.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αφορμή για την υποβολή αυτής της επίκαιρης ερώτησης, την οποία συζητάμε, μου έδωσαν διάφορα δημοσιεύματα εφημερίδων, όπου υπάρχει και χάρτης της Ελλάδας με τους νομούς που έχουν επιλεγεί για το μεγάλο αναπτυξιακό και επενδυτικό πρόγραμμα. Βεβαίως, έχουν σημειωθεί και οι οδικοί άξονες σε όλη τη χώρα. Από το πρόγραμμα αυτό, δυστυχώς εξαιρείται η Εύβοια. Μάλιστα πρόκειται για δημοσιεύματα που έχουν τους τίτλους: "Ποιες είναι οι άμεσες προτεραιότητες, Δεκαεπτά μεγάλοι οδικοί άξονες". Εδώ είναι οι χάρτες, δείξτε μου πού ακριβώς υπάρχει οδικός άξονας για το Νομό της Εύβοιας.

Διαμαρτυρόμαι με αυτήν την επίκαιρη ερώτηση, διότι ξεχάσατε το Νομό της Εύβοιας, ο οποίος έχει καταγραφεί πλέον σαν το νησί των ανέργων και νομίζω ότι χρειάζεται ένα επενδυτικό πρόγραμμα, το οποίο θα βγάλει από τα αδιέξοδα το Νομό της Εύβοιας. Οποιαδήποτε προσπάθεια ανάπτυξης του νομού και εξόδου από την οικονομική κρίση είναι αναγκαία να στηριχθεί σε ορισμένους άξονες υποδομής. Το οδικό δίκτυο αποτελεί βασικό άξονα υποδομής. Πρέπει δηλαδή ο διαμήκης και κάθετος οδικός άξονας να γίνει, για να βγάλουμε το νησί από τα αδιέξοδα που διακατέχεται σήμερα.

Ο παραλιακός δρόμος Πολιτικά-Δάφνη-Κανδύλη-Λίμνη πρέπει να γίνει, ώστε να ολοκληρωθεί ο οδικός άξονας Χαλκίδα-Ψαχνά-Πολιτικά-Δάφνη-Κανδύλη-Λίμνη-Λουτρά-Αιδηψού-Ιστιαιάς και επίσης Ψαχνά-Προκόπη-Μαντουδι. Εάν αυτά τα έργα δεν γίνουν, δεν υπάρχει περίπτωση αυτό το νησί να δει άσπρες μέρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ούτε άσπρες, ούτε πράσινες!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΛΑΜΑΚΙΔΗΣ: Είναι έργα βασικής προτεραιότητας και πρέπει οπωσδήποτε να σκύψετε με μεγάλη συμπάθεια, δεδομένου ότι έχουν ληφθεί οι αποφάσεις από την περιφέρεια. Νομίζω ότι θα πρέπει να ολοκληρωθεί αυτό το έργο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να επισημάνω για μια ακόμη φορά ότι το αναλυτικό σχέδιο ανάπτυξης της χώρας μας, θα λάβει την οριστική

του μορφή στα μέσα του 1999, αφού πραγματοποιηθούν οι διαβουλεύσεις με την οικονομική και κοινωνική επιτροπή και τους άλλους κοινωνικούς εταίρους και βεβαίως οριστικοποιηθούν τόσο οι πόροι όσο και οι νέοι κανονισμοί των διαρθρωτικών ταμείων από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η δε κατάρτιση των επιχειρησιακών προγραμμάτων αναμένεται να ξεκινήσει στις αρχές του 1999, ώστε έγκαιρα να ολοκληρωθούν και να υποβληθούν προς έγκριση στην Ευρωπαϊκή Ένωση εντός του δεύτερου εξαμήνου του 1999, ταυτόχρονα θα ακολουθήσει και η συζήτηση στη Βουλή των Ελλήνων.

Στο παρόν, βέβαια, στάδιο της κατάρτισης, όπως είναι κατανοητό, κύριε συνάδελφε, δεν μπορεί να γίνει αναφορά σε συγκεκριμένα έργα κάθε περιφέρειας τα οποία διευκρινιστούν στη φάση κατάρτισης των επιχειρησιακών προγραμμάτων 2000 και 2006. Πάντως, με βάση τη συζήτηση που έχει ήδη προηγηθεί και τον κοινωνικό διάλογο, με την περιφέρεια και τις νομαρχίες, νομίζω ότι σαφέστατα αναδεικνύεται η ανάγκη διευκόλυνσης της επαφής της περιοχής που αναφέρατε προηγουμένως με την Αττική λεκάνη.

Αναφέρθηκε παραδείγματος χάριν και συμφωνήσαμε ότι το έργο της σύνδεσης της Χαλκίδας με τον ΠΑΘΕ ή τους οδικούς άξονες που θα διοχετεύσουν τους επισκέπτες στις υπόλοιπες περιοχές της Εύβοιας, είναι απολύτως κατανοητό ότι πρέπει να χρηματοδοτηθεί. Όμως, επαναλαμβάνω, δεν είναι ώρα αυτήν τη στιγμή, εδώ στη Βουλή να συζητήσουμε για την ένταξη συγκεκριμένων έργων σε επιχειρησιακά προγράμματα, τα οποία θα αρχίσουν να υλοποιούνται και να εξειδικεύονται από τις αρχές του 1999, εφόσον έχουν διαμορφωθεί η στρατηγική, οι προτεραιότητες και οι επιλογές μας και τα μέσα πολιτικής.

Μια φράση και κλείνω, κύριε Πρόεδρε. Σε ό,τι αφορά το δημοσίευμα που ενημερώνομαι αυτήν τη στιγμή, επαναλαμβάνω ότι οι δηλώσεις οι δικές μου όπως έχουν καταχωρισθεί δεν έχουν καμία σχέση με αυτό που λέγεται παρακάτω και τους μεγάλους οδικούς άξονες, είναι άλλη ανάπτυξη διαφόρων θεμάτων από άλλο Υπουργείο, με άλλον δημοσιογράφο. Οι δηλώσεις οι δικές μου παραμένουν στους άξονες και στις προτεραιότητες και επαναλαμβάνω, δεν ήρθε η ώρα για να συζητήσουμε την ένταξη επιμέρους έργων στα επιχειρησιακά προγράμματα. Αυτό θα γίνει μέσα από το δημοκρατικό διάλογο που θα ακολουθήσει σε περιφερειακό συμβούλιο, σε νομαρχιακό συμβούλιο. Άλλωστε τόσο με την τελευταία εγκύκλιο για τις μελέτες τις τεχνικές, έχουμε δώσει εντολή για ανάδειξη αναπτυξιακών συνεδρίων σε όλους τους νομούς και σε όλες τις περιφέρειες για να προσδιορίσουμε τις επιμέρους δράσεις που θα επιλέξουμε να ιεραρχήσουμε και να χρηματοδοτήσουμε. Και επιμένω ότι ο άξονας, στον οποίο αναφερθήκατε εσείς, είναι στις προτεραιότητες και του περιφερειακού συμβουλίου και του νομαρχιακού συμβουλίου και όλων μας, αλλά δεν ήρθε η ώρα να το συζητήσουμε.

Την άνοιξη του 1999 με χαρά, αν θέλετε, να απαντήσουμε σε όποια ερωτήματα τίθενται από πλευράς συναδέλφων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Άρα, κύριε συνάδελφε, μπορείτε να ελπίζετε βασίμως και να προσδοκάτε.

Επανερχόμαστε στις επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου.

Η δεύτερη με αριθμό 136/11-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Θεοφάνη Δημοσχάκη προς τον Υπουργό Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης να διατηρήσει και να αυξήσει την εμβέλεια του Ραδιοφωνικού Σταθμού Νέας Ορεστιάδας 'Εβρου, διαγράφεται λόγω κωλύματος του Υπουργού, ο οποίος βρίσκεται στις Βρυξέλλες.

Τρίτη είναι η με αριθμό 144/11-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ευστρατίου Κόρακα προς τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης, σχετικά με τη διεθνή σύναξη νεοναζιστών και νεοφασιστών στη Θεσσαλονίκη κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Η διεθνής σύναξη φασιστών στη Θεσσαλονίκη κατά τις ημέρες της επετείου της απελευθέρωσης της πόλης από τα ναζιστικά στρατεύματα και της επετείου του αντιφασιστικού

ΟΧΙ, αποτελεί πρόκληση στα δημοκρατικά αισθήματα του λαού μας, αλλά δημιουργεί και βάσιμες ανησυχίες, γιατί παρόμοιες εκδηλώσεις και δραστηριότητες πραγματοποιούνται ανεμπόδια στη χώρα μας.

Και ενώ οι προθέσεις των οργανωτών είναι σαφείς, ερωτηματικά γεννιούνται για τη στάση της Κυβέρνησης που κρατάει στάση ανοχής και για τη συγκεκριμένη εκδήλωση και γενικότερα.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Γνώριζε το Υπουργείο και η Ελληνική Αστυνομία ότι επρόκειτο να γίνει η συνάντηση νεοναζιστών και νεοφασιστών στη Θεσσαλονίκη;

Για ποιο λόγο ανέχτηκαν την είσοδο στη χώρα εκπροσώπων νεοναζιστικών οργανώσεων από όλο τον κόσμο και γιατί αντιμετώπισαν παθητικά τη συγκεκριμένη εκδήλωση;

Θα συνεχισθεί η "διακριτική" συμπεριφορά των αρχών απέναντι σε παρόμοιες δραστηριότητες;".

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Κύριε Πρόεδρε, απαντώντας στην ερώτηση του κ.Κόρακα, θα ήθελα να επισημάνω τα εξής:

Πρώτον, από τις αρχές του Οκτωβρίου είχε περιέλθει σε γνώση των υπηρεσιών της Αστυνομίας ότι θα πραγματοποιείτο στη Θεσσαλονίκη το αποκαλούμενο 5ο Ευρωπαϊκό Συνέδριο Νεολαίας, στο οποίο θα συμμετείχαν και αντιπροσωπείες και από άλλες χώρες και κυρίως από τη Γερμανία.

Το συνέδριο αυτό, όπως είχε προγραμματισθεί, πραγματοποιήθηκε σε κλειστό χώρο χωρίς να προηγηθεί καμιά άλλη ανακοίνωση ή διαφήμιση ή προβολή του και βέβαια χωρίς να περιέχει σε γνώση άλλων πλην των προσκεκλημένων. Ομοίως δεν επακολούθησε καμιά εκδήλωση που θα προκαλούσε το δημοκρατικό συναίσθημα των πολιτών της Θεσσαλονίκης ή θα μπορούσε να δημιουργήσει φόβους ή ανησυχία.

Βέβαια πρέπει να πω ότι η αναφερόμενη αυτή περίπτωση της Θεσσαλονίκης αντιμετωπίστηκε από την Αστυνομία με την απαιτούμενη σοβαρότητα και με τους απαιτούμενους χειρισμούς στα πλαίσια της συνταγματικής και έννομης τάξης.

Ακόμα θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι το καταγγελλόμενο περιστατικό δεν είχε τη βαρύτητα και τις διαστάσεις που επιχειρήθηκε να αποδοθούν από ορισμένα μέσα ενημέρωσης, με δεδομένο μάλιστα ότι οι εικόνες που μεταδόθηκαν από ορισμένα τηλεοπτικά κανάλια, δεν αφορούσαν την Ελλάδα και τη συγκεκριμένη αυτήν περίπτωση, αλλά ήταν εικόνες αρχείου και αφορούσαν άλλη χώρα από εκδηλώσεις των νεοναζιστών εκεί.

Επίσης θα ήθελα να επισημάνω ότι όπως είναι γνωστό η διακίνηση των υπηκόων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταξύ των χωρών είναι ελεύθερη. Βέβαια η Κυβέρνηση δεν ελέγχει τα φρονήματα οποιουδήποτε πολίτη αλλοδαπού ή ημεδαπού. Και αυτό είναι μία κατάκτηση και κατάληξη των κινήσεων του Π.Α.Σ.Ο.Κ. εφόσον δεν απασχολούν τις αστυνομικές ή δικαστικές αρχές. Βέβαια οι διακινούμενοι προς τη χώρα μας και νομίζω ότι και η δική σας παράταξη, κύριε Κόρακα, αλλά και κάθε δημοκρατικός πολίτης είχαν νιώσει διαφορορετικά στο παρελθόν το ρόλο και την παρακολούθηση της Αστυνομίας. Εμείς επιδιώκουμε στην πράξη και ο λαός της Βόρειας Ελλάδας το γνωρίζει και μας εμπιστεύεται, γιατί έχουμε εμπειδώσει το συναίσθημα της ασφάλειας του δημοκρατικού μας πολιτεύματος.

Τέλος, υπογραμμίζω ότι η Κυβέρνηση δεν τηρεί καμία στάση ανοχής ούτε διακριτική συμπεριφορά σε παρόμοιες δραστηριότητες. Αντίθετα επαγρυπνεί και προστατεύει το δημοκρατικό μας πολίτευμα προεχόντος και κυρίως το προστατεύει και ο ίδιος ο ελληνικός λαός και ιδιαίτερα ο λαός της Βόρειας Ελλάδας που το έχει αποδείξει με τους αντιφασιστικούς αγώνες του για τη Δημοκρατία.

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

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, σχετικά με τις εικόνες θα ήθελα να πω ότι εάν συνεχιστεί αυτή η τακτική θα έχουμε παρόμοια γεγονότα και στην Ελλάδα.

Είναι όμως γεγονός ότι ο στόχος αυτής της νεοναζιστικής συνάντησης ήταν η ανταλλαγή απόψεων για τη διεθνή επαναδραστηριοποίηση των νεοναζιστικών οργανώσεων, την ανασύνταξη των δυνάμεων τους.

Είναι επίσης αλήθεια ότι τόσο η Αστυνομία, όσο και η Κυβέρνηση ήταν ενήμερες. Και ακούσατε τον κύριο Υπουργό να μας λέει ότι δεν υπήρξε κάποια παράβαση του νόμου κλπ. Θα μας επιτρέψετε να σχολιάσουμε αυτές τις θέσεις λέγονται τα εξής:

Αυτά τα δηλώνει η Κυβέρνηση όταν την ευθύνει για την οργάνωση την είχε η γνωστή "Χρυσή Αυγή" που βαρύνεται με εγκλήματα στη χώρα μας, είναι υμνητής - νοσταλγός του ναζισμού, της εξουσίας και των εγκλημάτων του. Τα δηλώνει αυτά η Κυβέρνηση όταν ο νεοναζισμός και ο φασισμός πατώντας πάνω στα κοινωνικά προβλήματα που οξύνονται από την κρίση του καπιταλιστικού συστήματος και που καλλιεργούν ξеноφοβία ρατσισμό κλπ., σηκώνει ξανά απειλητικά κεφάλι σχεδιάζοντας και πραγματοποιώντας ήδη εγκλήματα.

Δεν μπορεί η Κυβέρνηση να ισχυρίζεται ότι δεν υπήρξε καμία παράβαση των νόμων, διότι είναι αναμφίβολο ότι κάνουν κατάχρηση οι νεοφασίστες, ποδοπατούν τις βασικές αρχές του Συντάγματος, όταν επικαλούμενοι το Σύνταγμα κάνουν χρήση των συνταγματικών δικαιωμάτων για να καταλύσουν τα ανθρώπινα δικαιώματα και τις συνταγματικές ελευθερίες, για να διαδώσουν ρατσιστικές και φασιστικές ιδέες.

Θα πω επίσης, κύριε Υπουργέ, επειδή ήσασταν και εσείς στη Γερμανία, ότι μπορεί κάποιος από τους Γερμανούς που πήρε μέρος σ' αυτήν τη σύναξη, να χάραξε και έναν αγκυλωτό σταυρό στο کوυτελο κάποιου ελληνόπουλου.

Αυτή η στάση -λυπούμαστε που το λέμε- συνειδητά ή μη κατά τη γνώμη μας ισοδυναμεί με ανοχή, στην καλύτερη περίπτωση, στην εκκόλαψη του αυγού του φιδιού και τίθενται αμείλικτα τα ερωτήματα: Γιατί η Αστυνομία και η Κυβέρνηση δεν ενημέρωσαν τουλάχιστον έγκαιρα τον εισαγγελέα που σε περιπτώσεις λαϊκών κινητοποιήσεων ή καταλήψεων ενημερώνουν και καλούν με του ψύλλου πήδημα.

Και ακόμη τι σημαίνει "ήταν σε κλειστό χώρο και δεν προέβησαν σε έκτροπα"; Έχουν το δικαίωμα να συνέρχονται σε ελληνικό έδαφος οι νεοναζί, οι εγκληματίες και να σχεδιάζουν νέα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας; Ας μην ξεχνάμε ότι τέτοιες ανοχές έφεραν και το Χίτλερ.

Θα συνεχίσει η Κυβέρνηση να τηρεί "διακριτική" συμπεριφορά απέναντι σε παρόμοιες δραστηριότητες και να νομιμοποιεί ουσιαστικά τη λειτουργία και τη δράση των νεοφασιστικών οργανώσεων στη χώρα μας;

Ανησυχία επίσης μας προκάλεσε η απαράδεκτη και επικίνδυνη επιείκεια, που επιδείχθηκε για τους μετόχους αξιωματικούς στο χουντογλέντι.

Και κάνουμε, τέλος, έκκληση προς την Κυβέρνηση να αναλάβει τις ευθύνες της με μια διαφορετική στάση απέναντι σ' αυτά τα φαινόμενα. Εμείς, κύριε Πρόεδρε, με την ευκαιρία θέλουμε να τονίσουμε την ανάγκη να επαγρυπνά ο ελληνικός λαός, να βρίσκεται σε εγρήγορση, να κινητοποιηθεί χωρίς καθυστέρηση, για να συντρίψει το αυγό του φιδιού. Άλλος δρόμος δεν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης κ. Πετσάλνικος έχει το λόγο.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Και ο ελληνικός λαός επαγρυπνά, κύριε Πρόεδρε και κύριε συνάδελφε, αλλά και η Κυβέρνηση επαγρυπνά σε ό,τι αφορά το δημοκρατικό μας πολίτευμα. Και επαναλαμβάνω ότι η πραγματοποίηση συγκεντρώσεως δεν είναι δυνατόν να απαγορευτεί, εάν τηρούνται οι νόμοι του κράτους και οι μετέχοντες δεν ανήκουν σε εκτός νόμου πολιτικά κόμματα.

Σε ό,τι αφορά την "Χρυσή Αυγή", απλά ενημερωτικά σας θυμίζω ότι ιδρύθηκε το 1980 με απόφαση του Αρείου Πάγου και μετετράπη αργότερα σε πολιτικό κόμμα, με την επωνυμία "Λαϊκός Σύνδεσμος", το οποίο έλαβε μέρος στις εθνικές εκλογές του 1996.

Εάν θεωρείτε ότι η "Χρυσή Αυγή" η οποία ιδρύθηκε με τις

πιο πάνω αποφάσεις και μετετράπη σε κόμμα, είναι κάτι που είναι αντίθετο με το δημοκρατικό μας πολίτευμα, πράγματι θα μπορούσα κι εγώ να διερωτηθώ γιατί και το κόμμα σας δεν προσφεύγει στα αρμόδια όργανα για τη λήψη των νομίμων μέτρων; Γιατί αιτιάσθε την Κυβέρνηση ή την Αστυνομία; Δεν ήταν κάτι που είχε ανακοινωθεί από πλευράς της "Χρυσής Αυγής" και μάλιστα είναι γνωστό ότι και οι συμμετέχοντες ειδοποιήθηκαν το πρωί της ημέρας εκείνης για τον τόπο της συγκέντρωσης.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ο ναζισμός και ο νεοναζισμός είναι νόμιμοι στη χώρα μας;

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Για το ναζισμό και το φασισμό έχουμε τις ίδιες απόψεις, κύριε Κόρακα. Και θα παρακαλούσα επίσης να μην παριστάνετε τον τιμητή επιτέλους στον αγώνα εναντίον του ναζισμού και του φασισμού.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δεν παριστάνουμε, κύριε Υπουργέ, είμαστε.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Αγώνα έκανε ολόκληρος ο ελληνικός λαός. Και δεν έχετε κανένα λόγο εσείς περισσότερο, αν θέλετε, να ενδιαφέρεσθε από οποιονδήποτε άλλον και ιδιαίτερα από την Κυβέρνηση, που έχει αποδείξει στην πράξη σε ό,τι αφορά όλα τα μέτρα, που πρέπει να λαμβάνονται για την απόλυτη διασφάλιση και προστασία του δημοκρατικού μας πολιτεύματος μαζί με τον ελληνικό λαό.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Τα ίδια έλεγαν στους κομμουνιστές και οι Γερμανοί σοσιαλιστές πριν από το 1933, στη Γερμανία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τέταρτη είναι η με αριθμό 139/11.11.98 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Στέλλας Αλφιέρη, προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων προστασίας των παιδιών των φαναριών κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση της κ. Αλφιέρη σε περίληψη έχει ως εξής: "Τα τελευταία χρόνια αυξάνει δραματικά και στη χώρα μας το φαινόμενο των παιδιών των φαναριών. Φαινόμενο, που αποδίδεται στις πολιτικές της φτώχειας και της λιτότητας, αλλά και στο γεγονός ότι η χώρα μας δεν έχει σχεδιάσει πολιτικές ένταξης των οικονομικών μεταναστών και των πολιτικών προσφύγων, δεδομένου ότι η πλειοψηφία αυτών των παιδιών είναι από την αλλοδαπή.

Η Κυβέρνηση κάτω από το βάρος της κατακραυγής, ψελλίζει κατά καιρούς μέτρα προστασίας των ανηλίκων. Τα γεγονότα των τελευταίων ημερών, με την τραγική αυτοκτονία του ανήλικου Βούλγαρου, που εργάζονταν στα φανάρια, μπροστά στον κίνδυνο να απελαθεί, τη διαψεύδουν.

Ο τραγικός θάνατος του μικρού φέρνει στην επιφάνεια την αδιαφορία του ελληνικού κράτους να οργανώσει πολιτικές προστασίας των ανηλίκων. Αυτό διαπιστώθηκε και στο πρόσφατο νομοσχέδιο "Για την ανάπτυξη του εθνικού συστήματος κοινωνικής φροντίδας", όπου μπροστά στους στόχους της ΟΝΕ η Κυβέρνηση αποκάλεσε να συρρικνώσει το κράτος-πρόνοιας.

Επειδή η προστασία των δικαιωμάτων των παιδιών πρέπει να είναι δεδομένη σε κάθε δημοκρατικά οργανωμένη κοινωνία

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Σε ποια συγκεκριμένα μέτρα προτίθεται να προχωρήσει για την ανάπτυξη πολιτικών προστασίας των παιδιών των φαναριών;

Προτίθεται να δημιουργήσει θεσμικό πλαίσιο με χρηματοδότηση της Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης;

Προτίθεται να συνεργαστεί και να χρηματοδοτήσει τις υπάρχουσες κοινωνικές οργανώσεις, που αναπτύσσουν πρωτοβουλίες;"

Ο Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Κοτσώνης έχει το λόγο.

Ασφαλώς, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι ο κ. Αγγελόπουλος μας έδωσε μια ματιά γύρω από το θέμα των παιδιών των φαναριών, που και βραβείο πήρε και τη χώρα μας επαξίως έδειξε προς τα έξω για την ευαισθησία της σ' αυτό το θέμα.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Η Κυβέρνηση να δούμε τι θα μας δώσει, κύριε Πρόεδρε. Περιμένουμε την απάντηση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας):

Κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, το φαινόμενο των παιδιών των φαναριών, ένα φαινόμενο, που σοκάρει την κοινωνική ευαισθησία μας, είναι ένα φαινόμενο, το οποίο δεν είναι μοναδικό για την Ελλάδα, δεν απασχολεί μόνο το δικό μας τον τόπο. Είναι ένα φαινόμενο, που εμφανίζεται σε όλες τις δυτικές μεγαλουπόλεις της Ευρώπης και βέβαια είναι σύνθετο.

Είναι πρόβλημα -αναφερόμενος ειδικά στη χώρα μας- δημόσιας τάξεως και στη συνέχεια κυρίως πρόνοιας. Είναι δημόσιας τάξεως διότι αυτά τα παιδιά δεν προχωρούν σ' αυτήν τη δραστηριότητα αυτοβούλως, αλλά συνήθως και κατά μεγίστη πλειοψηφία είναι αντικείμενα εκμετάλλευσης, οικονομικής εκμετάλλευσης, η οποία δεν έχει και μεγάλες διαφορές από τη σεξουαλική εκμετάλλευση των ανηλίκων, την εργατική εκμετάλλευση των ανηλίκων κλπ.

Ός προς αυτό το σημείο είναι θέμα δημόσιας τάξης.

Όσον αφορά όμως την τύχη αυτών των παιδιών διότι αυτά τα παιδιά πρέπει να συγκεντρωθούν και δεν πρέπει βέβαια να οδηγηθούν σε σωφρονιστικά καταστήματα, γιατί ο στόχος της Κυβέρνησης δεν είναι πώς να εγκλείσει μέσα σε καταστήματα σωφρονισμού αυτά τα παιδιά, με αποτέλεσμα ύστερα από τις γνωστές εμπειρίες που έχουμε να οδηγηθούμε σε συμπεριφορές, οι οποίες είναι σε βάρος της κοινωνίας, αλλά να προσπαθήσουμε να περισώσουμε έστω και ένα απ' αυτά τα παιδιά αν μπορέσουμε. Πρέπει να τυχουν περίθαλψης σε ειδικά ιδρύματα της Πρόνοιας. Προς αυτήν την κατεύθυνση έχουμε κινηθεί. Την Πέμπτη το πρωί, μαζί με το συνάδελφο κ. Πετσάλνικο, ο οποίος με παρακολουθεί, έχουμε ορίσει συνάντηση με τους συνεργάτες μας για το σχεδιασμό των τελικών λεπτομερειών. Από πλευράς Υπουργείου έχουμε ήδη ετοιμάσει τις δομές και στην Αθήνα και στις πρώην παιδουπόλεις του Εθνικού Οργανισμού Πρόνοιας όπου μπορούν να υποδεχθούν αριθμό αυτών των παιδιών. Επίσης, μας έχουν διατεθεί από πλευράς μη κυβερνητικών οργάνωσεων ορισμένοι χώροι. Επίσης ο Μητροπολίτης Ηλείας έχει πει, ότι διαθέτει τους χώρους παιδικής προστασίας που έχει στη Μητρόπολή του για τη φιλοξενία ορισμένων από τα παιδιά των φαναριών. Γιατί, όπως σας είπα -και εμείς στο Υπουργείο μας έτσι το βλέπουμε- είναι θέμα πρόνοιας. Να μπορέσουν αυτά τα παιδιά να τυχουν μιας τέτοιας μεταχείρισης, η οποία θα τα επαναφέρει μέσα στη κοινωνία σαν χρήσιμους πολίτες. Δεν ξέρω αν θα το καταφέρουμε σε όλο το μέγεθος. Πλην όμως όπως είπα και προηγούμενα έστω και ένα παιδάκι να καταφέρουμε να σώσουμε θα είναι πάρα πολύ σημαντικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Η κ. Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, πολλές φορές σ' αυτήν την Αίθουσα έχει έρθει το θέμα των παιδιών των φαναριών.

Η Κυβέρνησή σας πάντα ή κάποιες υποσχέσεις δίνει ή μας λέει το ιστορικό της υπόθεσης. Δυστυχώς το ιστορικό της υπόθεσης το έχουμε μάθει κύριε Υφυπουργέ. Ξέρουμε από τι προκύπτει αυτό το θέμα.

Όμως, η Κυβέρνησή σας -γιατί εσείς ασκείτε πολιτική σήμερα- βρίσκεται καθημερινά στο εδώλιο του κατηγορουμένου για την εγκληματική της αδιαφορία σε βάρος των παιδιών των φαναριών, γιατί και αυτά έχουν δικαίωμα να χαρούν την παιδική ηλικία και να έχουν ίσες ευκαιρίες, όπως σωστά είπατε και σεις, απέναντι στα άλλα παιδιά σε μια αξιοπρεπή ζωή, αλλά και στο δικαίωμα της ίδιας της ζωής.

Τα παιδιά των φαναριών, πωλούν την παιδική τους ηλικία και με το τίμημα ακόμα της ζωής τους για να φέρουν χρήμα στην οικογένεια προς το ζην, αλλά ακόμα για να φέρουν χρήμα όπως σωστά είπατε και σεις, στον προαγωγό. Ποιες πολιτικές όμως υπάρχουν για να προστατεύσουν τα παιδιά; Υπολογίζεται ότι τα κέρδη των παιδιών των φαναριών είναι είκοσι εκατομμύρια (20.000.000) δραχμές ημερησίως, εφτάμισι δισεκατομμύρια (7.500.000.000) περίπου το χρόνο. Αν δεν

ληφθούν μέτρα προστασίας θα είναι οι εν δυνάμει αυριανοί παραβάτες. Πρέπει να παραδεχθείτε, ότι παρ' όλες τις πιέσεις από τις κοινωνικές οργανώσεις και το Συνασπισμό, δεν έχετε πάρει κανένα συγκεκριμένο μέτρο για την προστασία και την περίθαλψη αυτών των παιδιών.

Με την πολιτική της αδιαφορίας δίνετε το δικαίωμα σε διάφορες ομάδες "φιλανθρώπων" να αερολογούν σε προγράμματα των ΜΜΕ για τα παιδιά των φαναριών. Σίγουρα η Κυβέρνησή σας δεν έχει χαράξει βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πολιτική. Τα παιδιά των φαναριών δεν έχουν καμιά σχέση με την εκπαίδευση. Τα σχολεία προβάλλουν διάφορες δικαιολογίες για να μη μπορούν τα παιδιά να πάνε. Οι δάσκαλοι και οι γονείς πρέπει να καταλάβουν με τη βοήθεια, την πολιτική, τη δική σας ότι τα παιδιά των φαναριών είναι μια πραγματικότητα που χρειάζεται αντιμετώπιση και όχι πολιτικές εξόντωσης.

Το Κέντρο Συμπαράστασης Παιδιών και Οικογένειας, το Δίκτυο DROM, οι Γιατροί του Κόσμου και η ΑΡΣΗ προσπαθούν χωρίς κρατική συμπαράσταση να καλύψουν στοιχειωδώς το πρόβλημα στη βάση της κοινωνικής και εθελοντικής προσφοράς αντικαθιστώντας την ανύπαρκτη κοινωνική πολιτική.

Τελειώνοντας, θέλω να προτείνω τα εξής: Η πολιτεία, δια μέσου των δήμων, πρέπει να πάρει άμεσα μέτρα για την υποχρεωτική εκπαίδευση, την υγειονομική περίθαλψη και την ψυχολογική στήριξη των παιδιών των φαναριών και των οικογενειών τους. Και βέβαια θα πρέπει να αναπτύξετε πολιτικές κοινωνικής ευαισθησίας και αλληλεγγύης της ελληνικής κοινωνίας απέναντι στα σύγχρονα φαινόμενα.

Εάν δεν αντιμετωπιστούν ρητά οι πολιτικές που ενισχύουν την ανεργία, τη φτώχεια και την περιθωριοποίηση, η ελληνική κοινωνία κινδυνεύει να χάσει τη συνοχή της.

Κύριε Υφυπουργέ, πιστεύω να μην είναι αργά. Δεν γίνονται οι συζητήσεις εδώ για να γίνουν, αλλά για να παρθούν κάποια μέτρα προς την αντιμετώπιση των πραγματικών και δυσάρεστων φαινομένων που παρατηρούνται σήμερα στην ελληνική κοινωνία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΤΣΩΝΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Μία μικρή παρατήρηση, κύριε Πρόεδρε.

Η αγαπητή συνάδελφος τελικά δεν άκουσε εκείνα τα οποία είπα και είπε εκείνα τα οποία ήθελε να πει. Ωστόσο, θα την ενημερώσω πάνω σ'ένα από τα ερωτήματά της που το θεωρώ βασικό, δηλαδή στο τι κάνουμε προοπτικά, όχι μόνο για την αντιμετώπιση του φαινομένου των παιδιών των φαναριών, αλλά και πολλών άλλων που αφορούν την πρόνοια. Διότι στο Δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης εγκρίθηκε από το Υπουργείο το επιχειρησιακό πρόγραμμα "Υγεία-Πρόνοια" και μέσα στον τομέα της πρόνοιας εντάχθηκε η δημιουργία των ειδικών κέντρων άμεσης κοινωνικής βοήθειας στις δραστηριότητες των οποίων περιλαμβάνονται υπηρεσίες για τη συνεχή επικοινωνία με πολίτες που αντιμετωπίζουν επείγοντα κοινωνικά προβλήματα σε εικοσιτετράωρη διάρκεια με ανοικτή τηλεφωνική γραμμή, καθώς και παροχή υπηρεσιών στέγασης, σίτισης, ένδυσης, συμβουλευτικής ενημέρωσης, κοινωνικής και νομικής προστασίας, εκπαίδευσης και αποκατάστασης.

Αυτές οι δομές, έχουν αρχίσει και θεμελιώνονται από το χρόνο αυτό και ελπίζουμε ότι το 2000 θα είναι έτοιμες να δοθούν σε λειτουργία στον ελληνικό λαό, έτσι ώστε να αποκτήσουμε ένα σύγχρονο σύστημα πρώτων κοινωνικών βοηθειών, ξεκινώντας βέβαια από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, για να μπορούμε να δώσουμε απαντήσεις στο πρόβλημα κάθε πολίτη, ο οποίος βρίσκεται σε καθεστώς κοινωνικής κρίσης, άμεσα και αποτελεσματικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η πέμπτη υπ'αριθμόν 133/10-11-98 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Βασιλικής Αράπη-Καραγιάννη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την εισαγωγή στο Χαροκόπιο Πανεπιστήμιο ατόμων που πάσχουν από νεανικό διαβήτη, διαγράφεται λόγω απουσίας της κυρίας

Βουλευτού.

Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Δεύτερη είναι η με αριθμό 146/11-11-98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Σούρλα προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με την επίλυση του προβλήματος των εφημεριών στα νοσοκομεία κλπ., η οποία έχει ως εξής:

"Η Κυβέρνηση παρά τις νομοθετικές ρυθμίσεις και τις επανειλημμένες διαβεβαιώσεις διατηρεί σε εκκρεμότητα τα θέματα των αποδοχών των γιατρών, της καταβολής των δεδουλευμένων και των αποζημιώσεων των εφημεριών.

Επί έξι και πλέον μήνες οι νοσοκομειακοί γιατροί βρίσκονται σε απεργιακές κινητοποιήσεις και τα νοσοκομεία υπολείπονται.

Λόγω της κατάστασης αυτής πέρα από την ταλαιπωρία των ασθενών, βρίσκεται σε κίνδυνο και η ζωή τους με τις συνεχείς αναβολές επεμβάσεων και γενικώς λόγω της δυσλειτουργίας των νοσοκομείων.

Εάν η Κυβέρνηση δεν επέλεξε το δρόμο της σύγκρουσης με τους γιατρούς για να δικαιολογήσει την αποτυχία της στο χώρο της υγείας, την εγκατάλειψη του ΕΣΥ και την αναζήτηση μιας άλλης υγειονομικής πολιτικής, οφείλει άμεσα να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που προκάλεσε.

Οφείλει η Κυβέρνηση να υλοποιήσει τις δεσμεύσεις που ανέλαβε ως προς το μισθολόγιο των γιατρών και να χορηγήσει πιστώσεις για τις εφημερίες των νοσοκομείων βάσει των πραγματικών αναγκών και όχι των λογιστικών αντιλήψεων του Υπουργείου Οικονομικών.

Ο Υπουργός Υγείας και Πρόνοιας, εάν πράγματι αυτός έχει την αρμοδιότητα και όχι ο Υπουργός Οικονομικών για τη λειτουργία των νοσοκομείων, οφείλει ν'αναλάβει τις ευθύνες και να αντιμετωπίσει άμεσα τα προβλήματα και παρακαλείται να ενημερώσει τη Βουλή, τι πρόκειται να κάνει προς την κατεύθυνση αυτή".

Ο Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κ. Νικόλαος Φαρμάκης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε, είναι αλήθεια ότι εδώ και αρκετό καιρό υπάρχει μια αναστάτωση στο χώρο της υγείας και κινητοποιήσεις των γιατρών. Δεν κινητοποιούνται όμως ούτε όλοι οι γιατροί ούτε όλων των ειδικοτήτων ούτε όλων των νοσοκομείων.

Η Κυβέρνηση έχει πράγματι μια δυσκολία να απαντήσει στα αιτήματά τους, όταν δεν έχει θα έλεγα και έναν κοινό, έναν φερέγγυο συνομιλητή. Είναι διαφορετικές οι προτάσεις και οι απόψεις από νοσοκομείο σε νοσοκομείο, από ένωση νοσοκομειακών γιατρών σε ένωση νοσοκομειακών γιατρών και διαφέρουν οι προτάσεις των ενώσεων και από την ίδια την ομοσπονδία τους.

Η προηγούμενη πολιτική ηγεσία, αλλά και εμείς αυτές τις λίγες μέρες που είμαστε με τον κ. Παπαδήμα στο Υπουργείο, είχαμε αλλητάλληλες συναντήσεις και με την Ένωση των Νοσοκομειακών Γιατρών της Αθήνας και με την Ένωση της Θεσσαλονίκης και με την Ομοσπονδία των Νοσοκομειακών Γιατρών Ελλάδος και διαπιστώθηκε, ότι ο καθένας βάζει το αίτημα από τη δική του σκοπιά, πάντως διαφορετικό αίτημα από τον άλλο.

Τι έκανε η κυβέρνηση; Η Κυβέρνηση -για να απαντήσω και σε όσα ο κ. Σούρλας θέτει- υλοποίησε τις δεσμεύσεις της. Το νέο ιατρικό μισθολόγιο, ισχύει αναδρομικά από την 1.1.98. Εδώ δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Σ' αυτό έχει ενσωματωθεί ο αριθμός των πλάσματικών εφημεριών, που πολύ απασχόλησε το Υπουργείο και τους συναδέλφους πολλά χρόνια τώρα, και υπερδιπλασιάστηκαν οι καθαρές τακτικές αποδοχές.

Από εκεί και πέρα μπαίνει το θέμα, ποιες είναι οι πραγματικές εφημερίες που απαιτούνται, ώστε τα νοσηλευτικά ιδρύματα να καλύπτουν τις ανάγκες τους. Είναι ένα θέμα που θίγει άλλωστε και ο κ. Σούρλας στο σκεπτικό της επίκαιρης ερώτησής του.

Οι πραγματικές ανάγκες έτσι όπως προτείνονται φαίνεται να είναι διαφορετικές για κάποιους γιατρούς, για κάποια

νοσοκομεία είναι άλλες και για κάποιες ειδικότητες. Εάν προσπαθήσουμε να εφαρμόσουμε ό,τι συμβαίνει διεθνώς, θα απέχουμε πολύ απ' αυτό που συμβαίνει στην Ελλάδα.

Με τις κοινές αποφάσεις των Υπουργών και τα κονδύλια που έχουν εγκριθεί καθορίζεται ένας τρόπος υπολογισμού αυτών των πραγματικών αναγκών. Και εκεί ακριβώς υπάρχει η δυσκολία. Οτι δεν έχει κατορθωθεί μέχρι σήμερα να υπάρξει κάποια συμφωνία ανάμεσα στο Υπουργείο και τους γιατρούς -εγώ θα σας έλεγα ανάμεσά τους πρώτα- για να έρθει μια ενιαία πρόταση στο Υπουργείο και να δει το Υπουργείο αν μπορεί να την ικανοποιήσει εν μέρει, στο σύνολό της ή όχι. Αυτό είναι το πρόβλημα.

Κλείνοντας θα ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε -και ζητώ συγγνώμη για τα ελάχιστα δευτερόλεπτα που παίρνω από τον κοινοβουλευτικό χρόνο- ότι το 1998 θα εισπράξουν οι γιατροί, στο σύνολό τους και σε όλη τη χώρα, σαράντα δύο δισεκατομμύρια (42.000.000.000) παραπάνω για τακτικές αποδοχές και πρόσθετη απασχόληση και είναι κρίμα να υπάρχει αναστάτωση στο χώρο της υγείας. Το κονδύλιο για τις τακτικές και για τις πρόσθετες αποδοχές των γιατρών ήταν εκατόν σαράντα εννέα δισεκατομμύρια (149.000.000.000) το 1997 και το 1998 είναι εκατόν ενενήντα ένα δισεκατομμύρια (191.000.000.000). Έχουμε σαράντα δύο δισεκατομμύρια (42.000.000.000) παραπάνω.

Είναι κρίμα, με αυτήν την αύξηση να μη μπορούμε να τα βρούμε και να είναι σε αναστάτωση αυτός ο ευαίσθητος και δύσκολος χώρος της υγείας.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Ο νόμος σαφώς ορίζει ότι το νέο μισθολόγιο πρέπει να ισχύσει, κύριε Φαρμάκη, από την 1.1.98 και δεν ισχύει και επί ένα επτάμηνο δεν καταβάλλονται οι αποδοχές στους γιατρούς, βάσει του νέου μισθολογίου. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, οι εφημερίες θα πρέπει να καταβληθούν βάσει των προγραμμάτων που εκπονήθηκαν, που εγκρίθηκαν από τα αρμόδια επιστημονικά όργανα, που εγκρίθηκαν από τις διοικήσεις των νοσοκομείων και φαίνεται ότι υλοποιήθηκαν. Δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά.

'Ερχεστε εσείς και λέτε τώρα ότι "δεν αναγνωρίζουμε αυτές τις εφημερίες για το πρώτο τρίμηνο και δεν καταβάλλουμε τις αποζημιώσεις των γιατρών βάσει των προγραμμάτων που φαίνεται ότι εκπονήθηκαν από τις δικές σας διοικήσεις, αλλά βάσει άλλων υπολογισμών".

Εδώ, λοιπόν, πρόκειται σαφώς περί άρνησης να αναλάβετε τις δεσμεύσεις βάσει του νόμου, να εφαρμόσετε το νόμο επομένως και να καταβάλετε τις αποζημιώσεις βάσει των προγραμμάτων που ενέκριναν τα νοσοκομεία.

Τι συμβαίνει ακριβώς; Πιστεύω να είστε ενημερωμένος. Επειδή δεν βγαίνουν οικονομικά -και βεβαίως παίρνουν παραπάνω στις βασικές τακτικές αποδοχές αλλά πρέπει να μειωθούν τα ποσά αυτά γιατί έτσι τα υπολόγισε το Υπουργείο Οικονομικών- έρχεστε και προσπαθείτε να προσαρμόσετε τα πάντα βάσει του κονδυλίου που χορήγησε το Υπουργείο Οικονομικών.

Είναι άδικο, είναι απαράδεκτο, είναι πρωτοφανές αυτό. Μάλιστα φθάσατε στο σημείο σαν Κυβέρνηση -η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου σας- να διαπραγματεύεσθε, να παζαρεύετε με κάθε νοσοκομείο και να βλέπουμε, κατόπιν των πιέσεων που ασκούνται, να αυξάνονται άντε και λίγο περισσότερο οι πιστώσεις. Αυτά δεν είναι σοβαρά και υπεύθυνα πράγματα. Δεν εξασφαλίζουν εύρυθμη λειτουργία των νοσοκομείων.

'Εχει μεγάλο πρόβλημα ο χώρος του νοσοκομείου. Εγώ γράφω στην ερώτησή μου εάν έχετε σκοπό να συγκρουσθείτε με τους γιατρούς. Γιατί εγκαταλείπετε το ΕΣΥ, το οποίο έχει καταρρεύσει, έχει απομυθοποιηθεί. Αυτή είναι η εκτίμηση και η πεποίθηση όλων. Αν διαλέξατε αυτό το δρόμο της σύγκρουσης σαν Κυβέρνηση -σύγκρουση που ξεκίνησε η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου σας- πέστε το ξεκάθαρα.

Εγώ θέλω απαντήσεις σήμερα, γι' αυτό έφερα το θέμα στη Βουλή, για να μη γίνονται συζητήσεις εκτός Κοινοβουλίου, ως συνήθως

γίνεται. Να απαντήσετε στα ερωτήματα: Τι πρόκειται να κάνετε για να αντιμετωπίσετε αυτό το πρόβλημα, όπως έχει γίνει πολύ μεγάλο; Δηλαδή, τι σκέπτεσθε να κάνετε για τους γιατρούς, για τα δεδουλευμένα; Τι σκέπτεσθε να κάνετε για τις τακτικές αποδοχές και για τις αποζημιώσεις των εφημεριών; Πώς θα προγραμματίσετε το μέλλον στο χώρο των νοσοκομείων; Θα φέρετε άλλες διατάξεις; Θα τροποποιήσετε το νόμο; Πώς θα εκπονηθούν τα προγράμματα των εφημεριών; Αυτά είναι τα καίρια ερωτήματα, στα οποία θα σας παρακαλέσω να απαντήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Θα μπορούσα να πω πολλά σε απάντηση όσων είπε ο κ. Σούρλας, αλλά ο περιορισμένος χρόνος μιας επίκαιρης ερώτησης δεν το επιτρέπει. Ελπίζω ότι την Παρασκευή, που η Νέα Δημοκρατία φέρνει προς συζήτηση σχετική επερώτηση, θα μας δοθεί η ευκαιρία να τα πούμε.

Επαναλαμβάνω, δεν υπάρχει πρόβλημα με τις τακτικές αποδοχές. Ουδείς αρνήθηκε να κάνει εκκαθάριση των τακτικών αποδοχών με την αναδρομικότητα, δηλαδή, από 1.1.1998 όπως ορίζει ο νόμος. Το πρόβλημα είναι με τις εφημερίες.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Από 1.1.1998 έως 1.7.1998 δεν έχουν καταβληθεί αποζημιώσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Σούρλα, σας παρακαλώ! Δεν είναι αληθές αυτό που λέτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Πώς δεν είναι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Σούρλα, μη διακόπτετε χωρίς μάλιστα να έχετε την άδεια από το Προεδρείο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Σούρλα, έχετε πληροφόρηση πιθανώς από ένα νοσοκομείο. Σας είπα σε ό,τι αφορά το χειρισμό αυτού του θέματος, των αναδρομικών, του συνόλου των αποδοχών, αλλά και των εφημεριών, ότι υπάρχει διαφορετική αντιμετώπιση από νοσοκομείο σε νοσοκομείο. Εν πάση περιπτώσει, δεν υπάρχει πρόβλημα καθορισμού ύψους τακτικών αποδοχών. Αυτά τα λέει ο νόμος. Εκεί που υπάρχει πρόβλημα είναι στην αναγνώριση των προγραμμάτων των εφημεριών.

Να κάνω και ένα σχόλιο σε ό,τι αφορά τις εφημερίες. Σε άλλα νοσοκομεία έχουν εγκρίνει πράγματι τις εφημερίες οι διοικήσεις. Εκεί υπάρχει πρόβλημα. Σε άλλα, όμως, νοσοκομεία δεν έχει συμβεί αυτό, όπως προβλέπεται από το νόμο, και ο πάρεδρος αρνείται να εγκρίνει τις δαπάνες. Υπάρχει μόνο η πρόταση της κλινικής επικυρωμένη από την επιστημονική επιτροπή. Δεν έχει εξαντληθεί η διαδικασία. Η διοίκηση δεν έχει κάνει αποδεκτό το πρόγραμμα των εφημεριών.

Εν πάση περιπτώσει, υπήρξαν κάποιες οδηγίες και καθορίστηκαν κάποια ποσά, από τα οποία δεν έπρεπε να αποκλίνουν τα αρμόδια όργανα. Τι κάνουμε λοιπόν σήμερα; Είμαστε στο τέλος του προϋπολογισμού, είμαστε στο Δεκέμβρη και αποθεματικό δεν υπάρχει. Τα ποσά δεν μπορούν κάθε μήνα να αυξάνονται. Μόλις ικανοποιείται το ένα "πλαφόν" να πηγαίνουμε στο επόμενο. Έχουμε, λοιπόν, δώσει οδηγίες στα νοσοκομεία να γίνει η εκκαθάριση με βάση τα προγράμματα του Οκτωβρίου για όλο το χρόνο, ώστε να εκταμιευθεί το συγκεκριμένο κονδύλιο. Και αν κάποιος γιατρός θεωρεί ότι πρέπει να διεκδικήσει δεδουλευμένα ή άλλα, ας το κάνει. Αλλά πρέπει αυτά τα χρήματα να εκταμιευθούν πριν παρέλθει το οικονομικό έτος.

Όπως γνωρίζετε, λειτουργεί μία επιτροπή πολυμελής - πολυμελέστερη θα έλεγα από αυτήν που θα έπρεπε- η οποία μέχρι τις 20 του μηνός είναι υποχρεωμένη να μας υποβάλει πρόταση - πρόταση για την οριστική τακτοποίηση του θέματος των εφημεριών από την 1.1.1999. Περιμένουμε το πόρισμα αυτής της επιτροπής, για να αποφασίσουμε ώστε να λυθεί μια και καλή το θέμα των εφημεριών. Γιατί, όπως γνωρίζετε σαν γιατρός, πουθενά δεν υπάρχει τέτοιο σύστημα σαν αυτό που υπάρχει στην Ελλάδα. Και εδώ έχουμε τη διαφορετικότητα

μας. Πρέπει να αποφασίσουμε με τόλμη και να συνεννοηθούμε. Ξέρετε πουθενά στον κόσμο να μετράει, να παζαρεύει τις εφημερίες η διοίκηση με τους γιατρούς, το Υπουργείο με τις διοικήσεις; Αυτό δεν συμβαίνει πουθενά στον κόσμο.

Περιμένουμε, λοιπόν, την πρόταση των γιατρών. Να είσθε βέβαιοι ότι το θέμα θα λήξει οριστικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Τρίτη είναι η με αριθμό 145/11.11.1998 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Χαράλαμπου Αγγουράκη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικά με τις προσλήψεις νοσηλευτικού προσωπικού στα δημόσια νοσοκομεία κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Σε κινητοποιήσεις προχώρησε η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων στα Δημόσια Νοσοκομεία (ΠΟΕΔΗΝ) σε απάντηση της κωλυσιεργίας της Κυβέρνησης -ουσιαστικά της άρνησής της- να ικανοποιήσει τα δίκαια αιτήματα των νοσηλευτριών, νοσηλευτών και των άλλων εργαζομένων στα δημόσια νοσοκομεία της χώρας.

Ενώ εξακολουθούν να εκκρεμούν οι χίλιες οκτακόσιες προσλήψεις προσωπικού (πλην γιατρών) από το 1997, ενώ δεν έχουν προκηρυχθεί ακόμα οι χίλιες πεντακόσιες θέσεις για το 1998, ο νέος Υπουργός Υγείας, στους συνδικαλιστές της ΠΟΕΔΗΝ, μίλησε αόριστα για κάποιες προσλήψεις νοσηλευτικού προσωπικού, όχι όμως μέσω του ΑΣΕΠ και μόνο για τα νοσοκομεία της επαρχίας.

Έτσι όμως δεν θα καλυφθούν οι πιεστικές ανάγκες των δημοσίων νοσοκομείων και των Κέντρων Υγείας της χώρας με το απαραίτητο νοσηλευτικό, αλλά και εργατοτεχνικό προσωπικό, θα εξακολουθήσει το απαράδεκτο καθεστώς των αλλοτρίων καθηκόντων, θα συνεχιστεί η απαράδεκτη επίθεση στις εργασιακές σχέσεις, αφού οι όποιες ελάχιστες προσλήψεις είναι προσλήψεις συμβασιούχων, ενώ οι ανάγκες είναι πάγιες και διαρκείς.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

- Πότε επιτέλους θα γίνουν οι παραπάνω προσλήψεις; Πόσες προσλήψεις θα γίνουν για το 1999, πέρα από τις παραπάνω; Με ποιο χρονοδιάγραμμα θα καλυφθούν οι κενές θέσεις νοσηλευτικού και λοιπού προσωπικού των δημοσίων νοσοκομείων της χώρας, που είναι σε αριθμό περισσότερες από είκοσι χιλιάδες;

- Τι κονδύλι προβλέπτετε στον υπό κατάθεση νέο προϋπολογισμό για το 1999, για να καλυφθούν οι ανάγκες αυτές;

- Πώς θα διασφαλίζονται, η διαφάνεια και τα αντικειμενικά κριτήρια αξιολόγησης για προσλήψεις προσωπικού, όταν παρακάμπεται η διαδικασία προσλήψεων μέσω του ΑΣΕΠ;"

Ο Υφυπουργός κ. Φαρμάκης, έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε Πρόεδρε, κάνε εντύπωση το σκεπτικό της επίκαιρης ερώτησης του κυρίου συναδέλφου και τα στοιχεία που απαριθμούνται δεν είναι ακριβή.

Αναφέρεται για παράδειγμα, ότι πρόκειται να γίνουν προσλήψεις νοσηλευτικού προσωπικού, χωρίς το ΑΣΕΠ και μόνο για τα νοσοκομεία της επαρχίας. Παρακαλώ τον κύριο συνάδελφο να μας αναφέρει μία πρόσληψη που έχει συντελεστεί ή μία προκήρυξη που βρίσκεται σε εξέλιξη ή μία προκήρυξη που πρόκειται να γίνει και δεν υπακούει στα κριτήρια του ν. 2190, όπως αυτός τροποποιήθηκε μέσω των διαδικασιών του Ανωτάτου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού. Δεν χρειάζεται να δημιουργούμε εντυπώσεις, έστω και αν θέλουμε κάποια θέματα για δικούς μας λόγους να τα εκμεταλλευτούμε ως κόμματα.

Θέλω να διαβεβαιώσω και το Σώμα και τον κύριο συνάδελφο και τον ελληνικό λαό μέσω της Βουλής, ότι δεν υπάρχει δυνατότητα πρόσληψης προσωπικού σε δημόσιο νοσοκομείο της χώρας, από το προσωπικό της καθαριότητας μέχρι το προσωπικό της οιασδήποτε βαθμίδας, χωρίς εφαρμογή του ν. 2190 όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα μέσω του Ανωτάτου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού. Δεν υπάρχει τέτοιο θέμα.

Επίσης, δεν υπάρχει θέμα πρόσληψης γιατρού, χωρίς την κρίση από τα αρμόδια συμβούλια κρίσης. Μην επανερχόμαστε, λοιπόν,

για να δημιουργούμε εντυπώσεις.

Σε ό,τι αφορά τις είκοσι χιλιάδες κενές θέσεις, υποθέτω ότι θα είναι ο αριθμός που προκύπτει από το άθροισμα όλων των κενών οργανικών θέσεων που δεν είναι καθόλου επικαιροποιημένες. Δεν λέει τίποτα αυτός ο αριθμός, κύριε συνάδελφε.

Αυτό που μπορώ να σας πω είναι, ότι οι προσλήψεις προσωπικού που έχουν εγκριθεί μέχρι 31.5.98 έχουν προκηρυχθεί και η διαδικασία βρίσκεται σε διάφορα στάδια εξέλιξης, είναι τέσσερις χιλιάδες επτακόσιες πενήντα και τα κονδύλια για να προσληφθεί αυτό το προσωπικό υπάρχουν και έχουν εγγραφεί στη μισθοδοσία του Υπουργείου. Λογίζονται δηλαδή ως υπηρετούντες αυτοί οι υπάλληλοι, διότι για να γίνει η έγκριση και η προκήρυξη αυτών των θέσεων έχουν δεσμευτεί τα ανάλογα κονδύλια. Είναι δεσμευμένα 16,5 (16.500.000.000) δισεκατομμύρια για την ολοκλήρωση των προσλήψεων για τις τέσσερις χιλιάδες επτακόσιες πενήντα θέσεις.

Επίσης, είναι εγγεγραμμένα στον προϋπολογισμό του 1999, όπως έχει τυπωθεί και κατατεθεί στη Βουλή, άλλα δύο δισεκατομμύρια (2.000.000.000) δραχμές για νέες προσλήψεις, για προσλήψεις δηλαδή που θα ζητηθεί να έγκριση της με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου.

Αν χρειαστεί, το Υπουργείο έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει από άλλους κωδικούς κονδύλια και να αυξηθεί αυτός ο αριθμός των προσλήψεων.

Θα σταματήσω εδώ, κύριε Πρόεδρε, και αν χρειαστεί, θα επανέλθω στη δευτερολογία μου.

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

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Πολύ φοβούμαι, ότι ο κύριος Υπουργός θα χρειαστεί να επανέλθει στη δευτερολογία. Εφόσον έχουμε τώρα τη δέσμευσή σας ότι δεν πρόκειται να γίνει καμία πρόσληψη εκτός του ΑΣΕΠ, τόσο το καλύτερο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Μα, δεν έχει γίνει από το 1994 και μετά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΓΟΥΡΑΚΗΣ: Εμείς, στην ερώτησή μας δεν είπαμε ότι έγινε, μπορεί να είναι λάθος πληροφορία. Πέστε μας ότι είμαστε λάθος πληροφορημένοι, ότι ο νέος Υπουργός Υγείας δεν μπορεί καν να έχει αφήσει να εννοηθεί ότι μπορεί να γίνει κάτι τέτοιο. Εμείς δεν είπαμε ότι έγινε, αλλά ότι υπάρχει αυτή η πληροφορία.

Δεύτερον, είπατε ότι οι είκοσι χιλιάδες είναι πάρα πολλές, αλλά δεν μας είπατε πόσες είναι οι συγκεκριμένες. Η Κυβέρνησή σας αυτήν τη στιγμή πόσο εκτιμά το εύρος των ελλείψεων που υπάρχουν;

Τρίτον, επιτρέψτε μου να είμαι λίγο δύσπιστος ως προς τον αριθμό που ανακοινώσατε. Δεν κατάλαβα για ποια χρονιά γίνεται λόγος. Αν σημείωσα καλά, εσείς κάνετε λόγο για τεσεράμισι χιλιάδες θέσεις νοσηλευτικού προσωπικού, το οποίο βρίσκεται σε μία διαδικασία προσλήψεων. Θα ήθελα να σας θυμίσω όμως ότι ο προκάτοχός σας, ο κ. Γείτονας, το Φλεβάρη του 1998 είχε διαβεβαιώσει την Αίθουσα ότι μέσα στο 1998 θα γίνονταν οι προσλήψεις τριςήμισι χιλιάδων εργαζομένων, νοσηλευτικού και άλλου προσωπικού. Είμαστε ήδη στο τέλος του χρόνου και σεις αυξήσατε τον αριθμό και τον κάνετε τεσεράμισι χιλιάδες. Αλλά μέχρι στιγμής μιλάμε για "θα". Δεν έχουμε δει ακόμη να υλοποιείται κάτι συγκεκριμένο.

Θα σας παρακαλούσα να μας απαντήσετε, τι θα γίνει με τα νοσοκομεία της πρωτεύουσας. Δεν είναι τυχαίο ότι κάνουμε λόγο για ενδεχόμενες προσλήψεις στην επαρχία. Επιμένουμε και σε αυτό. Είμαι βέβαιος ότι αντιλαμβάνεσθε θαυμάσια ότι δεν μπορούν να λειτουργήσουν τα νοσοκομεία χωρίς την επάνδρωση τέτοιων κατηγοριών.

Με την ευκαιρία -αν και δεν είναι αντικείμενο της ερώτησης αυτής- θα ήθελα να πω πως κάτι επιτέλους πρέπει να γίνει με τις συνθήκες εργασίας και ασφάλειας αυτών των εργαζομένων, ειδικά σε μαγειρεία, πλυντήρια, σιδερωτήρια κλπ. Δεν έχω μεγάλη εμπειρία, αλλά φθάνουν αυτά που είδα, είναι πολύ

άσχημες οι καταστάσεις.

Πρέπει να μας πείτε πόσες είναι οι θέσεις που εκτιμάτε.

Τέλος, αν μιλάμε για τα δύο δισεκατομμύρια που προβλέπει όντως ο προϋπολογισμός για το 1999, να σας πω ότι σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο -δεν αναφέρομαι στα 16,5- είχατε τρία δισεκατομμύρια. Άρα το μειώνετε κατά 33%. Δεν ξέρω πόσες θέσεις μπορούν να προκύψουν από τα δύο δισεκατομμύρια.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Κύριε συνάδελφε, νομίζω ότι υπήρξα σαφής. Η εξέλιξη της διαδικασίας πρόσληψης τεσσάρων χιλιάδων επτακοσίων πενήντα ατόμων βρίσκεται σε διάφορα στάδια. Από αυτούς οι τετρακόσιοι είναι γιατροί και οι υπόλοιποι λοιπό προσωπικό των νοσοκομείων. Υπάρχουν ενστάσεις και μια χρονοβόρος διαδικασία που η συντόμευσή της μας απασχολεί. Μπορεί σύντομα να ζητήσουμε την έγκρισή σας για κάποια ρύθμιση. Αλλά αυτός είναι ο αριθμός του προσωπικού που πρόκειται να προσληφθεί.

Επίσης, έχει ζητηθεί από τον Ιούνιο του 1998 και πρόκειται να προχωρήσει η προκήρυξη και άλλων χιλίων τριακοσίων πενήντα εννιά θέσεων νοσηλευτικού, παραϊατρικού, τεχνικού και λοιπού προσωπικού από το ΑΣΕΠ.

Είναι επίσης εγγεγραμμένα και άλλα δύο δισεκατομμύρια για νέες προσλήψεις πέραν αυτών για το έτος 1999, και θα ζητηθεί η έγκρισή τους.

Σας είπα ότι υπάρχουν και κάποιοι κωδικοί στο Υπουργείο που, αν κρίνουμε ότι θα πρέπει να δώσουμε ακόμη μεγαλύτερη προτεραιότητα στις προσλήψεις, θα χρησιμοποιηθούν για να αυξηθεί ο αριθμός που χωράει στα δύο δισεκατομμύρια τον οποίο δεν είμαι έτοιμος να προσδιορίσω επακριβώς, αλλά δεν είναι δύσκολο να υπολογιστεί.

Σε ό,τι αφορά τον ακριβή αριθμό των κενών, δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί. Κι εγώ μπορώ να σας μιλήσω για έναν αριθμό,

όπως αυτός προκύπτει από τα κενά των οργανισμών των νοσοκομείων ως άθροισμα.

Αυτό δεν σημαίνει ότι αυτές είναι οι πραγματικές ανάγκες. Τα νοσοκομεία έχουν αλλάξει. Έχει μπει η προηγμένη τεχνολογία και αντικαθιστά ανθρώπινα χέρια. Είναι βέβαιο ότι οι ελλείψεις είναι πολλές, πολύ περισσότερες από αυτές που αναμένεται να καλύψει ο αριθμός του προσωπικού που σας ανέφερα. Σημειώνω όμως με μεγάλη ειλικρίνεια ότι δεν υπάρχει καμία δυνατότητα να καλυφθούν με ταχύτερα βήματα τα κενά από την ταχύτητα με την οποία καλύπτονται τα τελευταία τρία, τέσσερα χρόνια.

Από το 1990 μέχρι το 1994 δεν προσελήφθη προσωπικό στα νοσοκομεία. Δεν μπορεί να γίνει κάλυψη των αναγκών με ταχύτερα βήματα. Προσπαθούμε, λοιπόν, να στηρίξουμε ειδικές μονάδες, εκεί που υπάρχουν μεγαλύτερες ανάγκες. Και βέβαια είναι λάθος αυτό που λέτε ότι αφορά μόνο τα νοσοκομεία της επαρχίας. Αφορά και τα νοσοκομεία του λεκανοπεδίου. Τώρα γίνεται μία καταγραφή υπαλλήλων που θέλουν να μεταταγούν από νοσοκομεία του κέντρου στην επαρχία, για να δούμε που πρέπει να προκηρύξουμε θέσεις. Εξετάζουμε, μήπως πρέπει να ικανοποιήσουμε πρώτα αυτά τα αιτήματα και μετά να γίνουν οι προκηρύξεις για την κάλυψη αναγκών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Η τέταρτη με αριθμό 137/11.11.98 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ανδριανής Λουλέ προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με την καταβολή της επιχορήγησης του Υπουργείου στο Λαογραφικό Μουσείο Λάρισας, διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Επίσης η πέμπτη με αριθμό 131/10.11.98 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Τσαφούλια προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την πορεία των έργων της μεγάλης και της μικρής περιμετρικής οδού των Πατρών κλπ., διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επίκαιρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η με αριθμό 8/29.10.98 επερώτηση των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Αναστασίου Νεράντζη, Γεωργίου Καλού, Ιωάννη Τζωάννου, Αθανασίου Βαρίνου, Παναγιώτη Μελά, Γεωργίου Τρυφωνίδη, Ηλία Βεζδρεβάνη, Κωνσταντίνου Καραμηνά, Ιωάννη Λαμπρόπουλου, Θεοφάνη Δημοσχάκη, Ιωάννη Χωματά, Γεωργίου Ορφανού και Ελευθερίου Παπαγεωργόπουλου, προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης στους τομείς Λιμενικών Θεμάτων Ο.Λ.Π., Ν.Α.Τ. κλπ.

Η Νέα Δημοκρατία ορίζει ως Κοινοβουλευτικό της Εκπρόσωπο στη συζήτηση της σημερινής επερώτησης τη Βουλευτή κ. Θεοδώρα Μπακογιάννη.

Ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου ορίζει ως Κοινοβουλευτικό του Εκπρόσωπο τη Βουλευτή κ. Στέλλα Αλφιέρη.

Ο Βουλευτής κ. Ροβέρτος Σπυρόπουλος ζητά ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Εγκρίνει η Βουλή;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο πρώτος των επερωτώντων κ. Αναστάσιος Νεράντζης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην ουσία πρόκειται περί επανακαταθέσεως μιας επερωτήσεως που είχαμε συντάξει και καταθέσει οι συνάδελφοί μου και εγώ από τον περασμένο Μάιο. Η επερώτηση εκείνη δεν πρόλαβε να συζητηθεί, διότι, λόγω του θέρους, διεκόπησαν οι εργασίες της Ολομελείας της Βουλής. Σήμερα επανέρχεται προς συζήτηση.

Εκείνο που είναι εξαιρετικά λυπηρό είναι να διαπιστώνει κανείς ότι, μετά από έξι ολόκληρους μήνες, η επερώτηση αυτή διατηρεί μία διαχρονική επικαιρότητα. Όλα εκείνα τα προβλήματα, τα οποία θέταμε με την επερώτηση του Μαΐου, εξακολουθούν και σήμερα να υφίστανται. Τα περισσότερα δε από αυτά έχουν πάρει οξύτερη μορφή. Θα μπορούσε βεβαίως να αναγνωρίσει κανείς ότι το μόνο θέμα εξ όσων θίγονται εδώ, που έχει επιλυθεί, είναι εκείνο της τοποθέτησεως επιπέδους προέδρου στον Ο.Λ.Π., ενός προέδρου όμως ανώδυνου, ανεπαίσχυντου, αόρατου, αφού στην ουσία από κανένα μέτρο ή από καμία ουσιαστική απόφαση δεν διαπιστώθηκε η παρουσία του.

Ας έρθουμε τώρα στα επιμέρους κεφάλαια της επερώτησης και ας τα διατρέξουμε με συντομία. Ο χαρακτηρισμός "λιμάνι της αγωνίας", κύριε Υπουργέ, φαίνεται ότι πάει πολύ, ταιριάζει και σε σας και στο Υπουργείο σας. Δεν εννοώ βέβαια να δημοτικά πράγματα του Πειραιά, γιατί σε αυτά στις πρόσφατες εκλογές κατέβηκε συνδυασμός με τίτλο "Λιμάνι του Πειραιά" και μάλιστα είχε μία ευπρόσωπη-συμπαθητική παρουσία. Και βεβαίως δεν εννοώ αυτό το "λιμάνι της αγωνίας", διότι τα αποτελέσματα εκείνων των δημοτικών εκλογών σας πλήγωσαν και προσωπικά και από πλευράς παρατάξεως.

Το "λιμάνι της αγωνίας", σαν τίτλος, θεωρώ ότι πηγαίνει ασορτί στη σημερινή κατάσταση την οποία παρουσιάζουν τα λιμάνια και όχι μόνο τα εμπορευματικά. Δανειζόμαι από τον Τύπο μερικά εντελώς πρόσφατα περιστατικά, τα οποία, κατ' ατυχή συγκυρία, συνέβησαν όλα στις 23 Ιουλίου φέτος.

Το πλοίο "Ρομίλντα" λόγω κάποιων ισχυρών ανέμων δεν μπόρεσε να πλευρίσει στη Μύκονο, υποχρεώθηκε να πάει στη Σύρο και το πρωί στις 06.00' διακομήθηκαν οι επιβάτες του στη Μύκονο. Το πλοίο "Κάντια" που εκτελούσε δρομολόγιο της γραμμής Κισάμου, λόγω των ισχυρών ανέμων, προσέκρουσε στην προβλήτα. Από την άλλη, το πλοίο "Πηνελόπη", πάλι λόγω των ισχυρών ανέμων στο λιμάνι της Τήνου και σε κάποιους βράχους που υπάρχουν εκεί και αυτό προσέκρουσε. Ευτυχώς, σε κανένα από τα τρία αυτά ατυχήματα, δεν υπήρξε τραυματισμός, πολύ δε περισσότερο

απώλεια ανθρώπινης ζωής. Ευτυχώς, οι συνέπειες περιορίστηκαν μόνο σε υλικές ζημιές και, δυστυχώς για εσάς, δεν μπορεί να αποδοθεί αυτό το casus στις τρεις περιπτώσεις σε πλημμέλεια ή ατελή άσκηση των καθηκόντων των κυβερνητών. Και τα τρία αυτά ατυχήματα, η σταχυολόγηση είναι εντελώς πρόχειρη, πάντως ενδεικτική, αποδεικνύουν περίτρανα, επιπλέον πάντως, τη δεινή κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις και τα λιμάνια όλης της χώρας στα οποία τίποτε το ουσιαστικό δεν έχει γίνει.

Όμως τα πράγματα δεν περιορίζονται σ' αυτά τα λιμάνια μόνο. Είναι οικτρή η κατάσταση και του εμπορευματικού λιμανιού του Πειραιά. Γνωρίζετε, αν δεν απατώμαι, ότι στις 2 Απριλίου, η Διεθνής Ναυτική Ένωση σας απηύθυνε επείγουσα επιστολή μέσα στην οποία, μεταξύ των άλλων, διεκτραγουδούσε και την κατάσταση στην οποία βρισκόταν και βρίσκεται ο Πειραιϊκός εμπορευματικός λιμένας. Γνωρίζετε ότι παρόμοιες παρεμβάσεις έκανε και το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Αθήνας, καθώς και το Ναυτικό Επιμελητήριο. Και ενώ όλα αυτά συμβαίνουν, εδώ στον τόπο μας, στον κατ' εξοχήν εμπορευματικό λιμένα της χώρας, τον Πειραιά, τον Πειραιά της ιδιαίτερης εκλογικής σας περιφέρειας και της δικής μου και δύο ακόμη εκ των αξιοτίμων συναδέλφων επερωτώντων της Νέας Δημοκρατίας, κοιτάζτε τι συμβαίνει στη Βαρκελώνη. Το Μάιο συνήλθε εκεί η Επιτροπή η αρμοδία, για να συζητήσει πολιτικές και θέματα που αφορούν τα λιμάνια και τα λιμενικά έργα, και που έχουν σχέση με τη ναυσιπλοΐα και την ασφάλειά της, αφορούν γενικότερα την εξασφάλιση του ανταγωνισμού στα λιμάνια, αφορούν τη βελτίωση ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Και ενώ αυτά συμβαίνουν εκεί, η χώρα μας, με ένα κατ' εξοχήν δυναμικό εμπορικό στόλο, με θάλασσα που την περιβάλλει και με παράδοση πλουσιότατη, περί άλλα τυρβάζει. Δεν προετοιμάζεται καθόλου και κινδυνεύει έτσι να μείνει έξω από το παιχνίδι, και όχι μόνο αυτό, αλλά να θεωρηθεί ως παραβάτης των κοινοτικών θεσμικών κανόνων και να της επιβληθεί και πρόστιμο.

Ώστε, λοιπόν, η κατάσταση των λιμανιών της χώρας, για κάποια από αυτά τα σημεία οι συνάδελφοί μου που θα ακολουθήσουν ιδιαίτερα ο κ. Τζωάννος και αν δεν απατώμαι και ο κ. Καλός, θα αναφερθούν με περισσότερες λεπτομέρειες.

Δεν είναι όμως ότι η αβελτηρία του Υπουργείου επί των ημερών σας, σημειώνεται μόνο στα λιμάνια, εμπορευματικά και μη. Υπάρχουν και άλλοι τομείς που στενάζουν. Ας δούμε ποιοι είναι αυτοί και τι παρουσιάζουν.

Πάμε στον ΟΛΠ. Αλήθεια, έχετε αποφασίσει, κύριε Υπουργέ, τι θα γίνει στον ΟΛΠ; Αλήθεια έχετε ψηλαφίσει περί τίνος πρόκειται; Η ψηλάφηση, άλλωστε, είναι μία μέθοδος οικεία σε εσάς, λόγω και του επαγγελματικού σας αντικειμένου, εκτός πολιτικής, μαιευτήρας, είστε, άλλωστε. Έχετε, αντιληφθεί, λοιπόν, ότι εδώ δεν πρόκειται για έναν οργανισμό ήσσονος σημασίας, ο οποίος όμως κατέστη ήσσονος σημασίας επί των ημερών σας; Πάντως, ο οργανισμός αυτός, ιδρύθηκε με νόμο επί Ελευθερίου Βενιζέλου το 1930. Έκτοτε, με δύο νομοθετικές παρεμβάσεις, σημαντικές, το 1950 και το 1981, ο οργανισμός αυτός απέβη όχι απλώς κερδοφόρος, αλλά έπαιξε ένα γενικότερο ευεργετικό ρόλο στην πορεία της ελληνικής οικονομίας. Το τελευταίο που θα πω και το σημειώνω με ιδιαίτερη έμφαση, είναι ότι δεν χρειάστηκε ποτέ να καταφύγει στην κρατική επιδότηση για να μπορέσει να ορθοποδήσει.

Έτσι, λοιπόν, σ' αυτόν τον οργανισμό, αποφασίσατε να ετέμβετε. Πάει καλά. Πρέπει όμως να ξεκαθαρίσουμε, τι είναι αυτό που πάτε να κάνετε. Πρέπει να αναλογισθείτε ότι αυτή η προσπάθεια να τον καταστήσετε ανώνυμη εταιρεία ή να τον μετοχοποιήσετε, ενέχει εκείνους τους κινδύνους που παρουσίασαν, άλλα παρόμοια πρόσφατα εγχειρήματα της κυβερνήσεώς σας, εγχειρήματα που οδηγήσαν σε πλήρη αποτυχία. Ένα άλλο στοιχείο είναι ότι αυτά προσκρούουν, το έχει επισημάνει και η νομική σας υπηρεσία, σε κοινοτικά θέσμινα, γιατί έτσι θα πρέπει να προβείτε σε καταργήσεις προνομίων και φοροαπαλλαγών, των οποίων σήμερα απολαμβάνει ο

οργανισμός αυτός.

Από την άλλη πλευρά, για να εξασφαλίσετε την ομαλή ροή της συνταξιοδότησης στους χίλιους εννιακόσιους συνταξιούχους του Ο.Λ.Π., είναι ανάγκη να καταβάλετε εννενήντα δισεκατομμύρια (90.000.000.000) δραχμές, ποσό το οποίο υπερβαίνει στην ουσία και αυτά τα ενεργά στοιχεία, τα σημερινά, του Ο.Λ.Π.

Η μελέτη την οποία εξεπόνησε το Πανεπιστήμιο Πειραιώς κατεδείχθη στην πράξη ρηχή, απρόσφορη για να αποτελέσει το εργαλείο εκείνο το οποίο μπορεί να μας οδηγήσει σε μια πετυχημένη, με παραγωγικές προοπτικές, επέμβαση σε αυτόν τον τομέα και σ'αυτόν το χώρο. Έτσι, λοιπόν, το θέμα του Ο.Λ.Π. χωλαίνει.

Αλλά δεν είναι μόνο η αλλαγή της μορφής την οποία επιχειρείτε, είναι και οι καταγγελίες του καροτομηθέντος, απομακρυσμένου, - όπως θέλετε πείτε το- Προέδρου του Ο.Λ.Π., τέως συναδέλφου μας Βουλευτού του ΠΑ.ΣΟ.Κ., του κ. Κλαυδιανού. Δεν στέκομαι στις προσωπικές αιχμές εναντίον σας. Αυτά είναι ενδοπασοκικά τερτίπια, θα τα βρείτε μεταξύ σας. Εγώ από τις καταγγελίες Κλαυδιανού προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και παριστάμενο εδώ, στέκομαι μόνο σε εκείνες -αυτό επιβάλλει η προσωπική μου ευπρέπεια τουλάχιστον- που αφορούν τον τρόπο διοικήσεως.

Κύριε Υπουργέ, σας κατήγγειλε ο κ. Κλαυδιανός, ότι "ο Υπουργός δεν θέλησε ποτέ να μπει στα μεγάλα και σοβαρά προβλήματα του Οργανισμού... Ασχολήθηκε επιφανειακά και ρηχά με το λιμάνι... Δεν απορρόφησε κοινοτικά κονδύλια εννέα δισεκατομμυρίων (9.000.000.000) δραχμών". Παρακάτω ισχυρίζεται για σας ότι "άλλα λέει τη μια και άλλα λέει την άλλη".

Όταν, λοιπόν, όχι ο πρώτος περιπατητής, αλλά ο επίσημος πρόεδρος κομματικός συντέκνός σας και μάλιστα διακεκριμένος, καταγγέλει τον τρόπο ασκήσεως διοικήσεως σε έναν τόσο σημαντικό και ευαίσθητο οργανισμό, τότε κάτι δεν πάει στο Βασίλειο της Δανίας.

Να σταθώ επίσης και στις δικές σας καταγγελίες, στο ίδιο εκείνο σήριαλ, το οποίο πολλές μέρες απασχόλησε τον Τύπο.

Είπατε, ότι "στο λιμάνι απειλήθηκε ακόμη και η ζωή μου". Πότε; Πού; Γιατί άραγε; Από ποιους; Και σε ποιες ενέργειες προβήκατε, κύριε Υπουργέ; Καταγγείλατε άραγε αυτούς που τόλμησαν να απειλήσουν το πρόσωπο, την ακεραιότητα, την τιμή και δεν ξέρω τι άλλο, ενός Υπουργού μίας κοινοβουλευτικής κυβέρνησης;

Παρακάτω λέτε, ότι "υπάρχουν ακόμη και σήμερα μέσα στο λιμάνι οι λεγόμενοι "πιτσικόμυγες", οι οποίοι δεν δημιουργούν τις παρανομίες, αλλά τις καλύπτουν".

Λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ποιοι είναι αυτοί; Εάν υπάρχουν πράγματι και τους γνωρίζετε, τότε, μη καταγγέλλοντάς τους, έχετε γίνει συνένοχός τους. Εάν πάλι δεν τους γνωρίζετε, τότε τι τους καταγγέλλετε; Αυτή η αοριστολογία βοηθάει σε τίποτα;

Λέτε στη συνέχεια, στις ίδιες δηλώσεις σας, ότι εσείς παρενέβητε "...για την αλλαγή της επιτροπής παραλαβής των έργων του οργανισμού που παρέμεινε η ίδια επί δέκα χρόνια". Μα ήδη, στο μέτρο που αυτό είναι ακριβές -και δεν έχω κανένα λόγο να αμφισβητήσω την τοποθέτησή σας, προς Θεού- γιατί περιμένετε δύο χρόνια, αφού είχατε ψηλαφίσει ότι η επιτροπή αυτή, η τόσο ευάλωτη, η τόσο ευαίσθητη, ήδη ήταν επί ενάμισι-δύο χρόνια επί των ημερών σας η ίδια; Βλέπουμε λοιπόν ότι και στον Ο.Λ.Π. τα πράγματα δεν είναι καθόλου καλά.

Ας προχωρήσουμε όμως κάπου αλλού. Ας δούμε τι συμβαίνει στο Λιμενικό Σώμα. Υπάρχουν και εκεί καταγγελίες. Βεβαίως εκεί οι καταγγελίες προέρχονται επίσης από έναν άνθρωπο, ο οποίος είναι γνωστό ότι είχε επίσημη ΠΑΣΟΚική ταυτότητα. Δεν στέκομαι στα όσα κατήγγειλε εκείνος, στέκομαι μόνο σε μια θαρραλέα δήλωσή σας, στην οποία εγώ έχω το κουράγιο -και το είχα πάντοτε, κύριε Υπουργέ- να την επαινέσω.

Είπατε, λοιπόν, στις 4 Μαρτίου 1998, σε μια κρίση ειλικρινείας - μπορεί να μην ήταν και κρίση και να είσθε ειλικρινής, δεν σας το αμφισβητώ, ενδεχομένως πάντως σε μια αυτοκριτική κομματική- εν

όψει εκείνων των καταγγελιών, ότι "τα τελευταία χρόνια, το Λιμενικό Σώμα έχει τραυματιστεί εξαιτίας της αποστρατείας στελεχών του σε εφαρμογή μιας φιλοσοφίας που με βρίσκει προσωπικά αντίθετο".

Χειροκροτούμε, κύριε Υπουργέ. Αλλά για να δούμε στη συνέχεια, ποιος είναι ο τύπος και τόπος εφαρμογής αυτής της δηλώσεώς σας.

Ήδη, προ δύο τριών μηνών, συζήτησε εκεί στο Υπουργείο σας το αρμόδιο συμβούλιο τις αιτήσεις επαναφοράς δεκαέξι από τους ανθρώπους αυτούς, από την απομάκρυνση των οποίων τραυματίστηκε -κατά τη δήλωσή σας- πράγματι το Λιμενικό Σώμα.

Μεταξύ αυτών των δεκαέξι να σας υπενθυμίσω μερικά ονόματα που ίσως είναι ενδιαφέροντα και σε σας και στο Σώμα. Είναι ο τότε αντιπλοίαρχος Μηνασής, ο οποίος υπηρετούσε στην Καβάλα και ο οποίος απεκάλυψε το σκάνδαλο του καλαμποκιού, αν δεν το ξέρετε. Γνωρίζετε ποιο είναι το σκάνδαλο του καλαμποκιού, το γνωρίζει και η Αίθουσα.

Μεταξύ αυτών είναι ένας μετέπειτα διαπρεπής κοινωνικός άνθρωπος, άξιος αξιωματικός του Λιμενικού -διετέλεσε κεντρικός λιμενάρχης του Πειραιά- ο Παν. Δαβάκης, ο οποίος μετά εξελέγη αναπληρωτής νομάρχης κλπ., δηλαδή είχε μια λαμπρά κοινωνική προέκταση της στρατιωτικής του καριέρας.

Από αυτές τις δεκαέξι αιτήσεις επαναφοράς, δεν κάνατε, κύριε Υπουργέ, καμία δεκτή. Αυτό είχε συμβεί στο Λιμενικό Σώμα -και αν κάνω λάθος θα με διορθώσετε- μόνο μια φορά από το 1974, οπότε πράγματι συνέτρεχε αποχρών λόγος να μην επανέλθει ο δικαιωθείς, διότι αυτός ήταν κατά τις πληροφορίες και κατά τις κρίσεις εκείνες, διακεκριμένος χουντικός.

Και ποιο είναι το οξύμωρο; Ότι και οι δεκαέξι αυτοί είδαν τις αιτήσεις τους να απορρίπτονται με το ίδιο σκεπτικό το οποίο το Συμβούλιο Επιτελείας ακύρωσε τις αποστρατίες τους.

Βλέπω, κύριε Υπουργέ, ότι σπεύδετε να σημειώσετε και ξέρω την απάντησή σας. Εμείς, στα δικαστήρια, αυτό το λέμε "καθ'υποφοράν απάντηση", απαντούμε δηλαδή πρώτοι πριν μας υποβληθεί η ερώτηση. Θα μου πείτε ότι αυτά τα απεφάσισε ένα όργανο του οποίου προεδρεύει ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και αυτό το όργανο είναι καθαρά στρατιωτικό και αυτό το όργανο δεν υπακούει στις υποδείξεις και τις εντολές του Υπουργείου. Όμως, όλοι εδώ γνωρίζουμε πόσο τα όργανα αυτά τελικά είναι υπάκουα - δεν θέλω να πω πειθήνια- στις επιθυμίες, τις εντολές και τις γραμμές του ιδίου του αρμοδίου Υπουργού.

Άρα, η δήλωσή σας ότι τραυματίστηκε το Λιμενικό Σώμα, εξ αιτίας της αποστρατείας αθρόων αξίων αξιωματικών, στην ουσία απέβη κενός τύπος και στην ουσία απέβη μία χλεύη και μία ειρωνεία σε βάρος εκείνων των αξίων αξιωματικών, οι οποίοι δεν είχαν καταφέρει να προσαρτηθούν στο άρμα της κυβερνώσας παράταξης. Αν όμως, έμεναν τα πράγματα εδώ θα μπορούσαμε να πούμε ότι εν πάση περιπτώσει υπάρχουν κάποιες παραλείψεις.

(Στο σημείο αυτό, την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ**)

Προχωρούμε στη συνέχεια στο θέμα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Η ελληνική ναυτιλία, κύριε Υπουργέ, το γνωρίζετε καλά, πάσχει από δύο σύνδρομα μεταξύ των πολλών άλλων, της φυγής και της αποφυγής. Εκατόν είκοσι επτά πλοία μέχρι το 1997 υπέστειλαν την ελληνική σημαία και σήκωσαν κάποια άλλη και πάνω από τριακόσια πενήντα απέφυγαν να πάρουν την ελληνική σημαία. Η φυγή, λοιπόν, και η αποφυγή της ελληνικής σημαίας είναι μαστιγες για την ελληνική ναυτιλία. Τα μέτρα που λάβατε ή τουλάχιστον αυτά που διακηρύττετε ότι λάβατε, απεδείχθησαν ασπιρίνες σε έναν βαρέως νοσούντα, σε έναν καρκινοπαθή. Και αυτά τα μέτρα λοιδωρήθηκαν στην κυριολεξία από κάθε αρμόδια πλευρά. Έτσι λοιπόν, στον Πειραιά σήμερα η ανεργία των ναυτικών φουντώνει, καλπάζει. Το δουλμπόριο -μη σας φανεί περίεργο, κυρίες και κύριοι συναδέλφοι- και η μεσιτεία ανθούν. Σκεφθείτε ότι υπάρχουν γραφεία τα οποία, για να "μπαρκάρουν" ένα ναυτικό, παίρνουν από διακόσιες χιλιάδες

(200.000) έως επτακόσιες χιλιάδες (700.000) δραχμές. Και κατά καιρούς, επειδή εμένα το γραφείο μου συμβαίνει να είναι στο κέντρο το ναυτιλιακό του Πειραιά, στην οδό Φίλωνος, βλέπουμε δεκάδες αγανακτισμένων τέτοιων ναυτικών να κατακλύζουν τα γραφεία αυτά τα μεσιτικά, να προβαίνουν σε βιαιοπραγίες, να αποκλείουν δρόμους, να διαδηλώνουν εναντίον πάσης αρχής και παντός υπευθύνου.

Αυτή η ανεργία των ναυτικών είναι κάτι πρωτοφανές και δεν οφείλεται απλώς σε λόγους νομοτελειακούς, κατηγορήθησαν παραδείγματος χάρη οι ασυρματιστές εκ των πραγμάτων, επειδή ακολουθήθηκε άλλο σύστημα, άρα μία συμπαθής επαγγελματική τάξη έμεινε χωρίς απασχόληση. Αυτή οφείλεται στο ότι δεν ελήφθη πρόνοια, τόσο και τέτοια, ούτως ώστε να θωρακιστεί επιτέλους εκείνο το κομμάτι της ελληνικής ναυτιλίας, που υπόκειται στον ανταγωνισμό.

Και πάμε τέλος και στο NAT. Το NAT, κύριε Υπουργέ, το ξέρετε ότι βουλιάζει. Κάνετε κάποια βήματα. Τα βήματα αυτά σας είχαμε επισημάνει ότι δεν θα αποδώσουν και τελικά πράγματι δεν απέδωσαν. Παραλείψατε, και εκεί είναι η ευθύνη σας, να εξοβελίσσετε και να εξοστρακίσετε και να απολακτίσετε, αν θέλετε, όλα εκείνα τα στοιχεία που συνιστούσαν ευνοϊκές και προνοητικές διατάξεις. Παραλείψατε να εμπνεύσατε την πολλαπλή διαταραχή επί παλαιότερων ημερών, αλλά πάντως του ΠΑ.ΣΟ.Κ. αρχή της ανταποδοτικότητας.

Και επιτέλους χαιρόμαστε που εξαγγείλατε τη μηχανοργάνωση. Θα ευχόμασταν να είχε αρχίσει ήδη και η λειτουργία της, όμως, χαιρετίζουμε αυτό το σημείο.

Εδώ έχουμε δεκάδες ιατρών οι οποίοι παραπετούνται, μας βομβαρδίζουν με επιστολές και υπομνήματα, ότι παραμένουν απλήρωτοι παρά το ότι έχουν αποδεδειγμένα διενεργήσει ιατρικές πράξεις. Το σχέδιο της Νέας Δημοκρατίας που υπήρχε στα συρτάρια του NAT το 1993 και το οποίο είχε επαινεθεί από πολλούς φορείς, και όχι αδικώς, δεν φαίνεται να σας ήταν ιδιαίτερα ευχάριστο.

Έτσι λοιπόν το NAT, το Λιμενικό Σώμα, τα λιμενικά έργα, η ανεργία των ναυτικών, δεκάδες καιροί τομείς -και άλλοι θα ακολουθήσουν από τους συναδέλφους μου- οι οποίοι είναι της δικής σας ευθύνης, κύριε Υπουργέ, είναι του δικού σας αντικείμενου, παραμένουν ακόμη, όχι με κακή πολιτική -αυτό θα ήταν τελικά ευχής έργο- αλλά χωρίς καν πολιτική. Και επειδή, κύριε Υπουργέ, δεν θέλω να σας στενοχωρήσω, ξέρετε τα προσωπικά μου αισθήματα, θέλω να κλείσω επικαλούμενος τον Αριστοφάνη στους "Ιππείς". Είναι πολύ χαριτωμένος και μου φαίνεται ότι ταιριάζει στην περίπτωση. Λέει, λοιπόν, ο Αριστοφάνης: "Ερέτην χρήναι πρώτα γενέσθαι πριν πηδάλιοις επιχειρείν, κατ' εντεύθεν πρῶτα εὐσαι και τους ανέμους διαθρήσαι κατά κυβερνάν αυτών εαυτώ". Δηλαδή, πρώτα πρέπει να γίνεις κωπηλάτης και ύστερα να πιάσεις στα χέρια σου τιμόνι, και τότε θα σταθείς στην πλώρη και τους ανέμους θα μελετάς, κυβερνώντας πια ο ίδιος τον εαυτό σου.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, πιάσατε απευθείας το τιμόνι και ο αντίλαλος αυτού του αριστοφανικού λόγου στην καθομιλουμένη είναι μια παροιμία: "Τ' αμπέλι θέλει αμπελοργό και το καράβι ναύτες". Η κομματική επίδοση, η αξιοπρέπεια, στοιχεία τα οποία σας διακρίνουν και δεν αμφισβητούνται, δεν είναι αρκετά για να προσδώσουν ένα διαβατήριο, προκειμένου κανείς να διέλθει επιτυχώς και να εξέλθει από το χώρο της ναυτιλίας.

Ναυάγησε, κύριε Υπουργέ, η ναυτιλία πολύ χειρότερα από ποτέ άλλοτε και είναι ατύχημα που το ναυάγιο αυτό, ναυάγιο ψυχών, ναυάγιο περιουσιών, ναυάγιο πολιτικής, ναυάγιο δοξασίων, συνέβη επί των ημερών ενός τόσο συμπαθούς κατά τα άλλα Υπουργού.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Καλός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν έλθω εγώ τώρα μετά από τους "Ιππείς" του προλαλήσαντος συναδέλφου και ξεκινώντας αυτό το μικρό πεντάλεπτο που μου δίνει ο Κανονισμός της Βουλής, για να αναπτύξω τις δικές μου θέσεις στην επερώτησή μας, και μιλήσω

απλά και λογοτεχνικά στην πειραιώτικη γλώσσα, θα ήθελα να πω, αντί προλόγου το στίχο από τα τραγούδια που τραγουδάμε στον Πειραιά "κάθε λιμάνι και καημός, κάθε καημός και δάκρυ".

Αλλά να δούμε, τώρα το επίκαιρο δάκρυ τίνος είναι: Είναι άραγε του κ. Καβαλάρη ο οποίος ων κεντρικός λιμενάρχης για λόγους τάχα προσωπικούς ή οικογενειακούς σγκώθηκε και έφυγε ή μήπως του κ. Λιβάνιου που, έχοντας αυτό το πολύ νευραλγικό πόστο, του διευθυντού ασφάλειας ναυσιπλοΐας -αρχιπλοίαρχος και αυτός- παραιτήθηκε; Ή μήπως είναι των δύο άλλων πλοίαρχων των οποίων οι παραιτήσεις πρέπει να γίνουν ή θα γίνουν σε λίγες μέρες αποδεκτές από σας; Τι συμβαίνει επιτέλους; Γιατί, όταν καταθέσαμε αυτήν την επερώτηση είχαμε παραιτήσεις στη διοίκηση του ΟΛΠ. Σήμερα έχουμε παραιτήσεις αλυσιδωτές και στο Λιμενικό Σώμα.

Νομίζω ότι πρέπει να μας ενημερώσετε και δεν θέλω τίποτε άλλο να πω γι' αυτό. Μας διακατέχει αγωνία, εδώ στα έδρανα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για το τι γίνεται, όσον αφορά στην πορεία των λιμένων της χώρας. Θεωρούμε όχι απλώς κομβικά τα λιμάνια μας, όσον αφορά τα δίκτυα τα διευρωπαϊκά, τις συνδυσασμένες μεταφορές και όλη αυτήν την κοσμογονία που συμβαίνει στην Ευρώπη στον τομέα αυτό των μεταφορών. Τα θεωρούμε βασικότατους πόλους οικονομικής ανάπτυξης του συνόλου της χώρας.

Θα ήθελα, λοιπόν, να σας πω ότι, όντως, δεν χρειάζεται κανείς να περιγράψει με πολλά λόγια το τι γίνεται πρώτα απ' όλα στη γειτονιά μας: Σας είναι γνωστό, πιστεύω, ότι οι ανταγωνίστριες χώρες όπως η Ιταλία και η Τουρκία μας έχουν χτυπήσει στο νευραλγικότερο σημείο, αυτό της έλλειψης ανταγωνισμού στις λιμενικές υπηρεσίες.

Δύο καινούρια λιμάνια μπήκαν σε λειτουργία τις ημέρες αυτές, στον Γαλατά -μιλώ για την Τουρκία- και το καινούριο μεγάλο λιμάνι, ανταγωνιστικότατο -να δούμε αν θα το φθάσουμε ποτέ- στη Σμύρνη, που το βάφτισαν οι Τούρκοι, με περισσή πονηριά, "Λιμάνι του Αιγαίου".

Να πω ότι αυτήν τη στιγμή κυτπά τη μερίδα του λέοντος στη Μεσόγειο, το Ιταλικό λιμάνι "Τζόγια Ταύρος". Τώρα που σας έφυγε και η NORASSIA, η εταιρεία που περιμέναμε και ετοιμάζαμε τον ΟΛΠ και τον ντύναμε "νύφη", για να την υποδεχτεί, γνωρίζουμε πού πήγε. Πήγε στο ιταλικό αυτό λιμάνι με την άριστη υποδομή και τις υπηρεσίες που... δεν του διέθεσε ο δικός μας ΟΛΠ!

Έτσι, ενώ έχουμε το 18% και το ελέγχουμε, της παγκόσμιας ναυτιλίας, ενώ όντος είμαστε δακτυλοδεικτούμενοι στον ευρωπαϊκό χώρο, από πλευράς δυναμικότητας, είμαστε από πλευράς και υποδομής και ανταγωνιστικότητας, στον τομέα της αξιοποίησης των λιμανιών της Ελλάδος, οι τελευταίοι.

Δεν είναι αυστηρή κριτική αυτό, δεν είναι υπερβολή. Έχω μπροστά μου, σε οικονομικό φύλλο, προχθεσινή συνέντευξη Έλληνα Ευρωβουλευτού, που δεν ανήκει και στο δικό μας χώρο, ο οποίος λέει ότι δεν έχετε φτιάξει ούτε ένα γραφείο για να δίνετε στοιχεία στους Έλληνες Ευρωβουλευτές, που αγωνίζονται τώρα, πάνω στις γραμμές της Πράσινης Βίβλου, υπέρ των προγραμμάτων ενίσχυσης της υποδομής και της ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών λιμένων. Υποστηρίζει ότι δεν βρίσκουν τίποτα από πλευράς τεκμηρίωσης και από πλευράς ενίσχυσης από την πλευρά του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Να πάμε, όμως, τώρα στο έλλειμμα λιμενικής πολιτικής που εμφανίζεται τα τελευταία χρόνια. Από το 1992 έχουμε την ενιαία ευρωπαϊκή αγορά και δεν κατορθώσατε ως Κυβέρνηση μετά το 1993, να φτιάξετε ένα χώρο στάθμευσης και φύλαξης των προϊόντων που προέρχονται από τις υπόλοιπες χώρες-μέλη, τους εταίρους μας δηλαδή, της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η κατάργηση των τελωνειακών διατυπώσεων στην Ενιαία Αγορά έκανε την ανάγκη αυτή επιτακτικότερη.

Εντός των ημερών, ίσως και απόψε, το Υπουργείο Μεταφορών με καθυστέρηση τριών ολόκληρων ετών και αντιγράφοντας τις δικές μας πολιτικές στις μεταφορές και στους λιμένες, θα έρθει να εξαγγείλει τη στήριξη που θα παρέχει τάχα στους επόμενους μήνες η Κυβέρνηση Σημίτη, στα

ολοκληρωμένα κέντρα συνδυασμένων μεταφορών. Και ενώ είχατε, κύριε Υπουργέ, συγκεκριμένη μελέτη που την πλήρωσε χρυσάφι καθ' ολοκληρίαν η Ευρωπαϊκή Ένωση, και στην οποία συνεισέφερε πολύ το Πανεπιστήμιο Πειραιώς δεν την υλοποιήσατε. Αντίθετα, ξεκινήσατε καινούρια μελέτη πληροφορικής και τηλεματικής για τον ΟΛΠ, με νέα έξοδα και νέο χάσιμο πολύτιμου χρόνου.

Σας ερωτώ: Με βάση και όσα δείχνει ο προϋπολογισμός -θα τα συζητήσουμε μεθαύριο, όταν θα έρθει στη Βουλή, για τη χαμηλότερη πρόβλεψη που έχετε κάνει όσον αφορά τις δαπάνες για τα λιμάνια μας- με ποια υποδομή, με ποιο θετικό προηγούμενο θα προχωρήσετε, με βάση τις αρχές της πράσινης βίβλου, να απορροφήσετε το ενάμισι με δύο δισεκατομμύρια ECU μέχρι το 2008;

Με ποια δυνατότητα και με ποιο "know how" θα προχωρήσετε για να κάνετε στην μετακαμπτοτάζ περίοδο την ανάπτυξη των λιμένων της Αττικής, γιατί τους έχουμε ανάγκη, όπως έχουμε ανάγκη και την γρήγορη ανάπτυξη των υπόλοιπων λιμανιών της χώρας;

Πείτε μας επιτέλους, ποιο είναι το νέο ιδιοκτησιακό ή θεσμικό καθεστώς στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ, πως θα προχωρήσετε, γιατί μέχρι σήμερα δεν το έχει καταλάβει κανείς και γιατί οι εργαζόμενοι είναι οι πρώτοι που αγωνιούν μαζί με εμάς.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ. κ. Τσοβόλας ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο το Βουλευτή κ. Γεώργιο Τσαφούλια.

Ο κ. Τζωάννος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πρόσφατα, η γνωστή διεθνώς εφημερίδα LLOYDS LIST, έκανε ένα σχόλιο που θα ήταν αδιανόητο για την Ελλάδα πριν από λίγα χρόνια. Το σχόλιο έθετε το ερώτημα αν το ελληνικό κράτος, η ελληνική κυβέρνηση, έπαψε να ενδιαφέρεται ουσιαστικά για τη ναυτιλία.

Το σχόλιο αυτό δεν ήταν τυχαίο. Βασίζεται στην απραξία που παρατηρείται από ελληνικής πλευράς σε ό,τι αφορά δύο ζωτικούς για τη χώρα τομείς, της ναυτιλίας αυτής καθ' εαυτής και των λιμένων και μάλιστα σε μια εποχή, που οι ανταγωνιστές μας λαμβάνουν συνεχώς μέτρα στήριξης του ναυτιλιακού κλάδου. Παραδείγματος χάρη, αναφέρομαι στην Ολλανδία, στη Νορβηγία, στη Γερμανία πρόσφατα. Αλλά πέραν τούτου, αυτό γίνεται σε μία εποχή, που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή -και το γνωρίζει αυτό ο φίλος κύριος Υπουργός- και ο κ. Κίνκ, ο αρμόδιος επίτροπος, έχει ξεκινήσει μία διαδικασία διαβουλεύσεων για τη διαμόρφωση κοινής λιμενικής πολιτικής, πέραν των κοινών κανόνων ναυτιλιακής πολιτικής και δη σε ό,τι αφορά το πλαίσιο ενισχύσεων προς τη ναυτιλία.

Πέρυσι το Δεκέμβριο είχε δημοσιευθεί η Πράσινη Βίβλος για τα λιμάνια, σύμφωνα με την οποία προβλέπονται μέτρα, πρωτοβουλίες, διαβουλεύσεις για μια σειρά από θέματα, που είναι ζωτικά για τη χώρα μας, όπως είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας των λιμένων, η διαφάνεια στις κρατικές ενισχύσεις, η συμμετοχή των λιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα κ.ο.κ.

Παράλληλα, έχουμε αυτό που είναι γνωστό ως επιτροπές συνεργασίας, για τους λιμένες. Θα χρησιμοποιήσω το δόκιμο όρο round tables. Πράγματι στην Ελλάδα, επιτέλους, έχει δημιουργηθεί μια σχετική επιτροπή για την προώθηση, επαναλαμβάνω, της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας των λιμένων.

Στην πράξη όμως, το μόνο που βλέπουμε, είναι ανακοινώσεις για μετοχοποίηση ορισμένων λιμένων, χωρίς να υπάρχει ένας κεντρικός μπουσουλός, ένα κεντρικό πλαίσιο δράσης. Βλέπουμε, αντίθετα από την άλλη πλευρά αντιδράσεις των φορέων. Έχω υπόψη μου παραδείγματος χάρη τις επιστολές, που έστειλε ο Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών στον ΟΛΠ και τις απαντήσεις που δόθηκαν.

Σημειώνω την απάντηση της επιστολής του κ. Φαραύτη, που έλεγε ότι "ο Πειραιάς είναι κοινοτικό λιμάνι και θα πρέπει να λειτουργεί με

το γράμμα και το πνεύμα της κοινοτικής νομοθεσίας, ώστε το ενδοκοινοτικό εμπόριο να μπορεί να διεκπεριώνεται γρήγορα και αποτελεσματικά. Δυστυχώς, αυτό δεν συμβαίνει σήμερα στον Πειραιά, με αποτέλεσμα τη σημαντική διαφυγή φορτίων που θα μπορούσαν να έρθουν εδώ υπό άλλες προϋποθέσεις".

Συνεπώς, θα πρέπει να ξεκαθαρίσουν αυτά τα πράγματα, να διαμορφώσουμε πλαίσιο κανόνων ως χώρα και για τη λειτουργία των λιμένων, αλλά και για το ρόλο του κράτους στη λειτουργία των λιμένων και ειδικότερα στις κρατικές ενισχύσεις, κάτι που δεν έχουμε.

Έχουμε και ένα άλλο θέμα, το θέμα της εσωτερικής του εξωτερικού κόστους. Υπάρχει μία κίνηση ευρωπαϊκή, που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και την αειφόρο ανάπτυξη. Εκεί επιδιώκεται η ενθάρρυνση αφ' ενός μεν της μεταφοράς φορτίων από τη στεριά στη θάλασσα -και αυτό είναι γνωστό ως ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων- αλλά συγχρόνως και το ξεκαθάρισμα των κανόνων του παιχνιδιού σε ό,τι αφορά την κοστολόγηση των υπηρεσιών, που προσφέρουν οι υποδομές, περιλαμβανομένων και των λιμένων.

Καμία πρωτοβουλία από την ελληνική πλευρά δεν είχαμε. Αν δεν έχουμε διαμορφώσει εθνικό πλαίσιο δράσης σε όλα αυτά τα θέματα, πώς θα έρθουμε να διαπραγματευθούμε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και με τους εταίρους στο Συμβούλιο, ώστε να προστατεύσουμε και τα ελληνικά συμφέροντα και επιπλέον μέσα σε αυτό το πλαίσιο να ξέρουμε και πώς κάνουμε πραγματικές ιδιωτικοποιήσεις;

Έρχομαι τώρα επιγραμματικά στο θέμα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Είναι λυπηρό -και το λέω με αίσθημα ευθύνης- ότι έχει δημιουργηθεί η εντύπωση ότι ο κύριος Πρωθυπουργός δεν ενδιαφέρεται πλέον για την ποντοπόρο ναυτιλία και γενικώς για τη ναυτιλία. Αυτό το διαπιστώνουμε και από την απουσία αναφορών.

Θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε, τελειώνοντας ότι και η επερώτησή μας στην ουσία είναι και ενισχυτική του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρέπει να βγει από την αφάνεια και να παίξει το ρόλο που του ταιριάζει στο ενδοπασοκικό και στο ενδοκυβερνητικό πλαίσιο. Θέλουμε να αναβαθμίσουμε το ρόλο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε σχέση με τα συναρμόδια Υπουργεία, ώστε να μην υποβαθμίζεται η ναυτιλία, όπως το είδαμε πέρυσι το χειμώνα με το φορολογικό νομοσχέδιο, όταν πρωτοβουλίες στην περιοχή της Πλατείας του Συντάγματος αγνοούν το τι πρέπει να γίνεται στο χώρο της ναυτιλίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Παναγιώτης Μελάς έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πειραιάς βιώνει σήμερα μία έντονη οικονομική δυσπραγία με μεγάλη αύξηση της ανεργίας.

Ο μέσος όρος ανεργίας στη μείζονα περιφέρεια του Πειραιά είναι πολύ πάνω από το 12% που είναι σε πανελλαδική κλίμακα. Ο μέσος όρος ανεργίας του Πειραιά ξεπερνά το 20% και αυτό οφείλεται στην οικονομική πολιτική της Κυβέρνησης, στην εξοντωτική φορολόγηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που αναγκάζονται η μία μετά την άλλη να κλείνουν, στην υπολειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και στη συρρίκνωση, κύριε Υπουργέ, της εμπορικής ναυτιλίας.

Ο ρυθμός με τον οποίο εγκαταλείπουν κάθε χρόνο πλοία το ελληνικό νηολόγιο παραμένει αμείωτος και προκαλεί εφιάλτες στους Έλληνες ναυτικούς και αυτό οφείλεται στην ανύπαρκτη πολιτική στον τομέα της ναυτιλίας.

Το 1997 ενεγράφησαν στο NAT είκοσι εννέα πλοία και διεγράφησαν εκατόν έξι, που σημαίνει ότι είχαμε απώλεια εβδομήντα επτά πλοίων και κατ'επέκταση απώλεια θέσεων εργασίας γύρω στις οκτακόσιες. Το δεκάμηνο του 1998 ενεγράφησαν εβδομήντα τέσσερα πλοία και θα σας αναφέρω και τους κόρους, για να μην πείτε ότι ενεγράφησαν μεγάλω-

τερα πλοία και απεσύρθησαν μικρότερα. Ενεγράφησαν, λοιπόν, εβδομήντα τέσσερα πλοία, χωρητικότητας (δύο εκατομμυρίων διακοσίων είκοσι οκτώ δικοσίων εννέα δραχμών) 2.228.209 κόρους και διεγράφησαν εκατόν δεκαοκτώ πλοία συνολικής χωρητικότητας (δύο εκατομμυρίων διακοσίων ενενήντα οκτακοσίων τριάντα οκτώ δραχμών) 2.290.838 κόρους. Συρρικνώθηκε, δηλαδή, η εμπορική ναυτιλία κατά σαράντα τέσσερα πλοία και κατά εξήντα δύο χιλιάδες εξακόσιους είκοσι εννέα κόρους. Χάθηκαν και φέτος το δεκάμηνο αυτό πεντακόσιες θέσεις εργασίας. Δηλαδή, στις στρατιές των ανέργων ναυτικών προσετέθησαν άλλοι πεντακόσιοι που εναγωνίως προσπαθούν να βρουν εργασία και δεν βρίσκουν και δυστυχώς πολλοί εξ αυτών για να βρουν χρησιμοποιούν άλλους τρόπους ή τους εξαναγκάζουν να χρησιμοποιήσουν άλλους τρόπους.

Και σεις, κύριε Υπουργέ, παρακολουθείτε ως παθητικός παρατηρητής, τις εξελίξεις στον ευαίσθητο και πολύτιμο για την εθνική οικονομία χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, χωρίς να προβαίνετε σε καμία άσκηση πολιτικής που τουλάχιστον να είναι στην κατεύθυνση της επίλυσης αυτών των προβλημάτων. Μία πολιτική που θα έχει σαν στόχο την τόνωση της εμπορικής ναυτιλίας, τη μείωση της ανεργίας των ναυτικών, την αποφυγή της οικονομικής κατάρρευσης του NAT.

Η μείωση των υπό ελληνική σημαία πλοίων, πέραν των άλλων προβλημάτων, δημιουργεί, όπως το ξέρετε πάρα πολύ καλά, και οικονομική κατάρρευση στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, (NAT). Το πάλοι ποτέ εύρωστο αυτό ταμείο, αφού υπέστη από προηγούμενες δικές σας κυβερνήσεις μία επίθεση και χρησιμοποιήθηκε για κοινωνική πολιτική, αναγκάστηκε μετά να ακολουθήσει την τακτική της δανειοδότησης και τώρα, λόγω της ελάττωσης των Ελλήνων ναυτικών, οδηγείται σε οικονομική κατάρρευση. Αυτήν τη στιγμή το NAT, απ' ό,τι λέγεται, έχει έλλειμμα γύρω στα εκατόν τριάντα δισεκατομμύρια (130.000.000.000 δραχμές). Λέγεται μάλιστα ότι θα έχετε δυσκολίες να πληρώσετε τις συντάξεις και το δώρο των ναυτικών και γι' αυτό έχετε ζητήσει από τον κρατικό προϋπολογισμό ένα κονδύλι γύρω στα εννέα εκατομμύρια (9.000.000 δραχμές). Πέστε το αν συμβαίνει για να μην κρατάτε σε αγωνία τους ναυτικούς.

Λόγω του έντονου οικονομικού προβλήματος, που έχει το NAT, έχει έντονο οικονομικό πρόβλημα και ο Οίκος Ναύτου. Γνωρίζετε πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, ότι έχετε εναποθέσει την περιθαλψη των ναυτικών στις πλάτες, η στην καλή διάθεση των "κατά πράξη και περίπτωση γιατρών" και των ιδιωτικών κλινικών.

Υπάρχουν σήμερα γιατροί που έχουν σύμβαση με τον Οίκο Ναύτου κατά πράξη και περίπτωση, που τους χρωστάτε τέσσερα με πέντε εκατομμύρια και έχετε να τους πληρώσετε περίπου δύο χρόνια.

Εάν εσείς, το κράτος παρατυπεί ή παρανομεί -όπως θέλετε πείτε το- έναντι των γιατρών αυτών, πώς μπορείτε να κάνετε έλεγχο σε αυτούς τους γιατρούς, πώς θα μπορέσετε να πείτε ότι αυτοί παρανομούν ή προβαίνουν σε παρατυπίες;

Κύριε Πρόεδρε, στον ελάχιστο χρόνο που μου μένει, θα ήθελα να πω το εξής: Τουλάχιστον ακολουθείστε μία πολιτική, ώστε να κάνετε το NAT να έχει μία οικονομική αυτοτέλεια και να μπορέσει να στηριχθεί στα δικά του τα πόδια.

Υπάρχουν προτάσεις από τους φορείς, όμως εσείς αυτές τις προτάσεις ή δεν θέλετε να τις λάβετε υπόψη ή δεν τις έχετε ακόμα μελετήσει. Πρέπει το NAT να στηριχθεί για το καλό της Εμπορικής Ναυτιλίας, για το καλό των ναυτικών, για να μη ζουν οι ναυτικοί μας μία συνεχή αγωνία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Και λίγο Ιόνιο τώρα.

Ο κ. Τρυφωνίδης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα πέντε λεπτά του χρόνου μου, θα προσπαθήσω συνοπτικά να εκθέσω τους προβληματισμούς μου για την ανυπαρξία σωστής κυβερνητικής δράσης στον τομέα της ναυτιλίας, των λιμενικών εγκαταστάσεων και γενικά της έλλειψης λιμενικής πολιτικής.

Είναι γνωστό ότι η Κυβέρνηση Σημίτη είναι κατώτερη των

περιστάσεων και φυσικά ο χώρος της ναυτιλίας δεν θα μπορούσε να αποτελέσει εξαίρεση, και το επιβεβαιώνει αυτό.

Δεν υπάρχει εθνική ναυτιλιακή πολιτική, ούτε καν τομεακή πολιτική για τους λιμένες. Η πολιτική εφαρμόζεται ευκαιριακά και εύκολα αλλάζει με τις περιστάσεις.

Ακόμα, θα ήθελα να τονίσω ότι δυστυχώς η Ελλάδα, παρ'όλο που έχει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους, στα σχετικά θέματα υποστήριξης του όπως π.χ. στη διαμόρφωση ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής αδρανεί, και δεν συμμετέχει αντίστοιχα.

Αυτήν τη στιγμή συντελείται μία διαδικασία λήψεως αποφάσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως είπαν και οι συνάδελφοί μου, που αφορά στον ελεύθερο ανταγωνισμό των λιμανιών, στη βελτίωση των υποδομών, στα διευρωπαϊκά δίκτυα κλπ και η χώρα μας είναι απουσα. Θα βρεθούμε πιστεύω προ εκπλήξεων και η επερώτηση την οποία κατέθεσε η Νέα Δημοκρατία θέλει να βοηθήσει στο να αφυπνιστεί η Κυβέρνηση, έστω την τελευταία στιγμή.

Ανέφερα προηγουμένως ότι η εθνική ναυτιλιακή πολιτική και η πολιτική στα λιμάνια ασκείται ευκαιριακά. Αυτό φαίνεται, όχι μόνο στα μεγάλα λιμάνια της χώρας, όπως είναι ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη, αλλά και σε λιμάνια μικρότερα, όπως το λιμάνι της Πρέβεζας.

Θα φέρω το παράδειγμα του λιμανιού της Πρέβεζας, για να αντιληφθείτε την αδυναμία άσκησης πολιτικής από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ενετάχθη λοιπόν, ένα βασικό έργο υποδομής στο λιμάνι της Πρέβεζας, προϋπολογισμού ενός δισεκατομμυρίου (1.000.000.000) δραχμών που προέβλεπε την κατασκευή κρηπιδωμάτων συνολικού μήκους εκατόν εβδομήντα μέτρων και βάθους δέκα μέτρων. Κάλυπτε στο λιμάνι της Πρέβεζας ανάγκες, ώστε να λειτουργεί και βοηθητικά στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το οποίο είναι κοντά, σε απόσταση εκατό χιλιομέτρων και, το έργο αυτό ήταν μέσα στον εθνικό σχεδιασμό.

Τι έγινε στην πράξη; Στην πράξη τροποποιήθηκε το έργο και αντί για κρηπιδώματα κατασκευάστηκαν ράμπες φέρι -μπωτ, για να φιλοξενηί πρόσκαιρα ο χώρος αυτός του λιμανιού τα φέρι -μπωτ της γραμμής Πρέβεζας-Ακτίου τα οποία ως γνωστό σε ενάμιση χρόνο θα καταργηθούν λόγω της ολοκλήρωσης της ζεύξης Πρέβεζας-Ακτίου. Ξοδεύθηκαν, λοιπόν, εκεί εκατοντάδες εκατομμύρια δραχμές σε ένα έργο ανύπαρκτης σκοπιμότητας, μάλλον ιδιοτελούς, αγνοήθηκε η ανάγκη κάλυψης πραγματικών αναγκών και αχρηστεύτηκε ένα έργο που ήταν στο σχεδιασμό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Θέλω να καταγγείλω στη Βουλή ότι αυτό έγινε, χωρίς την παραμικρή έγκριση ή άδεια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ήλθαν εκεί παράγοντες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όταν δημιουργήθηκε θέμα και το καλύψανε, χωρίς να αναβάλουν τις ευθύνες που τους αναλογούσαν σαν Υπουργείο, και να δράσουν αντίστοιχα.

Έτσι λοιπόν όταν, ένα έργο αυτής της κλίμακας -σε αυτό το μικρό λιμάνι- όταν αλλάζει τελείως μορφή και στόχο και αυτό γίνεται σύμφωνα με τα συμφέροντα ορισμένων ιδιωτών -κατά το στάδιο της κατασκευής, και αγνοείται ο εθνικός σχεδιασμός και οι εθνικές ανάγκες, καταλαβαίνετε το γεγονός αυτό πόσο υποβαθμίζει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Έτσι, λοιπόν, αναφέροντας το παράδειγμα του λιμανιού της Πρέβεζας φαίνεται ότι η Κυβέρνηση στερείται εθνικής πολιτικής στον τομέα των λιμανιών, δρα ευκαιριακά, προσπαθώντας να καλύψει πελατειακές σχέσεις και κομματικές, ψηφοθηρικές υποχρεώσεις της και δυστυχώς ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμανιών παραμένει χωρίς ουσιαστικό σχεδιασμό χωρίς να δημιουργείται σωστή ανταγωνιστική βάση, όπως επιβάλλει το μέγεθος της εμπορικής ναυτιλίας και η συμβολή της ναυτιλίας μας στην εθνική οικονομία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ειλικρινά δεν ήξερα ότι με αυτήν τη συζήτηση θα βρισκόμουν ανάμεσα σε τόσους πολλούς ειδικούς περί της ναυτιλίας. Παίρνοντας αφορμή από την τελευταία ρήση του εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, περί κωπηλάτου και καπετάνιου, δεν ξέρω αν ο ίδιος ξέρει κολύμπι, για να μπορεί να εισηγείται και να κρίνει όλους εμάς για τα θέματα της ναυτιλίας.

Φαίνεται ότι ο εισηγητής παρεξήγησε το ρόλο του, γιατί απ'ό,τι κατάλαβα η εισήγησή του δεν είχε να κάνει με τις πολιτικές, αλλά λειτούργησε ως δικηγόρος, ως νομικός -που είναι πάρα πολύ άριστος και αυτό οφείλω να το αναγνωρίσω- να υπερασπισθεί τα όσα είχε πει ο τέως πρόεδρος του ΟΛΠ ή επίσης ο τέως υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος. Ήρθε εδώ, δηλαδή, ως ένας συνήγορος - και απορώ γιατί- αυτών των καταστάσεων και αυτό είναι θέμα επερώτησης του κόμματος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης;

Κύριοι συνάδελφοι, ειλικρινά στα δύο αυτά χρόνια που είμαι Υπουργός, είχα αναρωτηθεί πολλές φορές, αν πράγματι τη Νέα Δημοκρατία την ενδιαφέρει ο τομέας της ναυτιλίας, γιατί ουδέποτε είχε προκαλέσει οποιαδήποτε τέτοιου είδους διαδικασία. Και όταν πληροφορήθηκα ότι κατετέθη επερώτηση, ειλικρινά χάρηκα, διότι πίστευα ότι θα δοθεί μία δυνατότητα να συζητήσουμε, να ανταλλάξουμε απόψεις, γι'αυτό το πραγματικά μεγάλο θέμα, που είναι εθνικό θέμα για την Ελλάδα.

'Όταν άκουσα αυτό το πράγμα και είδα το περιεχόμενο της επερώτησης, ειλικρινά δεν ήξερα, αν έπρεπε να χαρώ ή να στεναχωρηθώ, γιατί μετά από δύο χρόνια, άλλα περίμενα να δω γραμμένα. Ένα ανούσιο κείμενο από βαρύνουσες και κενές ουσίας αναφορές, που είναι βέβαια μια προσφιλή πρακτική σας, όταν δεν έχετε θέσεις, μιας και αποδεικνύεται για μια ακόμη φορά ότι δεν έχετε θέσεις, ούτε προτάσεις στα θέματα που κουβεντιάζουμε. Κινδυνολογείτε και λαϊκίζετε πιστεύοντας ότι βοηθάτε, όχι βέβαια τη χώρα και τη ναυτιλία, αλλά την παράταξή σας. Έχω, όμως, την εκτίμηση ότι ούτε εσείς οι ίδιοι μπορείτε να πείσετε ανθρώπους, ψηφοφόρους της παράταξής σας.

Καταθέσατε -και ο κ. Νεράντζης προσπάθησε να προλάβει ένα τεχνικό τάχα μου θέμα-στις 18 Μαΐου μία επερώτηση το περιεχόμενο της οποίας αυτούσιο καταθέσατε προ ολίγων ημερών. Δεν είχατε τη στοιχειώδη κοινοβουλευτική ευαισθησία να αλλάξετε ακόμη και την ημερομηνία της επερώτησης, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας. Ακριβώς την ίδια επιστολή. Και τάχα μου ο κ. Νεράντζης στην αρχή ήρθε να μας προλάβει γι'αυτό το ατόπημα και αυτήν τη θέση της Νέας Δημοκρατίας. Και βέβαια, κοντά στο ανούσιο προσετέθη και το ανεπίκαιρο της επερώτησής σας.

Πίστευα ειλικρινά σήμερα ότι έστω και την τελευταία στιγμή από Βήματος της Βουλής θα προσπαθούσατε να διορθώσετε το περιεχόμενο και να πάτε σε μια πιο ουσιαστική συζήτηση. Είναι όμως νωπές οι λέξεις, οι αναφορές του κ. Καραμανλή ότι είστε μία παράταξη η οποία έχετε νέες ιδέες, προτάσεις, είστε νέοι άνθρωποι και βλέπετε στο μέλλον. Εισπράξατε την απάντηση του κυρίου Πρωθυπουργού, ότι είστε μία παλαιομοδίτικη παράταξη με πολύ παλιές ιδέες. Και ακριβώς το περιεχόμενο της επερώτησής σας έρχεται να επιβεβαιώσει και να αποδείξει ότι η παράταξή σας, η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, έχει περιεχόμενο με σκέψεις και ιδέες, με ημερομηνία λήξης, που είναι δυστυχώς ληγμένη. Παρά το ανακριβές των όσων αναφέρετε στην επερώτησή σας, εγώ θα ήθελα να σας ευχαριστήσω, γιατί μου δίνετε την ευκαιρία πραγματικά, αγαπητοί συνάδελφοι, να ενημερώσω το Σώμα για διάφορες δραστηριότητες και πολιτικές, που εμείς αναπτύσσουμε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Θα ήθελα όμως να ξεκαθαρίσω κάτι πριν μπω στην ουσία. Όσο και αν θέλετε να κατηγορήσετε, να εγκαλέσετε, την πολιτική ηγεσία του

Υπουργείου, δεν μπορείτε με αυτό το περιεχόμενο της επερώτησής σας να ισοπεδώνετε και να αμφισβητείτε υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό, για το οποίο τουλάχιστον εγώ είμαι απόλυτα ικανοποιημένος όπου εκπροσωπούν τη χώρα μας. Σε διεθνή FORA, σε διεθνή συνέδρια, διεθνείς οργανισμούς, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αποσπούν τα πιο κολακευτικά σχόλια. Και εσείς έρχεστε και ισοπεδώνετε αυτούς τους ανθρώπους οι οποίοι είναι υψηλής κατάρτισης, ευθυκρισίας, υψηλής μόρφωσης και πραγματικά τιμούν την Ελλάδα.

Ας πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά. Εγκαλούμεθα για δήθεν απραξία στις εξελίξεις της πολιτικής για του λιμενικού τομέα, στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειλικρινά εκπλήσσομαι για το έλλειμμα, ενημέρωσης γιατί, απ' ότι είδα, εσείς από εφημερίδες αντλείτε την πληροφόρηση. Εκπλήσσομαι για το έλλειμμα της πληροφόρησης που έχει η Νέα Δημοκρατία. Και όσο γίνεται πιο σύντομα και ουσιαστικά θα προσπαθήσω να ενημερώσω λέγοντας τα εξής:

Πράγματι στον ευρωπαϊκό χώρο, γίνονται πολύ σημαντικά πράγματα, που έχουν σχέση και επηρεάζουν αναγκαστικά και τα λιμάνια, τόσο στο θεσμικό όσο και στο αναπτυξιακό επίπεδο. Οι αποφάσεις και η πορεία υλοποίησης των Διευρωπαϊκών Δικτύων μεταφορών, η Πράσινη Βίβλος για τα λιμάνια και η πρόσφατη Λευκή Βίβλος για τιμολόγηση της χρήσης των μεταφορικών υποδομών, αποτελούν τα ουσιαστικότερα ίσως παραδείγματα αυτών των εξελίξεων.

Θέλω να τονίσω ότι η παρουσία της χώρας μας σε όλες αυτές τις εξελίξεις, όχι μόνο δεν είναι ανύπαρκτη, όπως υποστηρίζουν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, εκφράζοντας ενδεχομένως ευσεβείς πόθους, αλλά αντίθετα είναι ενεργή, συνεχής, ουσιαστική και θα μπορούσε να πει κανείς ότι διαδραματίζει και πρωταγωνιστικό ρόλο και έχει μέχρι σήμερα αποφέρει συγκεκριμένα αποτελέσματα.

Ας γίνω πιο συγκεκριμένος. Το πρόσφατο σχέδιο απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά στην τροποποίηση της απόφασης για τους προσανατολισμούς των Διευρωπαϊκών δικτύων, περιέχει ειδική πρόβλεψη αναφορά για την επιλεξιμότητα των ελληνικών λιμένων του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους στο πλαίσιο ένταξης τους στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Αυτή ακριβώς η ειδική πρόβλεψη στηρίζεται σύμφωνα με το σχέδιο της απόφασης στο γεγονός ότι λαμβάνεται υπόψη το συγκριτικά υψηλό ποσοστό του ελληνικού πληθυσμού που κατοικεί σε νησιά τα οποία είναι γεωγραφικά ευρέως διεσπαρμένα κατάσταση η οποία είναι μοναδική στο έδαφος της ένωσης. Και θα καταθέσω ακριβώς αυτό το σχέδιο απόφασης για να καταχωρηθεί στα Πρακτικά της Βουλής.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα πρόταση η οποία έχει ως εξής:

"ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 10.12.1997

COM(97) 681 τελικό

97/0358 (COD)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ, όσον αφορά του θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και το σχέδιο αριθ. 8 στο παράρτημα ΙΙΙ

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

Θαλάσσιοι λιμένες

26. Η δήλωση της Επιτροπής ότι θα προπαρασκευάσει, ενδεχομένως, πρόταση για τα λιμενικά σχέδια, η οποία θα προσεγγίσει το θέμα με τον ίδιο τρόπο που εφαρμόστηκε για τα αεροδρόμια δεν συνεπάγεται, κατ' ανάγκη, ότι η ταξινόμηση που υιοθετήθηκε για τους αερολιμένες (ήτοι, ταξινόμηση των αερολιμένων κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με ειδικά κριτήρια επιλεξιμότητας, βάσει του όγκου κυκλοφορίας και της κατανομής) μπορεί απλώς να εφαρμοσθεί και στους θαλάσσιους λιμένες. Πράγματι, αυτό θα κατέληγε σε ταξινόμηση των διαφόρων τύπων λιμένων ανάλογα με το μέγεθος και τη λειτουργία. Στην πραγματικότητα, όμως, πολλοί λιμένες διαφορετικής κλίμακας και διάρθρωσης ανταγωνίζονται στην ίδια αγορά. Αυτό έρχεται σε αντίθεση, κατά κάποιον τρόπο, με την κατάσταση των αερολιμένων. Η έννοια διαφορετικών κατηγοριών θαλάσσιων λιμένων απορρίφθηκε από την πλειονότητα των αντιπροσώπων των κρατών μελών, καθώς και των σχετικών ενδιαφερομένων μερών, και η Επιτροπή έχει λάβει δεόντως υπόψη τις απόψεις τους.

Επομένως, λόγω ισχυρού ανταγωνισμού μεταξύ θαλάσσιων λιμένων, δεν φανίνεται σκόπιμη η ιεραρχική ταξινόμηση, με βάση, κυρίως, τον όγκο κυκλοφορίας.

Κριτήρια για την επισήμανση θαλάσσιων λιμένων στο παράρτημα I (σχεδιαγράμματα)

27. Τα κριτήρια για την επισήμανση θαλάσσιων λιμένων στα σχεδιαγράμματα (παράρτημα I) χρειάζεται να είναι αντικειμενικά και κατανοητά, προκειμένου να εφαρμόζονται ορθά οι προσανατολισμοί. Έχουν καθορισθεί τρία βασικά κριτήρια.

Πρώτον, οι θαλάσσιοι λιμένες στο ΔΕΔ είναι εξ ορισμού ανοικτοί σε όλους τους εμπορικούς μεταφορείς.

Δεύτερον, προκειμένου να αποκλεισθούν θαλάσσιοι λιμένες οι οποίοι δεν σχετίζονται με την κοινοτική κυκλοφορία (ήτοι, λιμένες που χρησιμοποιούνται εξ ολοκλήρου για σκοπούς αλιείας και αναψυχής), έχουν επιλεγεί κριτήρια σχετικά με τον όγκο, βάσει της οδηγίας για τις στατιστικές θαλάσσιων μεταφορών (95/64/ΕΚ). Η οδηγία αυτή καλύπτει λιμένες στους οποίους διακινούνται περισσότερο από 1 εκατομμύριο τόννοι εμπορευμάτων ετησίως ή 200.000 επιβάτες ετησίως. Ενόψει του ουσιαστικά διακρατικού χαρακτήρα του ΔΕΔ, ο ελάχιστος όγκος επιβατών σχετίζεται με διεθνή ταξίδια που πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων σε διαφορετικές χώρες.

Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 129 Β, το οποίο τονίζει την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές και οι περιφερειακές περιοχές με την υπόλοιπη Κοινότητα, προτείνεται το κατώφλι των 200.000 επιβατών να συμπεριλαμβάνει τόσο εσωτερικούς, όσο και διεθνείς επιβάτες στην ιδιαίτερη περίπτωση των νήσων του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους, υπό τον όρο ότι η απόσταση μεταξύ των αντιστοίχων λιμένων είναι μεγαλύτερη από 5 χλμ.. Και αυτό, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το συγκριτικά υψηλό ποσοστό του ελληνικού πληθυσμού που κατοικεί σε νησιά τα οποία είναι γεωγραφικά ευρέως διασπαρμένα - κατάσταση η οποία είναι μοναδική στο έδαφος της Ένωσης.

Τρίτον, οι λιμένες στο ΔΕΔ περιλαμβάνουν στρατηγικούς λιμένες οι οποίοι εξασφαλίζουν την εδαφική συνέχεια μεταξύ χερσαίων ζυγίων του ΔΕΔ.

- β) βρίσκονται επάνω στο δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών, όπως εμφανίζεται στο σχεδιάγραμμα στο τμήμα 4 του παραρτήματος Ι.
- γ) διασυνδέονται με άλλους διευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών, όπως εμφανίζεται στο παράρτημα Ι,
- δ) είναι εξοπλισμένοι με εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές."

3) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

"Άρθρο 12

1. Στους θαλάσσιους λιμένες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνονται θαλάσσιοι λιμένες οι οποίοι είναι ανοικτοί σε ολόκληρη την εμπορική κυκλοφορία και οι οποίοι επισημαίνονται στα σχεδιαγράμματα του τμήματος 5 του παραρτήματος Ι. Καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και αποτελούν τα σημεία εξυπηρέτησης των νησιών δια θαλάσσης και διασύνδεσης μεταξύ των θαλάσσιων και των λοιπών μεταφορικών μέσων. Προσφέρουν εξοπλισμό και υπηρεσίες στους μεταφορείς. Η υποδομή τους προσφέρει μια σειρά υπηρεσιών για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών πορθμείου και ναυσιπλοΐας μικρών και μεγάλων αποστάσεων, περιλαμβανομένης της ακτοπλοΐας, στο εσωτερικό της Κοινότητας, καθώς και μεταξύ αυτής και των τρίτων χωρών.
2. Οι θαλάσσιοι λιμένες που περιλαμβάνονται στο δίκτυο πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης φορτίου τουλάχιστον 1 εκατομ. τόννους· ή
- β) συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης διεθνών επιβατών τουλάχιστον 200.000 (ταξίδια μεταξύ λιμένων σε δύο διαφορετικές χώρες).

Στην περίπτωση των νήσων του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους, ο ελάχιστος απαιτούμενος όγκος διακίνησης επιβατών δύναται να περιλαμβάνει επίσης εσωτερική διακίνηση, υπό τον όρο ότι η απόσταση μεταξύ των λιμένων είναι μεγαλύτερη από 5 χλμ· ή

- γ) να προσφέρει συνδέσεις μεταξύ χερσαίων ξεύξεων του διευρωπαϊκού δικτύου, εξασφαλίζοντας, με τον τρόπο αυτόν, την εδαφική συνέχεια της Κοινότητας.

3. Επιπλέον των κριτηρίων που καθορίζονται στο άρθρο 7, τα λιμενικά και συναφή σχέδια κοινού ενδιαφέροντος πληρούν τα κριτήρια και τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ."

4) Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

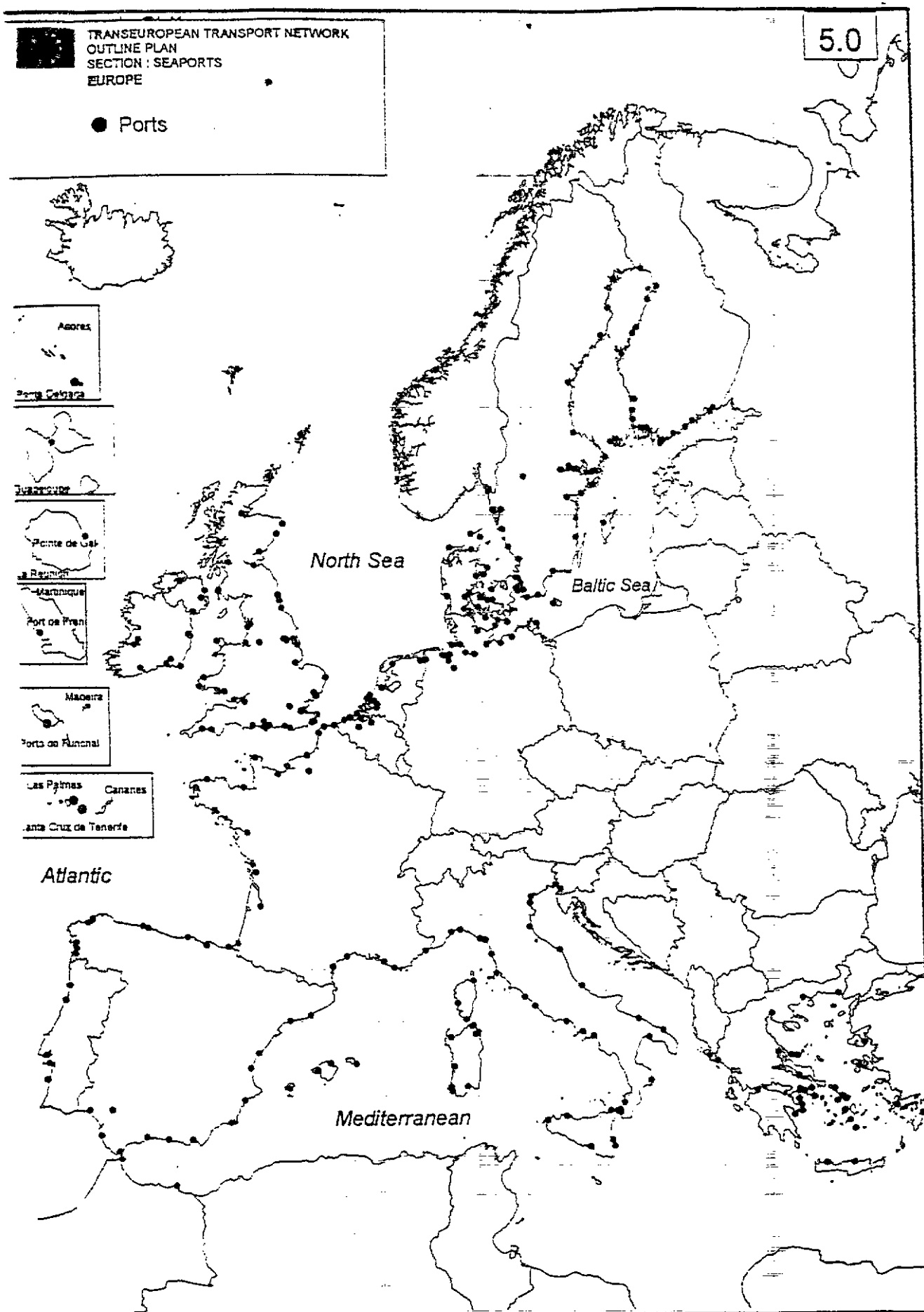
- α) στην παράγραφο 1, η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"- τους τερματικούς σταθμούς οι οποίοι προσφέρουν εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών από σιδηροδρόμους σε εσωτερικές πλωτές οδούς και εσωτερικούς δρόμους και οι οποίοι επισημαίνονται στα σχεδιαγράμματα του παραρτήματος Ι."

- β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 2 και 3:

"2. Οι τερματικοί σταθμοί που περιλαμβάνονται στο δίκτυο:

- είναι ανοικτοί σε ολόκληρη την εμπορική κυκλοφορία.



ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πιστεύω ότι και ένας αδαής ακόμη αντιλαμβάνεται την πολιτική σημασία του κειμένου αυτού. Και φυσικά η διατύπωση αυτή επιτεύχθηκε χάρη στις προσπάθειες της εκπροσώπησης της ελληνικής Κυβέρνησης. Και όμως κατά την άποψη σας, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, αυτή η επιτυχία χαρακτηρίζεται ως απραξία.

Στο θέμα της Πράσινης Βίβλου για τα λιμάνια δήθεν παρακολουθούμε ως απάθεις θεατές τις εξελίξεις. Ποια είναι όμως η πραγματικότητα; Η χώρα μας παρακολούθησε και παρακολουθεί από την πρώτη στιγμή τις επεξεργασίες και τις συζητήσεις που σχετίζονται με την Πράσινη Βίβλο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Μπράβο, συγχαρητήρια.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Μη βιάζεστε, κυρία Μπακογιάννη.

Εμείς, κύριοι συνάδελφοι, καταθέσαμε πολύ συγκεκριμένες προτάσεις, τόσο στις ομάδες εμπειρογνομόνων που ασχολήθηκαν με το ζήτημα αυτό, όσο και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά τη διαδικασία πολιτικής συζήτησης της Πράσινης Βίβλου.

Αυθαίρετα αναφερθήκατε στο Συμβούλιο της Βαρκελώνης, όπου

συμμετείχε τόσο το ΥΕΝ, όσο και ο ΟΛΠ, με τέσσερα στελέχη, μεταξύ των οποίων και ο Γενικός Διευθυντής.

Ο ίδιος, στο Συμβούλιο Υπουργών στο Λουξεμβούργο στις 18.6.98 και κατά τη συζήτηση του θέματος της Πράσινης Βίβλου για τα λιμάνια, με ολοκληρωμένη παρέμβαση τόνισε την ανάγκη ειδικής μεταχείρισης για τα λιμάνια δημόσιου χαρακτήρα, που εξυπηρετούν περιφερειακές, νησιωτικές περιοχές, όπως είναι αυτά της Ελλάδας και τοποθετήθηκαν συνολικά για τα θέματα χρηματοδότησης και τιμολόγησης των λιμενικών υποδομών, καθώς και για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Είναι δε χαρακτηριστικό, κύριοι συνάδελφοι, ότι ο επίτροπος κ. Κίνον στο κλείσιμο της συζήτησης έκανε αναφορά και υιοθέτησε σχεδόν το σύνολο των σημείων της ομιλίας μου. Όλα αυτά συνιστούν, κατά την άποψή σας, απραξία, απάθεια και ολογωρία;

Προς απόδειξη αυτής της ουσιαστικής συμμετοχής, θα σας καταθέσω και ένα δεύτερο έγγραφο, που είναι πραγματικά το κείμενο παρέμβασης με υπογραφή του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Σουμάκης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, που έχει ως εξής:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Π.Ν.Σ.

ΤΜΗΜΑ 4ο
Ταχ.Δ/ση : Γρ.Λαμπράκη 150
Ταχ.Κώδικας: 18518 Πειραιάς
TELEFAX : 4170855

Τηλέφωνο : 4125071-4191170

ΕΣ.ΕΠΕΙΓΟΝ

Πειραιάς, 7 Μαΐου 1998

Αριθ. Πρωτ.: 1153.42/98

ΠΡΟΣ: EUROPEAN COMMISSION
DG VII/D4

(att. Mr. Aragon Morales)

FAX: +322 2953076

ΘΕΜΑ: Πράσινη Βίβλος για τα λιμάνια

ΣΧΕΤ: MAR 88 - Commission Document COM(9

Αναφερόμενοι στο ανωτέρω σχετικό, παραθέ
Πράσινης Βίβλου της Ευρ. Επιτροπής για τα

I. Γ Ε Ν Ι Κ Α

Η πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Βίβλου γίνεται αποδεκτή με ικανοποίηση και βελτίωση ενός τομέα ιδιαίτερα σημαντικής Ένωσης και ειδικότερα για τις θαλάσσιες με Πράσινης Βίβλου της Ε.Ε. που επιχειρεί να δώσει κατευθύνσεις διαμόρφωσης ενός πλαισίου για το λιμενικό σύστημα στην Ε. Ένωση κρίνεται γενικά ισορροπημένο όσον αφορά στην αποτύπωση των διαφορετικών καθεστώτων οργάνωσης- διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων στις διάφορες χώρες της Ε. Ένωσης.

II. ΕΙΔΙΚΑ

Παρακάτω εκτίθενται ειδικές παρατηρήσεις που αφορούν τα επί μέρους κεφάλαια της Πράσινης Βίβλου:

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 (ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ)

Για το Κεφάλαιο αυτό επισημαίνονται τα εξής :

α. Κρίνεται απόλυτα θετική η σαφής αναφορά στην ανάγκη σύνδεσης των νησιωτικών και περιφερειακών περιοχών (παράγραφοι 16 και 18 και Action Block Κεφαλαίου 3.2) στο πλαίσιο του ρόλου των λιμένων στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΔΜ).

β. Στην παρ. 18 αναφέρεται ότι:

"It will therefore, be necessary also in the future to consider introducing additional, objective criteria for the identification of ports that could enhance the integration of ports into the multimodal chain".

Η διατύπωση αυτή δημιουργεί προβληματισμό γιατί αφήνει ανοικτό το

///.

Επινομή Αρχηγού
Γραφείο Ευρ. Επιτροπής
7.5.98
Συμ. Αρχηγού
Γραφείο Αρχηγού

δεχόμενο προσθήκης πρόσθετων κριτηρίων επιλεξιμότητας για τα έργα του ΔΔΜ χωρίς να αναφέρεται ένδειξη, έστω, για το είδος και την ατεύθυνση των κριτηρίων. Σημειώνεται, ότι στο Σχέδιο για την επέκταση των Προσανατολισμών δεν περιλαμβάνονται πρόσθετα κριτήρια για τους λιμένες κατά συνέπεια θα πρέπει να υπάρξει ικανός χρόνος εφαρμογής των υιοθετημένων κριτηρίων πριν διαπιστωθεί η ανάγκη και ληφθεί απόφαση για την αναπροσαρμογή ή τη συμπλήρωσή τους.

γ. Στο Κεφάλαιο 3.5 (Λιμένας και ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων) είναι θετική η θέση της Ε. Επιτροπής, ότι η προσπάθεια καθορισμού πλαισίου τιμολογιακής πολιτικής πρέπει να καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς και ιδιαίτερα να ενσωματώνει το εξωτερικό κόστος (ατυχήματα, περιβαλλοντική ρύπανση κ.λ.π.) των οδικών μεταφορών (παράγραφος 29 και Action Block Κεφ. 3.5).

δ. Ναυτική Ασφάλεια και Περιβάλλον.

Δεν έχουμε αντίρρηση με την εναρμονισμένη εφαρμογή των Αποφάσεων του IMO σχετικά με τα θέματα ασφαλείας πλοίων και λιμανιών και ειδικότερα με τις λειτουργίες φορτο-εκφόρτωσης των πλοίων όπως είναι η υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων και ο έλεγχος για την εφαρμογή του από το PSC. (παρ.3.6.31) καθώς και την προοπτική ενσωμάτωσης των ηλεκτρονικών συστημάτων χαρτών (ECDIS) στη διαχείριση κυκλοφορίας των πλοίων στους λιμένες.

Επιπρόσθετα, θεωρείται σκόπιμο να εξετασθούν και διαδικασίες, που ήδη συζητούνται στα πλαίσια του IMO και οι οποίες θα εξασφαλίζουν την ασφαλή φόρτωση των επιμέρους φορτίων, εντός των τυποποιημένων μονάδων φόρτωσης (π.χ. Containers) κατά την αρχική τους φόρτωση σε σταθμούς ξηράς, λόγω των προφανών συνεπειών που έχει η μετέπειτα φόρτωσή τους στην ασφάλεια των πλοίων.

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΓΙΑ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ).

Εκφράζονται επιφυλάξεις σε σχέση με τη σκοπιμότητα και την αποτελεσματικότητα υιοθέτησης οδηγίας για την τιμολόγηση των λιμενικών υπηρεσιών δεδομένου ότι:

- (i) Εφαρμογή τέτοιας οδηγίας στους λιμένες πρέπει να συμβαδίζει με την εφαρμογή και στους άλλους τομείς των μεταφορών. Η τιμολόγηση της χρήσης των μεταφορικών υποδομών είναι λογικό να αντιμετωπισθεί με μία προσέγγιση "συνδυασμένων μεταφορών" (multimodal approach).
- (ii) Τιμολόγηση "οριακού κόστους" στους μικρούς λιμένες του νησιωτικού χώρου δεν είναι εφικτή λόγω του υψηλότερου κόστους των έργων υποδομής (εξωτερικά λιμενικά έργα κλπ) και του μικρού αριθμού προσεγγίσεων. Η διατύπωση της παρ.67 που αφήνει περιθώριο για την εφαρμογή ποσοστού του οριακού κόστους καθώς και η αντίστοιχη του Action Block του Κεφ.4.5 ("Attention will also be given to the need for flexibility...transport sector") δεν είναι δυνατόν να άρει την αδυναμία εφαρμογής τιμολόγησης "οριακού κόστους" στους μικρούς λιμένες του νησιωτικού χώρου.
- (iii) Η δημιουργία βασικών υποδομών (essential facilities) εντάσσεται στο πλαίσιο άσκησης εθνικής πολιτικής για τις υποδομές μεταφορών, με βάση την αρχή της επικουρικότητας και δεν είναι

λογικό να επιβληθεί μηχανισμός ανάκτησης του κόστους για τις υποδομές αυτές αποκλειστικά με βάση τη χρήση τους.

Εάν του ανωτέρω σχολιασμού, η πρόταση για την καταγραφή των οικονομικών ροών από το Δημόσιο Τομέα προς τους λιμένες των Κ-Μ Action Block Κεφ.4.5 "Accordingly.....as well as charging practices in those ports") κρίνεται θετική.

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 (ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ).

Σε σχέση με το Κεφάλαιο αυτό υφίστανται οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

α. Η φιλελευθεροποίηση της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών στους μεγάλους λιμένες διεθνούς κίνησης (παρα.99 και Action Block 5.5) κρίνεται θετική υπό την προϋπόθεση διαφοροποιημένης προσέγγισης με πρόβλεψη για ειδικές περιπτώσεις και πιθανότητα εξαιρέσεων, όπου αυτό δικαιολογείται (Action Block 5.5 "...the heterogeneous nature...where justified...").

Παράλληλα, οποιαδήποτε ανάλογα μέτρα πρέπει να τύχουν σταδιακής εφαρμογής (Action Block Κεφ.5.5 "Any steps...to adapt").

Επισημαίνεται ότι η εφαρμογή μέτρων απελευθέρωσης των υπηρεσιών στους μικρούς λιμένες, λόγω μικρού όγκου έργου, δεν είναι δυνατή και είναι λογικό να τεθεί ως στόχος η εξασφάλιση της εφαρμογής της αρχής διαφάνειας για τους λιμένες αυτούς.

β. Τέλος, εκφράζονται, κατ'αρχήν, επιφυλάξεις αναφορικά με την καθιέρωση ενιαίων προτύπων εκπαίδευσης των εργαζομένων (παρα.100 και Action Block Κεφ. 5.5) δεδομένων των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει κάθε λιμένας.

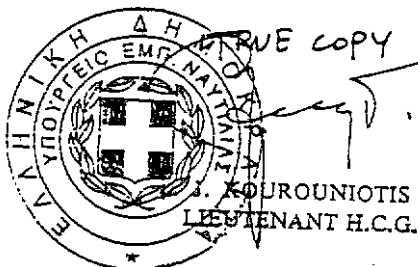
Ο Αρχηγός

Αντιναύαρχος ΛΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Θ.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

Γρ.κ.ΥΕΝ (υτα)

Γρ.κ.ΓΓ (υτα)



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Τι ημερομηνία έχει αυτό;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Έχει 7.5.98.

Έχουν προηγηθεί και άλλες, αλλά αυτές είναι οι τελικές θέσεις μετά τη συζήτηση.

Θα πρέπει να σας πω βεβαίως ότι, αν παρακολουθούσατε -όχι από τις εφημερίδες και μάλιστα θα έλεγα ότι δεν είναι έγκυρες οι εφημερίδες αυτές, για τις οποίες αναφέρεσθε και δεν μιλώ γι' αυτό που είπε ο κ. Τζωάννος, αλλά για την αναφορά στην επερώτηση των θέσεων, όπως επίσης και για την Πράσινη Βίβλο και για όποια άλλα θέματα κοινοτικής λιμενικής πολιτικής.

Για το ίδιο θέμα πρέπει να σας πω ότι τόσο το ΥΕΝ, όσο και ο ΟΛΠ, είναι ενεργά μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης Λιμένων της (ΕΣΠΟ), στην οποία συμμετέχουν ενεργά, συμμετέχουν στη διαμόρφωση των θέσεων, όπως επίσης και για την Πράσινη Βίβλο και για όποια άλλα θέματα κοινοτικής λιμενικής πολιτικής.

Ενημερωτικά θα ήθελα να σας πω, επειδή αναφέρεσθε στο τι κάνουμε με την Ευρώπη, ότι είμαστε ένα Υπουργείο σε πλήρη συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση και με πλήρη απορρόφηση των κονδυλίων. Για νέες τεχνολογίες έχουμε απορροφήσει ποσό ύψους 11,3 δισεκατομμυρίων δραχμών, με ποσοστό απορρόφησης 100%.

Το σύστημα για τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι και αυτό ύψους περίπου πέντε δισεκατομμυρίων (5.000.000.000). Είναι και αυτό ένα γεγονός, που θα συμβάλει σημαντικά και στο θέμα της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και της προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος. Βεβαίως δεν είναι μόνο αυτά. Αν ο χρόνος μου επιτρέπει, θα αναφερθώ διεξοδικότερα.

Θα έρθω τώρα σε ένα άλλο σημείο. Υποστηρίζετε ότι η κατάσταση των λιμανιών δεν είναι ικανοποιητική. Φαίνεται ότι αγνοείτε, ηθελήμενα ή απρόθυμα, τη σοβαρή προσπάθεια, που έγινε, γίνεται και θα εξακολουθεί να γίνεται με συγκεκριμένα έργα λειτουργικών παρεμβάσεων σε πλέον των πενήντα λιμένων, σε όλη τη χώρα. Είναι μια προσπάθεια πολύ δύσκολη, στην οποία πρέπει βεβαίως να συμβάλει η τοπική κοινωνία και η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Επίσης, εξ όσων γνωρίζω, το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. έχει ξεκινήσει μια παρέμβαση σε σαράντα (40) περίπου μεγάλα λιμάνια, με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα έργα αυτά σε συνδυασμό με την επιτυχή λειτουργία, ανανέωση και εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας, συνέβαλαν στην περσινή και φετινή περίοδο σε μια τελείως διαφορετική εικόνα για λιμάνια ομολογουμένης από κάθε καλόπιστο παρατηρητή που μόνο εσείς, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, δεν είχατε την ευκαιρία να διαπιστώσετε.

Σε αυτά τουλάχιστον τα δύο τελευταία χρόνια, στα οποία μπορώ να αναφερθώ, έχουν γίνει τεράστια βήματα, τα οποία θα συνεχίσουν να γίνονται και τα αποτελέσματα των οποίων έχουν ήδη αρχίσει να φαίνονται.

Θα έρθω στον ΟΛΠ. Δεν θα αναφερθώ στα του κυρίου τέως Προέδρου του ΟΛΠ. Καλό ή κακό συνήθως ξέρετε ότι όποιος χάνει τη θέση του, βγαίνει και καταγγέλλει ό,τι του αρέσει. Βεβαίως έχετε, πιστεύω, ενημερωθεί ότι ο ΟΛΠ έχει πρόεδρο εδώ και αρκετούς μήνες και όχι έτσι όπως αναφέρεσθε στην επερώτησή σας- έναν αξιόλογο άνθρωπο, τον κ. Μανιατόπουλο.

Στον ΟΛΠ τα τελευταία χρόνια καταβάλλεται μια σοβαρή προσπάθεια αναδιοργάνωσης των λειτουργιών, ανάπτυξης των υποδομών και εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού, με στόχο την παροχή ανταγωνιστικών και ποιοτικών υπηρεσιών.

Παράλληλα διαμορφώνοντας μια νέα τιμολογιακή πολιτική προσανατολισμένη στην προσέλκυση νέων πελατών, έγινε δυνατό να εμφανιστούν νέες ναυτιλιακές εταιρείες και να υπερδιπλασιαστούν τα διακινούμενα εμπορευματοκιβώτια σε σχέση με το 1989, που φαίνεται ότι την αγνοείτε ως πραγματικότητα, αγαπητοί συνάδελφοι.

Το 1989 είχαμε περίπου τρακόσιες ογδόντα εννιά χιλιάδες κοντέινερς, το 1996 είχαμε πεντακόσιες ογδόντα πέντε χιλιάδες και

τέλος το 1998 θα έχουμε γύρω στα εννιάκόσιες χιλιάδες, καθιστώντας τον Πειραιά το μεγαλύτερο σήμερα κέντρο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην ανατολική Μεσόγειο.

Ας πάμε όμως λίγο πίσω. Εμένα δεν μου αρέσει να παρελθοντολογώ αλλά, όταν κανείς προκαλείται πρέπει να αναφερθεί. Η εταιρεία "ΝΟΡΑΖΙΑ" που αναφέρθη -δεν έφυγε η ΝΟΡΑΖΙΑ και χάσαμε τον πελάτη- ήταν σε συνεργασία με την Μ.Α.Σ. η οποία παραμένει. Και σας πληροφορώ ότι αύξησε κατά 55% το φορτίο, το οποίο διακινεί από τον Πειραιά. Απλά διέλυσε η συνεργασία τους. Η δραστηριότητα της Μ.Α.Σ., συνεχίζεται από το λιμάνι του Πειραιά. Το 1990 η "ΝΟΡΑΖΙΑ" για την οποία κόπτεσθε, έφυγε από τον Πειραιά, λόγω αδυναμίας παροχής ικανοποιητικής εξυπηρέτησης. Έτσι καθιερώθηκε η Μάλτα σαν το μεγαλύτερο κέντρο μεταφορτικό στη Μεσόγειο. Έτσι δηλαδή ο ΟΛΠ έχασε ξένα φορτία προς ανταγωνιστικά λιμάνια.

Το 1997 εμείς υπογράψαμε μια καινούρια σύμβαση με τη "ΝΟΡΑΖΙΑ", η οποία επέστρεψε και βεβαίως αυξήθηκε σημαντικότερα η κίνηση στο Πειραιά κατά 50% περίπου και τον έχει καταστήσει, όπως είπα, το πρώτο διεθνές μεταφορτικό κέντρο στη Μεσόγειο.

Για να επιτευχθεί αυτή η συμφωνία δεν ήταν μια απλή διαδικασία ούτε γιατί ήθελαν να έλθουν. Ήρθαν μέσα από σκληρή διαπραγμάτευση και μέσα από όρους που σαφώς τους συνέφεραν. Και όποιες καταγγελίες κάνει η Διεθνής Ναυτική Ένωση, πρέπει να σας πω ότι δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι υπάρχουν και στοιχεία ανταγωνισμού μεταξύ εταιρειών και εκεί είναι περισσότερο η ταμπάκαρα του όλου θέματος και όχι για κανέναν άλλο λόγο. Χωρίς αυτό να σημαίνει βεβαίως ότι δεν πρέπει να λειτουργήσει στο λιμάνι του Πειραιά το εμπορικό κόμματι ακόμα καλύτερα και πιο αποτελεσματικά. Γι' αυτό δεν χωράει καμιά αμφιβολία. Αλλά να μην κατηγορούμεθα όμως σήμερα όταν εμείς αποδεχόμενα τα τελευταία δυο χρόνια έχουμε πραγματοποιήσει ένα τεράστιο έργο. Και σήμερα υπάρχουν διεθνείς κρούσεις από μεγάλες εταιρείες φορτίων για να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι του Πειραιά. Και αυτό προσπαθούμε να εκμεταλλευτούμε.

Να σας πω και κάτι άλλο. Αυτή η εξέλιξη, ό,τι αφορά τη διαμετακόμιση φορτίων και κοντέινερς, είναι σημαντική για την παραπέρα μετεξέλιξη του ΟΛΠ τους επόμενους μήνες και τα επόμενα χρόνια. Αποκτά ιδιαίτερη αξία αυτό. Όπως αντιλαμβανέσθε, θα παίξει σημαντικότατο ρόλο.

Βεβαίως αγνοείτε τις παρεμβάσεις στο επιβατικό λιμάνι, κάτι που ήταν απ' όλες τις προηγούμενες διοικήσεις -ας μην ντρεπόμαστε να το πούμε- σε πλήρη εγκατάλειψη. Τώρα γίνονται παρεμβάσεις ύψους ενός δισεκατομμυρίου (1.000.000.000) περίπου λειτουργικές, παρεμβάσεις αισθητικής, ανάπλασης για να υπάρχει πραγματικά μέσα στο λιμάνι του Πειραιά μια σωστή εικόνα που θα εξυπηρετεί πριν απ' όλα τα εκατομμύρια των επιβατών που διακινούνται από εκεί.

Θα πρέπει να σας αναφέρω επίσης ότι κατά την περίοδο 1995-1998 εγκρίθηκαν και απορροφήθηκαν για το λιμάνι του Πειραιά από κοινοτικούς πόρους δεκατρία δισεκατομμύρια (13.000.000.000) και κάτι, ενώ οι συνολικές επενδύσεις ανέρχονται στα τριάντα πέντε δισεκατομμύρια (35.000.000.000). Για την περίοδο δε 1999-2000 προβλέπονται ακόμα τεσσαράμισι δισεκατομμύρια (4.500.000.000) από κοινοτικούς πάντα πόρους. Έχουν δαπανηθεί για εξοπλισμό δέκα δισεκατομμύρια (10.000.000.000) και βρίσκονται σε εξέλιξη ακόμη άλλα οκτώ δισεκατομμύρια (8.000.000.000).

Αγνοείτε ίσως ότι μια εκκρεμότητα από το 1990, δηλαδή η εγκατάσταση μηχανογραφικού συστήματος στον ΟΛΠ, είναι πλέον γεγονός, ύψους τριών δισεκατομμυρίων εκατό εκατομμυρίων (3.100.000.000) δραχμών.

Τέλος, αγνοείτε φαίνεται, κύριοι συνάδελφοι, ότι ο ΟΛΠ συμμετέχει σε πολλά κοινοτικά προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης τα οποία εξετάζουν σε συνεργασία με ξένους φορείς, τις τεχνολογικές και άλλες εξελίξεις που προδιαγράφονται στο μέλλον για τα λιμάνια.

Εγώ δεν έχω ακούσει από την παράταξή σας κάτι, μια πρόταση πάνω σ'όλα αυτά. Καμία απολύτως, απλά μια στείρα

κριτική. Και εγώ οφείλω να αναγνωρίσω, αγαπητοί συνάδελφοι, επειδή αναφερθήκατε και στον Πειραιά ειδικότερα, επειδή πάρα πολλοί είμαστε από κει, ότι βεβαίως η κατάσταση στο λιμάνι του Πειραιά δεν είναι σωστή. Βεβαίως δεν είναι ούτε αυτή που θα έπρεπε να είναι. Αλλά αυτό είναι υπόθεση των πέντε-έξι τελευταίων ετών; Ας είμαστε σοβαροί και ειλικρινείς τουλάχιστον μεταξύ μας. Και βεβαίως γίνονται βήματα προόδου και το αναγνωρίζουν όλοι αυτό και πολύ περισσότερο οι ίδιοι οι Πειραιώτες, πολύ περισσότερο τα επιμελητήρια του Πειραιά που με επιστολές τους έρχονται να συγχαρούν την Κυβέρνηση και το Υπουργείο γι' αυτόν τον εξωραϊσμό, γι' αυτήν την ανάπτυξη, γι' αυτήν την πραγματική αλλαγή που γίνεται στο λιμάνι του Πειραιά. Και βέβαια πρέπει να ξεπετάξουν από μέσα διάφορους τύπους, οι οποίοι κανείς δεν ξέρει πώς λειτουργούν. Βεβαίως πρέπει να δημιουργήσουμε συνθήκες ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού λιμανιού. Και κυρίως όταν αυτό το λιμάνι είναι το πρώτο της χώρας μας, είναι ο καθρέφτης της χώρας μας.

Ας έλθω στο μέλλον των οργανισμών. Εάν, αγαπητοί συνάδελφοι και του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, είχατε παρακολουθήσει συζητήσεις παλιότερα στη Βουλή, είχα ερωτηθεί από την κ. Μπακογιάννη, αν δεν κάνω λάθος, τι πρόκειται να γίνει με τα λιμάνια. Και είχα πει ότι τα λιμάνια θα προχωρήσουν σε μια αλλαγή του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας. Εντός του 1998 -και θα σας δοθεί εκεί η ευκαιρία να διατυπώσετε τις αγωνίες σας, τους προβληματισμούς σας για το πως εμείς θα προχωρήσουμε σε αλλαγή του θεσμικού πλαισίου για τα δύο αυτά μεγάλα λιμάνια και εντός των προσεχών ημερών θα γίνει συζήτηση στα αρμόδια κοινοβουλευτικά όργανα. Και βεβαίως εντός του 1999 θα προχωρήσουμε στη δεύτερη φάση, αυτή της μετοχοποίησης του οργανισμού.

Ήμουν απόλυτα συνεπής σ' αυτό που είχα πει προ μηνών, απαντώντας σε ερώτηση εδώ εκ του προχείρου για το τι γίνανε τα λιμάνια αυτά. Ποια είναι η δική σας θέση απέναντι σ' αυτά; Ποια είναι η πρότασή σας για το τι γίνεται; Σας έπιασε ο πόνος για τους εργαζόμενους. Αλλά δεν ακούω ποτέ ποια είναι η δική σας θέση. Η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει το θέμα της μετατροπής, της μετεξέλιξης των οργανισμών των δύο λιμανιών ως μείζον. Προχωρεί με υπεύθυνα και προσεκτικά βήματα στη μετατροπή τους. Και όχι βέβαια γιατί η κίνηση αυτή είναι αυτοσκοπός, αλλά γιατί πιστεύει ότι η επιτυχής εφαρμογή της θα είναι πολλαπλά ωφέλιμη για την εθνική οικονομία, τα λιμάνια, τους χρήστες, αλλά και για τους ίδιους τους εργαζόμενους. Και έχει την ευθύνη αλλά και τη βούληση αυτή η μετεξέλιξη να γίνει χωρίς να θυγεί η ευαίσθητη δραστηριότητα των λιμανιών, χωρίς να θιγεί η επιχειρηματική δραστηριότητα των χρηστών των λιμενικών υπηρεσιών και βεβαίως, χωρίς να θυγούν τα δικαιώματα των εργαζομένων. Και όπως είπα, αυτά θα τα δούμε και θα τα συζητήσουμε τις προσεχείς ημέρες και μήνες εντός της Αιθούσης. Παράλληλα, θα προσληφθεί με διεθνή διαγωνισμό σύμβουλος για την κατάρτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου για τους οργανισμούς αυτούς. Απέναντι σ' αυτήν την προσέγγιση, εσείς τι έχετε να αντιπροτείνετε; Ποιο μοντέλο και ποια διαδικασία; Έχω την εντύπωση ότι θα περιμένετε να δείτε τι θα κάνουμε για να ασκήσετε απλά και μόνο μια στείρα κριτική.

Αναφέρεσθε στην επερώτηση έτσι επί τροχάδην στα θέματα του NAT, της ανεργίας των ναυτικών, της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και γενικότερα της ελληνικής ναυτιλίας.

Έχω πει επανειλημμένα με θάρρος σ' αυτή την Αίθουσα ότι το NAT, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι ένα προϊόν άστοχων μικροπολιτικών επί δεκαετίες απ' όλες τις κυβερνήσεις. Αυτή είναι η αλήθεια και να μην ξαναπώ τα ίδια που έχω πει επανειλημμένως. Εμείς για πρώτη φορά τολμήσαμε μ' ένα νομοσχέδιο πριν από μερικούς μήνες, για πρώτη φορά, επαναλαμβάνω, να φέρουμε εξυγιαντικές διατάξεις, απαλές μερικές. Δεν λύνουμε το μεγάλο πρόβλημα του NAT. Όμως, ήταν κάτι. Έχουμε επίσης προχωρήσει σε επιμέρους ρυθμίσεις για την έγκαιρη έκδοση και καταβολή των συντάξεων στους ασφαλισμένους ναυτικούς για πρώτη φορά χωρίς καθυστερήσεις. Νομοθετήσαμε για πρώτη φορά το 58% σας συντάξεις, που δεν είναι αρκετό για ορισμένες κατηγορίες, αλλά χωρίς διολίσθηση για πρώτη φορά.

Βεβαίως εντός των ημερών υπογράφεται και η σύμβαση για τη μηχανοργάνωση του NAT, που πολλά επιμέρους προβλήματα θα λύσει. Επαναλαμβάνω ότι δεν λύνεται έτσι το πρόβλημα στον πυρήνα του. Πιστεύω ότι η Κυβέρνηση στα πλαίσια εξυγίανσης όλων των προβληματικών ταμείων θα φέρει την πρότασή της και για το NAT και εκεί ο καθένας ας πάρει τη θέση που πρέπει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Για την ανταγωνιστικότητα της εμπορικής ναυτιλίας;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα πω, κύριε Πρόεδρε.

Ας έλθω στην ανταγωνιστικότητα της εμπορικής ναυτιλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλή κουβέντα γίνεται, αλλά θα μου επιτρέψετε να πω τις δικές μου απόψεις, γιατί έχω τη γνώμη ότι όλοι αρεσκόμεθα να μιλάμε κρυβόμενοι πίσω από ένα συναίσθημα που προκαλεί το θέμα της ελληνικής σημαίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Άλλες είναι οι δικές σας απόψεις και άλλες της Κυβέρνησης;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Οι απόψεις και της Κυβερνήσεως, κύριε Πρόεδρε. Βεβαίως είναι οι απόψεις της Κυβερνήσεως. Δε νομίζω να είμαι Υπουργός άλλης Κυβέρνησης. Δεν πιστεύω στη δική σας παράταξη να το συνηθίζετε αυτό.

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

Η λειτουργία του εμπορικού στόλου επηρεάζεται από πάρα πολλές παραμέτρους. Είναι γνωστή σε όλους η παρατεταμένη κρίση στη διεθνή ναυλοαγορά. Διάρκει περίπου τρία χρόνια και απ' ό,τι λένε οι ειδικοί θα διαρκέσει τουλάχιστον ακόμη ένα. Η οικονομική κρίση στη νοτιανατολική Ασία, στη Ρωσία και αλλού έχει επηρεάσει σημαντικά τη λειτουργία του εμπορικού στόλου. Η Ελλάδα έχοντας βεβαίως το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο είναι λογικό να δέχεται και μεγαλύτερη αναλογικά επίπτωση στο θέμα αυτό.

Μια άλλη παράμετρος η οποία δεν είναι πολύ γνωστή είναι η λειτουργία του τραπεζικού συστήματος, ο τρόπος δανειοδότησης εταιρειών για την κατασκευή ή αγορά πλοίων. Δεν θέλω να υπεισέλθω σε λεπτομέρειες. Όσοι το γνωρίζουν αντιλαμβάνονται τι εννοώ.

Μια ακόμη σημαντική παράμετρος είναι αυτή που ξεκίνησε από 1.7.1998 με την εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης, του ISM CODE, που αλλάζει τελείως το σκηνικό και τους κανόνες λειτουργίας στην εμπορική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο. Αλλάζει τελείως. Πάμε σε μια ποιοτική ναυτιλία που χρειάζονται άλλου είδους προδιαγραφές, που χρειάζονται άλλου είδους πλοία ακόμη, που θα προστατεύουν το φορτίο, θα προστατεύουν την ανθρώπινη ζωή, θα προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον και που επίσης πρέπει να υπάρχει ασφαλής και σωστή διαχείριση των επιχειρήσεων.

Για να πετύχουμε πλοία με τέτοιου είδους προδιαγραφές θα χρειαστεί πράγματι οι πλοιοκτήτες να κάνουν στα παλιά πλοία τουλάχιστον αυξημένες επενδύσεις υψηλότερου κόστους, αλλιώς δεν θα μπορέσουν να λειτουργήσουν. Οι σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν πολύ ζωή μπροστά τους. Όταν θα αρχίσει να εφαρμόζεται το port state control, τα πράγματα θα αλλάξουν υπέρ των πλοίων εκείνων που έχουν πάνω απ' όλα δυνατότητα παροχής υψηλών ποιοτικών υπηρεσιών.

Είναι παράμετροι πάρα πολύ σοβαρές που την ελληνική ναυτιλία στο μεγαλύτερο μέρος τουλάχιστον η εφαρμογή του ISM σε κάποια πλοία δεν την βρήκε, αν θέλετε, έτοιμη.

Πολλή κουβέντα γίνεται για την ανταγωνιστικότητα και το κόστος του ανθρώπινου παράγοντα. Σας λέω, λοιπόν, ενημερωτικά ότι τα περισσότερα πλοία που παροπλίζονται είναι με ξένη σημαία. Δεν είναι με ελληνική σημαία. Και δεν έχουν πρόβλημα ούτε σύνθεσης ούτε λήψης άλλων μέτρων. Είναι μια σκληρή πραγματικότητα. Τι σημαίνει αυτό;

Για να απαντήσω εδώ, γιατί έχει γίνει μία αναγωγή ότι

φεύγουν τα πλοία από την ελληνική σημαία, άρα χάνονται και θέσεις εργασίας, θέλω να πω ότι δεν είναι έτσι. Είναι μια απλοϊκή αναφορά. Υπάρχουν ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία που έχουν 'Ελληνες επάνω. Να σας πω και κάτι; Υπάρχουν ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία που έχουν πάνω από τον αριθμό των Ελλήνων που ζητάμε σήμερα και όμως δεν γράφονται στην ελληνική σημαία για λόγους δικούς τους.

Άρα, λοιπόν, αντιλαμβάνεστε ότι δεν μπορεί κανείς σε μία παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία με έντονα τα οικονομικά συμφέροντα να επιβάλει κανόνες παιχνιδιού. Και είναι μύθος -να το πω πραγματικά- ότι φεύγουν από την ελληνική σημαία διότι είναι ακριβή -ο ναύτης- γιατί εκεί είναι η διαφορά μας με την Ένωση Εφοπλιστών. Αυτή είναι η αλήθεια. Και πρέπει να πάσουμε κάποτε να παίζουμε συναισθηματικά και να λέμε ότι φεύγουν τα πλοία από την ελληνική σημαία. Σήμερα ο ελληνικός στόλος ανανεώνεται σημαντικά. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο το 1998 είναι τέσσερα χρόνια. Αυτών που αποχώρησαν δεκαεννέα χρόνια.

Δεν είναι τυχαίο, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι τα τελευταία χρόνια, δείχνοντας μια διαφορετική συμπεριφορά, ο ελληνικός στόλος, βγήκε από το target group που ήταν σε ό,τι αφορά τις επιθεωρήσεις του Port State Control. Είμαστε πλέον σημαία καθαρή και ας μην τη γυρίσουμε πάλι πίσω.

Θα μπορούσα να πω πάρα πολλά για το θέμα αυτό, αλλά η πραγματικότητα είναι σκληρή. Επαναλαμβάνω ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα είναι εκείνη που προσδιορίζει τα πάντα.

Το μέλλον έγκειται στην υψηλή κατάρτιση των στελεχών και αυτό, όχι για κανέναν άλλο λόγο, αλλά και γιατί οι Έλληνες ναυτικοί θα μπορούν να βρίσκουν καλύτερη δουλειά, αλλά και γιατί η ανταγωνιστικότητα επηρεάζεται άμεσα από το υψηλό επίπεδο κατάρτισης των αξιωματικών σε κάθε πλοίο. Να σας πω και κάτι άλλο; Αν δεν υπάρξουν Έλληνες ναυτικοί, Έλληνες αξιωματικοί, ελληνικός εφοπλισμός στο μέλλον δεν θα υπάρξει.

Οι σοβαρές και μεγάλες εταιρείες που θέλουν να έχουν και ελληνική σημαία και να να επιβιώσουν στο μέλλον, θέλουν Έλληνες αξιωματικούς υψηλά καταρτισμένους, γι'αυτό και εμείς προχωρήσαμε στην ψήφιση ενός νομοσχεδίου για τη ναυτική εκπαίδευση, με κόστος από πλευράς της ελληνικής Κυβέρνησης, γιατί πάνω από όλα εμείς θεωρούμε ότι σημαντικότερος παράγοντας δεν είναι αν έχεις ένα ναύτη πάνω ή κάτω, αλλά πόσο υψηλή κατάρτιση έχουν τα στελέχη που είναι στα ελληνικά πλοία.

Ακούω για την ανεργία. Ας πούμε κάποτε και μία αλήθεια, κύριοι συνάδελφοι. Και δεν μπορώ να καταλάβω πώς η Νέα Δημοκρατία παντρεύει την αγωνία της ότι φεύγουν τα πλοία και από την άλλη ότι αυξάνει η ανεργία.

Η ανεργία με βάση τα επίσημα στοιχεία του ΓΕΝΕ είναι μεταξύ 6% και 10%, που είναι ποσοστό χαμηλότερο από αυτό που έχουν τα επαγγέλματα στη ξηρά. Πού εντοπίζεται αυτή η ανεργία; Όχι σε όλους τους κλάδους των ναυτικών αλλά στις ειδικότερες εκείνες που η τεχνολογική εξέλιξη των πλοίων τις έχει ξεπεράσει. Πείτε μου για έναν καπετάνιο ή μηχανικό Α', Β', Γ' που να είναι άνεργος. Είναι κάτω του 1% το ποσοστό που ούτε στατιστικά δεν πιάνεται πλέον ως άνεργος. Ακόμα και στους ασυρματιστές που μετεξελίχθηκαν σε καπεταναίους, δεν υπάρχει, όχι απλά ένας άνεργος, κύριοι συνάδελφοι, αλλά όλοι ζητούν να προσλάβουν τέτοια στελέχη.

Πα'όλα αυτά, εμείς διπλασιάσαμε το επίδομα ανεργίας και παρατείναμε στο διπλάσιο το χρόνο απόδοσής του. Δημιουργήσαμε ειδικά σεμινάρια, σχολεία, για εκείνες τις ειδικότητες που έπαψαν πλέον να έχουν τύχη πάνω στα πλοία, για να τους δώσουμε τη δυνατότητα ενός πιστοποιητικού, μιας εκπαίδευσης για να μπορέσουν για λίγα χρόνια ακόμη να απορροφηθούν και αυτοί. Δημιουργήσαμε σχολεία για να δώσουμε όλα εκείνα τα πιστοποιητικά που απαιτεί η καινούρια διεθνής σύμβαση η S.T.C.W.

Κύριοι συνάδελφοι, επειδή έγινε αναφορά για το Λιμενικό Σώμα, θα μου επιτρέψετε να πω ότι λυπάμαι γι'αυτήν την ατυχή αναφορά σας και για τα όσα είπε ο τέως Υπαρχηγός. Η επιλογή μου για τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος -γιατί εκεί ήταν όλη η ιστορία- στηρίχθηκε στα επαγγελματικά και ουσιαστικά προσόντα και όχι σε

στενά και στείρα κομματικά κριτήρια. Αυτό για σας φαίνεται αδιανόητο, δεδομένου ότι ως παράταξη σας διακρίνει η λογική της δεκαετίας του 50 και του 60, η λογική των αποστράτων της Ρηγίλλης, επιβεβαιώνοντας για άλλη μια φορά ότι έχετε μία παλιά νοοτροπία και ότι δεν αλλάζετε. Το γιατί έφυγαν κάποιοι αρχιπλοίαρχοι -εγώ τους τιμώ ιδιαίτερα- ούτε μου εξήγησαν ούτε μου είπαν. Εγώ τους προήγαγα στο βαθμό που προήχθησαν. Ας περιμένουμε λιγάκι να δούμε μήπως τους δούμε σε κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες μετά από λίγο. Ας κρατήσουμε μία επιφύλαξη ως προς αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Οι αρχιπλοίαρχοι ο κ. Λιβάνης και ο κ. Καβαλάρης είναι στελέχη της Ρηγίλλης που παραιτήθηκαν;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας, θέλω ειλικρινά να σας ευχαριστήσω, γιατί μου δώσατε την ευκαιρία να παρουσιάσω όλα αυτά τα οποία εμείς κάνουμε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας που είναι μία συνολική πολιτική.

Αυτά είναι τα δεδομένα και δεν χωρούν καμία αμφισβήτηση. Είναι ρεαλιστική η πολιτική, είναι ξεκάθαρη και με προοπτική. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι οργανισμοί του συμμετέχουν ενεργά στο ευρωπαϊκό και διεθνές γίγνεσθαι.

Επίσης θα ήθελα να τονίσω ότι ο σεβασμός όλων προς την Ελλάδα, στο χώρο της ναυτιλίας είναι ορατός και δεδομένος. Παράλληλα, όμως, λυπάμαι που αυτό ήταν το μόνο θετικό της επερωτήσής σας. Γιατί αν είχατε υποβάλει προτάσεις και απόψεις ουσίας, ίσως θα γινόταν μία πιο ουσιαστική συζήτηση.

Γι'αυτόν τον τόσο ευαίσθητο χώρο της ναυτιλίας και παρά το γεγονός ότι γνωρίζετε τις ιδιαιτερότητες, δεν έχετε καταθέσει τίποτα ουσιαστικό και το μόνο που δείχνετε μερικές φορές είναι ένας έντονος λαϊκισμός. Αποδεικνύεται ότι η απάθεια για την οποία με κατακρίνετε, δεν χαρακτηρίζει τη δική μας πλευρά, αλλά εσάς λόγω της άγνοιά σας.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ακούγονται χειροκροτήματα από τα θεωρεία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας η κ. Ντόρα Μπακογιάννη έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Δεν ακούσατε τα χειροκροτήματα από το θεωρείο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Επειδή δεν χειροκρότησαν οι Βουλευτές, χειροκροτήθηκε από τα θεωρεία. Είναι πρωτότυπο, κύριε Πρόεδρε, δεν έχει ξαναγίνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεν επιτρέπονται από τα θεωρεία κανενός είδους εκδηλώσεις ούτε επιδοκιμαστικές ούτε αποδοκιμαστικές και να μην επαναληφθούν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Υπάρχουν χειροκροτητές στα θεωρεία. Αυτό δεν έχει ξαναγίνει ποτέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν έχει ξαναγίνει και πρέπει να σημειωθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Παρακαλώ!

Ορίστε, κυρία Μπακογιάννη.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, οργίλος, εμφανώς ικανοποιημένος από τον εαυτό του και το έργο του στον τομέα της ναυτιλίας, με παραινήσεις προς τη Νέα Δημοκρατία και κυρίως ανησυχών μην τυχόν και χάσει τους ψηφοφόρους της η Νέα Δημοκρατία, ενεφανίσθη ο κύριος Υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κύριε Υπουργέ, αυτό που θα ήθελα να σημειώσω είναι να μην ανησυχείτε για τους ψηφοφόρους της Νέας Δημοκρατίας. Φοβούμαι ότι μεγάλο πρόβλημα ενεφανίσθη, ιδιαίτερα στον Πειραιά, με τους ψηφοφόρους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Δεν θα έλεγα, λοιπόν, τουλάχιστον μία τέτοια κουβέντα αν ήμουν Σουμάκης, στη θέση σας.

Εν πάση περιπτώσει, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα της εμπορικής ναυτιλίας είναι μείζον, όχι γι'αυτήν καθ'αυτήν την εθνική του σημασία, αλλά είναι μείζον διότι αναδεικνύει,

αν το αναλύσει κανείς ανά τομέα, το ουσιαστικό πρόβλημα το οποίο έχει η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στην άσκηση της κυβερνητικής της πολιτικής.

Αναδεικνύει σε όλη της τη μεγαλοπρέπεια την απίστευτη επιπολαιότητα με την οποία αντιμετωπίζει τα θέματα, τον τρόπο με τον οποίο δεν έχει κανένα αποτέλεσμα, δυστυχώς και ήρθε εδώ ο κύριος Υπουργός να μας πει ότι εκείνος παρακολουθεί όλα τα συμβούλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το ίδιο κάνουν και οι υπάλληλοι του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, παρακολουθούν από κοντά τα θέματα -αν είχατε την αίσθηση ότι κάτι άλλο συμβαίνει- παρακολουθούν και την Πράσινη Βίβλο και τη Λευκή Βίβλο. Οικειοποιήθηκε και μία απόφαση, αλλά δεν έχει σημασία, τα μπερδεύουμε καμιά φορά τα πράγματα. Εν πάση περιπτώσει, όλα αυτά είναι η προσφορά της ελληνικής Κυβερνήσεως για το μέλλον και κατά τα λοιπά όλα βαίνουν καλώς.

Κύριε Υπουργέ, φαντάζομαι ότι εσείς μπορεί να εκφράζετε την ικανοποίησή σας, αλλά δυστυχώς δεν είναι ίδια η πραγματικότητα που υπάρχει σήμερα. Θέλω να ξεκινήσω από τα λιμάνια. Η πραγματικότητα είναι ότι ο εκσυγχρονισμός των λιμανιών δεν έχει επιτελεσθεί. Μπορεί ο κύριος Υπουργός να πηγαίνει πίσω δεκαπέντε ή είκοσι χρόνια και να λέει ότι οφείλεται και σε παλιές κυβερνήσεις και παλαιότερες κυβερνήσεις, αλλά ουσιαστικά σήμερα θα κριθεί η Ελλάδα. Η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας σήμερα κρίνεται. Τα λιμάνια της σήμερα έπρεπε να είχαν γίνει ανταγωνιστικά. Οι νέες ανταγωνιστικές συνθήκες διαμορφώνονται και είναι εξαιρετικά δυσμενείς, από χώρες οι οποίες επενδύουν, κύριε Υπουργέ, και στην οργάνωσή τους και στον εκσυγχρονισμό τους και σε ουσιαστικές επενδύσεις και όχι σε έργα για τα οποία υπάρχουν ούτως ή άλλως και δεύτερες γνώμες.

Οδεύουμε προς μία νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα. Για τη λειτουργία των λιμένων η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο αρμόδιος επίτροπος, κ. Κίνοκ προβλέπει τη διαμόρφωση ενός πλαισίου ανταγωνισμού και ελέγχων. Ευνοϊκές ρυθμίσεις, περίεργες χρηματοδοτήσεις, διαχειριστικές διευκολύνσεις, συνθήκες και πρακτικές που μέχρι σήμερα γίνονταν ανεκτές και ήταν οι εύκολες και συνήθεις λύσεις θα οδηγούν σε πρόστιμα και απώλεια της ανταγωνιστικής θέσης. Η νέα πραγματικότητα του "users pay" δημιουργεί άλλα δεδομένα, τα οποία φαίνεται τουλάχιστον ότι η Κυβέρνηση αγνοεί.

Δεν θα αναφερθώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε όλη αυτήν τη θλιβερή ιστορία που παρουσιάστηκε πριν από λίγους μήνες ανάμεσα στον κύριο Υπουργό και τον κ. Κλαυδιανό. Δεν θυμάμαι ο κ. Κλαυδιανός να αποτελούσε κανένα μέλος της κλαδικής της Νέας Δημοκρατίας, αλλά αν έχετε κανένα τέτοιο στοιχείο, διορθώστε με. Εσείς, κύριε Υπουργέ, μιλήσατε για αποτυχημένους, για διεφθαρμένους και άλλα παρόμοια. Εσείς ο ίδιος, όμως, είχατε επιλέξει αυτήν τη διοίκηση στον ΟΛΠ και βεβαίως, ο τέως διοικητής του ΟΛΠ σας έκανε τη χάρη να σας επιστρέψει τους χαρακτηρισμούς.

Το συμπέρασμα όμως είναι ένα -και εκεί δε διαφωνούσε κανείς- ότι το λιμάνι αυτό οδηγήθηκε σε μαρασμό και ουσιαστικά χάνει σε ανταγωνιστικότητα και προσφέρει κάκιστες υπηρεσίες, τις οποίες ο κύριος Υπουργός θέλει με μεγάλη ευκολία να ξεχάσει.

Μας είπε πριν από λίγο -και τον άκουσα και εγώ με το στόμα ανοικτό, διότι στη Βουλή μιλάει και όχι σε καμία κομματική οργάνωση- ότι παίρνει συγχαρητήρια από τα βιοτεχνικά, βιομηχανικά και τα λοιπά επιμελητήρια.

Φαντάζομαι το ακούσατε και εσείς.

Εγώ πράγματι, επειδή διαβάζω τον Τύπο, έχω εδώ, κύριε Υπουργέ, ένα κατεβατό εφημερίδων, οι οποίες αναφέρονται σ' αυτήν την περίφημη ανταλλαγή επιστολών, την οποία είχατε με τον Πρόεδρο του ΕΒΕΑ τον κ. Παπαθανασίου.

Η επιστολή Παπαθανασίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λέει τα εξής πολύ απλά: Χάρη στην καταπληκτική επιτυχία του λιμανιού του ΟΛΠ, η ελληνική παραγωγή αλλά και οι ελληνικές παραγωγικές τάξεις, πληρώνουν επτά δισεκατομμύρια πεντακόσια εκατομμύρια (7.500.000.000) δραχμές παραπάνω απ' ό,τι έπρεπε να

πληρώνουν. Γιατί; Διότι δεν έχουμε καταφέρει μετά από τόσα χρόνια να συντονισθούμε με την κοινοτική νομοθεσία. Σήμερα, το λιμάνι του Πειραιά είναι ολόκληρο ελεύθερη ζώνη, δηλαδή τελωνεία. Κάποιοι αρμόδιοι επιμένουν στη λειτουργία του ΟΛΠ υπό το καθεστώς της ελεύθερης ζώνης. Έχουν προκληθεί αντιδράσεις. Στέλνει ο κ. Παπαθανασίου την επιστολή του, μιλάει για τα επτά δισεκατομμύρια πεντακόσια εκατομμύρια (7.500.000.000) δραχμές, στα οποία επιβαρύνθηκαν. Κανένας δεν στενοχωριέται ιδιαίτερος. Υπάρχει μία ανταλλαγή επιστολών. Θα τα καταθέσω και στη Βουλή, κύριε Υπουργέ, για να τα θυμηθείτε.

Η πρώτη επιστολή είναι στις 15 Ιουλίου του 1998, όπου ο Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθήνας, κ. Παπαθανασίου, σε επιστολή του προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας αναφέρει: "Η προβληματική λειτουργία του ΟΛΠ επιβαρύνει το κόστος λειτουργίας των εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων και εμποδίζει την ανάπτυξη των εξαγωγών. Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις με ευθύνη της πολιτικής ηγεσίας, είναι ότι το σύνολο του λιμανιού είναι χαρακτηρισμένο ως ελεύθερη ζώνη (τελωνιακό καθεστώς) και συνεπώς τα κοινοτικά εμπορεύματα από οποιοδήποτε κοινοτικό λιμάνι υποχρεούνται σε τελωνειακές διαδικασίες. Το 80% των συναλλαγών της Ελλάδας είναι με χώρες της Κοινότητας και αυτό το ποσοστό είναι που επιβαρύνεται χρονικά και οικονομικά επιδεινώνοντας την ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων. Η πτώση της παραγωγικότητας του ΟΛΠ και η έλλειψη επενδύσεων υποδομής, δημιουργεί καθυστερήσεις και τα περισσότερα Containers μεταφέρονται στο χώρο τελωνισμού, έπειτα από τέσσερις έως δέκα ημέρες, αντί σε δύο ημέρες. Εκτός αυτού, τώρα ανακαλύφθηκε και για το τιμολόγιο επιβαρύνσεων, με αποτέλεσμα, ενώ για τη μετακίνηση του container ο ΟΛΠ χρέωνε μία κίνηση, τώρα χρέωνει δύο". Αυτό είναι, φαντάζομαι, στο πλαίσιο των συγχαρητηρίων, τα οποία τακτικώς λαμβάνει ο κύριος Υπουργός!

Από εκεί και πέρα υπάρχει μία ολόκληρη ανταλλαγή επιστολών, στις οποίες ο ένας τα ρίχνει στον άλλον, το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας τα γυρίζει πίσω στον ΟΛΠ, ο ΟΛΠ ξαναπαντάει, το ΕΒΕΑ ξαναπαντάει και ουσιαστική δουλειά δεν έχει γίνει.

Τα καταθέτω αυτά στα Πρακτικά της Βουλής, για να φρεσκάρω λιγάκι τη μνήμη του κυρίου Υπουργού, ο οποίος φαίνεται ότι μόνο τα συγχαρητήριά του θυμάται.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Μπακογιάννη καταθέτει για τα Πρακτικά δημοσίευμα του "Οικονομικού Πρισκοπίου" που περιέχει τις προαναφερθείσες επιστολές, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Να προχωρήσω παραπέρα, κύριε Υπουργε. Μετοχοποίηση. Σας είχα ρωτήσει ευκαιριακά, όπως είπατε, όταν καταθέσατε πριν από οκτώ περίπου μήνες το νομοσχέδιό σας στη Βουλή, τι θα κάνατε με τα λιμάνια. Σας είχα ρωτήσει ειλικρινώς καλόπιστα.

Είχατε συγκεκριμένη πρόταση από τη Νέα Δημοκρατία, απλώς κάνατε ότι δεν την ακούσατε, με την οποία σας προτείναμε να καθίσουμε κάτω να το συζητήσουμε το θέμα σε μία επιτροπή για να δούμε πώς θα πάει όντως, ποια λιμενική πολιτική, ποια εθνική λιμενική πολιτική θα ακολουθηθεί. Εκωφεύσατε για άλλη μία φορά και δεν το συζητήσαμε ποτέ. Μας είπατε γενικώς ότι θα μετοχοποιηθούν τα λιμάνια και φθάσαμε σήμερα να μας λέτε ότι "θα" προσλάβετε σύμβουλο, ο οποίος "θα" σας πει πώς θα μετοχοποιηθούν τα λιμάνια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα είναι πάρα πολύ σοβαρό για να το αντιμετωπίσει κανένας μόνο με την εισπρακτική λογική, με την οποία η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει γενικώς το θέμα τον τελευταίο καιρό.

Εγώ θα δεχθώ ότι μπορεί μία μετοχοποίηση -η οποία ούτως ή άλλως αυτήν τη στιγμή για τα λιμάνια δεν μπορεί να γίνει με τις παρούσες συνθήκες και έτσι όπως είναι τα λιμάνια- να αποφέρει κάποια έσοδα στο δημόσιο. Αλλά αυτό είναι το ζητούμενο;

Το ζητούμενο, κύριε Υπουργέ, είναι να αποκτήσετε κάποια

έσοδα από ένα 25%, 35% ή 49% της μετοχοποίησης; Το ζητούμενο σήμερα στην Ελλάδα δεν είναι να λειτουργήσουν τα λιμάνια όντως ανταγωνιστικά; Το ζητούμενο σήμερα στην Ελλάδα δεν είναι να ξεφύγουμε από αυτές τις, αν θέλετε, αρχές του παρελθόντος, οι οποίες οδηγούν τον ΟΛΠ στο χάλι το οποίο σας περιέγραψα πριν και για το οποίο εσείς είσθε πάρα πολύ ικανοποιημένος;

Είναι δυνατόν σήμερα ή ένα χρόνο πριν λήξει το Πακέτο Σαντέρ, ένα χρόνο πριν φθάσουμε στην τελική μας κρίση για την Ο.Ν.Ε. να έρχεται ο αρμόδιος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και να μας λέει ότι "θα" αναθέσει μελέτη και η μελέτη όταν "θα" ανατεθεί, "θα" προκύψουν κάποια συμπεράσματα, τα οποία "θα" μελετήσει η αρμόδια κυβέρνηση και όταν τελικώς φθάσει η αρμόδια κυβέρνηση στο οποιοδήποτε συμπέρασμα, να έχουν γίνει οι εκλογές και να έχετε φύγει από τη θέση σας;

Αυτό, όμως, μπορεί να διευκολύνει την εκάστοτε Αντιπολίτευση, δυσκολεύει όμως πάρα-πάρα πολύ την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών. Και εκεί, κύριε Υπουργέ, θα έπρεπε να είχατε συνειδητοποιήσει ότι το θέμα αυτό δεν γίνεται, διότι σας είπε ο κ. Παπαντωνίου ότι πρέπει και από εκεί να έχουμε κάποια έσοδα για να καλύψουμε τη μαύρη τρύπα του προϋπολογισμού. Διότι αυτή είναι η αλήθεια. Θα έπρεπε το θέμα των λιμανιών της χώρας να μελετηθεί σοβαρά, να έχει όντως ανατεθεί σε σύμβουλο, αλλά εγκαίρως και όχι στο παραπέντε. Να είχατε σήμερα τα πορίσματα και να σας λέγαμε και εμείς τις δικές μας προτάσεις και επιφυλάξεις για ορισμένες συζητήσεις που ακούγονται, γιατί τίποτα το επίσημο δεν έχουμε ακόμα στα χέρια μας.

Τα λιμάνια δεν είναι απλώς οποιοσδήποτε δημόσιος οργανισμός, μία απλή οποιαδήποτε ΔΕΚΟ. Τα λιμάνια έχουν τις δικές τους ιδιαιτερότητες, ιδιαίτερα στην Ελλάδα και θα έπρεπε να τυχουν μιας αυξημένης προσοχής.

Μας είπατε ότι το μεγάλο θέμα, το ασφαλιστικό του Ο.Λ.Π. θα αντιμετωπιστεί με όλα τα υπόλοιπα θέματα του ασφαλιστικού που θα φέρει η Κυβέρνηση. Εγώ δεν τα πιστεύω αυτά, διότι είναι το πολύ-πολύ μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει. Σήμερα γνωρίζετε πολύ καλά ότι οι εργασιακές σχέσεις στο λιμάνι και το ασφαλιστικό θέμα των εργαζομένων εκεί είναι το μεγάλο αγκάθι, ένα αγκάθι που δεν το αγγίζετε, κύριε Υπουργέ. Κάνετε πως δεν υπάρχει.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πού το ξέρετε;

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Πώς δεν το ξέρω; Αν το κάνετε κρυφά, με γειά σας, με χαρά σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ενδιάθετα είναι;

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Εγώ δεν έχω καμία αντίρρηση, μπορείτε να κάνετε και πολιτική κρυφή. Όμως είμαι υποχρεωμένη να λαμβάνω υπόψη μου αυτά που ή φέρνετε στη Βουλή είτε καταθέτετε είτε αναγγέλλετε. Δεν μπορώ να μυρίσω τα νύχια μου.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Επιτρέψτε μου να δείτε τι θα καταθέσω και μετά να πείτε τη γνώμη σας.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Εγώ μπορώ να περιμένω, η Ελλάδα δεν μπορεί να περιμένει και τα προβλήματά της δεν μπορούν να περιμένουν. Και αυτό είναι δυστυχώς το μήνυμα το οποίο φαίνεται ότι η εκσυγχρονιστική Κυβέρνηση δεν έχει πάρει. Εγώ και υπομονή έχω και μπορώ να σας περιμένω μέχρι όποτε αποφασίσετε. Αλλά η πραγματικότητα είναι ότι επί του θέματος αυτού δεν έχετε κάνει απολύτως τίποτα σήμερα που μιλάμε. Σήμερα που μιλάμε σας θυμίζω ότι είμαστε ένα χρόνο πριν από την τελική κρίση και επί του θέματος υπάρχει σιγή. Θα χαρώ πάρα πολύ αν κάποια στιγμή πάψει να υπάρχει σιγή και ενημερώσετε και την Αξιωματική Αντιπολίτευση για τις προθέσεις σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχομαι στην ποντοπόρο ναυτιλία. Η Ελλάδα πράγματι ήταν στο μόνο τομέα που είχε πρωτιά. Και είχαμε μία πρωτιά. Δεν θα αρνηθώ ούτε το μέγεθος των δυσκολιών σε ολόκληρη τη ναυτιλία, θα είμαι η τελευταία που θα το κάνω, βεβαίως η ναυτιλία περνάει κρίση, μεγάλη κρίση που μπορεί να διαρκέσει άλλον ένα ή άλλα δύο χρόνια. Ερώτημα: Όλα αυτά τα γνωρίζουμε.

Τι κάνει η αρμόδια Κυβέρνηση για να στηρίξει την ελληνική σημαία; Εγώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν ξέρω άλλον τρόπο για να στηριχθεί η ελληνική σημαία παρά τη μείωση του κόστους, δηλαδή τη δυνατότητα ανταγωνιστικότητας των πλοίων. Άλλο τρόπο δεν ξέρω. Φαίνεται πως τον έχει εφεύρει ο κ. Σουμάκης. Ανεπιτυχώς, όμως, μέχρι τώρα διότι μειώνεται κάθε χρόνο η ελληνική σημαία και κάθε χρόνο φεύγουν πλοία.

Μας είπε ότι τα παροπλισμένα πλοία δεν είναι ελληνικής σημαίας. Ίσως στην απελπισία τους οι άνθρωποι να περνάνε πρώτα από μία ευκαιριακή σημαία και μετά να δένουν. Να το δεχθώ. Αλλά το ερώτημα είναι: Εμείς, η Ελλάδα, τι έκανε για να στηρίξει τη σημαία της απέναντι σε άλλα κράτη, που κάτι κάνουν; Πολλά. Κάνει η Ολλανδία, κάνει η Μεγάλη Βρεταννία, κάνει η Γερμανία, κάνει η Νορβηγία. Και μιλάμε για κολοσσούς με οικονομίες πολύ ισχυρότερες των δικών μας.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Γιατί δεν πάνε σε αυτές τις σημαίες και πάνε στη Λιβερία, στην Κύπρο κλπ.;

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Δεν το ξέρω, αλλά πληροφορούμαι ότι κάποιοι ήδη άρχισαν να πηγαίνουν. Και κάποιοι ήδη προτιμούν να έχουν κάλυψη μίας σημαίας η οποία, εν πάση περιπτώσει, δεν τους δίνει μεγαλύτερο κόστος, όπως η ελληνική σημαία.

Και δεν αντιλαμβάνομαι την πολιτική, η οποία λέει ότι εμείς έχουμε μία "καθαρή σημαία". Εγώ δεν θυμάμαι να ήταν ποτέ "λερωμένη" η ελληνική σημαία. Αν είχα μάθει κάτι, όσα χρόνια παρακολουθούσα τα πράγματα ήταν ότι, αν για κάτι μπορούσε να υπερηφανεύεται η Ελλάς, αυτό ήταν η ελληνική σημαία στα πλοία της. Δεν είχα μάθει ποτέ ότι είχε προβλήματα καθαριότητας ή καθαρότητας η ελληνική σημαία. Την καταστήσατε εσείς, με τη σημερινή σας πολιτική, "καθαρή"; Εμείς στη Νέα Δημοκρατία δεν τα αντιλαμβανόμαστε αυτά.

Δεν αντιλαμβανόμαστε το σύνολο της πολιτικής που ασκείτε σήμερα, διότι δυστυχώς αποδεικνύει περίτρανα ότι αυτή η έλλειψη δράσης, η αυπαρξία ουσιαστικά πολιτικής, η έλλειψη συνεννόησης που έχει η Κυβέρνηση στον τομέα της ναυτιλίας, οδηγεί σε τετελεσμένα γεγονότα, τα οποία θα είναι πολύ δύσκολο να αντιστραφούν. Είναι πολύ πιο δύσκολο να φέρεis πίσω στην ελληνική σημαία πλοία, όταν αυτά έχουν φύγει, από το να τα κρατήσετε, όταν έχουν την ελληνική σημαία.

Είναι πολύ πιο εύκολο να κάνεις σωστές επενδύσεις. Μου έκανε εντύπωση το ότι δεν είχατε την ευαισθησία να απαντήσετε στην καταγγελία του συναδέλφου κ. Τρυφωνίδη. Δηλαδή είσατε ευτυχώς, όταν σε ένα μικρό λιμάνι της Θεσσαλονίκης γίνονταν τέτοιου είδους κακοτεχνίες και μετά γκρεμίζεται η προβλήτα και ξαναφτιάχνεται;

Εν πάση περιπτώσει, άλλη στήριξη η Ελλάδα δεν θα έχει. Το Πακέτο Σαντέρ, για το οποίο τόσοι λόγος γίνεται, είναι το τελευταίο. Η Ελλάδα θα είναι υποχρεωμένη να βασιστεί στις δικές της δυνάμεις. Αυτό θα μπορεί να το κάνει, εάν έχει τη δυνατότητα να προβλέψει εγκαίρως ότι και τα λιμάνια, όπως και όλοι οι υπόλοιποι χώροι, πρέπει να γίνουν ανταγωνιστικά. Πρέπει να μπορούν να σταθούν σε ένα σκληρό διεθνή ανταγωνισμό.

Η Κυβέρνηση αυτή είναι υπόλογη, κύριε Υπουργέ της Εμπορικής Ναυτιλίας και για την κακοδιαχείριση, αλλά και ουσιαστικά για την υποθήκευση του αύριο, για την υπονόμευση του μέλλοντος. Αυτό είναι το μήνυμα το οποίο θα έπρεπε να είχατε λάβει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Συνασπισμού, κ. Στυλιανή Αλφιέρη, έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν προχωρήσω στην τοποθέτησή μου στην επερώτηση των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα να επισημάνω κάτι που έχει σχέση με τη λειτουργία του Κοινοβουλίου. Σας υπενθυμίζω, κύριε Υπουργέ, ότι υπάρχουν πέντε συνολικά κόμματα στο Κοινοβούλιο. Είναι καλό να γνωρίζουμε ότι για

την εύρυθμη λειτουργία του Κοινοβουλίου θα πρέπει να υπάρχει σεβασμός και για τα άλλα Κόμματα, εκτός του σεβασμού προς το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Είπε ο κύριος Υπουργός ότι η εμπορική δραστηριότητα είναι το παν. Θέλω να σας υπενθυμίσω, κύριε Υπουργέ, ότι και η κοινωνική συνοχή σε μία χώρα είναι μία αξία, είναι το ζητούμενο, που λείπει σήμερα στις κοινωνικές πολιτικές.

Είναι γεγονός ότι το λιμάνι του Πειραιά εδώ και καιρό βρίσκεται στο μάτι της Κυβέρνησης. Φοβάμαι, όμως, ότι δεν την απασχολεί η ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά με κοινωνικό όφελος για την πόλη και τους γύρω δήμους. Η Κυβέρνηση επιμένει να εξισώνει την ιδιωτικοποίηση με τον ανταγωνισμό, χωρίς να έχει πάρει μαθήματα από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα από τη Μεγάλη Βρετανία, όπου η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών πριν από δέκα χρόνια μείωσε τις επενδύσεις, περιόρισε τον ανταγωνισμό και την αποδοτικότητα και ταυτόχρονα προκάλεσε ρήγμα στην κοινωνική συνοχή των τοπικών κοινωνιών και των οικονομιών που θίχτηκαν από τις ιδιωτικοποιήσεις, με μεγάλο οικονομικό και κοινωνικό κόστος.

Είναι αλήθεια ότι η Κυβέρνηση δεν θέλει να δει την πραγματικότητα για την καλή λειτουργία του λιμανιού του Πειραιά. Δεν θέλει να αξιοποιήσει τις ενδιαφέρουσες προτάσεις των εργαζομένων στον ΟΛΠ και άλλων τεχνοκρατών, που εργάζονται σ' αυτόν. Αρέσει στη σημερινή Κυβέρνηση να εμφανίζει τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ ως παθολόγους, για να προχωρήσει στη μονομερή ιδιωτικοποίηση και να θίξει τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων.

Η πραγματικότητα όμως είναι διαφορετική. Όλοι γνωρίζουμε ότι ο ΟΛΠ είναι κερδοφόρος και το υπάρχον νομικό του καθεστώς δεν τον δεσμεύει να αναπτύξει ακόμα περισσότερο πολιτικές μεγάλων πελατών. Υπάρχουν όμως προβλήματα που δεν αντιμετωπίζει που έχουν σχέση με τη συγκεντρωτική λειτουργία των υπηρεσιών, με υστέρηση σε τομείς της νέας τεχνολογίας και της διοικητικής πληροφόρησης. Υπάρχει ακόμα επικάλυψη αρμοδιοτήτων και κακός συντονισμός μεταξύ των διευθύνσεων. Στον τομέα παρεχομένων υπηρεσιών υπάρχει κακή οργάνωση.

Αυτά τα προβλήματα αντιμετωπίζονται με πολιτική διευθέτηση μεταξύ των χρηστών και των εργαζομένων, κάτι που δεν έγινε από την πλευρά του Υπουργείου σαν πολιτική αντίληψη. Πρέπει να παρατηρήσουμε εδώ ότι σημαντικές προτάσεις έχουν καταθέσει οι εργαζόμενοι στον ΟΛΠ. Είναι γνωστό ότι οι προτάσεις των εργαζομένων δεν βρίσκουν ανταπόκριση στα υπουργικά αυτιά που προσπαθούν να βρουν μονομερείς και χωρίς καμία σχέση με την πραγματικότητα λύσεις.

Είναι σημαντικό ότι σε μία συνάντηση εργασίας που είχα με τον Πρόεδρο της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, έδειξε να μην ενδιαφέρεται τόσο για το νομικό καθεστώς του ΟΛΠ όσο για την έλλειψη κανονισμού λειτουργίας για τα containers, την αναγκασία εκπαίδευση του προσωπικού, τη δημιουργία θέσεων εργασίας στα container-terminal και στη σωστή λειτουργίας της γερανογέφυρας.

Η Κυβέρνηση έχει ξεχάσει ότι το λιμάνι αναπτύχθηκε και έδωσε ζωή και θέσεις εργασίας όχι μόνο στην πόλη του Πειραιά, αλλά σε όλη τη χώρα. Σήμερα μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και της βιοτεχνίας, αλλά και της μικρομεσαίας επιχείρησης. Όλα αυτά μπορούν να γίνουν πραγματικότητα, εάν η Κυβέρνηση σταματήσει να εξισώνει το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τις εργασιακές σχέσεις, ως αποκλειστικούς παράγοντες για την δημιουργία ανταγωνιστικής αγοράς. Το λιμάνι του Πειραιά δεν έχει ανάπτυξη οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με την ενδοχώρα και την ηπειρωτική Ευρώπη. Δεν έχει προχωρήσει σε έργα οδοποιίας των υπερφορτωμένων δρόμων της πόλης, με αποτέλεσμα οι Πειραιώτες και οι Πειραιώτισσες και άλλοι πολίτες να χάνουν σημαντικές ώρες στους δρόμους. Παράλληλα τα εμπορεύματα αδυνατούν να φθάσουν έγκαιρα στον προορισμό τους είτε είναι στο λιμάνι του Πειραιά είτε σε άλλο σημείο της χώρας.

Τα οδικά έργα που γίνονται σήμερα, γίνονται χωρίς

προγραμματισμό και έχουν στόχο την ποιότητα ζωής της πόλης, διχοτομούν την πόλη και διογκώνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Προτάσεις έχουν κατατεθεί και από τον Συνασπισμό και από το Πολυτεχνείο που δείχνουν ένα διαφορετικό δρόμο. Αυτά η Κυβέρνηση δεν τα έχει λάβει υπόψη της.

Ένα άλλο φαινόμενο για την πόλη του Πειραιά, αλλά και για την πολιτική ναυτιλίας της Κυβέρνησης, είναι ο αφελληνισμός της ναυτικής εργασίας και η απώλεια της σημαίας των πλοίων. Οι εφοπλιστές με αυτάρκεια και εγωισμό, ξεχνώντας ότι έστησαν τον πρώτο εμπορικό στόλο του κόσμου με τους Έλληνες ναυτικούς, θέλουν να τους πετάξουν στο περιθώριο γιατί είναι ασύμφοροι οικονομικά, όπως λένε.

Καθημερινά στα ναυτικά έντυπα και στον ημερήσιο Τύπο αναγγέλλεται η φυγή του ελληνόκτητου πλοίου από την ελληνική σημαία. Δεν αναγγέλλεται όμως η αντίστοιχη μετεγκατάσταση της επιχειρηματικής βάσης των ναυτιλιακών εταιρειών σε κάποιο άλλο χώρο, για παράδειγμα στη Νέα Υόρκη ή το Λονδίνο.

Η ελληνική επιχειρηματική δραστηριότητα στη μεν Νέα Υόρκη ανήκει μάλλον στο παρελθόν, για δε το Λονδίνο βρίσκεται σε τροχιά συρρίκνωσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ας είμαστε μεταξύ μας ειλικρινείς όσον αφορά τις αλλαγές των ενδιαφερόντων των Ελλήνων εφοπλιστών. Πρώτα απ' όλα πρέπει να επισημάνουμε ότι ο αριθμός των εγκαταστημένων εταιρειών όχι μόνο στον Πειραιά, αλλά και στις περιοχές των βορείων και νοτίων προαστίων και της λεωφόρου Συγγρού είναι αρκετά μεγάλος, με τάσεις περαιτέρω αύξησης. Άρα οι επιχειρηματικές δραστηριότητες αυξάνουν στην Ελλάδα, ταυτόχρονα με τη συρρίκνωση της σημαίας.

Η ελληνική σημαία και ο Έλληνας ναυτικός δεν είναι χρήσιμοι στο ναυτικό κεφάλαιο και φαίνεται και στην ελληνική Κυβέρνηση. Έτσι το ναυτικό κεφάλαιο αδιαφορεί για το τίτλο της ελληνικής σημαίας, ενώ θα έπρεπε η ελληνική Κυβέρνηση να πάρει μέτρα συγκράτησης των διαρροής των πλοίων προς άλλες σημαίες ευκαιρίας. Είναι όμως χρήσιμα τα στελέχη που σηκώνουν σήμερα το σύγχρονο μάναντζεντ της ναυτιλίας. Ο ικανός αριθμός στελεχών που είναι απόφοιτοι πανεπιστημίων και ναυτιλιακών σχολών είναι σήμερα ο πόλος έλξης των Ελλήνων εφοπλιστών. Παράλληλα σημαντικές εκτάσεις σε επώνυμες αστικές περιοχές στεγάζουν μεγάλα ναυτιλιακά συγκροτήματα.

Η ελληνική ναυτιλία, λοιπόν, μετατοπίζει το κέντρο βάρους σε άλλους πιο επικερδείς τομείς και σίγουρα οι παραπάνω τομείς έχουν σημαντικές προοπτικές κερδών.

Η Κυβέρνηση δεν φαίνεται να έχει αξιοποιήσει τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα μπορούσαν να φέρουν οφέλη για τον Πειραιά αλλά και για την ελληνική ναυτιλία.

Όσον αφορά την κοινωνική ασφάλιση και την υγειονομική περίθαλψη των ναυτικών μας στο NAT και τον Οίκο του Ναύτου είναι γνωστό ότι τα πράγματα δεν πάνε άλλο. Τα ταμεία είναι υπερχρεωμένα και δεν φαίνεται προοπτική εξυγίανσής τους, με αποτέλεσμα να συρρικνώνονται χρόνο με το χρόνο οι παρεχόμενες υπηρεσίες. Μία βόλτα εκεί θα σας κάνει να αισθανθείτε πραγματικά άσχημα που είστε Υπουργός και προϊστάσθε σε αυτές τις υπηρεσίες. Και βέβαια, είναι αδύνατον να αναπτυχθούν τα ταμεία των ναυτικών όσο οι εφοπλιστές θα επιμένουν να κατακρατούν πόρους. Όσο η ναυτική εργασία θα φεύγει από τα χέρια των Ελλήνων ναυτικών, τα ταμεία θα εξακολουθούν να μην μπορούν να αξιοποιήσουν τους πόρους και την περιουσία τους και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα επιμένει να παρακολουθεί αδιάφορο την εκρηκτική κατάσταση που διαμορφώνεται.

Θέλω να σας υπενθυμίσω, κύριε Υπουργέ, ότι πριν ένα χρόνο σε αυτήν την Αίθουσα είπατε ότι θα φέρετε στον επόμενο χρόνο, σε τρεις, σε πέντε μήνες ένα νομοσχέδιο, που θα αναφέρεται στην οργάνωση του NAT. Έχει περάσει ένας ολόκληρος χρόνος και το νομοσχέδιο που περιμένουμε φαίνεται ότι το έχετε ξεχάσει.

Θέλω να σας πω και κάτι άλλο. Όσον αφορά στο θέμα της ενημέρωσης, αυτό αφορά τη δική σας πλευρά και όχι τη δική μας. Οι προτάσεις είναι προτάσεις που έχει επεξεργασθεί και ο Συνασπισμός και που καταθέτει κατά καιρούς και στην κοινωνία και στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Τις δικές σας πολιτικές επιλογές δυστυχώς δεν έχουμε την τιμή να τις γνωρίζουμε έγκαιρα. Θα μας φέρετε τώρα ένα προεδρικό διάταγμα, ένα σχέδιο νόμου για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και μέσα σε δύο ώρες ή σε δύο ημέρες θα πρέπει να το διαβάσουμε και να το στηρίξουμε. Θεωρώ ότι είναι παλαιοκομματικές πολιτικές, που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα και στη σύγχρονη λειτουργία της Βουλής.

Για το Συνασπισμό η σύγχρονη οργάνωση και λειτουργία των Οργανισμών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης με δημόσιο και κοινωνικό χαρακτήρα, η διασφάλιση των θέσεων εργασίας, η στήριξη της ναυτικής εργασίας, με αξιοπρεπή αμοιβή και κοινωνική ασφάλιση και η προστασία του περιβάλλοντος είναι πολιτικές που δεν θα διαπραγματευθούμε. Έχουμε καταθέσει προτάσεις στη Βουλή, την κοινωνία του Πειραιά και τους εργαζόμενους.

Ο Συνασπισμός προτείνει:

Τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου των Οργανισμών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης.

Το συντονισμό των υπηρεσιών που εμπλέκονται στη λειτουργία των λιμανιών και ανήκουν σε διαφορετικά υπουργεία, λιμεναρχεία, τελωνεία, πλοηγικές υπηρεσίες κλπ.

Το άνοιγμα οργανισμών λιμένων σε πολιτικές μεγάλων πελατών και την αξιοποίηση των νέων αγορών που δημιουργούνται στα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο.

Την αναμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής.

Την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, με σκοπό την προσαρμογή του στις σύγχρονες συνθήκες και απαιτήσεις των οργανισμών λιμένων.

Την αρμονική συμβίωση των εργαζομένων με τις πολιτικές της διοίκησης των οργανισμών λιμένων.

Τη λειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος με σύγχρονες υποδομές, μέτρα υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων, σεβασμό στο υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, εκσυγχρονισμό και επιδότηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που καλούνται να κινηθούν πάνω σε αυστηρούς κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος.

Την προστασία του περιβάλλοντος με την τήρηση των διεθνών κανονισμών και την εναρμόνιση του εθνικού με το διεθνές και ευρωπαϊκό δίκαιο.

Είναι γνωστό ότι τα τοξικά απόβλητα που σωρεύονται στο λιμάνι του Πειραιά μένουν αδιάθετα.

Είναι βέβαια προτάσεις που είναι άγνωστες και αντίθετες με την κυβερνητική πολιτική.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Κόρακας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος έχει το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, πραγματικά ακούγοντας τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας αλλά και τον κύριο Υπουργό εύλογα διερωτάται κανείς γιατί έγινε όλη αυτή η συζήτηση.

Ειλικρινά σας λέω, δυσκολεύτηκα να βρω -δεν ξέρω μήπως μπορείτε να με βοηθήσετε εσείς- ουσιαστικές διαφορές ανάμεσα σε αυτά που είπαν οι συνάδελφοι και σε αυτά που είπε ο κύριος Υπουργός.

Μπαίνοντας στην Αίθουσα, ρώτησα έναν συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας μήπως τελικά η Νέα Δημοκρατία είναι κατά της ιδιωτικοποίησης, κατά της αποκρατικοποίησης των λιμανιών, όπως λένε, και μου απάντησε όχι. Του είπα, μα, και η Κυβέρνηση δεν είναι, υπέρ, γιατί τότε τσακώνεσθε; Μου απάντησε ότι η Κυβέρνηση δεν είναι υπέρ την αποκρατικοποίησης.

Πάντως αυτό που κατάλαβα από την παρέμβαση του κυρίου Υπουργού, είναι ότι όχι μόνο είναι υπέρ της αποκρατικοποίησης, της ιδιωτικοποίησης, αλλά σας υπερακοντίζει για άλλη μία φορά,

σας υποσκελίζει και αυτό είναι πραγματικά ένα πρόβλημα για σας, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Στην Αντιπολίτευση κάνετε επερώτηση ή στην Κυβέρνηση;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δεν νομίζω ότι είσθε Αντιπολίτευση, κύριε Νεράντζη. Συμπολίτευση είσθε, αντιπολιτευόμενη για τα μάτια. Κακά τα ψέματα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Πείτε τα δικά σας και μην μας ερμηνεύετε.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Εντάξει, καταλαβαίνομαστε.

Έτσι, λοιπόν, με αφορμή τη συνάντηση της Βαρκελώνης, η Νέα Δημοκρατία αξιοποιεί τα όποια υπαρκτά αλλά και ανύπαρκτα προβλήματα για να πιέσει από τη μια για την ένταξη στο περίφημο "Πράσινο Βιβλίο" των λιμένων μας, προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και από την άλλη για να προωθηθούν τα συμφέροντα των εκπροσώπων των ντόπιων και ξένων μονοπωλιακών ναυτικών επιχειρήσεων. Μιλώ για τη "Διεθνή Ναυτική Ένωση".

Πίσω απ' όλη αυτήν τη συζήτηση, η επιδίωξη της εφαρμογής της "Πράσινης Βίβλου" στον Ο.Λ.Π. στοχεύει στο διαμελισμό και το ξεπούλημα των λιμανιών στους ιδιώτες και όχι στην εξυπηρέτηση των εθνικών συμφερόντων, όπως ισχυρίζεται η Νέα Δημοκρατία. Και πρέπει να πούμε ότι η επιδίωξη ένταξης των λιμανιών στο "Πράσινο Βιβλίο" και οι προτάσεις που γίνονται για τη διαμόρφωση των σχετικών νηρεκτίβων τόσο από την Κυβέρνηση όσο και από τη Νέα Δημοκρατία, καταδεικνύουν ότι συμπεριφέρονται πραγματικά ως "βασιλικότεροι του βασιλέως". Επί πλέον επιδιώκεται με την ένταξη στο "Πράσινο Βιβλίο" η εφαρμογή και της "Λευκής Βίβλου" για τους εργαζόμενους στα λιμάνια και ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τις εργασιακές σχέσεις.

Η επίκληση της άθλιας κατάστασης του εμπορευματικού λιμένα Πειραιά είναι κατά τη γνώμη μας ανακριβής και σε κάθε περίπτωση υπερβολική. Τα όποια προβλήματα υπάρχουν σήμερα, δημιουργούνται ακριβώς από τη "Διεθνή Ναυτική Ένωση", της οποίας τις διαμαρτυρίες υιοθετεί φυσικά και η Νέα Δημοκρατία. Αυτό μας το έδειξε και σήμερα. Αυτή η "Διεθνή Ναυτική Ένωση", σύμφωνα με τα συμφέροντα των μεγαλοπρακτορείων, σε συνεργασία ουσιαστικά με την Κυβέρνηση, μπαίνει τροχοπέδη σε μια σύγχρονη οργάνωση του Λιμένα του Πειραιά για την εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου.

Η Νέα Δημοκρατία ισχυρίζεται ότι είναι "θολές και συγκεχυμένες" οι θέσεις της Κυβέρνησης για την τύχη του Ο.Λ.Π. Αυτό επίσης είναι μια μεγάλη ανακρίβεια. Η Κυβέρνηση προετοιμάζει εντατικά την ιδιωτικοποίηση και το ξεπούλημα του Ο.Λ.Π. Έχει έτοιμο νομοσχέδιο ακριβώς γι' αυτό το ξεπούλημα και η Νέα Δημοκρατία το ξέρει πολύ καλά αυτό το νομοσχέδιο. Συμφωνεί και ακριβώς στήριζει σ' αυτό την Κυβέρνηση. Και η επερώτηση, κατά τη γνώμη μας, αυτόν το σκοπό έχει, να πιέσει παραπέρα, να σπρώξει, να ενθαρρύνει την Κυβέρνηση να προχωρήσει.

Και ο κύριος Υπουργός ήταν ιδιαίτερα σαφής σήμερα. Το σύνολο της ομιλίας του -παρακολούθησα με μεγάλη προσοχή, κύριε Υπουργέ, από το εσωτερικό κανάλι- διατρεχόταν από το πνεύμα αυτό, να καταδείξει τις καλές προθέσεις της Κυβέρνησης, να καθησυχάσει τις όποιες ανησυχίες και προπάντων να διαβεβαιώσει τους απέξω -τους από πάνω εννοώ- ότι όλα θα πάνε κατ' ευχήν τους.

Αυτό που κατά τη γνώμη μας πρέπει να γίνει, είναι να σταματήσει η Κυβέρνηση κάθε διαδικασία ιδιωτικοποίησης και ξεπουλήματος του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. Να μην προωθηθεί από την Κυβέρνηση το σχετικό νομοσχέδιο. Θα έχει ολέθριες επιπτώσεις -δεν με παίρνει ο χρόνος να αναφερθώ συγκεκριμένα, αλλά είναι ευνόητες- και για τα εθνικά συμφέροντα και για την ασφάλεια της χώρας, για τους εργαζόμενους στο χώρο αυτό, αλλά και για το κοινωνικό σύνολο.

Και όσον αφορά την Πράσινη Βίβλο για τα λιμάνια, εμείς επιμένουμε τα λιμάνια μας να μην ενταχθούν σ' αυτήν. Η Κυβέρνηση, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και η Νέα Δημοκρατία, να σταματήσουν να συμπεριφέρονται επαναλαμβάνω ως "βασιλικότεροι του βασιλέως" στη δημιουργία των

ντιρεκτίβων.

Υπάρχουν προτάσεις για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των λιμανιών μας, φθάνει η Κυβέρνηση να θελήσει να τις ακούσει, να δει τις προτάσεις αυτές και να τις συζητήσει.

Σε ό,τι αφορά το NAT η Νέα Δημοκρατία υποκριτικά κατά τη γνώμη μας ανησυχεί για το NAT. Υποκριτικά ανησυχεί γιατί έχει μια τεράστια ευθύνη για τα σημερινά χάλια του NAT.

Το ζήτημα των οργανικών θέσεων για παράδειγμα κανείς δεν μπορεί να το αγνοήσει. Κανείς δεν μπορεί να αγνοήσει ότι αυτήν τη στιγμή η σχέση εργαζόμενων ναυτεργατών και συνταξιούχων είναι πραγματικά ολέθρια για το NAT. Και ποιοι ευθύνονται γι' αυτό;

Να μιλήσουμε για τις οργανικές θέσεις τότε στα πλοία. Υπήρξαν πέντε φορές μειώσεις αυτών των οργανικών θέσεων και συνθέσεων. Το 1978 ξεκίνησε η Νέα Δημοκρατία, το 1983 συνέχισε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., το 1986 ξανά το ΠΑ.ΣΟ.Κ., το 1990 η Νέα Δημοκρατία και το 1997 ξανά και πάλι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Έτσι φθάσαμε σε πραγματικά τρομακτικά επίπεδα και ως προς τη σύνθεση, ξένοι Έλληνες αλλά και ως προς τον αριθμό των εργαζομένων στα πλοία.

Επίσης οφείλεται η κατάσταση η σημερινή του NAT στα προκλητικά προνόμια που δίνονται στο εφοπλιστικό κεφάλαιο. Αυτή η πολιτική ακριβώς δυναμιτίζει τα θεμέλια του NAT. Και επαναλαμβάνουμε ότι η υποκρισία γίνεται σαφής και από την επίκληση από τη μια μεριά του συμφέροντος του NAT και από την άλλη μεριά της ανάγκης να διασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα του εφοπλιστικού κεφαλαίου στη χώρα μας που η Νέα Δημοκρατία την εννοεί μεταξύ άλλων και με τη μείωση, την παραπέρα μείωση των εισφορών και των φόρων, γιατί είναι γεγονός ότι σήμερα οι εφοπλιστές πληρώνουν πολύ μικρότερες εισφορές από τους υπόλοιπους εργοδότες στη χώρα μας, και χαίρουν πλήρους φοροαπαλλαγής, αλλά και την παραπέρα, ακόμη πιο ευνοϊκή ρύθμιση των τεράστιων χρεών που έχουν απέναντι στο NAT οι εφοπλιστές.

Επίσης πρέπει να σημειώσουμε ότι ιδιαίτερο κτύπημα δέχθηκε το NAT από τα αντιναυτεργατικά μέτρα της Κυβέρνησης κατά το καλοκαίρι του 1997. Τα είπαμε ήδη: Μείωση στις οργανικές συνθέσεις, ασφαλιστικές εισφορές μόνο για ένα μικρό πλέον αριθμό Ελλήνων που εργάζονται στα ελληνικά πλοία και όχι για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης. Αυτή είναι πραγματικά η υπονόμευση του NAT.

Πρέπει να αλλάξει αυτή η κατάσταση κατά τη γνώμη μας, να κτυπηθεί η εισφοροδιαφυγή, η οποία εκφράζεται με τα ανεξόφλητα ναυτολόγια και την εκμετάλλευση της μαύρης εργασίας. Να θυμίσουμε έτσι για την ιστορία ότι μόνο μία εταιρεία, η "ΔΑΝΕ", χρωστάει αυτήν τη στιγμή περίπου ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000) δραχμές και δυστυχώς σύμφωνα με πρόσφατο νόμο της Κυβέρνησης δίνεται η δυνατότητα στον πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του NAT να διαπραγματεύεται και να ρυθμίζει ευνοϊκά για τους εφοπλιστές τα οφειλόμενα από την εισφοροδιαφυγή.

Η αντιμετώπιση της κατάστασης του NAT, κύριε Πρόεδρε, απαιτεί μία άλλη ναυτιλιακή πολιτική που θα περιορίσει και θα καταργήσει την εφοπλιστική ασυδοσία, που θα αντιμετωπίσει αποφασιστικά τις κάθε είδους απειλές, που θα προσαρμόσει τις οργανικές συνθέσεις στις αυξημένες ανάγκες των πλοίων και θα αυξήσει τις εφοπλιστικές εισφορές που όπως είπαμε είναι μικρότερες από αυτές των άλλων εργοδοτών στα πλαίσια ενός συστήματος τριμερούς εισφοράς από κράτος, εργοδότη και εργαζόμενο. Γνωρίζουμε ότι επανειλημμένα οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. αλλά και της Νέας Δημοκρατίας έχουν θέσει το ζήτημα της αφαίρεσης ασφαλιστικών, συνταξιοδοτικών κατακτήσεων των ναυτεργατών. Θυμίζουμε τη χαρακτηριστική περίπτωση του 1986-1987 όταν η τότε κυβέρνηση επιχείρησε να αυξήσει το όριο συνταξιοδοτικής ηλικίας και προκάλεσε -ας το θυμηθούμε- μαζικές ναυτεργατικές κινητοποιήσεις.

Θέλουμε να πούμε ότι οι ναυτεργάτες έχουν πείρα και δεν θα επιτρέψουν την αφαίρεση των δικαιωμάτων τους.

Το Κ.Κ.Ε θα βρίσκεται, όπως πάντα έτσι και σήμερα και στο μέλλον, στο πλευρό τους.

Τέλος πρέπει να τονίσουμε ότι θεωρούμε επιτακτική ανάγκη την

αύξηση των συντάξεων πείνας γιατί για τέτοιες συντάξεις μιλάμε, όταν το 75% των συνταξιούχων ναυτεργατών παίρνει σύνταξη κάτω των εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) πληρώνοντας τεράστιες εισφορές στο ταμείο. Έτσι, επιβάλλεται άμεσα να ακολουθούν οι αυξήσεις των συντάξεων τις αυξήσεις των συλλογικών συμβάσεων όπως προβλέπει ο σχετικός ν. 792/78, που καταστρατηγείται και οι συντάξεις να προσαρμοσθούν στο 80% του μισθού.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεώργιος Τσαφούλιας έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Μία τέτοια συζήτηση την αισθάνομαι - και από την πλευρά του κυρίου Υπουργού- σαν αγγαρεία. Η έλλειψη παντελούς παρακολούθησης του προβλήματος από τον ελληνικό λαό, είναι δεδομένη.

Κάνανε μία επερώτηση, τα διαβάζουμε, λέμε το ποίημά μας και σηκωνόμαστε και φεύγουμε από δω και πιστεύουμε ότι επιτελέσαμε κάποιο έργο που έχει σχέση με τα λιμάνια της χώρας και την εμπορική ναυτιλία.

Εγώ πιστεύω ότι με την έλλειψη της απευθείας ζωντανής σύνδεσης απόψε με τη μην παρακολούθηση της επερώτησης από τον ελληνικό λαό, είναι σαν να μην έγινε.

Σας έκαναν μία επερώτηση και περιοριστήκατε, κατά τον περισσότερο χρόνο, στο να αναπτύξετε τη διαφοροποίησή σας από τη Νέα Δημοκρατία και να πείτε ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει άριστα στην εμπορική ναυτιλία και αυτοί είναι καταδικασμένοι σε κακό βαθμό. Αυτοί φταίνε, εσείς δεν φταίτε, αυτοί έχουν άγνοια και δεν έχουν προτάσεις.

Τι μας ενδιαφέρουν οι προτάσεις τους; Προτάσεις χόρτασε ο ελληνικός λαός. Όλοι έχουν προτάσεις από το πρωί μέχρι το βράδυ. Με τις προτάσεις δεν λύνεται το πρόβλημα, διότι οι προτάσεις δεν γίνονται πραγματικότητα, δεν γίνονται νόμοι, σύμφωνα με το πνεύμα της λειτουργίας για την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας και ως εκ τούτου μένουν στο κενό και δεν είναι πραγματικότητα. Είναι μύθος. Οι προτάσεις είναι λειτουργία μύθου.

Όταν μιλάνε τα κόμματα εδώ για προτάσεις, μιλάμε για λειτουργία μύθου, διότι ο ελληνικός λαός όταν εισέλθει στην περιοχή της λογικής διαλύει το μύθο της πρότασης που λέμε ότι αποτελεί έναν ισχυρισμό για άσκηση πολιτικής. Η πρόταση είναι ένα προπέτασμα για μία άσκηση πολιτικής, για αποφυγή μιας πραγματικής πολιτικής. Αυτό είναι η πρόταση. Η αξία της εννοίας της πρότασης έχει καταντήσει αποφυγή άσκησης πολιτικής.

Να σταματήσουμε να μιλάμε για προτάσεις. Βαρέθηκε ο ελληνικός λαός τις προτάσεις. Βαρέθηκε διότι οποιεσδήποτε δήθεν προτάσεις δεν πήραν ποτέ τη δύναμη, την αξία και την ισχύ υλοποίησης σε ένα νομοσχέδιο, το οποίο θα έπρεπε να έχει προετοιμαστεί έξω από τη Βουλή.

Τι να το κάνω και αν ήλθατε απόψε εδώ, κύριε Υπουργέ; Τι κάνουμε; Καλέσατε τα επιμελητήρια, τους ναυτικούς, το NAT, τους Βουλευτές και όλο τον κόσμο στον Πειραιά, σε μία μεγάλη διάσκεψη για την αντιμετώπιση του προβλήματος της εμπορικής ναυτιλίας, των λιμανιών της χώρας και της προσαρμογής τους στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα; Εκεί να ανταλλάγουν οι απόψεις. Εκεί να γίνει η σφυρηλάτηση της λειτουργίας των απόψεων γύρω απ' αυτό το μεγάλο πρόβλημα. Το πρόβλημα αυτό θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί και από την Ολομέλεια της Βουλής.

Απόψε είναι λες και αντιμετωπίζουμε καθημερινό σχολείο. Εγώ γι' αυτό θεωρήσα ότι δεν είναι δυνατόν να λέω από μέσα το ποίημά μου προκειμένου να αντιμετωπίσω το πρόβλημα. Ο αναχρονισμός είναι παραδειγματική προσφορά στη λειτουργία των λιμανιών όλης της χώρας.

Εδώ, το "Μεντιπεράνιαν Σκάι" στην Πάτρα, είναι κατεσχνημένο τόσα χρόνια. Βρώμισε το λιμάνι, δεν διευκολύνονται να λειτουργήσουν τα άλλα πλοία κλπ. και δεν υπάρχει εκσυγχρονισμένη προσαρμογή των διατάξεων του Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας περί κατεσχνημένων πλοίων. Δεν κάνατε τίποτα μέχρι τώρα. Θα έπρεπε να έχετε δύο-τρία αγκυροβόλια, να

πιάσετε όλα τα κατεσχημένα πλοία να τα βγάλετε από το λιμάνια και να τα βάλετε στα αγκυροβόλια για να λειτουργήσουν τα λιμάνια.

Για ποιο εκσυγχρονισμό μιλάτε εν σχέση με τη λειτουργία των λιμανιών της χώρας μας, με την Ευρωπαϊκή Ένωση; Τα λιμάνια της χώρας μας γεωγραφικώς έχουν οπωσδήποτε μια αξία, έχουν κάποια δραστηριότητα, είναι στην περιοχή του Αιγαίου και είναι μέσα στο διάβα της λειτουργίας Ανατολής και Δύσης. Ως εκ τούτου η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να τα αφαιρέσει από το χάρτη ούτε μπορεί να πει να μην έχουν ανάπτυξη ούτε προοπτική. Αυτά τα χαρτιά που γράφουν για τα λιμάνια μας, δεν έχουν σχέση με το τι κάνετε εσείς, για να προσδιορίσετε περιεχόμενο λειτουργίας ικανοποιήσεως εκείνων των αλλαγών οι οποίες θα λειτουργήσουν σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο κλπ.

Επομένως δεν είναι το θέμα αορίστως, διότι ό,τι άκουσα δεν ήταν με συγκεκριμένα στοιχεία, δεν ήταν με συγκεκριμένα παραδείγματα.

Το NAT είναι μία χρεοκοπημένη επιχείρηση. Γιατί δεν το λέτε; Δεν είναι προβληματισμός; Είναι πλήρης χρεοκοπία. Είναι ένα ταμείο για πέταμα. Είναι ένα ταμείο για κατάργηση. Είναι κάτι που ντρεπόμαστε να πούμε τι είναι. Και ο ίδιος το έχετε παραδεχτεί αυτό.

Τι μέτρα λάβατε από εκείνη την εποχή που αναλάβατε, ώστε σήμερα να έχει αντιμετωπισθεί το πρόβλημα κάποιας δήθεν προοπτικής επιβιώσεως αυτού του οργανισμού; Τι κάνατε δηλαδή; Ποιοι είναι εκείνοι οι όροι λειτουργίας των εργασιακών σχέσεων, οι οποίοι προειδοποιούν και δίνουν ένα μήνυμα κάποιας προοπτικής για τους εργαζομένους στο μέλλον; Τι κάνατε για την ασφάλειά τους; Σε τι κατάσταση βρίσκεται; Θα ανταποκριθεί με τα δεδομένα αυτά στο μέλλον; Πώς είναι οι ασφαλισμένοι;

Μιλήσαμε για ντόπια πλοία, με ξένη σημαία κλπ. Σ' όλα υπάρχει το δουλεμπόριο. Κάτω στον Πειραιά, στη Θεσσαλονίκη και παντού είναι με δουλεμπόριο. Βάζουν ξένους με εκατό πενήντα χιλιάδες (150.000) δραχμές και τους απασχολούν δεκάξι ώρες οι εφοπλιστές. Είναι η απάνθρωπη λειτουργία της ανθρωπίνης αδηφαγίας. Είναι η λειτουργία της παγκοσμιοποίησης που είπατε και λέτε λιγότερο κόστος. Να, το λιγότερο κόστος. Το λιγότερο κόστος πρέπει να συμβαδίζει και με τη λειτουργία της διατηρήσεως του ανθρώπου, όχι να εξοντώνεται ένας άνθρωπος επί δεκάξι και δεκαοκτώ ώρες την ημέρα και να του δίνουν τρία χιλιάδικα την ημέρα και κάθε μέρα να τρώει μακαρόνια.

Είναι μία επέμβαση λειτουργίας δικής σας να αντιμετωπίσετε το πρόβλημα. Πώς θα γίνει εδώ δηλαδή; Αυτοί οι όροι στη λειτουργία της παγκοσμιοποίησης θα λειτουργήσουν αυθαίρετα; Διότι την παγκοσμιοποίηση τη διδάσκει ο κ. Φίσερ στην Αμερική, στο Χάρβαντ, και λέει ότι το άδικο με το δίκαιο, το καλό με το κακό, το ηθικό με το ανήθικο πάνε. Όποιος ληστέψει τον άλλο.

Είναι λειτουργία ανήθικων όρων μέσα στην παγκοσμιοποίηση, αλλά οι κοινωνίες λαμβάνουν μέτρα εν όψει της λειτουργίας της παγκοσμιοποίησης και στον τομέα των λιμανιών, για να προστατευθούν ορισμένα συμφέροντα και να προστατευθούν και οι εργαζόμενοι.

Δηλαδή, ποια μέτρα πήρατε εσείς; Σε ποια συνδιαλλαγή ήρθατε με εμάς τους άλλους Βουλευτές, με όλα τα κόμματα, με τους φορείς, με το NAT, με τα Επιμελητήρια με όλα αυτά, ώστε να πούμε πώς είναι δυνατόν να θωρακισθούμε απέναντι σ' αυτήν την ιστορία της λειτουργίας της παγκοσμιοποίησης, την οποία αναφέρατε αυτήν τη στιγμή σαν ένα μεγάλο παράδειγμα λειτουργίας ανταγωνιστικότητας, για να προκόψουν τα πλοία μας;

Όλοι οι κομπιναδόροι, όλοι οι τυχodiώκτες και όλοι εκείνοι που μετακινούν κεφάλαια και μαύρο χρήμα, θα λειτουργήσουν στην παγκοσμιοποίηση.

Εσείς πώς θωρακίζετε την ελληνική κοινωνία και την ελληνική ναυτιλία και το ιδιοκτησιακό καθεστώς και το εργασιακό καθεστώς των Ελλήνων ναυτιλλομένων έναντι της λειτουργίας αυτής της παγκοσμιοποίησης, την οποία επαγγέλεσθε ως δώρο Θεού για την αντιμετώπιση του προβλήματος της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών μας;

Μέχρι που και οι μεγάλοι αετοί της οικονομικής ολιγαρχίας της

Αμερικής λένε πως οι άνθρωποι πρέπει να θωρακισθούν έναντι αυτής της λειτουργίας της παγκοσμιοποίησης. Το έγραψαν οι μεγάλοι και ο Κίσσιγκερ, ο Υπουργός των Εξωτερικών, ο Καλμπτρέθ. Λένε, "θωρακισθείτε, δεν είναι το μάξιμουμ της λειτουργίας, των οικονομιών και της ζωής των ανθρώπων, ο καπιταλισμός στην έκφραση της λειτουργίας της παγκοσμιοποίησης".

Μας καλούν να θωρακισθούμε και εσείς μιλάτε αυθαίρετα. Κάνατε ένα σεμινάριο, να μας καλέσετε όλους ή απασχολήσατε και στην Ολομέλεια τη Βουλή ολόκληρη για το πώς θα γίνει εν όψει της παγκοσμιοποίησης η αντιμετώπιση των προβλημάτων και στον τομέα το δικό σας; Δεν κάνατε τίποτα από αυτά, παρά έρχεσθε εδώ, να πούμε όλοι το ποίημά μας, να πείτε και εσείς το ποίημά σας και να σηκωθούμε να φύγουμε.

Όσον αφορά τη μετοχοποίηση των λιμανιών, πώς θα γίνει; Τι έγινε; Κουβεντιάσαμε; Ήρθατε απόψε να μιλήσετε ή να φέρετε ένα νομοσχέδιο στη Διαρκή Επιτροπή και να μας πείτε "διαβάστε το και ελάτε, πείτε το ποίημά σας, για να τελειώνουμε, να δούμε τι θα γίνει". Ποια προπαρασκευή λειτουργίας έγινε με τους φορείς, τους παράγοντες, τα Επιμελητήρια, τον κόσμο;

Το επαναλαμβάνω για τελευταία φορά. Είσαστε ξένος με τη λειτουργία ενός τέτοιου θεσμικού πλαισίου, που πρέπει να καθιερώσετε έξω από τη Βουλή, μέχρι που να έρθετε στη Βουλή, διότι αν δεν το καθιερώσετε αυτό έξω από τη Βουλή, μέχρι που να έρθετε στη Βουλή, δεν έχετε κάνει τίποτα. Φέρνετε ένα σχέδιο νόμου εδώ πέρα, το διαβάζουμε και το αντιμετωπίζουμε.

Όσον αφορά την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στον Πειραιά, οι μικρομεσαίοι θα πεθάνουν. Αρχίζουν και διαμαρτύρονται. Αυτή η ζώνη, το νομοσχέδιο και ο νόμος που έγινε, είναι για τους μεγάλους, είναι για τους αετούς, για εκείνους που έχουν τα λεφτά. Οι άλλοι θα πεθάνουν. Δεν έχουν τη δύναμη να προσαρμοσθούν στα νέα δεδομένα λειτουργίας. Δεν θα έπρεπε να υπάρχουν προσαρμοστικές διατάξεις λειτουργίας και των μικρομεσαίων, για να ζήσουν και αυτοί;

Υπό τα δεδομένα που παρουσιάζεται όλη αυτή η υπόθεση, δεν είναι δυνατόν να πιστέψει κανείς ότι αντιμετωπίζετε το πρόβλημα. Για τα πλοία που φεύγουν μια λέτε έτσι και μια αλλιώς, μια μιλάτε για κόστος και μια για παγκοσμιοποίηση, μια για δουλεμπόριο και μια για το ένα και για το

άλλο, προκειμένου να ικανοποιηθεί ο όρος αυτός, ώστε η ποντοπόρος ναυτιλία να επιζήσει.

Όχι, να το στρώσετε το παιχνίδι καθαρά για το πώς θα επιζήσει η ποντοπόρος ναυτιλία. Να δούμε ποια εμπόδια υπήρξαν, ποια θα υπάρχουν, ώστε να τα αντιμετωπίσουμε, προκειμένου να αναπτυχθεί.

Εδώ φεύγουν καθημερινώς πλοία και δεν λαμβάνουν τίποτα υπόψη τους. Ελεύθερο εμπόριο είναι, ό,τι θέλουν κάνουν. Σηκώνονται και φεύγουν.

Εσείς μας είπατε ποτέ γιατί φεύγουν; Μας είπατε ποτέ ότι, ελάτε εδώ, να το συζητήσουμε σε συλλογική βάση, διότι η υπόθεση είναι εθνική; Η εμπορική ναυτιλία, τα λιμάνια, τα πλοία και όλα αυτά είναι υπόθεση του έθνους, είναι προϋπολογισμός, είναι λεφτά, είναι η ζωή των Ελλήνων.

Και ερχόμαστε τώρα στην επερώτηση να πούμε το μάθημά μας, για το τι πρέπει να κάνουμε και τι δεν πρέπει να κάνουμε.

Εγώ διαφωνώ με όλα αυτά και πιστεύω ότι η πολιτική την οποία ασκείτε είναι έξω από την πραγματικότητα, είναι έξω από τις διαστάσεις του προβλήματος. Δεν διδάξατε ποτέ την αληθινή διάσταση του οικονομικού, του πολιτικού και του κοινωνικού προβλήματος του τομέα σας...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ολοκληρώστε, κύριε Τσαφούλια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Απλούστατα, σφυρηλατείτε μία

υπόθεση, την οποία καθοδηγείτε κάτω από γραφειοκρατική και υπηρεσιακή λειτουργία έκφρασης και μηχανισμού, που δεν αποδίδει, και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να μιλάμε σε μία τέτοια επερώτηση για ένα τεράστιο πρόβλημα.

Το περιεχόμενο μιας τέτοιας συνεργασίας και ομιλίας γι' αυτό το πρόβλημα αποτελεί προσβολή για το ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ολοκληρώστε, κύριε Τσαφούλια. Παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Δηλαδή, απόψε το πρόβλημα προσβάλλεται. Δεν αναβιβάζεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργακόπουλος έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν είμαι ειδικός περί τα ναυτιλιακά, αλλά δεν μπορώ να μην πω δύο λόγια, μετά από όσα άκουσα από τους συναδέλφους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους των άλλων κομμάτων.

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

Πρώτα και κύρια δεν αναφέρθηκε κανένας στην επερώτηση. Εγώ διάβασα πάλι άλλες δύο φορές την επερώτηση και παρακολουθούσα στις ομιλίες τους, να δω τι σχέση έχουν όλα αυτά, τα οποία λένε, με την επερώτηση. Καμία απολύτως σχέση.

Είμαι υποχρεωμένος, όμως, να πω δύο λόγια, τόσο μεν για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας όσο και για την κρίση η οποία υπάρχει στη ναυτιλία.

Η κρίση δεν είναι κρίση της ελληνικής ναυτιλίας μόνο. Είναι μία κρίση της παγκόσμιας ναυτιλίας. Αυτό οφείλεται κύρια στην οικονομική κρίση, η οποία έχει προκύψει τα τελευταία δύο χρόνια και βεβαίως έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του διεθνούς εμπορίου. Και όταν μειώνεται το διεθνές εμπόριο, η πρώτη οικονομική ομάδα η οποία θίγεται είναι η ναυτιλία. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον υπάρχει μία οικονομική κρίση κύρια στη ναυτιλία αυτήν την περίοδο και κανένας άλλος λόγος. Δεν είναι ότι η Κυβέρνηση δεν πήρε τα μέτρα και όλα αυτά τα σχετικά, τα οποία ακούμε.

Τώρα, όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, άκουσα το έβαλε και η κ. Μπακογιάννη αυτό -και χαίρομαι που η κ. Μπακογιάννη, λόγω γάμου, απέκτησε και την ειδικότητα περί τα ναυτιλιακά, αν και είναι έγκριτος κοινοβουλευτική- αλλά ...

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Θέλω να πω, όμως, ότι η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων δεν είναι μόνο οι εργαζόμενοι.

Εδώ λέμε για την ανταγωνιστικότητα και οι εφοπλιστές -εσείς συζητάτε με πολύ περισσότερους, εγώ ελάχιστες φορές- το μόνο θέμα, το οποίο βάζουν για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, είναι να αλλάξει η σύνθεση των πληρωμάτων και να μειωθούν οι απολαβές των ναυτικών.

Εμείς δεν συναινουμε σε μία τέτοια πολιτική, γιατί δεν είναι σύμφωνη με την ιδεολογία μας. Αν είναι η ιδεολογία του οποιουδήποτε άλλου, που λέει ότι πρέπει να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου αλλάζοντας τη σύνθεση των πληρωμάτων και μειώνοντας τις αποδοχές των ναυτικών, να βγει να το πει. Να μη λέει όμως για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, χωρίς να λέει συγκεκριμένα μέτρα από τα οποία θα προέλθει αυτή η ανταγωνιστικότητα. Από πού αλλού θα προέλθει αυτή η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου;

Και βεβαίως για το ότι φεύγουν από την ελληνική σημαία τα πλοία, έχω να πω ότι είναι συνηθισμένος ο ελληνικός λαός από το να παρακολουθεί αυτό το μπες-βγες των εφοπλιστών.

Από το 1963-1964, τότε επί κυβέρνησης Γεωργίου Παπανδρέου, οι εφοπλιστές έκαναν αυτό το παιχνίδι. Όταν δεν τους γινόταν κάποιο χατίρι έβγαζαν μερικά πλοία, για να δείξουν ότι η ελληνική ναυτιλία δεν πάει καλά ή ότι πρέπει η κυβέρνηση να πάρει μέτρα. Όταν ευνοούντο με μερικά μέτρα, όπως έγινε επί χούντας, τότε έφερναν τα ελληνικά πλοία στην ελληνική σημαία. Αυτό είναι το

παιχνίδι το οποίο κάνουν πάντοτε, για να πετυχαίνουν κάποιους στόχους τους οποίους βάζουν. Και καλά κάνουν. Επαγγελματική ένωση είναι και διεκδικούν τα δικαιώματά τους, αλλά από την άλλη μεριά η Κυβέρνηση έχει υποχρέωση να μη δει μόνο τα συμφέροντα των εφοπλιστών.

Πρέπει να δει και τα συμφέροντα των εργαζομένων στο πλοίο, να δει τα συμφέροντα των εργαζομένων στους λιμένες, να δει γενικότερα τα συμφέροντα του ελληνικού λαού και βεβαίως να δει, πώς το ελληνικό πλοίο θα είναι ανταγωνιστικό. Θέλουμε το ελληνικό πλοίο να είναι ανταγωνιστικό.

Μήπως αυτή η πρώτη εμπορική ναυτιλία του κόσμου -που είναι σήμερα η ελληνική ναυτιλία- έγινε μόνο από τις κινήσεις και από τις δράσεις των εφοπλιστών; Όλοι αυτοί οι ναυτικοί, οι εργαζόμενοι, οι καπεταναίοι, οι ναύτες, όλοι αυτοί, που συμμετείχαν στον τομέα της ναυτιλίας, δεν συνέβαλαν; Αυτοί δεν έχουν λόγο; Αυτοί δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, όταν αποφασίζει η Κυβέρνηση; Αυτούς πρέπει τώρα να τους πετάξουμε;

Σας είπε ο κύριος Υπουργός ότι επειδή καταργήθηκαν οι ασυρματιστές, δημιουργήσαμε σχολεία, πήραν ένα χαρτί, άλλοι έγιναν καπεταναίοι, άλλοι έπιασαν δουλειές στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Δεν τους πετάξαμε από τον κλάδο της ναυτιλίας. Ασχολούνται στον κλάδο, στον οποίον ο καθένας είχε αποφασίσει να εργαστεί, όταν πήγαινε να γίνει ασυρματιστής τότε. Σήμερα δεν χρειάζονται οι ασυρματιστές. Παλιότερα είχαν τους καρβουνιάρηδες. Σήμερα δεν χρειάζονται οι καρβουνιάρηδες, έχουμε μηχανικούς.

Εν πάση περιπτώσει, αλλάζει το πλοίο, γίνεται πιο αυτόματο και στην προοπτική αλλαγών, τις οποίες θα πρέπει να κάνει το Υπουργείο, θα πρέπει να λάβει υπόψη του τις νέες συνθήκες, βάσει της νέας τεχνολογίας, η οποία δημιουργείται, για να εφαρμόσει καινούρια σύνθεση. Και αυτό όχι για λόγους εξοικονόμησης, πράγμα που το ζητούν οι εφοπλιστές, αλλά για λόγους οι οποίοι προέρχονται από την εξέλιξη της τεχνολογίας.

Ο αυτοματισμός είναι ένας παράγοντας, ο οποίος έχει περάσει μέσα στα πλοία σε μεγάλη έκταση. Μπορεί να μη χρειάζονται τόσοι εργαζόμενοι. Αυτό βεβαίως θα πρέπει να το ενισχύσουμε, βοηθώντας τους ήδη εργαζόμενους και υπηρετούντες στα πλοία, για να μπορέσουν να πιάσουν παραπλήσιες δουλειές μέσα από μία επανεκπαίδευση ή μέσα από μια ευνοϊκή μεταχείριση να μπορούν να εργαστούν σε άλλους τομείς.

Αυτή είναι η σωστή πολιτική, που δεν φέρνει σε σύγκρουση την κοινωνία. Γιατί διαφορετικά, αν κάνουμε ό,τι έκανε η Θάσερ στην Αγγλία, θα φέρουμε και τις τοπικές κοινωνίες σε σύγκρουση και τους εργαζόμενους με τους εργοδότες.

Εμείς, όπως είδατε, δεν θέλουμε να δημιουργούμε τέτοιες εντάσεις. Θέλουμε να υπάρχει ήρεμος κοινωνικός διάλογος.

Άκουσα προχθές κάποιον, που είπε να μιλήσει ο Υπουργός με τους εφοπλιστές, με τους εργαζόμενους. Ποιος σας είπε ότι δεν μιλά κάθε μέρα ο Υπουργός; Εγώ αμφιβάλω αν έχει περάσει μέρα, που ο Υπουργός να μην έχει μιλήσει με εφοπλιστές ή με εργαζόμενους στα πλοία ή με εργαζόμενους στα λιμάνια κλπ. Κάνει τίποτε άλλο ο Υπουργός; Και να μη θέλει από το πρωί μέχρι το βράδυ τον επισκέπτονται και συζητάει μαζί τους τα προβλήματα. Δεν πάνε εκεί για να κάνουν κοινωνική συζήτηση για τις δεξιώσεις στις οποίες ήταν το προηγούμενο βράδυ οι κύριοι εφοπλιστές, ή γι' αυτές που θα πάνε το επόμενο. Συζητάνε για τα θέματα τα οποία αντιμετωπίζει η ναυτιλία.

Εν πάση περιπτώσει, όσον αφορά την υποδομή στα λιμάνια, είναι γεγονός ότι η χώρα μας άρχισε να αποκτά λιμάνια, όσο και αν σας φαίνεται αυτό, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, από το 1981 και μετά.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Το λέω, όσο και αν σας φαίνεται. Εσείς που είσθε από νησιωτικές περιοχές -γιατί εγώ δεν είμαι από νησιωτική περιοχή- γνωρίζετε κάλλιστα -αλλά τα έχετε ξεχάσει- όσα έγιναν τη δεκαετία του 1980, όσα έγιναν στην αρχή του 1990 και βλέπετε κάποιο λιμάνι, που μπορεί να τύχει να μην έχει ολοκληρωθεί. Βεβαίως, τώρα υπάρχουν σε εξέλιξη πάρα πολλά

λιμάνια. Εμείς στην Ηλεία δύο λιμάνια έχουμε και τα δύο είναι σε εξέλιξη.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Τώρα είναι τα Πακέτα, κύριε συνάδελφε!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Τα Πακέτα Ντελέρ τώρα είναι!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι. Ας αφήσουμε να εξελιχθεί η συζήτηση εν ηρεμία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ποια Πακέτα Ντελέρ; Το 1981, το 1982, το 1985, υπήρχαν Πακέτα Ντελέρ;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Προ του 1980 δεν υπήρχαν βέβαια.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Αφήστε τα πακέτα. Το πήρατε το πρώτο Πακέτο Ντελέρ εσείς και το κάνατε φύλλο και φτερό. Δεν το κάνατε έργα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Εσείς το διαχειριστήκατε, εσείς το προγραμματίσατε, όπως προγραμματίζετε και το Πακέτο Σαντέρ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κάνετε λάθος.

Κύριε Κεφαλογιάννη, δείτε καλά τις χρονολογίες, γιατί δεν τις θυμάστε καλά. Έτσι είναι τα πράγματα, εν αντιθέσει με τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες έχουν δημιουργήσει μια πάρα πολύ καλή υποδομή και για την ακτοπλοία, που ήταν πάρα πολύ σημαντική για την επικοινωνία της νησιωτικής Ελλάδας, η οποία ήταν αποκομμένη και ερήμωσαν τα νησιά λόγω του ότι δεν υπήρχε καμία επικοινωνία. Σταματούσε το πλοίο απέξω και έβγαιναν με τις βάρκες, όποτε είχε μπονάτσα, ενώ όποτε είχε κύμα, φουρτούνα δεν έπιανε καθόλου το πλοίο. Στην Ελλάδα ζούμε και τα ξέρουμε όλοι αυτά.

Σήμερα υπάρχουν λιμάνια στα περισσότερα νησιά της χώρας και τα μεγάλα λιμάνια έχουν βελτιωθεί πάρα πολύ.

Λίγες επενδύσεις έχουν γίνει στο λιμάνι του Πειραιά; Λίγες επενδύσεις έχουν γίνει στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, στο λιμάνι της Πάτρας; Αυτή τη στιγμή που μιλάμε στο νέο λιμάνι της Πάτρας υπάρχουν εν εξελίξει έργα δεκατριών δισεκατομμυρίων (13.000.000.000) δραχμών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Συνεχώς εν εξελίξει είναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί, λοιπόν, δεν γίνεται υποδομή και δεν υπάρχει η κατάλληλη προετοιμασία, έτσι ώστε να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις σύγχρονες συνθήκες του σύγχρονου διεθνούς εμπορίου; Γίνεται η προετοιμασία και θα μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις σύγχρονες ανάγκες, του Εμπορίου, αρκεί τα έργα να ολοκληρωθούν γρήγορα. Υπάρχει λόγος και ο λόγος είναι ότι τα έργα αυτά θα πρέπει να ολοκληρωθούν γρήγορα, γιατί δεν μπορούμε να περιμένουμε άλλο.

Οι καθυστερήσεις οι οποίες είχαν προέλθει από τις προηγούμενες δεκαετίες, θα πρέπει να καλυφθούν τώρα μέχρι το 2000, έτσι ώστε η χώρα να είναι έτοιμη και μετά την κατάργηση του καμποτάζ, να μπορέσει να ανταποκριθεί γρήγορα και άμεσα στις συνθήκες, τις οποίες επιβάλλει η σύγχρονη οικονομία.

Όσον αφορά την παγκοσμιοποίηση. Η παγκοσμιοποίηση δεν πρέπει να αποτελεί άλλοθι για κανέναν, ούτε για μας ούτε για σας. Ούτε εσείς να μας κατηγορείτε ότι λόγω της παγκοσμιοποίησης κάτι δεν κάνουμε, ούτε εμείς να βάζουμε την παγκοσμιοποίηση μπροστά, για να καλύπτουμε κάποιες αδυναμίες που έχουμε.

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας είναι κάτι που αφορά όλους τους λαούς. Είναι μία καινούρια πραγματικότητα, θα πρέπει να προσαρμοστούμε και να παίξουμε με τα καινούρια δεδομένα. Δεν μπορούμε εμείς από μόνοι μας, η Ελλάδα, με αυτήν την μικρή οικονομία, που έχει να παίξει στο διεθνές πεδίο και να προκαθορίσει, ή να βάλει αυτή όρους, όπως επιώθηκε εδώ. Να συμβάλουμε σε ένα διεθνή διάλογο, για να μπουν κάποιο όροι σε αυτήν την παγκοσμιοποίηση, ναι, αλλά για να επιβάλουμε εμείς όρους, νομίζω ότι θα είναι τουλάχιστον αφέλεια να το υποστηρίξει κάποιος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ευχαριστούμε τον κ. Γεωργακόπουλο.

Ο κ. Νεράντζης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πόσο χρήσιμο και κρίσιμο είναι το Βήμα της Βουλής! Λειτουργεί επιμορφωτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μην το λέτε σε μένα, εγώ ως Αντιπρόεδρος το γνωρίζω.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Εκείνο το οποίο ίσως δεν γνωρίζετε είναι ότι πρέπει να απευθυνόμαστε σε σας, αφού εσάς έχω απέναντι. Αλλά αυτά είναι τύποις, στην ουσία αλλού απευθυνόμαστε.

Κύριε Υπουργέ, στις επερωτήσεις δεν υπάρχει εισηγητής, άρα εγώ δεν είμαι εισηγητής στην επερώτηση, είμαι ο πρώτος επερωτών.

Δεύτερον, εκείνο που είναι το πιο σπουδαίο είναι ότι αναζητείται -και το είπατε επανειλημμένως, το έχω σημειώσει- στην επερώτηση να υπάρχουν προτάσεις δικές μας. Σας διαφεύγει φαίνεται ότι εδώ δεν πρόκειται περί προτάσεως νόμου. Η επερώτηση είναι ένα βασικό όργανο, ένας τρόπος ασκήσεως κοινοβουλευτικού ελέγχου.

Στον κοινοβουλευτικό έλεγχο καυτηριάζουμε την Κυβέρνηση για πράξεις της και παραλείψεις της. Μην αναζητείτε, λοιπόν, προτάσεις στα πλαίσια της σημερινής συζήτησης και μην αποδίδετε παραλείψεις στην Αντιπολίτευση, επειδή δεν έχει περιλάβει στο κείμενο αυτό, που αποτελεί αιχμή εναντίον της πολιτικής που ασκείτε, τις δικές της προτάσεις.

Τρίτον, δεν είχατε ούτε τη στοιχειώδη προσαρμοστικότητα. Σας είπα ευθύς εξαρχής ότι εμείς επανακαταθέσαμε την επερώτησή μας και εσείς μας εγκατέλειψατε για το ότι δεν αλλάξαμε την ημερομηνία. Μα, κύριε Υπουργέ, η ημερομηνία παραμένει η ίδια, 18 Μαΐου, αλλά όταν η επερώτηση επανακατατίθεται προσλαμβάνει νέα ημερομηνία, είναι εκείνη της επανακαταθέσεως. Αυτό άλλωστε σημαίνει επανακατάθεση. Βεβαίως, σας διαφεύγουν όλα αυτά τα κοινοβουλευτικά, αλλά τι να κάνουμε, αυτά είναι επιταγές του Κανονισμού.

Εκείνο που μας κατηγορείτε συνεχώς είναι ότι, δεν έχει ουσία, ότι είναι ανούσια η επερώτησή μας. Μια επερώτηση, όμως, που αφορά τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και αναφέρεται στα λιμενικά έργα, στο ΝΑΤ, στην ανεργία, στο Λιμενικό Σώμα, στον ΟΛΠ, στην ανταγωνιστικότητα των πλοίων -δηλαδή αναφέρεται στην πεμπτουσία του Υπουργείου σας- αν εσείς την κρίνετε ανούσια, κύριε Υπουργέ, τότε αυτό σημαίνει ότι προίστασθε ενός ανούσιου Υπουργείου, για να μην προχωρήσω περαιτέρω. Εμείς όλους αυτούς τους τομείς τους θεωρούμε κατ' εξοχήν ουσιαστικούς. Τους θεωρούμε συνθετικούς του αντικείμενου της ευθύνης που έχετε εσείς σαν Υπουργός της Ναυτιλίας. Άρα, λοιπόν, μη μας λέτε ότι η επερώτησή μας είναι ανούσια, αφού αναφέρεται στους πέντε ουσιαστικότερους κλάδους αυτών των ενδιαφερόντων του Υπουργείου σας.

Επίσης μας κατηγορήσατε ότι αδικήσαμε τις υπηρεσίες. Ποιος μίλησε για τις υπηρεσίες; Εμείς ασκούμε κριτική σε βάρος της διαχειρίσεως της ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της υπουργίας σας. Δεν έχουμε να κάνουμε με τις υπηρεσίες, εδώ πολιτική χάνουμε. Μας κατηγορήσατε, επίσης, ότι δήθεν στραφήκαμε κατά του Αρχηγού του Λιμενικού, φαίνεται ότι θα ήσασταν εκτός Αιθούσης. Εμείς δεν ασχοληθήκαμε καθόλου με τον Αρχηγό του Λιμενικού.

Κύριε Υπουργέ, μέχρι τώρα εμείς ξέραμε ότι οι αρχηγοί ήθελαν να γίνονται αρεστοί στους Υπουργούς, φαίνεται ότι εσείς το αντιστρέψατε και με αυτήν την παρέμβαση, που δεν είδα πού στηρίζεται, θελήσατε εσείς να γίνετε αρεστός στον κύριο αρχηγό του Λιμενικού Σώματος.

Είπατε επίσης -σας ευχαριστώ για αυτό- ότι είμαι ένας πολύ καλός δικηγόρος. Αλλά εδώ μιλάμε για πολιτική. Πώς με αποκαλείτε καλό συνήγορο του κ. Κλαυδιανού, όταν εγώ αφήρεσα εκ προοιμίου τις αιχμές κατά του προσώπου σας, που απηύθυνε εκείνος; Πώς θεωρείτε ότι είμαι συνήγορος του αποστρατευθένος τέως υπαρχηγού, όταν εγώ δεν αναφέρθηκα καν στις δηλώσεις του; Είπα ότι δηλώσεις έκανε και ο υπαρχηγός, αλλά συνηθίζεται να γίνονται δηλώσεις, μόλις

φύγουν. 'Αρα λοιπόν σε πολλαπλό ολίσθημα υποπέσατε, όταν θεωρήσατε ότι αυτά που είπα ήταν συνηγορία υπέρ των δύο απόψεων. Εγώ αντίθετα από τις δηλώσεις των δύο αυτών προσώπων -του ενός μόνο, για τον άλλο δεν αναφέρθηκα καθόλου- κράτησα εκείνες που αφορούν τον τρόπο παρεμβάσεως σας ως Υπουργού στα θέματα της αρμοδιότητάς σας και συγκεκριμένα στο θέμα του ΟΛΠ.

Είπατε ότι ο κόσμος έχει πια καλή εικόνα -δεν αναφέρομαι σε αυτά που είπε ο κ. Γεωργακόπουλος, ότι έγιναν τα τελευταία δύο χρόνια, φαίνεται ότι ο άνθρωπος δεν έχει δει θάλασσα, λυπάμαι που δεν είναι εδώ να με ακούει, αλλά αυτά προσκρούουν στην κοινή λογική- για τα λιμάνια. Μα εγώ σας ανέφερα σε μία ημέρα τρία ατυχήματα, τα οποία δεν οφείλονται, το ξανατονίζω, ούτε απεδόθησαν ευθύνες, ούτε συνήλθε το αρμόδιο συμβούλιο -σε πλημμέλειες περί το χειρισμό των πλοίων εκ μέρους των κυβερνητών τους, οφείλονται στην κακή κατάσταση την οποία παρουσιάζουν τα λιμάνια.

Μας αντιτάξατε στα όσα σας είπαμε σχετικά με την αβελτηρία που δείχνετε για τα λιμενικά θέματα, ότι παρακολουθείτε τα συνέδρια, αποστέλλετε διαφόρους εκπροσώπους κλπ. Κανείς δεν αρνείται αυτά που λέτε. Το ζήτημα είναι μήπως η συμμετοχή σας στα συνέδρια είναι σωματική. Έχετε υλοποιήσει -για να χρησιμοποιήσω την έκφραση που είναι τόσο οικεία σε εσάς- έχετε αξιοποιήσει, έχετε μετάσχει στους προβληματισμούς; Ξεχνάτε τι έγινε για το θέμα των ναυπηγείων, που είναι αρμοδιότητας τύποις του Υπουργείου Ανάπτυξης, όταν η Κυβέρνηση μη έχοντας προτάσεις, τελικά ψήφισε εναντίον των δικών μας συμφερόντων, κάτι που έβιξε και ο κ. Τζωάννος στην κ. Παπανδρέου σε άλλη συζήτηση;

Μας κατηγορήσατε ακόμη και για λαϊκισμό. Ε, όχι, κύριε Υπουργέ. Μας κατηγορεί ο εκπρόσωπος μίας παρατάξεως που μιλούσε για το ότι οι βάσεις φεύγουν ενώ έμεναν; Που έλεγε το ΕΟΚ και NATO το ίδιο συνδικάτο; Για τα περήφανα γηρατειά, για τα τιμημένα νιάτα; Μας μιλάτε εσείς για λαϊκισμό σε αυτήν την Αίθουσα, χωρίς να ερυθριάτε; Για όνομα του Θεού! Υπάρχει αιδώς. Τουλάχιστον αυτό δεν περίμενε κανείς να το ακούσει από έναν σοβαρό Υπουργό σαν και εσάς.

Θα μπορούσα να πω πάρα πολλά, αλλά δεν θέλω να πάρω χρόνο. Θα ήθελα να κάνω μία αποστροφή στον αποουσιάζοντα κ. Κόρακα. Μου δημιουργήθηκε η αίσθηση ότι σήμερα συζητιούνται δύο επερωτήσεις και μάλιστα κατά τροποποίηση του Κανονισμού. Η μία επερώτηση αφορά αυτή που κάναμε εμείς, η Νέα Δημοκρατία προς τον κύριο Υπουργό και η άλλη είναι αυτή που έκανε επί τόπου, αυτοφυώς θα έλεγα ο κ. Κόρακας, στη Νέα Δημοκρατία.

Μας κατηγορήσε ούτε λίγο, ούτε πολύ, ότι εμείς ξέρουμε το σχέδιο νόμου που δόθηκε έχει καταρτίσει η Κυβέρνηση για την αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ, όταν ο κύριος Υπουργός ευθύς προηγουμένως είχε πει ότι εμείς οι ίδιοι αναθέσαμε το θέμα στο σύμβουλο. Το μόνο που έχω να πω είναι, ότι Κόρακας κοράκου μάτι δεν βγάζει. Δεν έχω τίποτα άλλο κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κ. Νεράντζη.

Ο κ. Καλός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, άλλα είχα κανονίσει στη δευτερολογία μου να πω, επειδή η πρωτολογία κι αυτή ήταν πολύ σύντομη, όμως η δική σας αναφορά στα όσα είπαμε ως Νέα Δημοκρατία με βάζει στον πειρασμό να κάνω στην αρχή ένα λογοπαίγνιο: Είπατε ότι είμαστε, όπως και η επερώτησή μας, μία Αντιπολίτευση με ημερομηνία λήξεως ληγμένη. Νομίζω ότι ούτε ως στύσοιχη σύνταξη στέκει η έκφρασή σας. Να πω, όμως, κι εγώ, απλά ως αντίλογο, ότι έχω την αίσθηση και την έχει όλος ο Πειραιάς, όλη η Ελλάδα την έχει, ότι η δική σας πολιτική είναι και ληγμένη και λιγωμένη και έκανε ξελιγωμένη στο σύνολο την ελληνική ναυτική οικογένεια, εξαιτίας των αλλοτρώσων σχεδιασμών σας.

Και μας είπατε και παλαιομοδίτες, αν θυμάμαι καλά. Είναι παλαιομοδίτικο να σας ρωτάμε, παρακαλώ τώρα, που θα δευτερολογήσετε, εσείς να μας απαντήσετε: Πώς εκμεταλλευθήκατε το πρόγραμμα MEDA για να αναπτύξετε υποδομές λιμένων, προς

την κατεύθυνση της συνεργασίας με τη Μεσόγειο και στις μεταφορές και στην ακτοπλοία; Αυτό θα μας έδινε ακριβώς στοιχεία να πιστέψουμε εκείνο που μας είπατε, ότι τάχα εκμεταλλευθήκατε πλήρως τα ευρωπαϊκά προγράμματα. Αλλά θα θέλαμε αριθμούς και συγκεκριμένες πολιτικές επιλογές.

Δεύτερον, γιατί η απορροφητικότητα των προγραμμάτων για τις υποδομές λιμένων, με πίνακα που δόθηκε στη δημοσιότητα μόλις προ ημερών από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, φαίνεται ότι είναι στο θλιβερότατο 28% με 30% (συνολικά για τα δύο μισά χρόνια Ντελέρ). Απαντήστε μας, αν λέει η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία ψέματα, ή αν εμείς είμαστε ευκολόπιστοι.

Τρίτον, πότε ακριβώς καταθέσατε προτάσεις για την Πράσινη Βίβλο, όταν είχε παρέλθει η 2α Απριλίου; Γιατί το έγγραφο που μας διαβάσατε, μου είπατε ότι είναι γύρω στις 8 Μαΐου. Δώστε μας τις ημερομηνίες, για να δούμε αν ήσαστε, όσον αφορά την καταληκτική ημερομηνία που σας ζητούσε η ευρωπαϊκή επιτροπή, συνεπής ως Κυβέρνηση.

Τέταρτον, θα ήθελα να σας πω ένα μεγάλο θέμα, που δεν προλαβαίνουμε να το συζητήσουμε και αφορά το καμποτάζ. Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να μας πείτε, με ποια φιλοσοφία εμφανιστήκατε στην ευρωπαϊκή επιτροπή και ζητήσατε την εξαίρεση της χώρας από τα ακτοπλοϊκά πλοία, που έχουν ηλικία είκοσι επτά ετών και άνω, από την υποχρέωση που είναι καθολική, με τα μέτρα που έλαβε η επιτροπή, να ανανεωθούν και να βελτιώσουν τα συστήματα ασφαλείας που χρησιμοποιούν.

Αυτό πιστεύετε ότι είναι νεομοδίτικο; Και αν είναι νεομοδίτικο, πέστε μας πόσο αποκαθιστά το κύρος της χώρας μας στο διεθνή χώρο όταν η Ελλάδα φαίνεται να διατηρεί πεισματικά έναν ακτοπλοϊκό, υπέργηρο στόλο.

Τέλος, αφού μιλάτε για ημερομηνίες, πέστε μας γιατί καθυστερήσατε μέχρι σήμερα και στέλνετε αντιπροσωπεία στο IMO -τη στέλνετε να πάει αρχές Δεκεμβρίου ή έχω λάθος πληροφόρηση- για να παρουσιάσει το θέμα αναθεώρησης των Κανόνων και Συστάσεων, που ζητάει η Ελλάδα από τον ΟΗΕ για τη ναυσιπλοία στα Στενά, ώστε να αναιρέσει τις πρακτικές της τουρκικής εξωτερικής πολιτικής και διπλωματίας εις βάρος των Ελλήνων εφοπλιστών; Επί εννέα μήνες έχετε αφήσει ανεκμετάλλευτη την καθαρή γνωμάτευση, που έκανε η ευρωπαϊκή επιτροπή υπέρ των ελληνικών θέσεων και αφήσατε ακάλυπτους και τους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι εκ των ενόντων εμφανίζονται και δίνουν γη και ύδωρ στους ελεγκτές του παράνομου τουρκικού ελέγχου στο Βόσπορο.

Παρακαλώ να μου απαντήσετε και σ' αυτό, γιατί έχει εθνική σημασία.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, από την ομιλία του κυρίου Υπουργού μου δημιουργήθηκε η εντύπωση, και ελπίζω να το διορθώσει, ότι έχουμε μια αλλαγή πολιτικής στο χώρο της ναυτιλίας. Διότι η αναφορά στην ελληνική σημαία, όπου έχει μεν συρρικνωθεί ο αριθμός των πλοίων και το τονάζ, αλλά που είναι καθαρή, μου θύμισε λίγο το παλιό σύνθημα "η μικρά και έντιμος Ελλάς". Ελπίζω να μην το εννοεί αυτό ο κύριος Υπουργός, ότι δηλαδή προτιμάται ο μικρός στόλος αλλά "καθαρός", με την έννοια της συμμορφώσεως με διεθνή πρότυπα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Η ελληνική σημαία πάντοτε είχε πολύ καλό ρεκόρ και, εν πάση περιπτώσει, όλες οι σημαίες μέσα στην οικογένειά τους έχουν και κάποια μελανά σημεία, αλλά δεν το διαφημίζουν. Αντιθέτως, το port state control λειτουργεί πάρα πολλά χρόνια. Δεν είναι κάτι το καινούριο και δεν πρέπει να λέγεται ότι αυτό στο μέλλον θα καθαρίσει την κατάσταση. 'Ηδη έχει καθαρίσει την κατάσταση. Και ούτε είναι συνώνυμο το θέμα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας αυτομάτως με το κριτήριο της σημαίας. Υπάρχουν καλές και κακές σημαίες, καλές και κακές διοικήσεις. Αλλά το να λέμε ότι όλες οι σημαίες ανοιχτού νηολογίου ή σημαίες ευκολίας είναι όλες κακές, δεν είναι η

πραγματικότητα. Τα στοιχεία του port state control δεν το δείχνουν αυτό.

Η προτεραιότητα, όμως, βέβαια είναι το εθνικό νηολόγιο. Αλλά το θέμα της ασφάλειας δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως άλλοθι για την ανυπαρξία πολιτικής.

Η δεύτερη παρατήρηση είναι η εξής. Είπε ο κύριος Υπουργός, γιατί δεν πάνε στην Ολλανδία και πηγαίνουν σε σημαίες ανοιχτού νηολογίου. Μα, το θέμα δεν είναι εκεί. Το θέμα είναι να μείνουν στην ελληνική σημαία. Να μη διαπραχθεί ο συνδυετικός ιστός με την εθνική οικονομία. Και, εν πάση περιπτώσει, αν δεν μείνουν στην ελληνική σημαία, καλό θα είναι να μείνουν τα ελληνόκτητα και να μη χαθεί τελείως ο ελληνικός έλεγχος πάνω στη ναυτιλία. Αλλά κι εδώ πάλι πρέπει να μεριμνήσετε για την εκπαίδευση των ναυτικών, που δουλεύουν πάνω στα ελληνόκτητα.

Η τρίτη παρατήρηση αφορά στη διεθνή κρίση. Το θέμα της ανταγωνιστικότητας προϋπήρχε της διεθνούς κρίσεως και δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί η διεθνή κρίση ως άλλοθι. Τα σύννεφα είχαν μαζευτεί πολύ νωρίτερα και αυτά τα σύννεφα τα έβλεπαν οι ανταγωνιστές μας και έλαβαν μέτρα. Δεν είναι κουτόφραγκοι όλοι οι εταίροι μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα αλλά και εκτός Ευρωπαϊκής Κοινότητας, όπως οι Νορβηγοί.

Έθιξα και ένα άλλο θέμα, που νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό. Και ελπίζω να το εκτιμήσετε. Είναι η αναβάθμιση του ρόλου του ΥΕΝ και της άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής στα πλαίσια του κυβερνητικού γίγνεσθαι. Πολλές φορές βλέπουμε οριζόντιες πρωτοβουλίες από άλλα Υπουργεία, κυρίως από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, που έχουν αρνητικές παρενέργειες στη ναυτιλία.

Σήμερα σας δίνεται μία ευκαιρία -σας στηρίζουμε σ' αυτό- να σταθείτε όρθιοι και να αντιμετωπίσετε τους συναδέλφους σας, για να μην είστε επιμυθείς και να τρέχετε να θεραπεύετε εκ των υστέρων τις καταστάσεις.

Τέλος, υπάρχει ένα θέμα, που αφορά την κοινοτική πολιτική στους λιμένες, που λέγεται "κανόνες για κρατικές ενισχύσεις". Εάν δεν σταθείτε όρθιοι σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας αυτούς τους κανόνες, ώστε να ξέρουν και οι οργανισμοί λιμένων που στέκονται, εν όψει μάλιστα των οποιονδήποτε αποκρτικοποιήσεων ή μετοχοποιήσεων, όπως θέλετε πέντε το, θα επέλθει κομφούζιο και αυτό θα είναι σε βάρος και των λιμένων και των εργαζομένων στους λιμένες και σε βάρος της εθνικής οικονομίας.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, για δεύτερη φορά θα τονίσω στη Βουλή ότι ο κύριος Υπουργός χάνει την ψυχραιμία του, όταν του ασκείται κριτική. Και σήμερα πραγματικά αντέδρασε με οργίλο ύφος, όπως πολύ σωστά επεσήμανε η κ. Μπακογιάννη.

Κύριε Υπουργέ, η κριτική είναι κοινοβουλευτικός θεσμός. Κρίνουμε την πολιτική σας, κρίνουμε την πολιτική της Κυβέρνησης και όχι προσωπικές σας ενέργειες. Άρα, μην απαντάτε, χάνοντας τη ψυχραιμία σας, με εκφράσεις του τύπου ότι εμείς έχουμε άγνοια ή αναμασάτε την καραμέλα ότι εμείς δεν έχουμε προτάσεις. Εμείς και προτάσεις έχουμε, πλην όμως εσείς ακολουθείτε ασαφή πολιτική.

Θα ακριβολογήσω εδώ με το να έλθω στη κατάσταση που επικρατεί στο λιμάνι του Πειραιά και συγκεκριμένα στο μεγάλο πρόβλημα που απασχολεί σήμερα τον ΟΛΠ. Επί δύο χρόνια πλανάται στον Πειραιά ότι θα αλλάξει το νομικό καθεστώς του ΟΛΠ. Πλανάται ότι μάλλον θα γίνει ανώνυμη εταιρεία με μια μετοχή μέτοχο το κράτος. Πλανάται ότι έχουν δοθεί σαράντα εκατομμύρια (40.000.000) στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, για να φτιάξει μια μελέτη, προκειμένου ο ΟΛΠ, από Ν.Π.Δ.Δ. να γίνει ανώνυμη εταιρεία. Και αυτό με προεδρικά διατάγματα. Σήμερα, αν κατάλαβα καλά, αφήσατε να εννοηθεί ότι θα έρθει το θέμα στη Βουλή. Και όλη αυτή η ασάφεια, την οποία ακολουθείτε στο θέμα του ΟΛΠ, έχει προκαλέσει αγανάκτηση, αναστάτωση στους εργαζομένους αλλά και στους συνταξιούχους. Οι εργαζόμενοι κατ' επανάληψη έχουν προβεί σε

απεργιακές κινητοποιήσεις και κάθε απεργιακή κινητοποίηση των εργαζομένων έχει οικονομικό κόστος, τόσο για τον ΟΛΠ όσο και για την εθνική οικονομία.

Τελικά πέντε μας εδώ: έχετε συζητήσει με τους φορείς, έχετε καταλήξει τι θα κάνετε; Εμένα προσωπικά αυτό το "θα δείτε σε μερικές μέρες" δεν με ικανοποιεί, όπως δεν θα ικανοποιούσε και τους εργαζομένους στο λιμάνι, αν αυτήν τη στιγμή βρίσκονταν σταθεωρεία.

Εάν ακολουθήσετε την τακτική, να αιφνιδιαστείτε, την τακτική του "αποφασίζομεν και διατάσσομεν", τότε θα υπάρξει αναστάτωση στο λιμάνι του Πειραιά και θα είσθε προσωπικά υπεύθυνος.

Δεν μου μένει άλλος χρόνος, θα σας πω μόνο ότι στα θέματα του ΝΑΤ που σας έθιξα σχετικά, τι σκοπεύετε να κάνετε. Αυτό που κυκλοφορεί στον Πειραιά ότι το Ταμείο είναι μέσα εκατόν τριάντα δισεκατομμύρια (130.000.000.000) δρχ., ότι δεν έχετε να δώσετε συντάξεις Δεκεμβρίου και δώρο ισχύει; Για το ότι οι γιατροί είναι απλήρωτοι για δύο χρόνια, δεν μου απαντήσατε. Νομίζω ότι έχετε χρέος να μου απαντήσετε. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για δεκαπέντε λεπτά να δευτερολογήσετε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βεβαίως και μπήκαν πάρα πολλά ζητήματα, πέραν της επερώτησης και καλώς μπήκαν.

Να πω λοιπόν σ' αυτό που έθεσε ως ερώτημα με την καλή έννοια του όρου ο κ. Τζωάννος ότι, βεβαίως, δεν μιλάμε για ένα σόλο φιλτραρισμένο με όλα τα κριτήρια και τα εχέγγυα της ποιοτικής ναυτιλίας. Βεβαίως και θέλουμε όσο γίνεται μεγαλύτερο στόλο. Και ως πούμε κάποτε και κάτι διαφορετικό. Τι; Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της Εμπορικής Ναυτιλίας, της ποντοπόρου ναυτιλίας, είναι πάρα πολύ ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο, μοναδικό στην Ευρώπη και στον κόσμο. Μην το ξεχνάμε αυτό, ότι μέσα εκεί εμπεριέχονται διατάξεις, οι οποίες είναι πραγματικά πρωτοπόρες για την εποχή την οποία θεσπίστηκαν. Υιοθετήθηκαν και από την Ευρωπαϊκή Ένωση και πάνω σ' αυτή στηρίζεται σήμερα η ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας. Αυτό έχει ένα τεράστιο κόστος για την Ελλάδα και καλώς κάνουμε και το δαπανούμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Ποιο κόστος;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Στο όλο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας, κύριε Τζωάννο, της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Δεύτερον, φοροαπαλλαγές, τρόπος λειτουργίας, μιλάω για το βασικό πλαίσιο λειτουργίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Κύριε Υπουργέ, την έννοια του όρου "κόστος ευκαιρίας" να καταλάβετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Τζωάννο. Πείτε τα στην Κοινοβουλευτική σας Εκπρόσωπο, να τα αναφέρει.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Τα μέτρα τα οποία πήραμε και αυτά είχαν επιπλέον κόστος για το ΝΑΤ. Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης επίσης είχε κόστος για τον κρατικό προϋπολογισμό. Όλα αυτά είναι τίποτα; Και όπως είπα και ο κ. Γεωργακόπουλος, ειλικρινά η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου εστιάζεται στο κόστος του ανθρώπινου παράγοντα μόνο; Δεν νομίζω. Τουλάχιστον ως είμαστε σοβαροί σ' αυτό το θέμα. Είναι χίλιες δυο άλλες παράμετροι που το προσδιορίζουν.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Τι είναι αυτά, κύριε Υπουργέ; Είμαστε σοβαροί;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κυρία Μπακογιάννη, κοιτάξτε. Ασχολείστε με τη ναυτιλία, εγώ το σέβομαι απόλυτα. Αλλά πρέπει να μάθετε και κάποια άλλα πράγματα επιπλέον. Με συγχωρείτε πάρα πολύ, αφήστε να πούμε τις απόψεις μας.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Δεν χρειάζονται παραινήσεις.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εγώ καταθέτω, τι πιστεύουμε. Αν εσάς δεν σας αρέσει, γιατί

εγώ άκουσα την ομιλία σας, η οποία βεβαίως δεν απευθυνόταν στη Βουλή, άκουγα εκφράσεις σας τις οποίες έχω ακούσει από διαφορετικούς ανθρώπους στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, καρμπόν. Γνωρίζω τα πράγματα, βλέπετε ότι κουβεντιάζω πάρα πολύ. Και άκουσα πανομοιότυπες εκφράσεις. Αφήστε, σας παρακαλώ. Μην πάμε εκεί.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Γιατί δεν λέτε τι εννοείτε, κύριε Υπουργέ; Στη Βουλή όταν αρχίζει μια κουβέντα, τελειώνει κιόλας. Εγώ καρμπόν δεν έχω μιλήσει ποτέ.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εν πάση περιπτώσει, έτυχε συμπτωματικά ν'ακούσω κάποιες εκφράσεις στην ομιλία σας, οι οποίες μου θυμίζουν ...

Εν πάση περιπτώσει, το θέμα είναι τεράστιο, πραγματικά χρειάζεται μια ιδιαίτερη προσέγγιση. Και όταν είπα επίσης για την καθαρή σημαία, είναι ένας όρος που έχει να κάνει ακριβώς με την target σημαία ή όχι. Τι εννοούμε μ'αυτό; Ότι όταν ένας στόλος, μια σημαία, μπαίνει στο στόχαστρο του Port State Control, αυτό δημιουργεί προβλήματα και δημιουργεί και σ'όλα τα υπόλοιπα πλοία που φέρουν την ίδια σημαία. Δεν είναι τίποτα το διαφορετικό, ένας όρος -αν θέλετε- που χρησιμοποιείται στην ποντοπόρο ναυτιλία. Και σε καμία περίπτωση εμείς δεν θέλουμε να έχουμε σημαία, η οποία από την ώρα που πλησιάζει στο λιμάνι, να ξετινάζεται το πλοίο στην επιθεώρηση και την πληρώνουν και εταιρείες, οι οποίες πραγματικά είναι άσφογες. Αυτό δημιουργεί πρόβλημα επίσης στον ανταγωνισμό.

Θέλω να πω επίσης, ότι το θέμα της εμπορικής, ποντοπόρου ναυτιλίας μάλλον, για μας έχει και την κοινωνική του διάσταση.

Θα πω από αυτό το βήμα ότι στα χέρια των εφοπλιστών είναι ο προσδιορισμός των κανόνων του παιχνιδιού. Παιων κανόνων; Έχουμε περίπου τρεις χιλιάδες ελληνόκτητα πλοία, μαζί με τα υπό ελληνική σημαία. Εάν γίνει επιστροφή των πλοίων αύριο το πρωί στην ελληνική σημαία, δεν θα υπάρχουν ναυτικοί να τα στελεχώσουν, κύριοι συνάδελφοι. Δεν θα υπάρχουν! Ας επιστρέψουν, λοιπόν, τα πλοία αύριο το πρωί. Τι έχουν να χάσουν; Δεν υπάρχει τέτοιο εργατικό, ναυτεργατικό δυναμικό, ώστε να τους φορτωθεί, μια που αυτό είναι που προσδιορίζει το κόστος. Ας πάρουν, λοιπόν, την πρωτοβουλία να επιστρέψουν τα πλοία στην ελληνική σημαία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Και τι θα κάνετε εσείς τότε;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα στελεχωθούν με όσους υπάρχουν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΖΩΑΝΝΟΣ: Περιμένετε να έρθουν, για να αλλάξετε τους κανονισμούς;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Γιατί έχετε την εντύπωση εσείς ότι οτιδήποτε αλλάξει στο ναύτη, θα επιστρέψουν τα πλοία;

Μας κατηγορείτε συνεχώς για τα κονδύλια και τις απορροφήσεις στα λιμάνια. Μήπως μπορεί να μου πει η Νέα Δημοκρατία τι απορροφήσεις είχε την τετραετία 1989-1993; Καμία απολύτως! Μήπως μπορεί η Νέα Δημοκρατία, ενώ σας είπαμε τι σημαίνει σήμερα από πλευράς ΟΛΠ, να μας πει για τον ανταγωνισμό στα λιμάνια; Η NORDASIA έφυγε. Θεσμικό πλαίσιο που κόπτεσθε τόσο πολύ; Γιατί δεν το αλλάξατε; Και εμείς σας λέμε ότι πράγματι το έχουμε διαμορφώσει, θα το κουβεντιάσουμε και με τους εργαζόμενους ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Δεν το έχετε κουβεντιάσει.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Βεβαίως θα το κουβεντιάσουμε και εκεί θα αντιμετωπίσουμε όλα τα ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπισθούν -και το ασφαλιστικό που είναι μείζον πρόβλημα- σε σχέση με τη μετεξέλιξη των λιμανιών αυτών. Δεν καταλαβαίνω την τόσο μεγάλη αγωνία σας να προστατεύσετε εσείς το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τη στάση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. απέναντι στους εργαζόμενους.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Αγωνία για τους εργαζόμενους.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Για τα λιμάνια σας είπε ο κ. Γεωργακόπουλος. Ξέρουμε όλοι πώς πηγαίναμε στα νησιά και με τι πλοία πηγαίναμε. Τα λιμάνια άρχισαν να κτίζονται από τη δεκαετία του '80-'81. Και σήμερα βρίσκονται σε εξέλιξη ο Βόλος, η Πάτρα, η Αλεξανδρούπολη, η Ηγουμενίτσα, το Ηράκλειο. Πολλά δισεκατομμύρια. Αυτά δεν είναι παρεμβάσεις; Τι

είναι;

Επειδή ανεφέρθη κάτι περί ευαισθησίας εξωδίκως από την κ. Μπακογιάννη και τον κ. Τρυφωνίδη, απλά θέλω να σας ενημερώσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι την ευθύνη του συγκεκριμένου έργου στην Πρέβεζα την είχε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, ο νυν Νομάρχης, ο οποίος επανεξελέγη υπό τη σημαία της Νέας Δημοκρατίας. Όταν παρενέβη το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τότε δόθηκε λύση. Μην κατηγορηθούμε και γι' αυτό. Δεν φθάνει δηλαδή που παρενέβημε να δώσουμε λύση στο πρόβλημα, μας εγκαλείτε κιόλας για λόγους ευαισθησίας.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Δεν είναι έτσι.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Να απαντήσω τώρα σε κάποια ερωτήματα, τα οποία ετέθησαν από τον κ. Καλό.

Το MEDA δεν έχει μέχρι σήμερα χρήματα για την Ελλάδα ως κοινοτική χώρα, αλλά μόνο για τις τρίτες χώρες της Μεσογείου, όπως είναι άλλα προγράμματα σε άλλες περιοχές της γης. Επομένως τι μας εγκαλείτε να απαντήσουμε;

Η ημερομηνία της 2ας Απριλίου, που ανεφέρθη ο κ. Καλός, αφορούσε κατάθεση προτάσεων σε σχέση με τους φορείς, όχι με τις κυβερνήσεις. Οι κυβερνήσεις καταθέτουν τις προτάσεις τους στα συμβούλια Υπουργών.

Ειπώθησαν από τον κ. Κόρακα αρκετά πράγματα, στα οποία θα μου επιτρέψετε πολύ συνοπτικά, ως κατάθεση και ενημέρωση του Σώματος, να πω ότι τα ποντοπόρα πλοία, που ταξιδεύουν, δεν χρωστούν στο NAT. Οι οφειλόμενες εισφορές από ποντοπόρα πλοία είναι από πολλές δεκαετίες πίσω και από εταιρείες οι οποίες έχουν πτωχεύσει. Σήμερα ο Πρόεδρος του NAT δεν μπορεί να ρυθμίσει χρέη. Μόνο μέχρι δέκα μέρες σε σχέση με το παρελθόν, σύμφωνα με τον τελευταίο νόμο τον οποίο ψηφίσαμε. Οι συντάξεις του NAT, επαναλαμβανώ, έχουν διαμορφωθεί πλέον σταθερά χωρίς διολίσθηση στο 58%.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ανούσιο, που είπα, φαίνεται ότι συνεχίστηκε και στη δευτερολογία του πρώτου ομιλούντος από τους επερωτώντες.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Τώρα το είπες σωστά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Φοβάμαι, όμως, κύριε Νεράντζη ότι και πάλι ως δικηγόρος λειτουργήσατε, άνευ περιεχομένου πολιτικής, στα όσα είπατε. Αυτό είναι μια πραγματικότητα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ενδοπειραϊκός πόλεμος.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Παρά την ωραία προσπάθεια που κάνατε, να αντιστρέψετε τα άστρα μαύρα και τα μαύρα άστρα -άλλωστε αυτό είναι και ίδιον και της πολιτικής και της νομικής- εν τούτοις παραμένει η νοοτροπία σας, εκτεθειμένη ως πολιτική, του πώς εσείς βλέπετε τα πράγματα και πώς τα αντιμετωπίζετε.

Δεν είναι δυνατόν για ένα ολόκληρο συγκοινωνιακό σύστημα -αυτό μου κάνει εντύπωση και δείχνει και το επίπεδο της γνώσης- εκατοντάδων πλοίων στην ακτοπλοία με χιλιάδες δρομολόγια, να αναφέρεστε ότι το καλοκαίρι είχατε τρία συμβάντα, τα οποία οφείλονται στις κακές λιμενικές υποδομές. Κάποια από αυτά μπορεί να οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα κλπ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Όχι, κανένα.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δεν είναι δυνατόν να εστιάζετε σ' αυτά τα τρία περιστατικά, να τα αναφέρετε εις διπλούν και στην πρώτη σας ομιλία και στη δευτερολογία σας ως κατάσταση των ελληνικών λιμανιών.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Παράδειγμα είπα.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δεν είπατε τίποτα για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, που συνεχίζεται μέσα από μία πολιτική που εμείς εξωθούμε τα πράγματα.

Και βέβαια, τα τριάντα πέντε χρόνια ζωής πλοίων στην ακτοπλοία είναι θεσμοθετημένα και ειλικρινά απορώ, γιατί το βάχετε αυτό ως θέμα. Εμείς εδώ και δύο χρόνια -τουλάχιστον επί των ημερών μου- δεν δίνουμε άδειες σκοπιμότητας σε παλιά πλοία, ακριβώς, για να εξωθήσουμε τους ακτοπλοΐους

να πάνε στην κατασκευή ή στην αγορά νέων πλοίων νέας τεχνολογίας. Είμαστε εγκαλούμενοι και γι' αυτό;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Το λιμάνι φταίει, δεν φταίει το πλοίο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Το πώς ήταν οι άδειες και τι καθεστώς επικρατούσε στην ακτοπλοία, κύριε Νεράντζη, ας μην το κουβεντιάσουμε καλύτερα.

Τα τέσσερα χρόνια από το '90 μέχρι το '94 για τη ναυτιλία δεν είναι παρελθόν, κυρία Μπακογιάννη. Εσείς τι μέτρα πήρατε για την ποντοπόρο ναυτιλία; Τι μέτρα πήρατε για τα λιμάνια; Τι επιδοτήσεις πήρατε από την Κοινότητα; Τι κάνατε εσείς για όλα αυτά, για τα οποία μας εγκαλείτε; Και βεβαίως κανείς δεν αρνείται την έγκληση που κάνετε. Δεν θα μπορούσα να φανταστώ όμως ότι διαδικαστικά θέματα σας κάνουν να μην μπορείτε να καταθέσετε προτάσεις. Αυτό ειλικρινά δεν το περίμενα από την παράταξη της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ότι διαδικαστικοί λόγοι τάχα δεν σας επιτρέπουν να καταθέσετε μία πρόταση σε όλη την επερώτησή σας ή στη διάρκεια της συζήτησης. Αυτό, ειλικρινά, δεν το αντιλαμβάνομαι. Και ξέρετε γιατί το κάνετε;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Μα, τι είναι αυτά που λέτε;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δεν φταίει η διαδικασία. Φταίει ότι δεν έχετε τίποτα να πείτε. Απλά, προσπαθείτε να είστε ωραίοι και προς τους εργαζόμενους και προς τους επιχειρηματίες και προς τους εφοπλιστές, ότι θα τα λύσετε όλα όταν θα έρθετε στην κυβέρνηση. Αυτό το "θα" το έχει βαρεθεί ο ελληνικός λαός.

Εμείς έμπρακτα αποδείξαμε και αποδεικνύουμε το τι κάνουμε. Η παρέμβαση που έχει γίνει στην Ελλάδα την τελευταία εικοσαετία, ό,τι έχει γίνει στον τομέα αυτόν, έχει γίνει από την παράταξη του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Αυτή είναι μία σκληρή πραγματικότητα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Αυτό είναι καλό. Το κακό ήταν το 1991-1993.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Λυπάμαι για τις αναφορές σας περί λαϊκισμού και όλα τα άλλα.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Βεβαίως, λαϊκίζετε, όταν λέτε πράγματα τα οποία ούτε πρόκειται να κάνετε ούτε τα πιστεύετε ούτε και μεταξύ τους είναι επικοινωνούντα.

'Όταν λέτε ανιψιακά πράγματα για να χαϊδεύετε αυτιά προς κάθε κατευθυνση, δεν είναι λαϊκισμός; Τι είναι αυτό; Αυτό είναι λαϊκισμός.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Νεράντζη.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Γιατί εννοχείστε, κύριε Νεράντζη; Εγώ σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή. Βεβαίως, δεν άκουσα τίποτα το ουσιαστικό, αλλά δεν πειράζει. Εγώ, όπως είπατε, είμαι υποχρεωμένος με βάση τη διαδικασία της Βουλής για την επερώτηση να απαντήσω. Και αυτό κάνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ναι, αλλά να απαντήσετε επ' αυτών και να μην κάνετε κρίσεις.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, αλλά όταν κάποιος αναφέρεται σε θέματα έξω από την επερώτηση, πρέπει να τα ακούσει και εκείνος με τη σειρά του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Είναι αυτό που είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι γίνεται ενδοπαραρτηρικός πόλεμος.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κλείνοντας θα ήθελα να αναφερθώ στην αγαπητή συνάδελφο, την κ. Αλφιέρη. Δεν είχα καμία διάθεση να την παρακάμψω ή να μην αναφερθώ σε αυτά που είπε.

Πρέπει να πω, όμως, ότι γίνονται έργα στον Πειραιά σε ό,τι αφορά την κατασκευή οδικών αξόνων. Έχει ξεκινήσει ο περιφερειακός γύρω από το λιμάνι ύψους δεκατριών δισεκατομμυρίων (13.000.000.000) δραχμών, που είναι από το Ταμείο Συνοχής. Έχει

ξεκινήσει το έργο σύνδεσης του Νέου Φαλήρου μέχρι την Ακτή Κονδύλη και η δεύτερη φάση Ακτή Κονδύλη-Άγιος Διονύσιος θα ακολουθήσει, όπως και η σύνδεση με τον Ο.Σ.Ε. Αυτό όμως είναι έργο το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί από τον Ο.Σ.Ε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας ευχαριστώ για μία ακόμη φορά, που μου δώσατε την ευκαιρία να ενημερώσω το Σώμα για όλα όσα πραγματοποιούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Στο χέρι σας είναι να αμφισβητείτε τα πάντα. Θα ήταν άλλωστε παράδοξο να πείτε ότι γίνεται έργο. Δεν έχω δει να παραδεχθεί η Νέα Δημοκρατία ότι γίνεται σε κάποιο Υπουργείο έργο. Πολύ περισσότερο δεν μπορείτε να το κάνετε αυτό για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, γιατί δεν ξέρω αν το παρακολουθείτε και αν γνωρίζετε τα θέματα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η κ. Μπακογιάννη έχει το λόγο για δέκα λεπτά, να δευτερολογήσει.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, μετά τα μαθήματα που δεχθήκαμε από τον κύριο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος θεωρεί καθήκον του να δίνει κατευθύνσεις στα κόμματα της Αντιπολίτευσης, να κάνω κι εγώ -με την άδεια του πάντα, βεβαίως- τις δικές μου παρατηρήσεις.

Πρώτον, ομολογώ ότι θαυμάζω τη ζηλευτή πολυφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης και του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΠΑ.ΣΟ.Κ και να μου επιτρέψετε για λόγους συναδελφικής αλληλεγγύης, να απαντήσω πρώτα στον κ. Γεωργακόπουλο.

Κύριε Γεωργακόπουλε, δεν υπάρχει έλλειμμα κοινωνικής ευαισθησίας, σε κανένα, κατά την άποψή μου, από τα κόμματα της Βουλής. Δόξα τω Θεώ, τη διαθέτουμε όλοι και το ενδιαφέρον μας, άσχετα με το τι λέμε κατά διαστήματα, είναι το ίδιο και ενδιαφερόμαστε κατά τον ίδιο τρόπο -έτσι τουλάχιστον πιστεύω εγώ- για τους εργαζόμενους.

Ένα πράγμα είναι βέβαιο, ότι σήμερα σε ολόκληρη την Ευρώπη υπάρχει έλλειμμα εργατών στη ναυτιλία. Μετά από τα μέτρα που έχουν πάρει οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, στη δική μας μικρή Ελλάδα υπάρχει ακόμα ανεργία στον τομέα αυτό, μικρότερη από 14%, που είναι η καταγεγραμμένη ανεργία γενικώς, αλλά, εν πάση περιπτώσει, υπάρχει ανεργία και το ξέρουν καλύτερα παντός άλλου στον Πειραιά. Άρα δεν είναι αυτός ο λόγος για τον οποίο δεν λαμβάνονται μέτρα προστασίας της σημαίας.

Επειδή μας προκάλεσε ο κύριος Υπουργός, θα απευθυνθώ τώρα σε εκείνον. Κύριε Υπουργέ, κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία -επειδή μας είπατε τι συνέβη- συνέβη κάτι πολύ απλό. Το πρώτο πράγμα που συνέβη ήταν να αυξηθεί από 40% το 1989 σε 46% το 1993 η σημαία χωρητικότητας. Εμείς, δηλαδή, σ' αυτά τα τρία χρόνια μόνο φέραμε πλοία στην ελληνική σημαία. Έτσι λέγεται αυτό στα ελληνικά.

Το δεύτερο πράγμα που κάναμε ήταν ότι αυξήσαμε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Από χίλια επτακόσια εξήντα δύο εκατομμύρια (1.762.000.000) δολάρια σε χίλια εννιάκόσια ενενήντα τέσσερα εκατομμύρια (1.994.000.000) δολάρια την αντίστοιχη περίοδο. Αυτό ακριβώς σας λέμε να κάνετε και εσείς. Φαίνεται όμως, δυστυχώς, ότι αυτό εσείς δεν μπορείτε να το κάνετε. Μπορεί να μας κατηγορείτε εδώ για άγνοια και να λέτε ότι δεν ξέρουμε. Είναι βέβαιο ότι δεν ξέρουμε όσα ξέρετε εσείς, που είσαστε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ξέρουμε όμως να διαβάζουμε αριθμούς και ξέρουμε ποια είναι η πραγματικότητα. Και η πραγματικότητα είναι αυτή.

Μου έκανε επίσης κάτι άλλο εντύπωση, κύριε Υπουργέ. Όταν ο κ. Σημίτης έδωσε τις κατευθύνσεις του στα Υπουργεία, στο δικό σας Υπουργείο -υποθέτω επειδή είναι πολύ ευχαριστημένος από την απόδοσή σας- έκανε μόνο δύο παρατηρήσεις -τόσο πολύ ενδιαφέρεται ο κύριος Πρωθυπουργός για τη ναυτιλία- η μία αφορούσε τη βελτίωση πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοΐας και η δεύτερη την προστασία από λαθρομετανάστες και την ενίσχυση των θαλασσίων συνόρων. Εν ολίγοις, για την ποντοπόρο ναυτιλία ούτε λέξη. Ίσως τον κ. Σημίτη παρ' ότι διέτελεσε επί χρόνια Βουλευτής Πειραιά, ένα τέτοιο θέμα δεν τον έχει απασχολήσει ακόμα.

Τρίτο και τελευταίο, για να μπορέσει να είναι ανταγωνιστική η ελληνική ναυτιλία, δεν είναι μόνο το θέμα των εργαζομένων και ουδείς έθεσε θέμα αμοιβής των εργαζομένων, κύριε Γεωργακόπουλε. Τέθηκε όμως θέμα ελευθερίας και αυτό είναι άλλο. Κανείς δεν είπε να μειωθούν οι αποδοχές των εργαζομένων και είναι λαϊκισμός περιπτώς.

Αυτό όμως που μετά βεβαιότητα παίζει ρόλο, είναι οι κανόνες του παιχνιδιού. Ποιοι είναι αυτοί οι κανόνες; Εσείς, κύριε Υπουργέ, ο οποίος υπερηφάνως σήμερα μας δίνετε μαθήματα για την εμπορική ναυτιλία, βρεθήκατε προ ολίγων μηνών παντελώς ανέτοιμος από μία άποψη του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, το οποίο θεωρούσε ότι μπορούσε να αλλάξει τη φορολογία ερήμην σας και να φέρει το πάνω κάτω.

Αντιδράσατε και βρεθήκατε -με το γνωστό τρόπο που επικοινωνεί η Κυβέρνηση Σημίτη- ανάμεσα στα δύο πυρά, προσπαθώντας να βγάλετε άκρη. Αυτά σας λέμε ότι πρέπει να λείψουν, διότι αν δεν υπάρχουν σαφείς κανόνες παιχνιδιού, δεν υπάρχει εμπιστοσύνη.

Κύριε Υπουργέ, μας κατηγορείτε τόσο πολύ για τις σχέσεις μας, όπως είπε και ο κ. Γεωργακόπουλος, με εφοπλιστές. Εγώ και κανένας συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας ουδέποτε θα λέγαμε ότι εκχωρούμε τους κανόνες του παιχνιδιού στους εφοπλιστές. Εσάς ψήφισε ο ελληνικός λαός, για να ορίζετε τους κανόνες του παιχνιδιού. Εσείς έχετε την ευθύνη και δεν εκχωρεί κανένας κανόνες του παιχνιδιού σε κανέναν, σε καμία κοινωνική ομάδα. Θα έλεγα ότι ήταν τουλάχιστον ατυχής η έκφραση, διότι ξέρετε πάρα πολύ καλά, καλύτερα εμού, ότι οι κανόνες του παιχνιδιού δημιουργούν την αίσθηση εμπιστοσύνης ή μη εμπιστοσύνης, για να επιστρέψουν ή να μην επιστρέψουν τα πλοία. Αυτή είναι μια πραγματικότητα, αρέσει, δεν αρέσει.

Τέλος, εγώ ένιωσα -δεν ξέρω αν έπρεπε να νιώσω κολακευμένη ή όχι- και είναι βέβαιο ότι τίποτα απ' όλα αυτά τα οποία είπα στον κύριο Υπουργό, δεν απαντήθηκαν.

Δεν έχετε να μου πείτε τίποτα, κύριε Υπουργέ, έστω μία μικρή θλιβερή δικαιολογία, για όλα αυτά τα οποία σας διάβασα, για το Επιμελητήριο, για το ΕΒΕΑ, για τον Παπαθανασίου, για τα επτάμισι δισεκατομμύρια τα οποία χάνονται, τίποτα; Δεν νιώθετε την ανάγκη, να πείτε στη Βουλή των Ελλήνων ότι, εν πάση περιπτώσει, λυτάσθε πολύ και θα το διορθώσετε; Δεν νιώθετε καν την ανάγκη να πείτε ότι, πράγματι, αυτά τα επτάμισι δισεκατομμύρια δραχμές δεν περισσεύουν σε κανέναν; Μου κάνει εντύπωση, κύριε Υπουργέ. Αλλά τελικώς καταλήγω στο συμπέρασμα ότι αυτά δεν οφείλονται σε κανέναν άλλο λόγο, παρά ίσως στην άγνοια ή στην έλλειψη ενασχόλησης του ίδιου του Υπουργού.

Επειδή κάνατε το χαριτολόγημα για την καταγγελία του κ. Τρυφωνίδη και για το νομάρχη της Νέας Δημοκρατίας, εσείς, κύριε Υπουργέ, είστε παλιό στέλεχος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν ξέρετε τις αρμοδιότητες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης; Ποιος δίνει τις κατευθύνσεις για το πώς θα κάνει προβλήτα; Ο νομάρχης; Ή το Λιμενικό Ταμείο και οι αρμόδιοι του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κάνουν τα σχέδια για τις προβλήτες; Ξέρετε σεις κανένα νομάρχη που, όποτε "του καπνίσει", κάνει ό,τι θέλει σε όποιο λιμάνι της χώρας; Είναι σοβαρά πράγματα αυτά να ακούγονται από τα χείλη του αρμόδιου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για πέντε λεπτά, να τριτολογήσει.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πράγματι, καλά κάνατε και θυμήσατε το θέμα για το ΕΒΕΑ, κυρία Μπακογιάννη. Σε μία προσωπική συνεννόηση με τον πρόεδρό του, είπαμε πράγματι να γίνει μία σύσκεψη όλων των εμπλεκόμενων φορέων, για να δοθεί μία λύση σε προβλήματα τα οποία υπάρχουν σε σχέση με τους κοινοτικούς διαδρόμους. Ήταν μία πρωτοβουλία που πήραμε. Είναι ένα χρονίζον πρόβλημα και πιστεύω ότι τους προσεχείς μήνες θα λυθεί οριστικά. Αυτό είναι δεδομένο.

Εγώ, όταν αναφέρθηκα στην ομιλία μου, είπα για τα Επιμελητήρια του Πειραιά, τα οποία βιώνουν μία καινούρια συμπεριφορά του λιμανιού. Βιώνουν μία παρέμβαση που γίνεται και λειτουργική και αισθητική και αυτό, όπως καταλαβαίνετε, επηρεάζει την εμπορική ζωή της πόλης.

Σε σχέση με το ΕΒΕΑ, πράγματι με δική μου πρωτοβουλία και του κ. Παπαθανασίου, προχωρήσαμε σε μία σύσκεψη και του Υπουργείου Οικονομικών και του ΟΛΠ και των Επιμελητηρίων, προκειμένου να βρεθεί μία λύση. Πιστεύω ότι αυτή η λύση έχει βρεθεί, επιτέλους, μετά από πάρα πολλά χρόνια. Δεν είναι μόνο εκκρεμότητα δική μας. Είναι εκκρεμότητα που υπάρχει από το 1990, για να είμαστε απόλυτα ειλικρινείς.

Επαναλαμβάνω για μία ακόμη φορά ότι το θέμα της ανεργίας των νέων ναυτικών, για όσους πραγματικούς επαγγελματίες ναυτικούς υπάρχει το πρόβλημα, αφορά συγκεκριμένες ειδικότητες, για τις οποίες έχουμε καταβάλει τεράστια προσπάθεια.

Είπα για τους ραδιοτηλεγραφητές ότι ακόμη και με το Υπουργείο Εργασίας βρέθηκε ένα πρόγραμμα, με επιδότηση περίπου ενάμισι δισεκατομμυρίου για εκπαίδευση, μετεκπαίδευση και αυτοαπασχόληση από χρήματα του ΟΑΕΔ.

Προσπαθούμε για κάποιες ειδικότητες, που έχουν οριστικά τελειώσει, να τους δώσουμε κάποια επιμόρφωση, για να αντέξουν μερικά χρόνια στις απαιτήσεις τις διεθνείς, που απαιτούνται πλέον στην ποντοπόρο ναυτιλία.

'Όλα αυτά είναι λίγα, αν σκεφθείτε ότι τίποτα απ' όλα αυτά επί δεκαετίες δεν έχει γίνει;

Και η πρόβλεψη δεν πρέπει να είναι πρόβλεψη της τελευταίας πενταετίας ή δεκαετίας. Πρέπει να είναι πρόβλεψη που να έρχεται από πολύ παλιά.

Σε ό,τι αφορά την αύξηση του στόλου το 1992-1993, αυτό έγινε για περίπου έξι, οκτώ μήνες και έφυγαν πάλι. Πρέπει να σας πω ότι τότε δεν υπήρχε καμία κρίση στη διεθνή ναυλαγορά. Ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι κάθε δεκαετία -έτσι λένε αυτοί που ξέρουν- η ναυτιλία έχει μία μεγάλη κρίση, κάνει μία μεγάλη "κοιλιά". Και, βεβαίως, τότε έχουμε πάντα έξοδο από την ελληνική σημαία. Αναζητούν άλλους τρόπους επιβίωσης. Θα σας επαναλάβω αυτό που είπα και προηγουμένως. Για σας τι σημαίνει ότι πλοία υπό ξένη σημαία, που δεν έχουν κανένα πρόβλημα, δένουν; Είναι φοβερή η κρίση. Και επαναλαμβάνω ότι το θέμα της ανταγωνιστικότητας δεν είναι μόνο θέμα ανθρωπίνου παράγοντα.

Εν πάση περιπτώσει, όταν κάνουμε μία πολιτική, θα πρέπει να σκεφθούμε η χώρα μας, ή κάθε χώρα, τι οικονομικές δυνατότητες έχει. Και δεν νομίζω ότι η Ελλάδα είναι μία χώρα που μπορεί να κάνει, ίσως, πολιτικές με βάση την οικονομία της, που κάνουν άλλες χώρες της Ευρώπης.

Παρ' όλα αυτά θέλω να σας πω ότι όσοι φεύγουν από την ελληνική σημαία, δεν πάνε στην Ολλανδία, στην Ιταλία, στη Γαλλία, στη Γερμανία.

Πάνε και συνεχίζουν να πηγαίνουν στην Κύπρο, στη Λιβερία, στην Ονδούρα, στον Άγιο Βικέντιο και σε κάποιες άλλες σημαίες. Το μέλλον της ναυτιλίας μας δεν πρέπει να είναι η σημαία ευκαιρίας. Εγώ μία πρόβλεψη κάνω και αυτό απλώς καταθέτω. Θα πρέπει να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα με κάθε τρόπο, να βελτιώσουμε τη λειτουργία του πλοίου, να βελτιώσουμε τη στελέχωση των πλοίων, που είναι και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας. Εκεί θα δοθεί η μεγάλη μάχη. Και η ανταγωνιστικότητα του πλοίου θα εξαρτηθεί από τη στελέχωση, η οποία θα υπάρξει, δηλαδή από το επίπεδο μόρφωσης και επιμόρφωσης των Ελλήνων ναυτικών.

Εμείς, νομίζω, στα πλαίσια των δυνατοτήτων μας κάνουμε μία πολιτική, όπου μας ενδιαφέρει η ανταγωνιστικότητα και ο ανθρωπίνος παράγων. Το ενδιαφέρον του Πρωθυπουργού, που πολλές φορές επικαλείστε αδικώς και γιατί θέλετε τάχα-τάχα να πείτε ότι δεν ενδιαφέρεται, είναι απεριόριστο και συνεχές. Η αναφορά σε αυτά τα δύο ζητήματα ήταν λόγω επικαιρότητας. Είναι θέματα που προκύπτουν κάθε φορά με βάση την εποχή. Η ποντοπόρος ναυτιλία δεν είναι θέμα αντιμετώπισης απλά για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Είναι διαχρονική η αντιμετώπιση. Και σε αυτά τα πλαίσια είναι και η ενασχόληση και το ενδιαφέρον και η βοήθεια του Πρωθυπουργού. Αυτή είναι η πραγματικότητα και έτσι έχουν τα πράγματα.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, το λόγο.
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κυρία Μπακογιάννη, έχετε το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Μία φράση θα πω. Η σημερινή επερώτηση έδωσε τουλάχιστον τη δυνατότητα στον κύριο Υπουργό με την καταγραφή των απόψεων των συναδέλφων μου και τη δική μου να πει τουλάχιστον τριάντα δύο "θα". Τριάντα δύο "θα", τα οποία όμως είναι κρίσιμα και έχουν το δικό τους ενδιαφέρον. "Θα" για την επιλογή του συμβούλου για τα λιμάνια, "θα" για τη μετεκπαίδευση των ναυτικών, "θα" για όλα αυτά που θα συμβούν στο μέλλον. Εύχομαι ειλικρινά -και με αυτό θέλω να κλείσω- αυτά που θεωρείτε σκόπιμο να κάνετε, να τα υλοποιήσετε το ταχύτερο δυνατόν, έτσι ώστε να μην υποχρεώσετε τη Νέα Δημοκρατία σε λίγους μήνες από τώρα να κάνει έναν απολογισμό, αυτόν που είπατε. Διότι, κύριε Υπουργέ, μας είπατε ότι αργήσαμε να κάνουμε την επερώτηση. Αργήσαμε όντως, θα συμφωνήσω μαζί σας. Αλλά τι να το κάνουμε; Σας δώσαμε δύο χρόνια περιθώριο, για να κάνετε κάτι, και δυστυχώς το αποτέλεσμα δεν είναι αυτό που προσδοκούσαμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο. Εσείς κλείνετε την επερώτηση.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Χαίρομαι, γιατί μετρήσατε τα "θα" και αυτό δείχνει ότι είχατε ενδιαφέρον για τη συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ναι, αλλά ήταν τριάντα δύο και καήκατε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Παρ' όλα αυτά, τα "θα" ανήκουν στη δική σας παράταξη. Ούτε "θα" ούτε σκέψεις καν καταθέτετε. Όσα είπα -γιατί εγώ δεν είμαι άνθρωπος των "θα", ούτε μου αρέσει να μεταφέρω την ευθύνη- έτσι έχουν και

αυτά πραγματοποιούμε. Και θα χαρώ ιδιαίτερως να ξανακάνετε επερώτηση, για να δείτε πού βρίσκονται τα θέματα. Και, επιτέλους, πέρα από το διαδικαστικό, ας πείτε και εσείς τι πιστεύετε για όλα αυτά, στα οποία αναφερθήκατε.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Θα σας τα στείλουμε γραπτώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί της επερώτησης με αριθμό πρωτοκόλλου 8/29.10.98 των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Α. Νεράντζη, Γ. Καλού, Ι. Τζωάννου, Α. Βαρίνου, Π. Μελά, Γ. Τρυφωνίδη, Η. Βεζδρεβάνη, Κ. Καραμηνά, Ι. Λαμπρόπουλου, Θ. Δημοσχάκη, Ι. Χωματά, Γ. Ορφανού και Ε. Παπαγεωργόπουλου προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με την εμπορική ναυτιλία και την πολιτική στον τομέα των λιμανιών και άλλων συναφών θεμάτων.

Επίσης, ο Βουλευτής Σερρών κ. Ευγένιος Χαϊτίδης ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας του στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό δέχεσθε να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 22.28' λύεται η συνεδρίαση για αύριο Τρίτη 17 Νοεμβρίου 1998 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΕ