

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ζ' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΕ'

Πέμπτη 2 Νοεμβρίου 2000

Αθήνα, σήμερα στις 2 Νοεμβρίου 2000, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.30' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

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

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

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Καρκινοπαθών Μακεδονίας - Θράκης ζητεί τη λήψη μέτρων για την οργάνωση των Μονάδων Υγείας και ειδικά των Μονάδων Καταπολέμησης του Καρκίνου.

2) Οι Βουλευτές κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Καρκινοπαθών Μακεδονίας - Θράκης ζητεί τη λήψη μέτρων για την οργάνωση των Μονάδων Υγείας και ειδικά των Μονάδων Καταπολέμησης του Καρκίνου.

3) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματικών - Βιοτεχνικών Εμπορικών Σωματείων Νομού Αχαΐας ζητεί τη δημιουργία Βιοτεχνικού Πάρκου στην Πάτρα Αχαΐας.

4) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Άρτας διαμαρτύρεται για την επιχειρούμενη ανατροπή των Εργασιακών Σχέσεων και ζητεί την επίλυση εργασιακών και τοπικών αιτημάτων του.

5) Οι Βουλευτές κύριοι ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Μαγνησίας ζητεί την ανέγερση Αστυνομικού Μεγάρου στη Νέα Ιωνία Βόλου Μαγνησίας.

6) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων 1ου και 2ου ΤΕΕ Θηβών Βοιωτίας ζητεί να λειτουργήσει η Β' τάξη Υπαλλήλων Διοίκησης του Τομέα Οικονομίας και Διοίκησης στο ΤΕΕ Θηβών.

7) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Ασβεστιωτών "Η Κόρφου" ζητεί την ολοκλήρωση των εργασιών ασφαλτόστρωσης του δρόμου Ασβέστη - Αρχάνι - Γραμμένη - Ε38.

8) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολιτικών Υπαλλήλων Βόρειας Ελλάδας ζητεί την τροποποίηση του νόμου που αφορά στην οικογενειακή παροχή με τη θέσπιση καταβολής της παροχής στο γονέα μονογονεϊκής οικογένειας με ενήλικα τέκνα.

9) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Πολιχνίτου του Νομού Λέσβου ζητεί την επανασύσταση δεύτερης θέσεως συμβολαιογράφου στο Δήμο Πολιχνίτου Λέσβου.

10) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Ενώσεις Αστυνομικών Υπαλλήλων Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας ζητούν την αύξηση της οργανικής δύναμης των Αστυνομικών Διευθύνσεων στους Νομούς Εύβοιας - Φθιώτιδας - Φωκίδας και την κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων στους Νομούς Βοιωτίας και Ευρυτανίας.

11) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Βόλου επισημαίνει τις δυσμενείς επιπτώσεις στην αστική συγκοινωνία λόγω της αύξησης του πετρελαίου.

12) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Στ' Κυνηγετική Ομοσπονδία Μακεδονίας - Θράκης ζητεί τη λειτουργία του σώματος Ομοσπονδιακής Θηροφυλακής της Στ' Κυνηγετικής Ομοσπονδίας Μακεδονίας - Θράκης.

13) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μυγδονίας του Νομού Θεσ/νίκης ζητεί την επίλυση του προβλήματος συγκοινωνίας που αντιμετωπίζει η περιοχή του.

14) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το πρόβλημα της απουσίας ιατρού στο Περιφερειακό Ιατρείο Αράχωβας.

15) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την αναγκαιότητα προστασίας και ανάδειξης του μινωικού ανακτόρου της Κάτω Ζάκρου.

16) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τις ανησυχίες των λιμενικών σχετικά με τις νάρκες στο “Κανάλι της Κέρκυρας”.

17) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με καταγγελίες προς την ΟΑ για παράνομες απολύσεις.

18) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας με αίτημα την άμεση νομοθετική ρύθμιση για τις προϋποθέσεις που πρέπει να ισχύουν για την κοπή και την εκρίζωση ελαιοδένδρων.

19) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το πρόβλημα της καμμένης γης στη Μέσα Μάνη.

20) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τη χρηματοδότηση της κατασκευής του λιμανιού στο Αίγιο.

21) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τους απλήρωτους λογαριασμούς σε πολλά σχολεία της Αχαΐας.

22) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την αναβάθμιση και λειτουργία του Αεροδρομίου του Αράξου ως πολιτικού.

23) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την παράταση λειτουργίας των σφαγείων στο Νομό Αχαΐας.

24) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στην αδυναμία της Αστυνομίας να απομακρύνει τα διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα.

25) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το πρόβλημα της έλλειψης του αξονικού τομογράφου στο Νοσοκομείο ‘Άγιος Ανδρέας’.

26) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την ανάγκη αναπροσαρμογής των συντάξεων.

27) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τον κίνδυνο να απορριφθεί η πρόταση για την κατασκευή εργοστασίου κομποστοποίησης στην Πάτρα.

28) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τη δημιουργία Ψυχιατρικού Κέντρου από την Πανεπιστημιακή Ψυχιατρική Κλινική.

29) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το ζήτημα της τοποθέτησης των ιατρών του ΙΚΑ Αιγίου στο υποκατάστημα του ΙΚΑ στα Σελιανίτικα.

30) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την ανάγκη επισκευής της Ανατολικής γέφυρας στη Χαλανδρίτσα του Νομού Αχαΐας.

31) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με το αεροδρόμιο του Αράξου.

32) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για το θάνατο έξι Κούρδων μέσα σε ιταλικά, που τους μετέφερε.

33) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κα-

τέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με τον κίνδυνο πλημμυρών στο Δήμο Παραλίας στην Πάτρα.

34) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενες στον τομέα καθαριότητας του ΠΠΝΠ.

35) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τον κίνδυνο πλημμυρών στην Πάτρα, Αίγιο και Ψαθόπυργο.

36) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στην πολιτιστική υποδομή και στην οικονομική ενίσχυση του Δήμου Μεσσήνιδος.

37) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στην ύπαρξη σημειώσεων στο Αίγιο.

38) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στη μη παροχή κινήτρων στους επιχειρηματίες για νέες επενδύσεις στην Πάτρα.

39) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στον κίνδυνο πλημμυρών στην Αχαΐα μετά τις καταστροφικές φωτιές.

40) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τους παιδικούς σταθμούς των δήμων που δεν τυγχάνουν κρατικής οικονομικής υποστήριξης.

41) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στη έλλειψη εκπαιδευτικών σε σχολεία του Νομού Αχαΐας.

42) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τα οικονομικά στοιχεία του Νομού Αχαΐας.

43) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στην άνιση φορολόγηση των πολυτέκνων.

44) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στα ελάχιστα δρομολόγια των ΚΤΕΛ στις περιοχές Τριταΐας και Φαρρών του Νομού Αχαΐας.

45) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για την ανάγκη συνέχισης των ερευνών της Αρχαίας Ελίκης.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στις με αριθμό 142/11-5-00, 377/24-5-00 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ’ αριθμ.473/28-600 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στις ερωτήσεις με αριθμούς 142/11-5-2000 και 377/24-5-2000 τις οποίες κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Σπύρος Σπύρου και Ευτύχης Κοντομάρης, σας γνωρίζουμε ότι βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη η διαδικασία διαλόγου του ΥΠΕΠΘ με κάθε Πανεπιστημιακό Ίδρυμα, προκειμένου να καταρτισθεί το σχέδιο ανάπτυξης της κτιριακής υποδομής τους κατά την τετραετία 2000-2003. Σημειώνουμε ότι η διαδικασία αυτή ακολουθείται για πρώτη φορά στην Ελλάδα.

Στο πλαίσιο ακριβώς αυτό εντάσσονται και οι σχετικές συζητήσεις με το Ιόνιο Πανεπιστήμιο, οι οποίες περιλαμβάνουν τόσο την αντιμετώπιση των άμεσων προβλημάτων όσο και τη διερεύνηση της μακροπρόθεσμης προοπτικής για δημιουργία πανεπιστημιούπολης (campus).

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ

2. Στην με αριθμό 315/22-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 959/22-6-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην 315/22-5-2000 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Νικήτας Κακλαμάνης, σχετικά με το παρπάνω θέμα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Με το π.δ/γμα 67/2000 (Β,58) θεσπίζονται κατά ενιαίο τρόπο οι υποχρεώσεις όλων των εμπλεκόμενων, κατά την παροχή φαρμακευτικής περίθαλψης, φορέων και προσδιορίζονται με σαφήνεια οι επιβαλλόμενες κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης των προβλεπομένων από την ισχύουσα νομοθεσία υποχρεώσεων.

Όσον αφορά το θέμα της προχορήγησης φαρμάκων, σας γνωρίζουμε ότι, σύμφωνα με τους κανονισμούς φαρμακευτικής περίθαλψης των ασφαλιστικών ταμείων και οργανισμών και την ισχύουσα νομοθεσία, φάρμακα χορηγούνται μόνο κατόπιν ιατρικής συνταγής (άρθρο 13 παρ. 4 ν.δ. 96/73). Ειδικότερα σύμφωνα με τους Κανονισμούς Φαρμακευτικής Περίθαλψης ΙΚΑ (άρθρο 8), ΟΓΑ (άρθρο 4) και ΟΑΕΕ (άρθρο 12 παρ. 4) ο συμβεβλημένος φαρμακοποιός οφείλει να εκτελεί για λογ/σμό του ταμείου μόνο συνταγές που έχουν εκδοθεί από τους αρμόδιους κάθε φορά θεράποντες γιατρούς.

Παρόλα αυτά με το π.δ/γμα (περ. 11 της παρ. Α του άρθρου 4), ρυθμίστηκε το θέμα της προχορήγησης φαρμάκων σε έκτακτες περιπτώσεις και της υποχρέωσης προσκόμισης της συνταγής από τον ασφαλισμένο στον φαρμακοποιό μέσα σε 5 ημέρες. Στην περίπτωση αυτή ο φαρμακοποιός έχει υποχρέωση να τηρεί το ειδικό βιβλίο διάθεσης φαρμάκων το οποίο έχει καθιερώσει το Υπουργείο Οικονομικών.

Επομένως δεν καταργήθηκε η προχορήγηση φαρμάκων γιατί ποτέ δεν ίσχυε.

Σημειώνουμε ότι, μετά από συνάντηση με εκπροσώπους των φαρμακευτικών συλλόγων της χώρας, αποφασίστηκε η τροποποίηση ορισμένων διατάξεων του π.δ/τος.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚ. ΦΑΡΜΑΚΗΣ

3. Στις με αριθμό 323/22-5-00, 440/29-5-00, 474/31-5-00 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 415/27-6-00 έγγραφο από την Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στις με αριθμό 323/22-5-2000, 440/29-5-2000 ερωτήσεις και 474/31-5-2000, 111/14-6-2000 αναφορές που κατατέθηκαν στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Κων/νο Γκιουλέκα, Παν. Ψωμιάδη, Στ. Παπαθεμελή, Α. Τζέκη και Γ. Χουρμουζιάδη σχετικά με διαμαρτυρίες του Σωματείου Πληρωμάτων Ασθενοφόρων “Η ΠΡΟΟΔΟΣ” (Ν. Θεσ/νίκης) για την καθυστέρηση καταβολής εξαιρέσιμων αποδοχών, επιδομάτων, καθώς και τη μη καταβολή επιδικασμένων αποδοχών, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16/2598/98 και του Π.Δ. 412/98 η μισθοδοσία του πάσης φύσεως προσωπικού των νοσηλευτικών ιδρυμάτων του Ν.Δ. 2592/53 (ΦΕΚ 254Α) των αποκεντρωμένων μονάδων αυτών και του ΕΚΑΒ με των παραρτημάτων του, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας καταβάλλεται σε βάρος του Προϋπολογισμού του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας.

Σύμφωνα όμως με την αριθ. 644/22-10-99 απόφαση του Ε. τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους την οποία έκανε αποδεκτή ο Υφυπουργός οικονομικών, οι δαπάνες που απορρέουν από την εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων οι οποίες εμπέδουν στο χρονικό διάστημα πριν της 1-1-1999 θα εκκαθαριστούν από τον προϋπολογισμό του ΕΚΑΒ.

2. Στα πλαίσια του προϋπολογισμού του Υπουργείου μας αντιμετωπίζονται τα διάφορα προβλήματα που προέκυψαν αναφορικά με την καθυστέρηση καταβολής των εξαιρέσιμων αποδοχών και θα υπάρξει άμεση διευθέτηση των προβλημάτων.

Η Υφυπουργός
Χ. ΣΠΥΡΑΚΗ

4. Στην με αριθμό 443/29-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 8356/22-6-00 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της ερώτησης 443/29.5.2000 που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή, Ε. Κεφαλογιάννη, σύμφωνα με σχετικό έγγραφο της ΔΕΗ, σας γνωστοποιούμε τα εξής:

1. Η Διοίκηση της ΔΕΗ καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες για την εξεύρεση τόπου εγκατάστασης νέου/ων Σταθμού/ων Παραγωγής (Αθερινόλακκος). Στα πλαίσια αυτά κατέστη δυνατή, με σημαντική καθυστέρηση (2 χρόνια περίπου) λόγω αντίδρασης των τοπικών αρχών, η εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία το έτος 1998, δύο Αεριοστροβιλικών Μονάδων ισχύος 59 MW εκάστη.

2. Λόγω της αναμενόμενης έλλειψης ισχύος κατά τους θερινούς μήνες των επόμενων ετών και μέχρι τη λειτουργία των πρώτων Μονάδων Παραγωγής στον ΑΗΣ Αθερινόλακκου, η οποία αναμένεται περί το τέλος του έτους 2002, η ΔΕΗ προκήρυξε διαγωνισμό για τη μίσθωση (1) ενός αεριοστροβίλου ισχύος 25-30 MW. Ο Διαγωνισμός αυτός υπήρξε ανεπιτυχής τόσο από πλευράς συμμετοχής, όσο και από πλευράς τιμήματος. Για το λόγο αυτό με την απόφαση Δ.Σ. αριθμ. 31/15.2.00 ακυρώθηκε.

3. Μετά από επανεξέταση του θέματος από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και σχετική εισήγησή τους, το Δ.Σ. της ΔΕΗ ενέκρινε τη διενέργεια ανοιχτού Διαγωνισμού για την προμήθεια και εγκατάσταση μίας Αεριοστροβιλικής Μονάδας ισχύος 50-70 MW στον ΑΗΣ.

Λινοπεραμάτων, με δυνατότητα της ΔΕΗ (OPTION) να αναθέσει την προμήθεια και εγκατάσταση μια όμοιας Μονάδας στον ΑΗΣ Αθερινόλακκου. Ο Διαγωνισμός αυτός, ήδη, δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και στον Ελληνικό τύπο με ημερομηνία αποσφράγισης των προσφορών την 28η Ιουλίου 2000.

Βάσει του εκτιμώμενου χρονοδιαγράμματος, αναμένεται ότι η υπόψη Αεριοστροβιλική Μονάδα θα συμβάλει στην επαρκή κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της Κρήτης από το καλοκαίρι του έτους 2001. Ανάλογα δε με την εξέλιξη της ενεργειακής ζήτησης μέχρι το καλοκαίρι του 2001 θα αποφασισθεί από τη Διοίκηση της ΔΕΗ η ενεργοποίηση ή μη της προαναφερθείσας “OPTION” του Διαγωνισμού.

4. Παράλληλα με τα ανωτέρω από τις Υπηρεσίες της ΔΕΗ καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια επίσπευσης των διαδικασιών για την ολοκλήρωση των έργων στον ΑΗΣ Αθερινόλακκου.

Στις 16 Ιουνίου 2000 υπεγράφη η Σύμβαση 11 89 302, για το Έργο:

“Διαμόρφωση Χώρων και Προσπελάσεων- Αντιπλημμυρική Προστασία Σταθμού - Λιμενικά Έργα”, με την Ανάδοχο Κοινοπραξία ΠΑΡΝΩΝ Α.Ε.-ΤΕΒ Α.Ε., με τίμημα 4.981.215.000 δρχ.

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του Έργου, προβλέπονται οι εξής προθεσμίες από την υπογραφή της Σύμβασης:

- Διαμόρφωση του κύριου χώρου για την ανέγερση του Σταθμού:

10 μήνες

- Έργα οδοποιίας προσπέλασης: 12 μήνες

- Λιμενικά Έργα και ολοκλήρωση του Έργου: 20 μήνες

Μετά την έκδοση της υπ' αριθμ. 64973Β/19.1.2000 Κοινής Υπουργικής Απόφασης Έγκρισης των Περιβαλλοντικών Όρων και την ανάθεση των πιο πάνω έργων, καθίσταται πλέον δυνατή η διακήρυξη και των λοιπών ουσιαστικών έργων ηλεκτροπαραγωγής.

Έτσι, η διακήρυξη του Έργου για τη μελέτη - εγκατάσταση των Ηλεκτροπαραγωγών Ζευγών (Η/Ζ), ισχύος 70-80 MW, βρίσκεται στο τελικό στάδιο της ολοκλήρωσης των σχετικών τευχών, με προοπτική το έργο να ανατεθεί συντόμως και να τεθεί ο νέος Σταθμός Ηλεκτροπαραγωγής σε λειτουργία περί το τέλος του 2002.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

5. Στην με αριθμό 444/29-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' α-

ριθμ. 40/16-6-00 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

“Σχετικά με την υπ’ αριθμ. 444/29.05.2000 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη, αναφέρονται τα ακόλουθα:

Τα ποσά που καταβλήθηκαν ως χορηγίες προς τις Οργανωτικές Επιτροπές της Ατλάντα (1996) και του Σύνδευ (2000), αντιμετώπιστηκαν ως φορολογικά εκπιπόμενες δαπάνες για τους χορηγούς.

Ο Υπουργός
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ”

6. Στην με αριθμό 451/29-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ’ αριθμ. 41/16-6-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

“Σχετικά με την υπ’ αριθμό 451/29-05-2000 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Κρητικού, αναφέρονται τα ακόλουθα:

Οι ισχύουσες τιμές έχουν καθοριστεί με την υπ’ αριθ. ΥΠ.ΠΟ./ΓΝΟΣ/12141/8.3.95 Κοινή Υπουργική απόφαση Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Πολιτισμού και θα παραμείνουν σε ισχύ τουλάχιστον έως και 1.4.2001.

Στην υπ. αρ’ 17/23-5-2000 Συνεδρία, το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο γνωμοδότησε υπέρ της αναπροσαρμογής των εισιτηρίων γεγονός που αποτελεί την απαρχή της διαδικασίας αναπροσαρμογής, για την οποία θα εκδοθεί τελικώς κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Πολιτισμού και Εθνικής Οικονομίας.

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά στην περίπτωση της Ακρόπολης επισημαίνεται ότι καθιερώνεται ενιαίο εισιτήριο για όλους τους χώρους της περιοχής ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας και συγκεκριμένα την Ακρόπολη, την Αρχαία Αγορά, τη νότια κλιτύ Ακροπόλεως, τη Ρωμαϊκή Αγορά, τον Κεραμεικό.

Καταργούνται δηλαδή τα αντίστοιχα εισιτήρια που με τιμές 1995 ήταν: $2.000 + 1.200 + 500 + 500 + 500 = 4.700$ δραχ. και δημιουργείται ένα εισιτήριο 4.000 δραχ.

Ουσιαστικά στα πλαίσια της αναπροσαρμογής των εισιτηρίων στην συγκεκριμένη περίπτωση προβλέπεται αντί αύξησης μείωση τιμής για τους χώρους όπου σήμερα βρίσκονται σε εξέλιξη έργα μεγάλης κλίμακας και που θα μεταβάλλουν άρδην την εικόνα της πόλης των Αθηνών και του πολιτιστικού μας περιβάλλοντος.

Εξάλλου, με την Υπουργική Απόφαση ΥΠ.ΠΟ./ΓΝΟΣ/28856/12.6.96 (ΦΕΚ 445/Φ/13.6.96 όπως διορθώθηκε στο ΦΕΚ/Β/19.796 και συμπληρώθηκε στο ΦΕΚ/Β/14.11.97) προβλέπεται η απαλλαγή συγκεκριμένων κατηγοριών επισκεπτών από την καταβολή εισιτηρίων εισόδου στους Αρχαιολογικούς Χώρους και τα Μουσεία (των παιδιών έως 18 ετών των σπουδαστών και των ηλικιών κλπ.).

Ο Υπουργός
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ”

7. Στην με αριθμό 485/29-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ’ αριθμ. 59/23-6-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 485/29-5-2000 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Δάνης Τζαμτζής, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας τα εξής:

1. Οδικός άξονας Βέροιας - Σκύδρας

Έχει ανατεθεί και εκπονείται η μελέτη βελτίωσης του οδικού άξονα Βέροιας - Σκύδρας για τη σύνδεση της Εθνικής οδού Θεσ/νίκης - Έδεσσας - Φλώρινας - Νίκης με την Εγνατία οδό, με χρηματοδότηση από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Κεντρικής Μακεδονίας με 335.000.000 δραχ.

Ήδη έχουν εκπονηθεί Προκαταρκτική Μελέτη Οδοποιίας, Μελέτη Χωροθέτησης, Προμελέτη Οδοποιίας και Περιβαλλοντική Μελέτη η οποία έχει αποσταλεί προς έγκριση στους εμπλεκόμενους φορείς.

Η Οριστική Μελέτη Οδοποιίας θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους, μετά την έγκριση της Περιβαλλοντικής μελέτης.

Στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Κεντρι-

κής Μακεδονίας προβλέπεται η χρηματοδότηση, από το Γ’ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ), του προαναφερόμενου έργου με προϋπολογισμό 10 δισ. δραχ.

2. Οδικός άξονας Θεσ/νίκης - Έδεσσας - Φλώρινας - Νίκης
Έχει εκπονηθεί Οριστική Μελέτη Οδοποιίας, Κτηματολόγιο, Περιβαλλοντική μελέτη για το σύνολο του οδικού άξονα από Ν. Χαλκηδόνας μέχρι Νίκη, με χρηματοδότηση από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Κεντρικής Μακεδονίας με 460.000.000 δραχ.

Έχει δημοπρατηθεί και σχεδόν ολοκληρωθεί από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας το τμήμα Μελίσσι-Μαυροβούνι μήκους 19,0 χλμ.

Εκτελείται τμήμα της Νότιας Παράκαμψης Έδεσσας μήκους 6,0 χλμ. Στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Κεντρικής Μακεδονίας προβλέπεται η χρηματοδότηση από το Γ’ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, του τμήματος Παράκαμψης Αρχαιολογικού Χώρου Πέλλας μήκους 14,0 χλμ. με προϋπολογισμό 10 δισ. δραχ.

Εκτελείται από την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, το τμήμα από Ξινό Νερό-Φλώρινα-Νίκη (σύνδεση με FYROM) μήκους 24,0 χλμ.

3. Οδικός άξονας Μαυροβούνι-Άψαλος-Αριδαία
Έχει δημοπρατηθεί και εκτελείται το σύνολο του οδικού αυτού άξονα, μήκους 25,0 χλμ. με χρηματοδότηση από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Κεντρικής Μακεδονίας με 3 δισ. δραχ. για τη σύνδεση του Νομού Πέλλας με την Εθνική οδό Θεσ/νίκης-Έδεσσας-Φλώρινας-Νίκης και μέσω αυτής τόσο με την Εγνατία οδό όσο και με FYROM.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ”

8. Στην με αριθμό 459/29-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ’ αριθμ. 42/16-6-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

“Σχετικά με την υπ’ αριθμό 459/29-5-2000 ερώτηση του Βουλευτή κ. Δάνη Τζαμτζή, αναφέρονται τα ακόλουθα:

Το Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων καλύπτει τις υποχρεώσεις καταβολής αποζημιώσεων για στερήσεις χρήσης αγρών για αρχαιολογικούς σκοπούς βάσει των στοιχείων που περιλαμβάνονται στους φακέλους που διαβιβάζονται στο Τ.Α.Π. από το Τμήμα Απαλλοτριώσεων του Υπουργείου Πολιτισμού.

Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Τ.Α.Π. στη συνεδρίαση της 12.12.1999 εγκρίθηκε η καταβολή των αποζημιώσεων για όλες τις περιπτώσεις που είχαν διαβιβαστεί στο Τ.Α.Π. μέχρι τότε και οι οποίες αφορούσαν κυρίως τα έτη 1997 και 1998 ορισμένες δε και το 1999. Τα γνωστά όμως προβλήματα ρευστότητας και ταμειακής ευχέρειας δεν επέτρεψαν την άμεση καταβολή των αποζημιώσεων αυτών.

Παρά ταύτα έχει ολοκληρωθεί η σχετική διαδικασία για το σύνολο των περιπτώσεων, έχουν εκδοθεί τα σχετικά εντάλματα πληρωμής και έχουν προωθηθεί στην Τράπεζα της Ελλάδος η οποία και ειδοποιεί τους δικαιούχους για την είσπραξη των αντιστοίχων ποσών.

Για την περίοδο 1999-2000 η διαδικασία προωθείται το φθινόπωρο, όταν η Διεύθυνση Γεωργίας, η οποία και καθορίζει το ύψος της αποζημίωσης, έχει όλα τα στοιχεία για την παραγωγή του έτους 2000.

Ο Υπουργός
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ”

9. Στην με αριθμό 463/29-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ’ αριθμ. 60/23-6-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 463/29-5-2000 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Καραμπίνας, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/νσης Εγγειοβελτιωτικών Έργων (Δ7) του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

Στο συγκεκριμένο πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ τομέας Εγγειοβελτιωτικών Έργων στη Συλλογική Απόφαση Έργων (ΣΑΕ) 072

(Εθνικοί πόροι) περιλαμβάνεται και το έργο "Προσαγωγός και κύριες διώρυγες Άρτας" με συνολικό προϋπολογισμό 3,5 δισ. δρχ. Το έργο που ήδη κατασκευάζεται αφορά τμήμα της κύριας διώρυγας της Πεδιάδας Άρτας συνολικού μήκους 4,0 χλμ. σε σύνολο 12,5 χλμ.

Μέχρι σήμερα το έργο χρηματοδοτείται από Εθνικούς Πόρους και έχει γίνει πρόταση για ένταξη στο Γ΄ ΚΠΣ με προϋπολογισμό 2,5 δισ.

Στις προτάσεις της αρμόδιας Υπηρεσίας του ΥΠΕΧΩΔΕ για το έτος 2000 ζητείται πίστωση 370 εκατ. δρχ. Για την εκτέλεση του προαναφερόμενου έργου έχουν απορροφηθεί μέχρι σήμερα 250 εκατ. δρχ.

Τέλος σας πληροφορούμε ότι η αρμοδιότητα του προγράμματος των Εγγειοβελτιωτικών Έργων ανήκει στο Υπουργείο Γεωργίας και για το λόγο αυτό κοινοποιείται και η ερώτηση.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ΄

10. Στην με αριθμό 466/29-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 62/23-6-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 466/29-5-2000 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Καραμπίνας, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων Μεγάλων Έργων Δυτικής Ελλάδας τα εξής:

Για την κατασκευή του έργου "Παράκαμψη Άρτας-Φιλιπιάδας" Ανάδοχος Εταιρεία είναι η "ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε."

Οι εργασίες εκτελούνται σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα στα τμήματα του έργου που δεν αντιμετωπίστηκαν προβλήματα στις διαδικασίες απαλλοτρίωσης.

Μέχρι σήμερα για το προαναφερόμενο έργο έχει δαπανηθεί ποσό 9,5 δισ. δρχ. περίπου και έχει υλοποιηθεί το 55% των εργασιών.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ΄

11. Στις με αριθμούς 465/29.5.00, 483/30.5.00 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 64/23.6.00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στις ερωτήσεις 465/29-5-2000 και 483/30-5-2000 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Κ. Καραμπίνας και Δ. Κοσουβάκης,

παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κυρίους Βουλευτές σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/νσης Εγγειοβελτιωτικών Έργων και της Δ/νσης Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

Για την αντιμετώπιση της δημιουργηθείσας κατάστασης από την κατάρρευση του Φράγματος ΙΜΑΡΕΤ στον ποταμό Άραχθο της Άρτας μετά από αυτοψίες των αρμοδίων Υπηρεσιακών Υπαλλήλων συντάχθηκε η μελέτη αποκατάστασης, έχει ήδη από τις 22.4.2000 εγκριθεί η διάθεση πιστώσεως των 300.000.000 δρχ. επίσης εγκρίθηκαν στις 24.4.2000 τα συμβατικά τεύχη για τη δημοπράτηση του έργου, η οποία έγινε στις 26.4.2000.

Για τη διερεύνηση των αιτιών κατάρρευσης του Φράγματος ΙΜΑΡΕΤ στον ποταμό Άραχθο ήδη η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Άρτας έχει συστήσει επιτροπή τεχνικών.

Συμπληρωματικά αναφέρουμε ότι στο πλαίσιο του Β΄ Κ.Π.Σ. υλοποιείται το έργο "Διαχείριση απορριμμάτων πεδινής και ημιορεινής Άρτας" με προϋπολογισμό 706,2 εκατ. δρχ. και στο πλαίσιο αυτού του έργου κατασκευάζεται Χώρος Υγιεινής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ), ο οποίος θα εξυπηρετεί πληθυσμό 78.000 κατοίκων, ενώ πάντα στο Β΄ Κ.Π.Σ. έχει ενταχθεί και ολοκληρωθεί το έργο "Καθορισμός και αναβάθμιση ακτών Ν. Πρεβέζης" προϋπολογισμού 120 εκατ. δρχ. που περιελάμβανε και προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού καθαρισμού ακτών.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ΄

12. Στην με αριθμό 468/29.5.00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 82/23.6.00 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 468/29.5.00 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Δ. Κοσουβάκη για το θιγόμενο σ' αυτή θέμα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Τα προγράμματα ολοκληρωμένων παρεμβάσεων πρέπει να στοχεύουν στην ανάπτυξη δεξιοτήτων και ικανοτήτων του εργατικού δυναμικού, ανάλογα με τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες κάθε Περιφέρειας.

Για το λόγο αυτό το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων μελετά τη θέσπιση νέων κριτηρίων για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων παρεμβάσεων, έτσι ώστε να υπάρχει διαφοροποίηση σε Περιφερειακό επίπεδο, ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε Περιφέρειας για να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά τα προβλήματα της ανεργίας και της απασχόλησης. Μετά την ολοκλήρωση της παραπάνω προεργασίας το Υπουργείο μας θα αποφασίσει με την έκδοση σχετικής απόφασης σε ποιες περιφέρειες και σε ποιούς Νομούς θα εφαρμοστούν προγράμματα ολοκληρωμένων παρεμβάσεων.

Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ΄

13. Στην με αριθμό 474/30.5.00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2111/23.6.00 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της 474/30.5.2000 ερώτησης του Βουλευτή κ. Γ. Τσούρνου που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Γ. Τσούρνο, σας γνωρίζουμε ότι:

Η διαχείριση της περιοχής "Καραθώνα Ναυπλίου" ανατέθηκε στην Α.Ε. Αξιοποίησης Περιουσίας ΕΟΤ με την υπ' αριθμ. 519309/28.1.2000 απόφαση Γ.Γ. ΕΟΤ ενώ η παράδοση του σχετικού φακέλου έγινε με το υπ' αριθμ. 1899/8.2.2000 έγγραφο Δ/νσης Εποπτείας.

Το θέμα της αξιοποίησης της εν λόγω περιοχής, από πλευράς Ανώνυμης Εταιρείας θα τεθεί υπ' όψη του Χρηματοοικονομικού Συμβούλου, αμέσως μετά την πρόσληψή του από την τελευταία, η οποία προβλέπεται να ολοκληρωθεί εντός του Ιουνίου 2000. Στην περίπτωση που θα διαπιστωθεί πράγματι, ότι οι όροι σύμβασης της παραχώρησης δεν έχουν τηρηθεί, θα προταθεί ανάκληση της παραχώρησης, προκειμένου να εκπονηθεί νέο σχέδιο βιώσιμης και σταθερής τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής.

Με την υπ' αριθμ. 136/9.5.96 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Σ.Τ.Ε. είχε παραχωρηθεί στον ΕΟΤ κατά διοίκηση και διαχείριση για δεύτερη φορά (επειδή είχε εκπνεύσει η πρώτη προγραμματική σύμβαση) το ιδιόκτητο οικόπεδο της Σ.Τ.Ε., στον Καραθώνα Ναυπλίου εκτάσεως 41.500 τ.μ., με την προοπτική διάθεσής του, για την υλοποίηση της νέας προγραμματικής σύμβασης. Η νέα προγραμματική σύμβαση υπογράφηκε στις 26.4.1996 (άρθρο 2 παρ.1-3) μεταξύ των:

1. ΕΟΤ
2. Περιφέρεια Πελοποννήσου
3. Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αργολίδας
4. Δήμο Ναυπλιέων
5. Σχολής Τουριστικών Επαγγελματιών

Επειδή το οικόπεδο είχε αγοραστεί από τη Σ.Τ.Ε. προκειμένου να αντιμετωπισθεί το οξύ στεγαστικό πρόβλημα που υπάρχει στο Ναύπλιο, ο ΕΟΤ είχε αναλάβει την υποχρέωση παραχώρησης προς χρήση, στη Σ.Τ.Ε. του ιδιόκτητου τότε ξενοδοχείου "ΞΕΝΙΑ ΝΑΥΠΛΙΟΥ". Το ξενοδοχείο ΞΕΝΙΑ δεν παραχωρήθηκε στη Σ.Τ.Ε. και ήδη έχει μεταβιβαστεί σε ιδιώτη. Η προγραμματική σύμβαση έχει λήξει στις 31.3.99 και το εν λόγω οικόπεδο επανέρχεται αυτοδίκαια στην ιδιοκτησία της Σ.Τ.Ε.

Η Σ.Τ.Ε., στο πλαίσιο του Γ΄ Κ.Π.Σ., έχει συμπεριλάβει στις προτάσεις της την ανέγερση στο εν λόγω οικόπεδο εκπαιδευτηρίου, για την οριστική λύση του στεγαστικού προβλήματος της εκπαιδευτικής μονάδας του Ναυπλίου.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ΄

14. Στην με αριθμό 475/30-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 570/26-6-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 475/30-5-2000 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γιώργος Ψαχαρόπουλος, σας γνωρίζουμε ότι για τη διευκόλυνση της μετάβασης των αποφοίτων από το σχολείο/πανεπιστήμιο στην αγορά εργασίας και για την άμβλυνση του φαινομένου της φοίτησης σε ιδρύματα του εξωτερικού, το ΥΠΕΠΘ έχει προβεί στο άνοιγμα της πρόσβασης στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση και τη διεύρυνσή της με νέες Σχολές και τμήματα τα οποία θεραπεύουν νέα γνωστικά αντικείμενα τα οποία ανταποκρίνονται στις σύγχρονες εξελίξεις της επιστήμης και της τεχνολογίας και τα οποία αντίστοιχα διευρύνουν και τις εκπαιδευτικές επιλογές αλλά και τις δυνατότητες απασχόλησης των νέων.

Προς αυτήν την κατεύθυνση ιδιαίτερα συμβάλλουν, η ίδρυση σαράντα (40) περίπου νέων παν/μιακών τμημάτων στα ΑΕΙ, εκ των οποίων το ήμισυ περίπου λειτούργησε το ακαδημαϊκό έτος 1999-2000 ενώ τα υπόλοιπα θα λειτουργήσουν το 2000-2001 (ήδη έχουν περιληφθεί στα μηχανογραφικά δελτία των υποψηφίων για την τρέχουσα χρονιά), καθώς και η θεσμοθέτηση καινοτόμων μορφών εκπαίδευσης μέσω της λειτουργίας των ΠΣΕ και του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου. Κατά την τρέχουσα ακαδημαϊκή χρονιά λειτουργούν οκτώ (8) Προγράμματα Σπουδών Επιλογής στο χώρο των ΑΕΙ και έξι (6) προπτυχιακά προγράμματα, τέσσερα (4) μεταπτυχιακά προγράμματα επιμόρφωσης και δεκαέξι (16) μεταπτυχιακά προγράμματα ειδίκευσης στο Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Α. Σχετικά με το α' ερώτημα που αναφέρεται στην πολιτική που ακολούθησε και πρόκειται να ακολουθήσει το ΥΠΕΠΘ στο πλαίσιο της Β/θμιας Εκπ/σης.

Την παρούσα περίοδο, στο πλαίσιο και πνεύμα της εκπαιδευτικής μεταρρύθμισης και με την οικονομική στήριξη του Β' Κ.Π.Σ. μέσω του ΕΠΕΑΕΚ έχει δοθεί η ευκαιρία να αναπτυχθούν μία σειρά μέτρων που αφορά στη διεύρυνση του ρόλου του θεσμού στη Δευτεροβάθμια, κατ' αρχήν, εκπαίδευση. Ο θεσμός υποστηρίζεται σε τρία επίπεδα: - δομές - υποδομή

- ανθρώπινο δυναμικό

- υποστηρικτικό εκπαιδευτικό υλικό για την υλοποίηση των στόχων του.

Αναφερόμενοι επιγραμματικά - στα μέτρα - δράσεις που αυτή την περίοδο υλοποιούνται, σύμφωνα με τους προαναφερόμενους άξονες, αυτά είναι:

1. Δομές - Υποδομή: Με το αρ. 10 του νόμου 2525/97, ιδρύονται 68 Κέντρα Συμβουλευτικής-Προσανατολισμού (ΚΕΣΥΠ) στις έδρες Νομών, 1 ΚΕΣΥΠ στο ΥΠΕΠΘ και 1 ΚΕΣΥΠ στο Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, καθώς και 200 Γραφείων ΣΕΠ σε ισάριθμες σχολικές μονάδες της χώρας. Τόσο τα ΚΕΣΥΠ όσο και τα Γραφεία ΣΕΠ υπάγονται στην αρμοδιότητα του ΥΠΕΠΘ και χρηματοδοτούνται από τον Τακτικό Προϋπολογισμό του Υπουργείου. Τόσο τα Κέντρα Συμβουλευτικής-Προσανατολισμού όσο και τα Γραφεία ΣΕΠ έχουν σαν βασικό έργο την παροχή συμβουλευτικής στήριξης και πληροφόρησης στους μαθητές και νέους μέχρι 25 ετών, γονείς και εκπαιδευτικούς των περιοχών αρμοδιότητάς τους όπως και την ανάπτυξη και εφαρμογή προγραμμάτων και συνεργασιών σε τοπικό και εθνικό επίπεδο που στοχεύουν στην ομαλή κοινωνική και επαγγελματική ένταξη των νέων όπως και την προώθηση των αρχών του θεσμού της Συμβουλευτικής-Επαγγελματικού Προσανατολισμού.

2. Ανθρώπινο δυναμικό: Για την κάλυψη της ανάγκης στελέχωσης των ΚΕΣΥΠ και των Γραφείων ΣΕΠ, με εξειδικευμένο προσωπικό, καθώς και για την επιτυχημένη εφαρμογή του ΣΕΠ στο πλαίσιο του αναλυτικού προγράμματος στην τάξη, βρίσκεται στη φάση ολοκλήρωσης ήδη επιμόρφωση μονίμων στελεχών, εκπαιδευτικών ΔΕ, του ΥΠΕΠΘ και ειδικότερα:

α) Υπευθύνων ΣΕΠ-Συμβούλων-Επαγγελματικού Προσανατολισμού: Έχει ολοκληρωθεί η α' περίοδος ετήσιας επιμόρφωσης για 60 περίπου άτομα, τα οποία έχουν επιλεγεί ως υπεύθυνοι ΣΕΠ στις Δ/σεις Δ.Ε. και τον Ιούνιο του 2000 ολοκληρώνεται η δεύτερη για τα υπόλοιπα 60 στελέχη, Υ.ΣΕΠ. Η επιμόρφωσή τους είναι μεταπτυχιακού επιπέδου ειδίκευση στον Προσανατο-

λισμό-Συμβουλευτική.

β) Ειδικών της πληροφόρησης και της Τεκμηρίωσης Πληροφοριακού Υλικού: Ήδη έχει ολοκληρωθεί η επιμόρφωση για 75 στελέχη εκπαιδευτικούς ΔΕ. Η επιμόρφωση αποτελείτο από το θεωρητικό μέρος (470 ώρες) και την πρακτική άσκηση σε φορείς της Ελλάδας και της Ευρώπης.

Τόσο οι Υ. ΣΕΠ - Σύμβουλοι Επαγγελματικού Προσανατολισμού όσο και οι Ειδικοί της Πληροφόρησης πρόκειται να στελεχωθούν τα ΚΕΣΥΠ της χώρας.

γ) Εκπαιδευτικών Δ.Ε. - Συμβούλων ΣΕΠ. Ήδη επιμορφώθηκαν 400 πρώτα στελέχη εκπαιδευτικοί ΔΕ. Η επιμόρφωση είχε διάρκεια 520 ώρες. Τα επιμορφωτικά στελέχη καλύπτουν αφενός τα 200 Γραφεία ΣΕΠ (έχουν ήδη στελεχωθεί τα πρώτα 135) σε επίπεδο σχολικής μονάδας, αφετέρου τις ανάγκες εφαρμογής του θεσμού σε σχολικές μονάδες που δεν υπάρχουν Γραφεία ΣΕΠ. Συμπληρωματικά αναφέρουμε ότι εκτός από την ενδούπηρεσιακή επιμόρφωση που σχεδίασε και υλοποιεί το ΥΠΕΠΘ, παράλληλα με το αρ. 19 του Νόμου 2640/98, ιρύεται στη ΣΕΛΕΤΕ, τμήμα Συμβουλευτικής και Προσανατολισμού για την μόνιμη επιμόρφωση εκπαιδευτικών ΔΕ στο αντίστοιχο επιστημονικό πεδίο.

3. Υποστηρικτικό Υλικό και Μέσα: α) Οργανώνεται υλικό πληροφόρησης, αυτό πληροφόρησης και σχετικής με τον Επαγγελματικό Προσανατολισμό βιβλιογραφίας για να χρησιμοποιηθεί στα Κέντρα Συμβουλευτικής-Προσανατολισμού και τα Γραφεία ΣΕΠ. Οι νέες δομές αποκτούν στοιχειώδη βιβλιοθήκη με σχετική βιβλιογραφία, έχει σχεδιασθεί και αυτή την περίοδο υλοποιείται η κατασκευή ηλεκτρονικής τράπεζας πληροφοριών για σπουδές και επαγγέλματα, ενώ τα ΚΕΣΥΠ και τα Γραφεία ΣΕΠ εξοπλίστηκαν με Η/Υ οι οποίοι θα είναι συνδεδεμένοι σε δίκτυο, ο κόμβος του οποίου βρίσκεται στο Π.Ι. με στόχο την αδιάλειπτη παραγωγή, ανανέωση και διάχυση της πληροφόρησης σε επίπεδο τοπικό, εθνικό και παγκόσμιο.

β) Παράγεται υποστηρικτικό εκπαιδευτικό και ψυχολογικό υλικό σχετικό με τη Συμβουλευτική-Επαγγελματικό Προσανατολισμό για χρήση, στα πλαίσια της εφαρμογής του ΣΕΠ στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση. Έτσι ετοιμάζονται ψυχομετρικά εργαλεία τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν από τους Συμβούλους Προσανατολισμού, ενώ βελτιώθηκαν τα βιβλία και αναλυτικά προγράμματα του ΣΕΠ για την εφαρμογή του στην Γ' Γυμνασίου και Α' Ενιαίου Λυκείου. Για την εφαρμογή του θεσμού στην τάξη ήδη έχουν κυκλοφορήσει πρόσφατα βιβλία (για τον καθηγητή, μαθητή και οδηγό σπουδών μετά το Γυμνάσιο και μετά το Λύκειο) που ετοίμασε το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο και κυκλοφορούν από τον ΟΕΔΒ. Τέλος, αυτήν την περίοδο ολοκληρώνεται η διάχυση των στόχων του θεσμού στα προγράμματα σπουδών της Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης καθώς και του Γυμνασίου και Ενιαίου Λυκείου.

γ) Έχουν σχεδιαστεί και υλοποιούνται σειρά ερευνών που αφορούν στο επιστημονικό πεδίο του θεσμού της Συμβουλευτικής-Επαγγελματικού Προσανατολισμού και τις επαγγελματικές επιλογές των νέων.

δ) Δημιουργείται Παρατηρητήριο Αποφοίτων Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης για την παρακολούθηση του βαθμού και του είδους της ένταξής τους στην Αγορά Εργασίας.

ε) Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει για την δημιουργία της κατάλληλης υποδομής, σε ανθρώπινο δυναμικό όπως και σε παιδαγωγικό και πληροφοριακό υλικό ώστε να προσφέρονται επαρκείς υπηρεσίες ΣΕΠ, σε επίπεδο Γραφείου ΣΕΠ και Κέντρου Συμβουλευτικής Προσανατολισμού για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και Άτομα που βιώνουν τον κίνδυνο του Κοινωνικού Αποκλεισμού.

Φορείς υλοποίησης και υπεύθυνοι για την παρακολούθηση των παραπάνω δράσεων, έχουν οριστεί η Δ/ση Σπουδών Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης και το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο.

Ο σχεδιασμός των παραπάνω δράσεων στηρίχτηκε στις μέχρι τώρα διαπιστωμένες υπάρχουσες ανάγκες, προκειμένου να ενδυναμωθεί και να διευρυνθεί ο θεσμός, για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις ανάγκες του εξυπηρετούμενου πληθυσμού για διευκόλυνση και στήριξη του στην προσπάθειά του να οργανώσει το σχέδιο ζωής του και να ενταχθεί στην ενεργό κοινωνική

και οικονομική ζωή.

Ο άμεσος μελλοντικός στόχος είναι να υποστηρικτούν οι παραπάνω δράσεις σε όλα τα προαναφερόμενα επίπεδα καθώς και να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στη σύνδεση του σχολείου με την ευρύτερη τοπική, εθνική και παγκόσμια κοινότητα δίνοντας την ευκαιρία τα σχολεία να μπορούν να αναπτύξουν συντονισμένες δράσεις που αφορούν εφαρμογή σχετικών προγραμμάτων.

Β. Σχετικά με το β' ερώτημα που αναφέρεται στα συγκεκριμένα μέτρα για τη διευκόλυνση της μετάβασης των απόφοιτων από το σχολείο στην αγορά εργασίας:

Ήδη με την Υ.Δ. Γ2/1780/21-3-96 δίνεται η δυνατότητα πραγματοποίησης εκαιδευτικών επισκέψεων σε χώρους εργασίας και εκπαίδευσης, όπως και προσκλήσεις επαγγελματιών στο σχολείο για ενημέρωση των μαθητών, γονιών και εκπαιδευτικών.

Το ΥΠΕΠΘ έχει υλοποιήσει πιλοτικό πρόγραμμα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος Leonardo που αφορά στην απόκτηση εργασιακής εμπειρίας από μαθητές του Γυμνασίου. Ήδη το παιδαγωγικό υλικό (σε μορφή CD rom) που αφορά στην επαγγελματική τοποθέτηση μαθητών είναι έτοιμο και πρόκειται άμεσα να αναπαράχθει προκειμένου να διανεμηθεί σε όλους τους εκπαιδευτικούς που εμπλέκονται με την εφαρμογή του Επαγγελματικού Προσανατολισμού.

Μέσα στις προτάσεις του Υπουργείου μας για το άμεσο μέλλον είναι και ο σχεδιασμός και υλοποίηση προγραμμάτων απόκτησης εργασιακής εμπειρίας για μαθητές Γυμνασίου.

Γ. Σχετικά με το γ' ερώτημα που αναφέρεται συντονισμό της πολιτικής μεταξύ των δύο Υπουργείων Εργασίας και Παιδείας:

Κατά τις διατάξεις του άρθρου 16 του ν. 2224/1994, είχε προβλεφθεί η ίδρυση του Εθνικού Κέντρου Επαγγελματικού Προσανατολισμού (ΕΚΕΠ) συνδιοργανούμενος φορέας από τα υπουργεία Εργασίας και Εθνικής Παιδείας, το οποίο και επανενεργοποιεί ο ν. 2525/97, εξουσιοδοτώντας προεδρικό διάταγμα, να ορίσει τους ειδικότερους σκοπούς του, το διοικητικό του συμβούλιο, τους πόρους του, το προσωπικό του κ.α. Έτσι λοιπόν βάσει του Προεδρικού Διατάγματος 232/29-7-98, ένας από τους βασικότερους σκοπούς του ΕΚΕΠ είναι η επιστημονική και τεχνική υποστήριξη των Υπουργείων Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, στο σχεδιασμό και την εφαρμογή Εθνικής Πολιτικής στον τομέα του Επαγγελματικού Προσανατολισμού. Επίσης το ΕΚΕΠ ορίζεται υπεύθυνο για την πιστοποίηση δομών και ανθρώπινου δυναμικού που παρέχει υπηρεσίες προσανατολισμού. Πρόσφατα το ΕΚΕΠ έχει αρχίσει να αναπτύσσει τις σχετικές δράσεις του.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΗΝΙΚΟΣ

15. Στην με αριθμό 475/30-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 80/23-6-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην με αριθμό 475/30-5-2000 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Γ. Ψαχαρόπουλο, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε, τα εξής:

1. Το πρόβλημα της ανεργίας αποτελεί για την Κυβέρνηση ζήτημα ύψιστης πολιτικής προτεραιότητας.

Για το λόγο αυτό και στα πλαίσια του προγράμματος σύγκλισης (1994-1999), της Ελληνικής οικονομίας, έχει εκπονηθεί πολυετές πρόγραμμα απασχόλησης, στο οποίο παρουσιάζεται η στρατηγική για την καταπολέμηση της ανεργίας, καθώς και οι βασικές κατευθυντήριες γραμμές.

Οι κατευθυντήριες γραμμές του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, για την αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεργίας, έχουν παρουσιαστεί στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Απασχόληση (ΕΣΔΑ) - 2000, με προτεραιότητα τον εκσυγχρονισμό των δομών που θα στηρίζουν την εξατομικευμένη αντιμετώπιση της ανεργίας και την ολοκλήρωση της μετάβασης από τις παθητικές σε ενεργητικές πολιτικές απασχόλησης.

Όσον αφορά τους νέους έχουν ληφθεί τα παρακάτω μέτρα.

- Βελτίωση της κατάρτισης των νέων:

Στα πλαίσια της κοινοτικής πρωτοβουλίας YOUTHSTART, και για την πρώτη φάση εφαρμογής 1994-97 εγκρίθηκαν για την Ελλάδα συνολικά 34 προτάσεις των οποίων η υλοποίηση περιλαμβάνει διακρατική συνεργασία με ανταλλαγές εκπαιδευτών και εκπαιδευομένων, μεταφορά και ανταλλαγή τεχνογνωσίας και μοντέλων επαγγελματικού προσανατολισμού μεταξύ των διακρατικών εταίρων καθώς και τη δημιουργία δικτύων.

Η φάση αυτή χρηματοδοτήθηκε συνολικά με το ποσό των 2.532 δις, δρχ. (συμμετοχή ΕΚΤ 75%).

Για τη δεύτερη φάση εφαρμογής 1998-1999 έχουν εγκριθεί και άρχισε η υλοποίηση 48 προτάσεων συνολικής χρηματοδότησης 4.753 δις δρχ.

Εφαρμόζεται σειρά προγραμμάτων επιχορήγησης εργοδοτών για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας ορισμένα εκ των οποίων αφορούν ειδικά τους νέους.

Στα πλαίσια της Κοινοτικής πρωτοβουλίας NOW και για την πρώτη φάση 1994-1997 για την Ελλάδα συνολικά 29 προτάσεις των οποίων η υλοποίηση περιλαμβάνει διακρατική συνεργασία με ανταλλαγές εκπαιδευτών και μεταφορά εκπαιδευομένων, και ανταλλαγή τεχνογνωσίας καθώς και τη δημιουργία Η φάση αυτή χρηματοδοτήθηκε συνολικά με το ποσό των 3.612 δις, δραχμές. Στην πρώτη φάση συμμετέχουν 880 γυναίκες.

Για τη δεύτερη φάση εφαρμογής 1998-1999 έχουν εγκριθεί και άρχισε η υλοποίηση 33 προτάσεων συνολικής χρηματοδότησης 4.900 δις δρχ.

Εξάλλου άρχισε να υλοποιείται το νέο -ενεργητικής πολιτικής απασχόλησης του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ)- Πρόγραμμα Κατάρτισης απόκτησης εργασιακής εμπειρίας ανέργων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (STAGE) (αριθμ 111067/4-12-98 απόφαση) νεοεισερχόμενων στην αγορά εργασίας σε θέσεις και ειδικότητες των γνωστικών τους αντικειμένων. Το πρόγραμμα αυτό εφαρμόζεται για πρώτη φορά στη χώρα μας με τοποθέτηση σε εργασία 6.549 ανέργων πτυχιούχων ΑΕΙ και ΤΕΙ. Το πρόγραμμα STATE στοχεύει στην απασχόληση ανέργων νέων πτυχιούχων.

Οι επιχειρήσεις θα απασχολούν επί έντεκα μήνες τους νέους προκειμένου να αποκτήσουν εργασιακή εμπειρία, ενώ τη μισθοδοσία τους (140.000 δρχ. μηνιαίως) θα αναλάβει ο ΟΑΕΔ. Δικαιούχοι φορείς υλοποίησης του Προγράμματος είναι επιχειρήσεις και Οργανισμοί του ευρύτερου Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα.

Ήδη με την αριθμ. 30236/10-3-2000 απόφαση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΦΕΚ 394/Β/24-3-2000) εφαρμόζεται το νέο πρόγραμμα απόκτησης εργασιακής εμπειρίας (STAGE) 20.000 ανέργων πτυχιούχων Α.Ε.Ι. - Τ.Ε.Ι., διπλωματούχων Ι.Ε.Κ., αποφοίτων Τ.Ε.Λ., Ε.Π.Λ., Σχολών μαθητείας ΟΑΕΔ και αποφοίτων Γενικού Λυκείου.

2. Στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) “Συνεχιζόμενη Κατάρτιση και Προώθηση της Απασχόλησης” συγχρηματοδοτούνται μεταξύ άλλων, ενέργειες που αφορούν στην κατάρτιση και προώθηση της απασχόλησης των ανέργων.

Κατά την περίοδο 1994 - 1999 (έως 30/6), σε σειρά ενεργειών τέτοιου τύπου που εφαρμόστηκαν στο πλαίσιο του Ε.Π. μεγάλος είναι ο αριθμός των ανέργων που καταρτίστηκαν (121.554 άτομα) και ακόμη μεγαλύτερος ο αριθμός των νέων θέσεων απασχόλησης (προγράμματα προώθησης της απασχόλησης σε Νέες Θέσεις Εργασίας και ενίσχυσης Νέων Ελευθέρων Επαγγελματιών), οι οποίες δημιουργήθηκαν με ειδικές δράσεις ενίσχυσης της απασχόλησης από τον ΟΑΕΔ (177.519 θέσεις απασχόλησης). Το 29% του συνόλου των ωφελουμένων καταλαμβάνουν οι νέοι ηλικίας κάτω των 25 ετών.

Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του 1998 νέου τύπου ενέργειες σχεδιάστηκαν και ορισμένες ήδη εφαρμόζονται στο Ε.Π. προκειμένου να εκπληρωθούν οι στόχοι της στρατηγικής απασχόλησης οι οποίοι μπορούν να αποδοθούν ως εξής:

- Δημιουργία απασχόλησης σε ικανή κλίμακα για τη διατήρηση χαμηλών ποσοστών ανεργίας.

- Εξασφάλιση συμβιβασιμότητας ανάμεσα στις προσφερόμενες θέσεις εργασίας και τις δεξιότητες των ατόμων που επιθυμούν να εργασθούν.

- Εξασφάλιση συνεχούς πρόσβασης στην αγορά εργασίας
- Διασφάλιση ειδικής υποστήριξης σε αυτούς που αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες δυσκολίες λόγω προσωπικών ή κοινωνικών χαρακτηριστικών

- Ανάπτυξη της προσαρμοστικότητας των ατόμων με τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων τους μέσω της επαγγελματικής κατάρτισης.

Οι νέες αυτές ενέργειες προσανατολισμένες ιδιαίτερα στην καταπολέμηση αλλά και στην πρόληψη του έντονα αυξανόμενου προβλήματος της ανεργίας των νέων (κυρίως των ηλικίας κάτω των 30 ετών) παρεμβαίνουν με ολοκληρωμένο τρόπο δημιουργώντας ισχυρό υπόβαθρο για τη μείωση της διαρθρωτικής ανεργίας. Ήδη σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία του πρώτου εξαμήνου του 1999 στο πλαίσιο των ενεργειών που έχουν ξεκινήσει εντός του 1998 και μέχρι 30-6-99.

14.098 άνεργοι παρακολούθησαν εξειδικευμένα προγράμματα κατάρτισης που διενεργούνται σε όλη τη χώρα από Πιστοποιημένες Δομές Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΚΕΚ).

11351 άνεργοι (50% περίπου άνεργοι κάτω των 25 ετών), κατάρτιστηκαν στις Σχολές Ταχύρρυθμης Κατάρτισης του ΟΑΕΔ, διασφαλίζοντας τα εχέγγυα για την άσκηση επαγγέλματος της ειδικότητάς τους. 2.357 άνεργοι, στην πλειοψηφία τους νέοι κάτω των 30 ετών, συμμετείχαν σε ειδικό πρόγραμμα Σύνδεσης Κατάρτισης και Απασχόλησης δημιουργώντας σταδιακά νέες θέσεις εργασίας τουλάχιστον για το 1/3 των καταρτισθέντων.

61.403 συνολικά άνεργοι, από τα σχετικά προγράμματα του ΟΑΕΔ (38% είναι νέοι κάτω των 25 ετών) προωθήθηκαν σε νέες θέσεις εργασίας, ή ενισχύθηκαν ως νέοι ελεύθεροι επαγγελματίες από την αρχή του έτους, ή προήλθαν από τα προγράμματα των ετών 1997 και 1998 (16-24 μήνες απασχόλησης).

Κατά το έτος 1999 αφ' ενός συνεχίστηκε η εφαρμογή των ενεργειών που υλοποιούνται από την αρχή της εφαρμογής του Προγράμματος, αφ' ετέρου ξεκίνησαν νέες δράσεις. Μεταξύ αυτών αναφέρονται ιδιαίτερα εκείνες που προσανατολίζονται κυρίως σε νέους.

8.000 νέοι άνεργοι πτυχιούχοι (κάτω των 30 ετών θα τοποθετηθούν σε επιχειρήσεις που πρόσφεραν θέσεις απασχόλησης διάρκειας 11 μηνών στα πλαίσια της ενέργειας "Απόκτηση επαγγελματικής εμπειρίας (Stage)".

Πρόγραμμα επιχορήγησης για την απόκτηση επαγγελματικής εμπειρίας και την απασχόληση 60.000 ανέργων ηλικίας 18-29 ετών.

Πρόγραμμα επιχορήγησης 5.000 νέων ελευθέρων επαγγελματιών, ηλικίας 18-29 ετών.

Πρόγραμμα δημιουργίας 2.000 νέων θέσεων εργασίας σε Βρεφονηπιακούς, Παιδικούς Σταθμούς και σε Φορείς της Τ.Α. που παρέχουν έργο Κοινωνικής Μέριμνας.

Πρόγραμμα δημιουργίας 1.000 νέων εξειδικευμένων θέσεων εργασίας στην κατασκευή των Μεγάλων Τεχνικών Έργων (2.966 άνεργοι θα καταρτισθούν σε σχετικά αντικείμενα προκειμένου να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας για το 1/3 αυτών).

Προγράμματα κατάρτισης για 20.000 άνεργους το 60% υπολογίζεται να είναι ηλικίας κάτω των 30 ετών.

Επιπρόσθετα, με τη συγχρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου (ΕΚΤ) και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) δημιουργούνται δομές άσκησης ενεργητικών πολιτικών προώθησης της απασχόλησης μεταξύ των οποίων αναφέρονται.

52 Κέντρα Προώθησης της Απασχόλησης του ΟΑΕΔ στελεχωμένα με ειδικούς εργασιακούς συμβούλους δημιουργούνται σε 36 Νομούς (23 Κέντρα είναι ήδη σε λειτουργία).

222 δομές Βρεφονηπιακών και Παιδικών Σταθμών καθώς και Κέντρων Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών δημιουργούνται εντός του 1999, σε όλη τη χώρα, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην υποστήριξη του εργατικού δυναμικού (κυρίως των γυναικών) προκειμένου να ενταχθούν ή να επανενταχθούν στην αγορά εργασίας.

3. Στο πλαίσιο του Ε.Π. "Καταπολέμηση του Αποκλεισμού από την Αγορά Εργασίας", από το 1994 μέχρι και την 31-8-1999, έχουν εγκριθεί στους πιστοποιημένους δικαιούχους φορείς Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις ύψους 48,2 δισ. δρχ. (προκαταρτι-

ση - κατάρτιση - προώθηση της απασχόλησης και Συνοδευτικές Υποστηρικτικές Υπηρεσίες) που αφορούν ανέργους των ομάδων στόχου του Ε.Π. (ΑΜΕΑ, παλιννοστούντες - μετανάστες- πρόσφυγες, πρώην φυλακισμένοι, άτομα ορεινών και απομακρυσμένων περιοχών, αρχηγών μονογονεϊκών οικογενειών άτομα με θρησκευτικές και πολιτιστικές ιδιαιτερότητες, απεξαρτημένοι χρήστες και άτομα ψυχικά νοσούντα).

Από τις παραπάνω ενέργειες έχουν επωφεληθεί από το 1994 έως το 1998, συνολικά 21.251 άτομα, εκ των οποίων 11.112 γυναίκες. Συγκεκριμένα, για τα έτη 1994, 1996 και 1997-8, οι επωφελούμενες γυναίκες ήταν αντίστοιχα 1.270, 4.784 και 4.235.

Ειδικότερα, από τις ενέργειες που υλοποιήθηκαν εντός του 1998 επωφελήθηκαν συνολικά 2230 άτομα. Στον Τομέα Πρόνοιας, τα άτομα που επωφελούνται περισσότερο ανήκουν σε ηλικίας κάτω των 25 ετών (64%).

Κατά το έτος 1998, προκηρύχθηκαν ενέργειες ο προϋπολογισμός των οποίων ανέρχεται στα 19,9 δισ. δρχ.

Για τις ενέργειες αυτές αναμένεται να επωφεληθούν 9881 άτομα (πρόβλεψη για 6.126 γυναίκες) εκ των οποίων τα 6.323 άτομα θα είναι ηλικίας κάτω των 25 ετών και αφορούν προγράμματα αξίας 12,5 δισ. περίπου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, τον Αύγουστο του 1999, προκηρύχθηκαν ενέργειες που εντάσσονται στα Υποπρογράμματα 1,2 και 3 με ενδεικτικό προϋπολογισμό 9,5 δισ. δρχ. Εκτιμάται ότι οι επωφελούμενοι θα ανέλθουν στα 3.175 άτομα (1968 γυναίκες περίπου) εκ των οποίων, 2.032 θα είναι νέοι ηλικίας κάτω των 25 ετών και αφορούν σε προγράμματα αξίας 6 δισ. περίπου.

Παράλληλα, προκηρύχθηκαν ενέργειες που εντάσσονται στο Υποπρόγραμμα 3 του παρόντος Ε.Π. και αφορούν την ομάδα στόχο των μακροχρόνια ανέργων ηλικίας 45-64 ετών, με προϋπολογισμό 4 δισ. δρχ. από τις οποίες αναμένεται να επωφεληθούν 2000 άτομα.

Ένας από τους βασικούς άξονες προτεραιότητας του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Κ.Π.Σ.) και πρώτος κατά σειρά ιεράρχησης, είναι αυτός που αναφέρεται στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού.

Ο σχεδιασμός του άξονα αυτού βασίστηκε στις γενικές κατευθύνσεις πολιτικής της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Απασχόληση, οι οποίες εξειδικεύθηκαν σε ειδικούς στόχους και προτεραιότητες σύμφωνα με τις εθνικές ιδιαιτερότητες.

Αλλά και ορισμένοι από τους υπόλοιπους άξονες προτεραιότητας του Κ.Π.Σ. 2000-2006 περιλαμβάνουν δράσεις ενίσχυσης της απασχόλησης και ανάπτυξης των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού.

Στο σύνολό του το Γ'Κ.Π.Σ. στοχεύει στην αύξηση της απασχόλησης κυρίως με την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των παραγωγικών τομέων της ελληνικής οικονομίας.

Οι δράσεις από τις οποίες θα επωφεληθεί το ανθρώπινο δυναμικό θα είναι ενταγμένες σε ενεργές πολιτικές με στόχο την πρόληψη της μακροχρόνιας ανεργίας, την ένταξη ή επανένταξη στην εργασιακή ζωή, την αναβάθμιση των δεξιοτήτων των ήδη απασχολούμενων, την μείωση των ανισοτήτων πρόσβασης στην αγορά εργασίας διάφορων κοινωνικών ομάδων και την δια-παραμύχωση ενταγμένης εργασιακού και οικογενειακού βίου.

Ήδη, σε σύσκεψη με τους Περιφερειάρχες όλης της χώρας, εξετάστηκαν οι τρόποι, ώστε τα κονδύλια του Γ' ΚΠΣ, που θα διατεθούν, να έχουν ουσιαστικά αποτελέσματα και να συμβάλουν στην μείωση της ανεργίας, ιδιαίτερα στις περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως θύλακες ανεργίας.

4. Όσον αφορά το θέμα του συντονισμού των εμπλεκόμενων φορέων στο σχεδιασμό της δημόσιας πολιτικής για την απασχόληση έχουν συσταθεί δύο επιτροπές:

α. Η Διευρυμένη Επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν οι Υπουργοί Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Γεωργίας και Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

Συντονιστής της επιτροπής είναι ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και σκοπός της η παροχή πολιτικών κατευθύνσεων και η άσκηση της γενικής εποπτείας.

β. Η Επιτροπή Παρακολούθησης, στην οποία συμμετέχουν οι

Γενικοί Γραμματείς των εμπλεκόμενων Υπουργείων, οι φορείς και οι κοινωνικοί εταίροι. Πρόεδρος της επιτροπής αυτής είναι ο Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σκοπός δε αυτής είναι ο συντονισμός των διαδικασιών, που συναρτώνται με την εκπόνηση και στη συνέχεια την παρακολούθηση του Ε.Σ.Δ.Α. Η Επιτροπή Παρακολούθησης στοχεύει στην ενσωμάτωση των πολιτικών κατευθύνσεων της Διυπουργικής Επιτροπής στο Ε.Σ.Δ.Α, καθώς και στην εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο, της ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής για την απασχόληση, όπως αυτή διαμορφώνεται μέσω των κατευθυντήριων γραμμών.

Σχετικά παραπέμπουμε και στα Πρακτικά της Διαρκούς Κοινοβουλευτικής Επιτροπής, για τις Πολιτικές Απασχόλησης κατά την ειδική συνεδρίαση της Βουλής.

Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ

16. Στην με αριθμό 478/30-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 2114/23-6-00 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

“ Σε απάντηση της ερώτησης 478/30-5-00 που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κ. Α. Ξηροτύρη-Αικατερινάρη που αφορά την έναρξη λειτουργίας της Σχολής Ξεναγών Θεσσαλονίκης σας γνωρίζουμε ότι έχει ήδη εγκριθεί ο προϋπολογισμός λειτουργίας της για το έτος 2000 και έχουν ολοκληρωθεί όλες οι απαραίτητες διαδικασίες για την έναρξη της νέας εκπαιδευτικής περιόδου.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

17. Στην με αριθμό 478/30-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 2114/22-6-00 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της ερώτησης 478/30-5-00 που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κ. Α. Ξηροτύρη-Αικατερινάρη που αφορά την έναρξη λειτουργίας της Σχολής Ξεναγών Θεσσαλονίκης σας γνωρίζουμε ότι έχει ήδη εγκριθεί ο προϋπολογισμός λειτουργίας της Σχολής για το έτος 2000 και έχουν ολοκληρωθεί όλες οι απαραίτητες διαδικασίες για την έναρξη της νέας εκπαιδευτικής περιόδου. Το θέμα βρίσκεται στο στάδιο της τελικής έγκρισης. Ήδη το Δ.Σ. του ΕΟΤ προχωρεί άμεσα στην έγκριση του καταλόγου των επιλεγέντων από την εκπαιδευτική επιτροπή της Σχολής Ξεναγών Θεσ/νίκης καθηγητών οι οποίοι θα αναλάβουν το διδακτικό έργο στη Σχολή.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

18. Στην με αριθμό 479/30-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 368/20-6-00 έγγραφο από την Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 479/30-5-2000 ερώτησης του Βουλευτή κ. Γιώργου Καρατζαφέρη και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Εξωτερικών, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Το Υπουργείο Εξωτερικών σε συνεργασία με το καθ' ύλην αρμόδιο ΥΠΕΧΩΔΕ, προωθεί στις αρμόδιες Αρχές της ΠΓΔΜ προς υπογραφή κείμενο Μνημονίου Συνεργασίας σε θέματα Προστασίας Περιβάλλοντος και Βιώσιμης Ανάπτυξης, που προβλέπει μεταξύ άλλων, τη συνεργασία των δύο πλευρών για την παρακολούθηση της μόλυνσης του νερού του ποταμού Αξιού.

Η Αναπληρωτής Υπουργός
ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΠΑΠΑΖΩΗ

19. Στην με αριθμό 481/30-5-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 20889/26-9-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της ερώτησης 481/30-5-00 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Θ. Δαβάκης σχετικά με θέματα που αφορούν την Λακωνία στα πλαίσια της εφαρμογής του Γ' ΚΠΣ 2000-2006, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Το Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης της χώρας (ΣΠΑ) για την προγραμματική Περίοδο 2000-2006 όπως και το Σχέδιο Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) για την Περιφέρεια Πελοποννήσου έχουν κατατεθεί στην Ε.Ε. και βρίσκονται σε φάση διαπραγμάτευσης. Στο σημερινό στάδιο δεν μπορεί να γίνει αναφορά σε συγκεκριμένα έργα και σε επίπεδο Νομού.

Το Επιχειρησιακό Περιφερειακό Πρόγραμμα περιλαμβάνει αναπτυξιακούς άξονες και συνοπτική περιγραφή των μέτρων για όλη τη γεωγραφική ενότητα μιας συγκεκριμένης περιφέρειας. Επίσης μια χρονοκατανομή των συνολικών δημόσιων δαπανών για όλη την προγραμματική περίοδο.

2. Οι πόροι που έχουν προβλεφθεί για τη στήριξη των αναπτυξιακών διαδικασιών στην Περιφέρεια Πελοποννήσου (και κατά συνέπεια και για το Ν. Λακωνίας) είναι ιδιαίτερα αυξημένοι σε σχέση με το Β' ΚΠΣ.

Σύμφωνα με την Περιφερειακή κατανομή του Γ' ΚΠΣ, προβλέπεται για την Περιφέρεια Πελοποννήσου σε επίπεδο Δημόσιας Δαπάνης αύξηση κατά 80% περίπου σε σχέση με τους πόρους του Β' ΚΠΣ.

3. Στην επόμενη φάση κατάρτισης του συμπληρώματος προγραμματισμού, θα γίνει η αναλυτική περιγραφή των μέτρων και θα οριστούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας των έργων που θα υλοποιηθούν σε κάθε τομέα και νομό μιας περιφέρειας.

Με την οριστική έγκριση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και την κατάρτιση του συμπληρώματος προγραμματισμού από τις αρχές διαχείρισης τους, σύμφωνα με τον Καν. 1260/99 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα αρχίσει και η ένταξη των έργων στα σχετικά προγράμματα εντός του 2000.

Για την ενδιάμεση περίοδο υιοθετήθηκε ένα μεταβατικό σύστημα ένταξης έργων, όπως αυτό προσδιορίζεται με τις ειδικές εγκυκλίους του ΥΠΕΘΟ, οι οποίες προβλέπουν την διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθηθεί προκειμένου έργα και μελέτες προετοιμασίας του Γ' ΚΠΣ να εγγραφούν στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ώστε να έχουν τη δυνατότητα χρηματοδότησης κατά το μεταβατικό στάδιο.

Παράλληλα για την περαιτέρω στήριξη του αναπτυξιακού δυναμικού της Λακωνίας και την ενίσχυση του παραγωγικού δυναμικού της, μπορούν να διατεθούν επιπλέον πόροι μέσω του Ταμείου Συνοχής αλλά και των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών.

Για κάθε περαιτέρω πληροφόρηση οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου μας είναι στη διάθεσή σας.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ

20. Στην με αριθμό 482/30-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 594/22-6-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στο από 30-5-2000 έγγραφό σας, με το οποίο διαβιβάσθηκε στο Υπουργείο μας η ερώτηση 482/30-5-2000 του Βουλευτή Θεσπρωτίας Αντ. Μπέζα, που αφορά το ανωτέρω σε περιλήψη θέμα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Τα Τοπικά Ελεγκτικά Κέντρα (Τ.Ε.Κ.) είναι υπηρεσίες φορολογικού ελέγχου, που συστήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 10 του ν. 2771/1999 (Α' 280).

Ο αριθμός των ΤΕΚ, η έδρα, η διάρθρωση, η κατά τόπον και καθ' ύλην αρμοδιότητα, η στελέχωση και τα άλλα θέματα οργάνωσης αυτών, ορίζονται στο σχέδιο Πρ.Δ/τος, που προωθείται για έκδοση.

Για την κατά τ' ανωτέρω δημιουργία ΤΕΚ λήφθηκαν υπόψη, πέραν από τις σχετικές υπηρεσιακές ανάγκες και δυνατότητες και τα εξής δύο βασικά κριτήρια:

α) Η δυναμικότητα κάθε συνιστώμενου ΤΕΚ, ως προς τον αριθμό υποθέσεων φορολογίας εισοδήματος, φυσικών και νομικών προσώπων που θα υπάγεται στην αρμοδιότητά του, για να είναι βιώσιμη η λειτουργία του, πρέπει να ανέρχεται σε 10.000 τουλάχιστον.

Όταν ο αριθμός των φορολογικών υποθέσεων της περιοχής ενός νομού είναι μικρότερος των 10.000, θα συνιστάται ένα ΤΕΚ με ευρύτερη αρμοδιότητα σε δύο ή περισσότερους νομούς, ώ-

στε να καλύπτεται το παραπάνω κριτήριο.

Στις περιπτώσεις αυτές, ως έδρα του ΤΕΚ θα ορίζεται ο νομός που έχει το μεγαλύτερο αριθμό υποθέσεων και ο οποίος ταυτόχρονα εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από τους λοιπούς νομούς αρμοδιότητας του ίδιου ΤΕΚ.

Με τις διατάξεις του σχεδίου Πρ.Δ/τος οργάνωσης και λειτουργίας των ΤΕΚ προβλέπεται ένα ΤΕΚ με έδρα την Πρέβεζα και κατά τόπον αρμοδιότητα τους Νομούς Πρέβεζας, Άρτας και Θεσπρωτίας.

Ως έδρα του ανωτέρω ΤΕΚ επελέγη η Πρέβεζα, επειδή πληροί τις παραπάνω προϋποθέσεις. Ο αριθμός των υποθέσεων, ανά νομό, που υπάγονται στην αρμοδιότητα του παραπάνω ΤΕΚ, έχει ως εξής:

- α) Νομός Πρέβεζας 4.300 υποθέσεις περίπου
- β) Νομός Άρτας 3.230 "
- γ) Νομός Θεσπρωτίας 2.900 "

Ο συνολικός αριθμός των ΤΕΚ, που προβλέπονται στο παραπάνω σχέδιο Πρ.Δ/τος, έχει καθορισθεί σε 57 εξ αρχής και δεν υπήρξε καμία σχετική μείωση αυτού από 60 σε 57, ούτε διαγραφή του ΤΕΚ Θεσπρωτίας, όπως αναφέρεται στην ανωτέρω αναφορά του Βουλευτή Αντ. Μπέζα.

Η Ομάδα εργασίας, που είχε συσταθεί για τη μελέτη της οργάνωσης των ΤΕΚ, πρότεινε τη σύσταση 60 ΤΕΚ, στα οποία περιλαμβανόταν και το ΤΕΚ Θεσπρωτίας, αλλά η πρόταση αυτή δεν έγινε δεκτή, γιατί δεν πληρούσε τα κριτήρια, που αναφέρονται ανωτέρω στο παρόν.

Ο Υπουργός
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

21. Στην με αριθμό 488/30-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 572/26-6-2000 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 488/30-5-2000 την οποία κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Ν. Γκατζής και Γ. Πατάκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Το Δημοτικό Σχολείο Προμυρίου του Δήμου Σηπιάδος Πηλίου δεν συμπεριελήφθη στην απόφαση υποβιβασμού σχολικών μονάδων και ως εκ τούτου διατηρεί την οργανικότητά του.

2. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μανησίας μας πληροφορεί ότι οι υπάρχουσες αίθουσες διδασκαλίας καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες στέγασης των μαθητών του Δημοτικού σχολείου Σηπιάδος Πηλίου.

Ο Υφυπουργός
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ

22. Στην με αριθμό 488/30-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 412/27-6-2000 έγγραφο από την Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 488/30-5-2000 που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κύριους Ν. Γκατζή και Ι. Πατάκη, σχετικά με τη στέγαση του Περιφερειακού Ιατρείου Προμυρίου - Κέντρου Υγείας Αργαλαστής, σας γνωρίζουμε ότι το συγκεκριμένο Π.Ι. στεγάζεται σε αίθουσα του πρώην Κοινοτικού Καταστήματος Προμυρίου και όχι στο διάδρομο του κτιρίου.

Επιπλέον βρίσκεται προς το τέλος η μελέτη με τίτλο "Αποπεράτωση κτιρίου πολλαπλών χρήσεων στο Δημοτικό Διαμέρισμα Προμυρίου-Εξοπλισμός" προϋπολογισμού 60.000.000 δρχ. Το έργο είναι ενταγμένο στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα ΕΠΤΑ και προβλέπεται στο κτίριο αυτό να δημιουργηθεί σύγχρονο Π.Ι.

Η Υφυπουργός
Χ. ΣΠΥΡΑΚΗ

23. Στην με αριθμό 494/30-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 996/22-6-2000 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 494/30-5-2000 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Γ. Κουράκη, σχετικά με την καταβολή εξόδων αναμονής του TAXI σε νεφροπαθείς που υποβάλλονται σε αιμοκάθαρση, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 11 του Κανονισμού Ασθε-

νείας και την παρ. 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού Νοσοκομειακής περίθαλψης του ΙΚΑ δαπάνες μετακίνησης μέσα στο ίδιο κέντρο παροχών δεν καταβάλλονται παρά μόνο σε εντελώς εξαιρετικές περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ασφαλισμένος λόγω της κατάστασής του δεν μπορεί να βαδίσει.

Εκτός της περίπτωσης της παρ. 4 του άρθρου 11 του Κανονισμού ασθένειας κατ' εξαίρεση το Ίδρυμα καταβάλλει εντός πόλεως οδοιπορικά έξοδα μετάβασης και επιστροφής στους νεφροπαθείς που μετακινούνται για αιμοκάθαρση με ταξί και εφόσον δεν είναι δυνατή κατά την κρίση του δ/ντή του υποκαταστήματος και σύμφωνη γνώμη της υγειονομικής υπηρεσίας, η μετακίνησή τους με τα συνθήκη συγκοινωνιακά μέσα.

Επίσης στην περίπτωση που στον τόπο διαμονής του νεφροπαθή δεν υπάρχει έδρα ταξί, το Ίδρυμα καταβάλλει τη δαπάνη της διαδρομής του ταξί από την έδρα του στην κατοικία του ασθενή και τη μετάβασή του στο Νοσοκομείο και αντίστροφα.

Πάντως σας κάνουμε γνωστό ότι το όλο θέμα μελετάται από τη Διοίκηση του ΙΚΑ προκειμένου να εξευρεθεί η καλύτερη λύση.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ

24. Στην με αριθμό 490/30-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 369/15-6-2000 έγγραφο από την Αναληρωτή Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 490/30-5-2000 των Βουλευτών κυρίων Σ. Σκοπελίτη, Α. Τζέκη και Ν. Γκατζή και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Εξωτερικών, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Το άρθρο 23 παρ. 2 της κοινοτικής Οδηγίας 92/83 επιτρέπει την εφαρμογή μειωμένου συντελεστή φόρου κατανάλωσης, έως 50% του γενικού συντελεστή, για "αρωματισμένο αλκοολούχο ποτό που γίνεται με άνισο". Την Οδηγία αυτή, η οποία προβλέπει ότι δεν θίγει τις διατάξεις του άρθρου 90 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ελληνική Κυβέρνηση μετέφερε αυτούσια στην ελληνική δημοσιονομική πρακτική και την εφαρμόζει για το ούζο, δεδομένου ότι το είδος του ποτού αυτού και ο τρόπος κατασκευής του αναφέρεται αποκλειστικά στο περιεχόμενο της παραπάνω οδηγίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκάλει τη χώρα μας θεωρώντας ότι περιορίζεται η εφαρμογή της οδηγίας μόνο στο ούζο ενώ η περιγραφή των ποτών που υπάγονται σε αυτή είναι ευρύτερη. Θεωρούμε τις μέχρι σήμερα ενέργειες αναφορικά με τη φορολόγηση του ούζου σύννομες. Η παραδοσιακή βιομηχανία του ούζου έχει ανάγκη της έμμεσης αυτής ενίσχυσης, λόγω του ότι η διαδικασία παραγωγής είναι δαπανηρή, γεγονός που άλλωστε αναγνωρίζει και η Ε.Ε. Εξάλλου, η παραγωγή του ούζου είναι μικρή και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να απειλήσει αυτή των ευρέως διαδεδομένων ποτών. Το Υπουργείο Εξωτερικών, σε συνεννόηση με τα συναρμόδια Υπουργεία, θα συνεχίσει να στηρίζει την παραγωγή του ούζου και θα υπερασπισθεί την υπόθεση ακόμη και στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, σε περίπτωση που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσφύγει σε αυτό.

Αναφορικά με τη διεθνή κατοχύρωση του ούζου το Υπουργείο Εξωτερικών σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία, προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες στα πλαίσια των συμφωνιών της ΕΕ με τρίτες χώρες για την προστασία οίνων και οινοπνευματικών ποτών, και μεταξύ αυτών και του ούζου, όπως για παράδειγμα στην πρόσφατη συμφωνία ΕΕ και Ν. Αφρικής. Η Ελλάδα έχει επίσης γνωστοποιήσει στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου την ελληνική νομοθεσία καθώς και τους σχετικούς κοινοτικούς Κανονισμούς για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων με συνημμένο κατάλογο προστατευόμενων στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση ενδείξεων, μεταξύ των οποίων και το ούζο. Η χώρα μας επίσης προωθεί στα πλαίσια της Ε.Ε. την προσπάθεια διεύρυνσης του προβλεπόμενου από τη Συμφωνία TRIPS διεθνούς συστήματος καταχώρησης γεωγραφικών ενδείξεων για τους οίνους, ώστε να συμπεριλάβει και τα οινοπνευματώδη ποτά.

Η Αναληρωτής Υπουργός
ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΠΑΠΑΖΩΗ

25. Στην με αριθμό 497/30-5-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 66/23-6-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 497/30-5-2000 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Ν. Γκατζής και Γ. Πατάκης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κυρίους Βουλευτές σε θέματα αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα στοιχεία της Περιφέρειας Θεσσαλίας τα εξής:

1. Το έργο της παράκαμψης Ζαγοράς δημοπρατήθηκε και υπογράφηκε σύμβαση με τον ανάδοχο πριν την 31-12-1999, ύψους 1,4 δις δρχ. και εντός των χρονικών ορίων του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης 1994 - 1999.

2. Όσον αφορά τις διαδικασίες των απαλλοτριώσεων έχουν προχωρήσει αλλά λόγω του νομικού πλαισίου απαιτείται ένα χρονικό διάστημα για την συντέλεσή τους.

3. Το τμήμα της οδού Κορωπί - Αφέτες δεν εντάχθηκε στο Β' ΚΠΣ διότι δεν πληρούσε τα κριτήρια ωριμότητας που έθετε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και συγκεκριμένα δεν είχε ολοκληρωθεί μέχρι 31-12-1999 η διαδικασία της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων με την έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων.

4. Όσον αφορά για τον εγκεκριμένο προϋπολογισμό των 2,8 δις δρχ. για το οδικό κύκλωμα Πηλίου ήδη έχει υπερκαλυφθεί διότι εκτός από την παράκαμψη Ζαγοράς και το τμήμα Νεοχώρι - Καλαμάκι, έχουν επίσης ενταχθεί στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας 1994 - 1999 και εκτελούνται τα έργα: οδός Δράκεια - Χάνια και παράκαμψη Αγ. Λαυρεντίου.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ”

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 3 Νοεμβρίου 2000.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.4 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 203/26.10.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βου-

λευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ιωάννη Γιαννακόπουλου προς τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Γεωργίας, σχετικώς με την εφαρμογή του νόμου για τα πανωτόκια, την παράταση της απαγόρευσης των αναγκαστικών εκτελέσεων μέχρι 31.10.2001 κλπ.

2. Η με αριθμό 210/30.10.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικήτα Κακλαμάνη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικώς με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων αντιμετώπισης του προβλήματος “των παιδιών των φαναριών”.

3. Η με αριθμό 213/30.10.2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Λιάνας Κανέλλη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικώς με τα λειτουργικά προβλήματα του Νοσοκομείου “ΜΕΤΑΞΑ”, λόγω της έλλειψης τεχνολογικής υποδομής και προσωπικού.

4. Η με αριθμό 215/30.10.2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικώς με το πρόβλημα στέγασης του 1ου Εσπερινού Γυμνασίου και Λυκείου Θεσσαλονίκης κλπ.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.4 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 207/30.10.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ανδρέα Λοβέρδου προς τους Υπουργούς Γεωργίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικώς με τον προσδιορισμό του αρμόδιου κρατικού οργάνου, για την έκδοση και εκτέλεση πράξεων κατεδάφισης αυθαιρέτων κλπ.

2. Η με αριθμό 211/30.10.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρου Παπαδόπουλου προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικώς με την πώληση της χαρτοβιομηχανίας “SOFTEX”, τις απολύσεις εργαζομένων κλπ.

3. Η με αριθμό 214/30.10.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Σπυρίδωνος Στριφτάρη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικώς με την επίλυση προβλημάτων των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.”

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην

ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ

Συζήτηση και λήψη απόφασης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 144 του Κανονισμού της Βουλής, επί της προτάσεως του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Κώστα Καραμανλή και των Βουλευτών του Κόμματός του, για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, σχετικώς με την ασφάλεια της ακτοπλοΐας και διάφορα άλλα συναφή θέματα.

Έχω την τιμή να θέσω υπόψη του Σώματος την ομόφωνη απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων για την οργάνωση της συζήτησης, όπως έχει γίνει και στο παρελθόν για τη συζήτηση αναλόγων προτάσεων, με εφαρμογή της διάταξης της παραγράφου 5 του άρθρου 65 του Κανονισμού.

Θα μιλήσουν, δηλαδή, τρεις Βουλευτές από το Κόμμα της Νέας Δημοκρατίας που κατέθεσε τη σχετική πρόταση, τρεις Βουλευτές από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα και ανά ένας Βουλευτής από τα άλλα δύο κόμματα και ένας Ανεξάρτητος, όποιος θα έχει εγγραφεί νωρίτερα. Εκτός από τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, όποιος άλλος συνάδελφος θελήσει να μιλήσει μετά από αυτούς, θα εγγραφεί με το ηλεκτρονικό σύστημά.

Οι τέσσερις πρώτοι ομιλητές, ένας από κάθε κόμμα, προτείνω να μιλήσουν για είκοσι λεπτά και οι λοιποί τέσσερις ομιλητές, δύο από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα και δύο από τη Νέα Δημοκρατία μέχρι δέκα λεπτά.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό, οι συνάδελφοι οι οποίοι θα εγγραφούν στον κατάλογο με το ηλεκτρονικό σύστημα, καθώς και ο συνάδελφος των Ανεξαρτήτων που θα ακολουθήσει, θα ομιλήσουν για πέντε λεπτά. Οι ομιλητές θα λάβουν το λόγο εναλλάξ και δεν θα υπάρξουν δευτερολογίες. Οι αναπληρωτές των Προέδρων των Κοινοβουλευτικών Ομάδων θα μιλήσουν μέχρι είκοσι λεπτά, εκτός εάν προηγηθεί ομιλία του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας, οπότε ο αναπληρωτής θα συμμετάσχει στη συζήτηση, σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 167 παράγραφος 3 του Κανονισμού.

Οι Υπουργοί τέλος, μπορούν να συμμετάσχουν στη συζήτηση, κατά τις διατάξεις του άρθρου 97 παράγραφος 1 έως 3.

Εφόσον αποδεχθείτε αυτήν την πρόταση, τα κόμματα έχουν υποδείξει: τους κυρίους Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, Αριστοτέλη Παυλίδη και Αθανάσιο Βαρίνο η Νέα Δημοκρατία, τους κυρίους Ευάγγελο Βλασσόπουλο, Πυθαγόρα Βαρδίκη και Γεώργιο Παπαγεωργίου το ΠΑ.ΣΟ.Κ., τον κ. Νικόλαο Γκατζή το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος και τον κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη ο Συνασπισμός της Αριστεράς και της Προόδου.

Τέλος, προτείνω να συνεχισθεί η συζήτηση χωρίς διακοπή μέχρι τις 15.30. Και στις 15.30' ακριβώς σε όποιο σημείο βρισκόμαστε να διακόψουμε και να διεξαχθεί η ψηφοφορία.

Είμεθα σύμφωνοι, κύριοι συνάδελφοι;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η Βουλή δέχθηκε ομοφώνως την πρόταση.

Επίσης, ενημερώνω ότι όσοι συνάδελφοι θα εγγραφούν με την ηλεκτρονική τους κάρτα μπορούν να το πράξουν μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου ομιλητή.

Από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας θα είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής Επικρατείας κ. Ιωάννης Παπαθανασίου.

Ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ναυάγιο του EXPRESS SAMINA έφερε στην επιφάνεια μαζί με τους νεκρούς και την ελληνική πραγματικότητα. Έφερε στην επιφάνεια το μέγεθος της ανυπαρξίας του κρατικού μηχανισμού, της ανικανότητας, της διαπλοκής, του κομματισμού, την αλαζονεία, την ανυπαρξία ευθύνης και την απροθυμία της Κυβέρνησης να ρίξει φως.

Άραγε, ποτέ κανείς και για τίποτα δεν ευθύνεται σ' αυτόν τον τόπο; Ο Υπουργός είχε μόλις αναλάβει, άρα τι ευθύνη να φέ-

ρει; Ο πρώην Υπουργός τα ρίχνει στην επιτροπή ανταγωνισμού. Ο πλοιοκτήτης απειλεί και με καταχωρήσεις του εμφανίζεται ως οραματιστής. Και εμείς, η υπεύθυνη Βουλή, έχουμε συζητήσει το θέμα μόλις είκοσι λεπτά.

Εδώ και χρόνια σ' αυτήν την Αίθουσα σας προειδοποιήσαμε με τον πλέον υπεύθυνο τρόπο, για τις παραλείψεις και τους κινδύνους που κρύβει η πολιτική σας. Εσείς κωφεύσατε. Τώρα είναι η στιγμή να ζητήσουμε τις ευθύνες σας. Έχοντας εξαντλήσει όλες τις δυνατότητες ελέγχου που μας παρέχει ο Κανονισμός και το Σύνταγμα ζητάμε τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής για την κατάσταση που επικρατεί στην ακτοπλοΐα.

Σε καμία περίπτωση δεν είμαστε ούτε εισαγγελείς ούτε προσαθούμε να ποινικοποιήσουμε την πολιτική ζωή της χώρας. Εμείς απλά εκφράζουμε το λαϊκό συναίσθημα, που ζητά να ερευνηθεί η αλήθεια. Αυτή η αλήθεια που δεν ερευνηθήκε ούτε στη "RICOMEX", ούτε στο "FALCON", ούτε ακόμα και σ' αυτήν την υπόθεση Οτσάλαν.

Δεν είναι λαϊκισμός ούτε προσπάθεια εκμετάλλευσης του πόνου των συνανθρώπων μας. Αυτό αποτελεί κορυφαία υποχρέωση της Αντιπολίτευσης. Το ίδιο άλλωστε θα έπρεπε να ζητάτε και σεις, που με τόση ευκολία μιλάτε για άπλετο φως, που μιλάτε για μαχαίρι που θα φθάσει στο κόκκαλο. Δυστυχώς, όταν πρόκειται για κόκαλα άλλων τότε το ζητάτε με ευκολία. Όταν πρόκειται, όμως, για το δικό σας κόκαλο, τότε οχυρώνεστε πίσω από ασήμαντες δικαιολογίες και αστείες προφάσεις.

Αυτά που σήμερα θα αναδείξουμε δεν ακούγονται για πρώτη φορά στην Αίθουσα αυτή. Ήδη εδώ και ένα χρόνο έχουμε μιλήσει για τους κινδύνους του μονοπωλίου στην ακτοπλοΐα και ευτυχώς δεν ήμασταν μόνοι μας. Κυβερνητικοί Βουλευτές, αλλά και τα κόμματα της Αντιπολίτευσης συμμερίστηκαν τις απόψεις μας.

Έχουμε επισημάνει τους κινδύνους που φέρνει ο κομματισμός στο Λιμενικό Σώμα. Έχουμε διαπιστώσει τις αδυναμίες στην έρευνα και διάσωση ναυαγών στο Αιγαίο. Έχουμε αναδείξει τους πλημμελείς ελέγχους στα πλοία. Έχουμε προτείνει την απελευθέρωση στην ακτοπλοΐα. Εσείς έχετε κωφεύσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πρώτο που μας απασχολεί είναι η γιγάντωση μέσα σε ένα χρόνο μιας εταιρείας. "Η MINOAN FLYING DOLPHINS" δεν είναι μία εταιρεία που υπάρχει εδώ και χρόνια. Δημιουργήθηκε το 1998 μετά από τη συγχώνευση της εταιρείας "SERES", τα γνωστά κίτρινα δελφίνια του Αργοσαρωνικού και του πλοίου "HIGH SPEED" των "Μινωϊκών Γραμμών". Η εταιρεία αυτή μέσα στο 1999 προέβη στην αγορά εβδομήντα έξι πλοίων που αποτελούσαν και συνεχίζουν να αποτελούν σχεδόν το σύνολο του ακτοπλοϊκού μας στόλου. Σχεδόν το σύνολο των πλοίων που εξυπηρετούν τα νησιά του Αιγαίου, εκτός από αυτά που εξυπηρετούν τις πορθμειακές γραμμές.

Ήταν τόσο μεγάλη η έκταση αυτής της εξαγοράς ώστε, ο περίφημος κατά την "MINOAN FLYING DOLPHINS" οραματιστής κ. Σφηνιάς, να δηλώνει τον Απρίλιο του 2000 ότι δεν υπάρχει πλέον ανάγκη για την ένωση ακτοπλοίων εφοπλιστών εφόσον υπάρχει η "MINOAN FLYING DOLPHINS". Αυτή τη λογική της μονοπωλιακής αλαζονείας διαπιστώσαμε και αργότερα, όταν ο πρόεδρος των Μινωϊκών Γραμμών κ. Κληρονόμος προσπαθούσε να δηλώσει αναρμόδιος αφ' ενός για το ναυάγιο του "ΕΧΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ", πλοίου της εταιρείας του, ενώ στη συνέχεια απειλούσε ότι δεν θα περάσει καλά όποιος διαταράξει το μονοπώλιό του στην Κρήτη.

Είναι χαρακτηριστικό ότι την ίδια ακριβώς περίοδο, το 1999, οι κρατικές τράπεζες που μέχρι εκείνη τη στιγμή χρηματοδοτούσαν την ελληνική ακτοπλοΐα, σταμάτησαν να χρηματοδοτούν τους παραδοσιακούς εφοπλιστές, ανακαλύπτοντας ως δια μαγείας ότι έχουν δώσει θαλασσοδάνεια, οδηγώντας τους έτσι στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων.

Απαιτείται μια απάντηση στην αποκάλυψη του Προέδρου κ. Έμπερτ ότι από το ένα δισεκατομμύριο δολάρια που έχει στη διάθεσή της η Εθνική Τράπεζα ως πλαφόν χρηματοδότησης στο σύνολο της ναυτιλίας, το 8,8% περίπου έχει πάρει ο όμιλος "των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ".

Προκαλεί ακόμα περισσότερα ερωτηματικά το γεγονός ότι στο κρίσιμο διάστημα Ιουλίου 1999-Μαρτίου 2000 το Υπουργεί-

ο Εμπορικής Ναυτιλίας αρνείται τη δρομολόγηση πλοίων σε παραιοσαρκούς εφοπλιστές ακόμα και για νεότευκτα πλοία.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του πλοίου "SEA SPEED 1" του οποίου τη δρομολόγηση το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αρνήθηκε στους εφοπλιστές κ. Γούτο και κ. Αγαπητό, αν και ήταν νεότευκτο, και υπερταχύπλοο. Το ίδιο πλοίο πήρε άδεια σκοπιμότητας όταν περιήλθε στην κυριότητα της "MINOAN FLYING DOLPHINS" - και σήμερα κυκλοφορεί ως "FLYING CAP-4". Για να δικαιολογήσει την άρνησή του ο τότε Υπουργός κ. Σουμάκης είπε ότι το πλοίο αυτό δεν έχει γκαράζ και δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τα φορτηγά που τροφοδοτούν τα νησιά μας. Τότε ως μας εξηγήσει πως έδωσε τέσσερις άδειες στην Μ.Φ.Δ. για πλοία νεότευκτα και υπερταχύπλοα που δεν εξυπηρετούν φορτηγά.

Ας έρθουμε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, αυτήν την περίφημη επιτροπή. Γιατί η μονοπωλιακή σχεδόν εκμετάλλευση του Αιγαίου δεν απέτελεσε αντικείμενο έρευνας από την επιτροπή; Δεν θα έπρεπε να κινηθεί αυτεπαγγέλτως τουλάχιστον βάσει των δημοσιευμάτων; Και αν όχι βάσει των δημοσιευμάτων, τότε από τον Πρωθυπουργό που έχει λάβει καταγγελλτικές επιστολές από εφοπλιστή στις οποίες βέβαια, ποτέ δεν απάντησε. Και δεν είναι απορίας άξιο πώς η καινούρια σύνθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού έχει στη σύνθεσή της ως αναπληρωτή πρόεδρο πληρεξούσιο δικηγόρο των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ"; Και αφού δεν επελήφθη η Επιτροπή Ανταγωνισμού, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν έπρεπε να της παραπέμψει το θέμα; Δεν έπρεπε να ασχοληθεί ο ίδιος με τη δημιουργία του μονοπωλίου αφού όλες αυτές οι μεταβιβάσεις των πλοίων ενέπιπταν στην αποκλειστική αρμοδιότητά του, εφόσον χρειαζόταν η έγκριση της γνωμοδοτικής επιτροπής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για το θέμα;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μας ζητάει η Κυβέρνηση να πιστέψουμε σε μια σειρά από σατανικές συμπτώσεις. Είναι σύμπτωση ότι ο πρόεδρος των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" και της "MINOAN FLYING DOLPHINS" ο κ. Κληρονόμος είναι πρώην Ευρωβουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ.; Είναι σύμπτωση ότι ο αντιπρόεδρος της Μ.Φ.Δ. κ. Σφηνιάς είναι μέλος ομάδας προβληματισμού που βρίσκεται κοντά στον Πρωθυπουργό; Είναι σύμπτωση ότι ο κ. Σουμάκης είναι υπεύθυνος οικονομικών και ταμίας του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ευνοούμενος του Πρωθυπουργού; Είναι σύμπτωση ότι η ΜΦΔ χρηματοδοτήθηκε με τεράστια ποσά από την κρατική Εθνική Τράπεζα;

Αποδείξτε μας ότι δεν είναι σύμπτωση ψηφίζοντας τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Αν δεν το κάνετε, αυτό θα σημαίνει ένδειξη ενοχής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση τελευταία έχει αρχίσει να μιλάει για την αξία του ανταγωνισμού. Δυστυχώς, όμως, στην πράξη αρκείται στο να δημιουργεί μονοπωλιακούς προμηθευτές του δημοσίου, όπως άλλωστε κάνει στον Ο.Τ.Ε. Το ίδιο περίπου συνέβη και στην ακτοπλοΐα. Τις γραμμές του ιδιαίτερου οικονομικού ενδιαφέροντος, όπως της Κρήτης, τις κρατούσε κλειστές. Αναλογιστείτε ότι σ' αυτές τις γραμμές το κόστος του ναύλου για μια οικογένεια είναι διπλάσιο ανά μίλι απ' ό,τι είναι στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας, που εξυπηρετούνται από τις ίδιες εταιρείες και με πλοία πιο γρήγορα και πιο σύγχρονα.

Καταλαβαίνουμε, λοιπόν, ότι αφού συντηρούσε και κρατούσε τα επινομαζόμενα "φιλέτα" της ακτοπλοΐας κλειστά στον ανταγωνισμό, μετά ενίσχυσε μία και μόνη εταιρεία, ώστε να θέσει εκτός μάχης όλες τις υπόλοιπες. Και θα αναρωτηθεί κανείς: Πού βρίσκεται το μεμπτό εφόσον η ΜΦΔ εξαγόρασε όλες τις άλλες εταιρείες; Εδώ κάνουμε ένα κορυφαίο λάθος. Κανείς και ποτέ δεν κατέβαλε μετρητά για τις εξαγορές. Αυτό που έκανε η ΜΦΔ ήταν ότι πουλούσε προσδοκία εισαγωγής στο χρηματιστήριο υπερτιμολογώντας από τη μια πλευρά τα αγορασθέντα καράβια, τα αντέλλαζε στη συνέχεια με μετοχές και μετά αφού τελείωσε τις εξαγορές, έκανε μια γενναία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ώστε ούτε οι εφοπλιστές μέτοχοι να κατέχουν σημαντικά μερίδια, αλλά ούτε και οι νέοι επιχειρηματίες, οι άσχετοι με το χώρο, να μπορούν να ελέγξουν το τι συνέβαινε.

Ουσιαστικά οπλίστατε μια εταιρεία με τη δύναμη να εκβιάζει

το ελληνικό κράτος ανά πάσα στιγμή και να μπορεί ο κ. Σφηνιάς να δηλώνει "εγώ έχω ογδόντα έξι καράβια και εγώ βάζω τους κανόνες". Αυτά συνέβαιναν βέβαια όσο καιρό ακόμη το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τίποτα δεν έλεγε για απελευθέρωση. Και ως σημειώσουμε σ' αυτό το σημείο, ότι ακόμα και οι πρόσφατες άδειες που εκδόθηκαν, οι νέες άδειες σκοπιμότητας, δεν αποτελούν ανταπόκριση του Υπουργείου σε καινούρια αιτήματα των εταιρειών.

Είναι αιτήματα των εταιρειών που χρονίζουν χρόνια στα συρτάρια του Υπουργείου και κάτω από το βάρος της πίεσης της κοινής γνώμης ήρθε ο Υπουργός να τα υλοποιήσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το δεύτερο θέμα που πρέπει να εξετάσουμε είναι ο τρόπος λειτουργίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει και οφείλει να θεωρείται ως ένα υπουργείο στρατηγικής σημασίας.

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

Τα τελευταία χρόνια, όμως, οι πολιτικές που ασκήθηκαν το υποβάθμισαν. Και δεν το υποβάθμισε μόνο το γεγονός ότι τα τελευταία πέντε χρόνια η μείωση του υπό ελληνική σημαία στόλου ξεπερνάει το 50%. Το υποβάθμισαν και δηλώσεις των στελεχών της Κυβέρνησης, όπως του κ. Πάγκαλου, που ζήτησε άμεσα την κατάργησή του.

Απαξιώθηκε όμως το Υπουργείο, γιατί δεν κατάφερε να προσφέρει την απαιτούμενη ασφάλεια στους επιβάτες της ακτοπλοΐας. Η Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων υπολειπόμενη, έχοντας στη διάθεσή της ελλιπείς και ακατάλληλο προσωπικό. Καλείται να ελέγξει το σύνολο του ακτοπλοϊκού στόλου με τριάντα περίπου ελεγκτές, εκ των οποίων κανένας δεν είναι πιστοποιημένος επόπτης (surveyor), αλλά είναι είτε συνταξιούχοι ναυτικοί είτε νεαροί απόφοιτοι των παραγωγικών σχολών του Εμπορικού Ναυτικού.

Σκεφτείτε ότι ο ετήσιος τακτικός έλεγχος ενός πλοίου πρέπει να γίνει μέσα σε μία μέρα και ο αρμόδιος για τα όργανα ναυσιπλοΐας, για την πυρασφάλεια, την πυρανίχνευση, τα σωστικά μέσα, τον ξενοδοχειακό εξοπλισμό, καλείται να ελέγξει και χίλια διακόσια σωσίβια, να κατεβάσει και τέσσερις έως οκτώ βάρκες στη θάλασσα. Όλα αυτά μέσα σε οκτώ ώρες, πράγμα φυσικά αδύνατο.

Φέτος το καλοκαίρι όταν ξέσπασε η φωτιά στο ιπτάμενο δελφίνι νούμερο 5 της ίδιας εταιρείας, ο Υπουργός απάντησε σε ερώτησή μας ότι είχαν διενεργηθεί όλοι οι προβλεπόμενοι έλεγχοι. Μετά διέταξε έκτακτους ελέγχους στα υπόλοιπα δελφίνια και διαπίστωσε σε τριάντα ένα από αυτά σοβαρές ελλείψεις στα μέσα ασφαλείας. Το ίδιο, βέβαια, διαπίστωσε και χτες το βράδυ, όταν στις 8.30 μ.μ σταμάτησε τρία δελφίνια από την κυκλοφορία στον Αργοσαρωνικό.

Τέλος, σε αυτήν την υπηρεσία προϊστάται ο Αρχιπλοίαρχος, ο κ. Δουμάνης, ο οποίος απεπέμφθηκε από το Σώμα επί κυβερνήσεως ΠΑ.ΣΟ.Κ. Επανήλθε μετά από φωτογραφική διάταξη του κ. Σουμάκη. Να σας πω και άλλη μία σατανική σύμπτωση; Η σύζυγος του κ. Δουμάνη προσέφερε τις υπηρεσίες της στο πολιτικό γραφείο του Υπουργού. Έτσι αντιλαμβάνεται το ΠΑ.ΣΟ.Κ. την ανεξαρτησία και την αξιοκρατία στο δημόσιο τομέα;

Υπάρχουν, όμως, και θέματα που έχουν να κάνουν με την εφαρμογή κοινωτικών οδηγιών. Για παράδειγμα, εδώ και δύο χρόνια έχει εξαγγελθεί η λειτουργία του συστήματος ηλεκτρονικών κρατήσεων θέσεων. Αυτό δεν νομίζω ότι ωφελεί μόνο στην εισφοροδιαφυγή την οποία καταπολεμά, ωφελεί και σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Όπως αποδείξαμε με την πρωτότυπη λίστα των επιβατών που φέραμε στη δημοσιότητα για εκατό περίπου επιβάτες του μοιραίου πλοίου δεν έχουν καταγραφεί τα στοιχεία. Είναι απορίας άξιον πώς ο σημερινός Υπουργός, ο κ. Παπουτσης, που δήλωσε ότι θα αποδοθούν ευθύνες για τη μη τήρηση του ηλεκτρονικού συστήματος κρατήσεων, ακόμα δεν έχει παρέμβει.

Είναι, όμως, και άλλα θέματα που θα πρέπει να απασχολήσουν την υπό σύσταση Εξεταστική Επιτροπή. Αυτό είναι το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης που βρίσκεται σε χαμηλότατο επίπεδο. Είναι το θέμα των λιμενικών υποδομών στο οποίο η Κυ-

βέρνηση δεν έχει να παρουσιάσει κανένα έργο εκσυγχρονισμού. Έχουμε ένα πάρα πολύ φτωχό απολογισμό. Είναι το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας των πλοίων, το οποίο ακόμα δεν έχει τοποθετηθεί και μέχρι τώρα η υλοποίησή του δεν περιλαμβάνει το ζωτικό χώρο του Αιγαίου. Είναι το θέμα του “Ελληνικού Νεογνώμονα” και της απαξίωσής του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχομαι τέλος στο τεράστιο θέμα που δημιουργήθηκε με τις ενέργειες για τη διάσωση των ναυαγών και τη χρήση των σωστικών ελικοπτέρων “SUPER PUMA”. Αυτή η ιστορία δείχνει την απέλπιδα προσπάθεια της Κυβέρνησης να αποκρύψει τις κορυφαίες της ευθύνες την τραγική νύχτα του ναυαγίου. Εάν δεν υπήρχαν οι κάτοικοι της Πάρου και της Αντιπάρου, εκείνο το βράδυ θα είχαμε θρηνησει πολύ περισσότερα θύματα. Εάν το ναυάγιο γινόταν είκοσι με τριάντα ναυτικά μίλια μακριά από κάποιο λιμάνι, τότε θα είχαμε εκατόμβες νεκρών.

Από την πρώτη στιγμή η έλλειψη συντονισμού ήταν πασιδηλή. Το Ενιαίο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης έδωσε λάθος στίγμα στο αεροπλάνο που έσπευσε για να ρίξει φωτιστικές φωτοβολίδες. Τη στιγμή που χρειάστηκε να χρησιμοποιηθεί αεροπλάνο της Ολυμπιακής Αεροπορίας ο θάλαμος επιχειρήσεων κατέφυγε στο 131 για να βρει τα τηλέφωνα του κρατικού αερομεταφορέα.

Το ειδικό σωστικό πλωτό μέσο του Λιμενικού που σταθμεύει στη μέση του Αιγαίου, στη Σύρο, δεν μπόρεσε να χρησιμοποιηθεί γιατί ήταν χαλασμένο και δεν είχε αντικατασταθεί.

Η υπόθεση όμως του “SUPER PUMA” αναδεικνύει το φοβερό για όλους μας θέμα των κυβερνητικών ψευδών που έρχονται να επιβαρύνουν τις πολιτικές κυβερνητικές ευθύνες. Τα ελικόπτερα αυτά παρελήφθησαν το Δεκέμβριο του 1999. Τότε, σε μια τελετή με τυμπανοκρουσίες ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, δηλώνει υπερήφανος ότι ο ελληνικός λαός θα αισθανθεί άμεσα τη σημασία αυτής της απόκτησης. Πέρασαν δέκα μήνες από τότε και ήλθε η τραγική ημέρα της 26 Σεπτεμβρίου όπου αυτή η υπερηφάνεια χρειάστηκε να φανεί στην πράξη. Και τα “SUPER PUMA” δεν πέταξαν.

Στις διάφορες ερωτήσεις των δημοσιογράφων ο κ. Αποστολάκης δηλώνει ότι τα πληρώματα είναι ακόμα ανεκπαίδευτα. Όταν εμφανίζονται δηλώσεις του διοικητή της μοίρας των ελικοπτέρων, ότι από τον Μάιο όλοι οι χειριστές παίζουν το “SUPER PUMA” στα δάχτυλα, μας αποκαλύπτει ότι ναι μεν είναι εκπαιδευμένα, αλλά δεν είναι πιστοποιημένη η μοίρα, ώστε να πετάνε όλοι μαζί. Και όταν διέρρευσαν οι καταθέσεις των πληρωμάτων που έλεγαν ότι ήθελαν να πετάξουν εκείνο το βράδυ αλλά δεν τους άφησαν, τότε σταμάτησε με άνωθεν εντολή η έρευνα που διεξήγηση στο Ναυτοδικείο.

Και όταν ρωτάμε γιατί δεν πέταξαν με το Γάλλο εκπαιδευτή, δηλώνει εδώ στη Βουλή ότι ο Γάλλος, δεν είναι στρατιωτικός για να είναι σε επιφυλακή -αυτός σε ερώτηση της κ. Δαμανάκη αποκρίπτοντας έτσι την αλήθεια. Η αλήθεια είναι ότι σύμφωνα με τη σύμβαση που είχε υπογραφεί με τους Γάλλους εκπαιδευτές, οι Γάλλοι είναι υποχρεωμένοι να πετάξουν τα ελικόπτερα όταν παραστεί ανάγκη και όταν τους ζητηθεί. Αυτό που μας αποκρύπτει ο κύριος Υπουργός, είναι ότι τα ελικόπτερα αυτά έχουν δύο φορές μέσα στο καλοκαίρι χρησιμοποιηθεί σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Μια στη Νάξο για την ανεύρεση μιας Αμερικανίδας τουρίστριας και μια φορά στην Κρήτη, νύχτα, για την πτώση μικρού ιδιωτικού αεροπλάνου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απ’όσα σας εξέθεσα και απ’όσα θα σας εκθέσουν και οι συνάδελφοί μου στη συνέχεια, μπορούμε να αντιληφθούμε ότι η κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοία δεν μας τιμά. Ήλθε ο καιρός αυτό το απαράδεκτο καθεστώς που βρίσκεται σφαλμάτων, παραλείψεων, ευνοιοκρατίας, οπισθοδρόμησης και κομματισμού, να πάψει να λειτουργεί. Ήλθε ο καιρός κάποιοι να αναλάβουν τις ευθύνες τους. Ήλθε ο καιρός εμείς να αναλάβουμε τις ευθύνες μας, γιατί εμείς κρινόμαστε από την παρουσία μας, την αξιοπιστία μας και την ευπρέπειά μας. Δεν πρέπει και δεν μπορούμε σε καμία περίπτωση να καλύψουμε κανέναν και για τίποτα.

Σ’αυτές τις περιπτώσεις αισθάνομαι ότι δεν χωρά κομματική γραμμή και θα επαναλάβω για άλλη μια φορά, ότι εμείς δεν εί-

μαστε εδώ για να υποκαταστήσουμε εισαγγελείς ή δικαστές.

Κύριοι της Κυβέρνησης, έχετε δημιουργήσει μια παράδοση άρνησης των εξεταστικών επιτροπών. Πιστεύετε ότι αυτή η άρνησή σας βοήθησε σε τίποτα; Άραγε, ρίξατε περισσότερο φως στις υποθέσεις για τις οποίες οι πολίτες πιστεύουν ότι κουκουλώθηκαν;

Κυρίες και κύριοι, δεν μπορούμε να αρνηθούμε την ανεύρεση της αλήθειας σε μια υπόθεση που είχε ογδόντα δύο νεκρούς. Μια υπόθεση που τραυμάτισε ανεπανόρθωτα το κύρος της χώρας στο εξωτερικό, τραυμάτισε ανεπανόρθωτα το κύρος της ελληνικής ναυτιλίας και του τουρισμού.

Θέλω να πιστεύω ότι θα αγνοήσουμε τις κομματικές παρωπίδες και ότι ο καθένας από μας θα ψηφίσει κατά συνείδηση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας) : Ο κ. Βλασσόπουλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ : Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκφράζω τη λύπη μου για τους ανθρώπους που χάθηκαν στην Πάρο. Εκφράζω την συμπαράστασή μου στους τραγικούς συγγενείς τους, την ευγνωμοσύνη μου σ’αυτούς που ριψοκινδύνεψαν για να σώσουν ανθρώπινες ζωές και να περιβάλουν ναυαγούς. Στους ψαράδες της Πάρου, στους κατοίκους, στις αρχές του νησιού, σε όλους όσοι συμμετείχαν στα σωστικά συνεργεία.

Ιδιαίτερα στους πολίτες της Πάρου που δίδαξαν ανθρωπιά και αλληλεγγύη, που δίδαξαν πως εκτός από την Ελλάδα της αδιαφορίας υπάρχει και η Ελλάδα της προσφοράς, αυτούς που με τον ηρωισμό και την αυτοθυσία τους έστειλαν μήνυμα αισιοδοξίας!

Εκφράζω τέλος την οδύνη μου για τον Αξιωματικό του Λιμενικού Σώματος, το Δημήτρη Μάλαμα, που έδωσε τη ζωή του κατά την εκτέλεση του καθήκοντός του!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 144 και των επομένων του Κανονισμού της Βουλής για να ερευνηθεί -αναφέρομαι αυτολεξεί τι λέει η πρόταση- τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ακτοπλοία μας περιέχει τρία ερωτήματα-αιτιάσεις. Τα ερωτήματα αυτά συνοπτικά είναι τα εξής:

Γιατί η Κυβέρνηση διευκόλυνε ή επέτρεψε τη δημιουργία μονοπωλίου στο Αιγαίο με τη γιγάντωση της “MINOAN FLYING DOLPHINS”;

Γιατί η Κυβέρνηση δεν εξασφάλισε την ασφάλεια των θαλασσίων συγκοινωνιών;

Και τέλος γιατί το κράτος ολιγώρησε και δεν είχε την αναγκαία, την απαιτούμενη παρουσία κατά το χρόνο του ναυαγίου, όταν έγινε το ναυάγιο και κατά την εξέλιξή του;

Θα προσπαθήσω να δώσω απαντήσεις οι οποίες πιστεύω πως θα είναι κατατοπιστικές οι οποίες θα είναι χωρίς φόβο και πάθος, γιατί το ΠΑΣΟΚ δεν φοβάται τίποτα και δεν φοβάται τίποτα γιατί δεν έχει να κρύψει τίποτα. Και αυτό έχει λεχθεί και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό. Αλλά και χωρίς πάθος γιατί το πάθος ταιριάζει στην Αντιπολίτευση και το είδαμε όταν μίλησε πριν από λίγο ο πρώτος εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας.

Πρώτο ερώτημα: Υπάρχει πράγματι μονοπώλιο της Ελληνικής Ακτοπλοίας και υπήρξε κυβερνητική διευκόλυνση -αν θέλετε βάλετε το σε εισαγωγικά αυτό-για να δημιουργηθεί; Η απάντηση είναι ευθέως και κατηγορηματικά αρνητική. Στο Αιγαίο δραστηριοποιούνται περισσότερες εταιρείες που εκμεταλλεύονται περισσότερες συχνότητες και περισσότερες γραμμές κύριες, δευτερεύουσες, τοπικές με πεντακόσια περίπου πλοία από τα οποία τα διακόσια εκτελούν δρομολόγια σε κύριες και δευτερεύουσες γραμμές.

Τα πλοία αυτά διακινούν περίπου σαράντα εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο. Τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια δεν είχαμε καθόλου ατυχήματα ή είχαμε ελάχιστα ατυχήματα. Στην αγορά, στο λιμάνι εν όψει της απελευθέρωσης αλλά και την ανάγκη επιβίωσης των ναυτιλιακών εταιρειών δημιουργήθηκαν και βρίσκονται σε εξέλιξη σημαντικές ανακατατάξεις με εξαγορές και συγχωνεύσεις, κάτι εξάλλου που γίνεται στις κατασκευαστικές εταιρείες, στις τράπεζες, στις τηλεπικοινωνίες κλπ. Η συγκέ-

ντρωση, η μεγέθυνση και αν είναι χρήσιμη και αναγκαία η γιγάντωση των ακτοπλοϊκών εταιρειών που εξυπηρετούν το ελληνικό αρχιπέλαγος και την ελληνική πολυνησία -εκατόν δεκαεννέα νησιά και εκατόν ενενήντα λιμάνια πιάνουν και εξυπηρετούν τα καράβια της ακτοπλοΐας- αποτελεί αδήριτη ανάγκη για να γίνουν ανταγωνιστικές στην πιθανή είσοδο και γιατί όχι στην επιδρομή των ξένων εταιρειών. Αλλά και για λόγους εθνικούς τους οποίους σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να ξεχνάμε, γιατί ο αιγαϊακός χώρος είναι εθνικά ευαίσθητος, γιατί η ανάπτυξη αυτού του χώρου είναι συνδεδεμένη με την ακτοπλοΐα και την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών, μεταξύ τους και γιατί το αναπτυξιακό, το οικονομικό θαύμα του Αιγαίου οφείλεται και στην ακτοπλοΐα μας που δυστυχώς χωρίς "περίσκεψη και χωρίς αιδώ" έχει συκοφαντηθεί τελευταία και βεβαίως στους Έλληνες ναυτικούς, γιατί η συκοφάντηση της ελληνικής ακτοπλοΐας και των Ελλήνων ναυτικών σημαίνει απαξίωση της ακτοπλοΐας και των ναυτικών μας, κάτι που επιδιώκουν οι ανταγωνιστές μας κάτι για το οποίο δυστυχώς τρίβουν σήμερα τα χέρια τους.

Θα θυμίσω επίσης πως η, με αθέμιτο τρόπο, γιγάντωση, η δημιουργία ολιγοπωλίων, μονοπωλίων, καρτέλ κλπ. καθώς και η στρέβλωση του ανταγωνισμού αποτελεί αποκλειστικά προνόμιο και αντικείμενο με το οποίο ασχολείται η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Δεν ασχολούνται ούτε η Κυβέρνηση ούτε ο κάθε Υπουργός. Και θα θυμίσω επίσης πως η Επιτροπή Ανταγωνισμού πραγματοποιεί το έργο της από το Γενάρη ή το Φλεβάρη του έτους αυτού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Ποια Επιτροπή Ανταγωνισμού...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μη με διακόπτετε, κύριε Μελά.

Θα μου επιτρέψετε να θυμίσω ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού πραγματοποιεί στο έργο της από το Γενάρη ή το Φλεβάρη του έτους αυτού.

Επίσης, θα μου επιτρέψετε να θυμίσω κάτι που ξεχνιέται συστηματικά και ελπίζω όχι σκόπιμα: ότι το ακτοπλοϊκό καθεστώς στο Αιγαίο υπήρξε πάντοτε μονοπωλιακό ή κρυπτομονοπωλιακό για τις κύριες και τις κερδοφόρες γραμμές και ότι η επιβίωση και ο ανταγωνισμός υποχρέωσαν τις εταιρίες -και θα τις υποχρεώσουν ακόμη περισσότερο- στο μέλλον να συγχωνευθούν με εξαγορές. Και αυτό έγινε καθυστερημένα.

Θα θυμίσω επίσης πως οι καινούριες άδειες που δόθηκαν κατά την τελευταία τετραετία, από το 1996, κατανεμήθηκαν ως εξής: Εφτά στην ΜΦΔ, έξι στο Στρίντζη, τέσσερις στην ΕΛ, δύο στη "ΔΑΝΕ", δύο στον Αγούδημο και μία ο Γούτος. Για τη χορήγηση δε των αδειών είναι η πρώτη φορά που ακολουθήθηκαν αντικειμενικά κριτήρια.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριε Μελά, θα σας παρακαλέσω να μην κάνετε διακοπές. Ο εισηγητής σας ακούστηκε με πάρα πολύ προσοχή και χωρίς θόρυβο. Παρακαλώ να σεβαστείτε τον ομιλητή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε, αλλά ακούμε κάτι περίεργα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Συνεχίστε, κύριε Βλασσόπουλε, και μην επιτρέπετε διακοπές.

ΦΟΙΒΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Πειραιώτικες διαφορές είναι αυτά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν επιτρέπω, κύριε Πρόεδρε, και παρακαλώ να μου δώσετε το χρόνο που μου έχει πάρει η διακοπή.

Τα κριτήρια αυτά είναι πρώτον η κάλυψη των πραγματικών αναγκών και δεύτερον τα νεότευκτα πλοία τα οποία είχαν προτεραιότητα έναντι των παλιών. Είναι δε η πρώτη φορά που τις άδειες δεν τις χορηγούσε ο Υπουργός. Και θα θυμίσω πως δεν δόθηκε καμμία άδεια σε κανένα παλαιό πλοίο. Τα πλοία από τη στιγμή που γίνονταν οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές, εξακολουθούσαν να έχουν τις δικές τους άδειες.

Θα επισημάνω επίσης πως η Κυβέρνηση και οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας, και ο τώως και ο νυν και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, έχουν κατηγορηματικά τονίσει πως δεν θα επιτρέψουν μονοπωλιακές καταστάσεις και καταστάσεις εκμετάλλευσης στο Αιγαίο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Δηλαδή ποιος έχει δίκιο; Ο σημερινός Υπουργός που έδωσε πενήντα τέσσερις άδειες ή...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Έβερτ, επιτρέψτε μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριε Έβερτ, θα σας παρακαλέσω να διευκολύνετε τη συζήτηση. Εσείς ειδικά στη Νέα Δημοκρατία έχετε ομιλητές για να απαντήσουν.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Θέτω ένα ερώτημα: Ποιος έχει δίκιο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Μα, σας παρακαλώ, κύριε Έβερτ, δεν έχετε το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Έχει δίκιο ο σημερινός Υπουργός, που έδωσε μέσα σε τέσσερις μήνες πενήντα τέσσερις άδειες ή ο άλλος Υπουργός που μέσα σε τέσσερα χρόνια δεν έδωσε ούτε μία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Σας παρακαλώ, κύριε Έβερτ!

Να μη γράφεται τίποτα.

Συνεχίστε, κύριε Βλασσόπουλε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ όμως, κύριε Πρόεδρε, χάνω χρόνο, τον οποίο διεκδικώ να μου δώσετε.

Θα επισημάνω επίσης πως είναι εκτός πραγματικότητας η προβαλλόμενη άποψη ότι τα δάνεια τα χορηγεί η Κυβέρνηση ή οι τράπεζες με παρέμβασή της. Οι τράπεζες χορηγούν τα δάνεια με δικούς τους τραπεζικούς κανόνες. Και τραπεζίτες που στο παρελθόν δεν ακολούθησαν -κατά την άποψή σας, βεβαίως- αυτούς τους κανόνες, τους σύρατε στο δικαστήριο, τους καταγγέλατε για απιστία και τους στείλατε φυλακή.

Επιτρέψτε μου να πω ότι για τις καταγγελίες του τώως Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Έβερτ, ότι δηλαδή το ναυτιλιακό τμήμα της Εθνικής Τράπεζας χορήγησε κατά προτεραιότητα στη "MINOAN FLYING DOLPHINS" δάνεια, υπάρχει σήμερα ανακοίνωση της Εθνικής Τράπεζας, η οποία θέτει τα πράγματα στη θέση τους.

Θα καταθέσω σε λίγο την αναφορά της Εθνικής Τράπεζας.

Θα επισημάνω επίσης πως στο λιμάνι δεν υπάρχουν μόνο άγγελοι. Θα έλεγα πως δεν υπάρχουν καθόλου άγγελοι. Και θα τονίσω πως είναι εκτός λογικής να διατείνεται κάποιος πως μια μικρή εταιρία παρέχει μικρότερη ασφάλεια, απ' ό,τι οι μεγάλες εταιρίες.

Θα επισημάνω, τέλος, γι' αυτούς που παροικούν τη Σιών, αυτούς που ζουν στο λιμάνι, πως αυτό που συνέβη με τη "MINOAN FLYING DOLPHINS" θα συνέβαινε και αν κάποια άλλη εταιρία συνενωνόταν και γινόταν μεγαλύτερη.

Εκείνο, όμως, που θέλω να πω είναι ότι οι Έλληνες ακτοπλόοι, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες, πρέπει εάν θέλουν να επιβιώσουν, εάν θέλουν οι ίδιες να βοηθήσουν τον τόπο, να συνενωθούν, να συμπράξουν, να συγκεντρώσουν τις δυνάμεις τους.

Πιστεύω ότι οι απαντήσεις που έδωσα στο πρώτο ερώτημα είναι πειστικές και επαρκείς και για τους πλέον δύσπιστους. Οι απαντήσεις αυτές αποδεικνύουν ότι η πρόταση, σε αυτό τουλάχιστον το σκέλος της, υπήρξε προσχηματική. Προσχηματική υπήρξε όμως και στα άλλα δύο σκέλη της.

Υπάρχει όμως και το αψευδέστερο επιχείρημα, όπως προκύπτει από τη χθεσινή καταχώρηση στον τύπο άλλης εταιρείας με δεσπόζουσα θέση στην Κρήτη και στο Αιγαίο. Αναφέρομαι στην ANEK. Ακούστε πόσες εταιρείες έχουν συμβάλει στη μεγέθυνση της "ANEK". Η "ΔΑΝΕ", η "ΛΑΣΣΗΘΙΑΚΗ", η "ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ", η "ΑΝΕΚ", η "ΑΜΕΝ", με τριάντα πλοία συμβατικά και ταχύπλοα και με ετήσιο οικονομικό τζίρο 36,7 δισεκατομμύρια και 7 εκατομμύρια κέρδη για το 1999. Τελικά ποιά εταιρεία έχει τα μονοπώλια στο Αιγαίο; Η "MINOAN FLYING DOLPHINS" ή η "ANEK" ή οι άλλες, π.χ. -επιχειρήσεις Αττικής-Παναγόπουλος που συγχωνεύθηκε ή εξαγόρασε την εταιρεία Στρίτζη.

Ένα δεύτερο ερώτημα που υπάρχει στην πρόταση είναι: Υπάρχει πράγματι αδυναμία ή και σκοπιμότητα εκ μέρους των εντεταγμένων υπηρεσιών του ΥΕΝ αποτελεσματικού ελέγχου εφαρμογής των κανόνων ασφάλειας στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες; Με κατηγορηματικό τρόπο λέω όχι, δεν υπάρχει αδυναμία, δεν υπάρχει σκοπιμότητα, έστω και αν δεχθούμε ότι υπάρχουν φαινόμενα διαφθοράς στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, κάτι που ασφαλώς δεν σημαίνει πως όλοι είναι διεφθαρμένοι.

Η απάντησή μου βέβαια δεν μπορεί να είναι μονολεκτική. Τα πλοία τα ελληνικής ναυτιλίας ελέγχονται από εννέα πιστοποιημένους νηογνώμονες, από τον ελληνικό νηογνώμονα και από την Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Η ελληνική ακτοπλοία συμμορφώνεται με τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας και ιδιαίτερα αυτούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και το ΥΕΝ είναι το μόνο Υπουργείο το οποίο έχει πλήρως προσαρμοστεί στην κοινοτική νομοθεσία. Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα που έχει αυστηρούς κανόνες για την ηλικία των πλοίων. Έχει όριο τριάντα πέντε χρόνων. Είναι η χώρα που σύμφωνα με τις ρητές διαβεβαιώσεις του τέως και του νυν Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας το όριο ηλικίας των πλοίων θα ελαττωθεί.

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

Είναι επίσης η χώρα που με τους ίδιους Υπουργούς προσπάθησε και προσπαθεί να πείσει την Ευρωπαϊκή Ένωση να δεχθεί όριο ηλικίας στα κοινοτικά ακτοπλοϊκά πλοία. Η Ελλάδα εξάλλου εφαρμόζει με σχολαστικότητα την οδηγία 9818/1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Και πρέπει να πω πως το "ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ" δεν είχε περιληφθεί στον κατάλογο των οκτώ πλοίων που η Ελλάδα ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση να εξαιρεθούν το 1996 από την οδηγία και είχε ολοκληρώσει την προσαρμογή του στην κοινοτική οδηγία EUROSOLAS 9818/1998.

Οι κυβερνήσεις του Π.Α.Σ.Ο.Κ. ιδιαίτερα ο προηγούμενος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας προσπάθησαν και πέτυχαν να αναβαθμίσουν και από ποιοτική και από ποσοτική άποψη τη Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Επίσης ο προηγούμενος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας εξόπλισε, αναβάθμισε και στελέχωσε το Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης του θαλάμου επιχειρήσεων του ΥΕΝ και το κατέστησε έναν από τους καλύτερους του κόσμου. Με δικές του επίσης ενέργειες έχει ξεκινήσει, βρίσκεται σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθεί -θα σας το πει και ο κ. Παπουτσή- το ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στις ελληνικές θάλασσες. Επίσης επί της Υπουργίας του κ. Σουμάκη και της Υπουργίας του κ. Παπουτσή σήμερα, εγκαταστάθηκε και λειτουργεί το σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης και ηλεκτρονικού ελέγχου των εισιτηρίων και των επιβατών που επιβιβάζονται στα πλοία.

Αν όμως τα όσα ανέφερα αποτελούν και δίδουν αποστομωτικές απαντήσεις στην αιτία πως δεν τηρούνται κανόνες ασφαλείας από αδυναμία ελέγχου, και πλημμέλεια των ελεγκτικών οργάνων, η ασφάλεια των θαλάσσιων συγκοινωνιών εξαρτάται και από άλλες συνιστώσες: Από την ανανέωση του στόλου. Πράγματι τα τελευταία χρόνια έχει ανανεωθεί ο στόλος. Τα τελευταία τέσσερα χρόνια από το 1996 μέχρι το 2000 δρομολογήθηκαν τριάντα έξι ακτοπλοϊκά πλοία κάτω των δέκα ετών, από τα οποία τα είκοσι τέσσερα νεότευκτα. Μέχρι το τέλος του 2000 θα δρομολογηθούν τριάντα ένα νεότευκτα πλοία και εννέα κάτω των δέκα ετών. Κατ' αντιδιαστολή την περίοδο 1990-1996 δρομολογήθηκαν τρία νεότευκτα πλοία και πέντε κάτω των δέκα ετών. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου μειώθηκε από το 1997 μέχρι σήμερα από είκοσι επτά σε είκοσι εννέα έτη.

Επίσης η ασφάλεια έχει σχέση με την εκπαίδευση των ναυτικών. Έχει γίνει μια μεγάλη προσπάθεια η οποία συνεχίζεται. Υπάρχει ουσιαστική λιμενική πολιτική και έχουν γίνει ουσιαστικές παρεμβάσεις στα λιμάνια και κυρίως στα λιμάνια εθνικής εμβέλειας και εθνικής σημασίας.

Και η είναι η πρώτη φορά -πρέπει να το τονίσω- που υπήρξε και υπάρχει συνεργασία ανάμεσα στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το ΥΠΕΧΩΔΕ, για τη δημιουργία λιμενικών υποδομών μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Για τον Ελληνικό Νηογνώμονα, για τον οποίο μιλήσατε, από το 1992 βρίσκεται στα χέρια ιδιωτών. Ένας δε από τους κατηγορούς, ο οποίος επίσης έχει δεσπόζουσα θέση στην ακτοπλοία του Αιγαίου, είχε ή έχει ακόμη το 30% των μετοχών.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μας κατηγορείτε γι' αυτό;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν σας κατηγορώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μην απαντάτε, κύριε Βλασσόπουλε. Συνεχίστε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και μάλιστα ο Ελληνικός Νη-

ογνώμονας έχει πιστοποιηθεί από τα εντεταλμένα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για το Λιμενικό Σώμα τι θέλετε να σας πω; Να σας πω πως έχει αυξηθεί ο αριθμός; Ότι έχουν ανανεωθεί τα σωστικά μέσα; Ότι έχουν προσληφθεί τα τέσσερα τελευταία χρόνια χίλιοι εξακόσιοι λιμενικοί με αντικειμενικά κριτήρια;

Αυτό αποτελεί πρωτόγνωρο και πρωτοφανές γεγονός.

Επίσης, είμαι υποχρεωμένος να δεχθώ, πως χρειάζεται να προσληφθούν ακόμη πέντε χιλιάδες λιμενικοί, για να μπορέσουν να κάνουν το έργο τους καλύτερα.

Έρχομαι στο τρίτο ερώτημα: Υπήρξε πράγματι ολιγωρία της πολιτείας στη διάκεια και την εξέλιξη του ναυαγείου; Κατηγορηματικά λέω όχι. Από την πρώτη στιγμή που έφθασε το σήμα στο Θάλαμο Επιχειρήσεων του ΥΕΝ σήμανε συναγερμός. Άμεση κινητοποίηση όλων των σωστικών μέσων, άμεση επέμβαση του μηχανισμού έρευνας και διάσωσης, άμεση ενημέρωση και κινητοποίηση των υπηρεσιών διάσωσης του ΥΕΘΑ, του ΕΚΑΒ, της Μονάδας Υποβρύχιων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος, των δυνάμεων της ΕΜΑΚ κλπ, άμεση κινητοποίηση των λιμενικών δυνάμεων και των σωστικών μέσων της Πάρου και των κορινθίων νησιών. Σήμα σε όλα τα παραπλέοντα πλοία και κινητοποίηση όλων των αλιευτικών και τουριστικών πλοιαρίων, σαράντα ένα τον αριθμό.

Έγινε μία γιγαντιαία επιχείρηση διάσωσης κάτω από αντίξοες, απαγορευτικές συνθήκες με οκτώ έως εννέα μποφόρ στο Αιγαίο. Το Αιγαίο μία σωστή κόλαση.

ΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ευτυχώς ήταν οι ψαράδες.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Πρώτος στόχος η διάσωση των ναυαγών. Από την κόλαση του Αιγαίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από το τραγικό ναυάγιο...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Εις μνήμην των πεσόντων τα λέτε αυτά, των πληγέντων.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μη με διακόπτετε, κύριε Πρόεδρε.

Από την κόλαση του Αιγαίου, από το τραγικό ναυάγιο, από την απίστευτη, ανεξήγητη και ανατιολόγητη ναυτική τραγωδία -και ασφαλώς καπετάνιος στο καράβι δεν ήταν ούτε ο Σημίτης ούτε ο Σουμάκης ούτε ο τωρινός Υπουργός...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Έχει όνομα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: ... ο τωρινός Υπουργός ο κ. Παπουτσή- σώθηκαν τετρακόσιοι πενήντα άνθρωποι. Η δικαιοσύνη έχει αναλάβει το δύσκολο έργο της αναζήτησης των αιτών και της απόδοσης των ευθυνών και μάλιστα με σύντομες, αλλά πλήρεις εγγυήσεων, δικαστικές διαδικασίες -όπως επιτάσσει η πρόσφατη νομοθετική ρύθμιση και η εντολή του Πρωθυπουργού στον Υπουργό Δικαιοσύνης- και κατά προτεραιότητα δίκες, για εγκλήματα μείζονος κοινωνικής και οικονομικής σημασίας.

Κι ενώ η δικαιοσύνη επιτελεί το έργο της, όλοι εμείς θρηνούμε τους ογδόντα συνανθρώπους μας που άφησαν την τελευταία τους πνοή στα παγωμένα νερά του Αιγαίου, εκεί στις Πόρτες της Πάρου, που μετατράπηκαν δυστυχώς σε πόρτες της κολάσεως. Θρηνούμε τους νεκρούς, συμπάσχουμε με τους οικείους τους και τους συμπαριστάμεθα.

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

Να μου δώσετε δύο, τρία λεπτά, κύριε Πρόεδρε, τα οποία μου πήραν. Οι διακοπές των κυρίων συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας.

Και αυτοί οι νεκροί της μεγάλης τραγωδίας ζητούν δικαίωση, ζητούν όμως και κάτι άλλο. Υπευθυνότητα και σοβαρότητα και σε καμία περίπτωση εκμετάλλευση ή καπηλεία.

Τελειώνω την απάντησή μου στο τρίτο ερώτημα, λέγοντας πως εκείνο το τραγικό βράδυ της μεγάλης κοσμοχαλασίας το κράτος λειτούργησε, λειτούργησε συντονισμένα και άμεσα και λειτούργησε σωτήρια.

Αρκεί να θυμίσω πως σε παρόμοιες περιπτώσεις σε άλλες χώρες θρηνήσαμε εκατοντάδες θύματα.

Θέλω επίσης να τονίσω πως όλη αυτή η κινητοποίηση, όλη αυτή η γιγαντιαία επιχείρηση, με τα πολλά θετικά και τα λιγότερα, ευτυχώς, αλλά τραγικά αποτελέσματα, χρειάστηκε συντονισμό. Δεν προήλθε από μόνη της, δεν έγινε από μόνη της, δεν έγινε

με αυτόματο πιλότο.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας έγινε σε περίοδο εντάσεως, περί την ακτοπλοία, μετά το τραγικό ναύαγιο, σε περίοδο που εντείνεται η αντιπολιτευτική τακτική της με φλάμπουρο τη διαπλοκή, τα σκάνδαλα, τη διαφθορά, την αδιαφάνεια, την αλαζονεία της καθεστωτικής ΠΑΣΟΚικής εξουσίας. Σε μια Προσπάθεια ποινικοποίησης της πολιτικής ζωής για να αποκομίσει μόνο πολιτικά κέρδη και ωφελήματα.

Τρανό παράδειγμα προσπάθειας ποινικοποίησης αποτελεί η μήνυση που υπέβαλε ο πρώην Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Έμπερτ εναντίον του κ. Σουμάκης.

Φαίνεται ότι η Νέα Δημοκρατία δεν διδάχθηκε τίποτα από το παρελθόν και μάλλον το πρόσφατο. Αμβλύθηκε η ιστορική της μνήμη και μένει ασυγκίνητη από την ομολογία του Επίτιμου Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας, κ. Μητσotάκη, που αποκάλυψε στην Εθνική Αντιπροσωπεία πως δεν αισθάνεται ευτυχής και περήφανος για το 1989. Και ξεχνά πως με την τακτική της αυτή απαξιώνει ακόμη περισσότερο την πολιτική ζωή ...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ: Κύριε Βλασσόπουλε ...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μη με διακόπτετε, σας παρακαλώ.

Η Νέα Δημοκρατία συνεχίζει και επιμένει να κυνηγά μάγισσες, να κυνηγά σκιάς. Τα παθήματα δεν της έγιναν μαθήματα. Θα είναι επομένως αφελής κανείς, αν πιστέψει πως η πρόταση δεν κατατέθηκε εκ του πονηρού, πως δεν είναι υποκριτική και προσχηματική και ανεύθυνη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Τελειώνετε σας παρακαλώ, κύριε Βλασσόπουλε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θέλω ένα λεπτό ακόμη, κύριε Πρόεδρε.

... για να πληξει την Κυβέρνηση και τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, κυρίως αυτόν που τον διακρίνει κατ' εξοχήν αξιοπιστία και εντιμότητα.

Η λογική είναι απλή: Ναυάγιο, Μινωϊκές, Κληρονόμος, Σφηνιάς, μονοπώλια, αυτά ελέχθησαν. Ο Σουμάκης Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, φίλος του Πρωθυπουργού και ταμίας του κόμματος. Άρα, όλα οδηγούν στον ίδιο τον Πρωθυπουργό. Εί ε-στι ράβδος εν γωνία, βρέχει, αλλά ε-στι ράβδος εν γωνία, άρα βρέχει.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Μόνος σας τα λέτε, μόνος σας τα πιστεύετε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ένας λεκτικός και λογικός ακροβατισμός, ένας πολιτικός ακροβατισμός για να πληξει την Κυβέρνηση και τον Πρωθυπουργό. Με ένα σμπάρο περισσότερα τρυγόνια.

Αλλά κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση με νωπή τη λαϊκή εντολή έκανε και κάνει τα πάντα, για να υπηρετήσει τα συμφέροντα του λαού που την εμπιστεύθηκε. Έκανε και κάνει τα πάντα για την ακτοπλοία. Πράγματι, τα τελευταία χρόνια έγιναν πολλά, για να διασφαλισθούν η ασφάλεια των πλοίων και των επιβατών, η ασφάλεια και οι άριστες συνθήκες εργασίας των εργαζομένων, η εξυπηρέτηση των γραμμών των συνδεδεμένων νησιών, των κατοίκων και των επισκεπτών-τουριστών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Τελειώνετε, σας παρακαλώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Μου το πήρατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Δεν σας το πήρε κανένας. Είναι μέσα στα πλαίσια του κοινοβουλευτικού διαλόγου.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Οι σύγχρονες και οι ανθρώπινες συνθήκες διακίνησης των επιβατών. Και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Κυρίες και κύριοι, η ελληνική ακτοπλοία βρίσκεται σε κρίσιμη καμπή, γιατί σε έναν περίπου χρόνο αποφασίστηκε να γίνει η απελευθέρωσή της. Η Κυβέρνηση θέτει τους όρους, τους κανόνες, τις προϋποθέσεις αυτής της απελευθέρωσης. Η Κυβέρνηση καθορίζει τις κατευθύνσεις. Η ελληνική ακτοπλοία έχει μέλλον. Το μέλλον, όμως, βρίσκεται στα δικά της χέρια και στα χέρια των ελλήνων ακτοπλόων που εμείς άδικα και απερισκεπτα

κατηγορούμε.

Η ελληνική ναυτιλία θα ζήσει και θα μεγαλουργήσει, αν κατανοήσουν οι ακτοπλόοι πως απαιτούνται συγχωνεύσεις, εξαγορές, μεγενθύνσεις, πάντοτε δε σύμφωνα με τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού. Τότε θα γίνει σύγχρονη, δυναμική και ανταγωνιστική. Τότε θα εκπληρώσει και τον εθνικό της προορισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Βλασσόπουλε, φέρνεται το Προεδρείο σε δύσκολη θέση.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Για τους λόγους αυτούς, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δε δέχεται τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής και δεν συγκατατίθεται, δε συναινεί στη ψήφισή της. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ε. Βλασσόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα σχετικά έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, δε συνθηζόμαστε να κριτικάρουμε τις ομιλίες προηγούμενων συναδελφών σε προσωπική βάση. Κάνουμε μια πολιτική αντιπαράθεση.

Όμως, ο κ. Βλασσόπουλος σήμερα ήταν πάρα πολύ προκλητικός. Όστερα από το ευχέλαιο που έκανε στην αρχή της ομιλίας του για τη μνήμη των νεκρών του ναυαγίου "ΣΑΜΙΝΑ", κατέδειξε το πού μπορεί πραγματικά να καταντήσει η πολιτική προσωπικότητα ενός Βουλευτή, όταν με υπεράνθρωπες προσπάθειες κατόρθωσε να παρουσιάσει την όλη πολιτική που ακολουθήθηκε μέχρι σήμερα όλα αυτά τα χρόνια από τις κυβερνήσεις και ιδιαίτερα από την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και να κάνει το μαύρο άσπρο.

Μίλησε για ναυτιλία, η οποία έχει όλες τις προϋποθέσεις ασφάλειας, παρεμβάσεων, διευκολύνσεων. Μίλησε με δάκρυα για τους εργάτες, μίλησε με πολύ πόνο για τους πνιγμένους, μίλησε για μέτρα ασφαλείας που υπάρχουν στα νησιά κλπ. Δεν μας είπε, όμως, τίποτα για την ταμπακίερα. Δεν μας είπε τίποτα γι' αυτά τα οποία συνέβαιναν, συμβαίνουν και θα συμβαίνουν με την πολιτική, που ακολουθεί η Κυβέρνηση και που φυσικά συμφωνεί και η Νέα Δημοκρατία.

Κύριοι Βουλευτές, το ναυτικό έγκλημα του σαπιοκάραβου ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ, ο άδικος χαμός δεκάδων ανθρώπων, τα ναυτικά εγκλήματα που συντάραξαν τη χώρα μας το προηγούμενο διάστημα αναδεικνύουν την πολιτική και κοινωνική σαπίλα που κυριαρχεί στην ελληνική ναυτιλία, τον επικίνδυνο χαρακτήρα της νεοφιλελεύθερης κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής, που υπηρετεί και στηρίζει τα εφοπλιστικά συμφέροντα και την εφοπλιστική αсуδοσία, τις εγκληματικές ευθύνες της Κυβέρνησης, του ΥΕΝ και των εφοπλιστών, ιδιαίτερα στα τελευταία ναυαγία.

Η Νέα Δημοκρατία, η οποία συμφωνεί με την ουσία της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής του διευθυντηρίου των Βρυξελλών που εφαρμόζει η Κυβέρνηση, ζητά σήμερα από το Σώμα της Βουλής τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής η οποία, κατά τη γνώμη της Νέας Δημοκρατίας, θα προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες για την έξοδο της ακτοπλοίας από την επώδυνη κρίση που τη μαστίζει και θα αναδείξει τους παράγοντες και τις αιτίες που οδήγησαν στη σημερινή τραγική και μειωτική κατάσταση της ναυτιλίας μας. Έτσι, τουλάχιστον, ισχυρίζεται.

Κατ' αρχήν, και πριν σχολιάσω τις προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα να θέσω ένα καυτό ερώτημα σε όλους μας: Όστερα από την τραγική κατάσταση του "ΣΑΜΙΝΑ" και τον άδικο χαμό δεκάδων συνανθρώπων μας, υπάρχει ανάγκη σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής; Υπάρχει κανείς που να λέει ή να πιστεύει ότι δεν υπάρχουν υπεύθυνοι; Υπάρχει κανείς που να πιστεύει ότι πρέπει και αυτό να κουκουλωθεί, όπως όλα τα άλλα;

Εμείς, ανεπιφύλακτα, κύριοι Βουλευτές, λέμε "όχι", φυσικά από διαφορετική πολιτική αφετηρία από αυτήν της Νέας Δημοκρατίας για το ρόλο και τα όρια δράσης της Εξεταστικής Επιτροπής. Σύμφωνα με την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας το έργο της Εξεταστικής Επιτροπής θα κινηθεί σε δύο επίπεδα: Πρώτον, στη διερεύνηση των συνθηκών που οδήγησαν στη δη-

μιουργία μονοπωλιακού καθεστώτος στην ακτοπλοία υπέρ των “ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ” και των θυγατρικών της και στο πλαίσιο αυτό ζητείται να εξακριβωθεί η συμμετοχή κρατικών και κυβερνητικών παραγόντων και η στάση των αρμοδίων στελεχών του τραπεζικού συστήματος και του χρηματιστηρίου. Δεύτερον, στη λειτουργία των υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και ιδιαίτερα αυτών που αφορούν την έκδοση αδειών σκοπιμότητας, την κάθε είδους επιθεώρηση των πλοίων, τη λειτουργία του ηχογράφημα και άλλα.

Επίσης, θα εξεταστεί το επίπεδο των κάθε είδους σωστικών μέσων που διαθέτει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και τα πληρώματα.

Κύριοι Βουλευτές, σχολιάζοντας τις παραπάνω προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας θα ήθελα να κάνω μια γενική παρατήρηση. Πρώτον, ότι όλες οι παρατηρήσεις και οι προτάσεις που κάνει η Νέα Δημοκρατία δεν στρέφονται ενάντια στην πολιτική που τις παράγει. Συμφωνεί αποκλειστικά και στηρίζει την πολιτική του Π.Α.Σ.Ο.Κ., την πολιτική δηλαδή των νέων καπιταλιστικών αναδιαρθρώσεων που γίνεται στη ναυτιλία, όπως και στους άλλους οικονομικούς τομείς, στηρίζει το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στηρίζει την ελληνική νομοθεσία και ψάχνει να βρει τι δε λειτουργήσει καλά σε όλην αυτήν την υπόθεση. Ψάχνει δηλαδή να βρει κυβερνητικές ευθύνες λέγοντας “κύριοι της Κυβέρνησης δεν υλοποιείτε τους νόμους, δεν ξέρετε, δεν μπορείτε να τους εφαρμόσετε. Είναι καλοί οι νόμοι, καλές οι οδηγίες και οι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν μπορείτε όμως να τους εφαρμόσετε, είστε ανίκανοι”. Το αιώνιο τροπάριο που αναπτύσσει εδώ και καιρό. Δεν διαφωνεί με την πολιτική, διαφωνεί όμως στο ποιος ακολουθεί και εφαρμόζει αυτήν την πολιτική. Και τους λέει ουσιαστικά “φύγετε εσείς, γιατί εγώ μπορώ να εφαρμόσω καλύτερα αυτούς τους νόμους”. Αυτό είναι όλο το σκεπτικό της πολιτικής που αναπτύσσεται μέσα από την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για την Εξεταστική Επιτροπή και θα τα πούμε και λίγο αναλυτικότερα.

Τι άλλο θεωρούμε ότι προσπαθεί μέσα από την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας να βγει; Θεωρούμε πως επιδίωξη της ηγεσίας της Νέας Δημοκρατίας είναι να δοθεί παραπέρα ώθηση για την υλοποίηση των προτάσεων των εφοπλιστών -που είναι και δικές της- μέσα από την ενδυνάμωση του ανταγωνισμού και της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας. Γίνεται προσπάθεια να εξωραϊστεί η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα ζητήματα της ασφάλειας των πλοίων.

Πρέπει εδώ, κύριοι Βουλευτές, για μια ακόμη φορά να τονίσουμε ότι ο προσανατολισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα ζητήματα της ναυτιλίας έχει αφετηρία τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, την αύξηση των υπερκερδών του εφοπλιστικού κεφαλαίου, το χτύπημα των εργασιακών δικαιωμάτων.

Κύριοι Βουλευτές, όταν δεν υπάρχει ένας κεντρικός σχεδιασμός ολόκληρης εξυπηρέτησης των θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορικών αναγκών, ένα σχέδιο σύγκλισης της Ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά και δίκτυο διανομής σύνδεσης, ώστε να διασφαλίζεται καθόλη τη διάρκεια του χρόνου η μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων και κάθε περίπτωση αντιμετωπίζεται μεμονωμένα και αποσπασματικά, όταν μέσα από την πολιτική και τους κανόνες της απάνθρωπης ελεύθερης αγοράς με εργαλείο τον ανταγωνισμό, το μεγάλο ψάρι τρώει το μικρό και γίνεται συγκέντρωση και συγκεντροποίηση του πλούτου σε λίγους, είναι αυτονόητο πως όπως σε όλους τους τομείς της οικονομίας, έτσι και στην ακτοπλοΐα θα δημιουργηθούν μονοπώλια. Και δεν είναι μόνο ένα το μονοπώλιο, κύριοι Βουλευτές, στην ακτοπλοΐα, είναι επίσης, εκτός τις “ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ”, οι επιχειρήσεις Αττικής και η “ΑΝΕΚ”.

Βέβαια, όπως δείχνουν όλα, μια ιδιαίτερη μεταχείριση υπήρχε από την Κυβέρνηση, τουλάχιστον από αυτά που έχουν δει το φως της δημοσιότητας, θα ακούσουμε τι θα πει και ο κύριος Υπουργός. Όμως, άλλο το να αναδείξουμε ορισμένες προτιμήσεις ίσως και άλλο το να αναδείξουμε τον ανταγωνισμό, ως πανάκεια για όλα τα προβλήματα που έχει σήμερα η ακτοπλοΐα, όταν ξέρουμε το πως λειτουργεί σήμερα ο ανταγωνισμός, εις όφελος της πλουτοκρατίας και εις βάρος κύρια του κοινωνικού συνόλου και ιδιαίτερα των εργαζομένων.

Κουβέντα δεν γίνεται επίσης στο κείμενο της Νέας Δημοκρατίας για τις οκτώ ελευθερίες του Σχοινιά και τις απρόσμενες συνέπειες της άρσεως του καμποτάζ και των άλλων μέτρων που εξήγγειλε η Κυβέρνηση με την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όλο το βάρος μετατρέπεται στην τήρηση των ασφαλιστικών μέτρων και σε αυτά που αναφέρονται στην πρότασή της. Φυσικά υπάρχουν προβλήματα σ' αυτά, όπως παραδείγματός χάρη στην έκδοση αδειών σκοπιμότητας. Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να διατηρηθεί το καθεστώς και με πρόσθετα συγκεκριμένα μέτρα, με τη συμμετοχή των ναυτεργατών και των κοινωνικών φορέων. Οι άδειες σκοπιμότητας δεν θα πρέπει να δίνονται, ως προίκα στους εφοπλιστές, ημετέρους και μη. Θα πρέπει να μπορούν αυστηροί και ασφαλείς όροι σχετικά με την τακτική και ασφαλή σύνδεση των νησιών μας με την Ηπειρωτική Ελλάδα, για την κατάσταση και ασφάλεια των πλοίων, την ασφάλεια των εργαζομένων και των επιβατών, την τήρηση των οργανικών θέσεων και την κατοχύρωση των εργατικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των εργαζομένων, την ολόπλευρη σχετική ασφάλεια των πλοίων. Η οποιαδήποτε παράβαση των παραπάνω συμβατικών υποχρεώσεων να ταυτίζεται με την άμεση ανάκληση της άδειας σκοπιμότητας.

Πιστεύουμε ότι έτσι θα μπορούσαν πραγματικά να τηρηθούν όλες οι προϋποθέσεις μιας συγκεκριμένης υποχρεωτικής δέσμευσης των εφοπλιστών με την παροχή σε αυτούς της άδειας σκοπιμότητας.

Είναι γεγονός ότι η επιθεώρηση πλοίων δεν έχει επαρκή προσωπικό, αλλά και τεχνική υποδομή. Να σας πω ένα παράδειγμα. Για τρεις χιλιάδες πεντακόσια πενήντα οκτώ πλοία υπάρχει ένα ultra sonic. Είναι ένα μηχανήμα ελέγχου ελασμάτων. Φανταστείτε, λοιπόν, πόσο μπορεί κανείς να κάνει έναν έλεγχο με ένα μόνο μηχανήμα σε τρεις χιλιάδες πεντακόσια πενήντα οκτώ πλοία, κύριε Βλασσόπουλε. Τα λέω σε σας προσωπικά, γιατί μας τα εκφράσατε.

Επίσης, κατά την άποψή μας και κατά την άποψη των ναυτεργατών χρειάζεται να γίνει αποστρατικοποίηση και εκδημοκρατισμός του κλάδου ελέγχου των πλοίων. Ο δε ηχογράφος, όπως τουλάχιστον κατ' επανάληψη έχει καταγγελλθεί, δίνει κατά παραγγελία, όσα και όποτε ζητηθούν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας σε ακατάλληλα πλοία.

Θεωρούμε ότι ο Ελληνικός Νηογνώμονας θα πρέπει να επανέλθει στο πριν το 1992 καθεστώς, υπό τον κρατικό έλεγχο και την εποπτεία, όπως και κάθε είδους ιδιωτική πιστοποίηση να είναι, υπό την ευθύνη και τον έλεγχο του κράτους.

Δυστυχώς είναι τέτοια η αναξιοπιστία του Ελληνικού Νηογνώμονα που η Ευρωπαϊκή Ένωση, κύριοι Βουλευτές, απαγόρευσε να πηγαίνουν στο Έλληνα ηχογνώμονα ξένα πλοία, εκτός της Ελλάδας. Τα περισσότερα πλοία σε αυτές τις άδειες που έχουν δοθεί και που έχουν γίνει καταγγελίες έχουν βυθιστεί και δυστυχώς έχουν πάρει μαζί τους, κύριοι Βουλευτές, εκατοντάδες ναυτικούς και πολίτες.

Είναι γεγονός επομένως ότι τα μέτρα ασφαλείας και τα μέτρα ελέγχου είναι σχεδόν ανύπαρκτα.

Σωστικές βάσεις στα νησιά δεν υπάρχουν, τα ελικόπτερα παντός καιρού ακόμη δεν έχουν μπει στην υπηρεσία. Είναι αυτά τα περιφέρμα “SUPER PUMA” Ακούσαμε και ορισμένες καταγγελίες ότι δεν χρησιμοποιήθηκαν, ενώ θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν. Γράφτηκε και στον Τύπο και αναφέρθηκε σε αυτό σήμερα και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ότι με βάση τη σύμβαση που έκανε η πωλήτρια εταιρεία με την ελληνική πολεμική εταιρεία, στο άρθρο 11 αναφέρεται ότι θα μπορούσαν να πετάξουν και ήταν συμβατική υποχρέωση των εκπαιδευτών να παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες όταν χρειαστούν. Γιατί δεν χρησιμοποιήθηκαν; Μπαίνει εδώ ένα ερώτημα. Εγώ σας λέγω ότι και ένας άνθρωπός μας να σωζόταν είναι μεγάλη υπόθεση.

Έχει εδώ ευθύνες η Κυβέρνηση ή δεν έχει αν όλα αυτά ευσταθούν;

Επίσης συμφωνούμε ότι θα πρέπει να τηρηθούν οι νομοθεσίες και να δούμε εδώ τις προτάσεις που κάνουν τα ναυτεργατικά σωματεία. Χρειάζονται βελτίωση αυτοί οι νόμοι, η τήρηση ιδιαίτερα της ελληνικής νομοθεσίας και προπαντός η απόρριψη

του διαλυτικού ν. 3577 που αναφέρεται στην άρση του καμποτάζ.

Κύριοι Βουλευτές, η σημερινή συζήτηση δεν πρέπει να μετατραπεί σε ένα ακόμη πολύωρο μνημόσυνο για τους δεκάδες και εκατοντάδες δολοφονημένους του "ΣΑΜΙΝΑ", του "ΔΙΣΤΟΣ" και τόσων άλλων πλοίων.

Θέλουμε -και προσπαθούμε- να ριχθεί άπλετο φως, πάνω στους αίτιους και τις αιτίες. Η Κυβέρνηση και το ΥΕΝ προκαλώντας το κοινό αίσθημα αρνούνται να αναλάβουν τις τεράστιες ευθύνες που έχουν και προσπαθούν να υπεκφύγουν με ανούσια παραπλανητικά συνθήματα τα οποία έχουν χρησιμοποιηθεί, για την συγκάλυψη ευθυνών σε όλες τις προηγούμενες τραγωδίες. Μια παρόμοια προσπάθεια συγκάλυψης ακούσαμε σήμερα και από τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ.

Το πλαίσιο μέσα στο οποίο βρίσκονται οι αιτίες και ο υπεύθυνος καθορίζεται από την κυβερνητική πολιτική και την εφοπλιστική ασυδοσία οι οποίοι έχουν εγκληματικές ευθύνες. Δεν είναι μόνο τα δύο πλοία "ΣΑΜΙΝΑ" και "ΔΙΣΤΟΣ". Υπάρχουν δεκαεπτά συγκεκριμένα πλοία για τα οποία έχουν γίνει καταγγελίες στην εισαγγελία και φυσικά θα συνεχιστεί αυτή η διαδικασία.

Κύριοι Βουλευτές, ενώ επιβάλλεται η λήψη άμεσων μέτρων για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η Κυβέρνηση με τυμπανοκρουσίες εξήγγειλε νέα μέτρα τα οποία συστούν διαιώνιση της σημερινής επικίνδυνης κατάστασης σε πολύ κρίσιμους τομείς και πολύ φοβόμαστε, ότι αυτή η νέα εξαγγελία θα φέρει σε πολύ δύσκολη κατάσταση και τους εργαζόμενους αλλά και πολλά προβλήματα που έχουν σχέση με την εθνική μας οικονομία, τους νησιώτες, την εθνική ασφάλεια της χώρας.

Στις 5 Οκτώβρη, κύριοι Βουλευτές, ο Υπουργός Ναυτιλίας και ο Πρωθυπουργός της χώρας, αναλαμβάνοντας ιστορικές ευθύνες απέναντι στο ίδιο το μέλλον της χώρας, αποφάσισαν να παραδώσουν άνευ όρων τις ελληνικές θάλασσες στους εφοπλιστές ντόπιους και ξένους, πολυεθνικές και μη, όπως επιβάλλει ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3577. Αποφάσισαν να κάνουν νόμο τον μαύρο οκτάλογο που συνέταξε ο Πρόεδρος των Ελλήνων Εφοπλιστών και μεγαλοαφεντικό της "MINOAN FLYING DOLPHINS" Σφηνιάς, αυτός που έστειλε στον υγρό τάφο, κύριοι Βουλευτές, ογδόντα ανθρώπους με το σαπιοκάραβο των τριάντα πέντε ετών.

Ακούστε στη συνέχεια τι έγινε: Δύο μήνες μετά στις 2 Αυγούστου, αφού κατέθεσε ο πρόεδρος Σφηνιάς τις προτάσεις του, ήρθε η επιτροπή την οποία όρισε η Κυβέρνηση στις 3 του Οκτώβρη και υιοθετεί κατά γράμμα όλες τις προτάσεις τις οποίες είχε κάνει ο κ. Σφηνιάς. Το ίδιο έκανε δύο μέρες μετά τη διορισμένη επιτροπή των προσωπικοτήτων η Κυβέρνηση, κύριοι Βουλευτές, με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου. Να φαντασθείτε ότι έκανε δεκτή ακόμη και την πρόταση, ότι η απελευθέρωση πρέπει να προχωρήσει μέσα σε δύο χρόνια, πριν δηλαδή την ημερομηνία που καθορίζει ο ίδιος ο Κανονισμός 3577 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που σπάει το καμποτάζ.

Το Υπουργικό Συμβούλιο, κύριοι Βουλευτές, δεν υιοθέτησε τυχαία τις προτάσεις Σφηνιά, ο οποίος δεν έκανε τίποτα άλλο από το να εκλαϊκεύει τα όσα προβλέπει ο ίδιος ο κανονισμός και βέβαια να διαμηνύσει στη Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, ότι δεν επιτρέπει καμία οπισθοχώρηση απ' όσα εκτρωματικά προβλέπει ο 3577/92.

Άλλωστε από τον πρόλογο του κανονισμού, αν τον διαβάσετε, γίνεται σαφές ότι το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέδωσε τον Κανονισμό 3577 λαμβάνοντας υπόψη του ότι τις ελευθερίες αυτής θα επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της Κοινοτήτας. Ακόμη και αν υποφέρουν ανθρώπινες ζωές θα προσθέταμε εμείς, κύριοι Βουλευτές. Για το πώς θα επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες οι οκτώ ελευθερίες που αναφέρει στο κείμενό του ο κ. Σφηνιάς είναι σαφέστατες. Πιστεύω ότι τις ξέρετε. Δεν τις διαβάζω.

Θα κάνω όμως σε ορισμένες απ' αυτές ορισμένα σχόλια. Ελεύθερο τιμολόγιο: Λέει ότι θα είναι εποχιακό κατά είδος φορτίου και κατά είδος γραμμής. Ήδη η Κυβέρνηση έδωσε και το 10% που ζητάνε στα δρομολόγια, όταν ξέρουν οι κύριοι Βουλευτές ότι το καλοκαίρι κάνουν έκπτωση 30% και δίνουν δισεκα-

τομμύρια για να προσελκύσουν τον κόσμο. Και ζητάνε 10%.

Ζητάνε ελεύθερα δρομολόγια, λιμάνια προσέγγισης, ώρες αφίξεων, αναχωρήσεων, συχνότητες δρομολογίων διαγράφωντας έτσι από την ελληνική νομοθεσία, κύριοι Βουλευτές, το ν. δ. 187/1973 για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, που διασφαλίζει την απρόσκοπτη συγκοινωνία και τη σύνδεση των ελληνικών νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα. Και να σας πω ότι για δέκα μήνες τουλάχιστον και δύο μήνες που υποχρεώνει να επισκευαστούν και να περάσουν από έλεγχο.

Να σας πω ότι αυτό εφαρμόζεται, κύριοι Βουλευτές, πριν ακόμα ισχύουν όλες αυτές οι ελευθερίες. Να σας πω ότι στη Μαγνησία η ίδια εταιρεία των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" που ελέγχει τα δρομολόγια Βόρειο-Βόρειες Σποράδες έχει το ίδιο ακριβώς σύστημα στέλνοντας από την 1η Νοέμβρη μέχρι την 1η του Μάρτη ένα μόνο πλοίο που δεν χωράει ούτε μεγάλα φορτηγά απομονώνοντας ουσιαστικά τα νησιά μας.

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

Θα τα πούμε στη δευτερολογία, κύριε Πρόεδρε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχουμε δευτερολογία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν έχουμε. Τότε να έρθω στην πρότασή μας, κύριοι Βουλευτές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα ήταν προτιμότερο να έρθετε στη άποψή σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θεωρούμε ότι οι μεταφορές -το έχει πει εξάλλου και στη συνέντευξη που έδωσε η Γραμματέας του κόμματός μας και κατ' επανάληψη, το έχουμε πει και σε ημερίδες που έχουν γίνει- δεν θα πρέπει να βρίσκονται στην παλάτσα του κέρδους εις βάρος της ανθρώπινης ζωής, εις βάρος της ανάπτυξης των νησιών, εις βάρος της οικονομίας.

Το ΚΚΕ καταθέτει στους ναυτεργάτες, στους εργαζόμενους και το λαϊκό κίνημα την πρόταση για τη δημιουργία Εθνικού Οργανισμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Αναφερόμαστε σε δημόσιο οργανισμό στα πλαίσια ενός εκδημοκρατισμένου δημόσιου τομέα με ποιοτικά διαφορετικό περιεχόμενο και λειτουργίες από το σημερινό.

Ο Εθνικός Οργανισμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, η διεύθυνση και η λειτουργία του...

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

Κύριε Πρόεδρε, να μου δώσετε τρειάμισι λεπτά και τελειώνω.

...θα υπόκειται σε αυστηρό εργατικό κοινωνικό έλεγχο και θα χαρακτηρίζονται από διαδικασίες διαφάνειας και συλλογικότητας. Στόχος του ΕΟΑΣ είναι ολοκλήρωση η εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, των μεταφορικών αναγκών, η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, η βελτίωση της κατάστασης των ναυτεργατών, η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με ευθύνη του Εθνικού Οργανισμού θα υλοποιηθεί σχέδιο σύγκλισης της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά και δίκτυο διανοησιωτικής σύνδεσης, ώστε να διασφαλίζεται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Σ' αυτήν τη βάση θα καταρτιστεί πρόγραμμα ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου και θα ναυπηγηθούν πλοία στα ελληνικά ναυπηγεία με ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και την ανάλογη κρατική αναπτυξιακή πολιτική.

Η πρόταση του ΚΚΕ, κύριοι Βουλευτές, για αναβάθμιση των θαλάσσιων συγκοινωνιών συνιστά ρήξη με την πολιτική που ακολουθείται μέχρι σήμερα στη χώρα μας. Συνιστά σύγκρουση με τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των εντολοδόχων της. Αποτελεί πόλο κατά την άποψή μας αγωνιστικής συσπείρωσης όχι μόνο αυτών που ασχολούνται με τα πλοία, όχι μόνο δηλαδή των ναυτεργατών, αλλά των λιμενεργατών, των λαϊκών στραωμάτων των νησιών, των εργαζομένων γενικότερα του εργατικού λαϊκού κινήματος. Ο αγώνας αυτός πρέπει κατά την άποψή μας να περάσει σαν ένας στόχος διεκδίκησης μέσα από την αλλαγή της πολιτικής. Και το λόγο θα πρέπει να τον έχουν πια αυτοί που είναι άμεσα ενδιαφερόμενοι όχι μόνο για τα μικρά τους συμφέροντα, αλλά για την αλλαγή της γενικότερης πολιτικής. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Λαφαζάνης έ-
χει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα που συζητάμε ασφαλώς είναι από εκείνα που έχουν συγκλονίσει τον τελευταίο καιρό την ελληνική κοινωνία. Και θα έλεγα, όχι μόνο την ελληνική κοινωνία. Το κακό είναι ότι πάρα πολύ αργοπορημένα η Βουλή αποφάσισε να συζητήσει διεξοδικά αυτό το θέμα, όταν πλέον είναι εκτός επικαιρότητας. Και πολύ φοβάμαι ότι κατ'αυτόν τον τρόπο η Βουλή συνολικά, θα έλεγα, πάντοτε καθυστερεί, χάνει να είναι μέσα στον παλμό της ελληνικής κοινωνίας, στον παλμό των γεγονότων. Γι' αυτό ίσως και βλέπουμε αυτήν την εικόνα στην Αίθουσα.

Οι πολιτικές ευθύνες της Κυβέρνησης για το ναυάγιο του "ΣΑΜΙΝΑ" είναι πελώριες. Δεν μπορούν να κρυφτούν, δεν μπορούν να αποσιωπηθούν και πολύ περισσότερο, δεν μπορούν να δικαιολογηθούν με ομιλίες σαν και αυτές που ακούσαμε από την πλευρά του εισηγητή της Πλειοψηφίας όπου στην ουσία μας είπε, ότι όλα βάζιζαν πάρα πολύ ωραία, θαυμάσια, τα πάντα ο εκσυγχρονισμός ανανεώνει και αναβάθμιζε και ήρθε ένα ναυάγιο να μας χαλάσει αυτήν την ωραία εικόνα στην ακτοπλοία.

Κύριε Βλασσόπουλε, εγώ τουλάχιστον αυτό αντελήφθη από την ομιλία σας. Λυπάμαι αν δεν αποδίδω την εικόνα, αλλά νομίζω ότι κάποια αυτοκριτική, κάποια στοιχεία αυτοκριτικής έστω, θα ήταν χρήσιμα σε αυτήν την Αίθουσα. Διότι ασφαλώς, κύριε εισηγητά της Πλειοψηφίας, σε κάθε τομέα μπορεί να γίνονται, στις χρονικές περιόδους οποιασδήποτε κυβέρνησης, κάποια βήματα. Δεν είναι, όμως, εκεί το θέμα και δεν κρίνουμε αν γίνονται και κάποια θετικά βήματα. Το θέμα είναι πόσο αντιστοιχούν αυτά τα βήματα, τα οποία υποτίθεται ότι επικαλεσθήκατε, στις ανάγκες και τις απαιτήσεις των καιρών.

Όταν έχουμε δέκα εκατομμύρια τουρίστες πλέον, οι περισσότεροι από τους οποίους διακινούνται στο Αιγαίο, όταν έχουμε αυτές τις αυξημένες ανάγκες και του εσωτερικού τουρισμού, όταν τα νησιά κατακλύζονται κάθε καλοκαίρι -και όχι μόνο το καλοκαίρι- από επισκέπτες, είναι δυνατόν αυτά τα περιορισμένα βήματα, τα οποία έχουν γίνει, να καλύψουν αυτές τις νέες ανάγκες;

Είναι αθλία η κατάσταση στην ακτοπλοία μας. Αθλιωτάτη, θα λέγαμε. Πίσω απ' όλες τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των καιρών. Δεν βοηθάει την ελληνική οικονομία. Πλήττει τον τουρισμό, που καλώς ή κακώς έφτασε να είναι η ψυχή πλέον της ελληνικής οικονομίας. Δυσφημεί την Ελλάδα στο εξωτερικό. Δεν έχετε ακούσει τις εκθέσεις που κάνουν διεθνείς οργανισμοί, επιτροπές που έχουν έλθει σε αυτήν τη χώρα, οι οποίες καταγγέλλουν με το χειρότερο τρόπο αυτά που είδαν στα ελληνικά πλοία, τα οποία τα χαρακτηρίζουν με τα πιο μελανά χρώματα; Γερμανοί, Άγγλοι, Γάλλοι. Τις γνωρίζετε αυτές τις εκθέσεις; Και δεν κάνουν προπαγάνδα, όπως λέτε πολλές φορές, για να καλύψουν τις υποθέσεις. Τι προπαγάνδα να κάνουν; Αποτυπώνουν αυτό που βλέπουν. Και αυτό που βλέπουν, το βλέπουμε και το ζούμε και εμείς. Διότι και εμείς ταξιδεύουμε στο Αιγαίο. Μας ικανοποιεί αυτή η εικόνα της ακτοπλοίας μας; Ε, να τη συνεχίσουμε!

Υπάρχουν, λοιπόν, πελώριες πολιτικές ευθύνες και είναι αθλία η κατάσταση της ακτοπλοίας παρά τα βήματα που έχουν γίνει, διότι αυξάνονται οι ανάγκες και οι απαιτήσεις.

Και εδώ υπάρχουν ευθύνες και για τη μονοπώληση τον τελευταίο καιρό στο χώρο του Αιγαίου.

Όταν λέμε μονοπώλιο -και πρέπει να πάρει θέση ο κύριος Υπουργός επ'αυτών των θεμάτων- δεν εννοούμε ότι όλο το Αιγαίο το πήραν οι "ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ" και η "MINOAN FLYING DOLPHINS". Και μας φέρνετε επιλεκτικά παραδείγματα, ότι σε αυτήν τη γραμμή ήταν και αυτός, στην άλλη γραμμή και ο άλλος και εν πάση περιπτώσει, δεν βλέπετε, είναι πολλές οι εταιρείες.

Τα ερωτήματα είναι, αμελίκτα. Δεν μπορεί να τα υπεκφεύγουμε και να μην τα απαντάμε ή να τα προσπερνάμε με επιλεκτικά, σποραδικά στοιχεία.

Το ερώτημα είναι, γιατί το 100% του Αργοσαρωνικού ελέγχεται από τη "MINOAN FLYING DOLPHINS". Δεν υπήρχε ούτε μια

άλλη πλοιοκτήτρια εταιρεία. Και έγινε αυτό μέσα στον τελευταίο χρόνο. Είναι μονοπώλιο αυτό, ή δεν είναι; Σε αυτό να μας απαντήσετε. Μη μας λέτε τώρα ότι στη Μυτιλήνη υπάρχει και άλλο ένα πλοίο. Μιλάμε για τον Αργοσαρωνικό που έχει το 100%.

Πώς είναι δυνατό να ελέγχεται το 100% αυτής της γραμμής, που είναι το φιλέτο, με τεράστια κέρδη και με τεράστια σημασία; Έχει 100% τις Σποράδες. Δεν υπάρχει άλλο πλοίο στις Σποράδες πλέον πλην της "MINOAN FLYING DOLPHINS". Αυτή είναι η πραγματικότητα. Έχει το 100% από τη γραμμή του Πειραιά για τις ανατολικές και δυτικές κυκλάδες η "MINOAN FLYING DOLPHINS". Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Στην Κρήτη υπάρχει πάλι μια άλλη ιδιομορφία. Είναι μοιρασμένα τα πράγματα, είναι η "MINOAN" και η "ΑΝΕΚ". Μιλάμε για μονοπώληση σε γραμμές φιλέτα, σε ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες οι οποίες έχουν έναν νευραλγικό ρόλο. Αυτή είναι η καταγγελία. Πώς έγινε αυτή η εξέλιξη; Δεν την είδε κανένας; Δεν την παρατήρησε; Δεν ενοχλήθηκε ουδείς;

Μας είπε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, ότι αυτεπαγγέλτως έπρεπε να κινηθεί η Επιτροπή του ανταγωνισμού, ότι δεν είναι θέμα Υπουργού, ότι δεν είναι θέμα κυβέρνησης. Ποια επιτροπή ανταγωνισμού πρώτα απ' όλα; Η επιτροπή ανταγωνισμού ξέρετε ότι στην ουσία δεν υπήρχε. Δεν υπήρχε τόσα χρόνια επιτροπή ανταγωνισμού σ' αυτήν τη χώρα. Ερασιτέχνες ησυχολούντο με καλή διάθεση οι άνθρωποι, αλλά ήταν ερασιτεχνικό. Εάν ήθελαν πήγαιναν, εάν δεν ήθελαν δεν πήγαιναν.

Ξέρετε τι σημαίνει επιτροπή ανταγωνισμού για τις άλλες χώρες, τις Ηνωμένες Πολιτείες και τις Ευρωπαϊκές χώρες; Είναι μια αρχή η οποία έχει τρομακτικές αρμοδιότητες και τρομακτικές εξουσίες. Δεν υπήρχε εδώ επιτροπή ανταγωνισμού. Τώρα έγινε μια προσπάθεια αναβάθμισής της, η οποία μόλις έχει ξεκινήσει.

Πολύ φοβάμαι όμως, ότι επειδή η επιτροπή ανταγωνισμού είναι ελεγχόμενη και διοριζόμενη από την εκάστοτε κυβέρνηση, δεν μπορεί να κινηθεί ανεξάρτητα από κυβερνητικές σκοπιμότητες. Και αυτό είναι το γενικότερο πρόβλημα με τις ανεξάρτητες αρχές, το οποίο έχουμε θέσει και πρέπει να λυθεί επιτέλους.

Δεν υπήρχε, λοιπόν, επιτροπή ανταγωνισμού. Δεν κινήθηκε πουθενά η επιτροπή ανταγωνισμού σε κανένα κλάδο, σε κανένα τομέα. Τι έκανε όμως η Κυβέρνηση επ' αυτού; Δεν έβλεπε αυτήν τη διαδικασία που συντελούνταν σε βασικές, νευραλγικές ακτοπλοϊκές γραμμές; Δεν παρενέβαινε; Λέει ότι δεν έγινε αυτό με νέες άδειες. Έγινε και με νέες άδειες που εδόθησαν, έγινε και με συγχωνεύσεις και με εξαγορές φυσικά. Έγινε και με χρηματοδοτήσεις και με χρηματοδοτήσεις αφειδώς από την Εθνική Τράπεζα και με χρηματοπιστωτικές υπεραξίες που έπρεπε να επιληφθεί η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Αλλά δεν υπάρχει Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς είναι ένα κυβερνητικό όργανο, είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Ποιος θα τα ελέγξει; Όταν η Κυβέρνηση αδρανή, η επιτροπή ανταγωνισμού δεν υπάρχει. Τα αφήνετε και εξελίσσονται. Και δεν είναι η μόνη υπόθεση.

Δυστυχώς, πίσω από το πέπλο και τη μυθολογία δήθεν, της αγοράς η λειτουργεί απρόσκοπτα με τον ανταγωνισμό και σταδιακά αναδεικνύει πρωταθλητές σε κάθε κλάδο και τομέα, πίσω από αυτήν τη μυθολογία -γιατί περί μυθολογίας πρόκειται- λειτουργεί το μακρύ χέρι του κράτους, το οποίο δυστυχώς, στους περισσότερους τομείς, σε κλάδους στήνει με τα πιο αθέμιτα μέσα, με τις πιο εκβιαστικές πρακτικές τους βασικούς πρωταθλητές, τους βασικούς παίκτες που παίζουν τον μονοπωλιακό ρόλο. Αυτό γίνεται σήμερα και κάτω από το χρυσόχαρτο της αγοράς και του ανταγωνισμού.

Και γίνεται επί χρόνια, όχι μόνο στην ακτοπλοία, αλλά και στους υπόλοιπους τομείς. Τα παραδείγματα αναρίθμητα. Αυτό δεν γίνεται στα πετρέλαια; Το έχουμε καταγγείλει επανειλημμένα. Τα διύλιστρία δεν έχουν ανταγωνισμό μεταξύ τους. Είναι προστατευμένη η εσωτερική αγορά. Τρία διύλιστρία, μια τιμή. Τεράστια τα κέρδη τους. Επικαλείστε τις διεθνείς τιμές. Πληρώνει ο κόσμος το ακριβό πετρέλαιο, για να κερδίζουν οι μεγαλοσχήμονες, που μαζί με το κράτος έχουν διαμορφώσει το καρτέλ εκεί. Δεν είναι πραγματικότητα αυτό; Ουδείς το αντικρούει. Ουδείς έχει επιχείρημα να φέρει, ότι τα διύλιστρία ακολουθούν ε-

ναρμονισμένες πρακτικές στην Ελλάδα. Δεν υπάρχει κανένας έλεγχος και καμία Επιτροπή ανταγωνισμού δεν κινείται.

Τι γίνεται στο τιμέντο; Δεν το γνωρίζετε; Δεν το γνωρίζει η Επιτροπή ανταγωνισμού; Δεν το γνωρίζει η Κυβέρνηση; Δεν ξέρετε ότι είναι σχεδόν μονοπωλημένη η ελληνική εσωτερική αγορά; Μέχρι την ιδιωτικοποίηση πήγε στην Καλτσεστρουτζί. Τώρα έχει περάσει και στο ευρωπαϊκό καρτέλ η "ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ" με την "BLUE CERCLE". Μέσα στο 2000 αυξήσανε 10% την τιμή των τιμνέντων. Πώς δικαιολογείται αυτή η αύξηση; Και τις παρακολούθησαν και οι μικρότερες εταιρίες, που παίζουν στο εσωτερικό παιχνίδι, με οδηγό την "ΑΓΕΤ-ΗΡΑΚΛΗΣ".

Πώς γίνονται αυτές οι πρακτικές και δεν ενοχλείται κανένας σ' αυτήν τη χώρα; Δεν παρεμβαίνουν τα όργανα, δεν υπάρχουν Υπουργοί, δεν βλέπουν, δεν ακούν τις καταγγελίες; Πρέπει να έχουμε "ΣΑΜΙΝΑ" σε κάθε τομέα, για να ανακαλύπτουμε τα μονοπώλια; Τι θα κάνει τώρα ο κ. Λαλιώτης με τις εκβιαστικές συγχωνεύσεις, που θα μας φέρει νομοσχέδιο στις κατασκευές; Θα οργανώσει πάλι το κράτος τους βασικούς παίκτες στο χώρο των κατασκευών με εκβιαστικό τρόπο. Και μετά θα μας μιλάτε για ελεύθερη αγορά και ανταγωνισμό. Αυτά γίνονται σχετικά με τη μονοπώληση, τα μονοπώλια και τα ολιγοπώλια. Αυτό έγινε με τη "MINOAN FLYING DOLPHINS".

Η δεύτερη παρατήρηση που θέλω να κάνω αφορά την περίφημη Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων. Κύριε Υπουργέ, επειδή τυχαίνει να εκλέγονται στον Πειραιά και να γνωρίζω την κατάσταση, θέλω να πω ότι εδώ βοά ο τόπος με την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων. Δεν γίνεται έλεγχος από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, η οποία το μόνο που κάνει είναι να συγκαλύπτει τις καταστάσεις. Τώρα τελευταία που άρχισαν να κινούνται τα πράγματα, που αρχίσατε να ενοχλείτε την επιθεώρηση αυτήν και να την προτρέπετε να κάνει ελέγχους, σχεδόν πάει να βγάλει σχεδόν όλα τα πλοία των ακτοπλοϊκών μας γραμμών άχρηστα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μετά το ναυάγιο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ναι, μετά το ναυάγιο. Κάποια στιγμή εξήντα πέντε πλοία κρίθηκαν ακατάλληλα. Δηλαδή σταμάτησαν οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στο Αιγαίο. Τι θα γίνει με την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων;

Μη δυσανασχετείτε, κύριε Βλασσόπουλε. Θα σας πω το εξής, το οποίο γνωρίζουμε όλοι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι ανακριβές αυτό που είπατε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ποιο είναι ανακριβές;

Προχθές εξήντα πέντε πλοία κρίθηκαν ακατάλληλα, διότι δεν είχαν προσαρμοστεί με την κοινοτική οδηγία.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Έπρεπε να είχαν προσαρμοστεί μέχρι τριάντα...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Την τελευταία ώρα θα προσαρμοστούν, κύριε Βλασσόπουλε; Όταν υπάρχει μία κοινοτική οδηγία και λέει η Κυβέρνηση "κάνω εξαίρεση ορισμένων πλοίων από αυτήν την οδηγία" και όταν πέρασε αυτή η απόφαση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ξέρετε ποιος την ψήφισε; Ο κ. Κληρόνομος την ψήφισε, που ήταν τότε στο Ευρωκοινοβούλιο. Δεν εξαίρεσε το "ΣΑΜΙΝΑ".

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ξέρετε ποια είναι αυτά τα πλοία;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τι μήνυμα δίνει στους εφοπλιστές; Ότι εδώ είμαστε λάσκα, χαλαροί, επομένως στα παρακάμπτε τις προθεσμίες. Και γίνεται ο έλεγχος την τελευταία στιγμή, όταν επί ενάμιση χρόνο έπρεπε να έχει γίνει η προσαρμογή; Ο έλεγχος έγινε, γιατί υπήρξε το ναυάγιο του "ΣΑΜΙΝΑ". Αν δεν υπήρχε το ναυάγιο, δεν θα υπήρχε έλεγχος, κύριε Βλασσόπουλε. Το ξέρετε πολύ καλά. Γιατί δεν το λέτε; Θα κυκλοφορούσαν όπως ήταν τα πλοία και θα έμπαιναν κάποιες εικονικές υπογραφές.

Άλλωστε ξέρετε πως οι περισσότεροι, δυστυχώς, να μην πω πολλοί από το Λιμενικό Σώμα υψηλόβαθμοι αξιωματικοί μόλις θάνουν κοντά στη σύνταξη κλείνουν συμβόλαια με ναυτιλιακές εταιρείες. Αρχηγοί, υπαρχηγοί Λιμενικού Σώματος, αξιωματικοί της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων μεταφέρονται μόλις πάρουν τη σύνταξή τους και μπαίνουν σε επιτελικές θέσεις σε ναυ-

τιλιακές εταιρείες. Η "MINOAN FLYING DOLPHINS" διαθέτει επιτελικό στέλεχος πρώην υπαρχηγό του Λιμενικού Σώματος.

Κύριε Υπουργέ, γιατί δεν εφαρμόζετε εδώ τη σχετική διάταξη, που απαγορεύει σε ανώτατους αξιωματικούς του Λιμενικού -που παίζουν μάλιστα κεντρικό ρόλο στους ελέγχους- μετά την αποστρατεία τους να δουλεύουν σε εφοπλιστικές εταιρείες; Διότι τα συμβόλαια που σας είπα κλείνονται από πιο νωρίς.

Σχετικά με τον "Ελληνικό Νηογνώμονα", από που να αρχίσει και που να τελειώσει κανείς; Έχετε ευθύνη, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, που ιδιωτικοποιήσατε τον Ελληνικό Νηογνώμονα το 1992. Τον ιδιωτικοποιήσατε για να παραδοθεί πού; Στους εφοπλιστές. Ποιοι είναι οι κύριοι μέτοχοι του Ελληνικού Νηογνώμονα; Οι εφοπλιστές. Εφοπλιστικά συμφέροντα ελέγχουν τον Ελληνικό Νηογνώμονα και από ένα κρατικό μονοπώλιο, όπως λέτε, κάνατε ένα ιδιωτικό μονοπώλιο. Αυτή είναι η απάντηση; Αυτός είναι ο έλεγχος; Και έτσι έχουμε ένα αναξιόπιστο, αμαρτωλό Ελληνικό Νηογνώμονα, περιφρονημένο διεθνώς, εκτός του διεθνούς οργανισμού. Επτακόσια εκατομμύρια δολάρια ξοδεύουν οι εφοπλιστές, προκειμένου να πιστοποιείται η αξιοπιστία των πλοίων τους από άλλους νηογνώμονες, οι οποίοι θεωρούνται φερέγγυοι στο εξωτερικό. Γιατί διατηρείτε τον "Ελληνικό Νηογνώμονα"; Να κάνει τι; Για να δίνει αξιοπιστία στα σαπάκια; Ποιος τον αναγνωρίζει διεθνώς; Καμία αξιοπιστία δεν έχει.

Να σας πω και κάτι που έγινε επί των ημερών σας. Τι γίνεται με την υπόθεση του "EUROBALKER"; Το "EUROBALKER" κρίθηκε αναξιόπλοο από το "PROSS-A CONTROL" του Πειραιά με παρατηρήσεις σημαντικότερες. Μέσα σε λίγες μέρες, πήρε άδεια αξιοπιστίας, αφού πήγε και επισκευάστηκε στα Ναυπηγεία Χαλκίδας. Ποιος ήταν ο ιδιοκτήτης του "EUROBALKER"; Ο κ. Σταύρου Ηλίας. Ποιός ήταν ο ιδιοκτήτης των Ναυπηγείων Χαλκίδας; Ο ίδιος, ο κ. Σταύρου Ηλίας. Πήρε το πλοίο του λοιπόν και μέσα σε λίγες μέρες το επισκεύασε στα "ναυπηγεία" του. Δεν ανοίγω αυτό το θέμα τώρα, γιατί είναι ιδιωτικοποιημένα αυτά τα ναυπηγεία και επομένως, λειτουργούν με κανόνες ανταγωνισμού και ελεύθερης αγοράς και είναι αποδοτικά και παραγωγικά. Ορίστε τι κάνουν. Επισκευάστηκε, λοιπόν, αμέσως το πλοίο του, πήρε άδεια από το νηογνώμονα της Καμπότζης -γιατί εκεί το είχε ο κ. Σταύρου- και με το πρώτο του ταξίδάκι διελύθη στον Ευβολικό κόλπο ρυπαίνοντας και δημιουργώντας μεγάλη οικολογική καταστροφή. Γιατί δεν ελέγξατε και βασιστήκατε στον Καμποτζιανό νηογνώμονα; Είχατε την ευθύνη και το χρέος να ελέγξετε. Μπορεί ο νηογνώμονας της Καμπότζης να δίνει άδειες, αλλά και οι ελεγκτικές αρχές δεν είναι άμοιρες. Πρέπει να παρεμβαίνουν. Και όμως, αρκεστήκατε στον νηογνώμονα της Καμπότζης, βούλιαξε το πλοίο και κατά συνέπεια έχουμε ρύπανση. Ποιος είναι υπεύθυνος; Υπάρχουν ευθύνες; Κινήθηκε καμία δικαστική διαδικασία σε βάρος του πλοιοκτήτη; Ελέγχθηκαν τα πράγματα; Επί των ημερών σας έγιναν αυτά, κύριε Υπουργέ. Χθες διάβασα ότι κάτι "FLYING DOLPHINS" που είχε ο κ. Σταύρου Ηλίας απαγορεύτηκαν όλα να πλέουν. Τι έλεγχος κάνατε; Για να μην παραπέμπουμε συνεχώς στα προηγούμενα, να βλέπουμε και τα σημερινά.

Θα ήθελα να πω κάτι άλλο, το οποίο δεν είναι μόνο η εξαίρεση από την κοινοτική οδηγία. Εδώ η Ελλάδα έχει γίνει ο εκπρόσωπος στην Ευρωπαϊκή Ένωση του πιο αναχρονιστικού εφοπλισμού.

Ότι θέλουν οι πιο αναχρονιστικοί εκπρόσωποι του εφοπλιστικού κεφαλαίου στην Ευρώπη να μην περάσει από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το χρεώνουν στην Ελλάδα να το πράξει. Γιατί η Ελλάδα, μέχρι σήμερα δεν έχει δεχθεί την πρόταση; Είναι η μόνη που αντιδρά στην πρόταση για διπλά τοιχεία στα δεξαμενόπλοια. Γιατί αντιδράσατε; Μετά το γνωστό ναυάγιο του "ΕΡΡΙΚΑ" αποφασίστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση να έχουν διπλά τοιχεία, να εναρμονιστούν με τις συνθήκες που υπάρχουν στις ΗΠΑ. Η μόνη χώρα που αντέδρασε σ' αυτό και είπε, όχι, είναι η Ελλάδα. Ποιον εκπροσωπείτε; Τα θέματα λοιπόν, είναι πολλά, δεν μπορώ να τα αναπτύξω, ίσως μου δοθεί η ευκαιρία.

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

Θέλω να καταλήξω με το τι κάνουμε σχετικά με την πρόταση για Εξεταστική Επιτροπή. Είναι αναμφισβήτητες και πελώριες οι

πολιτικές ευθύνες της Κυβέρνησης. Θεωρούμε όμως ότι, εφόσον έχει ξεκινήσει μια δικαστική διαδικασία η οποία προχωράει -και προχωράει, απ' ό,τι φαίνεται τουλάχιστον, απ' ό,τι ενημερώνομαστε, αρκετά καλά- δεν θα ήταν σκόπιμο ταυτόχρονα και παράλληλα να υπάρξει και μια Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής η οποία ίσως να μην αφήσει απερίσπαστη τη δικαιοσύνη να προχωρήσει σε βάθος την υπόθεση της έρευνας σε όλα τα επίπεδα.

Εμείς θα περιμένουμε το πόρισμα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Νέα θεωρία είναι αυτή; Την ακούσαμε και στο "ΦΑΛΚΟΝ".

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι. Κάθε κόμμα εκφράζεται, όπως νομίζει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Θα περιμένουμε το πόρισμα της δικαιοσύνης. Και μέσα από το πόρισμα της δικαιοσύνης, ευθύνες και πολιτικές, αλλά πέραν των πολιτικών και ποινικές, εδώ είναι η Βουλή να επιληφθεί του θέματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς, κύριε Λαφάζανη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ένα δευτερόλεπτο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν θα μιλήσει κανένας συνάδελφος από τους εγγεγραμμένους στο τέλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Και αυτό το λέω επιπροσθέτως, γιατί καμιά φορά με τη δεδομένη κυβερνητική Πλειοψηφία, οδηγούνται πολλές φορές σε ναυάγιο αυτές οι εξεταστικές επιτροπές και πολλές φορές και εδώ στη συγκεκριμένη μπορεί να είναι και χειρότερο από το ναυάγιο του "ΣΑΜΙΝΑ".

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι η πρώτη φορά που κάνουμε αναφορά σ' αυτήν την Αίθουσα, για τα προβλήματα της ακτοπλοΐας. Τα τελευταία έξι χρόνια κάναμε μεγάλη προσπάθεια να εξηγήσουμε, να επισημάνουμε τα προβλήματα και να προτείνουμε λύσεις.

Δεκάδες αναφορές, ερωτήσεις, επίκαιρες ερωτήσεις και επερωτήσεις, συζητήθηκαν στη Βουλή για την ακτοπλοΐα, ενώ κάθε φορά που συζητούσαμε νομοσχέδια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας -σε όλα σχεδόν τα νομοσχέδια ήμουν εισηγητής της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης- ιδιαίτερα την τελευταία τετραετία επισημαίναμε τους κινδύνους. Δυστυχώς ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σουμάκης μας απαντούσε, ότι η πολιτική του οδηγεί στον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας, ενώ η αλήθεια, κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι μας οδήγησε στα ναυάγια. Στις 26 Νοεμβρίου 1999 εισηγούμενος επερώτηση για το Αιγαίο χαρακτηρίζα από αυτό το Βήμα, την κατάσταση που είχε διαμορφωθεί, με την επιλεκτική χορήγηση αδειών σκοπιμότητας σαν επικίνδυνη και ύποπτη. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές στο Αιγαίο, έλεγα, έχουν παραδοθεί στην ουσία σε μια ναυτιλιακή εταιρεία -το έλεγα πριν από ένα χρόνο αυτό- στη "MINOAN FLYING DOLPHINS" η οποία με δηλώσεις του αντιπροέδρου της κ. Παντελή Σφηλιά στο "ΒΗΜΑ" δεν κρύβει τους στόχους της, που είναι το μονοπώλιο των ακτοπλοϊκών γραμμών στο Αιγαίο. Και πράγματι αποδείχθηκε πόσο επικίνδυνη ήταν αυτή η πολιτική, αφού θρηνήσαμε ογδόντα θύματα, αλλά και πόσο ύποπτη ήταν αυτή η πολιτική, αφού δημιουργήθηκε το μονοπώλιο της "MINOAN FLYING DOLPHINS" κατά τον πλέον αδιαφανή τρόπο με τη σύμφωνη γνώμη του κ. Σουμάκη, την υποστήριξη των κρατικών τραπεζών και την ανοχή της επιτροπής ανταγωνισμού.

Στις 11.10.99, περισσότερο από ένα χρόνο πίσω, κατά τη συζήτηση επερώτησης για την ακτοπλοΐα, την οποία είχαμε καταθέσει το Μάιο του 1999 απ' αυτό το Βήμα έλεγα: "Η επιλεκτική χορήγηση αδειών σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση των πλοίων έχει σηκώσει θύελλα αντιδράσεων, καταγγελιών, και δικαιολογημένα".

Δηλαδή, από τις δεκαπέντε άδειες που χορηγήσατε εσείς, κύριε Υπουργέ της Εμπορικής Ναυτιλίας, απευθυνόμενος στον τότε Υπουργό τον κ. Σουμάκη, για τις κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές τις, τέσσερις της πήρε η "MINOAN FLYING DOLPHINS" και τις τρεις η "MINOAN LINES". Άρα το 50% των αδειών τις πήρε

μία εταιρεία.

Καταθέτω την ανακοίνωσή σας για να μην με αμφισβητείτε.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Βαρίνος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Η ενέργεια αυτή ήταν σκανδαλώδης, αν συνδυαστεί με την άρνηση χορήγησης αδειών σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων στην Κρήτη για τις εταιρείες "ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ" και τη "NEA". Είναι προκλητική η δήλωση του αντιπροέδρου της "MINOAN FLYING DOLPHINS" κ. Σφηλιά στο "ΒΗΜΑ" "Τέσσερις, πέντε θα μείνουμε στο Αιγαίο", με μεγάλους τίτλους. Το έλεγε καθαρά ο άνθρωπος, δεν είχε κανένα πρόβλημα. Είχε εξασφαλιστεί από την Κυβέρνηση.

Την ίδια ώρα ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Επιβατών Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών με ανακοινώσεις του κατήγγειλε ότι το μονοπώλιο της "MINOAN FLYING DOLPHINS" είναι αναπαλαιώση, φραγμός στην ανανέωση και στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Επεσήμανε ότι η εξαγορά των γηρασμένων οσείων με ημερομηνία λήξης από τη "MINOAN FLYING DOLPHINS" οδηγεί στην οπισθοδρόμηση, γιατί έτσι εμποδίζεται ο υγιής ανταγωνισμός.

Λίγο αργότερα, στις 3 και στις 8 Φεβρουαρίου 2000 ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Επιβατών κατέθεσε δύο προσφυγές στην επιτροπή ανταγωνισμού για το μονοπώλιο της "MINOAN FLYING DOLPHINS".

Καταθέτω για τα Πρακτικά την προσφυγή που κατάθεσε ο Σύνδεσμος.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Βαρίνος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Οι διαμαρτυρίες των ναυτιλιακών εταιρειών ήταν καθημερινές και έντονες. Κατά τις επεισοδικές συνεδριάσεις της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Γ.Ε.Α.Σ.), τα επιχειρήματα των εκπροσώπων των ναυτιλιακών εταιρειών δεν είχαν καμία σημασία για τον πρόεδρό της, δηλαδή το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου, τον κ. Αθανάσιο Τσουρουμπλή, ο οποίος με τις παρεμβάσεις του παρεμβάλασε ουσιαστικά τη "MINOAN FLYING DOLPHINS". Ακόμα κι όταν καταγγέλθηκε στην επιτροπή ότι ένα μέλος της Γ.Ε.Α.Σ., ο κ. Λεφάκης, είναι μέτοχος των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ", έδωσε εξήγηση επιτόπου ο πρόεδρος και είπε: "Εντάξει, εκπροσωπεί την Ένωση Ακτοπλοΐας Εφοπλιστών". Μα, η Ένωση των Ακτοπλοΐων Εφοπλιστών ήταν η "MINOAN FLYING DOLPHINS" και πρόεδρός της -μέχρι πρότινος ήταν πρόεδρος- ήταν ο κ. Σφηλιάς.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτή είναι η διαπλοκή σε όλο της το μεγαλείο.

Υπήρχαν δημοσιεύματα σε όλες τις εφημερίδες, ιδιαίτερα στις ναυτιλιακές, που καταγράφονταν οι χαρακτηριστικές γνωματεύσεις της Γ.Ε.Α.Σ. Υπήρξε για παράδειγμα ο τίτλος: "Απόφαση υπέρ των μονοπωλίων στη συνεδρίαση της 11ης Ιανουαρίου 2000".

Αλλά και τα ναυτεργατικά σωματεία με καταγγελίες όπως: "Υποπτες συναλλαγές στην Ακτοπλοΐα", δήλωναν την αντίθεσή τους στα τεκταινόμενα.

Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του προέδρου των ναυτών: "Η Κυβέρνηση και ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αξιοποιώντας ένα διεφθαρμένο καθεστώς μέσα σε δύο χρόνια απομάκρυναν βίαια και εξόντωσαν δεκάδες ναυτιλιακές εταιρείες που επί δεκαετίες δραστηριοποιούνταν στο χώρο της ακτοπλοΐας". Αυτά δεν τα λέει κάποιο κόμμα, τα λέει ένας πρόεδρος ναυτεργατικού σωματείου.

Ο μόνος που δεν ενοχλιόταν απ' όλη αυτήν την κατάσταση ήταν ο κ. Σουμάκης. Ήταν τέτοια η στάση του, ώστε -το διάβασα από τα Πρακτικά- ο συνάδελφος κ. Νεράντζης κατά τη συζήτηση επερώτησης για την ακτοπλοΐα στις 11 Οκτωβρίου 1999, άφησε να εννοηθεί ότι ο κ. Σουμάκης είχε αφασία.

Πράγματι, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είχε αφασία για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης που εξάλλου αποδείχθηκε με το ναυάγιο, για το χρεοκοπημένο NAT, για την αξιο-

κρατία στο Λιμενικό Σώμα, για την απορρόφηση των ανέργων, αλλά και για την ανάγκη να πάρει μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του ποντοπόρου ελληνικού πλοίου.

Κύριε Νεράντζη, ο κ. Σουμάκης δεν είχε αφασία, αλλά ήξερε τι έκανε και συνειδητά μεθόδευσε το μονοπώλιο της "MINOAN FLYING DOLPHINS" στο Αιγαίο, βοηθούμενος από το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου, τον κ. Τσουρουμπλή, που ήταν πρόεδρος της Γ.Ε.Α.Σ.

Κύριοι συνάδελφοι, τη δημιουργία του μονοπωλίου στην ακτοπλοία, την ανάγκη απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών γραμμών και του ναυτολογίου επεσήμαναν επίσης σε εκείνη την επερώτηση οι συνάδελφοι κύριοι Τζωάννος, Μελάς, Καλός, η κ. Μπακογιάννη, αλλά και ο επίτιμος Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Μητσοτάκης, ο οποίος θυμάμαι σας έλεγε, δίχως να παίρνει απάντηση: "Μα, πόσο καιρό ακόμα θα είναι αιχμάλωτη η Κρήτη στα μονοπώλια";

Συγκεκριμένες προτάσεις για την απελευθέρωση της ακτοπλοίας καταθέσαμε τότε αλλά και στη συνέχεια το περασμένο καλοκαίρι στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Εγώ προσωπικά κατέθεσα συγκεκριμένες προτάσεις και είχαμε μια πολύ καλή συνεργασία με τον κ. Παπουτσή.

Μετά την εδραίωσή της η "MINOAN FLYING DOLPHINS", ιδιαίτερα τον τελευταίο χρόνο, συμπεριφερόταν σαν κράτος εν κράτη.

Ο αυταρχισμός του κ. Σφηνιά δεν είχε όρια. Οι δηλώσεις όπως "θα κλείσουν τα μπακάκια και θα δουλέψουν μόνο τα σουπερ-μάρκετ", αλλά και η άρνησή του να εφαρμόσει ακόμα και την απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπουτσή όσον αφορά το ωράριο εργασίας των ναυτεργατών που υπηρετούν στα ταχύπλοα, έδειχνε, ότι στηριζόταν σε γερές πλάτες, πάνω από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Χαρακτηριστική περίπτωση του αυταρχισμού και της ηγεμονικής συμπεριφοράς των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" ήταν επίσης η άρνηση πληρωμής των δεδουλευμένων υπερωριών των ναυτεργατών. Εγώ επιβάλλω τους κανονισμούς έλεγε στους ναυτεργάτες. Χρειάστηκε να απεργήσουν οι ναυτικοί το περασμένο καλοκαίρι για να πάρουν τα λεφτά τους από την "MINOAN FLYING DOLPHINS". Δεν έχει ξαναγίνει κάτι τέτοιο, είναι πρωτόκουστο, ήμουν και εγώ συνδικαλιστής στην Ένωση πλοιάρχων για οκτώ χρόνια. Τώρα τους έχει πιάσει πόνος για τους ναυτεργάτες και βγαίνουν και κάνουν ανακοινώσεις ολοσέλιδες οι εκπρόσωποι της "MINOAN FLYING DOLPHINS".

Οι θέσεις της "MINOAN FLYING DOLPHINS" και ιδιαίτερα του κ. Π. Σφηνιά για το νέο πλαίσιο της ακτοπλοίας φανερώνουν τους αυταρχικούς στόχους τους. Ο κ. Σφηνιάς ζήτησε εγγράφως στις 2 Αυγούστου 2000, ελεύθερες συνθέσεις των πληρωμάτων. Δηλαδή να ναυτολογούνται και οι αλλοδαποί στα πλοία της ακτοπλοίας. Ζήτησε ελεύθερη δραστηριότητα που δεν θα περιοριζόταν από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες. Δηλαδή, να ταξιδεύουν τα πλοία στο Αιγαίο με εννέα, δέκα και έντεκα μποφόρ. Ζήτησε ελεύθερη χρονική διάρκεια ζωής του κάθε πλοίου. Δηλαδή να ταξιδεύουν ανενόχλητα στο Αιγαίο τα γερασμένα σαπιοκάραβα της "MINOAN FLYING DOLPHINS" ανεξάρτητα της ηλικίας τους. Αυτοί είναι οι στόχοι που δεν έκρυψαν οι "ψυχροσώστες" της "MINOAN FLYING DOLPHINS".

Θα καταθέσω στα Πρακτικά της έγγραφες προτάσεις του κ. Σφηνιά για να δείτε ποιός είναι αυτός που πονάει τους ναυτεργάτες.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθ. Βαρίνος καταθέτει για τα Πρακτικά τις προτάσεις της "MINOAN FLYING DOLPHINS", οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ένα ακόμα "αστέρι" που έφερε στην επικαιρότητα το ναυάγιο του "EX. SAMINA", έπαιξε σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του επικίνδυνου και ύποπτου καθεστώτος στην ακτοπλοία.

Στις 8 Σεπτεμβρίου 1999, κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου του ΥΕΝ απεκάλυπτα απ' αυτό το Βήμα, ότι ο Αρχιπλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος κ. Δαμιανός Δουμάνης αποστρατεύθηκε με αίτησή του το 1995, μετά από επιβολή φυλάκισης τριάντα ημερών για ανάρμοστη συμπεριφορά και εξύβριση του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος. Στα τέλη του 1996, δηλαδή λίγους

μήνες μετά την τοποθέτηση του κ. Σουμάκη στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ο κύριος Υπουργός τον επανέφερε στο Λιμενικό Σώμα σαν μόνιμο εξ' εφέδρων. Και τώρα -έλεγα- με μιά φωτογραφική διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 15, που έχει διατυπωθεί με μαεστρία, ώστε να μη μπορεί να χρησιμοποιηθεί από κανέναν άλλο αξιωματικό του Λιμενικού Σώματος, τον επανέφερε στην επετηρίδα. Δεν υπάρχει προηγούμενο τέτοιας φωτογραφικής και χαρακτηριστικής διάταξης στην ιστορία του Κοινοβουλίου. Μόνο τον αριθμό του πηλικίου του δεν γράψατε στη διάταξη, κύριε Υπουργέ. Ο συγκεκριμένος αρχιπλοίαρχος είναι χημικός με γνώσεις στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, όμως έχει τοποθετηθεί προϊστάμενος στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, όπου είναι χρήσιμες οι γνώσεις των ναυπηγών και μηχανολόγων. Αυτά έλεγα τότε. Στη συνέχεια ο Υπουργός απέσυρε τη διάταξη λέγοντας εδώ ότι σέβεται τη γνώμη των συναδέλφων. Όμως μετά με άλλον τρόπο και μεθοδευμένα παρέκαμψε τη Βουλή και τον επανέφερε στην επετηρίδα του Λιμενικού Σώματος. Είναι η μοναδική περίπτωση στην ιστορία του Λιμενικού Σώματος που επανέρχεται στην επετηρίδα αξιωματικός που είχε παραιτηθεί από το Σώμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ πολύ να τελειώσετε την ομιλία σας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ : Αμέσως, κύριε Πρόεδρε.

Πάντως η παρουσία του κ. Δουμάνη στην Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων δεν είναι τυχαία. Ο ρόλος του κ. Δουμάνη και ο τρόπος χορήγησης των πιστοποιητικών αξιοπλοίας για τα πλοία της ακτοπλοίας πρέπει να διερευνηθούν.

Η εμμονή του κ. Σουμάκη να ικανοποιήσει το συγκεκριμένο αξιωματικό είναι περίεργη και ύποπτη. Να μας εξηγήσετε γιατί επιμένετε κατ' αυτόν τον τρόπο και γιατί εξαπατήσατε τη Βουλή και τον επαναφέρατε στην επετηρίδα του Λιμενικού Σώματος.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους πιστεύω ότι πρέπει να συσταθεί Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή της Βουλής και καλώς τους Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ να ψηφίσουν κατά συνειδήσεως.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Κύριοι συνάδελφοι, η παραβίαση του χρόνου είναι εις βάρος των Βουλευτών που έχουν εγγραφεί για να μιλήσουν. Σας πληροφορώ ότι, όπως είναι ο χρόνος κατανεμημένος, δεν θα μιλήσει κανένας από τους Βουλευτές που έχουν εγγραφεί για να μιλήσουν.

Σας παρακαλώ να τηρηθεί ο χρόνος από εδώ και πέρα απαρέγκλιτα.

Ο κ. Πυθαγόρας Βαρδίκος έχει το λόγο.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ : Ας επανέλθουμε στη συζήτηση για την πρόταση Εξεταστικής Επιτροπής κατά της Κυβέρνησης και των ευθυνών της, γιατί ακούγοντας τον κ. Βαρίνο, νόμιζα πως η Εξεταστική Επιτροπή είναι για τον κ. Σφηνιά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σύνολο των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας ζητάει Εξεταστική Επιτροπή. Την αφορμή την έδωσε το τραγικό πολύνεκρο ναυάγιο που βύθισε τη χώρα στο πένθος, πένθος που ιδιαίτερα νιώσαμε και στο νομό μου, μια που ήταν ο τελικός προορισμός αυτού του πλοίου στον οποίο δεν έφθασε ποτέ.

Δεν θα συμφωνήσουμε στη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Αν υπήρχαν πολιτικές ευθύνες της Κυβέρνησης, θα τις είχατε αναζητήσει και δεν θα περιμένετε το ναυάγιο για να τις ζητήσετε. Θα απαντήσουμε όμως σε όλα τα ερωτήματα.

Για τις άδειες σκοπιμότητας επώθησαν αρκετά από τον κ. Βλασσόπουλο. Εγώ μόνο θα πω σε όσους ενδεχομένως θα ήθελαν να ρωτήσουν, γιατί δεν δόθηκε γραμμή για Κρήτη στον κ. Παναγόπουλο, που τη ζητούσε, πως δεν είναι πάντα η θεωρία της διαπλοκής που μπορεί να εξηγήσει όλα τα πράγματα και ακόμη να πω πως αυτά τα μονοπώλια και δεν είναι μόνο η Κρήτη είναι και η Μυτιλήνη, κρατάνε χρόνια. Κρατούσαν και την περίοδο '89-'93, αλλά δεν είχαν ενοχλήσει. Ενόχλησαν τώρα με τον κ. Σουμάκη ή μετά το ναυάγιο.

Υπήρξαμε και εμείς θύματα αυτής της κατάστασης, γιατί στη γραμμή της Ικαρίας και της Σάμου ήταν πλοία μόνο αυτής της εταιρείας. Υποστήκαμε αρκετά, αλλά επειδή θέλω να είμαι δίκαιος, υπήρξε και μια έκπτωση 20% στα εισιτήρια μετά τον Ιού-

λιο, στην αιχμή της τουριστικής περιόδου, μετά τις φωτιές στη Σάμο.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Τα παίρνουν πίσω τώρα με την αύξηση.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Για την εκπαίδευση των πληρωμάτων. Θέλω να κάνω μια αναφορά, ένα μνημόσυνο σε ένα φίλο μου, γιατί πέρασε η άποψη ότι το πλήρωμα βγήκε στεγνό στο λιμάνι της Πάρου. Συνόδευσαν το λωστρόμο στον τάφο του. Χάθηκε όταν γύρισε για να ξαναπαίρει και άλλους έχοντας γλιτώσει την πρώτη φορά αρκετούς.

Με το ν. 2638/98, "Οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης", υπήρξαν νέα εκπαιδευτικά προγράμματα. Υπήρξαν αλλαγές στα προσόντα των εκπαιδευτικών, έγιναν νέες εγκαταστάσεις, βελτιώθηκαν οι παλιές και εφοδιάστηκε η ναυτική εκπαίδευση σύγχρονο τεχνολογικό ηλεκτρονικό εξοπλισμό.

Για την τήρηση και τον έλεγχο της εθνικής νομοθεσίας και των κοινοτικών οδηγιών έχω να πω, και αυτό κατ'εξοχήν είναι προστασία των ταξιδιωτών, για το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πού υπάρχει αυτό;

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Δεν υπάρχει;

Γνωρίζετε πολύ καλά τη λυσασμένη αντίδραση, τόσο των εφοπλιστών όσο και των πρακτόρων. Τώρα έχουν μπει στο χορό και οι μικροπράκτορες γιατί, θα μπουν και αυτοί σε λίγο σ' αυτό το σύστημα. Όσοι είμαστε νησιώτες, ξέρουμε ότι ταξιδεύαμε χίλιοι και δηλώνομασταν εκατό. Και δεν ήταν μόνο η φοροδιαφυγή ήταν και το 35% του δημοσίου που παρακρατείτο με το σύστημα αυτό.

Σε συνδυασμό με τους φετινούς αυστηρούς ελέγχους που δεν περίμεναν το ναυάγιο για να γίνουν, περιόρισαν πάρα πολύ το φαινόμενο των υπεράριθμων επιβατών, έτσι ώστε να γνωρίζουμε σήμερα, με απόκλιση 1%-2%, τον ακριβή αριθμό των επιβατών στο πλοίο και με τα νέα συστήματα ελέγχου που θα τοποθετηθούν στα λιμάνια (check in) θα γνωρίζουμε ακριβώς και ποιοι θα ταξιδεύουν.

Διότι το "πόσοι" το ξέρουμε ήδη. Στο "ποιοι" πάει το "θα". Ε, δεν γίνονται όλα αμέσως.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Έχουμε δέκα χρόνια ακόμα!

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Όχι, κύριε Παυλίδη. Πολύ λίγο διάστημα, μερικούς μήνες ακόμα.

Ρυθμίστηκε από τον Ιούλιο και εφαρμόζεται κανονικά το ωράριο των πληρωμάτων στα ταχύπλοα σύμφωνα με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές προδιαγραφές για την ασφάλεια. Τρία χρόνια το συζητούσαν. Και πάρθηκαν ένα σωρό πιο μικρά μέτρα, που δεν μας παίρνει ο χρόνος να τα αναφέρουμε. Στην ΓΕΑΣ μετέχει η ΕΝΑΕ, μετέχει η ΚΕΔΚΕ, μετέχει το Ναυτικό και Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο.

Θέλω να πω μόνο δυο λόγια για την περίφημη κοινοτική οδηγία, την EUROCOLAS για τα επίπεδα ασφαλείας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, η οποία σημειωτέον αφορά πλοία που έχουν ναυπηγηθεί από την 1-1-1940. Ναι, υπήρξαν οκτώ πλοία που έπρεπε να εξαιρεθούν -δεν ήταν το "ΣΑΜΙΝΑ" μέσα σε αυτά τα οκτώ- αλλά είχε δοθεί περίοδος προσαρμογής μέχρι το 2008, οπότε και τα οκτώ θα είχαν αποσυρθεί λόγω τριακονταετηστείας. Άρα με αυτήν την οδηγία για τη χώρα μας, για τα πλοία μας, δεν υπήρχε κανένα απολύτως πρόβλημα.

Και αυτό έγινε γιατί και το Συμβούλιο και η Επιτροπή από το 1996 αναγνώρισαν ότι στην Ελλάδα παίρνονται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας, όπως είναι η τριακονταετηστεία, οι δυο μηχανές, οι δυο έλικες, η πρωραία έλικα και η απαγόρευση του απόπλου όταν τα μποφόρ είναι οκτώ ή εννιά, κάτι που δεν συμβαίνει έξω, γιατί έξω υπογράφει ο καπετάνιος και το πλοίο φεύγει.

Για την οργάνωση και λειτουργία των λιμανιών μας -είναι ερωτήματα μέσα από την αίτηση των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας- μόνο τυφλοί ή εθελοντές τυφλοί δεν θα μπορούσαν να δουν ότι έγιναν, γίνονται και θα γίνουν, δεν μπορούν να τελειώσουν όλα, σημαντικές προσπάθειες. Το παράδειγμα του νομού μου νομίζω ότι είναι χαρακτηριστικό. Σε πέντε λιμάνια προσεγγίζουν πλοία της γραμμής. Στους Φούρνους έχει δημοπρατηθεί νέο λιμάνι. Στον Άγιο Κήρυκο έχει επεκταθεί ο προσήνεμος μώλος και έχει διαμορφωθεί χερσαία ζώνη για να είναι α-

σφαλισμένο το λιμάνι. Στον Εύδηλο έχει επεκταθεί ο προσήνεμος μώλος και έχει δημοπρατηθεί η διαμόρφωση της χερσαίας ζώνης. Στο Καρλόβασι κατασκευάζεται λιμάνι που τριπλασιάζει τη λιμενολεκάνη του σημερινού και στο Βαθύ κατασκευάζουν καινούριο λιμάνι στο Μαλαγάρι.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Γιατί ξεσηκώθηκαν οι συμπατριώτες σας;

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Την επόμενη φορά θα σας ρωτήσω τι θα λέω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, μην απαντάτε, κύριε Βαρδίκο. Συνεχίστε την τοποθέτησή σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Γιατί ξεσηκώθηκαν οι συμπατριώτες σας;

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Ήμουν και εγώ μαζί τους, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Γιατί, λέω;

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Θα το ακούσετε σε λίγο. Ούτε σκυλεύουμε νεκρούς ούτε εκμεταλλευόμαστε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, όπως και σας, κύριε Παυλίδη. Θέλετε να σας διακόψουν και σας όταν θα είστε επί του Βήματος;

Συνεχίστε, κύριε Βαρδίκο.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Αλήθεια, γιατί τόσοι διακοψίες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεχίστε, σας παρακαλώ, γιατί ο χρόνος σας έχει τελειώσει.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Υλοποιείται η πρώτη φάση του ολοκληρωμένου συστήματος θαλάσσιας κυκλοφορίας με το Β' ΚΠΣ για τον Αργοσαρωνικό και το Ιόνιο και με το Γ' ΚΠΣ για το Αιγαίο. Θα διευκολύνεται η θαλάσσια κυκλοφορία και θα βελτιώνονται οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

Και θέλω να πω δύο κουβέντες για το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης. Εκεί υπάρχει νέο τηλεπικοινωνιακό υλικό και μόνιμο και καλά εκπαιδευμένο προσωπικό. Στις 10.20' το "S.O.S.", στις 10.21' ξεκινούσε η κινητοποίηση. Έμεινε έκθαμβο το πανελλήνιο από την προσφορά και τον ηρωισμό των Παριανών ψαράδων, τους ευγνώμων, γιατί γλύτωσαν μεταξύ των άλλων και πολλούς συμπατριώτες μου, όμως κάποιοι τους κινητοποίησαν, κάποιοι τους ειδοποίησαν μεθοδικά, γρήγορα και αποτελεσματικά και με σχέδιο που προϋπήρχε και δεν ήταν μόνοι τους. Ήταν το Λιμενικό, ήταν το Πολεμικό Ναυτικό, ήταν τα παραπλέοντα σκάφη.

Τη μακριά εκείνη νύχτα ξενύχτησα στο κέντρο συντονισμού του Υ.Ε.Ν. και με τα μάτια μου είδα δίπλα δίπλα τον αξιωματικό του Λιμενικού με τον αξιωματικό της Αεροπορίας, για να ακούει ο ένας τι λέει ο άλλος και τι διαταγές παίρνει. Με μεγάλη μου έκπληξη είδα ότι αυτός είναι ένας από τους λόγους που ζητάτε την Εξεταστική Επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, ζητάτε τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Το θέμα το εξετάζει ειδικός εφέτης-ανακριτής. Εμείς ψηφίσαμε την ταχεία εκδίκαση τέτοιων υποθέσεων, ενώ εσείς όχι. Με την Εξεταστική Επιτροπή θα εξασφαλίσουμε για δύο-τρεις μήνες τα παράθυρα, τα πρωτοσέλιδα, θα διοχετεύουμε πληροφορίες αριστερά και δεξιά. Και είναι γνωστό ότι στο τέλος, όποια και αν είναι η κατάληξη, εσείς θα βγάλετε το δικό σας πόρισμα, εμείς το δικό μας και έτσι θα είμαστε όλοι καλά και οι άλλοι χειρότερα.

Αγαπητοί συνάδελφοι, τις πλειοψηφίες, που σας επέτρεπαν άλλες φορές να συστήνετε εξεταστικές επιτροπές, να παραπέμπετε στα δικαστήρια και να ποινικοποιείτε την πολιτική ζωή, δεν τις διαθέτετε σήμερα.

Σήμερα προέχει να αναστηλώσουμε το γόητρο της ελληνικής ακτοπλοΐας, που έχει τρωθεί άδικα, να αποκαταστήσουμε τον Έλληνα ναυτικό και το ελληνικό πλοίο, να στηρίξουμε ψυχολογικά τους επιζήσαντες, να φροντίσουμε τους συγγενείς των αδικοχαμένων θυμάτων και να αντιμετωπίσουμε με όσο γίνεται μεγαλύτερη σοβαρότητα τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν όχι μόνο στα μικρότερα νησιά, αλλά και στα μεγαλύτερα, με την απελευθέρωση που έρχεται. Γιατί σε όλα πρέπει να εξασφαλίσουμε αξιοπιστη, σύγχρονη και ασφαλή ακτοπλοΐα, απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική τους ανάπτυξη και την εθνική τους επιβίωση. Αυτό θα εί-

ναι το καλύτερο μνημόσυνο για τα ογδόντα θύματα και η καλύτερη προσφορά για τους νησιώτες που πηγαionoερχόμαστε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Βουλευτές κύριοι Κάρολος Παπούλιας και Αθανάσιος Γιαννόπουλος ζητούν άδεια για ολιγοήμερη απουσία τους στο εξωτερικό.

Εγκρίνει το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το Σώμα ενέκρινε.

Ο κ. Παυλίδης έχει το λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανεβαίνω στο Βήμα προκειμένου να σας ομιλήσω κατ' αρχήν με την ιδιότητα του νησιώτη Βουλευτή, του Βουλευτή Δωδεκανήσου και μετά με την ιδιότητα Βουλευτή που ανήκει στη Νέα Δημοκρατία, ο οποίος είχε την τιμή για κάποιο διάστημα να προϊσταται ενός μεγάλου ελληνικού Υπουργείου, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Με αυτές τις σκέψεις έχω να διατυπώσω μία απορία: Είναι δυνατόν η ελληνική Κυβέρνηση, της οποίας προϊστάται Βουλευτής Πειραιώς και Νήσων, ο κ. Σημίτης, να αρνείται τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής προκειμένου εμείς οι Έλληνες, ο λαός της θάλασσας, να ερευνήσουμε τα αίτια ενός τραγικού συμβάντος, ενός ναυαγίου που κόστισε τη ζωή πλέον των ογδόντα συμπατριωτών μας;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Δεν ζητάτε αυτό.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Συνάδελφοι μου υπενθυμίζουν ότι δεν ζητάμε αυτό. Αυτό θα είναι το τελικό.

Κύριοι συνάδελφοι, μην επιχειρείτε δικολαβικά να απομακρυνθείτε από το αντικείμενο. Γιατί συνεδριάζουμε σήμερα; Ναυάγιο έγινε. Πλέον των ογδόντα ανθρώπων έχασαν τη ζωή τους. Διαφορετικά εσείς από τη θέση που κάθεσθε...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

... και εγώ από του Βήματος δεν θα ομιλούσαμε.

Τα ναυάγια συμβαίνουν. Και σε μία χώρα σαν τη δική μας, με την πολυνησία που έχουμε και με το μεγάλο εμπορικό μας στόλο, είναι φυσικό να συμβαίνουν. Αυτά λέγει η στατιστική, αυτά λέγει η ζωή. Το πρόβλημα είναι πώς θα μειώσουμε τον αριθμό τους, πώς θα τα αποφύγουμε και, εν πάση περιπτώσει, πώς θα διδαχθούμε από τέτοιες τραγωδίες. Γιατί περί τραγωδίας πρόκειται.

Και ως μην επιχειρείτε σήμερα, αγαπητοί συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., να εξωραΐσετε τα πράγματα. Ενδιαφέρει και εσάς. Είστε και εσείς ταξιδιώτες. Είστε και εσείς Ελληνόπουλα, όπως είμαστε και εμείς οι νησιώτες.

Σήμερα θα ανέμενα ο κύριος Πρόεδρος της Κυβερνήσεως να είχε τον πρώτο λόγο και μετά να ακολουθούσαμε εμείς. Ο κ. Σημίτης είναι και πάλι απών. Όμως, παρόντος και του Υπουργού, έχω να του πω: γιατί δεν αξιοποιήσατε το 142 Α του Κανονισμού της Βουλής, να ανακοινώσετε, να ενημερώσετε; Μας αναγκάσατε να περιορισθούμε στην επίκαιρη ερώτηση, δεκαπέντε λεπτά για την ζωή τόσων Ελλήνων. Και έτσι, με αυτές τις προδιαγραφές, αναγκάζομαι και εγώ σήμερα να αναφερθώ σε όσα πλέον το τυπικό των διαδικασιών της Βουλής μας αναγκάζει να ακολουθήσουμε.

Η επιστολή που μου έστειλε ο Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Γεϊτονας λέει ότι σήμερα θα ασχοληθούμε με την ασφάλεια στην ακτοπλοία. Αναγκαστικά και εγώ θα περιορισθώ σε αυτό. Έχω να ρωτήσω: Υπάρχουν ευθύνες, αν αυτή η ασφάλεια είναι περιορισμένη; Κατά την άποψή μου ναι. Και ευθύνες βεβαίως δεν θα επιρρίψουμε σε κάποιους λιμενικούς, γιατί δεν δέχομαι τη θεωρία πως όλοι οι λιμενικοί είναι ανίκανοι, ούτε σε κάποιους ναυτικούς, γιατί επίσης δεν αποδέχομαι τη θεωρία πως όλοι είναι ακατάλληλοι, ασυνείδητοι. Λάθος! Εμείς τους έχουμε κάθε μέρα κοντά μας. Είναι άνθρωποι τόλμης, αποφασιστικότητας και αυτοθυσίας και οι μεν και οι δε. Όμως εσείς, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να μας απαντήσετε, αν έχετε ευθύνη για την καθυστέρηση προμήθειας της χώρας μας αυτών των περιφήμων ελικοπτέρων των λεγομένων "παντός καιρού".

Ξεκίνησε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η προσπάθεια από

το 1991, επί ημερών μου. Επεχείρησα να εντάξω αυτήν την προμήθεια στο πρόγραμμα προστασίας αλιευτικών πόρων. Δεν πέτυχε. Το εντάξαμε στο INTERREG. Από το 1993, τα προμηθευτήκατε το 1998. Έξι χρόνια καθυστέρηση. Γιατί; Δεν υπάρχει ευθύνη; Κάνατε διαγωνισμό. Αναγκασθήκατε, με τα όσα συμφέροντα εμφανίζονται σ' αυτές τις περιπτώσεις, να ακυρώσετε επί κ. Σφυρίου το διαγωνισμό, με ένα περίεργο Αρχηγό Λιμενικού να παρεμβαίνει στις προμήθειες, να βγάζει στον αέρα στον Τράγκα το φάκελο προμηθειών. Εσείς, το ΠΑΣΟΚ, απαθείς.

Κύριοι συνάδελφοι, το ελικοπτερο τέτοιου είδους είναι μία καθημερινή υπόθεση για τη διάσωση. Θυμάμαι ότι το πλοίο "ΩΚΕΑΝΟΣ" στις 2 Αυγούστου 1991 εξέπεμψε σήμα κινδύνου ανοικτά του Κέιπ Τάουν. "ΩΚΕΑΝΟΣ" στον ωκεανό, βουνά τα κύματα, αγριάδα η θάλασσα, πεντακόσιοι εβδομήντα επιβαίνοντες. Ούτε ένας δεν χάθηκε. Τα νοτιοαφρικάνικα ελικοπτερα έσωσαν διακόσιους και οι υπόλοιποι δι' ιδίων μέσων του πλοίου. Και με αυτή την πρακτική είπαμε και εμείς πως ό,τι δεν έχουμε, να το αποκτήσουμε. Κάνατε επτά χρόνια και μας τα φέρατε μισά. Και μη μας πείτε ότι αρνήθηκαν ελληνικά πληρώματα, Έλληνες πιλότοι να μπουν σε ελικοπτερα και μη "PUMA" για να φωτίζουν τη θάλασσα. Δεν το δέχομαι για Έλληνες αξιωματικούς. Δεν έχετε λοιπόν ευθύνη για την τόσο καθυστέρηση στην προμήθεια των ελικοπτέρων;

Μιλάμε για συστήματα τα οποία δεν σας περιγράφουν. Το περίφημο "VTS" για την ασφάλεια της ακτοπλοΐας, κύριε Κοινοβουλευτικέ Εκπρόσωπε του ΠΑ.ΣΟ.Κ., είναι ελληνική έμπνευση. Το 1991, στη Ρόδο, προετάθη στην Κοινότητα, έγινε αποδεκτό και στην ανακοίνωσή της, κύριε Υπουργέ, η Κοινότητα, η Κομισιόν, της οποίας υπήρξατε μέλος, για τις ασφαλείς θάλασσες το προβάλλει σαν μέσο που πρέπει οπωσδήποτε να αναπτυχθεί από το 1993. Και προέκταση αυτού είναι ο κανονισμός 1489/1997 και για την αλιεία, για τα αλιευτικά. Τι κανάτε γι' αυτό; Δεν υπάρχει και εδώ υπεύθυνος;

Η μόνη δραστηριότητα, στην οποία η Ελλάδα έχει πρωτοβουλίες είναι η ναυτιλία. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση καταφέραμε να προβάλουμε και να επιβάλουμε. Από κει και πέρα, εσείς καμία ευθύνη για την ανυπαρξία του συστήματος;

Να πάμε παραπέρα. Καυχάσθε ότι αρχίσατε να κάνετε εφαρμογή του περιήμου συστήματος κλεισίματος θέσεων ηλεκτρονικά στα καράβια μας. Το ξεκινήσαμε εμείς. Το 1991, κύριοι συνάδελφοι, 152 εκατομμύρια, κοινοτικό χρήμα, διά του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, δόθηκαν για να αντιγράψουμε το "Γαλιλαίο" της Ολυμπιακής, το οποίο προέβλεπε μη υπεραριθμούς. Έχουν τα αεροπλάνα υπεραριθμούς; Γιατί να έχουν τα καράβια; Εχρηιάζοντο απλές εγκαταστάσεις στα λιμάνια μας. Απολύτως τίποτε δεν έγινε.

Έχω στα χέρια μου, κύριοι συνάδελφοι, την οδηγία 9564 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 8.12.1995, η οποία προέβλεπε ότι μέχρι 1η Ιανουαρίου 1997 τα κράτη μέλη, η Ελλάδα εν προκειμένω -η Ελλάς που έχει προπάντων το πρόβλημα, διότι ποιος το έχει, το Βέλγιο ή το Λουξεμβούργο;- να έχουν ληφθεί όλες "οι νομοθετικές, κανονιστικές διατάξεις" για το πώς θα λειτουργήσει το σύστημα. Πού είναι; Δεν υπάρχει υπεύθυνος γι' αυτό; Αυτά είναι μέτρα για την ασφάλεια της ακτοπλοΐας, για να ταξιδεύουν τα Ελληνόπουλα και οι φιλοξενούμενοί μας εν ασφαλεία. Απουσιάζουν όλα!

Πάμε τώρα σε άλλη οδηγία, στην 9818 της 17ης Μαρτίου 1998. Η περίφημη EUROSOLAS. Μετά από ένα ναυάγιο βγήκε στην επιφάνεια και ήσασταν, μου φαίνεται, τότε στην Κομισιόν εσείς. Είστε ικανοποιημένος για το πως ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας παρακολούθησε την έγκαιρη εφαρμογή της; Μας καταδικάσατε στην απομόνωση, γιατί στο δώδεκα και ένα πήρατε είδηση πως κάποια καράβια είχαν ακόμη ελλείψεις; Και θριαμβολογείτε ότι εφαρμόσατε τη διάταξη! Πότε;

Φτάνω στο τελευταίο θέμα, κύριοι, και κλείνω. Σας είπα πως θα μιλήσω σαν πρώην Υπουργός, σαν Βουλευτής νησιώτης. Κύριε Υπουργέ, παίξατε άσχημο παιχνίδι επιχειρώντας να καλύψετε το θρήνο με μία άνευ περιεχομένου ανακοίνωση. Πρόωρη άρση του καμποτάζ.

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

Γνωρίζετε ότι στο κόμμα σας υπάρχουν διαφωνίες καθόσον αφορά αυτή την απόφασή σας. Επιμένω επί της ανάγκης διατηρήσεως και σας θυμίζω ότι ο προκάτοχός σας κάλεσε στο γραφείο τους Ευρωβουλευτές σας και ενημέρωσε και εσάς, ώστε να ζητηθεί η παράταση, γιατί, κύριοι, το καμποτάζ, που είναι μια οικονομικού χαρακτήρος απόφαση, δεν έχει καμία σχέση με την ασφάλεια των πλοίων.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ : Ποιος προκάτοχος;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Ποιος εμπόδιζε τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να κάνει ό,τι έκανε προχθές, να εκδώσει, δηλαδή, νέες άδειες σκοπιμότητας; Κανένας. Το καμποτάζ τον εμπόδιζε; Και τις εκδώσατε μάλιστα άμεσα.

Αυτή την ώρα που μιλάμε, κύριοι συνάδελφοι, συνεδριάζει το Νομαρχιακό Συμβούλιο Δωδεκανήσου κατά αποφάσεώς σας, η οποία παγίδευσε έναν καλό ναυτιλιακό επιχειρηματία να βγάλει καράβι στο Αιγαίο. Με το καμποτάζ εν ισχύ το εκάματε αυτό. Ερωτώ δε, αν έρετε το καμποτάζ, κύριε Υπουργέ, ποια είναι η μελέτη επί των εκ της αποφάσεως σας συνεπειών; Λόγια στον αέρα για να καλύψουμε το "ΣΑΜΙΝΑ", για να καλύψουμε την εντύπωση του θρήνου.

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

Όσον αφορά το μονοπώλιο, ασφαλώς θα θυμάστε κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Κύριε Παυλίδη, τελειώστε, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Δώστε μου μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Ολοκληρώστε με μία φράση.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Μισό λεπτό. Απευθύνομαι και σε σας, διότι είσθε παλιός Βουλευτής.

Παράφωρος ο έρωτας του ΠΑΣΟΚ με τις μπίζνες στο Αιγαίο. Ξεκίνησε με την "Ελληνική Ακτοπορεία", τη θυμάσθε, φαλίσσε και επικεφαλής ευρέθη υπόδικος και καταδικάστηκε σε δύο χρόνια φυλακή, πρωτοδικώς.

Θυμάσθε κύριοι συνάδελφοι, την "Εταιρεία Αναπτύξεως Αιγαίου"; Κοσκωτάς ο τότε ευνοούμενός σας. Γι' αυτόν τον ιδρύατε και μάλιστα διά νόμου. Τελευταία στιγμή την πρόλαβε ο τότε Πρόεδρος της Βουλής και δεν εψηφίσθη το νομοσχέδιο. Φτάσαμε στη "MINOAN FLYING DOLPHINS". Δεν ήταν τυχαίος ο γιγαντισμός. Ήταν το σχέδιο. Νέος ακτοπλοϊκός χάρτης. Επισημοποιημένο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ να τελειώσετε. Ο χρόνος σας έχει περάσει. Έχετε μιλήσει ήδη δύο λεπτά παραπάνω. Σεβαστείτε και τους συναδέλφους.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Ολοκληρώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Όχι ολοκληρώνετε, να τελειώσετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Κύριοι συνάδελφοι, σήμερα προ ποιας καταστάσεως βρισκόμαστε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Κύριε Παυλίδη, μη με υποχρεώσετε να προβώ σε άλλα μέτρα. Σας παρακαλώ. Είπατε μισό λεπτό, σας έδωσα ένα. Σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Μια φράση, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Με μια φράση τελειώστε, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Βρισκόμαστε προ της καταστάσεως να προτείνει η Νέα Δημοκρατία τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Θα αποσιεστούν ευθύνες από τους μη έχοντες, αλλά θα επιρριφθούν ευθύνες επί των εχόντων. Και αυτό το έχει ανάγκη προ πάντων η νησιωτική Ελλάδα. Ούτε οι εταιρείες ούτε ο διοικητικός φορέας. Εμείς οι νησιώτες σας το ζητούμε, κύριοι συνάδελφοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Λυπάμαι πολύ. Ο καθένας σκέφτεται τον εαυτό του μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα.

Ο κ. Παπαγεωργίου έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ : Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Βουλευτές, ασφαλώς οι συνάδελφοί μου και ο κύριος Υπουργός αναφέρθηκαν και θα αναφερθούν στα συγκεκριμένα ερωτήματα. Εγώ προσωπικά, σαν νέος Βουλευτής, θέλω να καταθέσω τις γενικότερες σκέψεις μου, πιστεύοντας ότι θα ήταν και αυτό μια ουσιαστική συμβολή στον προβληματισμό όλων μας.

Σχετικά με το αίτημα της Νέας Δημοκρατίας για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, ενώ κατά την άποψή μου στερείται ουσιαστικού υποβάθρου, νομίζω ότι η σημερινή συζήτηση που προκλήθηκε χάρη σ' αυτό μπορεί να θεωρηθεί χρήσιμη μονάχα γιατί μας δίνει τη δυνατότητα σαν Βουλή, αλλά και δια της Βουλής και των αντιπροσώπων του ελληνικού λαού να εκφράσει και ο ελληνικός λαός την οδύνη του και τα αισθήματα τιμής, που ανήκουν στους αδικωμένους.

Επίσης, κατά την ταπεινή μου άποψη, είναι χρήσιμη η σημερινή συζήτηση, γιατί δίνεται για μια ακόμη φορά η ευκαιρία να καταδειχθεί ότι η Νέα Δημοκρατία προσπαθεί να εκμεταλλευτεί, μάταια όμως και ανώφελα, το θλιβερό αυτό γεγονός, μη σεβόμενη -ως θα ώφειλε- την τραγικότητα, αλλά αν θέλετε και την ιερότητα ενός τέτοιου ζητήματος.

Είναι ασφαλώς ιδιαίτερα εύκολο να δημαγωγείς πάνω στον πόνο, την απελπισία και την ψυχική οδύνη των οικείων των θυμάτων. Δεν είναι όμως ασφαλώς πράξη πολιτικής γενναιότητας και γόνιμης άσκησης του κοινοβουλευτικού λειτουργήματος και καθήκοντος.

Η παράταξή μας και η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, αλλά και προσωπικά ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, γενναία και υπεύθυνα, όπως απαιτούσε το μέγεθος αυτού του τραγικού ατυχήματος, εξέφρασε δημόσια τη θλίψη και τη λύπη της προς τους συγγενείς των θυμάτων αυτής της πολύνεκρης τραγωδίας και τάχθηκε από την αρχή υπέρ της άμεσης, γρήγορης και ουσιαστικής δικαστικής διαλεύκανσης αυτής της υπόθεσης.

Με την ευγένεια και το σεβασμό που προκύπτει από τη σοβαρότητα των πραγμάτων αρνηθήκαμε την καλλιέργεια κλίματος που θα υπαγόρευε τις εξελίξεις και θα προκαταλάμβανε τις μελλούμενες αποφάσεις της ελληνικής δικαιοσύνης.

Όταν, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε πλήρη εξέλιξη η ευθύς αμέσως μετά το τραγικόν συμβάν αρξαμένη δικαστική έρευνα και εξέταση αυτής της υποθέσεως και μάλιστα με την κορυφαία και για την έντασή της αλλά και για την αξιοπιστία της διενέργεια της προβλεπόμενης από το ποινικό δικονομικό μας σύστημα διαδικασίας, δηλαδή με την ανάληψη της ανάκρισης από ειδικό εφέτη ανακριτή, είναι αλήθεια ότι σε τίποτα δεν θα βοηθούσε η σύσταση παράλληλα Εξεταστικής Επιτροπής.

Επειτα, η Νέα Δημοκρατία δεν φαίνεται να έχει διδαχθεί από το γεγονός ότι και σε προηγούμενες περιπτώσεις, όπως του "ΦΑΛΚΟΝ" και του "ΓΙΑΚΟΒΛΕΦ", αν και αναζητούσε τη "χίμαιρα" των πολιτικών ευθυνών, η δικαιοσύνη έχει ήδη αποφανθεί, ότι τα ατυχήματα εκείνα οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος. Και επιμένει και πάλι στην ίδια και μονότονη λογική και πρακτική.

Αλλά, ασφαλώς, στόχος της Νέας Δημοκρατίας δεν είναι η ουσιαστική έρευνα των πραγμάτων. Κάνει το παν, ώστε να δημιουργήσει θόρυβο, ένταση, να κάνει αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση στο όνομα της εκλαϊκευμένης και απλοϊκής φράσεως "σε δουλειά να βρισκόμαστε". Είναι εύκολο σήμερα να βάλει κανείς κατά πάντων και δια πάντων, να βλέπει παντού διαπλοκές, φίλους των φίλων, να δημιουργεί αίσθηση, να ανοίγει πεδία ενασχόλησης, αλλά ίσως και ρόλο και λόγο, που όμως βρίσκεται μακριά από την ουσιαστική συμβολή της στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα.

Το να ζητεί η Νέα Δημοκρατία στο κατόπι κάθε τραγωδίας τη σύσταση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής, νομίζω ότι απλά μ' αυτόν τον τρόπο τείνει χείρα βοηθείας σ' εκείνους που θέλουν να μειώσουν τη χώρα μας και στη συγκεκριμένη περίπτωση επιτυγχάνει να θίγει το γόητρο και τη φήμη των θαλάσσιων συγκοινωνιών της πατρίδας μας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τον τουρισμό και την οικονομία της χώρας μας γενικότερα.

Αντιληφθείτε επιτέλους -και είναι ίσως απλοϊκές οι σκέψεις αυτές αλλά όμως ρεαλιστικές- ότι όσο η γη κινείται, όσο υπάρ-

χουν άνθρωποι που με την προσωπική τους εποπτεία και προσοχή διαχειρίζονται και κυβερνούν τα παντός είδους μεταφορικά μέσα, όσο υπάρχουν απρόσμενες, δυσμενείς και ανυπέρβλητες καμία φορά καιρικές συνθήκες, όσο οι συνθήκες της ζωής δεν εξελίσσονται πάντοτε αίσια, βρείτε επιτέλους τη δύναμη να παραδεχθείτε με την εξωτερική του αυτού που και εσείς στο βάθος της ψυχής σας πιστεύετε, ότι ατύχημα, και ιδιαίτερα αεροπορικό ή θαλάσσιο, δεν είναι παρά το δυσάρεστο γεγονός που οφείλεται, όπως το λέει και η λέξη, στην έλλειψη τύχης, στην κακή τύχη, στην απρόσμενη κακή στιγμή, στο μοιραίο και μόνο κατ' ευφημισμό προσφωνείται το ατύχημα, ως έγκλημα.

Η κατ' επανάληψη εμμονή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στην εκμετάλλευση τέτοιων τραγικών ατυχημάτων οδηγεί στο περίπου άτοπο δεδομένο ότι στην Ελλάδα, μια χώρα κατ' εξοχήν ναυτική, που κάθε λογής πλοία διασχίζουν κάθε μέρα τις θάλασσές μας, που πλουσιοπάροχα περιβάλλουν τη χώρα μας, το να αποφασίσει κάποιος να ταξιδέψει ισοδυναμεί με την εκ των προτέρων αποδοχή ότι ναυσιπλών κινδυνεύει.

Τι επιτέλους οφείλει να κάνει η Κυβέρνησή μας; Τι αξιώνει απ' αυτήν η στήρα και χωρίς φραγμούς αντιπολιτευτική φωνή της Νέας Δημοκρατίας; Να απαγορεύσουμε δια νόμου τα ατυχήματα; Να φέρουμε προς ψήφιση νόμο, σύμφωνα με το περιεχόμενο του οποίου θα αποκλείονται τα ναυάγια και τα κάθε είδους δυστυχήματα; 'Ισως τότε, σ' αυτή την περίπτωση, να διδαχθούν από τη "φωτισμένη" έμπνευσή μας και οι άλλες προηγμένες χώρες, ώστε να λύσουν και αυτές τα παρόμοια προβλήματά τους, μια και παρ' ό,τι διαθέτουν υπερασύγχρονα μέσα ασφαλούς ναυσιπλοΐας και αεροπλοΐας, εντούτοις δεν έχουν τη δυνατότητα μέχρι στιγμής να αποφεύγουν τα θλιβερά, απρόσμενα της μοίρας ατυχήματα.

Κύριοι συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία -χωρίς να θέλω να αντιμετωπίσω δικολαβίστικα και δικονομικά το ζήτημα- στην αρχή του κειμένου της αίτησής της ισχυρίζεται ότι το τραγικό ναυάγιο του "ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ" είναι εκείνο που αποτελεί το γεγονός του δημόσιου συμφέροντος και στη συνέχεια στην ίδια της πρόταση σπεύδει να διεκρινίσει -στην ουσία να αρνηθεί- αυτό το χαρακτήρα του, καθώς επισημαίνει ότι θεωρεί αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι η Εξεταστική Επιτροπή, τη συγκρότηση της οποίας ζητεί, δεν πρέπει καθ' οιονδήποτε τρόπο και καθ' οιανδήποτε πιτυχή να ασχοληθεί με τις συνθήκες του ναυαγίου. Βεβαίως και οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, που προηγήθηκαν, μίλησαν κατ' εξοχήν και πάντως επί αρκετόν για το ναυάγιο. Αλλά προηγούμενα αναφέρεται ότι δεν πρέπει να θρηνησουμε άλλα θύματα κι έτσι κατ' αυτό τον τρόπο, κατά την άποψή μου, συνδέεται η αναγκαιότητα της σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής -όχι έμμεσα, αλλά στην ουσία άμεσα και ευθέως- με το ναυάγιο και θα έλεγε κανείς ότι αυτό, αν δεν είναι μια επέμβαση στο έργο της δικαιοσύνης, τουλάχιστον δεν αποφεύγεται έτσι ο επηρεασμός της.

Τα δέθεν ζητήματα που χρήζουν έρευνας από την Εξεταστική Επιτροπή, κατά τη γνώμη μου, αποτελούν ζητήματα απλού κοινοβουλευτικού ελέγχου και θα ήταν οπωσδήποτε ευχερές, αλλά και παρήγορο να τον ασκήσει υπεύθυνα η Νέα Δημοκρατία, συμβάλλοντας έτσι στην αναβάθμιση της κοινοβουλευτικής λειτουργίας.

Είναι ασφαλώς ανεύθυνο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να αποδίδουμε στην οποιαδήποτε κυβέρνηση, στη σημερινή εποχή του 2000, την ευθύνη για την άνδρωση του οποιοδήποτε μονοπώλιου, όπως λέτε εσείς -εγώ θα το έλεγα δεσποζούσα θέση στη ναυτιλία, που είναι ο πιο δόκιμος όρος- και μάλιστα ότι όλα αυτά γίνονται συνειδητά. Και βέβαια περιμένατε το ναυάγιο για να στραφείτε κατά του οποιουδήποτε Υπουργού, κατά του κ. Σουμάκη, γιατί τάχα είναι φίλος του Πρωθυπουργού, γιατί είναι ταίριας του κόμματος και ούτω καθ' εξής. Λεκτικής αλογοίας το ανάγνωσμα!

Είναι προκλητικό το 2000 να λέμε πως ανδρώθηκε το μονοπώλιο για σας, η δεσποζούσα θέση των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" για μας. Αλλά ας ξεκαθαρίσουμε και ένα άλλο μύθευμα. Τάχα μονοπώλιο σημαίνει ίσον ναυάγιο; Αν το πλοίο σήμερα, αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισσες, ανήκε σε μια απαξιωμένη οικονομικά ναυτική εταιρεία, μήπως θα κατηγορούσατε ε-

μάς και τον πρώην Υπουργό ότι δεν φρόντισε να φτιάξει ισχυρές εταιρείες, ώστε να αποφεύγουμε τα ναυάγια;

Αλλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζούμε όλοι σε έναν κόσμο. Αντισταβανόμαστε ότι σήμερα οι εταιρείες συγχωνεύονται, συζητούν μεταξύ τους, απορροφούν και απορροφώνται, εξαγοράζουν και εξαγοράζονται επιθετικά μέσω του χρηματιστηρίου ή κατόπιν συμφωνιών, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις των καιρών και να αποτρέψουν και τις επιθέσεις που αργά ή γρήγορα θα έρθουν από το εξωτερικό εν όψει της άρσης του καμποτάζ.

Δεν γνώρισε μόνο την άνδρωση των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" η χώρα μας τα τελευταία ένα-δύο χρόνια, γνώρισε και άλλων εταιριών, όπως είναι οι ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ, η ΑΝΕΚ που κυκλοφόρησε χάρτη, στον οποίο φαίνεται, "τα βέλη των γραμμών της να ταξιδεύουν σε όλο το Αιγαίο", αλλά γι' αυτούς δεν μίλησε κανείς. Μιλάτε μόνο για τη συγκεκριμένη εταιρεία και μας κατηγορείτε ότι εμείς δώσαμε τη συγκέντρωση της ακτοπλοϊκής της δύναμης. Αν δίνουμε νέες άδειες σκοπιμότητας σε εταιρείες με παλιά πλοία, τότε θα μπορούσατε να μας κατηγορήσετε. Όμως εμείς στα τέσσερα τελευταία χρόνια δρομολογήσαμε τριάντα έξι νέα πλοία κάτω των δέκα ετών, από τα οποία είκοσι τέσσερα νεότευκτα. Και είναι αδιανόητο να λέμε το 2000 ποια είναι η ευθύνη της Κυβέρνησης σχετικά με τη σχέση των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ" με το Χρηματιστήριο, όταν εσείς οι ίδιοι δεν θέλετε χειραγώγηση του Χρηματιστηρίου και όταν εσείς οι ίδιοι θέλετε ένα χρηματιστήριο, που θα λειτουργεί ως μοχλός ανάπτυξης και θα μπορούν μέσω αυτού να αντλούν κεφάλαια οι εταιρείες. Και όταν στη συγκεκριμένη περίπτωση -χωρίς να θέλω βέβαια να κάνω το συνήγορο της εταιρείας αυτής, ούτε Κρητικός είμαι, νησιώτης είμαι και εγώ άλλα από τη Σκύρο- η επιχείρηση αυτή χρησιμοποίησε τα κεφάλαια, για να ανδρωθεί οικονομικά. Άρα, κατά το κοινώς λεγόμενο δεν τα έβαλε "στην από μέσα".

Εμείς σαν Κυβέρνηση -και τελειώνω, αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισσες- οφείλαμε να κάνουμε το αυτονόητο, γιατί είμαστε και κατά των ναυαγίων και κατά των μονοπωλίων και κατά της συγκέντρωσης της οικονομικής δύναμης. Ψηφίσαμε το νόμο περί ανταγωνισμού. Η επιτροπή ανταγωνισμού λειτουργεί από το Φεβρουάριο του 2000, όπου να είναι τελειώνει το έργο της και η ίδια η επιτροπή μόλις χθες-προχθές ανακοίνωσε ότι αν διαπιστωθούν ευθύνες και παραβίαση του νόμου περί ανταγωνισμού, τότε πράγματι θα υποχρεώσει την οποιαδήποτε εταιρεία να εκποιήσει ακόμη και περιουσιακά της στοιχεία. Δεν μπορούμε εμείς να παρεμβαίνουμε. Μπορούμε μόνο να συστήνουμε τις επιτροπές. Αυτό είναι το έργο της Κυβέρνησης, ούτως ώστε να ελέγχεται ο ανταγωνισμός. Άλλωστε και η παράταξή σας είναι υπέρ των ελεύθερων ανεξάρτητων επιτροπών.

Για όλα αυτά, κύριε Πρόεδρε, είμαι υποχρεωμένος να καταψηφίσω την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας και να εισηγηθώ την απόρριψή της.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο κ. Νίκος Λεβγιάννης ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας του στο εξωτερικό.

Το Σώμα εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς, το Σώμα ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια. Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπουτσής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ανάγκη να προσεγγίσουμε το γεγονός του ναυαγίου με υπευθυνότητα, έτσι ώστε να μην επιτρέψουμε να υπάρξει ούτε αποπροσαναλισμός ούτε εφησυχασμός. Το ναυάγιο ήταν μια τραγωδία που μας γέμισε οδύνη, μια τραγωδία που μας συγκλόνισε όλους. Αλλά το ναυάγιο δεν προσφέρεται και δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να επιτρέψουμε να προσφερθεί για πολιτική εκμετάλλευση.

Το καθήκον μας σήμερα είναι διπλό. Η πλήρης διαλεύκανση των αιτίων, η απόδοση ευθυνών και ταυτόχρονα η εγγύηση της

πορείας, της προοπτικής της ακτοπλοΐας στο μέλλον. Μέσα στις νέες οικονομικές συνθήκες που διαμορφώνονται, έχοντας όμως πάντα, και αυτό πιστεύει η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, ως πυξίδα της πολιτικής μας, την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη, την καλύτερη σύνδεση των νησιών μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση κινητοποιήθηκε τη νύχτα του ναυαγίου άμεσα και συντονισμένα, το ίδιο και ο κρατικός μηχανισμός. Από την πρώτη στιγμή που ενημερώθηκε ο θάλαμος επιχειρήσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ξεκίνησε μία μεγάλη επιχείρηση διάσωσης των ναυαγών. Και θέλω να τονίσω ότι η επιχείρηση αυτή έγινε κάτω από ιδιαίτερα αντίξοες συνθήκες. Ήταν νύχτα. Όταν ελήφθη το σήμα 22.20', το πλοίο είχε ήδη κατακλυστεί από μεγάλες ποσότητες ύδατος και βυθιζόταν με τις κύριες μηχανές και ηλεκτρομηχανές εκτός λειτουργίας. Οι καιρικές συνθήκες ήταν ιδιαίτερα δυσμενείς. Άνεμοι οκτώ-εννέα μποφόρ, ενώ λόγω της πληθώρας υφάλων και βράχων στην περιοχή ήταν αδύνατη η προσέγγιση των μεγάλων πλοίων. Μπορούσαν να πλησιάζουν μόνο μικρά σκάφη, γι' αυτό και ήταν πολύτιμη η βοήθεια των ψαράδων και των ιδιωτικών σκαφών της Πάρου και της Αντιπάρου, που κινητοποιήθηκαν άμεσα κάτω από το συντονισμό του Λιμενικού Σώματος.

Για να είναι πιο αποτελεσματική η επιχείρηση οι άνδρες του Λιμενικού Σώματος της Πάρου επέβαιναν σε πολλά απ' αυτά τα σκάφη. Και για τη μεγάλη αυτή συμβολή τους ανακοινώσαμε ήδη ότι η πολιτεία θα τιμήσει τους ψαράδες, όπως επίσης θα τιμήσει όλους τους Έλληνες και ξένους, όσους συμμετείχαν με αυτοθυσία εκείνο το βράδυ στην προσπάθεια διάσωσης.

Θέλω όμως να σταθώ σ' αυτό το σημείο, γιατί είτε από άγνοια είτε από σκοπιμότητα αναπτύχθηκε μια συζήτηση που επιχειρεί να απαξιώσει πλήρως το ρόλο και τη συνεισφορά εκείνο το βράδυ των ανδρών του Λιμενικού Σώματος. Και θέλω να είμαι σαφής. Οι άνδρες του Λιμενικού όπως και όλα τα πλωτά μέσα στην περιοχή, προσέτρεξαν αμέσως από τη γύρω περιοχή στον τόπο του ναυαγίου. Και όλος ο τοπικός μηχανισμός διάσωσης δεν κινήθηκε από έναν αόρατο μηχανισμό, αλλά κινήθηκε με το συντονισμό και την καθοδήγηση του Λιμεναρχείου της Πάρου σε συνεχή συνεργασία με το Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης. Και είναι γνωστό σε όλους σας ότι ο Υπολιμενάρχης της Πάρου Δημήτρης Μάλαμας έπεσε κατά την εκτέλεση του καθήκοντός του μέσα από την αγωνία του για να συντονίσει την άμεση κινητοποίηση.

Και λυπάμαι ειλικρινά πολύ που ορισμένοι θεώρησαν σκόπιμο να πλήξουν την αξιοπιστία του Λιμενικού Σώματος που καθημερινά και με τα περιορισμένα μέσα που διαθέτει δίνει τη μάχη για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, για την προστασία του πολίτη, για τη δίωξη του εγκλήματος και για την προστασία των ακτών μας.

Όπως προανέφερα το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης σε άμεση συνεργασία με την Πολεμική Αεροπορία, το θάλαμο επιχειρήσεων του Πολεμικού Ναυτικού και τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας, στο πλαίσιο των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση Έρευνας και Διάσωσης, αλλά και την εθνική νομοθεσία προέβη άμεσα, στο επόμενο κιόλας λεπτό, μετά από την ενημέρωση του συμβάντος σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για τη διάσωση των ναυαγών.

Για το σκοπό αυτόν απεστάλησαν στην περιοχή του ναυαγίου όλα τα διαθέσιμα περιπολικά σκάφη του Λιμενικού, δεκατρία επιβατηγά πλοία, τέσσερα πλοία και δύο ελικόπτερα του Πολεμικού Ναυτικού, δύο φρεγάτες και ένα ελικόπτεροφόρο πλοίο του Βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού, τα οποία απέστειλαν και τα ελικόπτερα που διέθεταν σε συνεχείς πτήσεις. Εστάλησαν επίσης δύο αεροσκάφη της Πολεμικής Αεροπορίας που έρχιναν συνεχώς μεγάλο αριθμό φωτιστικών βομβών για την υποβοήθηση του έργου των σωστικών μονάδων. Και πέραν του προσωπικού του Λιμενικού από τη Σύρο και τη Νάξο απεστάλησαν στην Πάρο κλιμάκια από άνδρες του Λιμενικού από τις υπηρεσίες του Κέντρου, από τους άνδρες της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος.

Επίσης μετά από συνεννόηση με τη Γενική Γραμματεία Πολι-

τικής Προστασίας και τα Υπουργεία Δημόσιας Τάξης και Υγείας απεστάλησαν τη νύχτα με τα ελικόπτερα του στρατού, τα "ΣΙ-ΝΟΥΚ", τα κλιμάκια της ΕΜΑΚ, του Πυροσβεστικού Σώματος, όπως επίσης και οι γιατροί του ΕΚΑΒ. Ιδιαίτερα εδώ θέλω να επισημάνω τη συνδρομή του Υπουργείου Άμυνας που από την πρώτη στιγμή ήταν σε διαρκή επαφή μαζί μας, προκειμένου να κινητοποιήσουμε ό,τι ήταν διαθέσιμο εκείνη την ώρα από εναέρια και πλωτά μέσα που μπορούσαν στις συγκεκριμένες συνθήκες να προσφέρουν βοήθεια.

Αναφέρθηκε συνεχώς στην υπόθεση των "SUPER PUMA". Λέτε ότι ακούτε τις φήμες. Άκουσα πολλούς σήμερα εδώ να αναφέρονται ξανά σ' αυτήν την υπόθεση. Δεν ακούσατε όμως ή δεν θέλετε να ακούσετε τις επανειλημμένες διαβεβαιώσεις, τις δηλώσεις, τις επίσημες ανακοινώσεις του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, λες και δεν αναγνωρίζετε ότι σ' αυτήν τη χώρα υπάρχει και υπεύθυνος πολιτικός λόγος από την υπεύθυνη Κυβέρνηση που κυβερνά με την εντολή του λαού. Και για το λόγο αυτό δεν θα επανέλθω. Θα αρκεστώ όμως να καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής για την ιστορία της συζήτησης όλα αυτά τα οποία δεν θέλετε τόσες μέρες να ακούσετε: Τις ανακοινώσεις, τις δηλώσεις του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, όπως και το τελευταίο σήμα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, που μας ενημερώνει ότι μόλις στις 21 Οκτωβρίου, δηλαδή μόλις προχθές, το ένα και μόνο ελικόπτερο διαθέτει τα απαραίτητα πληρώματα για να συμμετάσχουν σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Τι αποδεικνύει αυτό, κύριε Υπουργέ;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ : Να απαντήσετε στις ογδόντα ψυχές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας) : Κύριε Πρόεδρε, με την ευθύνη την οποία διαθέτει σε περίσσεια η Κυβέρνηση απέναντι στην Εθνική Αντιπροσωπεία, αντιπαρέχονται τις φωνές, τις οποίες ακούω από την Αίθουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής) : Σας παρακαλώ, κύριε Γιαννόπουλε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας) : Οι κύριοι συνάδελφοι βεβαίως να έχουν κάθε δικαίωμα να πάρουν το λόγο και επισήμως να απαντήσω αμέσως μετά.

Αλλά θα συνεχίσω όμως την ενημέρωση της Εθνικής Αντιπροσωπείας, όσον αφορά εκείνο το βράδυ. Και δεν πρέπει να παραλείψω να εξάρω την κινητοποίηση και τη συμβολή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των τοπικών αρχών της Πάρου και των Κυκλάδων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η νύχτα του ναυαγίου ήταν μια δύσκολη νύχτα, μια δραματική νύχτα. Πιστεύω πραγματικά ότι ως Κυβέρνηση κάναμε ό,τι ήταν ανθρώπινα δυνατόν να γίνει. Δυστυχώς υπήρξαν ογδόντα νεκροί και αυτό βαραίνει τη σκέψη όλων μας.

Με σεβασμό λοιπόν στη μνήμη τους, θέλω να επισημάνω ότι κάτω απ' αυτές τις εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες, που σας περιέγραφα, έγινε δυνατή η διάσωση τετρακοσίων ογδόντα τεσσάρων ανθρώπων μέσα στη νύχτα. Και αυτό οφείλεται στην κινητοποίηση όλων όσων με αυτοθυσία συμμετείχαν σ' αυτήν την επιχείρηση. Και θέλω απ' αυτό το Βήμα -και είμαι απόλυτα βέβαιος ότι εκφράζω και τα αισθήματα όλων των Βουλευτών του Σώματος- να τους ευχαριστήσω και να τους συγχαρώ γι' αυτήν την προσπάθεια, γι' αυτήν τη συμμετοχή, γιατί αποτελούν παράδειγμα ανθρωπιάς και αυτοθυσίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για την κατάσταση της ακτοπλοΐας. Και, βέβαια, θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ λίγο στο παρελθόν, στο παρόν και στην προοπτική της.

Το τραγικό ναυάγιο είναι προφανές ότι ανέδειξε με δραματικό τρόπο τη σημερινή κατάσταση στην ακτοπλοΐα. Ανέδειξε τα συσσωρευμένα προβλήματα δεκαετιών. Έδωσε την αφορμή για διαπιστώσεις, όσον αφορά τη λειτουργία της ακτοπλοϊκής

αγοράς και των προοπτικών της. Αυτή η συζήτηση είναι σημαντική. Για να είναι όμως τελικά επωφελής για το λαό μας, να είναι επωφελής για τα νησιά μας, για την οικονομία μας, για τον τουρισμό μας, πρέπει πρώτα απ' όλα να συμφωνήσουμε όλοι ότι αυτή η συζήτηση θα γίνει με αίσθημα ειλικρίνειας, με αίσθημα ευθύνης. Και το λέγω αυτό, διότι αυτήν την περίοδο υπάρχει μια μεγάλη και θα έλεγα δικαιολογημένη ευαισθησία, αλλά και μεγάλο ενδιαφέρον της κοινής γνώμης γύρω απ' αυτό το θέμα. Δυστυχώς όμως τις τελευταίες εβδομάδες περίσσεψε ο εύκολος εντυπωσιασμός, περίσσεψε η υπερβολή, περίσσεψε η υποκρισία.

Τούτη την ώρα πρέπει να σταθούμε με ψυχραιμία, με ευθύνη και νηφαλιότητα. Η μικροκομματική εκμετάλλευση μιας τραγωδίας είναι απολύτως βέβαιο ότι θα οδηγήσει στην περαιτέρω υποβάθμιση της πολιτικής μας ζωής. Δεν συμβάλλει σε καμία περίπτωση στο να απαντηθούν τα ερωτήματα που τίθενται. Αντίθετα μάλιστα, συσκοτίζει τη συζήτηση, αποπροσανατολίζει τη συζήτηση, οδηγεί αλλού το στόχο. Υπήρξε μία ευκολία στο να βγουν γενικά συμπεράσματα από μεμονωμένες περιπτώσεις, εύκολα και ισοπεδωτικά συμπεράσματα, που πλήττουν την εικόνα της χώρας μας, πλήττουν την οικονομία μας, πλήττουν τον τουρισμό μας και απαξιώνουν συνολικά τη ναυτιλία και τους ναυτικούς μας.

Ας μιλήσουμε λοιπόν με ειλικρίνεια. Ποια είναι η κατάσταση σήμερα στην ακτοπλοΐα; Σίγουρα η κατάσταση απέχει πολύ απ' αυτό που όλοι θα θέλαμε, τόσο από άποψη ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται, όσο επίσης και από την ανανέωση του στόλου. Δεν μπορούμε όμως να μη διαπιστώσουμε ότι η κατάσταση στην ακτοπλοΐα σήμερα είναι πολύ καλύτερη απ' αυτήν που επικρατούσε πριν από τέσσερα χρόνια, είναι πολύ καλύτερη απ' αυτήν που επικρατούσε πριν από δέκα χρόνια. Τα πάντα αλλάζουν. Κι είμαι απολύτως βέβαιος ότι συμφωνείτε όλοι πως στα συνεχίζουν να αλλάζουν, και θα συνεχίζουν να αλλάζουν στο μέλλον με ταχύτερους ρυθμούς, γιατί είναι η εποχή μας αυτή, είναι η εποχή μας που επιβάλλει να ανταποκρινόμεστε άμεσα, να ανταποκρινόμεστε με διορατικότητα στις νέες απαιτήσεις. Οι νέες τεχνολογίες και οι συνεχώς αυξανόμενες -και λογικό είναι να αυξάνονται συνεχώς- απαιτήσεις των πολιτών για καλύτερες υπηρεσίες, επιταχύνουν ακόμη περισσότερο αυτήν τη διαδικασία ανανέωσης. Η ακτοπλοϊκή αγορά είναι και αυτή μια αγορά, μια αγορά που δέχεται επιδράσεις από διάφορους παράγοντες εξωγενείς και ενδογενείς.

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

Αλλά κι εδώ τα πάντα αλλάζουν. Άλλες οι συνθήκες πριν από δέκα χρόνια, άλλες πέρσι. Άλλες οι συνθήκες φέτος και είναι απολύτως βέβαιο ότι θα είναι άλλες οι συνθήκες μετά από τρία χρόνια. Σ' αυτήν την πορεία ούτε οι απαιτήσεις των πολιτών και των νησιών είναι οι ίδιες, ούτε οι ακτοπλοΐοι είναι οι ίδιοι, ούτε οι εταιρείες είχαν πάντοτε την ίδια δυνατότητα να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες. Ένας παράγοντας ήταν και είναι πάντοτε ο ίδιος: Ο στόχος και η πολιτική βούληση των Κυβερνήσεων του Π.Α.Σ.Ο.Κ., για την ασφαλή και απρόσκοπτη σύνδεση της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα, για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.

Αυτός ο παράγοντας ήταν είναι και θα είναι πάντοτε σταθερός. Σήμερα συνεχίζουν να κυκλοφορούν πλοία μεγάλης ηλικίας και συνεχίζουν να παρουσιάζονται προβλήματα στην εξυπηρέτηση των πολιτών. Πρέπει όμως να αναγνωρίσουμε ότι τα τελευταία χρόνια έγινε μια μεγάλη προσπάθεια εκσυγχρονισμού του στόλου. Από το 1996 έως το 2001 δρομολογήθηκαν ή πρόκειται να δρομολογηθούν εβδομήντα δύο καινούργια πλοία ή πλοία κάτω των δέκα ετών.

Από το 1997 έως σήμερα ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου μειώθηκε από τα είκοσι επτά έτη στα είκοσι ένα έτη. Και επιπλέον σύμφωνα με τις νέες άδειες που εγκρίθηκαν αυτό το μήνα μέσα στα επόμενα δύο χρόνια θα έρθουν στον ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο δεκαπέντε νεότευκτα πλοία. Τα πλοία που κυκλοφορούν στις ελληνικές θάλασσες ελέγχονται συστηματικά όσον αφορά στην ασφάλεια και στη αξιοπλοΐα τους. Και δεν μπορεί

κανείς σήμερα υπεύθυνα να υποστηρίξει ότι τα πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι ανασφαλή. Κάτι τέτοιο είναι ανακριβές, είναι κακόβουλο και δυσφημεί τη χώρα μας στο εξωτερικό. Γι' αυτό χρειάζεται περισσότερη εγκράτεια και περισσότερη υπευθυνότητα σε όσους εύκολα γενικεύουν συμπεράσματα που προκύπτουν από μεμονωμένες περιπτώσεις χωρίς να συνειδητοποιούν τις επιπτώσεις που έχουν αυτές οι γενικεύσεις στην οικονομία και στον τουρισμό μας. Η Ελλάδα έχει μεταφέρει στην ισχύουσα εθνική νομοθεσία και εφαρμόζει με συνέπεια όλες τις διατάξεις για την ασφάλεια των πλοίων που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση περί προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Και εφαρμόζουμε επίσης με συνέπεια όλες τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θέλω να επισημάνω επίσης ότι η Ελλάδα έχει αυξημένες προδιαγραφές ασφαλείας και εφαρμόζει πιο αυστηρή εθνική νομοθεσία σε αυτά τα θέματα λόγω της ναυτικής μας παράδοσης αλλά και των ειδικών συνθηκών που επικρατούν στις θάλασσες και τα νησιά μας. Και αυτές οι πιο αυστηρές προδιαγραφές αναγνωρίζονται από την ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το γνωρίζετε όλοι, είμαστε η μόνη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που διαθέτουμε όριο ηλικίας στα πλοία της ακτοπλοΐας. Είμαστε η πρώτη χώρα που παρουσίασε ένα μνημόνιο πριν από μερικούς μήνες, όσον αφορά τη μείωση του ορίου ηλικίας για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος. Και πάνω στις δικές μας θέσεις προέκυψε η συμφωνία στην οποία συμφώνησαν και τα άλλα δεκατέσσερα κράτη και με αυτή την κοινή θέση παρουσιάστηκαν στα πλαίσια των συζητήσεων του ΙΜΟ, του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας. Είναι η δική μας χώρα η μόνη χώρα η οποία διαθέτει την απαγόρευση απόπλου λόγω καιρικών συνθηκών. Και είναι η δική μας χώρα η μόνη χώρα η οποία διαθέτει αυξημένες δικλίδες ασφαλείας για τη λειτουργία των πλοίων, δικλίδες ασφαλείας και αποφάσεις οι οποίες όχι μόνο θα διατηρηθούν και στη περίοδο της απελευθερωμένης αγοράς αλλά θα ενταθούν και κυρίως όσον αφορά το όριο ηλικίας θα μειωθεί ακόμη περισσότερο. Και γι' αυτόν το λόγο θα καταθέσω έτσι για την ιστορία στη συζήτηση στα Πρακτικά τις προτάσεις που έκανα στο τελευταίο Συμβούλιο Υπουργών, προκειμένου να υπάρξει και μια ευρωπαϊκή θέση, να διαμορφωθεί μια κοινή θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση για ένα μειωμένο όριο ηλικίας και των πλοίων της ακτοπλοΐας.

Αλλά ας επανέλθουμε στη συζήτηση. Ας επανέλθουμε στη συζήτηση περί της ακτοπλοΐας και των μονοπωλίων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται μεγάλη συζήτηση αυτή την περίοδο. Λογικό άλλωστε, ενδιαφέρει τους πάντες η αγορά της ακτοπλοΐας. Δυστυχώς όμως αυτή η συζήτηση ανδείχθηκε τον τελευταίο καιρό και είναι πολλοί εκείνοι οι οποίοι χειρίζονται τους όρους τις έννοιες, τα θέματα αυτά χωρίς επαρκείς γνώσεις, χωρίς γνώση του αντικείμενου.

Βεβαίως ακούσατε όλη αυτή την περίοδο πολλές συζητήσεις στα τηλεοπτικά παράθυρα. Και χαίρομαι ιδιαίτερα που σήμερα γίνεται αυτή η συζήτηση, στην Εθνική Αντιπροσωπεία γιατί εδώ ο λόγος επιτέλους είναι υπεύθυνος. Επιτέλους, ο λόγος εδώ έρχεται να τοποθετηθεί πάνω στα συγκεκριμένα θέματα, να αξιοποιηθεί συγκεκριμένα στοιχεία. Και επιπλέον να δεχθεί με την άνεση του χρόνου που προβλέπει ο Κανονισμός της Βουλής, τις απαντήσεις, τις υπεύθυνες απαντήσεις, αυτές που δεν ήταν δυνατόν, όπως γνωρίζετε όλοι για διάφορες σκοπιμότητες, να ακουσουμε από τα τηλεοπτικά παράθυρα στις προηγούμενες εβδομάδες.

Αυτή, λοιπόν, η συζήτηση πρέπει να γίνει. Αλλά δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να την αντιμετωπίσουμε ως μία προσπάθεια αποπροσανατολισμού από τα αίτια του ναυαγίου, αίτια τα οποία έτσι κι αλλιώς διερευνά η δικαιοσύνη, αίτια για τα οποία η Κυβέρνηση και -είμαι απόλυτα βέβαιος- όλοι μας εδώ σε αυτή την Αίθουσα συνδράμουμε με όποιον τρόπο μπορούμε τη δικαιοσύνη, προκειμένου να διευκανθεί αυτή η υπόθεση και να αποδοθούν οι ευθύνες. Όχι όμως ως προσπάθεια εντυπωσιασμού αυτής της συζήτησης. Όχι αυτή η συζήτηση ως μία προσπάθεια για να εκτοξεύουμε πυροτεχνήματα, που τελικά δεν επιτρέπουν την υπεύθυνη ανάλυση γύρω από την ακτοπλοΐα και το μέλλον της.

Αυτή η συζήτηση πρέπει να γίνει γιατί η ελληνική ακτοπλοΐα

είναι μία υπόθεση εθνικής σημασίας, γιατί η ελληνική ακτοπλοία αφορά την εδαφική συνέχεια, αφορά στην εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας μας, γιατί υπάρχουν νέες συνθήκες και νέα δεδομένα, δεδομένα που επιδρούν στην αγορά ενώ βρισκόμαστε ήδη σε ένα μεταβατικό στάδιο εν όψει της απελευθέρωσης της ακτοπλοίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να είμαστε ειλικρινείς. Το σύστημα που ισχύει σήμερα είναι ένα σύστημα κρατικής παρέμβασης μέσω της παροχής αδειών σκοπιμότητας και εφαρμόζεται από τη δεκαετία του '70. Όταν θεσπίστηκε, αποσκοπούσε στο να καλύψει τις ανάγκες εκείνης της εποχής, ανάγκες που φυσικά είναι απολύτως λογικό και φυσικό να αλλάζουν στην πορεία. Στην εξέλιξη του, όμως, αυτό το καθεστώς αδειοδότησης οδήγησε σε πάρα πολλές περιπτώσεις στη δημιουργία κλειστών γραμμών αποκλειστικής εκμετάλλευσης. Και αυτό δεν είναι σημερινό φαινόμενο. Είναι φαινόμενο δεκαετιών, είναι φαινόμενο το οποίο οφείλουμε να το ομολογήσουμε. Και οφείλουμε επίσης να ομολογήσουμε ότι είναι πολλοί εκείνοι οι παράγοντες που οδήγησαν σ' αυτή την εξέλιξη.

Σας αναφέρω ορισμένους από αυτούς τους παράγοντες: Η επιδίωξη υποστήριξης των εταιρειών λαϊκής βάσης, η εντοπιότητα ορισμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών, οι τοπικοί φορείς, οι τοπικοί παράγοντες, οι ίδιοι οι Βουλευτές, εμείς εδώ, πολλοί συνάδελφοί μας, που ανεξάρτητα από το κόμμα που ανήκουν, που προέρχονται από τις νησιωτικές περιοχές, ιδιαίτερα από τις περιοχές που είχαν εταιρείες λαϊκής βάσης, είχαν κάθε λόγο - και αν θέλετε και υποχρέωση - να υποστηρίξουν αυτές τις εταιρείες.

Αντικειμενικά, όμως, όλη αυτή η προσπάθεια συνέβαλε με τον έναν ή τον άλλο τρόπο στη διαμόρφωση αυτού του τοπίου, ενός τοπίου που σήμερα όλοι ξανά από την αρχή ερχόμαστε να οικτρίζουμε, λες και όλα αυτά τα χρόνια, ό,τι εγένετο, εγένετο πολύ μακριά από εμάς, έξω από εμάς και χωρίς καμία απολύτως ανάμειξη δική μας.

Το ίδιο το καθεστώς δεν επέτρεπε την πλήρη ανάπτυξη του ανταγωνισμού. Στην ουσία διαμόρφωνε ιδιόμορφες ολιγοπωλιακές συνθήκες με κρατική παρέμβαση. Η ακτοπλοϊκή αγορά μετεξελίχθηκε όλα αυτά τα χρόνια.

Δεν πρέπει, όμως, να ξεχνάμε και μια μεγάλη αλήθεια. Ότι ο υγιής ανταγωνισμός προϋποθέτει, χρειάζεται υγιείς ανταγωνιστές. Το λέω αυτό γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε, αλλά αντίθετα πρέπει να θυμόμαστε, πώς ήταν η ακτοπλοία πριν από μερικά χρόνια. Υπήρχε ένας μεγάλος αριθμός θνησιγενών και υπερχρεωμένων μονάδων με βασικό -και θα έλεγα το μοναδικό- ανταγωνιστικό πλεονέκτημα την κατοχή και την εκμετάλλευση των αδειών σκοπιμότητας.

Ταυτόχρονα, οι αλλαγές που διαφαίνονται στον ορίζοντα εν όψει της απελευθέρωσης, η ανάγκη του εκσυγχρονισμού των νέων και μεγάλων επενδύσεων σε νέα πλοία, οδήγησαν -και ήταν επίσης λογικό, γιατί έτσι λειτουργεί η αγορά- σε ανακατατάξεις, οδήγησαν σε συγχωνεύσεις, σε εξαγορές, σε συνεργασίες ανάμεσα στις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Ας είμαστε, λοιπόν, ειλικρινείς. Η παγκοσμιοποίηση των αγορών, η νέα οικονομία, οδηγούν -είναι αναπόφευκτο αυτό- σε ραγδαίες αλλαγές. Οδηγούν σε γιγαντώσεις επιχειρηματικών συμφερόντων.

Η χώρα μας, όπως και πολλές άλλες χώρες στον κόσμο, δεν ήταν έτοιμη. Δεν ήταν θεσμικά προετοιμασμένη να αντιμετωπίσει αυτές τις μεγάλες αλλαγές σε όλους τους τομείς. Και δεν μπορούσε να ήταν έτοιμη η χώρα μας από θεσμικής απόψεως, γιατί οι θεσμικές αλλαγές δεν γίνονται ποτέ αυτόματα. Δεν πατάς ένα κουμπί και αλλάζει η εικόνα. Οι θεσμικές αλλαγές γίνονται πάντοτε με χρονική υστέρηση, αφού περάσει μια πρώτη φάση ωρίμανσης, μια απαραίτητη φάση για την αλλαγή των νοοτροπιών, για την αλλαγή των αντιλήψεων, για επαναπροσδιορισμό της τάσης και βεβαίως για το ξεπέρασμα των διοικητικών αγκυλώσεων.

Ας είμαστε ειλικρινείς. Στη χώρα μας δεν ήταν ανεπτυγμένη η αναγκαία εκείνη αντίληψη για τη διασφάλιση των όρων του ανταγωνισμού. Και είμαι απόλυτα βέβαιος ότι συμφωνείτε όλοι, κύριοι συνάδελφοι.

Αυτή είναι μια συνεχής προσπάθεια, είναι μία διαρκής μάχη με το χθες, μία διαρκής προσπάθεια που αφορά ολόκληρο τον πολιτικό κόσμο.

Να βρούμε, λοιπόν, τα κλειδιά εκείνα που θα κατοχυρώνουν θεσμικά τη νέα εποχή, τον ανταγωνισμό και τη διαφάνεια, προς όφελος της ανάπτυξης της κοινωνίας μας και όχι να ποινικοποιούμε τις εξελίξεις.

Το ισχύον σύστημα υπό το βάρος αυτών των εξελίξεων, είναι αλήθεια ότι έχει φθάσει πλέον στα όριά του. Γι' αυτό και άρχισαν να εμφανίζονται στρεβλώσεις στην αγορά, αλλά ταυτόχρονα να εκδηλώνονται αντιδράσεις, υγιείς αντιδράσεις, από τις τοπικές κοινωνίες που ένωσαν πλέον ότι αυτό το σύστημα δεν μπορούσε να καλύψει επαρκώς τις ανάγκες τους.

Το αίτημα αλλαγής του καθεστώτος είναι πλέον ώριμο. Και είναι χαρακτηριστικό ότι ο τομέας της ακτοπλοίας είναι ίσως ο μόνος τομέας στην Ελλάδα για τον οποίο η απελευθέρωση αποτελεί λαϊκό αίτημα.

Εμείς, λοιπόν, ως Κυβέρνηση το αποδείξαμε και το αποδεικνύουμε ότι πιστεύουμε και στηρίζουμε τον υγιή ανταγωνισμό. Δεν θέλουμε να επιτρέψουμε την επικράτηση μονοπωλιακών καταστάσεων. Η επιδίωξή μας είναι να λαμβάνουμε κάθε φορά τα μέτρα εκείνα που εξασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, το δημόσιο συμφέρον, την καλύτερη και ασφαλή σύνδεση των νησιών μας. Και, βεβαίως, πρώτα απ' όλα και πάνω απ' όλα, να εξασφαλίζουν την εξυπηρέτηση του πολίτη.

Γι' αυτό και στις εκλογές στις 9 Απριλίου το ΠΑΣΟΚ στο κυβερνητικό του πρόγραμμα έθεσε ως βασική προτεραιότητα τη διαμόρφωση ενός νέου θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών, επαναφέροντας ουσιαστικά την πολιτική την οποία μέχρι τότε ασκούσαμε ως Κυβέρνηση. Και με αυτό το πρόγραμμα πήραμε ξανά την εμπιστοσύνη του ελληνικού λαού. Και με αυτή τη λαϊκή εντολή από την επόμενη μέρα των εκλογών προχωράμε με σταθερά και σχεδιασμένα βήματα.

Από αυτό το Βήμα στις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβέρνησης θέσαμε ως πρώτο στόχο, την πορεία για την απελευθέρωση της ακτοπλοίας. Και με τις προγραμματικές μας δηλώσεις για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στις 10 Μαΐου -τις οποίες επίσης θα καταθέσω στα Πρακτικά, γιατί είναι απαραίτητο για την ιστορία της συζήτησης να τις θυμόμαστε- θέσαμε τότε το μεγάλο διπλό στόχο της απελευθέρωσης της ακτοπλοίας με τη διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού και του δημοσίου συμφέροντος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν κάνει τίποτε άλλο από το να υλοποιεί το πρόγραμμά της. Οι εποχές αλλάζουν. Οι καιροί έρχονται με ταχύτητα. Οι νέες απαιτήσεις της κοινωνίας, των πολιτών, οι νέες τεχνολογίες, ωθούν τα πράγματα μπροστά. Προχωράμε, λοιπόν, μπροστά στην απελευθέρωση.

Συγκροτήσαμε, όπως γνωρίζετε, στα μέσα του καλοκαιριού μία επιτροπή προσωπικοτήτων, η οποία ασχολήθηκε με την αναμόρφωση του νέου θεσμικού πλαισίου για την απελευθέρωση. Οι προτάσεις αυτές κοινοποιήθηκαν σε όλους. Είναι γνωστές σε όλους. Δημοσιεύθηκαν στον Τύπο, έγιναν ήδη πολλές συζητήσεις. Δεν ακούσαμε, όμως, ακόμα τις επίσημες προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας, του Συνασπισμού, του Κομμουνιστικού Κόμματος. Τις περιμένουμε με ενδιαφέρον, τις περιμένουμε με αγωνία, γιατί ειλικρινά θέλουμε αυτό το μεγάλο έργο να αποτελέσει αντικείμενο μιας ουσιαστικής συζήτησης στη Βουλή. Και όχι μόνο αυτό, αλλά θέλουμε να αποτελέσει η ψήφιση του νόμου ένα πεδίο μεγάλης -της ευρύτερης δυνατής- συναίνεσης, μέσα στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Γιατί εμείς μπορεί να έχουμε την πρωτοβουλία, μπορεί να Κυβέρνηση να έχει τη νομοθετική πρωτοβουλία, ωστόσο όμως θέλουμε οι προτάσεις μας για το μέλλον να εξασφαλίζουν τη συμφωνία όλων: Κοινωνικών φορέων, των εργαζομένων, όλων εκείνων που θέλουν να επενδύσουν στη ναυτιλία, αλλά βεβαίως και όλων εκείνων που νοιάζονται για τη ναυτιλία και εξαρτώνται από αυτήν, των πολιτών στα νησιά στις τοπικές κοινωνίες, στην παράκτια Ελλάδα και φυσικά, όλων των κομμάτων που εκφράζονται στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Αναμένουμε, λοιπόν, τις προτάσεις σας. Τις αναμένουμε με ενδιαφέρον. Και θέλω να σας διαβεβαιώσω από αυτό το Βήμα ότι εμείς δεν έχουμε δογματισμούς. Βασικές κατευθύνσεις έχουμε. Η απελευθέρωση της αγοράς της ακτοπλοίας θα πραγματοποιηθεί. Κανένας απροσανατολισμός, κανένα εμπόδιο και κανένα συμφέρον, οικονομικό ή άλλο συμφέρον, δεν πρόκειται να σταματήσει αυτή την πορεία.

Σας ευχαριστώ, κύριοι συνάδελφοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσής καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Θα μιλήσει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Παπαθανασίου.

Κύριε συνάδελφε, θα σας δώσω δέκα λεπτά με μία μικρή ανοχή μέχρι δεκαπέντε λεπτά, με το ενδεχόμενο ότι θα έλθει και ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας και συνεπώς πρέπει να μοιραστείτε το χρόνο.

Ορίστε, κύριε Παπαθανασίου, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν ακούσει κανείς και πιστέψει όσα είπαν οι ομιλητές του Π.Α.Σ.Ο.Κ., με εξαίρεση τον κύριο Υπουργό, που ήταν λίγο πιο προσεκτικός, τότε πραγματικά θα νομίσαι ότι ζει σε άλλη χώρα, ότι ζει σε έναν παράδεισο, ότι δεν έχει γίνει κανένα ναυάγιο, ότι δεν έχει πεθάνει κανένας, ότι όλα λειτουργούν τέλεια. Έχουμε την καλύτερη ακτοπλοία, έχουμε την ασφαλέστερη ακτοπλοία, είμαστε και οι πρώτοι!

Δεν έχετε καμία επαφή με την πραγματικότητα; Δεν παίρνετε κανένα μήνυμα από την κοινωνία; Τόσο πολύ είσαστε αποκομμένοι; Πιστεύετε ότι αυτά τα επιχειρήματα και αυτή η λογική πείθει κανέναν; Αν είναι έτσι τα πράγματα, τότε τίθεται το αυτονόητο ερώτημα, γιατί πρέπει να αλλάξετε και θέλετε να αλλάξετε αυτόν τον παράδεισο, επανεξετάζοντας την πολιτική στη ναυτιλία, πράγμα το οποίο ο ίδιος ο Πρωθυπουργός έχει δηλώσει στη Βουλή;

Ο κύριος Υπουργός ήταν λίγο πιο προσεκτικός σ'αυτά. Μας είπε πόσο τέλεια λειτουργήσε η κρατική μηχανή το βράδυ του ναυαγίου -θα έρθουμε και σ'αυτό- και επέμεινε πολύ στο μέλλον.

Κύριε Υπουργέ, η Εξεταστική Επιτροπή δεν γίνεται για το μέλλον, γίνεται για το τι έχει συμβεί μέχρι τώρα, γίνεται για τις ευθύνες που υπάρχουν μέχρι τώρα, γίνεται για το ποιος φταίει, αν φταίει, που φθάσαμε ως εδώ. Επειδή είπατε κάτι για προτάσεις, μπορεί να μην ακούσατε τις δικές μας προτάσεις, διότι τις στείλαμε γραπτώς. Και οι δικές μας προτάσεις, ήταν πριν τις δικές σας προτάσεις και χαϊρόμαστε όλως ιδιαιτέρως που το 80% αυτών τις αποδεχθήκατε και τις κάνατε και δικές σας προτάσεις. Εμείς δεν έχουμε δογματισμούς. Είμαστε πολύ ευτυχείς, που έστω και αργά κάνατε τα αυτονόητα.

Ας σοβαρευτούμε όμως λίγο. Σήμερα δεν είναι η ώρα μόνο της κριτικής, είναι ταυτόχρονα και η ώρα της απόφασης, να αποδείξουμε στον ελληνικό λαό ότι πραγματικά και όχι στα λόγια θέλουμε να λάμψει η αλήθεια.

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

Είναι απόφαση και ευθύνη όλων των μελών του Κοινοβουλίου. Και ανεξάρτητα από κόμματα και μικροκομματικούς υπολογισμούς οφείλουμε όλοι μας, όταν θα βγούμε από αυτή την Αίθουσα, να μπορούμε να κοιτάζουμε κατάματα τον κάθε Έλληνα πολίτη, χωρίς να ντρέπομαστε. Πώς θα πείσουμε όμως σήμερα τον κάθε Έλληνα, που δικαίως δυσπιστεί ότι το μαχαίρι θα φθάσει στο κόκαλο, όταν εμείς αρνούμεθα έστω και να ερευνήσουμε την ύπαρξη ευθυνών μέσω της σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής; Αυτό δεν αποτελεί ούτε πυροτέχνημα, που είπε ο κύριος Υπουργός, ούτε μικροκομματική εκμετάλλευση. Αποτελεί τον υπεύθυνο λόγο τον οποίο ο ίδιος ανέφερε και ζητούμε τις υπεύθυνες απαντήσεις που ίδιος είπε ότι θα δώσει. Αρνείστε όμως έστω και την έρευνα, επαναλαμβάνω, γιατί η σύσταση Εξε-

ταστικής Επιτροπής είναι η έρευνα για τυχόν ευθύνες.

Εδώ πρέπει να υπενθυμίσω ότι η Νέα Δημοκρατία είχε αποδεχθεί στο παρελθόν όλες τις προτάσεις που είχαν κατατεθεί για σύσταση διαφόρων εξεταστικών επιτροπών, σε αντίθεση με το Π.Α.Σ.Ο.Κ., που όχι μόνον δεν τις δέχεται συστηματικά, αλλά έχει καταργήσει και τη μυστική ψηφοφορία για τη σύστασή τους. Το εύλογο ερώτημα είναι: Γιατί; Έχει τίποτα να κρύψει ή να φοβηθεί;

Εμείς πιστεύουμε ότι οφείλουμε όλοι μαζί να ερευνήσουμε κάθε πτυχή αυτού του προβλήματος, για να μάθουμε όλη την αλήθεια, για να στείλουμε σε όλη την Ελλάδα ένα σαφές μήνυμα ότι το καθεστώς ατιμωρισίας και κουκουλώματος έχει παρέλθει οριστικά. Οι ευθύνες, αν υπάρχουν, όπου και αν βρίσκονται, όσο ψηλά και αν είναι, εφεξής θα καταλογίζονται. Αυτό είναι το μήνυμα που οφείλουμε όλοι να στείλουμε. Το έχει ανάγκη η ελληνική κοινωνία και το θέλει, το έχει ανάγκη ο πολιτικός κόσμος και πρέπει να το θέλει, για να πάψει να είναι ανυπόληπτος. Το έχει ανάγκη καθένας από εμάς, για να μη ντρέπεται να λέει ότι είναι Βουλευτής, που άλλα λέει και άλλα πράττει. Αυτό το μήνυμα εσείς αρνείσθε να το στείλετε.

Θέλω να καταστήσω σαφές για άλλη μια φορά ότι η Εξεταστική Επιτροπή, τη συγκρότηση της οποίας ζητούμε, δεν πρέπει και δεν έχουμε σκοπό να ασχοληθεί καθ' οιονδήποτε τρόπο με τις συνθήκες του ναυαγίου του "ΕΞΗΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ" αφού του θέματος αυτού πράγματι έχει επιληφθεί η δικαιοσύνη, η οποία θα πρέπει να φέρει σε πέρας το έργο της ελεύθερης, ανεπηρέαστης και απερίσπαστης.

Η Εξεταστική Επιτροπή όμως θα πρέπει να ερευνήσει μια σειρά από άλλα θέματα, που άπτονται πολιτικών ευθυνών. Επειδή ακούστηκε ότι δεν υπάρχουν τέτοια θέματα, ακούστε λοιπόν ποια είναι τα θέματα στα οποία υπάρχουν πολιτικές ευθύνες.

Πρώτον. Γιατί και με την ανοχή ποιων κρατικών και κυβερνητικών παραγόντων και αρχών δημιουργήθηκε το σημερινό μονοπωλιακό καθεστώς υπέρ της εταιρείας "ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ" και των θυγατρικών της; Επειδή είπατε κάτι για τις άδειες που δώσατε, κύριε Υπουργέ, οι άδειες αυτές ήταν στο ράφι τόσα χρόνια. Γιατί; Διότι εσείς δεν δώσατε καινούριες άδειες, δεν ήταν καινούριες αιτήσεις. Αυτές που τόσα χρόνια ανατιολόγητα ήταν στο ράφι, ήρθατε τώρα, μετά το ναυάγιο, και τις δώσατε. Το εύλογο ερώτημα λοιπόν είναι γιατί ήταν στο ράφι; Ποια η σχέση και η στάση των αρμοδίων στελεχών του τραπεζικού συστήματος και του χρηματιστηρίου στην υπόθεση αυτή;

Ο Πρόεδρος κ. Έμπερτ έκανε μια συγκεκριμένη καταγγελία και βγήκε χθές η Εθνική και στην ουσία επιβεβαίωσε την αλήθεια στοιχείων των καταγγελιών. Ερευνητέο το ζήτημα. Όχι όμως κουκουλωτέο! Εμείς ζητάμε να ερευνηθεί. Έχω ζητήσει και παλαιότερα να επέμβη στα οικονομικά θέματα το ΣΔΟΕ.

Κύριε Υπουργέ και κύριοι Υπουργοί, το ΣΔΟΕ το χρησιμοποιείτε με μεγάλη ευκολία όταν πρόκειται να εξετάσετε μικρομεσαίες επιχειρησούλες ή άλλα οικονομικά εγκλήματα. Σ'αυτό το μέγιστο θέμα, κατά τη γνώμη σας, το ΣΔΟΕ δεν θα έπρεπε να αναμειχθεί; Δεν πρέπει να ερευνήσει; Το ΣΔΟΕ δεν καταδικάζει, ερευνά. Εσείς αρνείσθε όχι μόνο την Εξεταστική Επιτροπή, αλλά ακόμα και να στείλετε το ΣΔΟΕ. Φοβάστε τι θα βρει; Στο κάτω-κάτω ελέγχετε το ΣΔΟΕ.

Πώς ανέχθηκε, δεύτερο θέμα, η Επιτροπή Ανταγωνισμού αυτή τη μεγέθυνση της εταιρείας χωρίς να παρέμβη;

Θα θέσω και ένα άλλο θέμα, στο οποίο δεν έχω πάρει απάντηση. Ποια είναι η αξιοπιστία της Επιτροπής Ανταγωνισμού, όταν πρόσφατα, το επί χρόνια αναπληρωματικό μέλος με απόφαση του Υπουργού αναβαθμίστηκε σε αναπληρωτή πρόεδρο; Ο αναπληρωτής πρόεδρος κ. Σουφλερός, καθ' όλα έγκριτος νομικός -δεν έχουμε τίποτα μαζί του προσωπικά- είναι ταυτόχρονα και νομικός σύμβουλος της εταιρείας "ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ" σε άλλη υπόθεση.

Ακούστηκαν διάφορες δικαιολογίες. Ο κ. Ρέππας είπε χθές "είναι ανεξάρτητη αρχή, εμείς δεν ανακατευόμαστε". Μα, ο Υπουργός ορίζει τον πρόεδρο και τον αναπληρωτή.

Για να ακούσετε τι απαντάει η ίδια η επιτροπή, σας λέω ότι ο πρόεδρος της επιτροπής κ. Τζουγανάτος λέει επί λέξει: "Το θέμα που έχει προκύψει με τον αναπληρωτή πρόεδρο της επιτρο-

πής δεν είναι κάτι κρυφό ή κάτι καινούριο. Ο κ.Σουφλερός είναι γνωστό ότι εκπροσωπούσε την εταιρεία "MINOAN FLYING DOLPHINS" σε παλαιότερη υπόθεση". Η υπόθεση είναι παλαιότερη, αλλά τώρα εκδικάζεται. Ανάγεται στο παρελθόν, αλλά ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί. Ο κ.Σουφλερός παραμένει νομικός σύμβουλος των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" και σήμερα ακόμα. Και λέει ότι η διαδικασία αυτή είναι κάτι διαφορετικό από τη δραστηριότητα του κ.Σουφλερού στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Εμείς δεν λέμε ότι είναι η ίδια διαδικασία αλλά ή ότι υπάρχει ασυμβίβαστο, το οποίο δεν μπορεί να πείσει κανέναν ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού λειτουργεί αντικειμενικά. Αυτά τα πράγματα είναι αυτονόητα. Εγώ δεν καταλαβαίνω πως είναι δυνατόν όλα αυτά να τα βρίσκετε τόσο τέλεια, ώστε να μη χρήζουν έρευνας.

Εγώ πίστευα ότι θα μπορούσε να ισχυρισθεί η Κυβέρνηση πως ο Υπουργός δεν ήξερε όταν έβαλε τον κ.Σουφλερό αναπληρωτή πρόεδρο. Έρχεται όμως σήμερα ο κ.Τζουγανάντος και μας λέει ότι ήταν γνωστό. Εσάς δεν σας κινεί καθόλου το ενδιαφέρον η δεν μπορείτε να βάζετε εκεί κάποιον που εσείς ξέρετε ότι είναι δικηγόρος των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ". Και μάλιστα μου είπατε προ καιρού από την τηλεόραση "τώρα η Επιτροπή Ανταγωνισμού, κύριε Παπαθανασίου, θα ασχοληθεί σοβαρά". Με ποιον αναπληρωτή πρόεδρο; Το δικηγόρο των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ"; Πιστεύετε ότι πείθετε κανέναν;

Η Κυβέρνηση -δι'υμών, κύριε Υπουργέ- δήλωσε "αυτό το ναυάγιο ως γίνε αφετηρία για μια μεγάλη αλλαγή και για μια ριζική τομή στην ακτοπλοία". Αυτό δεν αποτελεί ουσιαστικά παραδοχή των ευθυνών για τα μέχρι σήμερα; Είναι τραγικό να πρέπει να περάσουμε πάνω από ογδόντα νεκρούς για να αποφασίσουμε να λάβουμε ουσιαστικά μέτρα, τα οποία η Νέα Δημοκρατία είχε ζητήσει επανειλημμένως και με έντονο τρόπο.

Βέβαια σήμερα ακολουθείτε μια διαφορετική πολιτική από αυτή που ακολουθούσατε μέχρι σήμερα και για την οποία ο κ.Σουμάκης δήλωνε ότι "όσα έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στην ακτοπλοία δεν έχουν γίνει τα τελευταία πεντακόσια χρόνια". Τελικά ποιος έχει δίκιο; Εσείς ή εκείνος;

Και γιατί αλλάζετε μια πολιτική, αν είναι τόσο τέλεια; Δεν θα πρέπει να ερευνήσουμε γιατί η Κυβέρνηση κατάργησε τον εσωτερικό ανταγωνισμό μεταξύ των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών και αν φταίει κανείς;

Δεύτερο θέμα πολιτικών ευθυνών: Πώς λειτουργούσαν ως τώρα και πώς λειτουργούν σήμερα οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας; Εσείς δηλώνετε -δικά σας λόγια- ότι το ναυάγιο αυτό πρέπει να γίνει αφετηρία για αυστηρές προδιαγραφές που να διασφαλίζουν την ασφάλεια των επιβατών και θα εγγυώνται την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Αυτό είναι άλλη μία περίπτωση απόδειξη των υπαρχουσών ευθυνών. Και τι διαπιστώσατε, κύριε Υπουργέ, μετά το ναυάγιο, ώστε να ξηλώσατε ένα μεγάλο μέρος της Επιθεώρησης Επιβατηγών Πλοίων; Υπήρχαν ευθύνες τις οποίες γνωρίζατε πριν και δεν κάνατε τίποτα; Και αν ήταν έτσι, τότε έχετε εσείς πολιτική ευθύνη που τα είχατε ανεχθεί. Εάν όμως δεν υπήρχαν ευθύνες, τότε γιατί τους ξηλώσατε; Μήπως κάνατε σε αυτούς αυτό που δεν έκανε κανένα μέλος της Κυβέρνησης, δηλαδή να αναλάβει μια πολιτική ευθύνη και να παραιτηθεί; Δηλαδή μεταφέρατε στους ώμους ορισμένων και τυχαίων -θα μου επιτρέψετε να πω- μελών του Λιμενικού Σώματος -το οποίο τώρα τόσο υπερσπίζεστε- δικές σας ευθύνες; Και τι μέτρα πήρατε μετά το κάψιμο του flying dolphin, όπου αποδεδειγμένα η επιθεώρηση δεν είχε κάνει σωστά τη δουλειά της; Τι μέτρα πήρατε μετά το Eurobalker; Έρχοστε και ανακαλείτε τις άδειες από την εταιρεία εκείνη, στην οποία εσείς το καλοκαίρι είχατε δώσει τις άδειες, παρ'όλο που υπήρχε σε εκκρεμότητα η ιστορία του Euro balk-er. Είναι ίδιος ο ιδιοκτήτης του Eurobalker και των ναυπηγείων και των flying dolphin που εσείς δώσατε άδειες το καλοκαίρι.

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

Αλλά ούτε αυτά πρέπει να τα ελέγχουμε κατά τη γνώμη σας, ούτε αυτά είναι θέματα προς έλεγχο.

Τρίτο θέμα: ποιος ευθύνεται για την έλλειψη συντονισμού στο κέντρο επιχείρησης του YEN το κρίσιμο βράδυ; Εσείς μας

είπατε ότι όλα πήγαν τέλεια. Αλλά υπάρχει ένα σημαντικό θέμα εκτός των άλλων.

Κύριε Υπουργέ, στην υπόθεση "SUPER PUMA" επί δέκα ημέρες ακούγαμε τον Υφυπουργό κ. Αποστολάκη να μας λέει ότι τη μία δεν ήταν επιχειρησιακά έτοιμο το πλήρωμα, την άλλη ότι δεν βρέθηκαν οι Γάλλοι πιλότοι. Όταν εμείς του αποδείξαμε ότι υπήρχε συμβατική υποχρέωση, τότε θυμήθηκε ο κ. Αποστολάκης ότι πέταγε ο Γάλλος, αλλά δεν μπορούσε να του ζητήσει -ούτε καν να του το ζητήσει- να ξαναπετάξει, γιατί ήταν κουρασμένος και είχε συμπληρώσει τις προβλεπόμενες ώρες. Δεν μιλάω για τις ευθύνες που υπάρχουν για τη μη χρησιμοποίηση των "PUMA", που ενδεχομένως θα έσωζαν ζωές.

Υπάρχει ακόμα και ένα μεγάλο πολιτικό θέμα. Έχω κάνει και επίκαιρη ερώτηση προς τον Πρωθυπουργό, η οποία δεν συζητήθηκε. Είναι δυνατόν να έχουμε έναν Υφυπουργό και να κρατάει τη θέση του όταν έχει πει ψέματα; Είναι πολύ ξεκαθαρισμένο τι μήνυμα περνάμε στην κοινωνία για την αξιοπιστία των πολιτικών και της δική σας Κυβέρνησης. Ο Υφυπουργός είπε ψέματα και ο Υφυπουργός παραμένει στη θέση του και ο Πρωθυπουργός δεν τον αλλάζει. Και εγώ ρώτησα τον Πρωθυπουργό τότε κατά τη γνώμη του αλλάζει ένας Υπουργός, τότε κατά τη γνώμη του οφείλει να παραιτηθεί.

Ποιος ευθύνεται, λοιπόν, για όλα αυτά; Κανείς; Και εσείς δεν κρίνετε ούτε καν σκόπιμο να το εξετάσουμε; Δεν αισθάνεσθε αυτήν την υποχρέωση απέναντι στους συγγενείς των ογδόντα νεκρών και απέναντι στους άλλους Έλληνες;

Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι κανείς καλόπιστος Βουλευτής σε αυτήν την Αίθουσα και κανένας καλοπροαίρετος πολίτης σε αυτήν τη χώρα δεν θα μπορούσε να βρει ένα σοβαρό επιχείρημα για να αρνηθεί να ερευνήσει και να συμβάλει στην αποκάλυψη της αλήθειας. Αν η Κυβέρνηση, όπως φαίνεται, αρνηθεί και ταυτισθεί και πάλι με τη λογική της ατιμωρησίας και του κουκουλώματος, αν πιστεύει ότι αυτή είναι η Ελλάδα, τότε εμείς διαφωνούμε και διαχωρίζουμε τη θέση μας. Θέλω να πιστεύω ότι σε αυτήν την Αίθουσα υπάρχουν Βουλευτές που βάζουν πάνω από την κομματική τους εντολή και σκοπιμότητα τις αρχές και τη συνείδησή τους, τη διάθεσή τους να αποδείξουν πως το καθεστώς ατιμωρησίας, ιδίως όταν αφορά πολιτικά πρόσωπα, έχει παρέλθει οριστικά.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Εμείς λέμε κατηγορηματικά ότι χρειάζεται να γίνει Εξεταστική Επιτροπή. Το γνωστό ναυτικό έγκλημα με το "ΣΑΜΙΝΑ", αλλά και όλα τα προηγούμενα ναυτικά εγκλήματα, που είναι πάρα πολλά, επιβάλλουν η Βουλή να ασχοληθεί ενδελεχώς.

Λένε μερικοί "αφού έχει την υπόθεση ο εισαγγελέας, θα παρέμβουμε σαν Βουλή στο έργο του εισαγγελέα;" Κανένας δεν ζητάει τέτοιο πράγμα. Όμως αυτά που καταγγέλλθηκαν δημόσια και ίσως και καταγγέλλονται ή και οι μαρτυρικές καταθέσεις που υπάρχουν στον εισαγγελέα, θα ήταν χρήσιμα να τα δει και να τα συζητήσει η Βουλή, όχι για να παρέμβει στη συγκριμένη υπόθεση, αλλά για να βγουν γενικευμένα συμπεράσματα για την ακτοπλοία και για τις πολιτικές που εφαρμόζονται.

Η Εξεταστική Επιτροπή χρειάζεται και για έναν άλλο λόγο. Έγινε κινητοποίηση των υπηρεσιών, όπως έπρεπε να γίνει; Θα σταθούμε μόνο στις δηλώσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;

Δεν πρέπει να ψαχτεί το ζήτημα;

Θα σας φέρω ορισμένα στοιχεία για τα περίφημα "PUMA". Ξέρετε γιατί αγοράστηκαν αυτά τα ελικόπτερα με καθυστέρηση χρόνων; Διότι επέμενε το Υπουργείο επί χρόνια να αγοράσει τα ευρωπαϊκά, τα οποία είχαν πολλαπλάσια τιμή από τα ρώσικα. Και ο εκπρόσωπος του Π.Α.ΣΟ.Κ στην Επιτροπή των Προμηθειών και ο εκπρόσωπος του Συναισθημού και ο εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος πατούσαν πόδι. Ακύρωσαν μία και δύο φορές το διαγωνισμό για να αγοραστεί ελικόπτερο της "EUROCOPTER" και πέρασαν έξι χρόνια. Δεν πρέπει να διερευ-

νηθούν οι ευθύνες γι' αυτά τα ζητήματα; Ήταν αντίθετα και τα τρία κόμματα. Η απόφαση πάρθηκε κατά πλειοψηφία με τους υπαλλήλους και τους εκπροσώπους των Υπουργείων.

Έρχομαι τώρα σε αυτά που λέγονται. Είναι αλήθεια ότι υπάρχει το άρθρο 11, σύμφωνα με το οποίο έπρεπε να πετάξει το "PUMA" με την ευθύνη των εκπαιδευτών; Να το ψάξουμε το ζήτημα. Υπάρχει και ο αντίλογος από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Να τα εξετάσουμε τα ζητήματα. Δεν τελειώνει η υπόθεση με δηλώσεις από τη μία ή από την άλλη πλευρά. Υπάρχει, λοιπόν, αντικείμενο και κυρίως υπάρχει αντικείμενο για να εξετάσουμε σε βάθος όλα τα προβλήματα της ναυσιπλοΐας.

Πώς απαντάει σε αυτή την ανάγκη η Κυβέρνηση;

Πρώτον, αξιοποιεί τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης από την πρώτη στιγμή του ναυαγίου για να πει ότι πρόκειται για ανθρώπινο λάθος. Ευτυχώς που υπάρχουν οι ναυτεργάτες, ευτυχώς που υπάρχουν οι αυτόπτες μάρτυρες και αλλάζει το κλίμα. Υπάρχει, πλέον, έντονη η πεποίθηση σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού ότι φταίνει οι εταιρείες, φταίνει οι εφοπλιστές, φταίνει οι πολιτικές που εφαρμόζονται.

Δεύτερον, ποια συζήτηση έγινε στη Βουλή μέχρι σήμερα; Έγινε μόνο συζήτηση σε επίπεδο Αρχηγών κομμάτων για να μιλήσουν οι Αρχηγοί της Αντιπολίτευσης για δύο λεπτά. Μετά από ένα μήνα συζητάμε σήμερα αυτό το θέμα και ζητάμε πέρα από αυτή τη συζήτηση, τους μονολόγους και τις θέσεις του κάθε κόμματος να γίνει μια Εξεταστική Επιτροπή, η οποία κυρίως συγκροτείται για να ψάχνει τις πολιτικές ευθύνες και αν τύχει και βρει και ποινικές ευθύνες, θα δει τι θα κάνει παραπέρα.

Έρχεται η Κυβέρνηση και λέει να μην ψάξουμε παραπέρα. Να καταργήσετε τότε με την κυβερνητική σας πλειοψηφία την παράγραφο του Κανονισμού που μιλάει για εξεταστικές επιτροπές. Με το ΠΑ.ΣΟ.Κ έχει καταστεί ανενεργής η διάταξη για τις εξεταστικές επιτροπές.

Ακόμα και το επιχείρημα του κυρίου Υπουργού ότι δεν ακούστηκαν προτάσεις από το δικό μας και από τα άλλα κόμματα στις προθέσεις και στις εξαγγελίες για το τι θα γίνει από εδώ και πέρα στην ακτοπλοΐα, έχω να πω το εξής: Η Κυβέρνηση, δηλαδή, δικαιούται να κάνει τέσσερις-πέντε ημέρες μετά το ναυάγιο εξαγγελίες; Εξ ανάγκης το κάνει για να καθησυχάσει την κοινή γνώμη. Προτάσεις κάνει το δικό μας κόμμα το οποίο δεν φαίνεται στην τηλεόραση, γιατί δεν έχουμε τις προσβάσεις που έχει η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Ένα βήμα, ένας τρόπος για να αναδειχτεί η πολιτική σκέψη και με άλλες απόψεις είναι η σύσταση της Εξεταστικής Επιτροπής. "Όχι" λέει η Κυβέρνηση. Μονόπλευρα να ακούγεται η κυβερνητική άποψη.

Έρχομαι τώρα στην ουσία του ζητήματος. Το κεντρικό ζήτημα και για το ατύχημα αυτό και για τα άλλα ατυχήματα που έγιναν, αλλά και γενικότερα για τη ναυσιπλοΐα και ειδικότερα την ακτοπλοΐα είναι: Μας λύνει τα προβλήματα η απελευθέρωση, η ελευθερία της αγοράς ή ο κρατικός τομέας; Να το δούμε λίγο το ζήτημα.

Να έλθω στις μεταφορές με τα αεροπλάνα. Μπήκαν ιδιωτικές εταιρείες σε όλο τον κόσμο. Τι λένε οι στατιστικές; Αυξήθηκαν ή μειώθηκαν τα ατυχήματα; Υπάρχουν περισσότερα ή λιγότερα μέτρα ασφαλείας με τον ιδιωτικό τομέα, που κυνηγάει το κέρδος και πατάει στο αίμα των θυμάτων; Τι έγινε με τα πολύνεκρα ατυχήματα στους σιδηρόδρομους της Αγγλίας, που έγιναν ιδιωτικοί; Το ίδιο γίνεται παντού.

Άρα όλα τα κόμματα, τα οποία υποκλίνονται και μάλιστα σηκώνουν και τη σημαία της ελεύθερης αγοράς στα μέσα μαζικής μεταφοράς, έχουν πολιτική ευθύνη και εξ αρχής καταδικάζονται και για τα ατυχήματα. Όχι ότι στον κρατικό τομέα δεν θα υπάρχουν κάποια ατυχήματα, αλλά μπορείτε να περιορίσετε το κακό.

Και έρχομαι παρακάτω, για να πω ότι τα μονοπώλια είναι τρία. Θα μπορούσαν να είναι και πέντε, αλλά δεν είναι εκεί το ζήτημα. Αν από την έρευνα έβγαινε ότι η συγκεκριμένη εταιρεία βοηθήθηκε όσον αφορά τις άδειες σκοπιμότητας και με άλλους τρόπους και υπάρχουν ευθύνες, να καταλογισθούν. Να ψάξουμε και αυτό το ζήτημα, αλλά δεν είναι το κύριο. Το κύριο είναι πως, είτε λιγότερες είτε περισσότερες εταιρείες -και είναι αλήθεια πως η τάση είναι η συγκέντρωση της οικονομικής δύναμης

σε όλο και λιγότερα χέρια και στη ναυτιλία και σε όλα τα επίπεδα- αν είχαμε περισσότερες εταιρείες από τις τρεις ή τέσσερις που είναι, ουσιαστικά θα ήταν καλύτερα τα πράγματα; Η γνώμη μας είναι όχι, γιατί εδώ που τα λέμε και μεμονωμένοι εφοπλιστές συνεννοούνται μεταξύ τους και για τις τιμές στα εισιτήρια και για να αφαιρέσουν δικαιώματα από τους εργαζόμενους για τη μείωση του κόστους και την αύξηση των κερδών τους. Το ίδιο γίνεται και με τις επτά αδελφές στον τομέα των πετρελαίων που τώρα έγιναν πέντε. Λέγεται ότι πρέπει να παρέμβουμε για να είναι υγιής ο ανταγωνισμός. Για ποιον υγιή ανταγωνισμό μιλάμε;

Και έρχομαι τώρα στο καμποτάζ. Αυτό σημαίνει παραπέρα απελευθέρωση, έτσι ώστε να μπορούν και οι Ευρωπαίοι μέσα με τα καράβια τους. Τι θα κερδίσει κατ'αρχήν από ασφάλεια ο ελληνικός λαός, ώστε να μην έχουμε περισσότερα ατυχήματα. Είναι αλήθεια ή είναι ψέματα ότι δεν υπάρχει όριο ηλικίας, στις ευρωπαϊκές χώρες; Αν δεν υπάρχει όριο ηλικίας ο κύριος Υπουργός είπε ότι το όριο των τριάντα πέντε χρόνων για τα καράβια θα κατέβει στο τριάντα. Δεν θα διεκδικήσει ίση μεταχείριση με τους Ευρωπαίους που έχουν πλοία σαράντα και πενήντα χρόνων, τα οποία είναι ναυτολογημένα στη χώρα μας ως τουριστικά; Δυστυχώς εκεί πάνε τα πράγματα, να μην υπάρχει όριο ηλικίας.

Έχουμε τώρα ένα ζήτημα σοβαρό, με την ασφάλεια της χώρας, την εθνική άμυνα της. Παραδώσαμε που παραδώσαμε το Αιγαίο από άποψη ακτοπλοΐας στους ιδιώτες σε στιγμές κρίσης. Όταν το Αιγαίο γεμίσει με ξένα πλοία θα μπορούμε σαν χώρα να εφαρμόσουμε τους σχεδιασμούς που έχουμε ή θα υπάρξουν εμπόδια και δυσκολίες; Να ποια είναι η άρση του καμποτάζ σε σχέση με τους νησιώτες μας και την ασφάλειά τους.

Η άποψη της Κυβέρνησης, και απαντάμε ταυτόχρονα και στις προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας, που θέλουν να έχουμε πλοία πολλών κατηγοριών και δρομολόγια και όλα αυτά με προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού. Και όσο για τις άγονες γραμμές που θα επιδοτούνται, δικαίως είναι αναγκασμένοι οι νησιώτες και οι φορείς οι τοπικοί, γιατί θα χειροτερεύει η κατάσταση. Ό,τι σαβούρα υπάρχει από πλοία και όλα τα σαπάκια, θα πάνε σε γραμμές δεύτερης και τρίτης κατηγορίας και αυτό επιδιώκουν με την άρση του καμποτάζ.

Όσο για τα δικαιώματα των ναυτεργατών, με την πολιτική της η Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία δέκα-δεκαπέντε χρόνια έδιωξε τους ναυτεργάτες της που πήγαν σε πλοία του τρίτου κόσμου χωρίς δικαιώματα πάνω από εκατόν πενήντα χιλιάδες άνθρωποι. Με το σημερινό καθεστώς τα τελευταία δέκα χρόνια στην Ελλάδα έχουμε μείωση των ναυτεργατών και από εβδομήντα οκτώ χιλιάδες πήγαμε στις είκοσι χιλιάδες. Σκεφτείτε τι θα γίνει με την άρση του καμποτάζ.

Τώρα, για να δρομολογηθεί μια γραμμή, λέει ότι για δέκα μήνες θα λειτουργήσει αυτή τη γραμμή και μαζί με τα τουριστικά νησιά θα εξυπηρετούνται και οι άγονες γραμμές. Έτσι δίνονται οι άδειες σκοπιμότητας. Τώρα όμως δεν εφαρμόζεται το δεκάμηνο, με πρόσχημα ότι χάλασε το πλοίο. Ουσιαστικά βέβαια ο μέσος όρος ήταν το εφτάμηνο και θα χειροτερεύσει με την τριχοτόμηση που επιδιώκουν οι προτάσεις του Υπουργείου.

Και όσο για δικαιώματα, οι ίδιοι οι ναυτεργάτες παλεύουν σήμερα για καλύτερα μεροκάματα. Το πολύ να έχουν φθάσει στο 50% των αποδοχών τους οι συντάξεις τους. Είχε υποσχεθεί ο κ. Σουμάκης ότι θα δώσει το 60% και ακόμη το περιμένουν. Υπάρχουν πάρα πολλά και κυρίως δικαίωμα στο να εργάζονται. Οι θέσεις εργασίας αναπληρώνονται από μαύρη εργασία, από ανασφάλιστους με δίμηνες συμβάσεις. Είναι απαράδεκτη αυτή η κατάσταση. Και τώρα είναι απαράδεκτη, αλλά θα χειροτερεύσει με την άρση του καμποτάζ.

Και επειδή συκοφαντήθηκαν πολύ οι ναυτεργάτες που τους φορτώνουμε όλες τις ευθύνες, να υπενθυμίσω ότι μέσα στους νεκρούς του "ΣΑΜΙΝΑ" είναι και οκτώ ναυτεργάτες. Και για την εκπαίδευση, να βελτιωθεί η εκπαίδευση αλλά όχι να την παραδώσετε στους ιδιώτες.

Στη συνέντευξή σας, κύριε Υπουργέ, είπατε ότι στην κατάρτιση των ναυτεργατών θα μπει μέσα και ο ιδιωτικός τομέας. Θα είναι όπως τα σεμινάρια που κάνουν για την κατάρτιση, τις μαϊμούδες, άμα μπει ο ιδιωτικός τομέας μέσα και μετά θα ζητάμε

ευθύνες, γιατί δεν εκπαιδεύθηκαν καλά οι ναυτεργάτες.

Έρχομαι σε ένα άλλο ζήτημα που φαίνεται η διαφορετική πολιτική προσέγγιση αυτών των ζητημάτων. Υπάρχει ή δεν υπάρχει άρθρο του Συντάγματος που δίνει συνταγματική κατοχύρωση των προνομίων και του ξένου κεφαλαίου και των εφοπλιστών; Και δεν μπορούν να αλλάξουν ούτε τη νομοθεσία. Τι έκανε το ΠΑ.ΣΟ.Κ και η Νέα Δημοκρατία; Πρότεινε να αλλάξει αυτό το άρθρο του Συντάγματος; Ζει και βασιλεύει και παρά την αναθεώρηση του άρθρου του Συντάγματος. Και ερχόμαστε εδώ και κουβεντιάζουμε για μέτρα κλπ.

Τι γίνεται με τις νόμιμες και τις παράνομες φοροαπαλλαγές; Με τις νόμιμες και παράνομες και προκλητικά σκανδαλώδεις δανειοδοτήσεις- επιδοτήσεις; Οι εισφορές που δεν εισπράττονται, το ΝΑΤ καταρρέει και με την απελευθέρωση θα καταρρεύσει πλήρως, γιατί δεν θα υπάρχουν πλέον Έλληνες ναυτεργάτες να μαζεύονται οι εισφορές. Αυτή είναι η απελευθέρωση. Όταν λοιπόν ακούμε από ΠΑ.ΣΟ.Κ και Νέα Δημοκρατία γι' αυτή την απελευθέρωση ή για την άρση του καμποτάζ, αναρωτιώμαστε, για τα συμφέροντα του λαού γίνονται αυτές οι προτάσεις; Είναι πράγματι λαϊκό αίτημα η απελευθέρωση; Όταν οι Ευρωπαίοι και οι Έλληνες θα συνεννοούνται για χαμηλότερα εισιτήρια, για χαμηλότερο ναύλο, για χαμηλότερα δικαιώματα, για χαμηλότερο κόστος, για υπερήλικα πλοία, για σύνθεση των πλοίων ασφαλείας, όπως είναι στην Ευρώπη και όχι με βάση τον ελληνικό νόμο, που και αυτός είναι απαράδεκτος, αλλά, εν πάση περιπτώσει, κρατιούνται τα προσχήματα;

Και εδώ υπάρχει ένα ερώτημα και για το Συνασπισμό, ο οποίος δεν αντιτάσσεται στην άρση του καμποτάζ, αλλά λόγω της γενικότερης φιλοευρωπαϊκής, όπως την ονομάζει, πολιτικής, συντάσσεται με το να υπάρξει άρση του καμποτάζ, παραπέρα απελευθέρωση και να γίνουν κάποιες εθνικές ρυθμίσεις ή να παλέψουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση να αλλάξουν οι κανονισμοί, οι ρυθμίσεις προς το καλύτερο. Ποιος κανονισμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση πάει προς το καλύτερο; Και αυτή η Χάρτα των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων που την παρουσιάζουν σαν μεγάλη υπόθεση, αν και θα έχει διακηρυκτικό χαρακτήρα, βάζει για πρώτη φορά για τα ευρωπαϊκά συντάγματα διάταξη για το δικαίωμα του επιχειρηματία. Ότι ο επιχειρηματίας έχει δικαίωμα του να είναι επιχειρηματίας και μάλιστα και να απεργεί με lock out. Κανένας δεν τόλμησε μεταπολεμικά στην Ευρώπη και αυτό είναι η λογική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στο καφενείο έχει λιγότερη φασαρία!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Σκυλλάκο, με συγχωρείτε.

Υπάρχουν εύλογες διαμαρτυρίες συναδέλφων σας από το Κομμουνιστικό Κόμμα ότι επικρατεί φασαρία στην Αίθουσα.

Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, λίγη ησυχία.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Έρχομαι σε ορισμένα επί μέρους ζητήματα ξανά για την Ευρώπη και ότι η απελευθέρωση και η ευρωπαϊκή πολιτική θα βοηθήσει.

Μετά το ατύχημα στην Εσθονία υπήρξε μια διεθνής σύμβαση, η SOLAS, το 1990 που καθόριζε επιπρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τα πλοία. Τι απέγινε για την Ελλάδα και για την Ευρώπη αυτή η SOLAS; Δεν εφαρμόστηκε ποτέ και ήρθε η Ευρωπαϊκή Ένωση το 1998 και έφτιαξε έναν άλλον κανονισμό, μια άλλη συμφωνία που λέγεται EUROSOLAS, που περιορίζει τα μέτρα ασφαλείας.

Αυτή ήταν η κατεύθυνση της απελευθέρωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ζήτησε και η ελληνική κυβέρνηση -και το πέτυχε, αν δεν κάνω λάθος- από τα περιορισμένα μέτρα της EUROSOLAS να εξαιρεθούν ορισμένα πλοία, τα οποία ήταν πάνω από είκοσι επτά ετών.

Και δεν έφθανε αυτό, αλλά τα υπόλοιπα πλοία που ήταν στα εξαιρέτια, ενώ έπρεπε μέχρι την 1η Οκτωβρίου να έχουν κάνει προσαρμογές όχι μόνο στην πυρασφάλεια, αλλά και σε μια σειρά άλλα ζητήματα αξιοπλοίας, όπως είναι η ευστάθεια, παρ' όλα αυτά δεν είχαν γίνει οι προσαρμογές αυτές. Έπρεπε να γίνει το ναυάγιο και να βγει η Κυβέρνηση να υπενθυμίσει την προθεσμία της πρώτης του μήνα.

Από, τι μαθαίνω, πολλά πλοία τακτοποιήθηκαν μέσα σε λίγες μέρες και δεν είναι πλέον τα εξήντα, που είχαν αρχικά απαγορευθεί. Πότε πρόλαβαν και έκαναν τις ανασκευές και τις επισκευές; Γνωρίζουμε ότι το μόνο που κάνουν είναι επενδύσεις για βελτίωση του ξενοδοχειακού εξοπλισμού και όχι της αξιοπλοίας, όχι των μέτρων ασφαλείας. Αυτή είναι η κατάσταση.

Πάμε στην αξιοπλοία, στο ζήτημα της επιθεώρησης: Για ποια επιθεώρηση μιλάμε, αν συνεχιστεί το ίδιο καθεστώς; Γιατί δεν τολμάτε στις επιτροπές ελέγχου να βάλετε και εκπροσώπους των ναυτεργατών; Ξέρετε τι λένε τα ναυτεργατικά σωματεία; Ότι αν ένας μόνο εκπρόσωπός τους μπει στις επιτροπές επιθεώρησης, όπου υπάρχουν λιμενικοί και άλλοι επιστήμονες, δεν θα διαρκεί η εξέταση είκοσι και σαράντα λεπτά, αλλά θα χρειάζονται μέρες για το κάθε καράβι. Τελικά λένε οι ναυτεργάτες από την πείρα που έχουν οι ίδιοι των προβλημάτων που παρουσιάζουν τα καράβια ότι είναι αμφίβολο αν θα βρεθεί εντάξει έστω και ένα καράβι στην ακτοπλοία. Γιατί δεν τολμάτε να τους βάλετε;

Τολμάει ο λιμενικός, όταν υπάρχει στρατιωτικοποίηση και ιεραρχία, να βρει χαλασμένη τη μηχανή ή την προπέλα, όταν ο προϊστάμενός του θα του πει ότι δεν πρέπει να το πουν αυτό; Έτσι μπορεί να λειτουργήσει μια επιτροπή; Πρέπει να τα ψάξουμε αυτά σε μια Εξεταστική Επιτροπή.

Νηογνώμονας: Δεν έκανε αποκρατικοποίηση η Νέα Δημοκρατία το 1992;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πού είναι το περίεργο;

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Τι εννοείτε, πού είναι το περίεργο; "Βάζουμε το λύκο να φυλάει τα πρόβατα". Ο ελεγχόμενος, δηλαδή οι εφοπιστές, έχει και το Νηογνώμονα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και στις κομμουνιστικές χώρες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ πολύ.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ : Όταν εγώ λέω ότι είμαστε σε διαφορετική λογική, μη διαμαρτύρεστε. Όταν είναι ιδιωτικός ο Νηογνώμονας, εκεί οδηγούμαστε.

Υπάρχει ακόμα ένα θέμα, το θέμα των λιμανιών. Όλα τα λιμάνια θα παραδοθούν σε ιδιώτες. Τα περισσότερα, όμως, είναι επικίνδυνα για τα καράβια μας, δεν έχουν τις εγκαταστάσεις που πρέπει. Με το να δώσετε στους ιδιώτες, όπως λέει και η Νέα Δημοκρατία, νομίζετε ότι θα ρίξουν λεφτά για να φτιάξουν τα λιμάνια; Ή θα τα εκμεταλλεύονται και θα έχουμε περισσότερες δυσκολίες και περισσότερα ατυχήματα;

Ολοκληρώνω λέγοντας ότι η δική μας πρόταση είναι σε διαφορετική κατεύθυνση. Εμείς θέλουμε έναν εθνικό οργανισμό ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με κρατικές μεταφορές στην ακτοπλοία, με κοινωνικό και εργατικό έλεγχο, για να υπάρχει και η "γάτα", δηλαδή ο έλεγχος. Αυτό λύνει το πρόβλημα και της ασφάλειας και των δικαιωμάτων και του τι θα γίνει με τις άγονες γραμμές και του τι θα γίνει σε περίπτωση κινδύνου στο Αιγαίο. Από όλες τις απόψεις, αυτό συμφέρει και για το λαό και για τη χώρα μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής έχει το λόγο.

Ορίστε, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω πριν απ' όλα να επαναλάβω τα πιο ειλικρινή μας συλλυπητήρια στις οικογένειες των θυμάτων της πολύνεκρης αυτής τραγωδίας. Είναι αδιανόητο στο ξεκίνημα του νέου αιώνα να χάνονται -και μάλιστα τόσο άδικα- τόσες ανθρώπινες ζωές. Το ναυάγιο του "ΣΑΜΙΝΑ" βύθισε στο πένθος ολόκληρη την Ελλάδα. Αμαύρωσε την εικόνα της ακτοπλοίας μας, διέσυρε διεθνώς τη χώρα, ανέδειξε μια νοσηρή πραγματικότητα και στη Δημόσια Διοίκηση και στην πολιτική εξουσία.

Έχουμε λοιπόν υποχρέωση να αποδείξουμε ότι αναλαμβάνουμε τις ευθύνες μας, να αναπτύξουμε κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να απαντηθούν επιτέλους τα πελώρια "γιατί", τα αμεύλητα "γιατί", που εγείρονται. Να πάρουμε τα μέτρα, που δεν θέλησαν να πάρουν οι υπεύθυνοι του χθες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι συνθήκες, κάτω από τις ο-

ποιές έγινε το ναυάγιο, διερευνώνται από τις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές. Η πτυχή αυτή ανήκει στην τακτική δικαιοσύνη, που πρέπει να αφεθεί ελεύθερη, απεριόριστη και ανεπηρέαστη στο έργο της.

Από και πέρα όμως υπάρχουν τεράστια άλλα ζητήματα, τα οποία αφορούν στην πολιτική και υπαγορεύουν συγκεκριμένες πρωτοβουλίες. Επιβάλλουν ουσιαστική έρευνα για την απουσία ανταγωνισμού, την έλλειψη αποτελεσματικών ελέγχων, τη μη εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, την αδιαφανή και, όπως δυστυχώς αποδείχθηκε, αναποτελεσματική λειτουργία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των υπηρεσιών του, την τραγική αδυναμία αντιμετώπισης έκτακτων περιστάσεων. Όλοι αντιλαμβάνομαστε πως μόνο αν εντοπιστούν οι παράγοντες οι παράγοντες και τα αίτια, που οδήγησαν σε αυτή τη θλιβερή πραγματικότητα, πως μόνο μετά από επισταμένη έρευνα μπορεί να χαραχθεί μια άλλη πολιτική. Και γι' αυτό κανείς, μα κανείς, δεν δικαιούται να αδρανήσει.

Η ίδια η Κυβέρνηση ανέλαβε φραστικά τη δέσμευση να πράξει τα πάντα, για να χυθεί άπλετο φως στην υπόθεση. Και η δέσμευση αυτή δεν καλύπτεται από την αυτόνομη και αυτεπάγγελτη παρέμβαση της Δικαιοσύνης. Προϋποθέτει ενεργοποίηση των ελεγκτικών διαδικασιών του Κοινοβουλίου. Η ίδια η Κυβέρνηση ανακοίνωσε πως προτίθεται να πάρει τώρα τα μέτρα, που απαιτούνται, για να μη θρηνησουμε άλλη παρόμοια τραγωδία. Και η ανακοίνωσή της αυτή συνιστά, στην ουσία, ομολογία ευθύνης. Αφού μπορεί με κάποια μέτρα να αποφευχθεί μια τέτοια τραγωδία στο μέλλον, σημαίνει πως θα μπορούσε το ίδιο να είχε γίνει και χθες, σημαίνει πως κάποιοι δεν έκαναν αυτά που έπρεπε. Και το ερώτημα, το αμελικτό ερώτημα είναι: "γιατί;" Ποιους υπηρετούσαν και έναντι ποιου ανταλλάγματος; Ποιοι είναι και από ποιους συντονίζονταν; Υποχρεώμαστε να αναζητήσουμε απαντήσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είμαστε παρατηρητές των γεγονότων και σχολιαστές των εξελίξεων. Έχουμε ευθύνες και πολύ συγκεκριμένες υποχρεώσεις. Αμέσως μετά το ναυάγιο ο Πρωθυπουργός έσπευσε να συγκαλέσει δύο φορές το Υπουργικό Συμβούλιο, για να πάρουν αποφάσεις. Την ίδια στιγμή ο αρμόδιος Υπουργός διακήρυξε ότι είναι ανάγκη να γυρίσει η σελίδα στην ακτοπλοία. Ο ίδιος προχωρούσε λίγες μέρες αργότερα στο ξήλωμα μιας ολόκληρης υπηρεσίας υπεύθυνης για την ασφάλεια της ακτοπλοίας. Αυτά και μόνο δεν αποκαλύπτουν ότι ως τότε κάποιοι δεν έπαιρναν τα μέτρα που έπρεπε; Ότι είναι απαράδεκτη η σελίδα, που οι ίδιοι έγραψαν στην ακτοπλοία; Ότι είναι υπόλογες οι αρμόδιες υπηρεσίες;

Έσπευσε βέβαια ο κύριος Πρωθυπουργός να δείξει ενόχληση για τη στάση στελεχών του κυβερνώντος κόμματος, που εμφανίστηκε να παρέχει νομικές συμβουλές στην υπόδικη εταιρεία. Αλήθεια, όμως, αυτό ήταν το πιο σοβαρό, που αντελήφθη στις σχέσεις στελεχών του κόμματός του με τη "MINOAN LINES"; Ποτέ δεν πληροφορήθηκε ποιοι ήταν οι βασικοί μέτοχοι και οι διευθύνοντες της εταιρείας; Ποτέ δεν έμαθε για τις άδειες σκοπιμότητας, που χορηγούνταν απλόχερα στη συγκεκριμένη εταιρεία, ενώ κόβονταν από άλλους;

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

Το γεγονός ότι ο τότε Υπουργός -προσωπικός του φίλος και ταμίας του ΠΑΣΟΚ- χορηγούσε σχεδόν όλες τις άδειες σε μια και μόνο εταιρεία ΠΑΣΟΚικών συμφερόντων, ήταν και αυτό στο πλαίσιο του υγιούς ανταγωνισμού; Ποτέ δεν διερωτήθηκε πως μια ασήμαντη εταιρεία μπορεί να γιγαντώνεται επί των ημερών του και να γίνεται μονοπώλιο; Η νομική συμβουλή τον ενόχλησε ή μήπως η αποκάλυψη μιας σχέσης; Τόση υποκρισία, τόση περφόρνηση του κοινού νου, της κοινής νοημοσύνης!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πασιφανές ότι η Κυβέρνηση συνέπραξε στις προσπάθειες των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" να αποκτήσουν τον έλεγχο του 85% της ακτοπλοίας στο Αιγαίο. Αποδεικνύεται ότι, μέσω των θυγατρικών τους, οι Μινωϊκές γραμμές αγόρασαν και εκμεταλλεύτηκαν σχεδόν όλα τα γρασμένα οχηματαγωγά, ότι η Κυβέρνηση υπέθαλψε τη συγκέντρωση, ενώ η Επιτροπή Ανταγωνισμού παρακολουθούσε, χωρίς να παρεμβαίνει. Πόσο τυχαίο, δηλαδή, μπορεί να είναι το

γεγονός ότι ο αναπληρωτής του προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού είναι νομικός σύμβουλος των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ"; Ούτε αυτό εγείρει καμία υποψία;

Υπάρχουν ήδη αδιαμφισβήτητες αποδείξεις ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αρνήθηκε να δώσει άδειες σκοπιμότητας σε άλλες εταιρείες, τη στιγμή που τις μοίραζε απλόχερα στις "ΜΙΝΩΙΚΕΣ", ότι αρνήθηκε άδεια σε συγκεκριμένο πλοίο άλλης εταιρείας και ότι την έδωσε, όταν το πλοίο αγοράστηκε από τη "MINOAN" και απλώς μετονομάστηκε. Και αυτό είναι τυχαίο;

Φαίνεται ακόμα ότι παίχτηκαν περιέργα παιχνίδια στο χρηματιστήριο με τη σύμπραξη της εξουσίας. Αποκαλύπτεται τώρα ότι η "MINOAN" οργάνωσε την εισαγωγή της εταιρείας "MFD" στο χρηματιστήριο επενδύοντας υπεραξίες δισεκατομμυρίων, που της χαρίστηκαν από την Κυβέρνηση με τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας για συγκεκριμένες γραμμές. Και αυτό δεν είναι απαλλαγμένο ούτε σκοπιμοτήτων ούτε ευθυνών. Είναι ατράνταχτο σημείο διαπλοκής, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Υπήρχε και υπάρχει στενή σχέση της εταιρείας με παράγοντες του κυβερνώντος κόμματος.

Ο πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας -προσωπικός φίλος του Πρωθυπουργού και ταμίας του κυβερνώντος κόμματος- δεν λειτουργούσε ούτε μόνος ούτε αυτόνομα. Ενεργούσε στο πλαίσιο της Κυβέρνησης, εφάρμοζε την πολιτική της, εκτελούσε σχέδια, που δεν καταρτίζονται και δεν υλοποιούνται χωρίς γενικότερη στήριξη.

Υπάρχουν στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία η επιχείρηση αποκλειστικής κυριαρχίας μιας και μόνο εταιρείας στο Αιγαίο, στηρίχθηκε από τη σύμπραξη κρατικών τραπέζων.

Βέβαια επίσης είναι ότι η Κυβέρνηση είχε στα χέρια της αναφορές ξένων τουριστικών οδηγών, που προέτρεπαν τους τουρίστες να μη χρησιμοποιούν το "ΣΑΜΙΝΑ", το οποίο μάλιστα χαρακτηριζόταν ως το χειρότερο πλοίο της ελληνικής ακτοπλοίας. Τι έκανε σχετικά το αρμόδιο Υπουργείο; Πώς η Επιθεώρηση του έδωσε άδεια καταλληλότητας; Φαίνεται, πέρα από κάθε αμφιβολία, ότι η κατάσταση, που επικρατούσε στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, ήταν συννυμη με την ασυδοσία. Και το ήξερε η Κυβέρνηση. Είχε υπόψη της την περίπτωση των έκτακτων ελέγχων, που έγιναν μετά το ατύχημα στο Flying Dolphin. Οπότε, εντοπίστηκαν τριάντα ένα παραβάσεις, οι οποίες δεν είχαν εντοπιστεί στους τακτικούς ελέγχους, που μόλις είχαν προηγηθεί. Και τι έκανε; Τι έγινε; Τι άλλαξε; Γιατί δεν πήρε, έστω και τότε, ένα μέτρο η Κυβέρνηση; Έπρεπε πρώτα να θρηνησουμε ογδόντα νεκρούς; Γιατί δεν φρόντισε να διαμορφώσει ένα αυστηρό πλαίσιο πιστοποίησης και ελέγχου της ασφαλείας των πλοίων; Τι έκανε για την ουσιαστική εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση του προσωπικού; Γιατί ο Ελληνικός Νηογνώμων δεν πληροί τις διεθνώς αποδεκτές προδιαγραφές;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι επίσης γεγονός ότι η Κυβέρνηση υπήρξε απύσχα τις πρώτες κρίσιμες ώρες, μετά το ναυάγιο. Ουσιαστικά δεν έγινε καμία επιχείρηση διάσωσης. Αν η εικόνα της δεν ήταν τόσο τραγική, σίγουρα θα ήταν ιλαρή. Ο Αρχηγός του Λιμενικού εμφανίστηκε να βεβαιώνει ότι ο θάλαμος επιχειρήσεων προσπαθούσε να επικοινωνήσει με την Ολυμπιακή Αεροπορία, αλλά δεν τα κατάφερε.

Λέει ότι οι υπηρεσίες του Ο.Τ.Ε. του έδωσαν λάθος αριθμό τηλεφώνου και το τηλέφωνο αυτό δεν απαντούσε. Αν είναι δυνατόν!

Το δυστύχημα γνωστοποιήθηκε στο Υ.Ε.Ν. στις 22.20', αλλά η πρώτη επικοινωνία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας έγινε μιάμιση ώρα αργότερα! Εάν έλειπε ο πατριωτισμός των ψαράδων της Πάρου και αν το ναυάγιο δεν γινόταν μόλις ενάμισι μίλι από το νησί, είναι βέβαιο πως θα είχαμε θρηνησει πολύ περισσότερα θύματα.

Σε ό,τι αφορά τα ελικόπτερα "SOUPER PUMA", ολόκληρη η ελληνική κοινωνία έγινε μάρτυρας διαδοχικών κυβερνητικών ψευδολογιών. Ξεκίνησαν με τον ισχυρισμό ότι τα πλοήματα είναι ανεκπαίδευτα. Όταν ο κυβερνήτης διαβεβαίωσε για το ακριβώς αντίθετο, είπαν πως δεν τους είχαν δώσει ακόμα τα χαρτιά. Ισχυρίστηκαν κατόπιν πως χρειαζόταν ο Γάλλος εκπαιδευτής

και δεν μπορούσαν να τον χρησιμοποιήσουν. Όταν παρουσιάσαμε τη σύμβαση, που επιβάλλει το αντίθετο, είπαν πως δεν τον έβρισκαν. Άλλαξαν θέση μετά και υποστήριξαν πως ήταν παρών, αλλά είχε συμπληρώσει το ωράριό του.

Είναι αδιανόητο ακόμη και να συζητούμε τέτοια ζητήματα. Εί ναι όμως και αυτό αποκαλυπτικό της κατάστασης, που επικρατεί σε κρίσιμες υπηρεσίες, όπως επίσης και της κυβερνητικής νοοτροπίας, της υποκρισίας και της ανευθυνότητας.

Το ερώτημα είναι απλό: γιατί τόσο ψέμα; Εάν έκαναν σωστά τη δουλειά τους, γιατί να καταφεύγουν σε προσχήματα, που μόνο οργή προκαλούν; Το μόνο βέβαιο είναι ότι, δέκα μήνες μετά την παραλαβή τους, τα ελικόπτερα αυτά δεν είναι ακόμα έτοιμα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους. Αυτή είναι η πρακτική της Κυβέρνησης και η πρακτική αυτή, αν δεν δημιουργεί υπόνοιες, πάντως σίγουρα αποκαλύπτει αβάσταχτη ανεπάρκεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πλέον κοινή διαπίστωση ότι η πολύνεκρη τραγωδία στο Αιγαίο ανέδειξε ένα συγκλονιστικό μνημείο ανευθυνότητας, ασυδοσίας και κρατικής παραλυσίας. Κατέδειξε, για μία ακόμη φορά ότι αυτός ο τόπος δεν μπορεί ακόμα να αποκτήσει κράτος σοβαρό και υπεύθυνο. Ότι απουσιάζουν οι αναγκαίοι κανόνες και παραβιάζονται εκείνοι που υπάρχουν. Ότι οι δημόσιες υπηρεσίες αιχμαλωτίστηκαν σε μικρά και μεγάλα συμφέροντα, με αποτέλεσμα να μην ανταποκρίνονται στην αποστολή τους. Ότι τα ταμεία των μονοπωλιακών καταστάσεων συγκοινωνούν με τα ταμεία, που στηρίζουν την Κυβέρνηση στην εξουσία. Ότι τα συναρμόδια Υπουργεία δεν μπορούν ούτε να συντονιστούν, ούτε να κινητοποιηθούν αποτελεσματικά σε κρίσιμες ώρες, σε έκτακτες περιστάσεις.

Φαίνεται τελικά ότι, εάν έλειπαν όλα αυτά, ίσως να μη θρηνούσαμε θύματα. Και αυτό δεν το λέει μόνο η Αντιπολίτευση. Το διακηρύσσει η ίδια η Κυβέρνηση. Το ναυάγιο ενός σαπιοκάραβου της διαπλοκής ανέδειξε τις καθεστωτικές πρακτικές και τις διαπλεκόμενες σχέσεις της εξουσίας. Ανέδειξε μία παρακμιακή πραγματικότητα, που υπονομεύει τον υγιή ανταγωνισμό, υπονομεύει την αναπτυξιακή διαδικασία, υπονομεύει την οικονομία, ζημιώνει τον καταναλωτή και το φορολογούμενο, απλώνει τον κύκλο των καταστροφικών συνεπειών της σε βάρος και αυτής ακόμη της ίδιας της ζωής, πλήττει την ποιότητα και την ουσία της δημοκρατίας.

Κατέδειξε με ιδιαίτερα τραγικό τρόπο την παθογενή ανευθυνότητα, ανευθυνότητα που απλώνεται στα νευραλγικά σημεία της κρατικής μηχανής, τη διαφθορά, που απλώνεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, την αδυναμία της Κυβέρνησης να ανταποκριθεί σε βασικές της υποχρεώσεις, την ανεπάρκεια και την κούρασή της.

Εμφανίστηκε αμέσως μετά το ναυάγιο η Κυβέρνηση να διακηρύσσει ότι θα κάνει τα πάντα, προκειμένου να χυθεί άπλετο φως στην υπόθεση. Ένα είναι όμως εκείνο, που μπορεί -και υποχρεούται- να πράξει, αν σέβεται το λόγο της. Να υποστηρίξει τη συγκρότηση εξεταστικής επιτροπής. Τα υπόλοιπα ανήκουν στην τακτική δικαιοσύνη. Και η Δικαιοσύνη ούτε περιμένει την Κυβέρνηση ούτε μπορεί να επηρεάζεται απ' αυτήν. Η Δικαιοσύνη ανέλαβε τα κατ' αυτήν.

Δεν φτάνει, λοιπόν, να λέει η Κυβέρνηση ότι το μαχαίρι θα φτάσει στο κόκαλο. Είναι ανάγκη να το αποδεικνύει κιόλας έμπρακτα, υπεύθυνα, αποτελεσματικά, όπως επιβάλλουν οι νόμοι, όπως υπαγορεύει το Σύνταγμα.

Κατηγορεί η Κυβέρνηση την Αντιπολίτευση για υποτιθέμενη απόπειρα ποινικοποίησης της πολιτικής ζωής. Έφθασε ακόμα και στο εκπληκτικό σημείο να ταυτίζει την ελεγκτική διαδικασία με φασισμό.

Δεν ακολουθούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την Κυβέρνηση στα άκρα και στις ακρότητες, που επιλέγει. Της χαρίζουμε την πρακτική της οξύτητας, των ύβρεων, της πόλωσης.

Ρωτούμε όμως: τι είναι αυτό που θα κάνει, για να φθάσει το μαχαίρι στο κόκαλο; Ποια πρωτοβουλία αναλαμβάνει, για να χυθεί -υποτίθεται- άπλετο φως; Γιατί αρνείται μόνιμα τη συγκρότηση εξεταστικής επιτροπών; Μιλούν τώρα για διαπλοκο-λογία και προσπάθειες νοικοποίησης της πολιτικής ζωής. Πρώτα απ' όλα και μόνο αυτός ο ίδιος ο ισχυρισμός αναγνωρίζει ποι-νικές ευθύνες πολιτικών προσώπων. Συνιστά ομολογία ενοχής.

Πέρα όμως από αυτό, ένα τέτοιο επιχείρημα είναι καθαρά και ξάστερα αντιδημοκρατικό και αντικοινοβουλευτικό. Δεν μπορεί καμία κυβέρνηση, όσο ένοχη και αν αισθάνεται, να απεργάζεται την απαξίωση των θεσμών κοινοβουλευτικού ελέγχου.

Μία δημοκρατική κυβέρνηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιζητεί η ίδια, τον έλεγχο. Δεν μπορεί να αρνείται σταθερά κάθε αίτημα ενεργοποίησης των συνταγματικών διαδικασιών, που υπάρχουν για την προστασία του δημόσιου συμφέροντος, για το σεβασμό της νομιμότητας. Δεν μπορεί να υπόσχεται φως και να λειτουργεί στο σκοτάδι, επιδιώκοντας το σκοτάδι.

Εξαντλήθηκαν πλέον και τα τελευταία υπολείμματα της αξιοπιστίας της. Φαίνεται ξεκάθαρα το δίχτυ προστασίας, που απλώνει στα οργανωμένα συμφέροντα, φαίνονται οι καθεστωτικές πρακτικές, η κατάφωρη παραβίαση της νομιμότητας.

Είναι αλήθεια ότι τα πιο τραγικά γεγονότα των τελευταίων χρόνων έχουν σημαντικές πολιτικές προεκτάσεις. Τα βασικά τους αίτια ανάγονται σε πράξεις ή παραλείψεις της εξουσίας. Οφείλονται στη διαφθορά, στην ασυδοσία, στο νοσηρό κομματισμό του δημόσιου τομέα.

Φάνηκε ξεκάθαρα η αλήθεια αυτή στο τραγικό φιάσκο της οδού Νιόβης, στο μέγεθος της τραγωδίας, που επέφερε ο περσινός σεισμός, στην παράδοση Οτσαλάν, στην έκταση και τις συνέπειες των πυρκαγιών, στην τραγωδία με το πρωθυπουργικό φάλλον.

Σε κάθε περίπτωση η Κυβέρνηση εμφανιζόταν τάχα με ρομφαία κάθαρσης. Σε κάθε τραγωδία ο Πρωθυπουργός έβγαине να διακηρύξει ότι θα λογοδοτήσουν οι υπεύθυνοι, όσο ψηλά και αν βρίσκονται. Προεξοφλούσε με τον τρόπο αυτό ότι οι υπαίτιοι βρίσκονται πάνω απ' όλους τους άλλους και εκφεύγουν των ορίων ελέγχου της τακτικής δικαιοσύνης. Διαβεβαίωνε μεγαλόστομα ότι θα χυθεί άπλετο φως, ότι θα φθάσει το μαχαίρι στο κόκαλο.

Λέγονταν τα ίδια μετά το δράμα της οδού Νιόβης, αλλά το μόνο, που έγινε, ήταν η προαγωγή ενός των υπαίτιων στην ηγεσία της Ελληνικής Αστυνομίας. Διακηρύσσονταν τα ίδια μετά το έγκλημα της Ρικομέξ, αλλά το μόνο, που έχει ακουστεί, ήταν η παρεμβολή διοικητικών εμποδίων στο έργο της Δικαιοσύνης. Επαναλαμβάνονταν τα ίδια στην περίπτωση του πρωθυπουργικού φάλλον. Κυβερνητικά στελέχη μιλούσαν για φονιάδες στα ηγετικά στρώματα της Ολυμπιακής.

Μας κατηγορούσαν, γιατί ζητούσαμε εξεταστική επιτροπή. Ισχυριζόνταν ότι πρέπει να περιμένουμε πρώτα το πόρισμα. Και τι έγινε; Πλήρης συγκάλυψη, εμπαιγμός και εξαπάτηση, στάση υποκριτική και ένοχη. Γιατί, λοιπόν, όλες οι υποθέσεις, μα, όλες οι υποθέσεις, με πολιτικές προεκτάσεις, να παραμένουν αδιερεύνητες; Είναι πάνω από τους νόμους οι καρεκλοκένταυροι της εξουσίας και της διοίκησης; Δεν αποτελεί αυτή και μόνο η διαπίστωση ατιμωρησίας μία βαριά ένδειξη ενοχής και ευθύνων; Δεν προδίδει συγκάλυψη;

Αναντίλεκτα είναι συγκλονιστικά τα όσα συνέβησαν και εξακολουθούν να συμβαίνουν. Τίποτα όμως δεν είναι πιο ανησυχητικό από τη διαμόρφωση ενός καθεστώτος συγκάλυψης και ατιμωρησίας, γιατί αυτό ακριβώς το καθεστώς υπηρετεί την ασυδοσία, προάγει την αυθαιρεσία, ενθαρρύνει την κατάχρηση εξουσίας, πλήττει το δημόσιο συμφέρον. Και το καθεστώς αυτό δεν μπορεί να διαιωνίζεται άλλο.

Ο κόμπος έφθασε στο χτένι. Η διεθνής εμπειρία δεν επιτρέπει αυταπάτες, αντίθετα μπορεί και πρέπει να διδάσκει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ερωτήματα που γεννώνται είναι και πολλά και πολύ σοβαρά. Ξεκινούν από την ομολογία της Κυβέρνησης ότι ως σήμερα, δεν έχουν ληφθεί και πρέπει να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα, για να μη θρηνήσουμε άλλες παρόμοιες τραγωδίες. Αφορούν τη διαπίστωση ότι είναι ανάγκη άμεσα να αλλάξει η σελίδα, που έχει γραφτεί ως χθές στην ακτοπλοία μας. Στηρίζονται στην αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα και τις μαρτυρίες των άμεσα εμπλεκομένων.

Πρώτα απ' όλα, απαιτείται απάντηση στο κεφαλαίωδες ερώτημα πώς γιγαντώθηκε η συγκεκριμένη εταιρεία. Κάτω από ποιες συνθήκες και με συμμετοχή ποιων κρατικών και κυβερνητικών παραγόντων διαμορφώθηκε το σχεδόν μονοπωλιακό καθεστώς στην ακτοπλοία; Ποιο ρόλο έπαιξαν οι κρατικές τράπε-

ζες; Ποια παιχνίδια στήθηκαν στο Χρηματιστήριο; Ποιοι ήταν οι πρωταγωνιστές και ποιος τους συντόνιζε; Με ποια κριτήρια ένας πρώην Υπουργός, με τα χαρακτηριστικά που ήδη σας ανέφερα, μοιράζει απλόχερα άδειες σκοπιμότητας σε μια και μόνο εταιρεία, που συμβαίνει να ελέγχεται από στελέχη του κυβερνώντος κόμματος; Ανταποκρινόταν στο ελληνικό, στο κοινοτικό και στο Διεθνές Δίκαιο η λειτουργία των υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που είναι υπεύθυνες για την ασφάλεια της ακτοπλοΐας; Αν όχι, ποιοι ευθύνονται; Και αν ναι, γιατί ξηλώθηκαν μετά το ναυάγιο; Ποια κατάσταση επικρατούσε σε ό,τι αφορά την έκδοση των αδειών σκοπιμότητας των πλοίων, τις επιθεωρήσεις των πλοίων, την εκπαίδευση των πληρωμάτων, τη λειτουργία του Νηογνώμονα; Πώς μπορεί να γίνεται αναπληρωτής του προέδρου της επιτροπής ανταγωνισμού πληρεξούσιος δικηγόρος μιας εταιρείας, των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ", που παραβιάζει κάθε κανόνα του υγιούς ανταγωνισμού;

Πέρα απ' όλα αυτά, τεράστια ζητήματα εγείρονται και σε ό,τι αφορά την απουσία του κρατικού μηχανισμού και την ολιγωρία, που επέδειξε η Κυβέρνηση, αμέσως μετά το ναυάγιο. Φάνηκε από την πρώτη στιγμή -και είναι σήμερα απολύτως βέβαιο- ότι χωρίς τη συνδρομή, την ηρωική συνδρομή των ψαράδων, θα είχαμε θρηνηήσει πολύ περισσότερα θύματα.

Το ίδιο σίγουρο είναι ότι το μέγεθος της τραγωδίας προσέλαβε τέτοιες διαστάσεις, επειδή κάποιοι δεν ανταποκρίθηκαν στο χρέος τους. Το γεγονός ότι ο αρμόδιος Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας, μέρες ολόκληρες μετά το ναυάγιο, κατασκεύαζε αντιφατικούς, αβάσιμους και κυρίως ψευδείς ισχυρισμούς, μιλάει από μόνο του. Οι αντιφάσεις και τα ψεύδη του Υπουργείου αυτού είναι ανάγκη να προκαλέσουν σοβαρότερο προβληματισμό και έμπρακτη απάντηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ομολογία ότι κάτι σάπιο υπάρχει στο λιμάνι προέρχεται από την ίδια την Κυβέρνηση. Ακούστηκε από συναδέλφους του κυβερνώντος κόμματος ότι πρέπει να έγιναν σημεία και τέρατα, για να φθάσει κάποιο από το μηδέν στο μονοπώλιο του Αιγαίου. Υποστηρίχθηκε από Βουλευτές, που στηρίζουν την Κυβέρνηση ότι μια τέτοια εξέλιξη προϋποθέτει συνεργούς στην εξουσία.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Συμπόλιτευσης, θέτουμε τη δική σας κατηγορηματική διαπίστωση ως ερώτημα, στο οποίο πρέπει να υπάρξει απάντηση στη Βουλή. Κυβερνητική άρνηση δεν σημαίνει απλά και μόνο υπεκφυγή, σημαίνει επίγνωση ενοχής. Αποκαλύπτει φόβο εντοπισμού και ανάδειξης υπαρκτών ευθυνών. Παράγει σκιές, που δεν μπορεί να πλανώνται και να διαχέονται σε βάρος δικαίων και αδικών.

Είναι ολοφάνερο ότι, πέρα από τους προφανείς άμεσους στόχους της, η ομάδα που κυβερνά επιχειρεί να καταστήσει συνένοχους στην επιχειρούμενη συγκάλυψη πολλούς άλλους. Η μόνιμη, πλέον, αντίθεσή της στη λειτουργία των ελεγκτικών μηχανισμών του Κοινοβουλίου δεν είναι τυχαία. Αποβλέπει στην ενοχοποίηση όσων τη στηρίζουν και την υποστηρίζουν. Αυτή είναι η κυβερνητική πρακτική.

Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, αμέσως μετά την τραγωδία, έφτασε στο σημείο να ισχυριστεί ότι φταίει ολόκληρη η κοινωνία και αυτό είναι και πολιτικά, αλλά, κυρίως, ηθικά απαράδεκτο και προπαντός είναι επικίνδυνο, γιατί σημαίνει την εδραίωση ενός καθεστώτος ατιμωρησίας για όσους πλήττουν το δημόσιο συμφέρον.

Αποκαλύπτει υποταγή σε οργανωμένα συμφέροντα και διαπλεκόμενες σχέσεις. Προκαλεί απαξίωση του πολιτικού κόσμου. Είναι πρόκληση για τον πολίτη και διαπιστώνεται για μία ακόμα φορά ότι, όποτε περιέρχεται σε δυσχερή θέση η Κυβέρνηση, επιλέγει την τακτική της όξυνσης, της πόλωσης και του φανατισμού.

Επιτίθενται εναντίον όλων των πολιτικών δυνάμεων αποδίδοντάς τους ό,τι η ίδια διαπράττει. Επιστρατεύει τους διαπλεκόμενους συμμάχους της σε συκοφαντικές επιχειρήσεις. Αποκαλύπτει ότι ο βασικός στόχος της είναι η πολιτική τρομοκρατία και η ματαίωση του ελεγκτικού ρόλου, που αναθέτει το δημοκρατικό μας πολίτευμα στο Κοινοβούλιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο έλεγχος της εκτελεστικής εξουσίας και της κρατικής διοίκησης δεν είναι δικαίωμά μου, αλ-

λά είναι θεσμική υποχρέωση του Κοινοβουλίου. Η σύσταση εξεταστικών επιτροπών και η αποτελεσματική λειτουργία τους δεν αφαιρεί από την πολιτική, όπως ψευδώς ισχυρίζεται η Κυβέρνηση, αλλά προσθέτει. Η άρνηση ελέγχου είναι αυτή που πλήττει την αξιοπιστία και το κύρος του πολιτικού κόσμου. Η άρνηση είναι που δημιουργεί σκιές. Η άρνηση αποβαίνει σε βάρος της νομιμότητας, σε βάρος του δημόσιου συμφέροντος, σε βάρος της ίδιας της δημοκρατίας.

Ένα είναι σαφές και αυτονόητο: ότι η κοινοβουλευτική αντίσταση στις καθεστωτικές πρακτικές, στα παρακμιακά φαινόμενα, βαραίνει κάθε δημοκρατική πολιτική δύναμη. Αφορά άμεσα κάθε δημοκράτη πολιτικό, άσχετα από τις επιμέρους πολιτικές του προτιμήσεις. Η πρόκληση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ευθεία προς όλους μας. Η ανάληψη ευθύνης είναι έννοια σύνθετη με τη δημοκρατία, όπως επίσης και η απόδοση ευθύνης, όπου υπάρχει, όποιον και αν αφορά.

Δεν προσδοκούμε σε κομματικό όφελος από τη σύγκρουσή μας με την αδιαφάνεια. Δεν ενδιαφερόμαστε για την παραπολιτική πλευρά των τεκταινομένων. Στεκόμαστε αποκλειστικά και μόνο στην ουσία, στην καρδιά του προβλήματος. Αξιόνηουμε, απαιτούμε να χυθεί πραγματικά άπλετο φως στα γεγονότα και να εντοπισθούν επιτέλους τα αίτια των παρακμιακών φαινομένων. Απαιτούμε θωράκιση της πολιτείας, αδιαφάνεια στη λειτουργία του κράτους, φως στην πολιτική ζωή.

Η άποψη του Πρωθυπουργού ότι οι εικόνες, που αναδύθηκαν μέσα από την τραγωδία, απεικονίζουν την Ελλάδα των άλλων, αποτελεί ομολογία αποτυχίας των κυβερνήσεών του. Αναρεί τις προεκλογικές προπαγανδιστικές κορώνες για μια ισχυρή Ελλάδα, για μια Ελλάδα που βάζει στόχους. Επισημαίνει προσπάθεια αποστασιοποίησης από τη σημερινή πραγματικότητα. Υποδηλώνει νοοτροπία ξένου παρατηρητή. Η αντίθεση στη σύσταση εξεταστικής επιτροπής, αναρεί τις κυβερνητικές διβεβαιώσεις για άπλετο φως. Αποτελεί -σε συνδυασμό με τους ισχυρισμούς για ποινικοποίηση της πολιτικής ζωής- προσπάθεια απαξίωσης των ελεγκτικών διαδικασιών του Κοινοβουλίου. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για όλους αυτούς τους λόγους, για το δημόσιο συμφέρον, για τη νομιμότητα, για το κύρος του πολιτικού κόσμου, για τη δημοκρατία στον τόπο μας, υποχρεούμαστε όλοι μαζί να στείλουμε σήμερα ένα έμπρακτο μήνυμα στην κοινωνία, ένα μήνυμα ότι το καθεστώς της συγκάλυψης και της ατιμωρησίας τελειώνει εδώ. Ότι οι ευθύνες αναζητούνται και καταλογίζονται σε κάθε επίπεδο. Αυτό το μήνυμα ζητά από μας σήμερα η κοινωνία. Και το χρειάζεται ολόκληρος ο πολιτικός κόσμος. Το επιβάλλει η γνήσια αντίληψη περί δημοκρατίας.

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι είναι υποχρέωση όλων μας να προχωρήσουμε στη συγκρότηση εξεταστικής των πραγμάτων επιτροπής. Να κάνουμε τα λόγια έργα. Να αποδείξουμε έμπρακτα ότι επίκεντρο του ενδιαφέροντός μας είναι ο άνθρωπος, τα δικαιώματά του, η προστασία της ζωής του. Αυτή είναι η πρόκληση και αυτή η πρόκληση μας αφορά όλους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να κάνω ένα τελικό σχόλιο, το οποίο όμως έχει μείζονα πολιτική σημασία. Προκαλεί θλίψη, αλλά και τα πιο αρνητικά συμπεράσματα, η συνεχιζόμενη συμπεριφορά του Πρωθυπουργού και με τη σημερινή απουσία του από τη συζήτηση αυτή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πρωθυπουργός κρύφτηκε τις ημέρες του τραγικού ναυαγίου. Ο Πρωθυπουργός κρύβεται πάντα, όταν υπάρχουν κρίσεις ή δύσκολες περιστάσεις. Είναι προφανές ότι δεν αντέχει να αντιμετωπίζει τέτοιες καταστάσεις.

Όμως η σημερινή απουσία αποδεικνύει, δείχνει ξεκάθαρα τη μεγαλειώδη έλλειψη ευαισθησίας, τη μνημειώδη έλλειψη υπευθυνότητας.

Υπάρχει ένα αμείλικτο ερώτημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι: δεν φθάνουν ούτε ογδόντα νεκροί, για να αισθανθεί την ανάγκη, τη στοιχειώδη υποχρέωση να δώσει εξηγήσεις και να απολογηθεί;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε αποφασίσει ομοφώνως στις 15.30' να κλείσει η συζήτηση σε οποιοδήποτε σημείο και αν βρίσκεται. Και πρέπει να το τηρήσουμε. Διότι αν δεν το τηρήσουμε δεν ξέρω

από και πέρα σε ποιον θα σταματήσουμε απ' αυτούς που έ-
χει εγγραφεί για να μιλήσουν.

Έχουμε ακόμη στη διάθεσή μας χρόνο μιας ώρας. Δεν έχει
μιλήσει η Κυβέρνηση.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Μίλησε ο κ. Παπουτσής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Με συγχωρείτε δεν
έχει δευτερολογήσει ο κύριος Υπουργός ο οποίος θα πρέπει να
απαντήσει και στον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Δεν έχει ομιλήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ-
ΣΟΚ καθώς και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπι-
σμού. Είναι δε και ο Υπουργός Ανάπτυξης, ο οποίος θέλει να
παρέμβει -και το δικαιούται- σε ό,τι αφορά τα θέματα του αντα-
γωνισμού...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Ο κ. Σουμάκης δεν θα μιλήσει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μη βιάζεσθε, κύριε
πρόεδρε.

Πρέπει δε να ακούσουμε και τον κ. Σουμάκη. Η πρόταση είναι
για εξεταστική επιτροπή και σωστό είναι να ακούσουμε και τον
κ. Σουμάκη.

Αρχίζοντας, λοιπόν, από τον κ. Σουμάκη, νομίζω ότι θα πρέ-
πει να του δώσουμε δεκαπέντε λεπτά. Όχι πιο πάνω κύριε Σου-
μάκη. Αν είναι λιγότερο θα μας διευκολύνετε. Να δώσουμε δέ-
κα λεπτά στον Υπουργό Ανάπτυξης και δεκαπέντε λεπτά στον
Υπουργό Ναυτιλίας. Εσείς, κύριε Μαγκριώτη θα πάρετε δέκα
λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Είναι άνισο κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Άνισο, αλλά είναι ο
χρόνος που επιβάλλει η διαδικασία αυτή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ο Πρόεδρος της Αξιωματικής Αντι-
πολίτευσης μίλησε τριάντα ένα λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Πρόεδρος της Α-
ξιωματικής Αντιπολίτευσης μίλησε στο χρόνο που δικαιούται. Ε-
ξάλλου η Αξιωματική Αντιπολίτευση κάνει την πρόταση.

Να μη φάμε όμως άλλο χρόνο σε διαλογική συζήτηση. Καλό
όμως είναι να μιλήσει και η Νέα Δημοκρατία απαντώντας σ' αυ-
τά. Γι' αυτό θα πάρετε δέκα λεπτά ο κ. Παυλόπουλος.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν μου επι-
τρέπετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Αναφορικά με την πρόταση
που κάνετε, επειδή η συζήτηση άρχισε περίπου μία ώρα αργό-
τερα από την προκαθορισμένη ώρα έναρξης, θα παρακαλούσα-
με πάρα πολύ, λόγω και της σοβαρότητας του θέματος και για
να υπάρξει λίγο περισσότερη δυνατότητα, να πάμε μισή ώρα
αργότερα και αντί να τελειώσουμε στις 15.30' να πάμε μέχρι τις
16.00'.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Παυλόπουλε,
εσείς και εγώ θα μείνουμε εδώ. Είναι όμως οι κύριοι συνάδελ-
φοι, που θέλουν να ταξιδέψουν αεροπορικώς.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι πολύ
σοβαρό το θέμα και υποβάλλουμε την παράκληση να κερδίσου-
με μισή ώρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Παυλόπουλε
με συγχωρείτε. Αυτό είπαμε προχθές στη Διάσκεψη των Προέ-
δρων, αυτό εισηγηθήκαμε εδώ, αποφασίστηκε ομοφώνως και
ας το σεβαστούμε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Με έναρξη όμως τη δεκάτη
πρωινή, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Με συγχωρείτε, κύ-
ριε Παυλόπουλε. Ακούσαμε τον Αρχηγό σας, ο οποίος τα είπε
όλα. Θα παρακαλέσω να μου κάνετε τη χάρη, ώστε στις 15.30'
να τελειώσουμε. Ούτως ή άλλως σε κάποιους θα σταματήσου-
με, οι οποίοι δικαίως θα παραπονούνται.

Αυτά όμως έπρεπε να μου τα πείτε στην αρχή διότι όταν απο-
φασίζουμε και κάποιοι λένε "εγώ φεύγω για την Καβάλα, εγώ
φεύγω για την Ξάνθη" δεν είναι σωστό.

Επαναλαμβάνω, λοιπόν: Θα μιλήσει δεκαπέντε λεπτά ο κ.
Σουμάκης, δέκα λεπτά ο κύριος Υπουργός Ανάπτυξης, δεκαπέ-
ντε ο κ. Παπουτσής, δέκα λεπτά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσω-
πος της Νέας Δημοκρατίας και δέκα λεπτά εσείς, κύριε Μα-
γκριώτη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Να πρωτολογήσουμε πριν δευτε-
ρολογήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ναι, θα μιλήσετε.

Και στον υπόλοιπο χρόνο θα μιλήσει, αν έρθει, ο Κοινοβου-
λευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού. Αν δεν έρθει ο Εκπρό-
σωπος του Συνασπισμού -γιατί δεν έχει μιλήσει ο κ. Κουβέλης-
θα τον πάρει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος. Και θα κλείσου-
με.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το Σώμα συμφώνη-
σε. Ανάγκα και θεοί πείθονται!

Ορίστε, κύριε Παπουτσή, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Κύριε Πρόεδρε, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησα
με πολύ μεγάλη προσοχή την ομιλία του Αρχηγού της Αξιωμα-
τικής Αντιπολίτευσης και κατάλαβα ότι ο λαός έχει δικίο όταν
λέει και επιμένει ότι η Νέα Δημοκρατία είναι αγκυλωμένη στη
μια πολιτική επιλογή που έκανε πριν από μερικά χρόνια, την ο-
ποία είδαμε να εξελίσσεται πριν από τις εκλογές και δυστυχώς
συνεχίζεται και μετά τις εκλογές.

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

Είναι η πολιτική επιλογή για την αντιπαράθεση στην Κυβέρ-
νηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., η πολιτική επιλογή δηλαδή της προβολής της
μαύρης Ελλάδας.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Αρχηγέ της Αξιωματικής Αντιπολίτευ-
σης, δεν είναι αυτή η πραγματικότητα της σύγχρονης Ελλάδας.
Ο λαός έχει πάρει τις αποφάσεις του, προχωράει μπροστά, ό-
λες οι δημιουργικές δυνάμεις του τόπου προχωρούν μπροστά
και είμαι απόλυτα βέβαιος ότι και εσείς θα συνδράμετε σ' αυτήν
την προσπάθεια, όπως να συνδράμουν όλα τα κόμματα της
Βουλής, μέσα από την ενίσχυση του κοινοβουλευτικού ελέγχου
και μέσα από την ενίσχυση της κοινοβουλευτικής διαδικασίας.

Προϋπόθεση όμως στη διαδικασία του κοινοβουλευτικού ε-
λέγχου είναι η αλήθεια, είναι η πραγματικότητα, είναι τα στοιχεί-
α, είναι οι αποδείξεις. Αυτή είναι η προϋπόθεση. Λυπάμαι που
το λέω, αλλά πολλοί Βουλευτές που ήρθαν στο Βήμα σήμερα έ-
καναν πως δεν είχαν καταλάβει ούτε τις απαντήσεις της Κυβέρ-
νησης ούτε την πραγματικότητα, η οποία διαπιστώνεται απ' ό-
λους τους μάρτυρες, οι οποίοι παρευρίσκοντο κατά τη διάρκεια
του ναυαγίου, τους τοπικούς παράγοντες, τους δημάρχους,
τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, και σε κάθε πε-
ρίπτωση υπάρχει μία πλήρης άρνηση να ακούσετε τις επίσημες
απαντήσεις.

Κινδυνολογία, απαξίωση των πάντων, συνεχής προβολή της
μαύρης Ελλάδας. Λαθεμένη επιλογή, επιτρέψτε μου να το πω.
Πιστεύω ότι ήρθε ο καιρός να αλλάξετε επιλογή. Η σύγχρονη
Ελλάδα χρειάζεται μια πιο δημιουργική πολιτική, μια πιο δη-
μιουργική συνεισφορά. Και εύχομαι και το ελπίζω ότι τον επόμε-
νο μήνα που θα μιλήσουμε για την απελευθέρωση της ακτο-
πλοίας θα έχετε πολύ νωρίτερα πει τις απόψεις σας, τεκμηριω-
μένες, συγκεκριμένες, τι προτείνετε, τι θέλετε. Και είμαι απόλυ-
τα βέβαιος ότι θα συνδράμετε σ' αυτό το νομοσχέδιο, που
πράγματι θα δώσει μία νέα ώθηση στην αγορά της ακτοπλοίας.

Είναι απολύτως βέβαιο ότι έχετε αναφαίρετο δικαίωμα και
ταυτόχρονα έχετε και υποχρέωση να ασκείτε κριτική στην Κυ-
βέρνηση και οι οποσδήποτε έλεγχοι. Η άσκηση της εποικοδομητι-
κής κριτικής είναι χρήσιμη. Και θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι αν
δεν ήμουν απολύτως πεισμένος για τις πολιτικές προθέσεις της
πρότασής σας, αν δεν ήμουν απολύτως πεισμένος για τη συνε-
χιζόμενη προσπάθεια για την ποινικοποίηση της πολιτικής ζωής
του τόπου, τότε θα έλεγα, ναι, στην εξεταστική επιτροπή για έ-
ναν και μόνο λόγο: Για να αποδειχθεί η γύμνα των επιχειρημά-
των σας. Θα έλεγα να στην Εξεταστική Επιτροπή για να απο-
δειχθεί ο βιασμός της αλήθειας, τον οποίον επιχειρείτε εδώ και
μερικές εβδομάδες.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Συγγνώμη, κύριε
Υπουργέ.

Κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, σας παρακαλώ!

Όπως ακούστηκε ο λόγος του Προέδρου σας με πολλή προσοχή παρακαλώ να ακούσετε και τον αντίλογο από τον κύριο Υπουργό με την ίδια προσοχή. Μία ώρα έχουμε ακόμα να ολοκληρώσουμε αυτήν τη συζήτηση. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να μην πάμε ομαλά.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Πρέπει, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, να πω -και λυπάμαι που το λέω- ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση στερείται αξιοπιστίας σε αυτήν τη συζήτηση. Και επιτρέψτε μου να εξηγήσω τι εννοώ. Με αφορμή το τραγικό ναυάγιο, η Νέα Δημοκρατία ανακάλυψε αίφνης ότι υπάρχει ελληνική ακτοπλοία, η οποία μάλιστα αντιμετωπίζει και προβλήματα. Η Νέα Δημοκρατία ανακάλυψε αίφνης ότι διαφωνεί με το υπάρχον καθεστώς και υπερακοντίζει το ότι πρέπει να αρθεί το καμποτάζ πριν από το 2004, όταν η ίδια, ως Κυβέρνηση το 1992, κατοχύρωσε την εξαίρεση της Ελλάδος από τότε. Βέβαια είναι χαρακτηριστικό της έλλειψης ενιαίας πολιτικής γραμμής και το ακούσατε και σήμερα, από τον καθ' όλα αξιότιμο και αγαπητό συνάδελφο κ. Παυλίδη, ότι υπάρχει και διαφορετική προσέγγιση στο θέμα, υπάρχουν διαφορετικές απόψεις. Μάλιστα διάβασα και στον Τύπο ότι ο κ. Παυλίδης εγκάλεσε την ηγεσία της Νέας Δημοκρατίας, γιατί άλλαξε θέση και προσχώρησε στην πολιτική του ΠΑΣΟΚ για την επιτάχυνση της απελευθέρωσης το 2002. Και η υποκρισία συνεχίζεται.

Έρχεται σήμερα η Νέα Δημοκρατία και θέτει θέμα ανταγωνισμού και μονοπωλίων. Και ερωτώ, κύριοι συνάδελφοι: Πότε ακούσατε ξανά αυτά τα λόγια; Πότε ακούσατε ξανά αυτήν την κριτική; Πότε έθεσε θέματα σε κεντρικό επίπεδο η Νέα Δημοκρατία από το 1996 μέχρι το ναυάγιο; Δεν αναφέρομαι στις μεμονωμένες περιπτώσεις Βουλευτών, οι οποίοι πράγματι έθεσαν το θέμα στη Βουλή, αναφέρομαι στο κεντρικό επίπεδο.

Πότε η Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, έθεσε αυτό το θέμα; Η απάντηση είναι, ποτέ. Ούτε μια αναφορά στις κεντρικές παρουσίες του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Καραμανλή. Ούτε μια αναφορά τις προεκλογικές συγκεντρώσεις, επτά συγκεντρώσεις περίπου σε νησιά, στην παράκτια Ελλάδα, καμία αναφορά. Ούτε μια αναφορά στη Βουλή ή στη συζήτηση για τις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβέρνησης. Μόνο ελάχιστες παρεμβάσεις, το επαναλαμβάνω, ορισμένων Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κατά τη διάρκεια των τελευταίων εννέα μηνών. Και η μεγαλύτερη απόδειξη του όψιμου ενδιαφέροντος και της υποκρισίας.

Στο κυβερνητικό πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας, με το οποίο ζητούσε την ψήφο του ελληνικού λαού, ένα πρόγραμμα το οποίο είχε εκατό εξήντα πέντε σελίδες, μία μόνο σελίδα αναφέρεται στη ναυτιλία και τέσσερις σειρές στο τέλος ειδικά στην ακτοπλοία. Και βέβαια ούτε λέξη για την απελευθέρωση ούτε λέξη για την ασφάλεια και την ενίσχυση των ελέγχων στα πλοία, ούτε λέξη για την εκπαίδευση των ναυτικών. Ως μνημόνιο υποκρισίας, το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέν έγγραφο το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και ερωτώ, κύριοι συνάδελφοι. Η αναφορά στο κυβερνητικό πρόγραμμα αφορούσε μόνο τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου, που ρυθμίζει σήμερα την αδειοδότηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Είναι ή δεν είναι αλήθεια αυτό; Αυτή είναι όμως η πραγματικότητα. Γι' αυτό ας μην προσπαθεί η Νέα Δημοκρατία σήμερα να γίνει τιμητής, γιατί κινδυνεύει να κατηγορηθεί ότι με αυτό το όψιμο ενδιαφέρον προσπαθεί να αξιοποιήσει το τραγικό ναυάγιο προς κομματικό όφελος. Εγώ δεν σας απευθύνω τέτοια κατηγορία, γιατί πιστεύω ότι σήμερα εκείνο που προέχει είναι η συζήτηση επί της ουσίας. Γιατί πιστεύω ειλικρινά ότι προέχει η ανάγκη συμφωνίας στα βασικά σημεία για την αναβάθμιση των θαλασσίων συγκοινωνιών. Η βασική συμφωνία για τη λειτουργία της ακτοπλοΐας στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού και την καλύτερη ασφαλή εξυπηρέτηση του πολίτη.

Ειλικρινά πιστεύω ότι είναι ένα εθνικό θέμα, στο οποίο όλες οι πολιτικές δυνάμεις αυτού του τόπου χρειάζεται να συμβά-

λουν με θετικό τρόπο. Η Κυβέρνηση δεν συμφωνεί με τη συγκρότηση της εξεταστικής επιτροπής, γιατί θεωρούμε ότι η λειτουργία της θα αποπροσανατολίζει αφ' ενός από τη δικαστική διερεύνηση των αιτιών του ναυαγίου, αφ' ετέρου όμως θα οδηγήσει τη σημαντική συζήτηση για το νέο πλαίσιο της ακτοπλοΐας εν' όψει της απελευθέρωσης στον εγκλωβισμό μιας μικροκομματικής αντιπαράθεσης. Η Κυβέρνηση δεν εξαντλείται σε αόριστες υποσχέσεις και γενικόλογους αφορισμούς.

Μας κατηγορεί η Νέα Δημοκρατία ότι λάβαμε αυτά τα μέτρα μετά το ναυάγιο. Η Κυβέρνηση όμως πιστή στην εντολή του λαού, στις 9 του Απριλίου, προχωράει με αποφάσεις, πράξεις με έργο στην υλοποίηση του κυβερνητικού προγράμματος, ένα πρόγραμμα άλλωστε για το οποίο πήραμε και την εντολή του ελληνικού λαού.

Και καταθέτω στα Πρακτικά όλες τις δηλώσεις και τις ανακοινώσεις που αποδεικνύουν και τη χρονική στιγμή που πραγματοποιήθηκαν.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες δηλώσεις και ανακοινώσεις, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και ας κλείσει επιτέλους αυτή η συζήτηση των ημερομηνιών. Διότι είναι προφανές ότι όχι μόνο από τις προγραμματικές δηλώσεις εδώ, από αυτό το Βήμα, όταν αναφέρθηκε συγκεκριμένα στον τομέα της ναυτιλίας, αλλά και αργότερα, όπως προηγουμένως το είπα, πολύ αργότερα, στις 7 Ιουνίου -καταθέτω εδώ τα δημοσιεύματα από όλες τις εφημερίδες εκείνη την ημέρα μετά από μία συνέντευξη Τύπου- ανακοίνωσα την πρόθεση της Κυβέρνησης να προχωρήσουμε σε απελευθέρωση της αγοράς νωρίτερα, το 2002.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα δημοσιεύματα εφημερίδων, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, καταθέτω για την ιστορία και ως απόδειξη υποκρισίας, τις δηλώσεις του κ. Παπαθανασίου ένα μήνα αργότερα, όταν πρώτη φορά αποδέχθηκε, αναφέρθηκε και υιοθέτησε τη λέξη και την έννοια της απελευθέρωσης.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες δηλώσεις του κ. Παπαθανασίου, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, σας θυμίζω τις δηλώσεις του Πρωθυπουργού στην Έκθεση Θεσσαλονίκης και αργότερα στις 20 Σεπτεμβρίου.

Σας θυμίζω επίσης ότι στις αρχές Ιουλίου ανακοινώσαμε τη συγκρότηση της επιτροπής προσωπικότητας για την απελευθέρωση της αγοράς ακτοπλοΐας. Όλα αυτά έγιναν μετά το ναυάγιο; Έχουμε μπερδέψει τις ημερομηνίες; Δεν θυμόμαστε καλά; Τι ακριβώς συμβαίνει; Ή μήπως δεν είμαστε ειλικρινείς; Ή μήπως δεν θέλουμε να αναδείξουμε την αλήθεια; Ή μήπως κρύβουμε την αλήθεια; Ή μήπως βιάζουμε την αλήθεια;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Ελάτε, λοιπόν, να κάνουμε εξεταστική επιτροπή για να αναδειχθεί η αλήθεια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Σας καλώ, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, να διαμορφώσουμε -και καλώ όλους τους συναδέλφους όλων των κομμάτων- από κοινού στο πλαίσιο της Βουλής τις καλύτερες προϋποθέσεις για το μέλλον της ακτοπλοΐας. Και σας καλώ -όπως το έκανα και στην πρωτολογία μου- να παρουσιάσουν όλοι, τώρα που επεξεργάζομαστε το νομοθετικό πλαίσιο, τις συγκεκριμένες προτάσεις, το τι θέλουμε, το τι πιστεύουμε, ποια είναι η φιλοσοφία μας, αν θέλουμε να πάμε μπροστά.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Αφού πνίγηκαν πρώτα οι ογδό-ντα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Το Κομμουνιστικό Κόμμα πράγματι έχει παρουσιάσει την πρότασή του για τον Εθνικό Οργανισμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Είναι αλήθεια αυτό. Δυστυχώς, όμως, υπάρχει μια διαφορετική

φιλοσοφική προσέγγιση και βεβαίως η αναγνώριση ότι συνεχίζουν να ζητούν κάτι το οποίο ο ελληνικός λαός και η Βουλή των Ελλήνων, δεν το έχουν αποδεχθεί.

Η “ΕΟΚ των μονοπωλίων όπως γενικώς καλείτε τη χώρα να βγει “έξω από την ΕΟΚ των μονοπωλίων”, είναι μια απόφαση την οποία έχει λάβει ο ελληνικός λαός. Προχωράμε στην Ενωμένη Ευρώπη, το κοινοτικό κεκτημένο πρέπει να ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία, είναι δέσμευση και υποχρέωση της χώρας και από την άποψη αυτή, η πρόταση την οποία καταθέτει το Κομμουνιστικό Κόμμα είναι άνευ αντικειμένου. Μπορεί να ακούγεται ως πρόταση, με φιλοσοφικό ενδιαφέρον, ως πρόταση πολιτική, αλλά από εκεί και πέρα δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να εγκαλείτε διαρκώς την Κυβέρνηση για δημιουργία ενός εθνικού οργανισμού. Με ποια πλοία; Με κρατικά πλοία; Με ποιον προϋπολογισμό; Ποιος θα ψηφίσει τον προϋπολογισμό αυτό; Από πού θα βρεθούν οι φόροι αυτοί; Δημαγωγείτε, κύριοι συνάδελφοι. Πρόκειται περί δημαγωγίας.

Πρέπει, λοιπόν, να πούμε στον ελληνικό λαό ότι δεν έχουμε πλοία σε κάποιο λιμάνι, τα οποία η Κυβέρνηση αποφασίζει ότι τα βάζουμε στη μία ή στην άλλη γραμμή. Ο ιδιωτικός τομέας επενδύει. Η Κυβέρνηση μία υποχρέωση έχει, όπως και η Βουλή. Να διαμορφώσει ένα νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο να εξασφαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό, για να μπορεί να λειτουργεί ο υγιής ανταγωνισμός και να έχουμε τις ευεργετικές επιδράσεις του. Δηλαδή, μείωση των τιμών και ενίσχυση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται.

Οι προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας που παρουσιάζονται κατά καιρούς, τουλάχιστον μέχρι σήμερα -λυπάμαι που θα το πω και πάλι- είναι απλώς αναδιασκευή προγενέστερων ανακοινώσεων του Γραφείου Τύπου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στον τομέα της ακτοπλοΐας δεν αδρανήσαμε. Εμείς πράξαμε. Λάβαμε μέτρα και συνεχίζουμε να παίρνουμε μέτρα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ποια μέτρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Και γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά ότι τους μήνες που προηγήθηκαν του ναυαγίου, με συγκρούσεις, κύριε Παυλίδη, με αντιστάσεις παντού, καθ'όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού, προχωρήσαμε και πήραμε μέτρα. Και τότε ακούγαμε ξανά τον εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας να ενίσταται. “Μα, παίρνετε μέτρα μέσα στο καλοκαίρι;” “Μα, δημιουργείτε προβλήματα στην ακτοπλοΐα.” “Μα, είναι δυνατόν τώρα να παίρνετε τέτοια μέτρα;” Ε, λοιπόν, εμείς υλοποιήσαμε τα μέτρα και είδαμε ότι τα αποτελέσματα αυτό το καλοκαίρι ήταν πολύ καλύτερα από άλλες χρονιές. Είδαμε ότι δεν υπήρχαν υπεράριθμοι. Βάλαμε είκοσι ένα νέα δρομολόγια και ανοίξαμε τον ανταγωνισμό σε πολλές από τις γραμμές.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ: Δεν τους ξέρατε ακόμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):

Και ταυτόχρονα, προχωράμε και στα υπόλοιπα μέτρα. Και -επιναλαμβάνω- σας καλώ να συνεχίσετε αυτήν την προσπάθεια.

Για την ιστορία καταθέτω και στα Πρακτικά τις αντίστοιχες δηλώσεις του κ. Παπαθανασίου όταν χρειάστηκε να τοποθετηθεί και να πάρει το λόγο εκείνη την περίοδο.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτής καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες δηλώσεις του κ. Παπαθανασίου, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ναυτιλία μας παραμένει μια ισχυρή δύναμη για τη χώρα μας και το λαό μας. Είναι μια πηγή ζωής για τα νησιά μας. Και θέλω να επαναλάβω το εξής: Η ναυτική τραγωδία δεν πρέπει να επιτρέψουμε να οδηγήσει σε γενικές, που πλήττουν σοβαρά την εικόνα της ναυτιλίας μας, των ναυτικών μας και δυσφημούν τη χώρα μας.

Η Κυβέρνηση είναι αποφασισμένη να συνεχίσει την προσπάθειά της. Και είμαστε αποφασισμένοι να συνεχίσουμε στην υλοποίηση όλων εκείνων των μέτρων που στοχεύουν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Είμαστε αποφασισμένοι να προχωρήσουμε με σταθερά και συντεταγμένα βήματα στην απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών

συγκοινωνιών. Και κανείς, μα, κανείς, κανένα οικονομικό συμφέρον δεν πρόκειται να σταματήσει αυτήν την πορεία, όποια τεχνάσματα και αν απεργάζεται. Και ας μην ξεχνάμε ούτε για μια στιγμή ότι ο χώρος της ναυτιλίας είναι γεμάτος από οργανωμένα συμφέροντα, ισχυρά συμφέροντα. Και βεβαίως τα συμφέροντα ενδιαφέρονται να ενισχύσουν τη θέση τους, να γίνουν ακόμα ισχυρότερα. Ενδιαφέρονται να διαμορφώσουν ολοένα και περισσότερο ισχυρή, δεσπόζουσα θέση στην αγορά, γι' αυτό και αντιστέκονται στην εξέλιξη, γι' αυτό και αντιστέκονται στην επιβολή κανόνων και στην οργάνωση της αγοράς. Τίποτα όμως δεν θα σταματήσει την πολιτική μας.

Εδώ ζητάμε την υποστήριξη εκείνων που ειλικρινά πιστεύουν στην απελευθέρωση. Εδώ ζητάμε τη δημιουργική συμμετοχή σ' αυτή την προσπάθεια. Ο οδηγός μας, έτσι και αλλιώς είναι γνωστός. Ο οδηγός μας ήταν, είναι και θα είναι πάντοτε το δημόσιο συμφέρον, ο υγιής ανταγωνισμός, το συμφέρον του πολίτη, το συμφέρον των νησιών μας, το μέλλον της ναυτιλίας και η αξιοσύνη των ναυτικών μας.

Επιλέξτε, κύριοι της Αντιπολίτευσης. Θέλετε την απαξία της ναυτιλίας και των ναυτικών μας; Εμείς θα μείνουμε με την αξιοσύνη, με τη δημιουργική προσπάθεια, με την ενίσχυση του εκσυγχρονισμού της ναυτιλίας και σ' αυτόν το δρόμο θα βαδίσουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ : Για τον εισπράκτορα δεν μας λέτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊνονας): Ο Υπουργός Ανάπτυξης ο κ. Χριστοδουλάκης έχει το λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊνονας): Θα το δούμε, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήταν χρήσιμο μετά την ομιλία του κυρίου Υπουργού να πάρω το λόγο. Υπάρχει θέμα, κύριε Πρόεδρε, γι' αυτό ζήτησα το λόγο επί του Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊνονας) : Παρακαλώ, κύριε Παυλίδη.

Μου ζητήσατε το λόγο επί προσωπικού. Σύμφωνα όμως με τον Κανονισμό, έπρεπε να τον ζητήσετε μετά το τέλος της ομιλίας, που κατά τη γνώμη σας δημιουργήθηκε προσωπικό θέμα και γι' αυτό δεν σας έδωσα το λόγο. Βλέπω ότι δεν επιμένετε.

Δεύτερον, στη συνέχεια μου υποβάλατε γραπτό αίτημα, τώρα ήλθε το χαρτί, αφού είχα δώσει το λόγο στον κ. Χριστοδουλάκη. Μετά την ομιλία του κ. Χριστοδουλάκη, λοιπόν, θα δω για το θέμα του λόγου σας επί του Κανονισμού.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Δεν θα σας υποδείξω εγώ πώς γίνεται η διαδικασία. Την ξέρετε άριστα. Μετά τον Υπουργό, έπρεπε να απαντήσει ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊνονας) : ‘Έχει γίνει συνεννόηση, κύριε Πρόεδρε, με τον Κοινοβουλευτικό σας Εκπρόσωπο, ο οποίος και το ζήτησε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Δεν είναι διάλογος αυτό. Αυτό είναι μονόλογος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊνονας): Ορίστε, κύριε Χριστοδουλάκη, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης):

Κυρίες και κύριοι, ζήτησα το λόγο για μια σύντομη παρέμβαση, προκειμένου να ενημερώσω το Σώμα, σχετικά με τις δραστηριότητες της επιτροπής ανταγωνισμού και ορισμένα θέματα δρομολογίας, τα οποία επικαλείται η Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Η επιτροπή ανταγωνισμού σε ανύποπτο χρόνο, είχε ξεκινήσει μια εκτεταμένη έρευνα για τα θέματα συγκεντρώσεως στο χώρο της ναυτιλίας.

‘Ηδη επί υπουργίας Βενιζέλου τον περασμένο Φεβρουάριο, είχε ξεκινήσει μια έρευνα της τότε επιτροπής ανταγωνισμού, προκειμένου να διερευνήσει τη συγκέντρωση την οποία πραγματοποιούν οι “ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ”. Υπήρξαν απαντήσεις από πλευράς “ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ” και πέρασε εν συνεχεία η έρευνα στην εταιρεία “MINOAN FLYING DOLPHINS”, η οποία είχε κάνει τις σχετικές αγοραπωλησίες πλοίων.

Η έρευνα συνεχίστηκε για αρκετό διάστημα και παρά τις απα-

ντήσεις τις οποίες έδινε η "MINOAN FLYING DOLPHINS", η επιτροπή ανταγωνισμού, συνέχιζε την έρευνα και τη συγκέντρωση των στοιχείων.

Τον περασμένο Ιούνιο ψηφίσαμε, και μάλιστα με τη σύμφωνη γνώμη της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης, ένα νέο νομοσχέδιο για τις αρμοδιότητες και το εύρος διερεύνησης το οποίο μπορεί να κάνει η επιτροπή ανταγωνισμού. Εξοπλισμένη μ' αυτό το νέο θεσμικό πλαίσιο, η επιτροπή ανταγωνισμού, θεώρησε μη επαρκείς τις απαντήσεις που είχαν δοθεί μέχρι τότε από την "MINOAN FLYING DOLPHINS" και ξανάρχισε την πλήρη διερεύνηση τον περασμένο Αύγουστο σε ανύποπτο χρόνο, σχετικά με τις συγκεντρώσεις στο χώρο της ναυτιλίας και ιδιαίτερα αυτές τις οποίες πραγματοποιούν οι "MINΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ" και η εταιρεία "MINOAN FLYING DOLPHINS".

Η επιτροπή ανταγωνισμού, σύμφωνα με το νέο πλαίσιο το οποίο διέπει πλέον τη λειτουργία της, δεν παρεμβαίνει μόνο για να ελέγξει θέματα συγκεντρώσεων σ' ένα κλάδο, αλλά έχει το δικαίωμα και την υποχρέωση να ελέγχει επίσης και την ύπαρξη ή όχι εναρμονισμένων πρακτικών στο χώρο μιας αγοράς.

Και περριπτώσεις τέτοιες μπορεί να προκύψουν πολλές στο χώρο της ναυτιλίας. Διότι δεν είναι μόνο το κριτήριο της oligοπωλικής διάρθρωσης ή της δεσπόζουσας θέσης, που έχει μία επιχείρηση ή ένας όμιλος επιχειρήσεων στο σύνολο της αγοράς. Μπορεί να υπάρχει και μία εταιρεία που έχει ένα μόνο πλοίο, το οποίο όμως λειτουργεί σε μία γραμμή μόνο του. Δεν είναι μόνο το oligοπώλιο στον κλάδο, αλλά είναι και το oligοπώλιο ή μονοπώλιο της γραμμής, το οποίο θα πρέπει να ελέγχεται για το αν παρέχει το πλοίο αυτό υπηρεσίες ποιοτικές, ασφαλείς και επαρκείς στους καταναλωτές.

Υπάρχουν επίσης μια σειρά άλλα θέματα τυχόν εναρμονισμένων πρακτικών, τα οποία τώρα πλέον μπορεί να διερευνήσει η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει προχωρήσει αρκετά την έρευνά της. Ήδη έχει εγκατασταθεί συνεργείο στα γραφεία της "MINOAN FLYING DOLPHINS" και συλλέγει τα απαραίτητα στοιχεία και σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αφού συγκεντρώσει το απαιτούμενο υλικό, ως προϊόν της έρευνας που έχει ξεκινήσει εδώ και εννέα μήνες, θα οδηγηθεί στα συμπεράσματά της. Συμπεράσματα τα οποία θέλουν χρόνο και τα οποία βέβαια αφορούν το ρόλο, τον όγκο και τις συγκεντρώσεις των εταιρειών αυτών στο σύνολο του κλάδου.

Κυρίες και κύριοι, είναι φανερό ότι όλη αυτή η διερεύνηση δεν πρέπει να γίνει με τη συναισθηματική φόρτιση, την οποία έχει προκαλέσει το τραγικό ναυάγιο, αλλά θα πρέπει να γίνει με τους κανόνες, τους νόμους και τα κριτήρια τα οποία ισχύουν.

Το τραγικό ναυάγιο, το οποίο έγινε, δεν πρέπει να οδηγήσει προς ένα κυνήγι μαγισσών. Θα ήταν λάθος να υπάρχει μια συσχέτιση της ποιότητας, της βάρκειας ή της ασφάλειας με ένα πολύ εύκολο τρόπο, με το βαθμό συγκέντρωσης, που παρατηρείται σε μια αγορά. Η επιτροπή ανταγωνισμού οφείλει να διερευνά την ποιότητα, την ασφάλεια και την επάρκεια των υπηρεσιών, που παρέχονται στους πολίτες ανεξαρτήτως του βαθμού συγκέντρωσης που παρουσιάζουν οι επιχειρήσεις αυτές σε έναν κλάδο. Αλλιώς βλέποντας κανείς τις συγκεντρώσεις, που πραγματοποιούν οι διεθνείς αεροπορικές εταιρείες, θα έπρεπε να ισχυριστεί ότι αυτό αύξησε ή θα αυξήσει την πιθανότητα ατυχήματος. Και θα οδηγούσε τα ελεγκτικά όργανα της πολιτείας και τις ανεξάρτητες αρχές σε μια παραμέληση του ελέγχου ποιότητας, ασφάλειας και επάρκειας αν οι επιχειρήσεις δεν παρουσιάζουν τον ενδελεγγόμενο βαθμό συγκέντρωσης.

Γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να διατηρήσουμε την αυστηρότητα των ελέγχων για όλες ανεξαρτήτως τις επιχειρήσεις χωρίς να κάνουμε ένα προφανή, αλλά καθόλου αυτονόητο, συσχετισμό με το βαθμό συγκέντρωσης που υπάρχει σε μια αγορά.

Ο βαθμός συγκέντρωσης πρέπει να γίνεται για να ελέγχεται ο ανταγωνισμός, για να ελέγχεται η ελευθερία εισόδου νέων επιχειρήσεων, για να ελέγχεται η τιμή, η ανταγωνιστική την οποία θα πρέπει να καταβάλει ο καταναλωτής, αλλά δεν θα πρέπει ούτε προς στιγμήν να νομίσουμε ότι αν δεν υπάρχει αυτός ο βαθμός συγκέντρωσης τότε όλα τα υπόλοιπα λειτουργούν σωστά. Διότι η ποιότητα, η ασφάλεια και η επάρκεια είναι θέματα

ελέγξιμα ανεξαρτήτως του μεγέθους της επιχείρησης.

Ένα άλλο σημείο στο οποίο θέλω να αναφερθώ εν συντομία είναι τα θέματα δεοντολογίας, τα οποία αναφέρθηκαν από αρκετούς ομιλητές της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης και επικεντρώθηκαν στο εάν συμμετέχει ένας πληρεξούσιος των "MINΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" ως αντιπρόεδρος της επιτροπής ανταγωνισμού.

Ο αντιπρόεδρος της επιτροπής ανταγωνισμού είναι ένας εξέχων νομικός ο κ. Σουφλερός, ο οποίος σε ανύποπτο χρόνο, προτού οριστεί στην επιτροπή ανταγωνισμού το 1995, είχε αναλάβει μαζί με άλλους νομικούς να υπερασπιστεί την εταιρεία, για μια μήνυση εναντίον των "MINΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" και άλλων ναυτιλιακών εταιρειών σχετικά με την τιμολόγηση στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας. Μια υπόθεση και ένα ζήτημα, το οποίο είναι εντελώς ξένο με τα συμβαίνοντα στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά.

Πρέπει δε να πω ότι εξ' ιδίας ευαισθησίας ο κ. Σουφλερός ουδέποτε ασχολήθηκε σε όλο αυτό το διάστημα, το οποίο ανέφερα, με οποιοδήποτε θέμα που αφορά είτε τις Μινωικές είτε τη θυγατρική της την "MINOAN FLYING DOLPHIN". Και θα καταθέσω και τη σχετική επιστολή, που παραθέτει όλα τα στοιχεία ο κ. Σουφλερός.

Θα έθετε κάποιος εδώ το ερώτημα: Μα, είναι ανάγκη να επιλέγει η επιτροπή ανταγωνισμού και να ορίζει μέλη, τα οποία έχουν κατά καιρούς υπερασπιστεί, έστω κι εκτός Ελλάδος, έστω και σε εντελώς ξένες υποθέσεις, με τα συμβαίνοντα στην εσωτερική ναυτιλιακή αγορά, διάφορες επιχειρήσεις;

Κατ' αρχήν, κυρίες και κύριοι, όταν ψηφίζονταν ο τελευταίος νόμος περί ανταγωνισμού με τη συμφωνία -προς τιμήν της- της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης, είπαμε ότι τα μέλη της επιτροπής ανταγωνισμού για να μπορέσουν να επιτελέσουν το δύσκολο έργο τους υπό πολύ δύσκολες και ολοένα πολυπλοκότερες περιστάσεις, θα πρέπει να είναι κατ' εξοχήν έμπειρα στον τομέα τους. Και έμπειρα σημαίνει ότι έχουν ασχοληθεί με πρακτικές υποθέσεις, αρκεί βεβαίως να σέβονται την επιστημονική, ηθική και νομική δεοντολογία, η οποία υπάρχει, δηλαδή ουδέποτε να ασχολούνται με εξετάσεις θεμάτων επιχειρήσεων, στις οποίες υπήρξαν στο παρελθόν συνήγοροι και φυσικά να αποφεύγουν την οποιαδήποτε συσχέτιση στο μέλλον μιας υποθέσεως, που έχει εξεταστεί. Τη δεοντολογία αυτήν την ετήρησε με προσωπική του επιλογή και σε ανύποπτο χρόνο ο αντιπρόεδρος της επιτροπής ανταγωνισμού.

Θα σας αναφέρω, όμως, κι ένα άλλο παράδειγμα. Συμμετείχε και στην προηγούμενη, αλλά και στη νέα επιτροπή ανταγωνισμού ένας άλλος εξέχων νομικός, ο κ. Ηλιόπουλος, ο οποίος ε-προτάθη στην επιτροπή ανταγωνισμού από τον κ. Φώλια, τον Ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας και Πρόεδρο της Ελληνικής Ενώσεως Εμπόρων. Ο κ. Ηλιόπουλος, επειδή έχει όλα τα απαιτούμενα προσόντα και την εμπειρία, ορίστηκε και από την παρούσα Κυβέρνηση, από εμένα, κανονικό κι όχι αναπληρωματικό αυτήν τη φορά μέλος της επιτροπής ανταγωνισμού. Ο κ. Ηλιόπουλος είναι ο νομικός σύμβουλος της "MINOAN FLYING DOLPHINS" για την εισαγωγή της στο χρηματιστήριο και έχει συμμετάσχει στη σύνταξη του δελτίου εισαγωγής της "MINOAN FLYING DOLPHINS" τον Αύγουστο του 2000. Σημαίνει αυτό ότι θα έπρεπε να αποκλειστεί ο κ. Ηλιόπουλος, ο οποίος υπεδείχθη από τον Ευρωβουλευτή, τον κ. Φώλια, τον πρόεδρο των ε-μπόρων, από την επιτροπή ανταγωνισμού; Όχι βέβαια, διότι ακριβώς όλη αυτή η μακρά συσσωρευμένη και αξιοζήλευτη νομική δραστηριότητα τον κάνει να είναι χρήσιμος στην επιτροπή ανταγωνισμού. Αρκεί βεβαίως ουδέποτε να λάβει μέρος όταν συζητηθούν τέτοια θέματα, τα οποία άπτονται είτε των εταιρειών αυτών που είναι συνήγορος και νομικός γνωμοδότης είτε αντιπάλων.

Γι' αυτό το λόγο άλλωστε, είχε προβλεφθεί, όταν εθεοπίετο αυτός ο νόμος από την Κυβέρνηση πρόσφατα, να υπάρξει ένας σαφής, αυστηρός κανόνας δεοντολογίας, που διέπει όλα τα μέλη της επιτροπής ανταγωνισμού, έτσι ώστε να μπορέσουμε να προσεαλκύσουμε και αξιοζήλευτους νομικούς και έμπειρα στελέχη, τα οποία ταυτόχρονα όμως είναι ηθικώς και νομικώς άμεμπτα κατά την ενόσκηση των καθηκόντων τους.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να ολοκληρώσετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Αφαιρέστε μου και το χρόνο μου, να μην σας καθυστερώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Αφαιρέθηκε ο χρόνος των διακοπών στην αρχή. Να ολοκληρώσετε, για να μιλήσουν οι συγκεκριμένοι συνάδελφοι, όπως καθορίστηκε προηγουμένως, με απόφαση της Βουλής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης): Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι, θέλω να πω το εξής: Το τραγικό ναυάγιο δεν προσφέρεται για κομματική εκμετάλλευση ούτε το ναυάγιο κάνει κομματικές επιλογές. Το ναυάγιο που έγινε είναι μία υπόθεση που έχει προκαλέσει θυμό και οργή στην ελληνική κοινή γνώμη και οφείλουμε όλοι, ανεξαρτήτως θέσης, ανεξαρτήτως κομματικής ένταξης, ανεξαρτήτως πολιτικών προθέσεων και σκοπιμοτήτων, να φροντίσουμε να αποδοθούν οι ευθύνες εκεί που πραγματικά ανήκουν και όχι να κάνουμε κυνήγι μαγισσών. Να σκύψουμε και να δουλέψουμε όλοι, όπου κι αν βρίσκεται καθένas, έτσι ώστε να κάνουμε μία ναυτιλία που να είναι ανταγωνιστική, η οποία να μπορεί να παρέχει υπηρεσίες με ποιότητα, με επάρκεια και προπάντων με ασφάλεια στους Έλληνες πολίτες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριε Παυλίδη, έχετε ζητήσει, με τη συνυπογραφή του κ. Χατζηγάκη, το λόγο επί του Κανονισμού. Σε τι συνίσταται η παραβίαση του Κανονισμού και σε ποιο άρθρο αναφέρεσθε; Έχετε ένα λεπτό στη διάθεσή σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζήτησα το λόγο με δύο αιτήσεις μου. Η μεν μία καθ' όσον αφορά στο προκύψαν προσωπικό ζήτημα με την αναφορά του κυρίου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Εφόσον τώρα επανέρχεσθε σας λέω ότι δεν προέκυψε κανένα προσωπικό θέμα, κατά την άποψή μου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Η δεύτερη, όχι για την παράλειψη, αλλά για την εφαρμογή του Κανονισμού. Η εφαρμογή του Κανονισμού προβλέπει ότι η συζήτηση για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής, κατά το άρθρο 144 παράγραφος 4, διεξάγεται κατά τις διατάξεις περί γενικευμένης επερώτησης.

Αυτή την προσδιορίζει το άρθρο 137 παράγραφος 2 το οποίο άγει στο 135 παράγραφος 9 και αναφέρεται σε πράξεις Βουλευτών που διετέλεσαν Υπουργοί. Παραχωρεί το δικαίωμα και φαντάζομαι ότι με αυτό το σκεπτικό παραχωρείται το δικαίωμα στον κ. Σουμάκη να πάρουμε το λόγο για λίγα λεπτά.

Παρακαλώ να συμψηφίσετε αυτές τις δύο αιτήσεις και να μας δώσετε το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Δεν μπορώ να σας δώσω το λόγο και απορρίπτω την επίκλησή σας γιατί ούτως ή άλλως ήδη μιλήσατε. Δεύτερον, και εάν τον εδικαιούσθο θα τον πέρνατε στο τέλος της συζήτησης εφόσον υπήρχε χρόνος. Γίνεται οργανωμένη η συζήτηση, μην ξεχνάτε και θα σας παρακαλέσω να διευκολύνετε τον Κοινοβουλευτικό σας Εκπρόσωπο να ομιλήσει και να εκφράσει τις θέσεις του κόμματός σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Προ της εκφράσεως θέσεων κόμματος προέχει η τήρηση του Κανονισμού. Αναγνώστε το άρθρο 135 και εφαρμόστε τον Κανονισμό. Αυτή είναι η δουλειά σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Εντάξει κύριε Παυλίδη, σας απάντησα επί του αιτήματος.

Ο κ. Παπαθανασίου έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Δεν είναι εύκολο να απαντήσει κανείς σε πέντε λεπτά σε όλα όσα είπε ο κύριος Υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας προσπαθώντας να δικαιολογήσει τα αδικαιολόγητα, χρησιμοποιώντας διάφορα θέματα χύμα και ακόμα να διαστρέψει και την πραγματικότητα.

Μίλησε για τη μαύρη Ελλάδα. Σε ποιον το λέει; Αυτή είναι η Ελλάδα και αυτό το είχε πει κάποιος που καθόταν εκεί πριν από λίγες μέρες και αυτήν την Ελλάδα είσατε εσείς που είκοσι

χρόνια σχεδόν κυβερνάτε και εν πάση περιπτώσει τα τελευταία επτά χρόνια αδιαλείπτως. Αν είναι μαύρη μάλλον, αλλού πρέπει να τα πείτε και όχι εδώ.

Είπατε πως είναι προϋπόθεση για όλα να πούμε την αλήθεια. Αυτή την αλήθεια ψάχνουμε να βρούμε με την σύσταση εξεταστικής επιτροπής και εσείς αρνείστε. Μπαίνει θέμα να ψάξουμε και εσείς αρνείστε να ψάξετε την αλήθεια. Είπατε ότι εσείς πάντοτε ήσασταν υπέρ της αλλαγής των όρων στην ακτοπλοία και η Νέα Δημοκρατία ποτέ δεν το είχε θέσει παρά μόνο μεμονωμένοι Βουλευτές.

Δύο επερωτήσεις που είχαν γίνει από Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και τότε η κ. Μπακογιάννη ήταν τομεάρχης, δεν είναι από μεμονωμένους Βουλευτές. Είναι ενέργεια του κόμματος η επερώτηση και αυτό το ξέρετε. Το καμποτάζ που είχε γίνει το 1992 ήταν μία σωστή πράξη τότε και αυτό για να δοθεί η ευκαιρία στο μεσοδιάστημα να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός και όχι να καταργηθεί όπως έγινε. Και βεβαίως έχετε δυσκολία ποια πολιτική θα αποφασίσετε να καλύψετε. Την καινούρια που αποφασίσατε μετά ή αυτή που ακολουθείτε μέχρι τώρα; Μην ξεχνάμε πως εσείς είπατε ότι το ναυάγιο να είναι η αφετηρία για ριζική τομή. Ξεκινήσατε μετά το ναυάγιο και δηλώσατε τη διάθεσή σας να αλλάξουν κάποια πράγματα όπως και για τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να υπάρχουν στο Αιγαίο. Είναι κουβέντες σας. Είπατε ότι τα είχατε κάνει όλα από πριν. Γιατί πριν το ναυάγιο δώσατε είκοσι μία άδειες για τις οποίες τόσο υπερήφανος είστε και δε δώσατε και όλες αυτές που έμειναν στο ράφι μετά το ναυάγιο; Εάν ήταν αυτή η πολιτική σας πριν το ναυάγιο θα τις καθαρίζατε από πριν όπως λέτε πολύ χαρακτηριστικά. Δεν το κάνατε και δυστυχώς ογδόντα άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους ενώ θα μπορούσατε να κάνετε τα αυτονόητα.

Και πρέπει να σας πω ότι όταν για τρία χρόνια συζητούσαμε για τα ταχύπλοα, αυτό σημαίνει ότι επί δύομισι χρόνια υπήρχε θέμα ασφαλών πλόων στο Αιγαίο και η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου το ήξερε και εκώφευε;

Διότι έτσι είπατε εσείς. Είπατε ότι είναι για θέμα ασφαλείας ότι πρέπει να γίνει. Αν επί δύο χρόνια, λοιπόν, δεν γινόταν και υπήρχε θέμα ασφαλείας, τότε υπάρχουν προφανείς πολιτικές ευθύνες της προηγούμενης ηγεσίας, που ανεχόταν αυτό το καθεστώς, που ήταν επικίνδυνο για την ασφάλεια των πλόων. Μην προσπαθείτε, λοιπόν, να αλλάξετε και να εμφανίσετε το άσπρο μαύρο, διότι ειλικρινά δεν πείθετε κανέναν. Δέχομαι ότι μετά απ' όλα αυτά, αντιληφθήκατε τι πρέπει να κάνετε και το κάνατε. Να συζητήσουμε όσο θέλετε για το μέλλον, αλλά η εξεταστική επιτροπή δεν αφορά, επαναλαμβάνω, το μέλλον. Αφορά αυτά που έγιναν μέχρι τώρα και γι' αυτά δεν είπατε τίποτα. Αυτά τα βρήκαν άλλοι συνάδελφοί σας του ΠΑΣΟΚ τόσο καταπληκτικά που διερωτώμαι γιατί θέλετε να τα αλλάξετε, εσείς δε σκοπίζω τα αποσιωπήσατε. Η εξεταστική, όμως, επιτροπή, επαναλαμβάνω, είναι για να εξετάσουμε τα μέχρι σήμερα, για να εξετάσουμε πώς φτάσαμε μέχρι εδώ. Από δω και στο εξής να συμφωνήσουμε μαζί σας, να δούμε τι θα γίνει, αλλά δεν μπορούμε να γυρίσουμε σελίδα, πράγμα το οποίο εσείς τόσο εύκολα θέλετε να κάνετε, για να ξεχάσουμε το τι έχει γίνει μέχρι τώρα. Διότι επαναλαμβάνω, όπως έχετε πει εσείς και θα σας ξαναθυμίσω τα λόγια σας, το ΠΑΣΟΚ είναι το ίδιο, η Κυβέρνηση είναι η ίδια. Αυτά τα είπατε όταν αναλάβατε Υπουργός. 'Αρα σας έτυχε ο κλήρος να υπερασπιστείτε και να επωμιστείτε και τις ευθύνες γι' αυτά τα οποία έχουν γίνει μέχρι τώρα και είναι πολλά, είναι πολύ σοβαρά και μας οδήγησαν εδώ και σεις τώρα προσπαθείτε να τα κουκουλώσετε. Δεν τα κουκουλώνετε γυρίζοντας σελίδα και κοιτάζοντας μπροστά.

Έρχομαι τώρα και στο θέμα που ανέφερε ο Υπουργός Ανάπτυξης. Μας μίλησε για το πώς πρέπει να λειτουργεί η επιτροπή ανταγωνισμού, τι πρέπει να κάνει και τι έκανε η επιτροπή ανταγωνισμού. Εγώ απλώς θα ήθελα να πω ότι στην ουσία η επιτροπή ανταγωνισμού επί διαφόρων Υπουργών, γιατί έχουν αλλάξει πολλοί Υπουργοί Ανάπτυξης, υπολειπονται. Από το Μάιο του 2000 στην ουσία μέχρι πρόσφατα δε λειτουργούσε. Στις 16 Μαΐου ο Υπουργός με ευχαριστήρια επιστολή του αποδέχεται την παραίτηση του προέδρου κ. Αργυρόπουλου που όμως ποτέ δεν είχε αποσταλεί. Η παραίτηση γίνεται δυο μέρες αργότερα.

Την 1η Ιουνίου διορίζεται πρόεδρος για το υπόλοιπο της θητείας ο κ. Τζουγανάτος αλλά στην ουσία υπολειτουργεί όλη η επιτροπή. Στις 3 Αυγούστου τίθεται σε ισχύ ο νέος νόμος που ψήφισε ο Υπουργός εδώ. Παύεται η παλιά επιτροπή και δεν προβλέπεται μεταβατικό στάδιο λειτουργίας για την καινούρια και από τις 3 Αυγούστου μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχε επιτροπή ανταγωνισμού. Επί σχεδόν, λοιπόν, οκτώ μήνες, η Κυβέρνηση ανεχόταν να λειτουργεί το κράτος χωρίς την επιτροπή ανταγωνισμού που είναι το βασικό εργαλείο για μια ελεύθερη αγορά. Άρα δεν μπορεί να επικαλείται τη σωστή λειτουργία της επιτροπής ανταγωνισμού μέχρι σήμερα.

Έρχομαι και σε όλα τα άλλα τα οποία είπε ο κύριος Υπουργός. Εμείς δεν αμφισβητήσαμε και το είπα εγώ πρώτος, ούτε το κύρος του κ. Σουφλερού ούτε την εντιμότητά του. Αλλά δεν μπορεί να είναι ο αναπληρωτής πρόεδρος ταυτόχρονα και δικηγόρος των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ". Και μάλιστα αναπληρωτής πρόεδρος δεν ήταν παλιά, έγινε το Σεπτέμβριο. Και εγώ, επαναλαμβάνω, περίμενα ότι ο Υπουργός θα μου έλεγε, "δεν το ήξερα" και μετά απ' αυτό θα τον έβγαζε, αλλά ο κ. Τσουγανάτος σήμερα με διαψεύδει και λέει ότι ήταν γνωστό ότι ήταν δικηγόρος των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ". Αφού ήταν γνωστό πάτε εσείς και τον βάζετε αναπληρωτή πρόεδρο και θέλετε να δώσετε κύρος έτσι στην επιτροπή ανταγωνισμού και πιστεύετε ότι πείθετε κανέναν, ότι η επιτροπή ανταγωνισμού λειτουργεί αντικειμενικά και ανεπηρέαστα; Δεν είναι οποιοδήποτε μέλος ο πρόεδρος. Και είναι λάθος να υποστηρίζετε ότι ο πρόεδρος όταν θα έρθει η υπόθεση απλώς θα παραιτηθεί και θα την εκδικάσει αλλά ο αναπληρωτής πρόεδρος, σύμφωνα με τον νόμο, αναπληρώνει τον πρόεδρο απόντα, κυλούμενο και ελλείποντα. Αυτό τι σημαίνει; Ότι ο αναπληρωτής πρόεδρος με τον πρόεδρο, εάν θέλει να κάνει καλά τη δουλειά του ο αναπληρωτής πρόεδρος, είναι σε συνεχή επαφή, γνωρίζει τα πάντα, ενημερώνεται για τα πάντα και έχει πλήρεις αρμοδιότητες. Δεν τον αναπληρώνει μόνο στην εκδίκαση των υποθέσεων. Έχει πλήρεις αρμοδιότητες.

Μια γνωμοδότηση που κατέθεσε εδώ ο κ. Χριστοδουλάκης αναφέρεται στο τι γινόταν από το '95, αλλά η τροπολογία που έκανε τον αναπληρωτή πρόεδρο με όλες τις αρμοδιότητες του προέδρου πέρασε πέρυσι, το '99, άρα η γνωμοδότηση του 1995 δεν έχει καμία ισχύ.

Ο αναπληρωτής πρόεδρος έχει πλήρεις αρμοδιότητες και αυτό σημαίνει δυο πράγματα. Ή κάνει καλά τη δουλειά του, οπότε είναι πλήρως ενήμερος του τι συμβαίνει, παρακολουθεί τα πάντα είτε συμμετέχει είτε δεν συμμετέχει και άρα είναι ασυμβίβαστη η θέση του με τη θέση του πληρεξούσιου δικηγόρου στις "ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ", ή δεν ξέρει τι γίνεται, δεν παρακολουθεί τίποτα, οπότε δεν κάνει καλά τη δουλειά του, σαν αναπληρωτής πρόεδρος. Και στις δυο περιπτώσεις πρέπει να τον βγάλετε.

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

Και δεν καταλαβαίνω γιατί τόσο επιμονή. Επαναλαμβάνω δεν είναι θέμα επιστημονικού κύρους-άριστος νομικός ο κ. Σουφλερός- είναι θέμα ασυμβίβαστου. Είναι θέμα ότι σε ένα γεγονός που έχει δημιουργήσει τέτοιο θέμα, έχουν πεθάνει ογδόντα άνθρωποι, μια ολόκληρη χώρα ψάχνει να βρει την άκρη, δεν μπορείτε να πείσετε ότι ψάχνετε να τη βρείτε όταν μεταξύ των άλλων έχετε και αναπληρωτή πρόεδρο που είναι δικηγόρος των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ" και όχι σε παλιά υπόθεση, σε υπόθεση που μπορεί να έγινε το 1994, αλλά που ακόμη τώρα είναι εν εξελίξει.

Τον Μάρτιο ή τον Απρίλιο του 1999 κατέθεσε τις προτάσεις ο κ. Σουφλερός των "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ". Δεν έχει σημασία αν η υπόθεση είναι άσχετη, εδώ δεν εξετάζουμε αν είναι το ίδιο αντικείμενο, αλλά εξετάζουμε τη σχέση. Ο νομικός σύμβουλος, πληρεξούσιος δικηγόρος με τις "ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ". Αυτό εσάς σας αρέσει, σας πάει, δεν σας ενοχλεί; Εγώ διερρωτώμαι. Και δεν καταλαβαίνω τι σας ενοχλεί να αποκαταστήσετε την τάξη για να δώσετε αν μη τι άλλο προς τα έξω την εικόνα ότι πράγματι αυτά που λέτε θα εννοείτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Σουμάκης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, λυπάμαι που ένα ναυτικό ατύχημα με την απώλεια ογδόντα συνανθρώπων μας και που συγκλόνισε πραγματικά όλη την Ελλάδα και τον καθ' έναν από μας έχει γίνει αντικείμενο μικροκομματικής εκμετάλλευσης. Λυπάμαι για όλα όσα έχουν ακουστεί όλες αυτές τις εβδομάδες και λυπάμαι γιατί αυτά ακούστηκαν και σήμερα σε αυτήν την Αίθουσα. Γιατί κάποιοι αντί να κάνουν πολιτική προσπαθούν να δημιουργήσουν θορύβους. Δεν θα σταθώ σε όλα όσα ακούστηκαν σεβόμενος την Αίθουσα. Εγώ θα προχωρήσω να πω την αλήθεια γύρω, όχι μόνο από το ναύαγιο, αλλά από το τι κάναμε τα προηγούμενα χρόνια στο Υπουργείο.

Όλοι ανακάλυψαν την ακτοπλοία σήμερα. Αγαπητοί συνάδελφοι, αναρωτήθηκε κανείς ποια ήταν η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας το 1996; Ένας γερασμένος ακτοπλοϊκός στόλος με μέσο όρο ηλικίας είκοσι επτά χρόνια. Πώς δημιουργήθηκε αυτός ο στόλος των διακοσίων πλοίων και πάνω μόνο στις κύριες και στις δευτερεύουσες γραμμές; Από το κριτήριο που έδιναν οι Υπουργοί τις άδειες σκοπιμότητας. Πλοία γύρω στα είκοσι χρόνια και πάνω έμπαιναν στις ελληνικές θάλασσες και όπου ήθελαν οι Υπουργοί και έκριναν εκείνοι ότι υπάρχουν ανάγκες.

Μιλάει ο κ. Παυλίδης και κόπτεται σήμερα για την παλαιότητα του στόλου. Μα, όταν εκείνος ήταν Υπουργός, ειλικρινά το λέω, έδωσε άδειες σε πλοία από δεκαοκτώ μέχρι τριάντα ετών, ενώ την ίδια στιγμή προχωρούσε η Νέα Δημοκρατία στην υπογραφή του κανονισμού 3577/92 για την άρση του καμποτάζ το 2004.

Η κατάσταση των εταιρειών; Τραγική. Οι μικρές ιδιωτικές εταιρείες στα πρόθυρα χρεοκοπίας και αυτό το ξέρουμε όλοι και μη κρυβόμαστε εδώ σήμερα. Ξέρουμε πάρα πολύ καλά ποια ήταν η κατάσταση των εταιρειών, ακόμη και των λαϊκής βόσης, με πρώτη τη ΔΑΝΕ, την οποία αντιμετωπίσαμε τα προηγούμενα χρόνια με έντονη προβληματικότητα μετά την υπερχρέωση, αν θέλετε, και την κατάχρηση χρημάτων από το συγκεκριμένο πρόεδρο της εποχής εκείνης.

Δεν είναι τυχαίο ότι μόνο ένα νέο πλοίο μπήκε. Στα είκοσι χρόνια, 1976-1996, ένα νέο πλοίο το "Χαρούλα" του Γούτου μπήκε στις ελληνικές θάλασσες. Και σήμερα που μιλάμε έχουν μπει ήδη εννιά και στους επόμενους μήνες θα μπουν άλλα δεκατρία καινούρια πλοία. Δεν είναι τυχαίο ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων, που ανέφερε ο κύριος Υπουργός, από τα είκοσι επτά χρόνια, μέσα στα τελευταία τρία χρόνια πήγε στα είκοσι ένα. Νομίζετε ότι μπορεί να αλλάξει ο ακτοπλοϊκός στόλος, που δημιουργήθηκε στα τόσα χρόνια μέσα, σε μία ημέρα; Και το ότι κατέβηκε επτά χρόνια και θα συνεχίσει να κατεβαίνει με την πολιτική που συνεχίζουμε, είναι πολύ σπουδαία υπόθεση, αγαπητοί συνάδελφοι. Αλλά αυτό όλοι το αποσιωπούν.

Δεν υπήρχαν στις γραμμές μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Μία ή το πολύ δύο εταιρείες υπήρχαν και το γνωρίζατε όλοι και το γνωρίζουμε αυτό. Διαμαρτυρήθηκε ποτέ κανένας; Και όταν εγώ προσπάθησα να ανοίξω τη Δωδεκάνησο-γιατί μιλάτε σήμερα για απελευθέρωση- ο κ. Παυλίδης, ο κ. Καραμάρσιος, οι Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο νομάρχης, οι πάντες είπαν κάτω τα χέρια, δεν θα μπει γραμμή εδώ. Αυτή είναι η αλήθεια. Μιλάτε όλοι για απελευθέρωση, αλλά να ξεκινήσει από το σπίτι του άλλου. Μιλάει ο κ. Βαρίνος για την απελευθέρωση, όταν η επερώτηση τότε της Νέας Δημοκρατίας είχε αφορμή το γιατί δώσαμε και σε άλλες εταιρείες άδεια, στην κατ'έξοχην μονοπωλιακή και προβληματική γραμμή της Χίου-Μυτιλήνης, στη ΝΕΛ. Δεινοπαθούν οι Χιώτες και οι Λημνιοί και οι Ψαριανοί από τη συμπεριφορά της ΝΕΛ. Μας λέτε σήμερα, λοιπόν, για απελευθέρωση και όταν δώσαμε τότε, ειλικρινά, επαναστατήσατε. Δύο μέτρα και δύο σταθμά. Κάνουμε τη μικροπολιτική μας στην περιοχή, λέμε εμείς τι καλοί που είμαστε σε σας, στις εταιρείες και στους πολίτες εκεί, αλλά ερχόμαστε εδώ στη Βουλή και βγάζουμε κορώνες διαφάνειας, απελευθέρωσης και πολιτικής. Είναι ψέματα όλα αυτά, αγαπητοί συνάδελφοι;

Ξεχνάμε επί πόσες δεκαετίες ναυαγούσαν εταιρείες στην ελληνική ακτοπλοία, όπως ο Βεντούρης ή ο Μοίρας; Και κάθε τόσο και λιγάκι γίνονταν κατασχέσεις, επισχέσεις εργασίας των

ναυτικών, πορείες έξω από το Υπουργείο, οφειλές προς τράπεζες. Και το χειρότερο από όλα ήταν ότι υπήρχε παρεμπόδιση της ομαλής λειτουργίας της ακτοπλοΐας με τεράστια προβλήματα στα νησιά μας. Αυτή ήταν η κατάσταση το 1996. Και δεν νομίζω ότι υπάρχει κανείς σ' αυτήν την Αίθουσα, που να μπορέσει να την αμφισβητήσει και να πει ότι δεν ήταν αυτή.

Η λογική, λοιπόν, ήταν ότι πρέπει να πάμε μπροστά. Ερχόταν η άρση του καμποτάζ, για την οποία και από εμένα και από τον Πρωθυπουργό είχε ειπωθεί ότι θα γινόταν νωρίτερα από τον προβλεπόμενο χρόνο, νωρίτερα από το 2004.

Ακόμη και ο κανονισμός 3577 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που μιλάει για το σύνολο της απελευθέρωσης στην Κοινότητα, λέει το εξής: Η πραγμάτωση της απελευθέρωσης πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένης υπόψιν της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας.

Όταν, λοιπόν, εμείς έχουμε μια ακτοπλοΐα πάρα πολύ μεγάλη, εάν πηγαίναμε σε μια ταυτόχρονη απελευθέρωση των γραμμών -και αυτό για να απαντήσω για την Κρήτη στη συνέχεια- θα βούλιαζε το σύστημα. Η ανανέωση που έγινε σε όλες τις υπόλοιπες γραμμές, δεν θα συνέβαινε, διότι θα έπεφταν όλοι στην Κρήτη και ίσως και λίγο και στα Δωδεκάνησα και θα διαταρασσόταν το σύστημα πλήρως. Η ίδια η Κοινότητα, για το σύνολο των ευρωπαϊκών κρατών, λέει αυτό το πράγμα.

Επομένως έπρεπε να πάμε σε ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, όχι για να έχουμε έναν καινούριο στόλο, αλλά για να πάμε πιο γρήγορα, πιο ασφαλώς και να φέρουμε τα νησιά μας πιο κοντά. Δεν μπορεί να υπάρξει οικονομική ανάπτυξη με διαφορετικό στόλο.

Απέναντι σ' αυτήν τη λογική, αγαπητοί συνάδελφοι, ξέρετε ποια ήταν η στάση των πλοιοκτητών; Ο Υπουργός να αφήσει τα πράγματα, ως έχουν. Καλά είμαστε και ο χορός καλά κρατεί. Αυτή θα ήταν υπεύθυνη πολιτική θέση; Να συνεχίζαμε την πολιτική των εικασαετίας πλοίων, να εντάσσονται, να νηολογούνται στα ελληνικά νηολόγια και να πηγαίνουν στα ελληνικά νησιά του 21ου αιώνα; Εκεί, όπως αντιλαμβάνασθε, υπήρξαν και οι μεγαλύτερες αντιδράσεις.

Έτσι, για πρώτη φορά, αγαπητοί συνάδελφοι, θέσπισα μεταξύ άλλων ένα κύριο κριτήριο. Ότι θα έρθουν καινούρια πλοία ή έστω πλοία κάτω της δεκαετίας. Και αυτή η πολιτική πέτυχε. Αυτή η πολιτική ήταν η μόνη λύση και δεν υπήρξαν χρονίζουσες ούτε στα ράφια άδειες. Εμείς σε όσους μας ζήτησαν, δώσαμε στις γραμμές εκείνες.

Είναι απαράδεκτο και ελκρινά λυπάμαι που ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης έρχεται στο Βήμα αυτό και λέει ότι ο πρώην Υπουργός μοίραζε αφειδώς τις άδειες σε μια εταιρεία. Για να δούμε, λοιπόν, τι μοίρασε ο πρώην Υπουργός, γιατί αυτός ο μύθος κάποτε πρέπει να καταρρεύσει.

Επαναλαμβάνω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι μιλάμε για άδειες σε καινούρια πλοία: επτά άδειες στη "MINOAN FLYING DOLPHINS" έξι στο Στρίντζη, ο οποίος στη συνέχεια έχει πάρει νομίζω ακόμα πέντε ή έξι, τέσσερις η ΝΕΛ, δύο η ΑΝΕΚ, δύο ο Α-γούδημος, και άλλοι. Αυτά ζήτησαν, αυτά πήραν. Πού είναι, λοιπόν, η απλοχεριά;

Και ξέρετε ότι τα περισσότερα από τα πλοία αυτά έχουν μπει στις ελληνικές θάλασσες. Ταξιδέψαμε όλοι το καλοκαίρι. Και πολλοί από εδώ μέσα, από όλα τα κόμματα, έχετε συγχαρεί τις εταιρείες για τα πλοία αυτά που δρομολογήθηκαν. Και κανείς δεν έβαλε θέμα ούτε μονοπωλίου ούτε δεσπόζουσας θέσης ούτε διαπλοκής ούτε τίποτα. Ταξιδέψατε όλοι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Τι σημαίνει αυτό; Δεν σημαίνει τίποτα.

(Θόρυβος και διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μη διακόπτετε, σας παρακαλώ πολύ.

Κύριε Σουμάκη, συνεχίστε, αλλά έχετε υπόψιν σας ότι κλείνεται στο δεκαπεντάλεπτο και να φροντίσετε, αν και δεν νομίζω ότι αυτό που είπατε θίγει κανέναν, να μη δίνετε καν αφορμή για σχόλια.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ: Εμείς δεν δώσαμε άδειες πράγματι

στην Κρήτη, ενώ είχαμε γνωστοποιήσει και σε κοινοβουλευτικό έλεγχο ότι θα δώσουμε πολύ νωρίτερα από την άρση του καμποτάζ. Αυτό είναι αλήθεια και το ήξεραν όλοι οι ενδιαφερόμενοι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Διαμαρτυρηθήκαμε επανειλημμένως γι' αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μη διακόπτετε, παρακαλώ.

Συνεχίστε, κύριε Σουμάκη.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ: Αυτό είναι αλήθεια, κύριε Μητσοτάκη, αλλά σας είχα διαβεβαιώσει ότι θα δώσουμε άδειες πριν την απελευθέρωση και είπα για ποιο λόγο, διάβασα την κοινοτική οδηγία.

Θέλω να ξεκαθαρίσω σε αυτήν την Αίθουσα κάτι: Εμείς ποτέ -γιατί αυτό παίχτηκε κατά κόρο- δεν δώσαμε άδειες για παλιά πλοία. Αυτό είναι ψέμα, αγαπητοί συνάδελφοι. Το μόνο που δώσαμε ήταν ενενήντα δύο άδειες, των οποίων το 80% αφορούν πλοία νέα ή κάτω της δεκαετίας. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Είναι δεδομένη, λοιπόν, η απελευθέρωση της αγοράς και έπρεπε να προχωρήσουμε στην ανανέωση. Τι έγινε, λοιπόν; Όλοι αυτοί προχώρησαν σε συνεργασίες -ήταν το πιο φυσιολογικό φαινόμενο- που αφορούσαν τους ίδιους και δεν είναι δυνατόν να παρέμβει κάποιος Υπουργός. Την ίδια περίοδο δημιουργήθηκαν τρία μεγάλα σχήματα: η "MINOAN FLYING DOLPHINS", η ΑΝΕΚ, η οποία έχει βγάλει μία διαφήμιση. και εγώ χαίρομαι που κάτω από την ομπρέλα της είναι άλλες τέσσερις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Έτσι μόνο μπορούν να κάνουν επενδύσεις και ανάπτυξη και εξαγορά των επιχειρήσεων Στρίντζη, από τις επιχειρήσεις Αττικής του κ. Παναγόπουλου.

Κύριοι συνάδελφοι, το πρώτο μέλημα του κάθε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να είναι ένα πράγμα: να είναι απρόσκοπτη η εξυπηρέτηση των νησιών, μικρών και μεγάλων. Αυτό εξασφαλίζεται από, όσο γίνεται, πιο μεγάλες και ισχυρές ναυτιλιακές εταιρείες, όποιες και αν είναι αυτές. Και δεν είναι δυνατόν, όταν η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι στην ακτοπλοΐα υπάρχουν λίγες εταιρείες και στην Ευρώπη ακόμη λιγότερες, λόγω των υψηλών επενδύσεων που απαιτούνται και λόγω της προδιαγραφής, να εξυπηρετούν όλο το χρόνο τις όποιες περιοχές. Μη μου πείτε, λοιπόν, ότι αυτές οι πέντε-έξι άδειες στη "MINOAN FLYING DOLPHINS" της έδωσαν τη δεσπόζουσα θέση ή οποιαδήποτε άλλη συνάρτηση και σχέση που προκαλείτε εσείς. Λυπάμαι. Το αν αυτοί συνεργάστηκαν μεταξύ τους, ήταν τυχαία τα σχήματα. Αύριο μπορεί να δούμε και διαφορετικά σχήματα, λιγότερα ίσως ακόμη. Βεβαίως ευθύνη του κάθε Υπουργού, ευθύνη όλων είναι να παρακολουθούμε την Επιτροπές Ανταγωνισμού. Οι τράπεζες έχουν τα δικά τους κριτήρια, σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση εταιρειών είτε ναυτιλιακών ή οποιωνδήποτε άλλων. Ουαί και αλίμονο, αν παρεμβαίνανε οι Υπουργοί. Το χρηματιστήριο έχει τους δικούς του κανόνες. Στην επιτροπή ανταγωνισμού -μίλησε ο κ. Χριστοδουλάκης και είπε αυτά που είπαμε- θα παρεμβαίνουμε; Θα παρεμβαίνουμε ποιοι συμφωνούν με ποιους; Είναι απαράδεκτο να εγκalούμεθα Υπουργοί γι' αυτήν τη διαδικασία: Να ρωτήσει ο κ. Παπουτσής πού βρίσκεται τα λεφτά ο κ. Στρίντζης και παίρνει τις άδειες σήμερα για να κατασκευάσει πλοία, ή όποια άλλη επιχείρηση. Αυτά είναι πρωτοφανή και επικίνδυνα για την παραπέρα ανάπτυξη της ναυτιλίας, που την έχει ανάγκη η χώρα μας για την παραπέρα ανάπτυξη της.

Τέλος, αγαπητοί συνάδελφοι, επειδή έχει γίνει πολλή κουβέντα περί εύνοιας, είναι δυνατόν οποιαδήποτε εταιρεία, ό,τι θέση και να κατέχει, όταν η απελευθέρωση της αγοράς είναι δεδομένη, όταν ο Υπουργός Ναυτιλίας μπορεί να δώσει οπουδήποτε και οποτεδήποτε άδειες σκοπιμότητας, ποιος μπορεί να αισθάνεται -το είπε και ο κ. Παπουτσής- κατοχυρωμένος, προστατευμένος και ευνοημένος; Δεν υπάρχει κανένας λόγος. Η αγορά άνοιξε και οι δυνατότητες παρέμβασης είναι τεράστιες. Όπου υπάρχουν προβλήματα, δίνουμε άδειες και ολοκληρώνουμε την απελευθέρωση των γραμμών συνέχεια αυτές τις ημέρες και σε εκείνες που δεν είχαν δοθεί άδειες για καινούρια πλοία. Και βλέπετε τις αντιδράσεις για τα Δωδεκάνησα. Ακούστηκε από το Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας ότι κακώς δόθη-

κε η άδεια. Αυτή είναι η αντίληψη που επικρατεί στην πράξη.

Αγαπητοί συνάδελφοι, αν τυχόν δεν υπήρχαν ή το χρηματιστήριο ή οι τράπεζες, θα μπορούσαν να υπάρξουν αυτές οι επενδύσεις για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου; Θα μπορούσε η ΝΕΛ να προχωρήσει σ' αυτό το επενδυτικό πρόγραμμα για κατασκευή τεσσάρων-πέντε καινούριων πλοίων -και φέρνω ως παράδειγμα τη ΝΕΛ- αν δεν έκανε συνεχείς αυξήσεις του μετοχικού της κεφαλαίου; Είναι δυνατόν;

Αυτή ήταν η πραγματικότητα και κανείς δεν ευνόησε κανέναν. Μεταξύ τους δημιούργησαν ό,τι δημιούργησαν. Και εμείς έχουμε τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουμε τις όποιες παρενέργειες σε αυτό το σύστημα. Σας είπα ποιες ήταν οι άδειες που δώσαμε και πού τις δώσαμε. Οι μεταξύ τους εξαγορές και συνεργασίες και συγχωνεύσεις δεν είναι υπόθεση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι της επιτροπής ανταγωνισμού να κρίνει πώς και τι. Η αλήθεια είναι αυτή και μόνο αυτή. Ουαί και αλίμονο, επαναλαμβάνω, αν εμπλεκόταν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και να λέει "εσείς θα πάτε από δω" και "οι άλλοι θα πάτε από κει". Δεν ξέρω, αν δεν γίνονταν όλες αυτές οι συνεργασίες, πώς θα γινόταν η ανανέωση και αν θα υπήρχαν εταιρείες να επιβιώσουν έστω και με τα συμβατικά πλοία. Και αυτό επίσης το γνωρίζετε, αγαπητοί συνάδελφοι.

Άκουσα τον κ. Καραμανλή να λέει "τώρα παίρνετε μέτρα για την ασφάλεια". Είναι λάθος. Πάντα η επιθεώρηση πλοίων ήταν κάτω από ένα μαστίγιο να βελτιώσουμε. Έγινε το ΕΡΡΙΚΑ στις ακτές τις Γαλλίας. Η ευρωπαϊκή επιτροπή θα πάρει καινούρια πρόσθετα μέτρα, εξετάζοντας ένα ατύχημα.

Είναι σίγουρο επίσης ότι κάθε ατύχημα δημιουργεί καινούριες, αν θέλετε, απαιτήσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πάει σε μείωση του ορίου ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων, τώρα που είναι ελεύθερα, ακριβώς μετά το σημερινό ατύχημα.

Κύριε Πρόεδρε, στον δε τομέα έρευνας, ασφάλειας των πλοίων, της ναυσιπλοΐας και των επιβατών, ξεχνάτε την αθλιότητα των υπεραριθμών; Ξέρετε τι τραβήξαμε για να επιβάλουμε το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων, όπου είχαν δισεκατομμύρια μαύρο χρήμα; Δήλωναν χίλιους επιβάτες και ήταν πάνω στα πλοία δύο χιλιάδες, με ό,τι αυτό σημαίνει, αν σκεφτεί κανείς ότι το 35% είναι υπέρ του δημοσίου. Υπήρξε καθολική αντίδραση να μην το εφαρμόσουμε. Ακόμη θα ψάχναμε στο ναυάγιο της Πάρου πόσοι ήταν επάνω, εάν δεν το είχαμε καθιερώσει, με τα όποια προβλήματα υπάρχουν.

Βεβαίως πρέπει να γίνουν πολλά ακόμα, αγαπητοί συνάδελφοι. Γνωρίζουμε αυτό που είπε ο κ. Λαφαζάνης και ο κύριος Υπουργός. Είπαν: "Είμαστε ικανοποιημένοι; Όχι βέβαια. Πρέπει

να γίνουν πολλά ακόμη.

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συμνάδελφοι, την περίοδο αυτή έγιναν πάρα πολλά. Επώθησαν. Εγώ προσπάθησα να συμβάλω στον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας θίγοντας βεβαίως και τα κακώς κείμενα, που κάποιους ενόχλησαν.

Θεωρώ ότι είναι εθνική υπόθεση η απρόσκοπτη συγκοινωνιακή κάλυψη όλων των ελληνικών νησιών, μικρών και μεγάλων, που θα θωρακίζει και θα αναπτύσσει τα νησιά μας εξασφαλίζοντας την εδαφική συνέχεια της χώρας μας και παράλληλα θα διασφαλίζει την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών. Αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί παρά μόνο μέσα από ισχυρές ναυτιλιακές εταιρείες, όποιες και να είναι αυτές. Το στοίχημα αυτό μπορεί να το κερδίσει η ελληνική ακτοπλοΐα και η ελληνική ναυτιλία.

Εάν πιστεύετε ότι θα μας το λύσουν οι ξένοι, προσωπικά, επιτρέψτε μου να πω ότι έχω σοβαρές επιφυλάξεις.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, έχει ζητήσει το λόγο ο κ. Παυλίδης επί προσωπικού.

Κύριε Παυλίδη, εάν μπορείτε σε ένα λεπτό να πείτε αυτά που θέλετε θα σας δώσω το λόγο, διαφορετικά είναι απαγορευτικός ο χρόνος.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ό,τι λέει ο Κανονισμός θα κάνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Κανονισμός λέει, σύμφωνα με αυτά που συμφωνήσαμε, να δώσω το λόγο στους δύο που παραμένουν και να κλείσω τη συζήτηση. Μη χρονοτριβούμε όμως άλλο. Πείτε σε ένα λεπτό ό,τι έχετε να πείτε, συνοψίστε το, σε τι σας έθιξε και ποια είναι η απάντησή σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Απορρίπτω αυτά τα οποία είπε ο κ. Σουμάκης, ως ασύστολα ψεύδη, ότι δηλαδή υπέγραφα άδειες σκοπιμότητας ως Υπουργός Ναυτιλίας, σε πλοία τριάντα ετών.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ: Από δεκαοκτώ έως τριάντα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ καμία διακοπή!

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας μου έστειλε χθες με fax, ποιες άδειες εξεδόθησαν από τις 11.4.1990 έως τις 13.10.1993. Το καταθέτω στα Πρακτικά και να αποδείξετε αν ήταν τριάντα ετών τα πλοία.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αριστοτέλης Παυλίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεύτερον, μου είπατε ότι σήμερα στα Δωδεκάνησα το Νομαρχιακό Συμβούλιο, τη υποκινήσει μου, συνέρχεται διότι ο παρών Υπουργός Ναυτιλίας εξέδωσε άδεια σκοπιμότητας στον Παναγόπουλο και ζητούν να τον αποβάλουν. Λάθος!

Εδώσατε άδεια σκοπιμότητας, αλλά εκηρύξατε τα μισά Δωδεκάνησα, κύριε Παπουτσή, ως άγονη γραμμή. Δεν το δεχόμαστε. Βάλατε καράβι από τον Πειραιά που θα πιάνει Κω και Ρόδο και ξεσηκώσατε τον κόσμο! Αφήσατε εκτός της καθιερωμένης γραμμής την Πάμο, την Κάλυμνο και καταφέρατε να σπάσετε τον κορμό της Δωδεκανήσου.

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ. - Κωδοнокρουσίες)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Σας παρακαλώ!

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και αρχίζει, κύριοι συνάδελφοι, η νέα φάμπρικα. Άγονες γραμμές, η νησιωτική Ελλάδα. Αυτό που κατήργησα εγώ αναβιώνει σκανδαλωδώς. Θα κληθείτε να ψηφίσετε δισεκατομμύρια για τις άγονες γραμμές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ πιο ήπιους τόνους.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αυτό είναι το έργο του κ. Παπουτσή, Υπουργού έξι μηνών. Γι' αυτό ξεσηκωθήκαμε οι Δωδεκανήσιοι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Μη δημιουργείτε όμως προσωπικά θέματα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και καθόσον αφορά στην πολιτική τη δική μου και του Υπουργείου Ναυτιλίας, στο νομοσχέδιό σας θα σας τα πω ένα προς ένα.

Ομιλείτε σήμερα για απελευθέρωση και ανάπτυξη ανταγωνισμού με την πρόωγη άρση του cabotage. Ποιον ανταγωνισμό κύριε; Ποιος σας εμπόδισε να εκδώσετε άδειες σκοπιμότητας και με το cabotage; Εξαπατάτε την κοινωνία, ισχυριζόμενος ότι βελτιώνετε την ακτοπλοΐα καταργώντας το cabotage.

Προχθές τι κάνατε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Παυλίδη, στο θέμα σας, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εκδώσατε άδειες σκοπιμότητας, κύριε Παπουτσή, χωρίς να έχει καταργηθεί το cabotage. Αυτό μπορούσε να γίνει από το 1993 και οπωσδήποτε από το 1996 όταν απέρριπτε, ο τότε Υπουργός, αιτήσεις ναυτιλιακών εταιρειών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ πολύ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ όχι πάνω από ένα λεπτό. Να απαντήσετε κυρίως σε αυτό που είπε ο κ. Παυλίδης, ότι "εξαπατάτε". Δεν υπάρχει τίποτε άλλο. Έκavian κριτική.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Λιγότερο από ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Απλώς πρέπει να δηλώσω στην εθνική αντιπροσωπεία ότι ανεξάρτητα από τον τόνο της φωνής του κ. Παυλίδη, εγώ τον καλώ να παρουσιάσει τις προτάσεις του για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και επίσης να διαβεβαιώσω ότι η απελευθέρωση θα προχωρήσει και κανένα, μα, κανένα οργανωμένο οικονομικό συμφέρον δεν πρόκειται να σταματήσει αυτήν την πορεία...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τα δεσμά όμως τα έχετε επιβάλει εσείς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Η απελευθέρωση θα προχωρήσει προς όφελος του λαού, των πολιτών, των νησιών, της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δέσατε χειροπόδαρα την ακτοπλοΐα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το λόγο έχει ο κ. Κουβέλης για τέσσερα λεπτά και εν συνεχεία ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Μαγκριώτης, για να κλείσει. Είναι λόγος αντίλογος, αφού μίλησε ο κύριος Υπουργός. Έτσι

γίνεται, έτσι πρέπει να γίνεται.

Ορίστε, κύριε Κουβέλη.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω μέσα στο τετράλεπτο να κάνω μερικές επισημάνσεις. Ο ειδικός αγορητής του Συνασπισμού κ. Λαφαζάνης ήδη έχει καταγράψει όλα εκείνα, τα οποία αναφέρονται ως κριτική στο Υπουργείο Ναυτιλίας.

Μίλησε, όμως, ο κ. Χριστοδουλάκης για την επιτροπή ανταγωνισμού.

Κύριοι συνάδελφοι, η επιτροπή ανταγωνισμού δεν έχει λειτουργήσει ουσιαστικά ποτέ μέχρι σήμερα. Και πρέπει να γνωρίζει η Εθνική Αντιπροσωπεία ότι η μόνη συγχώνευση που ήλεγξε η επιτροπή ανταγωνισμού, όπως κατετέθη, κύριε Πρόεδρε, στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, ήταν μια συγχώνευση δύο βιομηχανιών, που παρασκευάζουν φρυγανιές. Αυτό ήταν το έργο της επιτροπής ανταγωνισμού. Και μια τέτοια επιτροπή ανταγωνισμού, κύριοι συνάδελφοι, πώς θέλετε να ελέγξει το υφιστάμενο ολιγοπώλιο στο χώρο της ναυσιπλοΐας;

Μίλησε ο κύριος Υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας για το ευρωπαϊκό κεκτημένο. Κύριε Υπουργέ, το ευρωπαϊκό κεκτημένο -συν τοις άλλοις- είναι και καλές συνθήκες εργασίας των απασχολούμενων στη ναυτιλία. Γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι οι συνθήκες εργασίας των απασχολούμενων στην ακτοπλοΐα διέπονται από μεταξικό καθεστώς και από απαράδεκτο γενικώς νομοθετικό καθεστώς, το οποίο διατηρείται. Και θα ήταν πράγματι πολύ ενδιαφέρον για τη Βουλή να ακούσουμε, εάν προτίθεσθε να αλλάξετε κάποτε αυτό το καθεστώς εργασίας των εκεί εργαζομένων.

Παραπέρω, κύριε Υπουργέ, ευρωπαϊκό κεκτημένο είναι και οι συστηματικοί έλεγχοι που πρέπει να γίνονται στα πλοία. Δεν δικαιούται να διατυπώνει όχι απορία, αλλά αγανάκτηση ο κάθε πολίτης, αλλά και ο ομιλών, όταν διαπιστώνει ότι μετά το δραματικό ναυάγιο του "ΣΑΜΙΝΑ" δέθηκαν εξήντα πέντε πλοία για να ελεγχθούν; Δεν δικαιούται ο οιοσδήποτε να αγανακτεί, όταν δεν κάνετε συγκεκριμένη αναφορά στις συνθήκες ασφαλείας και δεν απαντάτε σε εκείνα που καταμαρτυρούν οι επιβάτες του δραματικού "ΣΑΜΙΝΑ"; Δεν λειτούργησαν βάρκες, δεν λειτούργησαν σωστικά μέσα. Για όλα αυτά σιωπή;

Κύριε Πρόεδρε, συνεπής προς αυτό που σας υποσχέθηκα, θα ολοκληρώσω λέγοντας τούτο ότι η εσπευσμένη απελευθέρωση της ναυσιπλοΐας είναι μέγα πρόβλημα. Υπάρχουν ζητήματα, που δεν είναι της παρούσης, αλλά πανικόβλητη η Κυβέρνηση, αμέσως μετά το δραματικό ναυάγιο, σπεύδει να ανακοινώσει ως φάρμακο την απελευθέρωση της ναυσιπλοΐας χωρίς σχέδιο, χωρίς ολοκληρωμένες ρυθμίσεις και πάντοτε με τον κίνδυνο να απαξιωθεί ό,τι είναι δυνατόν να κρατηθεί ψηλά σε τούτο τον τόπο.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, οφείλουμε μια εξήγηση. Την έδωσε ήδη ο κ. Λαφαζάνης στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Εμείς δεν θα ψηφίσουμε την σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Και δεν θα το πράξουμε, κύριοι συνάδελφοι, όχι γιατί δεν πιστεύουμε στις τεράστιες ευθύνες που έχει η Κυβέρνηση για όλα αυτά, τα οποία ακούστηκαν και τα οποία ελέγχουν το έργο της Κυβέρνησης στο χώρο της ναυσιπλοΐας, αλλά γιατί αυτήν την ώρα βρίσκεται σε κρίσιμη φάση η δικαστική έρευνα. Αυτήν τη στιγμή έχει επιληφθεί το δευτεροβάθμιο δικαστήριο. Έχουν επιληφθεί εφέτες.

Κατά συνέπεια, εμείς θα αναμείνουμε το δικαστικό πόρισμα και στη συνέχεια θα επανέλθουμε, προκειμένου συστηματικά - και χωρίς στο μεταξύ να βλάπτουμε το έργο της δικαιοσύνης - να ελέγξουμε την Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Μαγκριώτης έχει το λόγο για επτά λεπτά και κλείνει η συζήτηση. Συνεχείς εκπώσεις σας κάνουμε, από τα είκοσι στα δέκα, από τα δέκα στα επτά, για να φύγετε για τη Θεσσαλονίκη. Δε βιάζεστε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Είναι πιο σημαντικό όμως να απαντήσουμε σε όλες τις ανακρίβειες και τις αναλήθειες, που έχουν ακουστεί στην Αίθουσα αυτή, που ένα στόχο έχουν και αυτό απεκάλυψε και αυτή η συζήτηση, να πληγεί το κύρος της παράταξής μας και προσωπικά ο Πρωθυπουργός.

Θα ήθελα να πω στον κ. Κουβέλη ότι τα εξήντα πέντε πλοία

έδεσαν, γιατί από καιρού ήταν προγραμματισμένο να δέσουν και δεν προέκυψε αυτή η απόφαση μετά το τραγικό ναυάγιο, εάν δεν είχαν προσαρμοστεί στις εντολές και στις οδηγίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι μια μεγάλη αναλήθεια, που πρέπει να σταματήσει να λέγεται.

Δεύτερον, αν είναι τόσο υψηλή, όπως είπε κλείνοντας την αγόρευση του, η ελληνική ακτοπλοία, τότε γιατί καταγγέλλεται η κυβερνητική πολιτική στον τομέα αυτό που δημιουργήσε γίγαντες και μονοπώλια και απαξίωσε την ελληνική ακτοπλοία; Πρέπει επιτέλους οι αγαπητοί συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης να αποφασίσουν: Είναι υψηλού κύρους και υψηλής ασφάλειας τα πλοία της ελληνικής ακτοπλοίας ή είναι απαξιωμένα και είναι έτοιμα κάθε στιγμή για ένα νέο τραγικό ναυάγιο; Γιατί δεν μπορούν να ασκούν κριτική και έλεγχο από όλες τις πλευρές προς την Κυβέρνηση. Πρέπει να διαλέξουν μια πλευρά στην αντιπολιτευτική τους τακτική, έστω και λαθεμένη, και να την υπερασπιστούν μέχρι το τέλος.

Θα ήθελα να πω στον αγαπητό συνάδελφο, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο σήμερα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, πως δεν μπορεί να έχει τόσο επιλεκτική μνήμη και ευαισθησία, όσον αφορά τα στελέχη της επιτροπής ανταγωνισμού.

Ο Υπουργός Ανάπτυξης με ακρίβεια και σαφήνεια και εγγράφως κατέθεσε τη θέση του για τον κ. Σουφλερό. Παράλληλα όμως, ανέφερε και ένα άλλο όνομα, το όνομα του κ. Ηλιόπουλου, μέλους της επιτροπής ανταγωνισμού προταθέντα από το κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης για να συμμετάσχει -και συμμετάσχει- στην Επιτροπή Ανταγωνισμού ως τακτικό μέλος, το οποίο ο, του θαύματος, τούτο το καλοκαίρι στην ίδια εταιρία, τη "MINOAN FLYING DOLPHINS" ήταν διαχειριστικός σύμβουλος για την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Όχι, δεν προτάθηκε από τη Νέα Δημοκρατία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Εγώ θα δικαιολογούσα τον κ. Παπαθανασίου, από τον Ευρωβουλευτή σας, εκτός και αν αυτήν τη στιγμή δηλώσετε ότι ο Ευρωβουλευτής σας κινήθηκε μόνος του, είναι προσωπική του επιλογή αυτή η πρόταση και το κόμμα σας δεν το γνώριζε. Θα μας αρκούσε και αυτή η διευκρίνιση για να δεχόμασταν την υπερευαισθησία...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Μαγκριώτη, με συγχωρείτε. Το όνομα αυτό που αναφέρεται δεν έχει προταθεί από τη Νέα Δημοκρατία. Συνεχίστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Όχι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Έχει προταθεί όμως από Ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας, κωδωνοκρουσίες)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι. Συνεχίστε, κύριε Μαγκριώτη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ο κύριος Υπουργός -και κλείνω το θέμα- πριν από λίγο...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Μα δεν το κλείνετε, όποτε θέλετε εσείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Σας παρακαλώ, κύριε Έβερετ!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Έβερετ, το είπα εγώ από τη θέση αυτή. Δεν χρειάζεται άλλη επιμονή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κλείνω το θέμα λέγοντας ότι αυτήν την ευαισθησία, που δείχνει τώρα ο κ. Παπαθανασίου, έπρεπε να την επιδείξει αμέσως μετά που κατέβηκε από το Βήμα ο Υπουργός Ανάπτυξης και να κάνει αυτήν τη διάφηση.

Όμως σε τούτη την Αίθουσα, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πλανάται ένα ερώτημα: Γιατί η Νέα Δημοκρατία κατέθεσε αυτήν την πρόταση για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής; Την κατέθεσε, όπως λέει, στην παράγραφο δ' του κειμένου της επιστολής, ότι δεν θέλει να συσχετιστεί καθόλου με το τραγικό ναυάγιο ή για τον ακριβώς αντίθετο λόγο; Γιατί οι εισηγητές και όλοι οι αγορητές της Νέας Δημοκρατίας και κυρίως ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης μόνο για το τραγικό ναυάγιο ή κυρίως γι' αυτό μίλησαν.

Θα πω ένα πολύ χαρακτηριστικό απόσπασμα πώς ξεκίνησε ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης: "Γιατί δεν θέλετε, συνάδελφε της Συμπόλιτευσης, να συγκροτηθεί η εξεταστική επιτροπή; Μήπως δεν θέλετε να χυθεί άπλετο φως για το ναυά-

γιο; Μήπως δεν θέλετε να βρούμε τους υπευθύνους;". Αυτή ήταν η εισαγωγή της ομιλίας και η προτροπή προς εμάς να ψηφίσουμε την πρότασή σας. Βεβαίως στα γραπτά το αποφύγατε, γιατί τα γραπτά μένουν και ξέρετε πως αυτό θα ήταν ευθεία παρέμβαση στη διαδικασία της δικαιοσύνης. Σας το ανέφερε και ο κ. Κουβέλης προηγουμένως, όμως στις αγορεύσεις σας και στο θόρυβο, που προκαλείτε μήνες τώρα, όπως και σε αυτήν την Αίθουσα, κυρίως σ' αυτό το θέμα αναφερθήκατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Περίεργη θεωρία, πρωτότυπη θεωρία!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ : Εμείς, αγαπητοί συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, γνωρίζαμε γιατί δεν είναι το πρώτο θέμα για το οποίο αναπτύσσετε την ίδια τακτική.

Σε όλα τα αντίστοιχα θέματα προσπαθείτε να αξιοποιήσετε την πικρία, τη δυσφορία, τον πόνο των νεκρών, των οικογενειών και των θυμάτων γενικότερα. Αυτό θέλετε να διατηρήσετε και να συντηρήσετε ένα κλίμα πικρίας και δυσφορίας κατανοητό και αποδεκτό και όλοι εκφράσαμε τη λύπη και τη θλίψη μας για τα θύματα και για τις οικογένειες, να τις οποίες πρέπει να μεριμνήσουμε και είμαι βέβαιος ότι μεριμνά η Κυβέρνηση. Θέλετε να αξιοποιήσετε τους ογδόντα νεκρούς για να ράψετε ένα νέο σενάριο διαπλοκής και σκανδαλολογίας.

Ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης από του Βήματος της Βουλής σήμερα, τρεις φορές αναφέρθηκε στη σχέση του προηγούμενου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, με τον υπεύθυνο οικονομικού του Π.Α.Σ.Ο.Κ. με τον Πρωθυπουργό της χώρας. Τρεις φορές έτσι ξεκίνησε, έτσι ανέπτυξε την ομιλία του και έτσι έκλεισε. Θέλετε και πάλι να αναπτύξετε ένα περιβάλλον σκανδαλολογίας. Σας προειδοποιώ όμως ότι αυτό το περιβάλλον σκανδαλολογίας, όπως και στο παρελθόν, θα συμπαρασύρει πρώτους εσάς, θα συμπαρασύρει όλο το πολιτικό σύστημα. Και αν στόχος σας είναι το ανίσχυρο πολιτικό σύστημα, τότε να ξέρετε ότι τα ισχυρά ιδιωτικά συμφέροντα, εγχώρια και ξένα, είναι αυτά που πρώτα θα επωφεληθούν, είναι αυτά που πρώτα θέλουν την απαξίωση του πολιτικού συστήματος.

Τέλος, στο χρόνο που μου μένει, θα ήθελα να πω ότι πρέπει να διευκρινίσετε επιτέλους ποια είναι η πολιτική σας για την ελληνική ακτοπλοία. Είναι η διατήρηση του καμποτάζ, όπως ήταν μέχρι σήμερα ή αυτή που ανέπτυξε ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος; Γιατί οι εισηγητές σας πουθενά δεν αναφέρθηκαν σ' αυτό. Ο Αρχηγός του κόμματός σας πουθενά στα τριάντα ένα λεπτά της ομιλίας του δεν αναφέρθηκε στην απελευθέρωση της ελληνικής ακτοπλοίας. Και πρέπει αυτήν τη στιγμή να μας πείτε ποια είναι η δική σας θέση για να ξέρει και ο ελληνικός λαός. Δεν μπορεί να τα θέλετε όλα δικά σας. Δεν μπορεί να κατηγορείτε ότι το καθεστώς του καμποτάζ ανέπτυξε μονοπώλια και να έρχεστε σήμερα..

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ολοκληρώσατε, κύριε συνάδελφε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Επιτέλους αυτό το διπλό πρόσωπο πρέπει κάποια στιγμή να το δώξετε, γιατί ο ελληνικός λαός και στην τελευταία εκλογική αναμέτρηση αυτό κατεδίκασε. Και επιτέλους καταδίκασε πρώτα το κλίμα της σκανδαλολογίας που καλλιεργείτε. Εμείς σας λέμε ότι θα συνεχίσουμε το έργο μας. Δεν υποκύπτουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Παπαθανασίου, πράγματι μόλις έγινε αναφορά στο όνομα του κ. Ηλιοπούλου, ως προταθέντος από τη Νέα Δημοκρατία ή από Ευρωβουλευτή της για την Επιτροπή Ανταγωνισμού, εξεδήλωσε τη δυσφορία του. Άρα δεν ισχύει το περί ελλείψεως ευαισθησίας ή δεν έχει καν -κατά την άποψη πάντα του κ. Παπαθανασίου, στην οποία αναφερθήκατε- βάση αυτός ο ισχυρισμός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ : Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Νομίζω ότι αυτό που είπα καλύπτει πλήρως.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό, δυστυχώς ένα τέταρτο μετά απ' αυτό που συμφωνήσαμε, ολοκληρώθηκε η συζήτηση.

Έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, επί της προτάσεως του Προέδρου

της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Κώστα Καραμανλή και των Βουλευτών του Κόμματός του, για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, σχετικώς με την ασφάλεια της ακτοπλοίας και διάφορα άλλα συναφή θέματα, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

“Προς τον Πρόεδρο της Βουλής

κ. Απόστολο Κακλαμάνη

Κύριε Πρόεδρε,

Παρακαλούμε μετά το πέρας της συζήτησης να γίνει ονομαστική ψηφοφορία για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής.

- 1) Παυλόπουλος Προκόπης
- 2) Παπαθανασίου Ιωάννης
- 3) Σπύρου Σπύρος
- 4) Φουντουκίδου Παρθένια
- 5) Νεράντζης Αναστάσιος
- 6) Μιχαλολιάκος Βασίλειος
- 7) Μαρκογιαννάκης Χρήστος
- 8) Παπακώστα Κατερίνα
- 9) Πολύζος Ευάγγελος
- 10) Χαλκίδης Μιχάλης
- 11) Σπηλιόπουλος Αναστάσιος
- 12) Ρεγκούζας Αδάμ
- 13) Ορφανός Γεώργιος
- 14) Χωματάς Ιωάννης
- 15) Παπανικολάου Ελευθέριος
- 16) Γιαννόπουλος Αθανάσιος
- 17) Κιλτίδης Κων/νος
- 18) Αγγελής Ανέστης
- 19) Μπέζας Αντώνιος
- 20) Καραμπίνας Γεώργιος
- 21) Καλογιάννης Σταύρος
- 22) Τσίπρας Βασίλης
- 23) Σκρέκας Θεόδωρος
- 24) Καλλιώρας Ηλίας
- 25) Αγγελόπουλος Νίκος
- 26) Παπαδόπουλος Μιχάλης
- 27) Νάκος Αθανάσιος
- 28) Καρράς Κώστας
- 29) Καλός Γεώργιος
- 30) Τσιπουρίδης Σάββας
- 31) Φλωρίνης Αθηναίος
- 32) Κωνσταντόπουλος Γεώργιος
- 33) Κορτσάρης Χ. Νικόλαος
- 34) Μακρή Ζέττα
- 35) Ταλιαδούρος Σπύρος”

Βλέπω εδώ όλους σχεδόν τους συναδέλφους, που υπέγραψαν την αίτηση και επομένως δεν θα διαβάσω τα ονόματα.

Υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός υπογραφών την αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας και προχωρούμε στη διεξαγωγή της ψηφοφορίας.

Οι αποδεχόμενοι την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας λέγουν “ΝΑΙ”.

Οι μη αποδεχόμενοι την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας λέγουν “ΟΧΙ”.

Οι αρνούμενοι ψήφο λέγουν “ΠΑΡΩΝ”.

Καλούνται επί του καταλόγου: Ο κ. Χρήστος Θεοδώρου από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης από τη Νέα Δημοκρατία.

Κύριοι συνάδελφοι, πριν προχωρήσουμε στην ανάγνωση του καταλόγου, θέλω να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Οικονομικών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, κατέθεσαν σχέδιο νόμου “Φορολογικές ελαφρύνσεις και απλουστεύσεις και άλλες διατάξεις”.

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Παρακαλώ να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου.

(Ψ Η Φ Ο Φ Ο Ρ Ι Α)

(ΜΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Υπάρχει κάποιος κύριος συνάδελφος ο οποίος δεν άκουσε το όνομά του; Ο κ. Κουρουμπλής και ο κ. Αλευράς.

(Στο σημείο αυτό ψηφίζουν οι Βουλευτές κύριοι Παναγιώτης

Κουρουμπλής και Αθανάσιος Αλευράς)

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι κύριοι συνάδελφοι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας Αλέξανδρος Κοντός, Ιωάννης Κεφαλογιάννης, Μιχαήλ Λιάπης, Γεώργιος Δεικτάκης, Αριστείδης Τσιπλάκος, Έλσα Παπαδημητρίου, Θεόδωρος Κασσίμης, Παναγιώτης Καμμένος, με επιστολές τους δηλώνουν ότι εάν παρευρίσκοντο εδώ θα εφήφιζαν την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας.

Κηρύσσεται περαιωμένη η ψηφοφορία και παρακαλώ τους κυρίους ψηφολέκτες να προβούν στην καταμέτρηση των ψήφων και την εξαγωγή του αποτελέσματος.

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας επί της προτάσεως της Νέας Δημοκρατίας.

Ψήφισαν συνολικά διακόσιοι εξήντα οκτώ (268) Βουλευτές.

Υπέρ της προτάσεως δηλαδή, “ΝΑΙ” ψήφισαν εκατόν είκοσι ένας (121).

Κατά της προτάσεως δηλαδή “ΟΧΙ” ψήφισαν εκατόν σαράντα έξι (146).

“ΠΑΡΩΝ” ψήφισε ένας (1), σύμφωνα με το παρακάτω πρωτόκολλο ονομαστικής ψηφοφορίας:

“ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Αυγερινός Παρασκευάς		+
Λαΐου Αγγελική		+
Χριστοδουλάκης Νίκος		+
Σπιράκη Χριστίνα		+
Βούγιας Σπυρίδων		+
Τσουκάτος Θεόδωρος		+
Έβερτ Μιλτιάδης	+	
Βαρβιτσιώτης Ιωάννης	+	
Μολυβιάτης Πέτρος	+	
Παπαθανασίου Ιωάννης	+	
Σπηλιωτόπουλος Αριστόβουλος (Άρης)	+	
Ψαχαρόπουλος Γεώργιος	+	

Α' ΑΘΗΝΩΝ

Παπανδρέου Γεώργιος		+
Γεννηματά Φωτεινή (Φώφη)		+
Σκανδαλίδης Κων/νος		+
Παπαντωνίου Ιωάννης (Γιάννος)		+
Παπουτσής Χρήστος		+
Αλευράς Αθανάσιος (Νάσος)		+
Αρσένης Γεράσιμος		-
Μανίκας Στέφανος		+
Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα)	-	
Αλογοσκούφης Γεώργιος	+	
Παυλόπουλος Προκόπιος	+	
Μάνος Στέφανος	-	
Βουλγαράκης Γεώργιος	+	
Λυκουρέζος Αλέξανδρος - Λέων	+	
Γιαννάκου-Κουτσίκου Μαριορή (Μαριέττα)	+	
Κακλαμάνης Νικήτας	+	
Μπενάκη - Ψαρούδα Άννα	+	
Κανέλλη Γαρυφαλλιά (Λιάνα)	+	
Κωνσταντόπουλος Νικόλαος	-	

Β' ΑΘΗΝΩΝ

Παπανδρέου Βασιλική (Βάσω)		-
Κακλαμάνης Απόστολος		+
Λοβέρδος Ανδρέας		+
Κούρκουλα Ελένη		+
Γείτονας Κων/νος		+
Πρωτόπαπας Χρήστος		+
Παπαϊωάννου Μιλτιάδης		+
Κουλούρης Κίμων		+
Μαντέλης Αναστάσιος (Τάσος)		+
Δασκαλάκης Γεώργιος		+

Ασκητής Αθανάσιος (Νάσος)	+	Θωμάς Γεώργιος	+
Κοντογιαννόπουλος Βασίλειος	+	Σπηλιόπουλος Κων/νος	+
Κατσέλη Ελεωνόρα (Νόρα)	+	Σπηλιωτόπουλος Σπήλιος	+
Ανωμερίτης Γεώργιος	+	Νικολόπουλος Νικόλαος	+
Χυτήρης Τηλέμαχος	+	Βασιλείου Θεόφιλος	+
Γιαννόπουλος Ευάγγελος	+	Κοσιώνης Παναγιώτης	+
Κατσανέβας Θεόδωρος	+		
Χαραλαμπίδης Ιωάννης	+	ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	
Μητσοτάκης Κων/νος	+	Αποστολίδης Λουκάς	+
Τζαννετάκης Τζαννής	+	Ακριβάκης Αλέξανδρος	+
Παναγιωτόπουλος Παναγιώτης (Πάνος)	+	Μπασιάκος Ευάγγελος	+
Μείμαράκης Ευάγγελος - Βασίλειος	+	Τσιπλάκος Αριστείδης	-
Πολύδωρας Βύρων	+		
Λιάπης Μιχαήλ - Γεώργιος	-	ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	
Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης	+	Τζιόλας Ελευθέριος	+
Πετραλιά-Πάλλη Φάνη	+		
Καμμένος Παναγιώτης (Πάνος)	-	ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ	
Καρατζαφέρης Γεώργιος	+	Κωνσταντίνου Φλώρος	+
Κασσίμης Θεόδωρος	-	Παπαδόπουλος Σταύρος	+
Γιακουμάτος Γεράσιμος	+	Δαϊλάκης Σταύρος	+
Παπακώστα - Σιδηροπούλου Κατερίνα	+		
Ανδρεουλάκος Απόστολος	+	ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	
Καρράς Κώστας	+	Κρεμαστίνας Δημήτριος	+
Παπαρήγα Αλεξάνδρα	-	Καϊσερλής Κων/νος	+
Κολοζώφ Ορέστης	+	Σφυρίου Κοσμάς	+
Σκυλλάκος Αντώνιος	+	Παυλίδης Αριστοτέλης	+
Δαμανάκη Μαρία	+		
Κουβέλης Φώτιος - Φανούριος	+	ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ		Φωτιάδης Απόστολος	+
Μακρυπίδης Ανδρέας	+	Ζαμπουνίδης Νικόλαος	-
Βερελής Χρήστος	+	Δημοσχάκης Θεοφάνης	+
Κουρουμπλής Παναγιώτης	+	Λυμπερακίδης Λεωνίδα	+
Σμυρλής - Λιακατάς Χρήστος	+		
Βαϊνάς Ιωάννης	+	ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	
Σαλμάς Μάριος	-	Θεοδώρου Χρήστος	+
Αγγελόπουλος Νικόλαος	+	Παπαγεωργίου Γεώργιος	+
Στριφτάρης Σπυρίδων	-	Πιπεργιάς Δημήτριος	+
ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ		Κεδικόγλου Βασίλειος	"ΠΑΡΩΝ"
Θωμόπουλος Ιωάννης	+	Λιάσκος Αναστάσιος	+
Τσούρνος Γεώργιος	+	Παπαγεωργόπουλος Ελευθέριος	+
Παπαδημητρίου Ελισάβετ ('Ελσα)	-	ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	
ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ		Τσίπρας Βασίλης	+
Ρέππας Δημήτριος	+		
Σπυρόπουλος Ροβέρτος	+	ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	
Τατούλης Πέτρος	+	Γκούσκος Διονύσιος	+
Κωστόπουλος Δημήτριος	+		
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΗΣ		ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	
Κολιοπάνος Θεόδωρος	+	Ζαφειρόπουλος Ιωάννης	+
Κοσσυβάκης Δημήτριος	+	Γεωργακόπουλος Δημήτριος	+
Καραμπίνας Κων/νος	+	Αντωνακόπουλος Παναγιώτης	+
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ		Σκουλαρίκης Ιωάννης	+
Πάγκαλος Θεόδωρος	+	Αδραχτάς Παναγιώτης	+
Βρεττός Κων/νος	+	Κορκολόπουλος Βασίλης	+
Γιαννάκης Ιωάννης	+		
Παπαηλίας Ηλίας	+	ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	
Οικονόμου Βασίλης	+	Χρυσόχοϊδης Μιχαήλ	+
Βλάχος Γεώργιος	+	Γικόνου Μόσχος	+
Κατσίκης Θεόδωρος	+	Χαλκίδης Μιχαήλ	+
Κατσιγιάννης Αθανάσιος	+	Φωτιάδης Ηλίας	+
Αμπατζόγλου Γεώργιος	-	ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ		Αποστολάκης Δημήτριος	+
Φούρας Ανδρέας	+	Ματζαπετάκης Στυλιανός	-
Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος	+	Κουράκης Ιωάννης	+
Θωμά Μαρία	+	Σχοιναράκη - Ηλιάκη Ευαγγελία	+
		Στρατάκης Εμμανουήλ	+
		Βρέντζος Σταύρος	+
		Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ	+
		Δεικτάκης Γεώργιος	-

ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ

Παπαδόπουλος Αλέξανδρος
Μπέζας Αντώνιος

+

Παπαδόπουλος Μιχάλης
Βύζας Βασίλειος

+

+

Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Τζοχατζόπουλος Απόστολος-Αθανάσιος
Βενιζέλος Ευάγγελος
Καστανίδης Χαράλαμπος
Παπαθεμελής Στυλιανός - 'Αγγελος
Μαγκριώτης Ιωάννης
Γκεσούλης Νικόλαος
Σπυριούνης Κυριάκος
Καραμανλής Κων/νος
Ψωμιάδης Παναγιώτης
Ορφανός Γεώργιος
Σπηλιόπουλος Αναστάσιος
Κούβελας Σωτήριος
Χουρμουζιάδης Γεώργιος
Ξηροτύρη - Αικατερινάρη Ασημίνα

+

+

-

-

+

+

-

+

+

+

+

+

-

+

Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Γερανίδης Βασίλειος
Τσιόκας Θεοχάρης
Κίρκος Γεώργιος
Διαμαντής Κων/νος
Ρεγκούζας Αδάμ
Σαλαγκούδης Γεώργιος
Τζέκης 'Αγγελος

+

+

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

Αργύρης Ευάγγελος
Μαλέσιος Ευάγγελος
Παπούλιας Κάρολος
Τασούλας Κων/νος
Καλογιάννης Σταύρος

+

+

-

+

+

ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ

Τσακλίδης Ιωάννης
Τσίμας Κων/νος
Καλαντζής Γεώργιος
Παναγιωτόπουλος Γεώργιος

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ

Σαλαγιάννης Νικόλαος
Τσιλίκας Βασίλειος
Αναγνωστόπουλος Θεόδωρος
Σιούφας Δημήτριος
Ταλιαδούρος Σπυρίδων

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ

Πετσάλνικος Φίλιππος
Αγγελής Ανέστης

+

+

ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Δρυς Γεώργιος
Κοντομάρης Ευτύχιος
Σπύρου Σπυρίδων

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ

Καλαφάτης Αλέξανδρος

+

ΝΟΜΟΣ ΚΙΛΚΙΣ

Φλωρίδης Γεώργιος
Τσιτουρίδης Σάββας
Κιλτίδης Κων/νος

-

+

+

ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

Αθανασιάδης Αλέξανδρος
Λωτίδης Λάζαρος
Τσιαρτσιώτης Νικόλαος

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ

Κοτσώνης Θεόδωρος
Χωρέμης Αναστάσιος
Δήμας Σταύρος
Παπαληγούρας Αναστάσιος

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Παπαζώη Ελισάβετ
Λεβονιάννης Νικόλαος
Χωματάς Ιωάννης

-

+

+

ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ

Γρηγοράκος Λεωνίδας
Σκανδαλάκης Παναγιώτης
Δαβάκης Αθανάσιος

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ

Νασιώκας 'Εκτορας
Φλώρος Νικόλαος
Χατζημιχάλης Νικόλαος - Φώτιος
Φαρμάκης Νικόλαος
Γαρουφαλιάς Γεώργιος
Ζώης Χρήστος
Κατσαρός Νικόλαος
Πατάκης Ιωάννης

+

+

+

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΗΘΙΟΥ

Καρχιμάκης Μιχαήλ
Ιωαννίδης Φοίβος

+

+

ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ

Σηφουνάκης Νικόλαος
Παπαδέλλης Φραγκλίνος
Σκοπελίτης Σταύρος

-

+

+

ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Βλασσόπουλος Ευάγγελος

+

ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Ζήση Ροδούλα
Τζανής Λεωνίδας
Βούλγαρης Αλέξανδρος
Νάκος Αθανάσιος
Μακρή Ζωή (Ζέττα)
Γκατζής Νικόλαος

+

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

Κατσιλιέρης Πέτρος
Μπένος Ιωάννης - Σταύρος
Γιαννακόπουλος Ιωάννης
Καλαντζάκου Σοφία
Παπανικολάου Ελευθέριος
Λαμπρόπουλος Ιωάννης

+

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ

Σγουρίδης Παναγιώτης
Στολίδης Σωτήριος
Κοντός Αλέξανδρος

+

+

-

Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Σημίτης Κων/νος
Φασούλας Παναγιώτης
Μπεντενιώτης Εμμανουήλ
Σουμάκης Σταύρος
Καλός Γεώργιος
Μελάς Παναγιώτης
Μιχαολιάκος Βασίλειος

-

+

+

+

+

+

+

Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Λαλιώτης Κων/νος	+
Νιώτης Γρηγόρης	+
Λιντζέρης Δημήτριος	+
Κρητικός Παναγιώτης	+
Διαμαντίδης Ιωάννης	+
Νεράντζης Αναστάσιος	+
Μπαρμπαγιάννης Βασίλειος	+
Λαφαζάνης Παναγιώτης	+

ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ

Πασχαλίδης Γεώργιος	-
Βοσνάκης Χρήστος	+
Καρασμάνης Γεώργιος	+
Φουντουκίδου - Θεοδωρίδου Παρθένα	+
Τζαμπζής Ιορδάνης (Δάνης)	+

ΝΟΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ

Τσερτικίδης Παντελής	+
Αρσένη Μαρία	+
Κωνσταντόπουλος Γεώργιος	+
Πολύζος Ευάγγελος	+

ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ

Τσεκούρας Ιωάννης	+
Τρυφωνίδης Γεώργιος	+

ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Λουκάκης Μανώλης	+
Κεφαλογιάννης Ιωάννης	-

ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ

Γκαλήπ Γκαλήπ	+
Μεχμέτ Αχμέτ	+
Στυλιανίδης Ευριπίδης	+

ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ

Βαρδίκος Πυθαγόρας	+
--------------------	---

ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ

Ανθόπουλος Ιωάννης	+
Βασιλακάκης Βασίλειος	+
Λεονταρίδης Θεόφιλος	+
Καραμανλής Αχιλλέας	+
Κόλλια - Τσαρουχά Μαρία	+
Χαϊτίδης Ευγένιος	+
Τσιπλάκης Κων/νος	+

ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

Μαγκούφης Χρήστος	+
Μάτης Αθανάσιος	-
Σκρέκας Θεόδωρος	+

Χατζηγάκης Σωτήριος	+
Λέγκας Νικόλαος	+

ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ

Παπαδήμας Λάμπρος	+
Βαθειάς Ιωάννης	+
Αλαμπάνος Δημήτριος	+
Γιαννόπουλος Αθανάσιος	+
Χειμάρας Αθανάσιος	+
Καλλιώρας Ηλίας	+

ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ

Λιάνης Γεώργιος	+
Κορτσάρης Νικόλαος	+

ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ

Θάνος Δημήτριος	+
Γκελεστάθης Νικόλαος	+

ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ

Πάχτας Χρήστος	-
Πάππας Βασίλειος	+
Φλωρίνης Αθηναίος	+

ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

Σκουλάκης Εμμανουήλ	+
Δαμιανάκης Ευτύχιος	+
Βαλυράκης Ιωσήφ	-
Μαρκογιαννάκης Χρήστος	+

ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ

Τσουρή Ελπίδα	+
Βαρίνος Αθανάσιος	+

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ "ΝΑΙ" 121

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ "ΟΧΙ" 146

"ΠΑΡΩΝ" 1

ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΑΝΤΩΝ 268

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**

Συνεπώς η πρόταση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Κώστα Καραμανλή και των Βουλευτών του Κόμματός του, για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, σχετικά με την ασφάλεια της ακτοπλοΐας και διάφορα άλλα συναφή θέματα, δεν έγινε δεκτή.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 16.28' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 3 Νοεμβρίου 2000 και ώρα 10.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

