Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ρ ϟ'

Τρίτη 12 Ιουνίου 2001

Αθήνα, σήμερα στις 12 Ιουνίου 2001, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.18' 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.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Ιωάννη Παπαθανασίου, Βουλευτή Επικρατείας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι «Ακρίτες», Πρωτοβουλία Ελλήνων του εξωτερικού με στρατολογικές εκκρεμότητες υποβάλλουν προτάσεις σχετικά με την ενοποίηση της νομοθεσίας περί μεταναστών και μονίμων κατοίκων του εξωτερικού.

2) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Ελληνικών Κοινοτήτων Βελγίου ζητεί την ίδρυση Τεχνικής Γραμματείας της ΣΑΕ στις Βρυξέλλες.

3) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός – Εκπολιτιστικός Σύλλογος Λογγού Λοκρίδος «Ο Πλάτων» ζητεί τη χρηματοδότηση κατασκευής βιολογικού καθαρισμού λυμμάτων εντός των ορίων του Λογγού.

4) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών, Βιοτεχνών, Εμπόρων Ελλάδας ζητεί τη διατήρηση της 35ετίας για συνταξιοδότηση, ανεξάρτητα με την ηλικία.

5) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Πύργου Ηλείας ζητεί να δοθεί άμεση λύση στο θέμα της διαχείρισης των στερεών αποβλήτων της περιοχής του.

6) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Μεσογειακής Αναιμίας ζητεί να αυξηθεί το ποσοστό αναπηρίας για τους ασθενείς που πάσχουν από θαλασσαιμία.

7) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο 'Ομιλος Αντισφαίρισης «ΙΩΛΚΟΣ» ζητεί έκτακτη οικονομική ενίσχυση.

8) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η 'Ενωση Πολυτέκνων Μαγνησίας ζητεί την άμεση καταβολή επιδομάτων και συντάξεων στις πολύτεκνες μητέρες.

9) Ο Βουλευτής 'Εβρου κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΥΜΠΕΡΑΚΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σαμοθράκης ζητεί να παραμείνουν στη Σαμοθράκη υπάλληλοι της ΔΕΗ για τη συντήρηση των εναέριων δικτύων του νησιού.

10) Ο Βουλευτής 'Εβρου κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΥΜΠΕΡΑΚΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων μαθητών ΤΕΕ Διδυμοτείχου και Ορεστιάδας 'Εβρου ζητεί ο τόπος διεξαγωγής των εξετάσεων για τα ΤΕΙ να είναι η έδρα αποφοίτησης των μαθητών.

11) Ο Βουλευτής 'Εβρου κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΥΜΠΕΡΑΚΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Τοπική 'Ενωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού 'Εβρου ζητεί να συμπεριληφθούν στα στοιχεία της απογραφής και οι στρατιώτες που ευρίσκοντο στην περιοχή τους.

12) Ο Βουλευτής 'Εβρου κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΥΜΠΕΡΑΚΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σαμοθράκης ζητεί να μην ασφαλισθούν οι κάτοικοι της Σαμοθράκης στο ΤΕΒΕ.

13) Ο Βουλευτής 'Αρτας κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Διατελεσάντων και Διατελούντων Προέδρων Κοινοτήτων ζητεί την αναπροσαρμογή της μηνιαίας χορηγίας των Δημάρχων και Προέδρων Κοινοτήτων για το έτος 1998.

14) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πενταγιωτών Νομού Φωκίδας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κατασκευή κοινοτικών έργων και τη διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων.

15) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βαρδουσίων του Νομού Φωκίδας ζητεί την τοποθέτηση αγροτικού ιατρού στην περιοχή του.

16) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ κατέθε-

σε αναφορά με την οποία η 'Ενωση Πολυτέκνων του Νομού Μαγνησίας ζητεί την άμεση καταβολή των επιδομάτων και συντάξεων στις πολύτεκνες μητέρες.

17) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ιωάννης Εμμανουηλίδης, κάτοικος 'Εδεσσας, διαμαρτύρεται για το ποσό που παρακρατείται στο φόρο του.

18) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εταιρεία Τσάρνος με έδρα τη Δ.Γερμανία ζητεί επιδότηση από την Ε.Ε. και την επίσημη μη αναγνώρισή της από το Ελληνικό κράτος.

19) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τις αντιδράσεις της Βόρειας Αττικής λόγω κατάργησης των δρομολογίων του ΟΣΕ Αθήνας – Χαλκίδας.

20) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Χίου υποβάλλει προτάσεις του για την οργάνωση των δημοσίων συγκοινωνιών του Νομού Χίου.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 3324/23-10-2000 ερώτηση/ΑΚΕ 385 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 8566/14-11-2000 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 3324/385/23-10-2000 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Δημήτρης Σιούφας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Στην ΣΑΕΠ 006/2 (Β' ΚΠΣ) της Περιφέρειας Θεσσαλίας στο ΠΔΕ 2000 έχουν ενταχθεί τα παρακάτω αναφερόμενα έργα ως εξής:

α) Ε.Ο. Καρδίτσας-Άρτας: προϋπ/σμός: 1.600.000 χιλ. δρχ. ,
πιστώσεις 2000: 23.077 " "

β) Ε.Ο. Λάρισας-Καρδίτσας: προϋπ/σμός: 2.600.000 χιλ. δρχ.
πιστώσεις 2000: 800.000 " "

γ) Οδικό κύκλωμα Λίμνης Πλαστήρα: προϋπ/σμός:
1.100.000 χιλ. δρχ.
πιστώσεις 2000: 580.000 " "

2. Το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Θεσσαλίας (για την προγραμματική Περίοδο 2000-2006) έχει κατατεθεί και βρίσκεται στη φάση των τελικών διαπραγματεύσεων. Σύμφωνα με το Νόμο που ψηφίστηκε πρόσφατα στη Βουλή, η ένταξη και χρηματοδότηση των έργων του ΠΕΠ3 Θεσσαλίας θα γίνεται από τις νέες διαχειριστικές Αρχές με τα κριτήρια επιλεξιμότητας που θα περιλαμβάνονται στο συμπλήρωμα προγραμματισμού.

Για το μεταβατικό στάδιο μέχρι τη συγκρότηση και λειτουργία των Διαχειριστικών Αρχών, το ΥΠΕΘΟ με σχετικές εγκυκλίους που παρέχει οδηγίες σχετικά με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν προκειμένου να επιτευχθεί η χρηματοδότηση έργων που θα επιλεγούν στα πλαίσια του ΚΠΣ3.

3. Το Αρχικό χρονοδιάγραμμα χρηματοδότησης του Ειδικού Αναπτυξιακού Προγράμματος Καρδίτσας συνολικού ύψους 9,5 δισ. δρχ. προέβλεπε πενταετή διάρκεια υλοποίησής του (1997-2001).

Η χρηματοδότηση κατά τα έτη 1997-1998 συνολικού ύψους 2,2 δισ. δρχ. ακολούθησε την ωριμότητα εκτέλεσης των ενταγμένων έργων. Δεδομένης της δυναμικής που είχε αρχικά το Πρόγραμμα και της δυνατότητας χρηματοδότησης των οριστικά ενταγμένων έργων το Πρόγραμμα παρατάθηκε για ένα ακόμη χρόνο ήτοι μέχρι το 2002.

4. Για τα λοιπά θέματα που θίγονται στην ερώτηση αρμόδια ν' απαντήσουν είναι τα Υπουργεία Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων και Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, το οποίο εποπτεύει την Περιφέρεια Θεσσαλίας.

Ο Υφυπουργός
ΧΡ. Α. ΠΑΧΤΑΣ»

2. Στην με αριθμό 3324/23-10-2000 ερώτηση/ΑΚΕ 385 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 455/17-11-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση/ΑΚΕ 3324/385/23-10-2000 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Δημ. Σιούφας, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή σε θέματα της αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα στοιχεία της Περιφέρειας Θεσσαλίας, της ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ και της Δ/νσης Εγγειοβελτιωτικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

1. Όπως είναι γνωστό, πρόσφατα έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες διαπραγμάτευσης με την Ευρωπαϊκή Ένωση και αναμένεται η έγκριση των προγραμμάτων σε επίπεδο στρατηγικής και αξόνων παρέμβασης.

Αμέσως μετά την ψήφιση του σχετικού νόμου για τη δημιουργία των νέων διαχειριστικών αρχών που προβλέπονται από τους κανονισμούς των διαρθρωτικών ταμείων της Ε.Ε θα ακολουθήσει το συμπλήρωμα προγραμματισμού, τα κριτήρια επιλογής έργων και η ένταξη έργων στα Επιχειρησιακά Προγράμματα.

Παρότι δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες, σύμφωνα με τις οδηγίες του ΥΠΕΘΟ, προχώρησε η προετοιμασία ορισμένων έργων και μελετών άμεσης προτεραιότητας που πληρούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας.

Τα έργα και οι μελέτες αυτής της κατηγορίας που αφορούν το Νομό Καρδίτσας είναι:

α) Ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος Ε65, που αρχίζει από την Εγνατία οδό (Παναγιά) και καταλήγει, διερχόμενος από την Καρδίτσα, στη Λαμία (Κόμβος Φραντζή). Ο οδικός αυτός άξονας συνδέεται με τον Βόλο συνολικού προϋπολογισμού 220,9 δισ. δρχ. εκ των οποίων τα 12,5 δισ. δρχ. αφορούν την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών.

Για τον εν λόγω αυτοκινητόδρομο έχει ολοκληρωθεί η μελέτη σκοπιμότητας και οι προκαταρκτικές μελέτες και έχει προκηρυχθεί η εκπόνηση των οριστικών μελετών για την κατασκευή του έργου για τις οποίες στις 11.10.2000 έχουν υποβληθεί προσφορές και εξετάζονται και αξιολογούνται από την Επιτροπή.

β) Η ολοκλήρωση του υδροαρδευτικού έργου Σμοκόβου και των αρδευτικών δικτύων, για το οποίο συντάσσεται η οριστική μελέτη η οποία θα τελειώσει μέχρι τέλους του τρέχοντος έτους.

γ) Η μελέτη του τμήματος Σοφάδες-Ν. Μοναστήρι βρίσκεται στο τελικό στάδιο ενώ έχει ολοκληρωθεί η μελέτη της παράκαμψης Καρδίτσας.

2. Όσον αφορά τη μελέτη της οδού Καρδίτσας-Άρτας έγιναν όλες οι απαιτούμενες διαδικασίες και θα δημοπρατηθεί μέχρι τέλους του τρέχοντος έτους.

3. Σε ό,τι αφορά τις πιστώσεις που δεσμεύθηκαν από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για χρηματοδότηση μελετών, ήταν περιορισμένες και η Περιφέρεια Θεσσαλίας αξιοποίησε αυτή τη χρηματοδότηση εντάσσοντας τις παρακάτω μελέτες:

- Δυτική παράκαμψη Λάρισας
- Ε.Ο Δίκτυο Κυκλώματος Πηλίου
- Οδός Καρδίτσας-Άρτας
- Οδός Λάρισας-Τρικάλων
- Παράκαμψη Βόλου και είσοδος από Μικροθήβες

4. Το προτεινόμενο έργο της Ε.Ο Λάρισας-Καρδίτσας αφορά την εργολαβία των παράλληλων δρόμων και για το οποίο υπήρχαν όλες οι απαιτούμενες μελέτες. Για το υπόλοιπο τμήμα έχει προταθεί η εκπόνηση της μελέτης ώστε το εν λόγω έργο να είναι ώριμο για την κατασκευή.

5. Το οδικό κύκλωμα Λίμνης Πλαστήρα η Περιφέρεια Θεσσαλίας το πρότεινε για ένταξη και είχε τη σύμφωνη γνώμη του ΥΠΕΘΟ από 29.8.2000 και εντάχθηκε στις προτάσεις της Περιφέρειας στο Περιφερειακό Συμβούλιο και στάλθηκε στο ΥΠΕΘΟ για την έκδοση της ΣΑΕΠ/3.

Για το Νομό Καρδίτσας όλες οι μεγάλες επιλογές ώριμων έργων και μελετών (Παράκαμψη Καρδίτσας, Ε.Ο Λάρισας-Καρδίτσας, Οδικό κύκλωμα Λίμνης Πλαστήρα, Μελέτη Ε.Ο Καρδίτσας-Άρτας, Μελέτη Ε.Ο Καρδίτσας-Καρπενησίου και Μελέτη Ε.Ο Λάρισας-Καρδίτσας περιλαμβάνονται στην απόφαση του Περιφ. Συμβουλίου για ένταξη στο ΠΕΠ Θεσσαλίας 2000-2006.

Εξάλλου η αρχή της άμβλυνσης των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων αποτελεί βασική προτεραιότητα του νέου ΠΕΠ 2000-2006 και αυτή η αρχή θα υλοποιηθεί σ' όλη τη διάρκεια του προγράμματος.

6. Στα πλαίσια του εγκεκριμένου προγράμματος των αντιπλημμυρικών έργων έχουν εκπονηθεί για την περιοχή Καρδίτσας οι παρακάτω μελέτες για τα ακόλουθα έργα:

α) 7 θυροφράγματα-γέφυρες, 2 οδικές γέφυρες και τα αντίστοιχα υδραυλικά τεχνικά έργα συνολικού προϋπολογισμού 3.8 δισ. δρχ. Για μέρος του έργου αυτού έχει ήδη δρομολογηθεί η δημοπράτηση.

β) Συμπληρωματικά αντιπλημμυρικά έργα ποταμού Σαραδίτη και Οργάζινου συνολικού προϋπολογισμού 1.9 δισ. δρχ.

γ) Αντιπλημμυρικά έργα ποταμού Παμίσου και συμβαλλόντων συλλεκτήρων συνολικού προϋπολογισμού 5.4 δισ. δρχ.

δ) Συμπληρωματικά αντιπλημμυρικά έργα ποταμών Καλέντζη και Καράμπαλη στο τρίγωνο Καρδίτσας συνολικού προϋπολογισμού 2.0 δισ. δρχ. του οποίου έχει δρομολογηθεί η δημοπράτηση.

Από το 1995 έως σήμερα το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει διαθέσει για την κατασκευή αντιπλημμυρικών έργων στην περιοχή Καρδίτσας σύμφωνα με τους επισυναπτόμενους πίνακες το ποσό των 7.050.794.000 δρχ.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ»

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

3. Στην με αριθμό 3327/23-10-00 ερώτηση ΑΚΕ 386 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9785/31-10-00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Εργων, η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση και ΑΚΕ με αριθμό 327/386 που κατατέθηκε στις 23-10-00 από το Βουλευτή κ. Π. Παναγιωτόπουλο, σας γνωρίζουμε τα εξής σχετικά με τη λειτουργία του εργοστασίου «ΦΟΙΒΟΣ – Ν.Θ. ΓΙΑΝΝΟΥΣΗΣ – ΑΦΟΙ Ν. ΚΛΙΑΦΑ Α.Ε.» στην Καλλιθέα:

- Αρμόδια υπηρεσία για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας είναι η Δ/νση Βιομηχανίας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθήνας.

- Μία από τις απαιτούμενες εγκρίσεις προκειμένου να χορηγηθεί η προαναφερθείσα άδεια λειτουργίας είναι η έγκριση περιβαλλοντικών όρων, μετά από υποβολή και αξιολόγηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ).

- Η άδεια λειτουργίας χορηγείται, αφού προηγηθεί έλεγχος από τη Δ/νση Βιομηχανίας, σύμφωνα με το ν. 2516/97 (ΦΕΚ 159 Α/97, αρθ. 13 και 15), για την εκπλήρωση των περιβαλλοντικών όρων που έχουν επιβληθεί.

- Οι ενδιαφερόμενοι υπέβαλαν την υπ' αριθμ. 12581/20-6-95 Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Για τη μελέτη αυτή ακολουθήθηκε η διαδικασία που προβλέπεται από τις ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678/Β/90) και ΚΥΑ 75308/5512/90 (ΦΕΚ 691/Β/90) προκειμένου να εκδοθεί απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.

- Στο πλαίσιο τήρησης της ως άνω διαδικασίας το Νομαρχιακό Συμβούλιο Αθήνας στις 3-2-97 γνωμοδότησε θετικά. Επίσης γνωμοδότησαν θετικά το Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθήνας και ο Οργανισμός Αθήνας με τα υπ' αριθμ. 15385/1571/95 και 3985/20-10-95 έγγραφά τους αντίστοιχα.

- Κατόπιν αυτών, μετά από αξιολόγηση της ΜΠΕ και αφού ελήφθησαν υπ' όψη όλες οι προτάσεις των παραπάνω υπηρεσιών εκδόθηκε η υπ'αριθμ. 65307/97 ΚΥΑ ' Εγκρισης Περιβαλλοντικών Ορων.

- Κατά της ΚΥΑ έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ασκήθηκε από την εταιρεία προσφυγή στο Σ.τ.Ε. και έχει ορισθεί νέα ημερομηνία εκδίκασης η 21-3-2001.

Αρμόδιες για τον έλεγχο τήρησης των περιβαλλοντικών όρων είναι οι υπηρεσίες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθήνας.

Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να εισηγηθούν και επιπρόσθετους περιβαλλοντικούς όρους, σε περίπτωση που δημιουργούνται προβλήματα (άρθρο 9 της ΚΥΑ 69269/5387/90), καθώς και την επιβολή των προβλεπόμενων από τις κείμενες διατάξεις κυρώσεων, οι οποίες σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (ν. 2516/97 άρθρ. 15 παρ. 3 και ν. 1650/86 άρθρ. 30 παρ. 1) επιβάλλονται από το Νομάρχη.

- Τέλος, σας ενημερώνουμε, ότι ο έλεγχος για την εφαρμογή ή μη των πολεοδομικών διατάξεων καθώς και η τυχόν επιβολή κυρώσεων ανήκει στην αρμοδιότητα της οικείας πολεοδομικής υπηρεσίας και στη συγκεκριμένη περίπτωση του Πολεοδομικού Γραφείου Δήμου Καλλιθέας.

Συνημμένα, καταθέτουμε την ΚΥΑ έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών και το υπ' αριθμ. 6743/31-10-00 έγγραφο-απάντηση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθήνας στην ενημέρωση που ζητήθηκε με αφορμή την παρούσα ερώτηση.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ»

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

4. Στην με αριθμό 3341/24-10-00 388 ερώτηση/ΑΚΕ δόθηκε με το υπ' αριθμ. 460/17-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση/ΑΚΕ 3341/388/24-10-00 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Β. Κορκολόπουλος, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή, σύμφωνα με τα στοιχεία του Αντισεισμικού Οργανισμού (ΟΑΣΠ) τα εξής:

1. Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα είναι η πλέον σεισμογενής χώρα της Ευρώπης. Οι σεισμοί πλήττουν τη χώρα μας με ιδιαίτερα μεγάλη συχνότητα και ένταση και προξενούν σημαντικές καταστροφές. Οι επιπτώσεις τους στη ζωή και την περιουσία των κατοίκων, στο δομημένο περιβάλλον, στην κοινωνική συνοχή και στην οικονομία των περιοχών που πλήττονται, είναι συχνά μεγάλες.

Η αντισεισμική προστασία αποτελεί συνεπώς ζήτημα πρώτης προτεραιότητας στη χώρα μας, τόσο για την Πολιτεία που έχει την ευθύνη του σχεδιασμού και της εφαρμογής της αντισεισμικής πολιτικής και την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων προστασίας, όσο και για τον απλό πολίτη που έχει την υποχρέωση να τηρεί τους κανονισμούς και τις οδηγίες του Κράτους για να προφυλάσσει τη ζωή του και την περιουσία του. Η αντισεισμική πολιτική του Κράτους που εξειδικεύεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων και τον υπαγόμενο σ' αυτό Οργανισμό Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας (ΟΑΣΠ) έχει τρεις βασικούς άξονες εφαρμογής:

α) Τη βελτίωση της σεισμικής συμπεριφοράς των κατασκευών που επιτυγχάνεται με την θέσπιση αντισεισμικών κανονισμών δόμησης καθώς και με τη δημιουργία του απαραίτητου θεσμικού πλαισίου για τη διασφάλιση της ποιότητας των Δημοσίων 'Εργων, όπως και για την τυποποίηση των προδιαγραφών ελέγχου των δομικών υλικών.

β) Την εξασφάλιση της ετοιμότητας του κρατικού μηχανισμού και των φορέων Τοπικών Αυτοδιοικήσεων για την αντιμετώπιση των καταστροφικών επιπτώσεων των σεισμών και την παροχή βοήθειας στους πληγέντες, με την επεξεργασία ειδικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης, γνωστού ως σχέδιο «Ξενοκράτης – Σεισμού».

γ) Την ενημέρωση του πληθυσμού για τα ενδεικνυόμενα μέτρα προστασίας από το σεισμό στο σπίτι, στο σχολείο και στον εργασιακό χώρο, και κυρίως στην εκπαίδευση των μαθητών στους τρόπους προστασίας με στόχο την ανάπτυξη αντισεισμικής συνείδησης στους πολίτες.

2. 'Οσον αφορά στην λειτουργία του προαναφερόμενου Οργανισμού, που έχει ως στόχο την αντισεισμική θωράκιση της χώρας αναλυτικότερα σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

- Ο προϋπολογισμός του ΟΑΣΠ για το τρέχον οικονομικό έτος είναι 1.321.800.000 δρχ. που εγκρίθηκε με την αρ. 2/88285/0094/3-2-00 απόφαση Υπουργού Οικονομικών, εκ των οποίων 1.200.000.000 δρχ. είναι η επιχορήγηση του τακτικού προϋπολογισμού του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Στο διάστημα 1997 – 1999 ο ΟΑΣΠ έχει διαθέσει 451.900.000 δρχ. περίπου για εκπόνηση ερευνητικών προγραμμάτων και μελετών.

Για το 2000 αναμένεται η σχετική δαπάνη να ξεπεράσει τα 400.000.000.000 δρχ. δεδομένης της έναρξης εκτέλεσης του νέου διετούς διάρκειας ερευνητικού προγράμματος του Οργανισμού, στα πλαίσια του οποίου έχει ήδη εγκριθεί η ανάθεση 57 επί μέρους προγραμμάτων συνολικού προϋπολογισμού περίπου 1.000.000.000 δρχ. Με την ολοκλήρωση των διαδικασιών μέχρι το τέλος του 2000 υπολογίζεται να έχουν ανατεθεί συνολικά περί τα 75 επιμέρους προγράμματα και μελέτες συνολικού προϋπολογισμού περίπου 1.400.000 δρχ.

- Τα προγράμματα αυτά καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα του τομέα αντισεισμικού σχεδιασμού και προστασίας με μία κατανομή 50% σε θέματα αντισεισμικής τεχνολογίας, 35% σε θέματα σεισμολογίας, γεωλογίας και πρόγνωσης σεισμών και 15% σε θέματα κοινωνικής αντισεισμικής άμυνας.

- Επιπλέον των ανωτέρω ποσών ο ΟΑΣΠ αποφάσισε τη χρηματοδότηση, για το χρονικό διάστημα 2000-2001, των σεισμολογικών φορέων της χώρας, με το ποσό των 585.000.000 δρχ. με σκοπό τον εκσυγχρονισμό, την επέκταση και την ενιαιοποίηση των δικτύων σεισμογράφων και επιταχυνσιογράφων.

- Τέλος ανάθεσε στους ίδιους φορείς την εκπόνηση νέου χάρτη σεισμικής επικινδυνότητας της Ελλάδας με σκοπό την αύξηση της αντισεισμικής προστασίας του πληθυσμού. Ο χάρτης αυτός, θα χρησιμοποιηθεί στον Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό και θα είναι συμβατός με τον Ευρωκώδικα 8. Το σύνολο της σχετικής δαπάνης είναι 60.000.000 δρχ. ενώ η χρονική διάρκεια του έργου είναι 10 μήνες.

Από τα προαναφερόμενα γίνεται άμεσα κατανοητό ότι είναι αδύνατο να κατατεθούν τα σχετικά έγγραφα λόγω υπερβολικού όγκου. Όμως το σύνολό τους είναι στη διάθεση του κυρίου Βουλευτή να τα μελετήσει στην έδρα του ΟΑΣΠ.

3. Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του Τμήματος Αντισεισμικής Τεχνολογίας μερικά από τα προγράμματα – μελέτες που έχουν χρηματοδοτεί από τον ΟΑΣΠ είναι:

- Μελέτη με θέμα: «Συστάσεις για προσεισμικές και μετασεισμικές επεμβάσεις σε κτίρια» και αντικείμενο την επιστημονική επεξεργασία και επικαιροποίηση των συστάσεων και κατευθυντηρίων προδιαγραφών για την παθολογία των βλαβών και τις μεθόδους και τεχνολογίες επισκευής κτιρίων που πλήγηκαν από σεισμό και όπου αυτό είναι εφικτό και από άλλες αιτίες. Η μελέτη αυτή έχει ήδη παραδοθεί στον ΟΑΣΠ και εκπονήθηκε από ομάδα επιστημόνων από το ΕΜΠ το ΑΠΘ το Πανεπιστήμιο Πατρών, ΙΤΣΑΚ και μελετητές.

- Μελέτη με θέμα «Σύνταξη τεχνικών οδηγιών προσεισμικού ελέγχου της Τρωτότητας Δημοσίων κτιρίων». Η μελέτη αυτή έχει ήδη παραδοθεί στον ΟΑΣΠ. Στη σύνταξη των οδηγιών αυτών έχουν λάβει μέρος επιστήμονες από Πανεπιστημιακούς φορείς (ΕΜΠ. ΑΠΘ, ΔΠΘ, Πανεπιστήμιο Πατρών), ΙΤΣΑΚ, εκπρόσωποι όλων των ενδιαφερόμενων φορέων και Υπουργείων. Τα αποτελέσματα της μελέτης έχουν ήδη αρχίσει να εφαρμόζονται πιλοτικά.

- Σε εξέλιξη, βρίσκεται μελέτη με αντικείμενο τη σύνταξη προδιαγραφών εκπόνησης μελετών φέροντος οργανισμού κτιρίων με προγράμματα Η/Υ και πρόκειται σύντομα να παραδοθεί στον ΟΑΣΠ.

- Επίσης εκπονείται μελέτη για τη Σύνταξη Κανονισμού Επεμβάσεων (προσεισμικών και μετασεισμικών) σε κτίρια από οπλισμένο σκυρόδεμα και τοιχοποιϊα και Σύνταξη Κτιριοδομικού Αντισεισμικού Κανονισμού.

- Τέλος έχουν εκδοθεί από τον ΟΑΣΠ και το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Πρόγνωσης σεισμών τεχνικά εγχειρίδια με θέματα:

- Επιχειρήσεις διάσωσης εγκλωβισμένων σε ερείπια μετά από καταστροφικό σεισμό

- Άρση επικινδυνοτήτων – προσωρινές υποστηλώσεις – αντιστηρίξεις

4. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι στα πλαίσια του ΟΑΣΠ λειτουργούν διάφορες επιστημονικές επιτροπές οι οποίες αποσκοπούν στην εξέταση ειδικών επιστημονικών θεμάτων και στον ορισμό προδιαγραφών. Οι Επιτροπές αυτές είναι οι παρακάτω:

Η Επιτροπή Εκτίμησης Σεισμικού Κινδύνου, που γνωμοδοτεί για την ύπαρξη και το μέγεθος του σεισμικού κινδύνου και της σεισμικής επικινδυνότητας διαφόρων περιοχών σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα, με βάση σεισμολογικά, γεωλογικά και πολεοδομικά δεδομένα και εξετάζει την εγκυρότητα των διαφόρων σεισμικών προγνώσων.

- Η Μόνιμη Επιστημονική Επιτροπή Υποστήριξης Αντισεισμικού Κανονισμού (ΕΑΚ) αντικείμενο της οποίας είναι η παρακολούθηση των θεμάτων που σχετίζονται με την εφαρμογή του Αντισεισμικού Κανονισμού καθώς και η επεξεργασία προτάσεων συνεχούς βελτίωσης και προσαρμογής του σύμφωνα με τα νεότερα επιστημονικά δεδομένα και τις εξελίξεις που προκύπτουν. Επίσης με ευθύνη της παραπάνω Επιτροπής του ΟΑΣΠ συντάχθηκε το οριστικό τελικό κείμενο των αναθεωρημένων Αντισεισμικών διατάξεων που περιέχονται στην τελευταία αναθεώρηση του Ελληνικού Κανονισμού Οπλισμένου Σκυροδέματος (ΕΚΟΣ) που εκδόθηκε από τον ΟΑΣΠ τον Ιανουάριο του 2000.

- Η Α' Μόνιμη Επιστημονική Επιτροπή Σεισμοτεκτονικής.

- Η Β' Μόνιμη Επιστημονική Επιτροπή Αντισεισμικών Κατασκευών και Τεχνικής Σεισμολογίας.

Κατά την παρούσα χρονική περίοδο ο ΟΑΣΠ δεν χρηματοδοτεί την ερευνητική ομάδα ΒΑΝ.

5. Το τμήμα Εκπαίδευσης - Ενημέρωσης του ΟΑΣΠ έχει την ευθύνη της ενημέρωσης του πληθυσμού της χώρας στα θέματα του σεισμού και του σεισμικού κινδύνου.

Επίσης, προτείνει οδηγίες στους πολίτες για την αυτοπροστασία από τις δυσμενείς επιπτώσεις του σεισμού.

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του, ο ΟΑΣΠ με δική του πρωτοβουλία είτεκαι με τη συμμετοχή άλλων φορέων, προβαίνει σε ενέργειες όπως:

- Διεξαγωγή ενημερωτικών ομιλιών για την αυτοπροστασία από το σεισμό προς τους μαθητές Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, σ' ολόκληρη τη χώρα.

- Διανομή αφισών και έντυπου ενημερωτικού υλικού με μέτρα προστασίας και οδηγίες για σωστή συμπεριφορά πριν, κατά και μετά από ένα σεισμό, στα σχολεία.

- Μέσω του ΟΕΔΒ αποστέλλονται ετησίως σ' ολόκληρη την Ελλάδα εικονογραφημένα τεύχη με οδηγίες αντισεισμικής προστασίας, που αφορούν μαθητές Α/θμιας Εκπαίδευσης.

- Σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, έχουν σταλεί οδηγίες για την σύνταξη σχεδίων έκτακτης ανάγκης από σεισμό σε σχολεία, και οργάνωση ασκήσεων ετοιμότητας, με ταυτόχρονη συμμετοχή εκπαιδευτικών και μαθητών.

- Αποστολή εκπαιδευτικού υλικού στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και τα τμήματα ΠΣΕΑ. (πχ τεύχος «Σχεδιασμός κρισίμων επιχειρήσεων έκτακτης ανάγκης», «Μνημόνιο άμεσων ενεργειών από σεισμό», «Σύντομες οδηγίες για αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης λόγω σεισμού»).

- Αποστολή ενημερωτικού υλικού στα τμήματα των ΠΣΕΑ των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, (πχ αφίσες, ενημερωτικά φυλλάδια).

- Διεξαγωγή ενημερωτικών ομιλιών, στους Νομούς Λασιθίου, Ηρακλείου, Χανίων σε Ημερίδες που απευθύνονται σε συλλόγους πολιτών, (συνδέσμους γυναικών Ν. Ηρακλείου, ανοιχτή συγκέντρωση πληθυσμού σε συνοικία του Ηρακλείου) και σε εκπαιδευτικούς (Χανιά).

- Σε συνεργασία με τα ΠΣΕΑ Ηρακλείου για το τρέχον σχολικό έτος διενεργούνται ομιλίες και ασκήσεις ετοιμότητας σε σχολεία του Νομού.

Συγκεκριμένα, ο απολογισμός των δραστηριοτήτων του Τμήματος Εκπαίδευσης - Ενημέρωσης του ΟΑΣΠ για το έτος 1999-2000 είναι ο ακόλουθος:

Α. Πρόγραμμα Νομαρχιών

Σε συνεννόηση με τις Νομαρχίες, Τοπικές Αυτοδιοικήσεις, Δ/νσεις ΠΣΕΑ, Δ/νσεις Α/θμιας και Β/μιας Εκπαίδευσης, οργανώνονται εκδηλώσεις όπως, ημερίδες, σεμινάρια και ενημερωτικές ομιλίες, με θέμα την αντισεισμική προστασία, στους παρακάτω φορείς και ομάδες πληθυσμού :

α. Τεχνικούς και στελέχη Δημόσιας Διοίκησης, τοπικά τμήματα ΤΕΕ, ΟΤΑ, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

β. Εκπαιδευτικούς και μαθητές όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης.

γ. Συλλόγους πολιτών.

Στα πλαίσια αυτού του προγράμματος έχουν πραγματοποιηθεί ήδη, ενημερωτικές ομιλίες προς τους μαθητές και εκπαιδευτικούς των παρακάτω Νομών:

- Νομός Τρικάλων (12 ενημερωτικές ομιλίες σε 3.000 μαθητές και 500 εκπαιδευτικούς).
- Νομός Αιτωλοακαρνανίας (25 ενημερωτικές ομιλίες σε 10.000 μαθητές και 800 εκπαιδευτικούς).
- Νομός Φωκίδας (15 ενημερωτικές ομιλίες σε 3.500 μαθητές και 100 εκπαιδευτικούς).
- Νομός Μεσσηνίας (ενημερωτικές ομιλίες σε 10 σχολεία, περίπου 4.000 μαθητές).
- Νομός Λέσβου (Διημερίδα στη Μυτιλήνη με θέμα: Σεισμός-Προστασία-Κρίσιμες επεμβάσεις και Αντισεισμική προστασία στα σχολεία. Συμμετείχαν 120 άτομα, στελέχη Δημοσίων Υπηρεσιών, Σωμάτων Ασφαλείας, Ενόπλων Δυνάμεων, αντιπροσωπία του ΤΕΕ, καθηγητές του Πανεπιστημίου του Αιγαίου και άλλων εκπαιδευτηρίων, Δήμαρχοι και αντιπρόσωποί τους, τεχνικοί, εκπρόσωποι επιμελητηρίων, κλπ. Επίσης, στην αντισεισμική προστασία σχολείων, τις εργασίες παρακολούθησαν περί τα 150άτομα, κυρίως εκπαιδευτικοί Α' βάθμιας και Β' βάθμιας εκπαίδευσης αλλά και εκπρόσωποι του Πανεπιστημίου Αιγαίου, φοιτητές, τεχνικοί, εκπρόσωποι Δημοσίων Υπηρεσιών και Ενόπλων Δυνάμεων και δημοσιογράφοι).

Β. Σεμινάρια με θέμα: «Επιμόρφωση Διευθυντών σχολικών μονάδων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης για αντισεισμικό σχεδιασμό και προστασία».

Τα διήμερα αυτά Σεμινάρια εντάσσονται σε πρόγραμμα του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου του Υπουργείου Παιδείας, προϋπολογισμού 100.000.000 δρχ. και έχουν στόχο την επιμόρφωση 1.200 Διευθυντών των σχολικών μονάδων σε θέματα αντισεισμικής προστασίας, όπως εκτίμηση του σεισμικού κινδύνου, άρση επικινδυνοτήτων, σύνταξη σχεδίου έκτακτης ανάγκης και ασκήσεις ετοιμότητας στο σχολείο, έτσι ώστε να μπορούν αυτοί να λειτουργήσουν ακολούθως ως πολλαπλασιαστές, στα πλαίσια των καθηκόντων τους.

Τα θεματικά πεδία που αναπτύσσονται στα Σεμινάρια είναι:

- Το φαινόμενο του σεισμού - Σημαντικοί σεισμοί στον ελλαδικό χώρο.
- Οι επιπτώσεις του σεισμού στο δομημένο περιβάλλον (κατασκευές, γραμμές ζωής) και τον άνθρωπο - Μέτρα αυτοπροστασίας - Σχέδια έκτακτης ανάγκης - Διαχείριση της σεισμικής καταστροφής - Μετασεισμική εικόνα των πόλεων.
- Επισήμανση επικινδυνοτήτων στα σχολεία - Αρχές σύνταξης σχεδίων έκτακτης ανάγκης στα σχολεία - Εκκένωση σχολικών κτιρίων - Ασκήσεις ετοιμότητας.

Γ. Ανταπόκριση στο σεισμό της Αττικής

Αμέσως μετά τον καταστροφικό σεισμό της 7ης Σεπτεμβρίου 1999, που έπληξε την Αττική, το Τμήμα Εκπαίδευσης - Ενημέρωσης του ΟΑΣΠ σύστησε ειδικά κλιμάκια, και πραγματοποιεί ενημερωτικές ομιλίες αυτοπροστασίας από τους σεισμούς προς τους μαθητές, εκπαιδευτικούς των σχολείων, Ιδρύματα, Οργανισμούς, Επιχειρήσεις, κλπ., ολόκληρου του Νομού, σύμφωνα με τις αιτήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Επίσης, έγινε διανομή έντυπου ενημερωτικού υλικού σε όλα τα σχολεία των σεισμόπληκτων Δήμων της Αττικής.

Δ. Έκδοση νέου και αναπαραγωγή πλαισίου έντυπου υλικού

Ο ΟΑΣΠ εκδίδει συστηματικά ενημερωτικό υλικό όπως:

Φυλλάδιο, «Το νέο μου σπίτι - Τι πρέπει να γνωρίζετε για την κατασκευή ή για την αγορά σπιτιού».

- Βιβλίο με τίτλο «Σεισμός - Η γνώση είναι προστασία».
- Αφίσα με «Οδηγίες για μέτρα σεισμικής προστασίας στο σχολείο».
- Τετράπτυχο «Μνημόνιο Ενεργειών για την προστασία από το σεισμό στα σχολεία».
- Φυλλάδιο με τίτλο «Σεισμός - Ας είμαστε προετοιμασμένοι» (Αναπαραγωγή, 4η έκδοση)

Ο Υφυπουργός
Ν. ΑΛΕΥΡΑΣ»

5. Στην με αριθμό 3369/24-10-00 ερώτηση ΑΚΕ 390 δόθηκε με το υπ'αριθμ. 465/9-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση / ΑΚΕ 3369/390/24-10-2000, που κατέθεσε στη Βουλή, ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Βαρίνος, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου ότι κατάθετουμε τα στοιχεία που ζητήθηκαν με την ΑΚΕ 340/10.10.2000:

α) Για το έργο «Κατασκευή δρόμου Πυτιούς Καρδάμυλα».

- Το πρακτικό της Δημοπρασίας.
- Το πρακτικό Εισήγησης για ανάθεση.
- Την απόφαση έγκρισης του πρακτικού της δημοπρασίας.
- Τη σύμβαση κατασκευής.
- Την απόφαση χορήγησης Παράτασης Προθεσμίας

β) Για το έργο «Βελτίωση της Εθνικής οδού Καρδαμύλων-Χίου-Καλλιμασιάς».

- Τη μελέτη του έργου (Τεύχος Δημοπράτησης).
- Τη σύμβαση κατασκευής.
- Το πρωτόκολλο Παραλαβής.
- Την απόφαση έγκρισης του πρωτοκόλλου Προσωρινής και Οριστικής Παραλαβής του έργου.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ»

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

6. Στην με αριθμό 3388/25-10-00 ερώτηση ΑΚΕ 392 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 470/17-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση/ΑΚΕ 3388/392/25.10.2000 που κατέθεσε στη Βουλή, ο Βουλευτής κ. Μανώλης Κεφαλογιάννης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή ότι για το ίδιο θέμα απαντήσαμε σε προηγούμενη Ερώτηση/ΑΚΕ και Ερώτηση του ίδιου Βουλευτή με το αρ. πρωτ. 56/361/27.10.2000 έγγραφό μας, το οποίο επισυνάπτεται.

Είναι αυτονόητο ότι ο κύριος Βουλευτής έχει υποχρέωση να αναμένει την απάντηση του Υπουργείου στους προβλεπόμενους χρόνους όπως αυτοί οι χρόνοι προσδιορίζονται με σαφήνεια από τον Κανονισμό της Βουλής.

Θεωρώ ότι είναι απαράδεκτο για λόγους εντυπωσιασμού ο κ. Βουλευτής αντί να αναμένει την απάντηση στο χρόνο (που προσδιορίζει ο Κανονισμός της Βουλής) καταθέτει νέα ερώτηση ισχυριζόμενος ότι το Υπουργείο δεν του απαντά.

Είναι σαφές ότι αυτή η στάση του κυρίου Βουλευτή δεν συνάδει με την πολιτική και την Κοινοβουλευτική τάξη και πολύ περισσότερο με την δεοντολογία που επιβάλει ο Κανονισμός της Βουλής.

Ο κύριος Βουλευτής αντί να παριστάνει τον τιμητή και να καταφεύγει σε κινήσεις εντυπωσιασμού και παραπλάνησης της Κοινής γνώμης οφείλει να διαβάσει και να εμπεδώσει και να τηρεί ευλαβικά τον Κανονισμό της Βουλής.

Σε κάθε περίπτωση, μόνο η επιμονή σε προκλητικές συμπεριφορές έξω και πέρα από κάθε Κοινοβουλευτικό κανόνα είναι μία πράξη μειωτική για το Κοινοβουλίου και για τούτο επιεικώς απαράδεκτο.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ»

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

7. Στην με αριθμό 3390/25-10-00 ερώτηση ΑΚΕ 393 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 119/15-10-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του από 25-10-2000 εγγράφου σας, σχετικά με την 3390/393/25-10-2000 ερώτηση και ΑΚΕ που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Καρατζαφέρης, αναφορικά με το Χρηματιστήριο Αθηνών και τα Ασφαλιστικά Ταμεία σας στέλνουμε συνημμένα αναλυτικούς πίνακες των μετοχών τραπεζών και εταιρειών, που έχει αγοράσει το Μετοχικό Ταμείο Πολιτικών Υπαλλήλων την τελευταία 15ετία, στους οποίους απεικονίζεται η χρονική περίοδος αγοράς τους, η τιμή αγοράς τους, η υπεραξία τους την 1/11/2000, καθώς και τα μερίσματα που έχουν εισπραχθεί μέχρι και τη χρήση του έτους 1999.

Επίσης σας στέλνουμε και συνοπτικό πίνακα των παραπάνω μετοχών, στον οποίο φαίνεται η συνολική υπεραξία τους την 1/11/2000 μαζί με τον σύνολο των μερισμάτων, που ανέρχεται συνολικά σε δρχ. 15.663.860.927.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι το Μ.Τ.Π.Υ. από τις επενδύσεις του σε μετοχές την τελευταία 15ετία έχει πολύ σημαντικά κέρδη, χωρίς μάλιστα τον υπολογισμό των τόκων των μερισμάτων.

Όσον αφορά το θέμα της ενημέρωσης των ασφαλισμένων του Μ.Τ.Π.Υ. για τις επενδύσεις του Ταμείου, εκτός του ότι ενημερώνουμε από τους εκπροσώπους τους στο Δ.Σ. του Ταμείου (μετέχει εκπρόσωπος της Α.Δ.Ε.Δ.Υ. και της Π.Ο.Π.Σ.), στις αρχές κάθε χρόνου οι συνταξιούχοι ενημερώνονται με επιστολή του Προέδρου του Δ.Σ.

Ο Υφυπουργός
Γ. ΔΡΥΣ»

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

8. Στην αριθμό 3420/26-10-00 ερώτηση ΑΚΕ 397 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1166/16-11-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων με αριθμό 3420/397/26.10.2000, την οποία κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Γιώργος Ψαχαρόπουλος, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1 Το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο την τετραετία 1997-2000 εισέπραξε από το Β' Κ.Π.Σ. (ΕΠΕΑΕΚ) κοινοτικά κονδύλια ύψους 16.733 δις.δραχμές.

2. Η κατανομή του προσωπικού που υπηρετεί σήμερα στο Παιδαγωγικό Ινστιτούτο έχει ως εξής:

α. Σε οργανικές θέσεις 60 Σύμβουλοι & Πάρεδροι μόνιμοι και με θητεία

β. Σε προσωρινές προσωποπαγείς 4 Σύμβουλοι και Πάρεδροι

γ. Σε προσωρινές προσωποπαγείς 16 Ειδικοί Πάρεδροι

δ. Αποσπασμένοι εκπαιδευτικοί 196

Σύνολο: 276

3 Από τις διατάξεις του Νόμου 1566/1985, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προβλέπεται απόσπαση εκπαιδευτικών Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης στο Παιδαγωγικό Ινστιτούτο. Οι αποσπασμένοι εκπαιδευτικοί επεξεργάζονται τα προγράμματα σπουδών, αναλυτικά και ωρολόγια, συγγράφουν σχολικά βιβλία και γενικά «μεταφέρουν» στα αρμόδια Τμήματα του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου την εμπειρία της σχολικής πράξης, στοιχείο απαραίτητο, προκειμένου το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο να ανταποκριθεί αποτελεσματικότερα και ταχύτερα στις διαρκώς μεταβαλλόμενες κοινωνικές συνθήκες και νέες εκπαιδευτικές ανάγκες έχουν δε αυξημένα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα και δεν λαμβάνουν καμία πρόσθετη αμοιβή, Το κόστος που αντιστοιχεί στο ελληνικό δημόσιο ισούται με την αναπλήρωση τους στις σχολικές μονάδες, μερικοί δε από αυτούς, λόγω τοπικών και άλλων συνθηκών δεν συμπληρώνουν κανονικό ωράριο και το κενό τους καλύπτεται από τους υπόλοιπους συναδέλφους τους.

4. Το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, ως επιτελικό και γνωμοδοτικό όργανο του Υ.Π.Ε.Π.Θ. λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις των ν. 1566/85 και 2525/97, εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων που του έχουν ανατεθεί. Η ανάγκη έκδοσης των νόμων περιγράφεται στις εισηγητικές εκθέσεις και εκφεύγει των ορίων του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου.

5. Τέλος, σας καταθέτουμε το υλικό όπως αυτό μας διαβιβάστηκε από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

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

9. Στην με αριθμό 3562/1-11-00 ερώτηση ΑΚΕ414 δόθηκε με το υπ' αριθμό 912/23-11-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 3562/414/1-11-2000 ερώτηση και ΑΚΕ που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Γεώργιο Κωνσταντόπουλο και Νικήτα Κακλαμάνη, αναφορικά με α) την υλοποίηση του προγράμματος «Βοήθεια στο σπίτι» β) τις διακρατικές συμφωνίες υιοθεσίας ανηλίκων γ) τα επιδόματα που καταβάλλονται από το Υπουργείο Υγείας, Πρόνοιας (τομέας πρόνοιας) και δ) τις αποφάσεις κατανομής του Προϊόντος του ειδικού κρατικού λαχείου, σας πληροφορούμε τα εξής:

Α. 1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 57/73 "Περί λήψεως μέτρων Κοινωνικής προστασίας των οικονομικώς αδυνάτων και καταργήσεως των διεπουσών τον θεσμόν της απορίας διατάξεων (ΦΕΚ 149 / 19-7-1973 τ.Α') και των σε εκτέλεση αυτού Υπουργικών Αποφάσεων και εγκυκλίων, από το Υπουργείο μας παρέχεται κοινωνική προστασία στους πολίτες που διαμένουν μόνιμα στην Ελλάδα στις εξής περιπτώσεις:

α) Άτομα ή οικογένειες που περιέχονται λόγω ένδειας σε κατάσταση ανάγκης συνεπεία εκτάκτων γεγονότων.

β) Άτομα που έχουν μειωμένη κοινωνική , σωματική ή διανοητική κατάσταση.

γ) Άτομα ή οικογένειες που περιέχονται προσωρινά ή μόνιμα σε κατάσταση ανάγκης εξαιτίας ασθένειας, θεομηνίας ή άλλου απρόβλεπτου συμβάντος παρέχεται η κοινωνική προστασία με την προϋπόθεση ότι η ανάγκη στην οποία βρίσκονται τα άτομα ή οι οικογένειες δεν καλύπτεται από άλλο φορέα και εφόσον αποδεδειγμένα αδυνατούν να καλύψουν τα ίδια ή τα μέλη της οικογένειάς του την ανάγκη που προέκυψε.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι έκτακτες κοινωνικές ανάγκες των πολιτών συστάθηκε ο Λογαριασμός Πρώτων Κοινωνικών Βοηθειών που διατηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος ή στην Εθνική Τράπεζα στην έδρα κάθε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Οι πόροι του Λογ/σμού αυτού προέρχονται:

1. Από χρηματοδότηση του Κρατικού Προϋπολογισμού.
2. Από Χρηματοδότηση του Π.Δ.Ε.
3. Από χρηματοδοτήσεις, δωρεές και εισφορές σε χρήμα ή σε είδος φυσικών ή νομικών προσώπων.
4. Από τα έσοδα των διενεργουμένων εράνων, λαχειοφόρων ή φιλανθρωπικών αγορών και κάθε φύσης κοινωνικών εκδηλώσεων , καθώς και από ποσοστό 2% από το ακαθάριστο προϊόν των εράνων και λαχειοφόρων ή φιλανθρωπικών αγορών που διενεργούνται στην περιοχή του οικείου Νομού.

2. Τα προβλεπόμενα από την Δια/7827 / 3-8-1973 Υπουργική Απόφαση "Περί εφαρμογής προγράμματος αντιμετωπίσεως εκτάκτων κοινωνικών αναγκών και καταπολεμήσεως της επαιτείας και αλητείας και την τροποποιητική και συμπληρωματική απόφαση Π3/οικ- 603/23-2-94 εφάπαξ χρηματικά βοηθήματα είναι:

50.000 δρχ. κατ' ανώτατο όριο για ένδεια

- 200.000 δρχ. κατ' ανώτατο όριο για την αντιμετώπιση βασικών βιοτικών στεγαστικών αναγκών θεομηνιόπληκτων .

- 2.000.000 δρχ. κατ' ανώτατο όριο για την αποζημίωση της οικοσκευής των πληγέντων από θεομηνία , μετά την έκδοση κοινής Υπουργικής Απόφασης.

3. Με τις Δια / 4232 / 10-6-1974 και Γ1α / οικ.842 / 88 Υπουργικές Προγραμματικές Αποφάσεις Πρόγραμμα προσωρινής περίθαλψης ομογενών από το εξωτερικό και επαναπατριζόμενων Ελλήνων καθώς και γηγενών που περιέχονται συνεπεία εκτάκτου γεγονότος σε κατάσταση ανάγκης» και την συμπληρωματική και τροποποιητική απόφαση Π3 / οικ. 603 / 23-2-94 χορηγούνται τα εξής εφ' άπαξ χρηματικά βοηθήματα:

- 60.000 δρχ. για μεταφορά οικοσκευής.

- 40.000 δρχ. κατ' άτομο για έξοδα πρώτης εγκατάστασης.

- 12.000 δρχ. μηνιαίο βοήθημα σε ομογενείς Έλληνες που έχουν συμπληρώσει το 60ο έτος της ηλικίας ή ανίκανους για εργασία που δεν μπορούν να συντηρηθούν οι ίδιοι ή από τα μέλη της οικογένειάς τους.

- 100.000 δρχ. κατ' ανώτατο όριο για μεταφορά σορού.

- 7.000 δρχ. για έξοδα κηδείας.

Οι πιστώσεις του Λογ/σμού για τις οικονομικές ενισχύσεις των επαναπατριζόμενων Ελλήνων Ομογενών προέρχονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Τα συνολικά ποσά που διατέθηκαν για τη χορήγηση βοηθημάτων (ένδεια, θεομηνία ,επαναπατριζόμενοι) την τελευταία τριετία κατά έτος είναι τα εξής:

125.190.000 δρχ. έτος 1998

7.078.940.000 δρχ. έτος 1999

2.564.191.000 δρχ. μέχρι σήμερα για το έτος 2000

Για τη υλοποίηση προνοιακών προγραμμάτων (προμήθεια μεταφορά σκηνικού υλικού, επιχορήγηση Φορέων για την εφαρμογή προγραμμάτων προσφύγων) τα εξής ποσά:

677.139.000 δρχ. το έτος 1998

971.100.000 δρχ. το έτος 1999

392.606.100 δρχ. μέχρι σήμερα για το έτος 2000

4. Σας στέλνουμε τις αποφάσεις κατανομής Ειδικού Κρατικού Λαχείου από το έτος 1991 μέχρι και σήμερα καθώς και τροποποιητικές αυτών.

Β 1. Προωθείται το προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 2646/9 (ΦΕΚ 236/Α/98) Προεδρικό Διάταγμα περί του ορισμού του περιεχομένου των παρεχομένων υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας, των φορέων εκτέλεσης προγραμμάτων κατ' οίκον, των δικαιούχων, του τρόπου παροχής των υπηρεσιών, των ειδικοτήτων του προσωπικού και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας.

2. Το πρόγραμμα «ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ» εφαρμόζεται σε 102 ΚΑΠΗ, ανά ένα σε κάθε Δήμο, σύμφωνα με την αριθμ. Π4β/5814/97 (ΦΕΚ 917/Β/97) κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Υγείας και Πρόνοιας και τελεί την άμεση εποπτεία του Υπουργείου μας. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 της ανωτέρω απόφασης έχει ορισθεί επταμελής Επιτροπή Παρακολούθησης αποτελούμενη από δύο εκπροσώπους του Υπουργείου μας, δύο εκπροσώπους του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και τρία μέλη της Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων της ΚΕΔΚΕ, η οποία έχει την ευθύνη της πιστής εφαρμογής, του συντονισμού και της παρακολούθησης του προγράμματος.

Το πρόγραμμα χρηματοδοτείται από το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης (Κεντρικοί Αυτοτελείς Πόροι Δήμων και Κοινοτήτων) και από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου μας.

Για το τρέχον έτος η δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού του Υπουργείου μας ανέρχεται στο ποσό των 600.000.000 δρχ.

Το προσωπικό το οποίο καλύπτει αποκλειστικά τις ανάγκες του προγράμματος αποτελείται από ένα Κοινωνικό Λειτουργό ΑΕΙ ή ΤΕΙ, μία Νοσηλεύτρια ΤΕΙ ή ΜΤΕΝΣ και μία Οικιακή Βοηθό, με αντίστοιχη κατάρτιση ή αποδεδειγμένη εμπειρία, οι οποίοι προσλαμβάνονται με σύμβαση μίσθωσης έργου.

Οι αναφερόμενοι στην ανωτέρω Κοινή Υπουργική Απόφαση Δήμοι, επελέγησαν αφού ελήφθησαν υπόψη τα υποβληθέντα αιτήματα, καθώς επίσης και η ύπαρξη επαρκώς οργανωμένων ΚΑΠΗ σύμφωνα με τις προδιαγραφές και την αξιολόγηση της ΚΕΔΚΕ.

3. Διακρατικές Υιοθεσίες

'Οπως προκύπτει από τα στοιχεία που τηρούνται στα αρχεία της υπηρεσίας μας από το έτος 1994 μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί 1433 διακρατικές υιοθεσίες.

Το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας εμπλέκεται στην τέλεση των υιοθεσιών ανηλίκων (Εθνικών και διακρατικών) μόνο ως προς τη διενέργεια της προβλεπόμενης εκ του ν. 2447/1996 (ΦΕΚ τ.Α') Κοινωνικής 'Ερευνας της σύνταξης σχετικής έκθεσης αναφορικά με την κοινωνικοοικονομική κατάσταση του κάθε ενδιαφερόμενου για υιοθεσία ανηλίκου και τη διαβίβαση αυτής στο αρμόδιο για την εκδίκαση της υπόθεσης δικαστήριο, δεδομένου ότι κάθε υιοθεσία τελείται και ολοκληρώνεται με δικαστική απόφαση.

Οι υπηρεσίες και Οργανώσεις της χώρας μας που έχουν εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το π.δ/γμα 226/1999 (ΦΕΚ 190/99 τ.Α') που εξεδόθη σε εκτέλεση του ν. 2447/1996 (ΦΕΚ τ.Α') «περί Υιοθεσίας» στο να συμπράττουν στην πραγματοποίηση διακρατικών υιοθεσιών τηρούν στα αρχεία τους ολοκληρωμένους φακέλους με τα στοιχεία του κάθε ενδιαφερόμενου για υιοθεσία ανηλίκου από ξένη χώρα και ενημερώνουν σχετικά το Υπουργείο μας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 6 του π.δ/τος 226/1999.

Η από 9/9/1993 υπογραφείσα Συμφωνία Συνεργασίας για υιοθεσίες Ρουμανοπαίδων στην Ελλάδα, μεταξύ του Υπουργείου μας και της Ρουμανικής Επιτροπής Υιοθεσιών, ήταν τριετούς διάρκειας και έληξε για τη χώρα μας στις 25/2/1997.

Πριν τη λήξη της και δεδομένου ότι υπήρξε αυξημένο ενδιαφέρον από Ελληνικής πλευράς για υιοθεσίες παιδιών από τη Ρουμανία, το Υπουργείο μας σε συνεργασία με το Υπουργείο Εξωτερικών ζήτησε από τη Ρουμανία την ανανέωση αυτής για 3 ακόμη χρόνια.

Το αίτημα αυτό δεν έγινε δεκτό από τη νέα Ρουμανική Επιτροπή Υιοθεσιών, που συγκροτήθηκε από τη Ρουμανική Κυβέρνηση μετά τις τελευταίες εκλογές μας και μας ζητήθηκε η σύναψη νέας Συμφωνίας με νέους όρους.Το Υπουργείο μας μετά από διαπραγματεύσεις με τη Ρουμανική Επιτροπή Υιοθεσιών υπέγραψε στις 13/5/1998 νέα Συμφωνία Συνεργασίας για θέματα υιοθεσίας, αορίστου διαρκείας, η οποία και κυρώθηκε από τη χώρα μας με το ν. 2699/1999 (ΦΕΚ 67/99 τ. Α').

4. Επιδόματα

Επιδόματα τα οποία χορηγούνται από το Υπουργείο μας σε διάφορες κοινωνικές ομάδες είναι τα εξής:

α. Επίδομα Οικονομικής Ενίσχυσης Απροστάτευτων παιδιών

Χορηγείται βάσει των διατάξεων του ν. 4051/1960 (ΦΕΚ 68/60 τ. Α') του προεδ. δ/γματος 108/83 (ΦΕΚ 49/83 τ.Α') όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα.

Δικαιούχοι του επιδόματος αυτού είναι τα παιδιά ηλικίας μέχρι 16 ετών που για διάφορους λόγους στερούνται της πατρικής προστασίας.

Το ποσό του επιδόματος ανέρχεται σήμερα σε 15.000 δρχ. για κάθε απροστάτευτο παιδί, εφόσον το μηνιαίο εισόδημα της οικογένειας που διαβιεί το παιδί δεν υπερβαίνει το ποσό των 80.000 δρχ. (π.δ/γμα 148/1997 ΦΕΚ 127 τ.Α').

Από το έτος 1999 πηγή χρηματοδότησης του προγράμματος αυτού είναι οι Κεντρικοί Αυτοτελείς πόροι των Νομ/κών Αυτ/σεων της χώρας σύμφωνα με το ν. 2672/1998 (ΦΕΚ 290 τ. Α').

Αρμόδιες Υπηρεσίες για την καταβολή του, είναι οι Δ/νσεις και τα Τμήματα Πρόνοιας των Νομ/κών Αυτ/σεων της χώρας.

Κατ' έτος από το 1994 επιδοτήθηκαν τα παρακάτω παιδιά:

1994: 39.955 παιδιά

1995: 39.787 παιδιά

1996: 34.684 παιδιά

1997: 33.417 παιδιά

1998: 32.582 παιδιά

1999: 32.327 παιδιά

β. Χρηματικές παροχές λόγω μητρότητας

Χορηγείται βάσει των διατάξεων του ν. 1302/1982 με το οποίο

κυρώθηκε η με αριθμ. 103/1952 διεθνής σύμβαση εργασίας «Περί Προστασίας της μητρότητας» καθώς και των Υπουργικών Αποφάσεων:

Γ2β/10195/12.12.1983 (ΦΕΚ 769/83 τ. Α')
Γ2β/133/9.1.1984 (ΦΕΚ 40/84 τ. Β') και
Π2β/οικ./2331/27.5.96 (ΦΕΚ 467/96 τ.Β').

Δικαιούχοι είναι εργαζόμενες γυναίκες που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για να τις αξιώσουν από ασφαλιστικό φορέα ή είναι ανασφάλιστες και παράλληλα δεν έχουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο διαβίωσης.

Χορηγείται εφάπαξ : 150.000 δρχ. ήτοι 75.000 για το χρονικό διάστημα των 42 ημερών προ του τοκετού και 75.000 για το διάστημα των 42 ημερών μετά τον τοκετό.

Πηγή χρηματοδότησης είναι οι Κεντρικοί Αυτοτελείς πόροι των Νομ/κών Αυτ/σεων της χώρας (από το έτος 1999) και αρμόδιες υπηρεσίες για την καταβολή οι Δ/νσεις και τα Τμήματα Πρόνοιας των κατά τόπους Νομ/κών Αυτ/σεων της χώρας.

Από το έτος 1994 και εντεύθεν επιδοτήθηκαν:

1994 – 962 μητέρες
1995 – 913 μητέρες
1996 – 948 μητέρες
1997 – 943 μητέρες
1998 – 849 μητέρες
1999 – 797 μητέρες

γ. Επίδομα τρίτου παιδιού – Πολυτεκνικό Επίδομα – Επίδομα Ισόβιας σύνταξης

Τα παραπάνω επιδόματα θεσπίσθηκαν για την αντιμετώπιση του δημογραφικού προβλήματος της χώρας βάσει των διατάξεων του άρθρου 63 του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 101/90 τ. Α') όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 39 του ν. 2459/1997 (ΦΕΚ 17/97 τ. Α').

Ειδικότερα

Το επίδομα τρίτου παιδιού καταβάλλεται στη μητέρα που αποκτά τρίτο παιδί μέχρι συμπληρώσεως του έκτου έτους της ηλικίας αυτού, εφόσον το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα των δικαιούχων δεν υπερβαίνει το ποσό των 8.000.000 δρχ. σύμφωνα με την αριθμ. 2/17961/0020/2000 (ΦΕΚ 291/2000) Κοινή Υπουργική Απόφαση (44.688 δρχ.).

Από το έτος 1994 μέχρι σήμερα επιδοτήθηκαν

1994 – 26.029 παιδιά
1995 – 26.705 παιδιά
1996 – 25.459 παιδιά
1997 – 41.264 παιδιά
1998 – 45.227 παιδιά
1999 – 42.049 παιδιά
Οκτώβριος 2000 – 40.357 παιδιά

Πολυτεκνικό Επίδομα

Το Πολυτεκνικό Επίδομα καταβάλλεται στη μητέρα που θεωρείται πολύτεκνη κατά το ν. 1910/44 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει μέχρι σήμερα. Το ποσό του επιδόματος αυτού ανέρχεται σήμερα στις 11.172 δρχ. μηνιαίως για κάθε άγαμο παιδί ηλικίας μέχρι 23 ετών, εφόσον το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα των δικαιούχων δεν υπερβαίνει το ποσό των 10.000.000 δρχ. προσαυξανόμενο κατά 1.000.000 δρχ. για κάθε παιδί πέραν του τετάρτου.

Από το έτος 1994 μέχρι σήμερα επιδοτήθηκαν

Το έτος 1994 – 108.606 παιδιά
« 1995 – 112.033 «
« 1996 – 112.877 «
« 1997 – 89.022 «
« 1998 – 89.793 «
« 1999 – 85.485 «
Οκτώβριος 2000 – 82.462 παιδιά

Ισόβια σύνταξη

Στη μητέρα που δεν δικαιούται πλέον το Πολυτεκνικό Επίδομα, καταβάλλεται η ισόβια σύνταξη σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 63 του ν. 1892/1990 όπως συμπληρώθηκε με τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 2163/1993 και ανέρχεται σήμερα στις 25.696 δρχ. το μήνα εφόσον το ετήσιο εισόδημα των δικαιούχων δεν υπερβαίνει το ποσό των 3.500.00 δρχ. (σύμφωνα με την αριθμ. 2/17961/0020/2000 (ΦΕΚ 291/2000) Κοινή Υπουργική Απόφαση.

Από το έτος 1994 μέχρι σήμερα επιδοτήθηκαν:

Το έτος 1994 – 235.228 μητέρες
« 1995 – 244.973 «
« 1996 – 238.074 «
« 1997 – 206.891 «
« 1998 – 205.403 «
« 1999 - 197.563 «
Οκτώβριος 2000 – 190.091 μητέρες.

Τα παραπάνω επιδόματα καταβάλλονται στους δικαιούχους μέσω του ΟΓΑ, που λειτουργεί ως εντολοδόχος του Υπουργείου μας, από πιστώσεις του Κρατικού προϋπολογισμού που μεταβιβάζονται στον ΟΓΑ μέσω του Υπουργείου μας.

δ. Σας υποβάλλουμε συνημμένα την απόφαση Π3α/Φ.18/2938/2000 (ΦΕΚ 851/11-7-2000 τ. Β') «Αύξηση Προνοιακών επιδομάτων που χορηγούνται σε άτομα με ειδικές ανάγκες για το έτος 2000», στην οποία απόφαση αναφέρονται όλες οι κατηγορίες των ατόμων με ειδικές ανάγκες με το αντίστοιχο ύψος του ποσού του επιδόματος ανά κατηγορία.

Επί πλέον υπάρχει πρόγραμμα οικονομικής ενίσχυσης παραπληγικών, τετραπληγικών ασφαλισμένων στο Δημόσιο και αντίστοιχα παραπληγικών, τετραπληγικών – ακρωτηριασμένων ανασφαλίστων, οι οποίοι λαμβάνουν ως επίδομα το 20πλάσιο του ημερομισθίου του ανειδίκευτου εργάτη όπως αυτό ρυθμίζεται κάθε φορά από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας (επισυνάπτονται σχετικές αποφάσεις). Το ύψος του ποσού που λαμβάνουν οι ανωτέρω για το β' εξάμηνο του 2000 είναι «139.760» δρχ.

'Ολα τα εφαρμοζόμενα προγράμματα επιδότησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες καθορίζονται με σχετικές Υπουργικές αποφάσεις.

Με το Ν. 2646/98 (ΦΕΚ 236/20.10.98 τ. Α') άρθρο 22 προβλέπονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και το ύψος των οικονομικών ενισχύσεων (επιδόματα), που αφορούν μεταξύ άλλων και τα άτομα με ειδικές ανάγκες και καθορίζνται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υγείας – Πρόνοιας.

Με το ν. 2672/98 άρθρο 2 (ΦΕΚ 290/98/Α') προβλέπεται η κάλυψη των προνοιακών και Υγειονομικών επιδομάτων από τους κεντρικούς αυτοτελείς πόρους (ΚΑΠ) των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων της χώρας σε συνεργασία του ΥΠΕΣΔΔΑ και του Υπουργείου Υγείας – Πρόνοιας.

Στην περ. θ της παρ. 1 του άρθορυ 4 του ιδίου νόμου προβλέπεται ότι οι αυξήσεις των επιδομάτων θα καλύπτονται από τον κρατικό προϋπολογισμό με ευθύνη κατανομής των σχετικών πιστώσεων από το Υπουργείο Υγείας – Πρόνοιας (Συνημμένα 2).

Σχετική η Π3α/Φ. οικ./3836/21-9-00 απόφαση μεταφοράς ποσού (5.993.094.000) δρχ. για την κάλυψη αύξησης 5% όλου του έτους 2000 και 7% επί πλέον για το β' εξάμηνο των προνοιακών επιδομάτων.

Τέλος σας υποβάλλουμε συνημμένα καταστάσεις επιδοτουμένων από το 1994 μέχρι σήμερα.

Ο Υφυπουργός
Δ. ΘΑΝΟΣ»

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Τετάρτης 13 Ιουνίου 2001.

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

1. Η με αριθμό 1038/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ελευθερίου Τζιόλα προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, σχετικώς με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων, ώστε να μειωθούν οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων στο Νομό Γρεβενών.

2. Η με αριθμό 1039/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βου-

λευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Χωματά προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικώς με τα προβλήματα κατά την εκτέλεση του δρομολογίου του πλοίου HIGH-SPEED 1, από Πειραιά προς Μήλο την Κυριακή 4 Ιουνίου κλπ.

3. Η με αριθμό 1026/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σταύρου Σκοπελίτη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικώς με την καταβολή της εξισωτικής αποζημίωσης στους κτηνοτρόφους των μειονεκτικών περιοχών.

4. Η με αριθμό 1021/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κας Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικώς με τα λειτουργικά προβλήματα της εταιρείας «ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ Α.Ε.».

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

1. Η με αριθμό 1027/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Λεωνίδα Γρηγοράκου προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Γεωργίας, σχετικώς με τη λήψη μέτρων επιτάχυνσης των διαδικασιών, για την αποζημίωση των εξαιρεθέντων πλημμυροπαθών του Δήμου Έλους Λακωνίας.

2. Η με αριθμό 1035/11.6.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Θεόφιλου Λεονταρίδη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικώς με την καθυστέρηση στην ανακοίνωση των μέτρων για τα σχέδια βελτίωσης της αγροτικής οικονομίας και τους νέους αγρότες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εισερχόμεθα στη συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές-ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 7042/19.4.2001 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικου Κινήματος κ. Παναγιώτη Κρητικού προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικώς με την απόφαση της Κυβέρνησης για μείωση του στρατιωτικού εξοπλισμού και τα αποτελέσματά της στην ισορροπία δυνάμεων Ελλάδος-Τουρκίας.

Η ερώτηση του κ. Κρητικού σε περίληψη έχει ως εξής:

«Η επεκτατική πολιτική της Τουρκίας ως στρατηγική και ως δόγμα κάθε μορφής εξουσίας εναντίον της χώρας μας, δεν έπαψε και δεν θα πάψει ποτέ. Πάντοτε θα είναι για μας απειλή και θα είναι ανάλογη με την ισχύ της χώρας αυτής, ή την αίσθηση της ισχύος της. Θα ήταν ευτυχής η χώρα μας αν κάποτε η Τουρκία κατάφερνε να απαλλαγεί από αυτό το επικίνδυνο και γι' αυτή σύνδρομο.

Δεν χαιρόμαστε καθόλου για την κρίση που μαστίζει την Τουρκία. Την ευθύνη την έχει το στρατοκρατικό καθεστώς της και ασφαλώς πολλοί άλλοι λόγοι που συνδέονται με τις κοινωνικές και πολιτικές της δομές και όχι εμείς. Δεν μπορούμε στο όνομα αυτής της κρίσης να «εξισωθούμε» δημιουργώντας ελλείψεις στον αμυντικό μας τομέα όπως π.χ. αυτό που αφορά την αποναρκοθέτηση των συνόρων, τον περιορισμό των εξοπλισμών και αύριο –διαφαίνεται καθαρά αυτό- στην αποχύρωση των νησιών του Αιγαίου.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

Κατά πόσο πιστεύουν στην ειλικρίνεια των τουρκικών «αποφάσεων» για δήθεν μείωση των αμυντικών δαπανών, β) κατά πόσο αυτοί οι περιορισμοί επηρεάζουν την ουσία του εξοπλιστικού της προγράμματος με δεδομένη και την πλεονεκτική γεωπολιτική θέση της Τουρκίας σε σχέση και με τη νησιωτική μας διαμόρφωση, γ) δεδομένου ότι η χώρα μας δεν είχε και δεν έχει επιθετική στάση απέναντι στην Τουρκία, αλλά αποκλειστική αμυντική, πώς δικαιολογείται η αποναρκοθέτηση συνοριακών περιοχών όταν η Τουρκία δεν παραιτείται ρητά και κατηγορηματικά από τις επεκτατικές της βλέψεις".

Ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Δημήτριος Αποστολάκης έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ερωτήματα βέβαια είναι πολλά και δεν έχω παραπάνω από τριάντα δευτερόλεπτα για το καθένα. Αναφέρομαι κατευθείαν στο κάθε ερώτημα.

Πρώτον, όπως γνωρίζετε, το τουρκικό Γενικό Επιτελείο προ διμήνου ανήγγειλε τον περιορισμό τριάντα δύο εξοπλιστικών προγραμμάτων συνολικής αξίας 19,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Μάλιστα, προ διμήνου πάλι, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ της Τουρκίας προέβη σε σχετικές δηλώσεις. Δεν τίθεται θέμα κατά πόσο πιστεύουμε ή όχι για την πραγματική ελάττωση των εξοπλιστικών προγραμμάτων. Παρακολουθούμε προσεκτικά όλα όσα γίνονται στην Τουρκία. Και βέβαια είναι γνωστό ότι υπάρχουν τρόποι διαπίστωσης της αληθείας των εξαγγελιών από την πλευρά της Τουρκίας.

Δεύτερον η απόφαση αυτή της Τουρκίας αφορά σχεδόν το σύνολο των εξοπλιστικών προγραμμάτων που είχαν καταρτίσει στην παρούσα περίοδο. Κατά συνέπεια η εξέλιξη αυτή επηρεάζει την ουσία ολοκλήρου του εξοπλιστικού προγράμματος της Τουρκίας.

Προσωπική μου άποψη είναι ότι πιθανόν στην Τουρκία θα προσπαθήσουν να πάρουν εκείνα τα μέτρα τα οποία επιβάλλονται προκειμένου να προσεγγίσουν την Ευρώπη ή να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις, δηλαδή θέματα εκδημοκρατισμού, διάσωσης της οικονομίας και της κοινωνικής ισορροπίας, η οποία είναι απαραίτητη απ' όσο γνωρίζουμε, εάν πράγματι η Τουρκία θέλει να προσεγγίσει την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τρίτον, η αποναρκοθέτηση των συνοριακών περιοχών από νάρκες κατά προσωπικού και όχι κατά των οχημάτων θα γίνει, εφόσον αυτό ακολουθηθεί από αντίστοιχη κίνηση της Τουρκίας.

Ο κ. Τσοχατζόπουλος απήντησε προ ημερών σε ανάλογη ερώτηση του κ. Βαρβιτσιώτη. Πρέπει να σας θυμίσω ότι έχουμε υπογράψει, δεν έχουμε βέβαια ακόμα ακόμα κυρώσει τη συμφωνία της Οτάβας, η οποία προβλέπει την απομάκρυνση των ναρκών κατά προσωπικού.

Τέταρτον, θέμα αποστρατικοποίησης των νησιών του Αιγαίου δεν τίθεται για την Ελλάδα. Είναι μονομερείς απόψεις της Τουρκίας, οι οποίες δεν επηρεάζουν κατά κανέναν τρόπο την πολιτική μας.

Όσον αφορά την περικοπή των δαπανών των ελληνικών εξοπλιστικών προγραμμάτων δεν πρόκειται κατά κανένα τρόπο για περικοπή. Είναι γνωστό ότι το ΚΥΣΕΑ επεκρότησε και επικύρωσε το πρόγραμμα στις 24 Μαΐου και αποφασίστηκε η μετακύληση της υλοποίησης ορισμένων προγραμμάτων. Ο τρόπος αυτός με τον οποίο γίνεται, να είσθε βέβαιοι ότι δεν θα έχει καμία επίδραση στην στρατιωτική ικανότητα της Ελλάδας. Είναι γνωστό ότι τα τελευταία πέντε χρόνια τα εξοπλιστικά προγράμματα της χώρας μας είναι μεγαλύτερα από κάθε άλλη περίοδο της ζωής της Ελλάδας. Αυτά τα εξοπλιστικά προγράμματα ενισχύουν όλους τους τομείς των Ενόπλων Δυνάμεων. Πέραν τούτου θα πρέπει να σας πω ακόμα ότι υπάρχουν και άλλοι τρόποι που ενισχύεται η δύναμη, η ισχύς της χώρας μας και όχι μόνο με τα εξοπλιστικά προγράμματα.

Θα συνεχίσω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κ. Κρητικός έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν χωράει καμία αμφιβολία ότι η διασφάλιση της εθνικής μας ανεξαρτησίας, της εθνικής μας ακεραιότητας, αλλά και της υπεράσπισης των κυριαρχικών μας δικαιωμάτων εξαρτάται από την αμυντική μας ισχύ. Και αυτό είμαι βέβαιος ότι το κάνει το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και η Κυβέρνηση.

Έκανα την ερώτηση, διότι το γεγονός της αμοιβαίας μείωσης των εξοπλισμών μου δημιούργησε έναν προβληματισμό δεδομένου ότι η Τουρκία είναι διεκδικητική, σοβινιστική χώρα. Έχει συγκεκριμένη επεκτατική στρατηγική. Δεν μου είναι κατανοητή η τυχόν αποχύρωση των νησιών του Αιγαίου.

Γνωρίζουμε τι επιδιώκει και από πότε το επιδιώκει η Τουρκία. Γνωρίζουμε επίσης ότι έχει βλέψεις γενικότερες στο Αιγαίο. Η αποναρκοθέτηση των συνόρων επίσης δεν είναι επιτρεπτό να γίνει. Είναι επιθετική δύναμη η Τουρκία και έχει λόγους να ζητά την αποναρκοθέτηση των συνόρων, κάτι το οποίο εμείς ως αμυνόμενη χώρα δεν μπορούμε να το κάνουμε. Είμαστε χώρα, φιλειρηνική αλλά οφείλουμε να προστατεύουμε –και το κάνουμε- και την εθνική μας ανεξαρτησία με την ενίσχυση της άμυνας της χώρας μας.

Ο εξ ανατολών κίνδυνος είναι γνωστός, κύριε Υπουργέ, και προς αυτήν την κατεύθυνση κάνετε εκείνο που πρέπει. Τελευταία όμως, γενικότεροι κίνδυνοι κυοφορούνται και στο βορρά και πρέπει οπωσδήποτε να εντείνουμε τις προσπάθειές μας και προς αυτήν την κατεύθυνση. Κάποιοι στο όνομα της εξυπηρέτησης των στρατηγικών συμφερόντων τους, επιδιώκουν, αν οι συνθήκες τους το επιτρέψουν στο κοντινό μέλλον να δημιουργήσουν και εδώ κλίμα αποσταθεροποίησης, εδώ στη δική μας χώρα με πολλαπλούς στόχους και προς βορρά για την Ευρωπαϊκή Ένωση και για την προσπέλασή τους στην Ευρασία και για στην Μέση Ανατολή. Στην πολιτική και ειδικά στην εξωτερική πολιτική και στην αμυντική πολιτική δεν ισχύει το «βλέποντας και κάνοντας». Ισχύει το «προβλέποντας και προκάνοντας»!

Εν όψει όλων αυτών των διαφαινομένων κινδύνων, είμαι βέβαιος, και θα προβλέψετε και θα προκάνετε εκείνα τα οποία μέλλει να επέλθουν στην χώρα μας. Αλλά πρέπει να είμαστε με τεταμένη την προσοχή και το ενδιαφέρον μας προς αυτήν την κατεύθυνση. Παράλληλα με το αξιόμαχο των Ενόπλων Δυνάμεων, οφείλουμε να ανορθώσουμε ακόμη περισσότερο το φρόνημα του λαού και να οργανώσουμε την παλλαϊκή άμυνα. Μην περιμένουμε ποτέ από τρίτους βοήθεια στην υπεράσπιση των κυριαρχικών μας δικαιωμάτων. Εμείς θα τα υπερασπίσουμε, ο ελληνικός λαός, ο αξιόμαχος στρατός του, οι δυνάμεις του έθνους ολόκληρου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κ. Αποστολάκης έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυ - νας): Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι συμφωνούμε με τον κύριο συνάδελφο. Να κάνω μερικές διευκρινίσεις μόνο. Η αποναρκοθέτηση, εάν και όταν γίνει, συμβαδίζει με τη συμφωνία της Οτάβα στην οποία εμείς έχουμε υπογράψει. Και είναι γνωστό ότι έχουν καταδικαστεί οι νάρκες κατά προσωπικού στην παγκόσμια συνείδηση.

Μιλώντας πράγματι για εθνική ισχύ -και επειδή ανέφερα ότι τα τελευταία χρόνια οι εξοπλισμοί των Ενόπλων μας Δυνάμεων είναι τόσοι, όσοι ποτέ στο παρελθόν, έχουν ικανοποιηθεί όλα τα προγράμματα και όλες οι απαιτήσεις των Επιτελείων- πρέπει να θυμίσω ακόμη ότι εθνική ισχύς είναι πολλοί άλλοι παράγοντες μαζί με τις Ένοπλες Δυνάμεις. Είναι η οικονομία της χώρας μας που αυτήν τη στιγμή είναι σε πολύ καλή κατάσταση –είμαστε η καλύτερη οικονομικώς χώρα της περιοχής- και το φρόνημα του λαού το οποίο τονίσατε και το οποίο είναι αποτέλεσμα της κοινωνικής συνοχής. Δεν έχουμε διαφορές ως κοινωνία, είμαστε μια κοινωνία συμπαγής, ομογενής. Αντιστρόφως η Τουρκία έχει τρομακτικά εσωτερικά προβλήματα.

Ακόμη να πω ότι διπλωματικά η Ελλάδα είναι ισχυρή. Είναι μέλος όλων των διεθνών οργανισμών οι οποίοι δραστηριοποιούνται για θέματα άμυνας, ασφάλειας και σταθερότητας. Επομένως, έχουμε πολλούς τρόπους να αντιμετωπίσουμε την απειλή από την πλευρά της Τουρκίας. Και θέλω να βεβαιώσω και τη Βουλή και τον ελληνικό λαό ότι δεν έχουμε κανένα λόγο να ανησυχούμε και φροντίζουμε πολύ νωρίτερα όπως ορθά θέσατε, κύριε συνάδελφε, αν χρειαστεί να πάρουμε μέτρα ή να ενισχύσουμε τις Ένοπλες Δυνάμεις. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ακολουθεί η υπ' αριθμ. 7225/27.4.2001 δεύτερη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σάββα Τσιτουρίδη προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας σχετικώς με τις προθέσεις της Κυβέρνησης να ορίσει την Αθήνα ως έδρα του Γραφείου για το Εθνικό Σχέδιο Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων η οποία διαγράφεται λόγω απουσίας και του Υπουργού και του συναδέλφου.

Επόμενη είναι η υπ' αριθμ. 7370/7.5.2001 τρίτη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σταύρου Σκοπελίτη προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικώς με τη λήψη μέτρων για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης που παρέχουν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Η ερώτηση του κ. Σκοπελίτη έχει ως εξής:

«Στρατιωτικοποιημένη, κάτω από τον ασφυκτικό έλεγχο των εφοπλιστών και με αναχρονιστικά προγράμματα σπουδών, είναι η εκπαίδευση που παρέχουν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) της χώρας μας. Οι σπουδαστές τους καταγγέλουν.

Έλλειψη επιστημονικού -εκπαιδευτικού προσωπικού.

Ελλείψεις στον τομέα υποδομής.

Βιβλία με αναχρονιστικό περιεχόμενο.

Εσωτερικούς κανονισμούς αντιδημοκρατικούς και αυταρχικούς, που την εφαρμογή τους εποπτεύουν οι λιμενικοί.

Εργασία ουσιαστικά χωρίς εργατικά δικαιώματα για ένα χρόνο σε εφοπλιστές που επιχορηγούνται από το κράτος.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, αν θα πάρει μέτρα για την ανωτατοποίηση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και την υπαγωγή τους στην ευθύνη του Υπουργείου Παιδείας.

Τη διαμόρφωση των κατάλληλων προγραμμάτων σπουδών.

Τη στελέχωση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού με το αναγκαίο επιστημονικό εκπαιδευτικό προσωπικό.

Την αποστρατικοποίησή τους με απομάκρυνση των λιμενικών και κατάργηση των αντιδημοκρατικών αυταρχικών εσωτερικών κανονισμών».

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπουτσής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η προσπάθειά μας είναι διαρκής για την ουσιαστική αναβάθμιση των ακαδημιών του εμπορικού ναυτικού και όχι απλώς για την ονομαστική τους αναβάθμιση.

Υπενθυμίζω στο Σώμα ότι με το ν. 2638/1998 αναβαθμίστηκαν και βελτιώθηκαν σημαντικά όλα τα δεδομένα λειτουργίας των ακαδημιών. Σας θυμίζω ότι μέχρι τότε οι δημόσιες σχολές του Εμπορικού Ναυτικού μετατράπηκαν σε Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού και για το εκπαιδευτικό προσωπικό θεσπίστηκαν υψηλά εκπαιδευτικά και ακαδημαϊκά προσόντα, ενώ προβλέφθηκαν διαφανή και αυστηρά κριτήρια επιλογής και ταυτόχρονα αυξήθηκαν και οι αποδοχές των εκπαιδευτικών.

Υπήρξαν ορισμένα κενά στις οργανικές θέσεις των καθηγητών στα προηγούμενα χρόνια. Αυτά τα κενά θα καλυφθούν όλα φέτος με την πρόσληψη δεκατεσσάρων Καθηγητών διαφόρων ειδικοτήτων και ο στόχος μας είναι να υπάρχει όχι μόνο ανανέωση, αλλά και αναβάθμιση του εκπαιδευτικού δυναμικού.

Από το ακαδημαϊκό έτος 2000-2001, που τώρα τελειώνει, οι ακαδημίες λειτουργούν με ένα νέο κανονισμό σπουδών, αντικαθιστώντας τον προηγούμενο που είχε εφαρμοστεί μόλις το 1997, αποδεικνύοντας δηλαδή ότι μέσα σε τρία χρόνια έχουμε καινούριο κανονισμό και έτσι αποδεικνύεται έμπρακτα ότι οι κανονισμοί αναμορφώνονται και εκσυγχρονίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, προσαρμοζόμενοι στις ανάγκες και στις εξελίξεις της ναυτιλίας.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις βελτιώθηκαν με πολλά έργα σε ορισμένες σχολές, δημιουργώντας καλύτερες συνθήκες λειτουργίας και υποδομής, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υπάρχουν σχολές που οι εγκαταστάσεις τους είναι άριστες. Μάλιστα είχα την ευκαιρία να επισκεφτώ μια εξ αυτών την προηγούμενη εβδομάδα, για την οποία δεν είμαι καθόλου ευχαριστημένος και θεωρώ ότι υπολείπεται κατά πολύ από εκείνο το οποίο θα έπρεπε να είναι. Όμως, την τελευταία εξαετία είναι αλήθεια ότι πραγματοποιήθηκαν πολύ μεγάλες και σοβαρές κτιριακές παρεμβάσεις, χρηματοδοτούμενες από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Πρέπει να πω ότι το συνολικό ύψος των επενδύσεων σ' αυτές τις σχολές έφτασε περίπου στα πέντε δισ. δραχμές και επτά δισ. έχουν προβλεφθεί για το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Τώρα, από την πλευρά της υλικοτεχνικής υποδομής των σχολών, κάνουμε μια προσπάθεια να αναβαθμιστούν και μάλιστα είχα την ευκαιρία πριν από δύο μήνες περίπου να εγκαινιάσω τον προσομειωτή του μηχανοστασίου στη Μηχανιώνα, ο οποίος, μπορώ να σας πω, είναι ο καλύτερος προσομειωτής που υπάρχει σήμερα στην Ευρώπη. Αυτά τα λέω για να επιβεβαιώσω όλους εκείνους –και όχι τους μεμονωμένους- τους διεθνείς οργανισμούς, οι οποίοι αναγνωρίζουν ότι η ελληνική εκπαίδευση όσον αφορά τους ναυτικούς βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα μάλιστα η χώρα μας να περάσει στη λευκή λίστα των χωρών του ΙΜΟ του διεθνούς οργανισμού ναυτιλίας. Και επιπλέον, όλα τα νέα συγγράμματα και τα βιβλία προσαρμόζονται στις απαιτήσεις των συναφών διεθνών συμβάσεων. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κ. Σκοπελίτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πέρα και πάνω απ' όσα είπε ο κύριος Υπουργός η κατάσταση που επικρατεί στις σχολές αυτές, στις ακαδημίες αυτές, κάθε άλλο παρά είναι καλή. Η κατάσταση αυτή αφορά και το επίπεδο σπουδών. Λείπει επιστημονικό διδακτικό προσωπικό, λείπουν βιβλία σύγχρονα ή αν δεν λείπουν, το περιεχόμενό τους κάθε άλλο παρά ανταποκρίνεται σ' αυτό που πρέπει. Είναι επίσης γνωστό ότι τα διπλώματα που παίρνουν μέσα απ' αυτήν τη σχολή, ιδιαίτερα των μηχανικών, κάθε άλλο παρά έχουν όποια αξία έξω από τη θάλασσα, στη στεριά.

Η κατάσταση είναι η ίδια, απελπιστική και στον κτιριακό τομέα. Υπάρχουν παλιά κτίρια. Για παράδειγμα, οι διδασκαλίες, οι εξετάσεις γίνονται στον Ασπρόπυργο, μέσα σε εστιατόρια. Υπάρχουν μεγάλες ζημιές από τον πρόσφατο σεισμό που ακόμη δεν έχουν τακτοποιηθεί κλπ.

Εμείς λέμε ότι όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης, που είπα ποιο είναι, αυτό είναι τέτοιο, γιατί εξυπηρετεί ορισμένους και αυτοί δεν είναι άλλοι παρά οι εφοπλιστές μας. Σ' αυτήν την κατεύθυνση λειτουργεί και η στρατικοποίηση των σχολών. Οι κανονισμοί, η πειθαρχία και τα άλλα προβλήματα που υπάρχουν εκεί συνηγορούν στο να έχουν αυτόν το συγκεκριμένο προσα-

νατολισμό οι σχολές, δηλαδή στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Απ' ό,τι φαίνεται, προς την κατεύθυνση αυτή δεν θα γίνει τίποτε. Ούτε καν αναφορά έκανε ο κύριος Υπουργός για το εάν θα ικανοποιήσει ή όχι το αίτημα των σπουδαστών αυτών των σχολών, οι οποίοι ζητούν να φύγουν από το ΥΕΝ και να περάσουν στο Υπουργείο Παιδείας αυτές οι σχολές, έτσι που και η αναβάθμιση να προχωρήσει και η στρατικοποίηση να προχωρήσει επίσης.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, όσον αφορά το τελευταίο αίτημα στο οποίο αναφέρθηκε ο κ. Σκοπελίτης, δηλαδή τη μεταφορά των σχολών αυτών από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο Υπουργείο Παιδείας, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι αποτελεί αίτημα όχι των σπουδαστών, αλλά ενός ναυτεργατικού σωματείου, δηλαδή των μηχανικών, το οποίο ελέγχεται από συγκεκριμένο πολιτικό φορέα και ο οποίος στην πραγματικότητα κάνει μια πολιτική. Δεν αναπτύσσει μία συνολική στρατηγική για την αναβάθμιση της εκπαίδευσης.

Δεύτερον, όσον αφορά το επίπεδο της εκπαίδευσης, η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα αξιολογήθηκε από ανεξάρτητη επιτροπή του ΙΜΟ, η οποία αποφάσισε ότι η Ελλάδα παρέχει ναυτική εκπαίδευση διεθνώς αποδεκτή, σύμφωνα με τα πρότυπα της διεθνούς σύμβασης STCW 78/95. Γι' αυτό και ενέταξε τη χώρα μας και τη ναυτική εκπαίδευση της Ελλάδας στη λευκή λίστα του οργανισμού.

Πράγματι είναι αλήθεια ότι οι σχολές λειτουργούν με την παρουσία διοικητού, ανώτερου αξιωματικού του Λιμενικού Σώματος, ο οποίος όμως τις περισσότερες φορές –και εδώ, κύριε Σκοπελίτη, το αποσιωπήσατε- για να μην πω στο σύνολό τους, είναι αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος μεν, ο οποίος όμως προέρχεται από τις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού. Και έχει τη γνώση και την πείρα ακριβώς για να τη μεταφέρει και στους νεότερους.

Επιπλέον με το νόμο 2638/98 με τον οποίο ορίστηκε το πλαίσιο του νέου κανονισμού λειτουργίας προβλέπεται ότι όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται στη σχολή, λαμβάνονται από το συλλογικό όργανο, από το Συμβούλιο της ΑΕΝ, στο οποίο συμμετέχουν εκτός του διοικητή, ο διευθυντής της σχολής, ο οποίος βεβαίως είναι εκπαιδευτικός και οι εκπρόσωποι των καθηγητών, του διοικητικού προσωπικού και των σπουδαστών.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι αν εξαιρέσει κανείς μία ή δύο σχολές, όπου εμφανίζονται σοβαρά προβλήματα, στα οποία συμφωνώ απόλυτα μαζί σας -δηλαδή προβλήματα υλικοτεχνικής υποδομής, προβλήματα βιβλίων και κάνουμε μεγάλη προσπάθεια για να παρουσιάσουμε καινούρια βιβλία, αλλά υπάρχουν εκεί επίσης και προβλήματα στις εγκαταστάσεις ενδιαίτησης των σπουδαστών- η ναυτική εκπαίδευση είναι σε υψηλά επίπεδα. Και όχι μόνο αυτό, αλλά δεν χρειάζεται να είμαστε εμείς εκείνοι, οι οποίοι δυσφημούμε τη ναυτική εκπαίδευση.

Αντίθετα, πρέπει να κάνουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για να προσελκύσουμε νέους στο ναυτικό επάγγελμα, αν θέλουμε να εγγυηθούμε την ελληνική ναυτιλία στο μέλλον με την παρουσία των Ελλήνων ναυτικών.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Αναφορές-ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 7375/7-5-2001 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιώτη Μελά προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικώς με τη λήψη μέτρων για την πλήρωση των ελλείψεων σε γιατρούς στο Νοσοκομείο Αμαλιάδος.

Η ερώτηση του κ. Μελά έχει ως εξής:

«Είναι γεγονός ότι η παρεχόμενη περίθαλψη από το Εθνικό Σύστημα Υγείας είναι υποβαθμισμένη και σε πολλές περιπτώσεις απαράδεκτη για την εποχή μας. Αυτό οφείλεται κυρίως στις μεγάλες ελλείψεις ξενοδοχειακής και υλικοτεχνικής υποδομής, αλλά και ανθρώπινου δυναμικού.

Οι διορισμένες, όμως, διοικήσεις των νοσοκομείων αντί να λειτουργούν με στόχο τη βελτίωση των ελλείψεων και συνεπώς την καλύτερη παροχή περίθαλψης στον ελληνικό λαό, δυστυχώς προβαίνουν σε ενέργειες που θέτουν ακόμη και σε κίνδυνο την υγεία των ασθενών.

Παράδειγμα ... φωτεινό η συμπεριφορά της Προέδρου του Νοσοκομείου Αμαλιάδος η οποία απαγόρευσε σε ιδιώτη ιατρό νευρολόγο, παρ' ότι το νοσοκομείο δεν διαθέτει ανάλογο ιατρό, να εξετάσει ασθενή, που διακομίστηκε στο νοσοκομείο. Μάλιστα έχει κοινοποιήσει το υπ' αριθμ. πρωτ. Α9α/33643/18-10-99 έγγραφο με το οποίο απαγορεύει σε ιδιώτες ιατρούς διαφόρων ειδικοτήτων, που δεν διαθέτει το νοσοκομείο, να εξετάζουν επείγοντα περιστατικά, παρ' ότι οι ιατροί καλούνται από τους συγγενείς των ασθενών με τη σύμφωνη γνώμη των ιατρών του νοσοκομείου. Η απαράδεκτη, αντιδεοντολογική, αψυχολόγητη και αλαζονική αυτή συμπεριφορά της Προέδρου δεν έχει καμία λογική βάση. Τουναντίον μπορεί να αποβεί εις βάρος της υγείας των ασθενών. Μπορεί να στοιχίσει ακόμη και ανθρώπινη ζωή.

Η κυρία Πρόεδρος, αντί να εμποδίζει τους ιδιώτες ιατρούς, θα έπρεπε να είχε φροντίσει να μη στερείται το Νοσοκομείο πληθώρας ιατρών διαφόρων ειδικοτήτων, όπως νευρολόγου, ωτορινολαρυγγολόγου, δερματολόγου, πνευμονολόγου κλπ. Λόγω των πολλών αυτών ελλείψεων, το Νοσοκομείο Αμαλιάδας έχει μετατραπεί σε διαμετακομιστικό κέντρο προς το Νοσοκομείο των Πατρών.

Πρέπει να αντιληφθούν ορισμένοι αρμόδιοι παράγοντες, ότι το Ε.Σ.Υ. δεν υποβαθμίζεται ούτε τραυματίζεται από την επίσκεψη ιδιωτών ιατρών που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, αλλά από τις δικές του μεγάλες ελλείψεις και αδυναμίες.

Μετά ταύτα,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Συμφωνεί με την ανωτέρω συμπεριφορά της Προέδρου του Νοσοκομείου Αμαλιάδος κ. Διαμαντοπούλου;

2. Εάν όχι, σε ποιες άμεσες ενέργειες πρόκειται να προβεί ώστε να αποπεμφθεί από Πρόεδρος του Νοσοκομείου;

3. Εάν όχι, ποιος θα φέρει την ευθύνη στην περίπτωση που λόγω της παρεμπόδισης ιδιώτη ιατρού να εξετάσει επείγον περιστατικό, η υγεία του ασθενούς επιδεινωθεί ή ακόμη κινδυνεύσει η ζωή του;

4. Σε ποιες άμεσες ενέργειες πρόκειται να προβεί ώστε να καλυφθούν οι ελλείψεις των ιατρών στο Νοσοκομείο Αμαλιάδος, για να σταματήσει να λειτουργεί ως διαμετακομιστικό κέντρο προς το Νοσοκομείο Πατρών;»

Η Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας κα Σπυράκη έχει το λόγο.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΣΠΥΡΑΚΗ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Ο κύριος Βουλευτής θέτει μια σειρά ερωτημάτων, τα οποία είμαι σίγουρη ότι προέκυψαν μετά από ένα συγκεκριμένο δημοσίευμα και μια ενέργεια του τοπικού ιατρικού συλλόγου που κατέκρινε τη συμπεριφορά της Προέδρου του Νοσοκομείου Αμαλιάδος, το να μην επιτρέπει –κάτι το οποίο συμβαίνει- σε ιδιώτες ιατρούς να εξετάζουν ασθενείς. Το να δοθούν απαντήσεις είναι κάτι πάρα πολύ δύσκολο, διότι η περιοχή είναι αρκετά γκρίζα και νιώθει κανείς ότι είναι πάνω σε ένα τεντωμένο σχοινί, έχοντας από τη μια πλευρά το νόμο που κάποια διοίκηση ακολουθεί για να εξασφαλίζει τουλάχιστον και την προστασία της χρηστής διοίκησης, αλλά και τα δικαιώματα των επαγγελματιών που είναι μέσα στην υγεία και των ασθενών και από την άλλη πλευρά βέβαια είναι το όλο θέμα το ανθρωπιστικό το οποίο τίθεται.

Το Νοσοκομείο της Αμαλιάδας είναι ένα νοσοκομείο νομαρχιακό το οποίο ξεκίνησε με πενήντα κλίνες και μετά με μια μετατροπή έφθασε τις εκατό κλίνες, γεγονός το οποίο προκαλεί μια εισροή πολλών περιστατικών και ενώ είναι για δευτεροβάθμια περίθαλψη καλείται να εκτελέσει και άλλες πράξεις οι οποίες ξεπερνούν το κομμάτι της δευτεροβάθμιας.

Με επανειλημμένα αιτήματα προσπαθεί να αναπτύξει όσο το δυνατόν περισσότερες υπηρεσίες. Μέχρι στιγμής αρχίζουν και αναπτύσσονται υπηρεσίες -οι περισσότερες- προσλαμβάνονται και άλλοι γιατροί, όπως πρόσφατα που δεν είχε παιδίατρο και

μπόρεσε και καλύφθηκε με παιδίατρο. Το θέμα όμως το οποίο χειρίστηκε η πρόεδρος του νοσοκομείου δεν είναι έξω από τη νομιμότητα και αυτό αποδεικνύεται όταν κανείς προσπαθεί να προσεγγίσει ένα από τα ερωτήματα τα οποία θέτει ο κύριος Βουλευτής, το οποίο είναι λογικό και λέει: «Ποιος θα φέρει την ευθύνη στην περίπτωση που λόγω της παρεμπόδισης ιδιώτη ιατρού να εξετάσει επείγον περιστατικό, η υγεία του ασθενούς επιδεινωθεί ή ακόμη κινδυνεύσει η ζωή του;» Θα μπορούσε κανείς πάλι να βάλει εδώ το ερώτημα: ποιος θα φέρει την ευθύνη αν μια σωστή κατά τα άλλα διάγνωση του ιδιώτη ιατρού και σωστές υποδείξεις του δεν είχαν το επιθυμητό αποτέλεσμα και κάτι προέκυπτε σ' αυτόν τον ασθενή; Ποιος θα έφερε τότε την ευθύνη; Ο ιδιώτης ιατρός, ο οποίος έθεσε διάγνωση και έδωσε θεραπεία; Δεν είναι τόσο απλό να απαντηθεί το θέμα.

Είναι γνωστό ότι μέσα στο Ε.Σ.Υ λειτουργούν οι γιατροί οι οποίοι έχουν περάσει κάποιες συγκεκριμένες αξιολογήσεις. Αυτό δεν σημαίνει ότι είναι καλύτεροι από τους ιδιώτες γιατρούς. Δεν θέλω να πω αυτό. Δεν μπορεί όμως μια πρόεδρος νοσοκομείου να φέρει μέσα στο νοσοκομείο ιδιώτες γιατρούς. Γίνεται για ανθρωπιστικούς λόγους σε αρκετές περιπτώσεις, αυτό όμως δε σημαίνει ότι η πρόεδρος νομιμοποιείται να το κάνει. Στη συγκεκριμένη περίπτωση απ' ό,τι φαίνεται υπήρχαν κάποιες πληροφορίες όπου οι ιδιώτες γιατροί, οι οποίοι καλούνται ανιδιοτελώς να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, δεν σταμάτησαν μόνο στην ανιδιοτέλεια και αυτός ήταν ο λόγος που προκλήθηκε αυτή η εγκύκλιος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κ. Μελάς έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχει λεχθεί πολλές φορές στην Αίθουσα αυτή ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες υγείας από τα δημόσια νοσοκομεία επιεικώς είναι απαράδεκτες. Επίσης, είναι γεγονός ότι πολλά νοσοκομεία και ιδίως νοσοκομεία της επαρχίας δεν παρέχουν υπηρεσίες υγείας, έτσι ώστε να προσφέρουν άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση των διαφόρων ασθενών και γι' αυτό οι άρρωστοι αυτοί μεταφέρονται προς το κέντρο.

Κάπως έτσι λειτουργεί και το Νοσοκομείο της Αμαλιάδας. Έχει μετατραπεί, όπως λέω και στην ερώτησή μου, σε διαμετακομιστικό κέντρο, διότι και μεγάλη έλλειψη ιατρών έχει –δεν έχει σε πολλές ειδικότητες γιατρό- και έχει έλλειψη υλικοτεχνικής υποδομής.

Όμως τελευταία, πέρα από τις ελλείψεις του νοσοκομείου, εφάνη μία, θα έλεγα, περίεργη, ιδιόρρυθμη και ιδιόμορφη συμπεριφορά, αντίληψη, νοοτροπία και τακτική της προέδρου του νοσοκομείου, η οποία προ καιρού εξέδωσε ένα έγγραφο, το οποίο θα σας το καταθέσω, κυρία Υφυπουργέ –δεν ξέρω αν το γνωρίζετε- και στο οποίο αναφέρει τα εξής: «Σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, στα νοσοκομεία Ε.Σ.Υ. υπηρετούν γιατροί κλάδου Ε.Σ.Υ. και ειδικευόμενοι. Οποιαδήποτε άλλη προσφορά υπηρεσίας από ιδιώτες γιατρούς δεν προβλέπεται από καμιά διάταξη νόμου. Κατόπιν τούτου, να φροντίσετε για την πιστή εφαρμογή των προαναφερομένων».

Δηλαδή, να φροντίσουν οι γιατροί να μη δέχονται την επίσκεψη ιδιώτη γιατρού στο νοσοκομείο ειδικότητας που δεν έχει το νοσοκομείο, προκειμένου να προσφέρει υπηρεσία στον άρρωστο.

Ευτυχώς, κυρία Υφυπουργέ, που οι γιατροί δεν μένουν πιστοί στην εφαρμογή αυτής της διάταξης της προέδρου, αλλά μένουν πιστοί στον όρκο που έδωσαν, στον όρκο του Ιπποκράτη, διότι αυτή η συμπεριφορά της προέδρου αντιβαίνει σε κάθε έννοια ιατρικής δεοντολογίας.

Εκείνο που έχω να σας πω είναι το εξής: Πρέπει να προσέξετε τον τομέα αυτό, διότι μπορεί να κινδυνεύσουν άρρωστοι. Ξεφύγετε –και τουλάχιστον δείχνετε ότι έχετε ξεφύγει- από την παλιά αντίληψη και νοοτροπία να βλέπετε τον ιδιωτικό τομέα ως εχθρό σας. Τώρα έχετε δεχθεί τον ιδιωτικό τομέα. Δεν πρέπει δηλαδή, στον τομέα της υγείας να βλέπετε τον ιδιωτικό τομέα κατ' αυτόν τον τρόπο, διότι θα κινδυνεύσουν ανθρώπινες ζωές και αν πάθει κάτι κάποιος άρρωστος, δεν ξέρω ποιος θα φέρει την ευθύνη. Θα τη φέρει το Υπουργείο ή θα τη φέρνει η πρόεδρος; Εκεί θα μπλεχθείτε.

Λοιπόν, σταματήστε αυτές τις συμπεριφορές μην εξαπλωθούν και στα άλλα νοσοκομεία με αποτέλεσμα να έχουμε αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία των αρρώστων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Η κυρία Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΣΠΥΡΑΚΗ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως είπα και στην πρωτολογία μου, δεν υπάρχει κανένα νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο να προβλέπει κανόνες λειτουργίας ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Φτιάξτε ένα νομοθετικό πλαίσιο.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΣΠΥΡΑΚΗ (Υφυπουργός Υγείας και Πρόνοιας): Να τελειώσω, κύριε Μελά;

Δεν υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο αυτήν τη στιγμή για να υπάρχουν πραγματικά οι σωστοί κανόνες και να γνωρίζει καθένας μέχρι πού φτάνουν τα όρια του. Επομένως, δεν είναι ανοικτό το σύστημα ώστε όποιος θέλει να καλεί κάποιον ιδιώτη γιατρό να βγάζει κάποια διάγνωση, όταν δεν υπάρχει αντίστοιχη ειδικότητα.

Υπάρχει μία σειρά διαδικασιών μέσα στο δημόσιο τομέα, οι οποίες ακολουθούνται. Επομένως, η πρόεδρος δεν έπραξε αντίθετα με το νόμο. Θα έλεγα ότι έπραξε σύμφωνα με το νόμο και γι' αυτό σας είπα ότι υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις που μέσα σε ένα ανθρωπιστικό πλαίσιο μπορεί κανείς να λειτουργήσει. Όταν όμως αυτές βάζουν προβληματισμούς ότι δεν αντιμετωπίζεται ο ασθενής ανθρωπιστικά, αλλά αντιμετωπίζεται –και το γνωρίζετε, κύριε Βουλευτά- πολλές φορές σαν ένα εργαλείο προσπόρισης χρημάτων και μόνο, αυτό θα πρέπει κανείς να το έχει, επίσης, υπόψη του.

Δεν αναφέρομαι σε καμία συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά είναι ένα θέμα, το οποίο δεν είναι τόσο εύκολο να απαντηθεί. Συμφωνώ ότι χρειάζεται νομοθετικό πλαίσιο, ο Υπουργός έχει αναγγείλει ότι το προετοιμάζει ούτως ώστε να μπουν κανόνες σε αυτές τις σχέσεις.

Ο ιδιωτικός τομέας δεν είναι εχθρός. Θα πρέπει να έρθει συμπληρωματικός στο Ε.Σ.Υ., αλλά με κανόνες, όχι με τον τρόπο που λειτουργεί σήμερα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Ως γιατρός δέχεστε αυτήν τη συμπεριφορά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ.

Νόμιζα ότι το αίτημα είναι να τοποθετηθεί νευρολόγος στο Νοσοκομείο Αμαλιάδας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Δεν είναι μόνο ο νευρολόγος, κύριε Πρόεδρε, είναι και άλλες ειδικότητες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Έχετε δίκιο και εσείς και η κυρία Υφυπουργός. Η αιτία είναι ότι υπάρχουν κενά. Σε ένα νοσοκομείο εκατό κλινών δεν μπορεί να μην υπάρχει νευρολόγος.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Δικαιοσύνης.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Τροποποίηση διατάξεων του Ποινικού Κώδικα και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας και άλλες διατάξεις για την προστασία του πολίτη από αξιόποινες πράξεις εγκληματικών οργανώσεων».

Δεν υπάρχει καμία νομοτεχνική ή άλλη παρατήρηση.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Δικαιοσύνης: «Τροποποίηση διατάξεων του Ποινικού Κώδικα και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας και άλλες διατάξεις για την προστασία του πολίτη από αξιόποινες πράξεις εγκληματικών οργανώσεων», έγινε δεκτό όπως έχει διανεμηθεί, σε μόνη συζήτηση κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολο κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Τροποποίηση διατάξεων του Ποινικού Κώδικα και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας και άλλες διατάξεις για την προστασία του πολίτη από αξιόποινες πράξεις εγκληματικών οργανώσεων

Άρθρο 1

1. Το άρθρο 187 του Ποινικού Κώδικα αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 187
Εγκληματική οργάνωση

1. Με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών τιμωρείται όποιος συγκροτεί ή εντάσσεται ως μέλος σε δομημένη και με διαρκή δράση ομάδα από τρία ή περισσότερα πρόσωπα (οργάνωση) και επιδιώκει τη διάπραξη περισσότερων κακουργημάτων που προβλέπονται στα άρθρα 207 (παραχάραξη), 208 (κυκλοφορία παραχαραγμένων νομισμάτων), 216 (πλαστογραφία), 218 (πλαστογραφία και κατάχρηση ενσήμων), 242 (ψευδής βεβαίωση, νόθευση), 264 (εμπρησμός), 265 (εμπρησμός σε δάση), 268 (πλημμύρα), 270 (έκρηξη), 272 (παραβάσεις σχετικές με τις εκρηκτικές ύλες), 277 (πρόκληση ναυαγίου), 279 (δηλητηρίαση πηγών και τροφίμων), 291 (διατάραξη της ασφάλειας σιδηροδρόμων, πλοίων και αεροσκαφών), 299 (ανθρωποκτονία με πρόθεση), 310 (βαριά σωματική βλάβη), 322 (αρπαγή), 323 (εμπόριο δούλων), 324 (αρπαγή ανηλίκων), 327 (ακούσια απαγωγή), 336 (βιασμός), 338 (κατάχρηση σε ασέλγεια), 339 (αποπλάνηση παιδιών), 374 (διακεκριμένες περιπτώσεις κλοπής), 375 (υπεξαίρεση), 380 (ληστεία), 385 (εκβίαση), 386 (απάτη), 386Α (απάτη με υπολογιστή), 404 (τοκογλυφία), όπως επίσης περισσότερων κακουργημάτων που προβλέπονται στη νομοθεσία περί ναρκωτικών, όπλων, εκρηκτικών υλών και προστασίας από υλικά που εκπέμπουν επιβλαβείς για τον άνθρωπο ακτινοβολίες.

2. Όποιος με απειλή ή χρήση βίας κατά δικαστικών λειτουργών, ανακριτικών ή δικαστικών υπαλλήλων, μαρτύρων, πραγματογνωμόνων και διερμηνέων ή με δωροδοκία των ίδιων προσώπων επιχειρεί να ματαιώσει την αποκάλυψη ή δίωξη και τιμωρία των πράξεων της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους.

3. Όποιος, εκτός από τις περιπτώσεις της παραγράφου 1, ενώνεται με άλλον για να διαπράξει κακούργημα (συμμορία), τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών. Με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών τιμωρείται ο υπαίτιος, αν η κατά το προηγούμενο εδάφιο ένωση έγινε για τη διάπραξη πλημμελήματος το οποίο τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και με το οποίο επιδιώκεται οικονομικό ή άλλο υλικό όφελος ή η προσβολή της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας ή της γενετήσιας ελευθερίας.

4. Η κατασκευή, προμήθεια ή κατοχή όπλων, εκρηκτικών υλών και χημικών ή βιολογικών υλικών ή υλικών που εκπέμπουν επιβλαβείς για τον άνθρωπο ακτινοβολίες προς εξυπηρέτηση των σκοπών της οργάνωσης της παραγράφου 1 ή της συμμορίας της παραγράφου 3 ή η επιδίωξη οικονομικού ή άλλου υλικού οφέλους των μελών τους συνιστούν επιβαρυντικές περιστάσεις. Η μη τέλεση οποιουδήποτε από τα επιδιωκόμενα εγκλήματα των παραγράφων 1 και 3 συνιστά ελαφρυντική περίσταση. Η απλή ψυχική συνέργεια στα εγκλήματα της συγκρότησης ή συμμετοχής κατά την παράγραφο 1 ή της συμμορίας κατά την παράγραφο 3 δεν τιμωρείται, εφόσον τα μέλη της οργάνωσης ή συμμορίας δεν επιδιώκουν οικονομικό ή άλλο υλικό όφελος.

5. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και όταν οι προβλεπόμενες σε αυτό αξιόποινες πράξεις τελέσθηκαν στην αλλοδαπή από ημεδαπό ή στρέφονταν κατά Έλληνα πολίτη ή κατά νομικού προσώπου που εδρεύει στην ημεδαπή ή κατά του Ελληνικού κράτους, ακόμη και αν αυτές δεν είναι αξιόποινες κατά τους νόμους της χώρας στην οποία τελέσθηκαν.»

2. Στο στοιχείο α' του άρθρου 1 του ν. 2331/1995, όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 16 του άρθρου 2 του ν. 2479/1997, με την παράγραφο 1 του άρθρου 6 του ν. 2515/1997, με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου έκτου του ν. 2656/1998 και με το άρθρο ένατο του ν. 2803/2000, προστίθεται εδάφιο ακγ' που έχει ως εξής:

«ακγ') Τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 187 του Ποινικού Κώδικα».

Άρθρο 2

Μετά το άρθρο 187 του Ποινικού Κώδικα προστίθεται άρθρο 187Α που έχει ως εξής:

«Άρθρο 187Α
Μέτρα επιείκειας

1. Αν κάποιος από τους υπαιτίους των πράξεων της συγκρότησης ή συμμετοχής σε οργάνωση ή της συμμορίας κατά τις παραγράφους 1 και 3 του άρθρου 187 καταστήσει δυνατή με αναγγελία στην αρχή την πρόληψη της διάπραξης ενός από τα σχεδιαζόμενα εγκλήματα ή με τον ίδιο τρόπο συμβάλλει ουσιωδώς στην εξάρθρωση της εγκληματικής οργάνωσης ή συμμορίας, απαλλάσσεται από την ποινή για τις πράξεις αυτές. Αν δεν έχει ακόμη ασκηθεί ποινική δίωξη, ο εισαγγελέας πλημμελειοδικών με αιτιολογημένη διάταξή του απέχει από την άσκηση της ποινικής δίωξης και υποβάλλει τη δικογραφία στον εισαγγελέα εφετών, που έχει τα δικαιώματα του άρθρου 43 παράγραφος 1 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

2. Αν στην περίπτωση της προηγούμενης παραγράφου ο υπαίτιος έχει τελέσει κάποιο από τα επιδιωκόμενα ε-γκλήματα των παραγράφων 1 και 3 του άρθρου 187, το δικαστήριο επιβάλλει σε αυτόν ποινή ελαττωμένη κατά το άρθρο 83.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις το δικαστήριο, εκτιμώντας όλες τις περιστάσεις και ιδίως την επικινδυνότητα της οργάνωσης ή συμμορίας, την έκταση της συμμετοχής του υπαιτίου σε αυτήν και το βαθμό της συμβολής του στην εξάρθρωσή της, μπορεί να διατάξει την αναστολή της εκτέλεσης της ποινής για τρία έως δέκα έτη, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των άρθρων 99 έως 104.

3. Για όποιον καταγγέλλει αξιόποινες πράξεις που τελέσθηκαν σε βάρος του από εγκληματική οργάνωση του άρθρου 187, ο εισαγγελέας πλημμελειοδικών, αν η καταγγελία πιθανολογείται βάσιμη, μπορεί, ύστερα από έ-γκριση του εισαγγελέα εφετών, να απόσχει προσωρινά από την ποινική δίωξη για παραβάσεις του νόμου περί αλλοδαπών και περί εκδιδομένων με αμοιβή προσώπων μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση για τις πράξεις που καταγγέλθηκαν. Αν η καταγγελία αποδειχθεί βάσιμη, η αποχή από την ποινική δίωξη γίνεται οριστική.

4. Η απέλαση αλλοδαπών που βρίσκονται παράνομα στη

χώρα και καταγγέλλουν αξιόποινες πράξεις που τελέσθηκαν από εγκληματική οργάνωση του άρθρου 187, μπορεί, με διάταξη του εισαγγελέα πλημμελειοδικών και έγκριση του εισαγγελέα εφετών, να αναστέλλεται μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση για τις πράξεις που καταγγέλθηκαν. Όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή της απέλασης χορηγείται στους αλλοδαπούς άδεια παραμονής κατά παρέκκλιση από την ισχύουσα νομοθεσία περί αλλοδαπών.»

Άρθρο 3

1. Το άρθρο 272 του Ποινικού Κώδικα αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 272
Παραβάσεις σχετικές με τις εκρηκτικές ύλες

1. Όποιος κατασκευάζει, προμηθεύεται ή κατέχει εκρηκτικές ύλες ή εκρηκτικές βόμβες με σκοπό να τις χρησιμοποιήσει για να προξενήσει κοινό κίνδυνο σε ξένα πράγματα ή κίνδυνο για άνθρωπο ή να τις παραχωρήσει σε άλλον για τέτοια χρήση, τιμωρείται με κάθειρξη.

2. Όποιος κατασκευάζει, προμηθεύεται, παραδίδει, παραλαμβάνει, φυλάσσει, αποκρύπτει ή μεταφέρει εκρηκτικές ύλες ή εκρηκτικές βόμβες, για τις οποίες γνωρίζει ότι προορίζονται για την εγκληματική χρήση της παραγράφου 1, τιμωρείται με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και όποιος, ενώ γνωρίζει ότι κάποιος άλλος έχει σκοπό να κάνει εγκληματική χρήση εκρηκτικών υλών ή εκρηκτικών βομβών της παραγράφου 1, τον καθοδηγεί με οποιονδήποτε τρόπο για την κατασκευή, χρήση, προμήθεια, παράδοση, μεταφορά ή φύλαξή τους.»

2. Το άρθρο 272Α του Ποινικού Κώδικα, που προστέθηκε με το άρθρο 2 του ν.δ. 364/1969, καταργείται.

Άρθρο 4

Η παράγραφος 5 του άρθρου 111 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 12 του ν. 1897/1990, αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Τα κακουργήματα της πειρατείας, τα κακουργήματα κατά της ασφάλειας της σιδηροδρομικής ή υδάτινης συγκοινωνίας ή της αεροπλοΐας που προβλέπονται στον Ποινικό Κώδικα ή σε ειδικούς ποινικούς νόμους, τα κακουργήματα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 187 του Ποινικού Κώδικα, καθώς και τα συναφή με αυτά πλημμελήματα και κακουργήματα, έστω και αν τα τελευταία τιμωρούνται βαρύτερα από τα ως άνω κύρια κακουργήματα.»

Άρθρο 5

Μετά το άρθρο 200 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας προστίθεται άρθρο 200Α ως εξής:

«Άρθρο 200Α
Ανάλυση D.N.A.

1. Όταν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι ένα πρόσωπο έχει τελέσει κακούργημα με χρήση βίας ή έγκλημα που στρέφεται κατά της γενετήσιας ελευθερίας ή πράξεις συγκρότησης ή συμμετοχής σε οργάνωση, κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 187 του Ποινικού Κώδικα, το αρμόδιο δικαστικό συμβούλιο μπορεί να διατάξει ανάλυση του δεοξυριβονουκλεϊκού οξέος (Deoxyribonucleic Acid –D.N.A.) προς το σκοπό της διαπίστωσης της ταυτότητας του δράστη του εγκλήματος αυτού. Η ανάλυση περιορίζεται αποκλειστικά στα δεδομένα που είναι απολύτως αναγκαία για τη διαπίστωση αυτή και διεξάγεται σε κρατικό ή πανεπιστημιακό εργαστήριο. Την ανάλυση του D.N.A. του κατηγορουμένου δικαιούται να ζητήσει ο ίδιος για την υπεράσπισή του.

2. Αν η κατά την προηγούμενη παράγραφο ανάλυση αποβεί θετική, το πόρισμά της κοινοποιείται στο πρόσωπο από το οποίο προέρχεται το γενετικό υλικό, που έχει δικαίωμα να ζητήσει επανάληψη της ανάλυσης. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των άρθρων 204 έως 208. Το δικαίωμα επανάληψης της ανάλυσης έχει και ο ανακριτής ή ο εισαγγελέας σε κάθε περίπτωση. Αν η ανάλυση αποβεί αρνητική, το γενετικό υλικό και τα γενετικά αποτυπώματα καταστρέφονται αμέσως, ενώ σε διαφορετική περίπτωση το μεν γενετικό υλικό καταστρέφεται αμέσως, τα δε γενετικά αποτυπώματα παραμένουν μόνο για τις ανάγκες της ποινικής δίκης στη δικογραφία.

3. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο καταστροφή διατάσσεται με βούλευμα του δικαστικού συμβουλίου που διέταξε την ανάλυση. Ειδικά την καταστροφή των γενετικών αποτυπωμάτων που παρέμειναν στη δικογραφία τη διατάσσει το Συμβούλιο Εφετών με βούλευμά του, αμέσως μετά την αμετάκλητη περάτωση της ποινικής δίκης. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η καταστροφή του γενετικού υλικού ή των γενετικών αποτυπωμάτων αναβάλλεται για τον απολύτως απαραίτητο χρόνο, αν το Συμβούλιο κρίνει με ειδική αιτιολογία ότι η διατήρησή τους είναι αναγκαία για τη διαλεύκανση και άλλων αξιόποινων πράξεων που προβλέπονται στην παράγραφο 1.

4. Αν διατάχθηκε κατά τις προηγούμενες παραγράφους η καταστροφή του γενετικού υλικού ή και των γενετικών αποτυπωμάτων, αυτή γίνεται με επιμέλεια του εισαγγελέα αμέσως μετά την κοινοποίηση του βουλεύματος σε αυτόν και πάντως μέσα στις επόμενες δέκα εργάσιμες ημέρες. Στην καταστροφή καλείται να παραστεί με συνήγορο και τεχνικό σύμβουλο το πρόσωπο από το οποίο λήφθηκε το γενετικό υλικό.»

Άρθρο 6

Μετά το άρθρο 253 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας προστίθεται άρθρο 253Α που έχει ως εξής:

«Άρθρο 253Α
Ανακριτικές πράξεις επί εγκληματικών οργανώσεων

1. Ειδικά για τις αξιόποινες πράξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 187 του Ποινικού Κώδικα η έρευνα μπορεί να συμπεριλάβει και τη διενέργεια:

α) ανακριτικής διείσδυσης, με την τήρηση των εγγυήσεων και τις διαδικασίες των επόμενων παραγράφων και όπως κατά τα λοιπά η διείσδυση προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 25Β του ν. 1729/1987 «Καταπολέμηση της διάδοσης των ναρκωτικών, προστασία των νέων και άλλες διατάξεις» όπως ισχύει, και στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν. 2713/1999 «Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων της Ελληνικής Αστυνομίας και άλλες διατάξεις», εφόσον η ανακριτική διείσδυση περιορίζεται στις πράξεις που είναι απολύτως αναγκαίες για τη διακρίβωση εγκλημάτων, την τέλεση των οποίων τα μέλη της οργάνωσης είχαν προαποφασίσει,

β) ελεγχόμενων μεταφορών, με την τήρηση των ίδιων εγγυήσεων και διαδικασίες, όπως κατά τα λοιπά οι μεταφορές αυτές προβλέπονται στο άρθρο 38 του ν. 2145/ 1993 «Ρύθμιση θεμάτων εκτελέσεων ποινών επιταχύνσεως και εκσυγχρονισμού των διαδικασιών απονομής της δικαιοσύνης και άλλων θεμάτων», όπως ισχύει,

γ) άρσης του απορρήτου, με την τήρηση των ίδιων εγγυήσεων και διαδικασίες, όπως κατά τα λοιπά η άρση αυτή προβλέπεται στα άρθρα 4 και 5 του ν. 2225/1994 «Για την προστασία της ελευθερίας της ανταπόκρισης και επικοινωνίας και άλλες διατάξεις»,

δ) καταγραφής δραστηριότητας ή άλλων γεγονότων εκτός κατοικίας με συσκευές ήχου ή εικόνας ή με άλλα ειδικά τεχνικά μέσα με την τήρηση των ίδιων εγγυήσεων και διαδικασίες, όπως κατά τα λοιπά η καταγραφή προβλέπεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 6 του παραπάνω ν. 2713/1999 και

ε) συσχέτισης ή συνδυασμού δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, με την τήρηση των ίδιων εγγυήσεων και διαδικασίες και υπό τους ουσιαστικούς όρους και προϋποθέσεις του ν. 2472/1997 «Προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.»

2. Οι ανακριτικές πράξεις της προηγούμενης παραγράφου διεξάγονται μόνο:

α) αν προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις ότι έχει τελεσθεί αξιόποινη πράξη των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 187 του Ποινικού Κώδικα και

β) αν η εξάρθρωση της εγκληματικής οργάνωσης είναι διαφορετικά αδύνατη ή ιδιαιτέρως δυσχερής.

3. Για τη διενέργεια των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 ανακριτικών πράξεων, καθώς και για το απολύτως αναγκαίο χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού αποφαίνεται με ειδικά αιτιολογημένο βούλευμά του το αρμόδιο δικαστικό συμβούλιο μετά από πρόταση του εισαγγελέα. Σε εξαιρετικά επείγουσες περιπτώσεις την έρευνα μπορεί να διατάξει ο εισαγγελέας ή ο ανακριτής. Στην περίπτωση αυτή ο εισαγγελέας ή ο ανακριτής είναι υποχρεωμένοι να εισαγάγουν το ζήτημα στο αρμόδιο δικαστικό συμβού-λιο μέσα σε προθεσμία τριών ημερών. Διαφορετικά η ισχύς της σχετικής διάταξης παύει αυτοδικαίως με τη λήξη της τριήμερης προθεσμίας.

4. Κάθε στοιχείο ή γνώση που αποκτήθηκε κατά τη διενέργεια των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 ανακριτικών πράξεων μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για τους λόγους που όρισε το δικαστικό συμβούλιο. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται τα στοιχεία αυτά ή οι αποκτηθείσες γνώσεις να χρησιμοποιηθούν για τη βεβαίωση εγκλήματος, τη σύλληψη δραστών και την εξάρθρωση άλλης εγκληματικής οργάνωσης, εφόσον το δικαστικό συμβούλιο αποφανθεί ειδικώς περί αυτού.

5. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και κατά τη διενέργεια των αντίστοιχων ερευνών που προβλέπονται σε ειδικούς ποινικούς νόμους των οποίων οι ρυθμίσεις εξακολουθούν να ισχύουν, εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις του παρόντος.»

Άρθρο 7
Περάτωση ανάκρισης

Η περάτωση της κύριας ανάκρισης για τα κακουργήματα του άρθρου 187 του Ποινικού Κώδικα κηρύσσεται από το Συμβούλιο Εφετών. Για το σκοπό αυτόν η δικογραφία διαβιβάζεται αμέσως μετά την τελευταία ανακριτική πράξη από τον εισαγγελέα πλημμελειοδικών στον εισαγγελέα εφετών, ο οποίος, αν κρίνει ότι η ανάκριση δεν χρειάζεται συμπλήρωση, την εισάγει με πρότασή του στο Συμβούλιο Εφετών, που αποφαίνεται αμετάκλητα ακόμη και για τα συναφή εγκλήματα, ανεξάρτητα από τη βαρύτητά τους, έστω και αν για κάποιο από αυτά προβλέπεται διαφορετικός τρόπος περάτωσης της ανάκρισης.

Άρθρο 8
Ευθύνη νομικών προσώπων και επιχειρήσεων

1. Αν κάποια από τις αξιόποινες πράξεις των άρθρων 1 και 2 του ν. 2331/1995 προσπορίσει άμεσο περιουσιακό όφελος σε νομικό πρόσωπο ή επιχείρηση και εφόσον ένα ή περισσότερα από τα πρόσωπα που ασκούν τη διοίκησή τους ή διαχειρίζονται υποθέσεις τους γνώριζε ότι το όφελος προέρχεται από τέτοια πράξη, επιβάλλονται στο νομικό πρόσωπο ή την επιχείρηση οι ακόλουθες κυρώσεις, σωρευτικά ή διαζευκτικά, με κοινή απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής του άρθρου 7 του ν. 2331/1995:

α) Διοικητικό πρόστιμο ίσο με το τριπλάσιο έως το δεκαπλάσιο του οφέλους.

β) Οριστική ή προσωρινή για χρονικό διάστημα από ένα μήνα έως δύο έτη αφαίρεση της άδειας λειτουργίας της επιχείρησης ή, αν τέτοια άδεια δεν προβλέπεται από το νόμο, απαγόρευση της άσκησης της επιχειρηματικής της δραστηριότητας.

γ) Οριστικός ή προσωρινός για το ίδιο χρονικό διάστημα αποκλεισμός της από δημόσιες παροχές ή ενισχύσεις ή από δημόσιους διαγωνισμούς.

Σε περίπτωση που το ακριβές ύψος του οφέλους για οποιονδήποτε λόγο δεν μπορεί να υπολογισθεί, επιβάλλεται πρόστιμο από δέκα εκατομμύρια (10.000.000) δραχμές ή 29.347,0286 ευρώ έως ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000) δραχμές ή 2.934.702,8613 ευρώ. Τα ποσά αυτά μπορεί να αναπροσαρμόζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης.

2. Εφόσον τα κατά την προηγούμενη παράγραφο πρόσωπα αγνοούσαν από αμέλεια την προέλευση του οφέλους, επιβάλλεται υπό τις αυτές κατά τα λοιπά προϋποθέσεις, σωρευτικά ή διαζευκτικά, διοικητικό πρόστιμο έως το διπλάσιο του οφέλους ή προσωρινός αποκλεισμός έως έξι μήνες από δημόσιες παροχές ή ενισχύσεις ή δημόσιους διαγωνισμούς.

3. Για τη σωρευτική ή διαζευκτική επιβολή των κυρώσεων που προβλέπονται στις προηγούμενες παραγράφους και για την επιμέτρηση των κυρώσεων λαμβάνονται υπόψη ιδίως η βαρύτητα της παράβασης και της υπαιτιότητας, η οικονομική επιφάνεια του νομικού προσώπου ή της επιχείρησης και οι περιστάσεις της συγκεκριμένης περίπτωσης.

Άρθρο 9
Προστασία μαρτύρων

1. Κατά την ποινική διαδικασία για τις πράξεις της συγκρότησης ή συμμετοχής σε οργάνωση της παραγράφου 1 του άρθρου 187 του Ποινικού Κώδικα και για συναφείς πράξεις μπορεί να λαμβάνονται μέτρα για την αποτελεσματική προστασία από πιθανή εκδίκηση ή εκφοβισμό των ουσιωδών μαρτύρων, των προσώπων που κατά το άρθρο 187Α του Ποινικού Κώδικα βοηθούν στην αποκάλυψη εγκληματικών δραστηριοτήτων ή και των οικείων τους.

2. Μέτρα προστασίας είναι η φύλαξη με κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό της αστυνομίας, η κατάθεση με χρήση ηλεκτρονικών μέσων ηχητικής και οπτικής ή μόνο ηχητικής μετάδοσής της, η μη αναγραφή στην έκθεση εξέτασης του ονόματος, του τόπου γέννησης, κατοικίας και εργασίας, του επαγγέλματος και της ηλικίας, που διατάσσονται με αιτιολογημένη διάταξη του αρμόδιου εισαγγελέα πλημμελειοδικών, η μεταβολή των στοιχείων ταυτότητας, καθώς και η μετάθεση ή μετάταξη ή απόσπαση για αόριστο χρονικό διάστημα, με δυνατότητα ανάκλησής της, των δημοσίων υπαλλήλων, που αποφασίζονται κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις από τους αρμόδιους Υπουργούς ύστερα από εισήγηση του αρμόδιου εισαγγελέα πλημμελειοδικών. Η υπουργική απόφαση μπορεί να προβλέπει τη μη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθώς και άλλους τρόπους διασφάλισης της μυστικότητας της πράξης. Τα μέτρα προστασίας λαμβάνονται με τη σύμφωνη γνώμη του μάρτυρα, δεν περιορίζουν την ατομική ελευθερία του πέρα από το αναγκαίο για την ασφάλειά του μέτρο και διακόπτονται αν ο μάρτυρας το ζητήσει εγγράφως ή δεν συνεργάζεται για την επιτυχία τους.

3. Κατά τη διαδικασία στο ακροατήριο, ο μάρτυρας του οποίου δεν αποκαλύφθηκαν τα στοιχεία ταυτότητας, καλείται με το όνομα που αναφέρεται στην έκθεση εξέτασής του, εκτός αν ζητηθεί από τον εισαγγελέα ή από ένα διάδικο η αποκάλυψη του πραγματικού ονόματος, οπότε το δικαστήριο διατάσσει την αποκάλυψη. Την αποκάλυψη μπορεί να διατάξει το δικαστήριο και αυτεπαγγέλτως. Σε κάθε περίπτωση το δικαστήριο μπορεί να διατάξει όσα ορίζονται στο άρθρο 354 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

4. Αν δεν έχουν αποκαλυφθεί τα στοιχεία ταυτότητας του μάρτυρα, μόνη η κατάθεσή του δεν είναι αρκετή για την καταδίκη του κατηγορουμένου.

Άρθρο 10
Προστασία άλλων προσώπων

1. Με διάταξη του αρμόδιου εισαγγελέα εφετών μέτρα φύλαξης διατάσσονται για τον εισαγγελέα, τον ανακριτή και τους δικαστές της υπόθεσης, όταν πρόκειται για κακουργήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 9 του παρόντος. Κατά την προφορική απαγγελία στο ακροατήριο και κατά την κατάρτιση των αποφάσεων των ποινικών δικαστηρίων, τα ονό-

ματα των δικαστών σε περίπτωση μειοψηφίας παραμένουν μυστικά.

2. Με διάταξη του αρμόδιου εισαγγελέα πλημμελειοδικών μέτρα προστασίας για την αποτροπή κινδύνου εκδίκησης λαμβάνονται για τους κρατουμένους που προβαίνουν σε σημαντικές ως προς τη δράση εγκληματικής οργάνωσης αποκαλύψεις. Τέτοια μέτρα είναι ιδίως η κράτησή τους χωριστά από άλλους κρατουμένους, η μεταφορά τους με χωριστό όχημα και ασφαλή συνοδεία και η φύλαξή τους κατά τη διάρκεια των αδειών τους.

Άρθρο 11
Προανακριτικό έργο σε υποθέσεις ναρκωτικών

1. Η προανάκριση και η προκαταρκτική εξέταση που ενεργείται από τις Υπηρεσίες Δίωξης Ναρκωτικών της Διεύθυνσης Ασφάλειας των Γενικών Αστυνομικών Διευθύνσεων Αττικής και Θεσσαλονίκης τελεί, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 33, 34 και 35 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, υπό την εποπτεία και καθοδήγηση του Εισαγγελέα Εφετών Αθηνών και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, η οποία ασκείται από έναν εκ των υφισταμένων του εισαγγελέων ή αντεισαγγελέων εφετών που ορίζεται από αυτόν.

2. Ο ανωτέρω εισαγγελικός λειτουργός ενημερώνεται για όλες τις πληροφορίες και καταγγελίες που περιέρχονται στις υπηρεσίες της προηγούμενης παραγράφου και αφορούν τη διάπραξη εγκλημάτων, τα οποία προβλέπονται στη νομοθεσία περί ναρκωτικών, δυνάμενος πέρα από τα προαναφερόμενα καθήκοντά του να παραγγέλλει ή να ενεργεί ο ίδιος, κατά την κρίση του, προανάκριση ή προκαταρκτική εξέταση για τα παραπάνω εγκλήματα. Στις περιπτώσεις αυτές η σχηματιζόμενη δικογραφία διαβιβάζεται μετά την περάτωσή της στον αρμόδιο για την ποινική δίωξη εισαγγελέα.

Άρθρο 12

Κατά παρέκκλιση από τη διάταξη του εδαφίου γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 2236/1994, όπως αυτή ισχύει μετά την αντικατάστασή της από την παράγραφο 2 του άρθρου 8 του ν. 2721/1999 (ΦΕΚ 112 Α'), η δεύ-τερη φάση εκπαίδευσης των σπουδαστών της Εθνικής Σχολής Δικαστών, οι οποίοι προέρχονται από το διαγωνισμό του έτους 1999 (προκήρυξη του Υπουργού Δικαιοσύνης με αριθ. 73819 οικ/9.7.1999) λήγει την 31η Αυγούστου 2001.

Άρθρο 13

Προκειμένου να καταστεί η Ελλάδα μέλος της Ακαδημίας Ευρωπαϊκού Δικαίου της Τρίερ (Γερμανία), θα καταβληθεί στην εν λόγω Ακαδημία συνολικά το ποσό των 50.000 ΕΥΡΩ, κατά τα έτη 2002 και 2003. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης και του Αναπληρωτή Υπουργού Εξωτερικών διορίζεται ο Έλληνας εκπρόσωπος στο Διοικητικό Συμβούλιο της Ακαδημίας. Οι σχετικές δαπάνες και αποζημίωση του εκπροσώπου βαρύνουν την Ακαδημία. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης και του Αναπληρωτή Υπουργού Εξωτερικών είναι δυνατόν να καταβληθούν περαιτέρω εισφορές στην εν λόγω Ακαδημία μετά το έτος 2003.

Άρθρο 14

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Εθνικής 'Αμυνας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Επαγγελματίες Οπλίτες και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Υπουργείου Εξωτερικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ του Βασιλείου του Βελγίου, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Αυστριακής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Σουηδίας - Συμβαλλομένων Μερών της Συμφωνίας και της Σύμβασης Σένγκεν- και της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας σχετικά με την κατάργηση των ελέγχων προσώπων στα κοινά σύνορα μετά των δηλώσεων των Μερών».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό , δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών: «Κύρωση της Συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ του Βασιλείου του Βελγίου, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Αυστριακής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Σουηδίας-Συμβαλλομένων Μερών της Συμφωνίας και της Σύμβασης Σένγκεν- και της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας σχετικά με την κατάργηση των ελέγχων προσώπων στα κοινά σύνορα μετά των δηλώσεων των Μερών», έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, επί των άρθρων και του συνόλου κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ του Βασιλεί - ου του Βελγίου, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμα - νίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Ιταλι - κής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, της Πορτογα - λικής Δημοκρατίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Αυστρια - κής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Σουηδίας-Συμβαλλομένων Μερών της Συμφωνίας και της Σύμβασης Σένγκεν- και της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας σχετικά με την κατάργηση των ελέγχων προσώπων στα κοινά σύνορα μετά των δηλώσεων των Μερών»

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η Συμφωνία μεταξύ του Βασιλείου του Βελγίου, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Αυστριακής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Σουηδίας – Συμβαλλόμενων Μερών της Συμφωνίας και της Σύμβασης Σένγκεν – και της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας σχετικά με την κατάργηση των ελέγχων προσώπων στα κοινά σύνορα μετά των δηλώσεων των Μερών, που υπογράφηκε στο Λουξεμβούργο στις 19 Δεκεμβρίου 1996, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο

στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μεταξύ του Βασιλείου του Βελγίου, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, του Βασιλείου των κάτω Χωρών, της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Αυστριακής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Σουηδίας – Συμβαλλόμενων Μερών της Συμφωνίας και της Σύμβασης Σένγκεν – και της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας, σχετικά με την κατάργηση των ελέγχων προσώπων στα κοινά σύνορα

Το Βασίλειο του Βελγίου, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Γαλλική Δημοκρατία, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Ιταλική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Ισπανίας, η Πορτογαλική Δημοκρατία, η Ελληνική Δημοκρατία, η Αυστριακή Δημοκρατία, το Βασίλειο της Δανίας, η Φινλανδική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Σουηδίας, η Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας, εφεξής καλούμενα «τα Μέρη»:

ΒΑΣΙΖΟΜΕΝΑ στη Συμφωνία μεταξύ των Κυβερνήσεων των κρατών της Οικονομικής Ένωσης Benelux, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της Γαλλικής Δημοκρατίας σχετικά με τη σταδιακή κατάργηση των ελέγχων στα κοινά σύνορα, η οποία υπεγράφη στο Σένγκεν στις 14 Ιουνίου 1985, εφεξής καλούμενη «η Συμφωνία Σένγκεν», και τη Σύμβαση εφαρμογής της εν λόγω Συμφωνίας η οποία υπεγράφη στο Σένγκεν στις 19 Ιουνίου 1990, εφεξής καλούμενη «η Σύμβαση Σένγκεν», όπως αυτές τροποποιήθηκαν από τα Πρωτόκολλα και τις Συμφωνίες προσχώρησης της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Αυστριακής Δημοκρατίας, και του Βασιλείου της Δανίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σουηδίας, οι οποίες υπεγράφησαν στις 27 Νοεμβρίου 1990, 25 Ιουνίου 1991, 6 Νοεμβρίου 1992, 28 Απριλίου 1995 και 19 Δεκεμβρίου 1996 αντίστοιχα.

ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ

στο Πρωτόκολλο της 22ας Μαΐου 1954 περί απαλλαγής των υπηκόων της Δανίας, της Φινλανδίας, της Ισλανδίας, της Νορβηγίας και της Σουηδίας από την υποχρέωση να διαθέτουν διαβατήριο ή άδεια παραμονής όταν κατοικούν σε βόρεια και σκανδιναβική χώρα διαφορετική από τη δική τους και στη Σύμβαση που υπεγράφη στην Κοπεγχάγη στις 12 Ιουλίου 1957 από τη Δανία, τη Φινλανδία, την Ισλανδία, τη Νορβηγία και τη Σουηδία για τον έλεγχο των διαβατηρίων, εφεξής καλούμενα «η Ένωση βορείων και σκανδιναβικών κρατών για τους ελέγχους διαβατηρίων»·

στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) της 2ας Μαΐου 1992 και εκτιμώντας ότι τα Μέρη αυτής είναι αποφασισμένα, μεταξύ άλλων, να υλοποιήσουν κατά τον πληρέστερο δυνατό τρόπο την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων στο σύνολο του Ε.Ο.Χ.·

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ

τη συνημμένη στη Συμφωνία για τον Ε.Ο.Χ. δήλωση των Κυβερνήσεων των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) – η οποία εγκρίθηκε στο Πόρτο κατά τη σύνοδο της 2ας Μαΐου 1992 – για τη βελτίωση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τα κράτη της ΕΖΕΣ, με την επιφύλαξη πρακτικών λεπτομερειών που καθορίζονται στα κατάλληλα fora, συνεργάζονται για τη διευκόλυνση των ελέγχων που ασκούνται στους υπηκόους τους και τα μέλη της οικογένειάς τους, στα σύνορα μεταξύ των εδαφών τους·

ότι η Συμφωνία Σένγκεν, η Σύμβαση Σένγκεν και η Ένωση βορείων και σκανδιναβικών κρατών για τους ελέγχους διαβατηρίων προβλέπουν την μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών κατάργηση των ελέγχων προσώπων στα κοινά σύνορα·

ότι το Βασίλειο της Δανίας, η Φινλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Σουηδίας – κράτη - μέλη της ΕΕ – έχουν υπογράψει τα πρωτόκολλα προσχώρησης στη Συμφωνία Σένγκεν και τις Συμφωνίες προσχώρησης στη Σύμβαση Σένγκεν στις δεκαεννέα Δεκεμβρίου χίλια εννιακόσια ενενήντα έξι στο Λουξεμβούργο·

ότι τα Μέρη της Σύμβασης Σένγκεν οφείλουν να είναι μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ότι ενόσω η Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας δεν είναι μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δεν μπορούν να προσχωρήσουν στη Σύμβαση Σένγκεν·

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να συμβάλλουν στην κατάργηση των ελέγχων για την κυκλοφορία των προσώπων στα κοινά σύνορα των Μερών και εκτιμώντας ότι η εν λόγω συνεργασία περιλαμβάνει τα αναγκαία αντισταθμιστικά μέτρα· ότι προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός είναι σκόπιμη η σύναψη συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ των Μερών·

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ

ότι η παρούσα Συμφωνία δεν εφαρμόζεται στα εμπορεύματα· ότι τα εμπορεύματα καλύπτονται από τη Συμφωνία για τον ΕΟΧ· ότι τα μέτρα που αποσκοπούν στη ρύθμιση των ελέγχων χειραποσκευών πρέπει να αναζητηθούν στο περιθώριο της παρούσας Συμφωνίας·

ότι η επέκταση στην Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας ορισμένων διατάξεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή διατάξεων που υιοθετήθηκαν στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι οποίες υποκαθιστούν διατάξεις της Σύμβασης Σένγκεν μπορεί να ενέχει την ανάγκη σύναψης διακανονισμών μεταξύ της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης· ότι θα πρέπει να προβλεφθούν, ενδεχομένως, μεταβατικά μέτρα·

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Η Συμφωνία Σένγκεν, η Σύμβαση Σένγκεν, συμπεριλαμβανομένης της Τελικής Πράξεως, των Πρωτοκόλλων και των κοινών δηλώσεων που επισυνάπτονται στη Σύμβαση Σένγκεν, οι αποφάσεις που έλαβε και οι δηλώσεις οι οποίες έχουν γίνει από την Εκτελεστική Επιτροπή ή εξ ονόματός της, δυνάμει των διατάξεων της Σύμβασης Σένγκεν, καθώς και οι Συμφωνίες που έχουν συναφθεί σε σχέση με τη Σύμβαση Σένγκεν, εφαρμόζονται από όλα τα Μέρη στην παρούσα Συμφωνία, εκτός αν άλλως ορίζεται σε αυτήν. Στο παράρτημα περιλαμβάνεται κατάλογος των εν ισχύι διατάξεων κατά την ημερομηνία της υπογραφής της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2

1. Η Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας συμμετέχουν σε όλες τις συνόδους της Εκτελεστικής Επιτροπής και τις συνεδριάσεις της Κοινής Αρχής Ελέγχου, της Κεντρικής Ομάδας καθώς και όλων των λοιπών ομάδων εργασίας οι οποίες έχουν συγκροτηθεί εν όψει της προετοιμασίας των αποφάσεων ή άλλων εργασιών.

2. Η Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας μπορούν να διατυπώνουν τις απόψεις και τις ανησυχίες τους και να υποβάλλουν τις προτάσεις τους, αλλά δεν λαμβάνουν μέρος στις ψηφοφορίες.

3. Τα κράτη - μέρη στη Σύμβαση Σένγκεν προβαίνουν σε ανταλλαγή απόψεων με την Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας σχετικά με θέματα που συζητούνται στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σχετίζονται με την παρούσα Συμφωνία.

Άρθρο 3

1. Η Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας αποφασίζουν με πλήρη ανεξαρτησία αν αποδέχονται:

α. τις αποφάσεις που έλαβε και τις δηλώσεις οι οποίες έχουν γίνει από την Εκτελεστική Επιτροπή ή εξ ονόματός της,

β. τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου για τις οποίες η Εκτελεστική Επιτροπή διαπίστωσε ότι καθιστούν μη εφαρμόσιμες κάποιες διατάξεις της Σύμβασης Σένγκεν δυνάμει του άρθρου 134,

γ. τις διατάξεις που υιοθέτησαν τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις οποίες η Εκτελεστική Επιτροπή διαπίστωσε ότι υποκαθιστούν διατάξεις της Σύμβασης Σένγκεν δυνάμει του άρθρου 142. 1,

δ. τις τροποποιήσεις της Σύμβασης Σένγκεν κατά τα άρθρα 141 ή 142. 2,

ε. τις συμφωνίες που ενδεχομένως συναφθούν μεταξύ του συνόλου των κρατών - μερών στη Σύμβαση Σένγκεν και τρίτων κρατών,

οι οποίες θα αρχίσουν να ισχύουν μετά την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας Συμφωνίας.

Οι διαπιστώσεις που αναφέρονται στα ανωτέρω σημεία 1.β. και 1.γ. αποτελούν αποφάσεις της Εκτελεστικής Επιτροπής υπό την έννοια του άρθρου 132.2 της Σύμβασης Σένγκεν. Η Εκτελεστική Επιτροπή καθορίζει μεταξύ των διατάξεων που αναφέρονται στα ανωτέρω σημεία 1.β και 1.γ εκείνες οι οποίες θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο διακανονισμών μεταξύ της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε περίπτωση που ο στόχος της ταυτόχρονης έναρξης ισχύος των διακανονισμών αυτών και των ως άνω υποκατάστατων διατάξεων δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί, η Εκτελεστική Επιτροπή εκδίδει τις τυχόν αναγκαίες μεταβατικές διατάξεις, εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων της.

2. Η αποδοχή από την Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας των προβλεπόμενων στην παράγραφο 1 διατάξεων δημιουργεί υποχρεώσεις και δικαιώματα μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών. Η Εκτελεστική Επιτροπή λαμβάνει γνώση της εν λόγω αποδοχής και την καταχωρεί στα πρακτικά της συνόδου της.

3. Εάν η ημερήσια διάταξη συνόδου της Εκτελεστικής Επιτροπής προβλέπει την έγκριση απόφασης βάσει της παραγράφου 1 επί της οποίας, από τις συζητήσεις στις ομάδες εργασίας, κατόπιν δε στην Κεντρική Ομάδα, αναμένεται ότι η Ισλανδική Δημοκρατία και/ή το Βασίλειο της Νορβηγίας δεν θα είναι σε θέση να συμφωνήσουν, οι δύο εν λόγω χώρες θα έχουν την ευκαιρία να εξηγήσουν τις θέσεις τους στην Εκτελεστική Επιτροπή. Η Εκτελεστική Επιτροπή λαμβάνει τη σχετική απόφαση μόνον αφού θα έχει εξετάσει ρητώς τη θέση της Ισλανδικής Δημοκρατίας και/ή του Βασιλείου της Νορβηγίας.

Άρθρο 4

Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν εμποδίζουν τη συνεργασία στο πλαίσιο της Ένωσης βορείων και σκανδιναβικών κρατών για τους ελέγχους διαβατηρίων, στο βαθμό που η συνεργασία αυτή δεν αντίκειται ούτε παρεμποδίζει την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5

Η παρούσα Συμφωνία δεν εφαρμόζεται στις νήσους Svalbard (Spitzberg).

Άρθρο 6

Το άρθρο 2 παράγραφος 4 και ο τίτλος V της Σύμβασης Σένγκεν δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7

1. Η Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας ανακοινώνουν κατά την υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας:

- το όργανα που αναφέρονται στο άρθρο 40.4 της Σύμβασης Σένγκεν·
- την αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 40.5 της Σύμβασης Σένγκεν·
- το Υπουργείο που αναφέρεται στο άρθρο 65.2 της Σύμβασης Σένγκεν.

2. Κατά την ίδια χρονική στιγμή, το Βασίλειο της Νορβηγίας ανακοινώνει:

- τα όργανα που αναφέρονται στο άρθρο 41.7 της Σύμβασης Σένγκεν,
- επίσης τα όργανα, υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται υπό τις ανάλογες διμερείς συμφωνίες κατά το άρθρο 41 παράγραφος 10 της Σύμβασης Σένγκεν, σε ό,τι αφορά τις αρμοδιότητές τους για την παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, το εμπόριο όπλων και εκρηκτικών και την παράνομη μεταφορά τοξικών και βλαβερών αποβλήτων.

3. Οι ανακοινώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 και 2 απευθύνονται στην Κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, θεματοφύλακα της παρούσας Συμφωνίας, η οποία ενημερώνει σχετικά τα λοιπά Συμβαλλόμενα Μέρη. Το ίδιο ισχύει για τροποποιήσεις οι οποίες επέρχονται σε ό,τι αφορά τον ορισμό των οργάνων, αρχών και υπουργείων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και 2.

Άρθρο 8

Η παρούσα Συμφωνία υπόκειται σε κύρωση, έγκριση ή αποδοχή. Τα έγγραφα επικυρώσεως, έγκρισης ή αποδοχής κατατίθενται στην Κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου η οποία ανακοινώνει την κατάθεση σε όλα τα Μέρη.

Άρθρο 9

1. Η έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας εξαρτάται από:

α. την κατάθεση εγγράφου επικύρωσης, έγκρισης ή αποδοχής από όλα τα Μέρη στην παρούσα Συμφωνία·

β. την έναρξη ισχύος των συμφωνιών προσχωρήσεως του Βασιλείου της Δανίας, της Φινλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σουηδίας στη Σύμβαση Σένγκεν·

γ. την έναρξη ισχύος των ειδικών συμφωνιών με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα οι οποίες απαιτούνται δυνάμει αποφάσεως της Εκτελεστικής Επιτροπής για την υιοθέτηση από την Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας των διατάξεων της Κοινότητας οι οποίες έχουν καταστήσει μη εφαρμόσιμες διατάξεις της Σύμβασης Σένγκεν κατά την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας Συμφωνίας δυνάμει του άρθρου 134·

δ. την έναρξη ισχύος των ειδικών συμφωνιών με τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης οι οποίες απαι-τούνται δυνάμει αποφάσεως της Εκτελεστικής Επιτροπής για την υιοθέτηση από την Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας των διατάξεων της Ένωσης οι οποίες υποκατέστησαν διατάξεις της Σύμβασης Σένγκεν κατά την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας Συμφωνίας δυνάμει του άρθρου 142 παράγραφος 1·

ε. την έναρξη ισχύος ειδικών συμφωνιών με τα τρίτα κράτη οι οποίες απαιτούνται δυνάμει αποφάσεως της Εκτελεστικής Επιτροπής για την υιοθέτηση από την Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας διατάξεων των διακανονισμών που έχουν συναφθεί μεταξύ των κρατών - μερών στη Σύμβαση Σένγκεν και των τρίτων κρατών κατά την ημερομηνία υπογραφής της πα- ρούσας Συμφωνίας.

2. Η Εκτελεστική Επιτροπή θα βεβαιωθεί ότι πληρούνται οι όροι για την έναρξη ισχύος και θα ενημερώσει σχετικά την Κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου ως

θεματοφύλακα. Η παρούσα Συμφωνία θα αρχίσει να ισχύει την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα που ακολουθεί την κατάθεση του τελευταίου εγγράφου επικύρωσης, έγκρισης ή αποδοχής με την επιφύλαξη ότι οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στα σημεία β', γ', δ' και ε' της ανωτέρω παραγράφου 1 έχουν εκπληρωθεί. Η Κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου θα ενημερώσει όλα τα Μέρη για την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος.

3. Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ μεταξύ των κρατών για τα οποία έχει τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση Σένγκεν και της Ισλανδικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας όταν θα πληρούνται σε όλα αυτά τα κράτη οι προαπαιτούμενοι όροι για την εφαρμογή της Σύμβασης Σένγκεν και όταν οι έλεγχοι στα εξωτερικά σύνορα θα αποτελούν πραγματικότητα.

Άρθρο 10

1. Σε περίπτωση σοβαρής διαφωνίας μεταξύ της Ισλανδικής Δημοκρατίας και/ή του Βασιλείου της Νορβηγίας αφ' ενός, και των λοιπών Μερών στην παρούσα Συμφωνία αφ' ετέρου, η τελευταία μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο καταγγελίας εκ μέρους των κρατών - μερών στη Σύμβαση Σένγκεν ενεργούντων ως σύνολο, και από την Ισλανδική Δημοκρατία και/ή το Βασίλειο της Νορβηγίας ενεργώντας η καθεμία για λογαριασμό της.

2. Αν η Ισλανδική Δημοκρατία και/ή το Βασίλειο της Νορβηγίας δεν αποδεχθούν μία απόφαση κατά το άρθρο 3 παράγραφος 1, τούτο ισοδυναμεί με καταγγελία και η Προεδρία της Εκτελεστικής Επιτροπής ανακοινώνει την απόφαση αυτή εντός τριάντα (30) ημερών στην Κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου η οποία ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα Μέρη. Η Ισλανδική Δημοκρατία και/ή το Βασίλειο της Νορβηγίας παύουν να είναι Μέρη στην παρούσα Συμφωνία έξι μήνες μετά την εν λόγω ανακοίνωση.

3. Η παρούσα Συμφωνία τερματίζεται όταν η Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας ή όταν τα Μέρη στη Σύμβαση Σένγκεν παύσουν να είναι μέρη αυτής.

4. Οι συνέπειες της καταγγελίας της παρούσας Συμφωνίας θα αποτελέσουν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των λοιπών Μερών και του καταγγέλλοντος Μέρους. Ελλείψει συμφωνίας, η Εκτελεστική Επιτροπή λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα, εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων της.

Εις πίστωση των ανωτέρω, οι κάτωθι πληρεξούσιοι δεόντως εξουσιοδοτημένοι προς το σκοπό αυτόν υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις δεκαεννέα Δεκεμβρίου χίλια εννιακόσια ενενήντα έξι, σε ένα μόνο αντίτυπο στη γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, ισλανδική, ισπανική, ιταλική, νορβηγική, ολλανδική, πορτογαλική, σουηδική και φινλανδική γλώσσα, τα δε δώδεκα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά· κατατίθενται στο αρχείο της Κυβερνήσεως του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, που διαβιβάζει επικυρωμένο ακριβές αντίγραφο σε καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου του Βελγίου,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου των Κάτω Χωρών,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Ιταλικής Δημοκρατίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Ισπανίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Πορτογαλικής Δημοκρατίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Αυστριακής Δημοκρατίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Δανίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Φινλανδικής Δημοκρατίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Σουηδίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση της Ισλανδικής Δημοκρατίας,
(υπογραφή)
Για την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Νορβηγίας,
(υπογραφή)

Δήλωση των Μερών στη Σύμβαση Σένγκεν

Μετά από καταγγελία της παρούσας Συμφωνίας ή σε περίπτωση που αυτή λήξει κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 2 της εν λόγω Συμφωνίας, οι έλεγχοι προσώπων στα σύνορα με το οικείο κράτος ή κράτη θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Σένγκεν.

Δήλωση της Ισλανδικής Δημοκοατίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας

1. Οι επιφυλάξεις που έχουν διατυπωθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης περί καταστολής της τρομοκρατίας δεν εφαρμόζονται στον τομέα της έκδοσης μεταξύ των υπογραφόντων την παρούσα Συμφωνία κρατών.

2. Η Ισλανδική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Νορβηγίας δηλώνουν ότι δεν θα επικαλούνται σε σχέση με τα λοιπά κράτη - μέλη Σένγκεν που εξασφαλίζουν ίση μεταχείριση τις δηλώσεις τις οποίες έκαναν στα πλαίσια του άρθρου 6, παράγραφος 1, της Ευρωπαϊκής Σύμβασης περί εκδόσεως ως λόγο άρνησης της εκδόσεως κατοίκων μη βορείων και σκανδιναβικών κρατών.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχιζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 9 αυτής."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Του ιδίου Υπουργείου.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Προσθέτου Πρωτοκόλλου για τα προνόμια και τις ασυλίεςς του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας του Ευξείνου Πόντου (Ο.Σ.Ε.Π.)».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Του αυτού Υπουργείου.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Μνημονίου Ελληνο-Τσεχικής συνεργασίας για την οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Υπουργείου Οικονομικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Πρωτοκόλλου μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας περί τροποποιήσεων της Σύμβασης για την αποφυγή της διπλής φορολογίας σχετικά με φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Κύρωση του Πρωτοκόλλου μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας περί τροποποιήσεων της Σύμβασης για την αποφυγή της διπλής φορολογίας σχετικά με φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου», έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, επί των άρθρων και του συνόλου κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Κύρωση του Πρωτοκόλλου μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας περί τροποποιήσεων της Σύμβασης για την αποφυγή της διπλής φορολογίας σχετικά με φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στη Φιλιππούπολη, στις 18 Ιουλίου 2000, μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας περί τροποποιήσεων της Σύμβασης για την αποφυγή της διπλής φορολογίας σχετικά με φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου, η οποία κυρώθηκε με το ν. 2255/1994 (ΦΕΚ 195 Α'), του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ
ΠΕΡΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ
ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΦΟΡΟΥΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η Ελληνική Δημοκρατία και η Δημοκρατία της Βουλγαρίας,
Στο εξής αναφερόμενες ως «τα Συμβαλλόμενα Κράτη»,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι είναι απαραίτητο να τροποποιήσουν τη Σύμβαση μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για την αποφυγή της διπλής φορολογίας σχετικά με φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου, η οποία υπεγράφη στην Αθήνα, στις 15 Φεβρουαρίου 1991, στο εξής αναφερόμενη ως η «Σύμβαση»,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να θέσουν σε ισχύ τη Σύμβαση το ταχύτερο δυνατό,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

Άρθρο 1

Άρθρο 2 της Σύμβασης με τίτλο «ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΟΙ»: το εδάφιο β' της παραγράφου 3 τροποποιείται ως εξής:
«(β) Στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας:
(i) ο φόρος εισοδήματος φυσικών προσώπων
(ii) ο φόρος εισοδήματος εταιριών
(iii) ο φόρος ακίνητης περιουσίας
(στο εξής αναφερόμενος ως «ο βουλγαρικός φόρος»).»

Άρθρο 2

Άρθρο 3 της Σύμβασης με τίτλο «ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ»: το εδάφιο ζ' της παραγράφου 1 τροποποιείται ως εξής:
«(ζ) Ο όρος «διεθνής επικοινωνία» σημαίνει κάθε μεταφορά με αεροσκάφος ή όχημα οδικών μεταφορών, το οποίο εκμεταλλεύεται μία επιχείρηση η οποία έχει την έδρα της πραγματικής διοίκησής της σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος, ή με πλοίο που έχει νηολογηθεί σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος ή έχει εφοδιασθεί με έγγραφα από αυτό το Συμβαλλόμενο Κράτος, εκτός αν η εκμετάλλευση του πλοίου, αεροσκάφους ή οχήματος οδικών μεταφορών γίνεται αποκλειστικά σε διαδρομές μεταξύ τόπων του άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους.»

Άρθρο 3

Το άρθρο 4 της Σύμβασης με τίτλο «ΚΑΤΟΙΚΟΣ» τροποποιείται ως εξής:
1. Η παράγραφος 1 με τα εδάφια α' και β' καταργείται και εισάγεται νέα παράγραφος 1 ως εξής:
«1. Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, ο όρος «κάτοικος του ενός Συμβαλλόμενου Κράτους» σημαίνει κάθε πρόσωπο που, σύμφωνα με τους νόμους του Κράτους αυτού, υπόκειται σε φορολογία στο Κράτος αυτό, λόγω του τόπου κατοικίας, διαμονής, τόπου διαχείρισης των δραστηριοτήτων του, τόπου σύστασής του ή άλλου κριτηρίου παρόμοιας φύσης.»
2. Η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:
«2. Εάν κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 κάποιο φυσικό πρόσωπο είναι κάτοικος και των δύο Συμβαλλόμενων Κρατών, τότε η κατάστασή του καθορίζεται ως εξής:
α) Θεωρείται ότι είναι κάτοικος μόνο του Κράτους στο οποίο έχει μόνιμη οικογενειακή εστία. Εάν έχει μόνιμη οικογενειακή εστία και στα δύο Κράτη, θεωρείται ότι είναι κάτοικος μόνο του Κράτους με το οποίο είναι στενότερες οι προσωπικές και οικονομικές σχέσεις του (κέντρο ζωτικών συμφερόντων).
β) Εάν το Κράτος στο οποίο έχει το κέντρο των ζωτικών συμφερόντων του δεν μπορεί να προσδιορισθεί, ή εάν δεν έχει μόνιμη οικογενειακή εστία σε κάποιο από τα δύο Κράτη, θεωρείται ότι είναι κάτοικος μόνο του Κράτους στο οποίο έχει συνήθη διαμονή.
γ) Εάν έχει συνήθη διαμονή και στα δύο Κράτη ή σε κανένα από τα δύο, θεωρείται ότι είναι κάτοικος του Κράτους του οποίου έχει την ιθαγένεια.
δ) Εάν έχει την ιθαγένεια και των δύο Κρατών ή κανενός από τα δύο, οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Κρατών ρυθμίζουν το θέμα με αμοιβαία συμφωνία.»
3. Στην παράγραφο 3, η έκφραση «....στο οποίο βρίσκεται η έδρα της πραγματικής διοίκησής του.» Στο τέλος της πρότασης καταργείται και η διάταξη τροποποιείται ως εξής:
«3. Εάν κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1, ένα πρόσωπο, εκτός από φυσικό πρόσωπο, είναι κάτοικος και των δύο Συμβαλλόμενων Κρατών, θεωρείται ότι είναι κάτοικος του Κράτους σύμφωνα με τους νόμους του οποίου ιδρύθηκε.»

Άρθρο 4

Το άρθρο 8 της Σύμβασης με τίτλο «ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» τροποποιείται ως εξής:
1. Ο τίτλος του άρθρου τροποποιείται σε «ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ».
2. Στην παράγραφο 2, μετά τη λέξη «αεροσκαφών» προστίθεται η έκφραση «ή οχημάτων οδικών μεταφορών». Έτσι, η διάταξη τροποποιείται ως εξής:
«2. Τα κέρδη από την εκμετάλλευση αεροσκαφών ή οχημάτων οδικών μεταφορών που απασχολούνται σε διεθνή επικοινωνία φορολογούνται μόνο στο Συμβαλλόμενο Κράτος στο οποίο βρίσκεται η έδρα της πραγματικής διοίκησης της επιχείρησης.»

Άρθρο 5

Άρθρο 10 της Σύμβασης με τίτλο «ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ» : η παράγραφος 2 αντικαθίσταται με νέο κείμενο, το οποίο έχει ως εξής:
«2. Ωστόσο, τα μερίσματα αυτά μπορούν επίσης να φορολογηθούν στο Συμβαλλόμενο Κράτος του οποίου η εταιρία που καταβάλλει τα μερίσματα είναι κάτοικος και σύμφωνα με τους νόμους αυτού του Κράτους, αλλά εάν ο εισπράττων είναι ο δικαιούχος των μερισμάτων, ο φόρος που επιβάλλεται δεν θα υπερβαίνει το 10% του ακαθάριστου ποσού των μερισμάτων.
Η παράγραφος αυτή δεν επηρεάζει τη φορολογία της εταιρίας σχετικά με τα κέρδη από τα οποία καταβάλλονται τα μερίσματα.»

Άρθρο 6

1. Εκτός από τις διαδικασίες που ορίζονται στο άρθρο 28 αναφορικά με τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης, συμφωνείται μεταξύ των υπογραφόντων ότι η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ μόνον αφού πληρωθούν οι ίδιες διαδικασίες αναφορικά με το παρόν Πρωτόκολλο, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης.
2. Το παρόν Πρωτόκολλο θα κυρωθεί και θα τεθεί σε ισχύ μαζί με τη Σύμβαση σύμφωνα με το άρθρο 28 της Σύμβασης.
3. Η Σύμβαση και το παρόν Πρωτόκολλο ερμηνεύονται και εφαρμόζονται μαζί ως ενιαίο κείμενο.

ΣΕ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΑΥΤΩΝ, οι υπογεγραμμένοι, κατάλληλα εξουσιοδοτημένοι για το σκοπό αυτόν, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στη Φιλιππούπολη, στις 18 Ιουλίου 2000, σε δύο πρωτότυπα στην αγγλική γλώσσα.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ
(υπογραφή)	(υπογραφή)

Γιάννης Ζαφειρόπουλος — Κρίστο Μιχαηλόβσκι

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 6 αυτού."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Συγχώνευση του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας» και της εταιρείας «Ελληνικοί Αυτοκινητόδρομοι Ανώνυμη Εταιρεία» σε ανώνυμη εταιρεία, με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων» και το διακριτικό τίτλο Τ.Ε.Ο. Α.Ε.».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

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

Υπουργείου Πολιτισμού.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την πολιτιστική συνεργασία».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Πολιτισμού: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την πολιτιστική συνεργασία», έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, επί των άρθρων και του συνόλου κατά πλειοψηφία, και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρα - τίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την πολιτιστική συνεργασία

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την πολιτιστική συνεργασία, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 4 Φεβρουαρίου 2000, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Η Ελληνική Δημοκρατία και η Δημοκρατία της Τουρκίας, αποκαλούμενες στο εξής ως τα «Μέρη»,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ την ενδυνάμωση και την περαιτέρω ανάπτυξη φιλικών σχέσεων που υφίστανται μεταξύ των δύο λαών, καθώς και την προώθηση της συνεργασίας τους στους τομείς της επιστήμης και της εκπαίδευσης, του πολιτισμού και των τεχνών, του αθλητισμού, της νεο-λαίας και των μέσων μαζικής ενημέρωσης,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ:

ΑΡΘΡΟ 1

Τα Μέρη θα λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για να ενισχύσουν τη συνεργασία τους στους τομείς της επιστήμης και της εκπαίδευσης.

Για το σκοπό αυτόν, τα Μέρη:

α) θα προωθήσουν και θα ενδυναμώσουν την άμεση συν- εργασία μεταξύ των αντίστοιχων ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης, καθώς και των επιστημονικών και ερευνητικών φορέων των δύο Μερών,

β) θα ενθαρρύνουν τις σπουδές, στα πλαίσια των πανεπιστημίων τους, με στόχο την προώθηση της διδασκαλίας της γλώσσας και της λογοτεχνίας εκατέρου,

γ) θα ανταλλάσσουν μέλη του διδακτικού και επιστημονικού προσωπικού των πανεπιστημίων, των ιδρυμάτων ανώτερης και τεχνολογικής εκπαίδευσης, καθώς και φοιτητές, επιστήμονες, εμπειρογνώμονες, καθηγητές και ερευνητές,

δ) θα χορηγούν υποτροφίες για πτυχιακές, μεταπτυχιακές και ερευνητικές σπουδές, στο πλαίσιο των μέσων που διαθέτουν,

ε) θα ανταλλάσσουν διδάσκοντες και εμπειρογνώμονες της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, καθώς και διοικητικά στελέχη της εκπαίδευσης,

στ) θα αναπτύσσουν κοινές σχολικές δραστηριότητες, αδελφοποίηση σχολείων και ανταλλαγές μαθητών,

ζ) θα υποστηρίζουν τη συμμετοχή σε σεμινάρια και επιμορφωτικά προγράμματα γλώσσας και πολιτισμού που διοργανώνονται από κάθε Μέρος,

η) θα ενθαρρύνουν τη συμμετοχή σε συνέδρια και διασκέψεις που διοργανώνονται από κάθε Μέρος,

θ) θα ενθαρρύνουν την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών σε κάθε επίπεδο της εκπαίδευσης,

ι) θα συνεργάζονται στην παρουσίαση της ιστορίας, της γεωγραφίας, του πολιτισμού και της οικονομίας της άλλης χώρας, ιδιαίτερα στα σχολικά βιβλία. Με αυτόν το στόχο, θα συστήσουν μία Μικτή Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων, η οποία θα ανταλλάξει και θα μελετήσει τα σχολικά βιβλία, για να προτείνει τη διόρθωση των ανακριβειών,

ια) θα ενθαρρύνουν τη συνεργασία μεταξύ των αντίστοιχων σχετικών υπηρεσιών τους για να εξετάσουν σε τι βαθμό και υπό ποιες προϋποθέσεις τα πτυχία, τα διπλώματα και τα πιστοποιητικά που εκδίδονται στο έδαφος του ενός εξ αυτών μπορούν να γίνουν δεκτά ως ισότιμα των αντίστοιχων πτυχίων, διπλωμάτων και πιστοποιητικών που εκδίδονται στο έδαφος του άλλου για ακαδημαϊκούς σκοπούς.

Οποιοδήποτε άλλο ζήτημα σχετικό με εκπαιδευτικές δραστηριότητες, όπως αυτές ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία, θα περιληφθεί στα Εκτελεστικά Προγράμματα της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 2

Τα Μέρη θα υποστηρίζουν τη συνεργασία μεταξύ των κρατικών αρχείων και βιβλιοθηκών τους, θα διευκολύνουν, αμοιβαία, την πρόσβαση των ερευνητών και των εμπειρογνωμόνων τους σε αυτά και θα ανταλλάσσουν ειδήμονες στους προαναφερόμενους τομείς.

ΑΡΘΡΟ 3

Τα Μέρη θα προωθούν την ενεργό και φιλική συνεργασία και αμοιβαία υποστήριξη στους τομείς του πολιτισμού, της επιστήμης και της εκπαίδευσης στα πλαίσια της UNESCO, του Ο.Α.Σ.Ε., του Συμβουλίου της Ευρώπης και άλλων διεθνών οργανισμών και θα αποφεύγουν ενέργειες που ενδέχεται να είναι αντίθετες με τα συμφέροντα του άλλου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 4

Τα Μέρη θα ενθαρρύνουν τη συνεργασία μεταξύ των οργανώσεων νεολαίας των δύο χωρών. Επίσης, θα ανταλλάσσουν πληροφορίες και εμπειρίες για θέματα νεολαίας, με στόχο την

ενδυνάμωση των δεσμών φιλίας μεταξύ των νέων, δημιουργώντας φιλική ατμόσφαιρα και προάγοντας την ειρήνη.

ΑΡΘΡΟ 5

Τα Μέρη θα αναπτύσσουν τη συνεργασία τους στον τομέα του πολιτισμού και θα ενθαρρύνουν ιδιαίτερα τα εξής:

α) πρωτοβουλίες για διοργάνωση, μέσω των αρμόδιων αρχών κάθε χώρας, εκθέσεων και άλλων πολιτιστικών εκδηλώσεων προκειμένου να προβάλλουν διάφορα έργα τέχνης,

β) την παρουσίαση λογοτεχνικών έργων του άλλου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων και μεταφράσεων, ανταλ- λαγής βιβλίων, δημοσιεύσεων και άλλου πολιτιστικού υλικού,

γ) τη συμμετοχή εκπροσώπων τους σε διεθνή συνέδρια, διαγωνισμούς, φεστιβάλ και συναντήσεις για πολιτιστικά θέματα που διοργανώνονται από το άλλο Μέρος,

δ) την ανάπτυξη επαφών, είτε επί ατομικής βάσεως είτε μέσω οργανισμών, μεταξύ καλλιτεχνών και συγγραφέων των δύο χωρών και την ανταλλαγή ειδημόνων στους τομείς των καλών τεχνών και της καλλιτεχνικής επιμόρφωσης, καθώς και συγγραφέων, κριτικών και καλλιτεχνών,

ε) την ανταλλαγή ομάδων θεάτρου, όπερας, μπαλέτου, μουσικής, τεχνών και λαογραφίας ή μεμονωμένων ερμηνευτών και εμπειρογνωμόνων,

στ) την ανάπτυξη επαφών στον τομέα του κινηματογράφου, μέσα από την ανταλλαγή ταινιών και τη συμμετοχή σε διεθνή κινηματογραφικά φεστιβάλ που διοργανώνονται από την άλλη χώρα,

ζ) την ανταλλαγή πληροφοριών και επισκέψεων εμπειρογνωμόνων σχετικά με την πολιτιστική κληρονομιά και ιδιαίτερα στους τομείς της αρχαιολογίας, της ιστορίας της τέχνης, της μουσειολογίας, των καλών τεχνών, της συντήρησης, της αναστήλωσης, της αρχιτεκτονικής, της εκτίμησης των υλικών και των κατασκευών,

η) την ανταλλαγή πληροφοριών για έργα που σχετίζονται με την προστασία και τη συντήρηση των φυσικών, αρχιτεκτονικών, ιστορικών και πολιτιστικών μνημείων, συγκροτημάτων, αρχαιολογικών χώρων, αντικειμένων και έργων τέχνης,

θ) τη διοργάνωση διμερών εκδηλώσεων για τη μελέτη θεμάτων που σχετίζονται με την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς.

ΑΡΘΡΟ 6

Τα Μέρη θα ενθαρρύνουν τη συνεργασία τους στους τομείς της πνευματικής ιδιοκτησίας και των σχετικών δικαιωμάτων.

ΑΡΘΡΟ 7

Τα Μέρη αναγνωρίζουν τη σημασία του αθλητισμού ως μέσου εδραίωσης της παγκόσμιας ειρήνης και της προαγωγής της αδελφότητας και της φιλίας μεταξύ των λαών και των ατόμων. Επίσης αναγνωρίζουν τη σημασία της εκπαιδευτικής, κοινωνικής και ψυχαγωγικής αποστολής του αθλητισμού, καθώς και την ιδιαίτερη συνεισφορά του στη δημόσια υγεία. Συνεπώς, τα Μέρη θα αναζητήσουν την ενθάρρυνση της ευρύτερης συνεργασίας τους, στους τομείς του αθλητισμού και της φυσικής αγωγής, έτσι ώστε να υπάρξουν άμεσες επαφές μεταξύ των κρατικών αθλητικών οργανισμών των δύο χωρών. Το περιεχόμενο και οι λεπτομέρειες της συνεργασίας αυτής, η οποία θα περιλαμβάνει τη δυνατότητα συνεργασίας μεταξύ των αθλητικών φορέων των δύο χωρών, θα καθορισθούν από τους προαναφερόμενους αθλητικούς φορείς.

ΑΡΘΡΟ 8

Τα Μέρη θα ενθαρρύνουν την άμεση συνεργασία μεταξύ των φορέων ραδιοφώνου και τηλεόρασης των δύο χωρών, συμπεριλαμβανομένων και του TRT και της ΕΡΤ Α.Ε., με στόχο την υπογραφή Πρωτοκόλλου Συνεργασίας.

Τα Μέρη θα ενθαρρύνουν επίσης τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών τους πρακτορείων ειδήσεων (ΑΑ και ΑΠΕ) με στόχο την υπογραφή Πρωτοκόλλου Συνεργασίας.

ΑΡΘΡΟ 9

Για την υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας θα συσταθεί μία κοινή Ελληνοτουρκική Επιτροπή. Η ανωτέρω Επιτροπή θα συνέρχεται κάθε τρία χρόνια, εναλλάξ στην πρωτεύουσα κάθε Μέρους, για να εκπονεί, να διαπραγματεύεται και να συνάπτει τα Εκτελεστικά Προγράμματα της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 10

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την ημέρα που τα Μέρη θα γνωστοποιήσουν, δια της διπλωματικής οδού, την ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διαδικασιών που απαιτούνται βάσει της εσωτερικής τους νομοθεσίας για το σκοπό αυτόν.

Από την έναρξη της ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, λήγει η ισχύς της Μορφωτικής Συμφωνίας του 1951 μεταξύ των δύο Μερών.

Η παρούσα Συμφωνία δεν θίγει προηγούμενες διευθετήσεις που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των δύο Μερών από το 1952 και εντεύθεν σε ό,τι αφορά μειονοτικά δικαιώματα για εκπαιδευτικά θέματα.

ΑΡΘΡΟ 11

Η παρούσα Συμφωνία θα παραμείνει σε ισχύ για περίοδο πέντε ετών. Στη συνέχεια, εφόσον δεν καταγγελθεί από κανένα Μέρος, έως και έξι μήνες πριν τη λήξη της ανωτέρω περιόδου, θα ανανεωθεί αυτομάτως για την επόμενη πενταετία.

Υπεγράφη εις διπλούν στην Αθήνα στις 4 Φεβρουαρίου 2000, στην ελληνική, τουρκική και αγγλική γλώσσα. Όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά. Σε περίπτωση διαφοράς ως προς την ερμηνεία, υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ
(υπογραφή)	(υπογραφή)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΙΣΜΑΗΛ ΤΖΕΜ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Άρθρο δεύτερο

Τα Πρωτόκολλα – Πρακτικά, που καταρτίζονται από την Κοινή Ελληνοτουρική Επιτροπή του άρθρου 9 της Συμφωνίας, εγκρίνονται με κοινή Πράξη των αρμόδιων κατά περίπτωση Υπουργών.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 10 παράγραφος πρώτη αυτής."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Του ιδίου Υπουργείου.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Λεττονίας για συνεργασία στους τομείς του πολιτισμού, της εκπαίδευσης και της επιστήμης».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Πολιτισμού «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Λεττονίας για συνεργασία στους τομείς του πολιτισμού, της εκπαίδευσης και της επιστήμης», έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, επί των άρθρων και του συνόλου ομοφώνως και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Λεττονίας για συνεργασία στους τομείς του πολιτισμού, της εκπαίδευσης και της επιστήμης

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Λεττονίας για συνεργασία στους τομείς του πολιτισμού, της εκπαίδευσης και της επιστήμης, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 17 Μαρτίου 1999, της, οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ

ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΛΕΤΤΟΝΙΑΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Λεττονίας (που θα αναφέρονται στο εξής ως τα «Συμβαλλόμενα Μέρη»),

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να αναπτύξουν τη συνεργασία των δύο χωρών στους τομείς του πολιτισμού, της εκπαίδευσης, της επιστήμης, των μέσων μαζικής ενημέρωσης, του αθλητισμού και της νεολαίας,

ΠΕΠΕΙΣΜΕΝΕΣ ότι μια τέτοια συνεργασία θα συμβάλλει στην καλύτερη αμοιβαία κατανόηση και τη βελτίωση των σχέσεων σε διάφορα επίπεδα,

ΕΧΟΝΤΑΣ αποφασίσει να σεβαστούν τις αρχές της Τελικής Πράξης του Ελσίνσκι, της Διάσκεψης για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη, και της Χάρτας των Παρισίων για μια Νέα Ευρώπη της 21ης Νοεμβρίου 1990,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

Άρθρο 1

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν την ανάπτυξη του ενδιαφέροντος για την πολιτιστική κληρονομιά και την πλατύτερη γνώση των πολιτιστικών επιτευγμάτων της κάθε χώρας.

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν και θα διευκολύνουν, στη βάση αμοιβαίου συμφέροντος, ανταλλαγές και συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών στους τομείς των τεχνών, του πολιτισμού, της εκπαίδευσης, της λογοτεχνίας και της επιστήμης και θα εξασφαλίσουν κατάλληλες ευκαιρίες για επαφές και κοινές δραστηριότητες μεταξύ των οργανισμών, ιδρυμάτων και προσώπων που δραστηριοποιούνται στους τομείς αυτούς.

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς των χωρών τους να εξετάζουν δραστηριότητες που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

1. Ανταλλαγή εκθέσεων και άλλων τεκμηριωμένων παρουσιάσεων πολιτιστικής και εκπαιδευτικής φύσεως.
2. Μετάφραση και δημοσίευση καλλλιτεχνικών, λογοτεχνικών και επιστημονικών έργων της άλλης χώρας.
3. Παρουσίαση έργων και μουσικών συνθέσεων συνθετών της άλλης χώρας.
4. Διανομή και προβολή ταινιών μεγάλου μήκους, ταινιών τεκμηρίωσης και εκπαιδευτικών ταινιών της άλλης χώρας, καθώς και προώθηση άλλων σχετικών δραστηριοτήτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος στους τομείς της κινηματογραφίας, του ραδιοφώνου και της τηλεόρασης.
5. Παραστάσεις καλλιτεχνικών ομάδων και μεμονωμένων καλλιτεχνών.
6. Συμμετοχή σε διεθνή συνέδρια, διασκέψεις, φεστιβάλ, διαγωνισμούς και άλλα πολιτιστικά γεγονότα που οργανώνονται στις δύο χώρες.
7. Ανταλλαγή ειδικών στους τομείς της αρχαιολογίας, των μουσείων, της αρχιτεκτονικής, της λαογραφίας, της μουσικής, της ζωγραφικής, της γλυπτικής, του θεάτρου και άλλων καλλιτεχνικών τομέων.
8. Άμεση συνεργασία στους τομείς κοινού ενδιαφέροντος μεταξύ φορέων γενικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης ενηλίκων, πανεπιστημίων και φορέων ανώτατης εκπαίδευσης, επιστημονικών και ερευνητικών ιδρυμάτων, καθώς και μεταξύ πολιτιστικών οργανισμών.
9. Ανταλλαγή βιβλίων (περιλαμβανομένων και εγχειριδίων), περιοδικών και άλλου υλικού τεκμηρίωσης.
10. Συνεργασία στην οργάνωση κοινών ερευνών, διασκέψεων και συμποσίων.

Άρθρο 2

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν την ανταλλαγή μαθητών, σπουδαστών ιδρυμάτων επαγγελματικής εκπαίδευσης, φοιτητών ιδρυμάτων ανωτάτης εκπαίδευσης, μεταπτυχιακών φοιτητών, δασκάλων, λεκτόρων, ερευνητών, καθηγητών, επιστημόνων, καθώς και άλλων ειδικών της εκπαίδευσης.

Άρθρο 3

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ανταλλάξουν, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων τους, υποτροφίες για πανεπιστημιακές και μεταπτυχιακές σπουδές και έρευνα, σε ιδρύματα ανώτατης εκπαίδευσης των χωρών τους στη βάση αμοιβαίας συναινέσεως.

Άρθρο 4

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα διευκολύνουν τη διδασκαλία της γλώσσας και του πολιτισμού της άλλης χώρας στο έδαφός τους.

Άρθρο 5

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ανταλλάξουν πληροφορίες και υλικό προκειμένου να διευκολύνουν τις αρμόδιες αρχές τους

για την αναγνώριση των πιστοποιητικών, βεβαιώσεων, διπλωμάτων, πτυχίων και άλλων ακαδημαϊκών τίτλων, σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει σε κάθε χώρα.

Άρθρο 6

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αναπτύξουν συνεργασία μεταξύ των δημόσιων αρχείων και βιβλιοθηκών τους, σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει σε κάθε χώρα.

Άρθρο 7

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα διευκολύνουν τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών στον τομέα της αρχαιολογίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών τους.

Άρθρο 8

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν και θα διευ-κολύνουν, στη βάση αμοιβαίου συμφέροντος, ανταλλαγές και συνεργασία στους τομείς των θεωρητικών και εφαρμοσμένων επιστημών και θα προσφέρουν κατάλληλες ευκαιρίες για επαφές μεταξύ επιστημονικών ιδρυμάτων και οργανισμών, ερευνητικών ινστιτούτων, πανεπιστημίων καθώς και των άλλων ιδρυμάτων ανώτερης εκπαίδευσης, μελετητών, ερευνητών και ειδικών των δύο χωρών. Θα ενθαρρύνουν επίσης κοινές δραστηριότητες σε εξειδικευμένους τομείς και θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

2. Για να αναπτύξουν και επεκτείνουν την επιστημονική συνεργασία, τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σύμφωνα με τη νομοθεσία κάθε χώρας, θα διευκολύνουν μεταξύ άλλων:

1. Επισκέψεις, εκπαιδευτικά ταξίδια και διαβουλεύσεις ερευνητών, επιστημόνων και άλλων ειδικών.
2. Κοινή επεξεργασία και εφαρμογή ερευνητικών προγραμμάτων και σχεδίων και ανταλλαγή των αποτελεσμάτων αυτών.
3. Διοργάνωση κοινών μαθημάτων, διασκέψεων και συμποσίων.
4. Ανταλλαγή οπτικο-ακουστικού υλικού επιστημονικού χαρακτήρα.
5. Διοργάνωση επιστημονικών εκθέσεων και επιδείξεων.
6. Ανταλλαγή επιστημονικών συγγραμμάτων, τεκμηρίωσης και πληροφόρησης.

3. Αρμόδιοι φορείς για την υλοποίηση των παραπάνω είναι από ελληνικής πλευράς η Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και, από πλευράς Λεττονίας, το Υπουργείο Παιδείας και Επιστήμης.

Ένα ειδικό Πρωτόκολλο για τη ρύθμιση και την υλοποίηση των επιστημονικών ανταλλαγών και κοινών ερευνητικών προγραμμάτων θα υπογράφεται κάθε τρία έτη, εκ περιτροπής στην πρωτεύουσα του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους. Οι προτάσεις που ενσωματώνονται για έγκριση στο Πρωτόκολλο αυτό θα υποβάλλονται από κοινού και θα αξιολογούνται από τις δύο πλευρές προτού αναληφθούν για υλοποίηση.

Η χρηματοδότηση της παραπάνω συνεργασίας θα γίνεται από κοινού σε ισότιμη βάση από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

Άρθρο 9

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προωθήσουν την ενεργό συνεργασία τους στο πλαίσιο της ΟΥΝΕΣΚΟ και άλλων διεθνών οργανισμών στους τομείς του πολιτισμού, της εκπαίδευσης και της επιστήμης.

Άρθρο 10

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν τη συνεργασία μεταξύ των ειδησεογραφικών πρακτορείων και των οργανισμών Τύπου, των δύο χωρών, καθώς και την ανταλλαγή δημοσιογράφων και ανταποκριτών Τύπου.

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν τη συμμετοχή εκπροσώπων του ραδιο-τηλεοπτικού τομέα σε διεθνείς διαγωνισμούς, φεστιβάλ, συνέδρια κ.λπ. που διοργανώνονται αντίστοιχα στην Ελλάδα και στη Λετονία.

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συμβάλλουν στην επέκταση των επαφών και της συνεργασίας μεταξύ των δημόσιων ραδιοφωνικών και τηλεοπτικών οργανισμών τους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της κάθε χώρας.

Άρθρο 11

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν την συνεργασία στους τομείς του αθλητισμού και της φυσικής αγωγής και θα επιδιώξουν τη δημιουργία άμεσων επαφών και στενής συνεργασίας μεταξύ των αντίστοιχων αθλητικών Αρχών τους. Το περιεχόμενο και οι λεπτομέρειες αυτής της συνεργασίας θα συμφωνηθούν μεταξύ των παραπάνω Αρχών.

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν τις επαφές και τις ανταλλαγές μεταξύ των νέων των δύο χωρών, καθώς και τη συνεργασία μεταξύ των οργανώσεων νεολαίας και των ειδικών που ασχολούνται με θέματα νεολαίας στις δύο χώρες.

Άρθρο 12

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνουν τη συνεργασία στον τομέα των δικαιωμάτων του παιδιού μεταξύ των αρμόδιων φορέων των δύο χωρών, σύμφωνα με τις αρχές της Συμβάσεως του ΟΗΕ για τα δικαιώματα του παιδιού.

Άρθρο 13

Στο πλαίσιο των νόμων και κανονισμών που ισχύουν σε κάθε χώρα, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα παραχωρεί κάθε δυνατή διευκόλυνση εισόδου, παραμονής και αναχωρήσεως προσώπων του άλλου Μέρους, καθώς και σχετικές διευκολύνσεις για την εισαγωγή και εξαγωγή του υλικού και του εξοπλισμού που είναι απαραίτητα για την υλοποίηση των προγραμμάτων ανταλλαγών που θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με τη Συμφωνία αυτή.

Άρθρο 14

Για την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συστήσουν κοινή Ελληνο-Λεττονική Επιτροπή, που θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των δύο Συμβαλλόμενων Μερών και θα συνεδριάζει ανά τριετία, εκ περιτροπής στη Ρίγα και στην Αθήνα.

Η Επιτροπή θα εξετάζει θέματα σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας. Θα επεξεργάζεται τις λεπτομέρειες των Προγραμμάτων συνεργασίας, καθώς και τους οικονομικούς τους όρους.

Άρθρο 15

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία κατά την οποία το κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει γνωστοποιήσει στο άλλο ότι έχουν ολοκληρωθεί όλες οι διατυπώσεις που απαιτούνται από την εσωτερική του νομοθεσία για τη θέση της σε ισχύ.

Άρθρο 16

Η παρούσα Συμφωνία θα παραμείνει σε ισχύ για χρονική περίοδο πέντε ετών. Στη συνέχεια θα ανανεώνεται αυτομάτως για διαδοχικές πενταετείς περιόδους, εκτός αν καταγγελθεί εγγράφως, δια της διπλωματικής οδού, από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος, έξι μήνες πριν από τη λήξη κάθε τέτοιας περιόδου. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ανακοινώνει εγγράφως στο άλλο Μέρος την πρόθεσή του για λήξη μιας περιόδου ανανεώσεως, το αργότερο έξι μήνες πριν την ημερομηνία λήξεως.

Ανεξαρτήτως περιπτώσεως λήξεως, τα κοινά συμφωνηθέντα, με βάση την παρούσα Συμφωνία, προγράμματα που βρίσκονται σε εξέλιξη, θα παραμένουν σε ισχύ, ως τη συμφωνημένη περίοδο.

Έγινε στην Αθήνα, στις 17 Μαρτίου 1999, εις διπλούν, στην ελληνική, λεττονική και αγγλική γλώσσα. Όλα τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά. Σε περίπτωση διαφοράς ως προς την ερμηνεία, θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΛΕΤΤΟΝΙΑΣ
(υπογραφή)	(υπογραφή)

Άρθρο δεύτερο

Τα Πρωτόκολλα – Πρακτικά, που καταρτίζονται από τη Μικτή Επιτροπή του άρθρου 14 της Συμφωνίας, εγκρίνονται με κοινή πράξη των αρμόδιων κατά περίπτωση Υπουργών.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 15 αυτής."

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρεσχέθη η ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές –Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής- Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες»

Για το νομοσχέδιο αυτό θα διαθέσουμε αν παραστεί ανάγκη τρεις συνεδριάσεις. Η αποψινή συνεδρίαση θα είναι για την αρχή του νομοσχεδίου, η αυριανή και η μεθαυριανή για τα άρθρα και τυχόν τροπολογίες.

Ο κ. Παπαθανασίου είναι ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας και ο κ. Σκοπελίτης ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Φλώρος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το προτεινόμενο σχέδιο νόμου βάζει τις βάσεις του νέου πλαισίου για την ακτοπλοΐα του 21ου αιώνα.

Οι βασικοί στόχοι του είναι: Η τακτική και απρόσκοπτη σύνδεση της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα. Η διασφάλιση της συνοχής του ελλαδικού χώρου. Η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στα πλαίσια των αρχών του υγιούς ανταγωνισμού με το χαμηλότερο κατά το δυνατό κόστος. Και τέλος η γενικότερη προστασία του δημόσιου συμφέροντος.

Το νομοσχέδιο έχει τρία κύρια μέρη: Την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Τη σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Και τη μετατροπή δέκα λιμενικών ταμείων σε λιμάνια στρατηγικής σημασίας σε ανώνυμες εταιρείες. Πρόκειται για τρεις μεγάλες τομές και παρεμβάσεις που θα συμβάλουν καταλυτικά στον εκσυγχρονισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Σε ένα τέταρτο μέρος συμπεριλαμβάνονται ρυθμίσεις και μεταβατικές διατάξεις που αφορούν το ζωτικό χώρο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου που αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές ανταποκρίνεται στη δέσμευση της χώρας μας να μεταφέρει στο εθνικό της δίκαιο τον κοινοτικό κανονισμό 3577/92 για τις θαλάσσιες μεταφορές από την εφαρμογή του οποίου η χώρα μας είχε εξαιρεθεί έως την 1η Ιανουαρίου του 2004. Το καθεστώς του προστατευτισμού προσωρινά ωφέλησε τη χώρα και δικαίως η διατήρησή του χαρακτηρίστηκε ως επιτυχής, δεδομένου ότι το 1993 η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά ήταν ακόμη ανέτοιμη να υποδεχθεί την απελευθέρωση.

Σήμερα όμως τα πράγματα είναι διαφορετικά. Η αγορά είναι προετοιμασμένη και η άρση του καμποτάζ στα λιμάνια θα βάλει τέρμα σε μια σειρά από στρεβλώσεις που προέκυψαν από τις αποκλειστικές εκμεταλλεύσεις των γραμμών και τα κλειστά λιμάνια. Η επίσπευση της απελευθέρωσης που έρχεται με το νομοσχέδιο είναι επιβεβλημένη δεδομένου ότι το 2004 θα διεξαχθούν στη χώρα μας οι Ολυμπιακοί αγώνες.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου η Κυβέρνηση έρχεται να καλύψει ένα μεγάλο κενό ανταγωνιστικότητας που υπάρχει στην αγορά της ακτοπλοϊκής μας συγκοινωνίας. Το υφιστάμενο πλαίσιο λειτουργίας είναι αναχρονιστικό και δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της νησιωτικής μας χώρας.

Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών πολλές φορές υστερεί σε σχέση με τα πρότυπα της προηγμένης τουριστικής βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δημιουργία των απαραίτητων υποδομών για τη στήριξη και βελτίωση των κλάδων στους οποίους η οικονομία μας και η χώρα μας διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα αποτελεί ευθύνη πρωτίστου μεγέθους για όλους μας και γι' αυτό πρέπει να αντιμετωπισθεί υπεύθυνα και αποτελεσματικά.

Ο ανταγωνισμός θα σημάνει καλύτερη ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών σε χαμηλότερο κόστος. Μία απλή σύγκριση ανάμεσα στο ισχύον κόστος ανά μίλι για τη διαδρομή Πειραιάς – Κρήτη και τη διαδρομή Πάτρα – Αγκώνα, στην οποία υπάρχει ελεύθερος ανταγωνισμός, αρκεί για να πείσει και τον πλέον δυσκολόπιστο για τα ευεργετικά οφέλη του ανταγωνισμού.

Για ένα φορτηγό πλοίο δεκαέξι μέτρων τα εκατόν εβδομήντα πέντε μίλια της διαδρομής Πειραιάς – Ηράκλειο στοιχίζουν 150.000 δρχ. , ενώ τα πεντακόσια πέντε της διαδρομής Πάτρα – Αγκώνα από 150.000 δρχ. έως 190.000 δρχ. Δηλαδή, ένας εξαγωγέας από την Κρήτη πληρώνει 870 δρχ. ανά μίλι σε σχέση με 300 δρχ. – 370 δρχ. ανά μίλι στη διαδρομή Πάτρα Αγκώνα.

Νομίζω, ότι όλοι μπορούμε να κατανοήσουμε το λόγο για τον οποίο μέχρι σήμερα οι κοινοπραξίες που εκμεταλλεύονται ολιγοπωλιακά τις γραμμές του Αιγαίου αντιμαχόντουσαν σταθερά και σθεναρά κάθε προσπάθεια ανοίγματος της αγοράς με διάφορες προφάσεις.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990, για πρώτη φορά στην μεταπολεμική της ιστορία, η στρατηγική για την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας μετατοπίστηκε ουσιαστικά προς την κατεύθυνση των δυνάμεων της αγοράς.

Η οικονομική διαχείριση κατά τη διάρκεια των είκοσι χρόνων από το 1974 και μετά οδήγησε τη χώρα σε μια στάσιμη σχετικά οικονομική πορεία, η οποία έχει σαν αποτέλεσμα μια κρίση νομιμοποίησης των παραδοσιακών παρεμβατικών πολιτικών και του ρυθμιστικού ρόλου του κράτους στην οικονομία.

Σήμερα η Ελλάς διανύει μια περίοδο παρατεταμένης οικονομικής ανάκαμψης, γεγονός που σε συνδυασμό με το υφιστάμενο περιβάλλον της πολιτικής και μακροοικονομικής σταθερότητας δημιουργεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τη δρομολόγηση αναγκαίων μεταρρυθμίσεων. Οι πολλές και σημαντικές μεταρρυθμίσεις που έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται επιταχύνουν τη δομική προσαρμογή και δημιουργούν μια νέα οικονομία πιο ανταγωνιστική στις περιφερειακές και παγκόσμιες αγορές.

Οι παραπάνω επισημάνσεις εμπεριέχονται στην τελευταία έκθεση του ΟΟΣΑ, που εξετάζει συστηματικά το ρυθμιστικό πλαίσιο όλων των επιμέρους αγορών της οικονομίας της χώρας μας.

Θα την καταθέσω στα Πρακτικά, διότι έχει ενδιαφέρον να ανατρέξει κανείς στην έκθεση αυτή, για να διαπιστώσει ότι πολλές από τις προτάσεις που γίνονται από τους εμπειρογνώμονες του ΟΟΣΑ λαμβάνονται υπόψη στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο και αυτό δεν είναι τυχαίο.

Το νομοσχέδιο είναι προϊόν μακροχρόνιου προβληματισμού στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και συστηματικής μελέτης και προπαρασκευής από την Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων Σαραντίτη. Το πόρισμα της Επιτροπής εν συνεχεία αποτέλεσε αντικείμενο διαβουλεύσεων με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δεδομένου ότι η ελεύθερη παροχή θαλασσίων ενδομεταφορών πρέπει να ανταποκρίνεται στις δεσμεύσεις του κοινοτικού κανονισμού 3577/92 στον οποίο αναφέρθηκα πιο πριν.

Η απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών συμβαδίζει με την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, προκειμένου έτσι να κατοχυρώνονται τα συμφέροντα των νησιωτικών κοινωνιών.

Όπως προκύπτει από τον Κανονισμό, δημόσιο συμφέρον συνιστά η εξασφάλιση τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών μεταφορών για τη συγκοινωνία των νησιών με την ηπειρω-

τική χώρα ή μεταξύ τους, για την κάλυψη ζωτικών αναγκών τους, για την οικονομική τους ανάπτυξη και για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Η έννοια αυτή του δημοσίου συμφέροντος στον κανονισμό εκδηλώνεται έντονα για τις νησιωτικές περιοχές και η εφαρμογή της για την Ελλάδα είναι δεδομένη και αποδεκτή, αν ληφθεί υπόψη ο αριθμός των νησιών και η ανάγκη περιφερειακής ανάπτυξης και εξάλειψης των ανισοτήτων στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων των νησιών μας.

Κατά το έτος 1998, για το οποίο υπάρχουν πλήρη στατιστικά στοιχεία, στο σύστημα εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών περιλαμβάνονται περίπου διακόσιοι λιμένες της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας, οι οποίοι εξυπηρετούσαν περί τα εκατό νησιά του Αιγαίου και Ιονίου Πελάγους.

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

Μεταξύ των ελληνικών λιμένων κατά το έτος αυτό διακινήθηκαν περίπου τριάντα εκατομμύρια επιβάτες, επτά εκατομμύρια τροχοφόρα και δεκατρία εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων από τριακόσια πενήντα περίπου δρομολογημένα πλοία.

Με βάση τα δεδομένα αυτά δικαιολογείται η ευρύτερη δυνατή χρήση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και η επιβολή υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών.

Από επιχειρησιακής πλευράς η εξυπηρέτηση όλων των λιμένων της χώρας κατοχυρώνεται με τη χάραξη και το σχεδιασμό του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Στη διαδικασία κατάρτισης του δικτύου λαμβάνονται υπόψη οι προτάσεις των τοπικών κοινωνιών και των εμπλεκόμενων φορέων που συμμετέχουν στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Για τη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας του δικτύου, αλλά και για τη συμμετοχή σε δημόσια έργα που αποσκοπούν στη βελτίωση της λειτουργίας των λιμανιών απαιτείται χρηματοδότηση.

Το νομοσχέδιο προβλέπει τη δημιουργία ειδικού ανταποδοτικού λογαριασμού στον οποίο την κύρια συνεισφορά θα έχει ο επίναυλος, ένα μικρό ανταποδοτικό τέλος 3% επί του καθαρού ναύλου μεταφοράς.

Τέλος για την ομαλή λειτουργία της αγοράς το νομοσχέδιο προβλέπει τη δημιουργία ανεξάρτητης ρυθμιστικής αρχής στα πρότυπα της ρυθμιστικής αρχής ενέργειας.

Η φιλοσοφία των ρυθμιστικών αρχών στηρίζεται στη λογική της εκ των προτέρων ρύθμισης διαφόρων ζητημάτων της αγοράς σε αντίθεση με την επιτροπή ανταγωνισμού που παρεμβαίνει εκ των υστέρων αφού, δηλαδή, διαπιστωθούν στρεβλώσεις στη λειτουργία της αγοράς στελεχωμένη με εξειδικευμένο με το αντικείμενο προσωπικό, η ρυθμιστική αρχή έχει τη δυνατότητα να προτείνει μέτρα πολιτικής και να παρακολουθεί τη λειτουργία της αγοράς, ώστε όπου διαπιστώνει ότι υπάρχει πρόβλημα να παραπέμπει στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Η ύπαρξη ρυθμιστικής αρχής σε αγορές στις οποίες υπάρχει εξωτερικό κόστος, δηλαδή κόστος που δεν μπορεί να ενσωματώσει η αγορά, είναι επιβεβλημένη.

Στην περίπτωση της ακτοπλοΐας έχουμε μια σειρά από τέτοιες περιπτώσεις, όπως στην παροχή δημόσιας υπηρεσίας, εθνική ασφάλεια, συνοχή του νησιωτικού χώρου, περιπτώσεις στις οποίες απλά και μόνο ο ελεύθερος ανταγωνισμός, η αγορά δεν διασφαλίζει την επίτευξη των στόχων αυτών.

Το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου αφορά την ίδρυση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και αντανακλά την προτεραιότητα που δίνει η Κυβέρνηση στον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των λιμανιών της χώρας. Είναι σε όλους γνωστό το πρόβλημα των λιμανιών της χώρας μας. Στα περισσότερα από αυτά οι υποδομές είναι χαμηλού επιπέδου και η οργάνωσή τους ελλιπής. Οι συνθήκες λειτουργίας τους είναι απαράδεκτες με αποτέλεσμα να ταλαιπωρείται το επιβατικό κοινό και να δημιουργούνται προβλήματα με την ασφαλή εξυπηρέτηση των πλοίων.

Ένας από τους σημαντικότερους ανασταλτικούς παράγοντες, όσον αφορά την υλοποίηση των λιμενικών έργων, είναι η γραφειοκρατία. Σήμερα προκειμένου να ληφθεί απόφαση για μία ουσιαστική παρέμβαση σε ένα λιμάνι, πρέπει να υπάρχει η έγκριση δεκαεπτά διαφορετικών φορέων. Και αν λάβουμε υπόψη μας ότι από κάθε τέτοιο φορέα, απαιτούνται δύο έως τρεις υπογραφές, καταλαβαίνετε πόσο καθυστέρηση δημιουργείται.

Η υπό σύσταση Γενική Γραμματεία θα συμβάλει αποφασιστικά στην απλούστευση των διαδικασιών που απαιτούνται για την εφαρμογή μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής και θα εξασφαλίζει την ενότητα, το συντονισμό και τη συνέχεια των διοικητικών δραστηριοτήτων για την εφαρμογή του συνολικού κυβερνητικού σχεδίου.

Στις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας προβλέπεται η μελέτη και η εισήγηση προτάσεων για τη διαμόρφωση και υλοποίηση της λιμενικής πολιτικής, τη βελτίωση των όρων και των συνθηκών, όπως και της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στα λιμάνια και βεβαίως την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων στην παγκόσμια αγορά.

Η ανταγωνιστικότητα δεν αφορά μόνο τα πλοία, αφορά και τα λιμάνια. Τα λιμάνια της Ελλάδος είναι ανταγωνιστικά με τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και έτσι πρέπει να τα αντιμετωπίσουμε εάν θέλουμε πράγματι να έχουμε μέλλον όσον αφορά την πολιτική μας στη ναυτιλία.

Τέλος, το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου αφορά στη μετατροπή δέκα λιμενικών ταμείων λιμένων εθνικής σημασίας σε ανώνυμες εταιρείες. Σήμερα τα λιμάνια υπολείπονται σε υποδομές, υπάρχει δυσκαμψία στη λειτουργία τους και στη λήψη αποφάσεων, ενώ το νομοθετικό πλαίσιο που καθορίζει τη διοίκηση για την εκμετάλλευσή τους, είναι αναχρονιστικό και τα εμποδίζει να ανταπεξέλθουν στον αυξανόμενο ανταγωνισμό.

Αν πράγματι θέλουμε να αλλάξει αυτή η εικόνα χρειαζόμαστε τη μετεξέλιξη των λιμανιών σε ανώνυμες εταιρείες.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου έχει σαν στόχο τη δημιουργία ενός ευέλικτου νομικού πλαισίου που θα απελευθερώσει το μάνατζμεντ των λιμένων από την αυστηρή κηδεμονία του δημοσίου. Θα αναζητηθούν στελέχη από τον ιδιωτικό τομέα έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη για τους τοπικούς φορείς και τις τοπικές κοινωνίες οι οποίοι γίνονται εκ των πραγμάτων οι υπεύθυνοι για τη διαχείριση και τη λειτουργία των λιμανιών.

Οι εκπρόσωποι των εργαζομένων, η Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση συμμετέχουν στην διοίκηση των εταιρειών διασφαλίζοντας έτσι την κοινωνική συμμετοχή και τον κοινωνικό έλεγχο. Για όλα τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας, προωθούνται προεδρικά διατάγματα με τα οποία μεταφέρονται οι αρμοδιότητες τους στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι δεν θα ήταν υπερβολικό αν χαρακτηρίζαμε το προκείμενο σχέδιο νόμου σαν ρηξικέλευθο. Ανοίγει πράγματι νέους δρόμους για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της χώρας μας, κλείνοντας την ψαλίδα του ανταγωνισμού που στα πλαίσια ενός παγκοσμιοποιημένου οικονομικού συστήματος μας αφορά σήμερα περισσότερο από ποτέ.

Η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών, η δημιουργία επαρκούς θεσμικού πλαισίου για την απρόσκοπτη λειτουργία της αγοράς, η ουσιαστική αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της χώρας και ο επαναπροσδιορισμός του τρόπου άσκησης της λιμενικής πολιτικής, θα ενισχύουν τομείς της οικονομίας μας στους οποίους έχουμε συγκριτικά πλεονεκτήματα και κατά συνέπεια είναι αμέσου προτεραιότητος.

Γι' αυτό σας καλώ να ψηφίσετε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας έρχεται ένα χρόνο περίπου μετά την εξαγγελία του. Για πρώτη φορά η έννοια της απελευθέρωσης υιοθετήθηκε μετά την κυβερνητική

αλλαγή, τον ανασχηματισμό μετά τις εκλογές του Απριλίου του 2000. Γιατί μέχρι τότε η ίδια η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ καλλιεργούσε τεχνηέντως ένα άλλο καθεστώς, ένα καθεστώς μονοπωλιακής διάρθρωσης και υποστήριξης συγκεκριμένων συμφερόντων.

Οι Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ βρέθηκαν τόσο κοντά στα εφοπλιστικά συμφέροντα ορισμένων πλοιοκτητών ώστε να είναι δύσκολο να διακρίνει κανείς πού τελειώνει η εταιρεία και πού αρχίζει το κράτος. Οι σχέσεις και οι διασυνδέσεις ολοφάνερες, και για να ανακαλυφθούν όλα αυτά χρειάστηκε ένα ναυάγιο, μία τραγωδία ώστε να βρεθούν τόσο η Κυβέρνηση όσο και ο Πρωθυπουργός ακάλυπτοι στην κριτική και στα μάτια του κόσμου. Δεν επιχειρώ ούτε να θυμίσω ούτε να παραπλανήσω τη σημερινή συζήτηση, αναφερόμενος στο ναυάγιο του «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ».

Είμαι βέβαιος όμως ότι χωρίς αυτό, όσο και αν το ήθελε ο σημερινός Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, η διαδικασία της απελευθέρωσης δεν θα προχωρούσε τόσο σύντομα. Άλλωστε το έχει ο ίδιος παραδεχτεί λέγοντας ότι πλέον αποτελεί πάνδημο και παλλαϊκό αίτημα. Υπάρχει όμως και ένας άλλος λόγος που δεν θα προχωρούσε γιατί το ΠΑΣΟΚ που μέχρι προχθές διαχειρίστηκε το καθεστώς προστασίας που παρείχε το καμποτάζ με έναν άθλιο τρόπο, χωρίς να βοηθήσει την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας ούτε τον εκσυγχρονισμό της. Ενίσχυσε με σκανδαλώδη τρόπο κάποιες εταιρείες, προστάτευσε τις μονοπωλιακές διαρθρώσεις και οδήγησε το μικρό πλοιοκτήτη στην οικονομική καταστροφή. Απαξίωσε τη μεγάλη δύναμη της ελληνικής ακτοπλοΐας που ήταν οι μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις για να ενισχύσει κάποιες φιλικά προσκείμενες προς αυτό.

Αυτά βέβαια θα έχουμε την ευκαιρία να τα συζητήσουμε αναλυτικά όταν θα κατατεθεί το πόρισμα του «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ». Άραγε, θα αναρωτηθώ και απ' αυτό το Βήμα, τι γίνεται αυτό το πόρισμα; Δεν έχουν περάσει εννέα μήνες από το ναυάγιο; Δεν θα έπρεπε αυτή η Κυβέρνηση που ήθελε να φτάσει το μαχαίρι στο κόκκαλο να έχει επισπεύσει αυτές τις διαδικασίες να έχουμε ένα πόρισμα αυτήν τη στιγμή στα χέρια μας; 'Η άραγε θα έχει την τύχη αυτό της «ΡΙΚΟΜΕΞ» που ήλθε είκοσι δύο μήνες αργότερα ή αυτό του «ΦΑΛΚΟΝ» που έριχνε τις ευθύνες σε ασχέτους.

Κύριοι της Κυβέρνησης, δε νομίζω ότι μπορείτε να βρίσκεσθε σε νιρβάνα κατά την άσκηση της εξουσίας και να μη βοηθάτε την εκδίκαση και την επίσπευση τόσο σοβαρών υποθέσεων.

Δεν μπορείτε να κάνετε πολιτική χωρίς να δικαιώνετε τους ανθρώπους που ζητάν από το κράτος πάνω από όλα ένα σύστημα δικαίου. Και δεν μπορείτε να αφήνετε αναπάντητες καταγγελίες όπως αυτές που διαβάσαμε προχθές στην εφημερίδα «DAILY TELEGRAM» που ναι μεν μπορεί να μην ευσταθούν, όμως διατυπώνουν σοβαρότατες παρατηρήσεις για την ασφάλεια των πλοίων μας.

Θα περίμενα μια πιο υπεύθυνη αντιμετώπισή της όταν έχουμε στη πλάτη μας τόσο σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας των πλοίων όπως αυτές που διαπιστώθηκαν πριν από ένα χρόνο στα τριάντα ένα δελφίνια, αυτές που καταγγέλθηκαν στο «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» και αυτές που έδεσαν εξήντα ένα βαπόρια πέρυσι το Νοέμβρη.

Κύριοι Βουλευτές, το νομοσχέδιο, «Απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας και πρόωρης άρσης του καμποτάζ» πραγματικά αποδεικνύει την αδυναμία του ΠΑΣΟΚ να διαχειρισθεί σοβαρά τα αναπτυξιακά θέματα με ορίζοντα και προοπτική. Και θα προσπαθήσω να σας το αποδείξω παρακάτω καθώς και στις μέρες που ακολουθούν. Όμως δημιουργεί πάνω από όλα ένα σύστημα ρυθμίσεων που ούτε απελευθέρωση μπορεί να χαρακτηρισθεί ούτε και είναι. Εισάγει τρεις καινούριες παραμέτρους.

Η πρώτη είναι η πρόωρη άρση του καμποτάζ, δηλαδή του καθεστώτος του προστατευτισμού που είχε πετύχει η κυβέρνηση Μητσοτάκη. Η μονομερής και πρόωρη άρση του καμποτάζ δεν αποτελεί τίποτε άλλο παρά την ομολογία αποτυχίας, μια ομολογία αποτυχίας στην ενίσχυση της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Η συγκοινωνιακή κατάσταση στις θάλασσές μας είναι κακή, ήταν χειρότερη και μπορεί να έχει βελτιωθεί ελαφρώς τα τελευταία χρόνια αλλά δεν ικανοποιεί τις ανάγκες. Έτσι η σημερινή κατάσταση δεν μπορεί να μας κάνει αισιόδοξους ούτε για το μέλλον της ούτε βεβαίως και για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των νησιών μας σε Ιόνιο και Αιγαίο.

Η Νέα Δημοκρατία εδώ και ένα χρόνο έχει ζητήσει την πρόωρη άρση του καμποτάζ στη λογική που σήμερα το επισπεύδει η Κυβέρνηση. Δηλαδή υιοθετώντας την άποψη ότι χωρίς το διεθνή ανταγωνισμό και χωρίς ουσιαστική πολιτική απελευθέρωσης είναι αδύνατο να αναπτυχθεί η ακτοπλοΐα μας.

Όμως και ακόμα αυτήν τη στάση ορισμένων μέσα στη Νέα Δημοκρατία που αρνούνται την πρόωρη άρση του καμποτάζ δεν πιστεύω ότι η Κυβέρνηση θα πρέπει να τη λαμβάνει ως ένδειξη αδυναμίας, αλλά ως δύναμη διαλόγου που πραγματικά υπάρχει μέσα στη Νέα Δημοκρατία ώστε τελικά σύσσωμοι να στηρίζουμε τις κομματικές αποφάσεις. Διότι δεν εμφανίζουμε το θέαμα της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ που αντιπολιτεύεται τον εαυτόν της, και περνά νομοσχέδια με την ψήφο της Αντιπολίτευσης...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Παρακαλώ επί του νομοσχεδίου, γιατί όπως βλέπετε οι συνάδελφοι κάτω στα έδρανα είναι έτοιμοι να διαμαρτυρηθούν ...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Πάντως, κύριε Πρόεδρε, δεν παρουσιάζουμε το φαινόμενο αυτό που παρουσίασε η Κυβέρνηση τις τελευταίες ημέρες, οι Βουλευτές της Πλειοψηφίας να καταψηφίζουν και οι Βουλευτές της Μειοψηφίας να υπερψηφίζουν.

Σίγουρα ένα είναι το συμπέρασμα. Ότι η πρόωρη άρση του καμποτάζ είναι επιβεβλημένη. Δεν προσφέρει τίποτα στον πολίτη και στον καταναλωτή ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και υπηρεσιών η διατήρηση ενός καθεστώτος προστατευτισμού που δεν παρέχει ούτε φτηνές, αλλά ούτε και ποιοτικές συγκοινωνίες.

Η δική μας αγωνία και προτροπή είναι πράγματι να αναδειχθούν οι ελληνικές εταιρείες σε θαλασσοκράτειρες στο Αιγαίο όπως το κατάφεραν στην Αδριατική και να αποδείξουν την υγιή δύναμη της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Η δεύτερη παράμετρος που εισάγει το νομοσχέδιο είναι η απελευθέρωση. Άραγε τι σημαίνει απελευθέρωση αν όχι ελευθερία στα δρομολόγια και στους ναύλους;

Ως προς τη φύση της απελευθέρωσης το νομοσχέδιο κάνει πολύ δειλά βήματα. Δίνει το δικαίωμα στην ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να προσδιορίζει τιμές και δρομολόγια ενταγμένα σε ένα σχέδιο δικτύου θαλασσίων ενδομεταφορών το οποίο εμφανίζεται άλλωστε και ως πρόθεση και το οποίο δεν φανταζόμαστε ότι εγγυάται –διότι μόνο κατά φαντασία μπορούμε να το συλλάβουμε- τη σωστή επικοινωνία των νησιών μας αλλά και την απρόσκοπτη επιχειρηματική δράση.

Πιστεύουμε στις δυνάμεις της αγοράς και γι' αυτό θεωρούμε ότι θα πρέπει η αγορά να αφεθεί να καλύψει τις ανάγκες των μεγάλων γραμμών χωρίς την παρέμβαση του κράτους.

Είναι γεγονός άλλωστε ότι πολλοί προορισμοί στο Αιγαίο και το Ιόνιο έχουν ιδιαίτερο οικονομικό ενδιαφέρον. Γι' αυτούς τους προορισμούς η πλήρης απελευθέρωση των τιμών και των δρομολογίων πρέπει να είναι απόλυτη. Δεν θα πρέπει να είναι διστακτική, όπως επιχειρεί το νομοσχέδιο, που με σειρά υπουργικών αποφάσεων αλλοιώνει το πνεύμα της. Δεν έχουμε εμπιστοσύνη στη διαχείριση του κράτους και βέβαια έχουμε ακόμα μικρότερη στις πολιτικές ηγεσίες του ΠΑΣΟΚ.

Το τρίτο που εισάγει το νομοσχέδιο είναι η δημιουργία μιας νέας ρυθμιστικής αρχής για να ρυθμίζει αυτά που με άνεση θα μπορούσε να ρυθμίζει η επιτροπή ανταγωνισμού. Η νέα αυτή αρχή έρχεται να συμπληρώσει το παζλ των ρυθμιστικών αρχών που αναλαμβάνουν αμφίβολες αρμοδιότητες και σκοπός τους ίσως είναι να βολευτούν κάποιοι από τους ημετέρους, αλλά και τελικά να μετακυλισθεί η ευθύνη σε κάποιο άλλο ρόλο μακριά από την πολιτική ηγεσία, ώστε τελικά ο πολίτης να μη ρίχνει το φταίξιμο στην Κυβέρνηση.

Πιστεύω ότι είναι ανάλογης έμπνευσης με αυτό το οποίο προσπάθησε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ στο θέμα της ΟΝΕ, που τεχνηέντως έριχνε τις ευθύνες για την έμμεση και άμεση φορολογία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προσπαθώντας να καλύψει τις δικές του ευθύνες για την οικονομική υπανάπτυξη του τόπου.

Η ρυθμιστική αρχή των θαλασσίων ενδομεταφορών δεν προ-

σφέρει τίποτα το ουσιαστικό. Αντίθετα θεωρούμε ότι οι αρμοδιότητές της καλύπτονται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Και δεν είμαστε οι μόνοι που το πιστεύουμε. Το πιστεύει και η ίδια η Επιτροπή Ανταγωνισμού, που σε μια πρωτοφανή για την ιστορία της αυτόβουλη έκφραση γνώμης μας κάνει γνωστή την αντίθεσή της –και εδώ θα καταθέσω στα Πρακτικά το κείμενο της απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού- διότι δηλώνει ότι διασπάται η ενότητα της νομοθεσίας, δημιουργούνται συνθήκες ανασφάλειας δικαίου και υποβαθμίζεται η επιτροπή ανταγωνισμού.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα απόφαση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εμείς πρώτοι επισημάναμε την κορυφαία αυτή αλληλοκάλυψη αρμοδιοτήτων και σε καμιά περίπτωση δεν μπορούμε να την αποδεχθούμε. Δεν πρέπει να δημιουργήσουμε ένα κακέκτυπο του ελληνικού δημοσίου μέσα από τις ανεξάρτητες αρχές. Δεν θέλουμε ούτε αλληλοκαλύψεις ούτε υδροκεφαλισμούς. Εμείς πιστεύουμε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και βρισκόμαστε σε πλήρη αντίθεση με τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας που δήλωσε στην επιτροπή ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν είναι τόσο αντικειμενική, διότι συμμετέχουν σε αυτή εκπρόσωποι φορέων και επιμελητηρίων.

Το νομοσχέδιο επίσης προβλέπει τη μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων. Είναι αναμφίβολα θετικό μέτρο η Ελλάδα να προσπαθεί να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες με σύγχρονα βαπόρια. Κατέχουμε αρνητική πρωτιά γερασμένου στόλου στην Ευρώπη. Όμως και σ' αυτόν τον τομέα η πολιτική του ΠΑΣΟΚ δεν χρειάζεται συγχαρητήρια. Είναι ανακόλουθη και αποσπασματική. Τα ελληνικά ναυπηγεία βρίσκονται σε κατάσταση αποσύνθεσης και κανένα πρόγραμμα χρηματοδότησης δεν έχει υιοθετηθεί για την ανανέωση του στόλου. Ενώ η Γαλλία και η Ιταλία ενισχύουν τη ναυπηγική τους βιομηχανία, με αποτέλεσμα να ξεπεράσουν το τέλμα της δεκαετίας του '80 και σήμερα να κατασκευάζουν πολυτελέστατα καράβια, υπερσύγχρονα και νέας τεχνολογίας, τα ελληνικά ναυπηγεία αδυνατούν να ανταπεξέλθουν ακόμα και στις ήδη αναληφθείσες συμβάσεις τις οποίες κάθε μέρα προσπαθούν να τροποποιήσουν.

Για να μπορέσει, όμως, να ανανεωθεί ο στόλος, θα πρέπει να βρεθεί η σωστή χρηματοδότηση και τεχνολογική υποστήριξη. Είναι αδύνατον οι εταιρείες από μόνες τους να ανανεώσουν το στόλο ιδιαίτερα με την κατάσταση της χρηματαγοράς σε αυτά τα χαμηλά επίπεδα. Έτσι, λοιπόν, θα πρέπει να βρούμε πολιτικές συνδυασμένες ενίσχυσης της ναυπηγικής μέσα στην Ελλάδα, ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας, ώστε να μπορέσουν και τα ναυπηγεία μας να παραδώσουν έγκαιρα και προς χρήση αυτά τα νέα σκάφη. Κάτι τέτοιο δεν διαφαίνεται να είναι μέσα στις κυβερνητικές σκέψεις.

Το νομοσχέδιο επιβάλει και ένα νέο φόρο και είναι σύνηθες αυτό, κάθε νέο νομοσχέδιο που έρχεται εδώ πέρα να επιβάλει και ένα νέο φόρο. Μόνο που αυτός ο φόρος είναι φόρος προς τους νησιώτες μας. Επιβάλλει έναν επίναυλο για να συντηρήσει τις γραμμές που θα υπαχθούν στο καθεστώς επιδότησης. Αυτές δηλαδή που ούτε η ελεύθερη αγορά, αλλά ούτε το καθεστώς μακροχρόνιας σύμβασης αποκλειστικότητας θα μπορεί να εξασφαλίζει την απρόσκοπτη εξυπηρέτησή τους.

Βέβαια το καθεστώς της επιδότησης, αν και εισάγεται ως καινοτόμο, υπάρχει σήμερα και λειτουργεί. Για μένα είναι απορίας άξιο πώς από τη μία νομοθετούμε, όπως νομοθετήσαμε πριν από ένα μήνα υιοθετώντας το καινούριο Σύνταγμα και υιοθετήσαμε μία διάταξη συνταγματικής προστασίας απέναντι στη νησιωτική Ελλάδα και μετά από ένα μήνα να παίρνουμε αυτήν τη διάταξη και έτσι να την πετάμε στον κάλαθο των αχρήστων και να επιβάλουμε έναν αυτοτελή φόρο για τα νησιά, ένα 3% πάνω στο κόστος μεταφοράς.

Δυστυχώς όμως φαίνεται ότι η Κυβέρνηση δεν έχει αναλογιστεί πόσο έχει αυξηθεί με τα τελευταία της μέτρα το κόστος μεταφοράς από τα νησιά. Η αύξηση των τιμολογίων της Ολυμπιακής εξ αιτίας της μετακίνησης στα Σπάτα, κάνουν την νησιωτική Ελλάδα να πληρώνει ένα πάρα πολύ μεγάλο κόστος μεταφοράς, παρά το γεγονός ότι λόγω της θέσης τους τα νησιά μας θα έπρεπε να έχουν περισσότερη προστασία.

Έτσι, λοιπόν, στο υπάρχον 26% έως 30% που κυμαίνονται αυτές οι κρατήσεις που υπάρχουν υπέρ τρίτων στα εισιτήρια, προστίθεται άλλο ένα 3% με στόχο να μαζευτούν τρία έως πέντε δισεκατομμύρια δραχμές. Η διάταξη αυτή έχει καταγγελθεί βεβαίως από όλους τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά και αποτελεί προσθήκη στην έκθεση της Επιτροπής Σαραντίτη που αποτέλεσε βάση γι'αυτό το νομοσχέδιο. Διότι η Επιτροπή Σαραντίτη είχε εισηγηθεί τη μείωση των κρατήσεων επί του εισιτηρίου και βεβαίως σε καμιά περίπτωση, την αύξησή τους.

Απορώ, λοιπόν, γιατί χρειάζεται αυτή η επιβάρυνση όταν ήδη το Υπουργείο Αιγαίου διαθέτει τρία δισεκατομμύρια για την επιδότηση των γραμμών. Και βεβαίως το επιχείρημα ότι πρέπει να μειώσουμε τις κρατικές δαπάνες νομίζω ότι μόνο έωλο μπορεί να χαρακτηριστεί, αφού με το συζητούμενο νομοσχέδιο προβλέπονται περίπου τα δύο δισεκατομμύρια δαπανών για συμβούλους και άλλους τινές τους οποίους πρόκειται να προσλάβει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την εξυπηρέτηση όλων αυτών των αρχών που δημιουργεί.

Μου φαίνεται ότι η Κυβέρνηση έχει χάσει την επαφή με τους πολίτες αυτής της χώρας και καταφεύγει πάντοτε στη λύση της εύκολης και έμμεσης φορολογίας των πάντων, χωρίς να υπολογίζει ότι στην οικονομική ιστορία του τόπου θα καταγραφεί ως η Κυβέρνηση των φόρων.

Επίσης το νομοσχέδιο προβλέπει και την ίδρυση μιας γενικής γραμματείας λιμενικής πολιτικής. Αναμφίβολα είναι θετικό βήμα ο συντονισμός επιτέλους της ανύπαρκτης μέχρι σήμερα λιμενικής πολιτικής. Αποτελεί κοινό τόπο των επιβατών, των πλοιοκτητών και των λιμενικών αρχών η διαπίστωση ότι τα λιμάνια μας θα αδυνατούν να προσφέρουν σύγχρονες υπηρεσίες εξυπηρέτησης και ασφάλειας. Αρκεί μια βόλτα σε ένα άλλο λιμάνι της χώρας για να διαπιστώσει κανείς το χάος, την έλλειψη χώρων υποδοχής, ακόμα και αυτών των αποχωρητηρίων. Είναι όμως και σ'αυτόν τον τομέα εντυπωσιακά τα αποτελέσματα αδυναμίας διαχείρισης της Κυβέρνησης. Τα τελευταία τέσσερα χρόνια τα λιμενικά ταμεία της χώρας συγκέντρωσαν 257,1 δισεκατομμύρια δραχμές. Ξέρετε πόσα επενδύθηκαν για την ανάπτυξη των λιμανιών και τις νέες επενδύσεις που χρειαζόντουσαν; Μόλις 82. Ποσοστό 32%.

Θεωρώ ότι αυτό το ποσοστό είναι ένα δραματικό ποσοστό αποτυχίας. Όμως και η επιχειρούμενη μετοχοποίηση των λιμενικών ταμείων, έστω και αν υποκρύπτει την πλήρη ιδιωτικοποίησή τους εμάς μας βρίσκει σύμφωνους, γιατί τασσόμαστε υπέρ της ιδιωτικής συμμετοχής στη διαχείριση των λιμενικών ταμείων.

Πιστεύουμε ότι πρέπει να ανοίξει ο δρόμος για τη συνεκμετάλλευση από τους ιδιώτες και το κράτος, των λιμανιών. Να μπορέσουν επιτέλους να δημιουργηθούν με αυτοχρηματοδότηση χώροι υποδοχής επιβατών passenger terminals που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις μιας χώρας που θεωρεί τουλάχιστον τον εαυτό της τουριστική χώρα. Δυστυχώς όμως πάλι μόνο κριτικά μπορούμε να σταθούμε. Και αυτό γιατί δεν μπορούμε να δώσουμε σε καμιά περίπτωση συγχαρητήρια στον ΟΛΠ, που αν και ήδη μετοχοποιημένος, με σθένος αποκρούει τα αιτήματα όλων των ναυτιλιακών εταιρειών για δημιουργία ιδίων χώρων υποδομής.

Ελπίζουμε και εμμένουμε στην προφορική διαβεβαίωση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ότι αυτό θα επιλυθεί με το σημερινό νομοσχέδιο, αν και δεν είμαστε βέβαιοι για την εφαρμογή πλήρως των διατάξεών του.

Τέλος θα ήθελα να εκφράσω την επιθυμία η συζήτηση για την ακτοπλοΐα, η συζήτηση γι' αυτό το νομοσχέδιο να πάρει το βάθος και το εύρος που πήρε στην επιτροπή. Και θα προσκαλέσουμε για άλλη μια φορά τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να υποχωρήσει από τις θέσεις του για μια πιο απελευθερωμένη αγορά. Για μια αγορά που δεν θα είναι μόνο κατ' όνομα απελευθερωμένη, αλλά που ο πολίτης θα μπορεί να δέχεται τις υπηρεσίες και τις τιμές ανάλογες, όπως ανέφερε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, μ' αυτές της Αδριατικής. Και να είμαστε

βέβαιοι ότι νομοθετούμε σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία άλλωστε πρέπει να κρίνει και το νέο καθεστώς.

Κλείνοντας ξέρω ότι θα κατηγορηθώ από τον Υπουργό για δίκη προθέσεων. Μας το είπε και στην επιτροπή. Και βεβαίως θα καταφύγουμε σε δίκη. Σε δίκη της ιστορίας, του παρελθόντος αυτής της Κυβέρνησης και βέβαια των προθέσεών της. Διότι δεκαεπτά χρόνια νομίζουμε ότι μπορούμε να διερμηνεύουμε ακόμα και τις προθέσεις. Και το παρελθόν σας είναι ιδιαίτερα και πολύ επιβαρημένο με παρατυπίες και ιδιόμορφους προστατευτισμούς που στόχο είχαν δυστυχώς την εξυπηρέτηση της διαπλοκής και όχι το δημόσιο συμφέρον.

Είναι χαρακτηριστική η εισήγηση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς που προτείνει την επιβολή προστίμου 3,7 δισεκατομμυρίων στη «Minoan Flying Dolphins» δικαιώνοντας έτσι τις δικές μας απόψεις περί υπάρξεως μονοπωλίου. Το παρελθόν σας, λοιπόν, που ξεκινά με την ίδρυση μιας κρατικής εταιρείας, της επονομαζόμενης «Ελληνικής Ακτοπλοΐας», που στόχο είχε να ελέγξει το κράτος την ακτοπλοΐα και που μόνο χρέη άφησε στο πέρασμά του, συνέχισε με την επιλεκτική διάθεση των κοινοτικών κονδυλίων σε φίλους εφοπλιστές. Και κορυφώθηκε με τη διαχείριση μονοπωλίου στο Αιγαίο...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ : Το Α' εσείς το διαχειριστήκατε. Ούτε αυτό θυμάστε;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : ...

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ : Έχει δίκιο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Το Ταμείο Συνοχής ήταν τότε, τα Ολοκληρωμένα Μεσογειακά Προγράμματα. Δεν έχει σημασία. Σημασία έχει ότι κάποιοι εφοπλιστές ευνοήθηκαν από τις πολιτικές σας αποφάσεις και αρνηθήκατε στη μεγάλη τους πλειοψηφία το να χτίσουν νέα και σύγχρονα καράβια. Και αυτοί οι εφοπλιστές ήταν φίλοι σας και παραμένουν φίλοι σας.

Σήμερα, λοιπόν, δεν μπορεί όλοι εσείς που τόσο καιρό έχετε υπηρετήσει μ' αυτόν τον τρόπο αυτό το καθεστώς να εμφανίζεστε σαν τιμητές της εύρυθμης αγοράς και του ανταγωνισμού. Το παρελθόν του κόμματός σας δεν στηρίζει τη σημερινή σας προσπάθεια, κύριε Υπουργέ. Κι εμείς δεν είμαστε διατεθειμένοι ούτε συγχωροχάρτι να δώσουμε ούτε άφεση αμαρτιών. Θα στηρίξουμε όσες διατάξεις του νομοσχεδίου θεωρούμε σωστές, αλλά δεν πρόκειται να στηρίξουμε το νομοσχέδιο στην αρχή του. Και αυτό καλούμε τη Βουλή να κάνει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της Προόδου ορίζεται για τη συζήτηση του νομοσχεδίου ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σκοπελίτης.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ : Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο και με τη συνηγορία βέβαια και του κόμματος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης η Κυβέρνηση κάνει ακόμα ένα βήμα, και μάλιστα σημαντικό θα λέγαμε εμείς, στην κατεύθυνση εκείνη που εδώ και καιρό έχει δρομολογήσει κατ' επιταγή των συμφερόντων του μεγάλου κεφαλαίου και των κανονικών θεσμών, στη συγκεκριμένη περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Και το βήμα αυτό το κάνει με την κατάργηση του καμποτάζ και την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας μας, αλλά και με το άνοιγμα του δρόμου για την ιδιωτικοποίηση μιας σειράς σημαντικών λιμανιών της χώρας μας. Ισχυρίζεται βέβαια η Κυβέρνηση ότι το κάνει για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα του ελληνικού λαού και στη συγκεκριμένη περίπτωση των επιβατών και κύρια εκείνων των νησιών μας.

Ο ισχυρισμός αυτός βέβαια δεν εκπλήττει κανέναν. Ούτε εμάς ούτε τον ελληνικό λαό στην ολότητά του σχεδόν. Έγινε πια κανόνας για την Κυβέρνηση να βαπτίζει όποιο αντιλαϊκό μέτρο παίρνει σαν υπηρεσία στα λαϊκά συμφέροντα, σαν φιλολαϊκό.

Για το καλό του λαού, όπως είναι γνωστό, ξεπουλιέται ο Ο.Τ.Ε., η Ολυμπιακή, άλλες μεγάλες επιχειρήσεις. Για το καλό του εργαζόμενου λαού κατεδαφίζεται το ασφαλιστικό μας σύστημα, τα εργασιακά δικαιώματα, παίρνονται μία σειρά μέτρα στους τομείς της παιδείας, της υγείας, της πρόνοιας κλπ. Για το καλό του ελληνικού λαού ισχυρίστηκε ότι ψήφισε και προχθές, μαζί με τη Νέα Δημοκρατία, και τον τρομονόμο.

Όμως ο ελληνικός λαός, κύριε Υπουργέ, γνωρίζει πολύ καλά τις διαθέσεις σας και όταν ακούει να μιλάτε για το καλό του, τότε αμέσως αναλογίζεται, σκέπτεται τι τον περιμένει ακόμα, ποια νέα δεινά θα φορτωθούν στις πλάτες του, τις ήδη φορτωμένες από τη βαθιά αντιλαϊκή σας πολιτική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σίγουρα η κατάσταση που επικρατεί στον τομέα των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών κάθε άλλο παρά ανταποκρίνεται στις ανάγκες του λαού μας και ιδιαίτερα εκείνου που κατοικεί στα νησιά και που αγωνίζεται στις πιο αντίξοες συνθήκες να επιβιώσει σε αυτά και να τα κρατήσει ζωντανά. Και δεν ανταποκρίνεται και από την άποψη της τακτικότητας των δρομολογίων και από την άποψη των προσφερόμενων υπηρεσιών σε αυτές, αλλά και από την άποψη εκείνη που αφορά την πλευρά της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα.

Είναι γνωστά τα προβλήματα σε όλους μας. Και είναι επίσης γνωστές οι διαμαρτυρίες, οι καταγγελίες, οι κινητοποιήσεις των νησιωτών μας και των φορέων τους, ιδιαίτερα το προηγούμενο καλοκαίρι, γι' αυτά τα ζητήματα, όπως και για εκείνο που αφορά το κόστος μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων που είναι σήμερα πάρα πολύ υψηλό και στριμώχνει οικονομικά ακόμα περισσότερο τις λαϊκές οικογένειες που είναι κύρια οι χρήστες των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών.

Βέβαια, τα προβλήματα αυτά δεν δημιουργήθηκαν από μόνα τους. Δεν έπεσαν, όπως λέει ο λαός μας, από τον ουρανό, αλλά είναι αποτέλεσμα της ασύδοτης δράσης του πιο ληστρικού κεφαλαίου που δραστηριοποιείται σήμερα στη χώρα μας, του εφοπλιστικού κεφαλαίου δηλαδή και της κάλυψης με τον πιο απροκάλυπτο τρόπο, που έδωσαν όλες οι κυβερνήσεις σ' αυτήν την ασύδοτη δράση του και που δίνει βέβαια και η σημερινή Κυβέρνηση.

Και έτσι ενώ θα περίμενε κανείς, με βάση αυτά τα προβλήματα -τα υπαρκτά, τα μεγάλα- που υπάρχουν στις ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες, να παρθούν μέτρα που να χτυπούν αυτήν την ασυδοσία του εφοπλιστικού κεφαλαίου, που να βάζουν φρένο στο ξέφρενο κερδοσκοπικό του κυνηγητό, που δεν διστάζει υπηρετώντας το να θυσιάσει ακόμα και ανθρώπινες ζωές, όπως έγινε με το «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» τον περασμένο χειμώνα, αλλά και σε άλλες περιπτώσεις, αντί, λοιπόν, η Κυβέρνηση να κάνει αυτό, τους επιβραβεύει με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο καταργώντας το καμποτάζ και όποια πέτρα υπήρχε που έβαζε κάποιο φραγμό στην ασύδοτη δράση του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Και ενώ οι θάλασσες μας θα γίνουν έτσι ξέφραγο αμπέλι για να αρμενίζουν καράβια από κάθε χώρα, ακόμα και εκείνα που θα έχουν σημαία, ευκαιρία –δίνεται μια τέτοια δυνατότητα, βέβαια κάτω από συγκεκριμένους περιορισμούς, με την παράγραφο 3 του πρώτου άρθρου και οι κάτοικοί μας θα είναι όμηροι στις ληστρικές ορέξεις των εφοπλιστών- η Κυβέρνηση χωρίς να νιώθει έστω και την παραμικρή ενοχή ισχυρίζεται –αυτό αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση- ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα οδηγήσει στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, στη μείωση του κόστους μεταφοράς και στη γενικότερη προστασία του δημόσιου συμφέροντος. Και όλα αυτά θα γίνουν –όπως ισχυρίζεται πάλι στην εισηγητική έκθεση- γιατί η άρση του καμποτάζ θα δημιουργήσει συνθήκες ελεύθερου, υγιή και θεμιτού ανταγωνισμού.

Αλήθεια, κύριοι της Κυβέρνησης, ποιον θέλετε να κοροϊδέψετε με τέτοιους ισχυρισμούς; Εάν έχετε σαν στόχο τους νησιώτες, τότε πέφτετε πάρα πολύ έξω. Και αυτό γιατί αυτοί γνωρίζουν πάρα πολύ καλά ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δεν αποτελεί τίποτε άλλο παρά την απλόχερη προσφορά σας στο μεγάλο κεφάλαιο που δραστηριοποιείται πρώτα στον τομέα των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών. Το γνωρίζουν πολύ καλά αφού το έζησαν στο πετσί τους το περασμένο καλοκαίρι όπου στην προοπτική της άρσης του καμποτάζ βίωσαν την απομόνωση, την υποβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών και την ανασφάλεια που καταγράφηκε με τον πιο οδυνηρό όπως είπα και προηγούμενα τρόπο αφού οδήγησε

στην απώλεια δεκάδων ανθρώπινων ζωών.

Αποτελεί πρόκληση στη νοημοσύνη των νησιωτών μας ο ισχυρισμός αυτός που έγινε κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην επιτροπή ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών –έτσι είπατε, κύριε Υπουργέ- είναι λαϊκό αίτημα. Και αποτελεί πρόκληση, γιατί είναι δεκάδες οι φορείς των νησιωτών που εξέφρασαν με κάθε τρόπο, με υπομνήματα, με άλλης μορφής έγγραφα, παραστάσεις κλπ., με κινητοποιήσεις, την αντίρρησή τους μ' αυτήν την προοπτική και ζήτησαν να περάσουν στον έλεγχο του κράτους οι ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ανταγωνισμός που θα έχουμε στις ελληνικές θάλασσες μετά την άρση του καμποτάζ εάν ψηφιστεί αυτός ο νόμος, κάθε άλλο παρά θα είναι υγιής, όπως ισχυρίζεται η εισηγητική έκθεση, ισχυρίζεται ο κύριος Υπουργός και άλλοι βέβαια, όσοι τάσσονται υπέρ της απελευθέρωσης. Θα είναι ανταγωνισμός της ζούγκλας που η μεγάλη εταιρεία θα τρώει τη μικρή, που θα γεννά και θα γιγαντώνει μέσα στη διαδικασία μονοπώλια, τα οποία σε τελική ανάλυση θα κυριαρχήσουν στις θάλασσές μας –αυτή θα είναι η κατάληξη- και θα επιβάλουν το δικό τους ληστρικό απάνθρωπο δίκαιο στους νησιώτες μας, δημιουργώντας τεράστια προβλήματα στο δικαίωμα του κάθε Έλληνα και ιδιαίτερα των νησιωτών μας για καλές, τακτικές χειμώνα καλοκαίρι και ασφαλείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Κύριοι συνάδελφοι, η άρση του καμποτάζ δεν πρόκειται να οδηγήσει σε αυτό που ισχυρίζεται η Κυβέρνηση, δηλαδή, στη μείωση του κόστους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων από και προς τα νησιά μας, ένα αίτημα λαϊκό στην προκειμένη περίπτωση –αυτό είναι το λαϊκό αίτημα, κύριε Υπουργέ- που ζητάει να επιδοτηθεί το κόστος μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων προς και από τα νησιά μας. Δεν πρόκειται, λοιπόν, αν γίνει αυτό το πράγμα. Και δεν πρόκειται να γίνει γιατί η μέχρι σήμερα πρακτική έδειξε ότι οι εφοπλιστές μας, κυνηγώντας το υπερκέρδος, βρίσκουν τους τρόπους –να μη στεναχωριόμαστε καθόλου- να συνεννοούνται μεταξύ τους και να συνεργάζονται μεταξύ τους, ώστε να κρατούν τα εισιτήρια και τα ναύλα σε υψηλά επίπεδα, να προσυμφωνούν για περικοπές δρομολογίων όταν αυτά δεν τους αποφέρουν κέρδη και τα θεωρούν ασύμφορα και να υποβαθμίζουν βέβαια, τις υπηρεσίες που προσφέρουν στα καράβια τους για να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Θα έχουμε μου φαίνεται και πάλι ξανά αυτά που είχαμε παλιά με τα αμπάρια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι συνέπειες από την άρση του καμποτάζ θα είναι βαριές για το σύνολο των νησιών μας. Όμως πολύ βαρύτερες θα είναι για τα περισσότερα από αυτά με την τριχοτόμηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που προωθεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο με το δεύτερο άρθρο. Είναι μια τριχοτόμηση που γίνεται με κριτήριο, όχι τα συμφέροντα του Έλληνα πολίτη που κατοικεί στα νησιά και του επιβατικού κοινού, αλλά με εκείνα τα συμφέροντα των εφοπλιστών μας που θέλουν βέβαια μέσα απ' αυτήν τη διαδικασία να κερδίζουν όσο το δυνατό περισσότερα.

Έτσι λοιπόν επαναλαμβάνω ότι όσα νησιά μας –και το ξαναλέω, αυτά θα είναι τα περισσότερα σε αριθμό- δεν ενταχθούν στην κατηγορία της ελεύθερης δρομολόγησης που εκεί θα γίνει το «έλα να δεις» με τους εφοπλιστές -και εκεί η κατάσταση δεν θα είναι καλή, αυτό εννοώ- θα ενταχθούν στους φτωχοσυγγενείς των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών, δηλαδή, στις γραμμές του δημοσίου συμφέροντος και της άγονης γραμμής. Εκεί θα έχουμε τέτοια προβλήματα και οι κάτοικοι θα βρεθούν απέναντι στον πραγματικό κίνδυνο αποκοπής τους από την ηπειρωτική Ελλάδα και θα στερηθούν του δικαιώματός τους της απρόσκοπτης, χειμώνα –καλοκαίρι, συγκοινωνιακής εξυπηρέτησής τους.

Σ' αυτές τις γραμμές οι εφοπλιστές μας και θα απολαμβάνουν καθεστώς πλήρους ασυδοσίας και θα επιδοτούνται από το κράτος και θα εισπράττουν επιπρόσθετα από το χαράτσωμα όλων των επιβατών όχι μόνο από την απελευθέρωση και τη σίγουρη αύξηση της τιμής του εισιτηρίου αλλά και από το χαράτσι του λεγόμενου επίναυλου -γιατί έτσι είναι, όσο και να προσπαθείτε να το ονομάσετε διαφορετικά, επίναυλος είναι- που θα φορτωθεί στα εισιτήρια των επιβατών και στα ναύλα των οχημάτων.

Βέβαια δεν πρέπει να θεωρήσουμε ότι σ' αυτές τις γραμμές οι εφοπλιστές θα δρομολογήσουν ό,τι καλύτερο έχουν. Ό,τι χειρότερο έχουν θα βάλουν σ' αυτές τις γραμμές, όποια σακαράκα των τριάντα, των τριάντα πέντε ετών που τους δίνετε η δυνατότητα να την κρατάνε -παραβλέποντας το αίτημα των ναυτεργατών για είκοσι πέντε με είκοσι επτά χρόνια- θα τη δρομολογήσουν σ' αυτά τα νησιά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ίδιο βαριές είναι οι συνέπειες στους εργαζόμενους στις ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες. Η καταστρατήγηση των συλλογικών συμβάσεων, η μείωση των αποδοχών τους, η επιβολή συμβάσεων ορισμένου χρόνου, τα εξαντλητικά ωράρια εργασίας με δεκατέσσερις έως δεκαέξι ώρες ημερησίως, η ενίσχυση της εφοπλιστικής ασυδοσίας, της τρομοκρατίας μέσα στα καράβια που είναι η σημερινή σκληρή πραγματικότητα που βιώνουν οι ναυτεργάτες μας, θα γίνει ακόμη πιο δύσκολη γι' αυτούς. Επίσης πιο δύσκολη θα γίνει και η εξεύρεση εργασίας με το νέο καθεστώς, με αποτέλεσμα να ενταθούν τα προβλήματα της ανεργίας στο ναυτεργατικό μας κόσμο.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και γενικότερα η συγκοινωνιακή σύνδεση των νησιών μας με την ηπειρωτική Ελλάδα, αποτελούν ένα κρίσιμο ζήτημα. Δεν είναι ένα οποιοδήποτε ζήτημα. Είναι ένα ζήτημα στρατηγικής σημασίας για τη χώρα μας. Γιατί είναι στρατηγικής σημασίας; Γιατί αφορούν την ανάπτυξη, τον εφοδιασμό εκατοντάδων νησιών μας και την εξυπηρέτηση των κατοίκων τους. Αφορούν χιλιάδες ναυτεργάτες, την αύξηση του λαϊκού τουρισμού, την ανάπτυξη της γεωργίας και γενικότερα της οικονομίας των νησιών μας. Αφορούν επίσης την προστασία της άμυνας, της εδαφικής ακεραιότητας της χώρας μας.

Έχοντας ο τομέας αυτός αυτήν τη στρατηγική σημασία, δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να παραδοθεί στο ντόπιο και ξένο πολυεθνικό κεφάλαιο, αλλά πρέπει να είναι, να γίνει υπόθεση του κράτους.

Η δημιουργία εθνικού οργανισμού ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που προτείνει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας -που προτείνουν και άλλοι φορείς και του χώρου της ναυτιλίας, κύρια του ναυτεργατικού κινήματος και οι νησιωτικοί φορείς- αποτελεί τη μόνη απάντηση στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα οι κάτοικοι των νησιών μας και γενικότερα το επιβατικό τους κοινό. Είναι η απάντηση που δίνει προοπτική στην ανάπτυξη και όχι στην ερήμωση των νησιών μας. Γιατί θα έχουμε και τέτοια προβλήματα, θα δημιουργήσουμε και άλλες βραχονησίδες. Με αυτήν την πολιτική θα ενταθεί το πρόβλημα, όπως και με αυτό το νομοσχέδιο που θα γίνει νόμος του κράτους.

Ο οργανισμός αυτός θα έχει αποκλειστική ευθύνη την οργάνωση αυτού του χώρου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Θα χαράζει πολιτική και θα δουλέψει στη βάση προγραμματισμού παίρνοντας υπόψη τις ανάγκες της απρόσκοπτης και ποιοτικής εξυπηρέτησης των κατοίκων των νησιών μας και των πιο απομακρυσμένων νησιών για τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες το χρόνο. Θα αναλάβει την ευθύνη συγκρότησης του αναγκαίου σύγχρονου στόλου με κατάλληλα πλοία και θα οργανώσει με βασικό κριτήριο την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος, τον τομέα συντήρησης και επισκευής των πλοίων. Οι τιμές των εισιτηρίων και των ναύλων δεν θα βασίζονται στη λογική του κέρδους, αλλά σε κοινωνικά κριτήρια. Θα είναι προσιτές στους εργαζόμενους και επαγγελματίες και θα ενθαρρύνουν την ανάπτυξη του λαϊκού τουρισμού στα νησιά μας. Επίσης, ο οργανισμός θα διασφαλίζει το δικαίωμα εργασίας των ναυτεργατών μας, θα αναβαθμίσει τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης καθώς και τα ασφαλιστικά και κοινωνικά τους δικαιώματα.

Ισχυρίζεται βέβαια η Κυβέρνηση, ο κύριος Υπουργός, ότι το κράτος δεν έχει καράβια στη προκειμένη περίπτωση για να προχωρήσει.

Δεν έχουμε καράβια, γιατί δεν θέλουμε, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν μπορεί, δεν θέλει η Κυβέρνηση να τα βάλει με το πιο ληστρικό –επαναλαμβάνω- κεφάλαιο που δραστηριοποιείται σ' αυτόν τον τομέα, το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Επίσης, γιατί αυτή είναι η πολιτική της, όπως είπα και στην αρχή της ομιλίας μου, μια πολιτική που κινείται στην αντίπερα όχθη από εκείνη που κινούνται τα λαϊκά συμφέροντα, τα συμφέροντα των εργαζομένων.

Γι' αυτούς τους λόγους, λοιπόν, εμείς, κύριε Πρόεδρε, θεωρούμε απαράδεκτο το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, που αφορά στην άρση του καμποτάζ και ζητάμε την απόσυρσή του. Στην περίπτωση που η Κυβέρνηση, ο κύριος Υπουργός επιμένει, όπως φάνηκε ότι θα επιμείνει, στην ψήφισή του με τη συνηγορία και της Νέας Δημοκρατίας, τότε αναλαμβάνει τεράστιες ευθύνες για τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν σ' αυτόν το νευραλγικό τομέα της χώρας μας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Είναι προβλήματα, που όπως τονίσαμε, δεν έχουν την αναφορά τους μόνο στην ανάπτυξη των νησιών μας, στις επικοινωνίες των κατοίκων μας με τη Στερεά Ελλάδα και μεταξύ τους, αλλά έχουν σχέση με την ίδια την άμυνα της χώρας μας και την προστασία της εδαφικής τους ακεραιότητας. Τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν, τα αντιλαμβάνονται πολύ καλά οι νησιώτες μας, αφού τα ζουν από τώρα και γι' αυτό και αντιδρούν.

Επαναλαμβάνω ότι απέχει παρασάγκας ο ισχυρισμός σας, κύριε Υπουργέ, ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι λαϊκό αίτημα. Απαίτηση των εφοπλιστών είναι, όπως αυτή καταγράφηκε και κατά τη συζήτηση στην επιτροπή. Και αυτήν την απαίτηση την ικανοποιείται και τους παραδίδετε τις θάλασσές μας «ξέφραγκο αμπέλι» για να αλωνίζουν και να αποκομίζουν κέρδη. Όμως, να είστε σίγουροι ότι οι νησιώτες μας και οι εργαζόμενοι στον τομέα αυτό δεν θα κάτσουν με σταυρωμένα χέρια, δεν θα υποταχθούν στη μοίρα που τους επιφυλάσσεται, αλλά θα αντιδράσουν υπερασπιζόμενοι τα συμφέροντά τους και το δικαίωμα τους να ζήσουν στα νησιά αυτά, όπως έζησαν εκατοντάδες γενιές προγόνων τους. Αυτά όσον αφορά στο πρώτο μέρος.

Όσον αφορά στο δεύτερο μέρος που αναφέρεται στη σύσταση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, θα θέλαμε να τονίσουμε ότι στόχος της σύστασης αυτής είναι να εξυπηρετηθεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο η πολιτική του ξεπουλήματος των λιμανιών της χώρας μας, να απορροφηθεί η άρση του καμποτάζ, να προχωρήσει η διαδικασία για την ένταξή τους στα δυτικοευρωπαϊκά δίκτυα και να χτυπηθούν τα εργασιακά, ασφαλιστικά και λοιπά δικαιώματα των εργαζόμενων.

Για εμάς η σύσταση αυτής της Γενικής Γραμματείας Λιμένων είναι μια ρύθμιση προς όφελος του εφοπλιστικού κεφαλαίου στις νέες συνθήκες που θα δημιουργηθούν μετά την άρση του καμποτάζ. Όλα όσα αφορούν στη λειτουργία των λιμένων θα αντιμετωπίζονται στη λογική του κέρδους. Ο δε κοινωνικός και αναπτυξιακός ρόλος των λιμανιών μας θα μπει ουσιαστικά και αμετακίνητα στην άκρη. Αυτό τονίζεται στο άρθρο 18, παράγραφος 1 που μιλάει για αποτελεσματική και οικονομικά ανταποδοτική λειτουργία των λιμανιών μας.

Τέλος, θα ήθελα να πω ότι η τυχόν ψήφιση των άρθρων που αναφέρονται στη σύσταση της Γενικής Γραμματείας, θα ανοίξει δρόμο για τυχόν παραχώρηση και εκμετάλλευση χώρων των λιμανιών μας, όπως είναι και η απαίτηση του μεγάλου κεφαλαίου. Παραχώρηση, λοιπόν, στους μεγάλους ιδιώτες μέσα από τη συμμετοχή τους στην κατασκευή έργων κλπ.

Μετατροπή των λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες: Εμείς, είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι. Και είμαστε αντίθετοι, γιατί ανοίγει ο δρόμος για το ξεπούλημα των λιμανιών αυτών και η παράδοσή τους στους ιδιώτες.

Δεν θα σταθεί εμπόδιο, κύριε Υπουργέ, η κατοχή του 51% από το κράτος. Απόδειξη ότι δεν θα σταθεί εμπόδιο, είναι ότι συνέβη σε άλλες επιχειρήσεις, όπως στον ΟΤΕ, όπου παρόμοια ξεκινήσατε και εκεί όμως η κατάληξη ήταν να περιέλθει το πακέτο των μετοχών στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Είναι να μη γίνει η εκκίνηση προς μια κατεύθυνση τέτοια, γιατί η εκκίνηση θα οδηγήσει στο τέρμα. Και το τέρμα θα είναι η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών μας. Για εμάς, είναι εγκληματικό –το τονίζουμε- να παραδοθούν οι πύλες εισόδου της χώρας μας στο ιδιωτικό κεφάλαιο.

Εμείς λοιπόν, σε καμία περίπτωση, κύριε Πρόεδρε, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο και το καταψηφίζουμε επί της αρχής του.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου, ο κ. Λαφαζάνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι είναι φανερή η σημασία του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα, διότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες σε μια θαλάσσια χώρα σαν την Ελλάδα παίζουν νευραλγικό ρόλο στην ανάπτυξη και στην περαιτέρω πορεία της χώρας προς την πρόοδο. Μην ξεχνάμε ότι στα νησιά μας ζουν περίπου ενάμισι εκατομμύριο άνθρωποι και ότι δύο έως τρία εκατομμύρια πηγαίνουν εκεί το καλοκαίρι. Βέβαια πηγαίνουν και πολλοί περισσότεροι τουρίστες.

Τα νησιά μας και οι θάλασσές μας είναι ένας πλούτος για τη χώρα. Ίσως να είναι ο μόνος σημαντικός πλούτος που μας έχει απομείνει και αποφέρει έσοδα. Επομένως η αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών ώστε να εξυπηρετούν τους πολίτες και τον τουρισμό μας είναι κεντρικό σημείο για να επιβιώσουν και να αναπτυχθούν. Πολύ φοβάμαι όμως ότι με αυτό το νομοσχέδιο δεν επιτυγχάνεται αυτή η αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Έχουμε κάκιστες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Βρίσκονται σε μια οικτρή κατάσταση η οποία δίνει αφορμή σε ξένους καλοθελητές οι οποίοι φυσικά εξυπηρετούν τα δικά τους συμφέροντα να βάλουν κατά της χώρας μας. Αυτή η κατάσταση δεν πρόκειται να διορθωθεί με το παρόν νομοσχέδιο και ειδικότερα με την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που εισηγείται. Γι' αυτήν την απελευθέρωση υπάρχει συναίνεση Κυβέρνησης και Νέας Δημοκρατίας ανεξαρτήτως των επιμέρους διαφορών. Η απελευθέρωση αυτή θεωρείται πανάκεια για να λυθούν τα προβλήματα. Στην ουσία όμως δεν θα κάνει τίποτα άλλο από το να παραδώσει πλήρως και ανεξέλεγκτα τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μας στο εφοπλιστικό κεφάλαιο και στους πλοιοκτήτες. Αυτό είτε το θέλει η οποιαδήποτε κυβέρνηση, όταν ανοίγει το δρόμο της απελευθέρωσης, είτε όχι θα συμβεί εν τοις πράγμασι. Οι εφοπλιστές θα παίζουν τον πρώτο και τον κύριο ρόλο. Οι εκάστοτε κυβερνήσεις θα είναι υποχρεωμένες να κινούνται στο πλαίσιο των δικών τους συμφερόντων και προτεραιοτήτων.

Ξεκινάω με την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, δηλαδή με την άρση του καμποτάζ. Θα έχουμε απελευθέρωση προς τους ξένους των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και γενικότερα των ενδομεταφορών. Και η Κυβέρνηση και η Νέα Δημοκρατία επιμένουν να αρθεί το καμποτάζ πρόωρα και εσπευσμένα. Βέβαια έχω υπόψη μου κάποιες διαφοροποιήσεις και θα έλεγα ότι είναι τιμητικές. Πάντως αναφέρομαι στη γενική κατεύθυνση που την ασπάζονται και τα δυο μεγάλα κόμματα. Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, γιατί επιμένουν στην άρση του καμποτάζ ενώ υπήρχαν δυνατότητες διαπραγμάτευσης για περαιτέρω συνέχισή του και πέραν του ορίου που έχει τεθεί με τη συμφωνία του 1992, για το 2004.

Θα υποβάλω και ένα ερώτημα προς τη Νέα Δημοκρατία. Πότε έκανε το σωστό η Νέα Δημοκρατία; Το 1992 όταν θεσμοθετούσε το καμποτάζ και έκανε ειδικές διαπραγματεύσεις για τη διατήρησή του μέχρι το 2004 ή σήμερα που λέει σπεύστε άρον άρον να αποτελειώσουμε το καμποτάζ;

Και δεν καταλαβαίνω η Κυβέρνηση πότε έκανε το σωστό. Τότε που υποστήριζε το καμποτάζ και ενίσχυε τη διαπραγματευτική προσπάθεια της χώρας μας να διατηρηθεί μέχρι το 2004 ή σήμερα που έρχεται άρον-άρον να το αποσύρει; Πρέπει να υπάρξει μία απάντηση. Μπορεί να αλλάξει θέση και να μεταβάλει απόψεις κάποιος, αλλά πρέπει να μας πει πότε έκανε το σωστό, τότε ή τώρα; Εφόσον είναι υπέρ της απελευθέρωσης, γιατί δεν το έκαναν από τις αρχές της δεκαετίας του '90, αφού ήταν το σωστό για τη χώρα μας;

Το καμποτάζ προσπάθησαν οι κυβερνήσεις και όχι μόνο η Αριστερά να το στηρίξουν. Πρώτον, για να ενισχύσουν το στόλο της χώρας μας, δεύτερον, για να στηρίξουν την απασχόληση, τρίτον, για την εξυπηρέτηση των ακριτικών μας νησιών που έχουν τη γνωστή ιδιομορφία, θα έλεγα θετική, για τη χώρα. Τέταρτον, για την υποβοήθηση της άμυνας και της ασφάλειας

της χώρας μας και εδώ ερωτώ: Ποιοι απ' αυτούς τους λόγους εξέλειπαν που σπεύδουμε να άρουμε το καμποτάζ; Ποιος απ' αυτούς έχει εκλείψει ως λόγος για να μη συνεχίσουμε το καμποτάζ και να μην προσπαθήσουμε όπως σας είπα προηγουμένως, να το επεκτείνουμε ακόμη με νέες διαπραγματεύσεις που έχουμε τα περιθώρια και τις δυνατότητες; Ουδείς απ' αυτούς.

Πολύ φοβάμαι ότι με την άρση του καμποτάζ και με την κατάσταση που υπάρχει σήμερα στο ναυτιλιακό χώρο, αυτό που θα γίνει θα είναι να επιταχυνθεί η συγκέντρωση των ναυτιλιακών εταιρειών, να μείνουν σε πρώτη φάση δύο, το πολύ τρεις εταιρείες στο ναυτιλιακό χώρο και στη συνέχεια, να εξαγοραστούν κατά τα πρότυπα της «INTERAMERICAN», ίσως και με επιθετική εξαγορά από ξένες εταιρείες και τελικά οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μας να ελέγχονται από το χρηματοπιστωτικό city του Λονδίνου. Αυτή είναι δυστυχώς η προοπτική της απελευθέρωσης. Μερικοί τη θεωρούν θαυμάσια και αρεστή και μπορώ να πω και θετική επιλογή, αλλά τότε πρέπει να ξέρουν οι πάντες, ότι τα ακριτικά μας νησιά δεν πρόκειται να εξυπηρετηθούν σε καμία περίπτωση, παρά μόνο με ακόμη μεγαλύτερη από ό,τι προβλέπει το νομοσχέδιο, επιδότηση με χρήματα από την τσέπη του ελληνικού λαού και κάτι πιο σημαντικό, ότι θα χάσουμε αυτό που είχαμε μέχρι σήμερα. Είχαμε το στόλο τον ακτοπλοϊκό περίπου ως τέταρτο εφεδρικό άτυπο όπλο για στιγμές κρίσης και για να εξυπηρετήσουμε την άμυνα και την ασφάλειά μας.

Πολύ φοβάμαι πως με την άρση του καμποτάζ και τις εξελίξεις που θα ακολουθήσουν αυτό το «όπλο» χάνεται οριστικά και τελεσίδικα στη χώρα μας. Και η Ελλάδα δεν είναι ούτε Ελβετία ούτε Νορβηγία. Η Ελλάδα ζει σε μία κρίσιμη, νευραλγική, ταραγμένη περιοχή που έχει στα βόρεια σύνορά της μεγάλα προβλήματα αλλά και ειδικότερα προβλήματα στο χώρο του Αιγαίου και της Κύπρου.

Το δεύτερο είναι ότι με την απελευθέρωση που γίνεται έτσι όπως προωθείται το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, θα διαμορφωθούν ακτοπλοϊκές γραμμές δύο ταχυτήτων. Στην πρώτη θα ανήκουν γραμμές που θα έχουν μεγάλη κίνηση, οι πιο λίγες φυσικά, προς τα μεγάλα νησιά, όπου οι πλοιοκτήτες θα προσδοκούν μεγάλα κέρδη ή καλύτερα υπεκέρδη. Είναι βέβαιο ότι σε αυτές τις γραμμές θα τοποθετήσουν θα καλύτερα και μεγαλύτερα πλοία τους και θα εκδηλώνουν ενδιαφέρον προκειμένου να εκτελέσουν συγκοινωνιακό έργο σε αυτές.

Οι υπόλοιπες γραμμές, οι οποίες θα είναι και οι περισσότερες, ίσως και ανέλπιστα και έξω από κάθε πρόβλεψη, να κατατάσσονται στις γραμμές δεύτερης ταχύτητας, αυτές δηλαδή που θα εξυπηρετούν μικρότερα ή και ακριτικά νησιά. Και είναι προφανές ότι οι πλοιοκτήτες θα αποφεύγουν να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για να εκτελέσουν συγκοινωνιακό έργο σε αυτές τις γραμμές, διότι θα επιδιώκουν να πάρουν την περίφημη επιδότηση η οποία προσφέρεται μέσω του νομοσχεδίου. Έτσι οι εφοπλιστές, οι πλοιοκτήτες, όπου έχουν μεγάλα κέρδη, υπερκέρδη, θα τα βάζουν κανονικά στην τσέπη τους κι εκεί που θα έπρεπε να παίξουν έναν «κοινωνικό» ρόλο εξυπηρετώντας πιο μακρινές, πιο άγονες γραμμές και επομένως θα είχαν μια επίπτωση στα κέρδη τους, εκεί προκειμένου να ισοφαρίζουν τα υπερκέρδη των μεγάλων γραμμών, των μεγάλων νησιών που θα εξυπηρετούν, θα έρχεται η κρατική επιδότηση για να τους ενισχύει.

Μου έκανε εντύπωση όχι μόνο η θέση της Κυβέρνησης, η οποία είναι σαφώς διατυπωμένη σε αυτήν τη λογική και σε αυτήν την κατεύθυνση στο νομοσχέδιο αλλά και η θέση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, όπως την άκουσα τουλάχιστον από τον ειδικό αγορητή της Νέας Δημοκρατίας. Δεν συμφωνούν με τον επίναυλο.

Μα, κύριε εισηγητά της Νέας Δημοκρατίας, αν καθιερωθεί αυτή η απόλυτη, πλήρης απελευθέρωση, την οποία λέτε, πώς θα καλυφθούν οι άγονες και ακριτικές γραμμές με τη λογική σας; Δεν θα υπάρξει επίναυλος; Από πού θα επιδοτηθούν οι εφοπλιστές; Από τον κρατικό προϋπολογισμό; Δεν είναι λοιπόν Γιάννης, αλλά είναι περίπου Γιαννάκης! Πάλι το σύνολο και ιδιαίτερα οι οικονομικά ασθενέστερες τάξεις θα πληρώσουν την επιδότηση των εφοπλιστών, διότι με την πλήρη απελευθέρωση, όπως τη λέτε εσείς, πάλι οι εφοπλιστές θα έχουν επιδότηση για τις άγονες γραμμές είτε από τον επίναυλο που προτείνει η Κυβέρνηση είτε μέσω του προϋπολογισμού.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κα **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ – ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Για μας το θέμα δεν είναι από πού θα επιδοτούμε τον εφοπλιστή, εκεί που θα έχει λιγότερα κατά την αντίληψή του κέρδη, αν θα τον επιδοτούμε από τον επίναυλο ή από τον προϋπολογισμό, αλλά το θέμα είναι ότι δεν πρέπει να υπάρχει επιδότηση. Και αυτό είναι μέτρο πρωτοφανές, κοινωνικά άδικο, παράλογο και επιβαρυντικό της προσπάθειας που πρέπει να κάνουμε να εξυπηρετηθούν καλύτερα και φθηνότερα τα νησιά μας.

Επιτρέψτε μου να πω δύο λόγια ακόμα για τον περίφημο «επίναυλο», το 3%, αυτόν τον ειδικό φόρο ο οποίος επιβάλλεται στα ναύλα προκειμένου να παίρνουν από την πίσω πόρτα οι εφοπλιστές επιδότηση για να εκτελούν πλέον συγκοινωνίες με το νέο απελευθερωμένο σύστημα που προτείνεται στα ακριτικά νησιά μας, στις λεγόμενες άγονες γραμμές.

Φοβάμαι ότι έχει αρχίσει η Κυβέρνηση να εγκαθιδρύει πλέον ένα σύστημα διπλής αφανούς φορολογίας σ' αυτήν τη χώρα, προκειμένου να μη γίνεται άμεσα αντιληπτή από τον απλό πολίτη και η οποία αφορά ειδικά τις συγκοινωνίες και τις επικοινωνίες. Μου κάνει εντύπωση ότι τους αυτοκινητόδρομους στην ουσία θα τους πληρώνει από την τσέπη του ο απλός πολίτης που τους χρησιμοποιεί.

Φτιάχτηκε το Αττικό Μετρό. Πάει 350 δραχμές το διόδιο και με προοπτική να φτάσει τα 1,5 με 2 ευρώ. Ποιος θα πληρώνει, λοιπόν, την υποχρέωση του κράτους, που επιβάλλει άγρια φορολογία προς τους ασθενέστερους, να φτιάχνει δρόμους; Πάλι ο πολίτης με ένα νέο σύστημα διπλής φορολογίας. Για την εξυπηρέτηση πλέον του πολίτη με αεροπλάνα πληρώνει το σπατόσημο, το οποίο δυστυχώς και αυτό αυξάνεται. Τώρα ερχόμαστε και στα πλοία, στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, να επιβάλουμε έναν πρόσθετο ειδικό φόρο του 3%, που δεν ξέρω πόσο θα πάει αύριο, προκειμένου ο επιβάτης να εξυπηρετηθεί.

Πού θα πάει λοιπόν αυτό το διπλό σύστημα φορολογίας το οποίο δεν είναι το μόνο; Απλώς το ανέφερα ειδικά στις συγκοινωνίες. Πού θα πάει να πληρώνουν οι πολίτες κανονικά φόρους και από εκεί και πέρα να έχουν ένα έκτακτο ειδικό φορολογικό σύστημα για τους αυτοκινητόδρομους, για την εξυπηρέτηση με τα αεροπλάνα και τώρα με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες; Αυτή η λογική είναι απαράδεκτη, είναι αντιλαϊκή, είναι αντικοινωνική και είναι ένας έμμεσος τρόπος νέας φορολογικής επιβάρυνσης, πλάγιος, των οικονομικά ασθενέστερων ιδιαίτερα και στην προκειμένη περίπτωση με τον επίναυλο είναι ειδικός έκτακτος φόρος στους νησιώτες, γιατί αυτοί κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Έχουν προβλήματα τα νησιά μας και ερχόμαστε, αντί να τα ενισχύσουμε, να επιβάλουμε στους νησιώτες έκτακτο φόρο, που δεν ξέρω αύριο πού μπορεί να φθάσει, για τις επικοινωνίες τους με τη στερεά Ελλάδα.

Θα ήθελα επίσης να υπογραμμίσω και να πω δύο λόγια και για τα εργασιακά δικαιώματα στο σχετικό νομοσχέδιο. Είναι γνωστό ότι εργασιακά δικαιώματα στην ουσία στους πλοιοκτήτες, στους εφοπλιστές και στα πλοία τους δεν υπάρχουν. Όλα τα εργασιακά δικαιώματα στο πλοίο καταστρατηγούνται βάναυσα, κατακρεουργούνται κυριολεκτικά θα έλεγα από τους πλοιοκτήτες, από τους εφοπλιστές. Κατακρεουργούνται θα έλεγα ειδικότερα οι εργασιακές συνθήκες και τα ωράρια εργασίας.

Θα περιμέναμε από αυτό το νομοσχέδιο να στηρίξει αυτά τα εργασιακά δικαιώματα του ναυτεργατικού κόσμου της χώρας. Πολύ φοβούμαι όμως ότι περιέχει διατάξεις οι οποίες κινδυνεύουν να οδηγήσουν σε περαιτέρω υποβάθμιση αυτά τα εργασιακά δικαιώματα. Και αναφέρομαι στο άρθρο 2, παράγραφος 6, όπου καθιερώνεται η δημόσια υπηρεσία και προβλέπεται ειδική στελέχωση του πλοίου σε αυτήν την περίπτωση.

Έδωσε κάποιες εξηγήσεις ο κύριος Υπουργός και δεν ήταν καθόλου πειστικές. Εάν και σε αυτήν την περίπτωση τηρείται η εργατική νομοθεσία και η προβλεπόμενη οργανική σύνθεση του πλοίου μπορούσε να αναφερθεί ρητά. Η ειδική στελέχωση αφήνει περιθώρια για εξαιρέσεις.

Και δεύτερη περίπτωση –αναφέρομαι στο άρθρο 6, παράγραφος 5- όπου μπορεί να απολύονται οι ναυτεργάτες μας όχι

μόνο για τους δύο μήνες που γίνεται η προγραμματισμένη επιθεώρηση του πλοίου, αλλά και σε περίπτωση ζημίας ή βλάβης του πλοίου. Και όταν ξέρουμε ότι ζημία και βλάβη τα πλοία έχουν σχεδόν κάθε χρόνο, είτε πραγματική είτε υποκρυπτόμενη, λανθάνουσα, προκειμένου να εξυπηρετηθούν άλλοι στόχοι, καταλαβαίνουμε ότι καταστρατηγείται ωμά και κατάφωρα το δεκάμηνο της απασχόλησης των ναυτικών.

Μια κουβέντα μονάχα για τη ρυθμιστική αρχή. Εγώ καταλαβαίνω ότι εφόσον πάει σε απελευθέρωση η Κυβέρνηση, ασφαλώς είναι απαραίτητη μια ρυθμιστική αρχή η οποία θα παρακολουθεί πέραν των άλλων και την κατάσταση στο χώρο της ακτοπλοΐας και των μεταφορών από την άποψη του ανταγωνισμού και κατά πόσον δημιουργούνται μονοπωλιακές πρακτικές. Δεν θεωρώ ότι οι ρυθμιστικές αρχές μπορούν να παίξουν αυτόν το ρόλο. Και το λέω αυτό αποδεδειγμένα πλέον και στην πράξη. Έχουμε την επιτροπή ανταγωνισμού αλλά βοούν και οργιάζουν οι μονοπωλιακές καταστάσεις για εναρμονισμένες πρακτικές στους διάφορους κλάδους της οικονομίας μας χωρίς να μπορεί να παίξει το ρόλο της. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, εφόσον κάνουν απελευθέρωση, καθιερώνεται η ρυθμιστική αρχή και για τον ανταγωνισμό. Πρέπει να δούμε εδώ ένα πρόβλημα του πως θα συνδυαστεί και με την επιτροπή του ανταγωνισμού αλλά το αφήνω αυτό προς το παρόν. Πρέπει όμως αυτή η αρχή να είναι ανεξάρτητη. Εδώ το νομοσχέδιο δεν κατοχυρώνει στην ουσία την ανεξαρτησία της ρυθμιστικής αρχής, διότι αυτή η ρυθμιστική αρχή διορίζεται από τον Υπουργό και κατ' αυτόν τον τρόπο αποτελεί το μακρύ χέρι των θελήσεων του εκάστοτε Υπουργού της εκάστοτε κυβέρνησης ανεξαρτήτως προσώπου και προθέσεων του οποιουδήποτε Υπουργού.

Πώς δεν είναι ανεξάρτητος ο Υπουργός για να επιτελεί το ρόλο του ελέγχου του ανταγωνισμού και είναι η ρυθμιστική αρχή την οποία διορίζει ο ίδιος;

Η πρότασή μας είναι γνωστή. Ή θα πάμε σε μια ρυθμιστική αρχή με τα 3/5 της Βουλής –της αντίστοιχης επιτροπής της Βουλής- ή στα 4/5 της Διάσκεψης των Προέδρων. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να μιλάμε για ανεξάρτητη αρχή όταν αυτή ορίζεται από τον εκάστοτε Υπουργό.

Μια κουβέντα και ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε, για τα λιμάνια και τη μετατροπή των λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες. Πολύ φοβάμαι ότι εδώ η Κυβέρνηση ανοίγει το δρόμο για την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών της χώρας μας αλλά και την ιδιωτικοποίηση των λειτουργιών και χώρων των λιμανιών στο εσωτερικό τους. Θέτει η Κυβέρνηση μια διάταξη εδώ που λέει ότι οι ιδιώτες θα μπαίνουν μέχρι το 49% και το 51% θα το ελέγχει το δημόσιο. Πολύ φοβάμαι ότι πάλι επαναλαμβάνεται το γνωστό τρικ, το οποίο έχουμε δει σε όλη τη διάρκεια της θητείας αυτής της Κυβέρνησης του κ. Σημίτη, να προχωρεί τις ιδιωτικοποιήσεις βήμα το βήμα. Πρώτα να ανοίγει το δρόμο στους ιδιώτες με το 49% και στο δεύτερο στάδιο να ακολουθεί η γενική εκποίηση.

Αυτός φοβάμαι ότι είναι ο δρόμος των λιμανιών. Άλλωστε το βλέπουμε αυτό ήδη να προωθείται, διότι με τη σύμβαση της παραχώρησης στη «SEA CONTEINERS» της διώρυγας της Κορίνθου ήδη παραχωρήθηκε σε αυτήν την πολυεθνική κατασκευή και η εκμετάλλευση λιμένος στο στόμιο των Ισθμίων, λιμένος ο οποίος θα εξυπηρετεί όχι κρουαζιερόπλοια αλλά επιβατηγά-οχηματαγωγά, επικοινωνίες με τα νησιά ακόμα και με το εξωτερικό.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Λαφαζάνη, τελειώνετε παρακαλώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Για όλους αυτούς τους λόγους, που όσο μπορούσα πιο σύντομα προσπάθησα να εκθέσω, είμαστε ριζικά αντίθετοι με το παρόν νομοσχέδιο και θα το καταψηφίσουμε. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι , θέλω κατ' αρχάς να ευχαριστήσω τους εισηγητές για τις παρατηρήσεις τους και θέλω να πω ότι χαίρομαι ιδιαίτερα που σήμερα ξεκινάμε τη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου στην Ολομέλεια της Βουλής.

Η Κυβέρνηση είναι απολύτως συνεπής στη δέσμευσή της πέρυσι που, από αυτό το Βήμα και αργότερα στην Έκθεση της Θεσσαλονίκης, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός έλαβε προκειμένου να καταθέσουμε εγκαίρως το νομοσχέδιο στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Πριν καταρτίσουμε το σχέδιο νόμου, προηγήθηκαν πολλές συζητήσεις. Λόγω της σημασίας του θέματος επιδιώξαμε έναν ευρύ διάλογο με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς. Τον Ιούλιο του περασμένου έτους συγκροτήσαμε την επιτροπή εκπροσώπων των επαγγελματικών και των κοινωνικών φορέων και με τη συμμετοχή προσωπικοτήτων υπό την προεδρία του πρώην Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Βασίλη Σαραντίτη, η οποία προσδιόρισε τις κατευθυντήριες γραμμές του νέου θεσμικού πλαισίου των θαλασσίων ενδομεταφορών.

Στη συνέχεια συγκροτήσαμε μια νομοπαρασκευαστική επιτροπή υπό την προεδρία του αντιπροέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους κ. Βολτή, στην οποία συμμετείχαν νομικοί και υπηρεσιακοί παράγοντες και η οποία προχώρησε στην κατάρτιση του προσχεδίου νόμου.

Στη συνέχεια το προσχέδιο νόμου τέθηκε υπόψη όλων των ενδιαφερομένων επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων. Οι προτάσεις και οι απόψεις τους ελήφθησαν υπόψη κατά την τελική κατάρτιση του σχεδίου νόμου και πολλές από τις προτάσεις αυτές έχουν ήδη συμπεριληφθεί.

Στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου είχαμε επίσης μια μακρά και ουσιαστική συζήτηση και θέλω να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους που με τις απόψεις τους και με τις προτάσεις τους εκεί, ανεξάρτητα αν ήταν υπέρ ή κατά της αρχής και των άρθρων του νομοσχεδίου, συνεισέφεραν στη διαμόρφωση του τελικού κειμένου το οποίο έχετε σήμερα ενώπιόν σας. Πολλές από αυτές τις προτάσεις τις υιοθετήσαμε και ορισμένες άλλες επιφυλαχθήκαμε να τις εξετάσουμε μέχρι τη συζήτηση στην Ολομέλεια. Έτσι αύριο, κατά τη συζήτηση κατ' άρθρον, θα αναφερθώ σε ορισμένες επιπλέον τροποποιήσεις-βελτιώσεις που επισημάνθηκαν στην επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εθνική σημασία αυτού του νόμου απαιτεί την ευρύτερη δυνατή συναίνεση, την ελεύθερη συναίνεση χωρίς χρωματισμούς και χωρίς κομματικά φίλτρα. Γι' αυτό και ήμασταν ανοικτοί στις προτάσεις και στις απόψεις από όλα τα κόμματα και αυτό αποδείχθηκε στην πράξη καθ' όλη τη διάρκεια του δημόσιου διαλόγου αλλά και του κοινοβουλευτικού διαλόγου. Υπάρχει όμως μία σταθερή δέσμευση, οι βασικοί μας προσανατολισμοί.

Πιστεύω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι με αυτό το νομοσχέδιο σήμερα, θέτουμε τις βάσεις του νέου πλαισίου που θα διέπει την ακτοπλοΐα του 21ου αιώνα. Η ακτοπλοΐα είναι κάτι περισσότερο από σημαντική οικονομική δραστηριότητα. Είναι συνυφασμένη με την ανάπτυξη και την ευημερία των νησιών μας και αφορά άμεσα την ανάπτυξη της οικονομίας και του τουρισμού μας.

Η απρόσκοπτη και η τακτική σύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα, η διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας και της συνοχής του ελλαδικού χώρου, είναι τα στοιχεία εκείνα τα οποία αναδεικνύουν την εθνική σημασία της συζήτησης, όπως επίσης και τις βασικές ανάγκες που οφείλουμε να καλύψουμε.

Επιτρέψτε μου να πω ότι είμαστε υπερήφανοι, γιατί με αυτό το νομοσχέδιο είναι η πρώτη φορά που αντιμετωπίζονται οι θαλάσσιες ενδομεταφορές ως ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, δηλαδή δίκτυο-πλοία-λιμάνια. Είναι ένα σύγχρονο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών στο σημερινό απελευθερωμένο οικονομικό περιβάλλον, όπως αυτό ακριβώς διαμορφώνεται και από τις δεσμεύσεις της χώρας μας έναντι της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Στο σχέδιο νόμου περιλαμβάνονται τρεις ενότητες: Το πρώτο μέρος αναφέρεται στην απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Το δεύτερο μέρος αναφέρεται στον εθνικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων με την ίδρυση της γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής και το

τρίτο μέρος αναφέρεται στη μετατροπή σε ανώνυμες εταιρείες των λιμενικών ταμείων των λιμένων εθνικής σημασίας της χώρας.

Ας δούμε όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την εξέλιξη της ακτοπλοΐας. Ο τομέας της ακτοπλοΐας από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα μέχρι σήμερα έχει εξελιχθεί σύμφωνα με τις ανάγκες της κάθε περιόδου και έχει περάσει πολλά στάδια. Σίγουρα είναι ένας τομέας που αντιμετωπίζει ειδικά προβλήματα, ένας τομέας που έχει ελλείψεις, ένας τομέας που έχει αδυναμίες. Αυτό κανείς δεν το αρνείται και ποτέ κανείς δεν υποστήριξε ότι η ελληνική ακτοπλοΐα είναι ο παράδεισος των οικονομικών δραστηριοτήτων και της προσφοράς των υπηρεσιών προς τον πολίτη.

Ταυτόχρονα όμως οφείλουμε να αναγνωρίσουμε δύο πράγματα. Πρώτα απ' όλα οφείλουμε να αναγνωρίσουμε την προσφορά της ακτοπλοΐας όλα αυτά τα χρόνια στη σύνδεση των νησιών μας, ακόμη και των πιο μικρών και των πιο απομακρυσμένων νησιών κάτω από αντίξοες συνθήκες. Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε τη συμβολή της ακτοπλοΐας στην ανάπτυξη του νησιωτικού τουρισμού και την προσφορά των εταιρειών λαϊκής βάσης στην κάλυψη των αναγκών των νησιών μας.

Οφείλουμε επίσης να αναγνωρίσουμε την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στον τομέα της ακτοπλοΐας. Μπορεί να μην είναι αυτή την οποία επιθυμούσαμε, αλλά υπάρχει πρόοδος. Υπάρχει συνεχής προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό του στόλου και για τη βελτίωση των υπηρεσιών. Και υπάρχουν και μεγάλες επενδύσεις που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια.

Τα επισημαίνω όλα αυτά, γιατί πολλοί επιχείρησαν μία συνολική απαξίωση της ελληνικής ακτοπλοΐας μέσα από ισοπεδωτικές και ανακριβείς γενικεύσεις. Και δυστυχώς δεν είχαν όλοι πάντα την ίδια αφετηρία ούτε τον ίδιο σκοπό. Υπήρχαν διαφορετικοί σκοποί και διαφορετικές αφετηρίες.

Δυστυχώς βλέπουμε και περίεργα δημοσιεύματα κατά καιρούς στον ξένο Τύπο, που φυσικά αποσκοπούν στο να πλήξουν τον τουρισμό μας. Μόλις προσφάτως είδαμε ένα δημοσίευμα στην «Daily Telegraph», το οποίο είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικό, θα έλεγα, δυσμενέστατο και δυσφημιστικό για τη χώρα μας και την ακτοπλοΐα μας.

Επιτρέψτε μου από το Βήμα της Βουλής για άλλη μία φορά να υπογραμμίσω ότι η ελληνική ακτοπλοΐα είναι ασφαλής. Η Ελλάδα εφαρμόζει με συνέπεια τους διεθνείς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς και ταυτόχρονα εφαρμόζει αυστηρότερα μέτρα απ' όλες τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι έκτακτες επιθεωρήσεις τους τελευταίους μήνες μάλιστα έχουν ενταθεί και θα συνεχισθούν καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού. Όπως γνωρίζετε, η Ελλάδα είναι η μόνη ευρωπαϊκή χώρα που έχει όριο ηλικίας στα πλοία της ακτοπλοΐας της τα τριάντα πέντε έτη.

Και αυτό έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για όλους, γιατί πολλές φορές ορισμένες ξένες εφημερίδες αυτό το ξεχνούν, όπως ξεχνούν επίσης την υποχρέωση των επιβατηγών πλοίων στην Ελλάδα να διαθέτουν δύο μηχανές πρόωσης, όπως ξεχνούν επίσης την υποχρέωση των άνω των εβδομήντα πέντε μέτρων μήκους επιβατηγών πλοίων να διαθέτουν πρωραία έλικα χειρισμών, όπως επίσης ξεχνούν ότι εδώ στην Ελλάδα υπάρχει απαγόρευση απόπλου των πλοίων μας σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών. Και αυτό το νομικό πλαίσιο, το οποίο είναι αποδεκτό από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει ένα μόνο στόχο: Την ασφάλεια του Έλληνα πολίτη και του Ευρωπαίου πολίτη. Γι' αυτό τα δημοσιεύματα, τα οποία έρχονται κατά καιρούς στο φως της δημοσιότητας, δυσφημίζουν την ελληνική ναυτιλία.

Η ανταπόκριση αυτήν τη φορά όμως, όχι μόνο του Υπουργείου, γιατί την προηγούμενη φορά ένιωσα πολύ μεγάλη μοναξιά ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας να υπερασπίζομαι την ελληνική ακτοπλοΐα, υπήρξε και από άλλους. Η ένωση πλοιάρχων αμέσως αντέδρασε στο δημοσίευμα της "Daily Telegraph", όπως αντέδρασε και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Υπήρξαν και άλλοι συνάδελφοι αυτήν τη φορά και από άλλα Υπουργεία της Κυβέρνησης που αντέδρασαν. Η Κυβέρνηση αντέδρασε και ήδη έχω ζητήσει από τον πρέσβη μας στο Λονδίνο να κάνει παρέμβαση προς την εφημερίδα διαμαρτυρόμενος για το δημοσίευμα.

Θέλω από το Βήμα αυτό να καλέσω για άλλη μία φορά -δεν λέω να κουκουλώσουμε ποτέ τις οποιεσδήποτε αδυναμίες μας- να μη δυσφημίζουμε την ακτοπλοΐα μας, γιατί πίσω από αυτό κρύβεται η προσπάθεια για τη μείωση των τουριστικών πακέτων, κρύβεται η προσπάθεια να ευνοηθούν ανταγωνιστικά συμφέροντα στον τομέα του τουρισμού. Φθηνά τουριστικά πακέτα στα νησιά μας επιδιώκουν μέσα απ' αυτές τις διαδικασίες δυσφήμισης. Και αυτήν ακριβώς την παράκληση την έχω απευθύνει σε όλους και προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, γιατί και εκείνες πρέπει να σεβαστούν αυτήν ακριβώς την προσπάθεια, να παρουσιάσουμε το καλύτερο δυνατό πρόσωπο στη χώρα μας.

Έρχομαι στο αίτημα για όριο ηλικίας των πλοίων. Στην Ελλάδα δεν είναι καινούριο αυτό. Ισχύει μέχρι σήμερα τριάντα πέντε έτη και μάλιστα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον ένα δημοσίευμα σήμερα στην εφημερίδα «ΒΗΜΑ» το οποίο υπογράφει ο κ. Σκορδίλης, που αναφέρεται στο βιβλίο του κ. Τζαμτζή και ειδικότερα στις προσπάθειες που ήδη χρονολογούνται από το 1926, να καθιερωθούν κανόνες ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα και να ισχύει όριο ηλικίας. Μάλιστα τότε η ηλικία ήταν στα σαράντα έτη και αργότερα πήγε στα τριάντα πέντε.

Έχει λοιπόν ιδιαίτερο ενδιαφέρον ότι η Ελλάδα, μια κατ' εξοχήν ναυτική χώρα, από τόσο παλιά έχει ρυθμίσει το θέμα της ηλικίας των πλοίων, πρωτοπορώντας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα διατηρούμε το όριο ηλικίας και σταδιακά το μειώνουμε στα τριάντα έτη μέχρι το 2008. Και με αυτόν τον τρόπο, με την ανανέωση του στόλου, ενθαρρύνουμε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες να προχωρήσουν στη διαδικασία ανεύρεσης νέων πλοίων, συγχρόνων πλοίων και ταυτόχρονα τους δίνουμε και ικανό χρόνο για να προσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις.

Η ελληνική Κυβέρνηση επίσης έχει προτείνει επίσημα τη θέσπιση ορίου ηλικίας στα επιβατηγά πλοία και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτή η πρόταση έχει ήδη τη θετική ανταπόκριση και πρόκειται μάλιστα να συζητηθεί στο πλαίσιο της τροποποίησης της οδηγίας 98/18.

Με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα επιχειρούμε πράγματι μια μεγάλη τομή, ανοίγουμε μια μεγάλη προοπτική στο χώρο της ακτοπλοΐας διασφαλίζοντας ταυτόχρονα όλους εκείνους τους κανόνες που εγγυώνται την ασφάλεια, την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως επίσης και τις συνθήκες απασχόλησης των ναυτικών μας.

Σήμερα όμως οφείλουμε να κοιτάξουμε μπροστά στο μέλλον. Γι' αυτό και δεν θα σταθώ στην παρουσίαση του εισηγητού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, από τον οποίο περίμενα ως νέο συνάδελφο, νέο στην ηλικία και νέο στη Βουλή, να κοιτάξει και αυτός μπροστά στο μέλλον. Όμως εκείνος προτίμησε να μείνει δέσμιος τους παρελθόντος.

Έτσι, λοιπόν, αναφέρθηκε κυρίως στα πολιτικά θέματα, τα οποία δεν έχουν σχέση με το νομοσχέδιο. Είναι αρμοδιότητα του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΠΑΣΟΚ, ο οποίος είναι έτοιμος εδώ και βεβαίως θα λάβετε την απάντηση.

Έχουμε, όμως, πολύ δρόμο μπροστά μας να διανύσουμε και γι' αυτό εγώ, για μία ακόμα φορά, θα ζητήσω αυτή η μεγάλη προσπάθεια να είναι κοινή προσπάθεια όλων. Και θέλω να είμαι σαφής. Όταν λέω όλους, εννοώ όλους, εννοώ όλους, συμπεριλαμβάνοντας όλα τα κόμματα μέσα στη Βουλή, συμπεριλαμβάνοντας την κρατική διοίκηση, την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, όπως επίσης και τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων.

Απαιτείται βέβαια αλλαγή νοοτροπίας, απαιτείται επίσης και συνειδητοποίηση των νέων συνθηκών και των νέων προκλήσεων από τον ίδιον τον κλάδο της ακτοπλοΐας, από τις ίδιες τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Καμιά φορά λέω ότι το πρόβλημα της ακτοπλοΐας δεν βρίσκεται τόσο πολύ στη θάλασσα, όσο βρίσκεται στη στεριά, στην ίδια τη δομή και τη λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι και αυτές πρέπει να μπουν σε μία νέα ρότα, σε ένα νέο δρόμο, αλλάζοντας κουλτούρα, αντίληψη και μεθόδους οργάνωσης και λειτουργίας. Γιατί μόνο έτσι θα μπο-

ρέσουν οι ελληνικές εταιρείες, όχι απλώς να επιβιώσουν, γιατί το πρόβλημά μας δεν είναι η επιβίωση, αλλά να πετύχουν και να κυριαρχήσουν στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Οι ανάγκες και οι προκλήσεις είναι πολλές. Και σε κάθε περίπτωση πρέπει να σταματήσουμε και τη μεμψιμοιρία, γιατί ο δρόμος της απελευθέρωσης έτσι και αλλιώς, συμφωνούμε-διαφωνούμε, έχει ανοίξει και η διαδικασία επιταχύνεται. Η απελευθέρωση ξεκινάει την 1η Νοεμβρίου του 2002. Και μάλιστα πολλοί συμφωνούν με αυτήν την απόφαση, να γίνει πιο γρήγορα, ενάμιση χρόνο νωρίτερα περίπου, η διαδικασία της απελευθέρωσης.

Άλλοι βέβαια τώρα ξαφνικά ανακάλυψαν προβλήματα, ιδιαίτερα η Νέα Δημοκρατία, η οποία υιοθετεί τους προβληματισμούς των εφοπλιστών της ακτοπλοΐας, ενώ ήταν εκείνοι οι ίδιοι, όπως απέδειξα και στην επιτροπή όταν παρουσίασα ένα αντίγραφο από μία σελίδα του site της Νέας Δημοκρατίας, που το είχαν προτείνει ένα χρόνο νωρίτερα, την 1η Οκτωβρίου 2001. Άλλα οι καιροί αλλάζουν και ενδεχομένως οι απόψεις τις οποίες θέλουμε να εκφράσουμε, των διαφόρων φορέων, και εκείνες να αλλάζουν.

Πολλοί επίσης αναρωτιούνται γιατί αποφασίσαμε την επιτάχυνση. Δίνουμε απαντήσεις, δεν κατανοούνται οι απαντήσεις. Θέλω, να σταθώ σε αυτό το σημείο. Τα τελευταία χρόνια το ισχύον καθεστώς της κρατικής παρέμβασης, αλλά και των αδειών σκοπιμότητας ήταν φανερό ότι είχε φθάσει στα όριά του. Τη δεκαετία του '70, όταν θεσπίστηκε αυτό το καθεστώς, είναι αλήθεια ότι είχε μία σημαντική συμβολή στην καλύτερη οργάνωση του χώρου, αλλά κάτω από τις σημερινές οικονομικές εξελίξεις, είναι πλέον ξεπερασμένο. Αυτή είναι μία πραγματικότητα.

Και βεβαίως το σημερινό καθεστώς, δηλαδή το καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας, ουσιαστικά δεσμεύει τα νησιά, τις τοπικές κοινωνίες, τις ίδιες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και αν θέλετε και τη διοίκηση και το κράτος για την καλύτερη οργάνωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Μέσα σε αυτό το νέο οικονομικό περιβάλλον δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις πραγματικές ανάγκες της εποχής μας και βεβαίως δεν μπορεί να ανταποκριθεί και στις πραγματικές ανάγκες των νησιών μας.

Γι' αυτό και είδαμε τα προηγούμενα χρόνια, τα τελευταία χρόνια, να δημιουργούνται στρεβλώσεις στην αγορά. Γι' αυτό και ζήσαμε και γνωρίσαμε έντονες διαμαρτυρίες από τις τοπικές κοινωνίες των νησιών μας. Και τα λέω αυτά, γιατί είναι ανάγκη να συνειδητοποιήσουμε ότι η αλλαγή του πλαισίου της ακτοπλοΐας είναι αναγκαία και θα έπρεπε έτσι και αλλιώς να γίνει, ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις της χώρας μας έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πέρα, όμως, από την ανάγκη για το άνοιγμα της αγοράς και τη διασφάλιση του ανταγωνισμού, υπάρχει και μία ειδική επιπλέον ανάγκη που αφορά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, γιατί κατά την περίοδο των αγώνων περιμένουμε όλοι να διακινηθούν εκατομμύρια τουρίστες προς τα νησιά μας. Και μπορεί η απελευθέρωση να γινόταν όπως είχε αρχικά προβλεφθεί, την 1η Ιανουαρίου του 2004. Ο κ. Παυλίδης δεν ήξερε, όταν έπαιρνε εκείνη την ημερομηνία το 1992, ότι το 2004 θα είχαμε Ολυμπιακούς Αγώνες.

Αν λοιπόν αφήναμε να γίνει η απελευθέρωση το 2004, η πρώτη εφαρμογή θα συνέπιπτε με τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τους διεκδικήσαμε τότε πάντως. Το ξέραμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Οι πρώτες εφαρμογές στα ανοίγματα των αγορών δημιουργούν κραδασμούς. Αυτοί οι κραδασμοί πρέπει να έχουν το χρόνο να απορροφηθούν.

Γι' αυτό το λόγο ακριβώς το φέρνουμε ενάμιση χρόνο περίπου νωρίτερα και όπως τόνισα επανειλημμένως δεν είχαμε κανένα απολύτως πρόβλημα να το φέρουμε και ακόμα πιο πριν, ένα χρόνο πιο πριν, να αποδεχθούμε και την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας να πάμε στο 2001, εάν είχαμε όμως το χρόνο προκειμένου να προετοιμάσουμε τη διοίκηση για να μπορεί να αντεπεξέλθει και να οργανώσει σωστά το νέο απελευθερωμένο πλαίσιο. Δεν υπήρχε αυτός ο χρόνος. Γι' αυτό η 1η Νοεμβρίου του 2002 είναι ο άριστος χρόνος, με τα σημερινά δεδομένα, προκειμένου να προχωρήσουμε στο άνοιγμα της αγοράς.

Πιστεύω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι έχει έλθει πλέον η ώρα να δούμε την προοπτική της απελευθέρωσης στην πραγματική της διάσταση. Και όταν λέω πραγματική διάσταση, εννοώ όπως ακριβώς είναι, χωρίς μύθους και χωρίς κινδυνολογίες. Και το λέω αυτό, γιατί γνωρίζω και τις ανησυχίες και τον προβληματισμό που υπάρχει.

Ορισμένοι αντιμετωπίζουν την απελευθέρωση ως μία πανάκεια που θα λύσει αυτόματα όλα τα προβλήματα της ακτοπλοΐας και άλλοι θεωρούν ότι η απελευθέρωση σημαίνει πλήρη ασυδοσία και κατάλυση κάθε κρατικής ευθύνης. Άλλοι πάλι αντιμετωπίζουν την απελευθέρωση ως τον εφιάλτη που απειλεί να καταστρέψει τις ελληνικές εταιρείες.

Στην πραγματικότητα τίποτα από όλα αυτά δεν ισχύει. Η αλήθεια είναι ότι η απελευθέρωση μέσα από τον ανταγωνισμό θα ανοίξει νέες οικονομικές προοπτικές, θα δημιουργήσει, ένα ευρύ πεδίο επιχειρηματικών πρωτοβουλιών, θα επιταχύνει τον εκσυγχρονισμό και την εξυγίανση του χώρου, θα φέρει νέα πλοία και θα δημιουργήσει νέες θέσεις απασχόλησης και εκ των πραγμάτων θα δώσει μια δυνατή ώθηση στον τουρισμό, ενώ θα επιτρέψει τη διεύρυνση των τουριστικών επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Δεν μιλάμε όμως ούτε για αυτοματισμό ούτε για ασυδοσία. Όλες οι αγορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση απελευθερώθηκαν με κανόνες, απελευθερώθηκαν με έλεγχο και πάνω απ' όλα απελευθερώθηκαν μόνον τότε όταν υπήρξε εγγύηση για το δημόσιο συμφέρον και για την κοινωνική διάσταση της οργάνωσης των αγορών.

Ο κανονισμός της Κοινότητας προβλέπει ρητά την κατοχύρωση της δημόσιας υπηρεσίας. Εφαρμόζουμε λοιπόν πλήρως τον κανονισμό, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές ανάγκες και τις ιδιομορφίες των νησιών αλλά και των θαλασσών μας.

Ας δούμε όμως τι σημαίνει δημόσιο συμφέρον, που τόσο πολύ μεγάλη κουβέντα γίνεται. Σήμερα, πρώτα απ' όλα, σημαίνει ότι καταργείται η κρατική παρέμβαση αλλά το κράτος οφείλει να μεριμνά για την ομαλή λειτουργία των συγκοινωνιών, για την ασφάλεια και την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, όπως επίσης για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση όλων των νησιών μας. Σημαίνει επίσης ότι το κράτος οφείλει να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, την κατοχύρωση των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών μας, όπως επίσης και την προώθηση της απασχόλησης και παράλληλα, με τον κανόνα της ελεύθερης κυκλοφορίας στο πλαίσιο των διατάξεων της συνθήκης που αναφέρεται στις μεταφορές, αναγνωρίζεται η δυνατότητα επιβολής από το κράτος υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες, χωρίς όμως να γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή, προκειμένου να διασφαλιστεί τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από και προς, αλλά και ανάμεσα στα νησιά.

Αυτή η έννοια του δημοσίου συμφέροντος έχει καθοριστική σημασία για τις νησιωτικές περιοχές και η εφαρμογή της στην Ελλάδα είναι απολύτως αναγκαία, αν ληφθεί υπόψη ο αριθμός των νησιών και η ανάγκη της περιφερειακής ανάπτυξης, όπως επίσης και η ανάγκη για την εξάλειψη των ανισοτήτων στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων των νησιών. Υγιής ανταγωνισμός και δημόσιο συμφέρον είναι οι λέξεις-κλειδιά, είναι οι έννοιες-κλειδιά σ' αυτήν την πορεία, είναι οι δύο μεγάλες μας κατευθύνσεις στο νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα και πιστεύω ότι έχουμε πετύχει αυτήν τη δύσκολη ισορροπία.

Ο κοινωνικός χαρακτήρας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών κατοχυρώνεται με τη θέσπιση του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, με ένα πλαίσιο εξυπηρέτησης των αναγκών των νησιών όλον το χρόνο, με τη ρητή κατοχύρωση της εργασίας των ναυτικών, αλλά και με την εφαρμογή της ελληνικής ναυτεργατικής νομοθεσίας και με την κατοχύρωση της ευρύτερης κοινωνικής και τοπικής εκπροσώπησης στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Σε ποιο σημείο λοιπόν, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, υπάρχει αντίθεση με τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απ' όλα αυτά; Σε ποιο σημείο ακριβώς είναι η διαφωνία σας, για να

μπορεί να καταλαβαίνει και ο λαός ποιες ακριβώς είναι και οι επιδιώξεις σας;

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των ακτοπλοϊκών, όμως, συγκοινωνιών είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την εφαρμογή μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής, όπως επίσης και με την ανάπτυξη των λιμένων. Απαιτούνται σύγχρονα και λειτουργικά λιμάνια και πιστεύω ότι αυτή πρέπει να είναι και η μεγάλη προτεραιότητα γι' αυτήν την περίοδο. Ιδιαίτερα μάλιστα τώρα που συζητούμε το σχεδιασμό και την υλοποίηση του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης πιστεύω ότι πρέπει να αφιερώσουμε πολλά κονδύλια και να θέσουμε σαν πρώτη προτεραιότητα όλα τα έργα υποδομής σε όλα τα νησιά της χώρας μας. Γιατί, αν στη δεκαετία του '80 και του '90 η προσπάθεια των υποδομών ήταν οι οδικοί άξονες, στη δεκαετία που μπήκαμε η βασική μας προτεραιότητα πρέπει να είναι τα λιμάνια, εάν θέλουμε πράγματι να ανταποκριθούμε στον ολοένα και περισσότερο αυξανόμενο ανταγωνισμό που αναπτύσσεται ανάμεσα στα λιμάνια της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Η δημιουργία στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μιας γενικής γραμματείας λιμενικής πολιτικής αποτελεί μία αναγκαία τομή, ένα αίτημα πολλών χρόνων που θα επιτρέψει τον εθνικό σχεδιασμό, αλλά και το συντονισμό των πολιτικών για την ανάπτυξη και τη λειτουργία των λιμένων. Και η μετατροπή των λιμενικών ταμείων δέκα λιμένων εθνικής σημασίας σε ανώνυμες εταιρείες πιστεύω ότι θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα και τον αναπτυξιακό τους ρόλο στις νέες συνθήκες, διαφυλάσσοντας όμως το δημόσιο χαρακτήρα τους.

Τα λιμάνια της Ελευσίνας, του Λαυρίου, της Ραφήνας, των Πατρών, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου, του Βόλου, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας και της Κέρκυρας θα έχουν πλέον ένα νέο νομικό πλαίσιο, ευέλικτο και προσαρμοσμένο στις σημερινές απαιτήσεις της ναυτιλίας με τη δυνατότητα ανασχεδιασμού των λιμένων σύμφωνα με τα σύγχρονα πρότυπα διοίκησης και εκμετάλλευσης. Και επιπλέον θα έχουν τη δυνατότητα μέσα από αυτό το ευέλικτο σχήμα, χωρίς σε καμία περίπτωση να χάνουν το δημόσιο χαρακτήρα τους, να μπορούν να συνάπτουν συμφωνίες συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα, προκειμένου να επιταχύνουν τις διαδικασίες ανάπτυξης των λιμένων τους και οργάνωσης των υπηρεσιών τις οποίες μπορούν να προσφέρουν και πρέπει να προσφέρουν προκειμένου να γίνουν ανταγωνιστικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Τα Χανιά θα τα συμπεριλάβετε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει μία τροπολογία γι' αυτό το θέμα. Έχουμε προβληματιστεί πάρα πολύ με το θέμα των Χανίων.

Όπως ξέρετε το Λιμενικό Ταμείο Χανίων καλύπτει τριάντα τρία (33) λιμάνια. Τα μεγάλα λιμάνια Σούδας, Χανίων, Κισσάμου και βεβαίως άλλα μικρά, σύνολο τριάντα τρία (33) λιμάνια. Δυστυχώς δεν είναι δυνατόν αυτήν τη στιγμή να προχωρήσουμε σ' αυτήν την τροποποίηση, αλλά εκείνο το οποίο μπορώ να υποσχεθώ και δεσμεύομαι στη Βουλή είναι αμέσως μετά να συζητήσουμε με τους συναρμόδιους Υπουργούς, οι οποίοι εδώ στην προκειμένη περίπτωση δεν είναι μόνο η Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης η κα Παπανδρέου, αλλά είναι και ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, ο κ. Τσοχατζόπουλος, λόγω της εθνικής σημασίας της Σούδας. Υπόσχομαι να δούμε μία λύση η οποία θα ανταποκρίνεται πράγματι στις απαιτήσεις της περιοχής. Γνωρίζω ποια είναι τα αιτήματα της περιοχής, αλλά το θέμα είναι πολύπλοκο και πραγματικά δεν μπορούμε να το λύσουμε στη σημερινή συνεδρίαση. Πάντως το κρατούμε ως ένα θέμα, το οποίο θα μας απασχολήσει.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ισχύει το ίδιο και για τη Ρόδο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα ήθελα να σταθώ τώρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε τρία θέματα που επισημάνθηκαν από τους εισηγητές και από ορισμένους φορείς.

Πρώτα απ' όλα, απελευθέρωση. Άκουσα κατά κόρο τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Βαρβιτσιώτη, να αναφέρεται στην έννοια «απελευθέρωση». Χαίρομαι μου ανακαλύψατε την απελευθέρωση, όπως ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δεν την ανακαλύψαμε. Εμείς μιλήσαμε πρώτοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όχι, κύριε Βαρίνο. Χαίρομαι ειλικρινά που μου την ανακαλύψατε.

Και όπως είχα την ευκαιρία να καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής σε μία προηγούμενη συζήτηση, στο προεκλογικό πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας με το οποίο δεσμευτήκατε στον ελληνικό λαό, στο τμήμα «Ναυτιλία» η λέξη «απελευθέρωση» δεν υπάρχει.

Λοιπόν, εάν εσείς πιστεύετε ότι υπάρχει, με πολύ μεγάλη χαρά θα το ακούσω και θα το διαβάσω, αλλά δεν υπάρχει δυστυχώς. Εγώ το κατέθεσα....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Στο Κοινοβούλιο το έχουμε ζητήσει εκατό φορές, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Συμφωνώ απόλυτα μαζί σας και εσείς, κύριε Πρόεδρε, έχετε πάρει το λόγο ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Όχι μόνο εγώ, όλο το κόμμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): ...και η κα Μπακογιάννη έχει πάρει το λόγο σε μία επερώτηση, αλλά στο προεκλογικό πρόγραμμα της Νέα Δημοκρατίας δεν υπάρχει αυτή η λέξη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Σας κατηγορήσαμε, γιατί δεν την κάνατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Βεβαίως και συμφωνώ, αλλά όχι όμως να γινόσαστε και οι τιμητές της έννοιας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Έστω και καθυστερημένα, καλά κάνατε. Όχι όμως να μας πείτε ότι δεν το θέλαμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πιστεύω λοιπόν, πρώτα απ' όλα ότι εδώ κάτι δεν κατανοούμε καλά. Δεν υπάρχει κατανόηση, νομίζω, στην έννοια της απελευθέρωσης.

Η Νέα Δημοκρατία επιμένει ότι με αυτό το νομοσχέδιο δεν ανοίγει ο δρόμος για την πραγματική απελευθέρωση. Είναι σαφές ότι έχουμε κάποια διαφορετική αντίληψη όσον αφορά την απελευθέρωση. Ας τη δούμε, λοιπόν.

Τι εννοείτε ως απελευθέρωση; Εννοείτε μια διαδικασία ασυδοσίας, εννοείτε μία διαδικασία χωρίς κανόνες, εννοείτε μια διαδικασία χωρίς σχεδιασμό, εννοείτε μια διαδικασία χωρίς κατοχύρωση των όρων εργασίας των ναυτικών; Διότι αυτά ακούω. Ακούω να αφήσουμε ελεύθερα κλπ. Δηλαδή τι θα αφήσουμε ελεύθερα; Τις μεγάλες γραμμές, τα μεγάλα φιλέτα. Και από κει και πέρα ότι μείνει; Από κει και πέρα ο κρατικός προϋπολογισμός. Αυτή είναι η λογική της Νέας Δημοκρατίας.

Δεν συμφωνώ, λοιπόν, με αυτήν τη λογική, γιατί εμάς μας ενδιαφέρει ο εθνικός σχεδιασμός και στον εθνικό σχεδιασμό δεν θέλουμε να υπάρχουν άγονες γραμμές. Εμάς μας ενδιαφέρει ένα εθνικό δίκτυο, το οποίο θα καλύπτει τις ανάγκες όλων των νησιών.

Επιπλέον διαφωνούμε με αυτήν την πλήρως νεοφιλελεύθερη προσέγγιση που υιοθετεί άκριτα τις απόψεις της Ένωσης Ακτοπλόων Εφοπλιστών. Δεν υπάρχει κανείς άλλος σ' αυτήν τη χώρα ο οποίος να υιοθετεί αυτές τις απόψεις και να τις υποστηρίζει. Είναι η Νέα Δημοκρατία και οι ακτοπλόοι εφοπλιστές. Ουδείς έτερος.

Αυτή η προσέγγιση δεν μπορεί να εγγυηθεί την ομαλή σύνδεση των νησιών μας και βεβαίως δεν μπορεί να εγγυηθεί τον κοινωνικό χαρακτήρα της οργάνωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Γιατί η ακτοπλοΐα δεν είναι οικονομική δραστηριότητα μόνο. Η ακτοπλοΐα είναι πάνω απ' όλα συγκοινωνίες. Όποιος επιχειρηματίας Έλληνας ή κοινοτικός επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί στην ακτοπλοΐα, οφείλει να συμμορφώνεται με τους βασικούς κανόνες, που δεν θίγουν τον ανταγωνισμό, εφόσον εφαρμόζονται σε όλους και χωρίς διακρίσεις.

Απορώ πραγματικά που η Νέα Δημοκρατία επιμένει σ' αυτά τα θέματα και δεν κάνει καν τον κόπο να μελετήσει καλύτερα τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έναν κανονισμό που στο κάτω-κάτω της γραφής, η Ελλάδα, με κυβέρνηση της Νέας

Δημοκρατίας, Πρωθυπουργό τον κ. Μητσοτάκη και Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας τον κ. Παυλίδη υιοθέτησε. Γι' αυτόν τον κανονισμό μιλάμε ξέρετε, δεν μιλάμε για κανέναν άλλον. Και τότε όλοι χαιρετίσαμε αυτήν την προσπάθεια, χαιρετίσαμε τις προσπάθειες που έγιναν γι' αυτόν τον κανονισμό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ε, όχι, τις χαιρετίσατε. Το ΠΑΣΟΚ δεν χαιρέτισε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Χαιρετίσαμε, κύριε Πρόεδρε, τις προσπάθειες εκείνες. Ο κ. Παυλίδης το γνωρίζει. Τις χαιρετίσαμε, γιατί κατοχυρώθηκε μια μεγάλη περίοδος προσαρμογής της ελληνικής ακτοπλοΐας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τα εξ αμάξης μας έσυρε το ΠΑΣΟΚ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν μπορέσατε να πάτε κόντρα, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αυτός, λοιπόν, ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αυτός που κατοχυρώνει ρητά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Αυτόν τον κανονισμό σήμερα έρχεσθε και τον αρνείσθε και λέτε ότι δεν πρέπει να κατοχυρώσουμε το δημόσιο συμφέρον, πρέπει να προχωρήσουμε γρήγορα στην απελευθέρωση. Απελευθέρωση προς πάσα κατεύθυνση.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα διασφαλίζει ταυτόχρονα τον υγιή και το θεμιτό ανταγωνισμό, αλλά και το δημόσιο συμφέρον, δηλαδή ένα συνδυασμό που ο ίδιος ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβάλλει. Και αυτήν την ισορροπία την αναγνωρίζει και η πρόσφατη έκθεση του ΟΟΣΑ, που αναφέρει ότι το σχέδιο νόμου στοχεύει στη δημιουργία αμερόληπτων όρων για τον ανταγωνισμό και την προστασία του δημοσίου συμφέροντος.

Και για να μην έχουμε αμφισβητήσεις θα την καταθέσω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσής καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα έκθεση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αφού παρουσιάζει, λοιπόν, ο ΟΟΣΑ τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου, καταλήγει ότι αυτά τα βήματα είναι σε συμφωνία με πολλές από τις προτάσεις του ΟΟΣΑ για τη μεταρρύθμιση του τομέα της ακτοπλοΐας. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, ένα άλλο θέμα που έχει προκαλέσει συζήτηση –και μάλιστα επιτρέψτε μου να χρησιμοποιήσω την έκφραση και πολύ μεγάλο λαϊκισμό- είναι η επιβολή του τέλους 3% επί του καθαρού ναύλου. Επιτέλους, να το ονομάζουμε σωστά. Είναι 3% επί του καθαρού ναύλου.

Θέλω να είμαι σαφής. Αυτό το τέλος, όσο και αν φωνάζει ο κ. Λαφαζάνης ότι πρόκειται περί νέας φορολογίας είναι ανταποδοτικό και έτσι θα παραμείνει. Έτσι θα το υποστηρίξει η χώρα προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αν τυχόν ποτέ εγερθούν ερωτήματα.

Αν εσείς κύριε Λαφαζάνη, επιθυμείτε να το ονομάζετε φόρο για να καταργηθεί και να υποστηρίξετε όλους εκείνους από την Ευρωπαϊκή Ένωση που δεν το επιθυμούν, συνεχίστε να φωνάζετε υπέρ μιας φορολογίας. Εμείς δεν αποδεχόμαστε ότι είναι φορολογία. Θεωρούμε ότι είναι ανταποδοτικό τέλος και είναι αναγκαίο για την αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Γιατί μόνο ως ανταποδοτικό τέλος μπορεί να γίνει αποδεκτό από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εάν θεωρηθεί και ονομαστεί ως νέα φορολογία...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πού είναι ανταποδοτικό;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μισθοδοσία κάνει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Είναι αναγκαίο το τέλος αυτό προκειμένου να εγγυηθούμε τη σύνδεση με τα πιο απομακρυσμένα και μικρά νησιά μας. Είναι η εγγύηση ότι θα υπάρχει χρηματοδότηση συνολικά του δικτύου και σε καμία περίπτωση τα νησιά ή η κυβέρνηση ή το σύστημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών μπορούν να γίνουν αντικείμενα εκβιασμού από τον οποιοδήποτε εφοπλιστή. Και επειδή εκφράστηκαν ανησυχίες για τυχόν αύξηση του ποσοστού στο μέλλον, τροποποιήσαμε, όπως γνωρίζετε, αποδεχόμενοι την πρόταση του κ. Λαφαζάνη, το σχετικό άρθρο, ώστε η όποια μεταβολή να απαιτεί νομοθετική ρύθμιση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ούτως ή άλλως από το Σύνταγμα χρειάζεται.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Σε κάθε περίπτωση, όμως, μιλάμε για ένα εξαιρετικά μικρό χρηματικό ποσό που πιστεύω ότι δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα. Και όταν λέμε μικρό ποσό, θα σας πω δύο-τρία στοιχεία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, υπολογίστε το χρόνο σας –τον έχετε αρκετά περάσει- και κάντε μια προσπάθεια να ολοκληρώσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα σας πω δύο-τρία παραδείγματα. Πειραιάς Ρόδος. Ο ισχύων καθαρός ναύλος οικονομικής θέσης των επιβατών κατά μέσο όρο είναι περίπου έξι χιλιάδες εννιακόσιες σαράντα πέντε δραχμές. Ποια θα είναι η προσαύξηση του 3%; Διακόσιες οκτώ δραχμές. Δηλαδή όσο κάνει ένα κουτάκι περίπου αναψυκτικού σ' ένα περίπτερο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Μα, κύριε Υπουργέ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ας κάνουμε καλύτερα τον υπολογισμό, κύριε Βαρβιτσιώτη, γιατί δεν θα συμφωνήσουμε. Έτσι μας έλεγε και ο κ. Βαρίνος προχθές ότι ήταν μεγαλύτερο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: .... (Δεν ακούστηκε)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όχι, κύριε Βαρίνε, τώρα θα με αφήσετε να....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ να μην κάνετε διάλογο και να μην απαντάτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ας πάρουμε λοιπόν το Πειραιά-Κω. Το εισιτήριο επτά χιλιάδες επτακόσιες είκοσι επτά δραχμές, διακόσιες τριάντα δύο δραχμές το ποσοστό αυτό το οποίο θα πληρώσει, δηλαδή όσο κάνει ένα πακέτο πατατάκια στο περίπτερο.

Ας πάρουμε το Πειραιάς-Νάξος. Τρεις χιλιάδες επτακόσιες τριάντα πέντε το εισιτήριο, εκατόν δώδεκα το ποσοστό το οποίο θα πληρώσουμε, δηλαδή λιγότερο απ' όσο κάνει ένα πακέτο τσίχλες. Λοιπόν και εγώ σας ρωτάω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αξίζει ή δεν αξίζει ένα πακέτο τσίχλες για να μπορούμε να εγγυηθούμε ότι για ολόκληρο το χρόνο στο Αιγαίο και στο Ιόνιο θα έχουν ένα ασφαλές ακτοπλοϊκό σύστημα, μια ασφαλή ακτοπλοϊκή σύνδεση, μια συνεχή σύνδεση. Ναι ή όχι;

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Ας σταματήσουμε, λοιπόν, το λαϊκισμό και ας προσέξουμε ακριβώς για το τι εννοούμε, ας κάνουμε σωστά τους υπολογισμούς και να μην το πολλαπλασιάζουμε επί δέκα όπως έκανε προσφάτως ο κ. Βαρίνος, κάνοντας λάθος στον πολλαπλασιασμό.

Ορισμένοι φορείς στη συζήτηση, την οποία είχαμε, πρότειναν να εξαιρεθούν οι κάτοικοι των νησιών που είχαν πληθυσμό κάτω των τριών χιλιάδων εκατό κατοίκων. Και άλλοι πρότειναν να εξαιρεθούν συνολικά οι νησιώτες. Εξετάσαμε τα αιτήματα. Δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό το αίτημα για συνολική εξαίρεση όλων των νησιωτών, γιατί τότε θα εισάγουμε διάκριση μεταξύ κοινοτικών πολιτών και δεν θα μπορεί τότε να θεωρηθεί το τέλος ότι είναι τέλος ανταποδοτικού χαρακτήρα. Γι' αυτό η Κυβέρνηση, θέλοντας να ενισχύσει τα νησιά, κάνει αποδεκτή την πρόταση, για να φροντίσουμε ακόμη περισσότερο τους κατοίκους των νησιών –κάτω από τρεις χιλιάδες εκατό κατοίκους- και γι' αυτό καταθέσαμε μια τροπολογία με το συνάδελφό μου κ. Γιάννο Παπαντωνίου, με την οποία το αφορολόγητο όριο για τους κατοίκους αυτών των νησιών αυξάνεται κατά διακόσιες χιλιάδες δραχμές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τις επόμενες τρεις ημέρες θα έχουμε την ευκαιρία να συζητήσουμε για τα επί μέρους άρθρα. Θα συζητήσουμε όλους τους παράγοντες οι οποίοι συνθέτουν αυτό το νομοσχέδιο και το οποίο οδηγεί στην απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, όπως επίσης και τους παράγοντες που εγγυώνται την ακτοπλοΐα. Μεταξύ αυτών τη ρυθμιστική αρχή της ακτοπλοΐας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, απ' ό,τι φαίνεται δεν κάνετε καλό λογαριασμό στο χρόνο,

ολοκληρώστε παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Και εδώ βεβαίως στη συζήτηση των άρθρων ή ενδεχομένως λίγο αργότερα θα έχουμε τη δυνατότητα να απαντήσουμε στο χαρακτήρα και στην ανάγκη της ρυθμιστικής αρχής. Αλλά και εδώ η Νέα Δημοκρατία θα πρέπει να επιλέξει: Απελευθέρωση της αγοράς έτσι γενικώς και άναρχα ή το παράδειγμα των αγορών της Ευρώπης, όπου όλες οι αγορές όπου απελευθερώθηκαν με τη μετάβαση εξουσιών από μονοπώλια, από την κρατική εξουσία, αναζήτησαν και κατοχύρωσαν ρυθμιστικές αρχές όχι μόνο για να εγγυώνται την αγορά, αλλά και για να αποτρέπουν τις παρεμβάσεις του κράτους;

Εκτός αν πίσω από την αντίσταση για τη δημιουργία της ρυθμιστικής αρχής επιθυμείτε τη διαιώνιση της δυνατότητας για την παρέμβαση του κράτους στα δρομολόγια και στη χάραξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Σε κάθε περίπτωση όμως έτσι ή αλλιώς η ακτοπλοΐα θα προχωρήσει, η διαδικασία της απελευθέρωσης προχωρά μπροστά και θα έχουμε την ευκαιρία να τα συζητήσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ο κύριος Υπουργός μετά από μια ήρεμη εικοσιπεντάλεπτη περίπου εισήγηση, κατάληξε κατηγορώντας τη Νέα Δημοκρατία για λαϊκισμό, αλλά με κορόνες εξαιρετικά λαϊκίστικες. Τα σχετικά με τις «τσίχλες» κλπ. κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι μιλούν από μόνα τους, αλλά όταν θα αναφερθώ στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, θα δούμε ποιος λαϊκίζει και ποιος δεν λαϊκίζει.

Γιατί η Νέα Δημοκρατία τώρα πιστεύει ότι το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα δεν πρέπει να ονομάζεται «απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών» αλλά «μερική απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών»; Θα είμαστε πολύ συγκεκριμένοι, κύριε Υπουργέ, για να δείτε ποιες είναι οι διαφορές και μιλάμε για διαφορές αντιλήψεων. Τη λέξη «επιδιώξεις» θα ήθελα μάλλον να την διαγράψετε, γιατί εμείς σαφώς άλλες επιδιώξεις δεν έχουμε. Τι επιδιώξεις είχε το ΠΑΣΟΚ με όλη την πολιτική που ακολούθησε τα τελευταία οκτώ χρόνια στην ακτοπλοΐα, αυτό το έχει κρίνει ο ελληνικός λαός.

Εμείς λοιπόν πιστεύουμε ότι με τις προτεινόμενες διατάξεις επιβάλλεται ένα άλλο καθεστώς ελεγχόμενης ακτοπλοΐας, με ασφαλώς λιγότερο έλεγχο από πριν, αλλά στον οποίον πάλι τελική, αποφασιστική αρμοδιότητα θα έχει ο Υπουργός.

Κύριε Υπουργέ, το είχαμε ζητήσει στην επιτροπή και νομίζω ότι το οφείλετε, επειδή αναφερθήκατε και στον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μας ενημερώσετε εάν για το σημερινό σχέδιο νόμου, έχετε έγγραφη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως το άρθρο 9 του κανονισμού επιβάλλει, διότι βεβαίως μας είπατε ότι στην επιτροπή έγιναν συζητήσεις, αλλά θέλουμε να υπάρχει και η έγγραφη –όπως απαιτείται από τον κανονισμόγνώμη, για να μη βρεθεί πάλι η Ελλάδα στη δύσκολη θέση, όπως έχει βρεθεί πολλές φορές στο παρελθόν, να είναι κατηγορούμενη.

Επειδή αυτήν τη στιγμή εσείς πάλι αναφερθήκατε και δεν κατάλαβα γιατί αναφερθήκατε στη Νέα Δημοκρατία και στο site –και έχετε πάθει μια μανία με το site και εσείς ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, θα έπρεπε να ξέρετε ότι υπάρχουν καλύτερα σωσίβια από το site- θέλω να σας πω ότι το site μας δεν λέει τίποτα. Λέει ότι κατά τη γνώμη μας έπρεπε να απελευθερωθεί η αγορά ένα χρόνο νωρίτερα. Και έπρεπε να γίνει αυτό για τους λόγους που και εσείς λέτε ότι θα θέλατε, για να έχουμε περισσότερο χρόνο προετοιμασίας. Το αν εσείς, με τους δικούς σας ρυθμούς, δεν μπορείτε να το κάνετε νωρίτερα, εμείς δεν φταίμε. Συμβιβαζόμαστε με τους αργούς ρυθμούς τους οποίους μπορείτε να επιτύχετε και λέμε «μακάρι να απελευθερωνόταν τώρα». Εμείς θα θέλαμε και θα μπορούσαμε να το κάνουμε νωρίτερα. Χαίρομαι που θα θέλατε και εσείς. Εσείς δεν μπορείτε, τι να κάνουμε, συμβιβαζόμαστε με τους χαμηλούς ρυθμούς που εσείς μπορείτε.

Εάν όμως η Κυβέρνηση ήθελε να κάνει σοβαρή δουλειά, θα έπρεπε πριν απ' όλα να έχει αναλύσει με βάση την εμπειρία, με βάση στατιστικές, με βάση έρευνα του ΣΕΘΑΜ που ξέρω ότι έχετε αναθέσει και δεν ξέρουμε ακριβώς την τύχη της, ποιες γραμμές απαιτούν και δικαιολογούν την κρατική παρέμβαση για να εξασφαλιστεί η επαρκής και τακτική επικοινωνία με τα νησιά και ποιες γραμμές, λόγω της φύσης τους, λόγω του ενδιαφέροντος που υπάρχει, με κριτήριο ότι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους υπάρχει ανταγωνισμός, δεν απαιτούν τέτοια παρέμβαση. Και αυτή είναι μια ουσιώδης διαφορά στη φιλοσοφία. Δεν είναι όλες οι γραμμές ίδιες.

Εδώ απλώς θα ήθελα να επισημάνω –το ξέρετε και εσείς καλύτερα από εμένα- ότι η Ισπανία, η οποία θεώρησε όλες τις γραμμές ίδιες λέγοντας ή υποστηρίζοντας προφανώς κάτι ανάλογο και εκείνη τότε, ότι όποιος υποστηρίζει κάτι αντίθετο είναι ανάλγητος, καταδικάστηκε στο συγκεκριμένο θέμα και δεν έγινε δεκτό το συγκεκριμένο κομμάτι από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρα, λοιπόν, υπάρχουν δύο ειδών γραμμές. Υπάρχουν αυτές που πράγματι έχουν από τη φύση τους ανταγωνισμό και που δεν χρειάζεται καμία παρέμβαση –χαίρομαι που το είπε και ο εισηγητής σας, έτσι λειτουργεί το σύστημα στην Αδριατική. Με αυτήν τη λογική θα έπρεπε να λειτουργούν αυτές οι γραμμές, εκεί θα πρέπει να είναι απελευθέρωση πλήρης -και υπάρχουν και οι άλλες γραμμές, οι οποίες εφόσον δεν έχουν εξασφαλισμένο τον ανταγωνισμό, εκεί θα πρέπει το κράτος πράγματι να παρέμβει. Αλλά αν μπούμε και στη δική σας λογική, τη λογική του δικτύου, που να εξασφαλίζει σε όλα τα νησιά -και στα πιο απομακρυσμένα- τον ικανό αριθμό προσεγγίσεων, πού είναι αυτό το δίκτυο;

Μήπως το βλέπουμε; Μήπως το έχετε φέρει και δεν το έχουμε δει; Μήπως εξασφαλίζεται από πουθενά;

Θέλετε να σας πω και μια δικαιολογημένη ανησυχία; Από τη στιγμή κατά την οποία όσες γραμμές του δικτύου δεν καλυφθούν από τον ανταγωνισμό, θα αναγκαστεί το ελληνικό κράτος να τις επιδοτήσει -και είστε πολύ τσιγκούνικοι στην επιδότηση- θα φθάσουμε και σ' αυτό αργότερα, έχετε κάθε συμφέρον να εμφανίσετε ένα δίκτυο το οποίο να είναι κουτσουρεμένο. Διότι ξέρετε πολύ καλά ότι αν εμφανίσετε ένα δίκτυο στην αρχή και εκεί ζητήσετε το ενδιαφέρον –και αυτή είναι η λογική σας- σε όσες γραμμές δεν εκδηλωθεί ενδιαφέρον μετά θα χρειαστεί με τον άλφα ή βήτα τρόπο να το καλύψετε από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Άρα έχουμε δικαιολογημένες ανησυχίες αν το δίκτυο αυτό - πολύ προσεκτικά αποσιωπάται- θα είναι το δίκτυο το οποίο πράγματι θα καλύπτει τις ανάγκες των νησιών.

Στο άρθρο 2 παράγραφος 4 έχετε μεταφέρει αυτούσιο –το είπατε και στην επιτροπή- το άρθρο 4 του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μας λέτε ότι μπορεί να παρέμβει ο Υπουργός. Μα, αυτό το προβλέπει η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κύριε Υπουργέ, εσείς ξέρετε καλύτερα που έχετε θητεύσει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ότι αυτήν την παράγραφο του κανονισμού δεν χρειάζονταν να τη φέρετε αυτούσια στο νομοσχέδιο. Και μόνο ότι υπάγεται στον Κανονισμό είναι δεσμευτική για την Ελλάδα.

Ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ένα πλαίσιο και λέει «μπορείτε να επιβάλετε γραμμές δημοσίου συμφέροντος χωρίς διακρίσεις». Αυτό θα έπρεπε να εξειδικεύσετε. Και ξέρετε γιατί εσείς ακόμη περισσότερο θα έπρεπε να το εξειδικεύσετε; Γιατί μέχρι σήμερα η προϊστορία σας, η εμπειρία μας, τα παραδείγματα που μας έχετε δώσει περί του «χωρίς διακρίσεις» δεν είναι καθόλου τιμητικά για σας. Έχουμε λοιπόν πικρή πείρα πώς εννοείτε εσείς το «χωρίς διακρίσεις» για να δεχθούμε το πλαίσιο που περιγράφει η Ευρωπαϊκή Ένωση, ότι είναι αρκετό που το έχετε βάλει στο νόμο, που επαναλαμβάνω ότι δεν χρειάζεται. Εδώ όμως δεν υπάρχει καμία διαδικασία. Ενώ σε όλα τα άλλα είστε πολύ λεπτομερής. Σε όλες τις διαδικασίες που προβλέπετε είστε λεπτομερής μέχρι σημείου πολλές φορές υπερβολικού. Στο πώς όμως, με απόφαση του Υπουργού θα μπορείτε στις ελεύθερες γραμμές να επιβάλετε γραμμές δημοσίου συμφέροντος –και θα μου επιτρέψετε να πω ότι δεν το λέω για

σας, μπορεί να είναι ένας κακός Υπουργός- κάτω από το τραπέζι με αδιαφανής διαδικασίες να το κάνει, εδώ καμιά διαδικασία δεν προβλέπεται. Όλα είναι ανοιχτά και απλώς υπάρχει το γενικό πλαίσιο, το οποίο πράγματι υπάρχει από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης. Να μία σημαντική διαφορά μας.

Ερχόμαστε τώρα στο περιβόητο επίναυλο, διότι περί επίναυλου πρόκειται για να μάθουμε και ελληνικά.

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

Τι θα πει «ανταποδοτικό», για το οποίο επιμένετε; Εσείς μπορεί να επιμένετε όπως είπατε και ευθαρσώς για να μπορέσετε να το περάσετε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά να ξέρουμε τι σημαίνει ανταποδοτικό τέλος. Και ερωτώ: Ο επιβάτης της γραμμής Πέραμα – Παλούκια που κάθε φορά θα πληρώνει το 3% και το κάνει πολλές φορές το χρόνο για να μην πέσουμε στο λαϊκισμό της τσίχλας...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πόσες δραχμές είναι;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Όσες και να είναι. Ξέρετε κάτι, θα πρέπει παράλληλα να αναφέρουμε και πόσες δραχμές την ημέρα είναι ή οι δέκα χιλιάδες αύξηση που δώσατε και τις οποίες εμφανίζετε εσείς ως κοινωνική πολιτική. Μην πάμε σε αυτήν τη λογική. Είναι πολύ λαϊκίστικη πολιτική.

Επαναλαμβάνω όμως εγώ, για να ξέρουμε τι λέμε, τι θα πει ανταποδοτικό; Σε τι ωφελείται πληρώνοντας αυτό το 3% ο επιβάτης της γραμμής Πέραμα-Παλούκια από το γεγονός ότι με αυτές τις γραμμές εσείς επιδοτείτε μία γραμμή στα Ψαρά; Το ανταποδοτικό σημαίνει ότι ο ίδιος ο επιβάτης από κάπου θα πρέπει να ωφεληθεί. Αυτό σημαίνει στα ελληνικά ανταποδοτικό. Άρα ανταποδοτικό δεν είναι.

Και για να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους, το ΠΑΣΟΚ δεν έχει την κοινωνική ευαισθησία να κρίνει ότι για τα νησιά θα πρέπει να βάλει το χέρι βαθιά στον κρατικό προϋπολογισμό για να τα ενισχύσει. Προσπαθεί να βρει πόρους. Δεν σας δίνει λεφτά όμως ο κ. Παπαντωνίου ούτε ο κ. Σημίτης. Εγώ λέω ότι εσείς θέλετε να πάρετε απ' αλλού. Προσπαθείτε να βάλετε αυτό το 3% για να δικαιολογήσετε τα αδικαιολόγητα. Και εδώ ερωτώ το εξής: Πού αλλού γίνεται αυτό; Σε ποια άλλη συγκοινωνία γίνεται αυτό; Γιατί εδώ επιβάλλετε επίναυλο 3%; Για να μαζέψετε αυτά τα δισεκατομμύρια, τη στιγμή κατά την οποία οι υπόλοιπες αστικές συγκοινωνίες της γενικά πιο πλούσιας Αθήνας σας στοιχίζουν εκατό δισεκατομμύρια (100.000.000.000) δραχμές το χρόνο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Τους «Κολλάδες» τους πληρώνουμε χρυσούς ακόμη και σήμερα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Γιατί δεν επιδοτείτε τη γραμμή Πατήσια-Αμπελόκηποι για να πληρώσετε κάποια άλλη; Δεν το κατάλαβα αυτό. Γιατί δηλαδή εδώ εφαρμόζετε αυτήν τη μέθοδο μόνο στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και δεν την εφαρμόζετε πουθενά αλλού;

Εγώ βλέπω ότι το 2000 το Αττικό Μετρό –καινούριος προβληματικός οσονούπω οργανισμός- έχει 25 δισεκατομμύρια δραχμές έλλειμμα, τα ΗΣΑΠ έχουν 12,2 δισεκατομμύρια έλλειμμα, τα ΗΛΠΑΠ έχουν 12,1 δισεκατομμύρια έλλειμμα. Τα πληρώνετε με κανένα επίναυλο ή με κανένα ανταποδοτικό τέλος όλα αυτά; Και αναφέρω ένα παράδειγμα.

Ξέρετε για όλη αυτήν την ιστορία που λέτε, θα χρειαζόντουσαν 10 δισεκατομμύρια το χρόνο παραπάνω επιβάρυνση; Εξακόσια δισεκατομμύρια τα ελλείμματα της Ολυμπιακής. Εξήντα χρόνια θα μπορούσατε να επιδοτείτε τα νησιά, αν είχατε όμως προτεραιότητα τα νησιά. Για να μην πάρω άλλα ελλείμματα τα οποία πετάτε από εδώ και από εκεί. Άρα λοιπόν το πρόβλημα είναι ότι η Κυβέρνηση, η οποία τόσο πολύ κόπτεται για την κοινωνική της πολιτική, έχει βάλει τα νησιά σε τελευταία προτεραιότητα. Θέλει πρώτα να βολεύει τους δικούς της κομματικούς φίλους σε διάφορες προβληματικές επιχειρήσεις, εκεί δεν υπάρχει πρόβλημα πώς θα καλύψουμε τα ελλείμματα, αλλά αν θέλουμε να βρούμε 10 δισεκατομμύρια ή 5 ή δεν ξέρω πόσο τα έχετε εσείς εκτιμήσει, για τα νησιά, εκεί δεν μπορούμε, εκεί δεν μας δίνει ο κρατικός προϋπολογισμός. Και εμφανίζεστε και μας λέτε ότι για να δείξετε την ευαισθησία σας στα μικρά νησιά, αυξάνετε με την τροπολογία που καταθέτετε τώρα το πρώτο κλιμάκιο σε 4,5 εκατομμύρια.

Κύριε Υπουργέ, μήπως μπορείτε να μας πείτε πόσοι τον αριθμό κάτοικοι νησιών κάτω των τριών χιλιάδων εκατό κατοίκων έχουν εισόδημα 4,5 εκατομμύρια;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: 'Ολοι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Εάν νομίζετε ότι έχουν όλοι, εγώ λυπούμαι αλλά δεν το πιστεύω και παρακαλώ πολύ είναι ένα στοιχείο που ζητούμε πόσοι τον αριθμό κάτοικοι των νησιών έχουν εισόδημα πάνω από 4,5 εκατομμύρια. Και για να κλείσω αυτό το κεφάλαιο είναι υποχρεωτικό να πάρετε απόφαση ότι αν θέλετε να κάνετε νησιώτικη πολιτική και αν θέλετε να μας εμφανίσετε ένα κοινωνικό πρόσωπο σαν και αυτό που χθες εδώ ο κύριος Πρωθυπουργός προσπάθησε να εμφανίσει, αυτό δεν μπορείτε να το κάνετε με ξένα κόλλυβα. Πρέπει να βάλετε το χέρι στην τσέπη κόβοντας από κάπου αλλού. Δεν μπορεί σήμερα που μιλάμε για όλο το Αιγαίο να δίνονται μόνο 3,5 δισεκατομμύρια και μάλιστα για τις άγονες γραμμές πλην αυτών που έχει το Υπουργείο Αιγαίου 470 εκατομμύρια και επειδή δεν σας φθάνουν να κόβετε τη γραμμή των Κυθήρων και όταν φωνάζουν τα Κύθηρα να κόβετε τη γραμμή της Κερκύρας τη στιγμή κατά την οποία κατασπαταλώνται τόσα δισεκατομμύρια από δω και από εκεί. Το πρόβλημα είναι σαφές θέλετε να κάνετε νησιώτικη πολιτική ως οφείλετε; Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει. Εμείς πιστεύουμε ότι η χώρα είναι νησιωτική, υποχρεούμαστε να το κάνουμε και είναι μια κοινωνική πολιτική. Και η κοινωνική πολιτική ασκείται μέσω του προϋπολογισμού. Και έπρεπε σαφώς και καθαρά να το βάλετε σε πρώτη σας προτεραιότητα αλλά δεν το έχετε και αυτή είναι η αλήθεια.

Έρχομαι στο δεύτερο θέμα το οποίο είναι η Ρ.Α.Θ.Ε. Μας εξηγήσατε εδώ πόσο σημαντική είναι η Ρ.Α.Θ.Ε. και μας κατηγορήσατε ότι εμείς που δεν θέλουμε τη Ρ.Α.Θ.Ε. είμαστε υπέρ μιας άναρχης κατάστασης. Εγώ δεν θα πω περισσότερα από αυτά που είπε ο εισηγητής μας, αλλά θα αναφερθώ σ' αυτά που η ίδια η επιτροπή ανταγωνισμού λέει στην έκθεσή της.

Πρώτον, η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι αποκλειστικώς και αρμόδια η μόνη για την εφαρμογή του νόμου 703 περί ανταγωνισμού. Και λέει η ίδια η επιτροπή και ο κ. Τζουγανάτος, δεν τον βάλαμε εμείς εκεί τον Τζουγανάτο, εσείς τον ορίσατε, λέει ότι στο νόμο που υπάρχει, υπάρχει ειδική ρύθμιση για τις σχέσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού με άλλες ανεξάρτητες αρχές, οι οποίες υπάρχουν για τα ταχυδρομεία για την επιτροπή τηλεπικοινωνιών. Και λέει ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι αποκλειστικώς εκείνη αρμόδια για την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού. Έρχεται τώρα σ' αυτό που κάνατε σεις και λέει η ίδια Επιτροπή Ανταγωνισμού ότι κατά παρέκκλιση των όσων σας ανέφερα πριν η δική σας ρυθμιστική αρχή θαλασσίων μεταφορών θα έχει αυτοτελείς αρμοδιότητες για την τήρηση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού και μάλιστα οι αυτοτελείς αυτές αρμοδιότητες είναι αποκλειστικές και όχι συντρέχουσες με την Επιτροπή Ανταγωνισμού -και δεν έχει δίκιο σ' αυτό ο εισηγητής της Πλειοψηφίας που είπε ότι παραπέμπει στην Επιτροπή Ανταγωνισμού- δεν το προβλέπει αυτό και μάλιστα λέει ότι ενέχει τον κίνδυνο έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων από τις δύο αρχές και διαμόρφωσης αντικρουόμενων ερμηνειών, των κανόνων του δικαίου που διέπει τον ελεύθερο ανταγωνισμό και του εθνικού και κοινοτικού δικαίου.

Δεδομένου μάλιστα ότι οι αποφάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού προσβάλλονται ενώπιον του διοικητικού εφετείου, ενώ οι αποφάσεις της Ρ.Α.Θ.Ε. προσβάλλονται ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Πειραιώς.

Δηλαδή προβλέπει η ίδια Επιτροπή Ανταγωνισμού, ότι αυτό που πάτε να δημιουργήσετε εκ των προτέρων δημιουργεί ένα αλαλούμ. Και μάλιστα, αναφερόμενη και στις ειδικές διατάξεις που έχετε φέρει, λέει ότι, οι διατάξεις αυτές –στο δικό σας νομοσχέδιο- είναι αόριστες και γενικού περιεχομένου. Και δεν γίνεται μνεία των σχετικών με τον ανταγωνισμό νομοθετημάτων που θα εφαρμόζει η υπό ίδρυση αρχή, ενώ και τα πρόστιμα που προβλέπεται ότι θα μπορούν να επιβάλλονται στους παραβάτες, για τα οποία εσείς καυχιέστε ότι είναι αυστηρότερα, υπολείπονται κατά πολύ αυτών που για τις ίδιες παραβάσεις θα επι-

βάλλει η ίδια η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Τι πάτε λοιπόν να κάνετε εσείς εδώ και για τι μας κατηγορείτε. Εμάς κατηγορείτε ότι θέλουμε την άναρχη αυτή κατάσταση ή μήπως εσείς με αυτό που πάτε να κάνετε, θέλετε απλώς να βγάλετε από πάνω σας τις ευθύνες δήθεν σε μια ανεξάρτητη αρχή, η οποία όμως, με βάση την Επιτροπή Ανταγωνισμού που είναι καθ' όλα αρμόδια για τον ανταγωνισμό, σας δηλώνεται ότι θα δημιουργήσει περαιτέρω χάος;

Και βέβαια καταλήγει και στο τελικό αποτέλεσμα, ότι διασπά την ενότητα που πρέπει να διακρίνει τη νομοθεσία, του ελεύθερου ανταγωνισμού και δημιουργεί συνθήκες ανασφάλειας δικαίου για τις επιχειρήσεις και υποβαθμίζει την πολιτική ανταγωνισμού.

Άρα, μη μέμφεσθε τη Νέα Δημοκρατία για την αντίρρησή της στη Ρ.Α.Θ.Ε. Απευθυνθείτε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, λύστε τα με τον αρμόδιο Υπουργό κ. Χριστοδουλάκη που εποπτεύει της επιτροπής αυτής και ελάτε εδώ με μια πιο ολοκληρωμένη και σωστή λύση.

Έρχομαι τώρα στο θέμα των λιμανιών. Πράγματι, δεν μπορούμε να μιλάμε για εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας και του ακτοπλοϊκού συστήματος, όταν τα λιμάνια είναι σ' αυτά τα χάλια, τόσο από πλευράς στοιχειωδών υποδομών, όσο και από πλευράς έργων τα οποία να επιτρέπουν την ασφαλή προσέγγιση των πλοίων και τη διακίνηση των επιβατών.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις σχεδόν σ' όλα τα λιμάνια είναι άθλιες, το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων λειτουργεί ημιτελώς, η έλλειψη χώρων εξυπηρέτησης των επιβατών, η έλλειψη επαρκούς σηματοδότησης των προσβάσεων είναι γνωστή σε όλους και τελικά και τους ταξιδιώτες δεν εξυπηρετούν και την Ελλάδα δυσφημούν.

Το ερώτημα είναι ποιος φταίει για όλα αυτά.

Βασικός υπαίτιος γι' αυτό το χάλι δεν είναι αυτός που κυβερνά αυτόν τον τόπο τα είκοσι τελευταία χρόνια; Δηλαδή, έρχεστε τώρα εσείς και ξαφνικά το έτος 2000 που έπρεπε όλα αυτά να τα έχουμε επιλύσει, ή τουλάχιστον να έχουν προχωρήσει σε πολύ μεγάλο βαθμό, για 'όλα αυτά τα στραβά που έχουν γίνει, λέτε κάνετε τη Γενική Γραμματεία Λιμένων.

Εμείς πιστεύουμε ότι είναι ένα θετικό βήμα η Γενική Γραμματεία Λιμένων, διότι υπάρχει ένα πρόβλημα εκτός των άλλων, αρμοδιοτήτων, συναρμοδιοτήτων διαφόρων Υπουργείων. Και βέβαια είναι και ένα ζητούμενο εάν και κατά πόσο αυτή η Γραμματεία Λιμένων με την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης θα επιλύσει το πρόβλημα των συναρμοδιοτήτων. Διότι δεν αρκεί να υπάρχει μια Επιτροπή στην οποία να συμμετέχουν όλα τα συναρμόδια Υπουργεία. Αυτή η Επιτροπή και ο επικεφαλής θα πρέπει να έχει και αρμοδιότητες αποφασιστικές. Γιατί δεν είναι μόνο η έλλειψη αυτής της γραμματείας που δημιουργεί το πρόβλημα μέχρι τώρα.

Ενδεικτικό αυτής της γραφειοκρατίας βεβαίως, είναι ότι ακόμα και για την κατασκευή τουαλετών –κάπου αναφέρθηκε- απαιτείται χωροταξική μελέτη. Ίσως γι' αυτό και τα λιμάνια μας δεν έχουν τουαλέτες. Και σε έργα με μικρές δαπάνες, εμπλέκονται τουλάχιστον δέκα κρατικοί φορείς.

Το ερώτημα λοιπόν είναι: Εκτός από τη Γραμματεία Λιμένων, όλα τα άλλα βαίνουν τόσο καλώς, ώστε θα επιλυθούν με τη γραμματεία;

Σεις είστε Υπουργός ένα χρόνο. Πέρσι τέτοια εποχή, στις 30 Ιουλίου, υποσχεθήκατε –θα γίνω συγκεκριμένος και θα αναφέρω παραδείγματα- ότι είναι κεντρική υπόθεση της Κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού, το λιμάνι του Λαυρίου να είναι ένα πρότυπο λιμάνι-πιλότος και από κει και πέρα όλη η Κυβέρνηση θα συντονισθεί τους επόμενους μήνες για να το έχουμε σε λειτουργία. Ένα χρόνο μετά φαίνεται ότι η Κυβέρνηση δεν κατάφερε να συντονιστεί, διότι το ολοκαίνουριο λιμάνι του Λαυρίου δεν θα εξυπηρετήσει παρά τα πλοία και τους επιβάτες που εξυπηρετούσε και πέρσι. Τα έργα βελτίωσης του οδικού δικτύου δεν αναμένεται να ολοκληρωθούν φέτος. Κι ακόμη χειρότερα το ΥΠΕΧΩΔΕ διεπίστωσε ότι σχεδίασε λάθος το λιμενοβραχίονα που έφτιαξε και καταρτίζεται πλέον ένα καινούριο σχέδιο για να επιτευχθεί η επέκταση του λιμενοβραχίονα από τα έξι στα δώδεκα μέτρα. Δηλαδή με το που τελείωσαν τα έργα, τώρα πάμε να τα βελτιώσουμε.

Δεν μιλάω δε για τις δηλώσεις του ιδίου του δημάρχου, ότι τελικά από τις πληροφορίες που έχει δεν πρόκειται να έχει μεγαλύτερη αύξηση και ότι οι πλοιοκτήτες τον ενημέρωσαν ότι ακόμα και επειδή λείπουν οι σημάνσεις στο δρόμο, δεν θα έχουν επιπλέον αύξηση της κίνησης στο λιμάνι και τις άλλες τεχνικές παρατηρήσεις, όσον αφορά το λιμάνι.

Βεβαίως κάνατε πολύ καλά ότι στο δωδεκάμηνο απολογισμό του έργου σας αυτό δεν το συμπεριλάβατε. Το παραδέχομαι ότι έχετε το γνώθι σ' εαυτόν κι εκεί που την πατάτε, προφυλάσσεσθε. Αυτό πρέπει να το παραδεχθούμε.

Υπάρχει όμως, κύριε Υπουργέ, κι ένα άλλο θέμα. Το ανέφερε και ο εισηγητής μας, ο κ. Βαρβιτσιώτης. Υπάρχουν τα λιμενικά ταμεία, τα οποία υποτίθεται ότι επιβλέπετε. Μάλιστα σας ανέφερε και νούμερα. Καταθέσαμε μία ερώτηση και ζητήσαμε να έχουμε τα έσοδα των τελευταίων πέντε χρόνων των λιμενικών ταμείων και τις επενδύσεις που έκαναν.

Εγώ περίμενα κατ' αρχήν ότι αυτήν την απάντηση θα την έπαιρνα αμέσως από το Υπουργείο σας. Θα πατούσατε το κουμπί στο κομπιούτερ και θα μου δίνατε το αποτέλεσμα. Και τι διαπιστώσαμε πέραν των αριθμών που πράγματι ανέφερε εδώ ο κ. Βαρβιτσιώτης; Διαπιστώσαμε ότι δεν είχατε τα στοιχεία. Αναγκαστήκατε να στείλετε σήμα σε όλα τα λιμάνια και πήραμε απ' όλα τα λιμενικά ταμεία απάντηση, ενώ αυτά θα έπρεπε να τα είχατε εσείς στο Υπουργείο, διότι εσείς επιβλέπετε. Αλλά εσείς που τα επιβλέπετε όχι μόνο δεν ξέρετε τι γίνεται, αλλά δεν είχατε ενδιαφερθεί και για το τι γίνεται, διότι, εάν είχατε ενδιαφερθεί, θα είχατε όλα τα στοιχεία.

Εμείς λέμε, λοιπόν, ότι για να μπορέσουν να λειτουργήσουν τα λιμάνια, πρέπει και ο επιβλέπων οργανισμός –κι αυτός είστε εσείς, το Υπουργείο σας- να μπορεί να ελέγξει τις διοικήσεις, πού πάνε τα λεφτά, πώς τα διαθέτουν, κι αν δεν τα διαθέτουν σωστά, να τους κάνει κριτική και να επιβάλει κυρώσεις. Εσείς δε, αντ' αυτών, ούτε πληροφόρηση δεν είχατε για το τι γίνεται κι έπρεπε εμείς να σας το ζητήσουμε με ερώτηση, για να απευθυνθείτε σ' αυτούς και να σας στείλουν τα στοιχεία. Κι αυτό, επαναλαμβάνω, είναι το πιο στενάχωρο.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι αυτό που λείπει είναι τα έργα. Έχουν μείνει μόνο οι εξαγγελίες των παραγόντων του ΠΑΣΟΚ για περιφερειακή ανάπτυξη και ειδικά για την ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδος και του ελληνικού τουρισμού. Αλλά, επειδή η χώρα μας έχει ανάγκη από έργα, σεις φαίνεται ολοκάθαρα ότι έχετε δίκιο σ' ένα πράγμα: Ότι είσαστε κουρασμένοι. Και οι κουρασμένοι, δεν μπορούν να παράξουν έργο. Γι' αυτό νομίζω ότι καλύτερο είναι, πέραν των εξαγγελιών, να είστε πιο αποτελεσματικοί, ώστε τελικά αυτό το οποίο όλοι επιθυμούμε, δηλαδή καλές υποδομές -διότι χωρίς υποδομές ναυτιλία δεν θα έχουμε- καλύτερες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και για μας και για τους νησιώτες, να γίνει πραγματικότης.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Μαγκριώτης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το συζητούμενο νομοσχέδιο έχει πέντε πολύ σαφείς στόχους και μία ενιαία φιλοσοφία. Ενιαία φιλοσοφία και στόχους συμβατούς με τις ανάγκες της εποχής. Γι' αυτό και στο διάλογο που προηγήθηκε με όλες τις τοπικές κοινωνίες και τους εμπλεκόμενους φορείς, έχει συναντήσει την απόλυτη αποδοχή. Βεβαίως πάντοτε υπάρχουν επί μέρους διαφοροποιήσεις και προτάσεις, γιατί υπάρχουν επί μέρους συμφέροντα και επιδιώξεις, καλώς εννοούμενα συμφέροντα και επιδιώξεις. Και ποτέ μέσα σε ένα νομοσχέδιο δεν μπορεί με ακρίβεια να περιληφθούν αυτές οι επιδιώξεις. Όμως, στη φιλοσοφία του, στις στοχεύσεις και στις βασικές του διατάξεις έχει συναντήσει την επιδοκιμασία όλων των τοπικών φορέων.

Βεβαίως, κατά παράδοξο τρόπο η Αξιωματική Αντιπολίτευση κλιμακώνει την κριτική της, την άρνηση και την απόρριψή της από την πρώτη μέρα της συζήτησης του νομοσχεδίου στην επιτροπή. Εκεί ξεκίνησε με θετικές κρίσεις κατ' αρχάς για τη φιλοσοφία και τους στόχους του νομοσχεδίου και με επί μέρους

παρατηρήσεις. Και όσο προχωρούσε ο διάλογος στην επιτροπή κι όταν έφθασε στην Ολομέλεια, για τις ανάγκες του απόλυτου και σκληρού αντιπολιτευτικού της λόγου απέρριψε συλλήβδην το νομοσχέδιο.

Μάλιστα ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, λιγότερο βεβαίως ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας είδε ύποπτες ρυθμίσεις στο συζητούμενο νομοσχέδιο. Τους καταδιώκει το παρελθόν τους γύρω από τις ύποπτες πράξεις στην Αξιωματική Αντιπολίτευση και ψάχνουν αντίστοιχες νοοτροπίες και πρακτικές και στην Κυβέρνηση. Οι πέντε στόχοι του νομοσχεδίου, που είναι πολύ χαρακτηριστικοί, είναι: Η τακτική και επαρκής προσφορά υπηρεσιών στις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Είναι η υποστήριξη της οικονομίας και της κοινωνίας των νησιών. Είναι η ασφάλεια των επιβατών. Είναι η ενίσχυση των ελληνικών επιχειρήσεων στην ακτοπλοΐα. Και είναι η υποστήριξη των εργαζομένων στην ελληνική ακτοπλοΐα. Αυτούς τους πέντε στόχους εξυπηρετεί το συζητούμενο νομοσχέδιο γι' αυτό όπως τόνισα από την αρχή έχει συναντήσει και την αποδοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των κοινωνιών των νησιών μας. Και πρέπει πράγματι, με μεγάλη ευαισθησία να αντιμετωπίσουμε το συζητούμενο νομοσχέδιο και όχι μόνο με τη μικρόψυχη στάση μιας κοντόθωρης αντιπολιτευτικής τακτικής, γιατί είναι τεράστιος ο όγκος του έργου που επιτελεί η ελληνική ακτοπλοΐα. Γιατί είναι τεράστια η σημασία της ελληνικής ακτοπλοΐας και για την ελληνική οικονομία, για τον ελληνικό τουρισμό, για τα νησιά μας αλλά και μια σειρά εθνικές μας υποθέσεις.

Χρειάζεται λοιπόν νηφαλιότητα, τεκμηριωμένος λόγος και προτάσεις και όχι άκρατη κομματική αντιπαράθεση και απόρριψη. Τριάντα εκατομμύρια επιβάτες διακινούνται ετησίως από την ελληνική ακτοπλοΐα. Επτά εκατομμύρια τροχοφόρα και δεκατρία εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων. Συγκλονιστικοί αριθμοί, αγαπητοί συνάδελφοι, στο έργο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Γι' αυτό λοιπόν πρέπει με πολλή προσοχή και ευαισθησία να αντιμετωπίσουμε το συζητούμενο νομοσχέδιο. Πρέπει ακόμα να πω ότι μπροστά στην οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 σε αυτήν τη μεγάλη εθνική υπόθεση, όπως πολύ σωστά τόνισε ο Υπουργός προηγουμένως, πρέπει να σταθούμε όλοι με αίσθημα ευθύνης και όχι μόνο στις διακηρύξεις να ομιλούμε για τη μεγάλη εθνική υπόθεση. Κάθε κρίκο, κάθε βήμα, κάθε πρωτοβουλία που συνηγορεί και στηρίζει την καλή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, την προβολή της χώρας και την αξιοποίηση για οικονομικούς, κοινωνικούς, ακόμα και για εθνικούς λόγους, την Ολυμπιάδα του 2004, πρέπει να είμαστε αρωγοί και όχι επικριτές.

Σε αυτή λοιπόν την πρόκριση πώς απαντούν τα κόμματα; Και εδώ κρίνεται το μέγεθος της πολιτικής τους ευαισθησίας και αξιοπιστίας. Κρίνεται το μέγεθος και η κλίμακα της προγραμματικής τους πληρότητας. Πέραν βεβαίως όλων κρίνεται και ο αντιπολιτευτικός τους λόγος και οι στοχεύσεις.

Έτσι λοιπόν η Κυβέρνηση απαντά με θάρρος και επισπεύδει την απελευθέρωση. Επισπεύδει την απελευθέρωση γιατί οι συνθήκες έχουν ωριμάσει και γιατί υπάρχει η Ολυμπιάδα του 2004. Και ήδη τα στρεβλωτικά φαινόμενα του καμποτάζ, δηλαδή του περιορισμού και του υπερπροστατευτισμού της ελληνικής ακτοπλοΐας, έχουν αρχίσει να αναδεικνύονται και είναι επικίνδυνα πλέον και για τον ανταγωνισμό και για την ποιότητα των υπηρεσιών και για την εξυπηρέτηση των νησιών και για τις τοπικές κοινωνίες, για την εξυπηρέτηση των πολιτών των νησιών.

Γι 'αυτό, λοιπόν, με θάρρος και τόλμη επισπεύδουμε την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Βάζουμε όμως κανόνες για τον υγιή ανταγωνισμό, γιατί κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι μία αγορά από μόνη της μπορεί να ρυθμίσει τον ανταγωνισμό, μπορεί να προστατεύσει τα μικρά ειδικά τοπικά συμφέροντα των άγονων γραμμών, των μικρών νησιών που υποφέρουν από μία σειρά προβλήματα οικονομικής αναπτυξιακής και κοινωνικής υφής. Πρέπει σε αυτόν τον τεράστιο όγκο, τον τεράστιο τζίρο που πραγματοποιεί η ακτοπλοΐα, εμείς με ευαισθησία να ρυθμίσουμε την απελευθέρωσή της για να μην προκύψουν συγκλονιστικές στρεβλώσεις εις βάρος της εθνικής οικονομίας, εις βάρος της οικονομίας των νησιών, εις βάρος του τουρισμού μας. Γιατί ξέρουμε ότι η αγορά από μόνη της, χωρίς κανόνες και περιορισμούς δημιουργεί αυτές τις στρεβλώσεις, δημιουργεί μονοπωλιακές καταστάσεις, δεσπόζουσες παρουσίες στη διαχείριση τόσο σημαντικών υπηρεσιών που μόνο το εθνικό συμφέρον, μόνο την εθνική οικονομία και τις μικρές επιχειρήσεις των νησιών, τον τουρισμό και τους πολίτες των νησιών δεν θα εξυπηρετήσουν.

Στηρίζουμε τις άγονες γραμμές, γιατί ξέρουμε ότι εκεί χτυπά η καρδιά του έθνους, εκεί χτυπά η καρδιά του Ελληνισμού. Και δεν χρειάζεται μόνο να ρίχνουμε κροκοδείλια δάκρυα για τα νησιά των άγονων γραμμών όταν προκύψει κάποιο έκτακτο ιατρικό περιστατικό ή απομονωθούν από μια κακοκαιρία και τρέχουμε όλοι στα παράθυρα των τηλεοράσεων να κλαψουρίζουμε για τα απομονωμένα νησιά μας.

Τα απομονωμένα νησιά, τα απομακρυσμένα νησιά, πρέπει να έχουν σύνδεση με τον εθνικό κορμό, με το εθνικό κέντρο, τριακόσιες εξήντα πέντε ημέρες το χρόνο ανεξάρτητα από εποχή, ανεξάρτητα από οικονομική δραστηριότητα μικρή ή μεγάλη που μπορεί να έχουν. Και αυτό διασφαλίζει το συζητούμενο νομοσχέδιο.

Εκσυγχρονίζουμε τα λιμάνια, τους φορείς διαχείρισης λιμενικής πολιτικής, πρώτα πρώτα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και βεβαίως τα λιμενικά ταμεία, τα οποία έμειναν σ' αυτό το καθεστώς του παρελθόντος. Ούτε καν νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου δεν ήταν μέχρι σήμερα.

Και πρέπει να σας πω ότι από τα δείγματα γραφής και από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης που δέχτηκε μεγάλες πιέσεις όσον αφορά τη δραστηριότητά του από το εμπάργκο τα προηγούμενα χρόνια με τις γειτονικές χώρες και από τις κρίσιμες και δύσκολες εξελίξεις στην περιοχή, μπόρεσε να ανταποκριθεί και να βελτιώσει τη δραστηριότητα, τις αποδόσεις και την κερδοφορία. Αυτό έγινε γιατί λειτούργησε μέσα από το νέο καθεστώς της ανώνυμης εταιρείας που τώρα θεσπίζεται και για άλλα μικρότερα λιμάνια της χώρας.

Πώς απαντούν τα άλλα κόμματα σ' αυτήν τη μεγάλη πρόκληση, συναδέλφισσες και συνάδελφοι; Να δούμε η Νέα Δημοκρατία: Η Αξιωματική Αντιπολίτευση ξεκινά και σπαταλά το 50% του χρόνου της σε γενικότητες και βεβαίως θέλει να μας ξαναθυμίσει το τραγικό ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ». Θέλει να ζει συνεχώς με τις τραγωδίες η Νέα Δημοκρατία. Γιατί μόνο αυτή πιθανόν περιμένει να τις σώσει. Θέλω όμως να πω ότι δεν είναι το τραγικό ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ» που επισπεύδει την απελευθέρωση γιατί, συναδέλφισσες και συνάδελφοι, η επιτροπή Σαραντίτη ξεκινά πριν από το τραγικό ναυάγιο κι έχει τα πρώτα πορίσματά της, τις πρώτες εργασίες της από το καλοκαίρι του 2000. Γι' αυτό λοιπόν πρέπει να σταματήσετε να επικαλείστε αυτό το επιχείρημα. Είναι έωλο κι έχει διαψευστεί από την ίδια την πραγματικότητα.

Θέλω ακόμη να πω στους αγαπητούς συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας ότι το καμποτάζ, τον προστατευτισμό τον επέβαλαν αυτοί -και βεβαίως και την χρονική του επέκταση- και ορθώς το επέβαλαν για τις συνθήκες εκείνης της εποχής. Πρέπει να ξέρουν όμως ότι όλα έχουν το τέλος τους. Για όλα υπάρχει το τέλος εποχής. Και για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας υπάρχει το τέλος εποχής.

Όπως πολύ χαρακτηριστικά αποκάλυψε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας προεκλογικά στη γνωστή τακτική των υποσχέσεων προς όλες τις κατευθύνσεις για να είστε σε όλους αρεστοί, για να μαζέψετε ψήφους από όλες τις κοινωνικές ομάδες και τα στρώματα –δεν σας έφτασαν βεβαίως όλες αυτές οι υποσχεσιολογίες για να συγκεντρώσετε την εκλογική πλειοψηφία και να γίνετε κυβέρνηση, παρ' ότι για δύο ώρες το χαιρόσασταντάξατε στους μεν ακτοπλόους επιχειρηματίες πως θα κρατήσετε τον προστατευτισμό, στις δε τοπικές κοινωνίες των νησιών που υπέφεραν από τον προστατευτισμό πως θα τον απελευθερώσετε.

Αυτή η πολιτική του να είστε αρεστοί σε όλες τις πλευρές ήταν στο αποκορύφωμά της προεκλογικά. Αυτήν την πολιτική δυστυχώς συνεχίζετε και μετέπειτα παρ' ότι έχουμε φύγει από

το χρόνο των εκλογών και είναι μακριά οι επόμενες εκλογές. Κρινόμαστε από τα έργα μας, από τη σύγκριση των έργων και των αποτελεσμάτων και όχι από τις υποσχέσεις και τα λόγια. Πρέπει να γνωρίζετε ότι ο Έλληνας πολίτης είναι ενημερωμένος, είναι υποψιασμένος και δεν θα φαλκιδεύσετε ποτέ την ετυμηγορία του με την ακόρεστη υποσχεσιολογία σας που κάθε φορά προεκλογικά, αλλά και σε όλη την τετραετία ακολουθείτε.

Ο αγαπητός εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας μας είπε ότι το ΠΑΣΟΚ χρησιμοποίησε άθλια το καμποτάζ για τα δικά του συμφέροντα.

Αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, γιατί θέλετε συνεχώς να διατηρείτε τον τίτλο του υβριστή και σε κάθε τομέα της κυβερνητικής πολιτικής αποκαλύπτετε αθλιότητες, αδιαφάνειες και ιδιοτέλειες; Κάποια στιγμή ο πολιτικός σας λόγος πρέπει να αποκτήσει ουσία και περιεχόμενο. Πρέπει να έχει στοιχεία να συγκρίνει και να τεκμηριώνει τα επιχειρήματα. Πρέπει επιτέλους να αποκτήσετε προγραμματική σαφήνεια και καθαρότητα, γιατί μόνο έτσι μπορείτε να επιτελέσετε το θεσμικό σας ρόλο ως Αξιωματική Αντιπολίτευση. Άλλως θα καταταγείτε στην ιστορία του κοινοβουλευτικού μας βίου ως οι διαχρονικοί υβριστές των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και βεβαίως αυτοί που υποτιμούν τη λαϊκή νοημοσύνη. Αυτή που σε τελευταία ανάλυση επιβεβαιώνει κάθε φορά την ορθότητα ή όχι μιας πολιτικής στις εθνικές εκλογές.

Μην υποτιμάτε λοιπόν τον Έλληνα πολίτη και τη νοημοσύνη του. Ξέρει να διαχωρίζει τα έργα από τις υποσχέσεις, ξέρει να διαχωρίζει τα αποτελέσματα μιας υπεύθυνης πολιτικής από την ακατάσχετη υποσχεσιολογία.

Γι' αυτό ακριβώς και σας καταψηφίζει μονίμως τα τελευταία χρόνια. Και δεν θα ξαναφτιάξετε καθεστώς '89 σύγχυσης και εκβιασμού της λαϊκής ετυμηγορίας -να είσθε βέβαιοι- μέσα από τη νέα εκδοχή...

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

...της κάθαρσης, τη σύγχρονη και διαχρονική σας σκανδαλολογία.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Είπατε –απαντώ στους ομιλητές σας- πως εννέα μήνες και ακόμα δεν έχει εκδοθεί το πόρισμα για το «ΣΑΜΙΝΑ». Γιατί για ένα τέτοιο σύνθετο, τραγικό και μεγάλο γεγονός θαρρείτε ότι είναι πολλοί εννέα μήνες; Γιατί βιάζετε τα γεγονότα και το προανακριτικό έργο; Μήπως με αυτόν τον τρόπο ωθούμε στη συγκάλυψη; Όπως η παράταση μιας προανάκρισης μπορεί να οδηγεί στη συγκάλυψη και στην παραγραφή, έτσι και ο εκβιασμός να βγει γρήγορα ένα πόρισμα, όταν δεν θα έχουν ωριμάσει όλα τα στοιχεία και δεν θα έχουν αποκαλυφθεί όλα τα δεδομένα, μπορεί να οδηγήσει στη συγκάλυψη.

Θέλω, λοιπόν, να σας πω ότι όσον αφορά τη «RICOMEX» έχει ολοκληρώσει το προανακριτικό έργο η δικαιοσύνη και έχουν παραπεμφθεί. Και διαψευστήκατε όταν λέγατε ότι θα κουκουλωθούν και αυτά τα αδικήματα, όπως και κάθε άλλο αδίκημα γύρω από τον καταστροφικό σεισμό στην Αττική πριν από δύο περίπου χρόνια.

Θέλω ακόμη να σας πω ότι αυτό το ενδιαφέρον σας είναι υποκριτικό, γιατί όταν εδώ, στη Βουλή, συζητούσαμε την τροπολογία του Υπουργού Δικαιοσύνης, του κ. Σταθόπουλου, για να έχει τη δυνατότητα να ζητά από τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου να επισπεύδει τις διαδικασίες στα Πολυμελή Πρωτοδικεία για να μην παραγράφουν τα αδικήματα και να έχουμε γρήγορες εκδικάσεις υποθέσεων, εσείς τον κατηγορήσατε για παρέμβαση στη δικαιοσύνη, εσείς καταψηφίσατε την τροπολογία και τώρα έρχεσθε να μας ζητάτε παρέμβαση στο προανακριτικό έργο. Εσείς σέβεστε την αυτοτέλεια της δικαιοσύνης; Έχετε καθόλου συμβατότητα με αυτά που λέτε το πρωί με τις ίδιες αγορεύσεις σας το βράδυ; Μονίμως διατρέχεστε από τις ίδιες αντιφάσεις και τις ίδιες παλινωδίες. Σε όλους αρεστοί και παντού την καταστροφολογία. Ε, δεν σας πιστεύει ο ελληνικός λαός, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΨΩΜΙΑΔΗΣ: Για το νομοσχέδιο να μας πείτε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Μας μιλήσατε για έλλειψη ασφάλειας των πλοίων.

Προσέξτε, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, η αντιπολίτευση έχει και τα όριά της. Και χρησιμοποιήσατε ένα δημοσίευμα μιας βρετανικής εφημερίδας, η οποία χρόνια επιδίδεται σε ανθελληνικές επιθέσεις -και όχι μόνο για τα θέματα του τουρισμού και της ναυτιλίας- και μάλιστα σε μία ευαίσθητη περίοδο όπου ολοκληρώνονται τα τουριστικά προγράμματα και τα πακέτα, σε μία περίοδο που ξέρουμε ότι ο ανταγωνισμός ο τουριστικός στη Μεσόγειο και στην ευρύτερη περιοχή εντείνεται.

Κατανοήστε, λοιπόν, τα ολισθήματά σας. Καταλάβετε επιτέλους και αποφασίστε με ποια πλευρά είστε. Ο κομματισμός σας και η ακραία σας αντιπολίτευση να καταγγέλλετε κάθε μέρα την Κυβέρνηση, μήπως σας οδηγεί αντικειμενικά στην υπονόμευση της εθνικής οικονομίας και της τουριστικής δραστηριότητας της χώρας; Μήπως σε τελευταία ανάλυση υπονομεύετε τις κοινωνίες, την οικονομία και τον τουρισμό των νησιών, που είναι αυτές που θα δεινοπαθήσουν αν αυτή η προβοκάτσια της βρετανικής εφημερίδας εμπεδωθεί στη διεθνή κοινή γνώμη και στους tours operators και διακόψουν τα προγράμματά τους προς την Ελλάδα;

Μη γίνεστε, λοιπόν, οι φορείς αυτών των προβοκατόρικων δημοσιευμάτων μέσα από το Εθνικό Κοινοβούλιο. Είμαι βέβαιος ότι θα κατανοήσετε το λάθος σας και θα το διορθώσετε στη δευτερολογία σας. Γιατί δεν πρέπει να πλανάται ως θέση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης αυτό το επαίσχυντο δημοσίευμα της βρετανικής εφημερίδας.

Μας είπατε πως είναι άτολμη η απελευθέρωση, γιατί εμείς μέσα από τον επίναυλο, μέσα από το πακέτο των γραμμών που βγάζουμε στο διαγωνισμό, και μέσα από τη λειτουργία της ρυθμιστικής αρχής θέλουμε να καλύψουμε τις άγονες γραμμές.

Ε, συναδέλφισσες και συνάδελφοι, αυτή είναι η διαχωριστική γραμμή των πολιτικών ιδεολογιών μας, της διαφορετικής φιλοσοφίας. Εσείς πιστεύετε πως από μόνη της η αγορά θα ρυθμίσει τα πάντα, θα αποδώσει και την κοινωνική δικαιοσύνη στα μικρά νησιά και στις άγονες γραμμές και βεβαίως θα δώσει και τις μεγάλες κερδοφορίες στα μεγάλα και τουριστικά νησιά με τις υψηλές διακινήσεις.

Ε, σας απαντούμε πως σε αυτήν τη φιλοσοφία σας εμείς ποτέ δεν θα ενσωματωθούμε. Εμείς πιστεύουμε στη λειτουργία των νόμων της αγοράς, πιστεύουμε στην ελεύθερη οικονομία αλλά μέσα από κανόνες, μέσα από ρυθμίσεις για να μπορεί η κοινωνία να επανεπενδύει το πλεόνασμα της ανάπτυξης και της κερδοφορίας των επενδύσεων σε όλα τα κοινωνικά μέτωπα και ιδιαίτερα στα ακριτικά μας νησιά και στην ακριτική μεθόριο.

Συναδέλφισσες και συνάδελφοι, αρνείσθε τη ρυθμιστική αρχή υιοθετώντας την επιχειρηματολογία του προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Θα σας θυμίσω όμως για όσους από εσάς ήσασταν στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, όταν έπαιρνε την ψήφο εμπιστοσύνης της επιτροπής της Βουλής ο πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, εσείς τον καταψηφίσατε και τον θεωρήσατε ανίκανο να είναι επικεφαλής μιας τέτοιας κρίσιμης αρχής. Εσείς ήσασταν που είπατε ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν έχει τη δομή να αντεπεξέλθει στο τεράστιο έργο το οποίο καλείται να επιτελέσει. Και εσείς σήμερα φέρνετε τις απόψεις του προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία διαφωνεί με τη θέσπιση της ρυθμιστικής αρχής και τη χρησιμοποιείται ως επιχείρημα. Εμάς μας χαροποιεί το γεγονός ότι εμμέσως αποδέχεσθε ότι ο πρόεδρος είναι αξιόπιστος και ότι λειτουργεί με τους κανόνες δικαίου και καθόλου κομματικός εντολοδόχος δεν είναι, πολύ περισσότερο, αναξιόπιστος όπως είχατε πει. Τουλάχιστον αυτό αποδεχθείτε το.

Είπατε διά του εισηγητή σας ότι μέσα από τις ρυθμιστικές και τις ανεξάρτητες αρχές το ΠΑΣΟΚ πάει να δημιουργήσει ένα κακέκτυπο ενός άλλου κράτους. Μα εσείς δεν είχατε ζαλίσει το Εθνικό Κοινοβούλιο και την Επιτροπή για την Αναθεώρηση του Συντάγματος, όπως μας ζητούσατε παντού ρυθμιστικές και ανεξάρτητες αρχές, λέγοντας πως μόνο έτσι θα πετύχουμε τη διαφάνεια, μόνο έτσι θα πετύχουμε τον ανταγωνισμό, μόνο έτσι θα

πετύχουμε τη χρηστή διαχείριση των δημόσιων πόρων. Εμείς σας λέγαμε ότι πρέπει να υπάρξουν ρυθμιστικές αρχές, πρέπει να υπάρξουν και ανεξάρτητες αρχές σε κρίσιμους και αυστηρά προσδιορισμένους τομείς, όχι όμως μια συλλήβδην αντικατάσταση του δημόσιου τομέα αλλά και της διοικητικής και πολιτικής ευθύνης της κυβερνητικής πλειοψηφίας και του θεσμικού ρόλου των κομμάτων μέσα στη Βουλή, του συνόλου των κομμάτων από ανεξάρτητες αρχές. Και σήμερα έρχεσθε να μας κατηγορήσετε για το αντίστροφο.

Ε, λοιπόν, το ξέρουμε εμείς ότι βρίθετε από αντιφάσεις, ότι προσπαθείτε συνεχώς να ανακαλύπτετε επιχειρήματα εκεί που χθες εσείς κατηγορούσατε. Όμως, θα πρέπει κάποια στιγμή να διευκρινίσετε από ποια πλευρά είστε. Είστε από εκείνη που θέλει λελογισμένη χρήση και αξιοποίηση των ρυθμιστικών και ανεξάρτητων αρχών ή από εκείνη που θέλει απόλυτη και καθολική χρήση σε όλους τους τομείς της δημόσιας ζωής;

Εμείς θέλουμε τη λελογισμένη χρήση σε συγκεκριμένους τομείς και αυτό προβλέψαμε και στο Σύνταγμα. Εσείς το καταψηφίσατε. Εσείς μας καταγγείλατε γιατί περιορίσαμε τις ρυθμιστικές αρχές και σήμερα μας καταγγέλλετε γιατί συγκροτούμε τη ρυθμιστική αρχή για την ακτοπλοΐα.

Μας λέτε ότι δεν εμπιστεύεστε το κράτος και την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Μα, αν ήταν δυνατόν να εμπιστευθείτε εσείς την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Έχει σημασία όμως, εάν την εμπιστεύεται ο ελληνικός λαός. Και αυτό είναι το σημαντικό για τον κοινοβουλευτικό μας βίο. Και δικαίως την εμπιστεύεται, γιατί τη δική του πορεία ακολουθεί, τα δικά του προβλήματα λύνει, τα προβλήματα της χώρας.

Η Αξιωματική Αντιπολίτευση έχει το δικό της ρόλο. Πρέπει κάποια στιγμή να αποκτήσει και αυτή το θεσμικό συνταγματικά κατοχυρωμένο λόγο.

Μας λέτε ότι το 3% είναι ένας πρόσθετος φόρος και ότι πρέπει να καταργηθεί. Το 3%, ο επίναυλος, έρχεται ακριβώς να καλύψει τις άγονες γραμμές. Είναι ένας κοινωνικός πόρος. Και πρέπει να σας πω ότι δεν επιβάλλεται στους νησιώτες, γιατί από τα τριάντα εκατομμύρια διακινήσεις το χρόνο, πέστε μου πόσες διακινήσεις νησιωτών είναι και πολύ περισσότερο, πόσες διακινήσεις νησιωτών των άγονων γραμμών. Έχουμε τριάντα εκατομμύρια διακινήσεις ετησίως και είναι βέβαιο ότι τα επόμενα χρόνια θα εκτοξευθεί στα ύψη αυτό το νούμερο, που σημαίνει ότι οι ξένοι κυρίως χρήστες είναι αυτοί που πληρώνουν το 3%. Επιβάλατε το σπατόσημο –και σωστά- στους χρήστες των αεροδρομίων, όπως σωστά επιβάλλεται σε αυτούς που χρησιμοποιούν τις εθνικές οδούς να πληρώνουν τα διόδια. Είναι η ίδια νέα φιλοσοφία που βεβαίως, είναι και δική σας, αλλά εδώ, πάλι για αντιπολιτευτικούς λόγους την επικρίνετε.

Ε, λοιπόν, το 3% είναι ένας δίκαιος κοινωνικός πόρος και αν θέλατε να ζητήσετε την κατάργησή του, θα έπρεπε να ζητήσετε την κατάργηση του σπατόσημου, την κατάργηση των διοδίων.

Να, λοιπόν, μια νέα αντίφαση στην πολιτική σας. Ζητάτε 203% να καλύπτεται από τον κρατικό προϋπολογισμό. Μα και αυτό είναι ενάντια στην ιδεολογία σας στην πολιτική σας φιλοσοφία για την οικονομία. Εσείς καταργήσατε κάθε κρατική χρηματοδότηση, όσες προλάβατε να καταργήσετε βεβαίως, στα τριάμισι χρόνια της κυβερνητικής σας εξουσίας.

Κλείνω λέγοντας ότι γνωρίζουμε ότι αυτό που συνεχώς επιδιώκετε να λησμονούμε είναι αυτό που ανέδειξε η τελευταία έρευνα της κοινής γνώμης, το παρελθόν σας.

Το παρελθόν σας δεν είναι η μακρινή ιστορία του τόπου. Το παρελθόν σας είναι το έργο το κυβερνητικό του χθες.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Το παρόν το δικό σας δεν μετράει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Αυτό, λοιπόν, σας κατατρέχει, γιατί ο ελληνικός λαός το έχει γνωρίσει στο πετσί του. Γι' αυτόν το λόγο σας ανέτρεψε το 1993. Φοβάστε τη σύγκριση των έργων, τη σύγκριση των αποτελεσμάτων της κυβερνητικής πολιτικής, γιατί εκεί υπερέχουμε συντριπτικά.

'Οσον αφορά στην πλειοδοσία υποσχέσεων και λόγων, εκεί σας αφήνουμε να είστε οι πρωταθλητές.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΨΩΜΙΑΔΗΣ: Μπράβο στα παιδιά του ΠΑΣΟΚ.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ησυχία, παρακαλώ. Ηρεμία. Σας παρακαλώ να σταματήσετε τη διαλογική εξωκοινοβουλευτική συζήτηση.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αντώνης Σκυλλάκος έχει το λόγο.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, μετά την κατακραυγή που ξεσηκώθηκε για το ασφαλιστικό, η ηγεσία του ΠΑΣΟΚ και η Κυβέρνηση αποφάσισαν να εμφανίσουν μια στροφή φραστική, δημαγωγική, δήθεν ότι είναι αριστερή η πολιτική του ΠΑΣΟΚ και δεν ξεχνάει τις ρίζες. Καταλογίζουν και ευθύνες σε εμάς ότι με την πολιτική μας ενισχύουμε κατά κάποιον τρόπο τη Νέα Δημοκρατία.

Αλλά για να δούμε στην πράξη, στα μέτρα που παίρνονται κατά πόσο είναι αριστερή η πολιτική του ΠΑΣΟΚ, γιατί στα λόγια πολλά μπορεί να λέει ο καθένας. Ποιο ήταν το πιο κρίσιμο νομοσχέδιο μετά από την αυτήν την «αριστερή» στροφή του ΠΑΣΟΚ; Το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε ήταν, με άδεια την Αίθουσα, με τα χειροκροτήματα της Νέας Δημοκρατίας, «ο αριστερός τρομονόμος» του ΠΑΣΟΚ. Ο τρομονόμος είναι αριστερό νομοθέτημα; Δεύτερο νομοθέτημα είναι αυτό.

Και ρωτάμε: Είναι σοσιαλιστική, αριστερή πολιτική η λογική της απελευθέρωσης, η υποταγή στους νόμους της αγοράς; Και μόνο στο γεγονός ότι σε κάποιο συμβούλιο συμμετέχουν κάποιοι εκπρόσωποι των ξενοδόχων ή των εφοπλιστών περιορίζεται η σοσιαλιστική ευαισθησία, η κοινωνική ευαισθησία;

Με την απελευθέρωση ευνοείται η ασυδοσία. Το μεγάλο ψάρι τρώει το μικρό και τελικά χαμένος θα είναι ο εργαζόμενος, ο ελληνικός λαός, διότι θα συρρικνωθεί ακόμη περισσότερο όποιος κοινωνικός ρόλος μπορούσε να παίξει η ακτοπλοΐα που είχαμε. Θα περιοριστούν οι δυνατότητες η ακτοπλοΐα μας να βοηθήσει στην ανάπτυξη των νησιών. Η ασφάλεια των πλοίων θα πάει προς το χειρότερο. Το ίδιο θα περιοριστούν οι δυνατότητες ασφάλειας και κατοχύρωσης των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας σε κρίσιμες στιγμές. Για τα δικαιώματα δε των ναυτεργατών η κατάσταση θα χειροτερέψει. Αυτό είναι δεξιά πολιτική. Δεν χρειάζεται να πω περισσότερα.

Άκουσα την παρέμβαση του κ. Μητσοτάκη στον κύριο Υπουργό, ο οποίος είπε ότι εμείς ψηφίσαμε τον Κανονισμό και εν αγαστή σύμπνοια με τη Νέα Δημοκρατία, με την επάρατη κατά τα άλλα Δεξιά, ο κύριος Υπουργός είπε ότι και εμείς συμφωνούσαμε. Βεβαίως δεν ξέρω εάν υπήρχαν για την εσωτερική κατανάλωση κάποιες αντιδράσεις, αλλά σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης όλη η σοσιαλδημοκρατία και όλα τα συντηρητικά κόμματα από κοινού ψήφισαν αυτόν τον κανονισμό. Για ποια λοιπόν αριστερή και για ποια σοσιαλιστική πολιτική μπορεί να γίνεται λόγος;

Η διαφωνία τώρα της Νέας Δημοκρατίας πού βρίσκεται; 'Οχι στην απελευθέρωση, ανεξάρτητα εάν το βάζει στο πρόγραμμά της ή το εννοεί και το θεωρεί δεδομένο. Απ' ό,τι προσπάθησα να καταλάβω από τις δύο εισηγήσεις που άκουσα η διαφωνία είναι γιατί θα κανονίζει τους κανόνες το ΠΑΣΟΚ. Αυτό είναι που ενοχλεί τη Νέα Δημοκρατία. Και πράγματι κάποιοι κανόνες θα καθορίζονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, από την όποια κυβέρνηση που έχει το μαχαίρι, η οποία θα έχει και το πεπόνι. Αυτή θα μπορεί φυσικά να μοιράζει την πίτα των ναυτιλιακών συμφερόντων στις άγονες γραμμές, εκεί που είναι οι επιδοτήσεις. Γενικότερα όμως όποιος είναι στην κυβέρνηση θα έχει και μεγαλύτερες δυνατότητες επέμβασης σε αυτά τα ζητήματα.

Και ενοχλείται η Νέα Δημοκρατία. Και ενοχλείται, γιατί δημιουργείται μια «ανεξάρτητη» αρχή. Όλες οι αρχές είναι διορισμένες σε τελευταία ανάλυση και αυτή που διορίζεται από το Υπουργείο δεν θα είναι ανεξάρτητη αρχή, θα είναι όμως ξεχωριστή στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, δεν θα εξαρτάται η εκτίμηση, οι προσφυγές και δεν θα λύνονται οι διαφωνίες στη γενικότερη Επιτροπή του Ανταγωνισμού.

Και αυτό διότι η Κυβέρνηση έχει επιλέξει το δρόμο να αποφασίζει το μοίρασμα της πίτας αποκλειστικά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Αν ήταν κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία,

αμφιβάλλω αν θα είχε αντιρρήσεις σε τέτοιου είδους ρυθμίσεις.

Υπάρχει ένα ερώτημα. Πιστεύετε πραγματικά Κυβέρνηση και Νέα Δημοκρατία ότι με αυτόν τον κανονισμό και με τις προσαρμογές στα πλαίσια αυτού του κανονισμού των διατάξεων του εσωτερικού μας δικαίου θα έχουμε γνήσιο ανταγωνισμό, υγιή ανταγωνισμό για το συμφέρον της κοινωνίας; Πού έχει γίνει αυτό; Θυμάστε ότι ο κ. Ανδριανόπουλος έφερε το νομοσχέδιο για την απελευθέρωση της αγοράς καυσίμων, για τις επτά αδελφές που σήμερα έχουν γίνει πέντε. Τώρα κανονίζουν τις τιμές σε παγκόσμιο επίπεδο. Είδατε πόσο πληρώνουμε τη βενζίνη. Η συνεννόηση των ισχυρών είναι ο ανταγωνισμός πλέον.

Στην Ελλάδα δε, έχει μονοπωληθεί η ακτοπλοΐα. Ουσιαστικά έχουμε τρία μεγάλα μονοπώλια. Τις «Επιχειρήσεις Αττικής» με 6 δισεκατομμύρια καθαρά κέρδη το 2000, τις «Μινωϊκές Γραμμές» με 3 δισεκατομμύρια κέρδη και την «ΑΝΕΚ» με 1.990 εκατομμύρια. Οι περισσότεροι μικροί έχουν φύγει από τη μέση. Έτσι τα ελληνικά μονοπώλια αισθάνονται αρκετά ισχυρά για να μπουν σε ένα διεθνή ανταγωνισμό. Θα έλθουν και ορισμένοι ξένοι ισχυρότεροι ή λιγότεροι ισχυροί. Θα υπάρξουν παραπέρα συγχωνεύσεις, αλλά το κύριο είναι ότι θα υπάρξουν συνεννοήσεις και για τις τιμές των εισιτηρίων, για το ύψος των ναύλων και για το πότε θα γίνουν τα δρομολόγια. Ακόμη για το αν τα δρομολόγια θα είναι πραγματικά ετήσια ή αν θα δηλώνουν σε συνεννόηση βλάβες και επισκευές. Τελικά τους μήνες που δεν είναι τουριστικοί θα βρίσκονται σε ακινησία.

Αν λάβουμε υπόψη μας πώς λειτουργούσε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι σήμερα και επί Νέας Δημοκρατίας και επί ΠΑΣΟΚ, καταλαβαίνουμε ότι το Υπουργείο θα κλείνει τα μάτια του και θα ανέχεται αυτές τις καταστάσεις. Αυτή είναι η εμπειρία μας στην Ελλάδα. Το αποτέλεσμα θα είναι μεγαλύτερο κόστος για τον ελληνικό λαό, γιατί στα νησιά στην τουριστική περίοδο πηγαίνουν και πολλοί Έλληνες. Και εδώ πρέπει να πούμε ότι οι ξένοι δεν πηγαίνουν με τα καράβια αλλά με τα τσάρτερ. Από την άλλη μεριά οι άγονες γραμμές θα κρέμονται από τις προσφορές που θα κάνουν οι εταιρείες, προσφορές που θα εξαρτηθούν από τις εγγυήσεις που θα τους δίνει η Κυβέρνηση για το ύψος των εισιτηρίων των ναύλων και από το ποσό της επιδότησης. Και δεν θα εξαρτάται αυτό μόνο από το 3%. Το 3% είναι παρωνυχίδα. Είναι κάμποσα χρήματα. Δεν είναι μόνο 200 δραχμές το άτομο. Αν υπολογίσουμε ότι είναι τριάντα πέντε εκατομμύρια οι μετακινούμενοι κάθε χρόνο, συν τα εκατομμύρια τόνων προϊόντων που μεταφέρονται, τότε μιλάμε για δεκάδες δισεκατομμύρια τα οποία μετακυλίονται στο καταναλωτικό κοινό και δεν αφαιρούνται από τα κέρδη. Αυτή είναι η ουσία του προβλήματος και όχι αν είναι ανταποδοτικό τέλος. Αυτά είναι τεχνικές ορολογίες για να μη σας πιάσει η τσιμπίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ζήτημα είναι ότι μετακυλίονται τα κέρδη, διότι αλλιώς δεν θα μπαίνουν στην άγονη γραμμή αν δεν πάρουν και την επιδότηση που θέλουν και το ύψος του ναύλου που θέλουν. Θα αρνούνται και θα σας εκβιάζουν. Θα υποχωρείτε δε, γιατί κάποιο νησί θα μένει χωρίς συγκοινωνία.

Όποιος, λοιπόν, είναι με τις σοσιαλιστικές ιδέες και πραγματικά θεωρεί ότι η μεταφορά ιδιαίτερα προς τις άγονες γραμμές είναι κοινωνικό αγαθό,δεν μπορεί να στηρίζει τους όρους με τους οποίους θα δοθεί αυτό το αγαθό στην ιδιωτική πρωτοβουλία, στην πιο άγρια ιδιωτική πρωτοβουλία. Ούτε το ΠΑΣΟΚ ούτε η Νέα Δημοκρατία τόλμησαν να καταργήσουν το σχετικό άρθρο του Συντάγματος. Από το 1950 είναι το ίδιο και προστατεύει τα ειδικά προνόμια των εφοπλιστών.

Φοροαπαλλαγές, δανειοδοτήσεις προκλητικές, επιδοτήσεις. Ότι ζητούσαν οι εφοπλιστές το έπαιρναν από τις ελληνικές κυβερνήσεις. Αυτό θα χειροτερέψει τώρα γιατί στο παιχνίδι θα μπουν και οι Ευρωπαίοι.

Πάντως το σύστημα μέχρι τώρα ήταν οι άδειες σκοπιμότητας. Εμείς δεν το υποστηρίζουμε αυτό και ξέρουμε πώς παραβιαζόταν και το δεκάμηνο με δήθεν βλάβες και με την ανοχή του Υπουργείου, με δήθεν ελέγχους που δεν ήταν πραγματικοί έλεγχοι και ουσιαστικά τα καράβια έπλεαν έξι με επτά μήνες και όχι δέκα μήνες. Όμως υπήρχε ένας στοιχειώδης κρατικός προγραμματισμός και αυτό τώρα αναιρείται στην πράξη. Ιδιαίτερα στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης θα μπορεί ο Υπουργός να εξαιρεί τα ταχύπλοα και τα καράβια νέας τεχνολογίας που ο αριθμός τους αυξάνεται και συνεχώς αποσύρονται τα παλαιάς τεχνολογίας και κατασκευής. Σε λίγα χρόνια δεν θα υπάρχουν τέτοια, δηλαδή σε δέκα-δεκαπέντε χρόνια. Έτσι θα υπάρχει πλήρης ελευθερία στον Υπουργό να μπορεί να καθορίζει έξι ή επτά μήνες, να αλλάζει τη σχετική διάταξη και έτσι να λειτουργούν οι γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης.

Έρχομαι τώρα στους ναυτεργάτες. Ο κανονισμός λέει ότι για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, αλλά και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, τα τουριστικά που ήδη λειτουργεί το σύστημα, όλα τα θέματα που έχουν σχέση με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους όπου είναι νηολογημένο το σκάφος του κράτους σημαίας. Τα μεγάλα πλοία που είναι πάνω από εξακόσιους πενήντα κόρους και αυτό ισχύει σήμερα στα τουριστικά όταν είναι από λιμάνι σε λιμάνι, ενώ για τα μικρά μπορεί να εφαρμόζονται οι κανόνες του κράτους υποδοχής. Τώρα μιλάμε για τους ναυτεργάτες, τη σύνθεση και τα δικαιώματά τους. Το λέω για να μην έχουμε μεγαλύτερη ανεργία για να μη διώξουν όλους τους Έλληνες και τα ελληνικά καράβια. Το άλλο είναι ότι από 1.1.1999 για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των εξακοσίων πενήντα κόρων που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδίου προς ή άλλο κράτος, όπως π.χ. από Ιταλία αν σταθμεύουν στην Κέρκυρα, δηλαδή είτε πριν είτε μετά περνάνε από κάποιο ελληνικό νησί, πάλι θα είναι με βάση τους κανόνες του κράτους της σημαίας. Αυτό σημαίνει ότι και στις δύο αυτές περιπτώσεις μπορεί να μην υπάρχει κανένας Έλληνας. Τα ξέρετε καλύτερα από μένα γιατί ήσασταν και συνδικαλιστής. Παρακάτω λέει ότι η επιτροπή θα εξετάσει εμπεριστατωμένα τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις και την 1.1.1999 θα μπορεί να αλλάξει τον κανονισμό με απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτό σημαίνει ότι η διάταξη που λέει πως θα εφαρμόζονται οι κανόνες σχετικά με τη σύνθεση του κράτους υποδοχής και το καράβι πηγαίνει από νησί σε νησί ή από ηπειρωτικό λιμάνι σε νησί μπαίνει για συζήτηση και με προοπτική αλλαγής με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό λέει ο κανονισμός. Αν πάρουμε υπόψη τι έχει γίνει τα τελευταία δέκα χρόνια και στην Ευρώπη και στην Ελλάδα θα δούμε ότι ήταν εβδομήντα χιλιάδες (70.000) οι Έλληνες ναυτεργάτες που δούλευαν στα καράβια και τώρα δουλεύουν είκοσι χιλιάδες (20.000). Έχουν χάσει τις θέσεις εργασίας εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) Ευρωπαίοι ναυτεργάτες.

Όταν στην πράξη προχωρούν έτσι τα πράγματα, μας λέτε ότι εγώ κατοχυρώνω το δικαίωμα του κράτους υποδοχής, που και αυτά τα δικαιώματα του κράτους υποδοχής θα έλθει αύριο μια άλλη κυβέρνηση να αλλάξει και την ισχύουσα νομοθεσία. Η τάση είναι σαφής:'Οπου υπάρχει φθηνή εργατική δύναμη, χωρίς να υπάρχουν δικαιώματα, χωρίς να έχουν ασφάλιση, να αυξηθεί ο αριθμός και να γίνουν οι συνθέσεις με 'Ελληνες ναυτικούς, ακόμα και με Ευρωπαίους ναυτικούς. Αυτή είναι η προοπτική της απελευθέρωσης.

'Ερχομαι τώρα στο ζήτημα της ασφάλειας, όσον αφορά στο πώς ελεγχόταν, ελέγχεται και θα ελέγχεται και στο μέλλον η ασφάλεια των πλοίων.

Πρώτα-πρώτα η ίδια η Ευρωπαϊκή 'Ενωση αδιαφορεί για τους ελέγχους. Εκείνη τη διεθνή σύμβαση μετά από ένα ναυάγιο, που έγινε στις Βαλτικές χώρες, την Solas τη μετέτρεψαν και την έκαναν Ευρωsolas με πιο περιορισμένες προδιαγραφές για την αξιοπλοΐα των πλοίων. Αλλά ούτε αυτό εφαρμόστηκε στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση και στην Ελλάδα στην πράξη. Δεν υπήρχαν έλεγχοι, κανείς έλεγχος ούτε από τις υπηρεσίες. Σε δύο ώρες κάνουν έλεγχο του πλοίου, ενώ χρειάζεται μέρες. Αυτό γίνεται από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν τολμά να τους ακολουθεί ένα συνδικαλιστής, για να έχει γνώμη, γιατί ξέρουν ότι ο συνδικαλιστής θα τους οδηγήσει και θα τους δείξει και τότε θα έχουν και ποινικές ευθύνες ότι επιτρέπουν να αποπλεύσουν πλοία επικίνδυνα.

Για ποια ασφάλεια μιλάμε, όταν ο ελληνικός νηογνώμονας είναι ιδιωτικός και δίνει συνέχεια πιστοποιητικά; Τώρα θα χειρο-

τερεύσει το καθεστώς ασφάλειας για λόγους αντικειμενικούς. Ο ανταγωνισμός σημαίνει μικρότερο κόστος για να κτυπήσει τον ανταγωνιστή. Και μικρότερο κόστος σημαίνει λιγότερες επιδιορθώσεις, λιγότερες επισκευές, λιγότερη ασφάλεια. Πολύ περισσότερο όπου υπάρχει η εξής δυνατότητα, στα τουριστικά νησιά, που είναι το φιλέτο, να πηγαίνουν αυτά τα καράβια που παρέχουν κάποια περισσότερα εφόδια και είναι ελκυστικά για τον τουρίστα, αλλά στις άγονες γραμμές να πηγαίνουν τα καράβαια «σαπάκια», όπως τα λένε οι ναυτικοί. Κι έχετε τη δυνατότητα από το νομοσχέδιο να μην είναι καν πλοία από την Ευρωπαϊκή 'Ενωση, αλλά να είναι από τρίτες χώρες. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι θα έρχονται τα χειρότερα, τα πιο επικίνδυνα και τα υπερήλικα πλοία. Και ναι μεν η ελληνική νομοθεσία λέει ότι θα το κατεβάσουμε σταδιακά στα τριάντα χρόνια, αλλά τους αφήσατε τέτοια περιθώρια να εφαρμοστεί αυτό το τριάντα χρόνια, που τα μεγάλα πλοία θα έχουν γίνει ήδη τριάντα πέντε ετών. Γίνεται μια έξυπνη προσαρμογή, για να μην χάσουν οι εφοπλιστές από αυτήν τη ρύθμιση. Υπάρχουν ευρωπαϊκά πλοία που είναι και σαράντα και πενήντα ετών, διότι δεν έχουν όριο ηλικίας. 'Όταν θα έλθουν και θα σας πουν, θέλω να πάρω την άγονη γραμμή, επιδότησέ με από τον κρατικό προϋπολογισμό, θα πείτε δεν σας το δίνω επειδή είναι σαράντα ετών; Αφού δεν ισχύει η δική μας νομοθεσία. Και αν θα έλθει ένα πλοίο εκτός Ευρωπαϊκής 'Ενωσης, ακόμα μεγαλύτερης ηλικίας; Εκεί θα καταντήσουμε, να είναι κίνδυνος θάνατος, πλωτά φέρετρα αυτά, που θα είναι στις άγονες γραμμές και το φιλέτο να το νέμονται με υψηλές τιμές και με εκμετάλλευση του κοινού που θέλει να πάει στα τουριστικά νησιά;

Εμείς έχουμε τη δική μας άποψη, την οποία σας την ανέλυσε ο εισηγητής μας. Εάν ξεκινήσουμε από τη λογική ότι είναι κοινωνικό αγαθό το δικαίωμα να μεταφέρεσαι με ασφάλεια, με κοινό εισιτήριο και το ίδιο να είναι όχι μόνο για τους ανθρώπους, αλλά και για τα προϊόντα και για τα είδη πρώτης ανάγκης και για τη στήριξη της αγροτικής μας οικονομίας και των μικρομεσαίων, εάν υπάρχει τέτοια ανάγκη, θα έπρεπε να είναι ένας ενιαίος δημόσιος φορέας για την ακτοπλοΐα και γενικότερα για τις συγκοινωνίες. Και μην πάμε στο πώς κατάντησε οτιδήποτε ήταν κρατικό. Κατάντησε έτσι είτε για λόγους ρουσφετολογικούς και επί τούτου κακής οργάνωσης για να συκοφαντηθεί ο δημόσιος τομέας και να αρπάξει αυτούς τους τομείς ο ιδιωτικός τομέας, όπως αυτό γίνεται με τις απελευθερώσεις.

Τελειώνω με μια παρατήρηση ακόμη. Η μετατροπή και άλλων δέκα λιμανιών σε ανώνυμες εταιρείες με το δικαίωμα του κυρίου Υπουργού, του οποιουδήποτε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας να επιτρέπει την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου αυτών των ανωνύμων εταιρειών μέχρι το 49% να είναι στα χέρια των ιδιωτών σε συνδυασμό με το δικαίωμα να κάνουν θυγατρικές εταιρείες, που δεν λέει ο νόμος ότι οι θυγατρικές εταιρείες του 51% θα το έχει το δημόσιο, θα μπορεί να είναι με 49% το δημόσιο και με 51% ο ιδιώτης, ουσιαστικά παραχωρούμε όλες τις εξουσίες. Υπάρχει η δυνατότητα οτιδήποτε αφορά φιλέτο και κέρδος για τον επιχειρηματία στα λιμάνια εκτός από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά να επεκτείνεται σε όλα τα αξιόλογα λιμάνια, που μπορούν να αποφέρουν κέρδος στους επιχειρηματίες αυτού του τομέα. Γι' αυτούς τους λόγους δεν είναι δυνατόν να ψηφίσουμε επί της αρχής αυτό το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να ξεκινήσουμε με τους ομιλητές...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Θα πάρετε τώρα το λόγο, κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ: Να μιλήσουν και οι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δεν βλέπω διαφορετική πρακτική, κύριε Μπένο, από τη πάγια πρακτική, η οποία ακολουθείται. Γιατί διαμαρτύρεστε;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ: Το ότι είναι κακή αυτή η πρακτική, δεν σημαίνει ότι πρέπει να την ακολουθούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αυτό χαίρομαι που το σημειώνετε. Και εγώ αν ήμουν στη θέση σας ενδεχομένως θα το σημείωνα. Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι θα ακολουθήσω διαφορετική πρακτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Υπουργός έχει δικαίωμα να ζητήσει το λόγο όποτε θέλει.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ: Αυτό είναι γνωστό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Είναι κακή πρακτική, αλλά τι να κάνουμε; Δεν γίνεται διαφορετικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα κάνω χρήση του δεκαπενταλέπτου που έχω δικαίωμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα ήθελα κύριε Πρόεδρε, να αποσαφηνίσω ορισμένα θέματα, τα οποία αφορούν βασικά σημεία του νομοσχεδίου και τα οποία είμαι βέβαιος ότι θα βοηθήσουν τη συζήτηση στη συνέχεια, την οποία βεβαίως θα παρακολουθήσουμε όλοι με μεγάλο ενδιαφέρον και φυσικά τις αγορεύσεις των κυρίων Βουλευτών. Αλλά πιστεύω ότι είναι σημαντικό να αποσαφηνιστούν ορισμένα στοιχεία.

Πρώτα-πρώτα αναφέρομαι στην τελευταία παρέμβαση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του Κομμουνιστικού Κόμματος και κυρίως όσον αφορά το ηπειρωτικό καμποτάζ. Έχετε απόλυτα δίκιο, διαβάσατε σωστά τον κανονισμό, έτσι είναι. Τι είναι όμως έτσι; Ότι η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας από τα ηπειρωτικά λιμάνια σε ηπειρωτικά λιμάνια έχει γίνει από το 1999. Όπως επίσης έχει γίνει η απελευθέρωση της ναυτεργασίας από το 1993. Ουδείς όμως κοινοτικός ναυτικός βρίσκεται σήμερα ναυτολογημένος σε πλοία με ελληνική σημαία. Ουδείς.

Δεύτερον, στην ακτοπλοΐα στο νομοσχέδιο, αυτό το συγκεκριμένο το οποίο συζητούμε, κατοχυρώνονται απόλυτα τα δικαιώματα των ναυτεργατών. Όλες οι παρατηρήσεις της πανελλήνιας ναυτικής ομοσπονδίας έχουν συμπεριληφθεί. Και βεβαίως επειδή αναφερθήκατε στους διεθνείς ευρωπαϊκούς πλόες και εδώ ισχύει πράγματι το δίκαιο του κράτους της σημαίας. Υπάρχει η κατοχύρωση του αριθμού πληρώματος με τη γνώση της γλώσσας του πληθυσμού που εξυπηρετείται, για λόγους ασφάλειας. Αυτά αφορούν τους διεθνείς πλόες.

Όσον αφορά όμως τη δική μας αγορά σύμφωνα με τον κανονισμό μας δίνει τη δυνατότητα στο κράτος-μέλος να κάνει χρήση του ίδιου του κανονισμού προκειμένου να επιβάλει τη σύνθεση των πληρωμάτων και επιπλέον να προσδιορίσει το κράτος τους κανόνες ασφαλείας.

Όσον αφορά τις παρατηρήσεις που έγιναν από τη Νέα Δημοκρατία και από ορισμένους άλλους σχετικά με το χαρακτηρισμό του ποσοστού 3% επί του ναύλου ως ανταποδοτικού τέλους θα ήθελα να πω ότι η ανταποδοτικότητα αυτού του μέτρου τεκμηριώνεται ως εξής και αυτό, κύριε Πρόεδρε, όχι μόνο για τη συζήτηση, η οποία θα ακολουθήσει, αλλά και για τα Πρακτικά της Βουλής.

Η ανταποδοτικότητα, λοιπόν, τεκμηριώνεται πρώτα απ' όλα γιατί οι τακτικές γραμμές της χώρας εντάσσονται σε δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών –σε δίκτυο- το οποίο διασφαλίζει τη συνοχή του νησιωτικού χώρου και την άρση της εδαφικής ασυνέχειας, βασικούς στόχους του θεσμικού πλαισίου.

Επίσης για την ικανοποιητική λειτουργία του δικτύου πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα της επιδότησης εκεί όπου η επιχειρηματική πρωτοβουλία δεν εκδηλώνει ενδιαφέρον όπως προβλέπεται από τον κανονισμό 3577/92. Εδώ όμως μέσα στη συζήτηση επιχειρείται είτε ηθελημένα είτε αθέλητα ένας αποπροσανατολισμός της συζήτησης. Και ποιος σας είπε εσάς ότι στο απελευθερωμένο πλαίσιο οι μόνοι πλοιοκτήτες, οι μόνοι κύριοι δηλαδή πλοίων θα είναι μόνο οι εφοπλιστές; Ποιος σας το είπε αυτό; Υπάρχουν εταιρείες λαϊκής βάσης, υπάρχει η Τοπική Αυτοδιοίκηση και γνωρίζω πολλές πρωτοβουλίες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης τώρα που κινητοποιούνται προκειμένου να έχουν πλοία για τις μικρές γραμμές προσδοκώντας ακριβώς τη δυνατότητα της επιδότησης και ταυτόχρονα να έχουν εκείνες στα χέρια τους τις γραμμές, οι οποίες συνδέουν τα νησιά τους. Γιατί το αποκλείετε, λοιπόν, αυτό; Και γιατί επιπλέον αποπρο-

σανατολίζετε τη συζήτηση προς μια κατεύθυνση, η οποία αδικεί το νομοσχέδιο και τις προθέσεις του;

Δεύτερον η ίδια η συνθήκη του Μάαστριχτ όπως γνωρίζετε, η συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ήδη τροποποιηθεί από την τελευταία Διακυβερνητική με την οποία προβλέπονται ειδικές πολιτικές για τα νησιά. Ακριβώς μέσα σ' αυτό το πλαίσιο επιχειρούμε να ενισχύσουμε τη δυνατότητα ενός δικτύου επαναλαμβάνω και είναι αποπροσανατολισμός να λέμε συνέχεια, για επιδότηση των εφοπλιστών. Λάθος. Είναι η επιδότηση του δικτύου. Είναι η επιδότηση της δυνατότητας των νησιών και των όποιων φορέων λαϊκής βάσης, Τοπικής Αυτοδιοίκησης ιδιωτών μικρών ή μεγάλων, δεν έχει σημασία. Εκείνο που μας ενδιαφέρει εμάς είναι η σύνδεση, η σύνδεση όμως με κανόνες.

Είπατε προηγουμένως ενώ επανειλημμένα έχω επεξηγήσει για ποιο λόγο υπάρχει η δυνατότητα εκεί που οδηγούμαστε - στην τελευταία φάση δηλαδή του νομοσχεδίου- στις επιδοτούμενες γραμμές να μπορούμε να προστρέξουμε και σε πλοία ξένης σημαίας, άλλης σημαίας δηλαδή πέραν της ευρωπαϊκής. Μα είναι ακριβώς η διασφάλιση για να μην μπορεί καμία γραμμή να είναι κάτω από το έλεος του εκβιασμού των όποιων επιχειρήσουν να κάνουν συμβιβασμό στη συγκεκριμένη γραμμή. Και δίνει τη δυνατότητα τότε, να χρησιμοποιήσεις πλοίο με άλλη σημαία, αλλά με τους ίδιους όρους που ορίζει το νομοσχέδιο, όσον αφορά το όριο ηλικίας που ισχύει για όλους, τα υπόλοιπα που ισχύουν για όλους, τις μηχανές πλεύσης όπως εξήγησα προηγουμένως αλλά ταυτόχρονα και τη σύνθεση. Είναι η ασφαλιστική δικλείδα για τα μικρά νησιά. Πάλι και εδώ επιχειρείται αποπροσανατολισμός, πάλι δήθεν να πάμε αλλού σε τρίτες αγορές.

Όσον αφορά το δημόσιο συμφέρον εγώ θεωρώ ότι με τη θεμελιώδη ρύθμιση του άρθρου 8 εξασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον. Δεν θα επεκταθώ για να υπάρχει και συζήτηση ωστόσο όμως για τα Πρακτικά της Βουλής και για τη χρήση των κυρίων συναδέλφων καταθέτω την έκθεση της νομοτεχνικής επεξεργασίας που πραγματοποιήθηκε από το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής, την οποία υπογράφει ο καθηγητής κ. Κουμάντος, η οποία λέει ότι ανταποκρίνεται πλήρως το νομοσχέδιο στην κατοχύρωση του δημοσίου συμφέροντος ακριβώς σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Λέει και κάτι άλλο βέβαια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Τα πάντα λέει, μπορείτε να το διαβάσετε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσής καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα έκθεση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Όσον αφορά τις προσπάθειες του κ. Παπαθανασίου να δημιουργήσει μια σύνθεση σχετικά με τις κοινοτικές διαδικασίες: Κύριε Παπαθανασίου, δεν είναι η πρώτη φορά που κάνω διαβούλευση στα πλαίσια ενός νόμου, που αφορά την εσωτερική αγορά. Ενώ από τη μια πλευρά υπενθυμίσατε εσείς ο ίδιος ότι έχω διατελέσει επίτροπος και γνωρίζω τη διαδικασία της διαβούλευσης και από την άλλη πλευρά του λόφου σας διαβεβαιώ ότι το άρθρο 9 του νομοσχεδίου αναφέρει ότι ζητάμε τη γνώμη της επιτροπής. Ο κοινοτικός νομοθέτης δεν επιβάλλει σε καμία κυβέρνηση –και δεν θα μπορούσε να το αποδεχτεί και καμία κυβέρνηση- να υπάρχει απόφαση της επιτροπής πριν από την ψήφιση της Βουλής. Και σε κάθε περίπτωση αυτή η διαδικασία έχει γίνει, όπως σας εξήγησα και στην κοινοβουλευτική επιτροπή. Και έχει γίνει και γραπτώς στέλνοντας το νομοσχέδιο, αλλά και προφορικώς με την παρουσίαση την οποία έκαναν εκπρόσωποι του Υπουργείου μας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Όπως επίσης σας διαβεβαίωσα ότι η ανταπόκριση της ευρωπαϊκής επιτροπής ήταν ιδιαιτέρως θετική. Η αρμόδια Επίτροπος έχει κάνει και δηλώσεις δημόσιες χαιρετίζοντας την προσπάθεια της ελληνικής Κυβέρνησης να επιταχύνει τη διαδικασία της απελευθέρωσης. Και επιπλέον όταν υπάρξουν και αν υπάρχουν οι οποιεσδήποτε διαφοροποιήσεις ή προβληματισμοί της ευρωπαϊκής επιτροπής και αυτοί θα λυθούν μέσα από τη συνεργασία των διαφόρων υπηρεσιών της ευρωπαϊκής επιτροπής.

Δεν είναι μόνο η Γενική Διεύθυνση των Μεταφορών, η οποία πρόκειται να ασχοληθεί με το νομοσχέδιο. Θα ασχοληθούν και άλλοι: Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, η Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς, θα υπάρξουν διαβουλεύσεις. Και σε κάθε περίπτωση οι διαβουλεύσεις επί των όποιων αντιρρήσεων, αμφισβητήσεων, προβληματισμών κλπ. θα γίνουν επί του τελικού νόμου, που θα έχει ψηφίσει η Βουλή, όχι πριν, σε καμία περίπτωση.

Και είναι κρίμα ένας Βουλευτής του ελληνικού Κοινοβουλίου και μάλιστα εκπρόσωπος του κόμματος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να θέτει ως όρο για το ελληνικό Κοινοβούλιο το αν και κατά πόσο έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ούτε η Ευρωπαϊκή Ένωση το ζητάει ούτε οι κανονισμοί της Ένωσης το ζητούν ούτε κανείς άλλος. Γνώμη ζητάει.

Επιπλέον, όσον αφορά στην Ρ.Α.Θ.Ε., τη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών, υπάρχουν πράγματι επιφυλάξεις. Και υπάρχουν επιφυλάξεις τόσο από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας όσο και από την πλευρά της Ένωσης Ακτοπλόων Εφοπλιστών.

Ειλικρινά όμως είναι περίεργο –εγώ τουλάχιστον έτσι το αντιλαμβάνομαι- για ένα κόμμα που σήμερα, άσχετα με το τι έκανε στο παρελθόν και τι έλεγε στο προεκλογικό του πρόγραμμα, υπερασπίζεται την απελευθέρωση και τον ανταγωνισμό, να μη συνηγορεί με τη λειτουργία μιας ρυθμιστικής αρχής, που θα μεριμνά για την ορθή λειτουργία της ακτοπλοϊκής αγοράς. Ένα κόμμα όπως η Νέα Δημοκρατία, που θέλει να λέγεται ευρωπαϊκό κόμμα, αγνοεί ότι δεν υπήρξε αγορά πουθενά στην Ευρώπη, που να μην απελευθερώθηκε χωρίς δύο βασικές προϋποθέσεις. Και στις δύο βασικές προϋποθέσεις η Νέα Δημοκρατία είναι αντίθετη. Η μία είναι η ρυθμιστική αρχή και η δεύτερη είναι η εγγύηση του δημοσίου συμφέροντος.

Και ποια είναι η εγγύηση του δημοσίου συμφέροντος; Η δυνατότητα που δίνει ο Κανονισμός της ίδιας της Ένωσης και όλοι οι υπόλοιποι κανονισμοί απελευθέρωσης των αγορών στο κράτος να παρεμβαίνει. Και να παρεμβαίνει υπέρ του δημόσιου συμφέροντος.

Τι σημαίνει όμως γενικό συμφέρον, δημόσιο συμφέρον, μιας και υπάρχουν διάφορες θεωρητικές συζητήσεις τις οποίες διαβάζω στις εφημερίδες τελευταία; Το ίδιο είναι. Και στις δύο περιπτώσεις σημαίνει συμφέρον του καταναλωτή, σημαίνει συμφέρον του πολίτη στη νησιωτική Ελλάδα, στην απομονωμένη Ελλάδα, σημαίνει αυτό το συμφέρον, αυτού του πολίτη, που είναι κοινοτικός πολίτης. Ο κάτοικος του Καστελόριζου είναι πολίτης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτό, λοιπόν, το συμφέρον έχει δυνατότητα το κράτος να προστατεύσει και αυτήν τη δυνατότητα την εξαντλούμε πράγματι. Έχουμε φθάσει στο όριο για το συμφέρον του. Τι μας λέει η Νέα Δημοκρατία; «Μην εξαντλείτε τη δυνατότητα που σας δίνει ο κανονισμός. Μην παρεμβαίνετε. Μην εγγυάσθε το δημόσιο συμφέρον. Μην εγγυάσθε το συμφέρον του πολίτη. Αφήστε τις επιχειρήσεις να δράσουν ελεύθερα, να δράσουν προς όλες τις κατευθύνσεις, τα υπόλοιπα θα τα βρει όλα ο ανταγωνισμός».

Δεν είναι έτσι! Δεν υπάρχει πουθενά στην Ευρωπαϊκή Ένωση ασυδοσία του ανταγωνισμού. Δεν υπάρχει διαδικασία απελευθέρωσης της αγοράς χωρίς ρύθμιση της αγοράς. Ακόμα και οι θεωρητικοί της Θάτσερ κατέληξαν μετά από πολλά χρόνια και προσπάθειες εφαρμογής να λένε ότι η απελευθέρωση χρειάζεται ένα ρυθμιστικό πλαίσιο,. Δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς κανόνες η απελευθέρωση. Το κρίσιμο, λοιπόν, στοιχείο εδώ, η ισορροπία, είναι ανάμεσα στον υγιή ανταγωνισμό και στο δημόσιο συμφέρον.

Ακούω τόση ώρα όλους τους εκπροσώπους της Αντιπολίτευσης να χτυπάνε απ' όλες τις πλευρές είτε τη ρυθμιστική αρχή είτε τον ανταγωνισμό, είτε τις δυνατότητες του Υπουργείου να παρεμβαίνει είτε τις δυνατότητες του Υπουργού ο οποίος έχει κρατήσει όλες τις εξουσίες για να παρεμβαίνει στην αγορά. Όλοι όμως ξεχνάνε κάτι άλλο ότι το νομοσχέδιο θεσπίζει με πολύ σαφή τρόπο το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, όπου συμμετέχουν όλοι οι χρήστες.

Ο εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος ο κ. Σκυλλάκος αναφέρθηκε βέβαια σε αυτό, αλλά αναφέρθηκε σε δύο

συμμετέχοντες. Ανέφερε τους εφοπλιστές και τους ξενοδόχους.

Μα, κύριε Σκυλλάκο, δεν είναι μόνο οι εφοπλιστές και οι ξενοδόχοι. Είναι οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι εκπρόσωποι της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, οι εκπρόσωποι της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, δηλαδή οι εργαζόμενοι στα πλοία, είναι οι εκπρόσωποι των επιχειρήσεων, των εφοπλιστών, εκπρόσωποι όλων των επιμελητηρίων, των ξενοδόχων, του εμπορικού κόσμου. Όλοι οι χρήστες.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Αυτό είναι όλο κι όλο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αυτό είναι το πρόβλημά σας;

Η πολιτική της Κυβέρνησης, όσον αφορά την υιοθέτηση ενός κοινοτικού κανονισμού, αποδεικνύεται στην πράξη, όταν μέσα στη διαδικασία της ισορροπίας ανάμεσα στο δημόσιο συμφέρον και στον ανταγωνισμό επιχειρούμε το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ισορροπίας, το οποίο εγγίζει και διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον.

Αυτή είναι η πολιτική μας. Αν, για παράδειγμα, ήταν η Νέα Δημοκρατία, όπως ακούσαμε να περιγράφει τις απόψεις της, και αν τις κατάλαβα σωστά, προφανώς θα είχε ισορροπήσει κάπου αλλού, όχι στο δημόσιο συμφέρον πάντως, Θα είχε ισορροπήσει στο συμφέρον των επιχειρήσεων. Όμως η δική μας πολιτική είναι απόλυτα δεδομένη. Επίσης η Νέα Δημοκρατία δεν θα είχε εγγυηθεί τα συμφέροντα των εργαζομένων, τα συμφέροντα των ναυτικών. Εμείς τα εγγυόμαστε –το έχω πει και στην επιτροπή, το έχω πει και παντού- ακόμη και αν υπάρξει αμφισβήτηση στα θέματα αυτά. Είναι το μόνο θέμα για το οποίο η Ελλάδα, αν χρειαστεί, θα πάει μέχρι και στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επιμένοντας στις θέσεις της, πράγμα το οποίο κάνει έτσι και αλλιώς για τον κανονισμό που αφορά τα κρουαζιερόπλοια. Ναι ή όχι, κύριε Βαρίνο; Επιχειρηματολογούμε πάλι ακροβατώντας στα επιχειρήματα επειδή ακριβώς θέλουμε να κατοχυρώσουμε τα ελληνικά πληρώματα στα κρουαζιερόπλοια ναι ή όχι; Είμαστε πάντοτε μπροστά στον αγώνα γιατί πιστεύουμε στην κατοχύρωση των δικαιωμάτων των ναυτικών, γιατί πιστεύουμε ότι ισχυρή ναυτιλία σημαίνει ισχυρή Ελλάδα. Και ισχυρή ναυτιλία δεν σημαίνει μόνο εφοπλιστές, σημαίνει και ισχυρούς, καλούς, ικανούς εκπαιδευμένους Έλληνες ναυτικούς και γι' αυτό αγωνιζόμαστε. Αυτό προσπαθούμε να επιτύχουμε και εδώ. Και είναι άδικο κύριε Παπαθανασίου να αναφέρεστε στην απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, όσον αφορά την υπόθεση της Ισπανίας για την αντίστοιχη περίπτωση του ανταγωνισμού. 'Η δεν τη γνωρίζετε ή προσπαθείτε να αποπροσανατολίσετε τη συζήτηση. Η Ισπανία ορθώς καταδικάστηκε, γιατί προσπάθησε να θεωρήσει ότι όλες οι ακτοπλοϊκές της γραμμές είναι γραμμές δημοσίου συμφέροντος. Ε, δεν είναι η αλήθεια. Δεν μπορεί να είναι όλες οι ακτοπλοϊκές γραμμές δημοσίου συμφέροντος. Και γι' αυτό καταδικάστηκε. Όμως, η ίδια η απόφαση η οποία καταδικάζει την Ισπανική περίπτωση, δικαιώνει εμάς και δικαιώνει και το νομοσχέδιο, γιατί λάβαμε πολύ σοβαρά υπόψη την απόφαση του δικαστηρίου, όσον αφορά αυτήν την περίπτωση, για να τεκμηριώσουμε τις δικές μας θέσεις. Και εδώ, όπως ακριβώς προβλέπει στο άρθρο 4 του κανονισμού, όπως ακριβώς περιγράφονται στην απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου για την περίπτωση της Ισπανίας, δίνει τη δυνατότητα στο κράτος-μέλος κατά τη διαδικασία απελευθέρωσης της αγοράς να ονομάσει γραμμές δημόσιας υπηρεσίας και να παρέμβει. Γιατί μόνο παρεμβαίνοντας, ακόμη και στις ελεύθερες γραμμές, μπορεί να εγγυηθεί τη συνεχή σύνδεση των νησιών. Να εγγυηθεί ότι ο πολίτης δεν θα μείνει ποτέ αποκλεισμένος και επί πλέον να εγγυηθεί ότι ακόμη και στο τμήμα, που υπάρχει πλήρης απελευθέρωση, όχι στις άλλες γραμμές των τριετών και πενταετών συμβάσεων ή τις επιδοτούμενες του ενός έτους, όπου έτσι και αλλιώς ισχύει το παρόν σύστημα, στο τμήμα της απελευθέρωσης, της ελεύθερης δρομολόγησης, αν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο προσπαθήσουν να εκμεταλλευθούν τον πολίτη και κυρίως την οικονομική θέση και πάλι το κράτος, σύμφωνα με τον κανονισμό, διατηρεί το δικαίωμά του –δεν το θεσπίζει τώρα πλαφόν- να παρέμβει και να θέσει θέμα ότι εδώ υπάρχει εκμετάλλευση του πολίτη και επομένως παρεμβαίνω.

Ήθελα, κύριε Πρόεδρε, να κάνω αυτές τις επισημάνσεις -και νομίζω ότι έγινε κατανοητό γιατί έκανα αυτές τις επισημάνσεις- προκειμένου να δώσουμε τη δυνατότητα να γίνει η συζήτηση σε μια ουσιαστική βάση και όχι σε μια βάση αποπροσανατολισμού, όπως επιχειρήθηκε.

Επί πλέον, όσον αφορά την επιτροπή ανταγωνισμού, στην οποία αναφέρθηκε ένας από τους εισηγητές της Αντιπολίτευσης, θέλω να διαβάσω την επιστολή την οποία έστειλε ο κ. Τζουγανάτος, ο οποίος παρεμπιπόντως ήταν μέλος της επιτροπής, ήταν ο εισηγητής για τη ρυθμιστική αρχή. Αφού εκφράζει τις επιφυλάξεις του γενικώς και αορίστως και δεν πρέπει να υπάρχουν επικαλύψεις ανάμεσα σε όλες τις αρχές και όχι μόνο στη συγκεκριμένη αρχή, λέει: «Η επιτροπή ανταγωνισμού αναγνωρίζει τη σκοπιμότητα της ανάθεσης σε ειδικές ρυθμιστικές αρχές του ελέγχου της απελευθέρωσης στις αγορές, στις οποίες η κρατική παρέμβαση αντικαθίσταται με την εισαγωγή του καθεστώτος ελεύθερου ανταγωνισμού». Θεωρεί όμως ότι «θέματα προστασίας ανταγωνισμού πρέπει σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 8 στ' του ν. 703/1977, να παραμένουν στην αρμοδιότητα της επιτροπής ανταγωνισμού, με την οποία οι αρχές αυτές είναι απαραίτητο να βρίσκονται σε στενή και διαρκή συνεργασία» πράγμα το οποίο και το νομοσχέδιο κάνει. Και εκεί που υπάρχει μια ασάφεια, αύριο το πρωί με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις που θα σας παρουσιάσω, θα διαπιστώσετε ότι ρυθμίζετε και αυτό το θέμα. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Με ευχαριστείτε, κύριε Υπουργέ, αλλά με δυσκολεύετε πάρα πολύ.

Θα δώσω το λόγο στους Βουλευτές.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Αλλιώς δεν έχουν λόγο οι Βουλευτές να βρίσκονται εδώ!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν το κατάλαβα.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, διαμαρτύρομαι. Να εφαρμόσετε τον Κανονισμό. Με συγχωρείτε, τι θα πει αυτό; Θα φροντίσω να είμαι σύντομος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να μιλήσει ένας Βουλευτής και μετά εσείς.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ: Είστε όλοι νέοι Βουλευτές. Δεν ξέρετε τις παραδόσεις. Είναι προσβολή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Σε μας το λέτε αυτό;

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

Κύριε Σφυρίου, ελάτε σας παρακαλώ στο Βήμα και μετά θα πάρετε το λόγο εσείς, τουλάχιστον για να ξεκινήσουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Σας παρακαλώ, έχετε υποχρέωση να εφαρμόσετε τον Κανονισμό. Δεν φταίω εγώ αν μίλησε ο Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να σας πω κάτι; Δεν εφάρμοσα τον Κανονισμό, γιατί δεν ήξερα ότι είχε πρωτολογήσει ο κύριος Υπουργός. Συνεπώς δεν θα συνεχίσω να τον καταστρατηγώ, για να δευτερολογήσετε.

Κύριε Σφυρίου, ελάτε στο Βήμα, σας παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Αφού δεν τον εφαρμόσατε, δεν μπορείτε να εφαρμόζετε δύο μέτρα και δύο σταθμά.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να κάνω μία παρέμβαση...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω το λόγο για ένα διαδικαστικό θέμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Δεν εφαρμόζετε τον Κανονισμό και διαμαρτύρομαι εντόνως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν είναι δυνατόν, να μη μου δίνετε το λόγο για διαδικαστικό θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Σας παρακαλώ, σεβαστείτε το Βουλευτή, αυτόν που πρέπει να μιλήσει. Παρακαλώ να καθίσουν κάτω οι κύριοι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι των κομμάτων. Υπάρχουν Βουλευτές που επιτέλους πρέπει να μιλήσουν.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Είπα να μη μιλήσουν οι Βουλευτές; Υπάρχει διαδικαστικό θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Καθίστε κάτω, κύριε Λαφαζάνη.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Πριν αναφερθώ στην ουσία του θέματος, υπερασπιζόμενος...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Είναι ντροπή αυτά τα πράγματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Είναι ντροπή να θέλετε να μιλάτε συνεχώς.

Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριοι συνάδελφοι, πριν μπω στην ουσία του θέματος, θα ήθελα να κάνω μία τοποθέτηση, η οποία αφορά και το διαδικαστικό ζήτημα, το οποίο ανέκυψε, υπερασπιζόμενος το δικαίωμα των Βουλευτών να μιλούν σύμφωνα με τον Κανονισμό την ώρα που πρέπει.

Κατά τη δική μου άποψη -και την υπογραμμίζω κατηγορηματικά- το στάδιο των δευτερολογιών αρχίζει, αφού τελειώσουν οι τοποθετήσεις όλων των Βουλευτών με τις πρωτολογίες τους.

Κατά τη γνώμη μου, κύριε Πρόεδρε, κακώς ανοίξατε το στάδιο των δευτερολογιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Δεν ήξερα ότι είχε πρωτολογήσει ο Υπουργός.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Θα μου επιτρέψετε να μπω στην ουσία του θέματος. Νομίζω, κύριοι συνάδελφοι, ότι για να επικρατήσει νηφαλιότητα στη συζήτηση την οποία κάνουμε, θα πρέπει να δεχθούμε, με την κοινή λογική και την κοινή πολιτική αντίληψη, που νομίζω ότι διαθέτουμε όλοι, ορισμένες βασικές αρχές.

Συμφωνούμε, ναι ή όχι, ότι το αντικείμενο για το οποίο συζητούμε είναι η συγκοινωνία, δηλαδή η παροχή υπηρεσιών στους χρήστες, στους κατοίκους ή στους επισκέπτες και δεν είναι ανοικτή οικονομική δραστηριότητα; Ναι στον ανταγωνισμό, αλλά όχι όμως στο κέρδος το ασύδοτο. Σ' αυτό, λοιπόν, πρέπει να συμφωνήσουμε, ότι πρόκειται για συγκοινωνία, άρα για κοινωνικό αγαθό.

Δεύτερον, τι κάνουμε; Απελευθερώνουμε αυτήν τη δραστηριότητα. Ένα άλλο σημείο στο οποίο πρέπει να συμφωνήσουμε όλοι, είναι ότι όταν λέμε «απελευθερώνουμε», εννοούμε ότι σ' εκείνα τα πλοία, τα οποία έχουν σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης, δίνουμε το δικαίωμα να αναλαμβάνουν μεταφορικό έργο στο εσωτερικό της χώρας.

Αναλαμβάνουν, λοιπόν, έχοντας σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης μεταφορικό έργο στο εσωτερικό της χώρας. Το αναλαμβάνουν, τους το δίνουμε με το νόμο, αλλά θα το εκτελούν σύμφωνα και με τον Κανονισμό που ισχύει στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση και σύμφωνα και με τους κανόνες και τους όρους που θέτει η πολιτεία. Και αυτούς τους κανόνες και τους όρους πάμε να θέσουμε με το συγκεκριμένο νόμο.

Θα ήθελα να πω τρία τουλάχιστον πράγματα, που κατά την άποψή μου διαμορφώνουν το πλαίσιο αυτών των κανόνων και στα οποία νομίζω ότι πρέπει να συμφωνήσουμε. Συμφωνούμε ότι πρέπει να υπάρχει συγκοινωνιακός σχεδιασμός που θα τον κάνει η πολιτεία;

Είπε το Κ.Κ.Ε. ότι απαρνείται τον προγραμματισμό του κράτους. Δεν είναι έτσι. Το συγκοινωνιακό σχεδιασμό τον κάνει η πολιτεία. Και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός πρέπει να περιλαμβάνει την τελευταία νησίδα, στην οποία θα πρέπει να παρέχεται η υπηρεσία και να λαμβάνει υπόψη ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός, πριν υπογράψει ο Υπουργός, τις προτάσεις των τοπικών αρχών.

Δεν πρέπει να είναι ερήμην των τοπικών αρχών. Ναι, εισηγείται το Συμβούλιο των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το Σ.Α.Σ., όμως θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο στοιχείο οι χρήστες, αυτοί οι οποίοι τελικά είναι οι αποδέκτες αυτών των υπηρεσιών, να γνωμοδοτούν σε αυτό το συγκοινωνιακό σχεδιασμό.

Δεύτερον, τιμολογιακή πολιτική. Θα χρειαστεί, κύριοι συνάδελφοι, στην τιμολογιακή πολιτική να υπάρχει ο παρεμβατικός ρόλος του κράτους. Γιατί θα συμφωνήσω με συναδέλφους που είπαν ότι σε κάποιους προορισμούς θα αναπτύσσεται ανταγωνισμός, θα γίνεται προκήρυξη μερών, τμημάτων δηλαδή του δικτύου και θα αναπτύσσεται ανταγωνισμός. Θα υπάρχουν περιοχές που δεν θα αναπτύσσεται ανταγωνισμός. Θα πηγαίνει μία εταιρεία ή θα πηγαίνει ένα πλοίο. Σε αυτήν την περίπτωση ο παρεμβατικός ρόλος της πολιτείας για την τιμολογιακή πολιτική πρέπει να υπάρχει. Δεν μπορεί να απεμπολήσει το δικαίωμα αυτό η ελληνική πολιτεία.

Το τρίτο ζήτημα είναι το εξής: Πράγματι ο κανονισμός λέει ότι μπορεί σε ό,τι αφορά την ακτοπλοΐα να τηρείται η νομοθεσία του κράτους, στο οποίο γίνεται η απελευθέρωση. Αυτό το «μπορεί» όμως που λέει ο κανονισμός, το κάνουμε ρητή διάταξη νόμου με το νομοσχέδιο που συζητούμε. Λέμε δηλαδή ρητά μέσα ότι θα τηρείται το εσωτερικό δίκαιο, σε ό,τι αφορά τα εργασιακά ζητήματα που αφορούν τους Έλληνες ναυτικούς. Αυτοί, κατά την άποψή μου, είναι οι βασικοί κανόνες που πρέπει να τηρούνται μέσα από την απελευθέρωση την οποία κάνουμε.

Απαρνούμαστε τη λογική που εκφράστηκε από τα δύο άκρα: Η μεν Νέα Δημοκρατία με την επίσημη θέση –γιατί υπάρχουν και ανεπίσημες θέσεις που λένε άλλα πράγματα- μιλά για πλήρη απελευθέρωση, δηλαδή ουσιαστικά αναρωτιέμαι αν αρνείται και αυτούς τους όρους, στους οποίους αναφέρθηκα προηγουμένως, που δεν μπορεί προκειμένου περί κοινωνικού αγαθού, προκειμένου δηλαδή περί συγκοινωνίας, να αρνείσαι τους όρους και να πεις ασύδοτος ανταγωνισμός.

Το δε Κομμουνιστικό Κόμμα κάπου ήθελε να μας πει, αλλά δεν μας το είπε ευθέως, να έχουμε κρατικά μέσα μεταφοράς, που να κάνουν τις συγκοινωνίες. Κατ' αρχάς πρέπει να ξέρουμε ότι -όπως είπε και ο Υπουργός και το τόνισε- η απελευθέρωση δίνει τη δυνατότητα σε κάθε μορφής ιδιοκτησιακής σκάφος να παρέμβει, αλλά σε όλον τον κόσμο κρατικά μέσα, που να κάνουν συγκοινωνίες φοβούμαι ότι έχουν μόνο τα πολεμικά σκάφη και άλλα παρόμοια. Δεν υπάρχουν συγκοινωνίες πουθενά από κρατικά μέσα μεταφοράς.

Ας φύγουμε, λοιπόν, από τα δύο άκρα, ας κοιτάξουμε στην κοινή λογική, η οποία πράγματι αντέχει. Το νομοσχέδιο αντέχει και στην κοινή λογική, αλλά νομίζω και στην πολιτική κρίση όλων μας.

Θα ήθελα, όμως, κύριε Υπουργέ, να πω μερικά πράγματα, τα οποία θα πρέπει να τα δούμε και από την οπτική γωνία των κατοίκων, που θα είναι οι αποδέκτες αυτών των υπηρεσιών.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Καιρός ήταν!

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Δηλαδή, από την πλευρά τους οι κάτοικοι πρέπει να ξέρουμε ότι ζητούν ένα πράγμα: Ζητούν συγκοινωνία τακτική, ζητούν συγκοινωνία επαρκή και επαρκή ασφάλεια. Αυτά πρέπει να τα διασφαλίζουμε. Όσον αφορά την επαρκή ασφάλεια κάνετε το βήμα μειώνοντας τα όρια της ηλικίας σταδιακά. Σωστό! Και βεβαίως χρειάζονται και οι έλεγχοι και η ποιότητα κλπ.

Παράλληλα, λέμε ότι σε ό,τι αφορά την τακτική και επαρκή συγκοινωνία, χρειάζεται εύστοχος σχεδιασμός. Εύστοχος σχεδιασμός σημαίνει ότι στις προσεγγίσεις των νησιών που αποδίδουν οικονομικά, που συνήθως είναι οι έδρες, οι πρωτεύουσες των νομών ή οι πρωτεύουσες της επαρχίας, εκεί θα δένουν, μέσα από τροφοδοτικές γραμμές, δηλαδή από γραμμές, οι οποίες θα συνδέονται με αυτά τα λιμάνια, τα μικρότερα νησιά, ώστε πράγματι θα ήταν ιδανικό να μην προκύψουν άγονες γραμμές, να είναι έτσι σχεδιασμένο το δίκτυο, που τελικά να υπάρχει ενδιαφέρον για όλες τις γραμμές από ποικίλης μορφής και ιδιοκτησίας μέσα μεταφοράς, για να μη φθάσουμε στο ζήτημα που έχει να κάνει με τις άγονες γραμμές και τις επιδοτήσεις. Μακάρι και αυτό θα ήταν το ιδανικό!

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Θα ήταν!

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Μπορεί όμως να μην υπάρξει αυτή η εξέλιξη, να υπάρξουν γραμμές, οι οποίες τελικά να μην αναληφθούν. Και εκεί δεχόμαστε όλοι, νομίζω όλες οι πτέρυγες, τον παρεμβατικό ρόλο της πολιτείας, που θα παρέμβει η πολιτεία να στηρίξει.

Εκεί, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, πρέπει να επικαλεσθούμε όλοι μας –πρώτα η Κυβέρνηση και μετά το Κοινοβούλιο και όλα τα κόμματα- την ανάγκη να στηρίξει η πολιτεία ορισμένα μέτρα, αξιοποιώντας όλα τα μέσα που έχει στη διάθεσή της, και τον κρατικό προϋπολογισμό και την άντληση κοινοτικών πόρων και την επίκληση των ειδικών μέτρων πολιτικής, που αφορούν τα

νησιά και που προβλέπονται τόσο στο Άμστερνταμ όσο και στην πρόσφατη απόφαση της Συνόδου Κορυφής στη Νίκαια. Αλλά ειδικά μέτρα πολιτικής που θα προωθηθούν, κύριε Υπουργέ. Να αντληθούν οικονομικοί πόροι από την Ευρωπαϊκή 'Ενωση σε ό,τι αφορά τη δημόσια υπηρεσία με την επιχειρηματολογία, την οποία αναπτύξατε προηγουμένως και την οποία συμμεριζόμαστε. Όλα αυτά, για να μπορούμε να αντλήσουμε πόρους από την Ευρωπαϊκή 'Ενωση.

Παράλληλα όμως θα πρέπει να προωθήσουμε ειδικά μέτρα πολιτικής και σε άλλους τομείς. Σας ερωτώ και έχω απευθύνει την ερώτηση και στο Υπουργείο Οικονομικών και επί Νέας Δημοκρατίας, το λέω και τώρα και το επαναλαμβάνω για μία ακόμη φορά. Υπάρχει ειδικό μέτρο πολιτικής ψηφισμένο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο λέει να είναι μειωμένος ο ειδικός φόρος κατανάλωσης στα καύσιμα, όταν καταναλώνονται στα νησιά, κατά είκοσι δύο χιλιάδες ECU στο χιλιόλιτρο. Το βάζουμε σε εφαρμογή. Ειδικό μέτρο πολιτικής.

Λέμε τώρα, για παράδειγμα, με αυτήν την τροπολογία ότι αυξάνουμε το αφορολόγητο όριο στα μικρά νησιά μέχρι τρεις χιλιάδες εκατό κατοίκους στα τεσσεράμισι (4.500.000). Καλά κάνουμε και το αυξάνουμε. Είναι μία σωστή πολιτική αυτή, η οποία στηρίζει και αποδεικνύει το ενδιαφέρον της πολιτείας γι' αυτούς που έχουν μικρότερο κύκλο εργασιών, άρα και μικρότερα εισοδήματα, για να τους κρατήσουμε στα νησιά. Να το επεκτείνουμε, κύριε Υπουργέ. Να το βάλουμε και σε εκείνους τους οικισμούς που δεν είναι ένα μικρό νησί μόνο του, αλλά που είναι απομονωμένα από δω και από κει και σε οικισμούς που βρίσκονται πάνω στα άλλα νησιά. Γιατί με τον τρόπο αυτό, τι αναλαμβάνει; Με το να μειώνει τα έσοδα το κράτος από εκεί -τα έσοδα δηλαδή που θα εισπράττει από τη φορολογία -ουσιαστικά είναι σαν να αναλαμβάνει εκείνο την ανταπόδοση στους πολίτες που λέτε ότι θα πληρώνουν αυτόν τον επίναυλο. Εάν ο επίναυλος σας χρειάζεται ως «όχημα», εμείς δεν θέλουμε να τον πληρώσουν. Και για να είμαστε ειλικρινείς, βλέποντας από την οπτική γωνία των πολιτών –το γνωρίζετε όλοι, εγώ σας το μεταφέρω ακόμη μια φορά- κανείς δεν θέλει να τον πληρώσει. Είναι προφανές και το μεταφέρουμε.

Όμως, το ζήτημα ποιο είναι; Από τη στιγμή κατά την οποία μπορούμε να αντλήσουμε επαρκείς πόρους από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από τη στιγμή κατά την οποία παίρνουμε ειδικά μέτρα πολιτικής σε ό,τι αφορά τα φορολογικά, σε ό,τι αφορά τα καύσιμα, να τα μετακυλίσουμε στον καταναλωτή, εάν κάνουμε ένα πακέτο τέτοιων μέτρων πολιτικής, για να υλοποιήσουμε και την πολιτική δέσμευση της Συνθήκης του Άμστερνταμ, τότε δεν θα συζητάει κανείς κάτοικος, γιατί οι διακόσιες ή οι τριακόσιες ή οι εκατόν ογδόντα δραχμές. Γι' αυτό επιμένουμε στην αναγκαιότητα να εξειδικευτούν αυτά τα μέτρα πολιτικής, που αφορούν τα νησιά.

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

Δεν έχω περισσότερο χρόνο. Είναι πολλά αυτά τα οποία θα μπορούσα να πω, αλλά επιφυλάσσομαι, κύριε Υπουργέ, να τα αναπτύξω περισσότερο κατά τη συζήτηση των άρθρων του νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Έχουμε δύο ημέρες και μπορείτε να κάνετε εκτεταμένη συζήτηση, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Βαρίνος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο, το οποίο έφερε στη Βουλή ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο κ. Χρήστος Παπουτσής, ενώ πριν από δύο χρόνια ο προκάτοχός σας, κύριε Υπουργέ, όταν ζητούσαμε επίμονα την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας μας έλεγε ότι το σημερινό σύστημα εξασφαλίζει τον εκσυγχρονισμό του στόλου και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών. Αν θέλετε, θα σας δώσω αντίγραφα των Πρακτικών της Βουλής του 1999 όπου το έλεγε ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας .

Αυτό αποδεικνύει, κύριε Υπουργέ, ότι το ΠΑΣΟΚ δεν έχει πρόγραμμα για τη ναυτιλία, αλλά κάθε Υπουργός που αναλαμβάνει καθήκοντα, εφαρμόζει τη δική του πολιτική. Αυτήν τη διαπίστωση κάνω σ' αυτήν την Αίθουσα από το 1993 που εκλέγομαι Βουλευτής, αλλά και από το 1984 που ήμουν γενικός γραμματέας των πλοιάρχων και έχω γνωρίσει μέχρι τώρα καμιά δεκαριά Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας.

Θυμάμαι τις αντιδράσεις του ΠΑΣΟΚ το 1992, όταν πέρασε ο κανονισμός της Ε.Ο.Κ. 3577, τον οποίο επικαλείται ο κύριος Υπουργός σήμερα και διαπιστώνω μία ανακολουθία.

Το σημερινό σχέδιο νόμου, κύριοι συνάδελφοι –και αυτή είναι η πραγματικότητα που θα σας πω τώρα- προσπαθεί να εφαρμόσει την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας , η οποία διατυπώθηκε αναλυτικά και εγγράφως, αλλά και από αυτό το Βήμα το 1999 από εμένα και άλλους συναδέλφους στη Βουλή.

Η απελευθέρωση όμως νοθεύεται από μια σειρά διατάξεων με στόχο την παρέμβαση του Υπουργού Ναυτιλίας σε όλα τα θέματα. Η ανάγκη ελεγχόμενης –το παραδέχομαι ότι πρέπει να είναι ελεγχόμενη, είναι γεγονός αυτό- απελευθέρωσης δρομολογίων και ναύλων πράγματι είναι επιβεβλημένη, ώστε να αποφευχθεί η άναρχη δρομολόγηση και η εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.

Οι παρεμβάσεις όμως και η εποπτεία έτσι όπως διατυπώνεται στο σημερινό σχέδιο νόμου, στην ουσία ακυρώνει την απελευθέρωση και μας γυρίζει πίσω σε καθεστώς πιέσεων και κομματικών παρεμβάσεων, ώστε να εξασφαλισθεί από τη ναυτιλιακή εταιρεία το δρομολόγιο ακριβώς που επιδιώκει. Έτσι θα γίνεται με αυτόν το νόμο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αυτό είναι το μόνο που δεν θα γίνει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Θα το δούμε στη συνέχεια. Μακάρι.

Με αυτό το νομοσχέδιο η δυνατότητα χαριστικών παρεμβάσεων του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και αποφάσεων του ελεγχομένου από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών είναι απεριόριστες. Είπατε εδώ για μερικούς αντιπροσώπους, αλλά αν μετρήσουμε αυτούς, που είναι στο Συμβούλιο, Ακτοπλοικών Συγκοινωνιών θα δούμε ότι τους περισσότερους τους διορίζετε εσείς. Εξάλλου αυτό το νομοσχέδιο για να εφαρμοστεί χρειάζεται σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση, σαράντα έξι αποφάσεις Υπουργών. Η εισηγητική έκθεση το λέει , δεν το λέω εγώ.

Οι παρεμβάσεις ακυρώνουν και τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης -για να σας πω και μια παράβαση του Κανονισμού, κύριε Υπουργέ- αλλά και την ελληνική νομοθεσία, όσον αφορά την κατ'εξαίρεση δρομολόγηση πλοίων με σημαία ευκαιρίας στα ελληνικά νησιά.

Αυτή η διάταξη είναι επικίνδυνη, αφού εκτός των άλλων βάζει σαν προϋπόθεση την αμοιβαιότητα –προσέξτε το αυτό- την οποία μπορούν να επικαλεστούν οι γειτονικές χώρες και ιδιαίτερα η Τουρκία για να δρομολογήσουν πλοία στα ελληνικά νησιά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σαν νησιώτης υποστήριξα και υποστηρίζω σταθερά την απελευθέρωση των δρομολογίων και του ναύλου σε καθεστώς υγιούς και ελεγχόμενου ανταγωνισμού, σαν προϋπόθεση για την αύξηση των δρομολογίων στα νησιά, τη μείωση του κόστους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Πιστεύω ότι αυτό μπορεί να γίνει, αν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας προχωρήσει σε μερικές αλλαγές. Τις αλλαγές αυτές με σαφήνεια διατύπωσα στην Επιτροπή.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αισθάνεται ικανοποιημένος γιατί έκανε ένα σημαντικό βήμα. Πράγματι έκανε ένα σημαντικό βήμα, όμως πρέπει να το ολοκληρώσει, ώστε αυτό το βήμα, εκτός από σημαντικό, να είναι σωστό και επιτυχημένο.

Μην παραπονείστε επομένως, κύριε Υπουργέ, αν δεν ψηφίσουμε το νομοσχέδιο. Κάντε και αυτές τις αλλαγές που σας λέμε για να υπάρχει και κάποια ανταπόκριση.

Χαρακτηριστική είναι η επίκληση του δημοσίου συμφέροντος και της δημόσιας υπηρεσίας στις σαράντα επιδοτούμενες γραμμές, όπου το κόστος σήμερα καλύπτεται από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Αιγαίου, ενώ με αυτό το νομοσχέδιο

θα κληθούν κυρίως οι νησιώτες να το πληρώσουν.

Άκουσα το λογαριασμό. Ο λογαριασμός δεν μετριέται έτσι. Ο λογαριασμός είναι τριάμισι δισεκατομμύρια (3.500.000.000) δραχμές το χρόνο. Αυτός είναι ο λογαριασμός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ποιος τον πληρώνει;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Οι νησιώτες θα τον πληρώσουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Τριάντα τέσσερις (34) δραχμές θα πληρώσουν.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τι είναι αυτά που λέτε, κύριε Υπουργέ; Μετρήσαμε τα εισιτήρια. Ξέρουμε πόσα εισιτήρια κόβουν στο Αιγαίο και πόσα εισιτήρια κόβουν όλες οι γραμμές. Τριάμισι δισεκατομμύρια, λοιπόν, το χρόνο είναι τα λεφτά που θα μαζέψετε και αυτά είναι που θα πληρώσουν οι νησιώτες. Αλήθεια τι είδους δημόσια υπηρεσία και στήριξη είναι αυτή για τους νησιώτες;

Το ερώτημα να το μεταβιβάσουμε στον κύριο Πρωθυπουργό. Ο κ. Σημίτης άλλα μας έλεγε στη Χίο πρόσφατα. Άλλα αποφάνθηκε ομόφωνα η Βουλή στο πόρισμά της για το Αιγαίο και τη Θράκη το 1992, άλλα μας έλεγε ο Ανδρέας Παπανδρέου όταν δημιούργησε το Υπουργείο Αιγαίου. Μας έλεγε από τη Μυτιλήνη «θα στεγνώσουμε το σάλιο μας και θα δώσουμε στο Αιγαίο και από αυτά που δεν έχουμε». Αυτά έλεγε. Να τα πείτε, λοιπόν, μεταξύ σας αυτά.

Κύριε Υπουργέ το μήνυμα που στέλνει η Κυβέρνηση στους κατοίκους των ακριτικών νησιών του Αιγαίου είναι «μην περιμένετε βοήθεια, όλα θα τα επιβαρυνθείτε εσείς, ακόμα και τις αμοιβές των ελεγκτών των παρανομιών των εφοπλιστών». Ένα κομμάτι από τους μισθούς...

Μη γελάτε, κύριε Υπουργέ, έτσι είναι. Θα σας το διαβάσω στο νομοσχέδιο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Διαβάστε το.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ : Θα σας το διαβάσω στο νομοσχέδιο στη συνέχεια. Δεν το έχω μαζί μου τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Να σας δώσω εγώ το νομοσχέδιο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Θα σας το διαβάσω για να το δείτε.

Θέλω να επαναλάβω συγκεκριμένα τις προτάσεις μου. Η διάταξη της παραγράφου 3 του πρώτου άρθρου που αναφέρεται στη δρομολόγηση πλοίων ευκαιρίας είναι επικίνδυνη. Πρέπει να αποσυρθεί για εθνικούς λόγους, αλλά και σαν προϋπόθεση της ασφάλισης των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών.

Δεύτερον, το δίκτυο με τις γραμμές πρέπει να καθορίζεται με προεδρικό διάταγμα και όχι με υπουργική απόφαση, η οποία μπορεί να αλλάζει συνεχώς.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να δρομολογήσουν ελεύθερα τα πλοία τους στις γραμμές που έχουν καθοριστεί, γι' αυτό πρέπει να τροποποιηθεί η παράγραφος 4 του δεύτερου άρθρου. Η διάταξη που επιβάλλει 3%, άρθρο 10 παράγραφος 1, εδάφιο ζ' επί του καθαρού ναύλου μεταφοράς επιβατών και οχημάτων πρέπει να αποσυρθεί.

Εκτός από τους λόγους που προανέφερα η διάταξη μπορεί να θεωρηθεί και αντισυνταγματική, αφού με το άρθρο 101 του Συντάγματος καθορίζεται ο κοινός νομοθέτης και η διοίκηση όταν δρα κανονιστικά, έχει υποχρέωση να λαμβάνει υπόψη της τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών.

Επίσης μπορούν οι νησιώτες και οι ναυτιλιακές εταιρείες –και θα το κάνουν- να προσφύγουν στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού στη Συνθήκη του 'Αμστερνταμ γίνεται αναφορά στην αναγνώριση των ειδικών συνθηκών των νησιωτικών περιοχών.

Η διάθεση κονδυλίων από το ταμείο συγκοινωνιών, από τον επίναυλο για την κάλυψη των εξόδων της ρυθμιστικής αρχής –αυτό που σας είπα και προηγουμένως- δηλαδή για τους μισθούς του προσωπικού, άρθρο 14 παράγραφος 1, εδάφιο β'. Ανοίξτε το Ν.Σ. να το δείτε. Είναι απαράδεκτη και πρέπει να αποσυρθεί.

Τέταρτον. Η σύσταση γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής είναι θετική. Οπωσδήποτε είναι θετική. Όμως, με την προϋπόθεση ότι θα μεταφερθούν σ' αυτήν τη γραμματεία όλες οι αρμοδιότητες για τα λιμάνια και ιδιαίτερα από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Εκεί έχουν άλλο βασίλειο. Τα λιμενικά ταμεία έχουν το δικό τους, η Τοπική Αυτοδιοίκηση άλλο, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση άλλο, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Διεύθυνση Λιμένων άλλο, ποιος θα κάνει τελικά κουμάντο στα λιμάνια; Πέντε οργανισμοί υπάρχουν εδώ. Να κοιτάξετε τις αρμοδιότητες.

Πέμπτον. Οι διατάξεις που αφορούν το ΝΑΤ άρθρο 30, τους απόμαχους του κύματος, τις χήρες και τα ορφανά των ναυτικών πράγματι αποκαθιστούν αδικίες. Αυτές οι αδικίες είχαν προβληθεί από εμένα και άλλους συναδέλφους πολλές φορές την τελευταία οκταετία και αποτελούν ώριμα αιτήματα του ναυτεργατικού κόσμου. Είναι προς τιμήν του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας –οφείλω να το πω- που ικανοποιεί αυτά τα αιτήματα.

Επίσης, προς τη σωστή κατεύθυνση είναι και η διάταξη του άρθρου 32, που αφορά τη μείωση της στρατιωτικής θητείας των αποφοίτων των ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού, όμως για την προσέλκυση και την παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα πρέπει να γίνουν πολλά περισσότερα, ώστε να καλύψουμε τις ανάγκες της μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας, ιδιαίτερα σε αξιωματικούς.

Κύριε Υπουργέ, η κατάσταση που δημιούργησε ο προκάτοχός σας την προηγούμενη τετραετία είναι απελπιστική και τη γνωρίζετε. Θέλω να ενημερώσω τους συναδέλφους ότι εάν υψώσουν σήμερα την ελληνική σημαία σε πενήντα ελληνόκτητα πλοία, που έχουν ξένη σημαία, δεν θα υπάρχουν 'Ελληνες ναυτικοί για τα επανδρώσουν. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Είμαστε παγκόσμιοι πρωταθλητές στην εμπορική ναυτιλία. Όμως, δεν βρίσκουμε νέους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα παρ' ότι στην ανεργία είμαστε πρωταθλητές στην Ευρώπη.

Για να καταλάβετε το μέγεθος της καταστροφής, σας αναφέρω ότι το 1996 στον Πειραιά, εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους να ακολουθήσουν ναυτικό επάγγελμα χίλιοι εξακόσιοι εξήντα τρεις νέοι με την έκδοση ναυτικών φυλλαδίων και το 2000 εκδόθηκαν μόνο 500 φυλλάδια. Από χίλια εξακόσια εξήντα τρία πήγαμε στα πεντακόσια. Στη ναυτομάνα Χίο το 1996 εκδόθηκαν εκατό σαράντα έξι ναυτικά φυλλάδια και το 2000 μόνο δέκα οκτώ. Στο Ηράκλειο το 1996 εκδόθηκαν εκατόν εξήντα τέσσερα ναυτικά φυλλάδια. Το 2000 εκδόθηκαν είκοσι ένα. Στη Σύρο μόνο δώδεκα . Στην Κεφαλονιά πέντε. Στην Ύδρα ένα, στις Σπέτσες ένα.

Συνολικά αναφέρω ότι το 1993 εκδόθηκαν πέντε χιλιάδες μηδέν σαράντα οκτώ ναυτικά φυλλάδια στους νέους που ακολούθησαν ναυτικό επάγγελμα και το 2000 μόνο χίλιοι τριακόσιοι είκοσι.. Μόνο ο κ. Σουμάκης και το ΠΑΣΟΚ μπορούσαν να έχουν αυτές τις επιτυχίες που είπα προηγουμένως και επειδή μπορεί να αμφισβητηθούν θα καταθέσω όλα αυτά τα στοιχεία στα Πρακτικά για να ενημερωθούν οι κύριοι συνάδελφοι.

Όσον αφορά την τροπολογία για την αύξηση του αφορολόγητου των νησιών, ασφαλώς είναι θετική. Βέβαια το ποσόν που αυξάνεται είναι μικρό. Από (σαράντα τρία εκατομμύρια) 43.000.000 δρχ. θα το πάτε 45.000.000 δρχ.. 'Εστω, ό,τι αυξάνεται είναι καλό. Σας το είπε ο κ. Σφυρίου, θέλω να σας το πω και εγώ. Ο κ. Σφυρίου βέβαια είναι σ' ένα νομό, ο οποίος ευημερεί, αλλά η περιφέρεια βορείου Αιγαίου έχει τα προβλήματά της. Προχωρήστε με την Κυβέρνησή σας στις ίδιες φοροαπαλλαγές και προς τα μεγάλα νησιά. Τη Λήμνο, τη Λέσβο, τη Χίο, τη Σάμο. Σας είχαμε πει το 1997 εδώ, όταν καθιερώθηκε αυτή η διάταξη, προχωρήστε την, αλλά δεν εισακουσθήκαμε. Προχωρήστε και στα μεγάλα νησιά.

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

Ο κ. Σφυρίου σας είπε για οικισμούς, έστω και οικισμούς. Αλλά προχωρήστε επιτέλους σαν ουσιαστική προσπάθεια ανάπτυξης των νησιών του Αιγαίου διότι μόνο έτσι θα κρατήσουμε τους κατοίκους των νησιών στον τόπο που γεννήθηκαν, διότι μόνο έτσι θα θωρακίσουμε τα νησιά μας. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Βαρίνος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύ-

θυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

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

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ: Κυρία και μάλιστα Αιγαιοπελαγίτισσα και κύριοι συνάδελφοι, το μεγαλύτερο σοκ, που έχω υποστεί στην πολιτική μου διαδρομή, ήταν όταν ανέλαβα καθήκοντα Υπουργού Αιγαίου και όταν είδα τη μεγάλη αστοχία -και είναι πολύ ήπιος ο χαρακτηρισμός που επιλέγω- που έχουμε όλοι οι στεριανοί πολιτικοί σε βάρος της εκπληκτικής ελληνικής πολυνησίας. Έσπευσα τότε να διατυπώσω τη φράση ότι τίποτα στο αρχιπέλαγος δεν είναι ίδιο με τη στεριανή Ελλάδα. Βεβαίως στα νησιά έχουν γίνει πολλά πράγματα, κυρίως όμως στο πεδίο των υποδομών εκεί που υπάρχει μεγάλη υστέρηση και κάποτε όλος ο πολιτικός κόσμος πρέπει να το αντιληφθεί, είναι ότι οι πολιτικές, όλες οι μεγάλες δημόσιες πολιτικές στα νησιά είναι διαφορετικό πράγμα από τη στεριά. Άλλο πράγμα είναι η πολιτική παιδείας στο νησί και άλλο στη στεριά, άλλο η πολιτική υγείας και ανάπτυξης και η πολιτική βεβαίως των μεταφορών. Το ερώτημα είναι μας δίνονται τα περιθώρια μέσα στο σύγχρονο κόσμο να εκπονήσουμε ειδικές νησιώτικες πολιτικές, να αναδείξουμε τη νησιωτικότητα αυτής της χώρας ως συγκριτικό πλεονέκτημα και όχι ως μειονέκτημα. Η απάντηση είναι ναι. Υπάρχει ένα πλήθος πια ρυθμίσεων στον κόσμο της παγκοσμιοποίησης και του ανταγωνισμού, που έχοντας συνειδητοποιήσει αυτήν τη διαφορετικότητα με ποικίλους τρόπους την ενισχύει. Υπάρχουν ειδικοί κανονισμοί, υπάρχει η Συνθήκη του Άμστερνταμ άρθρο 135 και υπάρχει η δική μας αυτό το είναι το σημαντικότερο, συνταγματική ρύθμιση, που πρέπει να την τιμήσουμε που λέει ότι όταν το κράτος δρα κανονιστικά πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τις ιδιαιτερότητες των νησιών. Φοβάμαι πως η συζήτηση έχει εκτραπεί και το λέω και στον Υπουργό και σε σας, αγαπητέ συνάδελφο. Έχει εκτραπεί στον επίναυλο και στη ρυθμιστική αρχή. Αυτό νομίζετε ότι είναι το πρόβλημα; Το πρόβλημα είναι πώς θα έχουμε μια πολιτική μεταφορών, συνδυασμένων μεταφορών για τα νησιά που να καθιστά τους πολίτες του Αιγαίου ισότιμους πολίτες αυτής της χώρας. Και έχουμε πολύ δρόμο να διανύσουμε ακόμα. Το νομοσχέδιο κάνει ένα μεγάλο βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση, μη ολοκληρωμένο όμως. Γιατί όταν μιλάμε για ισότιμη μεταχείριση, μιλάμε ότι οι πολίτες θα έχουν το ίδιο κόστος που έχουν και οι στεριανοί και εμείς κάνουμε μόνο ένα δειλό βήμα με τον επίναυλο. Εδώ πρέπει να μιλήσουμε και για άλλα πράγματα. Ξοδεύουμε τρισεκατομμύρια για αυτοκινητοδρόμους και για τον ΟΣΕ στη στεριά, πού είναι τα λεφτά των επενδύσεων που κάνουμε για το στόλο του Αιγαίου και δεν μιλάω για το κομμάτι εκείνο του ελεύθερου ανταγωνισμού, μιλάω για το κομμάτι που θα προκύψει και θα χρειάζεται επιδότηση. Γιατί το ζητούμενο είναι πώς η ποιότητα παροχής υπηρεσιών όχι μόνο στα μεγάλα νησιά αλλά και στο Καστελόριζο θα είναι του ίδιου επιπέδου όχι μόνο με τους άλλους νησιώτες, αλλά με τους στεριανούς και του ίδιου κόστους. Γιατί όταν ο πατριώτης μου ο Καλαματιανός θέλει να έλθει στην Αθήνα και ξοδεύει 4000-5000 και ένας από την Κάρπαθο θέλει τριάντα χιλιάδες και σαράντα χιλιάδες ποια είναι η ισοτιμία σ' αυτήν τη χώρα; Ένα τέτοιο διάλογο πρέπει να ανοίξουμε και ο διάλογος μόλις τώρα πολύ αχνά, πολύ δειλά ανοίγει με το νομοσχέδιο αυτό. Ας τα αφήσουμε, λοιπόν, αγαπητέ κύριε Βαρβιτσιώτη και κύριε Κοινοβουλευτικέ Εκπρόσωπε, αγαπητέ κύριε Παπαθανασίου της Νέας Δημοκρατίας τις μάχες σκιών. 'Εχουμε και πρέπει να δώσουμε πολλά στους νησιώτες και λυπάμαι που το λέω, οι στεριανοί πολιτικοί δεν το έχουμε συνειδητοποιήσει ακόμη.

Ερχόμαστε τώρα στα επίμαχα ζητήματα. Με τις ρυθμίσεις που προωθεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και πόσο αποτελεσματικές είναι. Ακούστε συνάδελφοι, είπε ο κ. Σφυρίου –εγώ διαφωνώ μ' αυτό που είπατε- ο προστατευτισμός το χειρότερο που έδωσε δεν ήταν οικονομικά αποτελέσματα, είναι η διάρθρωση των γραμμών. Όλο αυτό το σύστημα που ξεκινάει από την Αθήνα και φιλοδοξεί να καταλήξει μέχρι το Καστελόριζο αυτό είναι η πλήρης απαξίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών του Αιγαίου.

Εγώ είχα διατυπώσει, κύριε Υπουργέ, την άποψη να έχουμε μια προσέγγιση όπως στη στεριά να δημιουργήσουμε το μετρό του Αιγαίου. Και ξέρετε τι σημαίνει για μένα αυτό το πράγμα; Να επιλέξουμε τα νησιά εκείνα που πραγματικά μπορούμε να τα δώσουμε στον ελεύθερο ανταγωνισμό, τα νησιά πόλους να δημιουργήσουμε πραγματικές συνθήκες ανταγωνισμού και τα άλλα νησιά τα μικρά κυρίως στις Κυκλάδες και στα Δωδεκάνησα τουλάχιστον –και εγώ θα ήμουν ευτυχής αν το συμπεριλαμβάναμε στο νομοσχέδιο και ας με κατηγορήσουν για προστατευτισμό, κύριε Παπαθανασίου- μια φορά την ημέρα να έχουν σύνδεση με τα νησιά έδρες.

Γιατί αν κοιτάξετε τις ενδοεπικοινωνίες των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου θα δείτε ότι οι ροές είναι 80% προς την έδρα, τη Ρόδο παρά προς την Αθήνα, προς το κέντρο. Και έχουμε σήμερα την Κάρπαθο και την Κάσο να έχουν δύο φορές την εβδομάδα σύνδεση με το Ρόδο. 'Ενας δηλαδή Κασιώτης που θέλει να πάει στη Ρόδο θα πρέπει να μείνει μία εβδομάδα για να κάνει τη δουλειά του.

Συνεπώς το μεγάλο βήμα που γίνεται και σ' αυτό συμφωνώ με τον Υπουργό είναι ότι σχεδιάζεται ένα εθνικό δίκτυο.

Στο Σ.Ε.Φ.Α.Ν., κύριε Υπουργέ, που καλώς έχει συγκροτηθεί υπάρχει αυτός ο προσανατολισμός και νομίζω ότι εκεί πρέπει να καταλήξουμε. Και όλες οι μελέτες που έχουν γίνει εκεί καταλήγουν.

Γι' αυτό εγώ ως Υπουργός Αιγαίου το είχα ονομάσει μετρό για να το σηματοδοτήσω, δηλαδή κύριε και δευτερεύουσες γραμμές. Κύριες με πολύ πυκνή επικοινωνία με τη στεριά, με την Ευρωπαϊκή 'Ενωση αλλά και με καθημερινή τουλάχιστον σύνδεση. Αυτό πρέπει να είναι το προαπαιτούμενο όλων των μικρών νησιών με την έδρα του νησιού. Τότε μόνο μπορούμε να μιλάμε για ισότιμους πολίτες σ' αυτήν τη χώρα. Να μην ξεκινάμε ανάποδα.

Ο στόχος ο πολιτικός είναι ότι βάζουμε ως στόχο τον τελευταίο πολίτη του τελευταίου νησιού να έχει ίση μεταχείριση με όλους τους στεριανούς πολίτες. Αυτό είναι το ζητούμενο. Και τώρα εσάς σας μάρανε ο επίναυλος δηλαδή, κύριε Παπαθανασίου που είπατε από τον προϋπολογισμό; Είναι πιο δίκαιοι οι έμμεσοι φόροι από τον επίναυλο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ναι. Το πλήρωναν όλοι.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ: Σοβαρολογείτε; Και εν πάση περιπτώσει εκεί είναι η αντιδικία μας, στη ρυθμιστική αρχή και στον επίναυλο; 'Η πόσοι πολίτες του Αιγαίου θα απολαύσουν την επικοινωνία με το κέντρο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα παρακαλούσα, κύριε Μπένο, να μην χτυπάτε το έδρανο. Μπορεί να έχετε οποιοδήποτε τόνο στη φωνή σας, αλλά θα παρακαλούσα πολύ το έδρανο να μην το χτυπάτε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ: 'Οταν μιλώ για τα νησιά, παθιάζομαι.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτό το νομοσχέδιο, έχει κατά τη γνώμη μου έξοχες ισορροπίες - και απορώ για την αντιδικία- ανάμεσα στον ελεύθερο ανταγωνισμό και σ' αυτό που προβλέπει ο Κανονισμός 3537/92, η Συνθήκη του Άμστερνταμ και το δι κό μας Σύνταγμα. Όμως, για να λειτουργήσει αυτό κατά τη γνώμη μου χρειάζονται άλλα δύο πράγματα επί της ουσίας και άλλο ένα επί της διαδικασίας.

Επί της ουσίας είναι ότι πρέπει να συμπεριλάβουμε στο δίκτυο των θαλασσίων μεταφορών και τις αεροπορικές μεταφορές. Πρέπει, κύριε Υπουργέ, να συνεννοηθείτε με τους συναδέλφους σας, έτσι ώστε στο σχέδιο του Σ.Ε.Φ.Α.Ν. να συμπεριληφθούν και οι αεροπορικές γραμμές. Δεν μπορούμε να τις βγάλουμε απέξω. Όπως επίσης, μην αυταπατάστε. Εγώ διαφωνώ με το να υποχρεώσουμε εμμέσως τα μεγάλα πλοία να πιάνουν στα μικρά νησιά. Είναι λάθος προσέγγιση.

Εκείνο που πρέπει να ενθαρρύνουμε είναι να γίνει ένας ειδικός στόλος, που να συνδέει τα μικρά με τα μεγάλα νησιά. Και εκεί οφείλουμε να δώσουμε ένα υψηλό πλαίσιο κινήτρων με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας για να δημιουργηθεί αυτός ο στόλος υψηλής ασφαλείας, ταχύτητας και ποιότητας. Και έχει εκδηλωθεί πολύ μεγάλο ενδιαφέρον από την Τοπική Αυτοδιοίκηση προς αυτήν την κατεύθυνση.

Συνεπώς για να έχει αποτελεσματικότητα αυτό το νομοσχέδιο πιστεύω ότι πρέπει να συνοδευτεί με τις αεροπορικές μεταφορές και με ένα ειδικό στόλο. Και υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον

από επιχειρηματίες ιδιώτες αλλά και από την Αυτοδιοίκηση.

Κλείνω με το διαδικαστικό μέρος, κύριε Υπουργέ, και απευθύνομαι σε όλους σας.

Όταν με το καλό και ελπίζω να είναι σύντομα κάνετε αυτό το εθνικό σχέδιο θα σας προτείνω να το περιλάβουμε με το κύρος του Κοινοβουλίου. Φέρτε το εδώ πριν το εφαρμόσετε να το συζητήσουμε στην αρμόδια επιτροπή για να καμφθούν οι όλες οι ενστάσεις των συναδέλφων και όλοι οι προβληματισμοί που έχουν πίσω από το μυαλό τους. Να το επενδύσουμε με κύρος του Κοινοβουλίου και να το συζητήσουμε στην επιτροπή, όταν το ετοιμάσουν οι τεχνοκράτες και το συζητήσετε στο Σ.Α.Σ.

Αγαπητοί συνάδελφοι, ας λείψουν οι μεμψιμοιρίες. Η νησιωτικότητα αναδεικνύεται σ' αυτό το νομοσχέδιο.

Και θα κλείσω με τούτο, κύριοι συνάδελφοι. Σε όλες τις έρευνες που έχουν γίνει για το αρχιπέλαγος και ρωτούν τους πολίτες ποιο είναι το μεγαλύτερο σας πρόβλημα, δύο είναι που ξεχωρίζουν, κύριοι συνάδελφοι, η υγεία και οι μεταφορές που συγκεντρώνουν ποσοστό που πλησιάζει το 80%. 'Όλα τα άλλα είναι κάτω από 30% και 40%. Είναι ένα από τα κορυφαία ζητήματα του αρχιπελάγους.

Είναι ένα βήμα αυτό. Ας μην μεμψιμοιρούμε. Αφήστε τις μάχες σκιών για δευτερεύοντα ζητήματα. Ας διαγράψουμε μια τροχιά και μια προοπτική για να ολοκληρώσουμε αυτό το σημαντικό βήμα. Το οφείλουμε στους πολίτες του Αιγαίου. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ένας στεριανός τα βλέπει πιο καλά τα πράγματα απέξω. Είναι εκτός της κίνησης του ασανσέρ όπως λέμε στην φυσική.

Το λόγο έχει ο κ. Παυλίδης.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Απ' ό,τι βλέπω, κύριοι συνάδελφοι, μείναμε εμείς και εμείς, οι νησιώτες, να πούμε τον πόνο μας.

Συνάδελφος τώρα είπε ότι είναι και οι παράκτιοι. Ξέρετε, κύριοι συνάδελφοι, ότι το καμποτάζ, του οποίου τον κανονισμό πολλοί λίγοι έχουν διαβάσει έχει και μια ειδική πρόβλεψη για σας, κύριε συνάδελφε, για τα λιμάνια τα παράκτια και τα οποία ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας –μάλιστα ο κύριος Υπουργός θα πρέπει να ενημερώσει το Κοινοβούλιο για τα άρθρα που αναφέρονται σ' αυτό το θέμα- και ο εισηγητής σας και άλλοι ίσως αποσιώπησαν. Θα πάμε στο τέλος στο καμποτάζ. Θα ξεκινήσω από άλλα θέματα που περιλαμβάνει το νομοσχέδιο, το οποίο φαίνεται ότι δεν συγκεντρώνει και το ενδιαφέρον πολλών μελών του Κοινοβουλίου απ' ό,τι φαίνεται από την παρουσία των συναδέλφων κατά αυτήν την ώρα στην Αίθουσα.

Αντικατέστησα στο Βήμα τον κ. Μπένο. Και ξέρετε, κύριε Μπένο, ότι συνηθίζω να σας ψηφίζω. Το ξέρετε αυτό από τον καιρό που ήσασταν Υπουργός Αιγαίου. Σας κυνηγούσε τότε όλο το ΠΑΣΟΚ. Βράχο-βράχο πήγαινε ο Υπουργός Αιγαίου για να γλιτώσει από το ΠΑΣΟΚ. Θα τους τα διηγηθείτε εσείς μετά αυτά.

Κύριοι συνάδελφοι, όσα θα διατυπώσω είναι απόψεις ενός νησιώτου Βουλευτού, ο οποίος, όπως πολύ γλυκά παρουσίασε ο εισηγητής μας ο κ. Βαρβιτσιώτης, δεν συμφωνεί με τη θέση του κόμματός του καθόσον αφορά σ' ένα κυρίαρχο θέμα αυτού του νομοσχεδίου, την πρόωρη άρση ενός προνομίου της ελληνικής σημαίας, δηλαδή στην πρόωρη άρση του καμποτάζ.

Κύριε Υπουργέ, εδώ έχουμε πρωτοτυπία. Είμεθα η μόνη χώρα –και αυτό συμβαίνει επί των ημερών σας, πρώην επίτροπος κοινοτικός- η οποία απεμπολεί δικαίωμα. Δεν υπάρχει άλλη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και ποιο δικαίωμα; Όχι αυτό το οποίο αποκτήσαμε, αλλά το επιβάλαμε σαν απόφαση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν υπάρχει άλλη περίπτωση κατά την οποία η Ελλάς να επέβαλε άποψη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις μέχρι σήμερα τουλάχιστον ακολουθούμε, συρόμεθα.

Καμποτάζ, λοιπόν. Πριν φθάσουμε σ' αυτό θα δούμε τι άλλο λέει το νομοσχέδιο. Τα κεφάλαια τα οποία περιγράψατε και στα οποία αναγκαστικά θα αναφερθώ, ποια είναι; Τα λιμάνια μας. Εάν πήραμε τα δώδεκα χρόνια παράταση –πρωτοφανή παράταση αυτού του προνομίου, κύριε Υπουργέ- ένας εκ των λόγων ήταν για να φτιάξουμε και τις υποδομές μας. Παρακολουθείτε τα δημοσιεύματα του Τύπου. Εμείς οι νησιώτες, δυστυχώς τα ζούμε. Πληροφορήθηκα, προχθές που πήγα στη Σαντορίνη –περάσατε και σεις από εκεί προ ολίγων ημερών- νησί που γνωρίζετε ποια είναι η κίνησή του, ότι είναι αλίμενο, σήμερα το 2001. Με κοιτάζει καλά-καλά ο συνάδελφος κ. Λεβογιάννης. Ζει τον ίδιο πόνο. Είμαστε μαζί, εκεί όπου από τα πλοία κατεβαίνουν με τις λάντζες ακόμη. Το ίδιο πρόβλημα υπάρχει και με τα κρουαζιερόπλοια, που υπάρχει κίνδυνος να χαθούν.

Στη Ρόδο τώρα –τα λέγω καλά, κύριε Σφυρίου;- ο Τύπος με μεγάλους τίτλους προβάλλει το χάλι του λιμανιού. Στη δε Κάσο που προχθές γιορτάσαμε την επέτειο του ολοκαυτώματος, δεκαοκτώ χρόνια χτίζεται ένα λιμανάκι. Αυτή είναι η λιμενική μας υποδομή. Μην υπερηφανεύεστε δε για τον Πειραιά. Δεν είναι καλύτερη η κατάσταση.

Λιμάνια, λοιπόν. Και τι κάνουμε τώρα; Λύνουμε το πρόβλημα.

Γενική Γραμματεία Λιμένων. Πού; Στην Ελλάδα! Στη μόνη χώρα που έχει Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν υπάρχει σ' άλλη ευρωπαϊκή χώρα. Και σοφιζόμεθα τεχνάσματα παλαιών εποχών με τις γενικές γραμματείες. Η Γενική Γραμματεία Τουρισμού, Γενική Γαμματεία Αλητισμού, εφηυρέθησαν όταν είχαμε Υπουργεία. Με Λιμενικό Σώμα, ραχοκοκαλιά με πεπειραμένους αξιωματικούς, άνδρες και γυναίκες, που υποθέτω πως τους γνωρίσατε στο μικρό διάστημα που είστε εκεί, με πείρα και γνώσεις ουδεμία ανάγκη άλλου οργάνου . Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας απαγορεύεται να αποτύχεις. Οι λόγοι είναι δύο. Ο ένας αυτό καθεαυτό το Υπουργείο και ο άλλος το περιβάλλον υπηρεσιακό και εξωυπηρεσιακό. Το υπηρεσιακό, δοκιμασμένοι αξιωματικοί και πολιτικό προσωπικό στην έκταση που υπάρχει, διότι τώρα η προσπάθειά σας είναι αποστρατικοποίηση ή όπως το λέμε, πολιτικοποίηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας –και αυτό κάνετε με τις διάφορες παρεμβάσεις σας- Και απαγορεύεται επίσης ο Υ.Ε.Ν. να αποτύχη λόγω του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, που το αποτελούν οι πιο επιτυχημένοι Έλληνες. Τι τη θέλετε τη Γενική Γραμματεία Λιμένων;

Πάμε τώρα, στη ΡΑΘΕ. Τι είναι πάλι αυτό το σόφισμα; Δεν μπορούμε τον ανταγωνισμό να τον παρακολουθήσουμε με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, κύριε Υπουργέ; Τι θα μας κάνει η ΡΑΘΕ; Θα επιβάλλει πρόστιμα; Σιγά το έργο! Όταν μιλάμε για ακτοπλοΐα, για σας τους στεριανούς, καλέ μου φίλε κύριε Μπένο, το μέγα πρόβλημα το ακτοπλοϊκό ήταν το τελευταίο που απέμεινε, γιατί όλα τα άλλα επελύθησαν. Έχετε σταφιδικό πρόβλημα; Δεν έχετε πλέον. Ελαϊκό υπάρχει; Δεν υπάρχει. Σιτικό υπάρχει; Δεν υπάρχει. Καπνικό υπάρχει; Δεν υπάρχει. Τι υπάρχει; Ακτοπλοϊκό! Ποιο είναι; Αυτό που επί ΠΑΣΟΚ απέμεινε. Και συνίσταται εις τι; Στο να πάμε στην Κρήτη; Όχι βέβαια. Να πάμε στη Σάμο; Στη Χίο; Στη Λέσβο; Στη Ρόδο; Στη Κω; Σε τέσσερα νησάκια στα Δωδεκάνησα, Κάσο, Κάρπαθο, Καστελόριζο, κάποια Αστροπαλιά και πέντε νησάκια, στις δυτικές Κυκλάδες. Αυτό είναι το πρόβλημα της πρώτη ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο.

- Και λέτε σήμερα, κύριε Μπένο, ότι κάνει θετικό βήμα. Πού το κάνει το θετικό βήμα; Στο ότι δεν κατάφερε μια κυβέρνηση τόσα χρόνια να βάλει πέντε καράβια, η πρώτη δύναμη στον κόσμο ναυτιλιακή, να συνδέσουν τα νησάκια μας με τον κορμό της μητροπολιτικής Ελλάδος και μεταξύ τους; Να τα απλοποιήσουμε τα πράγματα, να τα απομυθοποιήσουμε. Και σοφιζόμεθα διάφορα; Βλέποντας δε αυτή τη δραστηριότητα με ένα πνεύμα, το οποίο το βλέπουν και οι συνάδελφοί μου στη Νέα Δημοκρατία –και εκεί είναι η διαφορά μας- σαν μια χερσαία επιχείρηση και μια αντίληψη λες και το καράβι είναι το ταξί, του τηλεφωνείς και έρχεται στο σπίτι σου.

Το μέχρι σήμερα σύστημα, κατά την κρίση μου, λειτούργησε καλά. Θα μπορούσε να λειτουργήσει καλύτερα αν είχαμε τους κατάλληλους καπετάνιους στο πλοίο που λέγεται ακτοπλοΐα. Και αν αυτό που τώρα επιχειρεί να κάνει ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κάπως όψιμα, κύριε Υπουργέ, ας το έκανε έγκαιρα και όχι να επικαλείται η Ελλάς τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Μας έγιναν βραχνάς Και τι θα κάνουμε τώρα που τους πήραμε; Εγώ στη θέση σας πάντως –συγχωρείστε μου το «εγώ», κύριοι συνάδελφοι- τους Ολυμπιακούς Αγώνες θα τους

χρησιμοποιούσα σαν καλή αιτία, αξιοποιώντας τις διατάξεις αυτού του κανονισμού, τον οποίο προφανώς δεν έχουν μελετήσει πλήρως, ώστε να παρατείνω το καμποτάζ.

Λέει μέσα ότι αν διαταράσσεται για κάποιους λόγους η αγορά, έχεις δικαίωμα να λάβεις ειδικά μέτρα.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Συμφωνείτε...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Σφυρίου, εμένα θα ρωτάτε. Γιατί στρέφεσθε πίσω; Εμένα τον συμπατριώτη σας. Και εδήλωσα, οι απόψεις μου είναι απόψεις Βουλευτού, οι οποίες διαφέρουν από του κόμματος. Αλλά εμείς δεν είμαστε μπετόν αρμέ. Άλλωστε και ο εισηγητής μας σαφώς το δήλωσε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος το ίδιο. Να μην έχουμε γνώμη; Εσείς και εγώ νησιώτες και μάλιστα πρώην Υπουργοί Ναυτιλίας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Και η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ το απέδειξε στον αντιτρομοκρατικό νόμο. Δεν υπάρχει μπετόν αρμέ.

Μην το επικαλείστε δηλαδή ως επιχείρημα.

(Θόρυβος στην Αίθουσα - κωδωνοκρουσίες)

Ορίστε προχωρήστε, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, την παράταση μας τη δίνει ο κανονισμός. Την πήρε η Ισπανία. Η Ισπανία δεν κατεδικάσθη μόνο. Πήρε μετά και δώρο από πάνω. Πήρε δύο φορές εξάμηνες παρατάσεις και με τα ενδιάμεσα διαλείμματα έγινε περίπου ενάμισης χρόνος η περίοδος της παρατάσεως. Θα ξεπερνούσαμε τους Ολυμπιακούς Αγώνες δηλαδή. Αλλά δεν είναι μονάχα τα μεγάλα πλοία της ακτοπλοΐας, τα οποία κατά τον κανονισμό απολαμβάνουν κάποιων ευεργετημάτων. Ο κανονισμός λέει ότι αυτό το προνόμιο το διατηρήσαμε και για πλοία κάτω των εξακοσίων πενήντα κόρων. Τα σκαφάκια μας δηλαδή, τα τουριστικά μας μικρά πλοία. Ψωμί καθημερινό ποιων; Απλών ανθρώπων στα λιμανάκια μας.

Τι θα μας έβλαπτε δηλαδή, εάν αυτό το προνόμιο τους το παρατείναμε όσο μπορούσαμε; Ισχυρίζεσθε ότι ο ανταγωνισμός δεν αναπτύχθηκε εξαιτίας του καμποτάζ; Μα, εσείς, κύριε Υπουργέ, στις 10 Οκτωβρίου, θριαμβευτικά δηλώσατε πως υπογράψατε τριάντα άδειες σκοπιμότητας κι έτσι, παρά το καμποτάζ, αναπτύξατε τον ανταγωνισμό, όπως ισχύει μέχρι στιγμής. Αυτό ας το κάνατε εσείς σαν Κυβέρνηση, ο προκάτοχός σας πριν από χρόνια. Ας έβαζε καράβια σε όλες τις γραμμές. Από αιτήσεις και τίποτα άλλο!

Και τώρα, λοιπόν, που το αίρετε για πείτε μου: αυτά που ψηφίζατε εσείς, ενόσω ήσασθε Επίτροπος δεν ισχύουν πλέον; Εσείς περάσατε προτάσεις; από σας βγήκε η Ανακοίνωση της επιτροπής για το «short shipping» με προβλέψεις σημαντικές για την ακτοπλοία. Εσείς συνυπογράφετε. και εμείς υπερηφανευόμεθα για σας τότε. «Ο Έλλην Επίτροπος, λέγαμε, μας σκέπτεται». Εσείς ήσαστε ο Επίτροπος που εκδώσατε Ανακοίνωση περί «βελτιώσεως της ανταγωνιστικότητας στην κοινοτική ναυτιλία, το «strategy paper». Και προβλέπει για μας τι θα κάνετε. Και για ποιον τα κάνατε αυτά; Γιατί ανησυχούσατε και για τα νησιά.

Τελικώς δηλαδή η κοινότητα κάποια στιγμή ανησύχησε. Τώρα εσείς δεν ανησυχείτε; Εσείς δεν περάσατε τις «κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών» με πρόβλεψη για την εκπαίδευση, για έργα υποδομής και τη χρηματοδότηση τους ώστε η ζωή των νησιωτών να βελτιωθεί; Πού είναι όλα αυτά;

Όμως τώρα γίνατε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και υπογράφετε πρώτος, χωρίς να σας το ζητήσει κανείς, την άρση του καμποτάζ προ της ώρας του; Πού είναι η μελέτη σας για να πείσετε εμένα το δύσπιστο ότι εσείς έχετε δίκιο; Εγώ δεν έχω λόγους, εάν αυτά που προδιαγράφετε είναι υπέρ των συμπατριωτών μου, να σας πάω κόντρα. Γιατί να σας πάω κόντρα; Εγώ ό,τι έχω στα χέρια μου, κύριοι συνάδελφοι, είναι η υποχρέωση που απορρέει από τον κανονισμό για σύνταξη μελέτης κάθε δύο χρόνια επί τη προοπτική αντιμετωπίσεως των προβλημάτων, που θα παρουσιαστούν όπου αίρεται το καμποτάζ. Διότι το καμποτάζ δεν κάλυψε μόνο τις ενδονησιωτικές θαλάσσιες μεταφορές. Το είχαμε και σε άλλες περιπτώσεις: Τα κρουαζιερόπλοια καλή ώρα.

Μελέτες, κύριε Υπουργέ: Η Ισπανία πήρε την παράταση με μελέτη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προηγηθείσα ημών, που έχουμε το μέγα πρόβλημα, έχει ήδη συντάξει την τρίτη μελέτη για το 1997-1998. Κάθε δύο χρόνια. Πού είναι, κύριε Υπουργέ, η μελέτη σας εδώ παρουσιάστε την στα μέλη του Κοινοβουλίου; Αφήστε με εμένα στο κάτω-κάτω. Ποιες θα είναι οι συνέπειες όμως οφείλετε να τις παρουσιάσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ, ο χρόνος σας έχει τελειώσει.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη. Σ' αυτήν την Αίθουσα γνωριζόμαστε καλά. Το μισό λεπτό το δικό σας είναι τρία λεπτά. Σας παρακαλώ, λοιπόν, σε μισό λεπτό τελειώστε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, για να καταλάβετε το μέγεθος του προβλήματος -αυτό που είπε ο κ. Μπένος περί αεροπορικών εταιρειών, το αντιμετώπισε ο Υπουργός Μεταφορών. Εδώ η Πολιτική μας Αεροπορία διά του Υπουργού Μεταφορών, του συναδέλφου σας, μας πληροφορεί ότι έχει συντάξει μελέτη, που θα δημοσιευθεί στην εφημερίδα των ευρωπαϊκών κοινοτήτων για το τι θα γίνει με την άρση του καμποτάζ στις αεροπορικές μεταφορές για τα άγονα νησιά. Εσείς τι εκάματε για το ανάλογο ζήτημα. Η μόνη σας κίνηση είναι η απαράδεκτη επιβολή φορολογίας 3% επί του εισιτηρίου για της αγνώστου πλέον εκτάσεως «άγονες» γραμμές.

Κύριοι συνάδελφοι, το θέμα του Cabotage ήταν τέτοιο που απετέλεσε πανελλήνιο αίτημα. Να φαντασθείτε ότι ήταν η πρώτη φορά που ο ομιλών ενημέρωσε όχι μόνο τον Πρωθυπουργό, την Κυβερνητική Επιτροπή, το Υπουργικό Συμβούλιο αλλά και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Με κάλεσε τότε ο αείμνηστος Καραμανλής και εζήτησε πλήρη ενημέρωση επί του όλου θέματος. Καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής τα ενημερωτικά σημειώματα που είναι και για σας, κύριοι συνάδελφοι, σήμερα που συζητάμε και πάλι το μέγα αυτό ζήτημα.

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

Προβλέπετε τη μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων της ακτοπλοΐας. Λένε πολλοί συνάδελφοι: καλά κάνετε! Χρήσιμο όμως θα ήταν να μας ενημερώσετε ποίες είναι οι συνέπειες εκ της επιβολής αυτού του μέτρου.

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

Έχω ορισμένες αμφιβολίες για τη δυνατότητα άμεσης αντικατάστασης αυτών των πλοίων και σας ζητώ να μου πείτε: εκατόν πέντε καράβια, κύριε Υπουργέ, που θα φύγουν μέχρι το 2008, πώς θα τα αντικαταστήσετε; Ενημέρωση ζητώ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Παυλίδη, μη με εξαναγκάζετε να σας διακόψω με άλλο τρόπο. Σας παρακαλώ, λοιπόν.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Για όλους αυτούς τους λόγους εγώ, κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο σας δεν το ψηφίζω. Μελαγχολώ διότι έπεισα τους Ευρωπαίους ομολόγους μου να αποδεχθούν τις απόψεις μου και να μας δώσουν παράταση καμποτάζ μέχρι το 2004 και δεν πείθω κάποιους συναδέλφους μου στο κόμμα. Συνεχίζω πάντως να θεωρώ ότι το Νομοσχέδιο είναι επιπόλαιο και κυρίως όχι προϊόν συναινέσεως, όπως θα μπορούσατε εσείς να την έχετε αποσπάσει από τα μέλη του Κοινοβουλίου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Το 1992 απελευθερώθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Τότε η ελληνική κυβέρνηση –και καλά έκανε- ζήτησε μία δωδεκαετή περίοδο προσαρμογής., Έτσι θα έφθανε στην Ελλάδα η απελευθέρωση το 2004.

Γίνεται η απελευθέρωση το 2002. Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί η Νέα Δημοκρατία κατηγορεί τη σημερινή Κυβέρνηση ότι καθυστέρησε, κάτι που έχετε πει επανειλημμένα, κύριοι συνά-

δελφοι της Νέας Δημοκρατίας. Και αγνοείτε το γεγονός ότι μπορεί να συζητάμε απόψε το σχετικό νομοσχέδιο, μπορεί η απελευθέρωση να έρθει στα χαρτιά, θα έλεγα, από την 1η Νοεμβρίου 2002, αλλά στην ουσία εδώ και δύο χρόνια η απελευθέρωση έχει αρχίσει στη χώρα μας.

Γι' αυτό και οι Έλληνες εφοπλιστές, οι εφοπλιστικές εταιρείες, που οι ικανότητές τους είναι γνωστές και η προσαρμοστικότητα που έχουν επίσης γνωστή, εδώ και καιρό έχουν σχηματίσει αυτούς τους τρεις κολοσσούς θα έλεγα με τα δικά μας τα δεδομένα -οι «ΜΙΝΩΙΚΕΣ» με την «MFD», την «HELLAS FERRIES» και «SARONIKOS FERRIES», η «ΑΝΕΚ» με τη «ΝΕΛ» κοντά και η «ΔΑΝΕ», ή οι «ΑΤΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ» με την εταιρεία του κ. Στρίντζη- και γι' αυτό και ήδη έχουν σπάσει μονοπώλια δεκαετιών.

Βέβαια εδώ υπάρχουν πολλοί που ανακάλυψαν τα μονοπώλια μόνο μετά το τραγικό ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ» και αγνοούν το γεγονός ότι εδώ και δεκαετίες στα Χανιά πάει μόνο η «ΑΝΕΚ», στο Ηράκλειο πηγαίνουν μόνο οι «ΜΙΝΩΙΚΕΣ», στη Μυτιλήνη πηγαίνει μόνο η «ΝΕΛ» ή στη Ρόδο πάει μόνο η «ΔΑΝΕ».

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Πήγαινε.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Θα συμφωνήσω Ελπίδα, πήγαινε.

Επίσης, αγνοούν και το γεγονός ότι τον τελευταίο καιρό, θα έλεγα τα δύο τελευταία χρόνια, όσες άδειες σκοπιμότητας ζητήθηκαν, δόθηκαν. Και αυτό εγώ τουλάχιστον οφείλω να το πιστώσω στο σημερινό Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, γιατί αντίστοιχες περιπτώσεις δεν μπορούν να πιστωθούν σε προκατόχους του, συμπεριλαμβανομένου και του διαστήματος 1989-1993, κύριε Παυλίδη, όταν υπήρξαν αιτήσεις, αλλά δεν δόθηκαν σκοπιμότητες για άλλες σκοπιμότητες.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τότε γιατί το αναφέρετε; Σκοπιμότητες για άλλες σκοπιμότητες. Κάτι θέλετε να πείτε.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Καταλαβαινόμαστε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν καταλαβαινόμαστε. Ακούει το Κοινοβούλιο. Για πείτε μας.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ: Αυτό θα έλειπε να μην καταλαβαίνει το Κοινοβούλιο.

Μιλούν πολλοί με καλοκαιρινές γνώσεις πάνω στα νησιά και πάνω στην ακτοπλοΐα, το καλοκαίρι το χειρότερο που μπορεί να σου τύχει είναι το μελτέμι που πιο πολύ την εποχή αυτή δροσίζει παρά ζορίζει. Και αγνοούν τις γνώσεις που αποκτούμε εμείς όταν έχουμε να κάνουμε με τη σορκάδα ή την προβέντζα, τότε που τα μποφόρ χτυπάνε το οκτώ, το εννέα, το δέκα και εσύ δεν έχεις τίποτε άλλο, παρά να σκέφτεσαι τον Καβάφη «Δεν έχει πλοίο για σε, δεν έχει οδό, έτσι που τη ζωή σου ρήμαξες εδώ».

Έτσι, δεν μπορώ να κατανοήσω, γιατί όλες αυτές οι αντιπολιτευόμενες κορώνες, δεν επιχειρούν τουλάχιστον να συγκεντρωθούν στην ουσία. Και η ουσία δεν βρίσκεται στο χρόνο της απελευθέρωσης, στα αιτήματα των εμπλεκομένων, των εργατών, των εφοπλιστών, των ναυτικών, στον επίναυλο –κυρίως στον επίναυλο- αλλά η ουσία βρίσκεται στη συνέχεια των συγκοινωνιών, βρίσκεται στην επάρκεια με σύγχρονα πλοία διάφορων τύπων και βρίσκεται στην εξυπηρέτηση των μικρών προορισμών.

Για να δούμε, λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο, αυτά τα ζητούμενα τα υπηρετεί; Τη συνέχεια την εξασφαλίζει; Και βέβαια, την εξασφαλίζει γιατί και οι τακτικές δρομολογήσεις έχουν διάρκεια ένα χρόνο και οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας από τρία έως πέντε χρόνια ή μ' ένα χρόνο ύστερα από μειοδοτικό διαγωνισμό, την εξασφαλίζουν.

Επίσης η δεκάμηνη απασχόληση του πλοίου είναι σωστή. Διάβασα τα αιτήματα των εφοπλιστών. Μιλούν για οκτάμηνη απασχόληση των πλοίων. Σαφώς η δεκάμηνη είναι καλύτερη για μας. Θα έλεγα όμως, κύριε Υπουργέ, ότι θα πρέπει να προσέξετε γιατί μπορεί η δεκάμηνη να είναι σωστή και αναγκαία για τα συμβατικά πλοία, καμιά φορά όμως εκ των πραγμάτων για τα ταχύπλοα η δεκάμηνη ίσως δεν είναι. Και για να μην υπάρξουν άλλα προβλήματα, θα έλεγα να δείτε την περίπτωση, ο Υπουργός ο οποίος είναι εκπρόσωπος της εκλεγμένης από το λαό Κυβέρνησης –δεν του δίνουμε υπερεξουσίες έτσι- να βλέπει τη δυνατότητα, όσον αφορά κυρίως τα ταχύπλοα πλοία, να τα κρατάει περισσότερους μήνες από τους δυο πιθανώς έξω, ίσως γιατί δεν θα μπορεί τον καιρό εκείνο να εξυπηρετούν τα νησιά και θα έπρεπε σε αντιστάθμισμα τον καιρό εκείνο συμβατικά πλοία ή PP να μας εξυπηρετούν καλύτερα. Θα ήθελα να το δείτε αυτό, γιατί το Αιγαίο είναι ζόρικο και εμείς έχουμε το πιο ζόρικο κομμάτι του Αιγαίου, το Ικάριο πέλαγος.

Το δεύτερο ζητούμενο που έπρεπε να συζητάμε σήμερα είναι η επάρκεια με σύγχρονα πλοία διάφορων τύπων και με το μεγάλο ερώτημα αν εξασφαλίζεται αυτή η επάρκεια. Εγώ θα έλεγα ναι. Και θα σας μεταφέρω το παράδειγμα του δικού μου νομού, της δικιάς μας γραμμής, όταν δυο από τα τρία περσινά συμβατικά πλοία εξακολουθούν να εξυπηρετούν τη γραμμή –είναι τραγικό το γεγονός ότι δεν την εξυπηρετεί και το τρίτο γιατί ήταν το ΣΑΜΙΝΑ- και έχει προστεθεί ένα μεγάλο και πολυτελές πλοίο, που μέχρι τώρα μόνο στα σχετικά περιοδικά βλέπαμε και ένα ταχύπλοο που μια απόσταση που μέχρι τώρα κρατούσε από δώδεκα έως δεκατρία ώρες μέχρι δεκαοκτώ, την έχει περιορίσει φέτος στις έξι ώρες.

Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι όλα αυτά τα πλοία, δουλεύουν. Τα συμβατικά είναι στα μέτρα τα περσινά. Και η πτώση του αεροπλάνου που θα την περιμέναμε πολύ μεγαλύτερη περιορίζεται μόνο στο 6%, παρά την αύξηση της τιμής του εισιτηρίου. Αυτό δείχνει ότι όταν βελτιώνονται αυτές οι υπηρεσίες, τότε αυξάνεται και η κίνηση.

Το τρίτο ζητούμενο είναι οι μικροί περιορισμοί και κατά πόσον εξυπηρετούνται με το νομοσχέδιο. Σαφώς εξυπηρετούνται και με τις τακτικές δρομολογήσεις και με τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας τριών έως πέντε ετών και κυρίως με τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με μειοδοτικό διαγωνισμό ενός έτους, αλλά αυτό το θάψαμε και μένουμε μονάχα στο φοβερό 3%.

Εδώ, κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να σας πω, θεωρώ ότι περίσσεψε ο λαϊκισμός. Στις επτά χιλιάδες (7000) του εισιτηρίου της Γ' θέσης οι διακόσιες (200) στο πήγαινε και οι διακόσιες (200) στο έλα, σύνολο τετρακόσιες (400) ενοχλούν. Οι πέντε χιλιάδες (5000) στο πήγαινε και οι πέντε χιλιάδες (5000) στο έλα, δηλαδή δέκα χιλιάδες (10.000) με το Σπατόσημο δεν ενοχλούσαν.

Η αύξηση του αφορολόγητου είναι καλή αλλά θα έλεγα ότι οι νησιώτες και κυρίως των μικρών προορισμών δεν αρνούνται να πληρώσουν. Για διακόσιες (200) ή τριακόσιες (300) δραχμές οι Φουρνιώτες συμπατριώτες μου διότι αυτοί είναι κάτω των τρεις χιλιάδες (3100) κατοίκων πιστεύω ότι δεν θα είχαν καμία αντίρρηση να τις δώσουν. Ένα επιπλέον δρομολόγιο την εβδομάδα ζητάνε. Θα προτιμούσα, λοιπόν, να δούμε τη δυνατότητα να ενισχύσουμε με ένα δρομολόγιο ακόμα αυτές τις μικρές διαδρομές...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Σας περισσεύουν και τα μοιράζετε.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ : Αγαπητέ συνάδελφε, μίλησα προηγουμένως για λαϊκισμό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ : Αφήστε τώρα το λαϊκισμό.

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΒΑΡΔΙΚΟΣ : Εσείς να τον αφήσετε.

Επίσης θέλω να πω δύο πράγματα για ανησυχίες καλοπροαίρετων γιατί υπάρχουν και οι κακοπροαίρετοι. Μιλούν για αφελληνισμό του ελληνικού στόλου και για συρρίκνωση των πληρωμάτων. Πιστεύω πως ούτε το ένα θα συμβεί ούτε το άλλο. Το πιστοποιητικό ελληνομάθειας είναι εγγύηση για να μην αφελληνιστούν τα πληρώματα. Το παράδειγμα της γραμμής Πάτρας-Ιταλίας, όπου εκτοπίσαμε τους Ιταλούς και το παράδειγμα της γραμμής Δανίας-Σουηδίας όπου όλο και κερδίζει ο ελληνικός στόλος μεγαλύτερο κομμάτι δείχνουν ότι δεν έχουμε να ανησυχούμε για τίποτα.

Στον αγαπητό κ. Βαρίνο που αποδίδει στον Σουμάκη και στο ΠΑΣΟΚ το γεγονός ότι οι νέοι μας δεν στρέφονται πια προς το ναυτικό επάγγελμα θα έλεγα να περάσει από το μυαλό του και η περίπτωση να ζουν καλύτερα στη στεριά οι νέοι και γι' αυτό δεν στρέφονται προς το ναυτικό επάγγελμα που ακόμα και με τις σημερινές ανέσεις είναι σκληρό. Επειδή, λοιπόν, έτσι κι αλλιώς η θάλασσα είναι σκληρή γι' αυτό θα ψηφίσω το νομοσχέδιο που θεωρώ ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Σας καλώ όλους να το παραδεχθείτε αυτό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Δεν φοβάται το «πυρ γυνή και θάλασσα».

Η κα Τσουρή έχει το λόγο.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ : Δεν πιστεύω να αφορά αυτό εμένα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ποτέ.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ : Είναι απαραίτητη μια αρχική επισήμανση όσον αφορά το αντικείμενο του συζητουμένου σχεδίου νόμου. Είναι η ρύθμιση ενός σημαντικού πλέγματος ζητημάτων που συνδέονται με την ακτοπλοΐα και γενικότερα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Για το νησιωτικό χώρο της πατρίδας μας το σύνολο των ριζικών τομών και μεταρρυθμίσεων, που εισάγονται με το σχέδιο νόμου αποτελεί την αναγκαία συνθήκη για την τακτική και μόνιμη σύνδεση της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Δεν πρόκειται απλά για μια σειρά ρυθμίσεων κανονιστικού χαρακτήρα, αλλά για μια συνολική παρέμβαση στο χώρο της ακτοπλοΐας με στόχο τον καθορισμό του νέου πλαισίου για τις θαλάσσιες μεταφορές του 21ου αιώνα. Θεωρώ απαραίτητο να υπογραμμίσω ότι η αναβάθμιση των θαλασσίων συγκοινωνιών ανταποκρίνεται στην απαίτηση συνοχής του νησιωτικού χώρου, στο εύλογο αίτημα των πολιτών της νησιωτικής Ελλάδα για καλύτερη ποιότητα ζωής και στις προτεραιότητες της περιφερειακής ανάπτυξης.

Εδώ θέλω να κάνω μια παρατήρηση σχετικά με το θέμα της απελευθέρωσης, γιατί πολλές φορές στο όνομα της υπεράσπισης κάποιου καθεστώτος προστατευτισμού συγκαλύπτονται καταστάσεις, οι οποίες είναι γνωστές σε όλους αλλά πολύ περισσότερο σε μας τους νησιώτες. Το προηγούμενο καθεστώς εξέθρεψε καταστάσεις μονοπωλιακού ελέγχου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, καταστάσεις εξάρτησης των νησιωτικών κοινωνιών από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Δεν είναι δυνατόν να συνεχίσει να υπάρχει αυτό το καθεστώς, με κλειστά λιμάνια με κλειστές αγορές, με αποκλειστικές εκμεταλλεύσεις γραμμών. Πρόκειται για στρεβλώσεις που οι νησιωτικές κοινωνίες τις έχουν ζήσει όλα αυτά τα χρόνια. Δεν νομίζω ότι υπάρχει συνάδελφος Βουλευτής νησιωτικού νομού, που να μπορεί να ισχυριστεί το αντίθετο.

Τι χρειαζόμαστε, λοιπόν, στη νησιωτική Ελλάδα; Χρειαζόμαστε ένα ξεκάθαρο τοπίο με σαφείς κανόνες παιχνιδιού. Χρειαζόμαστε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού με παράλληλη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος. Χρειαζόμαστε τη δυνατότητα για την υλοποίηση των απαραίτητων έργων υποδομής και ειδικά όσων αφορούν στις λιμενικές υποδομές.

Χρειαζόμαστε άνοιγμα στο χώρο των θαλασσίων συγκοινωνιών, χρειαζόμαστε υπέρβαση των μονοπωλιακών καταστάσεων, χρειαζόμαστε εξάλειψη των εξαρτήσεων των υπαρκτών εξαρτήσεων της νησιωτικής περιφέρειας από τις καταστάσεις που περιέγραψα.

Και όλα αυτά, κύριοι συνάδελφοι, τα χρειαζόμαστε επειδή θέλουμε στα νησιά καλύτερες υπηρεσίες που θα αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής και θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη και τον τουρισμό. Τα χρειαζόμαστε γιατί στα νησιά θέλουμε καλύτερη ζωή και καλύτερη ζωή στα νησιά σημαίνει σύγχρονες και ασφαλείς συγκοινωνίες. Και αυτές τις σκοπιμότητες θεωρώ ότι τις καλύπτει στο σύνολό τους το συζητούμενο σχέδιο νόμου.

Η απελευθέρωση των συγκοινωνιών δεν αποτελεί απλά υποχρέωση της χώρας μας με βάση την εφαρμογή του σχετικού Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι αναγκαιότητα για καλύτερη ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών.

Πώς διασφαλίζεται η έννοια του δημοσίου συμφέροντος. Διασφαλίζεται με τη λειτουργία του λογαριασμού του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το οποίο με τρόπο συνολικό και ολοκληρωμένο καταγράφει τις συγκοινωνιακές ανάγκες της χώρας και μάλιστα υπάρχει εκ του νόμου υποχρέωση να καλύπτονται τα λιμάνια όλων ανεξαιρέτως των νησιών. Και αυτό το δίκτυο θεωρώ ότι είναι το κομβικό σημείο, η καρδιά του σχεδίου νόμου. Είναι η εγγύηση για την εξυπηρέτηση ολόκληρου του νησιωτικού χώρου της Ελλάδας. Την ίδια στιγμή με τη σύσταση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιακών και με τη σύνθεση που περιγράφεται στο σχέδιο νόμου δίνεται η δυνατότητα και εξασφαλίζεται η συμμετοχή των εκπροσώπων των νησιωτικών κοινωνιών στη χάραξη και στην εποπτεία εφαρμογής της πολιτικής για την ακτοπλοΐα. '

Στο σημείο αυτό θεωρώ αναγκαίο να υπογραμμίσω τη σημασία που εμπεριέχεται στην πρόβλεψη του σχεδίου νόμου, σχετικά με τη δυνατότητα σύμβασης, ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Για όσους είναι εξοικειωμένοι με το χώρο του Αιγαίου είναι γνωστό ότι υπάρχουν γραμμές, υπάρχουν προορισμοί, οι οποίοι δεν συγκεντρώνουν το οικονομικό ενδιαφέρον των πλοιοκτητών. Όμως η απαίτηση συνοχής του νησιωτικού χώρου επιβάλλει την ανάγκη εξυπηρέτησης αυτών των γραμμών και ακριβώς με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό είναι αν θέλετε, κάτι που προσιδιάζει στην ιδιαιτερότητα του νησιωτικού χώρου, όπως έχει αναγνωριστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ και όπως έχουμε αναγνωρίσει και εμείς πρόσφατα στο ελληνικό Κοινοβούλιο, μέσα από τη διαδικασία αναθεώρησης του Συντάγματος.

Θέλω να κάνω μία πολύ σύντομη παρατήρηση σχετικά με το θέμα του λογαριασμού ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και το ποσοστό 3% επί του καθαρού ναύλου, το οποίο μεταφέρεται στο λογαριασμό αυτό. Ας ξεκαθαρίσουμε ότι τα όσα λέγονται περί χαρατσιού ή περί φορολογίας, αποσκοπούν και μόνο στη δημιουργία εντυπώσεων. Το άρθρο 10 του σχεδίου νόμου είναι σαφές, μιλάει για ένα ποσοστό 3% επί του καθαρού ναύλου, του ναύλου δηλαδή που ούτως ή άλλως πληρώνει σήμερα ο χρήστης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Η κοινή λογική λέει ότι σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού και για λόγους προσέγγισης των πελατών θα έχουμε συνθήκες, θα έχουμε συμπίεση των τιμών των ναύλων.

Πρέπει να πω ότι η λειτουργία του λογαριασμού αφ' ενός δεν απεμπολεί την κρατική υποχρέωση για ενίσχυση των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, οι πόροι αυτοί συμπεριλαμβάνονται στο λογαριασμό και αφ' ετέρου συγκεντρώνει όλους αυτούς τους χώρους με τρόπο ορθολογικό, προκειμένου να εξυπηρετηθούν κατά κύριο λόγο οι γραμμές, που καλύπτονται από τις σχετικές συμβάσεις.

Τώρα όσον αφορά τη δεύτερη αναγκαία προϋπόθεση για την αναβάθμιση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, τη ριζική αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών, που προβλέπονται από το σχέδιο νόμου. Θέλω να σημειώσω ότι οι λιμενικές υποδομές στη χώρα μας χρησιμοποιούνται επί μία σειρά ετών σε μεγάλο βαθμό και μάλιστα πολλές απ' αυτές έχουν κατασκευαστεί για να καλύψουν τις ανάγκες κάποιας άλλης εποχής. Οι εξελίξεις όμως στην τεχνολογία και οι αυξημένες απαιτήσεις μας επιβάλλουν να τις εκσυγχρονίσουμε, πολύ περισσότερο μάλιστα, αφού και οι λιμενικές υποδομές θα λειτουργήσουν σε βάση ανταγωνιστικότητας με τις αντίστοιχες ολόκληρης της ανατολικής Μεσογείου.

Και επειδή πρόκειται για ένα θέμα, το οποίο απασχολεί όλους τους συναδέλφους του Αιγαίου, θα επικαλεσθώ και πάλι την εμπειρία σας.

Εδώ υπάρχει ένα πολύ σοβαρό πλέγμα γραφειοκρατίας, το οποίο δυσχεραίνει και το σχεδιασμό και την υλοποίηση των απαραίτητων έργων, ένα πλέγμα, το οποίο περιλαμβάνει πολλούς συναρμόδιους φορείς, με αποτέλεσμα πολλές φορές να υπάρχουν καθυστερήσεις καθοριστικής σημασίας. Και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο θεωρώ ότι είναι ένα πολύ σημαντικό βήμα η σύσταση γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής. Πρόκειται για τη δημιουργία του υπεύθυνου εκείνου φορέα, ο οποίος θα ελέγχει, θα σχεδιάζει, θα υλοποιεί και θα αποφασίζει, αλλά ταυτόχρονα θα είναι και υπόλογος για την εφαρμογή της λιμενικής πολιτικής της χώρας μας.

Αντίστοιχα σημαντική είναι και η πρωτοβουλία ίδρυσης ανωνύμων εταιρειών σε δέκα εθνικής σημασίας λιμάνια της χώρας μας.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι αυτή η πρωτοβουλία έρχεται μετά από τα αιτήματα φορέων, οι οποίοι εμπλέκονται με τη διαχείριση των λιμανιών και έχει σαν στόχο ακριβώς την απελευθέρωσή τους από τις γραφειοκρατικές δεσμεύσεις και την απα-

σχόλησή τους από τώρα και στο εξής όχι μόνο με τη διαχείριση, αλλά κυρίως με την ανάπτυξη των λιμανιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι το συζητούμενο σχέδιο νόμου σηματοδοτεί μια σημαντική τομή στην πραγματικότητα των θαλασσίων συγκοινωνιών της πατρίδας μας. Περιγράφει με σαφήνεια το νέο τοπίο στην εξυπηρέτηση της νησιωτικής Ελλάδας. Στη νησιωτική Ελλάδα είμαστε απέναντι στις προκλήσεις και τις απαιτήσεις της νέας εποχής. Αυτές τις απαιτήσεις πρέπει να είμαστε έτοιμοι να τις αντιμετωπίσουμε.

Κλείνω με μία τελευταία παρατήρηση. Καλύτερες συγκοινωνίες, υπηρεσίες ποιότητας, σύγχρονα έργα υποδομής, ξεκάθαροι όροι του παιχνιδιού, αυτά είναι όλα διαστάσεις του ίδιου ζητήματος, της βελτίωσης της ζωής στα νησιά μας και της διασφάλισης της συνοχής του νησιωτικού μας χώρου. Και παράλληλα η καλύτερη σύνδεση των νησιών μας, έτσι όπως διασφαλίζεται και προωθείται με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, διασφαλίζει ταυτόχρονα και την ενότητα του εθνικού μας χώρου και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία.

Ευχαριστώ.

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

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το συζητούμενο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τίθενται σε εφαρμογή οι διατάξεις του Κανονισμού 3577/7.12.1972 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που εφαρμόζει την ανεμπόδιστη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών καταργώντας όλους τους περιορισμούς.

Η άρση του προστατευτισμού καμποτάζ γίνεται για τη χώρα μας με καθυστέρηση δέκα ετών μετά από την περίοδο χάριτος που ζήτησε η Ελλάδα με καταληκτική ημερομηνία την 1.1.2004 και μάλιστα κατά δεκατέσσερις μήνες νωρίτερα με πολιτικά κριτήρια και βλέποντας στον ορίζοντα τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προέβλεψε την εξασφάλιση της απελευθέρωσης των μεταφορών με εκείνη κοινή της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην εξυπηρέτηση και την οικονομική και κοινωνική συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας. Γι' αυτό και με το άρθρο 8 του νομοσχεδίου ρυθμίζεται η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Η άρση του καμποτάζ εμφανίζεται στη συζήτηση μας απόψε ως μια επιτυχία ή κατόρθωμα της ίδιας της Κυβέρνησης. Εμφανίζεται ότι διαφωνούμε ενώ εμείς πιστεύουμε ότι δημιουργείται μία σκόπιμη σύγχυση και είναι ένα λάθος.

'Αλλοι ρώτησαν, πότε είχαμε δίκιο, τότε ή σήμερα. Εμείς πιστεύουμε ότι και τότε είχαμε δίκιο και σήμερα, λέγοντας ότι τότε εκτιμήσαμε ότι έπρεπε να δοθεί αυτή η παράταση για να προσαρμοστεί η εμπορική μας ναυτιλία και η ακτοπλοΐα στα σύγχρονα δεδομένα για να υπάρχει συνοχή. Και σήμερα εκτιμούμε μέσα από την ανάπτυξη του ελεύθερού ανταγωνισμού ότι είναι ώρα και εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων να απελευρωθεί η ναυσιπλοΐα. Και όταν λέμε απελευθέρωση, δεν εννοούμε καθόλου ασυδοσία, αλλά δημιουργούνται οι συνθήκες εκείνες του ελεύθερου ανταγωνισμού, που έχουν τη δυνατότητα εταίροι από άλλες χώρες να έλθουν στη χώρα μας και να αναπτύξουν δραστηριότητες ακτοπλοΐας, όπου είναι γνωστό ότι το 40% της ακτοπλοΐας το καλύπτει η ελληνική ναυτιλία και είναι αδύνατον μέχρι πολύ δύσκολο να έλθουν ξένοι στις ακτοπλοϊκές γραμμές.

Αλλά ούτως ή άλλως απελευθερώνεται η ακτοπλοΐα και έτσι δίνεται η δυνατότητα να λειτουργήσει καλύτερα.

Διαφωνούμε όταν δίνεται σήμερα η εντύπωση ότι η Κυβέρνηση αναλαμβάνει τον τόπο, ιδιαίτερα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για πρώτη φορά, όταν κυβερνάτε είκοσι χρόνια. Και ιδιαίτερα μετά το 1993, όταν η απόφαση ήταν το 1992, αυτό το χρονικό διάστημα μπαίνει σαν ερώτημα τι έγινε από πλευράς Ελλάδος, ώστε να μπορούμε σήμερα με την απελευθέρωση να είμαστε έτοιμοι, ώστε να μην ανησυχούν οι νησιώτες μας, να μην ανησυχούν οι εφοπλιστές, να μην ανησυχούν οι ναυτικοί μας. Γιατί είναι γνωστό ότι μέσα στη Διαρκή Επιτροπή και διαβάζοντας τα Πρακτικά της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου διαπιστώνουμε ότι όλοι εκφράζουν ανησυχία, όλοι δεν είναι σύμφωνοι με το νομοσχέδιο. Δημιουργείται ένας έντονος προβληματισμός. Γιατί όταν η εμπορική μας ναυτιλία θα χρειαστεί με τους όρους που βάζετε και τις παρεμβάσεις ότι τα τριάντα πέντε (35) χρόνια πρέπει να γίνουν τριάντα (30) το 2006 ή το 2008, ένας αριθμός πλοίων τα οποία τελευταία μάλιστα με την απόφαση 98/18 έκαναν παρεμβάσεις με δαπάνες άνω των πεντακοσίων εκατομμυρίων και βρισκόμαστε σε μια ηλικία είκοσι επτά έως τριάντα ετών, πρέπει να αποσυρθούν. Ένα πλοίο στοιχίζει εκατό δέκα εκατομμύρια δολάρια περίπου είκοσι με τριάντα δισεκατομμύρια δραχμές. Δεν είναι εύκολο, λοιπόν, να αιφνιδιάζεις με αυτόν τον τρόπο βάζοντας ένα όριο είκοσι επτά ή τριάντα έτη, το οποίο, κατά τη γνώμη μας, είναι αυθαίρετο. Τα πλοία κατασκευάστηκαν για να πλέουν στις θάλασσες για να ταξιδεύουν. Δεν φτιάχτηκαν για να αποσύρονται. Επιτροπές βέβαια ανάλογες θα πρέπει να ελέγχουν το αξιόπλοο των σκαφών, τη δυνατότητά τους. Και βέβαια δεν παίρνω τη θέση των εφοπλιστών, αλλά θεωρώ ότι η ακτοπλοΐα είναι ό,τι είναι για την Αγγλία οι σιδηρόδρομοι. Επομένως ο συνδυασμός, η συνεργασία και η αγαθή σχέση μεταξύ Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εφοπλιστών και των ναυτικών μας εξασφαλίζουν καλές υπηρεσίες κάνοντας χρήση της ακτοπλοΐας είτε είναι τουρίστες είτε είναι νησιώτες.

Η χώρα μας έχει πάνω από τρεις χιλιάδες νησιά έχει δεκαέξι χιλιάδες πολυδαίδαλες ακτές και διασχίζονται περίπου τετρακόσιες χιλιάδες τετραγωνικά χιλιόμετρα θάλασσας. Επομένως δεν μπορούμε να αγνοούμε και να κάνουμε μικροπολιτική και πολλές φορές να υπάρχει μια προκατάληψη στα πλοία αυτά των γραμμών ιδιαίτερα της ακτοπλοΐας γιατί γνωρίζουμε ότι αυτά τα χρόνια με την πολιτική σας και τις παρεμβάσεις σας δημιουργήσατε μια μονοπωλιακή κατάσταση ιδιαίτερα στο Αιγαίο όταν συγκέντρωσε μια εταιρεία τα _ της ακτοπλοΐας και οδήγησε σε εξαφάνιση τρανταχτά ονόματα του εφοπλιστικού κόσμου των τελευταίων ετών. Είχαμε βέβαια και τις τραγικές εξελίξεις και αυτή είναι η ανησυχία μας.

Και για το ότι παρεμβαίνετε ακόμη και σήμερα, θα αναφέρω το παράδειγμα της Κέρκυρας, που με απασχολεί και έχω εδώ ένα φαξ των κερκυραϊκών γραμμών. Όταν αυτές οι γραμμές εξυπηρετούν τη γραμμή Κέρκυρας-Ηγουμενίτσας,. σήμερα δίνετε δύο άδειες σκοπιμότητος στη γραμμή Κέρκυρας-Ηγουμενίτσας, γεγονός το οποίο αιφνιδιάζει τους επαγγελματίες και τα δύο πλοία, τα οποία είναι και λαϊκής βάσης μάλιστα κινδυνεύουν με οικονομική καταστροφή και είναι αναιτιολόγητος ο λόγος για τον οποίο δώσατε τα πλοία. Ενώ παράλληλα, μολονότι είναι εξωτερικές γραμμές και λέτε ότι δεν τις ελέγχετε, η Κέρκυρα σήμερα παρακάμπτεται από τη Βενετία από την Αγκόνα, το Πρίντεζι και έτσι η Κέρκυρα με εκατόν είκοσι χιλιάδες κατοίκους, διακόσιες χιλιάδες τουρίστες παρακάμπτεται από τις γραμμές εξωτερικού με επιπτώσεις σοβαρές στον τουρισμό. Επομένως η απελευθέρωση έχει την έννοια ότι το Υπουργείο σας είναι υποχρεωμένο να φτιάξει το δίκτυο αυτό των ακτοπλοϊκών γραμμών για να μπορέσουμε πραγματικά επ'αυτού να συζητήσουμε. Γιατί είναι γνωστό ότι από όλες τις γραμμές ιδιαίτερα στο Αιγαίο επτά με οκτώ είναι το φιλέτο, στο οποίο θα φανεί το ενδιαφέρον. Οι υπόλοιπες ενδεχομένως θα φανούν κρατικού ενδιαφέροντος ή επιδοτούμενες και αυτό δημιουργεί προβλήματα στο τρόπο, που θα λειτουργήσουν και εκεί είναι και η ανησυχία μας.

Επίσης το νομοσχέδιο κάνει λόγο για τη δημιουργία του συμβουλίου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, για ταμείο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για τη ρυθμιστική αρχή κυκλοφορίας στη θάλασσα και για γραμματεία λιμενικών και λιμενικής πολιτικής και τέλος μια μετατροπή των λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες ή διάσπαση των λιμενικών ταμείων σε μικρότερα. Και ακόμη, με την τροπολογία που θα γίνει άρθρο δημιουργείται μια αύξηση των οργανικών θέσεων των λιμενικών σταδιακά μέχρι το 2006 από έξι χιλιάδες εννέα από τις οποίες έχουν καλυφθεί οι πέντε χιλιάδες διακόσιες εξήντα έξι σε δέκα χιλιάδες εκατόν πενήντα έξι.

Υπ' αυτήν την έννοια το νομοσχέδιο είναι πολύ σημαντικό στα

σημεία που θα μπορέσει να δώσει λύσεις στα προβλήματα, τα οποία έχουν σχέση με την εξυπηρέτηση των πολιτών, τη σύνδεση των κατοίκων της νησιωτικής Ελλάδας με τη Στερεά Ελλάδα, τη σύνδεση των νησιών μεταξύ τους, αλλά και το ρόλο που παίζουν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και τα λιμάνια σήμερα και στο μέλλον για την εθνική οικονομία, τον τουρισμό, τις μεταφορές, υλικών και αγαθών το εμπόριο, αλλά και ό,τι έχει σχέση με την ασφάλεια της ζωής των πολιτών και την ασφάλεια της χώρας σ' ένα ελεύθερο καθεστώς υγιούς ανταγωνισμού. Παράλληλα η διασφάλιση μέσα από το νέο νομικό πλαίσιο που διαμορφώνεται των εργασιακών και ασφαλιστικών θεμάτων των εργαζομένων οφείλει ιδιαίτερης προσοχής της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου σας, αλλά και όλων ημών.

Ο προστατευτισμός, καμποτάζ ωφέλησε πιστεύω τη χώρα μας όχι γιατί αναβάλαμε τον ανταγωνισμό -γιατί πιστεύω ότι με την ιστορία που έχει η χώρα μας στην ακτοπλοΐα και γενικότερα στη ναυτοσύνη δεν είχαμε κανένα πρόβλημα από τον ανταγωνισμό- αλλά για να διατηρήσουμε ένα πλεονέκτημα και να κερδίσουμε χρόνο, ώστε η συνοχή και η εξυπηρέτηση της νησιωτικής Ελλάδος να οργανωθεί στο ενδιάμεσο διάστημα πριν την απελευθέρωση των αγορών. Δυστυχώς όμως ο χρόνος που πέρασε δεν χρησιμοποιήθηκε, δεν εκμεταλλεύτηκε από το Υπουργείο σας για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα.

Επειδή ο χρόνος είναι πολύ περιορισμένος, θα ήθελα να τονίσω σχετικά με τον επίναυλο ότι είναι πραγματικά ένα χαράτσι. Το ποσό το οποίο εισπράττεται δεν ξεπερνάει τα τριάμισι με πέντε δισεκατομμύρια δραχμές, όταν γνωρίζετε πόσο στοίχισαν οι αστικές συγκοινωνίες στο ελληνικό δημόσιο που ξεπερνάνε το ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000) η Ολυμπιακή με οκτακόσιες δισεκατομμύρια, (800.000.000) ο ΟΣΕ με πεντακόσια δισεκατομμύρια (500.000.000.000). Επομένως με το να επιβαρύνονται με αυτόν τον επίναυλο οι ταξιδιώτες είτε τουρίστες είναι είτε οι ίδιοι οι κάτοικοι των νησιωτικών περιοχών, που επιβαρύνονται και τα προϊόντα τους χωρίς να έχετε ιδιαίτερα οφέλη, είναι λάθος. Γιατί μη μου πείτε ότι με έξι δισεκατομμύρια (6.000.000.000) θα λύσετε το πρόβλημα των άγονων γραμμών ή των λιμένων όταν 170 δισεκατομμύρια από τα λιμενικά ταμεία δεν έχουν χρησιμοποιηθεί και δεν υπήρξε μια λιμενική πολιτική παρ' ότι είχατε όργανα, τα οποία μπορούσαν να προχωρήσουν όλο αυτό το διάστημα και τα λιμάνια να ολοκληρωθούν.

Και τελειώνοντας θα ήθελα να επαναλάβω πού είναι οι αντιρρήσεις μας. Όλοι οι εκπρόσωποι των φορέων στη Διαρκή Επιτροπή εξέφρασαν την ανησυχία τους και τον προβληματισμό τους. Δεν έχει αντίρρηση η Νέα Δημοκρατία για την άρση του καμποτάζ, δηλαδή την απελευθέρωση και τη δυνατότητα εμφάνισης από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και άλλων παραγόντων θεωρούμε όμως ότι το πώς θα δημιουργηθεί το δίκτυο είναι σημαντικό, ώστε να μπορέσουμε πραγματικά να εξασφαλίσουμε τις καλές συγκοινωνίες. Και παράλληλα στις διάφορες επιτροπές που δημιουργείτε, στη ΣΑΣΕ και στη ΡΑΘΕ, που είναι νέα όργανα κρατικά πολυδάπανα, υποβόσκει η παρέμβασή σας και η κομματική τακτοποίηση άλλων υποχρεώσεων, που δημιουργούν ένα τεράστιο κόστος, που επιβαρύνει το ταμείο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που έχει σκοπό να εξυπηρετήσει άλλες σκοπιμότητες.

Εκεί είναι οι αντιρρήσεις μας και στα άρθρα θα μας δοθεί η δυνατότητα καλύτερα να συζητήσουμε και να συμβάλουμε στη διαμόρφωση του νομοσχεδίου. Βασικώς όμως έχουμε αντιρρήσεις στη νοοτροπία την οποία επιχειρείτε με το νομοσχέδιο αυτό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι ο βασικότερος πυλώνας ανάπτυξης της νησιωτικής Ελλάδας. Είναι ο εθνικός δρόμος των νησιών, δρόμος πάνω στον οποίο οικοδομείται όχι μόνο η ανάπτυξή τους, αλλά και κάθε πολιτική, κάθε θεσμός, που υπηρετούν τη συνταγματικά κατοχυρωμένη ισότητα των πολιτών. Ο νησιώτης είναι και αυτός πολίτης πρώτης κατηγορίας. Πρέπει να απολαμβάνει τα δικαιώματά του εκεί που ζει, όπως και οι άλλοι Έλληνες πολίτες. Η απομόνωση, ο αποκλεισμός και ό,τι αυτά συνεπάγονται, πρέπει να σπάσουν και να εξαλειφθούν.

Είναι εύκολο αυτό; Ασφαλώς όχι. Η θάλασσα είναι ένα άγριο στοιχείο της φύσης, απρόβλεπτο και σκληρό. Ο νησιώτης, όμως, είναι δεμένος μαζί της, αυτή είναι στοιχείο της ζωής του, της καθημερινότητάς του, των ονείρων του. Έτσι και αλλιώς, λοιπόν, η ζωή και το μέλλον του νησιώτη περνά και θα περνά πάνω από τη θάλασσα, όσο και αν αναπτυχθούν όλα τα άλλα μέσα συγκοινωνιών. Το καΐκι, το βαπόρι, το ποστάλι, το οχηματαγωγό πλοίο, το ταχύπλοο θα είναι και αύριο τα βασικά μέσα συγκοινωνίας.

Γι' αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι δημόσια υπηρεσία, κοινής ωφέλειας υπηρεσία. Και ως τέτοια πρέπει να την αντιμετωπίζουμε. Μπορεί να μην έχει το κράτος δικά του πλοία. Δεν είχε ποτέ και δεν μπορεί να αποκτήσει και στο μέλλον. Απαιτείται, όμως, ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο που θα διέπει το πολύπλοκο σύστημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που θα το προσαρμόζει στις σύγχρονες συνθήκες και απαιτήσεις, που θα λειτουργεί με άξονα το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου, την ανάπτυξη των νησιών, την καθημερινή βελτίωση της ποιότητας της ζωής στα νησιά.

Πιστεύω, κύριοι συνάδελφοι, ότι ο εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας που διέπει τον τομέα της ακτοπλοΐας έπρεπε να έχει συντελεσθεί προ πολλού. Είναι αλήθεια ότι έως σήμερα έχουμε ένα αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο με πολλές αγκυλώσεις, χωρίς τη ζωογόνο συμμετοχή των εκπροσώπων των νησιών στα κέντρα λήψης αποφάσεων, με υπηρεσίες σχεδιασμού έξω και πέρα από τις πραγματικές ανάγκες και καταστάσεις των νησιών.

Την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δεν πρέπει να τη φοβόμαστε. Και εμείς στα νησιά δεν τη φοβόμαστε. Αντίθετα, έτσι όπως οργανωμένα και σταδιακά γίνεται, θα δημιουργήσει προϋποθέσεις υγιούς ανταγωνισμού και θα συμβάλει συνολικά στη βελτίωση του δικτύου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Τα αποτελέσματα εκτιμούμε ότι θα είναι ζωογόνα, θα βελτιωθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες σε όλα τα επίπεδα και μέσα στο πλοίο και στα λιμάνια και στα δρομολόγια και στον τομέα του κόστους των υπηρεσιών, που πιστεύουμε ότι θα έχει πτωτική τάση.

Το νέο καθεστώς θα δώσει τη δυνατότητα στην ελληνική ναυτοσύνη να ξεδιπλώσει τις απεριόριστες δυνατότητές της και να κυριαρχήσει, όπως έχει γίνει και στις γραμμές της Αδριατικής και αλλού. Εκτιμώ ότι ο υγιής ανταγωνισμός θα οδηγήσει στην ανάπτυξη των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, στον αποκλεισμό δημιουργίας μονοπωλιακών καταστάσεων, στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, στην ανάπτυξη των εσόδων όλων των σχετικών φορέων και οργανισμών, που υπάρχουν, για τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, ιδιαίτερα στα λιμάνια.

Με το νομοσχέδιο τονίζεται ιδιαίτερα ο δημοσίου συμφέροντος χαρακτήρας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Το κράτος μπορεί να παρεμβαίνει και να επιβάλλει υποχρεώσεις τακτικής εξυπηρέτησης των νησιών. Βέβαια παρεμβαίνει και όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

Τα θέματα επίσης που αφορούν το προσωπικό, τους εργαζόμενους στα πλοία, συνεχίζουν να διέπονται, όπως προβλέπει το νομοσχέδιο, από την ελληνική νομοθεσία.

Σημαντικό επίσης είναι το γεγονός ότι λαμβάνονται σοβαρά μέτρα για τις προϋποθέσεις που πρέπει να έχει ένα πλοίο για να δρομολογηθεί, προϋποθέσεις αυστηρές και άμεσα συναρτημένες με την ασφάλεια των επιβατών, με την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Η μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων από τα τριάντα πέντε στα τριάντα χρόνια σταδιακά επιβεβαιώνει αυτήν την επιδίωξη.

Το νομοσχέδιο θέτει αυστηρές προϋποθέσεις για την άσκηση ναυτιλιακής δραστηριότητας από οποιονδήποτε πλοιοκτήτη, προϋποθέσεις που αφορούν την ασφάλεια των πλόων, την αστική ευθύνη σε δυσάρεστες περιπτώσεις ατυχημάτων, την υπο-

χρέωση ανέλκυσης σε περίπτωση ναυαγίου. Προβλέπει ευθύνες για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και άλλες αυστηρές διατάξεις.

Λύνεται ριζικά το πρόβλημα της διάρκειας των δρομολογίων σε ετήσια βάση και η διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων δεν ξεπερνά σε καμία περίπτωση τους δύο μήνες το χρόνο. Για τις γραμμές της πρώτης κατηγορίας, τις ελεύθερες, θα ήταν καλύτερο εάν η σύμβαση είχε διάρκεια τουλάχιστον δύο ετών. Είναι ένα ζήτημα που έχει σχέση με τον έγκαιρο προγραμματισμό των δρομολογίων, σοβαρό και υπαρκτό πρόβλημα, που έχει επιπτώσεις στον οργανωμένο τουρισμό και που οι φορείς το έθεσαν και στην επιτροπή.

Ελπίζουμε ότι η πολιτεία θα έχει την απαραίτητη ετοιμότητα, όταν θα αρχίσει να εφαρμόζεται αυτό το νέο καθεστώς, για να καλύψει ενδεχόμενες αδυναμίες του νέου συστήματος στις γραμμές εκείνες που δεν θα είναι μέσα στα ενδιαφέροντα των πλοιοκτητών. Και βέβαια γι' αυτό το σκοπό δημιουργείται αυτός ο νέος πόρος –δεν είναι χαράτσι κατά την άποψή μου- με τον ειδικό λογαριασμό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Δεν ξέρω αν θα επαρκέσει αυτός ο πόρος. Ενδεχομένως να χρειαστεί να δοθούν κίνητρα για την ανάπτυξη σε τοπικό επίπεδο επιχειρήσεων, από τους ΟΤΑ κυρίως, για απόκτηση πλοίων που θα καλύψουν τοπικές ανάγκες. Υπάρχει πάντα πρόβλημα στη σύνδεση των νησιών μεταξύ τους, ιδιαίτερα στους πολυνησιακούς νομούς.

Σχετικά με το τέλος του 3% επί του καθαρού ναύλου για επιβάτες και πλοία και την καταβολή του και από τους μονίμους κατοίκους, νομίζω ότι πρέπει να εξαιρεθούν όλοι οι μόνιμοι κάτοικοι όλων των νησιών. Είναι σε θετική κατεύθυνση βέβαια η τροπολογία που έχει κατατεθεί, που αφορά τα μικρά νησιά και την αύξηση του αφορολογήτου.

Εμείς πιστεύουμε ότι –δεν είναι της αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας- αυτή η ρύθμιση πρέπει να επεκταθεί και στους οικισμούς κάτω των δύο χιλιάδες κατοίκων όλων των νησιών, αλλά σε κάθε περίπτωση κύριε Υπουργέ, θα μπορούσε το ποσό των διακόσιων χιλιάδων φοροαπαλλαγής να περιλάβει και τους κατοίκους των νησιωτικών οικισμών κάτω των δύο χιλιάδων (2.000) κατοίκων.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εισόδημα είναι αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Όπως το περιγράφει η τροπολογία.

Με το νομοσχέδιο αναβαθμίζεται το συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και θεσμοθετείται για πρώτη φορά η συμμετοχή εκπροσώπων των νησιών της Τοπικής και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και άλλων φορέων, γιατί είναι λογικό ότι όλοι οι φορείς που αναφέρονται θα στέλνουν εκπροσώπους τους που θα έχουν σχέση με τα νησιά. Δεν αντιλαμβάνομαι γιατί υπάρχει η αντίρρηση από το Κ.Κ.Ε.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Να μην αφήσουμε και άλλες προβληματικές περιοχές χωρίς τέτοιες ρυθμίσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ασφαλώς όχι.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Υπάρχουν και ορεινές περιοχές.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Είναι ένα άλλο ζήτημα. Σε κάθε περίπτωση, όμως, κύριε Σκυλλάκο, ένα ορεινό νησιωτικό χωριό βρίσκεται σε δυσμενέστερες συνθήκες απ' ό,τι τα ορεινά χωριά της Ηπειρωτικής Ελλάδας. Βέβαια πολλές φορές στη Δημόσια Διοίκηση συναντά κανείς φαινόμενα που έχουν τη λογική «νησί ίσον χρυσωρυχείο», αλλά δεν είναι έτσι. Είμαι από τέτοιο ορεινό χωριό και γι' αυτό το λέω. Εξασφαλίζονται έτσι οι προϋποθέσεις σύνδεσης των νησιών με τα κέντρα σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων. Είναι αναγκαία η δημιουργία του ειδικού λογαριασμού ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών. Ο λογαριασμός αυτός θα βοηθήσει να σχεδιαστούν και νέες γραμμές σύνδεσης των νησιών μεταξύ τους, που θα συμβάλουν στην παραπέρα ανάπτυξη. Μέχρι τώρα οι εφοπλιστές μετράνε την αποδοτικότητα των γραμμών με βάση το τι αριθμό επιβατών είχαν τα προηγούμενα χρόνια. Ποτέ δεν προϋπολόγισαν, δεν προγραμμάτισαν και δεν σκέφθηκαν ότι αν αυξηθούν οι γραμμές, θα έχουμε παραπέρα ανάπτυξη.

Η δημιουργία της ρυθμιστικής αρχής επίσης θαλάσσιων αερομεταφορών και η σύνθεσή της καλύπτει ένα κενό που θα συμβάλει στη σωστή ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού. Θεωρώ ότι η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής καλύπτει επίσης ένα κενό. Τα λιμάνια μας σήμερα δεν έχουν τις υποδομές για να ανταποκριθούν στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις. Είναι αλήθεια ότι η ανάπτυξη τρέχει πολύ πιο γρήγορα από το κράτος.

Τα λιμενικά ταμεία, έτσι όπως είναι μέχρι σήμερα οργανωμένα, σε πρωτόγονη βάση, δεν μπόρεσαν και δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις μεγάλες ανάγκες και απαιτήσεις των λιμανιών, παρά τα σημαντικότατα έσοδα που έχουν και θα μπορούσαν να έχουν περισσότερα. Προσωπικά δεν είμαι αισιόδοξος ότι με τη νέα δομή που αποκτούν, όπως γνωρίζουμε, ως δημοτικά νομικά πρόσωπα, θα ανταποκριθούν στις απαιτήσεις.

Αντίθετα πιστεύω ότι η ρύθμιση που εισάγει αυτό το νομοσχέδιο για ένα μικρό αριθμό μεγάλων λιμανιών της χώρας, είναι η λύση που θα έπρεπε να εφαρμοστεί και σε άλλες περιοχές. Θα μπορούσε π.χ. σε πολυνησιακούς νομούς να δημιουργηθούν ένα ή δύο το πολύ λιμενικά ταμεία-ανώνυμες εταιρείες. Πιστεύω ότι έτσι θα είχαμε καλύτερα αποτελέσματα. Το λέω αυτό για την ιστορία, γιατί τώρα έχει δρομολογηθεί η λύση των δημοτικών λιμενικών ταμείων, που επαναλαμβάνω ότι εκτιμώ πως δεν θα αποδώσει.

Αγαπητοί συνάδελφοι, στο χρονικό διάστημα από τις τελευταίες εκλογές μέχρι σήμερα έγιναν πολλά και σημαντικά βήματα στο θέμα των ακτοπλοϊκών γραμμών. Ήλθαν στη Βουλή δύο νομοσχέδια, ανέδειξε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το νησιωτικό του ρόλο για πρώτη φορά, έκανε παρεμβάσεις που βελτίωσαν τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε πάρα πολλούς τομείς. Και όλα αυτά κάτω από συνθήκες αντίξοες, σε μία περίοδο που κυριαρχούσε το γνωστό μονοπώλιο, με συμπεριφορές και πρακτικές αποικιακού, οφείλω να τονίσω, χαρακτήρα. Ήταν μία περίοδος έντασης και συγκρούσεων των φορέων και των κατοίκων των νησιών με τη μονοπωλιακή κατάσταση. Ο χειμώνας του 1999 ήταν πολύ δύσκολος για τα νησιά μας. Ήλθε και το τραγικό ναυάγιο του ΣΑΜΙΝΑ το Σεπτέμβριο του 2000, ναυάγιο πρωτοφανές και απόλυτα αδικαιολόγητο, καθότι προέκυψε από τη μετωπική, την τυφλή πρόσκρουση του ΣΑΜΙΝΑ κυριολεκτικά πάνω σε ένα βουνό, γιατί δεν πρόκειται για ένα βράχο συνηθισμένο, οι πόρτες της Πάρου είναι ένας ολόκληρος λόφος.

Κακώς κάποιοι συνδέουν τις αλλαγές που γίνονται στην ακτοπλοΐα με το τραγικό ναυάγιο. Είχαν ξεκινήσει αυτές οι προσπάθειες από την επόμενη των εκλογών του Απριλίου του 2000, από το Πάσχα του 2000. Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας το σπουδαίο έργο που έχει κάνει στο χρόνο που πέρασε. Και οφείλω να σημειώσω ότι οι νησιώτες το αναγνωρίζουν, ανεξάρτητα κομματικών απόψεων. Είναι ίσως η πρώτη φορά που του Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι τόσο πολύ κοντά στα νησιά.

Κύριε Πρόεδρε, το νομοσχέδιο αυτό κάνει μια αρχή σημαντική και ουσιαστική. Οικοδομείται ένα νέο σύστημα ανάπτυξης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, οργανώνεται η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με πλαίσιο, με βάσεις, με αρχές και όχι άναρχα. Πάνω σ' αυτές τις αρχές εκτιμούμε ότι μπορεί να ξεκινήσει το μετρό του Αιγαίου, όπως ονόμασε αυτήν την προσπάθεια ο Σταύρος ο Μπένος, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Εκτιμούμε ότι τα νησιά θα αποκτήσουν έτσι τον εθνικό τους δρόμο. Και γι' αυτό στηρίζουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ,

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μέχρι ποια ώρα θα πάμε, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μέχρι τελικής πτώσεως. Ο Πρόεδρος δεν έχει ανάγκη. Είναι μαθημένα τα βουνά από τα χιόνια.

Ορίστε, κύριε Χωματά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να μου

επιτρέψετε να ευχαριστήσω το Προεδρείο που έδειξε κάποια ανοχή και με ενέταξε στους αποψινούς ομιλητές, διότι δεν είχα προφθάσει να εγγραφώ κανονικά. Ελπίζω ότι θα δείξει και κάποια ανοχή στη συνέχεια, αν χρειαστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Το πρώτο πράγμα που σκέφθηκα για τα καλά σας λόγια ήταν ότι θα ζητήσετε παραπάνω χρόνο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι σύντομος. Και να σας πω γιατί θα είμαι σύντομος; Διότι δεν θα κάνω κανένα σχόλιο για όσα άκουσα εδώ όχι μόνο από παλιούς συναδέλφους, αλλά και από χρηματίσαντες Υπουργούς, οι οποίοι από το 1989 που είμαι στη Βουλή ακριβώς τα ίδια επαναλαμβάνουν και τα προβλήματα παραμένουν άλυτα. Δεν θα υπεισέλθω, λοιπόν, στον πειρασμό να κάνω σχόλια για όσα άκουσα ή να συζητήσω τα όσα είπαν και να τα σχολιάσω, αλλά θα ασχοληθώ μόνο με όσα υπέθεσα ότι θα πρέπει ως Βουλευτής νησιωτικού συμπλέγματος να πω απόψε για να τ' ακούσει ο κύριος Υπουργός.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που αφορά την απελευθέρωση των εσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών και αποβλέπει στην εναρμόνιση του εθνικού μας δικαίου με τον κανονισμό 3577/92, ο οποίος αφορά την απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών, καμποτάζ, των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης.

Θα μου επιτρέψετε να υπογραμμίσω εδώ τη μεγάλη σημασία που είχε η επιτυχής διαπραγμάτευση του κανονισμού στις αρχές της δεκαετίας του 1990 από την τότε πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και από τα έμπειρα και επιστημονικώς κατηρτισμένα στελέχη του ΥΕΝ, δηλαδή τους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος με τους αρμοδίους της Ευρωπαϊκής' Ενωσης.

Το αποτέλεσμα της επιτυχούς αυτής διαπραγμάτευσης υπήρξε η εξασφάλιση μακράς χρονικής περιόδου για την οργανωτική προετοιμασία των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών και ταυτόχρονα η εξασφάλιση της δυνατότητας δρομολόγησης πλοίων ελληνικών εταιρειών στις θάλασσες της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης, πολύ πριν οι Ευρωπαίοι εταίροι μας εξασφαλίσουν το αντίστοιχο προνόμιο για τους δικούς τους πλοιοκτήτες, δηλαδή δρομολόγηση πλοίων των εταιρειών των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης στις δικές μας θάλασσες.

Το προνόμιο αυτό βάσει του κανονισμού 3577/92 θα έπαυε να ισχύει μετά την 1η Ιανουαρίου 2004. Θα ετίθετο δε σε ισχύ και χωρίς διακρίσεις μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών, βάσει της οποίας θα ίσχυε και για τη χώρα μας το καθεστώς της ελεύθερης κυκλοφορίας και εξυπηρέτησης των στόχων της ακτοπλοΐας τόσο των εσωτερικών γραμμών, όσο και των γραμμών του εξωτερικού και από πλοία ξένων εταιρειών των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Και ενώ όλοι παραδεχόμαστε ότι η ειδική διάκριση και εξαίρεση που επετεύχθη για τη χώρα μας και το ειδικό προνόμιο της μη απελευθέρωσης των συγκοινωνιών μέχρι το 2004 ήταν μεγάλη επιτυχία και ιδιαίτερης σημασίας, τόσο για τους Έλληνες πλοιοκτήτες, όσο και για τα πληρώματα των ελληνικών πλοίων της ακτοπλοΐας, δια του παρόντος νομοσχεδίου επιδεικνύομε μία ανεξήγητη βιασύνη απώλειας αυτού του πλεονεκτήματος που μέχρι σήμερα θεωρούσαμε ειδικό, ευεργετικό προνόμιο.

Εύλογα, λοιπόν, διερωτώμεθα ποιος ή ποιοι είναι οι λόγοι που μας επιβάλλουν αυτήν την πρόωρη απώλεια ενός ευεργετήματος που είχαμε. Είναι η προσπάθεια επίδειξης καλής πρόθεσης και κίνηση τακτικής στην πολιτική αρένα των Βρυξελλών ή μήπως με τις νωπές ακόμη μνήμες από την τραγωδία της βύθισης του «ΣΑΜΙΝΑ» γίνεται κάποια προσπάθεια διεκδίκησης εντυπώσεων από τη σοκαρισμένη ελληνική κοινωνία;

Πολύ λογικοφανές βεβαίως θα ήταν να θεωρούμε ότι με την πρόωρη αυτή απελευθέρωση των θαλασσίων συγκοινωνιών και την παρουσία των Ευρωπαίων εταίρων μας -και όχι μόνο- η εξυπηρέτηση των κατοίκων των νησιών μας και των εκατομμυρίων επισκεπτών τους, ντόπιων και ξένων, θα είναι καλύτερη ποιοτικά, συχνότερη, τακτικότερη και ασφαλέστερη, αλλά και πλέον συμφέρουσα οικονομικά απ' ό,τι μέχρι σήμερα. Αν ισχύει αυτό, το τελευταίο, πράγμα που μένει να αποδειχθεί, είναι γιατί ο αγώνας τότε, για το καμποτάζ και τώρα η βιασύνη για την άρση του καμποτάζ. Και ακόμη, αν υπερισχύει η άποψη της καλύτερης εξυπηρέτησης του γενικού συμφέροντος με την άρση του καμποτάζ, πότε έγινε αυτή η διαπίστωση και ποιοι παράγοντες ή λόγοι συνέτειναν στη βραδύτητα αυτής της διαπίστωσης που μας επιβάλλει την εσπευσμένη αλλαγή πλεύσης;

Ως Βουλευτής του νησιωτικού συμπλέγματος των Κυκλάδων που καθημερινώς ζω τα προβλήματα, τις διαμαρτυρίες και τις ικεσίες των κατοίκων των νησιών μας για καλύτερη ποιοτικά, ταχύτερη, συχνότερη και φθηνότερη από πλευράς κόστους εξυπηρέτησή τους με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, θα ήθελα πραγματικά να πιστεύω ότι με τις διατάξεις του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου θα λυθεί ένα μεγάλο μέρος των προβλημάτων που σήμερα αντιμετωπίζουμε ως νησιώτες και που μαζί με τις ελλείψεις σε λοιπές υποδομές ενεργούν ως τροχοπέδη στην ανάπτυξη των νησιών μας και την άρση τους από την απομόνωση.

Πολύ φοβάμαι, όμως, ότι ενώ μέχρι σήμερα για τα προβλήματα της ακτοπλοΐας καταθέτω περίπου σαράντα με πενήντα αναφορές και ερωτήσεις κάθε χρόνο, από δω και μπρος με την απελευθέρωση οι αναφορές αυτές και οι ερωτήσεις θα γίνουν καθημερινές, πράγμα που απεύχομαι. Και αυτό διότι οι μεγάλες πλοιοκτήτριες εταιρείες, ντόπιες και ξένες, που μοναδικό γνώμονα στις όποιες κινήσεις και αποφάσεις τους θα έχουν το κέρδος και μόνο το κέρδος, θα βρουν τον τρόπο, όπως και πρόσφατα έγινε, να συμπήξουν ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές εταιρείες και να εξυπηρετούν τις γραμμές που αποφέρουν τα μεγαλύτερα κέρδη, απομονώνοντας τις γραμμές των μικρών νησιών με το μικρότερο εμπορικό κέρδος.

Βεβαίως, θα μου πείτε αν γίνει αυτό, το Υπουργείο θα επιδοτεί τις προβληματικές νησιωτικές περιοχές, όπως γίνεται και σήμερα, χαρακτηρίζοντάς τες «γραμμές δημοσίου συμφέροντος». Αυτό, όμως, προϋποθέτει προηγούμενη καταγραφή, τεκμηρίωση βάσει ουσιαστικών στοιχείων, εποχιακών διακυμάνσεων, καθώς επίσης καταγραφή των γραμμών που απαιτούν και δικαιολογούν πλήρως την κρατική παρέμβαση, καθώς και ποιες μπορούν να λειτουργήσουν από μόνες τους, χωρίς δηλαδή την κρατική παρέμβαση.

Και θα ήθελα εδώ να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, αν πραγματικά έχει γίνει μια τέτοια αποτύπωση, εάν έχει ενημερωθεί η ειδική ευρωπαϊκή επιτροπή και αν έχει λάβει κάποια θέση και τι ακριβώς σας έχουν απαντήσει. Και αυτό διότι σε λίγες μέρες το νομοσχέδιο που συζητάμε απόψε θα γίνει νόμος του κράτους και για να μη βρεθούμε σε δύσκολη θέση. Το τονίζω δε αυτό, διότι το νομοσχέδιο εν γένει δεν αντικατοπτρίζει το πνεύμα του Κανονισμού 3577/92 αφού εισάγει διατάξεις που προβλέπουν την καθολική κρατική παρέμβαση και ειδικότερα αναφέρομαι στα άρθρα 5 και 6 του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, στις προσπάθειες τακτικής δρομολόγησης, καθώς και την καταβολή παραβόλων και εγγυήσεων.

Δεν νοείται ελεύθερη αγορά με κρατική παρέμβαση, παράβολα, εγγυήσεις, υποχρεωτική διάρκεια εκτέλεσης δρομολογίων, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, επιτελικός σχεδιασμός καθορισμού προγραμμάτων κλπ. Αλλά και αν αυτό ακόμη συμβεί, σε ό,τι αφορά τις άγονες γραμμές το πολύ-πολύ να μην αλλάξει τίποτα. Αλλά σε ό,τι αφορά τις εμπορικές γραμμές-«φιλέτα» μπορεί να βελτιωθεί η ποιότητα αλλά θα αυξηθεί, φοβάμαι, το κόστος μεταφοράς εκτός και αν το ΥΕΝ έχει τη δύναμη εντός των πλαισίων της ελεύθερης αγοράς να επιβάλει τους δικούς του κανόνες ελέγχου των τιμών προς όφελος των πολιτών που χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες και εις βάρος του κέρδους των πλοιοκτητών. Πολύ φοβάμαι, όμως, ότι κάτι τέτοιο δεν θα μπορέσει να γίνει δεκτό και από πλευράς πλοιοκτητών και από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης και αυτό διαφαίνεται και από τον ειδικό φόρο στον οποίο όλοι αναφέρθηκαν, δηλαδή το 3% επίναυλο και τον οποίο ζητάμε πραγματικά να καταργήσετε.

Φοβάμαι ακόμη ότι μικρά πλεονεκτήματα που είχαν σε ό,τι

αφορά το κόστος μεταφοράς με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ορισμένες κοινωνικές ομάδες ανάπηροι, πολύτεκνοι κλπ ίσως απολέσουν αυτό το πλεονέκτημα.

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

Ζήτησα την ανοχή σας. Θα την έχω για ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, συνεχίστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Ειλικρινά θα ήθελα να συμμεριστώ την αισιοδοξία του κυρίου Υπουργού για την επίλυση των περισσοτέρων τουλάχιστον προβλημάτων δια του παρόντος νομοσχεδίου. Προβλημάτων που σήμερα αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι των νησιών μας και που αφορούν την ανεπάρκεια, τη μη συχνή και καλή ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση αλλά και την οικονομική και ασφαλή παραπέρα μεταφορά τους. Λυπάμαι, όμως, γιατί πιστεύω ότι τα προβλήματα και οι δυσκολίες που θα έπρεπε πρώτα να ξεπεραστούν παραμένουν άλυτα. Και θα αποτελούν μια διαρκή τροχοπέδη για την ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Και ερωτώ, κύριε Υπουργέ, πώς είναι δυνατόν να απαιτούμε σύγχρονα ταχύπλοα μεγάλα και ασφαλή πλοία να εκτελούν δρομολόγια σε ακατάλληλα και επικίνδυνα λιμάνια; Πώς θα τους επιβάλεται να κάνουν ένα δρομολόγιο που μπορεί εκ των προτέρων να το έχουν συμφωνήσει αλλά με το πρώτο ταξίδι και το πρώτο φύσημα του ανέμου ο κατάπλους ή ο απόπλους θα είναι αδύνατος ή και επικίνδυνος για σύγχρονα ασφαλή μεγάλα πλοία που ονειρευόμαστε; Θα εγκρίνει άραγε η αρμόδια υπηρεσία της ευρωπαϊκής επιτροπής τα σχέδιά σας βάσει των σημερινών δεδομένων και των υφισταμένων λιμενικών και λοιπών υποδομών με δεδομένο επίσης τον κίνδυνο από τον έντονο συναγωνισμό και ανταγωνισμό με τον απόπλου και τον κατάπλου και την ασφαλή πρόσδεση των πλοίων στα λιμάνια; Δυστυχώς οι πικρές εμπειρίες του παρελθόντος από δυσάρεστα και ατυχή συμβάντα και λόγω, λοιπών λιμενικών υποδομών και λόγω κερδοσκοπικού ανταγωνισμού δεν μας επιτρέπει να αισιοδοξούμε για όσα στο υπό ψήφιση σχέδιο νόμου προσπαθείτε να μας πείσετε και που αφορούν τη βελτίωση της ποιότητας, της συχνότητας και της ασφάλειας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών των νησιών μας. Πολύ φοβάμαι ότι ο συλλογικός σχεδιασμός που θα έπρεπε να εξασφαλίζει την επί καθημερινής βάσεως διασύνδεση των νησιών μας ανεξαρτήτως μεγέθους πληθυσμού και γεωγραφικής θέσεως με το κέντρο αλλά και με άλλες γεωγραφικές περιοχές της λοιπής Ελλάδος και προπάντων τη συχνή ασφαλή και καθημερινή ενδοεπικοινωνία των νησιών μας με προκαθορισμένα δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δεν έγινε με γνώμονα την ισότιμη μεταχείριση όλων των νησιών μας, αλλά με γνώμονα το μεγαλύτερο κέρδος των ακτοπλοϊκών εταιρειών δίνοντας το πλεονέκτημα και σε ξένες εταιρείες να συμμετέχουν στην προσπάθεια εκμετάλλευσης των πλεονεκτημάτων των νησιών πρώτης κατηγορίας αφήνοντας και πάλι στην τύχη τους τα νησιά δεύτερης και τρίτης ταχύτητας. Εύχομαι και ελπίζω τα όσα είπατε εσείς και υπεστήριξε και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας αλλά και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, δηλαδή για την ισότιμη και επί καθημερινής βάσεως εξυπηρέτηση και των μικρών νησιών να το υλοποιήσετε, κύριε Υπουργέ, και θα είμαι ο πρώτος που θα σας επικροτήσει.

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

Επειδή το κουδούνι του κυρίου Προέδρου επιμένει θα ήθελα μόνο να σας τονίσω, ότι έχετε πολύ καλό επιτελείο στο Λιμενικό Σώμα, πολλούς καλούς αξιωματικούς τους οποίους αντί να προσπαθήσετε να τους αναβαθμίσετε, να τους εκπαιδεύσετε καλύτερα, να τους επιμορφώσετε κλπ. τους δημιουργείτε νέα εμπόδια και νέες αρχές οι οποίες φοβάμαι ότι θα περιπλέξουν περισσότερο τα προβλήματα.

Θα ήθελα, λοιπόν, να μας πείτε αν πραγματικά έχετε κάνει κάτι για την ποιοτική αναβάθμιση, την εκπαίδευση και την μετεκπαίδευση αυτών των αξιωματικών οι οποίοι σας είναι πραγματικά το δεξί χέρι και τώρα με τις νέες ρυθμίσεις τους βάζετε στην άκρη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Τελειώνω, συμπερασματικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να τονίσω την αναγκαιότητα ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε συνάδελφε, καταχράστε την καλοσύνη του Προεδρείου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Εχετε δίκιο.

Θα ήθελα, λοιπόν, να τονίσω την αναγκαιότητα διαμόρφωσης ενός νέου καθεστώτος για τις ακτοπλοϊκές θαλάσσιες ενδομεταφορές, το οποίο θα χαρακτηρίζεται από τις εξής παραμέτρους:

Πρώτον την άρση περιοριστικών πρακτικών αλλά και κρατικών παρεμβάσεων στην ουσία της διαδικασίας έτσι ώστε να συνάδει με τη σχετική κοινοτική οδηγία.

Δεύτερον, την αναγκαιότητα ικανοποίησης του δικαιώματος ισότιμης παροχής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και για τους κατοίκους των πλέον απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών και την υποχρέωση ενίσχυσης του αρμόδιου διοικητικού φορέα, προκειμένου να ανταποκριθεί στις επίκαιρες εξελίξεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας και όχι στην ίδρυση νέων εξωτερικών σχημάτων με αμφίβολα κίνητρα, σκοπιμότητες, αλλά και αποτελέσματα. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, έχει τελειώσει ο κατάλογος των ομιλητών. Υπάρχει κανείς που θέλει να δευτερολογήσει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Να προτείνω κάτι, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Όχι, κύριε συνάδελφε, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος μπορεί, αν θέλει να προτείνει κάτι.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Να προτείνω κάτι σαν απλός Βουλευτής;

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν θα ήθελα να επισημάνω την απουσία καθ' όλην τη διάρκεια της συζήτησης του Υπουργού Αιγαίου.

Δεν ξέρω αν λείπει εκτός Ελλάδος, αλλά αν δεν λείπει εκτός Ελλάδος, όταν συζητάμε ένα τέτοιο νομοσχέδιο, νομίζω ότι ο Υπουργός Αιγαίου θα έπρεπε να ήταν παρών. Εδώ ακούμε τόσα για τους Βουλευτές του Αιγαίου και για το Αιγαίο και ο Υπουργός Αιγαίου προφανώς δεν ενδιαφέρεται να ακούσει αυτά που αφορούν τα του Υπουργείου του.

Τώρα σε αυτά τα οποία παρατήρησε ο κύριος Υπουργός στη δευτερολογία του, θα ήθελα να παρατηρήσω ότι μάλλον δεν θα πρόσεξε αυτό που είπα και πως το είπα, διότι είπε ότι δεν είναι σωστό Βουλευτής του ελληνικού Κοινοβουλίου να θέτει όρο να ζητάμε την έγκριση από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εγώ δεν έθεσα τέτοιο όρο, κύριε Υπουργέ. Εγώ απλώς ζήτησα να καταθέσετε τη γνώμη, που προβλέπεται από το άρθρο 9 του κανονισμού και όχι την προφορική –που πράγματι μας ενημερώσατε στην επιτροπή με μεγάλη λεπτομέρεια τι ελέχθη- αλλά η γραπτή είναι αυτή η οποία μετράει. Και το είπα για να μην έχουμε δυσάρεστες επιπτώσεις και να μην κατηγορηθούμε. Δεν έβαλα εγώ τέτοιον όρο, απλώς επεσήμανα τον κίνδυνο. Εσείς ο ίδιος είπατε ότι κινδυνεύουμε γι' αυτό το 3% και δεν θέλω να επανέλθω τώρα στο θέμα του επιναύλου, αλλά εσείς ο ίδιος είπατε ότι υπάρχουν ορισμένα θέματα, τα οποία πιθανόν να τεθούν. Και εγώ λοιπόν, επισημαίνω ότι καλό θα ήταν να είχαμε τη γνώμη πριν και όχι εκ των υστέρων διότι εκ των υστέρων δεν μπορείς να διορθώσεις, εκ των υστέρων σε καταδικάζουν.

Επίσης είπατε ότι είχα μια αποπροσανατολιστική τοποθέτηση όσον αφορά το θέμα της Ισπανίας. Δεν νομίζω ότι έχετε δίκιο, διότι εγώ ανέφερα ακριβώς αυτά που είπατε και εσείς. Ότι σ' ένα κομμάτι δικαιώθηκε η ισπανική απελευθέρωση, ας το πούμε έτσι, και σε ένα άλλο κομμάτι καταδικάστηκε. Ποιο ήταν εκείνο που καταδικάστηκε; Ήταν στο ότι θεώρησε όλες τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος. Εσείς λέτε ότι δεν το κάνετε, αλλά εδώ ο κ. Χωματάς πριν από λίγο σας ανέφερε ορισμένα στοιχεία που

θα σήμαινε πραγματικό διαχωρισμό μεταξύ των γραμμών που θεωρούνται ελεύθερες και όσων όχι.

Και έρχομαι εδώ να αναφερθώ και σε αυτά τα οποία είπε και ο κ. Μπένος. Κατ' αρχήν, γιατί αναφέρθηκε σε μάχες σκιών; Εμείς τι είπαμε; Είπαμε ότι το σημαντικό θέμα είναι το δίκτυο. Και για το δίκτυο δεν έχουμε δει τίποτα. Έχουμε δει ένα δεδομένο ότι θα φτιαχτεί ένα δίκτυο. Ποιο δίκτυο; Το δίκτυο μπορεί να είναι καλό, μπορεί να είναι κακό. Μπορεί να προβλέπει αυτό το οποίο λέει ο κ. Μπένος ότι θα είναι με λιμάνια κορμούς και στη συνέχεια να υπάρχει ενδοεπικοινωνία μεταξύ των νησιών, μπορεί και να μην είναι αυτό. Μπορεί να είναι πετσοκομμένο, όπως -επαναλαμβάνω- υπάρχει ένας φόβος ότι μπορεί να είναι και μπορεί να είναι και σωστό.

Άρα, συζητάμε για ένα δίκτυο, το οποίο δεν γνωρίζουμε και το δίκτυο είναι η καρδιά του νομοσχεδίου. Αν το δίκτυο είναι σωστό, τότε έχει πετύχει σε μεγάλο βαθμό αυτό το οποίο σχεδιάζουμε. Αν το δίκτυο είναι λανθασμένο, δεν πάει να κάνουμε εκατό σχέδια νόμων, το αποτέλεσμα για τους νησιώτες θα είναι αρνητικό. Άρα το ένα και σημαντικό είναι το δίκτυο και γι' αυτό δεν ξέρουμε τίποτα.

Και γι' αυτό το οποίο είπε και ο κ. Μπένος, εμείς τι είπαμε; Να ξεκαθαρίσουμε ποιες είναι οι γραμμές, οι οποίες είναι ελεύθερες και αυτές να είναι πραγματικά ελεύθερες και αφού δούμε ποιες είναι ελεύθερες, τότε να δούμε πώς θα φτιάξουμε το υπόλοιπο δίκτυο, αν θα συνδέεται και πώς θα συνδέεται και πώς θα συντονίζεται με τις ελεύθερες γραμμές.

Δεύτερο θέμα είναι το θέμα της ΡΑΘΕ. Δεν σημαίνει ότι επειδή είμαστε αντίθετοι με τη συγκεκριμένη ΡΑΘΕ, εμείς θέλουμε ασυδοσία. Ούτε κάθε αγορά η οποία είναι ελεύθερη, έχει τη δική της ρυθμιστική αρχή. Γιατί υπάρχει ρυθμιστική αρχή στις αεροπορικές συγκοινωνίες; Υπάρχει ρυθμιστική αρχή στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες; Υπάρχει ρυθμιστική αρχή σε όλες τις συγκοινωνίες; Θα μπορούσα να δεχθώ μια ρυθμιστική αρχή συγκοινωνιών. Αυτό το οποίο κάνετε εσείς με τη ΡΑΘΕ στην ουσία είναι ότι δίνετε στη ΡΑΘΕ αρμοδιότητες που είναι είτε της Επιτροπής Ανταγωνισμού, όπως η ίδια η επιτροπή σας το λέει είτε του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είτε του ΣΑΣ, για το οποίο ΣΑΣ δεν προσδιορίζετε -στο συγκεκριμένο άρθρο και θα έρθουμε σ' αυτό- συγκεκριμένες αρμοδιότητες. Λέτε ποια θα είναι η σύνθεση, λέτε τι θα γίνει, αλλά δεν προσδιορίζετε και τις αρμοδιότητες.

Άρα εμείς λέμε ότι θέλουμε να υπάρχει ασφαλώς μια ρύθμιση, η οποία, όμως, δεν είναι ανάγκη να γίνει μ' ένα τέτοιο πολυδαίδαλο, πολυδάπανο και αλληλοεμπλεκόμενο με άλλες αρχές, σύστημα. Περιμένουμε, όμως, επειδή είπατε ότι θα λάβετε υπόψη σας τις παρατηρήσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού και ότι στη συζήτηση των άρθρων θα φέρετε ορισμένες ενδεχομένως αλλαγές, αν κατάλαβα καλά, να δούμε και τις τροποποιήσεις που σκοπεύετε να φέρετε για να τοποθετηθούμε πιο αναλυτικά σε αυτό.

Όσον αφορά τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος και το άρθρο 2 –άρθρο 4 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού- εμείς δεν λέμε ότι δεν πρέπει να έχει το δικαίωμα το κράτος να παρέμβει. Το ερώτημα είναι, πώς θα παρέμβει, με ποιες διαδικασίες θα παρέμβει; Εσείς εδώ δεν εξειδικεύετε τίποτα. Μεταφέρετε αυτολεξεί το άρθρο του Ευρωπαϊκού Κανονισμού, το οποίο βάζει ένα πλαίσιο.

Ως προς αυτό, λοιπόν, επειδή εμείς έχουμε πολύ πικρά εμπειρία –και το επαναλαμβάνω- από το πώς, όχι εσείς προσωπικά, αλλά η Κυβέρνησή σας, έχει ξεκαθαρίσει τι εννοεί ίσοι όροι και χωρίς διακρίσεις, νομίζω ότι θα πρέπει ένα νομοσχέδιο, για να μην έχει τέτοιες ασάφειες, να ξεκαθαρίζει και τις διαδικασίες.

Επαναλαμβάνω ότι νομοθετούμε και για τους καλούς Υπουργούς και για τους κακούς Υπουργούς. Αν αύριο το πρωί έλθει ένας κακός Υπουργός –σας ερωτώ ευθέως- τι τον εμποδίζει, κάνοντας χρήση του άρθρου 2, παράγραφος 4 του δικού σας νομοσχεδίου, να κάνει οποιαδήποτε παρέμβαση θέλει στις ελεύθερες γραμμές, με αδιαφανείς διαδικασίες, με διαδικασίες σαν και αυτές που σήμερα με μεγάλη έκπληξη άκουσα το Βουλευτή σας να κατηγορεί, διότι όταν κάναμε τις συζητήσεις περί μονοπωλίων, αυτά δεν τα ακούγαμε τότε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Τα λέγαμε εμείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Δεν ξέρω αν τα λέγατε κατ' ιδίαν, πάντως δημοσίως δεν τα λέγατε. Αλλά εν πάση περιπτώσει, επειδή δεν θέλω να παρελθοντολογώ, δεν μπορεί να μην έχουμε διδαχθεί τίποτα από το παρελθόν.

Επαναλαμβάνω ότι εγώ δέχομαι ότι εσείς έχετε καλή διάθεση και το αποδεικνύετε με το να θέλετε να φέρετε την απελευθέρωση και την έχετε αναγγείλει με το που αναλάβατε το Υπουργείο. Αλλά κανένας προκάτοχός σας δεν το έχει πει αυτό, ούτε το ίδιο το ΠΑΣΟΚ. Το λέω επειδή μιλήσατε για τη Νέα Δημοκρατία. Εγώ έχω κείμενα του Πρωθυπουργού κ.Σημίτη, ο οποίος λίγο πριν, σε εκδηλώσεις στον Πειραιά, είχε εκφραστεί με πολύ θετικά σχόλια για το τότε ισχύον καθεστώς.

Το άρθρο, λοιπόν 2, παράγραφος 4, έτσι όπως το έχετε στο νομοσχέδιο, είναι μια λευκή επιταγή στα χέρια οποιουδήποτε Υπουργού να παρέμβει στις ελεύθερες γραμμές, όπως εκείνος πιστεύει. Εγώ είμαι πολύ καλοπροαίρετος απέναντί σας και λέω ότι εσείς δεν θα το κάνατε. Αλλά κάποιος άλλος μπορεί να το κάνει. Και επειδή νομοθετείτε και για το μέλλον, δεν μπορεί να είναι έτσι ασαφές. Πρέπει να ξεκαθαρίσετε τις διαδικασίες.

Τέλος επειδή ακούστηκαν πάρα πολλά σ' αυτήν την Αίθουσα, σχετικά με την απελευθέρωση, εγώ θα έλεγα ότι θα πρέπει κάποτε να καταλάβουν και οι αμετανόητοι κρατικιστές του δικού σας κόμματος -που μάλιστα σήμερα έχουν γίνει και της μόδας εσωκομματικά στο κόμμα σας- ότι ο κρατικός έλεγχος του Αιγαίου είναι αυτός ο οποίος έφερε μονοπώλια, κακές υπηρεσίες, διαπλοκές, διάφορα προβλήματα, δυσφήμιση της χώρας, ακριβά τιμολόγια και για τους επιβάτες και για τα εμπορεύματα.

Η δική μας επιθυμία είναι να υπάρξει μια τέτοια απελευθέρωση. Και επειδή έχουμε το προηγούμενο της Αδριατικής, το επαναφέρουμε συνέχεια και συνέχεια, διότι εκεί έχει δουλέψει στην πράξη και διότι εκεί βλέπουμε και πώς γίνεται και πώς τηρείται και τα θετικά του αποτελέσματα.

Αυτό, λοιπόν, θα έπρεπε να κάνουμε για όσες γραμμές γίνεται και για τις υπόλοιπες γραμμές με ένα σχεδιασμό -και εγώ θα συμφωνήσω σε πάρα πολλά απ' αυτά τα οποία είπε ο κ. Μπένος, εδώ σε μια συζήτηση, όμως, η οποία θα είναι σαφής, θα είναι γνωστή, θα νομοθετούμε σε πράγματα τα οποία ξέρουμε, θα φτιάξουμε ένα δίκτυο το οποίο έχουμε συμφωνήσει- να υπάρχει η κρατική παρέμβαση, όπως αυτή προσδιορίζεται και από τους κοινοτικούς κανόνες και όπως πρέπει, ώστε τελικά ο στόχος όλων –γιατί εγώ πιστεύω ότι είναι στόχος όλων και των Βουλευτών και δικός σας και δικός μας- να επιτευχθεί. Και ο στόχος είναι καλή συγκοινωνία, καλή εξυπηρέτηση για τους νησιώτες κυρίως και για τους τουρίστες. Η Ελλάδα είναι μια χώρα κατ' εξοχήν νησιωτική και τουριστική.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι θα μπορούσατε, να είχατε λίγο πιο πολύ αποδεχθεί απόψεις οι οποίες σας είχαν τεθεί. Και μην ταυτίζετε και λέτε ότι αυτές τις απόψεις τις έχει η 'Ενωση Ακτοπλόων και η Νέα Δημοκρατία. Θέλετε να κάνετε για πολιτικούς λόγους μια ταύτιση, η οποία δεν είναι σωστή. Τις απόψεις μας π.χ. στη Ρ.Α.Θ.Ε. , που επικαλεστήκατε αυτό το επιχείρημα, τις έχει και η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Σας είπα και πριν ότι δεν είμαστε εμείς Επιτροπή Ανταγωνισμού, δεν την ορίσαμε εμείς την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Εσείς την ορίσατε.

Άρα, λοιπόν, με λιγότερη διάθεση πολιτικής εκμετάλλευσης και με περισσότερη διάθεση να ακούσει κανείς καλοπροαίρετες απόψεις απ' όπου και αν προέρχονται, είμαι βέβαιος ότι θα είχαμε φθάσει σε ένα πιο καλό αποτέλεσμα.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Παρακολουθώ επί αρκετές ώρες εδώ μια διαμάχη για το ποιος από τα δυο κόμματα, την Κυβέρνηση και την Αξιωματική Αντιπολίτευση, ανακάλυψε πρώτος την ιδέα της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και ποιος είναι θιασώτης της ελεύθερης αγοράς στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Και μέσα σ' αυτό το πλαίσιο περίπου αρχίζουν να αναπτύσσονται οι αντιπαραθέσεις.

Λυπούμαι να πω ότι όλη αυτήν την δεκαετία, για να μην πάω

μακρύτερα, περίπου οι απελευθερώσεις και οι αγορές έχουν γίνει μια νέα θρησκεία. Και θα έλεγα μάλιστα, όχι απλώς θρησκεία, αλλά έχουμε μια θρησκοληψία που θυμίζει παλιές ειδωλολατρικές εποχές.

Λέχθηκε σε αυτήν την Αίθουσα με απεριόριστη σοβαρότητα μάλιστα και το ακούω κατά κόρον από τους θιασώτες της ελεύθερης αγοράς ένθεν και ένθεν όψιμους ή παλαιότερους, ότι η ελεύθερη αγορά και οι απελευθερώσεις θα φέρουν καλύτερες υπηρεσίες και μείωση των τιμών. Δεν ξέρω από πού επιβεβαιώνεται αυτό το δόγμα το οποίο με τόσο απαρασάλευτη προσήλωση το εκθέτετε δημοσίως χωρίς να εκτίθεσθε κιόλας.

Υποτίθεται ότι ζούμε σε μία περίοδο εδώ και πάρα πολλά χρόνια όπου συνεχώς οι αγορές απελευθερώνονται και μάλιστα ορισμένοι μιλάνε ότι έχουμε και μία παγκοσμιοποίηση, έχουμε μία παγκόσμια αγορά απελευθερωμένη που λειτουργούν οι κανόνες κλπ. Βλέπετε εσείς πουθενά μείωση των τιμών; Κανονικά αν ίσχυαν αυτά τα δόγματα που λέτε, χρόνο με το χρόνο θα είχαμε μειώσεις στις τιμές σταθερούς μισθούς και επομένως όλο και μεγαλύτερη αύξηση της αγοραστικής δύναμης. Παντού, όμως, το άγχος όλων των Κυβερνήσεων είναι οι πληθωριστικές πιέσεις. ''Ηδη έχει ξεφύγει ο πληθωρισμός στην Ελλάδα. Ποιος ανεβάζει τις τιμές; Οι ελεύθερες αγορές δεν είναι αυτές που τις ανεβάζουν, 3.5%;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Τα καύσιμα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αφήστε τα καύσιμα, το ίδιο είναι.

Κύριε Μαγκριώτη, αν πιστεύετε ότι θα έχετε ποτέ αποπληθωρισμό με τις ελεύθερες αγορές, κοιμάστε τον ύπνο του δικαίου. Δεν θα υπάρξει ποτέ αποπληθωρισμός. Οι ελεύθερες αγορές θα καλπάζουν συνεχώς στις τιμές και μετά θα επικαλούνται την αύξηση των τιμών οι ελεύθερες αγορές για να επιβάλουν στο όνομα του αποπληθωρισμού λιτότητα στους μισθούς και συντάξεις. Αυτό το αιώνιο τροπάριο γίνεται και επαναλαμβάνεται. Και εκθέτετε με μεγάλη σοβαρότητα ότι δήθεν ο ελεύθερος ανταγωνισμός μειώνει τις τιμές. Δεν συμβαίνει ποτέ και πουθενά αυτό. Δεν συνέβη ιστορικά διακόσια χρόνια του καπιταλισμού, δεν πρόκειται να συμβεί στο μέλλον. Αντίθετα οι ελεύθερες αγορές το μόνο που επιτυγχάνουν είναι να συγκεντρώνουν τη δύναμη σε μερικές επιχειρήσεις, να αυξάνουν τις ανισότητες στον κοινωνικό πλούτο, να αυξάνουν τις κοινωνικές ανισότητες, τη φτώχεια και να ανεβάζουν την ανεργία πάνω απο το επίπεδο του αποπληθωρισμού. Αυτό γίνεται. Αυτό θα γίνει και με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, με μαθηματική ακρίβεια φυσικού φαινομένου. Μην επικαλείσθε το παράδειγμα της Αδριατικής. Υπάρχουν ειδικοί λόγοι εκεί για τους οποίους δεν έχω χρόνο να αναφέρω.

Αυτό θα γίνει με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εδώ. Τα ναύλα θα εκτιναχθούν στα ύψη. Η συγκέντρωση θα γίνει στις επιχειρήσεις. Ήδη τώρα έχουμε περίπου τρεις τέσσερις (3-4) ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το επόμενο βήμα μετά την απελευθέρωση είναι να μείνουν περίπου δύο, το πολύ τρεις. Και δεν είναι δικά μου αποκυήματα, τα εφοπλιστικά περιοδικά τα γράφουν αυτά. 'Ηδη αυτές οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελέγχονται σήμερα από τις τράπεζες όπως οι τράπεζες ελέγχουν και άλλα, μετά τη συγκέντρωση που θα γίνει, πολύ φοβάμαι ότι ο έλεγχος θα φύγει αν δεν έχει φύγει ήδη από τα ελληνικά χέρια. Αυτή είναι η τάση, αυτή είναι η κατεύθυνση και η λογική. Εκεί θα οδηγηθούμε με την περίφημη απελευθέρωση.

Και μη μου λέτε ορισμένοι συνάδελφοι εδώ –που τους σέβομαι απολύτως- τι θα γίνει με τα μικρά νησιά. Τα μικρά νησιά θα εγκαταλειφθούν πλήρως και είναι φυσικό. 'Οταν υπάρχει εναλλακτική λύση της επιδότησης, θα παίρνουν τα φιλέτα οι εταιρείες που θα υπάρχουν και θα πιέζουν τον εκάστοτε Υπουργό και την Κυβέρνηση για όλο και μεγαλύτερες επιδοτήσεις προκειμένου να εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές. Και το δίλημμα δεν είναι αν η επιδότηση θα γίνεται με επίναυλο των εφοπλιστών ή αν θα γίνεται από τον προϋπολογισμό, ένα νέο δίλημμα το οποίο δεν καταλαβαίνω. Γιατί να υπάρχει επιδότηση. Δεν το αντιλαμβάνομαι αυτό.

Γιατί θα υπάρχει το προνόμιο στον εφοπλιστή να επιλέγει τη γραμμή αυτή που θα είναι κερδοφόρα και να λέει ο ίδιος, ότι δεν μπαίνει στην άλλη γραμμή και επομένως θα επιδοτηθεί, διότι δεν είναι τόσο κερδοφόρος και τη θεωρώ ζημιογόνο. Ποιος το κρίνει αυτό; Το ενδιαφέρον του εκάστοτε εφοπλιστή, του εκάστοτε πλοιοκτήτη ή των ακτοπλοϊκών εταιρειών που αύριο θα είναι δύο και ποιος ανταγωνισμός θα υπάρχει μεταξύ των δύο; Και σε ποιες αγορές βλέπετε αυτόν τον περίφημο ανταγωνισμό να αναπτύσσεται;

Αυτή, λοιπόν, θα είναι η κατάσταση αύριο. Και μιλάμε για ένα κοινωφελές έργο που στηρίζει τον ελληνικό τουρισμό, ο οποίος όπως είπα, δυστυχώς, εδώ που φτάσαμε στηρίζει τα βασικά εισοδήματα στην Ελλάδα, όταν έχουμε ένα εμπορικό ισοζύγιο που έχει καταρρεύσει. Αυτές οι συγκοινωνίες πρέπει να παίζουν έναν κοινωφελή ρόλο. Δεν είναι ένα κερδοσκοπικό είδος η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία στο Αιγαίο.

Σε ορισμένες τουλάχιστον περιπτώσεις η απελευθερωμένη αγορά, η οποία κινείται με τους νόμους της, όχι μόνο βλάπτει, αλλά δημιουργεί και θανάσιμα αποτελέσματα. Πάρτε την ασφάλεια τροφίμων και δείτε τι έχει γίνει εδώ πέρα. Αντιμετωπίζουμε τεράστια προβλήματα. Το πρόβλημα με το κρέας η περίφημος αγορά το έκανε.

Γιατί, λοιπόν, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες να είναι κερδοφόρες; Δεν το αντιλαμβάνομαι αυτό.

Είπαν ορισμένοι, το είπε και ο κύριος Υπουργός, ότι κάνουμε λαϊκισμό με τον επίναυλο και είναι ανταποδοτικός. Δεν το κατάλαβα. Ποιος είναι λαϊκισμός και τι λέει αυτός ο περίφημος εκσυγχρονισμός; Το 3% είναι μικρό; Ήδη έχουν γίνει πάρα πολλές ανατιμήσεις το τελευταίο διάστημα στα τιμολόγια και στα ναύλα των πλοίων. Γιατί είναι μικρό το 3%; Και εφόσον είναι μικρό γιατί το βάζετε; Αυτό το 3% βεβαίως μπορεί να αυξηθεί αύριο με ένα νέο νόμο.

Δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί λέτε ότι είναι μικρό το 3%. Βάζουμε 3% στους επιβάτες, 3% στα εμπορεύματα, 3% στα οχήματα. Σε τίνος χέρια θα πάνε όλα αυτά;

Βλέπουμε συνεχώς να ακολουθείται αυτή η λογική των αυξήσεων όλο και περισσότερο και να κοστίζουν για τον απλό πολίτη οι μεταφορές στο Αιγαίο. 'Ολοι πηγαίνουμε στα νησιά και τώρα βλέπουμε πόσο κοστίζει το εισιτήριο. 'Εφτασε τις δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές και όταν πάρει κανείς το πλοίο με την πιο σύντομη διαδρομή κοστίζει περίπου όσο και το αεροπλάνο. Βέβαια, δεν συζητώ για το αεροπλάνο, γιατί αυτό είναι απλησίαστο προκειμένου να ταξιδέψει κανείς για το νησί. Κανείς δεν θα πάει με αεροπλάνο στο νησί απ' αυτούς που έχουν εισοδήματα από ένα όριο και κάτω, διότι θα πληρώσει την Αττική Οδό, θα πληρώσει τη στάθμευση, αν έχει κάποιες αποσκευές, θα πληρώσει το μεγάλο εισιτήριο κ.ο.κ.

Ανεβαίνουν, λοιπόν, και οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και δεν καταλαβαίνω για ποιον κόσμο μιλάμε σε αυτήν την Αίθουσα. Γιατί γινόμαστε υπεράνω εμείς και λαϊκιστές, όταν λέμε αυτό το 3%. Για ποιον κόσμο συζητάμε; Και αφού είναι τόσο μικρό το ποσοστό γιατί δεν δίνουμε 3% αυξήσεις και δίνουμε 2,2%; Γιατί εκεί τα μετράτε με το τσιγκέλι και εδώ λέτε το 3% δεν είναι τίποτε;

Το θέμα, λοιπόν, είναι αυτή η επιδότηση να πάει στην τσέπη του εφοπλιστή. Ο εφοπλιστής να έχει τις συγκοινωνίες «φιλέτα» και πολύ φοβάμαι ότι θα ζητά από τις περισσότερες που θεωρεί ότι δεν έχουν τα κέρδη που θα ήθελε, την επιδότηση.

Η επιδότηση θα αυξάνει όλο και περισσότερο στην πορεία, λόγω της απελευθέρωσης, θα ακριβαίνουν όλο και περισσότερο τα εισιτήρια, γιατί δεν θα λειτουργεί ο ανταγωνισμός. Την «νύφη» από την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα την πληρώσει ο απλός πολίτης και κυρίως ο νησιώτης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. κ. Σκυλλάκος έχει το λόγο.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Ο κύριος Υπουργός επικαλέσθηκε στη δευτερολογία του ότι η Επιστημονική Επιτροπή επιβεβαιώνει την πρόθεση του ΠΑΣΟΚ να εξυπηρετήσει το δημόσιο συμφέρον. Μην μπερδεύουμε τις νομικές έννοιες περί δημοσίου συμφέροντος, έννοιες που εμπεριέχονται στο κείμενο αυτό. Δηλαδή αυτού με την έννοια του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης -όπως διατυπώνεται στο νομικό κείμενο- αυτό το δημόσιο συμφέρον με το πραγματικό, επί της ουσίας δημόσιο συμ-

φέρον, δηλαδή αν θα βγουν κερδισμένοι οι νησιώτες, ιδιαίτερα στις άγονες περιοχές, αν θα βγουν κερδισμένοι αυτοί που μετακινούνται με τα πλοία , αυτοί που μεταφέρουν τα προϊόντα. Άλλο, λοιπόν, το ένα και άλλο το άλλο.

Ούτε νομίζω είναι πειστικό το επιχείρημα ότι «εμείς» –είπατε- «σαν ΠΑΣΟΚ προσπαθούμε να κρατήσουμε μία ισορροπία ανάμεσα στην απελευθέρωση, στους ιδιωτικούς φορείς που θα καλύπτουν συγκοινωνιακά την ακτοπλοϊα και στο δημόσιο συμφέρον». Από τη στιγμή που είμαστε σε μία εποχή που τα μονοπώλια γιγαντώνονται, τα μονοπώλια καθορίζουν την πολιτική των απελευθερώσεων, τα μονοπώλια κυβερνούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και κρύβονται πίσω από τους κανονισμούς και πίσω από τις κυβερνήσεις σας, είτε είναι σοσιαλδημοκρατίες είτε είναι δεξιές, από τη στιγμή, λοιπόν, που υπάρχουν αυτά τα μονοπώλια και αυτές οι απελευθερώσεις, δεν μπορεί να υπάρχει ισορροπία με το δημόσιο συμφέρον. Η τάση κερδοσκοπίας, η οικονομική δύναμη, η πολιτική δύναμη αυτών των μονοπωλίων θα πιέζουν σε ανισορροπία. Τελικά κι εσείς και η Νέα Δημοκρατία ισορροπείτε από την πλευρά του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Αυτή είναι η ουσία του ζητήματος.

Θα σας αναφέρω ένα συγκεκριμένο παράδειγμα. Δεν λειτουργεί σήμερα ο ανταγωνισμός; Επικαλείσθε, εν πάση περιπτώσει, ότι λειτουργεί ο ανταγωνισμός σήμερα ανάμεσα στις επιχειρήσεις. Τότε, γιατί αυξήθηκαν επί Κυβερνήσεως ΠΑΣΟΚ, επί δικής σας θητείας, από το Νοέμβριο του 2000 μέχρι το Μάρτιο του 2001 τα ναύλα κατά 17%. Αυξήθηκαν οι μισθοί κατά 17%; Αυξήθηκαν οι τιμές των αγροτικών προϊόντων κατά 17%; Για ποιο δημόσιο συμφέρον, για ποιον ανταγωνισμό μιλάμε; Είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα το πού θα φθάσουν τα ναύλα και τι θα πληρώσει ο ελληνικός λαός.

Για να διασκεδάσετε τις εντυπώσεις, φέρατε τροπολογία, που το κόστος της είναι διακόσια εκατομμύρια, μια τροπολογία γι' αυτούς που έχουν εισόδημα από δύο έως τεσσερισήμισι εκατ. 'Ομως ως τα δύο εκατ. είναι αφορολόγητο. Άρα, πάμε από τα δύο έως τα δυόμισι εκατομμύρια να μη φορολογούνται με το συντελεστή 5%. Στην καλύτερη περίπτωση τι θα κερδίσουνε; Θα κερδίσουν 50.000 δρχ. Κι αν διαιρέσουμε τα 200 εκατ. με το πενήντα χιλιάδες, θα δούμε ότι μας κάνουνε τέσσερις χιλιάδες άτομα. Αυτό είναι δημαγωγία και λαϊκισμός. Κι όχι αυτό το οποίο υποστηρίζουμε εμείς.

Αν θέλετε να πάρετε μέτρα, για να ελαφρύνουμε και τους νησιώτες και τις ορεινές περιοχές και τα φτωχότερα λαϊκά στρώματα, φέρτε ένα φορολογικό νομοσχέδιο. Τι δουλειά έχει αυτό εδώ, σ' αυτό το νομοσχέδιο; Αν δεν είναι «στάχτη στα μάτια».

Πάμε σε ένα άλλο ζήτημα. Είπατε ότι εμείς αποκρύψαμε το γεγονός ότι εκπροσωπούνται και οι εργαζόμενοι σ' αυτό το Συμβούλιο Ακτοπλοϊας. Πράγματι εκπροσωπείται και η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, μόνο που αυτή συμφωνεί συνήθως με τους εφοπλιστές, στα περισσότερα ζητήματα και το γνωρίζετε πολύ καλά.

Εν πάση περιπτώσει, εγώ λέγω ότι και ν α μην ήταν η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και να ήταν κάποιο άλλο συνδικάτο, με άλλα χαρακτηριστικά, δεν θα άλλαζε σε τίποτα, διότι πρόκειται για ένα συμβουλευτικό όργανο, όπου η πλειοψηφία διορίζεται. Αυτοί που δεν διορίζονται και επιλέγονται από τους φορείς, είναι φορείς που ελέγχονται κυρίως από το ΠΑΣΟΚ και δίνουν μόνο συμβουλευτική ψήφο. Αυτός είναι ο σοσιαλισμός και η προοδευτική αντίληψη πού λέτε;

Και αυτοί να έχουν γνώμη για το αν θα έχουν το πάνω χέρι οι Μινωϊκές Γραμμές αν θα είναι γαλλική εταιρεία, δεν ξέρω ποιες εταιρείες ανταγωνίζονται. Αυτό είναι; Να πάει το συνδικάτο και να λέει γνώμη για το ποιος θα κερδίσει περισσότερο σε βάρος των ναυτεργατών, σε βάρος των νησιωτών; Ή είναι σοσιαλισμός και αριστερή αντίληψη οι εταιρείες λαϊκής βάσης; Πρόσφατα διαβάσαμε στις εφημερίδες ποιοι έχουν το πακέτο στις εταιρείες λαϊκής βάσης , τι συνέβη στα Δωδεκάνησα στη Ρόδο, νομίζω, που ήταν αυτή η ΔΑΝΕ η περίφημη, που τους έφαγαν τα λεφτά και εξαφανίστηκαν με τους μικρομετόχους τι παιγνίδια παίζονται. Οι μεγαλόσχημοι επιχειρηματίες και όχι μόνο οι εφοπλιστές και άλλοι έχουν μπει στο παιχνίδι και ελέγχουν πλέον αυτές τις εταιρείες λαϊκής βάσης. 'Οσο για την Τοπική Αυτοδιοίκηση τι να πω;

Έρχομαι τώρα σε δύο άλλα κρίσιμα ζητήματα. Κατ'αρχήν δεν θα ισχύσει καμία νομοθεσία για ασφάλεια, για τα πλοία που δεν θα είναι με ελληνική σημαία. Αν υπήρχε τέτοια ρύθμιση θα τη διαβάζαμε στο κείμενο.

Είπε ο κύριος Υπουργός, ότι και για τους κανόνες ασφάλειας θα ισχύει το Ελληνικό Δίκαιο. Για τους κανόνες ασφάλειας θα ισχύει το Ελληνικό Δίκαιο μόνο για τα πλοία με ελληνική σημαία. Για τα πλοία από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή από τρίτες χώρες δεν θα ισχύουν αυτοί οι κανόνες. Πουθενά δεν το λέει ο Κανονισμός ούτε το νομοσχέδιό σας. Και ξέρουμε πολύ τι θα γίνει με τους κανόνες ασφάλειας και τι θα γίνει αν θα αυξηθούν τα ατυχήματα. Και έχουμε περισσότερους πνιγμούς και τραγικά συμβάντα. Δεν είδατε τι γίνεται με τους σιδηροδρόμους που ιδιωτικοποιήθηκαν στην Αγγλία;

Υπάρχει και ένα τελευταίο ζήτημα, της κατοχύρωσης των δικαιωμάτων των ναυτεργατών, είτε αφορά ασφαλιστικά δικαιώματα είτε αφορά συλλογικές συμβάσεις είτε αφορά τη σύνθεση. Εδώ υπάρχουν ορισμένα ζητήματα. Ξέρουν πολύ καλά οι ναυτεργάτες και το ξέρετε και εσείς, κύριε Υπουργέ, ότι συστηματικά φαλκιδεύονται οι όποιες κατοχυρώσεις υπάρχουν από το σχετικό κανονισμό με τον εξης τρόπο: Πάει το καράβι στην Ιταλία, σταματάει στη Κέρκυρα και πάει μετά στην ηπειρωτική Ελλάδα. Σε αυτήν τη περίπτωση δε υπάρχει καμία κατοχύρωση με βάση την ελληνική νομοθεσία. Ξεκινάει το καράβι από την Κύπρο, περνάει από Ρόδο κλπ. Και φθάνει στην Αθήνα. Σε αυτές τις περιπτώσεις δεν κατοχυρώνονται δεν εμπίπτει στη διάταξη του Κανονισμού.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ : Υπάρχει διάταξη, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ : Λέω πώς φαλκιδεύονται στη πράξη. Και η όποια νομοθεσία λέτε θα ισχύσει για τη σύνθεση των πλοίων και για τα εργασιακά δικαιώματα.

Υπάρχει και δεύτερος τρόπος, ότι έχουν εξαιρεθεί από τους κανόνες του κράτους υποδομής τα κρουαζιερόπλοια τα τουριστικά. Εμφανίζονται πολλά πλοία που δεν είναι κρουαζιερόπλοια και αυξάνει ο αριθμός τους ενώ είναι κανονικά πλοία. Δημιουργούν ένα καθεστώς μεσοβέζικο μεταξύ κρουαζιερόπλοιου. Και υπάρχει συγκεκριμένη τάση και αυξάνεται αυτός ο αριθμός με την ανοχή του Υπουργείου για να μην εμπίπτουν στις διατάξεις περί σύνθεσης του πλοίου και περί δικαιωμάτων με βάση την ελληνική νομοθεσία. Αλλά και αν ξεφύγουμε από την φαλκίδευση και έρθουμε στη πράξη γεννιέται ένα ερωτηματικό.

Στο άρθρο 2 παράγραφος 7 μιλάτε για θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων. Δύο γραμμές παραπάνω λέτε ότι ο Υπουργός θα μπορεί να καθορίζει όποτε θέλει και όπως θέλει, όχι τη σύνθεση, ούτε καν τη σύνθεση ασφάλειας αλλά τη στελέχωση των πλοίων. Πώς εξασφαλίζεται η σύνθεση με βάση την ελληνική νομοθεσία; Πού θα στηριχθούμε; Γιατί αλλιώς επάνω και διαφορετικά παρακάτω; Πέρα από τη τάση να αλλάξει ο κανονισμός και να υπάρχει και νομότυπα πλέον κατάργηση , μη υποχρέωση εφαρμογής του κράτους εφαρμογής δηλαδή της ελληνικής νομοθεσίας.

Αυτά ήταν τα καινούρια ζητήματα που προέκυψαν από τη συζήτηση και ιδιαίτερα από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού. Εμείς έχουμε καθαρή άποψη, ότι η απελευθέρωση όχι μόνο στον τομέα αυτό αλλά όλες οι απελευθερώσεις είτε αφορούν υπηρεσίες, προϊόντα, εργασία, εργάτες είτε κεφάλαια, είναι γιατί βοηθούν το μεγάλο κεφάλαιο και πλήττουν τα φτωχότερα λαϊκά στρώματα και στην Ελλάδα και στην Ευρώπη και βάζουν σε δυσχερέστερη, σε δυσμενέστερη θέση τις πιο αδύνατες οικονομικά χώρες.

Σ' αυτήν τη λογική και με την ιδιαιτερότητα ότι οι μεταφορές είναι κοινωνικό αγαθό πρέπει να εξασφαλίζονται τα στοιχειώδη για τους 'Ελληνες πολίτες, στοιχειώδης ασφάλεια και ασφάλεια της χώρας εν πάση περιπτώσει. Για σκεφθείτε τα μισά πλοία ιδιαίτερα στις άγονες γραμμές να μην είναι ούτε καν ευρωπαϊκά ή να είναι και ευρωπαϊκά και από τρίτες χώρες και να έχουμε ένα πόλεμο. Σε ποιον και με ποιους κανόνες θα γίνει η επί-

ταξη; Με ποια συνταγματική κατοχύρωση θα γίνει αν έχουμε ένα πόλεμο με την Τουρκία; Υπάρχουν, λοιπόν, βαρύτατες ευθύνες και τις αναλαμβάνετε ως Κυβέρνηση ολόκληρες.

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

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα παραξενευτεί ο κύριος Υπουργός που θα του κάνω το δικηγόρο, αλλά θέλω να πω στο συνάδελφο τον κ. Σκυλλάκο: Κύριε Σκυλλάκο, κατά τις διαπραγματεύσεις αντιμετωπίσθηκε με μεγάλη σοβαρότητα και απετέλεσε αντικείμενο ανταλλαγής απόψεων επί πολύ διάστημα αυτό που θέσατε, κύριε Σκυλλάκο, δηλαδή το τι θα γίνει δηλαδή με τα πλοία τα οποία από χωρικά ύδατα μιας χώρας εισέρχονται στα χωρικά ύδατα άλλης κοινοτικής χώρας. Θα αλλάξουν πλήρωμα;

Εκεί, λοιπόν, συμφωνήσαμε όλοι οι κοινοτικοί επί αρχής την οποίαν απεδέχθησαν και τα συνδικαλιστικά όργανα των ναυτεργατών, στο λεγόμενο consequtive cabotage. Ισχύει εδώ το flagstate. Αλλά σ' αυτό το κυκλικό, εντός των χωρικών υδάτων εμείς κάνουμε κουμάντο. 'Ηταν μεγάλη επιτυχία. Μεγάλη επιτυχία της τότε κυβερνήσεως, του ομιλούντος και των συνεργατών του ήταν το ότι επιβάλαμε αυτόν τον όρο. Ερχόμενοι, λοιπόν, εδώ οι οποιοιδήποτε με την όποια σημαία θα αναγκαστούν να υπακούσουν στους κανόνες που η χώρα μας θα καθιερώσει.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Δεν προβλέπεται από τον κανονισμό. Πώς θα αναγκαστούν;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Προβλέπεται. Διαβάστε το καλά. Και αυτό θα ήθελα να πω στον κύριο Υπουργό:

Κύριε Υπουργέ ζητήσατε, μάλλον υποδείξατε, πως θα έπρεπε να έχουμε κάποια συναίνεση καθόσον αφορά σ' αυτό το θέμα που το νομοσχέδιο, το οποίο υποστηρίζετε, θέτει ενώπιον του Κοινοβουλίου. Χάσατε μια μεγάλη ευκαιρία. Τη χάσαμε όλοι μας.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτό το νομοσχέδιο που αναφέρεται σ' ένα τόσο μεγάλο ζήτημα θα έπρεπε να αποτελέσει αντικείμενο διακομματικής συνεργασίας. Να το προπαρασκευάσουμε διακομματικά και να ψηφιστεί εν είδει κώδικος, κύριε Προέδρε. Προϊόν όλων των μελών αυτής της Βουλής. Κώδικας για να έχει και μακροβιότητα. Μεθαύριο όποιοι και αν είναι οι διάδοχοί σας -λένε ότι θα είναι η Νέα Δημοκρατία, το λένε πολλοί τώρα- να είσθε βέβαιοι ότι σε πολλά σημεία θα γίνουν παρεμβάσεις.

Πήγα προχθές, κύριε Πρόεδρε, στη Λιθουανία με κάποιους συναδέλφους στο ΝΑΤΟ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Περάσατε καλά;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εκεί λοιπόν, κύριε Προέδρε, διαπίστωσα τη διακομματική συνεργασία και μου έκανε εντύπωση. Το έφερα δε επ' ευκαιρία του νομοσχεδίου που θα συζητούσαμε σήμερα. 'Ετσι συνεργάζονται τα κοινοβούλια. Σας διαβάζω τον τίτλο του κειμένου: «Συμφωνία μεταξύ των κοινοβουλευτικών κομμάτων της Λιθουανίας για την αμυντική πολιτική». Ορίστε δώδεκα κόμματα το υπέγραψαν.

Τι δυσκολία θα είχατε εσείς, όταν μας πρωτοκαλέσατε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στις 15 Μαΐου του 2000, αυτό που σας πρότεινα να το κάνετε; Δεν είχατε ακόμα αναπτύξει τις ιδέες περί της πρόωρου άρσεως του καμποτάζ τότε. . Θα είχαμε, λοιπόν, τώρα κείμενο επί του οποίου ελάχιστες θα ήταν οι αμφισβητήσεις.

Και καθόσον αφορά στα τεχνάσματα, τα οποία μετέρχεται η Κυβέρνηση για να γλυκάνει τον πόνο των νησιωτών, διότι περί πόνου πρόκειται έστω κι αν εσείς τον αποτιμάτε με μια τσίχλα και με ένα κουλούρι: Ο κύριος Υπουργός Αιγαίου -και καλώς ερώτησε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος: γιατί απουσιάζει αφού συνυπογράφει τις αποφάσεις τις περισσότερες φορές- σε μια συνέντευξή του στα «ΝΕΑ», κύριοι συνάδελφοι, στις 5 Μαΐου, απαντά όταν τον ερωτούν: «Και τι θα γίνει με την πρόωρη άρση του καμποτάζ;». Απαντά: «'Εχουμε έτοιμο πακέτο μέτρων για την επόμενη μέρα και είναι κατατεθειμένο στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας».

Κύριε Σκυλλάκο, το πακέτο ήταν αυτό που είδατε. Και γιατί το τονίζω:

Στο τελευταίο φορολογικό νομοσχέδιο εγώ προέτεινα αντί τριών χιλιάδων εκατό κατοίκων, που καθορίζεται σαν πληθυσμιακό όριο, ώστε να προσφέρεται αυτή η περίφημη φοροαπαλλαγή, να το κάνετε έξι χιλιάδες για να καλύψει και κάποια μεγαλύτερα νησιά, το αρνηθήκατε. Τώρα γιατί το φέρνετε; Πώς στα καλά καθούμενα στο νομοσχέδιο περί ακτοπλοΐας μας φέρνετε και φορολογική διάταξη;

Αυτό ήταν το πακέτο του κυρίου Υπουργού Αιγαίου, ο οποίος, κύριε Πρόεδρε, έχει και μία άλλη έμπνευση. Να αναζητήσουμε χρήμα από την Κοινότητα για να κάνουμε κρατικά πλοία, να έχουμε πάλι δηλαδή την αλήστου μνήμης ελληνική ακτοπλοΐα, η οποία κάποιους οδήγησε κάποιος και στις φυλακές. Είχαμε καταδίκες, δηλαδή, των διαχειριστών της.

Κύριε Υπουργέ, είμαι εξ αυτών που πιστεύουν στον ανταγωνισμό. Και διατρανώνω την άποψη ως εξής καθ' όσον αφορά στη ναυτιλία:

Εδώ οι Έλληνες ναυτιλιακοί παράγοντες, κύριε Πρόεδρε, δεν φοβήθηκαν τον ανταγωνισμό στα πέρατα της οικουμένης. Μέσα στο σπίτι μας θα φοβηθούμε τον ανταγωνισμό; Εδώ στο Αιγαίο, στο Ιόνιο; Έχει λογική αυτό; Και όταν παλεύαμε για να περάσουμε, με στήριξη σχεδόν όλης της ναυτιλιακής κοινής γνώμης, αλλά και της νησιωτικής κοινής γνώμης, αυτόν τον κανονισμό, τον οποίο θεωρώ επίτευγμα της ελληνικής πολιτικής, τον περάσαμε όχι για να παραμείνει κλειστή η θάλασσά μας, αλλά για τον ανταγωνισμό, δίνοντας, όμως, μία χρονική διάρκεια σε πλήρη μεταβατική περίοδο, κύριε Υπουργέ, για να έχουμε κοινωνική και οικονομική συνοχή.

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

Εσάς η Κυβέρνησή σας κάθε λίγο και λιγάκι φέρνει εδώ στη Βουλή να ψηφίσουμε νόμους λόγω ανυπαρξίας αυτής της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο χρόνος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Μη διαμαρτύρεστε, κύριε Μαγκριώτη. Πέντε λεπτά δικαιούται. Προσπαθώ να μειώσω το χρόνο για να τελειώσουμε πριν τις 01.00', αλλά δυστυχώς βλέπετε, όλοι είσθε λαλίστατοι και με επιχειρήματα. Το Προεδρείο τουλάχιστον τηρεί το χρόνο.

Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη, να τελειώσετε. Εσείς δευτερολογήσατε και από την πρωτολογία σας ακόμη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, κοινωνική και οικονομική προπάντων συνοχή έχουμε στη νησιωτική Ελλάδα; 'Ηρθησαν, λοιπόν, οι λόγοι για τους οποίους τότε ζητήσαμε μέχρι το 2004 το καμποτάζ;

Κάνατε και κάτι άλλα τεχνάσματα. Βρίσκω ένα δημοσίευμα ετών του υπονναύαρχου ΛΣ εν αποστρατεία κ. Παπαγεωργίου και λέει -ακούστε τι κάνατε εσείς για να πλήξετε το καμποτάζ στα μικρά πλοία, τα τουριστικά- τα εξής: Το Υπουργείο Δικαιοσύνης κατήργησε εν αγνοία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας την εξάμηνη ποινή φυλάκισης που προεβλέπετο για τις παράνομες ναυλώσεις ξένων θαλαμηγών. Άρα με είκοσι χιλιάδες πρόστιμο η υπό ξένη σημαία θαλαμηγός, δηλαδή κάτω των εξακοσίων πενήντα κόρων, καμποτάζ κύριε Υπουργέ, έρχεται εδώ μέσα χρόνια και αλωνίζει. Πού είναι η προσοχή που προσφέρατε εσείς;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς, κύριε Παυλίδη. Θα τα πείτε στα άρθρα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Γι' αυτά τα θέματα και άλλα παρόμοια εμείς περάσαμε το καμποτάζ, όχι γιατί φοβούμεθα τον ανταγωνισμό, αλλά για να προσφέρουμε την κοινωνική και οικονομική συνοχή.

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

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, καταλαβαίνω την ενόχληση του Κυβερνητικού Εκπροσώπου του ΠΑΣΟΚ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): 'Οχι, ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος δεν ενοχλήθηκε γι' αυτά τα οποία λένε, ενοχλήθηκε περί του χρόνου.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: 'Οχι, μιλάω για την προηγούμενη τοποθέτησή του γιατί τον ενόχλησε η αναφορά στο παρελθόν. Ποιον; Αυτόν που έρχεται και παρακολουθεί και χειροκροτεί –χθες χειροκροτούσε κιόλας με ιδιαίτερη θέρμη- τον Πρωθυπουργό που αναφερόταν στο παρελθόν; Δηλαδή, το παρελ-

θόν ενοχλεί μόνο όταν αφορά εσάς;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Καθόλου.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κάποια στιγμή, λοιπόν, και την ιστορία του καθενός θα πρέπει να τη λέμε και εσείς είσαστε αυτοί που ανεβαίνετε στο Βήμα της Βουλής και λέτε ότι το '90-'93 φταίει για όλα τα δεινά του τόπου. Και όταν ερχόμαστε να σας ζητήσουμε ευθύνες, όταν ερχόμαστε να εκφράσουμε την αμφιβολία μας για τις προθέσεις σας, όταν ερχόμαστε να πούμε ότι στο παρελθόν έχετε σφάλει και δεν είναι καλός γνώμονας και πυξίδα το παρελθόν σας, εξανίστασθε.

Δεν νομίζω ότι αυτή η λογική θα σας οδηγήσει, τουλάχιστον πολιτικά, πουθενά.

Θα ήθελα να επισημάνω ορισμένα στοιχεία που βγήκαν από τη σημερινή συζήτηση.

Το πρώτο στοιχείο είναι αυτό που ανέφερε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ότι για πρώτη φορά υπάρχει μία ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του συστήματος των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών μέσω δικτύων, πλοίων και λιμανιών.

Νομίζω ότι είναι πλεονασμός, είναι τουλάχιστον φραστικός πλεονασμός το να λέμε ότι για πρώτη φορά αντιμετωπίζεται έτσι.

Δεύτερον, είναι επίσης φραστικός πλεονασμός να λέμε ότι αντιμετωπίζεται ολοκληρωμένα. Δεν είναι ολοκληρωμένη αντιμετώπιση, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη μας τα αντικειμενικά στοιχεία που συνάδουν στους τρεις τίτλους.

Το δίκτυο μάλλον δεν μας έχει παρουσιαστεί, δεν το έχουμε καταλάβει, δεν το έχουμε δει. Οι αμφιβολίες που εξέφρασε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος ήταν πάρα πολύ δικαιολογημένες, ότι εφόσον το δίκτυο θα το εγγυάται το κράτος και θα το πληρώνει, άρα έχει όλη την πρόθεση η Κυβέρνηση να το φέρει κουτσουρεμένο.

Ποια είναι η ναυπήγηση των πλοίων; Ποια είναι τα νέα πλοία τα οποία φτιάχνονται στην Ελλάδα ή τέλος πάντων υπάρχει η προοπτική από τις εταιρείες να αναλάβουν την πρωτοβουλία να φέρουν τέτοια πλοία; Οι ακτοπλόοι έρχονται σε κάθε περίπτωση και λένε ότι εμείς δεν μπορούμε να αναλάβουμε, ότι ακόμα και αν οι ράμπες όλων των διεθνών ναυπηγείων, να αρκούσαν δεν θα είχαμε τα λεφτά για να μπορέσουμε να χρηματοδοτήσουμε μια τέτοια ανανέωση στόλου.

Για τα λιμάνια νομίζω ότι τα στοιχεία που έχουμε καταθέσει ήδη, τα στοιχεία τα οποία ανέφεραν όλοι οι νησιώτες Βουλευτές είναι καταλυτικά.

Άρα ας μη μιλάμε για ολοκληρωμένο σύστημα. Ας μιλάμε για ένα αποσπασματικό σύστημα, το οποίο κάπως προσπαθεί να βολέψει μία κατάσταση.

Έρχομαι τώρα στον επίναυλο. Ο επίναυλος πραγματικά δημιουργεί μία μεγάλη εντύπωση γιατί προσωπικά το αισθάνομαι ότι είναι αν όχι εμπαιγμός, ένας πλεονασμός. Πόσα σκοπεύετε να βγάλετε από τον επίναυλο; Αναφέρθηκα σαν εισηγητής και σας είπα τρία με πέντε δισεκατομμύρια. Διαφωνείτε μ' αυτήν την πρόβλεψη; Αν είναι τρία με πέντε δισεκατομμύρια τότε νομίζω ότι γελιόμαστε και κοροϊδευόμαστε διότι τρία κόμμα τρία δισεκατομμύρια με τρία κόμμα τέσσερα δισεκατομμύρια είναι ο λογαριασμός επιδοτήσεων του Υπουργείου Αιγαίου. Εκατόν εβδομήντα δισεκατομμύρια είναι τα αδιάθετα από τα λιμενικά ταμεία. Δεν χρειάζεται να τον επιβάλουμε. Εάν είναι μόνο τρία με πέντε δισεκατομμύρια δε νομίζω ότι καλύπτουμε τις ανάγκες μας.

Ας μας πείτε ποιες είναι οι ανάγκες, τι προβλέπεται, ποια είναι η μελέτη στην οποία βασιστήκατε προσθέτετε μία φορολογία; Υπάρχει οικονομοτεχνική μελέτη, πόσοι θα διακινηθούν, τόσο θα κοστίζουν, τόσο συχνά θα είναι τα δρομολόγια, τόσο θα βγαίνουν; Από πού βγαίνει το 3%; Τι σκοπεύουμε να βγάλουμε στον απολογισμό στο τέλος του χρόνου; Πόσα σκοπεύει να ξοδέψει το κράτος για την επιδότηση αυτών των γραμμών; Διότι έτσι όπως εισάγεται νομίζω πως υποκρύπτει τη διάθεση για αύξηση του 3% και αυτό είναι το χειρότερο.

Καλύτερα να πούμε από την αρχή, ναι πλήρωσε και πλήρωσε είκοσι –και ας μη το λαϊκίζουμε στο επίπεδο της τσίχλας- αλλά μην το φέρνουμε και το υποβαθμίζουμε χωρίς να έχουμε φέρει ένα στοιχείο. Και δεν σας έχω ακούσει ούτε μία φορά, κύριε Υπουργέ -και σας έχω παρακολουθήσει εδώ και πάρα πολύ καιρό σε όλες σας τις τοποθετήσεις- να μας πείτε πόσα υπολογίζετε ότι θα βγάλετε και πόσα υπολογίζετε να ξοδέψετε.

Το τρίτο στοιχείο αφορά τη ΡΑΘΕ. Μόνος σας ομολογήσατε την ατέλεια στη διατύπωση. Άρα δικαιολογημένα μέχρι τώρα φωνάζουμε. Πριν από λίγο στη δευτερολογία σας είπατε ότι, ναι είναι ατελής η εισηγούμενη από την Κυβέρνηση πρόταση νόμου, διότι δεν διακρίνει ποια είναι η ΡΑΘΕ και ποια είναι η σχέση της με την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Αυτό σας φωνάζω από την επιτροπή και κατηγορήθηκα ότι υπηρετώ τα συμφέροντα των εφοπλιστών, ότι δεν γνωρίζω ποιες είναι οι αρμοδιότητες της ΡΑΘΕ, ότι δεν γνωρίζω ποιες είναι οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Νομίζω ότι θα έχουμε την ευκαιρία αύριο να το συνεχίσουμε, αλλά θα σας αφήσω τη σύγχυση, να μην την έχω εγώ αλλά τη σύγχυση να την έχει το νομοσχέδιό σας.

Θα ήθελα να κλείσω με μία αναφορά σε σχέση μ' αυτά τα οποία ανέφερε ο αγαπητός συνάδελφος ο κ. Μπένος. Ο κ. Μπένος μίλησε και μίλησε με ιδιαίτερη θέρμη για τα θέματα της ακτοπλοΐας, αλλά νομίζω ότι στα πιο πολλά απ' αυτά που είπε μάλλον μας βρίσκει σύμφωνους και αδίκως ομίλησε περί σκιάς. Διότι εμείς μιλήσαμε για τη χρηματοδότη των πλοίων, εμείς μιλήσαμε ότι θα πρέπει να ανανεωθεί ο στόλος, ότι θα πρέπει να διακρίνουμε πραγματικά τις γραμμές σ' αυτές που θα είναι ελεύθερες, χωρίς να υπάρχει κρατική παρέμβαση, χωρίς να έχει το δικαίωμα το Υπουργείο να παρεμβαίνει, χωρίς να υπάρχει το δικαίωμα του Υπουργού να παρεμβαίνει σε τιμές, δρομολόγια ή οτιδήποτε άλλο και σ' αυτές στις οποίες θα συμβάλλεται ο ιδιώτης και θα εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον. Και θα συμβάλλεται είτε με τη μακροχρόνια αποκλειστικότητα είτε θα συμβάλλεται με την επιδότηση. Σ' αυτές τις γραμμές θέλουμε ολοκληρωμένο σύστημα προσέγγισης. Δυστυχώς, όμως, το νομοσχέδιο δεν φέρνει ολοκληρωμένο σύστημα αντιμετώπισης του δικτύου του Αιγαίου γιατί δεν περιλαμβάνει τη χρηματοδότηση, δεν περιλαμβάνει την ενίσχυση των ναυπηγείων, δεν περιλαμβάνει την τραπεζική παρέμβαση για να μπορέσουμε πραγματικά να μιλάμε για ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης.

Και αυτό διότι αύριο το πρωϊ με ποια λεφτά, με ποιες Τράπεζες και σε ποια ναυπηγεία θα κτιστούν αυτά τα μικρά καραβάκια τα οποία οραματίζεται, δηλαδή αυτός ο μικρός ακτοπλοϊκός στόλος που θα μπορέσει να εξυπηρετήσει;

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Δεν θα έπαιρνα το λόγο, κύριε Πρόεδρε, αλλά άκουσα κάποια πράγματα από τον εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και θα ήθελα να κάνω κάποιες παρατηρήσεις.

Δεν θα σταθώ στα όσα είπε για το νομοσχέδιο που νομίζω ότι το αδικεί. Δεν θέλω να κατεβάσω το επίπεδο της συζήτησης και να σχολιάσω τα όσα είπε, ούτε να κάνω κάποια πολιτική τοποθέτηση για τις αναφορές που έκανε για το παρελθόν. Ανάλωσε το 1/3 του χρόνου της ομιλίας του κατηγορώντας το ΠΑΣΟΚ για το ναυάγιο του ΣΑΜΙΝΑ. Το παρατράβηξε και άρχισε να μιλάει και για το πόρισμα για τη «RICOMEX», πράγμα που δεν έχει καμία σχέση με το θέμα που συζητάμε σήμερα.

Λίγο πριν μίλησε για την ενίσχυση των ναυπηγείων, για την ναυπήγηση πλοίων και για διάφορες διευκολύνσεις που θα πρέπει να δοθούν από το τραπεζικό σύστημα στους εφοπλιστές και στους ακτοπλόους. Αυτά τα πράγματα είναι ξεπερασμένα και δεν έχουν σχέση ούτε με την ελεύθερη αγορά, ούτε με τις ιδέες τις οποίες πρεσβεύει επίσημα η Νέα Δημοκρατία. Η επιστροφή σε ένα τέτοιο καθεστώς όπου το κράτος με παρεμβατισμό και με Τράπεζες όπως η ΕΤΒΑ κάνει πολιτική ναυτιλίας δεν είναι δυνατή.

Η Νέα Δημοκρατία δεν έχει ξεκαθαρισμένες θέσεις, όσον αφορά το μείγμα του ελεύθερου ανταγωνισμού και της κρατικής παρέμβασης, η οποία οπωσδήποτε είναι απαραίτητη. Νομίζω ότι σ' αυτό το θέμα πρέπει να ξεκαθαρίσετε τη θέση σας για να κατανοήσει ο ελληνικός λαός ποιες επιτέλους είναι αυτές οι θέσεις σας.

Θα ήθελα τώρα να κάνω μία αναφορά στη ΡΑΘΕ, διότι νομί-

ζω ότι έχουμε μπλεχθεί λίγο. 'Ισως ήταν λάθος στη συζήτηση στην επιτροπή, που δεν φωνάξαμε κάποιους ειδικούς άλλων ρυθμιστικών αρχών να μας μιλήσουν λίγο για τη φιλοσοφία των ρυθμιστικών αρχών και για τις εμπειρίες των ρυθμιστικών αρχών από άλλες χώρες που έχουν προχωρήσει σε απελευθέρωση αγορών. Στην πρωτολογία μου έκανα μία αντιδιαστολή ανάμεσα στο ρόλο που παίζει η ρυθμιστική αρχή και στο ρόλο που έχει η επιτροπή ανταγωνισμού. Η ρυθμιστική αρχή στηρίζεται στην αρχή της εκ των προτέρων ρύθμισης διαφόρων ζητημάτων της αγοράς, η δε επιτροπή ανταγωνισμού παρεμβαίνει αφού διαπιστωθούν στρεβλώσεις εκ των υστέρων. Αυτό είναι πολύ σημαντικό.

Γι' αυτόν το λόγο η ΡΑΘΕ επειδή είναι επιφορτισμένη με το να επεμβαίνει είναι στελεχωμένη με ειδικούς συγκοινωνιολόγους οι οποίοι γνωρίζουν την αγορά στη λεπτομέρειά της. Η επιτροπή ανταγωνισμού είναι στελεχωμένη με νομικούς. Η ρυθμιστική αρχή έχει σαν ένα από τους ρόλους της να ετοιμάζει τους φακέλους, όπου διαπιστώνει ή όπου προβλέπει ότι θα υπάρξει παραβίαση των νόμων της αγοράς και να παραπέμπει αυτές τις περιπτώσεις στην επιτροπή ανταγωνισμού που επεμβαίνει εκ των υστέρων.

Συνεπώς είναι δύο διακριτοί ρόλοι και σε τελευταία ανάλυση αν ανατρέξετε στην διεθνή εμπειρία, αυτές οι αρχές υπάρχουν και στις Ηνωμένες Πολιτείες και στην Ευρώπη. Να μην αναγάγουμε τώρα το θέμα των ρυθμιστικών αρχών σαν το πιο σημαντικό θέμα της συζήτησης. Το ίδιο δεν πρέπει να κάνουμε και για τον επίναυλο, διότι τελικά έχουμε μπροστά μας ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο. Για πρώτη φορά υπάρχει μία τόσο συστηματική και ολοκληρωμένη παρέμβαση στα θέματα της ακτοπλοΐας. Εσείς όμως κάθεστε και μιλάτε για το 3%, για τις διακόσιες (200) δραχμές και για τη ΡΑΦΕ που είναι ένα θέμα που νομίζω ότι πρέπει να το σκεφθούμε καλύτερα.

Τέλος βρήκα άστοχη την ενέργειά σας για την αναφορά που κάνατε σ' αυτήν τη φυλλάδα του διαμετρήματος της «DAILY TELEGRAPH» και θα περίμενε κανένας ότι δεν θα υποβιβάζαμε το επίπεδο και θα κάνουμε αναφορές στις όποιες κινδυνολογίες αγγλικών εφημερίδων, που δεν ξέρουμε τι σκοπιμότητες υπάρχουν από πίσω. Και στο παρελθόν έχει γίνει τέτοιου είδους φθηνή δημοσιογραφία, που διακρινόταν από σκοπιμότητες ανθελληνικές.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η Νέα Δημοκρατία νιώθει ιδιαίτερα ευτυχής μετά τη δημοσίευση της τελευταίας δημοσκόπησης, γιατί της δίνει παράσταση νίκης κατά 37%, ενώ στις πρόσφατες εκλογές, αν θυμούνται, πήραν 43%. Δηλαδή ούτε οι ψηφοφόροι τους πιστεύουν ότι θα κερδίσουν στις επόμενες εκλογές, σε μια στιγμή που τόσο ευνοϊκή φαίνεται γι' αυτούς. Θα θυμίσω ότι στην ποιοτική έρευνα αναφέρεται ότι το μεγαλύτερο μειονέκτημα της Νέας Δημοκρατίας είναι το παρελθόν της. Το 46% των ερωτηθέντων πολιτών δηλώνει πως το μεγαλύτερο μειονέκτημά της είναι το παρελθόν ενώ για το ΠΑΣΟΚ ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματά του είναι το παρελθόν του.

Βέβαια μετά το 1974 οι πολίτες κρίνουν περισσότερο την κυβερνητική θητεία του καθενός μας, γιατί εκεί υπάρχει το αντίκρισμα της αλήθειας, υπάρχει το έργο, ενώ την περίοδο της αντιπολίτευσης του κάθε κόμματος υπάρχει ο λόγος που πολλές φορές είναι και απόλυτος και απορριπτικός, έχει το στοιχείο της υπερβολής. Μέχρι ένα βαθμό είναι κατανοητή η υπερβολή γιατί είναι αντιπολίτευση. Όμως όταν κρίνεται η δική σας κυβερνητική θητεία τα προηγούμενα χρόνια και η δική μας σαφέστατα υπερέχουμε και γι' αυτό αντιδράτε ενστικτωδώς κάθε φορά που σας καλούμε να συγκρίνετε τη κυβερνητική σας περίοδο με τη δική σας. Υπερέχουμε συντριπτικά θα το τονίσω και πάλι, ενώ εσείς υπερέχετε στην υποσχεσιολογία και γι' αυτό είσαστε πρωταθλητές στους μεγάλους λόγους. Εμείς είμαστε οι αγωνιστές των δρόμων αντοχής στα έργα και στην αλήθεια, γι' αυτό ο ελληνικός λαός κάθε τέσσερα χρόνια μας κρίνει και μας επιδοκιμάζει, ενώ εσάς σας κρίνει και σας καταδικάζει. Να είσθε βέβαιοι, λοιπόν, πως αυτό θα επιβεβαιωθεί και στο τέλος αυτής της τετραετίας.

Πάντως, εγώ αντέδρασα όταν επιχειρήθηκε από τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας να διαστρεβλωθεί η αλήθεια και έγινε σε πολλά σημεία. Πρώτα απ' όλα όταν μίλησε για το τραγικό ναυάγιο του ΣΑΜΙΝΑ και είπε πως αυτό ώθησε την Κυβέρνηση στην πρόωρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Γνωρίζει όμως ότι αυτό περιέχεται στις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβέρνησης μετά τις εκλογές και ξέρει ότι η επιτροπή Σαραντίτη ξεκίνησε από τις αρχές του καλοκαιριού και είχε κάνει μεγάλο τμήμα του δρόμου για το τελικό πόρισμα. Ε, αυτήν τη διαστρέβλωση δεν θα σας επιτρέψουμε να την επιβάλετε με τη γνωστή σας λογική.

Το άλλο ζήτημα έχει να κάνει με τα ελληνικά ναυπηγεία. Ξέρετε πολύ καλά ότι στη θητεία σας 1990-1993, ουσιαστικά τα κλείσατε. Θα σας το θυμίζουμε πάντοτε αυτό, γιατί στην πολιτική μπορεί δέκα χρόνια να οικοδομείς και σ' ένα χρόνο να τα καταστρέψεις όλα. Καταστρέψατε, λοιπόν, όλα τα επιτεύγματα της προηγούμενης οκταετίας και πρώτα απ' όλα τα κοινωνικό κράτος και δεύτερο τον παραγωγικό ιστό. Θα σας πω, λοιπόν, ότι τα ναυπηγεία τόσο στην Ελευσίνα όσο και στο Πέραμα και στη Σύρο τα πουλήσατε όσο-όσο και εμείς μετά αναγκαστήκαμε από τον κρατικό προϋπολογισμό να επανακτήσουμε το δημόσιο έλεγχο για να σταθούν τα ναυπηγεία και να βρουν θέσεις εργασίας και απασχόλησης μια σειρά εργαζόμενοι. Προχωρήσαμε σε προγραμματικές συμβάσεις...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Μετά τα μεσάνυχτα τα λέτε αυτά τα πράγματα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Να μη γράφονται οι διακοπές.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Προχωρήσαμε σε προγραμματικές συμβάσεις.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Σας παρακαλώ. Αυτά τα κάνατε εσείς.

Προχωρήσαμε σε προγραμματικές συμβάσεις για να δώσουμε δουλειά στα ελληνικά ναυπηγεία. Και βεβαίως έχουμε να κάνουμε ακόμα πολλά για να γίνουν ανταγωνιστικά τα ελληνικά ναυπηγεία. Αυτή είναι η αλήθεια και ξέρω ότι σας πονάει και σας ενοχλεί. Ο ελληνικός λαός την ξέρει και εμείς απλώς θα σας την θυμίζουμε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ....

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Όμως, κύριε Βαρβιτσιώτη, στη γενικευμένη στρατηγική της καταστροφολογίας του κόμματός σας μας χρεώσατε και τη διαχείριση του Α' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και σας ζήτησα να επανορθώσετε γιατί αυτοί που θα διαβάζουν τα Πρακτικά αύριο θα σας εκθέσουν. Επανορθώστε τουλάχιστον ότι κάνατε λάθος, ότι το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης το διαχειριστήκατε εσείς. Και αν θεωρείτε, ως εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ότι υπήρξε κακή διαχείριση αυτή ήταν της κυβέρνησης του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη, της Νέας Δημοκρατίας. Εκτός και αν και αυτήν την κυβερνητική περίοδο της Νέας Δημοκρατίας την έχετε απαρνηθεί. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Θα ήθελα να πω δύο λόγια για τη ρυθμιστική αρχή. Είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ότι η ρυθμιστική αρχή παίρνει αρμοδιότητες από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτό κάνουν οι ρυθμιστικές αρχές και οι ανεξάρτητες αρχές, παίρνουν κρατικές αρμοδιότητες και τις διαχειρίζονται μέσα απ' το νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο. Αυτό δεν μας λέγατε και στο Σύνταγμα; Αυτό δεν λέτε για τα δημόσια έργα, ότι πρέπει να γίνει ανεξάρτητη αρχή για να μην κάνει τις δημοπρατήσεις το δημόσιο. Τέλος πάντων, έλεος, κάποια στιγμή ταυτιστείτε με την πολιτική και τους λόγους σας. Δεν μπορείτε σε κάθε θέμα, που συζητούμε να έχετε διαφορετική θέση. Αυτός ο αλληθωρισμός, αυτή η κυκλοθυμία σας κάποια στιγμή δεν έχει όρια. Είπαμε δικαιολογείται ένας βαθμός υπερβολής στην Αντιπολίτευση, αλλά όχι αυτή η κυκλοθυμία, όχι αυτές οι τεράστιες αντιθέσεις.

Χαίρομαι, γιατί ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης είπε ότι, κύριε Υπουργέ, εσείς έχετε καλές προθέσεις και θα εφαρμόσετε σωστά το νόμο και ειδικό-

τερα το άρθρο 2 παράγραφος 4. Όμως ο επόμενος Υπουργός ή οι Υπουργοί του μέλλοντος μπορεί να είναι κακοί. Χαίρομαι διότι βλέπει ότι και στο μέλλον θα είναι Υπουργοί του ΠΑΣΟΚ, γιατί αυτούς φυσικά εννοεί όταν λέει ότι θα είναι κακοί οι Υπουργοί, γιατί δεν νομίζω να προδικάζει ότι οι Υπουργοί της Νέας Δημοκρατίας θα είναι κακοί.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Εμείς δεν αρνούμαστε ότι μπορεί η εφοπλιστική κοινότητα να έχει και κακές προτάσεις. Και δεν σας κατηγορούμε γιατί συμφωνείτε με τις προτάσεις. Και εμείς μέσα από το διάλογο σε πολλές από τις προτάσεις τους βρήκαμε συμφωνίες που εμπεριέχονται μέσα στο νομοσχέδιο, που συζητούμε. Να μη μεταφέρετε όμως την κινδυνολογία ορισμένων εφοπλιστικών κύκλων όπως και ορισμένων ξένων εντύπων στην Αίθουσα αυτή. Κάνουν κακό στη ναυτοσύνη, κάνουν κακό στην επιχειρηματική δραστηριότητα, στην ακτοπλοΐα, κάνουν κακό στον ελληνικό τουρισμό. Κρατήστε ένα όριο, βάλτε ένα φρένο στην αντιπολιτευτική σας καταστροφολογία και κινδυνολογία.

Ο παραλογισμός σας και οι αντιφάσεις πραγματικά κλείνουν τον κύκλο τους όταν μιλάτε για τον επίναυλο και το 3%. Μα, αυτό το 3% είναι το αντίστοιχο σπατόσημο στο αεροδρόμιο της Λήμνου και σε κάθε αεροδρόμιο της χώρας, είναι το αντίστοιχο διόδιο σε κάθε εθνική οδό. Είναι αυτή η μεγάλη δική σας επιλογή, την οποία τόσο πολύ τη διαφημίσατε όταν τη θεσμοθετήσατε. Όπως, λοιπόν, το σπατόσημο είναι στο αεροδρόμιο της Λήμνου, το οποίο είναι πολύ πιο υψηλό απ' ότι το 3% επί του ναύλου, τον ίδιο ακριβώς αναπτυξιακό ρόλο επιτελεί και ο επίναυλος. Επιτέλους σε κάποια θέματα κρατήστε και κάποια όρια, κρατήστε κάποια αξιοπρέπεια σε σχέση και με τη δική σας πολιτική.

Θα κλείσω λέγοντας ότι από τα τριάντα εκατομμύρια διακινήσεων τον προηγούμενο χρόνο, που στατιστικά έχουν καταγραφεί, ξέρετε πολύ καλά ότι η μεγάλη πλειοψηφία είναι μη νησιώτες. Διότι δεν νομίζω να θεωρείτε ότι μερικές εκατοντάδες νησιωτών είναι αυτοί που κάνουν τα τριάντα εκατομμύρια μετακινήσεις ετησίως. Και ο μεγαλύτερος αριθμός αυτών των μετακινήσεων είναι αλλοδαποί. Συνεπώς αυτήν την ενίσχυση προς τις άγονες γραμμές, προς τη νέα ακτοπλοϊκή πολιτική στην ενίσχυση των ακριτικών νησιών θα την κάνουμε μέσα από την επιβάρυνση κυρίως των αλλοδαπών τουριστών, που γι' αυτούς αυτό το 3% είναι πραγματικά μια πενιχρή συμβολή που ούτε καν θα τη νιώσουν.

Εδώ δεν ένοιωσαν το σπατόσημο. 'Εφυγε βεβαίως ο κ. Λαφαζάνης και θα ήθελα να του πω ότι πραγματικά η ανεξέλεγκτη λειτουργία της αγοράς μπορεί να δημιουργήσει ανάπτυξη και ποσοτική συσσώρευση, αλλά δημιουργεί και μεγάλες ανισότητες στις κατανομές εισοδημάτων, ανάμεσα στις κοινωνικές ομάδες. Και γι' αυτό θέλουμε τη ρυθμιστική αρχή γι' αυτό θέλουμε την κανονιστική παρέμβαση της πολιτείας, γι' αυτό ακριβώς υπάρχει η αναδιανεμητική, όσον αφορά το κοινωνικό πλεόνασμα, πολιτική της Κυβέρνησής μας σε όλους τους τομείς και ειδικότερα εδώ στην ακτοπλοΐα. Από την άλλη πλευρά όμως οι οικονομίες του κεντρικού κρατικού σχεδιασμού ιδιαίτερα όταν συνδυάζονται με αυταρχικά καθεστώτα γνωρίζουμε πού οδηγούν. Γι' αυτό η δική μας πολιτική, η πολιτική που στηρίζεται στην οικονομία της αγοράς, και δημιουργεί ταυτοχρόνως και τα κανονιστικά και ελεγκτικά πλαίσια για να μπορούμε να στηρίζουμε τις αδύναμες, τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές. Να στηρίζουμε τους αδύναμους και ανήμπορους πολίτες, τα λαϊκά στρώματα. Αυτή είναι η ορθή πολιτική η κοινωνικά δίκαιη, που ταυτοχρόνως δημιουργεί και όρους ανάπτυξης του υγιούς ανταγωνισμού. Αυτήν την πολιτική ακολουθούμε και αυτή επιβραβεύει ο ελληνικός λαός.

Ευχαριστώ.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος πολύ λίγο συνέβαλε στη συζήτηση του νομοσχεδίου με την τοποθέτησή του. Δείχνει ότι είναι ξεκομμένος από την πραγματικότητα, δεν γνωρίζει την τραγική κατάσταση που βρίσκονται σήμερα οι συμπολίτες μας, με τα τεράστια προβλήματα στην ανεργία, στην υγεία, στην παιδεία, όπως τα βιώνουν και όλοι οι νησιώτες μας. Και αν σήμερα πιστεύω ότι καταβάλλεται μια προσπάθεια, εκ μέρους του Υπουργείου, για να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο καλύτερης εκτέλεσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και ένα πλαίσιο γενικότερο, ασφαλώς ο κύριος Υπουργός δεν έρχεται σήμερα ή το ΠΑΣΟΚ στην εξουσία. Από το 1993 κυβερνάτε επί οκτώ χρόνια για να μην πάω πίσω επί είκοσι χρόνια, γιατί αρέσει στην Κυβέρνηση η παρελθοντολογία, η οποία συσπειρώνει βέβαια, αλλά επιβεβαιώνει πόσο απόμακρη είναι από την πραγματικότητα και δεν φαίνεται ότι σας έχει βοηθήσει μέχρι τώρα στις εκτιμήσεις του ελληνικού λαού, που πίστευε ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή ο ίδιος ο Πρωθυπουργός έχει κάποια σοβαρότητα, αντιμετωπίζει τα πράγματα με διαφορετική αντίληψη και η ανόρθωση διαχωριστικών γραμμών μέσα στην κοινωνία η ίδια η κοινωνία την έχει ξεπεράσει.

Βέβαια διαπιστώνω ότι δε νιώθετε και καμία ντροπή όπου χρειάστηκε ένα ναυάγιο, δυστυχώς, για το οποίο δεν φταίει βέβαια το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή η Κυβέρνηση, αλλά έμελλε να ανοίξει το απόστημα της ακτοπλοΐας στο Αιγαίο με το χειρότερο τρόπο. Είναι ψέματα ότι έλεγχε μια εταιρεία, η οποία μονοπώλησε το Αιγαίο κατά τα _ όλη την ακτοπλοΐα, απομόνωσε άλλες εφοπλιστικές εταιρείες και έφθασε στο σημείο να γίνει κράτος εν κράτει; Επομένως ο προβληματισμός, που μπαίνει σήμερα, στην προσπάθεια που κάνει ο Υπουργός για να δημιουργηθούν καλύτερες συγκοινωνίες για να εξυπηρετηθούν οι συμπολίτες μας, να εξυπηρετηθεί η ξεχασμένη νησιωτική Ελλάδα και αναφερόμαστε πολύ συχνά στο Αιγαίο, αλλά είναι και το Ιόνιο και να ζητήσουμε κάποια στιγμή να γίνει και Υπουργείου Ιονίου. Γιατί τα Επτάνησα με όλα τα άλλα μικρά νησιά έχουν τα ίδια προβλήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Υπουργείο Επτανήσων, Υπουργείο Θεσσαλίας, Υπουργείο Θράκης, Υπουργείο Πελοποννήσου, Υπουργείο Κρήτης, Υπουργείο Δωδεκανήσου! Ας είμαστε λίγο σοβαροί, κύριοι συνάδελφοι!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Θα συμβάλουν στην ανάπτυξη των νησιών αυτών γιατί έχουν προβλήματα σοβαρά.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να δώσετε μια απάντηση σε αυτό που ανέφερα στην πρωτολογία μου σχετικά με τις δυο άδειες σκοπιμότητας, που δόθηκαν στην ακτοπλοϊκή γραμμή, που δεν συμβάλλουν στην πραγματικότητα στη βελτίωση της ακτοπλοΐας γιατί ήδη οι γραμμές που υπάρχουν, εξυπηρετούν.

Ανέφερα προηγουμένως την αδυναμία ενδεχομένως να ελέγχετε τις γραμμές από την Ιταλία, γιατί οι επιπτώσεις στα Επτάνησα και στην Κέρκυρα είναι πάρα πολύ μεγάλες από την παράκαμψη του λιμανιού της Κέρκυρας.

Σχετικά με τη γραμματεία λιμένος είναι ένα θετικό βήμα. Βέβαια αναφέραμε προηγουμένως ότι δεν υπήρξε μέχρι σήμερα λιμενική πολιτική. Ανησυχούν οι νησιώτες μας ότι δεν θα μπορέσουν να εξυπηρετηθούν με τα σύγχρονα πλοία από τη στιγμή που για πολλά χρόνια οι ευρωπαϊκοί πόροι, οι εθνικοί πόροι, αλλά και ο πόροι των λιμενικών ταμείων δεν επενδύθηκαν στην ολοκλήρωση, στη βελτίωση ή στην κατασκευή νέων λιμανιών.

Αλλά και οι υπηρεσίες στα λιμάνια μας είναι σε πολύ άσχημη κατάσταση. Αυτά είναι θέματα τα οποία θα πρέπει μέσα από το νομοσχέδιο και με επεξεργασία να τα αντιμετωπίσουμε για να μπορέσουν πράγματι να βελτιωθούν αυτές οι παροχές υπηρεσιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για πέντε λεπτά για να συνοψίσετε και να κλείσουμε τη συζήτηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε, έχει μόνο ένα στόχο, την οργάνωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προς όφελος του πολίτη, προς όφελος των τοπικών κοινωνιών, προς όφελος της νησιωτικής και της παράκτιας Ελλάδας, προς όφελος της οικονομικής ανάπτυξης, της περιφερειακής ανάπτυξης και κυρίως της ανάπτυξης του τουρισμού για την ευεργετική επίδραση του οποίου, είμαι απόλυτα βέβαιος ότι όλοι συμφωνούμε.

Η συζήτηση η οποία έγινε και οι τοποθετήσεις από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, Αξιωματικής και Ελάσσονος, λυπάμαι που θα το πω, υποτιμούν την αξία της ίδιας της συζήτησης του σκοπού και του νομοσχεδίου. Στην πραγματικότητα ήταν μια επιχείρηση σύγχυσης, συσκότισης, αποπροσανατολισμού, κινδυνολογίας και λαϊκισμού.

Δυστυχώς ο χρόνος είναι λίγος αύριο όμως θα έχουμε πάρα πολύ χρόνο στη διάθεσή μας για να αποδείξω τις έννοιες τις οποίες ανέφερα μια προς μια. Και θα προκαλέσω βέβαια όλους να μου αντιπαραθέσουν τα επιχειρήματά τους για να απορρίψουν τις δικές μου προσεγγίσεις και να επιβεβαιώσουν ότι είναι κάπως διαφορετικά.

'Ομως εγώ, όσο ακούω να μιλούμε για επίναυλο, ο οποίος θα πάρει το αίμα των πολιτών από τα νησιά επιμένοντας στο 3% του φόρου, του 3% του επίναυλου, ξανά το ίδιο και η ίδια κασέτα. Θα συνεχίζω να λέω για τα τρία – τέσσερα δισεκατομμύρια που δεν ξέρουμε πόσα θα είναι. Μα, φυσικά δεν ξέρουμε πόσα θα είναι, γιατί κανείς δεν γνωρίζει ποιος θα είναι ο κύκλος των εργασιών που θα γίνει στην ακτοπλοϊα την απελευθερωμένη. Κανείς δεν το ξέρει. Ο κ. Λαφαζάνης για παράδειγμα υποστηρίζει ότι ο ανταγωνισμός θα φέρει αύξηση των τιμών. 'Αλλοι υποστηρίζουν ότι θα φέρει μείωση των τιμών. Επί των τιμών αυτών, λοιπόν, το 3% στον καθαρό ναύλο, θα είναι το τίμημα, το οποίο θα πληρώνει κάποιος . 'Οχι ο νησιώτης, αλλά όσοι χρησιμοποιούν την ακτοπλοϊα, 'Ελληνες και ξένοι τουρίστες, οι πολίτες από την ηπειρωτική Ελλάδα, οι πάντες εν πάση περιπτώσει κοινοτικοί υπήκοοι, μη κοινοτικοί υπήκοοι. Οι πάντες. Ποιο είναι, λοιπόν, το ποσοστό αυτό; 'Οταν απετόλμησα να το κάνω σε νούμερα, δεν άρεσε, αυτό θεωρήθηκε λαϊκισμός. Ε, λοιπόν, τι να κάνουμε; Τόσο στοιχίζει. Δεν σας άρεσε το παράδειγμα με τις τσίχλες; Θα σας πω, λοιπόν, ότι στην περίπτωση της Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας που ενδιαφέρει και τον κ. Σπύρου, θα είναι σαράντα επτά (47) δραχμές. Λιγότερο απ' όσο κοστίζει ένα πακέτο χαρτομάντηλα. Θέλετε κάτι άλλο; Να σας πω για το δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο, που ενδιαφέρει και τον κ. Βαρβιτσιώτη. Είναι εκατόν πενήντα πέντε (155) δραχμές.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Από πού και ως πού τον ενδιαφέρει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ξέρει ο κ. Βαρβιτσιώτης, κύριε Παυλίδη. Μη διερωτάσθε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Να μάθουμε και εμείς, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Θα τον ρωτήσετε μετά στο περιστύλιο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Γνωρίζετε πολύ καλά.

Εκατόν πενήντα πέντε (155) δραχμές, λοιπόν, θα είναι για τη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο. Είναι το 1/3 απ' αυτό που πληρώνετε για να πιείτε ένα καφέ, κύριε Βαρβιτσιώτη. Σας παρακαλώ πολύ.

'Όταν, λοιπόν, αυτήν την πραγματικότητα δεν τη βλέπετε, και όταν επιμένετε να μιλάτε για το φόρο, για τον επίναυλο και επιπλέον για τα τρία – τέσσερα δισεκατομμύρια και όλα αυτά, τότε κάνετε λαϊκισμό. Και επιπλέον, όταν μιλούμε για ειδικό λογαριασμό ακτοπλοϊας, εννοούμε ότι θα υπάρχουν έσοδα από το ποσοστό επί του ναύλου, αλλά θα υπάρχουν και όλα αυτά, τα οποία προέρχονται από τον κρατικό προϋπολογισμό, όλα αυτά, τα οποία έρχονται από τα παράβολα.

Θα συγκεντρώνουν ένα συνολικό ποσό, το οποίο στη συνέχεια θα αποτελεί την ασφαλιστική δικλείδα ότι μπορεί να χρηματοδοτηθεί το δίκτυο.

Πού είναι η καρδιά του νομοσχεδίου; Πώς διαμορφώνεται το δίκτυο; Μα, ήταν δυνατόν να διαμορφωθεί από πριν; Δεν είναι λαϊκισμός να εγκαλείτε την Κυβέρνηση και τον Υπουργό, επειδή δεν σας παρουσίασε το δίκτυο για να αποφασίσετε; Μα το δίκτυο σύμφωνα με το νόμο αποφασίζεται με τις προτάσεις των φορέων, με τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών, με τις ανάγκες των φορέων των εργαζομένων, των επιμελητηρίων, των πάντων. Είναι ή δεν είναι λαϊκισμός, λοιπόν, αυτός; Είναι ή δεν είναι σύγχυση και συσκότιση της πραγματικότητας;

Μιλάμε για την ηλικία των πλοίων, κύριε Πρόεδρε, Ακούσατε και σεις, άκουσε και η Βουλή και σας ρωτώ: Ποια είναι η αίσθηση του Σώματος για τη θέση της Νέας Δημοκρατίας, όσον αφορά το όριο ηλικίας; Είναι υπέρ του ορίου ηλικίας, είναι υπέρ της μείωσης του ορίου ηλικίας; Υπάρχει πρόβλημα για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, όπως είπαν ο κ. Σπύρου και ο κ. Χωματάς; Υπάρχει πρόβλημα με το όριο ηλικίας, όπως λέει ο κ. Παυλίδης, γιατί έτσι είχαν συνηθίσει και έτσι είχαν επενδύσει τα χρήματά τους; Ή μήπως είναι αυτό που λέει το site της Νέας Δημοκρατίας –και μη σας ενοχλεί, τι να κάνουμε, μπήκαμε σε ηλεκτρονική εποχή και διαβάζουμε- όπου λέει ότι πρέπει να μειωθεί το όριο ηλικίας σταδιακά;

Ποια είναι, λοιπόν, η θέση της Νέας Δημοκρατίας; Εγώ σας ρωτώ –σε λίγο θα ψηφίσουμε επί της αρχής- τι θα ψηφίσει η Νέα Δημοκρατία; Θα ψηφίσει εναντίον του νομοσχεδίου; Γιατί; Διαφωνεί με τη μείωση του ορίου ηλικίας; Διαφωνείτε με τι; Με τον κεντρικό σχεδιασμό, με την εγγύηση ενός δικτύου, το οποίο εγγυάται ότι όλα τα νησιά μας θα έχουν γραμμές και σύνδεση;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πού είναι η εγγύηση; Πείτε μας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα ψηφίσετε εναντίον της χρηματοδότησης;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Με το μέρος της είμαστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Παυλίδη, όσο και αν φωνασκείτε δεν πρόκειται να με αναγκάσετε να σταματήσω να λέω την αλήθεια. Την αλήθεια θα λέω είτε το θέλετε είτε όχι.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Να συνεχίσετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη!

Να μη γράφεται καμία διακοπή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ακούω τον κ. Σκυλλάκο από την άλλη πλευρά, ο οποίος αναφέρεται σε άλλη κινδυνολογία. Λέει ότι όλα τα πλοία που θα μπουν μέσα δεν πρόκειται να πληρούν τους κανόνες ασφαλείας. Άρθρο 3 παράγραφος 2: «Για τη δρομολόγηση πρέπει το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος μέλος που είναι νηολογημένο στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος». Και επιπλέον λέει ότι πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της παραγράφου 7 του προηγουμένου άρθρου και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφαλείας, υγιεινής και ενδιαίτησης των επιβατών και του πληρώματος.

Είναι ή δεν είναι προσανατολισμός αυτός; Είναι ή δεν είναι εισήγηση του Σώματος; Είναι ή δεν είναι προσπάθεια να κάνουμε αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση; Νυν υπέρ πάντων ο αγών για την αντιπολίτευση. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δήθεν ενδιαφερόμαστε για τα νησιά.

Η ρυθμιστική αρχή –επαναλαμβάνω, κύριε Βαρβιτσιώτη, που λέτε ότι παρακολουθείτε τόσο πολύ τα πεπραγμένα του Υπουργείου- είναι πρόταση του Προέδρου της επιτροπής ανταγωνισμού του κ. Τζουγανάτου. Αυτός ήταν ο εισηγητής στην Επιτροπή Σαραντίτη, που πρότεινε τη ρυθμιστική αρχή. Και επιπλέον –σας το διάβασα προηγουμένως και το κατέθεσα και στα Πρακτικά- ο ίδιος είπε ότι επειδή είμαστε στην αρχή του ανοίγματος μιας αγοράς, χρειάζεται μια ρυθμιστική αρχή αγοράς.

Η ρυθμιστική αρχή δεν είναι επιτροπή ανταγωνισμού και γι' αυτό το λόγο δεν πρέπει να επικαλύπτονται οι αρμοδιότητές της. Δεν θέλετε όμως ρυθμιστική αρχή, γιατί θέλετε να διαιωνίζεται η δυνατότητα των πολιτικών παρεμβάσεων στο σχεδιασμό της ακτοπλοϊας.

Ο κ. Παυλίδης είπε ότι έχουμε τόσα πολλά καλά στελέχη. Βεβαίως και έχουμε πολύ καλά στελέχη στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Και πράγματι θα μπορούσαν να κάνουν πολύ καλά τη δουλειά τους. Πρέπει όμως να σταματήσει η φάμπρικα της συνεχούς προσπάθειας για τη δυσφήμηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, των στελεχών του και του Λιμενικού Σώματος, μια φάμπρικα την οποία γνωρίζει πολύ καλά η Αντι-

πολίτευση όλων των πτερύγων αυτής της Βουλής, η οποία δεν κάνει τίποτε άλλο από το να καταγγέλλει συνεχώς για ωμές παρεμβάσεις στη λειτουργία της ακτοπλοΐας.

Η ρυθμιστική αρχή είναι η ασφαλιστική δικλείδα, που θα μπορεί να αποτρέπει μια τις πιθανολογούμενες παρεμβάσεις του δημοσίου στη λειτουργία της αγοράς. Επιπλέον ελέγχεται και από τη Βουλή. Ο κ. Λαφαζάνης σήμερα ανθίσταται και λέει όχι στη ρυθμιστική αρχή. Στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή είχε συμφωνήσει στη ρυθμιστική αρχή.

Ο κ. Κωνσταντόπουλος μου είχε ζητήσει -και είχε συμφωνήσει μαζί μου και χαιρέτισε τότε την εκδηλωμένη πρόθεσή μου- να προχωρήσουμε στη ρυθμιστική αρχή, λέγοντας ότι πρέπει να έχει ανεξάρτητο χαρακτήρα και ότι είναι η εγγύηση για την αγορά.

Κύριοι συνάδελφοι, φάσκουμε και αντιφάσκουμε. Στην πραγματικότητα ένα είναι το συμπέρασμα, ότι δεν είμαστε ειλικρινείς. Λυπάμαι που το λέω, αλλά δεν είμαστε ειλικρινείς. Και λυπάμαι πάρα πολύ γιατί αυτό που πολλές φορές διαφημίζουμε για το συμφέρον των νησιών, των πολιτών και τα υπόλοιπα, όλα αυτά τελικώς θυσιάζονται στο βωμό του αντιπολιτευτικού μένους και της αντιπολιτευτικής τακτικής ή στρατηγικής μας. Στην προκειμένη περίπτωση ειλικρινά σας λέω δεν μπορώ να διακρίνω αν πρόκειται περί τακτικής ή περί στρατηγικής. Είναι μία έτσι και μία αλλιώς και δυστυχώς, δεν βοηθάει καθόλου το μωσαϊκό των απόψεων, το οποίο υπάρχει αυτήν την περίοδο στη Νέα Δημοκρατία, ιδιαίτερα σε ένα θέμα, το οποίο πραγματικά καίει τους πολίτες των νησιών, καίει την Ελλάδα. Ολόκληρη τη νησιωτική Ελλάδα, την ενδιαφέρει πώς θα οργανώσει το μέλλον της, το πώς θα εγγυηθούμε την ανάπτυξη και επιπλέον ενδιαφέρει τη ναυτιλία μας, πώς θα εγγυηθούμε τα συμφέροντα των εργαζομένων.

Όσον αφορά τη ρυθμιστική αρχή, θέλω να θυμίσω και κάτι άλλο. Επειδή η αγορά της ναυτεργασίας ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Υπουργέ, θα τα πούμε στα άρθρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ τελειώστε. Είπαμε ενωτικά να κλείσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Επειδή η αγορά της ναυτεργασίας έχει ιδιαιτερότητες, γι' αυτό το λόγο έχει αναγνωριστεί η ειδική οργάνωση με διαφορετικούς όρους και διαφορετικούς κανόνες και σε ευρωπαϊκό επίπεδο και στο ελληνικό επίπεδο. Για τους ίδιους λόγους ακριβώς και η ρυθμιστική αρχή λειτουργεί ως μία παράλληλη αρχή της αρχής της επιτροπής ανταγωνισμού. Αυτό είπαμε, αυτό λέμε και αυτό λέει και το νομοσχέδιο. Υπάρχουν ορισμένα σημεία, τα οποία αύριο το πρωί θα τα διευκρινίσω και θα χαρώ επιτέλους να υπάρξει και μία αναγνώριση από την Αντιπολίτευση. Εξάλλου το έχω αποδείξει από την πρώτη στιγμή και στη συζήτηση με τους φορείς και στη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή και εδώ και αύριο. Είμαι ανοικτός στις απόψεις, είμαι ανοικτός στις διαφορετικές αντιλήψεις. Και αν ακόμη γνωρίζω εκ των προτέρων ότι θα υπάρχει αρνητική ψήφος στο σύνολο του νομοσχεδίου, αλλά και στα συγκεκριμένα άρθρα, αν υπάρχει μία καλή γνώμη, θα την αποδεχθώ, αλλά όχι στο μηδενισμό.

Κύριοι συνάδελφοι, καθίσαμε μέχρι αργά. Το νομοσχέδιο είναι ένα κρίσιμο νομοσχέδιο για το μέλλον της ακτοπλοΐας και την οικονομία της χώρας μας, είναι κρίσιμο για τον πολίτη. Η δική μας προσπάθεια είναι ακριβώς αυτή, να εγγυηθούμε το συμφέρον του πολίτη στις τοπικές κοινωνίες, στα νησιά μας και παντού. Θέλω να παρακαλέσω να μην αμφισβητείτε τις προθέσεις μας, γιατί εδώ η αμφισβήτηση των προθέσεων περίσσευε, όχι πάντοτε με ανοικτό πνεύμα, αλλά με κλειστό πνεύμα και, εδώ θα πω, με πρόθεση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω το λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Σκυλλάκο, έχετε δικαίωμα τριτολογίας. Σας δίνω πέντε λεπτά, ως δικαιούσθε, να μιλήσετε.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, για ένα λεπτό θα μιλήσω.

Δεν συνηθίζουμε ούτε σαν κόμμα ούτε εγώ προσωπικά να κάνω λαθροχειρία. Και μάλλον ο κύριος Υπουργός να μην καταλαβαίνει ή να μη θέλει να καταλάβει αυτό που είπαμε. Μας καταλογίσατε ότι λέμε ψέματα ή δεν μπορούμε να διαβάσουμε καλά ότι με βάση το νομοσχέδιο και το άρθρο 3 παράγραφος 2, θα κατοχυρώνεται η ασφάλεια, με βάση την ελληνική νομοθεσία, για τα πλοία που δεν έχουν την ελληνική σημαία. Δεν λένε τέτοιο πράγμα αυτά που μας διαβάσατε. Μιλάει για την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος, για την υγιεινή, όχι για την ασφάλεια των πλοίων. Και όπου γίνεται κουβέντα για πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν αναφέρεται στην ελληνική νομοθεσία. Αν υπήρχαν αυτά που μας λέτε, θα περιλαμβάνονταν και στον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ξαναδιαβάστε το. Εγώ ξεκινώ καλοπροαίρετα, δεν θέλω να διαστρέψω την πραγματικότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, πήρα το λόγο, όπως καταλαβαίνετε, διότι είμαι υποχρεωμένος αυτήν τη φορά να διαβάσω ολόκληρο το άρθρο.

Αναφέρει τα εξής: «1. Η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση). 2. ...

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Για ποια παράγραφο μιλάτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Είναι το άρθρο 3, παράγραφος 1 και τώρα πάμε στην παράγραφο 2.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): «2. Για τη δρομολόγηση πρέπει: α) το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις, για να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος όπου είναι νηολογημένο ...

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Αυτό δεν σημαίνει ελληνική ασφάλεια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Μπορείτε να με αφήσετε να ολοκληρώσω; Είναι και στην Ελλάδα.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Πού είναι οι προδιαγραφές ασφάλειας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Επειδή κι εμείς γνωρίζουμε να διαβάζουμε νομικά, συνεχίζουμε παρακάτω: «...όπου είναι νηολογημένο και στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας...

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Από ποιον νηογνώμονα; Από ποιο δημόσιο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Από την Ελλάδα, κύριε Σκυλλάκο. Όσο κι αν φωνάζετε, όσο κι αν διακόπτετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Σκυλλάκο, είπατε την άποψη σας, αλλά η άποψή σας φαίνεται ότι δεν είναι αυτή η οποία συνάδει με την άποψη του Υπουργού. Τι να κάνουμε; Έχει διαφορετική άποψη και σας διαβάζει το άρθρο.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Μην κάνετε το δικαστή στις 1.20' μετά τα μεσάνυχτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Σκυλλάκο, ο Πρόεδρος μπορεί να καταλαβαίνει και να διαβάζει κι αυτός ελληνικά.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Δεν θα μου υποδείξετε τι θα πω. Ξεφεύγετε της αρμοδιότητάς σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Έχετε την άποψή σας. Αφήστε, λοιπόν, να έχουν και οι υπόλοιποι τη δική τους άποψη.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Δεν χρειάζεται συνήγορο ο κ. Παπουτσής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Σας παρακαλώ, κύριε Σκυλλάκο.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ, αλλά θα ήθελα να σας πω ότι το άρθρο αυτό το ξέρουμε, το διαβάσαμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, για τα Πρακτικά είναι απολύτως απαραίτητο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Όσον αφορά τα Πρακτικά, σας πληροφορώ ότι το νομοσχέδιο καταχωρείται ολόκληρο μέσα στα Πρακτικά. Όποιος θέλει να διαβάσει το νομοσχέδιο, μπορεί να το βρει από εκεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ πάρα πολύ για τη διευκρίνιση αυτήν την ώρα, αργά τη νύχτα, αλλά θα ολοκληρώσω την ανάγνωση, όπως εγώ πιστεύω ότι πρέπει να γίνει.

Συνεχίζω: «Το πλοίο πρέπει να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος-μέλος, όπου είναι νηολογημένο και στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα...

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Από ποιον;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εννέα νηογνώμονες αναγνωρίζονται στο ελληνικό κράτος, όλοι διαπιστευμένοι και εγκεκριμένοι από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Δεν λέει για ελληνικό, διαπιστευμένο από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα ολοκληρώσω και θα καταλάβετε. Σας παρακαλώ μόνο μη με ξαναδιακόψετε.

Σας διαβάζω: «... από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείτε από αυτόν κι αν φέρει σημαία άλλου κράτους – μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας της παραγράφου 7 του προηγουμένου άρθρου και τις απαιτήσεις, που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας, υγιεινής και ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.»

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Δεν λέει για το πλοίο. Λέει για τους επιβάτες, μην πέσουν και κτυπήσουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Περιγράφονται στο άρθρο, κύριε Σκυλλάκο και μην εξανίστασθε, όλες οι διαδικασίες που τηρούνται και ελέγχεται η ασφάλεια των πλοίων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Το Προεδρείο κρίνει ότι έχει λήξει η συζήτηση και έχουν δοθεί οι απαραίτητες εξηγήσεις. Ο καθένας βγάζει τα συμπεράσματά του.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου Εμπορικής Ναυτιλίας «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες».

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία επί της αρχής.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης 29 Μαΐου 2001 και της Τετάρτης 30 Μαΐου 2001 και ερωτάται το Σώμα αν επικυρούνται.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 29 Μαΐου 2001 και της Τετάρτης 30 Μαΐου 2001 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 01.40' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα ημέρα Τετάρτη 13 Ιουνίου 2001 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**