

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΜΔ'

Τρίτη 20 Μαΐου 2008

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Δημοτικό Σχολείο Παπάδου Λέσβου και το Δημοτικό Σχολείο Άνω Βιάννου Ηρακλείου, σελ.9122,9126

2. Ειδική Ημερήσια Διάταξη:

Ειδική Συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής, με αφορμή τον εορτασμό της Ευρωπαϊκής Ημέρας της Θάλασσας, αφιερωμένη στη θάλασσα και τη Ναυτιλία, σελ.9113

3.Συγχαρητήρια αναφορά στην Ευρωβουλευτή κ. Ρ. Κράτσα για την καθιέρωση της 20ής Μαΐου ως «Ημέρα της Θάλασσας», σελ.9113,9115,9116,9120,9122,9127,9128,9129,9131,9132,9133,9135,9137

4. Ανακοινώνονται εισηγήσεις και λήψη απόφασης έχοντας υπόψη:

α. Το άρθρο 63 παράγραφος 1 του Συντάγματος,

β. την ανάγκη διευκόλυνσης των Βουλευτών στην εκπλήρωση της αποστολής τους,

γ. την υπ' αριθ. 2045/941/11-2-2003 απόφασή μας (ΦΕΚ 33Α'),

δ. το γεγονός ότι οι τρέχουσες χρηματοδοτικές μισθώσεις των αυτοκινήτων των Βουλευτών και Ελλήνων Ευρωβουλευτών λήγουν την 30/6/2008,

να αποφασίσουμε

Τη συμπλήρωση-τροποποίηση της υπ' αριθ. 2045/941/11-2-2003 απόφασής μας, εξουσιοδοτούμενου, προς τούτο, του Προέδρου της Βουλής στο πλαίσιο της απόφασης αυτής:

i) Να καθορίσει το χρονικό διάστημα της χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) κατά την τρέχουσα Βουλευτική περίοδο από 1.7.2008 έως 30.9.2011.

ii) Να περιλάβει στα μισθούμενα επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης και τα υβριδικά επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, χωρίς όριο κυβισμού για τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής, με τους ίδιους περιορισμούς που ισχύουν για τα επιβατηγά μέχρι 2.000 κυβικά.

iii) Να καθορίσει ως ανώτατο επιτρεπόμενο μίσθωμα για κάθε τύπο και κατηγορία αυτοκινήτου (συμβατικού ή υβριδικού) το ποσό των χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ μηνιαίως, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α., σελ.9134

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Επί της Ειδικής Ημερήσιας Διάταξης:

ΑΥΓΕΝΑΚΗ Ε., σελ.9137

ΒΑΛΗΝΑΚΗΣ Ι., σελ.9126

ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ Γ., σελ.9122

ΔΡΙΤΣΑΣ Θ., σελ.9119,9120

ΖΩΙΔΗΣ Ν., σελ.9129,9130

ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π., σελ.9136

ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ., σελ.9120,9122

ΜΕΛΑΣ Π., σελ.9128

ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ Γ., σελ.9132,9133

ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Π.,σελ.9116

ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ., σελ.9114,9116

ΠΑΥΛΙΔΗΣ Α., σελ.9131

ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ Φ., σελ.9138

ΠΙΠΙΛΗ Φ., σελ.9132

ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α., σελ.9122

ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ Π., σελ.9133

ΣΙΟΥΦΑΣ Δ., σελ.9113

ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ Σ., σελ.9129

ΣΟΥΡΛΑΣ Γ., σελ.9125

ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε., σελ.9134

ΤΣΟΥΡΗ Ε., σελ.9125

ΦΙΛΙΝΗ Α., σελ.9136

ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Σ., σελ.9117,9119

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΜΔ'

Τρίτη 20 Μαΐου 2008

Αθήνα, σήμερα στις 20 Μαΐου 2008, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.12' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΣΙΟΥΦΑ .

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην

ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ

Ειδική συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής, με αφορμή τον εορτασμό της Ευρωπαϊκής Ημέρας της Θάλασσας, αφιερωμένη στη θάλασσα και τη Ναυτιλία.

Στη σημερινή συνεδρίαση θα λάβουν το λόγο, ο Πρόεδρος του Σώματος για οκτώ λεπτά, οι Πρόεδροι των Κοινοβουλευτικών Ομάδων για δεκαπέντε λεπτά, καθώς και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι για πέντε λεπτά, εφόσον μιλήσουν οι Αρχηγοί. Σε περίπτωση που δε μιλήσουν οι Πρόεδροι των Κοινοβουλευτικών Ομάδων, ο χρόνος των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων θα είναι δεκαπέντε λεπτά.

Όποιος άλλος συνάδελφος, επιθυμεί να ομιλήσει θα εγγραφεί με τη ηλεκτρονικό σύστημα και θα λάβει το λόγο για δέκα λεπτά.

Μετά την ολοκλήρωση των τοποθετήσεων των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων ή των Προέδρων των Κοινοβουλευτικών Ομάδων θα ομιλήσει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Βουλγαράκης και ο Υφυπουργός Εξωτερικών ο κ. Βαληνάκης.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του Σώματος κ. Σιούφας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Βουλή των Ελλήνων εναρμονιζόμενη άμεσα με την τριμερή διακήρυξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Συμβουλίου της Ευρώπης, καθιέρωσε την 20η Μαΐου ως «Ημέρα της Θάλασσας» και αφιερώνει τον φετινό εορτασμό, τον πρώτο εορτασμό αυτής της ημέρας στη θάλασσα και τη ναυτιλία.

Οφείλω, ξεκινώντας τη συζήτηση αυτή, να συγχαρώ την Ευρωβουλευτή κ. Ρόδη Κράτσα, που είχε την ιδέα αυτή και την προώθησε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οφείλω όμως να ευχαριστήσω και όλους τους Ευρωβουλευτές μας, όλων των παρατάξεων, για τη συμβολή τους στην προώθηση θεμάτων και θέσεων εθνικής διάστασης, αλλά και προτεραιότητας. Τα ίδια συγχαρητήρια αξίζουν και στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιο Βουλγαράκη, ο οποίος πρότεινε στον Πρόεδρο της

Βουλής και ο Πρόεδρος της Βουλής στη Διάσκεψη των Προέδρων και στη συνέχεια απεφάσισε η Ολομέλεια να καθιερώσουμε την 20η Μαΐου ως ημέρα εορτασμού της θάλασσας στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Θέλω, προπάντων, να υπογραμμίσω ότι θεωρούμε τη συγκεκριμένη αυτή ευρωπαϊκή πρωτοβουλία, ως αναπόσπαστο μέρος της νέας ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη ναυτιλία, όπως αυτή ανακοινώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Είναι, ωστόσο, ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός, ότι ο εορτασμός, αφορά όλο το ναυτιλιακό κλάδο, τη ναυτιλιακή βιομηχανία, το ναυτικό κόσμο, αλλά και τον τουρισμό, την αλιεία, το θαλάσσιο περιβάλλον, τις παράκτιες περιοχές. Δρομολογεί εκδηλώσεις και δράσεις, που μπορεί να δώσουν νέες ευκαιρίες συνεργασίας σε ευρωπαϊκό, σε εθνικό και σε τοπικό επίπεδο, με στόχο την πληροφόρηση των Ευρωπαίων πολιτών, για όλα τα συναφή ζητήματα. Ιδίως, μάλιστα, για τη σημασία του ναυτικού κλάδου στην ευρωπαϊκή οικονομία, αλλά και για το ρόλο του θαλάσσιου περιβάλλοντος στις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα, η πατρίδα μας, έχει ιδιαίτερους δεσμούς αλλά και πολύ ισχυρούς λόγους να προσεγγίζει τα ζητήματα αυτά με ξεχωριστό ενδιαφέρον. Πρώτα απ' όλα, γιατί ένα σημαντικό τμήμα της απλώνεται στις θάλασσες που την περιβάλλουν: στο Αιγαίο, στο Ιόνιο, στο Κρητικό Πέλαγος. Ένα σημαντικό τμήμα της, συγκροτείται από την περήφανη, τη νησιωτική, την ακριτική Ελλάδα. Είναι μια μοναδικότητα, που την κάνει να ξεχωρίζει στην ευρύτερη περιοχή μας, στην Ευρώπη, αλλά και σ' ολόκληρο τον κόσμο. Η Ελλάδα έχει, ταυτόχρονα, τις μεγαλύτερες ακτογραμμές στην Ευρώπη, γεγονός που την ευνόησε αλλά και την ευνοεί να έχει οικονομικές δραστηριότητες, όπως η ναυτιλία, η ναυπηγική, η αλιεία, ο παραθεριστικός και θαλάσσιος τουρισμός.

Ελλάδα και θάλασσα, είναι έννοιες στενά συνδεδεμένες και απόλυτα συνυφασμένες, αλλά και σφυρηλατημένες στο ρου της ιστορίας. Θάλασσα, άλλωστε, σημαίνει κίνηση, ανανέωση, προσαρμογή. Σημαίνει ανοιχτούς ορίζοντες, ενόραση και φαντασία, ευρηματικότητα και δημιουργία. Σημαίνει ταξίδια, μεταφορές, εμπόριο. Σημαίνει επικοινωνία μ' άλλα μέρη και μ' άλλους πολιτισμούς. Όλα αυτά είναι στοιχεία, που αποτελούν την πρώτη ύλη της επιχειρηματικότητας του Έλληνα. Είναι στοιχεία, που εξηγούν τον πρωταγωνιστικό ρόλο της εμπορικής ναυτιλίας μας στα μεγαλουργήματα του Ελληνισμού. Αυτά τα στοιχεία, μπόλιασαν το ελληνικό πνεύμα στο πέρασμα των αιώνων. Με αυτά τα στοιχεία εμπλουτίστηκε ο αρχαίος ελληνικός πολιτισμός και έγινε έκτοτε, φάρος αρχών και αξιών σε ολόκληρο τον κόσμο. Άλλωστε, είχε διακρίνει πριν από δύο μισά

χιλιάδες χρόνια ο Ξενοφών λέγοντας: «Εκ της θαλάττης άπασα ήρτηται σωτηρία».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι οι Έλληνες γνωρίζουμε από τη μακράιωνν ιστορία μας, ότι η ελληνική ναυτιλία, διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας, όσο και στη διεθνή προβολή του ελληνικού ονόματος. Είμαστε υπερήφανοι, γιατί η πατρίδα μας από τα μέσα του 19ου αιώνα, αλλά κυρίως από τα μέσα του 20ου αιώνα, χάρη στην έμπνευση λίγων ανθρώπων και τη δουλειά πολλών χιλιάδων, βρίσκεται στην πρωτοπορία της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Γίναμε σ' αυτόν τον τομέα μια μεγάλη, μια παγκόσμια δύναμη, που συμβάλλει αποφασιστικά στο παγκόσμιο εμπόριο, ενισχύει το εθνικό της εισόδημα, αλλά και συνεισφέρει σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ο ελληνόκτητος στόλος είναι πρώτος σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ τα εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία, καταλαμβάνουν την τρίτη θέση στη διεθνή κατάταξη. Η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό, είναι οι πιο εξωστρεφείς κλάδοι της ελληνικής οικονομίας. Φέρνουν συνάλλαγμα, γεφυρώνουν το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, δημιουργούν χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, ενδυναμώνουν την οικονομία μας, αλλά και ωφελούν ολόκληρη την κοινωνία.

Καθιερώνοντας την 20η Μαΐου ως «Ημέρα της Θάλασσας», προσεγγίσαμε όλοι μαζί και προσεγγίζουμε ευκαιρίες και προοπτικές της Ελλάδας στο άμεσο, αλλά και στο απώτερο μέλλον. Προσεγγίζουμε ευκαιρίες και προοπτικές, που αφορούν την αξιοποίηση της νησιωτικής μοναδικότητας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Προσεγγίζουμε τις ευκαιρίες και τις προοπτικές, που αφορούν στην ενδυνάμωση της νησιωτικής Ελλάδας, στην ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, στο θαλάσσιο τουρισμό στην εμπορική ναυτιλία.

Αναδεικνύουμε, ταυτόχρονα, τις ευκαιρίες που έχει η νέα γενιά, να στραφεί προς τα επαγγέλματα της θάλασσας. Είναι, άλλωστε, προφανές ότι η σύγχρονη επιστήμη, αλλά και η τεχνολογία της ναυτιλίας, δίνουν νέες δυνατότητες, νέες προοπτικές, αλλά και νέα ασφάλεια επαγγελματικής πορείας στο ναυτικό κόσμο.

Πέραν, όμως, από τα ζητήματα, που αφορούν άμεσα στη θαλάσσια οικονομία, η καθιέρωση της 20ης Μαΐου ως «Ημέρας της Θάλασσας», γίνεται σύμβολο κοινής απόφασης, κοινής δέσμευσης για κοινοτικές και εθνικές πρωτοβουλίες, που να αναδεικνύουν την προστασία του περιβάλλοντος σε υπόθεση πρώτης προτεραιότητας. Είναι άλλωστε καλά γνωστές σε όλες και όλους μας, οι προειδοποιήσεις των επιστημόνων για την άνοδο της στάθμης των θαλασσών, ως αποτέλεσμα της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος, της κλιματικής αλλαγής, της ανόδου της θερμοκρασίας στον πλανήτη.

Η προστασία του περιβάλλοντος, είναι όρος και προϋπόθεση για την αειφόρο ανάπτυξη, τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων, την προστασία του πλανήτη, την ποιότητα της ζωής. Οι καθαρές θάλασσες είναι ουσιώδες στοιχείο του κοινού στόχου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα αυτά, συνιστούν υποθέσεις εθνικής σημασίας. Αφορούν το παρόν και το μέλλον της πατρίδας μας. Αφορούν τις σημερινές, αλλά και τις αυριανές γενιές. Αφορούν την ίδια τη ζωή. Στη θάλασσα γεννήθηκε η ζωή του πλανήτη μας. Τη θαλάσσια ζωή οφείλουμε να την προστατεύσουμε με σοφία, αλλά και με βαθιά συναίσθηση κοινωνικής ευθύνης. Όλοι έχουμε ευθύνες και όλοι έχουμε υποχρεώσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Παπουτσής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα είναι μία παγκόσμια υπερδύναμη στον τομέα της ναυτιλίας. Θέλουμε να είμαστε παγκόσμια υπερδύναμη και στα επόμενα χρόνια. Θέλουμε να συνεχίζουμε, να παίζουμε ρόλο στις αποφάσεις που λαμβάνονται σε παγκόσμιο επίπεδο, για τον τομέα της ναυτιλίας.

Ο δεσμός των Ελλήνων με τη θάλασσα ξεκινάει στα βάθη των αιώνων. Η ναυτιλία μας είναι μέρος του πολιτισμού μας, της

αντίληψής μας για έναν κόσμο ανοιχτών οριζώντων, ανάπτυξης και συνεργασίας. Αν ανατρέξουμε στα βάθη των αιώνων, οι πρώτοι Ελλαδικοί πολιτισμοί, ο Πελασγικός, ο Κυκλαδικός, ο Μινωικός πολιτισμός, εμφανίστηκαν σε νησιωτικές ή παράλιες περιοχές και πολλά από τα στοιχεία των πολιτισμών αυτών εμπνεύστηκαν από τη θάλασσα.

Θα βρούμε, επίσης, σημαντικότερες δραστηριότητες των Ελλήνων, αν ανατρέξουμε στην ιστορία και τα βάθη των αιώνων, σημαντικότερες δραστηριότητες των Ελλήνων μέσω των θαλασσίων οδών, τόσο κατά τη διάρκεια των ειρηνικών περιόδων της ιστορίας μας όσο και κατά τη διάρκεια των πολέμων. Ας μην ξεχνάμε ότι η ναυτική υπεροχή των Ελλήνων, έφερε την κατά θάλασσα ισχύ της πόλης-κράτους των Αθηνών, διασφάλισε τη νίκη των Ελλήνων στους περσικούς πολέμους και συνέβαλε σ' αυτό που ονομάζουμε «Χρυσό Αιώνα» του Περικλή.

Και ας μην ξεχνάμε ότι ο ανταγωνισμός των Ελλήνων με τους Φοίνικες, στην ευρύτερη λεκάνη της Μεσογείου, ήταν που έφερε σαν αποτέλεσμα την εξέλιξη της ναυπηγικής, αλλά και τη μεγαλύτερη εξάπλωση των ελληνικών αποικιών στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, με τη διάδοση του ελληνικού πολιτισμού. Αυτοί οι δύο παράγοντες ήταν που συνέβαλαν, ώστε οι Έλληνες να δημιουργήσουν πρώτοι εκείνοι τις συνθήκες για την ανάπτυξη αυτού, που σήμερα ονομάζουμε διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Στη διάρκεια του περασμένου αιώνα, των εκατό τελευταίων χρόνων, σημειώθηκαν επαναστατικές αλλαγές σε παγκόσμιο επίπεδο, που άλλαξαν ριζικά το τοπίο και οδήγησαν τη ναυτιλία να μεταφέρει σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου.

Από την άλλη πλευρά, οι αλλαγές που συντελέστηκαν οδήγησαν στο προσκήνιο νέες ναυτιλιακές δυνάμεις, που παραμέρισαν παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. Επιπλέον άλλαξε η δομή της ναυτιλιακής βιομηχανίας, με αποτέλεσμα σήμερα, να υπάρχει μία πληθώρα επί μέρους κατηγοριών δραστηριοποίησης με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

Η νέα χιλιετία, μας βρίσκει στο μέσο μιας διαρκούς τεχνολογικής επανάστασης, που συνοδεύεται από διαρκείς πολιτικές και οικονομικές μεταβολές σ' όλο τον κόσμο, σ' ένα κόσμο αυξανόμενη παγκοσμιοποίησης των οικονομικών δραστηριοτήτων. Σε μια εποχή, όπου η επικοινωνία κυριαρχεί, η ναυτιλία είναι η κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, η γέφυρα οικονομικής και εμπορικής συνεργασίας και προσέγγισης ανάμεσα στους λαούς.

Σ' αυτές τις εξελίξεις, η ελληνική ναυτοσύνη πρωτοστατεί στην ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας. Χιλιάδες Έλληνες ναυτικοί διασχίζουν τις θάλασσες της υφής και εργάζονται σκληρά, με συνέπεια και σοβαρότητα, για την ευημερία των οικογενειών τους, για την ανάπτυξη του κλάδου τους, για την εξάπλωση και την ενίσχυση του κύρους της Ελλάδας σ' ολόκληρο τον κόσμο.

Όμως, τώρα η ελληνική ναυτιλία είναι ανάγκη να παρακολουθήσει αυτές τις εξελίξεις. Και είναι ανάγκη, να προσαρμοστεί με ταχύτατους ρυθμούς στις νέες απαιτήσεις και στο διεθνές πλαίσιο που διαμορφώνεται. Αναφέρομαι στους κανόνες και τις προκλήσεις του ανταγωνισμού, τις απαιτήσεις για την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, τις ολοένα και αυστηρότερες εγγυήσεις που απαιτούνται για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και, κυρίως, για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η ανταγωνιστικότητα, βεβαίως, είναι και η λέξη κλειδί για ολόκληρη τη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο. Και για την ελληνική ναυτιλία, είτε πρόκειται για την ποντοπόρο ναυτιλία και την εμπορευματική είτε ακόμη την ακτοπλοϊκή και την επιβατηγό ναυτιλία. Πρέπει όμως να βασίζεται σε όρους μακροπρόθεσμης επένδυσης και απόδοσης. Έχει αυξημένα ποιοτικά χαρακτηριστικά και ως προς τις υπηρεσίες που παρέχονται και ως προς το πλαίσιο της ίδιας της ναυτιλιακής δραστηριότητας, γι' αυτό και πρέπει να συνδυάζεται με την επιχειρηματικότητα, με την εκπαίδευση, με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, με την απασχόληση, την ποιότητα, την ασφάλεια, την προστασία της θάλασσας, με την ευρεία έννοια, αλλά και του θαλασσίου περιβάλλοντος στο σύνολό του, που ιδιαίτερα για μας εδώ στην

Ελλάδα, είναι ένα θέμα ζωτικής σημασίας.

Σ' αυτήν ακριβώς την προσπάθεια, δεν αρκεί μόνο το επιχειρηματικό δαιμόνιο και η επιχειρηματική ισχύς των Ελλήνων εφοπλιστών, των Ελλήνων πλοιοκτητών. Χρειάζεται και η ναυτοσύνη των Ελλήνων ναυτικών, η αξιοσύνη των ναυτικών μας.

Τα σύγχρονα, ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, έχουν ανάγκη από ικανά και εκπαιδευμένα στελέχη, που θα πλαισιώνουν σε όλους τους τομείς δράσης μια σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση στη θάλασσα και στη στεριά. Είναι ευθύνη, λοιπόν, της πολιτείας, να προσφέρει στη ναυτιλία μας στελέχη των οποίων οι δεξιότητες, η γνώση και η εμπειρία, εξελίσσεται και αναβαθμίζεται διαρκώς. Χρειαζόμαστε, κατά συνέπεια, ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό σύστημα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, που θα ανταποκρίνεται στις ολοένα μεγαλύτερες και αυξανόμενες διαρκώς απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μια μέρα που γιορτάζεται για πρώτη φορά φέτος σ' ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το χρωστάμε στην Αντιπρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, την κ. Ρόδη Κράτσα, η οποία σήμερα μας τιμά με την παρουσία της και βεβαίως στους συναδέλφους μας όλων των πολιτικών κομμάτων της Βουλής των Ελλήνων, που συμμετέχουν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, οι οποίοι υποστήριξαν την πρόταση αυτή και υιοθετήθηκε από τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η νέα, ενιαία ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική, προϋποθέτει συγκεκριμένες δράσεις, που πρέπει να στοχεύουν στην ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης αφ' ενός και αφ' ετέρου στην μείωση των αρνητικών επιπτώσεων για το περιβάλλον, όπως επίσης και στην εξάλειψη των καταστροφικών πρακτικών αλιείας. Γιατί ένα υγιές θαλάσσιο περιβάλλον είναι απαραίτητο, τόσο για τη βιωσιμότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες και τους ωκεανούς, όσο και για την ευημερία και την ποιότητα ζωής στις εκατοντάδες χιλιάδες Έλληνες. Η θάλασσα είναι αυτή που δίνει ζωή σε δεκάδες χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής της χώρας μας. Γιατί αυτό είναι η ελληνική ακτογραμμή: δεκάδες χιλιάδες χιλιόμετρα, δηλαδή όσο η περίμετρος της αφρικανικής ηπείρου.

Για μας τους Έλληνες, η θάλασσα δεν είναι μόνο ένα στοιχείο που ενέπνευσε την εξέλιξη του ελληνικού πολιτισμού. Η θάλασσα για μας, δεν είναι χώρος μόνο για τους εφοπλιστές και τους πλοιοκτήτες. Είναι για τους ψαράδες, είναι για τους αλιείς, είναι γι' αυτούς τους λεμβούχους, που η λέμβος, μικρή ή μεγάλη, αποτελεί μια μικρή οικογενειακή επιχείρηση και δίνει τα προς το ζην σε εκατοντάδες χιλιάδες Έλληνες. Η θάλασσα είναι αυτή που δίνει ζωή σε δεκάδες χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής της χώρας μας. Γιατί αυτό είναι η ελληνική ακτογραμμή: δεκάδες χιλιάδες χιλιόμετρα, δηλαδή όσο η περίμετρος της αφρικανικής ηπείρου.

Σ' αυτήν ακριβώς τη σχέση της θάλασσας με την Ελλάδα, εμείς έχουμε υποχρέωση να ανταποκριθούμε. Και εμείς, η Ελλάδα, η οποία είναι η χώρα με τα δεκάδες χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής αλλά ταυτόχρονα και η χώρα με το 50% του εμπορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να πρωτοστατήσουμε στις ευρωπαϊκές εξελίξεις. Πρέπει να είμαστε εμείς στην πρώτη γραμμή για τις πολιτικές του μέλλοντος, που αφορούν τη θάλασσα, που αφορούν τη ναυτιλία.

Η αλήθεια είναι ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, για πολλά χρόνια στάθηκε παρατηρητής των διεθνών εξελίξεων και της παραγωγής κανόνων ασφαλείας στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, χωρίς να παρεμβαίνει με ενιαία θέση αλλά μόνο μέσα από τη συμμετοχή των μελών της και το συντονισμό των κρατών, όταν και αυτό επιτρεπότο. Τα τελευταία όμως χρόνια, αναπτύχθηκε από την πλευρά της Ένωσης –κι εδώ πρέπει να πω και τις δικές μας παρεμβάσεις, τις δικές μας προτροπές και τη δική μας συμμετοχή– μια ιδιαίτερη δραστηριότητα, με στόχο την εναρμόνιση του δικαίου των κρατών-μελών, μεταξύ άλλων, και στον τομέα της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών και μέσα από αυτήν την προσπάθεια, δόθηκε η ευκαιρία στα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα, να αναπτύξουν τους ευρωπαϊκούς κανόνες ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές των κοινοτικών πλοίων και ιδιαίτερα των επιβατηγών πλοίων, που δρα-

στηριοποιούνται στα εθνικά ύδατα. Ειδικότερα όμως η Ευρωπαϊκή Ένωση, προώθησε την εφαρμογή μιας κοινής στρατηγικής, που αφορά την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και, βεβαίως, τη στρατηγική για τη θάλασσα, η οποία τώρα αναφέρεται και εξειδικεύεται ακόμα περισσότερο.

Θέλω να πω όμως ότι αυτή η στρατηγική και, κυρίως, η στρατηγική, η οποία αφορά τη βαριά ναυτιλία, πρέπει να βασίζεται σε ορισμένες βασικές αρχές.

Πρώτα απ' όλα, πρέπει να στηρίζεται στην αναζήτηση μιας πολιτικής, βασισμένης σε συγκλίνουσα εφαρμογή διεθνών συμφωνηθέντων κανόνων και στην πιο εκτεταμένη εφαρμογή της, αυτή η πολιτική πρέπει να εφαρμόζεται σ' όλες τις σημαίες.

Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση –για παράδειγμα– των μη δεσμευτικών αποφάσεων του ΙΜΟ, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, οι οποίες γίνονται υποχρεωτικές μέσω του ευρωπαϊκού δικαίου. Αυτές οι υποχρεωτικές απαιτήσεις, πρέπει να εφαρμόζονται επίσης στα πλοία με σημαία μη κοινοτικής χώρας, όταν προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια, με τη λογική ότι αυτά τα πλοία, δεν πρέπει να απολαμβάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τα αντίστοιχα κοινοτικά.

Μία δεύτερη βασική παραδοχή και ταυτόχρονα στόχος, είναι ότι στην προσπάθεια συνεννόησης μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και κρατών-μελών στα πλαίσια του ΙΜΟ, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ώστε να υπάρχει συμφωνία σε παγκόσμια βάση για ορισμένες συνθήκες που αφορούν στις αρχές και τα νηολογία τους, πρέπει να υπάρχει πιο εντατική προσπάθεια και μεγαλύτερη συμμετοχή, για την επίτευξη κοινών δεσμευτικών κανόνων και κοινής θέσης στα πλαίσια του ΙΜΟ μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το τρίτο θέμα στο οποίο κατά τη γνώμη μου, πρέπει να βασίζεται μια τέτοιου είδους πολιτική και μια στρατηγική για το μέλλον, αφορά την ενίσχυση των ελέγχων στους λιμένες μέσω των επιχειρησιακών διασυνδέσεων με τρίτες χώρες. Όπως επίσης στην προαγωγή ενός κώδικα εμπιστοσύνης για τη ναυτιλία και βεβαίως την ενθάρρυνση από τα κράτη-μέλη, αλλά και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, των επιχειρηματιών, που θέλουν να δραστηριοποιηθούν στη θάλασσα για την επίτευξη προδιαγραφών υψηλού επιπέδου, όσον αφορά τα πλοία τους μέσα από οικονομικά κίνητρα ή από μειωμένα λιμενικά τέλη.

Θα ήμασταν έτοιμοι να υποστηρίξουμε τέτοια μέτρα, εφόσον υπάρχει η εγγύηση για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ισχυρή ναυτιλία, είναι βασικό παράμετρος για την ισχυρή Ελλάδα και αυτό ήταν το βασικό αξίωμα της πολιτικής της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τα προηγούμενα χρόνια. Εμείς θέσαμε μία δέσμη μέτρων και την υλοποιήσαμε. Όσον αφορά την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας, σύμφωνα με τη σύγχρονη αντίληψη της ανταγωνιστικότητας, που δεν είναι μόνο η ελαστικοποίηση στις συνθέσεις των πληρωμάτων, αλλά είναι κυρίως, οι επενδύσεις στρατηγικού χαρακτήρα και η υποβοήθηση στρατηγικού χαρακτήρα στη ναυτιλία, προκειμένου να βασίζεται στο μέλλον, κυρίως, σε μακροπρόθεσμες αποδόσεις.

Και, βεβαίως, κατοχυρώσαμε, παράλληλα, τα δικαιώματα και την προοπτική των Ελλήνων ναυτικών, όπως επίσης προχωρήσαμε, στην ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία του κοινοτικού κανονισμού για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, με την ταυτόχρονη όμως διασφάλιση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού και της εξυπηρέτησης του δημόσιου συμφέροντος.

Προχωρήσαμε, επίσης, στην ανάπτυξη μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής και στον εκσυγχρονισμό των μεγάλων λιμανιών της χώρας μας με δημόσιο έλεγχο και ταυτόχρονα τη μετεξέλιξη του Λιμενικού Σώματος, σ' ένα σύγχρονο, δυναμικό και αποτελεσματικό Λιμενικό Σώμα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του 21ου αιώνα.

Γυρίζοντας πολλές νέες σελίδες, θέσαμε τα θεμέλια για μια νέα εποχή τόσο στη ναυτιλία όσο και στο Λιμενικό Σώμα, με την κωδικοποίηση ολόκληρης της νομοθεσίας που διέπει το Λιμενικό Σώμα από τη γενέθλια νομοθετική πράξη του, το 1918, μέχρι σήμερα.

Και ταυτόχρονα, είμαστε εδώ για να υποστηρίξουμε κάθε

πολιτική, η οποία, όσον αφορά τη σχέση του ελληνικού λαού, της ελληνικής οικονομίας με τη θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον, θα εξασφαλίζει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, θα ενισχύει την ανάπτυξη της οικονομίας μας και, κυρίως, θα διατηρεί την ελληνική ναυτιλία στην πρώτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σ' αυτήν την κατεύθυνση, θεωρούμε ότι ο Πειραιάς πρέπει να αποτελέσει ένα μεγάλο και σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο της Ευρώπης σ' όλα τα επίπεδα και επιπλέον σ' αυτήν την κατεύθυνση, χρειάζεται να εκμεταλλευτεί η ελληνική Κυβέρνηση την τρέχουσα κρίση, η οποία υπάρχει στο Λονδίνο και τις πρόσφατες επιλογές της βρετανικής Κυβέρνησης, ούτως ώστε να διευκολύνουμε τη μεταφορά της έδρας των εφοπλιστικών εταιρειών στην Ελλάδα, παρέχοντας υποδομές και υποστήριξη τέτοια, που πράγματι θα μπορούσε να μετατρέψει τον Πειραιά, σ' ένα μεγάλο, σύγχρονο, διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Τέλος, όμως, η Ελλάδα ως παγκόσμια υπερδύναμη στον τομέα της ναυτιλίας, η Ελλάδα η οποία διαμορφώνει τους καλύτερους όρους για την υποστήριξη της ναυτιλίας, χρειάζεται και κάτι άλλο. Χρειάζεται ένα ισχυρό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σύγχρονο και αποτελεσματικό, ικανό να ανταπεξέλθει στην εφαρμογή της κοινοτικής και της εθνικής νομοθεσίας και να επιβάλλει κανόνες σύγχρονους, για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας, για την ενίσχυση της εκπαίδευσης των Ελλήνων ναυτικών, για την προστασία των δικαιωμάτων τους και, κυρίως, για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, κάτι το οποίο είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορούμε με αισιοδοξία να ατενίζουμε το μέλλον.

Σε όλους αυτούς τους στόχους, εμείς, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο Γιώργος Παπανδρέου και όλοι οι Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ., είμαστε αποφασισμένοι όχι μόνο να συνεχίσουμε να ελέγχουμε την Κυβέρνηση για την πολιτική την οποία ασκεί σήμερα, αλλά, κυρίως, για να υποστηρίξουμε θετικές, δημιουργικές πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο και σε διεθνές επίπεδο υπέρ της ενίσχυσης των στόχων που προανέφερα.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα)

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Παπουτσή, σας χειροκροτήσα, το παρατήρησατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Το παρατήρησα και σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Παπουτσή.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιωτόπουλος.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι ορισμένες φορές, χρειάζεται να υπογραμμίζουμε το αυτονόητο. Και είναι αυτονόητη η σημασία μιας τέτοιας εκδήλωσης στην Εθνική Αντιπροσωπεία, στο Εθνικό Κοινοβούλιο, μιας χώρας όπως η Ελλάδα, που είναι από την αρχαιότητα ναυτική και αρχιπελαγική χώρα.

Έχει σημασία ότι στη ρίζα αυτής της πρωτοβουλίας, στην εκκίνηση, στην αφετηρία για την καθιέρωση αυτής της μέρας, έχει παίξει επίσης σημαντικό ρόλο μία Ελληνίδα πολιτικός, που έχουμε την τιμή να είναι σήμερα παρούσα στη Βουλή, η κ. Ρόδη Κράτσα.

Ναι, ο Έλληνας και η Ελληνίδα, το Έθνος των Ελλήνων, έχουμε μια ιδιαίτερη σχέση με τη θάλασσα, όπως είπα και πριν, από την εποχή της αρχαιότητας μέχρι σήμερα. Είμαστε ναυτικό και αρχιπελαγικό κράτος. Ένα πολύ μεγάλο μέρος του πολιτισμού μας αναπτύχθηκε, βασίστηκε, εδραιώθηκε στη δραστηριότητα γύρω από τη θάλασσα, μ' ό,τι συνεπάγεται αυτό.

Επίσης νομίζω ότι είναι κοινός τόπος ότι η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, στην ανάπτυξη και στην οικοδόμηση της νεοτέρας Ελλάδας, ήταν καθοριστική, μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος, που συγκροτούσε μαζί με το τουριστικό, αυτό που στα δημοσιονομικά ονομάζουμε αδήλους πόρους. Ισχυρό, λοιπόν, το μέγεθος της συμβολής της θάλασσας, της ναυτιλίας μας, σ' όλα τα επίπεδα του δημοσίου βίου, οικονομικό, κοινωνικό, πολιτιστικό, αμυντικό, για να έχουμε μια πλήρη εικόνα.

Σήμερα η Ελλάδα, με τις πολλές δυνατότητές της και τις διακριτές και ευανάγνωστες αδυναμίες της, σ' έναν τομέα το λιγότερο –μπορεί και σε περισσότερους, μακάρι– είναι παγκόσμια δύναμη. Είμαστε υπερδύναμη παγκοσμίως, είτε στον ελληνικών συμφερόντων, στον ελληνόκτητο, είτε αθροϊζόμενο στον υπό ελληνική σημασία εμπορικό στόλο. Αυτή είναι η αλήθεια. Πολύς φορές είναι να δυσπιστεί κάποιος αν το έχουμε συνειδητοποιήσει αυτό ως κοινωνία, ως δημόσιος βίος, ως πολιτικός κόσμος της χώρας, γιατί ο ελληνικός λαός, η κοινή γνώμη, με την απλή προσέγγιση της καθημερινότητας, νομίζω ότι το έχουν κάνει κτήμα τους και συνειδησή τους.

Η αλήθεια είναι ότι στο παρελθόν οι σχέσεις του πολιτικού προσωπικού της χώρας, οι σχέσεις του πολιτικού συστήματος της χώρας, αλλά και η εικόνα που υπήρχε στην κοινή γνώμη, η δημόσια εικόνα για τη ναυτιλία, πέρασαν από χίλια μύρια κύματα, εξαιτίας ιδεοληψιών και ιδεολογικών αγκυλώσεων και προκαταλήψεων, που πλήρωσε ακριβά η χώρα. Για πολλές δεκαετίες, στα πλαίσια αυτών των ιδεολογικών αγκυλώσεων και προκαταλήψεων, ακούγαμε από ορισμένες πλευρές του πολιτικού φάσματος, να μας κανοναρχούν με την αντίληψη ότι ένα μέρος της ναυτιλίας είναι αρπαχτικό, οι πειρατές, οι ληστές.

Αυτά ακούγαμε. Έχουν ακουστεί, έχουν γραφτεί. Και αυτά τα πλήρωσε ο τόπος, γιατί θα μπορούσε πολύ νωρίτερα ο Πειραιάς να είναι –όπως είναι σήμερα– η πρωτεύουσα της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και θα μπορούσαμε να έχουμε αναδείξει πολύ νωρίτερα το μέγα συγκριτικό διεθνές πλεονέκτημα της χώρας μας. Να είναι η παγκόσμια υπερδύναμη στο πεδίο της εμπορικής ναυτιλίας.

Σήμερα, ευτυχώς, ξεπεράστηκαν –με κόστος– αυτού του είδους οι προκαταλήψεις. Και χαίρομαι γιατί ο συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και διατελέσας –επί διετία, νομίζω– Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο κ. Παπουτσης, με την ομιλία του έδειξε ότι οι νέοι προσανατολισμοί, μετά τις παιδικές ιδεολογικές ασθένειες του ΠΑ.ΣΟ.Κ., είναι σύγχρονοι, δυναμικοί, παραγωγικοί για τον τόπο.

Είμαστε υπερδύναμη στην εμπορική ναυτιλία και πρέπει να το δείξουμε, να το διεκδικήσουμε. Πρέπει να το αναδείξουμε καθημερινά με την πράξη μας και με τις επιλογές μας. Σήμερα υπολογίζεται ότι το 25% με 30% του παγκοσμίου δυναμικού της εμπορικής ναυτιλίας έχει την έδρα του στον Πειραιά. Ανάμεσά μας είναι παράγοντες της ναυτικής οικογένειας, όπως ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Ο κ. Χαλάς επίσης.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ο κ. Χαλάς βεβαίως.

Φαντάζομαι ότι θα είναι επίσης και εκπρόσωποι της ναυτεργατικής οικογένειας η οποία έχει δώσει πολλά στον τόπο και χωρίς την οποία, βεβαίως, δεν θα μπορούσε να είναι η ελληνική ναυτιλία αυτό που είναι σήμερα, διότι οι ναυτεργάτες μας, μάστοροι της θάλασσας, πρωτομάστοροι της θάλασσας διεθνώς, ήταν μαζί με τους Έλληνες επιχειρηματίες η σπονδυλική στήλη πάνω στην οποία διαμορφώθηκε και οικοδομήθηκε η διεθνής υπεροχή της Ελλάδας και του στόλου ελληνικών συμφερόντων στην εμπορική ναυτιλία σήμερα.

Νομίζω, λοιπόν, ότι έχοντας ξεπεράσει αυτές τις ιδεολογικές αγκυλώσεις και τις ιδεοληψίες του χθες –που ξέρετε από πού προήλθαν και πόσο ταλαιπώρησαν τον τόπο– μπορούμε πραγματικά αυτό το πλεονέκτημα να το αναδείξουμε ακόμα περισσότερο. Πόσο μάλλον που η συγκυρία είναι εξαιρετικά ευμενής. Υπολογίζεται ότι η πρωτογενής συσσώρευση κεφαλαίου που επιτυγχάνεται τα τελευταία χρόνια στη ναυτιλία –και στον παρόντα χρόνο, αλλά τουλάχιστον την τελευταία πενταετία– είναι η μεγαλύτερη που έχει επιτευχθεί στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία από καταβολής αυτής της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Είναι ευκαιρία, λοιπόν, να επωφεληθεί και ο τόπος, να επωφεληθεί και η ελληνική κοινωνία, να επωφεληθούν και οι Έλληνες και οι Ελληνίδες εργαζόμενοι. Πώς; Κοιτάξτε, ακούω ορισμένες φωνές που λένε «φορολογήστε τον εφοπλισμό» ή «γιατί ο εφοπλισμός υπόκειται σε ειδικές ρυθμίσεις, σε ειδικό φορολογικό καθεστώς;». Αυτό γίνεται γιατί ο εφοπλισμός έχει τη δική

του ιδιαιτερότητα, γιατί όταν ένα μέρος των επιχειρηματιών της στεριάς –εγώ δεν μιλάω για την ελληνική επιχειρηματική τάξη που έχει λαμπρά δείγματα προσφοράς στον τόπο, στην οικονομία και στην κοινωνία, αλλά για ένα μέρος των επιχειρηματιών που υπήρξε κρατικοδίαιτο, δανειοδίαιτο, κομπραδόρικο, μεταπρατικό και «έβαζαν μέσα» τον τόπο με δάνεια τα οποία έπαιρναν και δεν γύριζαν ποτέ, καθώς η ναυτιλία υπήγετο, υπάγεται και θα εξακολουθήσει να υπάγεται στους νόμους του διεθνούς ανταγωνισμού, δεν έπαιρνε κατά κανόνα από τον τόπο, αλλά έδινε στον τόπο.

Και μπορεί να δώσει στον τόπο πολύ περισσότερα η ελληνόκτητη ή ελληνικής σημαίας ναυτιλία, εάν αποφασίσουμε εμείς ως πολιτική τάξη να συνεργαστούμε μαζί τους, να βάλουμε πλαίσια, να βάλουμε κανόνες, να τους ζητήσουμε να αναδείξουμε μαζί επενδυτικές ευκαιρίες και να επιδιώξουμε –γιατί όχι, αυτό πρέπει να είναι το επιδιωκόμενο- να τους φέρουμε εδώ τώρα που υπάρχει η κρίση, όπως σωστά είπε ο κ. Παπουτσής, στις σχέσεις του committee στο Λονδίνο με το βρετανικό δημόσιο. Μετά την έκτακτη φορολόγηση που επέβαλε ή προτίθεται να επιβάλει η βρετανική κυβέρνηση, μπορούμε γενναία να προχωρήσουμε και να ενισχύσουμε το ρόλο του Πειραιά ως διεθνούς πρωτεύουσας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Ταυτόχρονα, μπορούμε να εκπονήσουμε από κοινού με τους φορείς που εκπροσωπούν τη ναυτική οικογένεια –ναυτεργάτες και επιχειρηματίες- σχέδια συμμετοχής και επιχειρηματικής σύμπραξης του εφοπλιστικού κεφαλαίου στη χώρα μας. Ένα μέρος των πλούσιων κερδών που τους απέφερε και τους αποφέρει αυτή η «άνοιξη» στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, νομίζω ότι και οι ίδιοι θα ήθελαν να το δουν να επενδύεται στην Ελλάδα, να δημιουργεί νέες επενδύσεις, να δημιουργεί νέες ευκαιρίες απασχόλησης, να δημιουργεί εθνικό πλούτο εδώ στη χώρα μας, στη χώρα τους επ' ωφελεία του κοινωνικού συνόλου και σε τελευταία ανάλυση, επ' ωφελεία του αδύναμου οικονομικά, του μη εύρωστου οικονομικά Έλληνα, της μη εύρωστης οικονομικά ελληνικής οικογένειας.

Όλα αυτά, λοιπόν, μπορεί και πρέπει να γίνουν. Μπορεί και πρέπει να γίνουν εδώ και τώρα. Θεωρώ ότι ο Πρωθυπουργός Κώστας Καραμανλής έχει δείξει επανειλημμένως τη βούληση, αλλά και το σωστό σχεδιασμό της Κυβέρνησης προς αυτήν την κατεύθυνση.

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας υπό το συνάδελφο και φίλο Γιώργο Βουλγαράκη και τον Υφυπουργό Πάνο Καμμένο κινούνται επίσης προς τη σωστή κατεύθυνση. Άρα, αναμένουμε όλοι στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα να δούμε τα πρώτα σχέδια να «περπατάνε» και τους πρώτους καρπούς να δρέπονται, να αποδίδουν αυτού του είδους οι πρωτοβουλίες. Βεβαίως, υπάρχει αρκετός δρόμος ακόμα να διανύσουμε.

Ξέρω, κύριε Ευθυμίου, ότι εσείς προσωπικά –επειδή τυχαίνει να γνωρίζομαστε χρόνια- έχετε μέτρο ευθύνης προς τον τόπο ως κορυφαίος συνδικαλιστικός εκπρόσωπος του κλάδου των επιχειρηματιών, αλλά χρειάζεται να δουλέψετε και εσείς προς τα μέσα, για να αντιληφθούν όλα τα μέλη της ενώσεώς σας –και μάλιστα, τα ιδιαίτερω ισχυρά σε παγκόσμια κλίμακα- ότι μόνο στοιχείο στην προσωπική αναφορά, στη βιωματική αναφορά του καθενός και της καθεμιάς ήταν, είναι και θα παραμείνει η σχέση τους με την Ελλάδα, η σχέση τους με την πατρίδα.

Μπορεί να έχετε διαπρέψει –και μπράβο σας!- διεθνώς μέσα από τις συμπληγάδες του διεθνούς ανταγωνισμού, αλλά είναι αυτός ο τόπος που σας ανέδειξε ως φορείς της μακράς ναυτικής παράδοσης, είναι αυτός ο τόπος που σας έδωσε τα προσόντα και τα κίνητρα για να αποκτήσετε τη ναυτοσύνη του σήμερα και του αύριο, είναι αυτός ο τόπος που αποτέλεσε την κοιτίδα της μεγάλης προσωπικής επιχειρηματικής σας επιτυχίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πολλά πράγματα ακόμα που μπορεί και πρέπει να γίνουν. Είναι σαφές ότι πρέπει να κάνουμε πολλά για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Δεν είναι δυνατόν σε μία εποχή όπου μαστίζεται η νεολαία μας από την ανεργία να μην μπορούν να αντιληφθούν οι νέοι ή να μην μπορούμε καλύτερα εμείς να δώσουμε στους νέους να

αντιληφθούν –είναι δική μας η ευθύνη- ότι το ναυτικό επάγγελμα παρέχει εξαιρετικές ευκαιρίες σε ένα νέο άνθρωπο, στον άνδρα και τη γυναίκα πια, να φτιάξει καριέρα, να γνωρίσει και να αποκτήσει ευρύτητα γνώσεων και εμπειριών, να βγάλει χρήματα, να αναδειχθεί στη ζωή του, να αποκτήσει ένα αξιοπρεπές επάγγελμα, να οικοδομήσει μία σύγχρονη οικογένεια, χωρίς οικονομικές αδυναμίες.

Πρέπει να κάνουμε πολλά πράγματα ακόμα στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης. Οι ναυτικές σπουδές στην Ελλάδα –ακριβώς επειδή η Ελλάδα είναι η παγκόσμια υπερδύναμη στην εμπορική ναυτιλία- πρέπει να αποτελούν ξεχωριστό γεγονός. Πρέπει να βρούμε τρόπο να το θεσμοθετήσουμε και να το επιβάλουμε. Η φοίτηση και η αποφοίτηση σ' αυτές τις σχολές πρέπει να είναι σε θέση να εφοδιάζει αυτόν που σπούδασε εκεί με όλες τις σύγχρονες γνώσεις που απαιτεί η άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος που δεν έχει πια σχέση τόσο με την εμπειρία και την προσωπική ικανότητα όσο με ιδιαίτερα προχωρημένες γνώσεις σε θέματα τεχνολογίας.

Και η αποφοίτηση, όμως, απ' αυτές τις σχολές πρέπει να αποτελεί ξεχωριστό γεγονός για ολόκληρη την ελληνική κοινωνία με ό,τι επιβάλλει το πρωτόκολλο, με ό,τι επιβάλλει το τελετουργικό σε τέτοιου είδους διαδικασίες. Διότι πολιτική δεν είναι μόνο η διαχείριση των προβλημάτων, αλλά και η διαχείριση των συμβόλων. Και η εμπορική ναυτιλία για την Ελλάδα είναι ύψιστο εθνικό σύμβολο διεθνώς.

Άκουσα με πολλή προσοχή τις προτάσεις του κ. Παπουτσή. Θα σας πω, αξιότιμε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπε του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι στο 99% είμαστε σύμφωνοι.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Και πρέπει να σας πω ότι η ηγεσία της Κυβέρνησης, η ηγεσία του κόμματος, όπως θα ακούσουμε σε λίγο, και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έχουν πλήρη επίγνωση κι αυτών των προτεραιοτήτων κι αυτών των αναγκών.

Αντιμετωπίζουμε σήμερα μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για την Ελλάδα του 21ου αιώνα. Αποτελεί εξαιρετική τύχη για τον τόπο και για το πολιτικό σύστημα. Όπως είπα και πριν, στη ναυτιλία έχουμε τη μεγαλύτερη συσσώρευση πλούτου από την εποχή που δημιουργήθηκε ως επάγγελμα και ως επιχειρηματική δραστηριότητα.

Στους κόλπους των επιχειρηματιών υπάρχουν πολλοί πατριώτες. Οι περισσότεροι. Η ναυτεργατική οικογένεια έχει δείξει την αφοσίωσή της και είναι δεδομένη η προσφορά της προς τον τόπο. Εναπόκειται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πολιτικό σύστημα να αξιοποιήσουμε αυτήν την κατάσταση για το συμφέρον του τόπου και της ελληνικής κοινωνίας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε τον κύριο Παναγιωτόπουλο.

Το λόγο έχει ο κ. Χαλβατζής, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ασφαλώς Ελλάδα και θάλασσα είναι έννοιες ταυτόσημες. Θάλασσα και αγώνας για τη ζωή είναι άλλη μια πραγματικότητα για τα νησιά και τις παράκτιες περιοχές. Και οι πανηγυρικές εκδηλώσεις έχουν κι αυτές νόημα. Εμείς, όμως, δεν θα αναφερθούμε στα ιστορικά στοιχεία από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Αυτά είναι δεδομένα.

Και δεν θα χρησιμοποιήσουμε όμορφα λόγια για την ημέρα που ονομάζεται «Ευρωπαϊκή Ημέρα για τη Θάλασσα και τη Ναυτιλία». Γιατί θεωρούμε ότι δεν έχει σχέση με τους εργατές της θάλασσας το νόημα που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση και γιατί ανάλογες εκδηλώσεις επιχειρήθηκε στο παρελθόν και επιχειρείται να χρησιμοποιηθούν για την προβολή του εφοπλιστικού κεφαλαίου και την άμβλυνση της αντίθεσης των εργαζομένων στη ναυτιλία, με τους εφοπλιστές και την πολιτική που υπηρετεί τα συμφέροντά τους.

Ας δούμε ποια είναι τα βασικά στοιχεία, το κύριο στίγμα της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκει-

ται για μια πολιτική που οικοδομείται πάνω στην ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και άλλων καπιταλιστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

Στην κατεύθυνση αυτή η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπει:

Πρώτον, την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών γραμμών, λιμενικών υπηρεσιών και άλλων δράσεων, για να δρα ανεμπόδιστα το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Δεύτερον, προβλέπει τη χρησιμοποίηση εργαζομένων χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα και χαρακτηρίζεται από ενιαία συνολική επίθεση κατά του συνόλου των εργαζομένων στη ναυτιλία, με συρρίκνωση εργασιακών τους δικαιωμάτων.

Τρίτον, παρά τις τυμπανοκρουσίες και τις διακηρύξεις για την προστασία του περιβάλλοντος για τα ζητήματα ασφάλειας των πλοίων, έχουμε μια πολιτική επικίνδυνη για το περιβάλλον και την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Αυτά, φυσικά, μπορεί να γίνονται κατανοητά, αφού κριτήριο της πολιτικής αυτής είναι το κέρδος και μπροστά σ' αυτό δεν ορρωδούν μπροστά σε τίποτα.

Στα πλαίσια αυτής της ανάπτυξης που έχει κριτήριο το κέρδος έχουμε ένα νευραλγικό κέντρο, τις θαλάσσιες μεταφορές, στα χέρια του εφοπλιστικού κεφαλαίου, που συνεχώς αυξάνει τα κέρδη και τη δύναμή του, μέσα από την εκμετάλλευση χιλιάδων ναυτεργατών, αλλά και του συνόλου των εργαζομένων, με τη συνεχή αύξηση των ναύλων, αξιοποιώντας πολλά προνόμια, όπως ανέφερε και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, κίνητρα που δίνει το κράτος και όλες οι μέχρι τώρα κυβερνήσεις που υπηρέτησαν και υπηρετούν εφοπλιστικά συμφέροντα.

Ορισμένα στοιχεία είναι χαρακτηριστικά για τα κέρδη του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Τα ελληνόκτητα πλοία άνω των χιλίων κόρων έφθασαν το Φλεβάρη του 2007 στις τρεις χιλιάδες εξακόσιες ενενήντα εννέα, ακολουθώντας μια πορεία συνεχούς αύξησης.

Οι Έλληνες εφοπλιστές παρήγγειλαν το 2007 πεντακόσια εξήντα έξι πλοία αξίας 31,8 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Το 2006 που λογίζονταν ως χρονιά υψηλής ναυπήγησης, οι παραγγελίες έφθασαν τα τριακόσια είκοσι δύο πλοία, αξίας 16,6 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Πρόκειται ασφαλώς για τεράστια δύναμη που δείχνει μεγάλη συσσώρευση κεφαλαίων σε συνθήκες που τα ναύλα κινήθηκαν σε υψηλά, σε πολύ υψηλά επίπεδα και για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αξιοποίησαν ασφαλώς τη συγκυρία των, με γοργούς ρυθμούς, αναπτυσσόμενων χωρών, Κίνα, Ινδία, Βραζιλία, Ρωσία και άλλων χωρών και βέβαια αξιοποίησαν και την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου.

Είναι ίσως πρωτοφανές για τους γνωρίζοντες το ναύλο των 100.000 ή 120.000 δολαρίων την ημέρα για ένα πλοίο Cape Size 170.000 tdw καθαρού φορτίου. Το ίδιο είναι για το ναύλο των 60.000 ή 70.000 δολαρίων την ημέρα για ένα πλοίο Panamax 70.000 tdw φορτίου.

Η ανάπτυξη με κριτήριο το κέρδος βάζει τη σφραγίδα της και στις εξελίξεις στην ακτοπλοΐα. Η συσσώρευση κεφαλαίων και η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας είναι μοχλοί για τη συγκεντροποίηση, για τη δημιουργία μεγάλων μονοπωλιακών μονάδων σ' ένα τοπίο που χαρακτηρίζεται από εξαγορές και κάθε λογής διασυνδέσεις ελληνικών και ξένων μονοπωλιακών συγκροτημάτων.

Σήμερα η MARFIN, άμεσα ή έμμεσα, έχει αποκτήσει περίπου το 80% των μετοχών της εταιρείας «ATTICA» και περίπου το 70% της «BLUE STAR». Η «SEA STAR» ελέγχει το 34,7% της «HELLENIC SEA WAYS» που είναι συνδεδεμένη με τις «Μινωικές Γραμμές». Ο ιταλικός όμιλος «GRIMALDI» ελέγχει το 30% των «Μινωικών Γραμμών» και οι «Μινωικές Γραμμές» το 33% της «HELLENIC SEA WAYS».

Αυτά τα μεγαθήρια ασφαλώς δεν επενδύουν για την «ψυχή της μάνας τους», αλλά γιατί προσδοκούν από τα εκατομμύρια των επιβατών και τις χιλιάδες των οχημάτων, ρίχνοντας κατά κανόνα το βάρος σε γραμμές «φιλέτα». Αυτοί κερδίζουν εκα-

τομμύρια ευρώ και τα λαϊκά στρώματα υφίστανται τις συνέπειες από την αύξηση των εισιτηρίων και των ναύλων των οχημάτων, αλλά την ίδια στιγμή και την ταλαιπωρία από την έλλειψη τακτικών δρομολογίων σε πολλά νησιά, ιδιαίτερα άγονα νησιά πολύ περισσότερο, κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.

Κύριε Υπουργέ, πολλές φορές έχουμε ζητήσει να πάρετε μέτρα ώστε να μη βλέπουν οι νησιώτες στα μικρά νησιά το καράβι με το κιάλι.

Αυτή, η ίδια τάση, η ίδια κατάσταση εκδηλώνεται με την απελευθέρωση και την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών και τα ιδιωτικά κριτήρια είναι που καθορίζουν τη λειτουργία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, Θεσσαλονίκης και άλλων λιμανιών. Και σήμερα υπήρξε η δήλωση –ακούστηκε τουλάχιστον στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης– ότι ο κύριος Πρωθυπουργός βιάζεται πάρα πολύ να τελειώσει αυτή η ιστορία, δηλαδή, η εκποίηση των λιμανιών. Και τα λιμάνια, όλοι αναγνωρίζουμε, ότι έχουν εκτός των άλλων στρατηγική σημασία. Έχουμε, δηλαδή, ένα κυνηγητό του κέρδους και πλεονεκτήματα στο μονοπωλιακό ανταγωνισμό.

Γι' αυτόν το λόγο τελευταία έχουν πάρει θέση πολύ μεγάλοι, παγκόσμιοι «παίκτες» στο χώρο της ναυτιλίας και των λιμανιών, μεγάλα συμφέροντα, όπως η κινεζική «COSCO», η αραβική «DUBAI PORTS WORLD», η «HUTCHISON» από το Χονγκ Κονγκ, η δανέζικη «MAERSK», η ελβετική «MEDITERRANEAN Shipping co», η ισραηλινή «ZIM» και άλλες.

Ποια είναι η κατάσταση όμως για τους εργάτες της θάλασσας που αρκετά ακούστηκαν τελευταία; Υπάρχει φτώχεια, υπάρχει ανεργία σε ένα μεγάλο τμήμα ναυτεργατών κι αυτή η κατάσταση, αυτή η αναπτυσσόμενη κατάσταση κατάσφαξης των κερδών δεν έχει σχέση με τα συμφέροντα του λαού, με τα συμφέροντα των ναυτεργατών, των λιμενεργατών, των εργαζομένων στα μεγάλα ναυπηγεία και στους ταρσανάδες.

Αντίθετα, η πραγματικότητα αποδεικνύει ότι όσο ενισχύονται τα μεγάλα οικονομικά συμφέροντα και αυξάνονται τα κέρδη τους, τόσο γίνονται πιο εκμεταλλευτικά και καταπιεστικά σε βάρος των εργαζομένων. Αυτό ισχύει για πάρα πολλά χρόνια και στο επίπεδο της πολιτικής της Νέας Δημοκρατίας σήμερα αλλά και με την πολιτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ. παλαιότερα. Και από τη στιγμή που αυτή η πολιτική έχει κύριο στόχο την ανταγωνιστικότητα και την ικανοποίηση των αναγκών των μονοπωλίων, θα γίνεται αναμφίβολα πιο επιθετική και θα γίνεται επικίνδυνη για τους ναυτεργάτες, τους λιμενεργάτες, τους μεταλλεργάτες, γενικότερα τους εργαζόμενους στο χώρο αλλά και τους μικρούς επαγγελματίες.

Αυτό κατά την άποψή μας ισχύει για κάθε κεντροαριστερή ή άλλη διαχειριστική λογική, η οποία όσους όρκους και αν παίρνει, αφού θα διατηρείται η καπιταλιστική ιδιοκτησία στα μέσα παραγωγής, στα πλοία, στα λιμάνια, στα ναυπηγεία, ασφαλώς θα κινείται με βάση τους νόμους της αγοράς, με βάση το νόμο του μέγιστου κέρδους. Θα συνεχίζεται η συσσώρευση κεφαλαίων, θα συνεχίζεται η συσσώρευση κερδών και δύναμης από τη μία και ταυτόχρονα θα συνδυάζεται με ένταση της εκμετάλλευσης, κατάργηση δικαιωμάτων και όξυνση των προβλημάτων από την άλλη.

Αυτό ζούμε άλλωστε όλα τα χρόνια κι αυτό αποδεικνύεται απ' όλους τους δείκτες που βρίσκονται στον αντίποδα των κερδών. Έχουμε εντατικοποίηση της εργασίας, έχουμε συνεχή μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτεργατών.

Το 1980 οι Έλληνες ναυτεργάτες ήταν πενήντα εννέα χιλιάδες πεντακόσιοι τριάντα τέσσερις το 1990 έπεσαν στις τριάντα έξι χιλιάδες οκτακόσιους πενήντα έναν και το 2006 στις είκοσι εννέα χιλιάδες διακόσιους εξήντα.

Οι ναυτολογίες το 1990 ήταν είκοσι εννέα χιλιάδες εβδομήντα δύο και το 2006 ήταν δεκατέσσερις χιλιάδες εκατόν έντεκα. Και δεν πρέπει να αγνοούμε ότι έφτασε το 1.272.996.441 ευρώ το οργανικό έλλειμμα του Ν.Α.Τ. και των άλλων ασφαλιστικών ταμείων των ναυτεργατών. Και πόσοι έφθασαν σ' αυτό το σημείο; Έφθασαν, γιατί λεηλατήθηκαν αυτά τα ταμεία για δεκάδες χρόνια και από τους εφοπλιστές και από όλες τις κυβερνήσεις.

Επίσης, έχουμε καθηλωμένους μισθούς. Χαρακτηρίσαμε,

κύριε Παναγιωτόπουλε, σπονδυλική στήλη τους εργάτες της θάλασσας. Όμως, αυτή η σπονδυλική στήλη έχει κατώτερη σύνταξη 367 ευρώ το μήνα. Και έχουμε βεβαίως ανατροπές στα εργασιακά δικαιώματα και συνεχή υποβάθμιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Γι' αυτό λέμε ότι δεν πρέπει να υπάρχει έδαφος για αυταπάτες. Άλλωστε τα μερεμέτια δεν ενοχλούν το σύστημα και για μας υπάρχει ένα βασικό κριτήριο κι αυτό δεν είναι άλλο από την ικανοποίηση των αναγκών της εργατικής τάξης, των πλατιών λαϊκών στρωμάτων.

Κατά την άποψή μας για να ικανοποιηθούν οι λαϊκές ανάγκες, απαιτείται ο λαός να έχει τα ανάλογα εργαλεία στα χέρια του. Να είναι η εξουσία στα χέρια της εργατικής τάξης. Να είναι τα βασικά συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής κοινωνική ιδιοκτησία.

Να ενωθούν τα μέσα παραγωγής με την εργατική δύναμη μέσα από τον κεντρικό σχεδιασμό και να οργανωθεί ο εργατικός κοινωνικός έλεγχος μέσα από τον οποίο θα συμμετέχουν και θα ελέγχουν οι εργαζόμενοι, οι λαϊκοί φορείς.

Ασφαλώς εμείς δεν πιστεύουμε ότι αλλάζουν το ρου της ιστορίας οι όποιες αντιπαναστατικές αλλαγές οι οποίες είναι προσωρινές και βέβαια δεν μας φοβίζουν οι αρνητικοί συσχετισμοί δύναμης. Άλλωστε ποτέ οι αρνητικοί συσχετισμοί δεν παρέμειναν «παγωμένοι» και αναλλοίωτοι. Εμείς πιστεύουμε στη δύναμη της ταξικής πάλης σαν κινητήρια δύναμη της ιστορίας και βλέπουμε πάντα μπροστά.

Ως Κ.Κ.Ε. παλεύουμε για μία ναυτιλία στην υπηρεσία του λαού που θα οργανωθεί και θα αναπτυχθεί σε όφελος των ναυτεργατών και των λαϊκών στρωμάτων. Αυτό μπορεί να γίνει φυσικά με μία διαφορετική εξουσία που με την πάλη των ναυτεργατών και συνολικά των εργαζομένων θα κοινωνικοποιήσει τα πλοία, θα κοινωνικοποιήσει τα λιμάνια και τα μεγάλα ναυπηγεία, θα τα μετατρέψει σε κοινωνική ιδιοκτησία. Και αυτό βέβαια για μία ναυτιλία προς όφελος των ναυτεργατών και γενικότερα του λαού, με αξιόπλοα πλοία, με σεβασμό της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, με σεβασμό στην υγεία, στην ασφάλεια και στη ζωή των πληρωμάτων, με εξασφάλιση του δικαιώματος δουλειάς και άλλων δικαιωμάτων των ναυτεργατών με τη δωρεάν σύγχρονη εκπαίδευση και τη συνεχή μετεκπαίδευσή τους, με την απρόσκοπτη, σύγχρονη, συστηματική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση όλων των νησιών με φθινό εισιτήριο, με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, με τουριστικά πλοία που θα δώσουν ώθηση και σε μία άλλη παράμετρο, σ' αυτό που λέμε λαϊκό τουρισμό, που θα συμβάλλουν στην αναβάθμιση των νησιών αλλά και των παραθαλάσσιων περιοχών της ηπειρωτικής Ελλάδας, με ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών της χώρας σε καύσιμα, σε εμπορεύματα και φυσικά στα πλαίσια νέων εμπορικών σχέσεων με δυνατότητες σημαντικής συμμετοχής των ποντοπόρων πλοίων στις διεθνείς μεταφορές.

Σ' αυτήν την κατεύθυνση πιστεύουμε ότι θα αντιστοιχηθεί η οργάνωση της ναυτιλίας, μιας ναυτιλίας που ξεπερνάει τις τρεις χιλιάδες χρόνια - μπορεί να είναι πολύ περισσότερα τα χρόνια, μπορεί να είναι και τέσσερις χιλιάδες χρόνια - μέσω ενός ενιαίου φορέα θαλάσσιων μεταφορών όπου θα ενταχθούν τα ποντοπόρα, τα ακτοπλοϊκά, τα τουριστικά, τα βοηθητικά πλοία.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΕΛΣΑ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**)

Αυτή η πολιτική πρόταση ασφαλώς απαιτεί -κι εμείς το προσπαθούμε- συγκέντρωση δυνάμεων ικανών να συγκρουστούν και με την εφαρμοζόμενη πολιτική, αλλά και συνολικά με τον ιμπεριαλισμό και σ' αυτήν την αναγκαιότητα απαντάει κατά την άποψή μας η πολιτική πρόταση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας για τη συγκρότηση ενός αντιιμπεριαλιστικού, αντιιμperialικού, δημοκρατικού μετώπου πάλης. Ίσως κάποιος να λέει: «Σήμερα που κυριαρχεί ο καπιταλισμός, εσείς σκέφτεστε τη λαϊκή εξουσία».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Εξυπακούεται!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Όχι μόνο τη σκεφτόμαστε, κύριε συνάδελφε, που είστε και Κρητικός, αλλά παλεύουμε γι' αυτήν. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε τον κύριο Χαλβατζή.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπι-

σμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, μία παλιά καταξιωμένη κουβέντα που συμπυκνώνει τη ναυτική σοφία -θα την ξέρετε όλες και όλοι- είναι η εξής: «Τη θάλασσα μην τη φοβάσαι, αν τη σέβεσαι». Νομίζω ότι ακριβώς αν σκεφτεί κανείς ότι αυτή δεν είναι μία κουβέντα «του αέρα», αλλά ότι είναι μία συμπύκνωση της εμπειρίας της ελληνικής τουλάχιστον ναυτοσύνης, μπορεί να μας οδηγήσει σε μία σειρά από πολύ στέρεες σκέψεις και σε πολύ δημιουργικούς προβληματισμούς.

Θα γίνω πιο συγκεκριμένος. Η καθιέρωση της σημερινής μέρας, της 20ης Μαΐου ως ευρωπαϊκής μέρας της θάλασσας έχει ένα συμβολικό χαρακτήρα, έχει έναν επετειακό χαρακτήρα, έχει έναν πανηγυρικό χαρακτήρα. Αλλά το καταλαβαίνουμε όλες και όλοι ότι ειδικά για τη χώρα μας η επέτειος, ο χαρακτήρας ο πανηγυρικός, ο εορταστικός αυτομάτως συνδέεται με τα βιώματα και τις πραγματικότητες του μεγαλύτερου τμήματος του ελληνικού πληθυσμού κι αυτό σε σειρά γενεών που πάνε πολύ μακριά στα βάθη της ελληνικής ιστορίας. Όσο και αν συμβαίνει αυτό δεν μπορεί πραγματικά να έχει ουσία και νόημα ο εορτασμός αυτής της μέρας που καθιερώνεται για πρώτη φορά φέτος στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σ' όλες τις χώρες κράτη-μέλη αν δεν συνοδεύεται και με μια σειρά από κατευθύνσεις για την ασκούμενη πολιτική στο χώρο της θάλασσας, στο χώρο της ναυτιλίας, στο χώρο της αλιείας, στο χώρο της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Γιατί όσο και αν επικεντρώνουμε στη ναυτιλία όλα αυτά και πολλά άλλα συμπεριλαμβάνονται στη μέρα αυτή και στον εορτασμό της.

Νομίζω ότι πολύ πιο εύστοχα σύμφωνα με την ενημέρωση που έχουμε, στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο σημερινός εορτασμός - τουλάχιστον συμβολικά, δεν περιμένω ότι το ψήφισμα αυτό θα προσφέρει κάτι καινούργιο- συνοδεύεται στο Ευρωκοινοβούλιο από την έκδοση ενός ψηφίσματος για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δίνει τουλάχιστον μια κατεύθυνση η απόφαση αυτή και ο τρόπος του εορτασμού ότι εδώ έχουμε άλυτα προβλήματα. Και σοβαρά προβλήματα τα οποία ακόμα κι αν αντιμετωπίστηκαν με κάποιο τρόπο χτες, προχθές, πέρυσι, πρόπερσι, την περασμένη δεκαετία, πάντα προκύπτουν με νέους όρους και με νέους τρόπους. Γιατί το ζήτημα των μεταφορών και δη των θαλασσιών μεταφορών και το ζήτημα της θάλασσας και των ωκεανών ως ζωογόνου παράγοντα της φυσικής ισορροπίας του πλανήτη, έχουν μια τόσο μεγάλη σημασία, έχουν μια τόσο μεγάλη επίδραση στη ζωή του πλανήτη και των κατοίκων του ώστε δεν μπορεί παρά να αποτελεί ένα ανοιχτό εις το διηνεκές ζήτημα που θέλει σαφείς, συγκεκριμένες, συγκροτημένες και με εμβάθυνση αντιμετώπισεις.

Και εδώ συναντάμε ακριβώς την πραγματικότητα και την ελληνική και την ευρωπαϊκή. Παρά τις νομοθεσίες παρά το γεγονός ότι έχουν δημιουργηθεί ισχυρά λόμπις και στην Ευρωπαϊκή Ένωση στην κατεύθυνση προσανατολισμού της ευρωπαϊκής πολιτικής, η συζήτηση στις χώρες και ειδικά σε μια χώρα σαν την Ελλάδα, την πρωτεύουσα της ναυτοσύνης, την πρωτεύουσα των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα, δεν έχει καν ανοίξει. Υπάρχουν διεκδικήσεις, υπάρχουν αντίλογοι αλλά συνήθως με τη λογική παράλληλων μονολόγων.

Υπάρχει ευτυχώς ένα ιστορικό και ρωμαλέο ναυτικό εργατικό κίνημα και τα τελευταία χρόνια ένα ισχυρό διεκδικητικό κίνημα πολιτών για την υπεράσπιση του περιβάλλοντος, που αναδεικνύουν τα θέματα και θέτουν ουσιαστικά την ατζέντα κάθε φορά και δημιουργούν όλες εκείνες τις πιέσεις, ώστε και οι κυβερνήσεις και τα πολιτικά κόμματα, αλλά και οι φορείς που εμπλέκονται στην ενασχόληση με τη θάλασσα, είτε ως επιχειρηματίες είτε ως εργαζόμενοι είτε με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, να παίρνουν θέση.

Προς αυτήν την κατεύθυνση θα προσπαθήσουμε ως Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς με την ευκαιρία αυτής της ημέρας να προχωρήσουμε σε μια σειρά από επισημάνσεις τις οποίες θεωρούμε ουσιαστικές. Το πρώτο απ' όλα που θέλω να θέσω -το θέσαμε και στη συζήτηση στην επιτροπή το μεσημέρι- είναι ότι ενώ η εκπροσώπηση των φορέων θα επιθυμούσαμε

και θα έπρεπε να είχε ευρύτερη διάσταση, να μην είχε τη μονομέρεια την οποία είχε, είδαμε από τη μια πλευρά τον επιχειρηματικό κόσμο, τον κόσμο των εφοπλιστών, να θέτει ζητήματα ότι εκείνοι ως επιχειρηματίες έχουν κάνει προτάσεις και περιμένουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή από την ελληνική Κυβέρνηση, από την ελληνική πολιτεία την ανταπόκριση. Δεν ετέθησαν, αλλά δεν υπήρχε και ο χρόνος για να τεθούν με αναλυτικό τρόπο, αλλά εξέφρασαν την αισιοδοξία τους από τη δυναμική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και της εφοπλιστικής δραστηριότητας. Αυτό είναι αυτονόητο και κατανοητό, γιατί ανθεί η εφοπλιστική βιομηχανία.

Από την άλλη πλευρά, όμως, ακούσαμε και τον εκπρόσωπο της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, τον Πρόεδρό της κ. Χαλά να θέτει με μεγαλύτερο σκεπτικισμό και προβληματισμό τις αξιολογήσεις του σε σχέση με την πραγματικότητα που υπάρχει και να λέει ότι οι προσδοκίες διαψεύστηκαν.

Η προσαρμογή στο ανταγωνιστικό περιβάλλον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως στόχευση της ευρωπαϊκής και της ελληνικής πολιτικής έχει γίνει καραμέλα. Και επειδή όλοι ξέρουμε ότι όταν μιλάμε για ισχυρές οικονομικές συγκροτήσεις όπως είναι η εφοπλιστική δραστηριότητα δεν μπορούμε να μιλάμε για πολιτική προσαρμογής εκ μέρους της πολιτείας στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον –το επικαλέστηκε και ο κ. Σημίτης και πέρα πολλοί τα προηγούμενα χρόνια, το επικαλείται και η σημερινή Κυβέρνηση, ο Πρωθυπουργός κ. Καραμανλής- εάν δεν συνυπολογίσουμε ότι τη λέξη «προσαρμογή» μπορεί τελικά να τη νοηματοδοτούμε με τη λέξη «υποταγή».

Και το ερώτημα που τίθεται, είναι το εξής: Μπορούμε να μιλάμε για την αντιμετώπιση της ρωμάλιας υπερδύναμης, όπως ανέφερε ο κ. Παναγιωτόπουλος, επί ίσοις όροις και από τη μεριά της εργασίας και από τη μεριά του περιβάλλοντος και από τη μεριά των δημοκρατικών δικαιωμάτων και από τη μεριά της αυτονομίας της πολιτικής και της δυνατότητας κάθε κυβέρνησης να οργανώσει και να σχεδιάσει επιλογές επί τη βάση των γενικότερων δημοσίων συμφερόντων και των συμφερόντων του κοινωνικού συνόλου; Με τέτοιο προσανατολισμό δεν μπορεί. Η προσαρμογή αυτομάτως γίνεται υποταγή.

Με αυτή την έννοια, όταν προσεγγίζουμε ζητήματα των εργασιακών σχέσεων στα πλοία, πρέπει επιτέλους να θέσουμε το εξής ζήτημα: Όντως στον εικοστό πρώτο αιώνα οι ναυτικοί δεν δικαιούνται να απεργούν;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσο κι αν δώσουμε τη μία ή την άλλη ερμηνεία στη σχετική νομοθεσία, οι Έλληνες ναυτικοί δεν δικαιούνται να απεργούν. Λίγο πολύ ταυτίζεται με στάση η απεργία. Αυτά στον 21ο αιώνα!

Μπορούμε να μιλάμε για την εξέλιξη του αφελληνισμού της ελληνικής ναυτιλίας, χωρίς να αντιλαμβανόμαστε ότι αυτό δεν είναι μόνο κοινωνικό ζήτημα, οικονομικό ζήτημα, ζήτημα χαμηλών συντάξεων, ζήτημα χρεοκοπίας του Ν.Α.Τ. – ζήτημα που συνθέτει εκρηκτικό μείγμα όντως και διαιωνίζεται – αλλά και χωρίς να αναδεικνύουμε κάτι ακόμη;

Επιμένουμε σε αυτό και συμπαθάτε μας, αλλά νομίζω ότι αποτελεί την κεντρική σοβαρότατη παράμετρο αυτού του συνολικού προβλήματος με όλες τις επιμέρους άλλες παραμέτρους: ο αφελληνισμός της ναυτιλίας είναι πρωτίστως για την ελληνική πραγματικότητα πολιτισμικό ζήτημα. Καταργεί την ιστορία μας. Ελληνική κοινωνία χωρίς ναυτικούς είναι μια άλλη κοινωνία. Δεν είναι η κοινωνία των αιώνων της ιστορικής διαδρομής μας. Είναι για πρώτη φορά μια άλλη κοινωνία. Μια πόλη σαν τον Πειραιά είναι μια άλλη πόλη.

Αυτή, λοιπόν, η πολιτισμική διάσταση είναι κορυφαία. Αυτό δεν μπορεί να ενταχθεί σε καμία προσαρμογή στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Χρειάζεται άλλου τύπου προσεγγίσεις σχεδίου επί τη βάση των συμφερόντων μιας πολιτείας και μιας οργανωμένης κοινωνίας. Άρα, χρειάζεται μια απολύτως εναλλακτική, διαφορετική προσέγγιση.

Θα έλεγα ότι το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση του περιβάλλοντος. Δεν είναι το πόσο ρυπογόνο είναι ή δεν είναι το πλοίο που ταξιδεύει. Όντως υπάρχουν άλλες ρυπαίνουσες πηγές που φέρνουν μεγαλύτερη βλάβη. Όμως η θάλασσα και η προστασία της συμμετέχουν στη διαπλανητική ισορροπία σε

εξαιρετικά μεγάλο βαθμό και προς αυτή την κατεύθυνση οι σχεδιασμοί δεν μπορεί να μένουν μόνο ως προς την αντιμετώπιση των επιμέρους θεμάτων.

Θέτουμε αυτές τις γενικές σημασίες κατευθύνσεις, γιατί η όποια συζήτηση επί των συγκεκριμένων προτάσεων...

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε. Αν έχετε την καλοσύνη, θα ήθελα ένα λεπτό ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ούτως ή άλλως έχετε ένα λεπτό ακόμα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Η όποια συζήτηση απαιτεί παραδοχή ότι έχουμε ανάγκη έναν ευρύτατο διάλογο ισότιμο για τη συγκρότηση της ελληνικής θαλάσσιας και ναυτιλιακής πολιτικής. Και εκεί μπορεί να υπάρχουν πάρα πολλές σημαντικές προτάσεις, εφόσον η ατζέντα παραμένει ανοιχτή και δεν έχουμε την ιεράρχηση που ακολουθείται σήμερα.

Η ασφάλεια των λιμένων, που συζητήσαμε τις προάλλες στη Βουλή, αναδεικνύεται ως ένας μεγάλος τζιρός επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας, για να υποχρεώσει λιμάνια και χώρες σε απίστευτο αριθμό επενδύσεων, εν ονόματι των κινδύνων της τρομοκρατίας ή άλλων. Και διάφορες άλλες προσεγγίσεις αποσπασματοποιούνται επί τη βάση της ηγεμονίας που προανέφερα.

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

Έτσι δεν μπορούμε να πάμε μπροστά. Έτσι θα έχουμε τα Κύθηρα χωρίς καράβια. Έτσι θα έχουμε την Ύδρα και στις Σπέτσες χωρίς συμβατικό πλοίο. Έτσι θα έχουμε το «Sea Diamond» και το κουφάρι του να παραμένει ακόμα και να απειλεί τα νερά της Σαντορίνης, έτσι θα έχουμε εκρηκτικές συσσωρευμένες καταστάσεις και για την οικονομική και για την κοινωνική και για την περιβαλλοντική προοπτική του τόπου μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Προτείνουμε να ανοίξει η ατζέντα για μια σχεδιασμένη προοπτική μιας άλλης θαλάσσιας και ναυτιλιακής πολιτικής, που καμμία σχέση δεν θα έχει στην υποταγή σε αυτό που λέγεται ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Δρίτσα.

Το λόγο έχει ζητήσει ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, ο κ. Καρατζαφέρης.

Κυρίες Πρόεδρε, έχετε το λόγο για δέκα λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθό - δοξου Συναγερμού): Κυρία Πρόεδρε, κυρία Αντιπρόεδρε του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, συγχαρητήρια γι' αυτήν την πρωτοβουλία. Θυμάμαι την αγωνία σας τότε, για να μπορέσουμε να μαζέψουμε τον απαιτούμενο αριθμό. Και ήμουν ανάμεσα σε εκείνους που κινητοποιήσα και μάζεψα όλη την κοινοβουλευτική ομάδα, εις την οποία ήμουν Αντιπρόεδρος.

Είναι μια πολύ όμορφη πρωτοβουλία, λοιπόν, και νομίζω ότι όλοι μας καταλαβαίνουμε μέσα σε αυτήν την Αίθουσα ότι η θάλασσα είναι σύμφυτη με την Ελλάδα. Δεν θα μπορούσε να υπάρξει αυτός ο τόπος και ο πολιτισμός, εάν δεν είχαμε θάλασσα. Η θάλασσα μας βοήθησε από τα πρώτα χρόνια που εμείς οι Έλληνες αποφασίσαμε να δράσουμε σ' αυτόν το χώρο της Μεσογείου, να μπορέσουμε να φύγουμε ένα βήμα μπροστά. Εάν επιαιρούμεθα ότι έχουμε έναν από τους μεγαλύτερους και σπουδαιότερους πολιτισμούς, είναι γιατί είχαμε κοντά μας τη θάλασσα. Μην ξεχνάτε ότι ο μεγάλος βάρδος του Ελληνισμού, ο Όμηρος, μέσα σε καράβια έβαλε τους Έλληνες που ενώθηκαν για πρώτη φορά, για να πάνε να αντιμετωπίσουν έναν εχθρό.

Η θάλασσα, λοιπόν, είναι σύμφυτη. Πρέπει να θυμίσω σε όλους ότι ο πρώτος θεός των Ελλήνων, ο αδερφός του Δία, ο Ποσειδώνας, για πολλά χρόνια συντρόφευε τους ναυτικούς μας στα ταξίδια τους. Αμέσως μετά, όταν ήρθε ο Χριστιανισμός, οι

ναυτικοί υιοθετήσαν στη θέση του Ποσειδώνα τον Άγιο Νικόλαο. Και είναι ένας από τους πιο λατρεμένους αγίους της ελληνικής κοινωνίας.

Η θάλασσα αποτελεί για τον Έλληνα ένα μεγάλο όχημα πολιτισμού και δημιουργίας. Σε όλα είμαστε τελευταίοι ή σχεδόν τελευταίοι. Ντρεπόμαστε να δούμε έρευνες για τη διαφάνεια, την οικονομική κατάσταση, για όλα αυτά. Είμαστε και σ' αυτό στις τελευταίες θέσεις. Εάν κάπου πηγαίνουμε καλά, πηγαίνουμε εις τη θάλασσα. Έχουμε έναν από τους πλέον ενεργούς στόλους και η παρέμβασή μας αυτή θα μπορούσε να γίνει ιδιαίτερα σημαντική εις την εξέλιξη του τόπου, εάν είχαμε αποκαταστήσει έναν καλύτερο διάλογο και κώδικα επαφής με τους εφοπλιστές.

Η λέξη και μόνο «εφοπλιστής» ηχεί περίεργα σε κάποια αυτιά. Όμως, θα μπορούσαμε να δούμε το πράγμα κάτω από μια άλλη οπτική πλευρά. Τι κάνει ο εφοπλιστής για την Ελλάδα; Εν πάση περιπτώσει, για όλους εκείνους που αντιπαθούν την έννοια «εφοπλιστής», θα πρέπει να τους θυμίσω ότι οι περισσότεροι ήταν καπεταναίοι που εξελίχθηκαν σε εφοπλιστές.

Η πολιτεία θα μπορούσε να έχει χρησιμοποιήσει περισσότερους τους εφοπλιστές, για να κερδίσουμε. Σήμερα, σ' αυτό το κομβικό σημείο στο οποίο είμαστε, στον 21ο αιώνα, έχουμε μια αναδυόμενη Κίνα, η οποία ρουφάει ενέργεια, παράγει προϊόντα, αλλά χρειάζεται καράβια, για να μεταφέρει αυτά τα προϊόντα. Και αυτά τα καράβια τα διαθέτουμε. Θα μπορούσαμε, λοιπόν, να χρησιμοποιήσουμε αυτά τα καράβια και στη διπλωματική πολιτική. Θέλω να ελπίζω ότι η Κυβέρνηση το έχει αντιληφθεί αυτό, ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο στόλος μας, πέραν των κερδών του εφοπλιστικού κεφαλαίου και για εθνικούς λόγους. Δεν είμαι σίγουρος ότι γίνεται. Εγώ βλέπω ιδέες και αυτός είναι ο ρόλος μας εδώ, σε αυτήν την Αίθουσα, όχι μόνο μια στεία αντιπολίτευση σε τέτοια ευρύτερα θέματα, αλλά το να προτάσσουμε και καμιά ιδέα μήπως και μπορέσουμε να αναζωογονήσουμε λίγο τα πράγματα, γιατί όλοι θέλουμε να πάμε ένα βήμα εμπρός και ιδιαίτερα σε θέματα σαν και αυτά που πρέπει να μας ενώνουν και δεν επιτρέπεται να μας χωρίζουν.

Άκουσα τις διαπιστώσεις από τον συνάδελφο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας. Πράγματι, έτσι είναι, κύριε Χαλβατζί. Οι ναυτικοί μας είναι πολύ λιγότεροι απ' ό,τι ήταν πριν από τριάντα χρόνια, ενώ τα καράβια αυξάνουν. Γιατί; Είναι ανθέλληνες οι εφοπλιστές;

Είναι κακοποιοί; Μας μισούν; Μήπως λοιπόν κάποιοι από εμάς, μέσα σε όλα αυτά τα χρόνια, προκειμένου να περάσουν και να επωάσουν μια πολιτική, τσιγκλάγανε τα πράγματα και βγάλατε τους ναυτικούς έξω από τα όρια;

Θυμάμαι πριν από δεκαπέντε-είκοσι χρόνια περίπου που πήρε μια γραμμή, ένας εφοπλιστής, Μεγάλη Βρετανία - Ιρλανδία. Και την ημέρα που ήταν να ξεκινήσει, να πάρει το πρώτο δρομολόγιο του έκαναν απεργία οι ναυτικοί γιατί ο κανονισμός έλεγε ότι ο θαλαμηπόλος μπορεί να τακτοποιεί είκοσι δύο κρεβάτια και ήταν είκοσι τρία. Αν δεν φέρετε δεύτερο θαλαμηπόλο, δεν φεύγει το καράβι. Αποτέλεσμα, έφυγαν όλοι σχεδόν οι Ναυτικοί από το καράβι, αλλά το καράβι το δρομολόγιο το κάνει ακόμα. Ποιος έχασε; Το καράβι, ο εφοπλιστής ή οι ναυτικοί;

Να σας θυμίσω ότι ανάμεσα σε εκείνα τα βελτιωτικά τα οποία ζήτησαν κάποιοι της Συντεχνίας ήταν να υπάρχει και βίντεο μέσα στα καράβια με ανάλογο αριθμό κασετών; Να σας θυμίσω περιστατικά που δεν έφευγε το καράβι από χώρα της Αφρικής γιατί δεν είχαν φτάσει οι κασέτες εγκαίρως; Είδαν, βέβαια, πολλά κινηματογραφικά έργα οι ναυτικοί μας, αλλά σήμερα είναι άνεργοι. Τι είναι το καράβι; Το καράβι είναι ένα εργοστάσιο το οποίο έχει προπέλα και φεύγει. Δεν λέω εγώ να στείλουμε τους ναυτικούς μας ειλωτές ή σκλάβους, δεν το θέλουν εξάλλου και οι εφοπλιστές αυτό. Να υπάρξει ένα πλαίσιο, όχι εκείνων των απαιτήσεων, οι οποίες απαιτήσεις δεν είναι για να εξυπηρετήσουν τον ναυτικό, αλλά είναι για να εξυπηρετήσουν εκείνους οι οποίοι θέλουν να χρησιμοποιήσουν τους ναυτικούς, όπως γίνεται σήμερα και με τους φοιτητές; Δηλαδή τις κομματικές απαιτήσεις.

Εγώ θα ήθελα λοιπόν, εάν ήταν εξήντα χιλιάδες πριν από τριάντα χρόνια, σήμερα να είναι εκατόν είκοσι χιλιάδες και να

μην είναι είκοσι εννέα χιλιάδες. Αλλά σας λέω το εξής; οποιοςδήποτε από εμάς, αύριο το πρωί εάν είχε ένα καράβι και είχε τη δυνατότητα να πάρει τον Έλληνα, τον οποίο εύλογα θα τον προτιμούσε γιατί τουλάχιστον μιλάει τη γλώσσα μας, με τις απαιτήσεις που βάζουν οι κομματικοί συνδικαλιστές προτιμάει να βάλει τον Φιλιππινέζο ή τον Πολωνό. Εγώ βέβαια, ούτως ή άλλως, κάνω έκκληση από το Βήμα αυτό στους εφοπλιστές, για άλλη μια φορά, να δουν με περισσότερη συμπάθεια και όχι μόνο με το κέρδος ως ζυγαριά, το θέμα των Ελλήνων ναυτικών.

Ένα άλλο θέμα τώρα που με προβληματίζει σφόδρα. Γιατί τα καράβια μας και τα γραφεία μας, να μην έρθουν όλα στον Πειραιά; Γιατί τόσοι οικoi στο εξωτερικό; Γιατί στη Νέα Υόρκη; Μήπως εμείς εδώ δεν έχουμε δει το συμφέρον μας; Να νομοθετήσουμε να βρούμε λύσεις να τους φέρουμε εδώ. Μήπως, λοιπόν, δεν ξέρουμε τι εξυπηρετεί τη ναυτιλία -και απευθύνομαι στον κύριο Υπουργό- να δώσουμε εκείνα τα μέτρα που θα φέρουν εδώ τα καράβια. Και όταν έλθουν εδώ οι έδρες των ναυτικών εταιριών κάνουμε κουμάντο και λογαριασμό.

Είπα, λοιπόν, στο Σίτι πριν από λίγο και το έχω ξαναπεί στην Αίθουσα, ότι εμείς όταν θα έρθουμε στα πράγματα θα καλέσουμε τους εφοπλιστές και θα τους πούμε ότι το 50% του κτισματος ενός πλοίου, το επιδοτούμε, με προϋποθέσεις. Πρώτη προϋπόθεση ότι θα κτιστεί σε ελληνικό ναυπηγείο, να δώσω δουλειά στα ελληνικά ναυπηγεία που κάθονται. Δεύτερον, ότι όσο πλέει το καράβι θα έχει πάνω Έλληνες ναυτικούς, όσο πλέει. Και τρίτον, θα έχει ελληνική σημαία, για να μπορώ να έχω τα οφέλη από την παρουσία της ελληνικής σημαίας σε όλα τα λιμάνια του κόσμου. Μόνο και μόνο που θα κτίσω το καράβι σε ελληνικό ναυπηγείο, εγώ σαν Ελλάδα αυτά τα χρήματα που θα βάλω τα παίρνω πίσω.

Εάν, λοιπόν, θέλουμε πραγματικά να τονώσουμε τη ναυτιλία, υπάρχουν και ιδέες και σκέψεις. Και εγώ θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να βάλουμε όλοι τα δυνατά μας, με εσάς πρώτα, αυτό το κομμάτι των αδήλων πόρων να ξαναπάρει την πρωτεύουσα θέση την οποία έχει χάσει από τον τουρισμό. Κάποτε, όταν μιλούσαμε για αδήλους πόρους, μιλούσαμε για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Τώρα ξέρετε πόσο είναι; Κλάσμα του τουριστικού που κάποτε υπελείπετο.

Δεν μπορούμε, λοιπόν, σήμερα να λέμε ότι έχουμε το μεγαλύτερο στόλο σε ελληνικά χέρια και να μην έχουμε το ανάλογο συνάλλαγμα να μπαίνει μέσα. Το έχουμε ανάγκη.

Μιας και μιλάμε για θάλασσες, κύριε Υπουργέ, για τα λιμάνια τη θέση μας την ξέρετε. Κακώς παραδίδετε τα κλειδιά σε ξένους. Μπελά θα βρούμε, κακό θα μας βρει, καλό δεν θα μας βρει. Εν πάση περιπτώσει, αυτό προκρίνεται.

Θέλω όμως να ρωτήσω, εσείς όταν αποφασίζετε να δώσετε ένα περιουσιακό στοιχείο του δημοσίου, γιατί αποφασίζετε να κάνετε παγκόσμιο διαγωνισμό και η άλλη πλευρά τον Ο.Τ.Ε. τον αναθέτει στον κ. Βγενόπουλο και δια του κυρίου Βγενόπουλου στη «Deutsche Telekom»; Χωρίς να προηγηθεί κάποιος διεθνής διαγωνισμός ή τουλάχιστον έκφραση ενδιαφέροντος;

Γιατί από τη μια μεριά κάνετε διεθνή διαγωνισμό για το ποιος θα πάρει τα λιμάνια και εφ' όσον εσείς αποφασίζετε -εμείς διαφωνούμε- και καλά κάνετε, διαγωνισμό και για το άλλο κομμάτι του δημοσίου δεν κάνετε διαγωνισμό, αλλά το εκχωρείτε, με τρόπο όχι και τόσο διαφανή. Αυτό είναι ένα ερωτηματικό.

Θάλασσα είναι και η πλαζ. Κύριε Υπουργέ, πρέπει κάτι να κάνετε εσείς. Δεν είναι αρμοδιότητά σας, αλλά δεν μπορεί ο κάθε επιχειρηματίας να παίρνει και να κλείνει ένα κομμάτι πλαζ. Εγώ κάποτε εκεί στο Φάληρο που μεγάλωσα, πήγαινα να κάνω μπάνιο ελεύθερα στις πλαζ. Τώρα δεν υπάρχει σημείο να κάνεις μπάνιο σε ελεύθερη παραλία, γιατί έχει πάει το κεφάλαιο και έχει κλείσει όλες τις προσβάσεις. Κάποιοι μάλιστα εκ των εφοπλιστών, οι οποίοι μπαίνουν και σε άλλες πλευρές της οικονομίας, έχουν πάρει ένα μεγάλο κομμάτι στον Άγιο Κοσμά και δεν μπορεί ο κόσμος να πάει να κάνει το μπάνιο του. Είναι ένα θέμα, το οποίο πρέπει να το δείτε. Μπορεί να μην είναι θέμα ακριβώς αρμοδιότητας του Υπουργείου σας, αλλά είναι ένα θέμα που μας ενδιαφέρει.

Θα κλείσω με αυτό, κύριε Υπουργέ. Και εμείς η πολιτεία, δεν την έχουμε, περί πολλού τη θάλασσα, απόδειξη ότι το Υπουρ-

γείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι από τα τελευταία στην ιεράρχηση των Υπουργείων. Είναι το Υπουργείο που φέρνει λεφτά και εμείς το έχουμε τιμωρήσει και το έχουμε βάλει στον πάγκο, στην ιεράρχηση των Υπουργείων.

Τέλος, πρέπει να πω ότι το πρώτο όσκαρ μουσικής που πήραμε, το πήραμε για τα παιδιά του Πειραιά, με την αείμνηστη Μελίνα Μερκούρη. Διαφωνείτε, κύριε Παυλίδη;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Καθόλου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθό - δοξου Συναγερμού): Πρέπει να πω ότι η ρήση «πυρ γυνή και θάλασσα» δεν είναι αρνητική, όπως την ερμηνεύουν πολλοί. Χωρίς το πυρ, τη φωτιά, η ανθρωπότητα δεν θα είχε πάει μπροστά. Χωρίς τη γυναίκα δεν θα μπορούσαμε να έχουμε εξελιχθεί. Είναι απαραίτητη διαδικασία η συνύπαρξη των δύο φύλων, όχι για όλους. Και βεβαίως, η θάλασσα είναι αυτή, η οποία εξημερώνει τον άνθρωπο.

Χαιρετίζω για άλλη μια φορά την πολύ καλή πρωτοβουλία της Αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της κ. Κράτσα. Να είστε καλά.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο συνάδελφος κ. Ροντούλης έχει το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Κράτσα, επιτρέψτε μου να σας συγχαρώ κι εγώ για την πρωτοβουλία αυτή και βεβαίως, να συγχαρώ τον Πρόεδρο της Ελληνικής Βουλής για την ευκαιρία που έδωσε στην Ελληνική Βουλή, να εορτάσει, κατά κυριολεξία, τη σημερινή μέρα.

Θα ήθελα να σας πω ότι δεν εισηγηθήκατε στο Ευρωκοινοβούλιο τη γιορτή της θάλασσας ή της ναυτιλίας. Θεωρώ ότι εισηγηθήκατε τη γιορτή της δημοκρατίας και επιτρέψτε μου να κάνω την επισήμανση αυτή, για να ακουστεί το εξής μέσα στην Αίθουσα αυτή. Αν δούμε τη γεωπολιτική θέωση των πραγμάτων, θα δούμε ότι ο καμβάς της παγκόσμιας ιστορίας διαπλέκεται, γύρω από μια μεγάλη σύγκρουση στην ιστορία. Είναι οι δυνάμεις της θάλασσας, οι ναυτικές δυνάμεις και οι δυνάμεις των χερσαίων όγκων της ξηράς. Αυτές οι δυνάμεις της παγκόσμιας ιστορίας, στο διάβα της παγκόσμιας ιστορίας, ήταν σε σύγκρουση μεταξύ τους. Οι δυνάμεις της θάλασσας να κρατήσουν το ζωτικό τους χώρο, οι δυνάμεις της ξηράς να αποκτήσουν παγκόσμια διάσταση ισχύος, ελέγχοντας και τη θάλασσα.

Τι δείχνει αυτό το πράγμα; Δείχνει ότι έχουμε να κάνουμε με διαφορετικούς κόσμους. Τον κόσμο της θάλασσας, με κλασικό παράδειγμα τον αρχαιοελληνικό πολιτισμό. Ο κόσμος της θάλασσας είναι ένας ανοικτός κόσμος. Είναι, όπως είπα, κόσμος της δημοκρατίας, της φιλοσοφίας, του θεάτρου, της γόνιμης αντιπαράθεσης των ιδεών, της κοινωνικής κινητικότητας που οδηγεί σε δημοκρατικά πολιτεύματα.

Από την άλλη πλευρά είναι τα κράτη, οι πολιτισμοί, των χερσαίων όγκων. Αναπτύσσουν απολυταρχικές αντιλήψεις. Αναπτύσσουν μια δογματική αντίληψη των πραγμάτων. Αναπτύσσουν την κοινωνική στασιμότητα, σε αντιδιαστολή με την κοινωνική κινητικότητα. Έχουμε να κάνουμε με κλειστές κοινωνίες που ευνοούν τις κάστες. Άρα, λοιπόν, η σημερινή γιορτή δεν είναι γιορτή μόνο της θάλασσας, είναι γιορτή της δημοκρατίας και αυτό θα πρέπει να ακουστεί μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο και γι' αυτό η προσπάθειά και η πρότασή σας χρήζει αρκετά περισσοτέρων επαίνων.

Έρχομαι στην πρόταση του ΛΑ.Ο.Σ. που ανέπτυξε πριν από λίγο ο Πρόεδρος μας, σχετικά με την επιδότηση κατασκευής σκαφών σε ελληνικά ναυπηγεία, που θα φέρουν βεβαίως την ελληνική σημαία και όσο θα πλέουν θα έχουν επάνω ελληνικά πληρώματα.

Την έχουμε διατυπώσει και άλλες φορές μέσα στην Αίθουσα αυτή. Ακουσθηκε ένας αντίλογος, κύριε Υπουργέ, από την πλευρά της Κυβέρνησης και θα ήθελα να δούμε περαιτέρω σε βάθος αυτή τη διάσταση των πραγμάτων, που ακούστηκε από την κυβερνητική πλευρά, τουλάχιστον από Βουλευτές της κυβερνώσας παράταξης, ότι δηλαδή ναι, είναι μια καλή πρόταση κι εμείς το θέλουμε αυτό, αλλά παράδειγμα στα κρουαζι-

ρόπλοια –έτσι ειπώθηκε, το θυμάμαι χαρακτηριστικά σε άλλη κουβέντα που είχαμε- δεν επιτρέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κοιτάτε: Είναι ένα επιχείρημα, θα μου επιτρέψετε να πω, έωλο. Και θα σας κάνουμε μια αντιπρόταση σε αυτήν την προβληματική. Η Ιταλία ήδη επιδοτεί –αναφέρω ένα παράδειγμα από την Ευρωπαϊκή Ένωση- το ξενοδοχειακό κομμάτι των κρουαζιερόπλοιων. Και θα διερωτηθούν όλοι στην Αίθουσα αυτή: μα, πώς η Ιταλία μπορεί και η Ελλάδα δεν μπορεί; Δύο μέτρα και δύο σταθμά; Όχι. Οι Ιταλοί έχουν προνοήσει, οι επιδοτήσεις δίδονται από τους δήμους και όχι από την κεντρική Κυβέρνηση της Ιταλίας.

Έρχομαι, λοιπόν, να σας κάνω μια ξεκάθαρη πρόταση, κύριε Υπουργέ. Θα έλθει το προσεχές διάστημα –εσείς θα αποφασίσετε πότε- στη Βουλή σχέδιο για τη διοικητική αναδιάρθρωση της χώρας. Θα γίνουν πιθανόν ευρύτερες περιφερειακές αυτοδιοικήσεις, αυτοδιοίκηση β' βαθμού. Δεν θα πρέπει μέσα σε αυτό το πλαίσιο της ευρύτερης διοικητικής ανασυγκρότησης να ακολουθήσουμε το ιταλικό παράδειγμα; Δεν θα μπορούσε παραδείγματος χάριν, λέω εγώ ο β' βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλίας πλέον να χρηματοδοτηθεί, να επιδοτήσει την κατασκευή ελληνικών βαποριών; Θα μπορούσε να γίνει. Πρέπει να έχουμε μια ευέλικτη σκέψη, την οποία θα μετουσιώνουμε σε πολιτική πράξη, αν δεν θέλουμε ο ελληνικός λαός να χάσει τη ναυτοσύνη του, να χάσει τη ναυτιλιακή του τεχνογνωσία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι έξι μαθητές και μαθήτριες με πέντε συνοδούς δασκάλους από το Δημοτικό Σχολείο Παπάδου Λέσβου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Και τώρα, κύριε Υπουργέ, ως ο θεσμικός επικεφαλής της σημερινής γιορτής, παρακαλώ έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι εξαιρετικά θετικό το γεγονός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθιέρωσε την 20ή Μαΐου ως Ευρωπαϊκή Μέρα της Θάλασσας και είναι εξαιρετικά ευχάριστο το γεγονός ότι την πρωτοβουλία αυτή την είχε μια Ελληνίδα Ευρωβουλευτής, η Αντιπρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Κράτσα, διότι αυτό το πράγμα δείχνει και το μέτρο της ευαισθησίας, αλλά και το ενδιαφέρον τους για ένα τεράστιο κεφάλαιο για την πατρίδα μας, όπως είναι η ελληνική ναυτιλία.

Θέλω, λοιπόν, να τη συγχαρώ. Να συγχαρώ επίσης τον κύριο Πρόεδρο της Βουλής, ο οποίος δέχτηκε την πρότασή μας να διεξαχθεί σήμερα στη Διαρκή Επιτροπή της Βουλής η συζήτηση με τους εκπροσώπους των φορέων, μέρος των οποίων παρίσταται αυτή τη στιγμή στην Αίθουσα, όπως επίσης και με τους συναδέλφους όπου ετέθησαν τα ζητήματα τα οποία απασχολούν το σύνολο της θάλασσας και της ναυτιλίας.

Είναι, λοιπόν, σημαντικό το γεγονός ότι στην Ευρώπη ανοίγει αυτή η συζήτηση και είναι σημαντικό, γιατί οποιαδήποτε συζήτηση ανοίγει που να εφάπτεται των δικών μας ιδιαίτερων προβλημάτων ή ενδιαφερόντων, σε κάθε περίπτωση είναι καταννητό ότι προσδοκούμε απ' αυτή τη συζήτηση να αλλάξουν κάποια πράγματα, να βελτιωθούν κάποια πράγματα. Γιατί είναι επίσης γνωστό ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχουν όλες οι χώρες το ίδιο ενδιαφέρον για τη θάλασσα, δεν έχουν όλες οι χώρες το ίδιο ενδιαφέρον για τη ναυτιλία, δεν έχουν όλες οι χώρες το ίδιο ενδιαφέρον για τα νησιά.

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

Η Ευρώπη, λοιπόν, φαίνεται ότι αλλάζει. Στην Ευρώπη φαίνεται ότι υπάρχει μια ανησυχία για το περιβάλλον συνολικότερα, αλλά και ειδικά για το θαλάσσιο περιβάλλον. Φαίνεται πως ανησυχεί όλο και περισσότερο για τα επαγγέλματα και τις δραστη-

ριότητες που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα. Φαίνεται πως ανησυχεί για τη δομή, αλλά και τους δρόμους του ευρωπαϊκού εμπορίου. Φαίνεται ότι ανησυχεί για την αισθητή πλέον μείωση του θαλάσσιου πλούτου, που παρατηρείται σε όλες τις θάλασσες. Η ανησυχία αυτή ομολογουμένως είναι απολύτως κατανοητή. Άλλωστε, οι κλιματικές αλλαγές και η θάλασσα ρύπανση αλλοιώνουν σοβαρά το περιβάλλον, χωρίς να υπάρχουν, τουλάχιστον μέχρι τώρα, αντίμετρα για το σκοπό αυτό. Οι θαλάσσιοι φυσικοί οργανισμοί βρίσκονται για πρώτη φορά στη σύγχρονη ιστορία σε τόσο δυσχερή θέση, ενώ πάρα πολλά είδη απειλούνται με εξαφάνιση. Η στάθμη της θάλασσας ανεβαίνει σταδιακά. Τα φαινόμενα της παράκτιας διάβρωσης και ερημοποίησης επεκτείνονται. Τα αλιευτικά αποθέματα εξαντλούνται.

Η κοινωνία, η παγκόσμια κοινότητα, η Ευρωπαϊκή Ένωση, η ελληνική πολιτεία φαίνεται να έχουν αντιληφθεί το πρόβλημα σε όλη του τη διάσταση και επιδιώκουν να βρουν μέτρα για την αντιμετώπισή του. Το βασικό θέμα στην προκειμένη περίπτωση είναι να υπάρξει η απαραίτητη κοινωνική συναίνεση, η απαραίτητη αποτελεσματικότητα και η ολοκληρωμένη προσέγγιση των ενεργειών μας, προκειμένου να έχουμε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα μας, όπως πολύ σωστά ελέγχθη, συγκαταλέγεται στα σημαντικότερα ναυτιλιακά κράτη του κόσμου. Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της οικονομίας μας. Είμαστε επίσης ένα αρχιπελαγικό κράτος. Ορθώς επίσης, ελέγχθη ότι έχουμε εκατοντάδες κατοικημένα νησιά και νησίδες και μια ακτογραμμή της τάξεως των δεκαέξι χιλιάδων χιλιομέτρων, ενώ στις θάλασσές μας ζουν θαλάσσιοι οργανισμοί σε μοναδική ποσότητα και ασύγκριτη ποικιλία. Συνεπώς, είναι αδιανόητο να απουσιάζει το ενδιαφέρον μας για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα, τη νησιωτική πολιτική, ως επίσης και τη ναυτιλία και τους τρόπους με τους οποίους σήμερα αυτή επιβιώνει.

Αυτός, άλλωστε, είναι και ο λόγος όπου η χώρα μας πρόσφατα ανέλαβε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το συντονισμό της ειδικής δράσης για τη διαμόρφωση μιας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής για τα ευρωπαϊκά νησιά για το διάστημα 2008-2011. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως είναι φυσικό, πρωταγωνιστεί σ' αυτήν τη διαδικασία.

Τόσο τα μεγέθη, όσο και οι στατιστικές αναλύσεις, επιβεβαιώνουν για μια ακόμη φορά το μέγεθος της ευθύνης μας. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει σταθερά πρώτη σε παγκόσμιο, αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο ελληνικός εφοπλισμός διαχειρίζεται το 17% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων. Διαχειρίζεται το 20% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων ξηρού φορτίου και το 23% των δεξαμενοπλοίων.

Το Φεβρουάριο του 2008 ο ελληνικός συμφερόντων στόλος ανερχόταν σε τέσσερις χιλιάδες εκατόν εβδομήντα τρία πλοία που αντιστοιχεί περίπου σε εκατόν πενήντα πέντε εκατομμύρια κόρους. Ο αριθμός των ελληνόκτητων, αλλά και υπό παραγγελία πλοίων, είναι εξίσου εντυπωσιακός: Χίλια πενήντα τέσσερα πλοία, δηλαδή πενήντα εκατομμύρια κόρους χωρητικότητα περίπου. Το ελληνικό νηολόγιο παραμένει πρώτο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και τρίτο στην παγκόσμια κατάταξη. Στα τέλη του 2008 τα καταχωρημένα στο ελληνικό νηολόγιο πλοία ανέρχονταν σε 1922, που αντιστοιχούν σε σαράντα εκατομμύρια κόρους περίπου.

Το Νοέμβριο του 2006, όπως σας είναι γνωστό, η Κυβέρνηση αποφάσισε τη λήψη μιας μεγάλης δέσμης μέτρων για την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, μέτρα που συνίστανται κυρίως, στην καθιέρωση ειδικών συνθέσεων των κατωτέρων πληρωμάτων, στην επιδίωξη των ασφαλιστικών, εισφορών, με στόχο τόσο την ποιότητα, όσο και την ποσοτική βελτίωση του εθνικού νηολογίου, αλλά και στην ανάλογη αύξηση των προσφερομένων θέσεων εργασίας στους ναυτικούς. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, στα μέτρα αυτά που έχουμε λάβει και έχουν τύχει εφαρμογής, έχουν ήδη προστεθεί εκατόν δεκαεπτά νέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 7,3 εκατομμύρια κόρων περίπου, αλλά και μέσου όρου ηλικίας επτά ετών.

Είναι επίσης γνωστό ότι στην ελληνική ναυτιλία απασχολού-

νται σήμερα περίπου δεκαέξι χιλιάδες Έλληνες ναυτικοί. Στο ναυτιλιακό κλάδο διαχείρισης πλοίων δραστηριοποιούνται περίπου χίλιες τριακόσιες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, στις οποίες απασχολούνται περίπου δώδεκα χιλιάδες εξαιρετικά ειδικευμένα στελέχη. Στο ναυτιλιακό πλέγμα, στο οποίο ανάμεσα στα άλλα περιλαμβάνονται εταιρείες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, τράπεζες, υπηρεσίες ναυπήγησης και ναυπηγοεπισκευής απασχολούνται περίπου διακόσιες χιλιάδες με διακόσιες πενήντα χιλιάδες εργαζόμενοι. Αυτό σημαίνει μία αντιστοιχία της τάξεως του 4%-4,5% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα το 2007 ήταν 17.000.000.000 ευρώ, πράγμα που σημαίνει ότι η ελληνική ναυτιλία χρηματοδοτεί την ελληνική οικονομία με 2.000.000 δολάρια την ώρα. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η ελληνική ναυτιλία καλύπτει περίπου το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Το μέγεθος της αυξανόμενης κάθε χρόνο εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος γίνεται πολύ περισσότερο κατανοητό, αν συγκριθεί με τα 488.000.000 ευρώ των ξένων άμεσων επενδύσεων του 2005 ή ακόμα τα 4,3 εκατομμύρια ευρώ του 2006, τα 2,8 εκατομμύρια ευρώ των εσόδων από τις αποκρατικοποιήσεις του 2004-2005 και το 1,7 εκατομμύρια ευρώ του 2006.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να επισημάνω ότι οι διεθνείς χρηματοοικονομικοί και επιχειρηματικοί οίκοι εμπιστεύονται, κυρίες και κύριοι, την ελληνική ναυτιλία, χρηματοδοτούν με επενδυτικά προγράμματα δισεκατομμυρίων δολαρίων κάθε χρόνο αυτά τα οποία οι Έλληνες εφοπλιστές εισηγούνται ως επενδυτικά σχέδια. Τόσο το χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, του Λονδίνου, του Όσλο, αλλά και αλλού φιλοξενούν ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες διαπραγματεύονται και χρηματοδοτούνται τα τελευταία έτη με μεγάλη επιτυχία. Πάνω από 40 ελληνικές τράπεζες χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία από τον Πειραιά με δισεκατομμύρια ευρώ. Το τελευταίο διάστημα, όλο και περισσότερες ξένες τράπεζες μεταφέρουν από το εξωτερικό τα ναυτιλιακά τους χαρτοφυλάκια στον Πειραιά. Σε πρόσφατη συνάντηση που είχα με την Ένωση Ελληνικών Τραπεζών είχα τη δυνατότητα να συζητήσω μαζί τους αναλυτικά τα θέματα αυτά.

Επιπλέον οι πρόσφατες και συνεχείς ενέργειές μας με τις εφοπλιστικές ενώσεις και το χρηματιστήριο Αθηνών ευελπιστώ ότι σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα θα έχουν ως αποτέλεσμα και την εισαγωγή στο ελληνικό χρηματιστήριο των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας και της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων. Ήδη στις 26 του μηνός υπάρχει μία επίσημη συνάντηση για το σκοπό αυτό, η οποία έχει προγραμματιστεί από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Είναι ένας κλάδος, λοιπόν, που θα δώσει νέα ώθηση στην ελληνική κεφαλαιαγορά και θα βελτιώσει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των ελληνικών πλοίων και εταιρειών και επίσης θα βοηθήσει στο να μπορέσουν οι εταιρείες αυτές να αντλήσουν τα απαραίτητα κεφάλαια, προκειμένου να αναπτυχθούν. Την ίδια ή και ακόμη μεγαλύτερη εμπιστοσύνη έδειξαν πρόσφατα οι κορυφαίες παγκοσμίως εταιρείες λιμενικής διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων με τη συμμετοχή στο διαγωνισμό για την παραχώρηση μέρους των προβλητών των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Η ενεργοποίηση στην ελληνική λιμενική αγορά διεθνών οργανισμών λιμενικής διαχείρισης, οι οποίοι θα πληρώνουν ιδιαίτερα ψηλό ενόικιο στον Ο.Λ.Π. και στον Ο.Λ.Θ. θα προσφέρει πολλαπλασιαστικά οφέλη στην ελληνική οικονομία, αλλά και στη ναυτιλιακή βιομηχανία ειδικότερα.

Σχετικά πρόσφατη επιστημονική ανακοίνωση για την ελληνική λιμενική βιομηχανία, η οποία δημοσιεύθηκε τις προηγούμενες ημέρες, υπολογίζει ότι αυξάνοντας κατά 1% την εμπορευματική κίνηση των λιμένων σε τόνους αυξάνεται το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν των Νομών που έχουν τον εμπορικό λιμένα κατά 0,7%.

Επίσης, αυξάνοντας κατά 1% την επιβατική κίνηση των λιμένων σε επιβάτες αυξάνεται το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν των νομών που έχουν επιβατικό λιμένα κατά 0,52%. Από τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης αποδεικνύεται η σημαντικότητα

επίδοση των ελληνικών λιμένων στο εργατικό δυναμικό και στην αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας, γεγονός που δεν μπορεί να παραγνωριστεί στο πλαίσιο του αναμενόμενου πολλαπλασιασμού των διακινουμένων εμπορευμάτων στους βασικούς λιμένες της χώρας. Επιπλέον, τα περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία που θα προσεγγίσουν τους λιμένες μας θα δημιουργήσουν οικονομίες κλίμακος, με αποτέλεσμα και οι εισαγωγές και οι εξαγωγές των ελληνικών προϊόντων να απολαμβάνουν ιδιαίτερα χαμηλούς ναύλους και ένα πολύ μεγαλύτερο εύρος αγορών.

Η δραστηριοποίηση των διεθνών port operators θα αναβαθμίσει το ελληνικό maritime cluster διεθνώς, θα αυξήσει το κύρος της χώρας, τη γεωπολιτική της σημασία και θα δώσει χιλιάδες θέσεις εργασίας και σημαντικότερο εισόδημα σε κλάδους που δρουν παράλληλα και συμπληρωματικά με τη ναυτιλία, όπως είναι οι ναυπηγοεπισκευές, η τροφοδοσία, οι εξοπλισμοί, η διαχείριση απορριμμάτων, οι επιθεωρήσεις, οι χρηματοοικονομικές, οι νομικές, οι τεχνικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες.

Εμπιστοσύνη, όμως, μας δείχνουν και εκατομμύρια τουρίστες απ' όλο τον κόσμο που επιλέγουν να πραγματοποιήσουν διακοπές θαλάσσιου τουρισμού είτε με κρουαζιερόπλοια είτε με σκάφη αναψυχής στα ελληνικά νησιά στο Αιγαίο Πέλαγος. Σε συνέχεια σειράς μέτρων που έχουμε λάβει για όλους τους κλάδους του θαλάσσιου τουρισμού, έχουμε σαν αποτέλεσμα τη ραγδαία αύξηση της συγκεκριμένης αγοράς η οποία εκτιμάται μόνο για το 2008 να αυξηθεί κατά 10%, την ύψωση της ελληνικής σημαίας σε πάρα πολλά σκάφη ύστερα από πάρα πολλά χρόνια και την αύξηση της απασχόλησης των ναυτικών σ' ένα κλάδο πάρα πολύ δυναμικό, αλλά και με πολύ σημαντικές επιπλέον δυνατότητες ανάπτυξης.

Τέλος, μία ακόμα ένδειξη της ποιοτικής αναβάθμισης της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι η αύξηση της εμπιστοσύνης που δείχνουν οι ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών και ξένων συμφερόντων στην ελληνική σημαία και στην καθιέρωση της έδρας τους στον Πειραιά. Πολλές αλλοδαπών συμφερόντων εταιρείες ύστερα από την πρόσκλησή μας, αλλά και σε συνέχεια διακρατικών συμφωνιών που έχουμε υπογράψει δραστηριοποιούνται ήδη στο μεγάλο λιμάνι, ενώ αναμένουμε σύντομα και τα θετικά αποτελέσματα των συνεχών προσπαθειών μας για επαναπατρισμό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του Λονδίνου στη χώρα.

Οι θεσμικές πρωτοβουλίες έχουν δημιουργήσει νέους κλάδους και νέες δραστηριότητες, όπως έχει συμβεί για παράδειγμα για τα PNA CLUBS και τη ναυτιλιακή διαίτησία. Το τελευταίο διάστημα, όπως γνωρίζετε, έχω επισκεφτεί και έχω συνομιλήσει τρεις φορές με το Committee στο Λονδίνο, ενώ στον Πειραιά παρουσία και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών συζητήθηκαν πιο εξειδικευμένα θέματα για τη μεταφορά των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά. Ευελπιστώ ότι σ' ένα σύντομο χρονικό διάστημα θα έχουμε τη χαρά να φιλοξενήσουμε στη χώρα μας κορυφαίες εταιρείες του κλάδου που απασχολούν χιλιάδες εργαζόμενους, δημιουργώντας επιπλέον θέσεις εργασίας, αλλά και συνεισφέροντας στον αναπτυσσόμενο κλάδο ο οποίος δραστηριοποιείται στη χώρα μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εμπορική ναυτιλία είναι στενά συνδεδεμένη με την Ελλάδα, με την παράδοση, με το μέλλον και με την ανάπτυξη της χώρας μας. Είναι ένας από τους λόγους που η σύγχρονη Ελλάδα μπορεί φυσικά να αισθάνεται υπερήφανη. Είμαστε υπερήφανοι γιατί κάτω από τη γαλανόλευκη δραστηριοποιείται ένας ποιοτικός εμπορικός στόλος, ένας στόλος που διατηρείται στη λευκή λίστα των πλέον απαιτητικών φορέων ελέγχου πλοίων, επανδρώνεται από αξίους Έλληνες ναυτικούς εκπαιδευμένους, καταρτισμένους σύμφωνα με τα πιο αυστηρά ευρωπαϊκά πρότυπα. Οι Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού δημιουργούν αξίους επαγγελματίες ναυτικούς. Η ανεργία των ναυτικών είναι σε πάρα πολύ χαμηλά επίπεδα και για πρώτη φορά ύστερα από πολλά χρόνια συμβαίνει αυτό. Μάλιστα, σε κάποιους κλάδους, ενώ υπάρχει υπερβάλλουσα ζήτηση, δεν υπάρχει η αντίστοιχη προσφορά.

Επισημαίνω στο σημείο αυτό ότι αναγνωρίζοντας το ρόλο

των Ελλήνων ναυτικών και τα διαρθρωτικά προβλήματα του κλάδου έχουμε μειώσει το συντελεστή φορολογίας εισοδήματος στο συμβολικό όριο του 1% για τα κατώτερα πληρώματα και του 3% για τους αξιωματικούς. Είμαστε υπερήφανοι που ένας σύγχρονος και ασφαλής ακτοπλοϊκός στόλος συνδέει την ηπειρωτική και τη νησιωτική Ελλάδα, συμβάλλοντας στην κοινωνική συνοχή, την τοπική ανάπτυξη, στην ενίσχυση της άλλης μεγάλης εθνικής μας βιομηχανίας του τουρισμού.

Το Υπουργείο από το θεσμικό του ρόλο επιβλέπει, ελέγχει και όπου αυτό είναι αναγκαίο παρεμβαίνει για να κατοχυρώσει την απρόσκοπτη λειτουργία των ακτοπλοϊκών συνδέσεων, την παροχή ποιοτικών, αλλά και οικονομικά προσιτών υπηρεσιών στους πολίτες και κυρίως στους νησιώτες.

Σας υπενθυμίζω ότι θεσπίσαμε τα δωρεάν εισιτήρια για τους κατοίκους της νησιωτικής Ελλάδας, για κατοίκους νησιών που έχουν πληθυσμό μικρότερο από χίλιους πεντακόσιους κατοίκους. Αξίζει να σημειώσω ότι ένας από τους βασικότερους στόχους της ενοποίησης των δύο Υπουργείων ήταν και η δημιουργία συνεργιών με σκοπό τα νησιά μας και ιδιαίτερα τα μικρά να αποκτήσουν καλύτερη ακτοπλοϊκή σύνδεση. Αν και βρισκόμαστε στο ξεκίνημα της θερινής περιόδου τα πρώτα αποτελέσματα αυτής της πρωτοβουλίας είναι ορατά και τα μηνύματα από τους νησιώτες είναι θετικά. Σε μερικές μάλιστα περιπτώσεις είναι εξαιρετικά θετικά, αφού καλύπτονται προορισμοί, οι οποίοι για πάρα πολλά χρόνια δεν μπορούσαν να καλυφθούν. Επίσης, φέτος οργανώνονται ορθολογικότερα τα δρομολόγια, ενώ επιδοτούμε με 20.000.000 ευρώ επιπλέον τις άγονες γραμμές. Υπενθυμίζω ότι τα τελευταία χρόνια το κράτος έχει υπερδιπλασιάσει τις σχετικές επιδοτήσεις τους.

Είναι σε όλους γνωστό ότι το πρόβλημα της διαθεσιμότητας των πλοίων, της αύξησης της τιμής του πετρελαίου και της πολυνησίας μας δημιουργούν φυσικά δυσκολίες, ωστόσο δεν μας εμποδίζουν να ενεργούμε καθημερινά με σκοπό να βελτιώσουμε τη κοινωνικο-οικονομική σύνδεση των νησιών μας. Θεωρώ ότι παρ' όλες τις επιμέρους δυσλειτουργίες η θετική ακτοπλοϊκή περίοδος θα έχει περισσότερες και ταχύτερες ακτοπλοϊκές συνδέσεις και μάλιστα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Επιπρόσθετα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε υπερήφανοι για τις λιμενικές μας αρχές που κάτω από αντίξοες συνθήκες σ' ένα εξαιρετικά εκτεταμένο γεωγραφικό πεδίο δράσης και με περιορισμένα μέσα εκτελούν ένα δύσκολο και επικίνδυνο έργο ομολογουμένως με πολύ θετικές επιτυχίες και έχοντας να αντιμετωπίσουν θέματα πειρατείας, λαθρομετανάστευσης, παράνομης αλιείας, ρύπανσης του περιβάλλοντος και φυσικά θέματα ασφάλειας ζωής στη θάλασσα. Έχουμε εντείνει τις προσπάθειές μας και προσπαθούμε να βελτιώσουμε την αποτελεσματικότητά μας. Χαρακτηριστικά να σας αναφέρω ότι οι συλληφθέντες λαθρομετανάστες το 2003, 2004 και 2005 ήταν κατά μέσο όρο δύο χιλιάδες τριακόσια άτομα με περίπου πενήντα διακινητές.

Κυρίες και κύριοι, σπάνια μία χώρα ιδιαίτερης κλίμακας, όπως η δικιά μας, διαθέτει έναν οικονομικό συντελεστή ανάπτυξης, όπως είναι η ναυτιλία, ένα βασικό συντελεστή για την ελληνική οικονομία. Η ναυτιλία είναι μία δραστηριότητα, η οποία δεν καταναλώνει εθνικούς πόρους, οικονομικούς πόρους, φυσικούς πόρους. Η ναυτιλία δεν επιδοτείται από το ελληνικό κράτος, όπως άλλοι κλάδοι ενδεχομένως της εθνικής οικονομίας. Η ναυτιλία δεν σπαταλάει φυσικούς πόρους, όπως άλλοι κλάδοι. Η ναυτιλία είναι μία δραστηριότητα που στηρίζεται στις αρχές τις αειφορίας, καταναλώνει λιγότερη ενέργεια και μεταφέρει τεράστιους όγκους φορτίων και επιβατών. Αν δεν υπήρχε πλοίο, δεν θα υπήρχαν και τα άλλα μεταφορικά μέσα. Τα εμπορεύματα, οι επιβάτες τότε θα απαιτούσαν πολλαπλάσια κατανομή ενέργειας, πολλαπλάσιο κόστος μεταφοράς, πολλαπλάσια τιμή στα τελικά προϊόντα και αδυναμία σε πολλές περιπτώσεις εκτέλεσης της μεταφοράς.

Η ναυτιλία όπως ανέφερα προηγουμένως δίνει δουλειά και υψηλό εισόδημα σε σχέση με άλλους παραγωγικούς κλάδους σε χιλιάδες εργαζομένους στη χώρα. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί, επίσης, για την Ελλάδα ένα από τα δυνατότερα διπλωματικά της εργαλεία και χαρτιά που χρησιμοποιούνται στις διε-

θνείς διαπραγματεύσεις. Η Ελλάδα διαθέτει διαχρονικά κύρος στη διεθνή διπλωματική σκηνή σ' ένα μεγάλο βαθμό εξ αιτίας της θέσης και του ρόλου της διεθνούς ναυτιλίας, άρα και των Ελλήνων εφοπλιστών. Αυτό παρακαλώ πάρα πολύ να μην το παραγνωρίζουμε.

Ωστόσο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να επισημάνω τον τρόπο με τον οποίο εμείς συμπεριφερόμαστε απέναντι στη ναυτιλία και κατ' επέκταση στη θάλασσά μας, δηλαδή, πως ανταποδίδουμε αυτό το ευχαριστώ σ' ένα φυσικό πλοίο και έναν παραγωγικό κλάδο που προσφέρει τόσα πολλά στη χώρα πάρα πολλούς αιώνες τώρα. Δυστυχώς η ανταπόδοσή μας δεν είναι η πρέπει, ούτε η αναμενόμενη. Οι ευθύνες προσάπτονται σε όλους μας, όμως, δεν είναι λογικό να επιμένουμε σήμερα πλέον σε ακρότητες.

Κατ' αρχάς, επιτρέψτε μου να πω ότι το εφοπλιστικό κεφάλαιο δεν είναι αιμοδιψές. Οι συνθήκες εργασίας στα πλοία έχουν βελτιωθεί κατακόρυφα και σ' όλα τα σύγχρονα σκάφη εξάλλου. Δεν έχουν να ζηλέψουν τίποτα από τις ανέσεις ενός πολύ καλού ξενοδοχείου. Το εφοπλιστικό κεφάλαιο προφανώς δεν έχει καμμία σχέση μ' αυτό που είχαμε ζήσει στις αρχές της δεκαετίας του '70 από τις ελληνικές ταινίες, με την περιφημη ρήση «Οχι άλλο κάρβουνο».

Διαχρονικά οι ολικές απώλειες των πλοίων και ναυτικών σε σχέση με την ένταση της εργασίας και τα πλοία που διακινούνται στις θάλασσες είναι πάρα πολύ λίγες. Τα βιομηχανικά και οδικά ατυχήματα που συμβαίνουν στη στεριά είναι σαφώς πολλαπλάσια, ιδιαίτερα αν σκεφτεί κάποιος πως το πλοίο λειτουργεί μέσα σ' ένα ασταθές και από καιρικές συνθήκες ιδιαίτερα αντίξοο περιβάλλον.

Βέβαια τα σύγχρονα πλοία διαθέτουν όλον εκείνο τον εξοπλισμό και τη ναυπηγική σχεδίαση, που ακόμα και οι πιο δύσκολες καιρικές συνθήκες δεν επηρεάζουν πλέον σε σημαντικό βαθμό την αξιοπλοία τους. Επίσης η συνεχής και εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τις χερσαίες εγκαταστάσεις και τα φυτοφάρμακα των καλλιεργειών είναι επιστημονικά και στατιστικά απείρως υψηλότερη και πολύ πιο επικίνδυνη από το σύνολο των ναυτικών ατυχημάτων που έχουν συμβεί τα τελευταία χρόνια.

Η εποχή των Liberties έχει περάσει και οι σύγχρονες ναυτιλιακές εταιρείες δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν, από πλευράς δομών ασφάλειας, από οποιαδήποτε άλλη μεγάλη επιχείρηση που δραστηριοποιείται στη στεριά. Μάλιστα, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αναλαμβάνουν το κόστος της τρίμηνης εκ περιτροπής υπηρεσίας, με σκοπό τα πληρώματά τους να είναι πιο συχνά σε φυσική επαφή με την οικογένειά τους. Είναι απ' όλους αποδεκτό πως η αγαστή συνεργασία μεταξύ των εργαζομένων στην κοινότητα αυτή έχει φέρει τη ναυτιλία στη θέση που είναι σήμερα.

Είναι επίσης γνωστό ότι οι ναυτικοί δεν είναι πολίτες δεύτερης κατηγορίας. Οι ναυτικοί σήμερα διαχειρίζονται και λειτουργούν πλοία αξίας δεκάδων εκατομμυρίων δολαρίων, εξοπλισμένα με ό,τι πιο σύγχρονο υπάρχει τεχνολογικά και πιστεύω πως ελάχιστοι από μας εδώ θα είχαμε την ικανότητα να ανταπεξέλθουμε στην πολυπλοκότητα και την υψηλή εκπαίδευση και κατάρτιση που απαιτεί ο κλάδος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο εορτασμός της Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα δεν πρέπει να αποτελέσει μια απλή εκδήλωση. Πρέπει η μέρα αυτή να αποτελεί ένα εφαλτήριο ενός νέου πλαισίου εθνικής συνεννόησης και ανάπτυξης.

Πίστευα και πιστεύω ότι η ναυτιλία πρέπει να μπει στο πολιτικό απυρόβλητο, γιατί αποτελεί ένα εθνικό κεφάλαιο, το οποίο δεν συσχετίζεται με τα κομματικά γυαλιά και το χρώμα τους. Αντίθετα θεωρώ ότι αυτού του είδους η προσέγγιση, η προσέγγιση δηλαδή που απαιτεί αυτό το εθνικό κεφάλαιο να είναι πέρα και πάνω από κόμματα, μόνο καλό μπορεί να κάνει στη χώρα, μόνο καλό μπορεί να κάνει στους Έλληνες. Θέλω να διαβεβαιώσω την Εθνική Αντιπροσωπεία ότι η Κυβέρνηση προς αυτήν την κατεύθυνση αγωνίζεται και προς αυτήν την κατεύθυνση θα εργαστεί.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Στα όσα σημαντικά ελέγχθησαν θα μου επιτρέψετε και μένα να μην μονεύσω ότι η Ελλάδα με την Αργοναυτική Εκστρατεία υπήρξε η πρωτοπόρος στη ναυτιλία. Πριν από τρεις χιλιάδες χρόνια η «ΑΡΓΩ» ξεκίνησε από την Ιωλκό, από το Βόλο και από την μακρινή Κολχίδα και σε λίγες μέρες, στις 14 Ιουνίου, θα ξεκινήσει για για το μακρινό ταξίδι. Τότε έλεγαν για το χρυσό-μαλλο δέρας στη μυθολογία. Η ιστορία μιλάει για το χρυσό.

Θα ήθελα να προτείνω στην κ. Κράτσα, που είχε την πρωτοβουλία αυτής της εκδήλωσης, της καθιέρωσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στον κύριο Υπουργό, τον κ. Βουλγαράκη, να εισηγηθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση η «ΑΡΓΩ» να γίνει το έμβλημα για τη θάλασσα και τη ναυτιλία. Νομίζω το δικαιούται η Ελλάδα, όπως το δικαιούται και η «ΑΡΓΩ».

Το λόγο έχει η κ. Τσουρή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΛΗΝΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Κύριε Πρόεδρε,....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, θα μιλήσετε μετά; Να μιλήσουν μερικοί Βουλευτές τώρα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΛΗΝΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύρια Τσουρή, έχετε το λόγο.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναμφίβολα η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την καθιέρωση Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα αποτελεί μια ουσιαστική πρωτοβουλία, η οποία συμβάλλει στη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση και στη δημόσια συζήτηση σε σχέση με τα επιτεύγματα, τις ανοιχτές προκλήσεις, αλλά και τις προοπτικές που διανοίγονται σ' ένα ευρύ φάσμα τομέων οι οποίοι συνδέονται με τη θάλασσα.

Η απόφαση αυτή πάρθηκε στα πλαίσια των διαβουλεύσεων για την εκπόνηση της ευρωπαϊκής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και μ' αυτήν την πολιτική είναι η πρώτη φορά που επιχειρείται μία συνεκτική ανάπτυξη και διατομεακή, ολοκληρωμένη προσέγγιση όλων των πολιτικών οι οποίες έχουν σχέση και συνάφεια με τη ναυτιλία. Αυτός ο δρόμος είναι προφανές ότι μπορεί αναμφίβολα να έχει θετικά αποτελέσματα και μέγιστα οφέλη, εφόσον αξιοποιηθεί σωστά.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΗΝΙΚΟΣ**)

Αναφέρω κάποιους στόχους οι οποίοι προβλέπονται στο σχέδιο δράσης για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρώπης προκειμένου να καταστεί σαφές ότι για μια χώρα όπως η Ελλάδα η παρούσα συγκυρία είναι μια εξαιρετική πρόκληση, αλλά ταυτόχρονα σημαίνει, συνεπάγεται ώρα ευθύνης και δράσης.

Προβλέπεται λοιπόν η δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θάλασσα έρευνα, εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη-μέλη, ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θάλασσα εποπτεία, οδικός χάρτης για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών-μελών, στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές, εξάλειψη της πειρατικής αλιείας, καθώς και καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών, ευρωπαϊκό δίκτυο συναφείας προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών.

Κατά συνέπεια κατά την άποψή μας, θα πρέπει να είναι ισχυρή η διεθνής και ευρωπαϊκή παρουσία της χώρας στα κέντρα λήψης των αποφάσεων και χάραξης των πολιτικών οι οποίες σχετίζονται με τη θάλασσα αφού εμείς ζούμε και από αυτήν. Η Ελλάδα καλείται, αλλά και επιβάλλεται σύντομα να παρουσιάσει τη δική της εθνική, ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, στηριγμένη ασφαλώς στους βασικούς άξονες που θέτει η Ευρώπη και οι υπόλοιποι διεθνείς Οργανισμοί.

Για το λόγο αυτό απαιτείται εκτεταμένος διάλογος, διαβούλευση και συνεργασία με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, ιδιαίτερα με αυτούς των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών, κάτι που μέχρι σήμερα φαίνεται να απουσιάζει από την κυβερνητική πολιτική.

Για το ΠΑ.ΣΟ.Κ. η εξασφάλιση ισότιμων συνθηκών ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο δεν επιτυγχάνεται αποκλειστικά με κάποια αποσπασματικά μέτρα φορο- ή εισφοροαπαλλαγών και ελαστικοποίησης των συνθέσεων. Προαπαιτούμενο είναι η συντονισμένη και συνεκτική δράση ενός δικτύου προβολής και προώθησης και κυρίως δικτύωσης όλων των δράσεων που αφορούν στη ναυτιλία, δηλαδή ναυτιλιακές επιχειρήσεις, λιμάνια, Δημόσια Διοίκηση, ναυτική εκπαίδευση, τράπεζες, εξοπλισμοί, ναυπηγεία, επισκευές, ασφάλειες, θαλάσσιος τουρισμός, πανεπιστήμια, Πολεμικό Ναυτικό κ.λπ. και όλων των συνεργειών που αυτή έχει με την οικονομία –προστιθέμενη αξία-, με την κοινωνία –απασχόληση, ναυτότοποι, ναυταθλητισμός, διάσωση κ.λπ. αλλά και με τον πολιτισμό: μουσεία, ναυτική τέχνη.

Είναι, λοιπόν, απαραίτητη η σχεδίαση και υλοποίηση μέτρων πολιτικής που θα αναφέρονταν στη δημιουργία του ελληνικού ναυτιλιακού cluster, το οποίο μπορεί να έχει πολλαπλά οφέλη για τη χώρα συμβάλλοντας σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα, στη διατήρηση της τεχνογνωσίας, στην αύξηση του αριθμού και της ποιότητας των θέσεων εργασίας στη θάλασσα.

Δεύτερον, πέραν της καταγεγραμμένης και αδιαμφισβήτητης συνεισφοράς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, σχετικά με το εξωτερικό ισοζύγιο πληρωμών και την απασχόληση απαιτείται μια ενδελεχής έρευνα και μελέτη για τη διερεύνηση της συμβολής του συνόλου της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας στην εθνική οικονομία. Μία τέτοια μελέτη θα καλύψει το διαπιστωμένο κενό ολοκληρωμένης γνώσης και θα αναδείξει τα μέτρα και τις προτάσεις αλλά και το οικονομικό εύρος των δαπανών που απαιτούνται για την υιοθέτηση κινήτρων εγκατάστασης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στον ελληνικό χώρο ή για τη λήψη μέτρων για την ενίσχυση της σημαίας και της ναυτικής απασχόλησης και το κυριότερο, θα αποτελέσει κοινά αποδεκτή βάση αναφοράς.

Τρίτον, τα τελευταία χρόνια η ναυτική εκπαίδευση και ο τομέας προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα γνωρίζουν μια πρωτοφανή αδιαφορία και εγκατάλειψη. Τόσο εμείς στην Αξιωματική Αντιπολίτευση όσο και οι εφοπλιστικές ενώσεις και τα ναυτεργατικά σωματεία έχουμε πολλές φορές τονίσει την επιτακτική ανάγκη αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις και την ανάγκη λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση του μεγάλου προβλήματος έλλειψης νέων για τη στελέχωση του ελληνικού στόλου. Η προσέλκυση και η εκπαίδευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα αλλά και η απασχόλησή τους σε αυτό αποτελεί κείμενο πρόβλημα από την αντιμετώπιση του οποίου θα εξαρτηθεί όχι μόνο ένας τυπικός επαναπατρισμός των πλοίων στην ελληνική σημαία αλλά και μια εις βάθος ελληνοποίηση του συνόλου της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Κατά συνέπεια το πρόβλημα του εθνικού έμφυχου δυναμικού, εκτός των άλλων, έχει και εθνική διάσταση και ως τέτοιο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί από την πολιτεία.

Η διαμόρφωση ικανοποιητικών συνθηκών εργασίας για τους ναυτικούς, η διευκόλυνση της ένταξης του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας στην αγορά εργασίας και η παροχή επαρκούς κοινωνικής προστασίας και αλληλεγγύης στους άνεργους ναυτικούς θα πρέπει να αποτελούν συστατικά στοιχεία της πολιτικής μας για τη ναυτιλία.

Εν κατακλείδι, η χώρα μας μπορεί να διατηρήσει και να επαυξήσει το αδιαμφισβήτητο συγκριτικό της πλεονέκτημα στη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, σε συνθήκες μάλιστα απελευθέρωσης και εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού, μέσα από μια διαδικασία συνεχούς εκσυγχρονισμού με επίκεντρο την καρδιά του κλάδου που δεν είναι άλλη από το έμφυχο δυναμικό.

Ωστόσο, υπάρχουν τομείς στους οποίους η χώρα μας υστερεί και πρέπει να επικεντρώσει τις δυνάμεις και την προκειμένου να επιτύχει τη βέλτιστη και αειφόρο ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη θάλασσα, όπως η υλοποίηση του εθνικού θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, η προώθηση του βιώσιμου παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού και η υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων στη θάλασσα έρευνα, στην τεχνολογία και στην καινοτομία.

Θα ήθελα ιδιαίτερα να αναφερθώ σ' έναν από τους σημαντικούς τομείς δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αναφέρεται στην παροχή της καλύτερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές και τα νησιά, λόγω του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζουν στη ρύθμιση των παράκτιων και θαλάσσιων δραστηριοτήτων, όπως ο τουρισμός και οι λιμενικές υπηρεσίες.

Στα πλαίσια αυτά, η χώρα μας καλείται να συμμετάσχει ενεργά αποσκοπώντας βέβαια στα μέγιστα πολιτικά και οικονομικά οφέλη, στην κατάρτιση μιας βάσης δεδομένων σχετικά με την κοινοτική χρηματοδότηση, η οποία θα είναι διαθέσιμη για θαλάσσια προγράμματα και παράκτιες περιφέρειες και μιας βάσης κοινωνικοοικονομικών δεδομένων για τους θαλάσσιους τομείς και τις παράκτιες περιοχές.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή αναγνωρίζοντας ότι οι ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιοχές και τα νησιά υποφέρουν από σημαντικά οικονομικά μειονεκτήματα, αλλά ταυτόχρονα παρουσιάζουν σημαντικές προοπτικές στον τομέα συναφών προς τη θάλασσα δραστηριοτήτων και στον τομέα της θαλάσσιας έρευνας, καθώς και το ότι οι τεράστιες θαλάσσιες ζώνες τους προσφέρουν υπηρεσίες οικοσυστήματος μεγάλου ενδιαφέροντος, θα προωθήσει την ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών και των νησιών, γεγονός που αποτελεί μια μοναδική ευκαιρία για τη χώρα, προκειμένου να διεκδικήσει, να προωθήσει και να εξασφαλίσει χρηματοδότηση με κοινοτικούς πόρους για την υλοποίηση και εφαρμογή εξειδικευμένων μέτρων νησιωτικής πολιτικής.

Δυστυχώς η μέχρι σήμερα κυβερνητική πολιτική δεν αφήνει πολλά περιθώρια αισιοδοξίας για το μέλλον, καθ' όσον οι πρωτοβουλίες και οι αποσπασματικές ρυθμίσεις κινούνται προς όφελος των λίγων και των εκλεκτών. Λείπει το όραμα και ο στρατηγικός σχεδιασμός για ένα τόσο σημαντικό εγχείρημα, όπως αυτό της ελληνικής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής.

Το υπό συζήτηση νέο χωροταξικό σχέδιο, η δημιουργία ιδιωτικών μονοπωλίων στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, η εγκατάλειψη των νησιωτικών περιοχών με ελλείψεις μεταφορικές υπηρεσίες και υποτυπώδεις λιμενικές υποδομές, η υποβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και πολλά άλλα τεκμηριώνουν την παραπάνω άποψη.

Η σημερινή ημέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μας δίνει την ευκαιρία να συνειδητοποιήσουμε για μια ακόμα φορά ότι η ευημερία της χώρας μας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη θάλασσα.

Η ελληνική Κυβέρνηση, η ελληνική πολιτεία έχει καθήκον να διασφαλίσει ένα ρόλο πρωταγωνιστικό της χώρας μας στις διεθνείς και ευρωπαϊκές εξελίξεις, με στόχο την επίτευξη ενός υψηλού επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας, κάτι που είναι και απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, δεκαοκτώ μαθητές και μαθήτριες –μαζί τους είναι και δεκαοκτώ γονείς- και τέσσερις συνοδοί δάσκαλοι από το Δημοτικό Σχολείο Άνω Βιάννου Ηρακλείου.

Η Βουλή καλωσορίζει τα παιδιά, τους γονείς και τους εκπαιδευτικούς.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Βέβαια, χειροκροτήσατε με ιδιαίτερη θερμότητα όλοι και ακόμα πιο θερμά οι συνάδελφοι Βουλευτές από το Νομό Ηρακλείου, ο κ. Κεγκέρογλου, ο κ. Στρατάκης, ο κ. Σκουλάς και η κ. Σκραφνίκη. Ελπίζω να μην ξεχνώ κάποιον.

Το λόγο έχει ζητήσει στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Εξωτερικών κ. Γιάννης Βαληνάκης.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΛΗΝΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Κυρίες

και κύριοι συνάδελφοι, είναι ιδιαίτερη χαρά όλων μας που η ελληνική Βουλή γιορτάζει σήμερα πανηγυρικά, μαζί με όλη την Ευρώπη, την Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας. Αξίζουν θερμά συγχαρητήρια για την πρωτοβουλία αυτή στην Αντιπρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, την κυρία Κράτσα, αλλά και στον Υπουργό, τον κ. Βουλγαράκη και βεβαίως, στον Πρόεδρο της Βουλής.

Η θάλασσα πάντα προσέδιδε και εξακολουθεί να προσδίδει υψηλή εθνική, οικονομική και κοινωνική αξία στη χώρα μας. Επιπλέον, η νησιωτική Ελλάδα κατοικείται από ανθρώπους με φιλότιμο, μεράκι, εργατικότητα, που συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη και την ισχυροποίηση της διεθνούς εικόνας της πατρίδας μας. Γι' αυτό και η Κυβέρνησή μας έχει θέσει ως ξεκάθαρο στρατηγικό στόχο την αξιοποίηση αυτού του ανεκτίμητου εθνικού κεφαλαίου της χώρας μας, της παράκτιας και νησιωτικής μας επικράτειας. Εργαζόμαστε σε αυτήν την κατεύθυνση όλα τα συναρμόδια υπουργεία, τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η σημερινή Ευρωπαϊκή Ημέρα για τη Θάλασσα συνιστά την ιδανικότερη ευκαιρία για την παρουσίαση της Νέας Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τη Θάλασσα, της πρώτης, δηλαδή, προσπάθειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την ολοκληρωμένη διαχείριση όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με τη θάλασσα. Είναι αυτόνοτο το ειδικό βάρος μιας τέτοιας πολιτικής για τη χώρα μας, καθώς δημιουργεί νέες ευκαιρίες για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη διαφύλαξη της κοινωνικής συνοχής των παράκτιων και νησιωτικών μας περιοχών.

Η Ελλάδα, χώρα νησιωτική, με μακρά θαλάσσια σύνορα, με μακρόχρονη ναυτική παράδοση, με ισχυρή ναυτιλία, με οικονομία και πολιτισμό άρρηκτα συνδεδεμένο με τη θάλασσα, βρέθηκε από την πρώτη στιγμή στην πρώτη γραμμή χάραξης και εφαρμογής της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τη θάλασσα.

Τον περασμένο Οκτώβριο δημοσιεύτηκε η τελική πρόταση της ευρωπαϊκής επιτροπής για την «ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», όπως αυτή διατυπώνεται στη σχετική Ανακοίνωση και στο συνοδευτικό «Σχέδιο Δράσης». Η ανακοίνωση αυτή απαίτησε εντατική διαβούλευση και διαπραγμάτευση και αποτελεί την κατάληξη μιας μακράς διεργασίας.

Η ελληνική συνεισφορά έτυχε εξαιρετικά θετικών σχολίων, τόσο στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όσο και από τους εκπροσώπους άλλων κρατών. Η Ελλάδα δραστηριοποιήθηκε ιδιαίτερα, με τη διοργάνωση, μάλιστα, στη Ρόδο τον Απρίλιο του 2007 της δεύτερης κατά σειρά Συνόδου των Υπουργών Ευρωπαϊκών Υποθέσεων για την ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική. Χαιρόμαστε μάλιστα ιδιαίτερα, γιατί η γαλλική προεδρία διοργανώνει τον Ιούλιο την επόμενη Σύνοδο Υπουργών Ευρωπαϊκών Υποθέσεων για τη θαλάσσια πολιτική στη Βρέστη.

Το ενδιαφέρον μας επικεντρώνεται στις ιδιαίτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες και ιδίως οι νησιωτικές περιοχές και η ευρωπαϊκή πλέον προστιθέμενη αξία των εν λόγω περιοχών.

Εμείς επιμείναμε για μια ακόμη φορά, μεταξύ άλλων, στο ζήτημα της στήριξης των νησιών, περιοχών που είναι πιο ευάλωτες από άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες. Τα νησιά δέχονται πιο πολλές πιέσεις που θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική και κοινωνική τους συνοχή, από την αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών, την προστασία από παράνομες δραστηριότητες, έως τη μείωση του πληθυσμού τους λόγω έλλειψης επαρκών θέσεων εργασίας.

Τα αποτελέσματα των Υπουργικών αυτών Συνόδων ήταν πράγματι ενθαρρυντικά, καθώς μεγάλο μέρος των προβληματισμών και των προτάσεών μας ενσωματώθηκε στη «Γαλάζια Βίβλο», το «Blue Book» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική, καθώς και στο Σχέδιο Δράσης, το «Action Plan», με αναλυτικό πρόγραμμα εργασιών για τα επόμενα έτη.

Η πολιτική αυτή συζητήθηκε και στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Δεκεμβρίου του 2007, όπου και ενσωματώθηκε ειδική διάταξη στα Συμπεράσματα για την ευρωπαϊκή πολιτική για τη θάλασσα, στην οποία γίνεται μάλιστα ειδική μνεία για τις νησιω-

τικές περιοχές.

Η Ανακοίνωση και το Σχέδιο Δράσης καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, όπως η προστασία των εξωτερικών συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η λαθρομετανάστευση, οι θαλάσσιες μεταφορές, η ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η απασχόληση, η επιστημονική έρευνα, η αλιεία, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και περιλαμβάνουν σειρά συγκεκριμένων μέτρων, τα οποία θα ληφθούν κατά τη διάρκεια της θητείας της σημερινής επιτροπής.

Επιπλέον, το Σχέδιο Δράσης έχει σαφείς αναφορές και σε άλλους επιμέρους τομείς της πολιτικής, όπως για παράδειγμα η διασύνδεση μεταξύ ενεργειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και νέας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η διαχείριση των συναφών με τη θάλασσα δραστηριοτήτων αντιμετωπίζονται μέχρι σήμερα μάλλον αποσπασματικά, ενώ με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εισάγεται πλέον ένα πλαίσιο διακυβέρνησης το οποίο βασίζεται στην οριζόντια και διατομεακή προσέγγιση των σχετικών με τη θάλασσα θεμάτων. Μία νέα, λοιπόν, «ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική» θα αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο χαράσσεται η πολιτική και λαμβάνονται οι αποφάσεις στον ευρύτερο χώρο της θάλασσας, με πλήρη τήρηση της αρχής της επικουρικότητας.

Η νέα πολιτική θα λαμβάνει υπ' όψιν τα σημερινά δεδομένα, δηλαδή τις τεράστιες προόδους της τεχνολογικής ανάπτυξης, τις επιστημονικές ανακαλύψεις, την κλιματική αλλαγή, τη θαλάσσια ρύπανση και την παγκοσμιοποίηση. Ταυτόχρονα, θα συνδέεται οργανικά με την ευρωπαϊκή πολιτική για την αιεφόρο ανάπτυξη και με την προσπάθεια ενίσχυσης της θαλάσσιας οικονομίας και της απασχόλησης στο πλαίσιο της Στρατηγικής της Λισαβόνας, ώστε να διασφαλίζεται παράλληλα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Μ' αυτόν τον τρόπο, οι ανάγκες και οι προοπτικές των παράκτιων περιοχών και των νησιών μας, ιδιαίτερα των πιο απομακρυσμένων, μεταφέρονται πραγματικά στην καρδιά του ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Δημιουργούνται οι προϋποθέσεις, ώστε τα νησιά μας να έχουν ένα σαφές μέρος ευρωπαϊκής ευημερίας και οι νησιώτες μας να μπορούν πλέον να αισθάνονται άμεσα τα απτά και συγκεκριμένα οφέλη του Ευρωπαϊκού πολίτη.

Με κάθε ευκαιρία τονίσαμε στους εταίρους μας ότι για τη χώρα μας η νέα θαλάσσια πολιτική πρέπει να αποτελέσει το μηχανισμό αντιμετώπισης κρίσιμων ζητημάτων, τα οποία προκύπτουν από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών και κυρίως των μικρών νησιών.

Στο πλαίσιο της νέας πολιτικής επιδιώκουμε την ανάδειξη καλών πρακτικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, πρακτικών που συμβάλλουν στην εξασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, όπως ο κανονισμός 1405/2006 για το νέο καθεστώς μικρών νησιών του Αιγαίου και ο κανονισμός 3577/1992 για την κρατική ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών στις απομακρυσμένες περιοχές.

Επιπλέον, συμμετέχουμε ενεργά για την κατάρτιση ενός αποτελεσματικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να διαμορφωθεί ένα νέο χρηματοδοτικό πλαίσιο για τις παράκτιες και τις νησιωτικές περιοχές.

Σε κάθε θετική δράση που σχεδιάζεται στην Ευρώπη και έχει σχέση με την ανάπτυξη του νησιωτικού και θαλάσσιου χώρου, η Ελλάδα όχι μόνο είναι παρούσα, αλλά έχει και παραγωγική συνεισφορά. Η συνεισφορά του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής είναι γνωστή και αναπτύχθηκε προηγουμένως και από τον αρμόδιο Υπουργό κ. Βουλγαράκη.

Αναφέρθηκε, επίσης, ο κύριος Υπουργός και σε μία άλλη ελληνική πρόταση που παρουσίασε ο Υφυπουργός κ. Παπαθανασίου στην Υπουργική Συνάντηση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις Αζόρες και περιλαμβάνει το συντονισμό για το διάστημα 2008-2011 μίας ιδιαίτερα σημαντικής δράσης για τα νησιά της Ευρώπης, προκειμένου να προωθηθούν οι κατάλληλες λύσεις στα προβλήματά τους.

Στο πλαίσιο, ακριβώς, αυτής της αγαστής συνεργασίας των τριών Υπουργείων, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας,

Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών με το Υπουργείο Εξωτερικών και ειδικότερα με τους συναδέλφους κ. Καμμένο και κ. Παπαθανασίου, μαζί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Περιφερειών και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και με συμμετοχή της ίδιας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, διοργανώνουμε ένα διεθνές συνέδριο στην Κω, στο τέλος Ιουνίου, με θέμα: «Ευρωπαϊκή Ένωση, εδαφική συνοχή και νησιωτικότητα».

Πρόκειται για άλλη μία καλή ευκαιρία, προκειμένου να συζητήσουμε και να συνδιαμορφώσουμε σημαντικές πτυχές της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τη θάλασσα, ιδίως προκειμένου να αξιοποιήσουμε μία άλλη σημαντική θετική εξέλιξη, τις σχετικές πρόνοιες δηλαδή της ευρωπαϊκής μεταρρυθμιστικής συνθήκης, για την κύρωση της οποίας συζητούμε, αυτές τις ημέρες, στη Βουλή.

Η Μεταρρυθμιστική αυτή Συνθήκη θεσπίζει πολυάριθμες σημαντικές αλλαγές. Μία τέτοια σημαντική τροποποίηση αφορά τη θεσμοθέτηση της έννοιας της εδαφικής συνοχής και την αναγνώρισή της ως στόχου της Ένωσης.

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

Κατόπιν των επανειλημμένων αιτημάτων στα οποία πρωτοστάτησε η Ελληνική Κυβέρνηση, μιλάμε πλέον για «οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή».

Το άρθρο 158 καθορίζει με λεπτομερή τρόπο τις Περιφέρειες που αφορά αυτή η πολιτική και αναφέρει ιδιαίτερα τις περιοχές «που είναι ιδιαίτερα αραιοκατοικημένες, νησιωτικές, διασπορακτικές και ορεινές».

Τα ελληνικά νησιά αποτελούν ένα κλασικό παράδειγμα περιοχών με μόνιμα γεωγραφικά μειονεκτήματα που σε πολλά απ' αυτά εμφανίζονται πιο έντονα από τα υπόλοιπα νησιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, αυτά τα προβλήματα είναι κοινά, όπως η απομόνωση, η μειονεκτική πρόσβαση σε αγορές και δημόσιες υπηρεσίες, το αυξημένο μεταφορικό κόστος, η μικρή κλίμακα και διασπορά ανθρώπινων δραστηριοτήτων, η περιορισμένη διαθέσιμη παραγωγικών πόρων, μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις στο ανθρώπινο δυναμικό και την οικονομική δραστηριότητα κ.λπ..

Είναι, λοιπόν, ιδιαίτερα σημαντικό που αναγνωρίζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση η ιδιαιτερότητα των νησιωτικών περιοχών. Αναγνωρίζεται, δηλαδή, ότι η θάλασσα πολλές φορές χωρίζει αντί να ενώνει.

Με τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική για τη θάλασσα πιστεύουμε ότι δημιουργείται μία καινούργια δυναμική για τα νησιά μας, ενώ παράλληλα δημιουργεί τις ευκαιρίες για να αποκομίσουν πρόσθετα οφέλη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι ευκαιρίες είναι μεγάλες, αλλά μεγάλες είναι και οι προκλήσεις. Το μεγάλο επίτευγμά μας ως χώρας είναι ότι πλέον προβάλλεται η Ελλάδα όχι ως μία μικρή αγορά έντεκα εκατομμυρίων καταναλωτών, αλλά ως το κέντρο μιας ευρύτερης αγοράς μερικών εκατοντάδων εκατομμυρίων που κατοικούν στις γειτονικές μας περιοχές, όπου οι ελληνικές επιχειρήσεις έχουν επενδύσει σημαντικά ποσά.

Η ελληνική εξωστρέφεια τώρα έχει πρόσθετες ευκαιρίες διεξόδου μέσα και από τις «λεωφόρους» της θάλασσας. Η Μεσόγειος είναι μία περιοχή στρατηγικής σημασίας για την Ευρώπη, αλλά και για την Ελλάδα. Πάνω απ' όλα, είναι η γειτονιά μας και όπως καταφέραμε να παίξουμε πρωταγωνιστικό ρόλο στον εξευρωπαϊσμό και την ανάπτυξη της βαλκανικής γειτονιάς μας, το ίδιο μπορούμε να πράξουμε και στην ανάπτυξη της Μεσογειακής γειτονιάς μας, το ίδιο μπορούμε να πράξουμε και στη Μαύρη Θάλασσα.

Το εθνικό συμφέρον απαιτεί συνέχεια στην εξωστρέφεια, απαιτεί έξοδο στο σύγχρονο κόσμο. Η νέα ευρωπαϊκή πολιτική για τη θάλασσα προστίθεται ως ένα νέο και βασικό εργαλείο προς αυτή την κατεύθυνση και οφείλουμε να το αξιοποιήσουμε όσοι με αποφασιστικότητα, σχέδιο και όραμα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο

συνάδελφος Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιώτης Μελάς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χαιρετίζω με ιδιαίτερη χαρά την 20η Μαΐου ως Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας και θέλω να εκφράσω τα θερμά μου συγχαρητήρια στην παριστάμενη Ευρωβουλευτή και Αντιπρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Ρόδη Κράτσα, η οποία συνέβαλε αποφασιστικά στην καθιέρωση αυτής της ημέρας.

Μπορεί να υπάρχουν πολλές εορταστικές εκδηλώσεις που γίνονται για τη θάλασσα και τη ναυτιλία μας, όπως τα «Ποσειδώνια», η «Ναυτική Εβδομάδα» και πολλές άλλες, αλλά για πρώτη φορά καθιερώνεται η Ημέρα της Θάλασσας σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Γι' αυτό, πολύ σωστά έπραξε ο Πρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Σιούφας και την τιμούμε σήμερα και εδώ στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, αφού οι δεσμοί μεταξύ Ελλήνων και θάλασσας είναι άρρηκτοι.

Η χώρα μας έχει άμεση και διαχρονική σχέση με τη θάλασσα, αφού απαρτίζεται από πολλά νησιά, αλλά και ένα μεγάλο μέρος της ηπειρωτικής Ελλάδας βρέχεται από θάλασσα. Στη θάλασσα έχουν γραφτεί χρυσές σελίδες δόξας της ιστορίας μας και έχουν αναδειχθεί ήρωες που έδωσαν τις δικές τους μάχες για την πατρίδα μας, όπως ο Μιαούλης, ο Κουντουριώτης, ο Κανάρης, η Μπουμπουλίνα και πολλοί άλλοι.

Ακόμη, η θάλασσα έχει προσφέρει και προσφέρει πολλά σ' ένα μεγάλο κομμάτι του λαού μας, αυτό που έζησε και συνεχίζει να ζει από τη θαλάσσια παραγωγή, την αλιεία κ.λπ..

Και εδώ, θέλω να τονίσω ότι πρέπει να διατηρήσουμε τη θάλασσα καθαρή, να λάβουμε όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα, αν όχι να εξαλειφθεί τελείως, τουλάχιστον να περιοριστεί όσο το δυνατόν περισσότερο η θαλάσσια ρύπανση, η οποία έχει πολλές αρνητικές επιπτώσεις.

Επίσης, η θάλασσα έχει συμβάλει αποτελεσματικά στη διαχρονική ανάπτυξη της ναυτιλίας μας, η οποία έχει ισχυρή παρουσία και δραστηριότητα σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι Έλληνες εφοπλιστές και οι εργαζόμενοι στη θάλασσα ναυτικοί μας έχουν παίξει αποφασιστικό ρόλο στον τομέα αυτό, με πολλαπλά θετικά αποτελέσματα. Η ανάπτυξη αυτή της ναυτιλίας μας έχει συμβάλει και συνεχίζει να συμβάλει έντονα στην οικονομική τόνωση της χώρας μας. Έτσι, μπορεί να πει κάποιος απεριφράστα ότι είναι ένας από τους βασικότερους πυλώνες ανάπτυξης της χώρας μας.

Ακόμη, τα ελληνικά πλοία αποτελούν τον καλύτερο πρεσβευτή της χώρας μας, μεταφέροντας την Ελληνική σημαία στα πέρατα του κόσμου, διαφημίζοντάς την κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Η ναυτιλία έπαιξε και παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιφερειακής Ελλάδας, στην κοινωνική συνοχή και στην επικοινωνία των εκατοντάδων μικρών νησιών με την ηπειρωτική χώρα.

Το λιμάνι του Πειραιά, όπως και τα άλλα λιμάνια μας, έχουν ζωή, κίνηση και δραστηριότητα, που οφείλεται στη ναυτιλία μας, αφού μέσω των λιμένων γίνεται μετακίνηση επιβατών, τουριστών και εμπορευμάτων.

Και εδώ, μπορώ να τονίσω, ως Πειραιώτης, ότι ο Πειραιάς έχει διαγράψει μια ανοδική πορεία, που οφείλεται, κυρίως, στη ναυτιλιακή του δραστηριότητα. Σήμερα, το λιμάνι μας είναι ένα από τα μεγαλύτερα, για να μην πω το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης. Κάθε χρόνο εξυπηρετεί αρκετά εκατομμύρια διερχόμενους επιβάτες, τουρίστες, καταλαμβάνοντας υψηλή θέση στην παγκόσμια κατάταξη της επιβατικής κίνησης. Η ακτοπλοΐα μας, με βασική αφηρησία το λιμάνι του Πειραιά, προσφέρει τα μέγιστα στην εξυπηρέτηση όχι μόνο των κατοίκων του λεκανοπεδίου, αλλά και των εκατομμυρίων τουριστών, που κάθε χρόνο επιλέγουν τη χώρα μας και ιδιαίτερα τα ελληνικά νησιά για τις διακοπές τους.

Αυτήν την ώρα η ελληνόκτητος Εμπορική Ναυτιλία είναι ο κυριότερος άξονας μεταφοράς φορτίων σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, ο Πειραιάς είναι ένα από τα πρώτα λιμάνια της Μεσογείου στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Φυσικά, πρέπει να τονίσω εδώ ότι ο Πειραιάς μας χρειάζεται ιδιαίτερη προ-

σοχή, με υλοποίηση έργων υποδομής που θα βοηθήσουν στην προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και στη μετεξέλιξή του σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, όπως προηγουμένως είπε και ο Υπουργός κ. Βουλγαράκης. Πιστεύω αυτό να γίνει πράξη στο άμεσο μέλλον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ας ευχηθούμε η σημερινή πρώτη εορτή της «Ημέρας της Θάλασσας» να αποτελέσει την αιτία να χαραχθεί μια ναυτιλιακή πολιτική, μια ναυτιλιακή πολιτική που θα φέρει ακόμη μεγαλύτερη τόνωση στη ναυτιλία μας, ακόμη μεγαλύτερη τόνωση στην οικονομία της χώρας μας από τη ναυτιλία και τον Πειραιά στη θέση που του ανήκει. Να αναδειχθεί, δηλαδή, ο Πειραιάς σε διεθνές εμποροναυτιλιακό κέντρο, με όλα τα θετικά επακόλουθα μιας ανοδικής του πορείας, μιας ανοδικής πορείας για την πόλη μας και γενικά για τη χώρα μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα σας παρακαλούσα να δεχθούμε μια αλλαγή στη σειρά των ομιλητών. Ο κ. Σκοπελίτης έχει μια ανυπέρβλητη υποχρέωση και γι' αυτό θα παρακαλούσα στο σημείο αυτό να συμφωνήσετε να δοθεί ο λόγος στο συνάδελφο. Ο κ. Σκοπελίτης θα είναι εντός του ορίου του χρόνου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Αφού θα περιορίσει και το χρόνο του.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΛΗΝΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Άνευ σκοπέλου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ορίστε, κύριε Σκοπελίτη, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ, κύριοι συνάδελφοι.

Ο Σπύρος Χαλβατζής είπε –και μάλιστα πολύ σωστά– ότι αυτή η μέρα που ονομάζεται: «Ευρωπαϊκή Μέρα για τη Θάλασσα και για τη Ναυτιλία» δεν έχει σχέση με τους ναυτεργάτες και τους εργαζόμενους στη ναυτιλία. Και το αιτιολόγησε, βέβαια. Γι' αυτό να μην τα επαναλαμβάνω κι εγώ.

Εγώ, θα προσθέσω ακόμη ότι δεν έχει καμμία σχέση και με εκείνους που κυριολεκτικά ζουν στην αγκαλιά της, τους νησιώτες μας δηλαδή. Και δεν μπορεί να έχει σχέση αφού αυγαταίνουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν αυτοί στην προσπάθειά τους να επιβιώσουν και να κρατήσουν ζωντανά τα νησιά μας. Κι αυτό, βέβαια, με μεγάλο κόστος στις περισσότερες των περιπτώσεων γι' αυτούς και για τις οικογένειές τους. Κι αυτό το γνωρίζουμε όλοι μας γενικά, αλλά ακόμη καλύτερα το γνωρίζουν όλοι όσοι από μας μένουμε σ' αυτά τα νησιά. Γνωρίζουμε την προσπάθεια να ανταπεξέλθουν στα προβλήματα που, επαναλαμβάνω, συνεχώς και αυγαταίνουν. Και αυγαταίνουν βέβαια όχι από μόνα τους, αλλά ως αποτέλεσμα της πολιτικής που χρόνια τώρα δρομολογείται απ' όλες τις κυβερνήσεις.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής είναι να συρρικνώνεται η παραγωγική βάση των νησιών μας και να γίνεται καθημερινά και πιο δύσκολη και πιο ακριβή η επικοινωνία των νησιωτών μας με τα αστικά κέντρα αλλά και αναμεταξύ τους.

Η αγροτική παραγωγή των νησιών μας συρρικνώνεται και καταστρέφεται -προς αυτή την κατεύθυνση βρίσκεται- κύρια εξαιτίας της ανταγροτικής πολιτικής που ακολουθείται, αλλά και του συνεχώς αυξανόμενου κόστους μεταφοράς των προϊόντων της προς τα αστικά κέντρα.

Η αλιεία που ως γνωστόν είναι παραδοσιακή ενασχόληση των νησιών μας και συνέβαλε στην οικονομία των κατοίκων τους, χρόνια τώρα αντιμετωπίζεται από τις πολιτικές που εφαρμόζονται, ως υπόθεση που πρέπει να τελειώνουμε με αυτήν, αφού το μόνο που προωθείται και ενισχύεται στον τομέα αυτό, είναι η καταστροφή των αλιευτικών σκαφών.

Όσον αφορά την επικοινωνία των νησιωτών μας με την ηπειρωτική χώρα και αναμεταξύ τους επαναλαμβάνω, γίνεται όλο και πιο δύσκολη. Στο γιατί αναφέρθηκε διεξοδικά ο Σπύρος Χαλβατζής. Τονίζω και εγώ ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών έφερε το ακριβώς αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό που υποστήριζαν οι θιασώτες της. Ούτε καλύτερες ούτε

φθηνότερες ούτε ασφαλέστερες συγκοινωνίες έφερε για τα νησιά μας, για τους επισκέπτες, για τους τουρίστες η πολιτική των κυβερνήσεων.

Στις περισσότερες γραμμές εξακολουθούν πέρα από τις γραμμές «κορμός», να δρομολογούνται πλοία υπέργρηρα. Έχω τονίσει πολλές φορές ότι σ' αυτές τις γραμμές εξακολουθεί να γίνεται ένα «ράλι αντίκα» για ό,τι συνεπάγεται αυτό για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα των επιβατών και των εργαζομένων στα πλοία! Πλοία τριάντα χρόνων και πάνω εξακολουθούν να βρίσκονται στη θάλασσα αφού οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ελληνικών Κυβερνήσεων επιτρέπουν κάτι τέτοιο. Και βέβαια γιατί οι αποφάσεις αυτές κατά κύριο στόχο εξυπηρετούν τα συμφέροντα του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Όσον αφορά τα εισιτήρια και τα ναύλα, αυτά προς δόξα του ανταγωνισμού που θα έφερνε δήθεν καλύτερες τιμές στα εισιτήρια, έχουν γίνει πρόβλημα στην ανάγκη της επικοινωνίας που έχουν οι κάτοικοι των νησιών μας αλλά και για τους επισκέπτες και τους τουρίστες, που όλο γίνονται και λιγότεροι. Και γίνονται λιγότεροι, κύριοι συνάδελφοι, αφού χρειάζεται να δαπανήσει μια τετραμελής οικογένεια το σύνολο σχεδόν του μισθού που παίρνει μόνο και μόνο για τα εισιτήρια και για τα ναύλα.

Κοντά σ' αυτά τα προβλήματα βέβαια, οικονομικά, επικοινωνία και συγκοινωνία, υπάρχουν και εκείνα που έχουν αναφορά στο επίπεδο ζωής των κατοίκων των νησιών μας και κύρια στους σημαντικούς τομείς της υγείας, της παιδείας. Είναι προβλήματα που συνεχώς αυγαταίνουν.

Να γιατί η ημέρα αυτή μπορεί να αφορά τους εφοπλιστές μας, όμως σε καμμία περίπτωση δεν αφορά τους κατοίκους των νησιών μας, όπως δεν αφορά τους εργαζόμενους στη θάλασσα.

Για να αφορά τους εργαζόμενους και τους κατοίκους των νησιών μας χρειάζεται μια άλλη πολιτική που τις κατευθυντήριες γραμμές της ανέφερε ο εισηγητής μας ο Σπύρος Χαλβατζής. Μία πολιτική που θα εξασφαλίσει τακτικές, φθηνές και ασφαλείς, χειμώνα και καλοκαίρι συγκοινωνίες για τους νησιώτες και τους επιβάτες και τους εργαζόμενους στη θάλασσα. Μόνο τότε ο νησιώτης μας θα θεωρήσει δική του τη μέρα αυτή. Το ότι δεν θα τη θεωρήσει ο εφοπλιστής, μπορεί να στενοχωρήσει ορισμένους, όμως, η στενοχώρια τους αυτή θα αποτελέσει την ευχάριστη νότα για τους νησιώτες μας και αν θέλετε, για τους εργαζόμενους στη θάλασσα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ευχαριστούμε και εμείς, τον κ. Σκοπελίτη για το ότι ήταν περιεκτικός και πολύ σύντομος.

Καλώ στο Βήμα το συνάδελφο κ. Ζωΐδη, ευχόμενος βέβαια να μιμηθεί, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τη συντομία, τον κ. Σκοπελίτη.

Ορίστε, κύριε Ζωΐδη, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΪΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς σήμερα γιορτάζουμε και θα ήθελα η σημερινή γιορτή να φανεί στην Αίθουσα. Να μην έχουμε μία ειδική συνεδρίαση για την Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας. Να είναι μία γιορτή. Και βέβαια, συγχαρητήρια σε όσους συνέβαλαν να θεσπιστεί η 20η Μαΐου ως Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας, γιατί εμείς οι νησιώτες, οι άνθρωποι του αρχιπελάγους, θεωρούμε ότι Ελλάδα, θάλασσα και ναυτιλία είναι έννοιες αλληλένδετες.

Η χώρα μας έχει μία παράδοση στη ναυτιλία που χάνεται στους αιώνες και πρέπει να καταλάβουμε και επιτρέψτε μου να είμαι λίγο λυρικός, σ' αυτή την παράδοση οφείλεται η μεταλλαμπίδευση του Ελληνικού Πολιτισμού και της γλώσσας μας στα πέρατα του κόσμου, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Ως χώρα έχουμε συγκριτικά πλεονεκτήματα αξιοσημείωτα. Έχουμε δαντελλένιες ακρογιαλιές σε νησιωτική και στεριανή χώρα, περίπου όπως ακούστηκε δεκαοκτώ χιλιάδων χιλιομέτρων. Έχουμε μία αλλαγή τοπίου μοναδική. Και βέβαια όλα αυτά δημιούργησαν για τους νησιώτες και τους παράκτιους, για τους ανθρώπους που ασχολήθηκαν με τη θάλασσα, σκληρές συνθή-

κες επιβίωσης, που είχαν ως αποτέλεσμα να αποκτήσουν ανοικτούς ορίζοντες, να αποκτήσουν παραδόσεις, ήθη και έθιμα μοναδικά, να αναπτύξουν μία οξύνιοια, η οποία τους ξεχωρίζει και από τους άλλους Έλληνες και να δημιουργήσουν μία ανθηρή ειδικών μορφών τέχνης και τεχνικής, όπως είναι η ναυτοσύνη, η ναυπηγική, οι λιμενικές υποδομές, οι υποδομές για την αλιεία και τον τουρισμό, που είναι μοναδικές στον κόσμο.

Πολιτικά η θάλασσα και η ναυτιλία μας προίκισε με μία παράδοση συμβίωσης με άλλους λαούς, με γλώσσες, με πολιτισμούς και θρησκείες, έξω από τη χώρα μας. Οδήγησε τους προγόνους μας σε παραθαλάσσιες συμπολιτείες, την πρώτη ενωμένη Ευρώπη. Αναφέρομαι στη Δωρική Εξάπολη: Κάμειρος, Ιαλυσός, Λίνδος, Κως, Κνίδος και απέναντι της Κω η Αλικαρνασός. Η πρώτη ενωμένη Ευρώπη η οποία ανέπτυξε εμπόριο και άνοιξε θαλάσσιους δρόμους.

Διαχρονικά και ιστορικά Ρόδιοι και Συμιακοί συμμετέχουν στον Τρωϊκό Πόλεμο και αναφέρονται στα Ομηρικά Έπη. Και βέβαια, η Ρόδος καθίσταται κέντρο εμπορίου, δυνάμει της ναυτιλίας της ανατολικής Μεσογείου. Και τώρα, τελευταία, η διεθνής συγκυρία μας επιφυλάσσει να διαφυλάξουμε θαλάσσια σύνορα ως χώρα. Έχουμε τον όγκο της Ανατολίας, έχουμε τη στρατιά του Αιγαίου απέναντι, έχουμε γκρίζες ζώνες, έχουμε αμφισβητήσεις εθνικής κυριαρχίας. Και εμείς εκεί, κρατούμε και δίνουμε μάχες όπως αυτή που θα γιορτάσουμε μεθαύριο στην Κάρπαθο, όπου ο πιλότος Ηλιάκης από τα Χανιά έπεσε στο Καρπάθιο Πέλαγος για να υπερασπίσει τις δικές μας θάλασσες.

Και τα Χανιά αδελφοποιούνται με την Κάρπαθο. Γιατί η θάλασσα μας ενώνει, η θάλασσα μας εμπνέει, η θάλασσα δημιουργεί και σύγχρονους ήρωες.

Έχουμε, λοιπόν, υποχρέωση ως πολιτεία να επιβάλουμε στη γείτονα χώρα να σέβεται τα νομικά κείμενα οικονομικού χαρακτήρα, όπως η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του Ο.Η.Ε. και οι άλλες συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί στο πλαίσιο του ΙΜΟ, όπως οι συμβάσεις MARPOL, SOLAS IOSPARK, κάτι που δεν το κάνει η Τουρκία.

Οφείλουμε να προστατεύσουμε μία κατάσταση που δημιουργείται από τη διεθνή συγκυρία, όπως η παράνομη διακίνηση ανθρώπων, η τρομοκρατία και το λαθρεμπόριο και να συντονίσουμε τις προσπάθειές μας μαζί με τις κύριες χώρες προέλευσης και διέλευσης αυτών των δυστυχών που φτάνουν στα νησιά μας και στα παράλιά μας. Έχουμε και ως χώρα μία παράδοση όσον αφορά τη νομική προσέγγιση που κάνουμε στο θέμα: «θάλασσα» και «ναυτιλία».

Είναι γνωστός ο «Νόμος Ροδίων Ναυτικός», ένα πανάρχαιο εθνικό δίκαιο που κωδικοποιήθηκε από τον Ιουστινιανό και αποτελεί τη βάση του Ναυτικού Δικαίου σε όλες τις πολιτισμένες χώρες.

Εδώ επιτρέψτε μου -και κύριε Υφυπουργέ, θα την πληρώσετε εσείς- να αναφέρω, για να ελαφρύνω την ατμόσφαιρα, ένα παράδειγμα του τι προέβλεπε ο Ναυτικός Νόμος των Ροδίων. Προέβλεπε, λοιπόν, την έννοια της αβαρίας «α» το στερητικό και «βάρος», δηλαδή ο κυβερνήτης κάθε πλοίου εάν έκρινε ότι διακυβεύεται η ασφάλεια του πλοίου, αζημίως μπορούσε να απορρίπτει οποιοδήποτε φορτίο στη θάλασσα, αζημίως και από τον ιδιοκτήτη και χωρίς συνέπειες.

Κάνετε κι εσείς «αβαρίες» αλλά όχι προς τη σωστή κατεύθυνση, κύριε Υφυπουργέ. Ξεπουλάτε τα λιμάνια!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι νησιδικές!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Θεωρώ ότι είναι «αβαρίες» κατά κυριολεξία, οι οποίες δεν έχουν άμεση συνέχεια στο ελληνικό σκάφος. Διότι η χώρα μας χάνει τα λεγόμενα «φιλέτα» ως επί το πλείστον, ορισμένα από τα οποία είναι τα πιο κερδοφόρα και παραγωγικά κεφάλαια της οικονομικής ζωής της χώρας μας.

Και βέβαια, αφού είχαμε όλα αυτά, εμείς οι νησιώτες έχουμε απαιτήσεις. Εμείς οι νησιώτες θέλουμε, για να μπορέσουμε να ζήσουμε, για να μπορέσουμε αυτήν την ιστορική διαδρομή να την κρατήσουμε και να φτιάξουμε Θερμοπύλες, την ειδική μέριμνα της πολιτείας.

Επιτρέψτε μου να το πω, παρακολούθησα με πολύ μεγάλη προσοχή τον κύριο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και

Νησιωτικής Πολιτικής. Αποδέχομαι χωρίς επιφύλαξη την επισήμανσή του, ότι οι άνδρες του Λιμενικού Σώματος υποστελεχωμένοι και χωρίς μέσα κάνουν ό,τι μπορούν για να προσφέρουν τις καλύτερες των υπηρεσιών τους στους νησιώτες και στους παράκτιους κατοίκους της χώρας μας. Αυτό το αποδέχομαι. Από εκεί και πέρα όμως το χάος! Οι ελλείψεις των υποδομών είναι μοναδικές. Μιλάμε για θαλάσσιο τουρισμό κι έχουμε μία μαρίνα στη Ρόδο που προσπαθούμε να τη φτιάξουμε είκοσι χρόνια. Υπάρχει μία στην Κω η οποία πληρώνει φόρο, «κεφαλαικό χαράτσι» στο Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης και δεν μπόρεσα να καταλάβω γιατί.

Υποσχέθηκε ο κύριος Υπουργός ότι θα το έκοβε. Δεν το έκανε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εσείς το πιστέψατε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Και απέναντι δεκάδες μαρίνες και απέναντι δεκάδες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες. Και εμείς περιμένουμε.

Όσον αφορά την ακτοπλοία και τη σύνδεση με το κέντρο κάνετε προσπάθειες, κύριε Υφυπουργέ, όσον αφορά τα μικρά νησιά, ο μικρός σας τομέας. Όσον αφορά τη μεγάλη ακτοπλοία το δράμα που ζούμε είναι μοναδικό. Και αν πιστέψουμε και τα δημοσιεύματα των τελευταίων ημερών, κάπου θα έχουμε πλοία αξιώσεων Σαββατοκύριακου και караβάνες, πλοία των δεκαεξί μιλίων τις υπόλοιπες μέρες και δεν ξέρω τι καλοκαίρι θα περάσουμε.

Και μία άλλη παράμετρος, το μεταφορικό κόστος ξεπερνά τις δυνατότητες των νησιωτών να το αντέξουν. Και βέβαια, προφανώς δεν φταίνει οι εταιρείες γι' αυτό! Είναι γνωστό ότι υπάρχουν και αυξήσεις στις τιμές των πετρελαίων, είναι γνωστό ότι αυξήθηκε υπέρμετρα η διαδικασία των μεταφορών.

Ζητούμε μέσω του Εθνικού Χωροταξικού να θεσπιστεί το μεταφορικό ισοδύναμο. Θεωρούμε απαίτηση των νησιωτών -δεν είναι παράκληση- να έχουν την ίδια επιβάρυνση για τις μετακινήσεις τους όπως και οι συμπατριώτες μας στη στεριανή χώρα και τη διαφορά να την πληρώσει το κράτος. Αν δεν μπορεί το κράτος γιατί δεσμεύεται από τις διεθνείς συνθήκες, να παλέψει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά να επιβάλλει ότι θα πρέπει το μεταφορικό ισοδύναμο να θεσπιστεί.

Δυστυχώς, δεν μου φτάνει ο χρόνος! Μίλησα για ναυτική εκπαίδευση. Ιδού, κύριε Υφυπουργέ, πεδίο δόξης λαμπρόν! Η Κάλυμνος, το νησί της ναυτοσύνης, ζητά -και έχει κατατεθεί εγγράφως το αίτημα- να γίνει μία σχολή Εμπορικού Ναυτικού εκεί. Έτσι και το νησί θα αναβιώσει, αλλά και στελέχη των οποίων δεν θα αμφισβητείται η επάρκεια θα στελεχώσουν τα πλοία της ναυτιλίας μας.

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

Τελιώνω σ' ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Άκουσα τον κύριο Υπουργό να αναφέρεται με πολύ καλά λόγια -και όλοι μιλάμε με καλά λόγια- για την ποντοπόρο ναυτιλία μας με τα τρεις χιλιάδες διακόσια πλοία και τα άλλα χίλια υπό παραγγελία που αποδίδει 17.000.000.000 ευρώ στη χώρα μας. Μεγάλη ιστορία. Σταχυολόγησα το πρωί στην επιτροπή επισημάνσεις και χαίρομαι ιδιαίτερα που είναι στην Αίθουσα ο πρόεδρος των Ελλήνων εφοπλιστών και ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Σταχυολόγησα ελλείψεις που αναφέρθηκαν από ανθρώπους που βιώνουν μία πραγματικότητα, τις διαδικασίες για να γίνει ο Πειραιάς ναυτιλιακό κέντρο, τις διαδικασίες για τη ναυτική εκπαίδευση, που προσέγγισα προηγουμένως μ' αυτά που είπα. Επίσης πρέπει να αποδώσει ο ανταγωνισμός στην απελευθέρωση που κάνετε στην ακτοπλοία η οποία για μένα δεν έχει αποδώσει τα δέοντα. Υπάρχει προβληματισμός όσον αφορά το θαλάσσιο τουρισμό λόγω υποδομών, άρα πρέπει να δούμε τις υποδομές μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Ζωΐδη, σας παρακαλώ σιγά-σιγά να ολοκληρώσετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Υπάρχει προβληματική λειτουργία του νηογνώμονος, δεν υπάρχει σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο και επιτέλους ας γίνει ένα μητροπολιτικό ναυτικό μουσείο. Ας αρχίσουμε απ' αυτά, κύριε Υφυπουργέ, από τις συγκεκριμένες προτάσεις που ανέφεραν οι ειδικοί. Ας αρχίσουμε απ'

αυτά και ας τα εντάξουμε στην όποια στρατηγική που μας περιέγραψαν ο κύριος Υπουργός και ο κύριος Υφυπουργός Εξωτερικών. Εάν έχουμε μετρήσιμα αποτελέσματα, τότε θα πούμε ότι κάτι κάναμε στον τομέα της ναυτιλίας, στον οποίον τόσα οφειλούμε ως χώρα και ως πολίτες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο κύριος Παυλίδης.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ και χρόνια ένας από τους εξαιρετικούς εργάτες της θάλασσας, ο Μπάρμπα-Γιώργος ο Δρακόπουλος –θα τον θυμάσθε οι παρακολουθούντες τη συνεδρίαση από τα έδρανα των επισήμων- ενόσω ήμουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, μου έκαμε δώρο ένα βιβλίο του Εμίλ Λούντβιχ, «Μεσόγειος, η θάλασσα και οι λαοί της». Ογκώδες το βιβλίο. Περιγράφει τους πολιτισμούς που ανεπτύχθησαν περί τη Μεσόγειο. Επίκεντρο όμως όλης αυτής της ιστορίας που διηγείτο ήταν το ότι η Μεσόγειος συνήλθε λαούς, δεν εχώρισε.

Τολμάω να πω ότι οι δύο σημερινές συνεδριάσεις, τόσο στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου όσο και τώρα στην Ολομέλεια, αποδεικνύουν τη δύναμη εκείνης της διαπιστώσεως. Η θάλασσα συνήλθε τα μέλη του ελληνικού Κοινοβουλίου. Θα φανεί περίεργο. Ακόμη και οι κομμουνιστές Βουλευτές, ανώριτοι. Πού είναι εκείνη η εποχή της αγριάδας, όπου μόνο που άκουγαν τη λέξη «πλοιοκτήτης», αφηνιάζαν; Με γλυκύτητα διατύπωσαν παρατηρήσεις, αλλά μέσα τους διέγνωσα την παραδοχή ότι μας αρέσει-δεν μας αρέσει, είμεθα άξιοι της μεγάλης προσφοράς του δώρου της φύσεως να είμαστε λαός θαλασσινός.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση τι έκανε με πρωτοβουλία Ελληνίδος Ευρωβουλευτού, της οποίας το όνομα ανεφέρθη συχνά-πυκνά, της κ. Κράτης; Αφιέρωσε τη σημερινή ημέρα εις την θάλασσα, εις αναγνώριση προσφοράς όχι μόνο καθ' όσον αφορά στο επιχειρηματικό πεδίο αλλά ως αναγνώριση προσφοράς στους ευρωπαϊκούς λαούς και ευρύτερα ακόμη. Αυτή, λοιπόν, την αναγνώριση σήμερα τονίζουμε μετέχοντες σ' αυτήν τη συζήτηση.

Και βεβαίως διατυπώνονται διάφορες απόψεις, έχουν άλλωστε υποχρέωση οι κοινοβουλευτικοί να το κάνουν, έχουσες σχέση με το θέμα. Εγώ θα πάρω μια άλλη πλευρά, όχι της μεμψιμοιρίας ή των επικριτικών παρατηρήσεων. Εγώ θα πάρω την πλευρά του ενθουσιασμού. Ανέγνωσα εις την επιτροπή πίνακα διακεκριμένων Ελλήνων ναυτιλιακών παραγόντων, οι οποίοι επίσημα είναι στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας και είναι όλοι επί λέξει «παιδιά της θάλασσας». Στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό, στον Ι.Μ.Ο., ο Θύμιος Μητρόπουλος, στην «INTERTANGO» ο Νίκος Σοφιστής, στο «INTERCARGO» ο Νίκος Παπαδόκης, στο Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, το ICS, ο Σπύρος Πολέμης, στην «BINGO» ο Φίλιππος Εμπειρίκος, στην Ι.Τ.Ε. ο Πρόεδρος της Π.Ν.Ο. Γιάννης Χαλάς. Οι κορυφές της ναυτιλίας είναι στα χέρια Ελλήνων. Αυτό είναι προϊόν διακρίσεως, η οποία έτυχε αναγνώρισης από την παγκόσμια ναυτιλιακή οικογένεια. Καλή η σύμπτωση, λοιπόν, συζήτησεως των της θαλάσσης με τα της αναγνώρισεως της προσφοράς των Ελλήνων στις παγκόσμιες περί την θάλασσα δραστηριότητες.

Θα κάμω ορισμένες παρατηρήσεις. Στη χώρα μας, στο εσωτερικό, που δεν ανεγνωρίζετο η προσφορά, σήμερα διαπιστώνω ότι αυτό είναι πλέον τόπος κοινός. Κύριοι συνάδελφοι, από Μεταπολιτεύσεως διά πρώτη φορά οι εκπροσωπούντες τον εφοπλισμό μας κάθονται στα έδρανα των επισήμων εντός της Αιθούσης των συνεδριάσεων, διά πρώτη φορά επισήμως. Οσάκις ήρχοντο εδώ, θεατές από τα θεωρεία και μάλιστα σπανιότατα. Η φορά που ήτο αθρόα η παρουσία τους, ήταν όταν συζητείτο ο νόμος περί «ανακυκλώσεως των πληρωμάτων», τον οποίο ενθυμούνται οι παριστάμενοι εκπρόσωποι της Ένωσης Εφοπλιστών και του Ναυτικού Επιμελητηρίου.

Τώρα τα πράγματα άλλαξαν. Διεπιστώθη σήμερα η ανάγκη να στηριχθεί η ναυτιλία στην έκταση που μπορεί να στηριχθεί και διά εθνικών μέτρων αλλά και με κύρια τη συμμετοχή μας στο γίνεσθαι το ευρωπαϊκό (Βρυξέλλες). Εκεί είμεθα, κύριοι συνά-

δελφοι, διδάσκοντες, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στρατηγικής σημασίας η παρουσία μας. Μας υπολογίζουν οι πάντες.

Κύριοι συνάδελφοι Δωδεκανήσιοι –συγχωρείστε μου οι λοιποί την αναφορά στον κ. Ζωΐδη και στον κ. Νικητιάδη- δεν μπορείτε να φαντασθείτε το καμάρι μου ως Υπουργός Ναυτιλίας, όταν έμπαινα στην αίθουσα του Συμβουλίου Υπουργών. Τολμάω να σας πω ότι όλοι εσηκώνοντο όρθιοι, όχι για το πρόσωπό μου, αλλά για την Ελλάδα. Ήταν η εποχή των δώδεκα. Τώρα που διευρύνθημεν και τα περισσότερα των κρατών μικράν σχέσιν έχουν με τη ναυτιλία, κατά μείζονα λόγο εκεί ο ρόλος μας πρέπει να είναι ρόλος ηγετικός.

Ευκαιρίες σαν τις σημερινές μάς δίνουν τη δυνατότητα να διακηρύξουμε αυτό που ακούσθηκε ήδη. Στηρίζουμε τη ναυτιλία. Και τη στηρίζουμε όχι για το γεγονός ότι την έχουμε ανάγκη, κύριε Υφυπουργέ, την ακτοπλοΐα παραδείγματος χάριν, που είναι κομμάτι από τη ζωή των θαλασσινών, κομμάτι από τη ζωή των παρακτίων Ελλήνων, της καθημερινότητάς μας, αλλά γιατί είναι πνεύμονας ζωής και στοιχείο προβολής.

Ακούσθηκαν νούμερα τα οποία με έχουν καταπλήξει, παρ'όλο που είμαι εξοικειωμένος με τα ναυτιλιακά. Ποια είναι τα νούμερα; Το 2007 οι Έλληνες πλοιοκτήτες, οι Έλληνες επιχειρηματίες της θάλασσας, παρήγγειλαν εννιακόσια δεκαεννέα καράβια. Το διανοείσθε, κύριοι συνάδελφοι; Ένας στόλος χιλίων περίπου πλοίων παραγγελίες Ελλήνων. Ιστορικά γεγονότα.

Αυτά μεθαύριο ο ιστορικός θα τα παρουσιάζει σαν τα μεγάλα γεγονότα της ανθρωπότητας. Διότι κατασκευάζονται, με πρωτεργάτες σε αυτήν τη διαδικασία Ελληνόπουλα. Ελληνόπουλα, προ των οποίων υποκλίνονται οικονομικοί παράγοντες εξαιρετικής παγκοσμίου εμβελείας. Κοντά σε αυτούς, ανεπανόληπτοι ναυτικοί ικανότατοι, αξιωματικοί, πληρώματα.

Αυτό το μέγα επίτευγμα σήμερα τιμούμε. Προϊόν της θάλασσας. Θάλασσα και θαλασσινοί. Εμείς, λοιπόν, παιδιά της θάλασσας, νησιώτες Βουλευτές εξ υποχρεώσεως μετέχουμε στη συζήτηση και επ' ευκαιρία της συζητήσεως κάνουμε αναφορές και στον πόνο μας. Κοινός ο πόνος και δεν κρύβεται με τίποτα. Το μεγαλείο, μεγαλείο, αλλά και ο πόνος, πόνος.

Τα νησάκια μας, για τα οποία διατυπώνονται απόψεις, γίνεται κριτική – πρέπει να γίνεται – και προβάλλονται απαιτήσεις, απαιτήσεις οι οποίες δεν έχουν αντιπολιτευτική διάθεση αλλά είναι αξίωση απλή. Δεν κάμνω τώρα αυτοκριτική ως διατελέσας Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και μετέπειτα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, αλλά είναι διαπιστώσεις που δεν κρύβονται. Γι' αυτό και έχει υποχρέωση το κράτος γενικότερα να κάμει βήματα.

Ένα των βημάτων είναι η Αναθεώρηση του Συντάγματος, η οποία πλέον διά ρητής διατάξεως υποχρεώνει το κράτος όχι να λαμβάνει υπ' όψιν του την ιδιαιτερότητα της νησιωτικής Ελλάδας, αλλά να φροντίζει για τη σταθερά, τη μόνιμη οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδος. Και αν δεν το κάμνει, τότε εσείς οι νομικοί θα δείτε ποιος έχει την ευθύνη και τι αυτό συνεπάγεται.

Μια δεύτερη καλή παρέμβαση είναι αυτή που περιλαμβάνεται στο χωροταξικό. Εγώ είχα πολλές επιφυλάξεις, όπως και οι συνάδελφοί μου των νησιών για το αν ο σχεδιασμός του ήταν ο πρέπει. Όπως τώρα παρηκολούθησα – σήμερα μάλιστα – την νέαν διάρθρωσίν του, διαπιστώνω καλή διάρθρωση. Από μας εξαρτάται μετέπειτα στα τμήματα που θα ακολουθήσουν εν τη εφαρμογή του γενικού σχεδιασμού οι προβλέψεις για τη νησιωτική Ελλάδα να γίνουν πράξη καθημερινή. Αυτή είναι υποχρέωση ημών των κοινοβουλευτικών. Και πιστεύω ότι θα ανταποκριθούμε σε αυτή την υποχρέωση, για να δικαιώσουμε και τις προσδοκίες του λαού μας. Του λαού που παρακολουθεί σήμερα να υμνουμε τη θάλασσα και τους θαλασσινούς και περιμένει ως εκ τούτου ο ύμνος να μετουσιωθεί σε έργο. Είμαι βέβαιος ότι οι παρακολουθούντες αυτήν τη συνεδρίαση, όπως και την προηγούμενη στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, θα έχουν συνειδητοποιήσει ότι το Κοινοβούλιο μας μπορεί να καθυστερήσει, να εβράδυνη εις το να υψώσει φωνήν υμνούσα τα της θαλάσσης, αλλά πάντως το κάμνει σήμερα!

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου

ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Επαναλαμβάνει δε το αρχαιοελληνικόν, το «μέγα το της θαλάσσης κράτος», υπό την νέαν εποχήν, χωρίς φόβους, χωρίς ενδοιασμούς αλλά με τόλμη, όπως έκαναν πάντοτε οι θαλασσινοί μας!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει η κ. Φωτεινή Πιπιλή.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσω από το έδρανό μου, γιατί θα πω δύο λόγια μόνο.

Δεν είμαι ειδική, όπως είναι οι προηγούμενοι ομιλητές. Θα σταθώ σε ένα θέμα που δεν το σχολιάσαμε. Γιατί βεβαίως η πρώτη στη δύναμη είναι η ναυτιλία, αλλά δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η θάλασσα εμπεριέχει και τον τεράστιο, αχανή σε διαστάσεις όγκο του περιβάλλοντος, του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Δράττομαι, λοιπόν, της ευκαιρίας, αφού πληροφορήθηκα ότι είναι εδώ και οι εκπρόσωποι της χρυσόφορου για την Ελλάδα τάξης των εφοπλιστών, να πω δυο κουβέντες. Ορθά η Ευρωπαϊκή Ένωση με πρόταση της κ. Ρόδης Κράτσα υποθέτησε η 20η Μαΐου να είναι η Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας.

Θέλω να τονίσω ότι σε αυτή την ωραία ατμόσφαιρα πρέπει να τονιστεί ότι πάλι από την Ευρώπη μάς ήρθαν καταπληκτικά νέα, που δεν ξέρω αν τα έχει αντιληφθεί ο κόσμος. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή και το Συμβούλιο συμφώνησαν χθες σε μια νέα κοινοτική οδηγία, που αλλάζει τα πάντα, ευτυχώς, στη νοοτροπία όλων των λαών, μεταξύ των οποίων και των Ελλήνων, που θεωρούνται ολίγον έως πάρα πολύ άτακτοι σε θέματα περιβάλλοντος.

Έτσι, λοιπόν, εφεξής οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι υποχρεωμένες να καθιερώσουν ποινικές ευθύνες για όλους όσους επιφέρουν με διάφορες πράξεις, έργα ή κινήσεις ζημιά στο περιβάλλον. Δηλαδή, επιτέλους, θα δούμε έναν εστιάτορα στην καταπληκτική παραλία να πηγαίνει φυλακή, γιατί τα μπουγαδόνερά του και οι βόθροι του αυθαίρετου καταστήματός του ρυπαίνουν τη θάλασσα.

Αρα, λοιπόν, ανεξαρτήτως της οικονομικής διεθνούς δύναμης της ναυτιλίας, εμείς οι Έλληνες πρέπει να έχουμε το νου μας όχι μόνο στην κύρωση αυτής της εξαιρετικής νομοθετικής ρύθμισης στις χώρες της Ευρώπης, αλλά και στο πώς θα διατηρήσουμε αλώβητα τα δικά μας νερά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρία Πιπιλή, αυτή η οδηγία, που είναι όντως ενδιαφέρουσα όπως την αναπτύσσετε, προβλέπει ποινικές κυρώσεις και στην περίπτωση που ένα τάνκερ, για παράδειγμα, μολύνει;

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Εννοείται. Μα, γι' αυτό χαίρομαι, για όλα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Την ποινική ευθύνη θα τη φέρει μόνο ο καπετάνιος ή και ο εφοπλιστής;

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Εννοείται. Και ο καπετάνιος και ο εφοπλιστής και ο εστιάτορας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αυτά είναι λευμένα, κύριε Πρόεδρε. Είναι η ισχύουσα νομοθεσία επί χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ναι, αλλά η κ. Πιπιλή λέει ότι προσθέτει αυτή η οδηγία πολλά ενδιαφέροντα νέα πράγματα.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Νομίζω ότι η ποινικοποίηση της ρύπανσης και της καταστροφής του περιβάλλοντος είναι μία πρόταση που θα γίνει πραγματικότητα και αξίζει του σχολιασμού μας.

Η Ελλάδα ευτύχησε όχι μόνο να έχει ναυτιλία, η Ελλάδα ευτύχησε να μην έχει βιομηχανία και ας μην αναλύσουμε για ποιους λόγους. Άρα διεσώθη η ελληνική θάλασσα σε αντίθεση με άλλες μεσογειακές χώρες, που λόγω της βαριάς βιομηχανίας δεν έχουν καταφέρει να παίρνουν συντριπτικό αριθμό γαλάζιων σημαίων κάθε χρόνο.

Η Ελλάδα ευτύχησε να μην έχει χημική ρύπανση από τη βιομηχανία, έχει όμως έντονη μικροβιολογική ρύπανση -έχω ασχοληθεί πολλά χρόνια με τα θέματα αυτά, κύριε Πρόεδρε, πιστέψτε με- και αυτό προέρχεται από την ευθύνη όλων. Θα πρέπει να τονίσουμε εδώ για μία ακόμη φορά την ευθύνη των τοπικών κοινωνιών, οι οποίες επιτρέπουν βοθρολύματα να πέφτουν στη θάλασσα ή επιτρέπουν τις ακτές, αυτό το καταπληκτικό δεκαέξι

χιλιάδων χιλιομέτρων φόρεμα της θάλασσας, τον ποδόγυρο της θάλασσας, να το μετατρέπουν σε σκουπιδοτενεκέ.

Η αλήθεια είναι ότι έχει αλλάξει κάπως η νοοτροπία. Όμως, μια και μιλάμε σήμερα για την Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας, νομίζω ότι πρέπει να ακουστεί η φωνή ότι η εποχή της μαυρόασπρης ελληνικής ταινίας, με το φτωχό ζευγαράκι στο ταβερνάκι πάνω στην άμμο, με το καρό τραπεζομαντηλάκι και τη ρετσινούλα, έχει τελειώσει. Η εποχή που δίπλα στη θάλασσα χτίζουμε μεγαθήρια ξενοδοχεία έχει τελειώσει, γιατί οι επιβάτες των τουριστικών πλοίων, αυτή η χρυσότοκος όρνιθα της Ελλάδας, ο τουρισμός, κορέστηκε από το καρό τραπεζομαντηλάκι και το αυθαίρετο στην παραλία. Γιατί στην παραλία πρέπει να ζουν οι άνθρωποι ελεύθερα, να γεννούν ελεύθερα, απρόσκοπτα και με ησυχία οι καρέτα-καρέτα και όλα τα άλλα όντα του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Νομίζω, λοιπόν, ότι με αφορμή την 20ή Μαΐου εμείς οι Έλληνες πρέπει να πρωτοτυπήσουμε και να έχουμε τριακόσιες εξήντα πέντε ημέρες το χρόνο την ημέρα της θάλασσας, να τραβάμε αυτιά, να μην υπολογίζουμε το πολιτικό κόστος του ψηφοφόρου που βρωμίζει τη θάλασσα, είτε είναι εφοπλιστής είτε είναι καπετάνιος είτε είναι εστιάτορας είτε είναι ξενοδόχος είτε είναι η μαμά που πετά το babyline του μωρού, κύριε Πρόεδρε, στις ελληνικές καταπληκτικές παραλίες.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Νικητιάδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με προσοχή την εμπνευσμένη ομιλία του Προέδρου του Κοινοβουλίου μας, του κ. Σιούφα, μια ομιλία που έδωσε τη συναισθηματική και ιστορική διάσταση στο μεγάλο θέμα «θάλασσα».

Άκουσα, επίσης, τον εκπρόσωπο του κόμματός μας, του ΠΑ.ΣΟ.Κ., τον κ. Παπουτσή, ο οποίος έχων διατελέσει και Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, είχε τη δυνατότητα να μας παρουσιάσει λεπτομερή στοιχεία για την εξέλιξη της εμπορικής ναυτιλίας και να προχωρήσει στις πολιτικές εκείνες παραινέσεις που, κατά την εκτίμησή μας, απαιτούνται προκειμένου η εμπορική μας ναυτιλία να λάβει μια άλλη διάσταση.

Άκουσα και τους εκπροσώπους του Κ.Κ.Ε., που πραγματικά ακούμπησαν, φαντάζομαι, την ψυχή όλων μας, αφού έβαλαν τα ζητήματα των χιλιάδων Ελλήνων εργαζομένων, που υποφέρουν, στα ελληνικά πλοία.

Πρέπει να πω ότι αν δεν μιλούσαν οι συνάδελφοί μου από τα νησιά, κάτι θα μου έλειπε, κάτι που προσπάθησαν να βάλουν. Έλειπε ο πόνος, έλειπε η απομόνωση, έλειπε ο πνιγμός, έλειπε ο θάνατος. Η θάλασσα είναι και όλα αυτά, μαζί με όσα καλά μας φέρνει.

Έλειπε η ταύτισή μας με τη θάλασσα, γιατί για εμάς τους νησιώτες πολιτικούς η θάλασσα είναι ένα με τη ζωή μας, είναι η ίδια η ζωή μας. Έλειπε η απομόνωση που ζούμε, γιατί για μας θάλασσα σημαίνει και απομόνωση, σημαίνει και απαγορευτικό, λέξη που την ανέφερα σε κάποιους συναδέλφους από την ηπειρωτική Ελλάδα και δεν αντιλαμβάνονταν περί τίνος πρόκειται. Εμείς ζούμε το απαγορευτικό δεκάδες φορές μέσα στη διάρκεια ενός έτους. Απομόνωση.

Έλειπε η διάσταση της ελπίδας. Για εμάς η θάλασσας είναι ελπίδα, είναι ο τρόπος να διαφύγουμε, είναι ο τρόπος να μεταναστεύσουμε, είναι ο τρόπος να πάμε κάπου αλλού, να αναζητήσουμε νοσοκομεία, να αναζητήσουμε πανεπιστήμια, να αναζητήσουμε τον άλλο κόσμο, που είναι πάρα πολύ δύσκολο να συναντήσουμε στο νησί.

Τέλος, για μας η θάλασσα είναι η ίδια η ζωή, όπως προείπα, γιατί μέσα από τη θάλασσα ζούμε. Είναι η αλμεία, ο τουρισμός, τα παράλια που περιέγραψαν όλοι και οι καθαρές ελληνικές θάλασσες που έφεραν εκατοντάδες εκατομμύρια τουρίστες για πάρα πολλά χρόνια τώρα. Είναι λοιπόν, η ίδια η ζωή.

Πριν όμως, είπα ότι για μας η θάλασσα είναι και ο θάνατος. Είναι αυτή η τρομερή διάσταση που είναι προφανές ότι αν δεν έχουμε ζήσει σε νησιά δεν μπορούμε να την αντιληφθούμε, ενδοχομένως να μην την έχουμε πληροφορηθεί και ποτέ. Είναι

η Κάλυμνος, είναι οι δύτες, είναι οι σφουγγαράδες. Δεν ξέρω αν έχετε ακούσει ποτέ το «ή κουφάρι ή τομάρι» που έλεγαν όταν έριχναν το δύτε στη θάλασσα για να φέρει τα σφουγγάρια πάνω. Δηλαδή «αν δεν φέρεις σφουγγάρια θα φέρεις το τομάρι σου, θα ανέβεις νεκρός». Δεν ξέρω αν έχετε υπ' όψιν σας τις εκατοντάδες των παράλυτων που ζούνε στην Κάλυμνο, θύματα όλου της θάλασσας. Και είναι ειρωνεία να αγωνίζονται ακόμη και προσφάτως για να χαρακτηριστεί το επάγγελμα του δύτε -δεν ξέρω αν το ξέρετε, κύριε Υπουργέ- ως ανθυγιεινό, το επάγγελμα -σκεφθείτε!- αυτού που κατεβαίνει και είναι βέβαιο ότι θα ανέβει και θα έχει πρόβλημα!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Γίνονται τώρα αλλαγές.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Ναι, τώρα, μετά από τόσα χρόνια. Μακάρι να προχωρήσει.

Είναι λοιπόν, η ελληνική ιστορία γεμάτη από θάλασσα. «Μέγα το της θαλάττης κράτος» κατά τον Θουκυδίδη, όπως είπε ο κ. Παυλίδης πριν. «Θάλαττα, θάλαττα» φώναζαν στην Κάθοδο των Μυρίων, κατά τον Ξενοφώντα και, τέλος, ήταν τα περίφημα «ξύλινα τείχη». Όταν ο Θεμιστοκλής προσέτρεξε στην Πυθία για να βρει λύση, έδωσε το χρησμό η Πυθία για τα «ξύλινα τείχη», δηλαδή τα πλοία που τότε έπρεπε να χρησιμοποιήσει και χρησιμοποίησε προκειμένου να επιτευχθεί η μεγάλη νίκη στη ναυμαχία της Σαλαμίνας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, που είστε παρών είμαι βέβαιος ότι θα συμφωνήσετε με τις διαπιστώσεις μου ότι και σήμερα εμείς στα νησιά συνεχίζουμε να έχουμε προβλήματα, κατά τη δική μου εκτίμηση τρομακτικά και τεράστια, κατά τη δική σας υποθέτω σημαντικά, αλλά σε κάθε περίπτωση έχουμε προβλήματα, τα προβλήματα της απομόνωσης, τα προβλήματα της απόστασης, τα προβλήματα μεγάλου κόστους, προβλήματα που σχετίζονται με το ακτοπλοϊκό, όπως σας είπε και πριν ο συνάδελφός μου κ. Ζωΐδης, κάνετε μεγάλες προσπάθειες να λύσετε μερικούς να ενδονησιωτικά επικοινωνιακά ζητήματα, αλλά δυστυχώς το ακτοπλοϊκό αυτό καθαυτό και η μεταφορά από τον Πειραιά προς όλα τα νησιά είναι μηδέν εις το ηλίκον, είναι πάρα πολύ πίσω. Η Σύμη των τεσσάρων πλοίων το 2004, έχει ακόμα, αν έχει, δύο πλοία, όπως και η Κάρπαθος. Στην Κάσο κάνουν τριάντα ώρες για να πας και πάει λέγοντας.

Άρα εμείς συνεχίζουμε να έχουμε τα προβλήματα. Εμείς συνεχίζουμε στο να μην μπορεί να γεννήσει η γυναίκα, επειδή δεν υπάρχει γιατρός στο μικρό νησί και θα πρέπει να πάει το ελικόπτερο για να μην μεταφέρει. Εμείς συνεχίζουμε να εκπέμπουμε κραυγές αγωνίας.

Και σήμερα βέβαια, που καθιερώνεται από τη χώρα μας στο Εθνικό Κοινοβούλιο η Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας, οφείλουμε να δούμε και τη διάσταση των μεγάλων θαλάσσιων πολιτικών. Και αντιλαμβάνομαι απολύτως τα ζητήματα που τίθενται σε σχέση με τη μόλυνση, την κλιματική αλλαγή, την υπεραλίευση, ζητήματα που απαιτούν να τεθούν από μας για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική.

Κοντά όμως σ' αυτά θα έλεγα στην κ. Κράτσα, που απουσιάζει και που θέλω και εγώ με τη σειρά μου να τη συγχαρώ και να δηλώσω ότι αισθάνομαι πραγματικά υπερήφανος που μια Ελληνίδα έθεσε το ζήτημα της υιοθέτησης της Ευρωπαϊκής Ημέρας της Θάλασσας, γιατί εμείς ήμασταν οι πρώτοι που θα έπρεπε να κάνουμε αυτό το πράγμα, θέλω, επαναλαμβάνω, να της πω ότι στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα πρέπει να σκεφθούμε και τους θαλάσσιους δρόμους, θα πρέπει να σκεφθούμε και τις νησιωτικές πολιτικές. Θα πρέπει τέλος-τέλος να γίνει αντιληπτό ότι η μόλυνση της θάλασσας δεν έχει προκληθεί από τους νησιώτες που ζουν στα νησιά και η υπεραλίευση δεν συντελείται από τους νησιώτες που βγαίνουν με ένα βαρκάκι και ρίχνουν ένα δίχτυ. Και ούτε οι κλιματικές αλλαγές έχουν ως φορέα τους νησιώτες. Άλλοι είναι αυτοί που τα προκάλεσαν, οι πλουσιότεροι, οι κατέχοντες αυτοί που είναι πολύ μακριά από τα νησιά, αυτοί που θυμούνται τα νησιά μόνο και μόνο για να περάσουν κάποιες ωραίες μέρες.

Το Συμβούλιο, Αρχηγών, λοιπόν, παροτρύνει την επιτροπή και τις επόμενες προεδρίες με την καθιέρωση αυτής της μοναδικής ημέρας, ανάμεσα στα άλλα να συμπεριλάβει στις πολιτι-

κές του και πολιτικές για τα νησιά, γιατί θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι εμείς τα νησιά, οι νησιώτες είμαστε οι φρουροί της θάλασσας. Αν δεν υπήρχαν τα νησιά θα έπρεπε να πας από ήπειρο σε ήπειρο. Δεν θα είχες ενδιάμεσά σου τη γέφυρα των νησιών, εμάς δηλαδή τους νησιώτες.

Αυτές, λοιπόν, οι θαλάσσιες πολιτικές πρέπει υποχρεωτικώς να συμπεριλάβουν νησιωτικές πολιτικές. Πρέπει υποχρεωτικώς εμείς πρώτοι, όπως είπε ο κ. Παυλίδης, να επιμείνουμε στο Σύνταγμά μας να περάσει διάταξη έτσι ώστε να είναι υποχρεωτική η συμβατότητα κάθε νόμου που θα ψηφίζεται από το Εθνικό Κοινοβούλιο με τις διατάξεις του Συντάγματος που θα υποχρεώνουν τη νομοθεσία να λαμβάνει υπ' όψιν της τις νησιωτικές πολιτικές, πέρα από το ευχολόγιο που εμπεριέχεται σήμερα στο Σύνταγμά μας.

Και μη μου πείτε τίποτα για το ΠΑ.ΣΟ.Κ. που δεν συμμετέχει στην Αναθεώρηση. Μπορείτε και μόνοι σας, αν θέλετε, να περάσετε αυτήν τη διάταξη, όπως θα περάσετε για το ασυμβίβαστο και για οτιδήποτε άλλο. Ας το κάνετε, λοιπόν, και μην επιρρίπτετε ευθύνες στο ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Και δεν αναφέρομαι ούτε στον κ. Παυλίδη, που είναι παρών, είμαι βέβαιος ότι θα συμφωνήσει, άλλωστε πρώτος το είπε, θα μπορούσαν να το κάνουν οι άλλοι.

Λέω, λοιπόν, ότι είναι καιρός να τα δούμε όλα αυτά γιατί σε λίγο καιρό μπορεί οι νησιώτες να μην έχουν Πυθία για να προστρέξουν, αλλά να είστε σίγουροι ότι θα πάνε στις καφετζούδες και οπουδήποτε αλλού προκειμένου να αναζητήσουν λύσεις στα προβλήματά τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω κι εγώ με τη σειρά μου να συγχαρώ την Ευρωβουλευτή κ. Κράτσα για την προσπάθεια την οποία κατέβαλε ώστε σήμερα να έχει καθιερωθεί ως Ευρωπαϊκή Ημέρα για τη Θάλασσα και τη Ναυτιλία με απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και επ' ευκαιρία αυτής της καθιέρωσης αυτής της ημέρας να γίνεται αυτή η πανηγυρική συνεδρίαση στο δικό μας Κοινοβούλιο. Τέτοιες προσπάθειες πρέπει να επαινούνται.

Θέλω, όμως, να πω στους συναδέλφους ότι συνήθως καθιερώνουμε ημέρες, παγκόσμιες ή ευρωπαϊκές, για θέματα που συνήθως τις υπόλοιπες τριακόσιες εξήντα τέσσερις ημέρες, τις ξεχνούμε. Γι' αυτό πάντα να είμαστε λίγο επιφυλακτικοί στα θέματα των λόγων και των ευχολογίων και ας κοιτάμε περισσότερο την πράξη.

Δεν θα «κομίσω γλαύκας εις Αθήνας», λέγοντας ότι η θάλασσα ήταν πηγή ζωής για τους Έλληνες από αρχαιότατων χρόνων. Λαός βατράχων οι Έλληνες, κατά τον Όμηρο, ζούσαν στις ακτές της Μεσογείου και του Αιγαίου. Είναι το συγκριτικό μας πλεονέκτημα, είναι η Μούσα μας, είναι η πρόκληση για φυγή και για το γυρισμό, είναι η πρόκληση για την ελπίδα και την προσημονία, είναι ο νόστος, είναι οι ανοιχτοί ορίζοντες, είναι το ανοιχτό μυαλό. Η θάλασσα δημιούργησε όλους αυτούς τους εφοπλιστές που πραγματικά συνεισφέρουν στην εθνική μας οικονομία.

Στη σύγχρονη Ελλάδα δεν είναι τυχαίο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι οι άδελφοι πόροι έχουν σχέση με τη θάλασσα: ναυτιλία και τουρισμός. Αυτά είναι τα δύο κεφάλαια τα οποία πραγματικά διαθέτουμε.

Όσον αφορά την ποιοτική ναυτιλία, οι Έλληνες εφοπλιστές πρωταγωνιστούν στους ωκεανούς. Το 20% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου είναι υπό ελληνική σημαία και το 1/3 της παγκόσμιας χωρητικότητας στις μεταφορές γίνεται από πλοία ελληνικών συμφερόντων.

Μάλιστα, τα πλοία μας είναι νεότευκτα, σύμφωνα με τα όσα είδα στο internet. Η ηλικία των πλοίων υπό ελληνική σημαία κατά μέσο όρο είναι περίπου 14,5 χρόνια ζωής, τα δε δεξαμενόπλοιά μας είναι γύρω στα 5,8 χρόνια ζωής. Η σημαία μας είναι στη λευκή λίστα. Αυτά είναι πάρα πολύ σημαντικά και πρέπει να τα επαινούμε.

Στην ακτοπλοΐα μας, όμως, κύριοι συνάδελφοι, κουτσαίνουμε! Το κόστος στραγγαλίζει το νησιωτικό χώρο. Το κόστος

μεταφοράς επιβατών και προϊόντων και τουριστών στραγγαλίζει το νησιωτικό χώρο. Λέει «όχι» στην ανάπτυξη, λέει «όχι» στις ίσες ευκαιρίες, λέει «όχι» στην ίση μεταχείριση, λέει «όχι» στην ίση πρόσβαση. Αυτό κατά τη δική μου άποψη αλλά και κατά την άποψη όλων πιστεύω είναι μια αδικία, η οποία πρέπει να θεραπευτεί με ενισχύσεις από την ίδια την πολιτεία. Και δεν έχει να κάνει με τον ανταγωνισμό. Έχει να κάνει με απευθείας άμεση επιδότηση και, αν θέλετε, από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση αποδέχεται ότι ο νησιωτικός χώρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση χρήζει περαιτέρω ενισχύσεων και βοήθειας. Και θεωρώ ότι, όπως είναι σχεδιασμένες οι ακτοπλοϊκές μεταφορές, είναι λίγο αυτό που είπαν οι νησιώτες συνάδελφοί μας ότι χρειάζεται να κάνεις τριάντα ώρες, πολλές φορές, για να πας στον προορισμό σου.

Όμως το θέμα της ακτοπλοΐας θίγει και τον τουρισμό και δη το μαζικό τουρισμό. Δεν εξυπηρετεί την αρχή «δώδεκα μήνες το χρόνο τουρισμός στην Ελλάδα». Δεν την εξυπηρετεί και αντιμάχεται την προσπάθεια να δώσουμε όλο και περισσότερες ευκαιρίες, ώστε πάνω από το 50% των Ελλήνων να κάνει διακοπές.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ)

Πρέπει να σας πω ότι ως χώρα, παρ' όλο που έχουμε ήλιο, θάλασσα και πραγματικά μεγάλο χρονικό διάστημα για διακοπές και ελεύθερο χρόνο, μόνο το 50% των Ελλήνων κάνει διακοπές και μάλιστα σε συγκεκριμένη περίοδο, την περίοδο του καλοκαιριού. Και το θέμα δεν είναι μόνο για την αναψυχή και για την θαλασσοθεραπεία. Υπάρχουν και άλλες μορφές τουρισμού που δεν είναι μαζικές αλλά είναι επιλεκτικές και πρέπει να τις βοηθήσουμε να γίνουν μαζικές, όπως είναι τα θαλάσσια σπορ, το υποβρύχιο ψάρεμα, το σκι, η κρουαζιέρα, το γιγντινγκ. Και θα ήθελα να πω για το γιγντινγκ ότι σχεδιάζουμε λάθος. Πολλές φορές λέμε, μα εμείς έχουμε τα νησιά, έχουμε το Αιγαίο, το Ιόνιο, αλλά οι μαρίνες είναι στην Τουρκία και ότι και εμείς θα πρέπει να κάνουμε μαρίνες. Πρέπει να σας πω ότι αυτούς που θα κάνουν γιγντινγκ εκείνο που τους ενδιαφέρει είναι το καλοκαίρι να αξιοποιήσουν τον ελεύθερο χρόνο τους για να κάνουν το σπορ τους, αλλά ποτέ δεν θα ασφαλίσουν το σκάφος τους σε νησί. Θα το ασφαλίσουν κάπου στη στεριά, που θα μπορούν να το επισκεπτόνται. Άρα, αν θα πούμε να κάνουμε μαρίνες θα πρέπει να τις κάνουμε σε χώρο που θα είναι εύκολα προσβάσιμος. Άρα οι μαρίνες που θα σχεδιάσουμε δεν θα πρέπει να είναι φρούρια, βαριές και ασύμφορες οικονομικά. Θα πρέπει να είναι ελαφρές και ευέλικτες για να μπορέσουμε να ενισχύσουμε σε αυτόν τον τομέα το θαλάσσιο τουρισμό.

Έρχομαι στο θέμα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Κατά την άποψή μου υπάρχουν δύο κατευθύνσεις που πρέπει να δούμε. Η πρώτη κατεύθυνση είναι η οικιστική προστασία του αιγιαλού και των ακτών μας. Θα πρέπει να κατατάξουμε με πολύ ρεαλισμό και ευθύτητα τις ακτές σ' αυτές που μπορούν να δεχτούν ανάπτυξη, σε αυτές που χρήζουν απόλυτης προστασίας και σε αυτές που πρέπει να αποδοθούν στο κοινωνικό σύνολο για να τις χρησιμοποιήσει. Και αυτό πρέπει να το κάνουμε με γενναιότητα. Θα πρέπει να δεχτούμε χωροταξικά αυτό το οποίο υπάρχει και αν πράγματι κάτι εμποδίζει το περιβάλλον να το γκρεμίσουμε. Ότι όμως δεν εμποδίζει το περιβάλλον πρέπει να το αποδεχτούμε. Πρέπει να το καταγράψουμε για να μπορέσουμε να σχεδιάσουμε το μέλλον.

Από εκεί και πέρα θα πρέπει να χαράξουμε μια γραμμή και να πούμε ότι πέρα από αυτήν τη γραμμή δεν αποδεχόμαστε τίποτα άλλο ως προς το θέμα του οικιστικού περιβάλλοντος στις ακτές μας. Και αυτό έχει να κάνει και με το θέμα της οπτικής ρύπανσης και με το δικαίωμα των πολιτών να έχουν ελεύθερες ακτές. Αλλά δεν αποδέχομαι αυτό που λένε ότι θα πρέπει όλες οι ακτές να είναι ελεύθερες, γιατί όπου έχουμε ελεύθερες ακτές έχουμε αυτό που είπε η κ. Πιπιλή, που πάει ο καθένας και πετάει ό,τι θέλει. Ποιος θα τις καθαρίσει τις ακτές; Δηλαδή το να συνεισφέρεις ένα μικρό αντίτιμο για να μπορέσεις να έχεις καθαρή πρόσβαση στην αναψυχή σου δεν είναι κακό. Δεν ανακαλύπτουμε εμείς τον τροχό. Γιατί ξέρετε ότι πολλές φορές υπάρχουν και κάποιες αρτηριοσκληρώσεις, είτε από άποψη ιδεολογίας είτε κομματικές.

Το δεύτερο, ως προς το θέμα του περιβάλλοντος, είναι η προστασία των ακτών μας από τη ρύπανση. Το θέμα της ρύπανσης έχει να κάνει με την ασφαλή διέλευση των πλοίων. Τα πλοία που θα περνάνε θα πρέπει να ελέγχονται, κατά πόσο είναι ασφαλή.

Τα απόνερα που ρίχνουν τα δεξαμενόπλοια ρυπαίνουν τις ακτές και ένα δυστύχημα στις ακτές νησιού του Αιγαίου είναι καταστροφικό για τον τουρισμό μας και αυτό πρέπει να το προσέξουμε. Ας αποκτήσουμε και ας βάλουμε στις προδιαγραφές πλοία ασφαλή, τουλάχιστον εμείς που έχουμε, αν θέλετε, την πρωτοκαθεδρία στο θέμα της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Κλείνω λέγοντας το εξής: Ας είναι αυτή η συζήτηση η αρχή για να μπορέσουμε να σχεδιάσουμε το μέλλον για το καλό της κοινωνίας μας, αλλά και της χώρας μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ύστερα από συνεννοήσεις που έχω κάνει με τα κόμματα, εισηγούμαι στην Ολομέλεια, έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 63 παράγραφος 1 του Συντάγματος,
2. την ανάγκη διευκόλυνσης των Βουλευτών στην εκπλήρωση της αποστολής τους,
3. την υπ' αριθ. 2045/94/11-2-2003 απόφασή μας (Φ.Ε.Κ. 33 Α'),
4. το γεγονός ότι οι τρέχουσες χρηματοδοτικές μισθώσεις των αυτοκινήτων των Βουλευτών και Ελλήνων Ευρωβουλευτών λήγουν την 30/6/2008,

να αποφασίσουμε

Τη συμπλήρωση-τροποποίηση της υπ' αριθ. 2045/94/11-2-2003 απόφασής μας, εξουσιοδοτούμενου, προς τούτο, του Προέδρου της Βουλής στο πλαίσιο της απόφασης αυτής:

α) Να καθορίσει το χρονικό διάστημα της χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) κατά την τρέχουσα Βουλευτική περίοδο από 1 Ιουλίου 2008 έως 30 Σεπτεμβρίου 2011.

β) Να περιλάβει στα μισθούμενα επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης και τα υβριδικά επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, χωρίς όριο κυβισμού για τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής, με τους ίδιους περιορισμούς που ισχύουν για τα επιβατηγά μέχρι 2.000 κυβικά.

γ) Να καθορίσει ως ανώτατο επιτρεπόμενο μίσθωμα για κάθε τύπο και κατηγορία αυτοκινήτου (συμβατικού ή υβριδικού) το ποσό των 1.500 ευρώ μηνιαίως, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α..

Σημειώστε ότι η τρέχουσα σύμβαση, από το 2003, είχε ανώτατο όριο μισθώματος τα 1.608 ευρώ. Τώρα πετύχαμε 1.500 ευρώ, συμπεριλαμβανομένου και του Φ.Π.Α..

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Συνεπώς, το Σώμα συνεφώνησε ομοφώνως.

Καλώ στο Βήμα το συνάδελφο κ. Εμμανουήλ Στρατάκη.

Ορίστε, κύριε Στρατάκη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι πράγματι σημαντική η σημερινή μέρα. Είναι σημαντική γιατί είναι η πρώτη φορά που γιορτάζουμε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Πόσο χρόνο θέλετε, κύριε συνάδελφε;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Τον επιτρεπόμενο, κύριε Πρόεδρε. Ίσως τα οκτώ λεπτά φτάσουν.

Είναι η πρώτη φορά που γιορτάζουμε την 20ή Μαΐου ως την Ευρωπαϊκή Ημέρα για τη Θάλασσα. Και λέω ότι είναι σημαντική η σημερινή μέρα, γιατί εμείς ως χώρα, ως Ελλάδα, είμαστε η χώρα που έχει πραγματικά τη μεγαλύτερη έκταση ακτών. Ακούστηκε απόψε ότι η έκταση αυτή είναι δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα, ένα αρκετά μεγάλο νούμερο.

Είναι ιδιαίτερης σημασίας αυτό το ζήτημα, γιατί αναφερόμαστε σε μια κλειστή θάλασσα όπως είναι η Μεσόγειος. Αυτό έχει μεγάλη σημασία σε σχέση με τη ρύπανση και ό,τι αφορά τα περιβαλλοντικά θέματα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΗΚΟΣ)

Θέλω να τονίσω, κύριε Πρόεδρε, ότι γι' αυτό το λόγο αξίζουν θερμά συγχαρητήρια σ' όσους συνέβαλαν για να πετύχουμε αυτό τον εορτασμό. Θέλω όμως να επισημάνω ταυτόχρονα ότι θα είναι χρησιμότερο και ίσως πολύ πιο ουσιαστικό, αν μπορέσουμε τον εορτασμό της Ημέρας για τη Θάλασσα να τον συνδυάζουμε κάθε χρόνο μ' ένα από τα σημαντικά θέματα που υπάρχουν, απασχολούν και επηρεάζουν τις εξελίξεις γύρω από τα ζητήματα αυτά. Το λέω αυτό, γιατί εκτιμώ πως αν προχωρήσουμε έτσι, ίσως καταφέρουμε να λύσουμε πολλά από τα προβλήματα που υπάρχουν.

Εγώ δεν θέλω να κάνω μια ιδιαίτερη αναφορά, επισημάνθηκαν ήδη αρκετά, αλλά νομίζω ότι αν κάθε φορά σταματούμε σ' ένα από τα μεγάλα αυτά ζητήματα που εθίγησαν τότε ίσως καταφέρουμε να δώσουμε λύσεις και να δημιουργήσουμε θετικά αποτελέσματα που θέλω να πιστεύω ότι είναι το ζητούμενο για όλους μας.

Είναι γνωστό επίσης ότι η θάλασσα μπορεί να χαρακτηριστεί αφ' ενός ως πηγή ζωής και πλούτου και αφ' ετέρου ως δίαυλος επικοινωνίας και μεταφορών.

Σε ό,τι αφορά το πρώτο, την πηγή ζωής και πλούτου, ασφαλώς σ' αυτό το κομμάτι συμπεριλαμβάνονται όλα τα θέματα που έχουν να κάνουν με την αλιεία, με το θαλάσσιο τουρισμό κι όλα αυτά που δημιουργούν πλούτο σ' αυτούς που ασχολούνται με τους τομείς αυτούς. Και βέβαια είναι σημαντικά τα ζητήματα αυτά διότι η αλιεία μας αντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα που τα γνωρίζουμε –δεν είναι η ώρα για να κάνουμε αναφορά– κι ο θαλάσσιος τουρισμός για την πατρίδα μας δεν είναι από τους τομείς εκείνους που θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχει αναπτυχθεί σε ικανοποιητικό βαθμό, άρα πολλά πράγματα πρέπει να γίνουν και προς αυτή την κατεύθυνση.

Θέλω όμως να σταθώ περισσότερο στο δεύτερο κομμάτι που αφορά τη θάλασσα ως δίαυλο επικοινωνίας και μεταφορών. Ακούστηκαν πάρα πολλά ζητήματα που έχουν σχέση με τη ναυτιλία μας. Εγώ συνοψιζώ όλα αυτά τα θετικά που ακούστηκαν, αλλά θέλω να επισημάνω ότι αν πραγματικά θέλουμε να λύσουμε τα προβλήματα που μπορεί να λύσει η θάλασσα, όπως αναφέρθηκε από άλλους συναδέλφους, τότε πρέπει να δούμε τα ζητήματα της ακτοπλοΐας και βέβαια να δούμε τα ζητήματα εκείνα που έχουν να κάνουν με τις μεταφορές γενικότερα, που δεν μπορούμε να τις αντιμετωπίσουμε με τις υπάρχουσες υποδομές.

Και λέω «τα ζητήματα της ακτοπλοΐας» γιατί υπάρχουν και φωτεινά παραδείγματα στην πατρίδα μας, με φωτεινότερο το παράδειγμα της Κρήτης που όμως προέκυψε –και αναφέρονται στις ναυτιλιακές εταιρίες– μετά από ένα ναυάγιο, το γνωστό ναυάγιο της Φαλκονέρας. Θα ήταν χρήσιμο και ωφέλιμο να μην βασιστούμε ξανά σε τέτοια αρνητικά γεγονότα προκειμένου να προχωρήσουμε. Γι' αυτό πιστεύω ότι η πολιτεία θα πρέπει να επικεντρωθεί στο ζήτημα και να δει πώς μπορεί να ενισχύσει πράγματι αυτούς τους τομείς, να ενισχύσει τους τοπικούς φορείς, ώστε να καλύψουμε όλα τα κενά εκείνα που υπάρχουν σήμερα στην ακτοπλοΐα μας, είτε με το κτίσιμο πλοίων και την ενίσχυσή τους, είτε με οτιδήποτε άλλο χρειαστεί για να ξεπεραστούν τα προβλήματα που επισημαίνονται.

Και βέβαια, επειδή είμαστε και μια γεωργική χώρα, θέλω να αναφέρω ένα ζήτημα που το αναφέρω εδώ και πολλά χρόνια και έχει σχέση με την ενίσχυση για τη δημιουργία, για το χτίσιμο πλοίων-ψυγείων που μας είναι απαραίτητα για τη μεταφορά των προϊόντων μας. Υπάρχουν θετικά παραδείγματα και από άλλες χώρες, όπως η Κύπρος και το Ισραήλ, και αυτό μπορεί να βοηθήσει πράγματι και αυτόν τον τομέα που είναι από τους βασικούς τομείς της οικονομίας μας.

Έρχομαι όμως και σ' ένα άλλο θέμα που αφορά τα ζητήματα του περιβάλλοντος και θεωρώ ότι είναι σημαντικό να αναφέρω ότι εκεί αντιμετωπίζουμε πρόβλημα. Διότι, όπως επεσήμανα, η Μεσόγειος είναι μια κλειστή θάλασσα και βλέπουμε ότι όλη εκείνη η ρύπανση που προέρχεται από τα ποτάμια της Κεντρικής Ευρώπης επηρεάζει και το δικό μας θαλάσσιο χώρο. Παρακολουθούμε τα προηγούμενα χρόνια ότι όσο πιο κοντά είμαστε στις εκβολές αυτών των ποταμών τόσο περισσότερα είναι τα προβλήματα της ρύπανσης και εν πάση περιπτώσει, διαμορ-

φώνουν ένα αρνητικό περιβάλλον στην θάλασσα, που έχει να κάνει με τη χλωρίδα της αλλά βέβαια και με τους ζωικούς πληθυσμούς που υπάρχουν μέσα σ' αυτή. Θέλω λοιπόν να επισημάνω ότι καλό θα είναι η Ευρώπη, που θεωρήσει ότι είναι χρήσιμο να γιορτάζουμε αυτή τη μέρα, να σταθεί με προσοχή σ' αυτούς οι οποίοι πραγματικά ρυπαίνουν, σ' αυτούς που δημιουργούν αυτά τα τεράστια προβλήματα στο θαλάσσιο χώρο, κυρίως της Μεσογείου.

Θέλω να πω και κάτι άλλο, ότι σήμερα όλοι μας επισημαίνουμε ότι αν πραγματικά η θάλασσα είναι μια διέξοδος, είναι ένα μέσο που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε για τις θαλάσσιες μεταφορές, τότε θα πρέπει να δούμε πώς διαμορφώνονται οι άξονες μεταφορών και ιδιαίτερα σήμερα που μιλάμε για συνδυασμένες μεταφορές, οι άξονες των συνδυασμένων μεταφορών.

Θέλω να πιστεύω ότι τα ζητήματα που έχουν σχέση με αυτό τον τομέα είναι ζητήματα που η Ευρωπαϊκή Ένωση τα έχει προσεγγίσει με το σωστό τρόπο. Αν για παράδειγμα δεχθούμε ότι ο άξονας Κεντρική Ευρώπη-Δυτική Ελλάδα- Πελοπόννησος-Κρήτη- Κύπρος- Μέση Ανατολή είναι ένας άξονας που θα πρέπει το συντομότερο δυνατόν να αξιοποιηθεί γιατί θα δώσει πολλές θετικές προϋποθέσεις για τη χώρα μας, είναι ένα ζήτημα που νομίζω ότι πρέπει να το αξιοποιήσουμε. Και πρέπει να το αξιοποιήσουμε ιδιαίτερα στο βαθμό που θα πρέπει να δημιουργήσουμε υποδομές τέτοιες ώστε αυτός ο άξονας συνδυασμένων μεταφορών να είναι ένας άξονας πράγματι που μπορεί να συνεισφέρει αυτά που πρέπει να συνεισφέρει και για τον τόπο μας αλλά και για την εξυπηρέτηση των ενεργειών και των εργασιών που προτίθεται να γίνουν μέσα απ' αυτόν τον άξονα.

Και θέλω να πω κύριε Πρόεδρε, ότι σήμερα παρακολουθούμε κάτι που είναι προς την αρνητική κατεύθυνση. Και όταν λέω πως παρακολουθούμε προς την αρνητική κατεύθυνση εννοώ το ότι διαμορφώνεται ένα κλίμα, ανεξάρτητα από το τι έχει αποφασίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, που αφορά τη δημιουργία λιμανιών που θα είναι τέτοιες μορφής, δηλαδή λιμάνια εμπορευματικών κιβωτίων, που θα επηρεάσουν αρνητικά τις εξελίξεις και όσον αφορά τις θαλάσσιες και γενικότερα τις συνδυασμένες μεταφορές αλλά θα επηρεάσουν αρνητικά και την τοπική οικονομία. Διότι διαφαίνεται ότι στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης η αντίληψη που υπάρχει είναι το πώς θα εξυπηρετήσουμε, ενδεχομένως, τις μεταφορές από την Ασία προς τις άλλες περιοχές του κόσμου χωρίς να εξετάζουμε το πώς αυτές οι μεταφορές θα μπορούν να εμπλακούν σε ένα σύστημα μεταφορών που έχει να κάνει με τους συγκεκριμένους άξονες που ανέφερα.

Για το λόγο αυτό, η αντίληψη που διαμορφώνεται στην Κυβέρνηση ότι πρέπει να πάμε σε λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων αγνοώντας ακόμη και τον χωροταξικό σχεδιασμό που αναφέρεται σε διεθνή λιμάνια με πολλαπλές χρήσεις, νομίζω ότι είναι λάθος σχεδιασμός και θα πρέπει η Κυβέρνηση να το αντιμετωπίσει κάτω από το γενικότερο πρίσμα που διαμορφώνεται και τη γενικότερη αντίληψη σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης που θέλει να ωθήσει τα πράγματα σε μια άλλης μορφής ανάπτυξη και σε όχι αυτής της μορφής την ανάπτυξη που θα εξυπηρετήσει μόνο συγκεκριμένα συμφέροντα, κυρίως της Ασίας και κάποιων άλλων οικονομιών που δεν επηρεάζουν θετικά τις εξελίξεις, ούτε στη χώρα μας, αλλά πολύ περισσότερο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Γι' αυτό θέλω να επισημάνω ξανά κύριε Πρόεδρε, ότι ο εορτασμός της Ημέρας της Θάλασσας, θα έχει πολύ μεγαλύτερη αξία αν κάθε φορά και κάθε χρόνο που θα την γιορτάζουμε, μπορούμε να εξειδικεύουμε στα ζητήματα αυτά που έχουν τεράστια σχέση και με τη δική μας ανάπτυξη, τη δική μας πρόοδο και τη δική μας ευημερία και κυρίως όταν η σχέση αυτή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη και επηρεάζει τις εξελίξεις που έχουν σχέση με το περιβάλλον, τη ρύπανση και όλα αυτά τα οποία εκτιμώμε πιστεύω όλοι μας σε αυτή την Αίθουσα ότι είναι αρνητικές εξελίξεις, αρνητικά φαινόμενα που με κάθε τρόπο θα πρέπει να τα αποτρέψουμε και βέβαια να παραδώσουμε και να παραδίδουμε συνεχώς μια θάλασσα που θα μπορεί να συνεχίζει να αξιοποιείται σε όλους τους τομείς για να είναι ουσιαστική πηγή πλούτου όπως θέλουμε να είναι και όπως

την έχουμε κληρονομήσει.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει η κ. Άννα Φιλίνη.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα Ημέρα της Θάλασσας, ιδιαίτερα, θέλουμε να τονίσουμε ότι η χώρα μας είναι κατ' εξοχήν χώρα θαλασσινή και χώρα νησιωτική. Τα πελάγη μας, το Αιγαίο, το Ιόνιο, με τα νησιά τους, ήταν πάντα φορείς ζωής και οι μακριές και δαντελωτές ακτές της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας ήταν πάντα και είναι μέχρι σήμερα αφετηρία ταξιδευτών για να φέρουν ψάρια και σφουγγάρια, για να μεταφέρουν εμπορεύματα, για να πλησιάσουν άλλους τόπους μακρινούς και άλλους ανθρώπους. Ήταν αφετηρία ταξιδευτών για να χτίσουν νέα λιμάνια και πόλεις, αφετηρία για γνώση και γνωριμία νέων πολιτισμών.

Τα πελάγη μας ήταν και είναι πάντα πέρασμα για τα καράβια προς τη δύση μέσα από την Αδριατική ως το Γιβραλτάρ και τον Ατλαντικό, προς το νότο έως το Λιβυκό Πέλαγος και την Αφρική, προς το βορρά έως τον Εύξεινο Πόντο και τη Μαύρη Θάλασσα, προς την ανατολή ως την Μικρά Ασία και αργότερα μετά το άνοιγμα της Διώρυγας του Σουέζ προς την Ερυθρά Θάλασσα και ύστερα προς τον Ινδικό Ωκεανό. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η λεκάνη της Μεσογείου υπήρξε πάντα λεκάνη ζωοφόρα για τους λαούς της.

Τα είπα όλα αυτά γιατί θέλω να τονίσω ότι η θάλασσα είναι στοιχείο που ενώνει τη χώρα μας με άλλες χώρες αλλά είναι και το στοιχείο που ενώνει τις ακτές της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά μας. Πρέπει να το τονίσουμε αυτό γιατί πρέπει δυστυχώς, ταυτόχρονα, να παραδεχθούμε ότι συχνά οι πολιτικές που ακολουθούν οι κυβερνήσεις της χώρας μας, δεν βοηθούν προς αυτήν την κατεύθυνση, δηλαδή στην κατεύθυνση να ενώνει η θάλασσα, αλλά αντίθετα συντείνουν στο να χωρίζει.

Η πολιτική της Κυβέρνησης τον περασμένο χειμώνα έχει δυστυχώς οδηγήσει σε δραστηκή αραίωση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων και των αεροπορικών δρομολογίων προς τα νησιά μας.

Η Ικαρία στέλνει ακόμα διαμαρτυρίες ότι δεν πάει γραμμή στον Άγιο Κήρυκο. Η Ερμούπολη, πρωτεύουσα του Νομού Κυκλάδων, δεν έχει τακτική καθημερινή αεροπορική γραμμή. Τα ιστορικά Ψαρά συνεχίζουν το χειμώνα να μην έχουν τακτική σύνδεση με τη Χίο.

Τα νησιωτικά μας συγκροτήματα δεν διαθέτουν στο εσωτερικό τους δυνατότητες επικοινωνίας των νησιών μεταξύ τους. Για να πάει ένας Κυκλαδίτης στο αντικρινό νησί, πρέπει τις περισσότερες φορές να περάσει από τον Πειραιά αναγκαστικά.

Και όμως ατενίζοντας κανείς από την κορυφή του όρους Τσικνιάς της Τήνου το Αιγαίο Πέλαγος βλέπει μια μεγάλη γαλάζια πλατεία να απλώνεται μπροστά του, με το Λαύριο Αττικής στα δυτικά και πέρα τη Γιάρο, την Κέα, τη Σύρο, την Αντίπαρο, την Πάρο, τη Νάξο, τη Δήλο, τη Μύκονο, την Κίμωλο, μέχρι κάτω τη Μήλο και από πίσω τη Λέσβο, τη Σάμο, τα Ψαρά, τη Χίο.

Οι Κυκλάδες, λοιπόν, η Κρήτη, τα Δωδεκάνησα, τα νησιά του βορείου Αιγαίου πρέπει να μπορούν να επικοινωνούν και μεταξύ τους και όχι μονάχα μέσω του Πειραιά.

Επιπλέον, θέλουμε να τονίσουμε ότι το καρτέλ της ναυσιπλοΐας που έχει πια δημιουργηθεί, έχει οδηγήσει και σε πανάκριβα εισιτήρια –το ξέρουμε όλοι- έτσι ώστε συχνά ένα ταξίδι μας προς την Κάρπαθο ή την Αμοργό να κοστίζει περισσότερο από ένα ταξίδι με τσάρτερ στο Λονδίνο.

Τονίζουμε και την υποβάθμιση των υποδομών των νησιών μας. Ιδιαίτερα θέλω να υπογραμμίσω την ανάγκη στήριξης των νοσοκομείων και των κέντρων υγείας στα νησιά μας. Διαφορετικά, πώς θα μπορέσει πραγματικά να μείνει στα νησιά ο νησιωτικός πληθυσμός που δυστυχώς διαρκώς φθίνει;

Όλα αυτά έχουν σημασία για εμάς γενικότερη, αλλά ακόμα περισσότερο πιστεύω πως έχουν σημασία ακριβώς σήμερα που έχει έλθει στη Βουλή προς συζήτηση και προς απόφαση το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο. Τονίζουμε ότι φτάνει πια αυτή η υδροκέφαλη ανάπτυξη της χώρας μας, η οποία αναπτύσσεται κυρίως πάνω στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Χρειάζεται να αναγνωριστεί και μέσα από το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο –το οποίο συζητά τώρα η Βουλή μας και θα αποφασίσει σε λίγες μέρες- ως άξονας αειφόρου ανάπτυξης για τη χώρα μας και ο ανατολικός νησιωτικός άξονας που θα εξασφαλίσει τη σύνδεση των αστικών κέντρων των νησιών μας με τα αστικά κέντρα όλης της ηπειρωτικής χώρας –δηλαδή όχι μόνο Αθήνας και Θεσσαλονίκης- που θα εξασφαλίζει επίσης και τη σύνδεση των νησιών μας μεταξύ τους.

Επίσης, αυτή τη στιγμή είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τονίσουμε την ανάγκη προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου των νησιών μας, όπως βέβαια και όλης της χώρας μας. Όμως, ιδιαίτερα αυτή τη στιγμή, θέλω να μιλήσω για τη σημασία του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου των νησιών μας. Πρέπει να εξασφαλίσουμε την αειφόρο ανάπτυξη των νησιών μας, διαφορετικά η καταστροφή τους είναι αναπόφευκτη.

Αυτή τη στιγμή, που συζητείται ότι θα έλθει σε λίγο το χωροταξικό σχέδιο για τον τουρισμό, πρέπει να αποτρέψουμε αυτό που σχεδιάζεται, δηλαδή μια πυκνή δόμηση που θα φέρει στις παραλίες μας –με μια νέα αντίληψη για την παραθεριστική κατοικία- μια δόμηση τύπου Ισπανίας που μπορεί να μην είναι τόσο ψηλή σαν αυτή της Ισπανίας, θα είναι όμως μια πυκνή δόμηση.

Αυτή η δόμηση θα φέρει καταστροφή στα νησιά μας, θα φέρει καταστροφή αυτού του ιδιαίτερου χαρακτηριστικού που έχουμε ως πλεονέκτημα, αυτής της ομορφιάς που κάνει τα νησιά μας να είναι πραγματικά πρόσφορα για να έρχονται ταξιδιώτες από τις άλλες χώρες της γης να τα επισκέπτονται, αλλά και που να μπορούν να ζουν και οι άνθρωποι που κατοικούν σ' αυτά τα νησιά με έναν τρόπο ισορροπίας, ομορφιάς και να μπορούμε κι εμείς να συνεχίζουμε να τα επισκεπτόμαστε με έναν τρόπο που θα εξασφαλίζεται η αειφορία τους.

Επίσης, θέλουμε, μαζί με την προστασία, να τονίσουμε τη σημασία της ανάδειξης των χώρων πολιτισμού στα νησιά μας, όπου πρέπει να δούμε την επέκταση της προστασίας των χώρων των αρχαιολογικών μνημείων και γενικότερα των χώρων πολιτισμού με στόχο την προστασία και διαφύλαξη των τοπίων, μέσα στα οποία εντάσσονται οι χώροι πολιτισμού και τα μνημεία μας.

Να πούμε ναι, χρειάζεται η προστασία των νησιών και των ακτών μας, ταυτόχρονα, όμως, πρέπει να ανοίξουν οι ακτές προς τον πληθυσμό. Αυτά τα κάγκελα που έπεσαν πριν από ένα χρόνο στην παραλία του Ελληνικού, ας είναι μια αφορμή για να πέσουν τα κάγκελα που εμποδίζουν να χαίρεται ο πληθυσμός μας και ιδιαίτερα η νεολαία μας τη θάλασσα και τις ακτές μας.

Κλείνοντας θέλω να πω και εγώ δυο λόγια που έχουν να κάνουν με την ψυχή νομίζω τη δική μας, την ψυχή των Ελλήνων, που μιλώντας για θάλασσα, μιλάμε για την αγάπη μας, για το ταξίδι στον κόσμο και το ταξίδι στη ζωή και ταυτόχρονα την αγάπη μας για την επιστροφή στο νησί. Αυτό είναι κάτι το διαρκώς δεμένο με εμάς και κάτι το ασταμάτητο και η θάλασσα μας δίνει την ελπίδα και την προοπτική γι' αυτό το ωραίο ταξίδι που πρέπει να διαφυλάξουμε και να κρατήσουμε στην ψυχή μας και για τις επόμενες γενεές.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Πριν κλείσουμε με την ομιλία του κ. Αυγενάκη, ο Υφυπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Καμμένος έχει ζητήσει το λόγο για ένα λεπτό.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για δυο λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, δεν θα τοποθετηθώ επί του θέματος, διότι απεδείχθη ότι σε αυτήν την Αίθουσα υπάρχει μια εθνική ομοψυχία, μια συμφωνία για τα θέματα της εμπορικής μας ναυτιλίας, της σημασίας της θάλασσας και της νησιωτικότητας.

Θέλω μόνο να κάνω μια διευκρίνιση για την τελευταία παρέμβαση της κ. Φιλίνη, για να μην υπάρχουν παρεξηγήσεις.

Όσον αφορά την ακτοπλοΐα, είναι χρήσιμο να ακριβολογούμε για τις παρεμβάσεις, γιατί πολλές φορές απαντάμε σε ερωτήσεις εδώ στο Κοινοβούλιο δεκαεννέα φορές. Δεκαεννέα ερωτήσεις απάντησα για την ακτοπλοΐα, σχετικά με την Ικαρία. Δυστυ-

χώς πλοία δεν υπάρχουν μόνο σε αυτήν την Αίθουσα.

Η Ικαρία, κυρία Φιλίνη, συνδέεται με το πιο σύγχρονο πλοίο της ελληνικής ακτοπλοΐας, με το «Νήσος Μύκονος» καθημερινώς μέσω του λιμανιού του Ευδήλου, συνδέεται με το πιο ταχύ πλοίο του Αιγαίου, με το πλοίο «Καλλίστη» που σε τεσσερις ώρες βρίσκεται στην Ικαρία για πρώτη φορά από τον Πειραιά με τέσσερα δρομολόγια τη εβδομάδα και συνδέεται ο Άγιος Κήρυκος δυο φορές με συμβατικό πλοίο, συνδυάζοντας τριών ειδών πλοία. Το συντομότερο, το νεότερο και ένα συμβατικό πλοίο που είναι το φθηνότερο.

Όσον αφορά δε τα Δωδεκάνησα που αναφέρατε, στα Δωδεκάνησα για πρώτη φορά μπήκε ταχύπλοο πλοίο καταμαράν, το οποίο συνδέει τέσσερις φορές και το χειμώνα όλα τα νησιά με τη Ρόδο και στους Λειψούς, στη Τήλο, στη Χάλκη τώρα.

Και τελικά, επειδή αναφερθήκατε στα Ψαρά, θα σας πω ότι τα Ψαρά συνδέθηκαν με το διαγωνισμό ο οποίος γίνεται την 1η Ιουνίου, για πρώτη φορά μετά από οκτώ περίπου χρόνια, με τη δυτική πλευρά της Χίου και ο διαγωνισμός έχει ήδη προχωρήσει και η απευθείας ανάθεση έχει γίνει.

Κλείνοντας, θα σας καλέσω να έρθετε μαζί στο πρώτο δρομολόγιο την επόμενη εβδομάδα, όπου στο Καρκινάγρι της Ικαρίας θα πιάσει πλοίο μετά από είκοσι επτά χρόνια για πρώτη φορά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο κ. Ελευθέριος Αυγενάκης.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, αναφέρθηκε σε μένα ο κύριος Υπουργός. Δεν ξέρω αν προβλέπεται από τον Κανονισμό να λάβω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρία Φιλίνη, πολλές φορές εδώ αναφερόμαστε σ' αυτά που είπαν οι συνάδελφοι. Δεν είναι προσωπικό το θέμα, για να επιχειρήσετε να λάβετε ξανά το λόγο.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Πάντως, στον Άγιο Κήρυκο δεν πάει το καράβι παρά δυο φορές ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρία συνάδελφε, δεν μπορείτε να λάβετε το λόγο επί του περιεχομένου του τι λέει ο ένας και σε τι αναφέρεται ο άλλος.

Ορίστε, κύριε Αυγενάκη, έχετε το λόγο.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο πρώτος εορτασμός της Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα είναι μία ιδιαίτερα σημαντική ημέρα για όλους τους Έλληνες και ιδιαίτερα για μας τους νησιώτες, για μας τους Κρητικούς που η πορεία μας είναι συνδεδεμένη άμεσα με τη θάλασσα.

Η ιστορία μας, ο πολιτισμός μας, η κουλτούρα μας, ο τρόπος ζωής, αλλά και η οικονομία μας είναι συνυφασμένα και άρρηκτα συνδεδεμένα με την πορεία και την ιστορία της θάλασσας, τη θάλασσα που ο λαός μας και η λαϊκή μας παράδοση έχουν υμνήσει και έχουν τραγουδήσει, τη θάλασσα που ο λαός μας την έχει συνδέσει με πίκρες και με χαρές, με την καθημερινότητα και με την ίδια τη ζωή, τη θάλασσα με την οποία ο λαός μας έχει αναπτύξει μια μακρόχρονη σχέση αγάπης και λατρείας που παραμένει ζωντανή από γενιά σε γενιά.

Η εξαιρετική πρωτοβουλία που ανέλαβε η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Αντιπρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Κράτσα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την ανακήρυξη της σημερινής ημέρας σε Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας, απέδωσε καρπούς και την ευχαριστούμε.

Σήμερα γιορτάζουμε την Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας και με αφορμή αυτόν τον εορτασμό εντείνουμε τις προσπάθειες και τον προβληματισμό μας για την προστασία του θαλάσσιου πλούτου. Η χώρα μας, κατ' εξοχήν ναυτική, παράκτια και τουριστική, έχει άμεσο και αυξημένο ενδιαφέρον γι' αυτήν την ημέρα, αλλά και για κάθε ημέρα.

Η Ελλάδα με περισσότερα από δεκαπέντε χιλιάδες χιλιόμετρα ακτών, με δεκάδες λιμάνια, καθώς και με πλήθος αναρίθμητων νησιών τα οποία είναι πάνω από χίλια πεντακόσια, διαθέτει σπουδαία κεφάλαια, κεφάλαια κρίσιμης σημασίας για τη χώρα μας, όχι μόνο όσον αφορά τον τουρισμό, αλλά και όσον αφορά την εθνική οικονομία, τη θέση μας και το διεθνές εμπό-

ριο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τον περισσότερο κόσμο, η θάλασσα αποτελεί σημείο αναψυχής και διακοπών. Πράγματι, η ανάπτυξη του τουρισμού έχει σε σημαντικό βαθμό στηριχθεί στα καταγάλανα νερά των ελληνικών θαλασσών. Αυτή η θάλασσα έχει αποτελέσει το βασικό συστατικό υλικό για την ανάπτυξη της οικονομίας και τη δημιουργία θέσεων εργασίας σε όλη σχεδόν τη χώρα, ιδιαίτερα δε στα νησιά μας.

Παράλληλα, η θάλασσα αποτελεί βασικό πυλώνα για τις μεταφορές και το εμπόριο. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί μια από τις κύριες οικονομικές δραστηριότητες, κατατάσσοντας την Ελλάδα στην κορυφή των ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου και διασφαλίζοντας την εισροή σημαντικού συναλλάγματος. Κατέχοντας το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση διεθνώς στο ναυτιλιακό κλάδο, έναν κλάδο εξαιρετικά ανταγωνιστικό και σημαντικό, καθώς διακινεί το 95% του παγκόσμιου εμπορίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μην παραλείψω να σταθώ και στην ιδιαιτερότητα της θάλασσας ως πηγή ζωής και παροχής τροφίμων και πρώτων υλών. Η αλιεία αποτελεί σημαντικό τομέα απασχόλησης. Κυρίως, όμως, η θάλασσα προσφέρει απαραίτητες ύλες για την επιβίωση, καθώς και για τη διατήρηση του οικοσυστήματος.

Ωστόσο, η θάλασσα σήμερα αντιμετωπίζει μεγάλες προκλήσεις, όπως η μόλυνση του περιβάλλοντος, γενικότερα του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ειδικότερα δε απειλεί τη θάλασσα και τους θαλάσσιους οργανισμούς. Η υπεραλιείωση και η παράνομη αλιεία, η αλιεία δηλαδή που δεν διέπεται από κανόνες, αποτελούν τεράστια απειλή για τη θαλάσσια βιοποικιλότητα.

Η κλιματική αλλαγή και η ανύψωση του επιπέδου της θάλασσας έχει τεράστιο αντίκτυπο στις ακτές και το περιβάλλον. Η υπερβολική ανάπτυξη των ακτών σε ορισμένες περιοχές έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα και αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η μόλυνση που προκαλούν οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μεγαλύτερη απ' αυτή των αερομεταφορών. Παράλληλα, μέσω θαλάσσιων οδών αναπτύσσονται μια σειρά παράνομων δραστηριοτήτων, όπως είναι η λαθρομετακίνηση, η λαθρομετανάστευση, το λαθρεμπόριο, η διακίνηση όπλων και ναρκωτικών.

Κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή ημέρα έρχεται να μας τονίσει τον κρίσιμο ρόλο των θαλασσών στην καθημερινή ζωή, όχι μόνο των κατοίκων των παράκτιων περιοχών, αλλά και του συνόλου των πολιτών. Έρχεται να επισημάνει το κενό που υπάρχει σε ευρωπαϊκό επίπεδο για μια κοινотική πολιτική η οποία να διαχειρίζεται και να δίνει λύσεις στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η θάλασσα.

Είναι αναγκαία η διαμόρφωση μιας νέας ευρωπαϊκής πολιτικής και εθνικής στρατηγικής για τη θάλασσα, μιας στρατηγικής που να αντιμετωπίζει σφαιρικά και ενιαία τα θέματα της θάλασσας και όχι αποσπασματικά τη ναυτιλία ή το θαλάσσιο περιβάλλον ή τις παράκτιες περιοχές.

Η σημερινή συνεδρίαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θέτει κάποιες κατευθυντήριες αρχές για τη θάλασσα. Η αποψινή συνεδρίαση του Εθνικού μας Κοινοβουλίου βάζει τα θεμέλια για την ανάπτυξη μιας συνολικής προσέγγισης στο θέμα της θάλασσας.

Η ελληνική Κυβέρνηση, όπως ακούσαμε λίγο πριν δια στόματος του Υπουργού μας κ. Βουλγαράκη, έχει αναπτύξει μια σειρά δράσεων για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτή η πολιτική αναπτύσσεται από τα καθ' ύλην αρμόδια Υπουργεία δίνοντας έμφαση σε συγκεκριμένους τομείς και κλάδους της περιοχής ευθύνης τους.

Η ανάπτυξη μιας ενιαίας πολιτικής για τη θάλασσα πρέπει να κινείται γύρω από τους ακόλουθους άξονες: Την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, τη ρύθμιση θεμάτων θαλάσσιων μεταφορών με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος, τη ναυτιλιακή πολιτική, την αλιεία, την ανάπτυξη τουριστικών και εμπορικών δράσεων σε συνδυασμό με την προστασία των θαλασσών και τη ρύπανση και τέλος, τη φύλαξη των θαλασσίων οδών.

Κυρίες και κύριοι, βασική αρχή των προσπαθειών μας είναι μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική και η δημιουργία ενός αρμονικού πλαισίου για την προώθηση των συνεργειών και την επίλυση των ενδεχομένων διαφορών μεταξύ των ποικίλων τομέων πολιτικής που αφορούν τη θάλασσα.

Στόχος μας είναι να διατηρήσουμε τις θάλασσές μας καθαρές και καταγάλανες αξιοποιώντας τον πλούτο που μας προσφέρουν. Με σεβασμό και πολιτική υπευθυνότητα στεκόμαστε απέναντι σ' αυτό που πλουσιοπάροχα μας έφερε η φύση και μας χάρισε ο Θεός.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ ολοκληρώνεται η συζήτηση που διεξήχθη με θέμα τη θάλασσα και τη ναυτιλία.

Είναι αλήθεια ότι από όλους τους ομιλητές τονίστηκαν τα πάρα πολλά θετικά που έχει η θάλασσα και η ναυτιλία για τη χώρα μας, για την οικονομία, για την ιστορία του ελληνικού έθνους, αλλά και για τη μελλοντική της πορεία.

Εγώ προσωπικά, πέρα των θετικών και διθυραμβικών που πολλές φορές ακούστηκαν γι' αυτή την ημέρα, θα ήθελα αυτή η ημέρα να αποτελέσει αφορμή για έντονο προβληματισμό, αλλά και αυτή η συζήτηση να μας οδηγήσει, αν θέλετε, στο να προβληματιστούμε, να σκεφτούμε, να σχεδιάσουμε, να εισηγη-

θούμε και να αποφασίσουμε, λαμβάνοντας μέτρα που θα δίνουν λύσεις και απαντήσεις στα προβλήματα της ναυτιλίας –και της εμπορικής και της ακτοπλοϊκής- και ιδιαίτερα στα προβλήματα των εργαζομένων σ' αυτούς τους τομείς, καθώς επίσης και στο μεγάλο πρόβλημα της προστασίας των θαλασσών μας. Πρόκειται για ένα μεγάλο θέμα, για ένα μεγάλο πρόβλημα που έχει να κάνει με την ίδια την επιβίωση, όχι μόνο της Ελλάδας, αλλά και ολόκληρου του ανθρώπινου γένους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η ειδική συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής που, όπως είπαμε, ήταν αφιερωμένη στη Θάλασσα και τη Ναυτιλία, με αφορμή τον εορτασμό της Ευρωπαϊκής Ημέρας της Θάλασσας.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 22.07' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 21 Μαΐου 2008 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης: «Κύρωση και εφαρμογή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών κατά της διαφθοράς και αντικατάσταση συναφών διατάξεων του Ποινικού Κώδικα», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ