

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2008

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΣΤ'

Πέμπτη 25 Σεπτεμβρίου 2008

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 8^ο Δημοτικό Σχολείο Αγίου Δημητρίου και φοιτητές από το Πανεπιστήμιο Saint Johns και Saint Benedict, σελ. 1961, 1970

2. Συγχαρητήρια αναφορά προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Α. Παπαληγούρα για την ανάληψη των καθηκόντων του, σελ. 1963, 1968, 1973, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1984, 1985

3. Επί Προσωπικού θέματος, σελ. 1987, 1991, 1992

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 1949

2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 1950

3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Τρίτης 30 Σεπτεμβρίου 2008, σελ. 1977

4. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

α) Προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την πώληση της Εθνικής Ασφαλιστικής σε ξένο όμιλο κ.λπ., σελ. 1957

β) Προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τη στάση της ηγεσίας της Αστυνομίας για τα μέλη του Π.Α.Μ.Ε. και του Κ.Κ.Ε. κ.λπ., σελ. 1958

γ) Προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τη λήψη απόφασης για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στην περιοχή Γουδή κ.λπ., σελ. 1959

δ) Προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη λήψη μέτρων στον τομέα της ψυχικής υγείας κ.λπ., σελ. 1961

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις», σελ. 1963

2. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής.

Η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών», σελ. 1992

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί Προσωπικού θέματος:

ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ., σελ. 1987

ΠΑΥΛΙΔΗΣ Α., σελ. 1987, 1992

ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α., σελ. 1991

B. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ Β., σελ. 1961

ΚΑΤΣΕΛΗ Λ., σελ. 1957

ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Γ., σελ. 1961, 1962

ΛΕΓΚΑΣ Ν., σελ. 1957

ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι., σελ. 1959, 1960, 1961

ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ Α., σελ. 1959

ΦΙΛΙΝΗ Α., σελ. 1960

ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ Π., σελ. 1958, 1959

Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής:

ΑΛΑΒΑΝΟΣ Α., σελ. 1983

ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ Β., σελ. 1973, 1974

ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ Δ., σελ. 1983

ΒΟΡΙΔΗΣ Μ., σελ. 1978

ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ Ι., σελ. 1980

ΔΡΙΤΣΑΣ Θ., σελ. 1972, 1994

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α., σελ. 1976

ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π., σελ. 1989, 1991, 1995

ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ., σελ. 1986

ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ Α., σελ. 1967, 1993

ΛΑΜΠΙΡΗΣ Η., σελ. 1968, 1993

ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ Α.,

σελ. 1979, 1980

ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ Κ., σελ. 1975

ΠΑΓΚΑΛΟΣ Θ., σελ. 1987, 1988

ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Π., σελ. 1988

ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ Α., σελ. 1963, 1981

ΠΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ε., σελ. 1969

ΠΑΥΛΙΔΗΣ Α., σελ. 1984, 1985

ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α., σελ. 1991, 1992

ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ Σ., σελ. 1970, 1971, 1994

ΤΣΟΥΡΗ Ε., σελ. 1977

ΦΙΛΙΝΗ Α., σελ. 1978

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2008

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΑΣΤ'

Πέμπτη 25 Σεπτεμβρίου 2008

Αθήνα, σήμερα στις 25 Σεπτεμβρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 09.31' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Γ' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΕΛΣΑΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται η κυρία Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Τμήμα.

(Ανακοινώνονται προς το Τμήμα από την κ. Λούκα Κατσέλη, Βουλευτή Επικρατείας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Η Βουλευτής Κερκύρας κ. ΑΓΓΕΛΙΚΗ (ΑΝΤΖΕΛΑ) ΓΚΕΡΕΚΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Δικαστικών Υπαλλήλων Κέρκυρας διαμαρτύρεται για τις ελλείψεις προσωπικού από τα δικαστήρια της Κέρκυρας.

2) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Ειδικού Γυμνασίου-Λυκείου Αθηνών ζητεί την επίλυση προβλημάτων για την εύρυθμη λειτουργία του πιο πάνω σχολείου.

3) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Ομοσπονδία Κινητικά Αναπήρων ζητεί τη δημιουργία ενός σύγχρονου κέντρου αποκατάστασης αναπήρων σε κτήριο του Ολυμπιακού Χωριού.

4) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστυνομικών Υπαλλήλων διαμαρτύρεται για την προώθηση προεδρικού διατάγματος που αφορά στην κατάργηση του αντικειμενικού συστήματος των μεταθέσεων των αστυνομικών.

5) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Γενικού Λυκείου Άστρους Αρκαδίας ζητεί τη δημιουργία τριών τμημάτων στην Α' Τάξη του Γενικού Λυκείου Άστρους.

6) Η Βουλευτής Ευβοίας κ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΡΛΕΠΕ - ΣΗΦΟΥΝΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κονιστρών Ευβοίας ζητεί χρηματοδότηση για τοποθέτηση δυο αιθουσών στο ΕΠΑ.Λ. Κονιστρών.

7) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ελαιοκομικών Δήμων Κρήτης ζητεί τη βελτίωση της ποιότητας και την προστασία περβάλλοντος στους ελαιώνες των ορεινών δήμων της Κρήτης.

8) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με την προστασία τριών βυζαντινών μνημείων στο Νομό Ηλείας.

9) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι αγροτικές συνεταιριστικές οργανώσεις και ομάδες παραγωγών του Τομέα Εσπεριδοειδών Νομού Κορινθίας ζητούν οικονομική ενίσχυση.

10) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Τενέας Κορινθίας ζητεί την κατ' εξαίρεση ασφαλιστική κάλυψη των φυλλοβόλων δέντρων λόγω ακαρπίας.

11) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία κάτοικοι των Μαύρων Λιθαρίων Ευρωστίνης ζητούν την άμεση αντιμετώπιση της επικίνδυνης διάβρωσης του οδοστρώματος και των κατοικιών της παράκτιας περιοχής Μαύρων Λιθαρίων Κορινθίας.

12) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Νομού Μαγνησίας διαμαρτύρεται για την προώθηση προεδρικού διατάγματος που αφορά στην κατάργηση του αντικειμενικού συστήματος των μεταθέσεων των αστυνομικών.

13) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι πωλητές λαϊκών αγορών του Νομού Λασιθίου ζητούν την ανανέωση των αδειών τους.

14) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το αγρονομικό προσωπικό της Ελληνικής Αγροφυλακής ζητεί τη ρύθμιση του συνταξιοδοτικού του καθεστώτος κ.λπ..

15) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Καθηγητών Φυσικής Αγωγής Τ.Α.Δ.-Ε.Τ.Α.Δ. ζητεί την πρόσληψη των μελών του, στα τμήματα αθλητικής διευκόλυνσης των γυμνασίων-λυκείων.

16) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Οδοντιατρικός Σύλλογος Λασιθίου ζητεί την ίδρυση Πανεπιστημιακής Σχολής Διοίκησης Επιχειρήσεων Κρήτης, στον Άγιο Νικόλαο.

17) Οι Βουλευτές Λέσβου κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και Β' Αθηνών κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ-ΕΥΑ ΜΕΛΑ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Σερίφου Νομού Κυκλάδων ζητεί να απαλλαγούν από το φόρο ακινήτων, όλα τα μικρά νησιά κάτω των τριών χιλιάδων εκατό κατοίκων.

18) Οι Βουλευτές Νομού Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ και Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Νομαρχιακό Συμβούλιο Κεφαλληνίας και Ιθάκης ζητεί την καταβολή των οφειλομένων αποδοχών στους επαγγελματίες οδηγούς του νομού για τις υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών.

19) Οι Βουλευτές Τρικάλων κ. ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και Α' Αθηνών κ. ΓΑΡΥΦΑΛΛΙΑ (ΛΙΑΝΑ) ΚΑΝΕΛΛΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι πανελλήνιες ομοσπονδίες αστυνομικών υπαλλήλων και Αξιωματικών Ελληνικής Αστυνομίας διαμαρτύρονται για την αντικατάσταση του ισχύοντος στον κλάδο τους, συστήματος μεταθέσεων.

20) Οι Βουλευτές Λέσβου κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ, Λαρίσης κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και Α' Αθηνών κ. ΓΑΡΥΦΑΛΛΙΑ (ΛΙΑΝΑ) ΚΑΝΕΛΛΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Νομαρχιακό Συμβούλιο Σάμου ζητεί τη μονιμοποίηση των εργαζομένων στο Κέντρο Μεταναστών Σάμου κ.λπ..

21) Οι Βουλευτές Β' Θεσσαλονίκης κ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΛΙΤΣΑ) ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ – ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ και Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ελαιοκομικών Δήμων Κρήτης ζητεί την παροχή οικονομικών ενισχύσεων προς τους αγρότες ελαιοπαραγωγούς που θα εφαρμόσουν πρόγραμμα μείωσης του ύψους των ελαιοδένδρων.

22) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εμπορικός και Εισαγωγικός Σύλλογος Πατρών ζητεί την αλλαγή των όρων επιδοτήσεων για επενδύσεις σε Logistics του ν.3299/2004.

23) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πολιτιστικός Σύλλογος Βρουβιανών ζητεί την επισκευή της γέφυρας Τέμπλας στο χωριό Βρουβιανιά Βάλτου Νομού Αχαΐας κ.λπ..

24) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Εκπολιτιστική Ένωση Λαμπεϊών (Διβριωτών) Ηλείας 'Πνευματικό Κέντρο Δίβρης' καταγγέλλουν την παράνομη κοπή δένδρων, στο ελατόδασος της Λαμπεΐας.

25) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ιθάκης ζητεί την επαναλειτουργία του γραφείου της ΔΕΗ στην περιοχή του.

26) Η Βουλευτής Ηλείας κ. ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας σχετικά με την ανάγκη επισκευής τριών βυζαντινών μνημείων στο Νομό Ηλείας.

27) Η Βουλευτής Ηλείας κ. ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην ανάγκη μεταφοράς του οικισμού Φρίξα του Νομού Ηλείας λόγω κατολισθήσεων.

28) Η Βουλευτής Χίου κ. ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Κάβου Μελανειούς Χίου ζητεί την απομάκρυνση των ανεμογεννητριών από την περιοχή της Μελανειούς Χίου.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 10126/14-4-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Τόγια δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ.Κ.Ε./758/5-5-2008 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 10126/10.4.08 ερώτησης του Βουλευτή κ. Βασίλη Τόγια και σύμφωνα με τα στοιχεία που έθεσαν υπόψη μας οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από το Αρχείο Μουσείων και Συλλογών Νεώτερου Πολιτισμού που τηρεί η Διεύθυνση Νεώτερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς, η επικοινωνία με τον Οργανισμό Κωπαΐδας για την ίδρυση Μουσείου Γεωργίας σταματάει το έτος 1995.

Η ΔΙΝΕΠΟΚ στο πλαίσιο ενημέρωσης του Αρχείου, που αναφέρθηκε, απέστειλε προς όλα τα Μουσεία και τους φορείς της χώρας Ερωτηματολόγιο για την καταγραφή Εθνογραφικών/Λαογραφικών Συλλογών. Ο Οργανισμός Κωπαΐδας δεν έχει μέχρι σήμερα αποστείλει συμπληρωμένο το σχετικό Ερωτηματολόγιο στην Υπηρεσία. Σε κάθε περίπτωση η ΔΙΝΕΠΟΚ βλέπει θετικά την δημιουργία Μουσείου Αγροτικής Κληρονομιάς και Γεωργικής Τεχνολογίας.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ»

2. Στην με αριθμό 10120/10-4-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βαίση Αποστολάτου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ.Κ.Ε./757/5-5-2008 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 10120/10-4-2008 ερώτησης του Βουλευτή κ. Βαίση Αποστολάτου και σύμφωνα με τα στοιχεία που έθεσαν υπόψη μας οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Κατά τη διάρκεια των εργασιών για την κατασκευή των περιμετρικών τοίχων του σταθμού «Σιντριβάνι» εντοπίστηκε μικρό τμήμα ψηφιδωτού δαπέδου του 4ου αι. μ.Χ. διαστάσεων 1,20 x 1,090 μ., που από τα ανασκαφικά δεδομένα φαίνεται να ανήκει σε διάδρομο κτηρίου.

Μετά την ομόφωνη θετική γνωμοδότηση του ΚΑΣ στην υπ' αριθ. 10/01.04.2008 Συνεδρίασή του εκδόθηκε η ΥΠ.Π.Ο./Γ.Δ.Α.Π.Κ./ΑΡΧ/Α 1/Φ40/23784/1021/21.4.08 Υπουργική Απόφαση με την οποία εγκρίθηκε: α) η διατήρηση σε κατάχωση των αρχαιοτήτων μέχρι το βάθος των 1,5μ. στο χώρο κατασκευής των οδηγών των περιμετρικών τοίχων του Σταθμού «Σιντριβάνι» του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης και β) η μη διατήρηση των αρχαιολογικών καταλοίπων στο πλάτος του ενός (1) μέτρου των διαφραγματικών τοίχων του ίδιου Σταθμού με τους όρους που αναφέρονται σ' αυτήν.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ»

3. Στην με αριθμό 8578/14.3.08 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Περικλή Κοροβέση και Παναγιώτη Λαφαζάνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ900α/5795/9561/8.4.08 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 8578/14-03-2008 ερώτησης της Βουλής των Ελλήνων, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Περικλής Κοροβέσης και Παναγιώτης Λαφαζάνης, με θέμα τις Αυτοκτονίες στις Ένοπλες Δυνάμεις, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (Π.Ο.Υ), η αυτοκτονία είναι η τρίτη παγκοσμίως αιτία θανάτου στις ηλικίες από 15 έως 35 ετών. Ο αριθμός των αυτοκτονιών αυξήθηκε κατά 60% παγκοσμίως κατά τη διάρκεια των τελευταίων 50 χρόνων.

Η Μόνιμη Ανώτατη Διακλαδική Υγειονομική Επιτροπή (που έχει συσταθεί στο ΥΠ.ΕΘ.Α. με σκοπό τη μελέτη και την υποβολή προτάσεων που αφορούν πρωτοβουλίες ψυχικής υγείας), διαπίστωσε ότι ο μέσος όρος αυτοκτονιών στο στράτευμα κατ' έτος, δε διαφέρει, από τον αντίστοιχο στον γενικό πληθυσμό,

ενώ την τελευταία πενταετία παρουσιάζει μείωση.

Η Ελληνική Ψυχιατρική Εταιρεία μάλιστα, πιστεύει ότι το δηλούμενο ποσοστό στο γενικό πληθυσμό είναι διπλάσιο. Οποσδήποτε η μη ύπαρξη ποσοστών μεγαλύτερου του μέσου όρου, παρά την εύκολη πρόσβαση σε πυροβόλα όπλα, είναι κατ' αρχήν θετικό.

Επιπρόσθετα, υπάρχει πλήρης κοινοποίηση των στατιστικών στοιχείων σε όλη την επικράτεια με αντικειμενικά ποσοστά και η οποιαδήποτε «ομογενοποίηση» γίνεται αποκλειστικά και μόνο για την εξαγωγή χρήσιμων και συγκρίσιμων στατιστικών στοιχείων. Επίσης, οι ιδιαιτερότητες ανάμεσα σε διαφορετικές Μονάδες των Ε.Δ λαμβάνονται σοβαρά υπόψη για τη βελτίωση των ισχυόντων μέτρων πρόληψης και την πραγματοποίηση κατάλληλων παρεμβάσεων.

Το Διακλαδικό Κλιμάκιο Ψυχοκοινωνικής Παρέμβασης (Ψυχιάτρων-Ψυχολόγων) αύξησε σημαντικά τον αριθμό των παρεμβάσεων του, στο πλαίσιο των οποίων επισκέφθηκε Μείζονες Σχηματισμούς (Κως, Κοζάνη, Σέρρες, Σάμος, Ρόδος, Έβρος, Λήμνος, Χίος, Λέσβος, Ξάνθη, Κομοτηνή, Ελευθερούπολη, Καλαμάτα, Τρίπολη, Βέροια, Έδεσσα, Στεφανοβίκιο Μαγνησίας). Εφαρμόστηκε ευρύτερα η μέθοδος της Συμμετοχικής Έρευνας-Δράσης (Participatory Action Research) με επικέντρωση στο βίωμα των συμμετεχόντων. Στόχοι της παρέμβασης ήταν, μεταξύ άλλων:

- * Η συμμετοχή σε μεγάλες βιωματικές ομάδες όλου του προσωπικού (διάρκειας μιας ώρας), η εκμάθηση τρόπων έγχυσης πλεονάζοντος συναισθηματικού φορτίου (defusing), τρόπων αντιμετώπισης υπεραερισμού--πανικού και τεχνικών χαλάρωσης.

- * Η συμμετοχή με ενεργό διάλογο σε ιδιαίτερης αξίας θέματα μεταξύ των οποίων το στρες (ειδικότερα το στρες μάχης ή επιχειρησιακό στρες σε καιρό ειρήνης και πολέμου), οι απόπειρες αυτοκαταστροφής, η χρήση τοξικών ουσιών και η ψυχολογική υποστήριξη του προσωπικού.

- * Οι εκούσιες και εμπιστευτικές ατομικές συνεντεύξεις του προσωπικού με ελεύθερη επιλογή ψυχολόγου ή ψυχιάτρου.

Αρχής γενομένης από το τρέχον έτος, Αξιωματικοί Ψυχολόγοι, απόφοιτοι της Σ.Σ.Α.Σ., θα στελεχώνουν σταδιακά τις Μονάδες και των τριών Κλάδων.

Υπεβλήθη από το ΓΕΕΘΑ/Δ.ΥΓ., υπεγράφη και είναι υπό έκδοση η Παγία Διαταγή 4-7/2007 «Περί 24ωρης Γραμμής Ψυχολογικής Υποστήριξης των Ε.Δ.», η οποία βρίσκεται ήδη προς εκτύπωση. Σκοπός της είναι η περαιτέρω ενίσχυση της ήδη υφιστάμενης, από το 2003, 24ωρης Τηλεφωνικής Γραμμής Ψυχολογικής Υποστήριξης. Η εν λόγω Παγία Διαταγή προβλέπει σύστημα παροχής ηλεκτρονικών συμβουλευτικών υπηρεσιών σε όλο το προσωπικό του ΥΠ.ΕΘ.Α μέσω email, site, chat rooms και δικτύου τηλεδιάσκεψης. Η ηλεκτρονική δικτυακή συμβουλευτική πληροί τις προϋποθέσεις της ανωνυμίας ή ψευδωνυμίας των χρηστών και του ηλεκτρονικού αποκλεισμού εξωστρατιωτικών παραγόντων και υπηρεσιών.

Επεκτάθηκε η συνεργασία των Ε.Δ. με τα κατά τόπους Κέντρα Πρόληψης (ΟΚΑΝΑ) βάσει του Αναθεωρημένου Μνημονίου Συναντίληψης και Συνεργασίας κατά της Ουσιοεξάρτησης μεταξύ ΥΠ.ΕΘ.Α. και Υ.Υ.Κ.Α. Πέρα των προβλεπόμενων για την ουσιοεξάρτηση η συγκεκριμένη συνεργασία προσφέρει μια δυνατότητα παροχής περαιτέρω υποστήριξης προς το προσωπικό και δικτύωσης των Υγειονομικών Υπηρεσιών των Ε.Δ. με απώτερο στόχο την πρόληψη αυτοκτονιών. Παράλληλα, έχει ληφθεί μια σειρά από νέα διοικητικά μέτρα (διπλοσκοπία, περίπολο), ενώ εντείνεται η προσπάθεια αναβάθμισης των συνθηκών διαβίωσης.

Ολοκληρώνεται η συγγραφή εγχειριδίου με τίτλο «Εκπαιδευτικό Εγχειρίδιο Ψυχοκοινωνικής Παρέμβασης». Το εν λόγω εγχειρίδιο περιέχει οδηγίες προς τους Διοικητές και τους ιατρούς των Μονάδων. Περιλαμβάνει λήμμα ειδικά αφιερωμένο στην πρόληψη των αυτοκτονιών στο στρατιωτικό περιβάλλον.

Έχει εκπονηθεί διακλαδικό πρόγραμμα δράσης και εφαρμόζονται ήδη συγκεκριμένα προγράμματα πρόληψης. Ενδεικτικά:

- * Παρέχεται εκπαίδευση στους μαθητές των παραγωγικών σχολών κατά τη φοίτησή τους στις παραγωγικές σχολές επί

θεμάτων ψυχολογίας και ψυχικής υγείας.

- * Έχουν συσταθεί ομάδες ψυχοκοινωνικής μέριμνας (ΟΨΜ), απαρτιζόμενες από ψυχολόγους, κοινωνιολόγους και κοινωνικούς λειτουργούς, ειδικά εκπαιδευμένους στην αναγνώριση και την αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων.

- * Λαμβάνουν χώρα περιοδικές επισκέψεις ψυχιάτρων στους Σχηματισμούς.

- * Λειτουργούν ψυχιατρικές κλινικές στα στρατιωτικά νοσοκομεία.

- * Λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως γραμμή ψυχολογικής υποστήριξης μέσω της οποίας παρέχονται άμεση ψυχολογική βοήθεια και συμβουλές για την αντιμετώπιση καταστάσεων κρίσης. Στόχος είναι να παράσχει πληροφόρηση, συμβουλευτική και ψυχική υποστήριξη σε θέματα που σχετίζονται με την προσαρμόγηση του ατόμου στη στρατιωτική ζωή, με την ψυχική υγεία (όπως προβλήματα άγχους, κατάθλιψη, εθισμού), με προβλήματα συμπεριφοράς (όπως επιθετικότητα, απειθαρχία, ασυνέπεια), με τις διαπροσωπικές σχέσεις καθώς και με καταστάσεις κρίσεων (όπως αυτοκαταστροφικές ή ετεροκαταστροφικές συμπεριφορές).

Αναφέρεται σε υπηρεσίες που πρέπει να παρέχονται ως επείγουσες και κατά συνέπεια να εξυπηρετούν ανάγκες των ενδιαφερομένων, που δεν μπορούν να αναβληθούν για αργότερα. Η κλήση είναι επώνυμη ή ανώνυμη, πάντοτε εμπιστευτική και σύμφωνα με τους κώδικες ηθικής και δεοντολογίας.

Οι βασικές αρχές λειτουργίας της τηλεφωνικής γραμμής προϋποθέτουν ότι η γραμμή αποτελεί αναπόσπαστο μέρος ενός ευρύτερου προγράμματος παρέμβασης, το οποίο παρέχει τη δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο να ξεκινήσει έστω και με ένα ανώνυμο τηλεφώνημα καθώς επίσης να τύχει όσο το δυνατό άμεσης προσωπικής συνέντευξης, εάν απαιτηθεί.

Παράλληλα με τα καθήκοντα των ψυχολόγων στη γραμμή και στα πλαίσια αντιμετώπισης καταστάσεων κρίσης (π.χ. ομαδικές απώλειες, στρατιωτικά ατυχήματα κ.λ.π.) οι ψυχολόγοι συγκροτούν ομάδες παρέμβασης με σκοπό να παρέχουν βοήθεια και υποστήριξη στους συγγενείς των θυμάτων και σε όσους την έχουν ανάγκη.

Η λειτουργία της γραμμής ψυχολογικής υποστήριξης κρίνεται ιδιαίτερα χρήσιμη και σημαντική για τους εξής λόγους:

- Δίνει την δυνατότητα πρόσβασης σε άτομα που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές και δεν υπάρχει η δυνατότητα παροχής άμεσων ψυχολογικών και συμβουλευτικών υπηρεσιών για την αντιμετώπιση καταστάσεων κρίσης. Παρέχει άμεση ψυχολογική βοήθεια χωρίς επιβάρυνση

- Παρέχει ψυχολογική βοήθεια σε άτομα που ενώ την χρειάζονται δυσκολεύονται να βρεθούν πρόσωπο με πρόσωπο με το θεραπευτή.

- Διαφυλάσσει την ανωνυμία του καλούντος

- Τέλος, οι διαφαίνόμενες ανάγκες θεραπευτικής αντιμετώπισης των καλούντων, συνδυαζόμενες με την ιδιαιτερότητα του στρατιωτικού περιβάλλοντος, θέτουν νέες προοπτικές ανάπτυξης της Γραμμής με τη δημιουργία τηλεματικών εφαρμογών όπως τηλεδιάσκεψης, συμβουλευτικής μέσω διαδικτύου κ.λ.π..

- * Διανέμεται έντυπο υλικό με το οποίο διαφημίζεται η εν λόγω γραμμή.

- * Όλοι οι νεοσύλλεκτοι διέρχονται από συνέντευξη με ψυχολόγο του κέντρου κατάταξης ενώ αποστέλλεται και επιστολή στους οικείους με την κατάταξη με στόχο τη συνεργασία τους για την αναφορά όποιου αφορά το παιδί τους.

Επίσης, σας γνωρίζουμε ότι βρίσκεται σε εξέλιξη έρευνα για τις αυτοκτονίες στις Ένοπλες Δυνάμεις, η οποία καλύπτει όχι μόνο τον πρώτο - θεωρητικά κρισιμότερο - μήνα της θητείας αλλά όλη τη διάρκειά της.

Σε κάθε περίπτωση θανάτου στρατιωτικού, συμπεριλαμβανομένων και των περιστατικών που συνέβησαν κατά τη διάρκεια ένοπλης υπηρεσίας, εκδηλώνονται οι παρακάτω ενέργειες:

- * Διατήρηση του χώρου του συμβάντος ανέπαφου, σε τέτοια περίμετρο, ώστε να μην αλλοιωθεί κανένα πειστήριο που τυχόν βρίσκεται σ' αυτόν και απαγόρευση της προσέγγισης οποιουδήποτε στο χώρο αυτό, καθώς και η μετακίνηση του πτώματος, προ της αφίξεως του ιατροδικαστού και της αρμόδιας Αστυνομίας.

μικής Αρχής.

* Ενημέρωση του Διοικητή της Μονάδος, του Διοικητή του Προϊστάμενου Σχηματισμού, του κατά τόπον αρμόδιου Στρατιωτικού Εισαγγελέα και της κατά τόπον αρμόδιας Αστυνομικής Αρχής.

* Ορισμός αξιωματικού προανακριτή, αρχαιότερου του Διοικητή της Μονάδος που συνέβη το περιστατικό, ο οποίος ενεργεί σύμφωνα με τα καθοριζόμενα.

* Ο προανακριτής αξιωματικός ο οποίος τελεί υπό την εποπτεία του αρμόδιου κατά τόπον Στρατιωτικού Εισαγγελέα, προβαίνει σε όλες τις ανακριτικές πράξεις (παραγγελία για ιατροδικαστική εξέταση, φωτογραφίες του χώρου και του πτώματος, λήψη δακτυλικών αποτυπωμάτων, κ.λ.π) που είναι απαραίτητες για την πλήρη διερεύνηση του συμβάντος.

* Παράλληλα, με διαταγή του Προϊστάμενου Σχηματισμού, διενεργείται και ένορκη διοικητική εξέταση (Ε.Δ.Ε), για τον καθορισμό της σχέσης του θανόντος με τη Στρατιωτική υπηρεσία, καθώς επίσης και τη διερεύνηση τυχόν πειθαρχικών ευθυνών.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, η Υπηρεσία προβαίνει σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες προκειμένου κάθε περίπτωση θανάτου στρατιωτικού να διερευνάται εξονυχιστικά και με πλήρη διαφάνεια, ενώ κάθε υπόθεση αξιολογείται ποινικά από την αρμόδια Εισαγγελική Αρχή και εφόσον προκύπτουν υπόνοιες εγκληματικής ενέργειας ακολουθείται η νόμιμη διαδικασία που ορίζεται από τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Στους οικείους του θανόντος στρατιωτικού αποστέλλεται πιστοποιητικό θανάτου μόλις περατωθεί και ελεγχθεί η Ε.Δ.Ε, ενώ για τις υποθέσεις των θανάσιμα τραυματισθέντων κατά τη διάρκεια της ένοπλης υπηρεσίας τους, αμέσως μόλις ολοκληρωθεί και η ποινική αξιολόγησή της. Επίσης, η Διοίκηση χορηγεί κάθε στοιχείο που τηρεί στους έχοντας έννομο συμφέρον.

Θα θέλαμε να σας διαβεβαιώσουμε ότι στις Ένοπλες Δυνάμεις λειτουργούν απολύτως οι δημοκρατικοί θεσμοί και η αξιοκρατία. Το μορφωτικό και κοινωνικό επίπεδο των στελεχών ευρίσκεται σε υψηλά επίπεδα γεγονός το οποίο αποδεικνύεται, εκτός των άλλων, από τις βάσεις της βαθμολογίας των εισαγομένων σε Α.Σ.Ε.Ι και Α.Σ.Σ.Υ. Το παρεχόμενο επίπεδο εκπαίδευσης εντός των στρατιωτικών σχολών είναι υψηλότατο ενώ αναβαθμίζεται συνεχώς, μέσω του πάγιου εκπαιδευτικού προγράμματος, και αυτό είναι γεγονός το οποίο αναγνωρίζεται και από πανεπιστημιακούς καθηγητές πολλοί από τους οποίους αποτελούν διδακτικό προσωπικό των στρατιωτικών σχολών.

Η κοινωνική αναβάθμιση των Ενόπλων Δυνάμεων, και κατ' επέκταση των στελεχών τους, επιτυγχάνεται μέσα από την διαρκή και πανθομολογούμενη κοινωνική τους προσφορά. Όσο αφορά τους στρατευσίμους για την επιλογή της ειδικότητός τους λαμβάνεται υπόψη και η επιστημονική και επαγγελματική τους κατάρτιση.

Τέλος, το φαινόμενο των αυτοκτονιών είναι διαχρονικό, πολυσύνθετο και η αντιμετώπιση του αφορά το σύνολο της Πολιτείας ενώ από πλευράς ΥΠ.ΕΘ.Α. υπάρχει διαρκής αξιολόγηση και προσπάθεια βελτίωσης των ισχυόντων μέτρων, με σκοπό τη δημιουργία σταθερής πεποίθησης ότι υπάρχουν διαδικασίες στήριξης - συναδελφικότητας οι οποίες αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της πρόληψης.

Ο Υπουργός

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ*

4. Στην με αριθμό 9956/9.4.2008 ερώτηση της Βουλευτού κ. Σοφίας Σακοράφα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/8202/17.4.2008 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Σ. ΣΑΚΟΡΑΦΑ, σας γνωρίζουμε ότι η χώρα μας, όπως άλλωστε έχει υποχρέωση, αντιμετωπίζει τους αιτούντες πολιτικό άσυλο σύμφωνα με τις διατάξεις του διεθνούς προσφυγικού δικαίου (Συνθήκη Γενεύης του 1951, συναφές πρωτόκολλο της Ν. Υόρκης 1967) και της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας (Π.Δ. 61/99). Τα αιτήματα αυτά εξετάζονται πάντα σε ατομική βάση,

εντός του απολύτως αναγκαίου χρόνου και χορηγείται άσυλο μετά από αξιολόγηση των προβαλλομένων από τον αιτούντα λόγων και εφόσον συντρέχουν στο πρόσωπό του οι νόμιμες προϋποθέσεις. Πάντως κανένας από τους αιτούντες άσυλο δεν απομακρύνεται από τη χώρα μας εάν δεν ολοκληρωθεί η διαδικασία εξέτασης του αιτήματός του, κατ' εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, ενώ και στις περιπτώσεις απόρριψης των αιτημάτων ασύλου δεν επαναπροωθούνται αλλοδαποί σε χώρα που κρίνεται ότι η ζωή ή η ελευθερία τους απειλείται (εφαρμογή ρήτρας μη επαναπροώθησης- non refoulement).

Οι Υπηρεσίες μας, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στο «δικαίωμα στο άσυλο», σε κάθε περίπτωση άφιξης αλλοδαπών προβαίνουν στη διερεύνηση των υποθέσεων, προκειμένου να διαπιστώσουν τα πραγματικά αίτια εγκατάλειψης της χώρας τους και εξετάζουν αν κάποιοι από αυτούς ανήκουν σε ευάλωτες ομάδες που χρήζουν ειδικής προστασίας, όπως αυτοί που προέρχονται από εμπόλεμες ζώνες Κ.Ο.Κ. Επίσης ενημερώνουν τους αλλοδαπούς για τα δικαιώματά τους και ειδικότερα για το δικαίωμα επικοινωνίας με δικηγόρο, ο οποίος τον επικοινωνεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ασύλου, το δικαίωμα και την δυνατότητα επικοινωνίας με διεθνείς οργανώσεις, όπως η Υπάτη Αρμοστεία του ΟΗΕ για τους πρόσφυγες ή με Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις.

Παράλληλα, για την ακώλυτη άσκηση των δικαιωμάτων των μεταναστών που εισέρχονται στη χώρα μας και κυρίως των αιτούντων άσυλο, οι οποίοι καλύπτουν ένα μεγάλο αριθμό υπηκοοτήτων, εθνικοτήτων, γλωσσών και διαλέκτων, χρησιμοποιούν διερμηνείς, στο σύνολο των υποθέσεων. Για το σκοπό δε αυτό, πέραν της προφορικής ενημέρωσης, έχουν αναρτηθεί πληροφοριακά δελτία στους χώρους κράτησης όπου αναγράφονται τα δικαιώματά τους. Στα πλαίσια δε του προγράμματος Equal, η Υπηρεσία κατάρτισε νέο βελτιωμένο ενημερωτικό φυλλάδιο για τις διαδικασίες ασύλου σε 70.000 αντίτυπα, σε πέντε (5) κυριότατες ξένες γλώσσες των αιτούντων άσυλο (αραβικά, τουρκικά, περσικά, αγγλικά και γαλλικά), το οποίο διανεμήθηκε τις αρμόδιες αστυνομικές Υπηρεσίες.

Σε ό,τι αφορά τις ευάλωτες ομάδες αλλοδαπών και ειδικότερα τους ασυνόδευτους ανήλικους, όταν αυτοί υποβάλλουν αίτηση χορήγησης ασύλου, οι Υπηρεσίες μας μεριμνούν για την ενημέρωση του Εισαγγελέα Ανηλίκων και όπου δεν υπάρχει του κατά τόπο αρμόδιου Εισαγγελέα Πρωτοδικών, προκειμένου να ενεργήσει ως προσωρινός Επίτροπος του ανήλικου, μέχρι την οριστική κρίση του αιτήματός του. Μέσω των αρμοδίων Υπηρεσιών του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης διασφαλίζονται και ικανοποιούνται οι ανάγκες στέγασης των ανηλίκων σε Κέντρα φιλοξενίας με ειδικές ρυθμίσεις για ανήλικους, ενώ ανάλογες ρυθμίσεις ισχύουν και για τις γυναίκες που είναι μόνες. Σε κάθε δε αίτημα ασύλου γυναίκας λαμβάνεται μέριμνα η εξέτασή της να γίνεται από γυναίκα αστυνομικό και διερμηνέα.

Στο σημείο αυτό να σημειώνεται ότι, σε σχέδιο π.δ. που προωθείται από το Υπουργείο μας, σχετικά με την υποδοχή των αιτούντων άσυλο, προς υιοθέτηση της Οδηγίας 2003/9/ΕΚ του Συμβουλίου, προβλέπονται ειδικότερες ρυθμίσεις για τις ευάλωτες ομάδες και ιδίως για τις περιπτώσεις των ασυνόδευτων ανηλίκων.

Πέραν αυτών σας πληροφορούμε ότι, από το Υπουργείο μας, έχουν γίνει σημαντικά βήματα για την αναβάθμιση των διαδικασιών ασύλου. Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω:

Αναβαθμίστηκαν οι Υπηρεσίες ασύλου, με την ίδρυση αυτοτελών Υπηρεσιών για όλη την περιοχή των Διευθύνσεων Αλλοδαπών Αττικής και Θεσσαλονίκης και βελτιώθηκαν οι υποδομές τους.

Εμπροσθώνονται οι εμπλεκόμενοι στις διαδικασίες ασύλου, μέσω σεμιναρίων, τόσο με τη συνεργασία της Ύπατης Αρμοστείας του ΟΗΕ και του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης όσο και στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος «ARGO-ARFONAYTHS III», με συνεργασία της Μ.Κ.Ο. «Ελληνικό. Συμβούλιο για τους Πρόσφυγες».

Δημιουργήθηκε πλήρης μηχανογραφική εφαρμογή σε πανελλαδικό επίπεδο, όπου αποτυπώνονται όλα τα στάδια των διαδικα-

κασίων ασύλου.

Ιδρύθηκε Γραφείο Τεκμηρίωσης για την ενημέρωση σχετικά με την κατάσταση στις χώρες προέλευσης των αιτούντων άσυλο, στο Τμήμα Ασύλου της Διεύθυνσης Αλλοδαπών του Αρχηγείου της Αστυνομίας. Οι πληροφορίες αυτές έχουν καταχωριστεί σε δικτυακό τόπο της Ελληνικής Αστυνομίας (INTRANET), όπου έχουν πρόσβαση μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα. Αφορούν στις χώρες : Αιθιοπία, Αφγανιστάν, Ιράκ, Ιράν, Λ.Δ. Κονγκό, Μπαγκλαντές, Νιγηρία, Πακιστάν, Σομαλία και Σουδάν.

Συστήθηκε και λειτουργεί άτυπη ομάδα εργασίας για την επίλυση των προβλημάτων που έχουν ανακύψει σχετικά με το άσυλο, στην οποία συμμετέχουν, εκτός των αρμοδίων υπηρεσιακών παραγόντων και εκπαιδευτικών της Ύπατης Αρμοστείας/Ο.Η.Ε. για τους πρόσφυγες.

Έχει δρομολογηθεί η διαδικασία έκδοσης νέων ταξιδιωτικών εγγράφων της Σύμβασης της Γενεύης του 1951 για το καθεστώς των προσφύγων, της Σύμβασης του 1954 για το καθεστώς των ανιθαγενών και για τους δικαιούχους επικουρικής προστασίας (ανθρωπιστικό καθεστώς), κατ' εναρμόνιση προς το Κοινοτικό Δίκαιο.

Ο Υφυπουργός ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ»

5. Στην με αριθμό 8721/18.3.2008 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Αθανασίου Πλεύρη και Βαΐτση Αποστολάτου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 163/4.4.2008 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της από 18/3/2008 ερώτησης των Βουλευτών κ.κ. Αθ. Πλεύρη και Β. Αποστολάτου, και σε ότι αφορά το - πρώτο σκέλος της ερώτησης σχετικά με την ανθεκτικότητα και την αντισεισμική συμπεριφορά των κτηρίων αρμοδιότητας της Γ.Γ.Α., σας ενημερώνουμε ότι από το 1985 (που έγινε και η 1η σημαντική βελτίωση του πρώτου αντισεισμικού κανονισμού του 1959) και ιδιαίτερα μετά το 1995 (που εφαρμόστηκε ο Νέος Αντισεισμικός Κανονισμός -ΝΕΑΚ) όλα τα κτίρια των αθλητικών εγκαταστάσεων έχουν κατασκευασθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παραπάνω κανονισμών, γι' αυτό και έχουν συμπεριφερθεί ικανοποιητικά στους χρονικά πρόσφατους σεισμούς (της τελευταίας 25ετίας).

Αναφορικά με το δεύτερο και το τρίτο σκέλος της ερώτησης σας γνωρίζουμε τα κάτωθι:

1. Τα θέματα Πολιτικής Προστασίας (αντιμετώπιση φυσικών, τεχνολογικών και λοιπών καταστροφών) χειρίζεται, άτυπα, το γραφείο Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης (ΠΣΕΑ) της Γ.Γ.Α..

2. Γενικά τα θέματα αντισεισμικής προστασίας, από το 1992, αντιμετωπίζονται με το σχέδιο «Ξενοκράτης», χωρίς ωστόσο μέχρι σήμερα να έχει πραγματοποιηθεί άσκηση εκκένωσης του κτηρίου.

3. Το γραφείο ΠΣΕΑ σε τακτικές επιθεωρήσεις ανά δίμηνο-τρίμηνο επιθεωρεί όλους τους χώρους του κτηρίου (διάδρομοι, έξοδοι κινδύνου, σήμανση, πυροσβεστικά μέσα).

4. Από το 2007 γίνεται προσπάθεια ενημέρωσης όλων των υπαλλήλων για σχετικά θέματα, ενώ το γραφείο στέλνει υπαλλήλους για εκπαίδευση στη σχολή ΠΣΕΑ του Υπ. Δημόσιας Τάξης.

5. Το 2007 σε σεμινάριο του γραφείου εκπαίδευσης της Γ.Γ.Α., που απευθύνονταν στο σύνολο των συμβασιούχων υπαλλήλων, μία ενότητα αφορούσε την πολιτική προστασία.

6. Το 2007 πέντε υπάλληλοι εστάλησαν για εκπαίδευση στη σχολή ΠΣΕΑ του Υπ. Δημόσιας Τάξης και πέντε ακόμη προγραμματίζεται να σταλούν το 2008.

Συνεπώς, το κτήριο της Κεντρικής Υπηρεσίας της Γ.Γ.Α. πληροί τις προδιαγραφές αντισεισμικής προστασίας και το προσωπικό μπορεί σε ικανοποιητικό βαθμό να αντιμετωπίσει μια τέτοια κατάσταση.

Ο Υφυπουργός ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ»

6. Στην με αριθμό 6030/11.2.2008 ερώτηση του Βουλευτή κ.

Βαΐτση Αποστολάτου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 11674/ΕΥΣ/1846/9.4.2008 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού και σε ό,τι αφορά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομίας και οικονομικών, σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

1. Για τις περιοχές της χώρας που επλήγησαν από τις πυρκαγιές το καλοκαίρι του 2007 έχει καταρτισθεί η ΣΑΕ269 του ΥΠΕΧΩΔΕ που αφορά στην αποκατάσταση ζημιών από τις πυρκαγιές Ιουνίου, Ιουλίου, Αυγούστου 2007 με συνολικό προϋπολογισμό 150.000.000,00 Ευρώ.

Επίσης μέσω του έργου «Πρόγραμμα αντιμετώπισης ζημιών και καταστροφών που προκλήθηκαν από θεομηνίες στους ΟΤΑ Α' και Β' Βαθμού της χώρας», που περιλαμβάνεται στην ΣΑΕ055 του ΥΠΕΣ συνεχίζεται απρόσκοπτα η χρηματοδότηση μέχρι σήμερα.

Σημειώνουμε ότι οι φορείς υλοποίησης των έργων είναι αρμόδιοι για την ολοκλήρωσή τους και την κατανομή των πιστώσεων στα επιμέρους έργα ανάλογα με την εξέλιξη των εργασιών

2. Ύστερα από γόνιμη συνεργασία του ΥΠΟΙΟ τόσο με τις ελληνικές αρχές και τοπικούς φορείς, υπεύθυνους για τη συλλογή και εκτίμηση των ζημιών, όσο και με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, διευκολύθηκε και υπερβλήθηκε επιτυχώς το αίτημα της Ελληνικής Δημοκρατίας για συνδρομή του Ταμείου Αλληλεγγύης Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΤΑΕΕ) με στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων που επέφεραν οι πρόσφατες καταστροφικές πυρκαγιές στην Χώρα.

Η αναμενόμενη επιδότηση του ΤΑΕΕ μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για τη χρηματοδότηση ορισμένων βασικών ενεργειών έκτακτης ανάγκης, όπως ορίζεται στο Άρθρο 3(2) του Κανονισμού 2002/2012 που διέπει την λειτουργία του ΤΑΕΕ.

3. Με στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων που επέφεραν οι καταστροφικές πυρκαγιές του 2007 στην Χώρα, προβλέπεται η αξιοποίηση των μηχανισμών υλοποίησης και διαχείρισης των πόρων που περιγράφονται στο πλαίσιο του Ειδικού Σχεδίου Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης Πληγισμένων Περιοχών Από Πυρκαγιές, το οποίο εκπονήθηκε από τις Υπηρεσίες του ΥΠΟΙΟ και περιλαμβάνει σύνολο δράσεων και χρηματοδοτήσεων από .εθνικούς και κοινοτικούς πόρους. Ειδικότερα στο πλαίσιο του Άξονα 6 του Ειδικού Σχεδίου, ο οποίος αφορά στην δημιουργία δράσεων ανάπτυξης, στην ανασυγκρότηση της τοπικής οικονομίας και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, προβλέπονται Δράσεις για την αποκατάσταση και διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας πυρόπληκτων επιχειρήσεων ανάμεσα σε άλλους και των τομέων Αγροτικής οικονομίας (σχέδια βελτίωσης κλπ) και Αγροτουρισμού.

Παράλληλα, μετά τον καθορισμό των διατάξεων εφαρμογής των συγκεκριμένων Ε.Π καθώς και την έγκριση κριτηρίων ένταξης των έργων της περιόδου 2007-2013, υπάρχει η δυνατότητα ένταξης νέων έργων στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013.

4. Δράσεις αποκατάστασης των πυρόπληκτων περιοχών μπορούν επίσης να χρηματοδοτηθούν από το Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης της Ελλάδας 2007-2013 στο πλαίσιο του Άξονα 2 του προγράμματος. Ενδεικτικά αναφέρονται δράσεις οι οποίες αφορούν στην βελτίωση των συνθηκών πρόληψης για την αντιπυρική προστασία των δασών και δασικών εκτάσεων και αποκατάσταση δασών και δασικών εκτάσεων που έχουν υποστεί καταστροφές από πυρκαγιές, έργα αναδάσωσης - ορεινά και αντιδιαβρωτικά έργα αποκατάστασης καμένων εκτάσεων κλπ. Αναλυτικότερα στοιχεία θα δοθούν από το αρμόδιο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

Ο Υφυπουργός ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»

7. Στην με αριθμό 10872/18-4-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κυριάκου Βελόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1052968/1282/12-5-2008 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθ. πρωτ. 10872/18.4.2008 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κυριάκος Βελόπουλος σχετικά με το ανωτέρω θέμα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Α. Βασική προτεραιότητα του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών είναι η διενέργεια φορολογικών ελέγχων προς όλες τις κατευθύνσεις, χωρίς διακρίσεις και εξαιρέσεις, με συγκεκριμένες διαδικασίες, που αφενός προάγουν και διασφαλίζουν τη διαφάνεια και την αντικειμενικότητα τόσο στην επιλογή των υποθέσεων για έλεγχο όσο και στην ελεγκτική διαδικασία και αφετέρου ενισχύουν την εμπιστοσύνη των φορολογουμένων στη φορολογική διοίκηση.

Ειδικότερα σε ότι αφορά τους τακτικούς ελέγχους, με την εκδοθείσα κατ' εξουσιοδότηση νόμου υπουργική απόφαση 1021681/1120/ΠΟΛ.1037/1.3.2005 έχει αντικειμενικοποιηθεί η επιλογή των προς έλεγχο υποθέσεων και των διενεργουμένων γενικό ελεγκτικών επαληθεύσεων.

Αντικειμενική διαδικασία προβλέπεται και σε λοιπές περιπτώσεις ελέγχων (προσωρινοί έλεγχοι κατόπιν διασταυρώσεων μέσω TAXIS, επιστροφές Φ.Π.Α. κ.λπ.).

Επίσης, στο πλαίσιο της συνεχούς προσπάθειας του Υπουργείου για την εξάλειψη των φαινομένων διαφθοράς έχουν θεσπισθεί, μεταξύ άλλων, και οι διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3610/2007, με τις οποίες προβλέπεται η παροχή κινήτρων στους φορολογούμενους για την αποκάλυψη τυχόν φαινομένων παραβατικής συμπεριφοράς των φορολογικών οργάνων. Πιο συγκεκριμένα, εφόσον οι φορολογούμενοι αποκαλύπτουν πράξεις δωροδοκίας με τη συνδρομή αστυνομικής ή άλλης αρμόδιας αρχής, απαλλάσσονται από τα πρόστιμα, προσαυξήσεις και ποινικές κυρώσεις για τις παραβάσεις εκείνες που εσκοπείτο μέσω της παροχής ανταλλάγματος η συγκάλυψη. Ακόμα, πέραν των ως άνω κινήτρων προβλέπεται απαλλαγή του καταγγέλλοντα επιτηδεύματι από τον τακτικό έλεγχο για την τρέχουσα κατά το χρόνο της δωροδοκίας χρήση, καθώς και για τις δυο επόμενες συνεχόμενες χρήσεις με την προϋπόθεση ότι δεν πρόκειται για χρήσεις που βαρύνονται με ουσιαστικές παραβάσεις του Κ.Β.Σ.

Προκειμένου δε να εμπεδωθεί κλίμα αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ φορολογικών αρχών και φορολογουμένων, εκδόθηκε και κοινοποιήθηκε το προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου 18 του ίδιου ως άνω ν. 3610/2007 εγχειρίδιο, το οποίο μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των φορολογουμένων καθώς και των ελεγκτών κατά τη διενέργεια των φορολογικών ελέγχων.

Β. Η διασφάλιση και η προαγωγή της ακεραιότητας, της αξιοπιστίας και αποτελεσματικής λειτουργίας των υπηρεσιών του Υπουργείου καθώς και της ορθής και δίκαιης εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας όπως και η πρόληψη και τιμώρηση φαινομένων κακοδιοίκησης ή διαφθοράς ανήκει στην Οικονομική Επιθεώρηση η οποία δρα τόσο προληπτικά όσο και κατασταλτικά εποπτεύοντας και παρακολουθώντας συστηματικά τη λειτουργία των Υπηρεσιών του Υπουργείου.

Ανεπάργητα ή κατόπιν πληροφοριών, καταγγελιών αναφορών, δημοσιευμάτων κ.τ.λ. διενεργούνται από την Οικονομική Επιθεώρηση:

- Διαχειριστικοί, έλεγχοι και έρευνες
- Διοικητικές έρευνες και ένορκης διοικητικές εξετάσεις σε υπαλλήλους του Υπουργείου για διαπιστούμενα ή καταγγελλόμενα παραπτώματα αυτών,
- Έλεγχοι περιουσιακής κατάστασης (πόθεν έσχες) των υπαλλήλων του Υπουργείου για τη διαπίστωση πειθαρχικών παραπτωμάτων και ποινικών αδικημάτων,
- Ειδικότεροι έλεγχοι δηλώσεων περιουσιακής κατάστασης συγκεκριμένων κατηγοριών υπαλλήλων του Υπουργείου για την επιβολή, σε περίπτωση παράβασης των κειμένων διατάξεων, επιπλέον ποινικών και λοιπών κυρώσεων πέραν των διοικητικών κυρώσεων του Υπαλληλικού Κώδικα,
- Επανελέγχοι σε οποιεσδήποτε, κατά την κρίση των Οικονομικών Επιθεωρητών, υποθέσεις των εποπτευόμενων Υπηρεσιών για την διαπίστωση της ορθής ή μη εφαρμογής από τα ελεγκτικά όργανα των κειμένων διατάξεων και τον καταλογισμό τυχόν ευθυνών σε βάρος των υπαίτιων.

Αναφορικά με τη διαφάνεια στις οικονομικές και μη συναλλαγές έχει σταλεί από τη Γενική Διεύθυνση Οικονομικής Επιθεώρησης έγγραφο με το οποίο καλούνται όλοι οι Οικον. Επιθεωρητές σε συνεχή επαγρύπνηση για τη συνέχιση του έργου της καταπολέμησης της διαφθοράς.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ»

8. Στην με αριθμό 11175/30-4-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχαήλ Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 545/16-5-2008 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης παρακαλώ να ενημερώσετε τον κ. συνάδελφο για τα εξής:

1. Η αντιμετώπιση της παραβατικότητας των ανηλίκων σκοπείται κατά κανόνα με μέτρα διαπαιδαγωγικού χαρακτήρα, αναμορφωτικά και θεραπευτικά, τα οποία εμπλουτίστηκαν με τη θεσμοθέτηση νέων (προσφορά κοινωνικού υπηρεσίας, αποζημίωσης του θύματος, φοίτησης σε σχολές επαγγελματικής κατάρτισης ή παρακολούθησης μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής κ.λπ.). Εξαίρεση αποτελεί ή εφαρμογή του άρθρου 127 Π.Κ., όπου υπό προϋποθέσεις προβλέπεται η ιδιότητα ποινή του περιορισμού του ανήλικου παραβάτη σε Ειδικό Κατάστημα Κράτησης Νέων, με πρωταρχικό σκοπό και στην περίπτωση αυτή την ένταξη του ανήλικου στο κοινωνικό σύνολο.

Το Υπουργείο Δικαιοσύνης, μέσα στο πλαίσιο της σφραγιστικής πολιτικής που ασκεί, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα της ηλικίας και της προσωπικότητας του ανήλικου παραβάτη που εκτίει ποινή περιορισμού σε Ειδικό Κατάστημα Κράτησης Νέων και με γνώμονα την προστασία των δικαιωμάτων του παιδιού, καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες για την εξασφάλιση των βέλτιστων συνθηκών διαβίωσης και εξατομικευμένης αντιμετώπισής του, ώστε να εκπληρωθεί κατά το δυνατό ο σκοπός της ποινής, που είναι η συγκράτησή του από την τέλεση νέων αξιόποινων πράξεων και περαιτέρω η κοινωνική του αποκατάσταση.

Έτσι, ειδική μέριμνα προσδίδεται στο θέμα της εκπαίδευσης των ανηλίκων κρατουμένων και σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας δημιουργήθηκαν μόνιμες δομές εκπαίδευσης εντός των ΕΚ.Κ.Ν. (Δημοτικά, Γυμνάσια, Λύκεια), ισότιμες με τις λοιπές, χωρίς να αναγράφεται στον τίτλο σπουδών ότι αποκτήθηκε σε χώρο κράτησης.

Επίσης, πέραν της εκπαίδευσης των ανηλίκων, με σκοπό την κοινωνική τους επανένταξη, εφαρμόζονται σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους Φορείς, διάφορα προγράμματα συμπληρωματικής εκπαίδευσης, Επαγγελματικής Κατάρτισης, συμβουλευτικής, αυτοβοήθειας και ψυχολογικής υποστήριξης για πρώην χρήστες τοξικών ουσιών, νομικής υποστήριξης από εθελοντές κυρίως δικηγόρους και άθλησης για όλους.

Αναφορικά με τις συνθήκες διαβίωσης στο Ψυχιατρείο Κορυδαλλού, καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια τόσο σε επίπεδο διοίκησης και νοσηλευτικού προσωπικού όσο και σε επίπεδο σχεδιασμού δράσεων από πλευράς Υπουργείου Δικαιοσύνης για την βελτίωσή τους.

Ειδικότερα, το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό της κλινικής φροντίζουν για την παροχή των προβλεπόμενων από τις σχετικές διατάξεις του Σωφρονιστικού Κώδικα υπηρεσιών στους κρατούμενους. Έτσι, οι κρατούμενοι παρακολουθούνται δις ημερησίως από ιατρούς όλων των ειδικοτήτων, προαυλίζονται καθημερινά πρωί και απόγευμα και απολαμβάνουν τον σεβασμό που αφορούν στα δικαιώματά τους και την προσωπικότητά τους.

2. Τα τέσσερα νεαρά άτομα, μεταξύ των οποίων και ο ανήλικος από τη Γεωργία, στα οποία αναφέρεται η ερώτηση, μετέχθησαν νομίμως σύμφωνα με το άρθρο 30 του Σωφρονιστικού Κώδικα (Ν. 2776/1999), από το Ειδικό Κατάστημα Κράτησης Νέων Βόλου όπου κρατούνται, στο Ψυχιατρείο Κρατουμένων Κορυδαλλού και αφού υπεβλήθησαν στα αναγκαία μέτρα νοσηλείας επανήλθαν στο Κατάστημα που ανήκουν.

Αναφορικά με το περιστατικό του 16χρονου κρατούμενου στην Ψυχιατρική Κλινική Κρατουμένων Κορυδαλλού, σύμφωνα

με την ενημέρωση της Διεύθυνσης της Κλινικής δεν επρόκειτο για απόπειρα αυτοκτονίας αλλά για ελαφράς μορφής εκβιαστικό αυτοτραυματισμό που αποσκοπούσε στη χορήγηση μεγαλύτερης από την προβλεπόμενη ποσότητα φαρμάκων.

3. Για τους νεαρούς κρατούμενους, όπως άλλωστε και για κάθε κρατούμενο, οι οποίοι βρίσκονται σε οικονομική αδυναμία πρόσβασης στη Δικαιοσύνη και άσκησης των υπερασπιστικών δικαιωμάτων τους, προβλέπεται και εξασφαλίζεται νομική βοήθεια. Επίσης σε αλλοδαπούς κρατούμενους παρέχονται διευκολύνσεις για να επικοινωνούν με τους διπλωματικούς ή προξενικούς εκπροσώπους του κράτους του οποίου φέρουν την ιθαγένεια, προς εξομάλυνση ειδικών προβλημάτων που δημιουργούνται από την κράτησή τους. Ακόμη, υπάρχει δυνατότητα μεταγωγής σε άλλο κατάστημα κράτησης νέων για λόγους προσωπικούς. Ο ανήλικος από την Γεωργία υπέβαλε αίτηση μεταγωγής για το Ειδικό Κατάστημα Κράτησης Νέων Αυλώνα προκειμένου να έχει επισκεπτήριο και η αίτηση αυτή έγινε αποδεκτή από το αρμόδιο όργανο.

Εκπρόσωποι κοινωνικών φορέων, βουλευτές, μέλη επιστημονικών εταιριών, πολιτιστικών, θρησκευτικών ή άλλων συλλόγων μπορούν να επισκέπτονται κρατούμενους με άδεια του συμβουλίου της φυλακής και έγκριση του Υπουργείου Δικαιοσύνης. Οι επισκέπτες μπορούν να προσφέρουν οποιαδήποτε αντικείμενα επιθυμούν, και επιτρέπεται από τον κανονισμό της υπηρεσίας, στο Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας.

Οι νεαροί κρατούμενοι μπορούν να έχουν ατομικό χρηματικό λογαριασμό (χρημάτιο), που τηρείται, χρεώνεται και πιστώνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και τις σχετικές αποφάσεις του Υπουργείου Δικαιοσύνης. Τα χρήματα του λογαριασμού αυτού μπορεί να προέρχονται - μεταξύ άλλων - και από εμβάσματα από επισκεπτήρια ή επιταγές από συγγενείς ή τρίτους προς τον κρατούμενο.

Ο Υπουργός
ΣΩΤΗΡΗΣ ΧΑΤΖΗΓΑΚΗΣ»

9. Στην με αριθμό 10166/10-4-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Μπεγλίτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1618/12-5-2008 έγγραφο από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

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

Για τις καλυπτόμενες από τον ΕΛ.Γ.Α. ζημιές που προξενήθηκαν από τη χαλαζόπτωση που σημειώθηκε στις 4 Απριλίου 2008, σε καλλιέργειες βερικοκιάς, του Δ.Δ. Μεγάλου Βάλτου του Δήμου Σικυώνος, του Νομού Κορινθίας, έγινε αναγγελία και υποβάλλονται δηλώσεις, ενώ το έργο των εξατομικευμένων εκτιμήσεων θα αρχίσει μετά τη λήξη της προθεσμίας υποβολής δηλώσεων και οι αποζημιώσεις θα καταβληθούν το συντομότερο δυνατόν.

Το μέτρο της χορήγησης προκαταβολών, έναντι αποζημιώσεων ΕΛ.Γ.Α., δεν εφαρμόζεται πλέον διότι, αφενός μεν, όπως αποδείχτηκε στην πράξη, η εφαρμογή του δημιούργησε πολλές καθυστερήσεις στη ροή των αποζημιώσεων του Οργανισμού καθώς και πολλά άλλα προβλήματα (διαμαρτυρίες εκ μέρους των παραγωγών που είχαν πάρει υψηλές προκαταβολές τις οποίες δεν κάλυψαν οι αποζημιώσεις που έλαβαν, όταν η διαφορά έγινε απαιτητή από την Α.Τ.Ε., όπως προέβλεπε η απόφαση χορήγησής τους, γεγονός που προκάλεσε πολλές αχρεωστήτως καταβληθείσες προκαταβολές) αφετέρου δε, διότι τώρα πια δεν υπάρχει λόγος χορήγησης προκαταβολών, αφού οι αποζημιώσεις του ΕΛ.Γ.Α. για τις ζημιές στη Φυτική Παραγωγή, καταβάλλονται εντός τριμήνου από τη λήξη της συγκομιδής των ζημιωθέντων προϊόντων, σε σχέση με παλαιότερα, όπου ο χρόνος που απαιτούνταν για την καταβολή των αποζημιώσεων έφτανε τους 6-8 μήνες.

Ο Υπουργός
Α. ΚΟΝΤΟΣ»

10. Στην με αριθμό 7419/27-2-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννη Σκουλά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1208/12-5-2008 έγγραφο από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η

ακόλουθη απάντηση:

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

Με τον Καν. (ΕΚ) 1182/2007 του Συμβουλίου θεσπίζονται ειδικοί κανόνες για τον τομέα των οπωροκηπευτικών. Ο εν λόγω τομέας εντάσσεται στο καθεστώς Ενιαίας Ενίσχυσης και οι λεπτομέρειες ορίζονται στον Καν. (ΕΚ) 1782/2003 του Συμβουλίου και στον Καν. (ΕΚ) 1973/2004 της Επιτροπής.

Οι αποφάσεις που ελήφθησαν σε εθνικό επίπεδο έχουν ως εξής:

α. Πλήρης αποδέσμευση των ενισχύσεων από την παραγωγή για τη σταφίδα (σουλτανίνα και κορινθιακή), τα ροδάκινα, τα αχλάδια και τα ξηρά σύκα.

β. Μερική αποδέσμευση (30% δέσμευση, 70% αποδέσμευση) των ενισχύσεων από την παραγωγή για τη βιομηχανική τομάτα, για μεταβατική περίοδο τριών ετών (1/1/2008-31/12/2010).

γ. Μερική αποδέσμευση (60% δέσμευση, 40% αποδέσμευση) των ενισχύσεων από την παραγωγή για τα εσπεριδοειδή, για μεταβατική περίοδο πέντε ετών (1/1/2008-31/12/2012).

δ. Στις περιπτώσεις β. και γ. η πρόσθετη ενίσχυση (δεσμευμένο τμήμα) θα καταβάλλεται στους παραγωγούς που συνάπτουν συμβόλαια με τις μονάδες μεταποίησης, υποχρεωτικά μέσω αναγνωρισμένης Οργάνωσης παραγωγών ή Ομάδας παραγωγών.

ε. Δεν θα εφαρμοστεί στη χώρα μας η παρέκκλιση του άρθρου 51 του Κανονισμού 1782/03. Αυτό σημαίνει ότι από 1-1-2008 στις επιλέξιμες για την Ενιαία Ενίσχυση εκτάσεις θα μπορούν να καλλιεργηθούν φρούτα, λαχανικά και πατάτες, πράγμα που απαγορευόταν μέχρι τώρα. Η ελευθερία στις καλλιεργητικές επιλογές των αγροτών, αποτελεί τη βάση για την επιτυχία της νέας Κοινής Αγροτικής Πολιτικής, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα.

Επιπλέον, η αντιπροσωπευτική περίοδος αναφοράς για τον υπολογισμό των δικαιωμάτων Ενιαίας Ενίσχυσης και της αντίστοιχης αξίας τους που αποφασίστηκε ανά προϊόν είναι ως εξής:

Α. Τομάτα: περίοδοι εμπορίας 2001/02 έως 2005/06.

Β. Ροδάκινα-Αχλάδια-Δαμάσκηνα-Σύκα: περίοδοι εμπορίας 2004/05 έως 2006/07.

Γ. Εσπεριδοειδή: περίοδοι εμπορίας 2000/01 έως 2006/07.

Δ. Σταφίδα: περίοδοι εμπορίας 2001/02 και 2003/04 έως 2006/07.

Στο προσεχές διάστημα θα ολοκληρωθούν όλες οι διαδικασίες για τον υπολογισμό των νέων δικαιωμάτων Ενιαίας Ενίσχυσης που προκύπτουν από την ενσωμάτωση του τομέα των οπωροκηπευτικών στην Ενιαία Ενίσχυση, ώστε οι παραγωγοί να ενημερωθούν εγκαίρως, πριν την υποβολή της αίτησης Ενιαίας Ενίσχυσης του 2008 και όλες οι ενέργειες να έχουν πραγματοποιηθεί το αργότερο μέχρι τις 15 Μαΐου 2008.

Ο Υπουργός
Α. ΚΟΝΤΟΣ»

11. Στην με αριθμό 11234/5-5-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ελευθερίου Αυγενάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 552/29-5-2008 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης, παρακαλώ να ενημερώσετε τον αξιότιμο κύριο συνάδελφο ότι η Ειδική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή που έχει συσταθεί στο Υπουργείο Δικαιοσύνης για την αναθεώρηση των ρυθμίσεων του Α.Κ. που αφορούν στη γονική μέριμνα, επιμέλεια (συνεπιμέλεια) τέκνων και γενικότερα στη ρύθμιση των σχέσεων γονέων και τέκνων, ολοκλήρωσε τις εργασίες της και παρέδωσε σχέδιο νόμου, το οποίο βρίσκεται στο στάδιο της τελικής επεξεργασίας και στο οποίο, μεταξύ άλλων, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην επιμέλεια και στην ανατροφή των παιδιών στη βάση των αρχών της ισότητας και της δικαιοσύνης στο πλαίσιο της προσαρμογής του οικογενειακού δικαίου στην εξελισσόμενη κοινωνική πραγματικότητα.

Ο Υπουργός
ΣΩΤΗΡΗΣ ΧΑΤΖΗΓΑΚΗΣ»

12. Στην με αριθμό 12226/15-5-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ανδρέα Λοβέρδου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Α.Π.Φ.21/177/ΑΣ1505δ/9-6-2008 έγγραφο από την Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Με την απαντητική του επιστολή προς τον Πρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ο επικεφαλής της τουρκικής Αντιπροσωπείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση επαναλαμβάνει τις γνωστές άκαμπτες, παρωχημένες θα έλεγα, θέσεις της χώρας του σε μία σειρά ζητημάτων, όπως το Οικουμενικό Πατριαρχείο και η ελληνική μειονότητα στην Τουρκία.

Η κυβέρνηση, η ελληνική διπλωματία και σύσσωμη η κοινοβουλευτική μας εκπροσώπηση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αντικρούουν με εμπεριστατωμένη επιχειρηματολογία, τόσο στο διμερές όσο και στο ευρωπαϊκό αλλά και στο διεθνές επίπεδο, τις θέσεις αυτές. Προς αυτές τις κατευθύνσεις, όπως, με συνέπεια, και στο παρελθόν, στρέφουμε τις πρωτοβουλίες μας.

Δύο στοιχεία, ωστόσο, συγκρατούν την προσοχή μας, ανεξάρτητα από το αβάσιμο της τουρκικής επιχειρηματολογίας:

Η επιστολή αυτή, σε συνδυασμό με την ιστοσελίδα του τουρ-

κικού ΥΠ.ΕΞ., βρίσκεται σε δυσαρμονία με τις δημόσιες τοποθετήσεις της πολιτικής ηγεσίας της Τουρκίας. Η πορεία εκσυγχρονισμού της Τουρκίας, μέσα και από την ευρωπαϊκή της προοπτική, συναντά την αντίδραση του τουρκικού κατεστημένου. Αντίδραση, η οποία αποβλέπει στη συντήρηση των χαρακτηριστικών του τουρκικού κράτους, όπως ήταν στις αρχές του 20ου αιώνα. Όμως, η Ελλάδα αντιτίθεται, με κάθε τρόπο, στο να παρουσιάζεται η ίδια εικόνα και για τη μουσουλμανική μειονότητα στη Θράκη.

Πολύ περισσότερο, μάλιστα, εφ' όσον η σημερινή πραγματικότητα είναι αδιάψευστος μάρτυρας της πολιτικής μας για την ομαλή ένταξη της μειονότητας σε όλες τις πτυχές της ζωής στην περιοχή αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Υπουργός
ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία Κατσέλη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πρώτη είναι η με αριθμό 61/22-9-2008 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Λούκας Κατσέλη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την πώληση της Εθνικής Ασφαλιστικής σε ξένο όμιλο κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση της κ. Κατσέλη έχει ως εξής:

«Η διορισμένη από την Κυβέρνηση διοίκηση της Εθνικής Τράπεζας (Ε.Τ.Ε.) προχωρά στην πώληση σε ξένο όμιλο της θυγατρικής της εταιρείας, «Εθνική Ασφαλιστική». Η «Εθνική Ασφαλιστική» απασχολεί χίλιους δικασίους εργαζόμενους, έχει πάνω από πέντε χιλιάδες πωλητές και επαγγελματίες προμηθευτές, διαθέτει ακίνητη περιουσία που ξεπερνά τα 300.000.000 ευρώ, κατέχει με διαφορά το μεγαλύτερο μερίδιο στην ασφαλιστική αγορά και εκμεταλλεύεται σημαντικές συνέργιες, που προκύπτουν από τη μητρική της Εθνική Τράπεζα. Η διοίκηση της Ε.Τ.Ε. είχε προχωρήσει στα τέλη του 2007 στην απόσυρση της «Εθνική Ασφαλιστική» από το Χρηματιστήριο Αθηνών για τη δυναμική, όπως έλεγε τότε, περαιτέρω ανάπτυξη της εταιρείας. Μέχρι πρόσφατα μάλιστα δεν ετίθετο κανένα θέμα πώλησης της εταιρείας. Η πρόθεση της Κυβέρνησης να προχωρήσει αιφνιδιαστικά στην πώληση κατά 100% της «Εθνική Ασφαλιστική» σε ξένο ιδιωτικό όμιλο, εν μέσω της διεθνούς κρίσης που πλήττει ακόμη και μεγάλους διεθνείς ασφαλιστικούς ομίλους, χωρίς καμμία μακρόπνοη αναπτυξιακή πολιτική στον κρίσιμο τομέα των ασφαλειών και χωρίς να έχει εξηγηθεί η σκοπιμότητα μιας τέτοιας απόφασης, εγείρει σοβαρά ερωτήματα.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο κύριος Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών:

Πρώτον, με πιο σκεπτικό η διοίκηση της Ε.Τ.Ε. προχωρά σήμερα, αιφνιδιαστικά και ατεκμηρίωτα, στην πώληση της «Εθνική Ασφαλιστική» σε ξένο όμιλο, με σύμβουλο μάλιστα την Goldman Sachs, η οποία βρίσκεται στη δίνη της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης;

Δεύτερον, δεν απασχολεί την Κυβέρνηση ότι αφελληνίζεται μία κρίσιμη αγορά και ευνοείται η δημιουργία πολυεθνικών καρτέλ, όταν με κατάλληλο αναπτυξιακό και επιχειρηματικό σχεδιασμό ελληνικές εταιρείες θα μπορούσαν να πρωταγωνιστήσουν στην περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης και Μεσογείου;»

Ο Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Λέγκας έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Κατσέλη, γνωρίζετε πολύ καλά ότι η «Εθνική Ασφαλιστική» είναι μια ανώνυμη εταιρεία, η οποία λειτουργεί ελεύθερα στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού. Το ίδιο, βεβαίως, ισχύει και για την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, η οποία ως γνωστόν κατέχει το 100% των μετοχών της «Εθνική Ασφαλιστική». Συνεπώς οι επενδυτικές της κινήσεις και οι υπόλοιπες στρατηγικές κινήσεις και συμμαχίες της καθορίζονται στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Παραμερίζοντας, λοιπόν, την όποια τακτική δημιουργίας εντυπώσεων, οφείτετε να μην αγνοείτε ότι η Κυβέρνηση, ούτε παρεμβαίνει ούτε καθοδηγεί την οποιαδήποτε επενδυτική στρατηγική υιοθετείται είτε από την Εθνική Τράπεζα είτε από κάθε άλλη ανώνυμη εταιρεία.

Ούτε επίσης μπορεί να γίνεται λόγος για ξεπούλημα της «Εθνική Ασφαλιστική» όταν η ίδια η Εθνική Τράπεζα με ανακοίνωσή της έχει πει ότι προτίθεται να εξετάσει μέσα από μία διεθνή διαδικασία επιλογής το ενδεχόμενο μιας στρατηγικής συνεργασίας με διεθνή ασφαλιστικό οίκο ο οποίος θα έχει την απαραίτητη κεφαλαιακή βάση και επάρκεια, αποδεδειγμένη εμπειρία, υψηλή τεχνολογία, προκειμένου να εκμεταλλευτεί πλήρως τις δυνατότητες ανάπτυξης της «Εθνική Ασφαλιστική», αλλά και του ομίλου γενικότερα τόσο στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης όσο και στην Τουρκία.

Μέσα απ' αυτήν την ανάπτυξη η Εθνική Τράπεζα εκτιμά ότι θα

επιτευχθεί η καλύτερη διασφάλιση των συμφερόντων των πελατών, του εταιρικού δικτύου, των εργαζομένων, των πρακτόρων της «Εθνική Ασφαλιστική» ενώ παράλληλα θα έχει τη δυνατότητα να επικεντρωθεί στις βασικές τραπεζικές εργασίες. Εξάλλου αυτό συνάδει μ' ένα νέο περιβάλλον, που διαμορφώνεται στο χώρο εργασίας του ασφαλιστικού τομέα. Είναι το σύμφωνο κεφαλαιακής επάρκειας Βασιλεία 2, το οποίο βεβαίως, μπορεί να μην είναι υποχρεωτικό αλλά ωστόσο διαμορφώνει μια νέα κατάσταση. Και αυτή η κατάσταση λέει ότι οι τράπεζες για τον υπολογισμό του δείκτη κεφαλαιακής επάρκειας, αφαιρούν από τα εποπτικά ίδια κεφάλαιά τους το ποσό συμμετοχής τους στις ασφαλιστικές εταιρείες. Γι' αυτόν το λόγο, όλες οι τράπεζες που δραστηριοποιούνται τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό επιχειρούν την αποδέσμευσή τους από τις θυγατρικές ασφαλιστικές εταιρείες και επιχειρούν σε καθαρές τραπεζικές εργασίες. Με ανάλογο τρόπο, αντιδρούν και οι μεγάλες τράπεζες στο εξωτερικό οι οποίες επίσης αναζητούν στρατηγικούς εταίρους για την ανάπτυξη των ασφαλιστικών εταιρειών.

Προσαρμογή, λοιπόν, στους νέους κανόνες η οποία φαίνεται να είναι δεδομένη. Κατά συνέπεια ούτε για αφελληνισμό ούτε για ξεπούλημα μπορεί να μιλάει κάποιος. Όσο για το στόχο της στρατηγικής παρουσίας στον οποίο αναφέρασθε, αυτόν τον στόχο η Εθνική Τράπεζα πιστεύει ότι θα τον πετύχει ακριβώς μέσα από αυτήν τη στρατηγική συμμαχία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Η κ. Κατσέλη έχει το λόγο.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ: Κυρία Πρόεδρε, η πώληση της «Εθνική Ασφαλιστική» είναι ένα οικονομικό και αναπτυξιακό έγκλημα για τη χώρα μας. Περιμένα την τοποθέτηση του κυρίου Υφυπουργού ακριβώς επειδή αυτό είναι το πρόβλημα. Η Κυβέρνηση, δεν έχει στόχευση αναπτυξιακή. Η Εθνική Τράπεζα μπορεί να έχει μια ευρύτατη διασπορά στο Χρηματιστήριο, αλλά τα ασφαλιστικά ταμεία, έχουν ένα μεγάλο ποσοστό των μετοχών. Η Κυβέρνηση μπορεί να επηρεάσει τις εξελίξεις στην Εθνική όπως και το κάνει σε καίρια ζητήματα.

Είναι ένα οικονομικό και αναπτυξιακό έγκλημα γιατί, η «Εθνική Ασφαλιστική» είναι αυτήν τη στιγμή η μεγαλύτερη ασφαλιστική εταιρεία, έχει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς και με την πώληση της «Αγροτική Ασφαλιστική» είναι η μόνη ελληνική εταιρεία στον κλάδο, ένας κλάδος, ο οποίος αναπτύσσεται και είναι ιδιαίτερα σημαντικός και για την Εθνική Τράπεζα. Οι διαδικασίες δε που ακολουθούνται, μας γεννούν πολλά ερωτηματικά. Έχουν την οσμή σκανδάλου.

Γιατί ένα χρόνο πριν, απέσυρε ο διοικητής της Εθνικής Τράπεζας την «Εθνική Ασφαλιστική» από το Χρηματιστήριο δήθεν για την ανάπτυξή της;

Γιατί πουλάει 100% των μετοχών στον ιδιώτη, για να κάνει λεία μετά δύο εταιρείες 50% και 50% με συνεργασία Εθνικής με τον ιδιώτη;

Γιατί προχωράει και δίνει ουσιαστικά ένα μεγάλο δώρο σ' αυτόν τον ιδιώτη, στις τρίτες αγορές στην Τουρκία, στη Ρουμανία και αλλού από αποδόσεις οι οποίες πρόκειται να είναι σημαντικές;

Γιατί τέλος, αφαιρεί από την ελληνική οικονομία τη δυνατότητα παροχών καθολικής υπηρεσίας σ' όλη τη χώρα, εφόσον ξέρουμε ότι τα διεθνή καρτέλ που θα βρίσκονται στην ελληνική αγορά πρόκειται να χρεώσουν τον Έλληνα καταναλωτή με πολύ υψηλότερα ασφάλιστρα;

Για όλους αυτούς τους λόγους, εγκυκαλούμε την Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση πρέπει να έχει άποψη για το τι γίνεται σ' όλους τους κλάδους και ιδιαίτερα στον ασφαλιστικό κλάδο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κυρία Κατσέλη, η εμμονή σας αλλά και η επιμονή σας σ' αυτές τις απόψεις, δεν εξυπηρετούν παρά μόνο στη δημιουργία εντυπώσεων και πανικού τόσο στους εργαζόμενους, όσο και στους ασφαλιστές και γενικότερα στην ασφαλιστική αγορά.

Οφείλω, για το λόγο αυτό, να επαναλάβω αυτό που τόνισα και στην πρωτολογία μου, ότι δηλαδή η «Εθνική Ασφαλιστική»

είναι μία ανώνυμη εταιρεία και αυτή είναι η αλήθεια, εκτός και αν θέλετε να αλλάξουμε τώρα την αλήθεια, η οποία λειτουργεί ελεύθερα και βέβαια στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Το ίδιο ισχύει, βεβαίως, και για τη μητρική εταιρεία, την Εθνική Τράπεζα η οποία, όπως είπα, κατέχει το 100% των μετοχών της «Εθνική Ασφαλιστική». Τα όποια θέματα του επιχειρησιακού σχεδιασμού των θυγατρικών εταιρειών αναπτύσσονται στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, στον οποίο δεν νοείται οποιαδήποτε κρατική παρέμβαση.

Αυτό άλλωστε προκύπτει και από σχετικό έγγραφο της επιτροπής εποπτείας ιδιωτικής ασφάλισης, στο οποίο αναφέρεται ότι εκφεύγουν της αρμοδιότητάς της τα θέματα που τίθενται στην ερώτησή σας, καθώς αποτελούν ζητήματα επιχειρησιακού σχεδιασμού για την αξιοποίηση της εταιρείας.

Δεν πρέπει, λοιπόν, να παραγνωρίζεται και νομίζω ότι δεν αμφισβητείται το γεγονός ότι αναφέρεστε σε επιχειρήσεις με αμιγώς ιδιωτικό χαρακτήρα. Το αντίθετο, βεβαίως, θα ήταν όχι μόνο παράλογο, αλλά και ανακόλουθο με τις πολιτικές επιλογές των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ., οι οποίες σε τελευταία ανάλυση, οδήγησαν και στην ιδιωτικοποίηση της Εθνικής Τράπεζας.

Επειδή, όμως, ισχυρίζεστε –και το κάνετε συνεχώς αυτό– ότι δεν λάβατε απαντήσεις, προκαλούμαι να σας παραπέμψω στις ίδιες πιο κατατοπιστικές απαντήσεις των Υπουργών του ΠΑ.ΣΟ.Κ., του κ. Χριστοδουλάκη, του κ. Παπαντωνίου, οι οποίοι σε σειρά συναφών ερωτήσεων, περιορίζονταν στην τοποθέτηση –και σας διαβάζω επί λέξει τι έλεγαν– ότι «η Εθνική Τράπεζα βρίσκεται εκτός δημοσίου τομέα και λειτουργεί βάσει κριτηρίων, που ισχύουν και για τις λοιπές ιδιωτικές τράπεζες».

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

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε.

Και σήμερα έρχεστε και μας λέτε, όπως άλλωστε είπατε και χτες κατά την επίσκεψή σας στα γραφεία της «Εθνική Ασφαλιστική», ότι θέλετε μία εταιρεία δημόσια, με δημόσιο χαρακτήρα, για να παρεμβαίνει ρυθμιστικά. Λίγη συνέπεια δεν βλέπτε και σίγουρα αυτό που βλέπτε, είναι η επιστροφή στο παρελθόν που αποδοκιμάστηκε και στην παρωχημένη ρητορεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 63/22/9/2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αντωνίου Σκυλλάκου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τη στάση της ηγεσίας της Αστυνομίας για τα μέλη του Π.Α.ΜΕ. και του Κ.Κ.Ε. κ.λπ..

Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Σε «επείγον σήμα» που υπογράφει ο διευθυντής Αστυνομίας Αθηνών, που στάλθηκε στις 5/8/2008 προς τη Διοίκηση της Πυροσβεστικής Αττικής, τις Διευθύνσεις Ασφάλειας, Τροχαίας και άλλες υπηρεσίες, τα μέλη του Π.Α.ΜΕ. και του Κ.Κ.Ε. χαρακτηρίζονται επικίνδυνα.

Συγκεκριμένα, όπως αποκάλυψε σε δημοσίευσμά της (11.9.2008) η εφημερίδα «ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ», με αφορμή τη συγκέντρωση της Ε.Ε.Δ.Υ.Ε. στις 7/8/2008 στην Ακρόπολη για τη συμπλήρωση εξήντα τριών χρόνων από τη ρίψη ατομικής βόμβας σε Χιροσίμα και Ναγκασάκι, το γραφείο επιχειρήσεων, ζητά «να διατεθούν ένα όχημα από την Πυροσβεστική και ένα από το Ε.Κ.Α.Β. στην είσοδο του Ζαπτείου, μιας και μετά τη συγκέντρωση, θα ακολουθήσει πορεία στην πλατεία Συντάγματος».

«Στη συγκέντρωση, έχουν κληθεί να συμμετάσχουν μέλη του Π.Α.ΜΕ., κομματικών οργανώσεων Αττικής του Κ.Κ.Ε. και άλλων φιλειρηνικών οργανώσεων και υπάρχει κίνδυνος πρόκλησης πυρκαγιών, από έκνομες ενέργειες των συγκεντρωθεισών», καταλήγει το «σήμα» του γραφείου επιχειρήσεων.

Η πρακτική αυτή, αποκαλύπτει το πώς και ποιοι προετοιμάζουν τις προβοκάτσιες σε βάρος διαδηλωτών και καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο, τουλάχιστον, η ηγεσία των δυνάμεων καταστολής, αντιλαμβάνεται όχι μόνο μία ειρηνική διαδήλωση, αλλά και τα μέλη και στελέχη του Κ.Κ.Ε., του Π.Α.ΜΕ. και του αντιιμπεριαλιστικού-φιλειρηνικού κινήματος.

Η Κυβέρνηση, όσο δεν καταδικάζει έμπρακτα αυτές τις ενέρ-

γειες και δεν παίρνει τα κατάλληλα μέτρα, παραμένει εκτεθειμένη και συνένοχη.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός

Πώς τοποθετείται η Κυβέρνηση στη συγκεκριμένη πρακτική της ηγεσίας των δυνάμεων καταστολής και ποια συγκεκριμένα μέτρα, θα πάρει για την αντιμετώπισή της;».

Στην ερώτηση του κ. Σκυλλάκου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Χηνοφώτης.

Κύριε Χηνοφώτη, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Από πλευράς πραγματικών γεγονότων, όντως αυτό το σήμα το οποίο αναφέρεται στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Σκυλλάκου εξεδόθη, αλλά επιτρέψτε μου να παραθέσω τα ακόλουθα: Σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, στις συναθροίσεις αυτές οι οποίες είναι ειρηνικές συναθροίσεις, η Αστυνομία λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα τάξης, ασφάλειας και τροχαίας, για την προστασία της συνάθροισης και των συναθροιζομένων από οποιαδήποτε προσβολή, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανεμπόδιστη άσκηση του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος, να συνέρχονται ησύχως και χωρίς όπλα, όπως επιτάσσει το Σύνταγμα.

Σ' αυτό το πλαίσιο η προϊσταμένη αρχή της Διεύθυνσης Ασφάλειας Αθηνών –και αυτή είναι η Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Αττικής– με σχετική διαταγή της, η οποία αποτελεί την κατευθυντήρια εντολή για τα υφιστάμενα κλιμάκια προς τις αρμόδιες υφιστάμενες υπηρεσίες τους, μεταξύ των οποίων, όπως προείπα, και η Διεύθυνση Αστυνομίας Αθηνών, διέταξε τη λήψη των αναγκαίων μέτρων, διακριτικά εγγύς και περίεξ της συγκέντρωσης και κατά μήκος της πορείας, όπου όμως αναφέρεται ότι ο σκοπός των αστυνομικών μέτρων εκτός των άλλων είναι –προσέξτε παρακαλώ αυτό το σημείο– η αποτροπή τυχόν εκνόμων ενεργειών σε βάρος των συγκεντρωθεισών. Άρα έρχεται η Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Αττικής και δίνει την κατευθυντήρια εντολή, λέγοντας «προφυλάξτε αυτούς οι οποίοι θα συγκεντρωθούν».

Στη συνέχεια, έρχεται η Διεύθυνση Αστυνομίας Αθηνών και μ' αυτό το ολιγόλογο σήμα, όπως είπατε και με τελειώς λανθασμένο λεκτικό, απευθύνεται στο Πυροσβεστικό Σώμα και στο Ε.Κ.Α.Β., προκειμένου να εξασφαλισθεί η διάθεση πυροσβεστικού οχήματος και ασθενοφόρου. Με αυτό το λανθασμένο λεκτικό το οποίο εσείς αναφέρετε και όντως έτσι είναι, δημιουργεί τους συνειρμούς ότι αυτές οι έκνομες ενέργειες ενδεχομένως να προέλθουν από τους συγκεντρωμένους, πράγμα του οποίου η υπονόηση ουδέποτε απετέλεσε ούτε βούληση της ηγεσίας ούτε κατεύθυνση της Κυβέρνησης.

Προς επίρρωση των όσων αναφέρω, σας λέω ότι στη συνέχεια αυτού και μόλις έγινε γνωστό, εξεδόθη η σχετική διαταγή, όπου γίνονται αυστηρές συστάσεις, γίνονται παρατηρήσεις και παράλληλα παρέχονται και οι κατευθυντήριες αρχές και οδηγίες για τη συγκεκριμένη αντιμετώπιση τέτοιου είδους ειρηνικών εκδηλώσεων, διότι όπως προείπα, επρόκειτο περί ειρηνικής εκδήλωσης.

Σ' αυτό το σημείο, θέλω να επισημάνω ότι η συνδικαλιστική δράση, η αστυνόμευση των μετεχόντων σε κινητοποιήσεις, όπως επίσης και η πολιτική συμπεριφορά και το φρόνημα των πολιτών δεν αποτελεί αντικείμενο ενδιαφέροντος των αστυνομικών αρχών.

Συμπερασματικά, θέλω να τονίσω ότι ουδεμία πρόθεση υπήρξε περί τούτου. Ήταν μια κακή ερμηνεία της κατευθυντήριας εντολής της προϊσταμένης αρχής, η οποία διέτασσε την προστασία των συγκεντρωθεισών από έκνομες ενέργειες εκτός της πορείας, εκτός αυτών οι οποίοι θα συγκεντρώνονταν για να διαδηλώσουν ειρηνικά. Αυτό ήταν σαφές και πρόδηλο. Από πλευράς Κυβέρνησης, η θέση μας είναι ξεκάθαρη, είναι δεδομένη ότι προστατεύονται όλα τα συνταγματικά κατοχυρωμένα δικαιώματα των Ελλήνων πολιτών.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Σκυλλάκο, έχετε το λόγο.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Είναι θετικό ότι ο κύριος Υφυπουργός έμμεσα, άμεσα με τον τρόπο του, διαχωρίζει τη θέση του από το συγκεκριμένο σήμα και από τους χειρισμούς που έκανε η ηγεσία της Αστυνομίας στην Αθήνα. Όμως η πρακτική αυτή, που εφαρμόστηκε από την ηγεσία της Αστυνομικής Διεύθυνσης Αθηνών, το σήμα που εστάλη, εκθέτει την ηγεσία της Αστυνομίας βαριά, γιατί δεν πρόκειται για έναν απλό αστυνομικό, πρόκειται για την ηγεσία που έκανε λάθος. Σ' αυτόν τον τόπο γνωρίζομαστε. Ξέρουμε και ποιο είναι το Κ.Κ.Ε. και ποιο είναι το Π.Α.ΜΕ., ποιες είναι οι φιλειρηνικές εκδηλώσεις. Κάθε αρχές Αυγούστου, γίνονται εκδηλώσεις στην Ακρόπολη στην επέτειο για το βομβαρδισμό της Χιροσίμα και του Ναγκασάκι.

Είναι γνωστές αυτές οι ενέργειες. Τόσο χοντρό λάθος γεννάει ερωτηματικά. Και το λέμε αυτό, διότι κατά πληροφορίες μας ίδιο σήμα –δεν το είχαμε υπ' όψιν μας– με παρόμοιες τοποθετήσεις υπήρξε και πέρυσι στις φιλειρηνικές συγκεντρώσεις του Αυγούστου και παρακαλώ, αυτό να το ελέγξετε, κύριε Υφυπουργέ.

Εμείς χαίρομαστε που και η συνδικαλιστική ηγεσία των αστυνομικών, έχει βγάλει ανακοίνωση που καταδικάζει αυτό το φαινόμενο και το συνδέει και με τα δικά της προβλήματα εκδημοκρατισμού που δεν θα έπρεπε να υπάρχουν, αλλά κινείται σε αντίθετη κατεύθυνση η Κυβέρνηση και αναφέρομαι στο πειθαρχικό δίκαιο, το προεδρικό διάταγμα, το οποίο είναι σε αντίθεση με τη θέση των αστυνομικών και δημοσιεύτηκε ερήμην των αστυνομικών, περιορίζοντας τα δημοκρατικά τους δικαιώματα, ιδιαίτερα τον συνδικαλισμό τους, όπου μπορεί να διώκονται για κρίσεις της Ελληνικής Αστυνομίας.

Εδώ κύριε Υπουργέ, υπάρχει η τάση εκείνων των αστυνομικών δυνάμεων –δεν ξέρω σε ποιο ύψος φτάνει– που εισηγούνται και προχωρούν σε παλαιές μεθόδους, με χαρακτηρισμούς για το Κ.Κ.Ε., σαν αυτούς που περιλαμβάνονται στο σήμα, η τάση της μεγαλύτερης καταστολής. Εδώ θα πρέπει να σημειώσω, ότι υπήρξαν πρακτικά και οδηγίες σ' αυτήν τη συγκέντρωση, πιστεύω και σ' άλλες, δηλαδή άνδρες της ασφάλειας με πολιτικά, να παρευρίσκονται σ' αυτήν τη συγκέντρωση. Ελέγξετε το και αυτό. Έχουμε τοποθετηθεί και άλλη φορά δημόσια, ότι σε φιλειρηνικές και συνδικαλιστικές συγκεντρώσεις, δεν λέμε να μην υπάρχει προστασία, αλλά αυτό να γίνεται με έντολους, που διακριτικά θα βρίσκονται σε κάποιο σημείο χωρίς να προκαλούν. Όχι να στέλνουν άνδρες της ασφάλειας με πολιτικά να είναι μέσα στη συγκέντρωση. Σκεφθείτε τι έχει να γίνει, όταν αποκαλυφθεί αυτό το ζήτημα και έχει συμβεί επανειλημμένα. Πρέπει να σταματήσουν αυτές οι πρακτικές. Με τέτοιες πρακτικές και αν τυχόν γίνει και κάποια αναμπουμπούλα, μπορεί να οδηγηθούν μετά σε καταδίκη συγκεκριμένου κόμματος ή συγκεκριμένων συνδικάτων και ακόμη να οδηγηθούμε σε προβοκατόρικη εξέλιξη, διότι ο άλλος με το δίκιο του θα αρχίσει να διαμαρτύρεται. Χρειάζεται, λοιπόν, η αντιμετώπιση όλων αυτών των ζητημάτων με έναν πιο δημοκρατικότερο τρόπο. Πρέπει να γενικεύσετε τις οδηγίες σας. Δεν είναι ένα μεμονωμένο γεγονός. Υπάρχει πνεύμα. Εάν δεν υπήρχε πνεύμα και αντίληψη –δεν εννοώ στο σύνολο της Αστυνομίας– σε μέρος της Αστυνομίας, δεν θα γινόταν αυτό που γίνεται. Πρέπει να παρθούν γενικότερα μέτρα, να αλλάξουν οι αντιλήψεις, ιδιαίτερα στην ηγεσία, σ' αυτούς που επιλέγετε για την ηγεσία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Χηνοφωτής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Κύριε Σκυλλάκο, συγκρατώ αυτά τα οποία είπατε, αλλά θα ήθελα να επισημάνω το εξής.

Όπως είπα και στην πρωτολογία μου, δεν είναι θέμα της ηγεσίας της Αστυνομίας. Το θέμα της ηγεσίας της Αστυνομίας, αναφέρεται μετά και από δική μου έγγραφη εντολή, στο να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα, ώστε να μη συμβαίνουν αυτά τα οποία είπατε για το συγκεκριμένο γεγονός, που απ' ό,τι φαίνεται είναι κατ' αντιγραφή της προηγούμενης εντολής του 2007 και του 2006. Πλην όμως, αυτά τα πράγματα είναι ανεπίτρεπτα στο σημερινό περιβάλλον και τη δημοκρατία την οποία βιώνουμε και πρέπει να προστατέψουμε.

Όπως σας είπα, η κατευθυντήρια εντολή, η διαταγή της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Αττικής, ήταν σαφέστατη, προκειμένου να προστατευτούν αυτοί οι οποίοι θα συγκεντρώνονταν να διαδηλώσουν ειρηνικά για τη μαύρη επέτειο του βομβαρδισμού στη Χιροσίμα και στο Ναγκασάκι.

Όντως εξεδόθησαν, όπως σας είπα, παρατηρήσεις, κατευθυντήριες αρχές, οδηγίες και συστάσεις προς αποφυγή τέτοιων καταστάσεων.

Θα ελέγξω αυτό το οποίο είπατε και για την πρόσφατη συγκέντρωση.

Και θα ήθελα συμπερασματικά να κλείσω, λέγοντας ότι η βούληση της συγκεκριμένης Κυβέρνησης είναι δεδομένη, όπως επίσης και η βούληση προηγούμενων κυβερνήσεων. Δεν μπορείτε να χαρακτηρίζουν την Αστυνομία τέτοιου είδους γεγονότα. Η Αστυνομία σαν πυλώνας της δημοκρατίας, οφείλει να κινηθεί σύμφωνα με τη συνταγματική επιταγή και τις κείμενες διατάξεις, που ορίζονται από το ν.2800/2000 καθώς επίσης και από το π.δ. 141. Αυτό είναι μονόδρομος για την Αστυνομία. Και ενδεχομένως να υπάρχουν αυτά τα περιστατικά όπως είπατε, πλην όμως, θέλω να καταστήσω σαφές ότι δεν είναι περιστατικά τα οποία χαρακτηρίζουν τη σημερινή Αστυνομία ή την Αστυνομία των τελευταίων ετών.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Τρίτη είναι η με αριθμό 66/22-9-2008 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Άννας Φιλίνη προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τη λήψη απόφασης για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στην περιοχή Γουδή κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση της κ. Φιλίνη έχει ως εξής:

«Εδώ και τριάντα χρόνια, από το 1977, υπάρχει νόμος που προβλέπει τη δημιουργία πάρκου στην περιοχή Γουδή. Όμως, ενώ η δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου Γουδή επείγει, η υλοποίησή του αναβάλλεται, λόγω έλλειψης πολιτικής βούλησης της Κυβέρνησης. Ο βασικός ιδιοκτήτης της καρδιάς του πάρκου, είναι ο Ελληνικός Στρατός. Δυστυχώς παρατηρούμε ότι ο χώρος ιδιοκτησίας του ΥΠ.ΕΘ.Α., συνεχώς οικοπεδοποιείται και ταμμεντοποιείται με τη μορφή παραχωρήσεων, έχοντας γεμίσει την καρδιά του πυρήνα του πάρκου με κτίσματα και συρματοπλέγματα.

Στον πυρήνα του πάρκου, εκτάσεως εννιάκοσίων εξήντα πέντε στρεμμάτων ιδιοκτησίας του Ταμείου Εθνικής Άμυνας, έχει καθορισθεί με το ν. 732/1977 παραχωρητέα άνευ ανταλλάγματος στους Δήμους Αθηναίων και Ζωγράφου, με σκοπό τη δημιουργία χώρων πρασίνου. Από αυτά παραχωρήθηκαν μέχρι σήμερα μόνο τετρακόσια τριάντα πέντε στρέμματα.

Επίσης εκκρεμεί η μετεγκατάσταση ενεργών και ανενεργών στρατοπέδων από την περιοχή του Γουδή, βάσει του ν. 2745/1999, η οποία θα δώσει την ευκαιρία για δημιουργία νέων χώρων αστικού πρασίνου.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Προτίθεστε να προβείτε σε θεραπεία του ισχύοντος ν. 732/1977, έτσι ώστε να καταστεί ενεργός και να εφαρμοστεί με στόχο τη δημιουργία πάρκου στην περιοχή Γουδή, σταματώντας επιτέλους τη διαρκή ταμμεντοποίησή του;

2. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου τόσο για το Άλσος του Ελληνικού Στρατού, όσο και για μετεγκατάσταση των στρατοπέδων από την περιοχή Γουδή;»

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας):

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προ δεκαετίας ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών, ανέλαβε σε συνεργασία το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο την εκπόνηση μελέτης για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στο Γουδή αναπτύσσοντας ένα ερευνητικό πρόγραμμα σε εφαρμογή του ν. 732/1977 χωρίς καμμία συνεργασία με τον ιδιοκτήτη γης, δηλαδή το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Τ.ΕΘ.Α., με πρόθεση να επιβάλει χρήσεις και λειτουργίες χωρίς ανάλογη πρόταση για αποκατάσταση των χρήσεων αυτών. Και βεβαίως η υλοποίηση του σχεδιασμού

αυτού, δεν είναι αποδεκτή από τη στρατιωτική υπηρεσία.

Είναι επίσης γεγονός ότι το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, στο πλαίσιο του ν. 732/1977 είχε παραχωρήσει στο παρελθόν με αποφάσεις του έκταση από τα εννιάκισια εξήντα πέντε στρέμματα ιδιοκτησίας του, στους όμορους Δήμους Αθηναίων και Ζωγράφου, εκτάσεις συνολικού εμβαδού τετρακοσίων ενενήντα δύο στρεμμάτων, περίπου 51% της συνολικής έκτασης: στο φυτώριο του Δήμου Αθηναίων ενενήντα στρέμματα, στο κολυμβητήριο του Δήμου Αθηναίων εκατόν εξήντα επτά στρέμματα, στο Δήμο Ζωγράφου σαράντα εννέα στρέμματα, στο Πανεπιστήμιο Αθηνών πενήντα ένα στρέμματα.

Η εφαρμογή όμως του συγκεκριμένου νόμου, ήταν άμεσα συνδεδεμένη με την έγκριση οικιστικής ανάπτυξης του αυτόνομου οικοδομικού οργανισμού των αξιωματικών. Κατόπιν προσφυγής του Δήμου Παπάγου στο Συμβούλιο της Επικρατείας εκδόθηκε η υπ' αριθμόν 3754/1981 απόφαση, σύμφωνα με την οποία, ακυρώθηκε το προεδρικό διάταγμα που ενέκρινε τον πολεοδομικό σχεδιασμό της οικιστικής ανάπτυξης, με αποτέλεσμα ο ν. 732/1977 να καταστεί ανενεργός.

Συνέπεια όλων των παραπάνω, ήταν ότι το Τ.Ε.Θ.Α. έθεσε το θέμα συνταγματικότητας και η νομική υπηρεσία του Υπουργείου με την υπ' αριθμόν 5771/1983 γνωμοδότησή της απεφάνθη ότι ο νόμος μετά την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας κρίνεται ανενεργός. Απαντώντας, λοιπόν, στο ερώτημά σας, θα πω ότι δεν μπορούμε να προβούμε στη θεραπεία ενός νόμου, που στην ουσία είναι ανενεργός.

Κατόπιν των ανωτέρω, η στρατιωτική υπηρεσία προχώρησε και προέβη με δική της πρωτοβουλία, στη δημιουργία χώρου πρασίνου στο Στρατόπεδο Βαρίτη. Έτσι σε χώρο εκατόν εβδομήντα εννιά στρεμμάτων, έχουμε τη δημιουργία του Άλσους του Ελληνικού Στρατού, που εν μέρει χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από τα κοινοτικά προγράμματα «PERIFERA» και «CONVERGE». Επ' ωφελεία του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου το Άλσος του Ελληνικού Στρατού είναι ελεύθερο προς πρόσβαση στην κοινωνία.

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

Έχω να συμπληρώσω, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Δεν έχετε χρόνο, αλλά σας δίνουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας):

Η έκταση του στρατοπέδου, διαιρείται σε τέσσερις τομείς: στο κυρίως άλσος, που είναι ο τομέας Α', στον τομέα Β' που είναι το γήπεδο μπάντιντον, στον τομέα Γ' που είναι το παλιό αμαξοστάσιο και στον τομέα Δ' που είναι το κέντρο εκπαίδευσης ιππικού.

Από τους προαναφερθέντες τομείς, οι εκτάσεις του τομέα Β', του μπάντιντον, αλλά και του τομέα Δ', που είναι το πρώην κέντρο εκπαίδευσης ιππικού, παραχωρήθηκαν με το ν.3342/2005 στα Ολυμπιακά Ακίνητα προκειμένου να τα εκμεταλλευθούν. Το Υπουργείο στη συνέχεια, μετά από διαβουλεύσεις με το Υπουργείο Πολιτισμού αλλά και την εταιρία Ολυμπιακά Ακίνητα, προχώρησε στην υπογραφή μνημονίου συνεργασίας την 1η Δεκεμβρίου του 2005 και, μεταξύ άλλων, καθορίστηκαν η δημιουργία κοινοπρακτικού σχήματος στο οποίο μετέχουν το Τ.Ε.Θ.Α. και τα Ολυμπιακά Ακίνητα με σκοπό τον από κοινού σχεδιασμό και εκμετάλλευση των τομέων των συγκροτημάτων Α', Β' και Δ', ενώ τα κτήρια που βρίσκονται στο παλιό αμαξοστάσιο καθώς και το σύνολο του τομέα αυτού, θα παραμείνουν στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας για κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών.

Όσον αφορά τώρα το χώρο του τομέα Γ', που είναι το παλιό αμαξοστάσιο, το Τ.Ε.Θ.Α., με απόφαση της διοικούσας επιτροπής του, το έδωσε δωρεάν παραχώρηση στο Υπουργείο Οικονομίας, μια έκταση περίπου 9,6 στρεμμάτων, με σκοπό τη διάθεσή του στο Υπουργείο Υγείας, για τη δημιουργία μονάδας θεραπείας παιδιών που πάσχουν από νεοπλαστικές νόσους και κακοήθειες αιματοπάθειες, από το ίδρυμα «ΕΛΠΙΔΑ». Η ανωτέρω βέβαια απόφαση, ενεκρίθη μετά από κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Οικονομικών.

Στη συνέχεια της ανωτέρας παραχωρηθείσας εκτάσεως, έχει

προβλεφθεί και η παραχώρηση επιπλέον 6,8 στρεμμάτων, μετά από αίτημα του Γ.Ε.ΕΘ.Α., για τη δημιουργία κέντρου φροντίδας και εκπαίδευσης ατόμων με ειδικές ικανότητες, ένα πρωτοποριακό πρόγραμμα, διακλαδικό, που βρίσκεται σε εξέλιξη και μάλιστα αφορά το προσωπικό και το στρατιωτικό αλλά και το πολιτικό προσωπικό των Ενόπλων Δυνάμεων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ.

Η κ. Φιλίνη έχει το λόγο.

ANNA ΦΙΛΙΝΗ: Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ, για την απάντησή σας. Εάν κατάλαβα καλά, το Υπουργείο δεν είναι διατεθειμένο να δώσει την έκταση αυτή, που είχε αποφασιστεί ήδη από το 1977 για να γίνει Μητροπολιτικό Πάρκο εάν δεν δοθεί ταυτόχρονα και ένας πολύ ωραίος χώρος στις παρυφές του Υμηττού, που θα θέλατε οικιστικά να αναπτύξετε και ο οποίος από το Συμβούλιο της Επικρατείας ακυρώθηκε ως προς την οικιστική ανάπτυξη.

Νομίζουμε ότι η απάντηση που μας δίνετε είναι εξαιρετικά ωμή, κύριε Υπουργέ. Εδώ, η πόλη μας έχει ανάγκη από ένα μητροπολιτικό πάρκο κι εσείς μας λέτε ότι επειδή σε ένα άλλο σημείο, πάνω ακριβώς στο βουνό, δεν επιτρέπεται να κτίσετε, γι' αυτό δεν αφήνετε να γίνει αυτό το Μητροπολιτικό Πάρκο. Όπως, πολύ ωραία αναφέρατε κι εσείς ο ίδιος, το 1997 από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο είχε γίνει μία μελέτη, που με συγκεκριμένο τρόπο προέβλεπε, πώς θα αναπτυχθεί αυτό το πάρκο.

Πρέπει να σας πω επίσης, κύριε Υπουργέ, ότι είχαμε κάνει –εγώ συγκεκριμένα– μία επίκαιρη ερώτηση πριν από ορισμένους μήνες, η οποία είχε απευθυνθεί στο Υπουργείο Χωροταξίας. Μάλιστα ο συγκεκριμένος Υφυπουργός, κ. Καλογιάννης, είχε πει ότι η πολιτεία θέλει να φτιάξει αυτό το Μητροπολιτικό Πάρκο, όμως υπάρχουν εκεί διάφορα Υπουργεία που έχουν διαφορετικές ιδιοκτησίες. Δεν μας είχε πει ότι εσείς έχετε και διαφορετική άποψη, όχι μόνο διαφορετική ιδιοκτησία. Μάλιστα είχε πει συγκεκριμένα ότι για να προχωρήσουν οι κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού, απαιτείται η συναίνεση και των συναρμόδιων φορέων, κυρίως του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, που είναι ο βασικός ιδιοκτήτης του πυρήνα του πάρκου και γίνονται συζητήσεις στην κατεύθυνση αυτή. Θα καταθέσω το σχετικό κείμενο.

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

Άρα είστε εσείς ο βασικός υπεύθυνος, για να πραγματοποιηθεί αυτό που εδώ και πάρα πολλά χρόνια επιθυμούν, ελπίζουν σε κάτι τέτοιο οι πολίτες της Αθήνας. Θα καταθέσω κι ένα χάρτη, τον οποίο πρέπει να διαθέτει το Υπουργείο, αλλά τον έχουμε έγχρωμο, που δείχνει ακριβώς, με το κόκκινο χρώμα κύριε Υπουργέ, ότι είστε εσείς ιδιοκτήτης ακόμα της καρδιάς αυτού του πάρκου. Δεν δικαιολογείται με τίποτα, να μη παραχωρείτε στους δήμους, όπως είστε υποχρεωμένοι, και να μην παραχωρείτε για να γίνει πράσινο όλη αυτή η περιοχή. Αντίθετα, συναινείτε διαρκώς σε τσιμεντοποιήσεις, όπως είναι και το Badminton.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρία Φιλίνη, ολοκληρώστε παρακαλώ.

ANNA ΦΙΛΙΝΗ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Το Badminton είχε δοθεί στα Ολυμπιακά Ακίνητα, μόνο προσωρινά. Επρόκειτο να παραδοθεί αμέσως μετά τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων στο δημόσιο, για πράσινο.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να μας απαντήσετε γι' αυτά και να αλλάξετε αυτή την άποψη, ελπίζω, το συντομότερο, προκειμένου να αναπνεύσει καλύτερα η πόλη και οι πολίτες της Αθήνας. Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ την κ. Φιλίνη.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας):

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, θα είμαι σύντομος.

Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, όπως ανέφερα και στην πρωτομιλία μου, ως ουσιαστικός ιδιοκτήτης της έκτασης του Άλσους του Ελληνικού Στρατού, προέβη την 1η Δεκεμβρίου του 2005, στην υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με το Υπουργείο Πολιτισμού, ως αφετηρία αξιοποίησης του συγκεκριμένου χώρου. Με το μνημόνιο αυτό, τα δύο Υπουργεία συμφώνησαν όχι απλά να διατηρήσουν τα πράσινο, στην περιοχή, αλλά και να το επεκτείνουν. Συμφωνήθηκε ότι ο πνεύμονας πρασίνου μπορεί να φιλοξενήσει ποικιλία πολιτιστικών εκδηλώσεων, ελκύοντας με αυτόν τον τρόπο όχι μόνο τους περίοικους, αλλά και το σύνολο των κατοίκων του Λεκανοπεδίου.

Τα θέματα τώρα της οικοδόμησης έκτασης του Μητροπολιτικού Πάρκου στο Γουδί, όπως αναφέρεται στην ερώτησή σας, δεν αφορούν το Υπουργείο, αφού δεν έχει καμμία σχέση με τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις στους όρους δόμησης.

Τέλος, σας διαβεβαιώνω ότι το σχέδιο της δημιουργίας Μητροπολιτικού Πάρκου στο Γουδί, αποτελεί κύριο στόχο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, στα πλαίσια της αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στο Λεκανοπέδιο, προς όφελος όλων των κατοίκων του. Παράλληλα, προωθείται, μέσω του μνημονίου συνεργασίας, το οποίο προανέφερα, η αξιοποίηση και εκμετάλλευση κτηρίων στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, προς όφελος των Ενόπλων Δυνάμεων και των στελεχών του.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα φοιτητές και φοιτήτριες και τρεις συνοδοί καθηγητές από το Πανεπιστήμιο Saint Johns και Saint Benedict, φιλοξενούμενοι του Διεθνούς Κέντρου Μεσογειακών Σπουδών.

Welcome to our session. Thank you.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τελευταία είναι η τέταρτη με αριθμό 64/22-9-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Βαΐτη Αποστολάτου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη λήψη μέτρων στον τομέα της ψυχικής υγείας κ.λπ.

Αναλυτικά, η επίκαιρη ερώτηση που θα απαντήσει ο Υφυπουργός κ. Κωνσταντόπουλος έχει ως εξής:

«Πέρασαν πολλά χρόνια από τότε που η Ελλάδα βίωσε το άγος του ψυχιατρείου της Λέρου. Οι εικόνες που είχαν κάνει το γύρο του κόσμου, μας ντρόπιασαν και μας συγκλόνισαν. Ελπίζαμε ότι η περίθαλψη των ψυχικά ασθενών, διαρκώς θα βελτιωνόταν και τα πρώτα μέτρα που ελήφθησαν θα είχαν συνέχεια. Τα τελευταία χρόνια, όμως, το σχέδιο της αποασυλοποίησης τελματώνεται, ενώ στα δημόσια ψυχιατρεία οι τρομερές ελλείψεις προσωπικού, οδηγούν σε απάνθρωπες μεθόδους: το 70%-80% των ασθενών, καθλώνεται με ιμάντες στα κρεβάτια.

Συνεπώς ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

Τι μέτρα προτίθεται να λάβει, για την άμεση χάραξη ουσώδους πολιτικής στον ευαίσθητο αυτόν τομέα, δεδομένου ότι δεν πρόκειται μόνο για ζήτημα ανθρωπιάς προς τους ψυχικά πάσχοντες, αλλά και για θέμα πολιτισμού, στοιχειώδους κοινωνικής πρόνοιας και μέριμνας με ανθρώπινο πρόσωπο;

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κυρία Πρόεδρε, κύριε συνάδελφε, ως προς την ερώτησή σας με θέμα «Τελμάτωση στον τομέα της ψυχικής υγείας», ερωτώ: Για ποια τελμάτωση, κύριε συνάδελφε, μπορούμε να μιλάμε, όταν μόνο τα τελευταία έξι χρόνια οι μονάδες ψυχοκοινωνικής αποκατάστασης στη χώρα μας, από εκατόν σαράντα έξι έγιναν τετρακόσιες πενήντα δύο και οι ασθενείς οι οποίοι βρίσκονται πλέον σε αυτόνομα διαμερίσματα, σε αυτόνομες δομές μέσα στην κοινότητα, μέσα στον ιστό πόλεων, ανέρχονται πλέον σε δύο χιλιάδες εξακόσιους ογδόντα εννιά από χίλιους διακόσιους ογδόντα εννιά που ήταν πριν από πέντε έως έξι χρόνια -αυτό μόνο τελμάτωση δεν είναι- και φυσικά,

όταν οι προσπάθειες είναι θετικές στο χώρο της αποασυλοποίησης, όπου από τις τετρακόσιες πενήντα δύο δομές αποασυλοποίησης, οι τριακόσιες εννέα, 68%, είναι νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, είναι δημόσιος τομέας και εκατόν σαράντα τρεις, 32%, είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Και μπορεί στο φως της δημοσιότητας να ήρθαν και να έρχονται σκληρές προβλημάτων που υπάρχουν στις ιδιωτικές, λεγόμενες, μονάδες αποασυλοποίησης, ενώ στις αντίστοιχες δημόσιες υπάρχουν ελάχιστα προβλήματα και η ψυχιατρική μεταρρύθμιση βαδίζει σε ικανοποιητικό ρυθμό.

Πιστέψαμε κάποτε και πιστέψαμε όλοι, μια μεγάλη μερίδα του ιατρικού κόσμου, κάνοντας την ψυχιατρική μεταρρύθμιση και κλείνοντας τα ψυχιατρικά νοσοκομεία -από τα οποία πρέπει να σας τονίσω ότι έχουν μείνει μόνο τα δύο των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης και ουσιαστικά το Θεραπευτήριο της Λέρου, με ορισμένα περιστατικά μόνο, ενώ η πλειοψηφία των άλλων ψυχιατρικών νοσοκομείων, έχουν κλείσει και στη θέση τους υπάρχουν πλήρεις ψυχιατρικές δομές μέσα στην κοινότητα- ότι θα εξαφανίσουμε και τις ψυχικές παθήσεις.

Δεν είναι έτσι τα πράγματα, όμως. Μπορεί στη θέση τους, ναι, να φύτρωσαν πολλές ιδιωτικές ψυχιατρικές κλινικές, παράλληλα, όμως, με μία νέα στρατηγική, βλέποντας τα προβλήματα τα οποία έρχονταν στην επιφάνεια με το κλείσιμο των ψυχιατρικών νοσοκομείων, με τα οξέα περιστατικά, με την ανάγκη περίθαλψης σε ψυχιατρικές κλινικές ασθενών με προβλήματα στη ψυχική τους υγεία, προχωρήσαμε σε επαναπροσδιορισμό των στόχων μας και της πολιτικής μας.

Έτσι, λοιπόν, δημιουργήσαμε εννέα νέα τμήματα οξέων περιστατικών στο Ψυχιατρικό Νοσοκομείο Αττικής, με διακόσιες είκοσι πέντε νέες κλίνες και παράλληλα, θέσαμε σε λειτουργία επτά νέα ψυχιατρικά τμήματα γενικών νοσοκομείων, στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο «Αττικό» στην Αθήνα, στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο της Λάρισας και στα Γενικά Νοσοκομεία Πύργου, Ρόδου, Άρτας, Ξάνθης και Χανίων, ενώ ενισχύσαμε με προσωπικό πέντε ψυχιατρικά τμήματα γενικών νοσοκομείων.

Θα μου πείτε, είστε ευχαριστημένοι; Στο θέμα της ψυχιατρικής μεταρρύθμισης σε πολύ μεγάλο βαθμό, ναι. Πιστεύω ότι έχουμε από τα αρτιότερα συστήματα κοινοτικής ψυχιατρικής πλέον, με την παράλληλη ανάπτυξη τόσο κινητών μονάδων ψυχικής υγείας, όσο και κέντρων ψυχικής υγείας, σ' όλη τη χώρα, ένα καλά αποκεντρωμένο πλέον σύστημα κοινοτικής ψυχιατρικής.

Υπάρχουν προβλήματα, κυρίως, λόγω έλλειψης προσωπικού. Λόγω της ανάπτυξης νέων τμημάτων, καταλαβαίνετε ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο πλέον, να έχουμε το αναγκαίο προσωπικό σ' όλες τις μονάδες. Αλλά στα θέματα κοινοτικής ψυχιατρικής, ναι, είμαστε σε πολύ καλό βαθμό και ο δείκτης ικανοποίησης των ψυχικά ασθενών, είναι γνωστό ότι είναι και αυτός σ' υψηλό βαθμό, όπως και τα σχόλια στη διεθνή ψυχιατρική βιβλιογραφία είναι εξαιρετικά ευμενής για το κομμάτι της ψυχιατρικής μεταρρύθμισης, το οποίο συντελείται στη χώρα μας και δεν έχει καμία σχέση με τα γεγονότα της Λέρου πριν από δεκαετίες, στα οποία αναφερθήκατε.

Αλλά και στο θέμα των ψυχιατρικών νοσοκομείων γίνονται τεράστιες προσπάθειες, κυρίως στην κατεύθυνση δημιουργίας ψυχιατρικών κλινικών στα γενικά νοσοκομεία της χώρας και στα πανεπιστημιακά νοσοκομεία της χώρας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ο κ. Αποστολάτος έχει το λόγο.

ΒΑΪΤΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, στο δεύτερο μέρος της πολιτικής ομιλίας σας, παραδέχθηκε ότι έχουμε πρόβλημα προσωπικού. Ακριβώς γι' αυτό μιλάω. Ετυμολογικά δε, ξέρετε ότι η αποτελμάτωση δεν εξηγείται ακριβώς όπως μου το λέτε. Το άγος της Λέρου, μπορεί να ήταν θέμα δεκαετίας, αυτήν την ώρα, όμως, η κατάσταση είτε με τα ιδιωτικά κέντρα αποασυλοποίησης είτε με τα λίγα κρατικά που λέτε, είναι ένα φαινόμενο το οποίο μπορώ να σας δείξω ότι συμβαίνει στη μεσοτοχία του πρώην ιατρείου μου, Μεσσηνίας 20, στην Καστέλα. Έκλεισε και αυτό.

Στα δύο μεγάλα ψυχιατρικά κέντρα που λέτε, αυτό της Αττι-

κής -του Δαφνίου που ξέρουμε όλοι- και στο «Δρομοκαΐτειο», εφόσον θέλετε να μιλήσουμε με αριθμούς, εκκρεμούν οκτακόσιες τριάντα θέσεις στο δεύτερο και οκτακόσιες στο πρώτο από χίλιες τετρακόσιες τριάντα ένα που προβλέπονται.

Θεωρώ ότι όλοι ξέρουμε ότι ο ψυχικά πάσχων σ' αυτήν τη χώρα, από την εποχή του Ιπποκράτη ήταν πρόσωπο ιερό και ως τέτοιο, ευτυχώς και αισίως, αντιμετωπίζεται από την παγκόσμια κοινότητα και τον Οργανισμό Υγείας.

Ξέρετε ότι από τον καιρό που ήμουν φοιτητής -και είμαστε συνομήλικοι- έχει γίνει ένα ολόκληρο κίνημα από την αντιψυχιατρική εταιρεία στην Αγγλία, στο Παρίσι με τις ψυχαναλύσεις και στον αποκλεισμό, αν θέλετε, των ηλεκτροσόκ, που ενίοτε είναι και χρήσιμα, αλλά και των ψυχοφαρμάκων σήμερα.

Μακράν εμού η ισοπέδωση. Βεβαίως έχουν γίνει πράγματα, βεβαίως γίνονται. Αλλά παραδεχθήκατε αυτήν την έλλειψη προσωπικού και αυτό σημαίνει ότι είστε υποχρεωμένος, να μεριμνήσετε να φύγουν όλα αυτά τα εγχειρίδια, τα βιβλία, που έχουν οδηγίες για καθήλωση αυτών των ασθενών, που εκτός από την ψυχική βία του στιγματισμού, έχουν και τη σωματική βία, της καθήλωσης με ιμάντες σε κρεβάτια σήμερα, δηλαδή το holly acquisition, ο Μεσαίωνας ακόμη γι' αυτούς τους ιερούς πάσχοντες για μένα και βεβαίως, κάτι πρέπει να γίνει. Πρέπει να προσληφθούν άνθρωποι εκπαιδευμένοι, γι' αυτούς τους υπερευαίσθητους ασθενείς των δικών μας κριμάτων, για τα λίκνια έργα, αν η Λέρος έχει κλείσει.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Αποστολάτο.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε συνάδελφε, στην ιατρική γνωρίζετε πολύ καλά τα θέματα της ψυχιατρικής. Γνωρίζετε, όμως, πάρα πολύ καλά ότι οι προσπάθειες στην ψυχιατρική στη χώρα μας και στην ψυχιατρική μεταρρύθμιση, αλλά και γύρω από τα δικαιώματα των ψυχιατρικά ασθενών, οι οποίες συντελούνται τα τελευταία χρόνια, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Και σας είπα και προηγουμένως ότι αυτό δεν το λέμε εμείς οι πολιτικοί, αλλά το λέει, κυρίως, η ψυχιατρική βιβλιογραφία, η οποία αναφέρει πολύ καλά σχόλια γι' αυτά τα οποία γίνονται στη χώρα μας.

Είπατε ότι παραδέχθηκα τα προβλήματα. Ναι, ξέρετε, το πρόβλημα του προσωπικού έχει πολλές διαστάσεις. Όταν έχεις δημιουργήσει στη χώρα είκοσι ένα καινούργια κέντρα ψυχικής υγείας, ισάριθμες κινητές μονάδες, τριάντα ένα κέντρα ημέρας και όταν έχεις δημιουργήσει τετρακόσιες πενήντα δύο μονάδες κοινοτικής ψυχιατρικής, αυτά χρειάζονται προσωπικό, ενώ παράλληλα πρέπει όχι μόνο να κρατήσεις το προσωπικό στα ψυχιατρικά νοσοκομεία, αλλά και να το αυξήσεις, ώστε να μην

υπάρχουν τα προβλήματα που είπατε προηγουμένως.

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

Τα προβλήματα, βέβαια, δεν είναι στο βαθμό που αναφέρετε στην ερώτησή σας, δηλαδή δεν ισχύει ότι το 70% με 80% των ψυχικά ασθενών είναι δεμένοι με ιμάντες. Ξέρετε πολύ καλά ότι αυτή η μέθοδος είναι συμβατή και επιστημονικά σωστή σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις, οι οποίες καθορίζονται βάσει συγκεκριμένου ψυχιατρικού πρωτοκόλλου. Τότε και μόνο τότε γίνεται!

Θέλω να ξέρετε ότι αυτό δεν γίνεται λόγω έλλειψης προσωπικού. Αυτό δεν τιμά τη χώρα μας καθόλου και δεν θα ήθελα καθόλου και από εσάς επίσης να βγει μία τέτοια εικόνα για την ψυχιατρική παρακολούθηση των ασθενών στη χώρα μας.

Και οι προκηρύξεις νέου προσωπικού, που είναι πάνω από εννιακόσιες μόνο μέσα στο 2007, αλλά και οι πολλές προκηρύξεις που γίνονται και σε ιατρικό προσωπικό για τη στελέχωση των ψυχιατρικών νοσοκομείων της χώρας δείχνουν ότι γίνεται μία τεράστια προσπάθεια στην Ελλάδα, μία τεράστια προσπάθεια ιδιαίτερα στο χώρο της κοινοτικής ψυχιατρικής, ιδιαίτερα στο χώρο όλων αυτών των ανθρώπων για τους οποίους θέλουμε να ζουν μέσα στην κοινότητα.

Ξέρετε ότι και το θέμα της ψυχιατρικής τομεοποίησης, το συνεχίζουμε με πολύ γοργούς ρυθμούς. Και το πιστεύουμε. Πιστεύουμε στα φίλτρα της ψυχιατρικής μεταρρύθμισης, ώστε να μην επανέλθουν οι άρρωστοι στην προηγούμενη οικτρή κατάσταση, στην οποία βρίσκονταν. Και ξέρετε πολύ καλά, επίσης, τι σημαίνει να υπάρξει έστω και ένα περιστατικό ψυχιατρικής αποασυλοποίησης. Ξέρετε έστω και για ένα περιστατικό το οποίο φεύγει, τι αγώνες και τι κόποι χρειάζονται, ώστε να μπορέσουμε να ενσωματώσουμε στην κοινότητα έναν ψυχικά ασθενή. Δεν είναι ούτε εγχείριση, απλή ή δύσκολη, ούτε οποιοδήποτε άλλο ιατρικό περιστατικό. Χρειάζεται μία ομάδα ανθρώπων, οι οποίοι υποστηρίζουν αυτόν τον ασθενή ώστε να μπορέσει να επιτύχει την καλύτερη δυνατή κοινωνική ενσωμάτωσή του.

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

Αυτά θα έλεγα, κύριε συνάδελφε. Και όσον αφορά το θέμα της ερώτησής σας που μιλά για τελμάτωση στο θέμα της ψυχικής υγείας, θα σας έλεγα ότι μόνο τελμάτωση δεν έχουμε, όταν μόνο τα τελευταία χρόνια πετύχαμε να διπλασιαστούν τα περιστατικά που ενσωματώθηκαν κοινωνικά και να τριπλασιαστούν οι δομές της κοινωνικής αποκατάστασης στη χώρα μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων, στη συνεδρίασή της στις 18-09-2008, αποφάσισε τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις.

Στη σημερινή συζήτηση θα συζητηθεί το σχέδιο νόμου επί της αρχής.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να συγχαρώμε το νέο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, επειδή είναι η πρώτη του μέρα στη Βουλή ως Υπουργού Ναυτιλίας και να του ευχηθούμε «καλοτάξιδη θητεία».

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Να είστε καλά, κύριε Υπουργέ.

Έχετε το λόγο, λοιπόν, πριν από τον εισηγητή της Πλειοψηφίας.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Αφού σας ευχαριστήσω για τις ευχές σας, επιτρέψτε μου κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις στο σχέδιο νόμου, τις οποίες θα καταθέσω στα Πρακτικά.

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 με τίτλο «Αποσκευές» στον πρώτο και πέμπτο στίχο η λέξη «αποσκευές» αντικαθίσταται με

τη λέξη «χειραποσκευές».

Ακόμη στο άρθρο 18 και στον έκτο στίχο αυτού, ο αριθμός του άρθρου «15» αντικαθίσταται με τον αριθμό του άρθρου «14».

Έτσι, μ' αυτές τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παράγραφος 1 του άρθρου 5 –το διαβάζω- αναδιατυπώνεται ως εξής:

«1. Ο επιβάτης δικαιούται να μεταφέρει χειραποσκευές βάρους μέχρι πενήντα κιλών, χωρίς να καταβάλλει ιδιαίτερο ναύλο. Τα άτομα μειωμένης κινητικότητας δικαιούνται χωρίς καταβολή ιδιαίτερου ναύλου να μεταφέρουν...»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Υπουργέ, δεν χρειάζεται να διαβάσετε όλη την παράγραφο του άρθρου.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Τελειώνω, τη φράση μου, κυρία Πρόεδρε.

«Τα άτομα μειωμένης κινητικότητας δικαιούνται χωρίς καταβολή ιδιαίτερου ναύλου να μεταφέρουν επιπλέον των χειραποσκευών, κάθε εξοπλισμό ή βοήθημα που απαιτείται για την αυτόνομη μετακίνησή τους, ανεξαρτήτως βάρους.»

Δεν θα το διαβάσω -γιατί θα σας το δώσω γραπτά- το πώς αναδιατυπώνεται το άρθρο 18. Είναι μικρές οι μεταβολές και σας τις είπα πριν.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να κάνω μία ακόμα παρατήρηση.

Στο πρώτο εδάφιο και μετά τις λέξεις «και τέκνα» -μιλάω για την τροπολογία- προστίθενται οι λέξεις «σε περίπτωση δε μη υπάρξεως αυτών και για αδέλφια», όταν δηλαδή δεν υπάρχουν τέκνα.

Κυρία Πρόεδρε, καταθέτω για τα Πρακτικά τις νομοτεχνικές βελτιώσεις.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Αναστάσης Παπαληγούρας καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Με επιστολές τους προς τον Πρόεδρο της Βουλής, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. κ. Χαλβατζής ορίζει ως ειδικό αγορητή για το σημερινό σχέδιο νόμου το Βουλευτή Σταύρο Σκοπελίτη.

Ο κ. Αλαβάνος, Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή Θεόδωρο Δρίτσα.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Ροντούλης ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή κ. Βαϊτση Αποστολάτο.

Παρακαλώ τον κ. Αντώνη Καρπούζα, εισηγητή της Πλειοψηφίας της Νέας Δημοκρατίας, να έρθει στο Βήμα.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού της λιμενικής νομοθεσίας και της συνεχούς βελτίωσης των κανόνων λειτουργίας στον τομέα αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, με ουσιαστικές παρεμβάσεις κατόρθωσαν να κάνουν πράξη το κυβερνητικό πρόγραμμα και να εφαρμόσουν την ανάλογη αναπτυξιακή πολιτική σ' όλους τους τομείς της ναυτιλίας.

Οι πρωτοβουλίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την ανάδειξη της εμπορικής μας ναυτιλίας σε ρόλο πρωταγωνιστή είναι καταλυτικές. Οι επενδύσεις των τριών τελευταίων ετών για την ενίσχυση των λιμένων της χώρας, η υλοποίηση έργων, ο προγραμματισμός, αλλά και η αναζήτηση και η εφαρμογή πρωτοπόρων και καινοτόμων λύσεων αναδεικνύουν το μεγάλο ενδιαφέρον, το σύγχρονο πνεύμα, αλλά και τη νοοτροπία της αποτελεσματικής πολιτικής που εφαρμόζουμε.

Στα τέσσερα χρόνια διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συνέταξε εννέα νομοσχέδια, τα οποία ψηφίστηκαν από την Ελληνική Βουλή.

Επιπλέον, με υπουργική απόφαση απελευθερώθηκαν οι ναύλοι για δρομολογιακές γραμμές, όπου δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δύο διαφορετικές ακτοπλοϊκές εταιρείες, εναρμονίζοντας την εθνική νομοθεσία με τον Κοινοτικό Κανονισμό 3577/92.

Αντιμετωπίστηκε επιτυχώς το θέμα του ορίου ηλικίας των πλοίων, δίνοντας τη δυνατότητα σε πλοία μεγάλης ηλικίας να προσαρμοστούν στα προβλεπόμενα μέτρα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Έγινε πράξη, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, το αίτημα να υπάρχουν γιατροί στα ακτοπλοϊκά πλοία. Η δαπάνη για τη μισθοδοσία των γιατρών βαρύνει εξολοκλήρου το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Αναβαθμίστηκε και αναδιοργανώθηκε η ναυτική εκπαίδευση με το ν. 3450/2006.

Όσον αφορά την ισοτιμία των διπλωμάτων πλοιάρχων και μηχανικών, την οργάνωση και αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού των ακαδημιών εμπορικού ναυτικού (Α.Ε.Ν.), τη δυνατότητα οργάνωσης μεταπτυχιακών σπουδών και ίδρυσης ιδιωτικών σχολών ναυτικής εκπαίδευσης.

Μειώθηκε η φορολογία των ναυτικών και δόθηκαν κίνητρα για προσέλκυση νέων πλοίων στο Εθνικό Νηολόγιο. Η πολιτεία επιδοτεί τις ασφαλιστικές εισφορές των Ελλήνων ναυτικών, που υπηρετούν σε πλοία υπό ελληνική σημαία.

Ιδρύθηκε στον Πειραιά η Ένωση για τη Ναυτική Διαίτησία και με την ψήφιση του νομοσχεδίου «Συνεταιρισμοί θαλάσσιων αλληλασφάλισης» δόθηκε η δυνατότητα στη χώρα μας για ανάπτυξη ναυτασφαλιστικής αγοράς, προνόμιο μέχρι τότε των μεγάλων κρατών.

Τα θετικά αποτελέσματα της πολιτικής που ακολουθεί η Κυβέρνησή σας στο χώρο της ναυτιλίας επιβεβαιώνονται μεταξύ άλλων και από τα πρόσφατα αποτελέσματα των διεθνών διαγωνισμών, από τις συμβάσεις παραχώρησης των Οργανισμών Λιμένων Θεσσαλονίκης και Πειραιώς, με τις οποίες εξασφαλίζεται η υλοποίηση των στόχων μας για την αναβάθμιση του ρόλου των ελληνικών λιμένων σε διεθνές επίπεδο.

Με το νομοσχέδιο αυτό που συζητάμε προσδιορίζεται το νομικό πλαίσιο για την προστασία του χρήστη των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, αλλά κυρίως καθιερώνεται η χάρτα των δικαιωμά-

των και υποχρεώσεων των επιβατών, αλλά και ο κώδικας συμπεριφοράς των εταιρειών προς το επιβατικό κοινό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πλαίσιο της προτεραιότητας που έχει θέσει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής για την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους επιβάτες, αλλά και στο πλαίσιο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τη θέση του επιβάτη στο συνολικό σύστημα των μεταφορών, συντάχθηκε το νομοσχέδιο αυτό για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών στις θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι, για πρώτη φορά στην Ελλάδα μετά το 1958 θεσπίζεται το νομικό πλαίσιο προστασίας του χρήστη των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Στόχος μας είναι πρωτίστως να διασφαλίσουμε στον επιβάτη σύγχρονες υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, που θα χαρακτηρίζονται από αξιοπιστία και συνέπεια, προς όφελος των καταναλωτών και ιδιαίτερα των κατοίκων των νησιών.

Επίσης, στοχεύουμε να ενισχύσουμε τα δικαιώματα του επιβάτη, αλλά και να δημιουργήσουμε αίσθημα ασφάλειας και προστασίας εκ μέρους της πολιτείας, να βελτιώσουμε και να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών έναντι άλλων μέσων μεταφοράς και παράλληλα να καθορίσουμε δικαιώματα και υποχρεώσεις των πλοιοκτητριών εταιρειών, εφαρμόζοντας ανεπηρέαστα τους κανόνες της αγοράς.

Στην κατεύθυνση αυτή θεσπίζονται κανόνες για την παροχή ελάχιστου επιπέδου προστασίας και συνδρομής προς τους επιβάτες, σε περίπτωση διαταραχής του ταξιδιού.

Καθιερώνονται ομοιόμορφες διαδικασίες για την ενιαία αντιμετώπιση επιστροφής εισιτηρίων, ναύλου και καταβολής αποζημίωσης στον επιβάτη.

Βελτιώνονται οι τρόποι ενημέρωσης του επιβάτη, όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του.

Ακόμη, λαμβάνονται ειδικά μέτρα για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας, όσον αφορά τη βελτιώσιμη και τη προσβασιμότητά τους στα πλοία και τη συμμετοχή τους στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες με ίσους όρους.

Καθιερώνονται διαδικασίες εξωδικαστικής επίλυσης ή φιλικής διευθέτησης των διαφορών, χωρίς να αποκλείεται η διεκδίκηση περαιτέρω απαιτήσεων από τον επιβάτη μέσω της δικαστικής οδού.

Επίσης, ρυθμίζονται εκκρεμή θέματα, που έχουν σχέση με την τεχνική υποστήριξη των πλωτών μέσων της πλοηγικής υπηρεσίας και την πρόσληψη εκτάκτου προσωπικού για την επιβοήθηση πλοηγήσεων πλοίων, όταν διαπιστώνεται έκτακτη ανάγκη.

Ρυθμίζετε οφειλή του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου με την επωνυμία Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών, Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., προς την Εστία Ναυτικών, καθώς και ζητήματα που αφορούν τις αρμοδιότητες και την υπηρεσιακή κατάσταση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, αλλά και τους απόστρατους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος.

Εκτός από το περιεχόμενο του νομοσχεδίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αναφερθώ στη μεγάλη σημασία που δόθηκε από την πολιτεία στο θέμα της διευκόλυνσης της μετακίνησης με πλοίο των ατόμων με αναπηρία, που αποτυπώνεται στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης, το οποίο εκπονήθηκε στο πλαίσιο εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας 24/2003 ΕΚ από τον κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς, την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία και άλλους.

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης έχει διαβιβαστεί σε όλους τους εμπλεκόμενους και αφορά όλα τα συμβατικά δρομολογιακά πλοία κατηγορίας Α, Β, Γ, Δ, της Κοινοτικής Οδηγίας 9818 ΕΚ που μεταφέρουν περισσότερους από τετρακόσιους επιβάτες, καθώς και τα ταχύπλοα σκάφη.

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης συνεπάγεται ότι η πρόσβαση στο πλοίο επιτυγχάνεται υποχρεωτικά είτε μέσω αυτοδύναμων εγκαταστάσεων, παραδείγματος χάρι κυλιόμενες κλίμακες, ανελκυστήρες είτε αυτόνομα εφόσον οι κατασκευαστικές διατάξεις το επιτρέπουν. Όλα τα υπόχρεα πλοία φέρουν ένα τουλάχιστο μέσο πρόσβασης με τους χώρους ενδιάμεσης και

παραμονής των ατόμων με αναπηρία.

Ορίζονται θέσεις ατόμων με ειδικές ανάγκες στους χώρους παραμονής των επιβατών και στα εστιατόρια των υπόχρεων πλοίων. Στους χώρους παραμονής των επιβατών αναρτάται σχέδιο διακίνησης των ατόμων με αναπηρία. Διατίθενται βιβλία σε κοινή γραφή, αλλά και σε ειδική γραφή με τα άτομα μειωμένης όρασης στην αίθουσα υποδοχής του πλοίου. Η προβολή από τις τηλεοράσεις του τρόπου χρήσης των σωστικών μέσων του πλοίου γίνεται και στη νοηματική γλώσσα. Πρόσθετες αναγγελίες, όπως τυχόν καθυστερήσεις, εκτός από ηχητικά γίνονται και οπτικά μέσω τηλεοράσεως ή με το σύστημα των κυλιόμενων φωτεινών επιγραφών.

Στα υπόχρεα πλοία τα οποία διαθέτουν κοινόχρηστα WC ατόμων με αναπηρία εγκαθίστανται κομβία κινδύνου, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η παροχή συνδρομής από το πλήρωμα, αν παραστεί ανάγκη.

Στους χώρους των οχημάτων και από τον καταπέλτη του πλοίου μέχρι το μέσο πρόσβασης, που οδηγεί στους χώρους παραμονής, υπάρχει ειδική σήμανση χρώματος πορτοκαλί για την απρόσκοπτη πρόσβασή τους. Ορίζονται επιπλέον από τον πλοίαρχο του πλοίου δύο μέλη του πληρώματος, τα οποία παρέχουν κάθε αναγκαία βοήθεια για την ασφαλή εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία, τόσο κατά τη μετακίνησή τους στο πλοίο, όσο και σε περιπτώσεις κινδύνων και εγκατάλειψης.

Τα υπόχρεα συμβατικά δρομολογιακά πλοία κατηγορίας Α, Β, Γ, Δ, της Κοινοτικής Οδηγίας 9818ΕΚ έχουν ήδη συμμορφωθεί.

Τα υπάρχοντα ταχύπλοα δρομολογιακά σκάφη με μεταφορική ικανότητα κάτω των χιλίων επιβατών έχουν καταληκτική ημερομηνία συμμόρφωσης την 30η Σεπτεμβρίου 2008. Τα νέα ταχύπλοα πλοία υποχρεούνται σε συμμόρφωση, ενώ τα κατασκευασμένα πριν την 1η Οκτωβρίου του 2004, τα οποία μεταφέρουν λιγότερους από χίλιους επιβάτες θα συμμορφωθούν σταδιακά.

Πέραν των ανωτέρω, οι υπηρεσίες του Κλάδου Ελέγχων Εμπορικών Πλοίων και οι λιμενικές αρχές και οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί, τόσο κατά τους εκτάκτους ελέγχους που διενεργούν, όσο και κατά τις ετήσιες επιθεωρήσεις για την έκβαση των νέων πιστοποιητικών στα πλοία, ελέγχουν και τις απαιτήσεις του Εθνικού Σχεδίου Δράσης. Στους παραβάτες επιβάλλονται οι νόμιμες κυρώσεις. Χαρακτηριστικά επισημαίνω ότι το 2007 επιβλήθηκαν διοικητικές κυρώσεις σε τέσσερις περιπτώσεις και μάλιστα, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας την εισήγησή μου θέλω να επισημάνω την ιδιαίτερη σημασία της ψήφισης αυτού του νομοσχεδίου. Ο εκσυγχρονισμός της ελληνικής νομοθεσίας συνεχίζεται και στηρίζεται στις απαιτήσεις μιας ευνομούμενης κοινωνίας με υποχρεώσεις και δικαιώματα. Η προσπάθειά μας στην κατεύθυνση αυτή στηρίζεται στην πλειοψηφία του ελληνικού λαού που ζητά την καθιέρωση και εφαρμογή κανόνων λειτουργίας, αλλαγών αλλά και μεταρρυθμίσεων. Τα όποια σύννεφα φαίνονται στον ορίζοντα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, δεν επιβεβαιώνουν κατά ανάγκη και την καταιγίδα, όπως ορισμένοι από σας βλέπουν. Σύντομα όλα θα πάρουν το δρόμο τους.

Τέλος, θα ήθελα να συγχαρώ τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος πρόσφατα ανέλαβε τα καθήκοντά του, τον κ. Αναστάσιο Παπαληγούρα και να του ευχηθώ καλή επιτυχία στο δύσκολο έργο που έχει αναλάβει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Ζωίδης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Ο κ. Λαμπίρης, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Έχει εγγραφεί ο κ. Ζωίδης ως εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Ο κ. Ζωίδης ήταν στο Β' Τμήμα. Έχει γίνει αντικατάσταση, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Η αντικατάσταση δεν έχει έρθει ακόμη. Παρακαλώ, αν ακούν από τα γραφεία

του ΠΑ.ΣΟ.Κ., να φροντίσουν να τη στείλουν.

Έχετε το λόγο, κύριε συνάδελφε.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αφού σας συγχαρώ, κύριε Υπουργέ, για την ανάληψη των καθηκόντων σας, θα ήθελα να αναφέρω ορισμένα που αφορούν το παρόν νομοσχέδιο.

Το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου, που μάλιστα αναφέρεται και ως χάρτα των δικαιωμάτων του επιβάτη, εισάγεται σε μια χρονική στιγμή που οι νησιωτικοί προορισμοί της χώρας έχουν ακυρωθεί.

Θα αναφερθώ, ξεκινώντας την ομιλία μου, σ' ένα γεγονός που δεν αφορά αποκλειστικά τα δικαιώματα των επιβατών, αλλά αφορά και τα δικαιώματα των πολιτών ενός νομού, του Νομού Ρεθύμνου.

Ο Νομός Ρεθύμνου έχει πληθυσμό ογδόντα χιλιάδες, που το καλοκαίρι φθάνει τις εκατόν είκοσι χιλιάδες και δέχεται εξακόσιες χιλιάδες επισκέπτες το χρόνο. Φιλοξενεί πάνω από πέντε χιλιάδες φοιτητές. Φιλοξενεί επίσης τη Σχολή Αστυνομίας και Στρατό.

Το Ρέθυμνο, λοιπόν, μετά την 7η Σεπτεμβρίου του 2008 παραμένει χωρίς πλοίο. Οι ευθύνες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι τεράστιες. Ένας ολόκληρος νομός επί των ημερών σας αποκόπτεται μετά από πενήντα, εξήντα χρόνια από την υπόλοιπη Ελλάδα.

Εδώ δεν μιλάμε μόνο για δικαιώματα επιβατών. Μιλάμε πολύ περισσότερο για αποκλεισμό ενός πληθυσμού από το να συζητάει για τα δικαιώματά του, αφού οι πολίτες του δεν είναι καν επιβάτες.

Κάνω έκκληση σε σας, κύριε Υπουργέ, με την ανάληψη των καθηκόντων σας, να δείτε προσωπικά το θέμα ώστε να επανέλθει το παλαιό καθεστώς, όταν δηλαδή το Ρέθυμνο, που δεν ήταν αρκετά ανεπτυγμένο, είχε καθημερινά πλοίο, ενώ σήμερα αν και είναι η ναυαρχίδα του τουρισμού, δεν έχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τον Πειραιά.

Θα προσπαθήσω να περιγράψω το πλαίσιο μέσα στο οποίο εισάγεται αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο έχει να κάνει με τα δικαιώματα του επιβάτη, όταν ταξιδεύει και αντιμετωπίζει προβλήματα είτε λόγω ακυρώσεων, λόγω καθυστερήσεων είτε λόγω βλαβών είτε λόγω καιρικών συνθηκών είτε λόγω δυστοπίας ενδεχομένως των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Συζητάμε, λοιπόν, για τα δικαιώματα των επιβατών, όταν είναι δεδομένο ότι έχουμε έλλειψη επαρκών δρομολογίων προς τα νησιά. Οι τιμές των ναύλων, που υποχρεώνονται να πληρώνουν, κυρίως οι κάτοικοι των νησιών, αλλά ιδιαίτερα των μικρών, απομονωμένων νησιών, που είναι οι κύριοι χρήστες της ακτοπλοΐας, είναι υπερβολικά υψηλές και μερικές φορές ανεξέλεγκτες. Έχουμε αρκετά πλοία σε κακή κατάσταση με κακή ποιότητα προσφερομένων υπηρεσιών.

Για όλους αυτούς τους λόγους και δεδομένου ότι δεν υφίσταται τίποτα προς την κατεύθυνση της αποκατάστασης των θεσμικών ελλείψεων του συστήματος, θεωρούμε ότι πρόκειται για ένα ακόμα επικοινωνιακού τύπου νομοσχέδιο και μάλιστα, μετά το τέλος της καλοκαιρινής περιόδου, κατά τη διάρκεια της οποίας πολλοί ταξιδιώτες ταλαιπωρήθηκαν από ελλείψεις και βλάβες, από καθυστερήσεις ή και από ματαιώσεις δρομολογίων.

Ενδεικτικά αναφέρω: Το νομοσχέδιο προβλέπει πενιχρές χρηματικές αποζημιώσεις, χωρίς εγγυήσεις άμεσης καταβολής τους.

Προβλέπονται αποζημιώσεις επί του καθαρού ναύλου, ενώ οι κρατήσεις υπέρ τρίτων βαρύνουν τον επιβάτη και σε πολλές περιπτώσεις ξεπερνούν το 30% της τιμής του εισιτηρίου, σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις χάνονται.

Προβλέπονται εξωπραγματικοί εύλογοι χρόνοι καθυστερήσεων και προώθησης των επιβατών στους προορισμούς τους.

Προβλέπει εξωπραγματικές και ανεφάρμοστες προϋποθέσεις για την εξασφάλιση καταλύματος σε πλοίο ή ξενοδοχείο για τους επιβάτες, που υποχρεούνται να διανυκτερεύουν, χωρίς τη θέλησή τους στους λιμένες αναχώρησης.

Είναι παράλογη και άνευ σημασίας η εντός επτά ημερών από την αναχώρηση του πλοίου δυνατότητα προσφυγής του επιβά-

τη στον εκδότη του εισιτηρίου για την αξίωση κάποιας αποζημίωσης.

Δεν κατανοούμε το λεγόμενο overbooking στην έκδοση των εισιτηρίων. Υπάρχουν πλέον ηλεκτρονικά συστήματα παντού. Γιατί να εκδίδονται υπεράριθμα εισιτήρια και να πηγαίνουμε μετά σε διαδικασίες για την αντιμετώπιση του προβλήματος, που όφειλε να μην δημιουργηθεί;

Το νομοσχέδιο δίνει τις δυνατότητες στις ακτοπολικές εταιρείες να επιβάλουν πρόσθετο εισιτήριο για αποσκευές βάρους μεγαλύτερο των πενήντα κιλών, κατά την κρίση μάλιστα των μεταφορέων.

Θετικά άκουσα, κύριε Υπουργέ, αυτό που ανέφερε ο εισηγητής, ότι για άτομα με αναπηρία δεν ισχύει αυτή η ρύθμιση, όμως ισχύει για όλους όσους δεν έχουν αυτοκίνητο. Και διερωτάται κανείς, αυτοί που μετακινούνται με αυτοκίνητο, δεν έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν πάνω από πενήντα κιλά;

Εμείς θα προτιμούσαμε να χρησιμοποιήσουμε ηλεκτρονικά μηχανήματα, να ελέγχουν τις αποσκευές που μπαίνουν στα πλοία, όπως γίνεται και στα αεροπλάνα, στα αεροδρόμια. Διότι ξέρετε ότι η μεταφορά ναρκωτικών και άλλων παρανόμων φορτίων με τα πλοία μας είναι μία πραγματικότητα.

Όσον αφορά τα άτομα ειδικών κατηγοριών, δηλαδή άτομα με αναπηρία, οι προβλέψεις που έχει το νομοσχέδιο δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις τους.

Άκουσα σήμερα ορισμένες τροποποιήσεις, οι οποίες είναι ίσως προς τη σωστή κατεύθυνση.

Έχουν στείλει στον Υπουργό και έχουμε παραλάβει κι εμείς υπομνήματα, το τι θα επιθυμούσαν τα άτομα με αναπηρία για να προβλεφθούν στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Θα μου επιτρέψετε εδώ να κάνω ειδική αναφορά στην κατηγορία αυτή, δεδομένης και της προηγούμενης ιδιότητάς μου και ως πανεπιστημιακού και ως γιατρού.

Το ίδιο το Σύνταγμα προβλέπει για τα άτομα με αναπηρία το δικαίωμα στην αυτονομία, στην επαγγελματική ένταξη, στη συμμετοχή στην οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας.

Η αντιμετώπιση των ατόμων με αναπηρία από την Κυβέρνηση ως τώρα κάθε άλλο παρά ευαισθησία και σεβασμό επιδεικνύει. Μετά την γενικότερη και επί σειρά ετών αδιαφορία στα χρόνια προβλήματά τους, μετά την έλλειψη κέντρων αποκατάστασης από το 2003 έχουν γίνει μονάδες είκοσι πέντε στον αριθμό, οι οποίες δεν λειτουργούν.

Μετά την έλλειψη στοιχειωδών μέτρων ανακούφισης και αξιοπρεπούς διαβίωσης, μπορεί και πρέπει τώρα η πολιτεία να ικανοποιήσει, τουλάχιστον τα αιτήματα των ανθρώπων αυτών, όσον αφορά τις μετακινήσεις τους με τα πλοία.

Στο ασφαλιστικό, αυξήσατε τα αναγκαία ημερομίσθια, προκειμένου να έχουν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη από εξήντα σε εκατό. Για ποιο κοινωνικό κράτος μιλάμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι;

Σε δύο θέματα επικεντρώνονται τα αιτήματα των ατόμων με αναπηρία, στην προσβασιμότητα και στο μειωμένο ναύλο. Το παρόν νομοσχέδιο μιλάει για ποσοστό αναπηρίας 80% και άνω, προκειμένου να ισχύσει για τα άτομα αυτά η έκπτωση επί των ναύλων αντί του 67% που δίνουν οι υγειονομικές επιτροπές. Η διαφορά όμως από το 67% στο 80% είναι σημαντική, αφού κατηγορίες ατόμων με αναπηρία, όπως η νοητική αναπηρία, το ντάουν και άλλες μένουν έξω.

Στην άρνηση επιβίβασης στα πλοία λόγω υπεραρίθμου, όπως προβλέπει το νομοσχέδιο, δεν θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνονται άτομα με αναπηρία, των οποίων η μετακίνηση είναι εκ των πραγμάτων δύσκολη.

Το νομοσχέδιο πρέπει απαραίτητα να προβλέπει τις κατάλληλες υποδομές σε πλοία, λιμάνια και χώρους αναμονής επιβατών, ώστε να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα, αναφαίρετο δικαίωμα για τα άτομα με αναπηρία. Είναι αυτονόητο ότι απαιτείται και η ανάλογη εκπαίδευση του προσωπικού, που εργάζεται σε πλοία και λιμάνια ως προς τη συμπεριφορά τους σε αυτά τα άτομα.

Άξιες προβληματισμού είναι όμως και οι απόψεις άλλων ενδιαφερομένων φορέων, όπως των ενώσεων των καταναλωτών, των νησιωτών, που είναι οι κύριοι και υποχρεωτικοί χρή-

στες της ακτοπλοΐας. Πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι προτάσεις του Συνηγόρου του Καταναλωτή και της Ένωσης Ελλήνων Ακτοπλόων που είτε με υπομνήματα είτε με παρουσία τους στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής εξέφρασαν τις απόψεις τους.

Βλέπουμε όμως ότι οι ίδιοι άνθρωποι που καλούνται να εφαρμόσουν όσα περιλαμβάνει το νομοσχέδιο που συζητάμε έχουν επιφυλάξεις, εάν και κατά πόσο μπορούν να τα εφαρμόσουν, εάν και κατά πόσον είναι συνταγματικώς αποδεκτά και εάν και κατά πόσο θα γίνουν πράξη αυτά που θέλουμε να τους επιβάλουμε.

Κάτι άλλο που μας προβληματίζει είναι η σπουδή να ψηφιστεί το εν λόγω νομοσχέδιο, ενώ γνωρίζετε ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση—αυτό το πληροφορηθήκαμε μόλις προ ολίγων ημερών—επίκειται να συζητηθεί το φάσμα των προβλημάτων της ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε συνάδελφε, μου επιτρέπετε μία διακοπή;

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι στις έντεκα ακριβώς θα κτυπήσει σειρήνα συναγερμού στο Μέγαρο της Βουλής στα πλαίσια της άσκησης «Παρμενίων 2008». Το ανακοινώνω για να μην ανησυχήσετε. Θα κρατήσετε για ένα λεπτό και το σύστημα λειτουργεί αυτόματα και με ηλεκτρονικό τρόπο σε ολόκληρη τη χώρα ταυτοχρόνως. Ήδη κτύπησε δύο φορές—το λέω για όσους ήταν εδώ—μεταξύ οκτώ και εννέα.

Μπορείτε να συνεχίσετε, κύριε συνάδελφε.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ίσως θα έπρεπε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να περιμένουμε να δούμε τι θα πει η Ευρωπαϊκή Ένωση και να προσαρμοστούμε και να μην σπεύδουμε πάλι εκ των υστέρων να μετατρέψουμε σε εσωτερικό δίκαιο τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή ακόμα και να πληρώσουμε πρόστιμα.

Άφησα τελευταίο το θέμα του ναύλου. Η προστασία του καταναλωτή υπηρετεί μεν τον καταναλωτή, αλλά στην ουσία υπηρετεί τους υγιείς κανόνες της αγοράς.

Στην αγορά που συζητάμε οι εταίροι είναι δυο: οι καταναλωτές και οι ακτοπλόοι. Ζητάμε από τους δεύτερους, και δικαίως, να εφαρμόσουν μειωμένες τιμές εισιτηρίων και για ειδικές ομάδες επιβατικού κοινού και ιδιαίτερα για τους κατοίκους απομονωμένων περιοχών.

Όμως και η πολιτεία έχει τις ευθύνες της αφού το 35%-45% της τιμής του εισιτηρίου πηγαίνει στο κράτος. Το Ινστιτούτο Καταναλωτών μας είπε στην αρμόδια επιτροπή: αν κλαίγεται ο ακτοπλόος ότι δεν επιβιώνει και αν ισχυρίζεται ότι αυτό το νομοσχέδιο θα κλείσει την ελληνική ακτοπλοΐα και αν αυτό αποδειχθεί εμείς είμαστε κατά του νομοσχεδίου και να αποσυρθεί.

Τι θέλει ο καταναλωτής; Θέλει καράβια, για να ταξιδεύουν σε συγκεκριμένες ώρες, χωρίς αναβολές, χωρίς να φεύγουν οι προπέλες, χωρίς να χαλάνε στη μέση του πελάγους και χωρίς να πέφτουν σε ξέρες. Κατανοούμε την άποψη των καταναλωτών, ιδίως όσοι από εμάς καταγόμαστε από νησιά.

Θα πρέπει εδώ να επισημάνουμε ότι μέριμνα θα πρέπει να υπάρξει και για τους εργαζόμενους στην ακτοπλοΐα. Οι εργαζόμενοι καταβάλλουν υπεράνθρωπες πολλές φορές προσπάθειες για να ανταπεξέλθουν στις δύσκολες συνθήκες, που δημιουργούνται στις θάλασσές μας και ιδιαίτερα στο Αιγαίο. Θα πρέπει, δηλαδή, να υπάρχουν και γι' αυτούς ευνοϊκές συνθήκες όσον αφορά στην εργασία τους, ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται και να έχουμε τα αποτελέσματα που επιθυμούμε.

Καταλήγοντας, με το προς συζήτηση νομοσχέδιο δεν επιτυγχάνεται ο στόχος της ενδυνάμωσης των δικαιωμάτων του επιβάτη που συνοψίζεται στην δυνατότητά του να έχει πραγματικές επιλογές ακριβή ενημέρωση, να κινείται σε μια αγορά με διαφανείς κανόνες λειτουργίας που θα του προσφέρει αποτελεσματικά προστασία και θα εδραιώσει τα δικαιώματά του και που θα λαμβάνει υπόψη την δύσκολη οικονομική συγκυρία.

Θεωρούμε το όλο εγχείρημα ημιτελές. Και φρονούμε ότι χρήζει πολλών σημαντικών βελτιώσεων και τροποποιήσεων, προκειμένου να αποκτήσει ουσιαστική σημασία και λειτουργικότητα.

Δεν είναι στις προθέσεις μου να ισοπεδώσω το νομοσχέδιο για όλες τις ρυθμίσεις που αναφέρονται. Δεν διασφαλίζονται όμως τα δικαιώματα των κατοίκων των μικρών κυρίως νησιών. Δεν διασφαλίζονται τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία ούτε ως προς την προσβασιμότητα ούτε ως προς τη μείωση των τιμών του εισιτηρίου τους. Γι' αυτό και καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι από τα Άνω Δυτικά Θεωρεία παρακολουθούν την συνεδρίαση, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα εννέα μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις συνοδοί δάσκαλοι από το 8ο Δημοτικό Σχολείο Αγίου Δημητρίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Έχω ήδη λάβει από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑ.ΣΟ.Κ. την επιστολή προς τον Πρόεδρο της Βουλής που ορίζει εισηγητή τον Βουλευτή, που μόλις τέλειωσε την εισήγησή του, κ. Ηλία Λαμπίρη. Ευχαριστώ.

Καλώ στο Βήμα τον κ. Σταύρο Σκοπελίτη Βουλευτή και αγορητή του Κ.Κ.Ε..

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Τονίσαμε και στην επιτροπή ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο έρχεται σε μία περίοδο όπου το δικαίωμα των νησιωτών μας και των λαϊκών μαζών για τακτικές, φτηνές και ασφαλείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, περιορίζεται όλο και περισσότερο. Και περιορίζεται από την εφοπλιστική αసుδοσία, την οποία απολαμβάνουν και που βέβαια, εκμεταλλεύονται στα πλαίσια της πολιτικής που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση και που ακολουθήσαν χρόνια τώρα όλες οι κυβερνήσεις είτε αυτές ανήκαν στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. είτε στη Νέα Δημοκρατία. Αυτή την πολιτική ακολουθεί, βέβαια, και η σημερινή Κυβέρνηση.

Η αసుδοσία αυτή των εφοπλιστών εκφράζεται σε όλους τους τομείς είτε αυτοί αφορούν το κατά πόσο τακτικά είναι τα δρομολόγια των καραβιών τους είτε αφορούν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, καθώς βέβαια και τον καθορισμό της τιμής των ναύλων, των εισιτηρίων.

Όλα –κυριολεκτικά όλα– έχουν υποταχθεί στο κυνηγητό του υπερκέρδους.

Έτσι, ανεβάζουν τις τιμές των ναύλων, κατά το δοκούν. Είναι γνωστό ότι μόνο το τελευταίο χρονικό διάστημα αύξησαν δύο φορές τις τιμές των ναύλων.

Και να σκεφτεί κανείς ότι όλοι σας –και εννοώ όλα τα άλλα κόμματα– σαν θιασώτες της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, διακηρύσσετε σε όλους τους τόνους ότι αυτή και ο ανταγωνισμός που θα αναπτυχθεί στα πλαίσια της, θα έχει σαν αποτέλεσμα, πέρα από όλα τα άλλα και τις φτηνές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Ιδού τα αποτελέσματα: Από τον Ιούνιο του 2001, που προχώρησε η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών έως τον Απρίλη του 2008, η αύξηση στη γραμμή Πειραιάς – Ικαρία έφτασε το 376%. Στη γραμμή Πειραιάς – Πάρος το 204%. Στη γραμμή Πειραιάς – Νάξος το 300%. Στη γραμμή Πειραιάς – Σαντορίνη το 136%. Στη γραμμή Πειραιάς – Μύκονος το 336%. Στη γραμμή Πειραιάς – Σάμος το 357%. Αυτές είναι οι φτηνές συγκοινωνίες που θα έφερνε ο ανταγωνισμός!

Οι αυξήσεις αυτές, συν την εντατικοποίηση της δουλειάς των ναυτεργατών, τη χειροτέρευση των συνθηκών εργασίας και την καθήλωση των μισθών τους, είχαν σαν αποτέλεσμα τα κέρδη των εφοπλιστικών εταιρειών να αυξηθούν κατακόρυφα.

Ορισμένα στοιχεία γύρω από αυτά: Τα κέρδη της «ΑΝΕΚ» το 2007 έφτασαν τα 24,09 εκατομμύρια ευρώ. Τα κέρδη της «ΑΤΤΙΚΑ GROUP» τον ίδιο χρόνο έφτασαν τα 50,72 εκατομμύρια ευρώ. Τα κέρδη της «BLUE STAR», πάλι το 2007, έφτασαν τα 44,31 εκατομμύρια ευρώ.

Πρέπει να τονίσουμε ότι τα κέρδη αυτά εξασφαλίζονται από ένα στόλο που αποτελείται από γερασμένα, στο μεγάλο μέρος του, πλοία, που καταταλαιπωρούν εργαζόμενους και επιβάτες

και εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Είναι γνωστό –το αναφέραμε και στην Επιτροπή– ότι εκατόν τρία πλοία αυτού του στόλου είναι πάνω από είκοσι χρονών, ογδόντα πέντε πάνω από είκοσι τριών χρονών και πενήντα τέσσερα ξεπερνάνε τα τριάντα ένα χρόνια ζωής. Ουσιαστικά, όπως έχω τονίσει πολλές φορές και σε αυτή την Αίθουσα, έχουμε να κάνουμε με ένα ράλι – αντίκα, που συνεχίζεται να γίνεται στο Αιγαίο και τελειωμό δεν έχει.

Τα περισσότερα, δε, από αυτά τα γερασμένα καράβια δρομολογούνται στις λεγόμενες άγονες γραμμές –έτσι τις ονόμασαν οι εφοπλιστές για τους γνωστούς λόγους– με αποτέλεσμα να πλουτίζουν με τις αυξημένες τιμές εισιτηρίων, που καθορίζουν και τις κρατικές επιδοτήσεις που παίρνουν. Λυμαινονται, ουσιαστικά, τον κρατικό κορβανά οι εφοπλιστές. Την εννεαετία 2000-2008 «τσέπωσαν» 226.000.000 ευρώ, μόνο από τις επιδοτήσεις.

Σε αυτή, λοιπόν, την κατάσταση έρχεται για συζήτηση στη Βουλή το παρόν νομοσχέδιο. Και θα μας πει κανείς: Μα, δεν έπρεπε να έρθει ένα νομοσχέδιο που να κατοχυρώνει τα δικαιώματα των επιβατών;

Το κατά πόσο τα κατοχυρώνει, θα το πούμε στη συνέχεια. Εκείνο, όμως, που έχουμε να τονίσουμε και που πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη του ο ελληνικός λαός και κύρια οι νησιώτες, είναι τούτο: Αν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση, τότε τα όποια δικαιώματα –όσο σωστά κι αν είναι αυτά– θα είναι άχρηστα γι' αυτούς, αφού η πλειοψηφία αυτών των ανθρώπων δεν θα μπορεί να κάνει χρήση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, λόγω της ακρίβειας των εισιτηρίων και των ναύλων.

Τώρα, όσον αφορά το νομοσχέδιο: Τονίσαμε και κατά τη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή ότι αυτό είναι χειρότερο από το αντίστοιχο που είχε περάσει από την επιτροπή της Βουλής τον Αύγουστο του 2007.

Και αυτό είναι χειρότερο, αφού η Κυβέρνηση έχει υποχωρήσει σε βασικά σημεία. Η υποχώρηση αυτή, βέβαια, δεν έγινε από μόνη της. Οφείλεται στις πιέσεις των εφοπλιστών-ακτοπλοίων.

Ορισμένες από αυτές τις υποχωρήσεις είναι οι εξής: Στο νομοσχέδιο που είχε συζητηθεί τον Αύγουστο του 2007, προβλεπόταν ως κύρωση σε βάρος του μεταφορέα, δηλαδή του εφοπλιστή-ακτοπλοίου, η καταβολή στον επιβάτη εικοσαπλάσιου ποσού, στην περίπτωση που αυτός παραβίαζε τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Αυτό προβλεπόταν από το άρθρο 14 του νομοσχεδίου, που πέρασε τον περασμένο Αύγουστο.

Αυτή η κύρωση εξαφανίζεται ως δια μαγείας από το υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Καμμία αναφορά ούτε στο άρθρο 13 που φέρει τον ίδιο τίτλο ούτε σε κανένα άλλο άρθρο. Αυτό επαναλαμβάνω ότι δεν έγινε τυχαία ούτε οφείλεται σε παράλειψη. Είναι προφανές ότι οφείλεται στις πιέσεις στις οποίες υπέκυψε η Κυβέρνηση, στις πιέσεις των εφοπλιστών.

Των πιέσεων των εφοπλιστών-ακτοπλοίων γίναμε όλοι μάρτυρες, κύριοι Βουλευτές, στην ακρόασή τους στην επιτροπή, όταν απείλησαν πως θα αποσύρουν τα πλοία τους από τις γραμμές, αν δεν ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις τους. Να πού οδήγησε η πολιτική και των δύο κομμάτων, να κρέμονται οι νησιώτες μας, να εξαρτάται η ανάπτυξη των νησιών μας, αλλά και η ασφάλειά τους από τα κερδοσκοπικά καπρίτσια των εφοπλιστών.

Πέρα απ' αυτό, με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο περιορίζεται πρώτον, η δυνατότητα που είχε ο επιβάτης να μεταφέρει αποσκευές χωρίς να καταβάλλει ιδιαίτερο ναύλο, αφού αυτή η δυνατότητα περιορίζεται σε αποσκευές βάρους μέχρι πενήντα κιλών. Για αποσκευές πάνω από αυτά τα κιλά οι εφοπλιστές θα μπορούν να ζητούν επιπλέον κόμιστρο.

Όπως τονίσαμε και στην επιτροπή, πρόκειται για ένα χαράτσι σε βάρος του επιβάτη, που και ταλαιπωρία θα επιφέρει, κύρια όμως θα κάνει ακόμα πιο ασύμφορο το ταξίδι για τις πλατιές λαϊκές μάζες, που χρησιμοποιούν αυτό το συγκοινωνιακό μέσο.

Δεύτερον, καθορίζεται η ευθύνη του εφοπλιστή για φθορά ή απώλεια αποσκευών, μόνο εφόσον αυτές έχουν παραδοθεί για φύλαξη και έχει εκδοθεί σχετική απόδειξη. Τι θα γίνει, όμως, αν μια αποσκευή χαθεί ή υποστεί φθορά, χωρίς να έχει παραδοθεί

για φύλαξη; Θα απαλλαγεί, για παράδειγμα, ο εφοπλιστής εάν χαθεί ή καταστραφεί μια αποσκευή από απότομο ή αδέξιο χειρισμό, από πρόσκρουση σε βράχο ή σε περίπτωση ναυαγίου;

Επίσης, στην αρμόδια επιτροπή έγινε μια συζήτηση για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Θα ήθελα να τονίσω και σήμερα ότι όπως γίνεται ο προσδιορισμός των προϋποθέσεων ώστε να καθοριστεί ένα άτομο ως άτομο μειωμένης κινητικότητας, μπορεί να έχει, και σίγουρα θα έχει, σαν αποτέλεσμα να μη θεωρηθούν σαν τέτοια άτομα που αντικειμενικά είναι μειωμένης κινητικότητας (π.χ. ηλικιωμένοι, ιδιαίτερα παχύσαρκοι κ.λπ.). Επισημαίνουμε δε ότι το προηγούμενο νομοσχέδιο ήταν πιο χαλαρό σε αυτό τον προσδιορισμό.

Όσον αφορά δε την έκπτωση κατά 50% στα άτομα αυτά θα ήθελα να επισημάνω ότι η χορήγησή της μόνο σε άτομα με ποσοστό αναπηρίας πάνω από 80% θα έχει σαν αποτέλεσμα να αποκλεισθεί από αυτή ένας σημαντικός αριθμός συνανθρώπων μας με αναπηρία. Θέση μας, όπως την αναπτύξαμε και κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, είναι να μειωθεί το ποσοστό και από 80% να πάει στο 67%. Επίσης, ζητήσαμε και ζητάμε να ικανοποιηθούν μια σειρά άλλα αιτήματα, που αναφέρονται στο υπόμνημα, που μας είχαν δώσει τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Επιπλέον, δεν προβλέπεται και σ' αυτό το νομοσχέδιο, όπως δεν προβλεπόταν και στο προηγούμενο καμμία έκπτωση στα εισιτήρια των παιδιών ή σε εκείνα των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών σε δρομολόγια που τους αφορούν συγκεκριμένα. Όλα αυτά επαναλαμβάνω ότι δεν αποτελούν τίποτα άλλο, παρά υποχώρηση στις απαιτήσεις των εφοπλιστών.

Μια άλλη υποχώρησή της, που αφορά και αυτά τα άτομα αλλά και γενικότερα, είναι ταύτη: Στο άρθρο 2 του συζητούμενου νομοσχεδίου για τον προσδιορισμό του ναύλου που χρησιμοποιείται ως βάση για τον προσδιορισμό της επιστροφής ή της αποζημίωσης του επιβάτη από μεριάς του εφοπλιστή-ακτοπλόου, όταν αυτός παραβιάζει τη συμφωνία, πέρα από τις κρατήσεις υπέρ τρίτων, τώρα θα αφαιρείται και ο Φ.Π.Α..

Και λέμε τώρα, γιατί αυτό, κύριε Υπουργέ, δεν ίσχυε στο αντίστοιχο άρθρο 2 του νομοσχεδίου που συζητήθηκε τον Αύγουστο του 2007. Και βέβαια, αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα να περιορίζεται ακόμα περισσότερο το ποσό επιστροφής ή αποζημίωσης του επιβάτη και η έκπτωση στα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Πέρα από αυτές τις αδυναμίες και υποχωρήσεις κι εκείνες που θα αναφέρουμε στην επί των άρθρων συζήτηση του νομοσχεδίου, υπάρχουν πολλά παράθυρα και παραθυράκια που μπορεί να τα αξιοποιήσει ο εφοπλιστής-ακτοπλόος και έτσι να αποφύγει τα πρόστιμα, που προβλέπονται για παραβάσεις, που κάνει στις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς.

Σε αυτήν την κατεύθυνση μπορεί να αξιοποιηθούν και οι αντισταθμιστικές παροχές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 7. Δεν ξέρω τι εννοείτε, έτσι γενικά όπως αναφέρεται ο όρος αντισταθμιστικές παροχές, όμως, μπορεί ο εφοπλιστής, αντί αποζημίωσης, να δώσει παραδείγματος χάρη στον επιβάτη ένα εισιτήριο σε ημερομηνία που είναι βολική για αυτόν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ανοικτό είναι κι αυτό. Το κάνουν και οι αεροπορικές εταιρείες.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Όσον αφορά τώρα την κατάσταση στα λιμάνια των νησιών μας, ακούστηκαν πολλά, κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, από όλες τις πλευρές. Ακούστηκαν και σήμερα και θα ακουστούν πιστεύω και στη συνέχεια. Εκείνο που έχω να πω είναι ότι αυτά που ακούστηκαν, ηχούν παράξενα στα αυτιά μου. Και όχι, βέβαια, αυτά που ειπώθηκαν για την κατάσταση που επικρατεί στα λιμάνια -στα περισσότερα από τα οποία είναι απερίγραπτη η κατάσταση- αλλά εκείνα που ακούστηκαν για την ανάγκη άμεσων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν σε αυτά. Και το λέω αυτό, γιατί μόλις πριν από μερικές μέρες αποφασίσατε, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να παραχωρήσετε τα λιμάνια στους ιδιώτες. Τώρα, αν έχετε εσείς αυταπάτες ότι θα γίνει βελτίωση της κατάστασης από τους ιδιώτες, δικαίωμα σας είναι. Εκείνο, όμως, που δεν έχετε δικαίωμα να κάνετε, είναι να «δουλεύετε» για άλλη μια φορά το νησιώτη, τον επιβάτη, όπως τον «δουλέψατε» με την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, «τάζοντας του λαού με

πετραχήλια» και εισπράττοντας αυτά που εισπράττει σήμερα ο επιβάτης και ο νησιώτης.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουμε τονίσει πολλές φορές -το τονίζουμε και σήμερα- ότι παρόμοια μέτρα στα πλαίσια της ακτοπλοϊκής πολιτικής, εκείνο που στοχεύουν δεν είναι η αντιμετώπιση των προβλημάτων, αλλά το «να ρίξουν στάχτη στα μάτια του λαού» ότι τάχα κάτι κάνουμε γύρω από αυτήν την κατάσταση. Είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι -αφού βέβαια η ίδια η ζωή μας έχει επιβεβαιώσει- όταν τονίζουμε ότι δεν πρόκειται να λυθούν τα προβλήματα αυτά, όσο το πάνω χέρι θα το έχει η πολιτική, που έχοντας θεοποιήσει την ιδιωτική πρωτοβουλία, θυσιάζει στο βωμό του κέρδους και του υπερκέρδους τα λαϊκά συμφέροντα και το δικαίωμα, βέβαια, να έχουν οι νησιώτες μας και οι λαϊκές μάζες εκείνες τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες που χρειάζονται. Και όχι μόνο δεν θα λυθούν, αλλά θα δημιουργηθούν και νέα, αφού η απληστία των εφοπλιστών για ακόμα περισσότερα κέρδη είναι αχαλίνωτη. Απόδειξη αποτελεί και το γεγονός ότι για να πετύχουν ακόμα μεγαλύτερες επιδοτήσεις, ακινητοποιούν πλοία τους, πετάνε τους ναυτεργάτες σε μαζική ανεργία και αφήνουν συγκοινωνιακά ακάλυπτα τα νησιά μας. Και πετυχαίνουν το στόχο τους, αφού οι νέες επιδοτήσεις που τους δίνονται για τις άγονες, όπως τις βάπτισαν οι ίδιοι, γραμμές, είναι αυξημένες ακόμα και πάνω από 60%. Για παράδειγμα αναφέρουμε τη γραμμή Αλεξανδρούπολης-Λήμνου-Μυτιλήνης-Χίου-Βαθύ Σάμου-Καλύμνου-Κω-Ρόδου.

Στον πρώτο διαγωνισμό προσφερόταν για ένα δρομολόγιο την εβδομάδα, για τα μεν ταχύπλοα καράβια 72.500 ευρώ, για τα δε συμβατικά 50.000 ευρώ. Στον επαναληπτικό διαγωνισμό οι προσφορές έφτασαν στις 116.000 ευρώ για τα πρώτα και στις 80.000 ευρώ για τα δεύτερα. Αύξηση, όπως είπα προηγουμένως, κατά 60% και όλες αυτές, χωρίς να γίνει καμμία βελτίωση στα σαπιοκάραβα τους, στα παραγερασμένα καράβια τους. Και ύστερα μιλάτε για χάρτα δικαιωμάτων των επιβατών.

Κύριοι Βουλευτές, για μας, για το Κ.Κ.Ε. υπάρχει τρόπος ικανοποίησης του παραπάνω δικαιώματος του λαού -γιατί για δικαίωμα πρόκειται και όχι για αίτημα- και ο τρόπος βρίσκεται στη δημιουργία δημόσιου φορέα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ενταγμένου σ'έναν κοινωνικοποιημένο τομέα μεταφορών, στα πλαίσια του οποίου τα καράβια θα είναι λαϊκή περιουσία και θα δρομολογούνται με βάση τις ανάγκες του λαού μας και ιδιαίτερα των νησιωτών και την ανάπτυξη των νησιών μας και που, βέβαια, θα εξασφαλίζουν φθηνά, αλλά και άνετα ταξίδια για όλους τους επιβάτες και όχι μόνο για εκείνους που έχουν την οικονομική δυνατότητα, όπως γίνεται τώρα. Θα διασφαλίζουν την προστασία της ζωής στη θάλασσα εργαζομένων και επιβατών.

Μας λέτε: «Καλά είναι αυτά, αλλά δεν γίνονται». Ότι δεν γίνονται από εσάς -και όταν λέμε «από εσάς» εννοούμε όχι μόνο την Κυβέρνηση, αλλά και όλα τα άλλα κόμματα που συμπορεύονται στους αντιλαϊκούς μονόδρομους της Ευρωπαϊκής Ένωσης- είναι σίγουρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Μισό λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Για να γίνουν, λοιπόν, χρειάζεται μια άλλη πολιτική, μια πολιτική που αφουγκράζεται τους πόθους και τις ελπίδες του λαού και όχι τον αχό του χρήματος στην τσέπη του εφοπλιστή, μια πολιτική που δεν επιβάλλει χαράτσι στους επιβάτες, όπως τον επίνευλο, τον οποίο αρνείσθε μέχρι τώρα να καταργήσετε. Μια τέτοια πολιτική πρέπει να γίνει υπόθεση του ελληνικού λαού και προϋπόθεση γι' αυτό αποτελεί ο απεγκλωβισμός του από τα κόμματα που υπηρετούν το συμφέρον του καπιταλισμού και από εκείνα που διακινούν την απάτη του καπιταλισμού με ανθρωπίνο πρόσωπο και να ενώσει τις δυνάμεις του με το Κομμουνιστικό Κόμμα, για να αλλάξει ο σημερινός συσχετισμός δύναμης.

Καταψηφίζουμε, κυρία Πρόεδρε, επί της αρχής το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε, κύριε Σκοπελίτη.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα, πριν ασχοληθώ με την ουσία αυτού του νομοσχεδίου, να κάνω μια επισημάνση, κύριε Υφυπουργέ, σε σχέση με το γνωστό, πολυσυζητημένο και χρονίζων ζήτημα, το περιβόητο Ταμείο Αλληλοβοήθειας Υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Δεν είναι δυνατόν επί σειρά ετών να συμφωνούν οι κυβερνήσεις, τα κόμματα της αντιπολίτευσης, οι πάντες και ένα τέτοιο θέμα να μη λύνεται, που στο κάτω-κάτω είναι και θέμα ισονομίας και ισότητας με τους υπαλλήλους των υπολοίπων Υπουργείων. Έχουμε λίγες μέρες μέχρι την επόμενη εβδομάδα να ολοκληρωθεί αυτό το νομοσχέδιο και κάνω έκκληση: Μέχρι να λήξει η συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου, την επομένη εβδομάδα, να έχουν ξεπεραστεί τα οποιαδήποτε μη λογικά και μη τεκμηριωμένα εμπόδια, που έχουν προβληθεί μέχρι τώρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πολυσυζητημένη και προαναγγελθείσα με αυτόν τον πομπώδη τίτλο «Χάρτα των Δικαιωμάτων των Επιβατών», σε αυτό το νομοσχέδιο δεν βρίσκει τη δικαίωση αυτού του προσδιορισμού. Θα ήθελα να μιλήσω για πολύ λίγο, γιατί δεν μπορεί να αυτονομηθεί το ζήτημα των δικαιωμάτων των επιβατών, των μεταφορέων και των υποχρεώσεων αντίστοιχα από τη συνολική νησιωτική πολιτική και κυρίως από το ζήτημα της νησιωτικής ιδιαιτερότητας και γενικότερα από το ζήτημα της ακτοπλοΐας και του μοντέλου, το οποίο υλοποιείται τα τελευταία χρόνια, με διαρκώς επιταχυνόμενους ρυθμούς.

Η νησιωτική ιδιαιτερότητα στη χώρα μας κανονικά θα έπρεπε να δίνει ένα τεράστιο πλεονέκτημα. Εάν η νησιωτική χώρα αντιμετωπιζόταν μ' ένα τέτοιο τρόπο, που να ενταχθεί σ' ένα πρόγραμμα ανάπτυξης, με σεβασμό στην ταυτότητα του κάθε νησιού και στην ιδιαιτερότητα του κάθε νησιού και ταυτόχρονα να δοθούν οι δυνατότητες να έχουν οι νησιώτες τουλάχιστον ίσα δικαιώματα στην επικοινωνία με τους στεριανούς, αυτό θα ανέτρεπε, σε μεγάλο βαθμό, την πραγματικότητα και της ελληνικής οικονομίας και του ελληνικού πολιτισμού και της ελληνικής, οικονομικής δραστηριότητας των ανθρώπων, αλλά κυρίως και τις κοινωνικές σχέσεις. Γιατί η νησιωτική Ελλάδα, πράγματι, μπορεί να αποτελέσει πεδίο ανάπτυξης πολύ σημαντικό.

Αντί, λοιπόν, να ενταχθούν όλα αυτά τα ζητήματα σε αυτή την κατεύθυνση και σ' έναν τέτοιο σχεδιασμό, αντιμετωπίζονται ως συμπληρωματικές ρυθμίσεις για μία επιλογή που είναι άλλου τύπου. Είναι η επιλογή της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας και του κερδοσκοπικού μοντέλου για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Από αυτή την άποψη δεν μπορεί να κατοχυρωθούν δικαιώματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Τα δικαιώματα και η απελευθέρωση είναι έννοιες ασύμβατες στην πραγματικότητα και γι' αυτό δεν είναι τυχαίο ότι όλοι μιλούσαν πλεόν, όχι για δικαιώματα επιβατών, όχι για δικαιώματα πολιτών, όχι δηλαδή για δικαιώματα δικαιούχων χρηστών δημόσιου χαρακτήρα υπηρεσιών, κοινωφελούς χαρακτήρα υπηρεσιών στον τομέα της ακτοπλοΐας, αλλά μιλούσαν για δικαιώματα καταναλωτών. Δεν έχω αντίρρηση να κατοχυρώνονται τα δικαιώματα των καταναλωτών, αλλά είναι άλλο ο καταναλωτής και άλλο ο δικαιούχος χρήστης κοινωνικού αγαθού και κοινωνικής υπηρεσίας.

Στη μία περίπτωση είναι υποχρέωση του κράτους να αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για την κατοχύρωση αυτών των δικαιωμάτων. Στα δε δικαιώματα των καταναλωτών ή πελατών αν θέλετε, είναι εμπορικού δικαίου διατάξεις, είναι άλλο πράγμα. Επομένως, δεν είναι ένα θέμα απλώς μιας φιλοσοφίας που μας έλεγε ο προηγούμενος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι θέμα πραγματικής πολιτικής που στρέφει τα πράγματα προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση και δίνει δικαιώματα ή δεν δίνει δικαιώματα. Από αυτή την άποψη οι πελάτες καταναλωτές, ναι, μπορούν και να διαπραγματεύονται, μπορούν και να βρίσκουν τρόπους ατομικών συμφωνιών. Ο δικαιούχος χρήστης, όμως, κοινωφελούς χαρακτήρα και δημόσιου χαρακτήρα υπηρεσιών δεν μπορεί να αφήνεται σ' αυτήν την έωλη και αδύναμη θέση του διαπραγματευτή με το μεταφορέα εφοπλιστή, ούτε είναι δυνατόν να εντάσσεται σ' ένα πλέγμα όπως κάνει αυτό το νομο-

σχέδιο περίπλοκων ρυθμίσεων τις οποίες κανείς δεν μπορεί πραγματικά να τις αναδείξει ως σαφείς και λιτές δυνατότητες άσκησης δικαιωμάτων.

Από αυτή την άποψη όλο το νομοσχέδιο υπακούει στη λογική και έρχεται να κρύψει τις παρενέργειες της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας και της επιλογής του κερδοσκοπικού μοντέλου γι' αυτήν. Είναι υποκριτικό νομοσχέδιο δήθεν για τα δικαιώματα. Στην πραγματικότητα έρχεται να καλύψει μία αντίφαση συνεχώς και διαρκώς παραγόμενη.

Από το 2001, που ενσωματώθηκε η Κοινοτική Οδηγία και ψηφίστηκε ο νόμος για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, έχει παρέλθει ένα ικανό χρονικό διάστημα επτά ετών και μπορούμε να βγάλουμε τα συμπεράσματα. Ναι, έχουμε μια ανανέωση του στόλου, αλλά έχουμε μεγάλο και όχι υγιή ανταγωνισμό στις γραμμές φιλέτα. Έχουμε καρτέλ και εντός του Οκτωβρίου έχουμε την περίφημη υπόθεση, που θα εκδικάσει η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Έχουμε διαπιστωμένο καρτέλ σ' αυτά τα επτά χρόνια. Και αυτό οδηγεί, ναι, μεν να υπάρχουν κάποια νεότευκτη πλοία σε κάποιες γραμμές φιλέτα, αλλά να στερούνται οι κάτοικοι και οι χρήστες αυτών των υπηρεσιών από το φθηνό εισιτήριο, από τη λογική τιμή έστω του εισιτηρίου, από τα δρομολόγια με τα οποία πραγματικά να μπορούν να εξυπηρετηθούν, όχι μόνο από το μητροπολιτικό κέντρο προς το νησί αλλά και με τις ενδιάμεσες συνδέσεις και από πολλές άλλες υπηρεσίες που αυτές μπορούν να οδηγήσουν και στην κατοχύρωση δικαιωμάτων, αλλά και στη νησιωτική ανάπτυξη.

Προς αυτή την κατεύθυνση οι ρυθμίσεις που εγκαινιάζονται και καθιερώνονται με αυτό το νομοσχέδιο, πέρα από το ότι είναι περίπλοκες, ασαφείς και εν πολλοίς μη εφαρμόσιμες, δηλαδή είναι δικαιώματα που «δύνανται» θεωρητικά να ασκηθούν, εν τοις πράγμασι όμως δεν δύνανται να ασκηθούν και θα τα πούμε, όπως είπαμε και στην επιτροπή, αναλυτικότερα στην κατ' άρθρο συζήτηση.

Όμως, πρέπει να επισημάνουμε μερικά ενδεικτικά. Καθιερώνεται το ναύλο και όχι το εισιτήριο. Πέρα από το ότι σ' αυτό δεν πήραμε απάντηση, υπάρχει μια αντίφαση αν η επιστροφή του εισιτηρίου είναι μόνο επί του ναύλου και όχι και επί των προσαυξήσεων, διότι πέρα των άλλων προσαυξήσεων, υπάρχει και ο Φ.Π.Α.. Η τιμή του εισιτηρίου, χωρίς αποδεικτικό θα επιστρέφεται; Αν εκδίδεται κάποιο βεβαιωτικό, μια απόδειξη πιστωτική, δεν θα έχει Φ.Π.Α.; Και από εκεί και πέρα, αρχίζουν μια σειρά από παρενέργειες ως προς αυτή τη διαφορά ναύλου και εισιτηρίου.

Η αναπηρία. Είναι δυνατόν να καθιερώνεται δικαίωμα μειωμένης τιμής για τους αναπήρους με άνω του 80% αναπηρία; Όπως είπαμε και στην επιτροπή, ποιοι είναι αυτοί οι άνθρωποι που θα μπορέσουν να ταξιδέψουν έχοντας αναπηρία άνω του 80%; Στην πραγματικότητα είναι ανύπαρκτο δικαίωμα αυτό, ενώ η στοιχειώδης ρύθμιση του 67% πράγματι θέτει ένα πλαίσιο για ανθρώπους που πραγματικά υπάρχουν και μπορούν να κάνουν χρήση αυτού του δικαιώματος.

Οι «αποσκευές» έγιναν «χειραποσκευές» και καλό είναι αυτό. Δεν έγινε, όμως, η διάκριση μεταξύ των ιπταμένων δελφινιών, όπως μας είχε πει ο κύριος Υφυπουργός στην Επιτροπή και των υπολοίπων σκαφών. Και εδώ είναι ένα χαράτσι και ένα χαράτσι για το οποίο κανείς δεν ξέρει πώς θα επιβάλλεται και σε ποια τιμή θα επιβάλλεται. Διότι το καθιερώνει το νομοσχέδιο αυτό το χαράτσι σε επόμενο άρθρο. Και από αυτή την άποψη δεν μπορεί να καλύπτει μόνο αυτή η αλλαγή για τις χειραποσκευές το ζήτημα και την πραγματική ρύθμιση που επιβάλλει αυτό το νομοσχέδιο.

Από αυτή την άποψη θα ήθελα να επικαλεσθώ την πολύ σωστή παρέμβαση του Συνηγόρου του Καταναλωτή, ο οποίος με μια ανάλογη σκέψη και προβληματισμό με αυτά που εκθέτουμε εμείς σήμερα είπε στην παρέμβασή του στην επιτροπή ότι δεν είναι δυνατόν να μην αναλαμβάνει το κράτος, οι λιμενικές υπηρεσίες, οι οργανισμοί λιμένων υποχρέωση κατοχύρωσης δικαιωμάτων και ευθύνη για την τήρηση ή για την παραβίαση των δικαιωμάτων αυτών. Είναι δηλαδή μια διμερής σχέση στο πλαίσιο του εμπορικού δικαίου, όπως προείπα. Δεν είναι δημοσίου δικαίου αυτές οι ρυθμίσεις, αν το σκεφθεί κανείς. Και

από αυτή την άποψη δεν μπορούν να είναι δικαιώματα.

Και τελειώνω με την επισήμανση των άγονων γραμμών και τις επιδοτήσεις για τις «άγονες γραμμές». Πάλι εντός του Οκτωβρίου έχουμε την ανακήρυξη των δικαιούχων εταιρειών, που θα αναλάβουν τις διάφορες «άγονες γραμμές». Επιτέλους, δεν θα τεθεί ένα ζήτημα δικαιωμάτων για τους νησιώτες των λεγομένων άγονων γραμμών; Οι περισσότερες από αυτές είναι καταδικασμένες να είναι άγονες, διότι ακριβώς δεν υπάρχει η μέριμνα, για να γίνουν αυτά τα νησιά -όπως μπορούν να γίνουν, εάν η πολιτεία φροντίσει να πάρει μια σειρά από μέτρα- όχι μόνο μεσαίου εμπορικού ενδιαφέροντος, αλλά και υψηλότατου εμπορικού ενδιαφέροντος. Δεν μπορούν τα Κύθηρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τέτοιες δυνατότητες ιστορικής διαδρομής και πολιτισμού, με μικρές επιχειρήσεις παραγωγικότατες που διαθέτουν, με ομορφιές πάρα πολύ σπουδαίες, με σύνδεση με την Πελοπόννησο, με σύνδεση με την Κρήτη, να γίνουν ένα νησί που πραγματικά θα σφύζει από ζωή και δεν θα καταδικάζεται στο να ακυρώνονται κάθε Πάσχα, κάθε Χριστούγεννα, κάθε Καθαρή Δευτέρα όλες οι κρατήσεις θέσεων στα ξενοδοχεία του νησιού, επειδή ακριβώς δεν υπάρχει σαφές δρομολόγιο ή επειδή κανείς δεν μπορεί να βεβαιώσει ποια μέρα, ο ταξιδιώτης που θα φτάσει στο νησί, μπορεί να επιστρέψει;

Είναι αυτή άγονη γραμμή; Και υπάρχουν πάρα πολλές. Παίρνω το παράδειγμα των Κυθίων επειδή το ξέρω καλύτερα. Και καταδικάζονται όχι σε μια διαδικασία επιδότησης για το νησί, για τους ταξιδιώτες, αλλά για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Έτσι λειτουργεί το σύστημα, δηλαδή για την κάλυψη των πλοιοκτητριών εταιρειών. Πρέπει να καταργηθεί, γιατί αυτό είναι για να είναι ζήτημα δικαιωμάτων των νησιωτών και των επιβατών.

Κύριε Υπουργέ, δεν ήσασταν στην αρχή της ομιλίας μου, για να σας συγχαρώ κι εγώ για την ανάληψη των καθηκόντων σας. Είμαστε ειλικρινείς και δεν μπορούμε να σας ευχηθούμε καλή επιτυχία, γιατί η πολιτική την οποία δηλώσατε ότι θα συνεχίσετε είναι πολιτική, που τη θεωρούμε καταστροφική και πολύ αρνητική. Πάντως, σας συχαίρουμε με όλη μας την καρδιά.

Από εκεί και πέρα, με την ευκαιρία, θα θέλαμε επιτέλους, να δώσετε στο ελληνικό Κοινοβούλιο, στα Κόμματα της Ελληνικής Βουλής, όλους τους φακέλους για την προκήρυξη των διαγωνισμών και της μεταβίβασης σε ιδιωτικές επιχειρήσεις των εμπορικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Το έχουμε ζητήσει κατ' επανάληψη αλλά το Υπουργείο μας το αρνείται, χωρίς νομικό έρεισμα. Εμείς ρωτήσαμε με ποιά νομική βάση το αρνείστε, αλλά απάντηση δεν έχει δοθεί.

Κύριε Υπουργέ, η ερώτησή έχει κατατεθεί. Μπορείτε τώρα να κάνετε μια άλλη αρχή, τουλάχιστον ως προς αυτό το ζήτημα, έστω κι εάν τα δημοσιεύματα λένε ότι σήμερα-αύριο υπογράφετε με τους Κινέζους μ' έναν βιαστικό τρόπο, κάτι το οποίο γεννά πολλά ερωτηματικά. Με όλες αυτές τις σκέψεις και τους προβληματισμούς, που θα τους εξειδικεύσουμε στην κατ' άρθρον συζήτηση, ο Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς καταψηφίζει αυτό το σχέδιο νόμου και θέτει θέμα μιας πραγματικής νησιωτικής εγγύησης για την κατοχύρωση συνολικά των δικαιωμάτων των νησιών, των επιβατών, της μισής Ελλάδας δηλαδή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ο ειδικός Αγορητής του ΛΑΟΣ κ. Αποστολάτος, έχει το λόγο.

ΒΑΪΤΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να καταλάβετε κάποτε αυτό που όλοι πρέπει να συνειδητοποιήσουμε, δηλαδή ότι η Ελλάδα είναι χώρα νησιωτική, με αυτή την ιδιαίτερη προσέγγιση, τόσο στην πολιτική, όσο και στην ιδιαιτερότητα της αντίληψης του χώρου, δηλαδή αυτό που οι πρόγονοί μας ήξεραν καλά και γι' αυτό μεγαλούργησαν έχοντας τα νησιά αφετηρία επικοινωνίας, πολιτισμού και οικονομίας, δηλαδή σχέσεων. Θθάνουμε σήμερα εδώ για να συζητήσουμε αυτό το νομοσχέδιο και ομολογώ ότι με την πληροφόρηση που είχα από συνάδελφο στα ευρωπαϊκά θέματα, απορούμε γιατί τόσο βιασύνει να περάσει ένα νομοσχέδιο τέτοιο, τη στιγμή που δεν καλύπτει ουσιαστικά τα θεσμικά θέματα ελλείψεων στην Ελλάδα του Αιγαίου, κυρίες, όταν πρόκειται να συζητηθεί στην Ευρώπη το όλο πόνημα που πρέπει να γίνει για την ακτοπλοία αυτής της μεγάλης οικογένειας, στην οποία ανήκουμε.

Και βεβαίως, τότε θα πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε και τότε ίσως θα ψηφίζαμε όλα αυτά τα οποία προτείνονται τα οποία όμως χαρακτηρίζονται μετά από πολύ σπουδή, από πολλές ελλείψεις.

Θα ξεκινήσω από αυτή τη μέριμνα, η οποία λαμβάνεται για τα άτομα τα οποία έχουν κινητικά προβλήματα, έτσι σαν πυροτέχνημα. Ειλικρινά σας λέω, ποιός είναι αυτός που θα κρίνει ποιός είναι οι προϋποθέσεις που λένε ποιος έχει κινητικά προβλήματα, όταν σήμερα οι περισσότεροι Έλληνες είμαστε οι πιο υπέρβαροι στην Ευρώπη, όταν οι άνθρωποι στα νησιά λόγω της υψηλής υγρασίας έχουν ρευματοειδείς αρθρίτιδες και γενικά φλεγμονώδεις παθήσεις, που τους κάνουν όλους δυνητικά ασθενείς.

Μόνο που αυτοί που κατέστρωσαν όλο αυτό το σχέδιο νόμου, εκείνο που δείχνουν είναι ότι έχουν την έπαρση του λεγόμενου υγιούς και μία οίηση περίεργη, γιατί άτομα με ειδικές ανάγκες - που λέγαμε παλιά- ή με αναπηρίες είναι και αυτοί που πιστεύουν ότι είναι πάρα πολύ εύκολο να διασχίσεις το Αιγαίο, να φτάσεις εκεί που πρέπει, με τις συνθήκες που προτείνονται εδώ.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος, το παρόν νομοσχέδιο άπτεται των δικαιωμάτων του επιβάτη-καταναλωτή. Πιστέψτε με, θα συμφωνήσω με τον προλαλήσαντα της Α' Περιφέρειας Πειραιώς και Νήσων, τον κ. Δρίτσα, ότι είναι ασυμβίβαστες και διαφορετικές αυτές οι δύο έννοιες. Ο καταναλωτής είναι πελάτης και αυτό είναι θέμα εμπορικού δικαίου. Ο χρήστης, ο νησιώτης είναι αυτός που έχει και δικαίωμα. Είναι δύο έννοιες κυριολεκτικά ασυμβίβαστες.

Αυτό, λοιπόν, έχει από μόνο του καταστρατηγηθεί, αλλά οφείλω να ομολογήσω ότι η προσέγγιση για τα δικαιώματα, αν γίνει με ανθρώπινα, αληθινά και πολιτικά συγχρόνως κριτήρια, θα ήταν θετικό, δεδομένου ότι πάντα πρέπει να υπάρχουν σαφείς και συγκεκριμένες αναφορές στην προστασία του καταναλωτή.

Δεν μπορεί όμως να λύσει το βασικό πρόβλημα των ακτοπλοϊκών μεταφορών μ' αυτόν το γερασμένο στόλο. Τα μισά τουλάχιστον πλοία έχουν ηλικία πράγματι μεγαλύτερη από μισό αιώνα και είναι αυτά που προκαλούν αυτές τις φοβερές βλάβες, καθυστερήσεις, ακόμα και τις απώλειες ζωών, που έχουμε δει. Κανείς δεν έχει λάβει υπ' όψιν του στο νομοσχέδιο τούτο τους λαιστργόνες και τους Κύκλωπες, το θυμωμένο Ποσειδώνα. Πρέπει να το δείτε.

Το νομοσχέδιο αυτό λέει πως κατοχυρώνει ορισμένα δικαιώματα. Δεν διευθετεί όμως τις ανεπάρκειες των υπηρεσιών, στις οποίες αναφέρονται αυτά τα δικαιώματα. Όταν δηλαδή δεν υπάρχει μέριμνα για τη λύση χρόνιων προβλημάτων της ακτοπλοίας, όπως είναι η ύπαρξη καλύτερων, πιο νέων πλοίων, καλύτερων συνδέσεων, καλύτερων λιμανιών -θεσμικών δηλαδή ζητημάτων- και βεβαίως καλύτερων τιμών του ναύλου ή του εισιτηρίου -όπως θέλετε πείτε το- για τον Έλληνα πολίτη- επιβάτη, τότε για ποια επιπλέον δικαιώματα μπορούμε να μιλάμε;

Από εκεί οφείλουμε να ξεκινήσουμε, αν θέλουμε να πετύχουμε κάτι αποτελεσματικό και ουσιαστικό στην κυριολεξία στον τομέα της ακτοπλοίας και της πολιτικής της και αν θέλουμε να κάνουμε λόγο για αληθινό σεβασμό στον Έλληνα επιβάτη. Γιατί μόνο αν μεριμνήσουμε και κατ' επέκταση νομοθετήσουμε για τέτοια θέματα, αυτός θα απολαμβάνει την ποιότητα των υπηρεσιών και των παροχών που πληρώνει και τίποτα λιγότερο από τούτο.

Αυτό, όμως, θα πει ορθή λειτουργία της οικονομίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Τα κέρδη της τελευταίας δεκαετίας για τους εφοπλιστές είναι 223.000.000. Οι απόγονοι δηλαδή των μπουρλοτιέρηδων και της Μπουμπουλίνας, το μόνο για το οποίο νοιάζονται είναι το τι θα κερδίσουν.

Οι άνθρωποι που είναι οι μόνιμοι κάτοικοι των νησιών, που έχουν πράγματι αυτό το δικαίωμα και όλοι εμείς που πάμε στα νησιά είτε για λόγους πρακτικούς είτε για αναψυχή, τι δικαιώματα έχουμε μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο, έτσι όπως τουλάχιστον τα έχουμε δει εμείς;

Καλύτερα πλοία. Μόνο τα αλλεπάλληλα ακτοπλοϊκά ατυχήματα κατά τη διάρκεια της φετινής υψηλής τουριστικής περιόδου αν αναφέρει κανείς, καταλαβαίνει πόσο ακατάλληλα είναι αυτά τα καράβια για την ασφαλή μεταφορά τόνων χιλιάδων

Ελλήνων και ξένων και πόσο μεγάλη ανάγκη υπάρχει για την επισκευή τους και την κατασκευή –επιμένω– και δρομολόγηση ασφαλών σύγχρονων πλοίων, που θα αντικαταστήσουν τα παλιά, για επαρκέστερη στελέχωσή τους και απόλυτα καλά εκπαιδευμένη κάλυψη από πλευράς προσωπικού.

Καλύτερα λιμάνια. Είναι βασικό πρόβλημα του Υπουργείου σας, το οποίο παραμένει άλυτο, χωρίς καμμία αναφορά στο παρόν νομοσχέδιο.

Έχω υπηρετήσει σαν αγροτικός γιατρός στην Ερείκουσα, μια από τις Διαπόντιες Νήσους πάνω από την Κέρκυρα. Σας διαβεβαιώ ότι όταν ήταν νοτιάς, γαρμπής, όταν είχαμε όστρια, το λιμάνι όλο ξεριζωνόταν και περιμέναμε τον άλλο χρόνο να ξαναφτιαχτεί. Και ειλικρινά σας λέω ότι με ειλικρίπερο φτάναμε στην Κέρκυρα για κάποιο επείγον περιστατικό. Αυτά συμβαίνουν και σήμερα. Συμβαίνουν στην Ικαρία, συμβαίνουν ακόμη και στη Μύκονο και στη Σάμο.

Θα επιβεβαιώσω κι εγώ, δε, παρενθετικά, μιλώντας για λιμάνια, αλλά και για τιμές, –γιατί «το ζουμί» είναι στις τιμές, στα κέρδη κάποιων και στις δικές μας παροχές– ότι η αύξηση στην Ικαρία έχει φθάσει κοντά στο 400%, στη Σάμο στο 350% και στη Μύκονο κάπου εκεί κοντά –αυτά τα λέω επιγραμματικά και απλώς ενδεικτικά– σε μία εποχή που οι μισθοί έχουν μείνει στάσιμοι, που η οικονομική κρίση έχει φθάσει εκεί που έχει φθάσει στις μέρες μας –είναι ανέκδοτο πλέον– και ωστόσο αυτά αυξάνονται.

Μόλις τέλειωσε μια εποχή, ένα καλοκαίρι, με πολλά από τα λιμάνια της χώρας να εμφανίζουν τραγικά λειτουργικά προβλήματα και να μην μπορούν να εξυπηρετήσουν τους επιβάτες, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το λιμάνι της Κέας, όπου το μεγαλύτερο μέρος του λιμενοβραχίονα έχει βυθιστεί από το 2004 και δεν έχει καν επισκευαστεί ακόμη.

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

Καλύτερες συνδέσεις, σχέσεις, επικοινωνία, οικονομία, πολιτισμός: είναι τεράστιο θέμα, μείζον, στο οποίο έχω αναφερθεί πολλάκις. Και δεν είναι ανάγκη να κοιτάξουμε μακριά για να δούμε το πρόβλημα. Ακούσατε πριν από εμένα για τα Κύθηρα. Επειδή είμαι κι εγώ από τον Πειραιά θα σας πω ότι στα Κύθηρα, τόσο μακριά και τόσο κοντά στον Πειραιά, –γιατί στον Πειραιά ανήκουν, όπως ξέρουμε όλοι– το πρόβλημα εντοπίζεται αφ' ενός στην ακτοπολική σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά. Θυμίζω ότι οι ανάγκες σύνδεσης του νησιού με το λιμάνι του Πειραιά καλύπτονται μόνο από ένα πλοίο, τη «ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ» που γιόρταζε χθες, μετά από τη διακοπή των δρομολογίων του δεύτερου πλοίου, χωρίς σταθερά δρομολόγια, χωρίς κανέναν προγραμματισμό, χωρίς καμμία ασφάλεια. Και αφ' ετέρου το πρόβλημα για το νησί αυτό εντοπίζεται και στην τοπική γραμμή Νεάπολη – Κύθηρα, της Λακωνίας, και Αντικύθηρα, για την οποία δεν υπάρχει ξεχωριστό τοπικό οχηματογασγώ. Αυτά συμβαίνουν δίπλα μας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Με συγχωρείτε. Υπάρχει καινούργιο οχηματογασγώ που κάνει τη γραμμή Νεάπολη Βοιών –Κύθηρα...

ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Κύριε Υφυπουργέ, είστε ο συμπαθέστερος Υπουργός –το έχουν πει διάφορα γκάλοπ– και ειλικρινά είναι δυσάρεστη η θέση μου να έρθω σε κόντρα μαζί σας. Το θέμα είναι ότι υπάρχει πρόβλημα στα νησιά αυτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι καινούργιο βαπόρι στα Κύθηρα...

ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ: Χαίρομαι πάρα πολύ που το λέτε και σας πιστεύω και θα χαρώ πάρα πολύ την ώρα που θα πάω κι εγώ εκεί.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τι συμβαίνει με τα νησιά της άγονης γραμμής, τα οποία όμως είναι παντελώς αποκομμένα από την υπόλοιπη Ελλάδα με τα δρομολόγια και ειδικά αυτούς τους χειμερινούς μήνες που έρχονται. Και είναι σπάνια και ανύπαρκτα για ολόκληρους μήνες τα δρομολόγια τούτα.

Τιμές: Μιλάμε για καλύτερες τιμές. Είναι το τέταρτο στη σειρά, διότι αναφέρεται και στα τρία προηγούμενα θέματα.

Δηλαδή όταν δεν έχουμε καν καλά πλοία, όταν δεν έχουμε λιμάνια και δεν έχουμε και επαρκείς ακτοπλοϊκές συνδέσεις, όταν με λίγα λόγια όχι μόνο δεν υπάρχει ποιότητα στις υπηρεσίες αλλά δεν υπάρχουν και υπηρεσίες τότε δεν είναι δυνατόν να ζητάμε από τον Έλληνα πολίτη να πληρώνει τόσο υψηλά ναύλα και μετά να απορούμε για τη μείωση του ελληνικού τουρισμού.

Θα σας πω ειδικά για τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου. Οι συνδέσεις σε καμμία περίπτωση δεν επαρκούν, αλλά την ίδια στιγμή ο ναύλος είναι πανάκριβος. Δεν υπάρχει δηλαδή καμμία αντιστοίχια σ' αυτό που ο Έλληνας πολίτης πληρώνει και σ' αυτό που λαμβάνει ως υπηρεσία και αγαθό. Και αυτό δεν είναι ενδεικτικό βεβαίως μιας υγιούς ελεύθερης οικονομίας στον τομέα μεταφορών τουλάχιστον.

Και έρχομαι τώρα στο θέμα για το οποίο μίλησα και στο ξεκίνημά μου, για τα άτομα με αναπηρία, με μειωμένη κινητικότητα, με ειδικές ανάγκες, τους ανθρώπους δηλαδή που πολύ σωστά αναφέρονται στο νομοσχέδιο και όπου πολύ σωστά η πολιτεία πρέπει να σκύψει το κεφάλι και όλοι εμείς.

Είναι εύλογο το αίτημά τους για μείωση από το 80% στο 67% του εισιτηρίου και πρέπει το παρόν σχέδιο νόμου να το προβλέψει αυτό για τους νησιώτες μόνιμους κατοίκους τουλάχιστον. Εγώ θα έλεγα για όλους.

Ωστόσο και πάλι θα πω ότι ακόμα και με αυτήν τη σημαντική μείωση στο ναύλο, αν δεν μπορούν οι άνθρωποι αυτοί να έχουν ομαλή κι εύκολη πρόσβαση στο πλοίο και στο λιμάνι, αν, δηλαδή, δεν υπάρχει η απαραίτητη υλικοτεχνική υποδομή και δεν πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις, ώστε τα άτομα αυτά να μπορούν να ταξιδέψουν ακόμη και χωρίς συνοδό, τότε πώς θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν το ευνοϊκό αυτό δικαίωμα που τους δίνετε;

Από την ακρόαση των φορέων και τη σχετική συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή βγαίνει αυτόματα το συμπέρασμα ότι για όλα αυτά ευθύνονται οι ακτοπλοϊκές εταιρείες και η απλή κερδοφορία τους. Δεν έχω τίποτα με τους φοροπλιστής. Εύλογα, όμως, τίθεται το ερώτημα: Η ταλαιπωρία των επιβατών στα λιμάνια είναι ευθύνη της ακτοπλοϊκής ή της έλλειψης υποδομών και της δύσκολης πρόσβασης των πλοίων;

Στο ίδιο σκεπτικό, όταν υπάρχει πρόβλημα λόγω καιρικών συνθηκών –ανωτέρα βία που λέμε, δηλαδή– δεν είναι δυνατόν να απαιτήσουμε από την ακτοπλοϊκή να αναλάβει όλο το κόστος με την υπαναχώρηση που προβλέπει το άρθρο 9, το οποίο, αν θέλετε, έχει κομμάτια από τα ξενοδοχεία, τα κρεβάτια, τα κατάρυματα, που είναι μάλλον κινηματογραφικής φαντασίας στην επίτευξή τους.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τέλος, σύμφωνα με την Πανελλήνια Ομοσπονδία Υπαλλήλων του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π., παρά το γεγονός ότι υπάρχει δέσμευση της Κυβέρνησης από το Μάιο του 2007 και παρά το ότι και ο νέος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει υπογράψει τη σχετική τροπολογία για τη σύσταση Ταμείου Αλληλοβοήθειας του Υ.Ε.Ν., ο Υπουργός Οικονομίας και ενώ είχε δεσμευθεί για την υπογραφή του, δεν υπέγραψε την εν λόγω τροπολογία για μία ακόμη φορά. Σημειώστε ότι το Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π. είναι το μοναδικό Υπουργείο που δεν έχει Ταμείο Αλληλοβοήθειας.

Για να λυθούν τα σοβαρά και ουσιαστικά προβλήματα των ακτοπλοϊκών μεταφορών, πρέπει να συναντηθούν και να απαντηθούν καίρια ερωτήματα: Γιατί υπάρχουν οι υφιστάμενες καθυστερήσεις; Γιατί δεν υπάρχει σταθερός προγραμματισμός δρομολογίων; Γιατί δεν υπάρχουν ανταποκρίσεις; Γιατί φέτος ειδικά συνέβησαν τόσα ατυχήματα στη θάλασσα; Διότι είναι πραγματικά προβλήματα αυτά. Όταν απαντηθούν και λυθούν αυτά τα θέματα με ουσιαστικά και συγκεκριμένα πολιτικά μέτρα που θα αφορούν άμεσα στο πρόβλημα και δεν θα σχετίζονται δευτερευόντως με αυτό, τότε θα μπορούμε να είμαστε υπερήφανοι για τις ασφαλείς και ανταγωνιστικές ακτοπλοϊκές μεταφορές στην Ελλάδα και στον κόσμο, τότε θα μπορούμε να μιλάμε για ένα νέα πλήρης νομοσχέδιο.

Κύριοι Υπουργοί, τους Λαϊστρυγόνες και τους Κύκλωπες, το θυμωμένο Ποσειδώνα, να τους φοβάστε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

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

Εισερχόμεθα στον κατάλογο των ομιλητών Βουλευτών.

Το λόγο έχει ο κ. Μπαντουβάς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να συγχαρώ κι εγώ με τη σειρά μου το νέο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για την ανάληψη των νέων του καθηκόντων και να του ευχηθώ να έχει πάντα ούριο άνεμο.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή παλεύω χρόνια τώρα για το συγκρητισμό και θεωρώ ότι η Κρήτη είναι μία και ενιαία και ξεκινά από τον Κάβο Σίδερη και τελειώνει στη Γραμβούσα, θέλω να σταθώ σε αυτά που είπε σχετικά με το Ρέθυμνο ο εισηγητής της Μείζονος Αντιπολίτευσης.

Πράγματι, αντιμετωπίζει πρόβλημα το Ρέθυμνο. Όλα όσα σας είπε αντιπροσωπεύουν την πραγματικότητα. Βέβαια, πρέπει να πω ότι απεμπόλησαν το δικαίωμά τους να έχουν καθημερινά καράβι, όταν συγχώνευσαν τη «Ρεθυμνιακή» με την Α.Ν.Ε.Κ. Θα έπρεπε τότε να βάλουν έναν όρο, να πουν ότι θα έχουμε καθημερινά καράβι.

Παρ' όλα αυτά, δεν μπορεί το Ρέθυμνο, το οποίο έχει τεράστια τουριστική ανάπτυξη σήμερα, να μην έχει πλοίο. Και θα ήθελα να το δείτε αυτό, αν εξαρτάται από το Υπουργείο σας.

Επίσης θέλω να πω ότι δεν καταλαβαίνω πώς μπορούμε να βάλουμε δύο καρπούζια κάτω από μια «αμασκάλη», όπως λέμε στην Κρήτη, κάτω από μια μασχάλη. Δεν είναι δυνατόν δηλαδή να μιλάμε από τη μία μεριά για φθηνούς ναύλους και από τη άλλη να θέλουμε καινούργια καράβια, λες και τα καράβια δεν καίνε πετρέλαιο, αλλά καίνε νερό, λες και το προσωπικό των πλοίων -γιατί μιλάμε για αυξήσεις των μισθών τους κ.λπ.- δεν πληρώνεται από τον φοροπληστή και από το ναύλο τον οποίο πληρώνει ο κάθε επιβάτης.

Αυτά είναι δύο πράγματα τα οποία θα πρέπει, κύριοι συνάδελφοι, να τα δούμε ως ενιαία. Δεν μπορείς να ζητάς φθινό ναύλο και από την άλλη μεριά υψηλούς μισθούς, καινούργια καράβια, λες και καίει το καράβι νερό και όχι πετρέλαιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προτού εισέλθω στο συζητούμενο νομοσχέδιο, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να ευχηθώ δύναμη και κουράγιο στις οικογένειες των εκλιπόντων, εξαιτίας του τραγικού δυστυχήματος στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος στις 24 του περασμένου Ιουλίου. Είναι αδύνατον - και το γνωρίζω πολύ καλά - να αντισταθμιστεί η απώλεια μιας ανθρώπινης ζωής, όσα οικονομικά ανταλλάγματα και αν παρασχεθούν σε εκείνους που μένουν πίσω, αλλά θεωρώ ότι είναι σημαντικό η πολιτεία να φροντίζει τουλάχιστον για την οικονομική τους διασφάλιση, όπως ακριβώς επιχειρείται με την τροπολογία του παρόντος νομοσχεδίου.

Το παρόν σχέδιο νόμου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εντάσσεται σε μια γενικότερη προσπάθεια του Υπουργείου Ναυτιλίας να διασφαλίσει προς όφελος του επιβάτη σύγχρονες και αξιόπιστες θαλάσσιες μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό ενισχύεται το πλέγμα δικαιωμάτων του επιβάτη, καθώς και η προστασία εκ μέρους της πολιτείας, ενώ ο τελικός σκοπός είναι να καταστούν οι θαλάσσιες μεταφορές φιλικές σε τέτοιο βαθμό, ώστε να γίνουν ανταγωνιστικές έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς.

Για το σκοπό αυτό ορίζονται με νόμο μια σειρά από ασφαλιστικές δικλίδες για τον επιβάτη μέσα από το σαφή καθορισμό των υποχρεώσεων του μεταφορέα σε περίπτωση μη τήρησης των συμφωνηθέντων μεταξύ των δύο συμβαλλομένων. Έτσι, σε περίπτωση που δεν παρασχεθεί στον επιβάτη η προσυμφωνημένη θέση ταξιδιού και αρνηθεί για το λόγο αυτό να ταξιδέψει, δικαιούται το διπλάσιο του ναύλου ως αποζημίωση, ενώ αν επιλέξει να ταξιδέψει και υπάρχει μονάχα ανώτερη θέση διαθέσιμη, ο μεταφορέας υποχρεούται να την παραχωρήσει, δίχως να ζητήσει τη διαφορά στο αντίτιμο. Ακολούθως, ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα μεταφορέα και επιβάτη αντίστοιχα σε περίπτωση καθυστέρησης του απόπλου ή ακυρώσεως του ταξιδιού με υπαιτιότητα του μεταφορέα.

Αν, λοιπόν, το ταξίδι καθυστερήσει, ο επιβάτης έχει δικαίωμα να αποχωρήσει αποζημιούμενος με το ποσό του εισιτηρίου του, ενώ αν διαμείνει στο πλοίο, εφόσον η καθυστέρηση υπερβεί τις τέσσερις ώρες, ο μεταφορέας δικαιούται να μεριμνήσει για τη σίτιση των επιβατών με δική του δαπάνη, όπως με ίδια δαπάνη υποχρεούται να παράσχει κατάλυμα, εφόσον η καθυστέρηση υπερβεί το εξάωρο. Όπως και να έχει πάντως, σε περίπτωση που υπάρξει καθυστέρηση άνω των τριών ωρών, οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να διεκδικήσουν και να λάβουν αποζημίωση έως και το ήμισυ της τιμής του εισιτηρίου τους, ακόμα και αν ταξιδέψουν.

Δύο ακόμα περιπτώσεις που προβλέπονται είναι αυτή της απώλειας ανταπόκρισης με ευθύνη του μεταφορέα και η απαγόρευση του απόπλου εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών. Στην μεν πρώτη ορίζεται ρητά η υποχρέωση του μεταφορέα να μεριμνήσει για τη μεταφορά του επιβάτη στον τόπο προορισμού του με ίδια δαπάνη, καθώς και η υπό προϋποθέσεις υποχρέωσή του να εξασφαλίσει στον επιβάτη κατάλυμα. Στη δε περίπτωση κακών καιρικών συνθηκών, ορίζεται επιτέλους μια λύση σε μια κατάσταση που συναντιέται συχνά στην Ελλάδα των εκατοντάδων νησιών και των ισχυρών ανέμων. Δίδεται δηλαδή το δικαίωμα στον επιβάτη να ακυρώσει το ταξίδι του και να πάρει τα χρήματα του εισιτηρίου πίσω, ενώ η παραμονή του στο πλοίο τίθεται πλέον στη δική του κρίση. Μπαινέι έτσι ένα τέλος στο προηγούμενο καθεστώς ταλαιπωρίας που ήθελε τον επιβάτη να είναι υποχρεωμένος να παραμένει μαντρωμένος μέσα στο πλοίο συχνά και για δύο μέρες ακόμα, δίχως να έχει σημασία αν επιθυμεί να αναζητήσει άλλο μέσο μεταφοράς.

Τέλος, λαμβάνεται μέριμνα για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας με ποσοστό αναπηρίας 80% και πάνω, για τα οποία ορίζεται έκπτωση 50% σε όλες τις θέσεις πλοίων, καθώς επίσης και για τα οχήματά τους, αλλά και για τους συνοδούς, όταν αυτοί κρίνονται αναγκαίοι για την εξυπηρέτησή τους, ενώ οι μεταφορείς είναι υποχρεωμένοι να διαθέτουν κατάλληλα καταρτισμένο προσωπικό για την υποβοήθηση των ατόμων αυτών, καθώς και όλους τους αναγκαίους εξοπλισμούς, ώστε η προσβασιμότητα στα πλοία, αλλά και στους εντός αυτών χώρους να είναι εξασφαλισμένη.

Περιγράφεται, λοιπόν, ένα σφαιρικό διάγραμμα των δικαιωμάτων των επιβατών οι οποίοι πλέον γνωρίζουν τόσο τις αποζημιώσεις που δικαιούνται, όσο και το πότε τις δικαιούνται. Και αν λάβει κάποιος υπ' όψιν του ότι οι εταιρείες έχουν την υποχρέωση να ενημερώνουν έγκαιρα και προσωπικά τους επιβάτες για τυχόν αλλαγές στα προγραμματισμένα ταξίδια τους, αντιλαμβάνεται ότι το παρόν σχέδιο νόμου προλαμβάνει ώστε οι θαλάσσιες μεταφορές να είναι πιο προσιτές και -το κυριότερο- πιο σίγουρες για τους ταξιδιώτες που τις επιλέγουν.

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

Ωστόσο, θα ήθελα στο σημείο αυτό και με την ευκαιρία της αναφοράς του νομοσχεδίου στις αρμοδιότητες των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, να αναφερθώ σε δύο ζητήματα, κύριε Υπουργέ. Πρόκειται για το καθεστώς των εκατόν ογδόντα περίπου αρχικελευστών λιμενοφυλάκων μη αποφοίτων λυκείου, οι οποίοι αν και είναι της ίδιας παραγωγικής σχολής με τους συναδέλφους τους απόφοιτους λυκείου και αναλαμβάνουν ακριβώς τα ίδια καθήκοντα, δεν απολαμβάνουν την ίδια ιεραρχική εξέλιξη, με αποτέλεσμα να μην αποστρατεύονται με το βαθμό του ανθυπασπιστή, όπως θα έπρεπε κανονικά, αλλά με αυτόν του αρχικελευστή.

Εξ όσων έχω πληροφορηθεί, το κόστος της αλλαγής αυτής της κατάστασης δεν υπερβαίνει τα 150.000 ευρώ εφάπαξ και θεωρώ, κύριε Υπουργέ, πως πρέπει να αποδείξουμε ότι η πολιτεία δεν ευνοεί τις διακρίσεις μεταξύ εργαζομένων, μεριμνώντας για τους ανθρώπους αυτούς.

Τέλος, το δεύτερο ζήτημα στο οποίο θα ήθελα να εφιστήσω την προσοχή σας, κύριε Υπουργέ, αφορά στους ανθυπασπιστές Λιμενικού Σώματος με εικοσιπενταετή υπηρεσία που υποβάλλουν αίτηση παραίτησής τους και δεν αποστρατεύονται με το βαθμό του σημαιοφόρου. Έτσι, αναγκάζονται να μένουν με τον ίδιο βαθμό -αυτόν δηλαδή του ανθυπασπιστή- για δεκατέσσερα

χρόνια επιπλέον, δηλαδή από το εικοστό πρώτο έτος της υπηρεσίας τους ως το τριακοστό πέμπτο έτος.

Θεωρώ, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ότι είναι ανάγκη και αυτό το θέμα ακόμα να το διευθετήσετε, αφού μπορείτε, τη στιγμή μάλιστα που εξ όσων γνωρίζω θα έχει μηδενικό κόστος.

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

Τελειώνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι 100% για το καλό του επιβάτη. Έτσι, ειλικρινά δεν καταλαβαίνω όλες τις αντιπολιτευτικές κορώνες που ακούστηκαν από τους εισηγητές. Όλοι δεν το ψηφίζουν. Δεν το καταλαβαίνω αυτό. Και καλά θα ήταν να το ξανασκεφθείτε, να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο όλοι μαζί, ομόφωνα, γιατί –επαναλαμβάνω– είναι για το καλό του επιβάτη των θαλασσίων μεταφορών.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής κ. Κακλαμάνης έχει το λόγο.

Ορίστε, κύριε Πρόεδρε, έχετε το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, και εγώ θα ήθελα να προστεθώ στους συναδέλφους που εύχονται να έχει επιτυχία ο Υπουργός Ναυτιλιακής Πολιτικής. Θα προσθέσω, όμως, ότι αυτό προϋποθέτει ότι δεν θα συνοδεύσει τη θητεία του με τα τραγικά λάθη στο Υπουργείο Δικαιοσύνης. Και έχει εδώ το ελαφρυντικό ότι δεν έχει επιλογές όπως του Κεδίκογλου και του Σανιδά, οι οποίες ταλαιπωρούν και τη δικαιοσύνη και τον τόπο ακόμη.

Σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, πραγματικά θα επαναλάβω την απορία του εισηγητή μας, του καθηγητή κ. Λαμπίρη. Όταν, λοιπόν, αυτήν τη στιγμή η Ευρωπαϊκή Ένωση συζητά το γενικότερο θέμα της ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας και όταν έχουν ήδη σημειωθεί όλα αυτά τα γεγονότα στην ακτοπλοΐα μας –και τα περυσινά και του πρόσφατου θέρους– δεν καταλαβαίνω γιατί η σπουδή, πλέον, ενός νομοσχεδίου, που έρχεται κατόπιν εορτής. Αυτό σημαίνει ότι θα χρειαστεί οπωσδήποτε προσαρμογή της νομοθεσίας μας σε ό,τι η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφασίσει, είτε με μορφή οδηγίας, είτε με μορφή Κανονισμών.

Υπήρχε ένα νομοσχέδιο εκεί στα συρτάρια του απελθόντος Υπουργού και πρέπει να ψηφιστεί τώρα; Δεν το καταλαβαίνω αυτό. Πολύ περισσότερο δε, διαπιστώνω ότι εδώ υπάρχουν ρυθμίσεις, που δημιουργούν πολλά κενά και οι οποίες δεν νομίζω ότι αντιμετωπίζουν ουσιαστικά κανένα πρόβλημα.

Υπάρχει το μέγα πρόβλημα των δρομολογίων. Βλέπετε, στα δικαιώματα του επιβατικού κοινού είναι να υπάρχει πρώτα-πρώτα μέσο μεταφοράς και τακτικό δρομολόγιο. Και εδώ μιλάμε για έναν ολοκληρω Νομό, το Ρέθυμνο, που δεν είναι απλώς μία απομακρυσμένη επαρχία, αλλά και από πλευράς οικονομικής, αλλά και κοινωνικής έχει ανάγκη αυτού, που είχε μέχρι τώρα.

Δεν καταλαβαίνω δε αυτό που είπε ο συνάδελφος κ. Μπαντουβάς, όταν αναφέρθηκε στην προ επταετίας συγχώνευση της εταιρείας του Ρεθύμνου, στην «ΑΝΕΚ». Αυτό έγινε πριν από επτά χρόνια. Τώρα έχουμε το γεγονός που καταγγέλθηκε από το «ΒΗΜΑ», από τον κ. Λαμπίρη, ότι από την 1η του Σεπτεμβρίου δεν μπορεί να πάει κανείς στο Ρέθυμνο με πλοίο. Πρέπει να πληρώσει πρώτα διόδια στο Χανιά και μετά να μεταβεί στο Ρέθυμνο, σαν να πρόκειται για μια άλλη επικράτεια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Μην ρίχνετε λάδι στη φωτιά, κύριε Πρόεδρε!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν ρίχνω λάδι στη φωτιά. Εγώ σας αγαπώ όλους τους Κρητικούς. Άλλωστε, «Κακλαμανάκης» ήμουν κι εγώ. Στα Επτάνησα φτάσαμε μέσω Κυκλάδων και είμεθα εκεί, μία ολόκληρη περιοχή, Σφακιώτες. Στη Λευκάδα, στα χωριά «-άκηδες» ή με περικεκομμένη την κατάληξη.

Επίσης, υπάρχει το θέμα των ναύλων. Φωνάζουν οι εφοπλιστές, όπως σωστά φωνάζουν και οι καταναλωτές, το επιβατικό κοινό. Το 35%-45% πάει στο δημόσιο ταμείο, κάτι που είναι πολύ χαρακτηριστικό. Κοιτάξετε, προφανώς αυτήν τη νοοτροπία

μας την κατέλιπαν οι Οθωμανοί.

Εάν για αντικειμενικούς λόγους δεν πραγματοποιηθεί το δρομολόγιο από υπαιτιότητα του εφοπλιστή, γιατί ο επιβάτης σώνει και καλά έτσι και αποφάσισε να ταξιδέψει θα πληρώσει οπωσδήποτε στο δημόσιο ταμείο είτε έχει δικίο είτε άδικο;

Επίσης, ο επιβάτης θα πληρώσει τα μισά του ναύλου εάν έχει κομμένα και τα δύο του πόδια. Πάω, δηλαδή, στα άτομα με αναπηρία και όχι μόνο σε ό,τι αφορά την προσβασιμότητα –που είναι μέγα θέμα– αλλά και γι' αυτό το ίδιο το επιτόμιο. Αν είναι μόνο το ένα σου πόδι κομμένο ή αν έχει ένα μέλος της οικογένειάς σου το σύνδρομο Down –και επειδή είναι κάτω από το 80% το ποσοστό της αναπηρίας– εκεί θα πληρώσεις τα πάντα και αν βέβαια ματαιωθεί το ταξίδι, εσύ πρέπει ούτως ή άλλως να πληρώσεις. Αυτά είναι λογικές όχι απλώς περασμένων εποχών, αλλά περασμένων αιώνων, κύριε Μπαντουβά.

Τιμά το Κοινοβούλιο να συζητά και ενδεχομένως, να ψηφίσει ένα τέτοιο σχέδιο νόμου; Δεν καταλαβαίνω, όπως δεν καταλαβαίνω και τη βιασύνη του κυρίου Υπουργού. Εγώ θυμάμαι ότι όταν πήγαινα από το ένα Υπουργείο στο άλλο, πρώτα ήθελα να ενημερωθώ. Γι' αυτό, άλλωστε, έπαιρνα πίσω τα σχέδια νόμου που είχαν καταθέσει οι προκάτοχοί μου στο συγκεκριμένο Υπουργείο. Άλλωστε, νομίζω ότι έτσι κάναμε όλοι, όπως και ο συνάδελφός μου κ. Πάγκαλος. Ό,τι είχε στείλει ο προηγούμενος Υπουργός, το μελετούσε πρώτα, αν ήταν στο πλαίσιο της κυβερνητικής και στο πολιτικής και στο πλαίσιο τού πώς εκείνος έβλεπε τα πράγματα.

Είναι λάθος, λοιπόν αυτό που γίνεται. Κανονικά ο κύριος Υπουργός δεν θα έπρεπε να φέρει αυτό το σχέδιο νόμου, όταν μάλιστα υπάρχει και αυτή η προϋπόθεση, που είπα, της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, θέλω να τονίσω, κύριε Πρόεδρε –διότι νομίζω ότι έχει σημασία– το γεγονός ότι είμαστε μία χώρα με πολύ ανοιχτά σύνορα.

Εσείς ο ίδιος πολλές φορές με την ευαισθησία που έχετε –και την προσωπική και την πολιτική– αναφέρεστε στη διακίνηση ναρκωτικών. Εδώ δεν ξέρω τί κάνουμε και πώς ελέγχετε όχι τα άτομα, αλλά τα διάφορα εμπορεύματα. Το μόνο ενδιαφέρον που υπάρχει είναι να μην είναι πάνω από πενήντα κιλά. Μπορεί να έχει πενήντα κιλά, αλλά άλλο θέμα είναι τί κουβαλάει αυτός. Ειλικρινά δεν ξέρω τί μέτρα λαμβάνονται επ' αυτού. Δεν το γνωρίζω, αλλά είναι μία απορία.

Από εκεί και πάνω, αν είναι ένα οχηματογωγό και έχει κανείς ένα –δεν ξέρω ποιας ισχύος κινητήρα– όχημα, μπορεί να το έχει φορτωμένο. Εκεί δεν τρέχει τίποτα. Όμως, ο επιβάτης, ο χωρικός, που μπορεί μάλιστα να φέρνει και κάποια τρόφιμα για τη διατροφή του εδώ, θα πληρώνει, αν είναι πάνω από πενήντα κιλά.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με το εξής: Εμένα μου προκαλούν ιδιαίτερη εντύπωση αυτά και, δυστυχώς, η Κυβέρνηση μας έχει συνθησίου να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί σε διατάξεις που φέρνει σε ό,τι αφορά οικονομικά ζητήματα. Βλέπω εδώ κάποιες δαπάνες, ένα όριο που ήταν τόσες χιλιάδες ευρώ και που μπορεί να αυξάνεται. Αλλού δίδεται εξουσιοδότηση, για να προσλαμβάνεται έκτακτο προσωπικό από τα κατά τόπους λιμεναρχεία.

Κύριε Πρόεδρε, μέχρι της δωδεκάτης παρά ένα λεπτό η Κυβέρνηση αυτή σκέπτεται πώς θα ξοδεύει και όχι πώς θα εξοικονομεί δαπάνες. Όπως έλεγε ο κ. Καραμανλής: «Από πού θα βρείτε 10.000.000.000 ευρώ, για να εφαρμόσετε τα κοινωνικά μέτρα που εξαγγέλλετε;» Θα εξοικονομήσουμε 10.000.000.000 ευρώ από τις κρατικές σπατάλες. Εγώ δεν βλέπω αυτό το πράγμα.

Ήδη η «περίφημη», όπως ξέρουμε, αύξηση των δαπανών έχει σχεδόν διπλασιαστεί και, προφανώς, και το νομοσχέδιο αυτό έρχεται να προσθέσει και στο άλλο χαρακτηριστικό αυτής της Κυβερνήσεως, στο θέμα της υπερπληθώρας του κέρδους, που μπαίνει μέσα ως προσωρινή για ορισμένους μήνες και τελικά μένουν δέσμοι και επαναλαμβάνεται η παλιά ιστορία. Γιατί και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχε ευθύνη, αλλά τώρα η ευθύνη μεγεθύνεται. Όταν συνεχίζει κανείς λάθη που σημειώθηκαν στο παρελθόν, νομίζω ότι είναι παντελώς αδικαιολόγητος. Γι' αυτό εμείς, κύριε Πρόεδρε, δεν ψηφίζουμε αυτό το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Τρίτης 30 Σεπτεμβρίου 2008.

ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρα 29, παράγραφος 1, 130 παράγραφος 8 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 73/25-9-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασιλείου Γερανίδη προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης, σχετικά με το κλείσιμο του εργοστασίου SIEMENS στη Θεσσαλονίκη κ.λπ..

2. Η με αριθμό 71/25-9-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Ζιγώγα προς τους Υπουργούς Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Ανάπτυξης, σχετικά με το κλείσιμο του εργοστασίου SIEMENS στη Θεσσαλονίκη κ.λπ..

3. Η με αριθμό 72/25-9-2008 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας τους Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την προστασία των συμβασιούχων κ.λπ..

4. Η με αριθμό 70/25-9-2008 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Δήμητρας Αράπογλου προς την Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με την αναγνώριση των διαβατηρίων του Κοσόβου κ.λπ..

Το λόγο τώρα έχει η κ. Τσουρή.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξεκινώντας, θα ήθελα και εγώ να συγχάρω το νέο Υπουργό για την ανάληψη των καθηκόντων του, να ευχηθώ ειλικρινά κάθε επιτυχία στην εκτέλεση του έργου του. Όμως, εξ αρχής πρέπει να πω ότι δεν είμαστε ιδιαίτερα αισιόδοξοι. Είναι γνωστό ότι η αλλαγή προσώπων, η απλή αλλαγή σκυτάλης σε υπουργεία και οργανισμούς δεν σηματοδοτεί και πολύ περισσότερο δεν διασφαλίζει την αλλαγή πλεύσης από μια αδιέξοδη, αναποτελεσματική και σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος κυβερνητική πολιτική.

Στην ακτοπλοία τα αδιέξοδα είναι υπαρκτά και δεν επιδέχονται αμφισβήτηση. Αναφέρομαι μόνο στα πρόσφατα, αυτά της τελευταίας περιόδου.

Πρώτον, αποτυχημένη απελευθέρωση των ναύλων, η οποία τελικά λειτούργησε σε βάρος της τσέπης του καταναλωτή, της επιβατικής κίνησης, του τουρισμού και της ανάπτυξης των νησιών.

Δεύτερον, ανεξέλεγκτη λειτουργία της συγκεκριμένης αγοράς με φαινόμενα στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και συγκέντρωσης εταιρειών, τα οποία, βεβαίως, έχουν επισημανθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, αλλά η οποία δεν έχει ούτε τις αρμοδιότητες ούτε το στελεχικό δυναμικό, προκειμένου να ανταποκριθεί.

Τρίτον, κανένας σχεδιασμός και πρόγραμμα από την πλευρά της Κυβέρνησης σε ό,τι αφορά το δίκτυο των άλλων γραμμών. Παρακολουθούμε μήνες διμερείς συνεννοήσεις και διαπραγματεύσεις χωρίς αποτέλεσμα.

Τέταρτον, κορυφή του παγόβουνου αποτέλεσαν οι πρόσφατες καταγγελίες και αποκαλύψεις για την ύπαρξη φωτογραφικών διαγωνισμών και φαινομένων συνδιαλλαγής και αδιαφάνειας στις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών.

Πέμπτον, στους νέους και με σοβαρή καθυστέρηση επαναληπτικούς διαγωνισμούς δεν άλλαξαν ούτε οι όροι ούτε οι προϋποθέσεις διεξαγωγής τους. Το μόνο που άλλαξε ήταν η σημαντική αύξηση των μισθωμάτων. Αποτελεί όμως αυτό από μόνο του λύση του προβλήματος;

Τον τελευταίο μήνα, την τελευταία περίοδο πλοία αποδρομολογούνται ή άλλα παρουσιάζουν βλάβες εντός ή εκτός εισαγωγικών και αποσύρονται, ναυτικοί απολύονται, έχουν δραματική μείωση, κατάργηση δρομολογίων. Δεν είναι δυνατόν ένας ολόκληρος νομός ο Νομός Ρεθύμνου να μην εξυπηρετείται εδώ και περίπου ένα μήνα από πλοίο της ακτοπλοΐας. Και δεν μιλάμε για νησί της άγονης γραμμής, αναφερόμαστε σε νομό της Κρήτης. Και μπορεί κανένας να υποθέσει τι πρόκειται να ακολουθήσει τη

χειμερινή περίοδο. Και ούτε είναι τυχαίο ότι επανειλημμένες και έντονες είναι οι διαμαρτυρίες από τους φορείς της αυτοδιοίκησης, συμπεριλαμβανομένων αυτών που στηρίζονται από τη Νέα Δημοκρατία και των επαγγελματικών επιμελητηρίων των νησιωτικών δήμων, προκειμένου να εκφράσουν την αγωνία και τη διαμαρτυρία τους.

Για μια Κυβέρνηση, λοιπόν, που αδυνατεί να διαχειριστεί και να αντιμετωπίσει βασικά προβλήματα του κλάδου, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, το οποίο μάλιστα έρχεται στο τέλος μιας ακόμα καλοκαιρινής περιόδου, κατά την οποία ταλαιπωρήθηκαν χιλιάδες επιβάτες από βλάβες, καθυστερήσεις, ματαιώσεις δρομολογίων ακόμα και προσαράξεις πλοίων, δεν μπορεί παρά να θεωρείται μια ακόμα αναποτελεσματική, ανούσια και κυρίως επικοινωνιακού χαρακτήρα παρέμβαση.

Μεσολάβησε ένας χρόνος και παραπάνω από την κατάθεση και συζήτηση του προηγούμενου σχεδίου νόμου, περίπου του ίδιου στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής. Και έκτοτε δεν άλλαξε τίποτε ή μάλλον όποιες τροποποιήσεις έγιναν, έγιναν προς το χειρότερο. Ενδεικτικά αναφέρω τον εικοσαπλασιασμό της αποζημίωσης στην περίπτωση άρνησης καταβολής των προβλεπόμενων εκ του νόμου αποζημιώσεων από τον πλοιοκτήτη και δικαστικής διεκδίκησής τους από τον επιβάτη, καταργήθηκε. Γιατί απαλείφθηκε, κύριε Υπουργέ, αυτή η διάταξη;

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. όπως και όλοι οι φορείς οι οποίοι κλήθηκαν στην αρμόδια επιτροπή, αναφέρομαι σε Ενώσεις Καταναλωτών, στην Ομοσπονδία Ανθρώπων με Αναπηρία, στο Σύνδεσμο Νησιωτικών Δήμων και Κοινοτήτων, ακόμα και η Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας, συμφώνησαν στο εξής ένα σημείο, ότι με αυτό το νομοσχέδιο δεν κατοχυρώνεται η προστασία των δικαιωμάτων των χρηστών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε ό,τι αφορά τις τιμές, τις επιλογές, την ασφάλεια και την ποιότητα. Το ελλείπον, ατελές ποσοστό και ανούσιο περιεχόμενο του αποδεικνύεται από τις πενιχρές χρηματικές αποζημιώσεις, και τα πρόστιμα που προτείνονται λόγω καθυστερήσεων, διακοπής ταξιδιού και άλλα και η μη ύπαρξη εγγύησης για άμεση καταβολή τους.

Είναι αυτονόητο ότι οι χρηματικές αποζημιώσεις θα πρέπει να είναι αποτρεπτικές για τον μεταφορέα και να πολλαπλασιάζονται σε περιπτώσεις άρνησης καταβολής και διεκδίκησής τους μέσω δικαστηρίων. Δεν μπορούν επιπλέον να ορίζονται ως ποσοστά του καθαρού ναύλου, αλλά ως ποσοστά επί του συνολικού αντιτίμου του εισιτηρίου, δεδομένου ότι οι κρατήσεις υπέρ τρίτων ξεπερνούν το 30%.

Άδικες και ανεφάρμοστες είναι οι προϋποθέσεις για την εξασφάλιση καταλύματος σε πλοίο ή σε ξενοδοχεία για τους επιβάτες που υποχρεούνται να διανυκτερεύσουν χωρίς τη θέλησή τους στους λιμένες αναχώρησης. Κάποιοι δηλαδή που ταξιδεύει 8.00' πρωί, καθυστερεί το δρομολόγιό του και θα φύγει το βράδυ της επόμενης μέρας, είναι υποχρεωμένος να γυρίζει στο λιμάνι όσο αντέξει. Εκτός αυτού, καταβάλλοντας αποζημίωση ισόποση του καθαρού ναύλου, ο πλοιοκτήτης αποδεσμεύεται από την υποχρέωσή του για κατάλυμα.

Κρίνεται παράλογη η υποχρέωση για την εντός επτά ημερών από την αναχώρηση του πλοίου προσφυγή του επιβάτη στον εκδότη του εισιτηρίου, προκειμένου να απαιτηθεί αποζημίωση. Δηλαδή κάποιος ο οποίος είναι σε διακοπές, είναι υποχρεωμένος να διακόψει τις διακοπές τους για να πάει στον εκδότη του εισιτηρίου να ζητήσει την αποζημίωση.

Τα μέτρα και οι ρυθμίσεις που αφορούν στα άτομα με αναπηρία είναι ελλιπή και χωρίς την απαιτούμενη κοινωνική ευαισθησία. Το 80% ποσοστό αναπηρίας ως προϋπόθεση για την έκπτωση του 50% επί του καθαρού ναύλου, αποκλείει ένα πολύ μεγάλο αριθμό ανθρώπων με αναπηρία, δεδομένου ότι οι υγειονομικές επιτροπές πιστοποιούν με ποσοστό αναπηρίας 67% και πάνω ανθρώπους ακρωτηριασμένους ή άτομα με βαριές κινητικές ή άλλες αναπηρίες όπως είναι η νοητική αναπηρία, το σύνδρομο Down και ο αυτισμός.

Επιπλέον επιβάλλεται επιτέλους να κατοχυρωθεί η υποχρέωση διασφάλισης της προσβασιμότητας των υποδομών στα πλοία και στα εκδοτήρια.

Αλλά ακόμη και για τις δύο τροπολογίες που αφορούν στη βαθμολογική εξέλιξη ενός μικρού αριθμού λιμενοφυλάκων και

στην ίδρυση του ταμείου αλληλοβοήθειας των υπαλλήλων του Υ.Ε.Ν., η πολιτική ηγεσία προτίμησε για μια ακόμη φορά τον εμπαιγμό και τις ψεύτικες υποσχέσεις.

Επιτέλους σταματήστε αυτό το παιχνιδάκι. Δεν είστε συνδικαλιστές ούτε σε βάρος του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, ούτε σε βάρος του Υπουργού Οικονομίας. Είστε μία Κυβέρνηση και έχετε συλλογική ευθύνη. Βγείτε, λοιπόν και πείτε ευθαρσώς ότι δεν υπάρχει ούτε ένα ευρώ για τους εργαζόμενους. Υπάρχουν, όμως, λεφτά και γίνονται οι ευνοϊκές ρυθμίσεις για τους μεγαλοοφειλέτες του Ν.Α.Τ.. Υπάρχουν τα λεφτά και γίνεται η απαλλαγή από τις ασφαλιστικές εισφορές των πλοιοκτητών.

Για όλους αυτούς τους λόγους, το παρόν σχέδιο νόμου δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. όπως και η πλειοψηφία του ελληνικού λαού δεν μπορεί να συναινέσει στην αδυναμία και στην έλλειψη πολιτικής βούλησης της σημερινής Κυβέρνησης να προσφέρει στους νησιώτες το αυτονόητο στο χώρο της ακτοπλοΐας. Την επί ίσους όρους μεταχείριση με το χρήστη των χερσαίων μεταφορών.

Είναι γνωστό ότι το ενδιαφέρον αυτής της Κυβέρνησης μονοπωλεί η παράδοση των στρατηγικής σημασίας λιμανιών της χώρας σε ξένα συμφέροντα, που βρίσκεται αυτήν τη στιγμή σε εξέλιξη. Και άλλωστε δεν είναι τυχαίο ότι ο Πρωθυπουργός ο μόνος λόγος για τον οποίο ευχαρίστησε τον προηγούμενο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν αυτός.

Σας καλούμε για πολλοστή φορά -έχουμε υποβάλει και αίτηση κατάθεσης εγγράφων για δεύτερη φορά την προηγούμενη εβδομάδα- να φέρετε τους φακέλους των διαγωνισμών στη Βουλή. Διαφορετικά κάτι σάπιο υπάρχει, κύριε Υπουργέ, στο βασίλειο της Δανιμαρκίας και ευχόμαστε ειλικρινά να μην είναι έτσι.

Αναλαμβάνετε τα καθήκοντά σας, κύριε Υπουργέ, είναι γεγονός σε μια πολύ δύσκολη συγκυρία. Ο χρόνος ανοχής και αντοχής των πολιτών της χώρας έχει εξαντληθεί. Οι προσδοκίες τους έχουν πλήρως διαψευσθεί. Φοβούνται τα χειρότερα από μία αναξιόπιστη και ανεπαρκή Κυβέρνηση. Τους είναι γνωστό, όπως είναι γνωστό σε όλους μας, είναι γνωστό και σε σας ως Κορίνθιο, ότι «ου παντός πλεν εξ Κόρινθον».

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε την κ. Τσουρή.

Το λόγο έχει η κ. Φιλίνη.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Κύριε Υπουργέ, και από μένα συγχαρητήρια και καλή δύναμη. Καλή δύναμη για να εφαρμοστούν και ορισμένα από τα πράγματα που επιθυμεί και ο λαός μας.

Πραγματικά είναι σημαντικό που σήμερα μιλάνε σ' αυτήν την Αίθουσα πολλοί Βουλευτές μας νησιώτες και αποκαλύπτουν την πραγματικότητα σχετικά με την κατάσταση της σύνδεσης των νησιωτών μας με το κέντρο αλλά και της σύνδεσης των νησιών μας ανάμεσά τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε το σχέδιο νόμου «Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές». Όμως, με τις ρυθμίσεις του παρόντος νομοσχεδίου τα δικαιώματα αυτά θεωρούμε ότι δεν κατοχυρώνονται και όπως είπε και ο εισηγητής μας, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο. Το καταψηφίζουμε παρά το γεγονός ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, το οποίο θα έπρεπε να ανταποκριθεί σε κάποιες ανάγκες μεγάλου κομμάτι του πληθυσμού μας. Γιατί η χώρα μας είναι χώρα νησιωτική και σίγουρα τα δικαιώματα των επιβατών, όπως λέει το σχέδιο νόμου, θα έπρεπε να ταυτίζονται στο μεγαλύτερο βαθμό με τα δικαιώματα των νησιωτών και νησιωτιστών μας και τα δικαιώματα αυτά ταυτίζονται με την ανάγκη ανάπτυξης αλλά και επιβίωσης των νησιών μας. Κι αυτή η ανάπτυξη και η επιβίωση η οικονομική, η πολιτιστική, η υγειονομική δεν εξασφαλίζεται με την ισχύουσα κατάσταση. Κι αυτό το νομοσχέδιο όπως είπαμε, δεν καλύπτει τις μεγάλες ανάγκες.

Δυστυχώς όλα τα τελευταία χρόνια αλλά και το φετινό καλοκαίρι, φάνηκαν πάρα πολύ οι συνέπειες της απελευθέρωσης της αγοράς. Ήταν και είναι ορατές περισσότερο από κάθε άλλη φορά σ' αυτήν τη χώρα, κυρίως με την ασυδοσία που έχει επι-

κρατήσει στις τιμές των εισιτηρίων των πλοίων.

Η έννοια, άρα, της κατοχύρωσης των δικαιωμάτων των επιβατών είναι πλασματική, γνωρίζοντας για παράδειγμα τι συμβαίνει με την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών. Όμως να αναφέρουμε επίσης και το τι συμβαίνει με τη μη εξυπηρέτηση της ακτινωτής διασύνδεσης των νησιών μας ανάμεσά τους. Για τις Κυκλάδες για παράδειγμα είναι απαραίτητο, προκειμένου να υπάρχουν σαν οντότητα όλα αυτά τα νησιά, να υπάρχει η σύνδεση ανάμεσά τους. Ξέρουμε ότι έχουν αποσυρθεί όλα τα πλοία τα οποία εξασφάλιζαν όλες αυτές τις ενδονησιωτικές, ενδοκυκλαδικές σχέσεις, έχει μείνει μόνο η «ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» και αυτό πάλι είναι ένα πλοίο το οποίο συζητείται ότι μπορεί να αποσυρθεί. Πως μπορεί να αναπτυχθεί η οικονομία, η κοινωνία, ο πολιτισμός σε αυτά τα νησιά και σε αυτόν το νομό, εάν δεν εξασφαλίζεται η σχέση ανάμεσά τους;

Να τονίσω κι εγώ, ότι μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο το θέμα των αναπήρων διασφαλίζεται πλημμελώς. Αναφέρεται μόνο ότι προϋπόθεση πρέπει να είναι ποσοστό αναπηρίας από 80%, ενώ εμείς ζητάμε και ζητήσαν και άλλοι συνάδελφοι το 67% τουλάχιστον.

Επίσης, πρέπει να τονίσουμε ότι με το παρόν νομοσχέδιο το κράτος ως κράτος για τους πολίτες του δεν αναλαμβάνει τη μέριμνα και την πρόνοια για την προστασία τους, παρά μεταβιβάζει μία σειρά ευθυνών στις πλοιοκτητικές εταιρείες και ουσιαστικά το κράτος, η πολιτεία αποποιείται το ρόλο της απέναντι σε αυτούς. Κι εδώ έχουμε ένα σχέδιο νόμου το οποίο παίρνει υπ' όψιν του -κατ' εμάς δεν παίρνει καθόλου, το ανάφεραν και άλλοι συνάδελφοι πριν- τις επεξεργασίες προϋπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τ γίνεται με τη Χάρτα Επιβατών που υπάρχει στην Ευρωπαϊκή Ένωση;

Επίσης, έχουμε δει αν εφαρμόζεται η Ευρωπαϊκή Οδηγία σε σχέση με τις ακτοπλοΐες; Νομίζουμε όχι και είναι αυτονόητο αυτό.

Επίσης κάτι άλλο: Έχουμε εξετάσει τη δυνατότητα χρηματοδότησης των γραμμών και των προβλημάτων διασύνδεσης των νησιών μας από τον άξονα προσπελασιμότητας του Ε.Σ.Π.Α.; Και αυτό θα έπρεπε να δούμε και να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ.

Κλείνοντας θέλουμε να τονίσουμε ότι η χώρα μας είναι μία νησιωτική χώρα. Μην ξεχνάμε ότι πριν από λίγους μήνες ψηφίσαμε στη Συνταγματική Αναθεώρηση τη νησιωτικότητα της χώρας μας. Αυτό σημαίνει ορισμένες συγκεκριμένες επιπτώσεις στη λειτουργία όλης αυτής της χώρας. Εμείς θεωρούμε ότι πρέπει να δούμε επιτέλους μία ορισμένη στιγμή να εφαρμοστεί το λεγόμενο μεταφορικό ισοδύναμο. Δηλαδή, θα πρέπει να πληρώνουν οι πολίτες το ίδιο, είτε μεταφέρονται στην ξηρά, είτε μεταφέρονται στη θάλασσα. Δεν γίνεται να είναι το εισιτήριο για να πάει κανείς μέσω θαλάσσης δεκαπλάσιο από ό,τι είναι το εισιτήριο με το Κ.Τ.Ε.Λ.. Αυτό είναι προϋπόθεση για να μπορούν να αναπτυχθούν ισότιμα τα νησιά μας με την υπόλοιπη χώρα.

Πραγματικά η νησιωτικότητα, όπως είπα και πριν, αποφασίστηκε στην πρόσφατη Συνταγματική μας Αναθεώρηση και αυτό δεν μπορούμε παρά να το κάνουμε πράξη το συντομότερο.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κ. Βορίδης έχει το λόγο.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου κατ' αρχάς να δώσω και τα δικά μου συγχαρητήρια, κύριε Υπουργέ, επί τη αναλήψει των καθηκόντων σας και εύχομαι κάθε επιτυχία στο έργο σας.

Πάλι στη συζήτηση αυτού του σχεδίου νόμου είμαστε αναγκασμένοι να αναμετρηθούμε με τις βασικές ιδεολογικές κυρίως παραδοχές τις οποίες έχει κάνει η ελληνική πολιτεία όλο αυτό το χρονικό διάστημα, παραδοχές οι οποίες στην πραγματικότητα, είτε η χώρα διακυβερνάται από κυβερνήσεις της δεξιάς, είτε από κυβερνήσεις της κεντροαριστεράς, είχαν ένα βασικό χαρακτηριστικό. Και στις δύο εκδοχές ισχύει η αρχή ότι όλα απαγορεύονται εκτός εάν ρητώς επιτρέπονται. Στην πραγματικότητα αυτό είναι η έκφραση ενός κρατισμού που διαπνέει

όλη τη φιλοσοφία της δημοσίας διοικήσεως σχεδόν από την καταβολή του ελληνικού κράτους μέχρι σήμερα. Θα έπρεπε να ισχύει ακριβώς το αντίστροφο, όλα να επιτρέπονται εκτός εάν ρητώς απαγορεύονται. Θα έπρεπε πια στις κοινωνίες που ζούμε να συμφωνήσουμε όλοι στο πόσο κομβική είναι η αξία της ελευθερίας, να συμφωνήσουμε στο πόσο πρέπει οι προσπάθειες όλων των πτερύγων της Βουλής να κατατείνουν ακριβώς στην απελευθέρωση της κοινωνίας από τα κρατικά δεσμά. Δεν πρέπει από την άλλη –για να θέσω και αυτήν την παράμετρο- αυτό να μας οδηγεί σε μια σκέψη ότι έτσι πάμε σε μία κατεύθυνση ασυδοσίας, ειδικώς σε μία στιγμή που είναι σαφές ότι αυτή η ελευθερία άνευ ορίων μπορεί να οδηγήσει σε περιπέτειες.

Πώς σχετίζονται όλα αυτά με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου; Πρώτα απ' όλα το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου έρχεται σε μία χρονική στιγμή στην οποία άλλα θα έπρεπε να φροντίζει και για άλλα θα έπρεπε να μεριμνά το Υπουργείο και τούτο για δύο λόγους. Ο πρώτος είναι ότι ήδη ετοιμάζεται μία ευρωπαϊκή χάρτα των δικαιωμάτων των επιβατών και επομένως σπεύδουμε εδώ, ενώ ούτως ή άλλως θα χρειαστεί ενδεχομένως σε λίγο να ενοποιηθούμε και να εναρμονίσουμε την εθνική με την κοινοτική νομοθεσία και δεύτερον διότι φυσικά το βασικό πρόβλημα για να υπάρχουν δικαιώματα των επιβατών είναι πρώτα να έχουν εξασφαλιστεί ορισμένα βασικά προαπαιτούμενα προτού πάμε σε λεπτομέρειες.

Φαίνεται ότι ακριβώς αυτή η νοοτροπία η οποία πρυτανεύει στο ζήτημα της εμπορικής ναυτιλίας όλα αυτά τα χρόνια είναι εκείνη που φτάνει πια στα όριά της σήμερα και είναι αυτή η οποία φαίνεται ότι δημιουργεί αδιέξοδο. Το λέω αυτό διότι δεν είναι δυνατό να ισχύει η εξής συνθήκη που είναι και η πραγματικότητα μας σήμερα στο ζήτημα της εμπορικής ναυτιλίας, οι πελάτες να είναι δυσανεκτικοί γιατί η ποιότητα των καραβιών είναι κακή, γιατί τα δρομολόγια είναι ελλιπή, γιατί η παροχή υπηρεσιών είναι ελλιπή, ταυτόχρονα οι ακτοπλοίοι να είναι δυσανεκτικοί διότι κατά πάς λένε βρίσκονται σε μία συνθήκη οριακή από πλευράς βιωσιμότητας των επιχειρήσεών τους και τρίτον το κράτος εκεί που όντως θα έπρεπε να παρεμβαίνει και να εξομαλύνει αυτές τις διαφορές, αντί να κάνει αυτό, να βρίσκεται διαβλητό και διάτρητο από καταγγελίες ακριβώς γιατί κάνει μία διαχείριση και μάλιστα κακή αυτού του κρατιστικού μοντέλου.

Για να μιλήσω πιο συγκεκριμένα, εξ' όσων αντιλαμβάνομαι ήδη προσεβλήθησαν με αίτηση ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικρατείας δύο προκηρύξεις μειοδοτικού διαγωνισμού. Προσεβλήθησαν –αν έχω ενημερωθεί σωστά- χθες και πρόκειται να υποβληθεί μία αίτηση αναστολής εκτελέσεως που την τύχη της θα δούμε στο Συμβούλιο της Επικρατείας, με αποτέλεσμα όλων αυτών να κινδυνεύει να μην υπάρχει επικοινωνία, να μην υπάρχουν άγονες γραμμές την πρώτη Νοεμβρίου. Αυτό είναι το πρώτο.

Το δεύτερο: Η βάση των παραπόνων είναι στην πραγματικότητα η προσβολή της κοινοτικής νομοθεσίας.

Υπό ποίαν έννοια όμως; Εγώ είμαι ο τελευταίος και με ενοχλεί πάρα πολύ να είμαστε αναγκασμένοι να προσφύγουμε στην κοινοτική νομοθεσία για να διαφυλάξουμε το αυτονόητο. Δηλαδή, τι; Ότι πρέπει να υπάρξει απελευθέρωση της αγοράς. Προφανώς πρέπει να υπάρξει απελευθέρωση της αγοράς. Ποιος μπορεί να έχει αντίρρηση σ' αυτό; Ότι δεν πρέπει να είναι μεροληπτικοί ή φωτογραφικοί οι όποιοι διαγωνισμοί γίνονται. Ποιος μπορεί να έχει κατ' αρχάς αντίρρηση σ' αυτό; Και να βρισκόμαστε σήμερα εκτεθειμένοι σ' αυτό.

Αρα, λοιπόν εδώ κάτι δεν έχει γίνει καλά από την πλευρά της διοικήσεως διότι αυτές είναι οι καταγγελίες ότι οι συγκεκριμένες προκηρύξεις είναι φωτογραφικές. Ερωτώ τους συναδέλφους, ερωτώ όλες τις πτέρυγες. Είναι δα τόσο δύσκολο να υπάρξει μια γενική τοποθέτηση αυτών των προκηρύξεων; Είναι τόσο δύσκολο να υιοθετηθούν κριτήρια γενικά ως προς το πόσο θα παίρνει η κάθε γραμμή ώστε να αποζημιωθεί και για να κάνει αυτήν την άγονη διαδρομή; Είναι τόσο δύσκολο να υπάρξουν γενικότερες τοποθετήσεις ώστε να μην φωτογραφίζεται κανένας ειδικώς όταν γνωρίζουμε ότι στο συγκεκριμένο Υπουργείο εις εκ των παραγόντων των ακτοπλόων έχει φτάσει και στην

ελληνική δικαιοσύνη με καταγγελίες; Εγώ δεν εξετάζω την βασιμότητα ή την αβασιμότητα. Εξετάζω όμως το πρόβλημα το οποίο υπήρξε, το οποίο μαρτυρά ένα τεράστιο ζήτημα διαδικασίας.

Θέλω, λοιπόν, να πω μ' αυτό ότι εδώ με την συγκεκριμένη πολιτική που ακολουθείτε ουδείς είναι ευχαριστημένος. Λέμε τώρα –και το άκουσα και από την πλευρά της Αριστεράς- ότι δεν είναι επαρκή τα δρομολόγια στις άγονες γραμμές. Και ακούω το εξής. Και εδώ θα ήθελα μια απάντηση από την πλευρά της Κυβερνήσεως. Το 2007 πλήρωσαν οι επιβάτες για τις άγονες γραμμές 175.000.000 ευρώ. Αν το στοιχείο αυτό είναι ακριβές πρέπει να το επαληθεύσει ή να το διαψεύσει η Κυβέρνηση. Όμως για την επιχορήγηση των άγονων γραμμών απ' αυτά τα 175.000.000 που εδόθησαν τελικώς κατεβλήθησαν τα 35.000.000. Τα υπόλοιπα πήγαν υποθέτω υπέρ προϋπολογισμού, υπέρ πίστεως και πατρίδας, υπέρ άλλων σκοπών. Πάντως όχι για τις άγονες γραμμές.

Εδώ η Κυβέρνηση είναι εκτεθειμένη. Δεν είναι δυνατόν να πληρώνει ο επιβάτης –γιατί ο επιβάτης πληρώνει, δεν πληρώνει ο ακτοπλόος, δεν πληρώνει η Κυβέρνηση- για την επιχορήγηση στα πλαίσια αυτής της κοινωνικής αλληλεγγύης και του κοινωνικού κράτους που θέλουμε όλοι του να έχουν οι νησιώτες την επικοινωνία που θέλουν, αλλά η Κυβέρνηση να μην τα δίνει αυτά τα χρήματα εκεί που πρέπει να πάνε. Ή θα μειώσετε το εισιτήριο. Αυτή είναι η μια λύση οπότε θα είναι μικρότερη η επιβάρυνση στους επιβάτες άρα θα μειώσετε τη φορολόγηση. Ή θα δίνετε όλα τα χρήματα στις άγονες γραμμές.

Εκείνο λοιπόν το οποίο νομίζω, χωρίς να μπούμε στις λεπτομέρειες του σχεδίου νόμου, είναι ότι πρέπει να χαραχτεί μια διαφορετική πολιτική στην εμπορική ναυτιλία που κορμό της θα έχει την απελευθέρωση της αγοράς, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την θέσπιση ενός αυστηρού κανονιστικού αλλά διαφανούς πλαισίου μέσω του οποίου θα λειτουργεί η αγορά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Η κ. Μανούσου έχει το λόγο.

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ- ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, σας καλωσορίζω στον θαλάσσιο κόσμο μας με τους τρανούς καραβοκυραίους μας που πραγματικά με τα πλοία μας με την ελληνική σημαία είναι οι πρεσβευτές της Ελλάδας αλλά και με την ακτοπλοία μας που ό,τι και να κάνουμε, όποιος και να κυβερνήσει όποιες λύσεις και να δώσουμε θα υπάρχουν προβλήματα. Αλλά σας καλωσορίζω και στα νησιά μας. Έχετε δίπλα σας έναν άξιο συνεργάτη και είμαι σίγουρη ότι θα πλεύσουμε πρίμα. Έχουμε και την άψογη συνεργασία μας στο Υπουργείο Δικαιοσύνης. Και αυτό είναι ένα εχέγγυο για την περαιτέρω πορεία μας.

Ας μου επιτραπεί να πάρω το λόγο σήμερα. Το κάνω γιατί εισάγονται λίγα νομοσχέδια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και περισσότερο για ένα τραγικό συμβάν.

Όμως πριν μπω σ' αυτό αναγκάζομαι να αναφερθώ στην ακτοπλοία μας και στην ενδοεπικοινωνία γιατί η Αξιωματική Αντιπολίτευση κυρίως προκάλεσε. Προκάλεσε γιατί έσβησε με ένα Χ όλα όσα έπρεπε να έχει κάνει εκείνη τα προηγούμενα χρόνια και δεν τα είχε κάνει. Η ακτοπλοία ή ο ανταγωνισμός για να λειτουργήσει δεν μπορεί να λειτουργήσει από μια μέρα στην άλλη. Ο ανταγωνισμός για να λειτουργήσει χρειάζεται μια προεργασία, μια συνέχεια.

Το 2005 είχα υποστηρίξει το εξής: Σε πέντε χρόνια θα δείτε που θα έχει φτάσει η ακτοπλοία μας και θα καταλάβατε τι έπρεπε να είχε κάνει η σημερινή Αξιωματική Αντιπολίτευση τα προηγούμενα χρόνια που κυβερνούσε και δεν έκανε. Εμείς αυτήν τη στιγμή πράττουμε έτσι, ενεργούμε έτσι, ούτως ώστε σήμερα η ακτοπλοία μας να πηγαίνει πάρα πολύ καλά.

Το καλοκαίρι δεν είχαμε προβλήματα. Τα περισσότερα νησιά είχαν και ταχύπλοα καράβια και πολλά καράβια. Δεν είχαμε πρόβλημα ούτε στις μεταφορές υλικών. Δεν υπήρχε κανένα νησί να παραπονείται, ότι δεν έχει τα κατάλληλα καράβια.

Βεβαίως και υπάρχει σήμερα το πρόβλημα της ενδοεπικοινωνίας. Είναι ένα τεράστιο πρόβλημα. Και αυτό, όμως, έχουμε

βοηθήσει ως Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να λυθεί, ψηφίζοντας διατάξεις νόμων που αναφέρονται, πρώτον, στα ποιοτικά κριτήρια των караβιών και δεύτερον, στις δωδεκαετείς συμβάσεις. Δίνουμε, δηλαδή, τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες και να επενδύσουν σε καινούργια караβία, γνωρίζοντας ότι για δώδεκα χρόνια θα έχουν μία σύμβαση μόνιμη για άγονες γραμμές και θα επιδοτούνται, αλλά και ένα κίνητρο για να φέρουν καινούργια караβία.

Αυτά όλα τα ξεχνάει η Αντιπολίτευση.

Στον προλαλήσαντα, στον άξιο συνάδελφο του ΛΑ.Ο.Σ., ο οποίος έκανε μία πολύ σοβαρή τοποθέτηση -και τέτοιες τοποθετήσεις χρειάζονται στο Κοινοβούλιο και όχι μόνο λαϊκισμοί- θέλω να τονίσω το εξής: Ως νησιώτισσα Βουλευτής -ως Κυκλαδίτισσα, γιατί διαφέρει αν είσαι Κυκλαδίτισσα με είκοσι τέσσερα νησιά- γνωρίζω πως ό,τι και να γίνει, πάντα θα υπάρχουν παράπονα. Για να περάσει το караβί από τα μικρά μας νησιά θέλει δέκα, δώδεκα ώρες. Να μειώσουμε τις ώρες. Κάθε νησί, όμως, θέλει να έχει άμεση, απευθείας ανταπόκριση με τον Πειραιά. Αυτό δεν γίνεται. Πρέπει, όμως, να ξέρουμε, ότι για να υπάρχουν караβία σωστά, θα πρέπει να έχουμε και τις υποδομές τις σωστές, να έχουμε λιμάνια σωστά. Μέχρι την ανάληψη των καθηκόντων από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν είχε γίνει τίποτα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Τόσα δισεκατομμύρια τι έγιναν;

ΑΡΙΑΔΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Παρακαλώ.

Εδώ και χρόνια έχουμε ξεκινήσει την αναδιοργάνωση των λιμανιών μας, την επισκευή εκεί που χρειάζεται, στις προβλήτες και στα λιμάνια, την κατασκευή νέων λιμανιών. Έτσι, θα μπορούν να έρχονται μεγαλύτερα караβία, για να μειωθεί και το ναύλο. Διότι ακούστηκε -και πράγματι αυτό συμβαίνει- ότι στην Κρήτη τα ναύλα είναι πολύ πιο φθηνά απ' ό,τι στα νησιά μας. Είναι, όμως, άλλες οι παράμετροι που καθορίζουν το ναύλο της Κρήτης και άλλο των νησιών.

Θα τα πούμε, όμως, άλλη φορά αυτά.

Κύριε Υπουργέ, ας μου επιτραπεί κι εμένα μία φορά να μην αναφερθώ τόσο στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, το οποίο έπρεπε να έχει εισαχθεί προ πολλού. Έπρεπε προ πολλού να έχουν ψηφιστεί τέτοιες διατάξεις. Μην ξεχνάμε ότι κάτι μικροπράγματα, που αναφέρονται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις, έχουν διατυπωθεί και ψηφιστεί από το 1953.

Έρχεται, λοιπόν, σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να το αντιμετωπίσει και αυτό.

Θα τα πούμε, όμως, μεθαύριο, στην κατ' άρθρο συζήτηση.

Κύριε Υπουργέ, ο πρώτος λόγος που πήρα σήμερα το λόγο εδώ, είναι ένα τραγικό συμβάν. Σε λίγες ώρες, αύριο, 26 Σεπτεμβρίου, κλείνουν οκτώ χρόνια από το ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ». Αυτό το τραγικό συμβάν που, μετά το «ΗΡΑΚΛΕΙΟ», ήταν η πιο μαύρη σελίδα της ακτοπλοΐας μας. Ήταν το πιο τραγικό συμβάν, το πιο τραγικό γεγονός. Διότι ζήσαμε -και μας συγκλόνισε όλους- τον τρόπο που χάθηκαν τόσες ψυχές.

Εκτός από τους νεκρούς υπάρχουν και οι επιζήσαντες, οι ναυαγοί, αυτοί που έζησαν και σε όλη τους τη ζωή δεν θα ξεχάσουν αυτήν την τραγική νύχτα, αλλά δεν θα ξεχάσουν και την αυτοθυσία των κατοίκων της Πάρου και ορισμένων νέων παιδιών.

Ήταν μερικοί στρατιώτες, ναυαγοί και αυτοί μέσα στο «ΣΑΜΙΝΑ», και μερικά νέα παιδιά στη στεριά, που διακινδύνευαν τη ζωή τους για να σώσουν ζωές. Και να είστε σίγουροι, κύριε Υπουργέ, ότι τη στιγμή που διακινδύνευαν τη ζωή τους, γιατί κάποιος στρατιώτης έχασε και τη ζωή του, πνίγηκε, τη στιγμή που έδιναν τη ζωή τους για να σώσουν ζωές, δεν σκέφτονταν ούτε τις εύφημες μνείες ούτε τα παράσημα, πολλών δε μάλλον ένα διορισμό στο δημόσιο.

Όμως, υπήρχε ο νόμος του 2004 που στο άρθρο 31 όριζε πως όποιος συμμετέχει ενεργά σε επιχειρήσεις για τη διάσωση κινδυνευόντων προσώπων, μπορεί να μπει καθ' υπέρβαση και χωρίς εξετάσεις στην Αστυνομία και στο Πυροσβεστικό Σώμα. Δεν υπήρχε πρόβλεψη για επιχείρηση διάσωσης στη θάλασσα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού).

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να σας παρακαλέσω για την ανοχή

σας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Γεώργιος Σούρλας): Όσο μπορείτε συντομότερα, όμως.

ΑΡΙΑΔΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ.

Από το 2004 άρχισα έναν αγώνα, γιατί είμαι Κυκλαδίτισσα, εγώ είμαι αυτή που εισπράττω κάθε τι στις Κυκλάδες, και προσπάθησα να φέρω διάταξη παρόμοια και για την επιχείρηση διάσωσης στη θάλασσα. Ψηφίστηκε βέβαια μια διάταξη του ν. 3569/2007 που στην παράγραφο 8 του άρθρου 2 αντιμετώπιζε με ένα τρόπο αυτήν την κατάσταση. Όμως τότε απουσίαζα, δεν διάβασα ακριβώς τη διάταξη αυτή του νόμου και δεν πρόλαβα να τη διορθώσω.

Αναφέρθηκε, λοιπόν, ότι κατά ποσοστό 10% τα παιδιά αυτά θα μπαίνουν στο Λιμενικό Σώμα. Δεν λέει για άμεση και κατ' εξαίρεση πρόσληψη και θέτει τις προϋποθέσεις αυτές που ισχύουν για όλα τα παιδιά και κυρίως για το όριο ηλικίας. Τα παιδιά, λοιπόν, αυτά που βοήθησαν στο «ΣΑΜΙΝΑ» και ήταν είκοσι πέντε ή τριάντα χρονών τότε, που είναι μια ηλικία στην οποία πας να βοηθήσεις, δεν θα πάει ο δεκαπεντάχρονος να βοηθήσει, ούτε ο δεκαοχτάχρονος, έμειναν απ' έξω, διότι ήρθε η πολιτεία -πρέπει να το τονίσω, αν και δεν συνηθίζω να χρησιμοποιώ σκληρές εκφράσεις, έστω και για την αντιπολίτευση- και τους ενέπαιξε επί τέσσερα χρόνια, από το 2000 μέχρι το 2004. Τα παιδιά αυτά μπαίνονται από γραφείο σε γραφείο για το κατά πόσο μπορούν να μπουν στο Λιμενικό Σώμα ή στην Αστυνομία. Υπήρχε μεγάλος εμπαιγμός από τη μεριά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τότε. Εμείς ήλθαμε ψηφίσαμε αυτήν τη διάταξη νόμου, όμως τα παιδιά αυτά έμειναν έξω.

Θα πρέπει, λοιπόν, όπως έχει διαμορφωθεί η διάταξη του νόμου για το Πυροσβεστικό Σώμα και την Αστυνομία που αναφέρει «άμεσα και κατ' εξαίρεση», η ίδια να ισχύσει και για το Λιμενικό, ούτως ώστε αυτά τα παιδιά αμέσως να μπαίνουν στο Λιμενικό. Για τα παιδιά του «ΣΑΜΙΝΑ» να υπάρξει μια άλλη ρύθμιση της ηλικίας τους, δηλαδή να πιάνεται η ημερομηνία του ναυαγίου, να είναι είκοσι επτά χρονών ή τριάντα χρονών στο ναυάγιο.

Είναι υποχρέωση της πολιτείας, κύριε Υπουργέ, αυτά τα παιδιά να τα συντρέξουμε. Εύχομαι να μη χρειαστεί ποτέ άλλοτε για ένα ναυάγιο να διορίσουμε παιδιά, όμως, είναι υποχρέωση όλων μας να δώσουμε το παράδειγμα.

Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ για την ανοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Διαμαντίδης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω και εγώ με τη σειρά μου να συγχαρώ το νέο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και να του ευχηθώ κάθε επιτυχία στο έργο του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο τίτλος του νομοσχεδίου αυτού μιλά για δικαιώματα και υποχρεώσεις. Μπράβο και πολύ σωστά. Ακούγεται πάρα πολύ ωραίο. Πριν, όμως, από αυτό το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, θα έπρεπε να έχετε καταθέσει προς ψήφιση ένα νομοσχέδιο που θα κατοχύρωνε τα δικαιώματα των κατοίκων των ακριτικών νησιών μας, οι οποίοι είναι απομονωμένοι από το κέντρο. Ακούμε βέβαια και από τον εισηγητή μας κ. Λαμπίρη και για μεγάλα νησιά όπως η Κρήτη να έχουν τεράστια προβλήματα.

Θα έπρεπε να είχαν καταθέσει νομοσχέδιο που θα κατοχύρωνε το δικαίωμα των νησιωτών για φθηνό εισιτήριο, όταν το καλοκαίρι με τη δικαιολογία της αύξησης της τιμής του πετρελαίου, οι τιμές στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια έγιναν υπέρογκες και τώρα που πέφτει το πετρέλαιο, οι τιμές παραμένουν το ίδιο υψηλές. Και μη μου πείτε ότι για τα καύσιμα φταίει ο Υπουργός Ανάπτυξης ο κ. Φώλιας, γιατί όπως λέει και το τραγούδι το γνωστό «καλοκαίρια και χειμώνες περιμένω να φανεί». Στα νησιά περιμένουν τα караβία. Καράβια τίποτα, ή εκτός αν θέλετε να βάλετε τους νησιώτες για να δικαιολογήσουν τα έξοδά τους, να κάνουν και αυτοί τίποτα εταιρείες of shore. Άλλωστε αυτά τα γνωρίζει ο κόσμος και είστε μαέστροι σε κάτι τέτοια. Όχι βέβαια, εσείς προσωπικά, κύριε Καμμένε.

Που είναι η κατοχύρωση της Κυβέρνησης να προστατέψει τους νησιώτες και τους ταξιδιώτες, όταν με αδιαφανείς τρό-

πους δίδονται οι διαγωνισμοί στις άγονες γραμμές, χωρίς να τηρούνται οι προβλεπόμενοι όροι για τα δρομολόγια και τις συνδέσεις; Εχθές είδαμε και διαβάσαμε ότι η Ένωση Ακτοπλοίων κατέθεσε στο Συμβούλιο Επικρατείας και καταγγέλλει το παράνομο των άγονων γραμμών, των εταιρειών εκείνων στις οποίες δίδονται οι άγονες γραμμές.

Να πω και κάτι άλλο. Οι εταιρείες που πήραν τις δεκάμηνες συμβάσεις, κύριε Υπουργέ, στους επτά μήνες έδωσαν τα πλοία. Άρα, δεν εφάρμοσαν το νόμο. Τι κάνατε εσείς γι' αυτό το πράγμα; Τίποτα απολύτως. Αυτό που προέκυψε ήταν ότι οι νησιώτες έμειναν χωρίς πλοία. Που είναι η υποχρέωση της Κυβέρνησης όταν οι τοπικοί φορείς των νησιών μας εκλιπαρούν στην κυριολεξία για να λυθεί το πρόβλημα των νησιών και αυτό το κάνουν οι δήμαρχοι, οι οποίοι είναι προσκεείμενοι και εκλεγμένοι με τη σημαία της Νέας Δημοκρατίας.

Τα έχετε λύσει, λοιπόν, όλα αυτά τα προβλήματα και έρχεστε τώρα να τακτοποιήσετε τάχα τα δικαιώματα των επιβατών και τις υποχρεώσεις των επιβατών. Όλα τα προβλήματα σε αυτόν το χώρο έχουν δημιουργηθεί από την εμμονή της παράταξής σας στην υλοποίηση ενός άστοχου και τάχα μεταρρυθμιστικού προγράμματος που δεν επιλύει αποτελεσματικά τα προβλήματα του χώρου. Που δεν εξυπηρετεί τη νησιωτική Ελλάδα και τους κατοίκους της. Που αγνοεί κεκτημένα, εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στα λιμάνια. Που ξεπουλάει στην κυριολεξία τα λιμάνια. Που όχι μόνο δεν μπόρεσε να πάει μπροστά τη ναυτική εκπαίδευση, αλλά τη γύρισε δεκαετίες πίσω. Που δεν διασφαλίζει την εργασία των Ελλήνων ναυτικών στην ποντοπόρο ναυτιλία. Που αρκείται στην επικοινωνιακή πολιτική και στα ευχολόγια ότι τάχα με τις ενέργειες άμεσα της Κυβέρνησης ο Πειραιάς θα καταστεί διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Που έχει υποβαθμίσει το Λιμενικό Σώμα. Δεν είχαν καύσιμα και είναι προς τιμήν σας, κύριε Υπουργέ, που πήγατε στο Υπουργείο Άμυνας για να μπορέσετε, έστω για λίγες μέρες, να εξασφαλίσετε πιστώσεις για να έχουν καύσιμα αυτά τα λίγα πλοία του λιμενικού σώματος, τα οποία δεν έχουν ακινητοποιηθεί από βλάβες. Πόσω μάλλον για το Σώμα αυτό το Λιμενικό που τα βγάζει πέρα μέσα από τις τεράστιες ελλείψεις. Και δεν ικανοποιείτε βεβαίως και το οικονομικό ή το θεσμικό τους αίτημα, την τροπολογία που έχετε υποσχεθεί. Αλλά μήπως, κύριε Υπουργέ, δεν είχατε υποσχεθεί κατ' επανάληψη ότι θα κάνετε αποδεκτό και το αίτημα των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου Ναυτιλίας για το Ν.Α.Τ., για την ίδρυση ταμείου αλληλοβοήθειας; Αυτό που κάνατε τι ήταν; Δεχόσασταν κατ' αρχήν το αίτημα σαν δίκαιο και λέγατε στο επόμενο νομοσχέδιο. Αυτό είπε ο κ. Κεφαλογιάννης στον κ. Βουλγαράκη, αυτό λέει τώρα ο κ. Βουλγαράκης στον κ. Παπαληγούρα. Επιτέλους, πάρτε θέση και ξεκαθαρίστε. Ναι ή όχι; Δεν μπορεί να λέτε ότι ο κ. Αλογοσκούφης δεν το δέχεται, η Κυβέρνηση είναι ενιαία. Δεν μπορείτε να παίζετε στην πλάτη των υπαλλήλων. Ξεκαθαρίστε εδώ και τώρα, σήμερα, τι θα κάνετε με αυτήν την τροπολογία που κατετέθη από τον Συνασπισμό και είχε κατατεθεί παλαιότερα και από εμάς.

Αυτή, λοιπόν, είναι η πολιτική της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και γι' αυτό ακριβώς μας βρίσκετε τελείως αντίθετους, όχι μόνο σε θέματα αρχών και προγράμματος, αλλά και στην ουσία της πολιτικής. Γιατί εκτός από κομματικοποιημένη είναι και αποσπασματική, αφερέγγυα, ανάληπτη και ατελέσφορη. Ως εκ τούτου, θα καλωσορίζαμε με μεγάλη ευχαρίστηση οποιαδήποτε ενέργεια της ηγεσίας -το έχουμε κάνει άλλωστε και στο νομοσχέδιο που είχατε φέρει κύριε Υπουργέ, για τον καταδυτικό τουρισμό- αλλά είναι κοινή πεποίθηση όλων μας ότι ο χώρος της ναυτιλίας, όπως και ο χώρος του τουρισμού είναι οι δυο πυλώνες της οικονομίας μας και εκεί δεν χρειάζονται αντιπαραθέσεις.

Είναι απορίας άξιο, όμως, γιατί ο προκάτοχος του κ. Παπαληγούρα στο Υπουργείο κ. Βουλγαράκης, έφερε αυτό το νομοσχέδιο όταν βαλλόταν δικαίως ο ίδιος από παντού και τη στιγμή που η ακτοπλοΐα είχε οδηγηθεί σε αδιέξοδο από τους χειρισμούς του.

Πρόκειται για ένα επικοινωνιακό τρικ της Κυβέρνησης, όπως από την πρώτη στιγμή το χαρακτήρισε το Π.Α.Σ.Ο.Κ..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Νομαρχία Πειραιά, στο πλαί-

σιο των προσπαθειών της για την προστασία του καταναλωτή και του δικαιώματος του κάθε πολίτη, ανέλαβε κάποιες πρωτοβουλίες και κατέθεσε μια χάρτα δικαιωμάτων του επιβάτη της ακτοπλοΐας. Δεν τη λάβατε υπ' όψιν σας. Δεν συζητήσατε ούτε με τη Νομαρχία ούτε με το Δήμο Πειραιά.

Προτάθηκε, λοιπόν, στο Υπουργείο να ληφθούν όλα τα κατάλληλα θεσμικά μέτρα με ιδιαίτερη μέριμνα για να τηρηθεί συγκεκριμένη και άμεση αποζημίωση του πληττόμενου επιβάτη από τυχόν ενέργειες ή παραλείψεις των ακτοπλοϊκών εταιρειών, με το σκεπτικό ότι η προστασία του επιβάτη και το αίσθημα ασφάλειας αποτελούν την ελάχιστη προσφορά της σύγχρονης πολιτείας, αλλά και στοιχειώδη ένδειξη σεβασμού στον πολίτη.

Έγινε αναφορά και από τον κ. Κακλαμάνη για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Δεν το λαμβάνετε υπ' όψιν σας. Κοιτάξετε το αυτό το θέμα, είναι πάρα πολύ σοβαρό και χρειάζεται μια ιδιαίτερη ευαισθησία.

Κύριε Υπουργέ, τα τέσσερα τελευταία χρόνια, βοά το πανελ-λίνιο για όλα αυτά που συμβαίνουν κάθε καλοκαίρι και που όλοι διαβάζουμε στον ημερήσιο Τύπο και μάλιστα όχι μόνο στον ελληνικό, αλλά έχουμε γίνει θέατρο αντιπαραθέσεων -αν θέλετε- και διακωμώδησης και στο διεθνή Τύπο.

Είχε πει ο κ. Κεφαλογιάννης ότι θα λύσετε το θέμα με τα υδροπλάνα. Είναι μια αστεία υπόθεση, η οποία καταλαβαίνουμε όλοι σήμερα ότι έχει ατονήσει. Το θέμα των συγκοινωνιών με τα νησιά δεν λύνεται με υδροπλάνα. Το είχαμε πει και τότε, το λέμε και τώρα.

Εμείς, για να γίνονται σωστοί διαγωνισμοί, για να υπάρχει διαφάνεια, ζητάμε την επανασύσταση της Ρ.Α.Θ.Ε.. Εσείς το βάλατε στις καλές ενδεις στην ουσία, βάζοντας τη Ρ.Α.Θ.Ε. στο Υπουργείο Εμπορίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζετε ότι ο αστικός μας κώδικας και οι ισχύουσες δικονομικές και άλλες διατάξεις καλύπτουν σε γενικές γραμμές τα δικαιώματα του επιβάτη, ως αντιπροβαλλόμενου σε αμφοτεροβαρή σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Υπ' αυτή την έννοια, οι συζητούμενες διατάξεις δεν έρχονται να καλύψουν κάποιο κενό.

Το προτεινόμενο νομοσχέδιο εκτός από άκαιρο είναι ένα ημι-τελές εγχείρημα που χρήζει πολλών σημαντικών βελτιώσεων και τροποποιήσεων, που ελπίζω ότι έστω και την τελευταία στιγμή η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας θα το λάβει υπ' όψιν.

Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, όπως είναι διατυπωμένο σήμερα το νομοσχέδιο, εμείς το καταψηφίζουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Διαμαντίδη.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Παπαληγούρας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Αγαπητοί συνάδελφοι, ευχαριστώ πρώτα όλους για τις συγχαρητήριες ευχές σας.

Με το νομοσχέδιο που συζητούμε θεσπίζεται για πρώτη φορά ολοκληρωμένο νομικό πλαίσιο προστασίας των δικαιωμάτων των χρηστών των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, του επιβάτη δηλαδή των πλοίων μας. Θέτουμε σε ισχύ μια πλήρη, μια εξαντλητική, μια συστηματική χάρτα δικαιωμάτων των επιβατών των πλοίων.

Με δεδομένο το νησιωτικό χαρακτήρα της χώρας μας, τη σημασία που έχουν για την εδαφική μας συνοχή και συνέχεια οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις και την ευρύτερη χρήση των υπηρεσιών αυτών, τόσο από Έλληνες πολίτες, όσο και από αλλοδαπούς επισκέπτες, από τουρίστες, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής πρωτοπορεί και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Με το σχέδιο νόμου που συζητούμε, θεσπίζουμε συγκεκριμένο πια νομικό πλαίσιο, που προστατεύει τα δικαιώματα των επιβατών στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τούτο πριν καν ακόμη η Ευρωπαϊκή Ένωση ολοκληρώσει τη διαβούλευση που έχει ξεκινήσει και θα καταλήξει -οπότε ποτέ καταλήξει- σε πρόταση μέτρων, σε κοινοτικό πια επίπεδο, για την επέκταση της προστασίας και στους επιβάτες των θαλάσσιων συγκοινωνιών.

Βέβαια, δεν μπορώ παρά να πω ότι σημείωσα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον την άποψη του εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ. αλλά και του κ. Κακλαμάνη, κατά την οποία θα έπρεπε να περιμένουμε να ολοκληρωθεί η χρονοβόρα αυτή διαδικασία, να υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση συγκεκριμένη αντίστοιχη Χάρτα, προκειμένου εμείς να σπεύσουμε τότε να υιοθετήσουμε αντίστοιχα αυτή τη Χάρτα και να την ενσωματώσουμε στο εθνικό μας δίκαιο, εν τούτω όμως το μεταξύ, αφήνοντας ανυπεράσπιστους, απροστάτευτους τους επιβάτες.

Δεν καταλαβαίνω, σας ομολογώ, τη λογική. Και παρακαλώ σημειώστε ότι οι διαβουλευσεις οι οποίες έχουν ξεκινήσει από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κατάρτιση μιας τέτοιας Χάρτας Προστασίας των Δικαιωμάτων των Επιβατών, έχουν αρχίσει περίπου από την αρχή της δεκαετίας, εδώ και πολλά χρόνια και είναι άδηλο πότε θα ολοκληρωθούν. Πρέπει μέχρι τότε να ολιγορούμε, να καθεύδουμε και να αφήνουμε απροστάτευτους τους επιβάτες; Αυτό προτείνετε;

Αυτό το νομοσχέδιο είναι προϊόν μακράς διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Διαβούλευση με το Υπουργείο Ανάπτυξης, με το Συνήγορο του Καταναλωτή, με τις Ενώσεις των Καταναλωτών, με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, με την Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας, με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, με όλους.

Οι στόχοι μας που υπηρετούνται από το νομοσχέδιο αυτό, είναι η θέσπιση ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου προστασίας των δικαιωμάτων του χρήστη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, η διασφάλιση στον Έλληνα και τον αλλοδαπό επιβάτη σύγχρονων υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, η σαφής και ουσιαστική ενίσχυση των δικαιωμάτων του επιβάτη και η προστασία αυτών των δικαιωμάτων από την ίδια την πολιτεία, η αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών προς όφελος των ταξιδιωτών, προς όφελος ακόμα των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών αλλά και προς όφελος του ελληνικού τουρισμού και ακόμα η βελτίωση της φιλικότητας, αν μπορώ να πω, των θαλάσσιων μεταφορών προς τον επιβάτη και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου έναντι άλλων ανταγωνιστικών, ενδεχομένως, μέσων μεταφοράς.

Η επίτευξη των στόχων που τίθενται επιτυγχάνονται με τους ακόλουθους τρόπους:

1. Με τη θέσπιση συγκεκριμένων κανόνων για την παροχή προστασίας και συνδρομής προς τους επιβάτες σε περίπτωση διαταραχής, όποιας διαταραχής του ταξιδιού τους.

2. Με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών για την αντιμετώπιση θεμάτων επιστροφής εισιτηρίων, ποσοστού ναύλου και αποζημιώσεων. Αυτό είναι το ελάχιστο επίπεδο προστασίας που καθιερώνεται, ενώ προβλέπεται και η δυνατότητα παροχής ακόμα ευμενέστερων όρων προς τον επιβάτη, στο πλαίσιο βέβαια του ανταγωνισμού.

3. Με τη λήψη ειδικών μέτρων προστασίας για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ώστε να βελτιωθεί η προσβασιμότητά τους στα ακτοπλοϊκά μέσα και να επιτευχθεί η με ίσους όρους με τους υπόλοιπους χρήστες συμμετοχή τους στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

4. Με τη θεσμοθέτηση διαδικασίας εξώδικης επίλυσης της διαφοράς που παρέχει στον επιβάτη τα πλεονεκτήματα της ταχύτητας, της διαφάνειας, του χαμηλού κόστους, της ευελιξίας.

5. Με τη βελτίωση των υπηρεσιών πληροφόρησης του χρήστη των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, προκειμένου να ασκήσει όλα τα δικαιώματα τα οποία έχει.

Το νομοσχέδιο εντάσσεται στο πλαίσιο της διαρκούς προσπάθειας που καταβάλλεται από πλευράς Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, που συνίσταται στη βελτίωση των λιμενικών υποδομών και των συναφών λιμενικών υπηρεσιών καθώς και στη βελτίωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Σε αυτοτελές πια νομοσχέδιο θα ρυθμιστούν θέματα που αφορούν τη λιμενική μας πολιτική.

Οι ειδικότερες τώρα σημαντικές ρυθμίσεις του νομοσχεδίου.

Καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του νόμου και ορίζεται ότι αυτός εφαρμόζεται προκειμένου για πλοία που εκτελούν επιβα-

τικές θαλάσσιες ενδομεταφορές, δηλαδή ακτοπλοϊκές μεταφορές μεταξύ των ελληνικών λιμανιών. Και τούτο καθώς δεν υφίσταται ακόμα σχετική κοινοτική νομοθεσία, όπως είπα και πριν.

Κατοχυρώνεται το δικαίωμα του επιβάτη να λάβει τις συγκεκριμένες παροχές της κατηγορίας της θέσης που συμφωνήθηκε. Ακόμα σε περίπτωση κράτησης καμπίνας κατοχυρώνεται το δικαίωμα του επιβάτη να εξυπηρετηθεί με τον τύπο της καμπίνας που συμφωνήθηκε για το συγκεκριμένο πλοίο και για το συγκεκριμένο ταξίδι.

Ρυθμίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη για την περίπτωση της μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του μεταφορέα.

Περιλαμβάνεται ακόμα μια σημαντική πρόβλεψη για την περίπτωση παροχής κατώτερων υπηρεσιών από αυτές που έχουν συμφωνηθεί. Προβλέπεται δηλαδή η δυνατότητα του επιβάτη να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση μεταφοράς και αντίστοιχα η υποχρέωση του μεταφορέα να επιστρέψει το ναύλο και να καταβάλει αποζημίωση.

Ρυθμίζονται λεπτομερειακά θέματα που σχετίζονται με τη δυνατότητα του χρήστη της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας να επιστρέψει το εισιτήριό του και να λάβει ποσοστό τουλάχιστον του καταβληθέντος ναύλου ανάλογα με τη χρονική στιγμή που ασκεί το δικαίωμα αυτό.

Το νομοσχέδιο στηρίζει ακόμα τα άτομα με ειδικές ανάγκες καθώς καθορίζεται ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλεται για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος η χορήγηση στα άτομα μειωμένης κινητικότητας, με ποσοστά αναπηρίας 80% και πάνω, έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων και όχι μόνο στην οικονομική.

Ρυθμίζονται επιπρόσθετα θέματα μεταφοράς χειραποσκευών του επιβάτη, ευθύνης φύλαξης τους και αύξησης του ανώτατου ορίου βάρους τους χωρίς την καταβολή ιδιαίτερων ναύλων.

Ρυθμίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση καθυστέρησης του απόπλου και καθιερώνεται η υποχρέωση συνδρομής στους επιβάτες στην περίπτωση αυτή. Επίσης, προβλέπουμε την υποχρέωση του μεταφορέα να καταβάλλει αποζημίωση ανάλογα με τη χρονική διάρκεια της καθυστέρησης.

Ρυθμίζονται ακόμα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση καθυστέρησης όχι του απόπλου πια, αλλά του ίδιου του ταξιδιού που έχει ξεκινήσει ή και διακοπής του και καθιερώνεται η υποχρέωση συνδρομής στους επιβάτες στις περιπτώσεις αυτές. Ακόμη προβλέπεται η υποχρέωση του μεταφορέα για καταβολή αποζημιώσεων ανάλογα με τη χρονική διάρκεια της καθυστέρησης.

Ρυθμίζεται το θέμα της προστασίας των δικαιωμάτων του επιβάτη που διαθέτει εισιτήριο ανταπόκρισης στην περίπτωση απώλειας του θαλάσσιου ταξιδιού λόγω καθυστέρησης του πλοίου ή ματαίωσης του ταξιδιού.

Ρυθμίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση απαγόρευσης απόπλου του πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Ρυθμίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη στις περιπτώσεις ακύρωσης του ταξιδιού είτε για λόγους υπαιτιότητας του μεταφορέα είτε λόγω βλάβης ή ζημιάς του πλοίου. Ρυθμίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση υποχρέωσης του μεταφορέα να αρνηθεί την επιβίβαση επιβατών που κατέχουν έγκυρο εισιτήριο και θεσμοθετείται η υποχρέωση συνδρομής του επιβάτη σ' αυτές τις περιπτώσεις μέχρι την προώθησή του στον τελικό προορισμό.

Επιπλέον καθορίζεται η διαδικασία κατάθεσης καταγγελιών ή υποβολής παραπόνων από τους επιβάτες κατά τη διάρκεια του πλου αλλά και μετά το πέρας του ταξιδιού. Ρυθμίζεται η διαδικασία επιστροφής ναύλου ή τροποποίησης εισιτηρίου και καταβολής χρηματικών αποζημιώσεων. Καθορίζονται οι υποχρεώσεις των επιβατών διότι δεν έχουν μόνο δικαιώματα. Είναι πρόδηλο ότι υπάρχουν και υποχρεώσεις. Με την αναφορά αυτών των υποχρεώσεων καταβάλλουμε προσπάθεια να συνειδητοποιηθεί από τον ίδιο τον χρήστη των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών η σημασία της δικής του συμμετοχής στην ομαλή και ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού.

Ρυθμίζονται ακόμη οι υποχρεώσεις του μεταφορέα που σχετίζονται με το δικαίωμα παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μετα-

φοράς χωρίς διακρίσεις στους επιβάτες αλλά και στην οργάνωση της μέριμνας για την παροχή κάθε δυνατής βοήθειας σε άτομα μειωμένης κινητικότητας που επιβαίνουν στο πλοίο.

Ακόμη περιλαμβάνονται γενικές διατάξεις ουσιαστικού αλλά και δικονομικού δικαίου για την προστασία των δικαιωμάτων του επιβάτη και ρυθμίζονται θέματα καταβολής αποζημίωσης για οποιαδήποτε αποδεικνυόμενη περαιτέρω ζημιά. Ρυθμίζονται θέματα κατανομής του βάρους της απόδειξης, απαγόρευσης, μεταβίβασης του εισιτηρίου χωρίς την έγκριση του μεταφορέα, θέματα άρνησης κράτησης θέσης και έκδοσης εισιτηρίου.

Θεσμοθετούμε τη δυνατότητα και αυτό νομίζω ότι είναι ιδιαίτερα χρήσιμο εξώδικης επίλυσης των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ του μεταφορέα και του επιβάτη και φιλικής διευθέτησής τους με την παρέμβαση του συνηγόρου του καταναλωτή. Δηλαδή, έτσι καθιερώνουμε μια διαδικασία η οποία παρέχει στον επιβάτη τα πλεονεκτήματα της μεγαλύτερης ταχύτητας, της διαφάνειας, του χαμηλού κόστους για την αντιμετώπιση των διαφορών που ανακύπτουν.

Θεσπίζονται ακόμη διοικητικές κυρώσεις κατά των παραβατών των υποχρεώσεων που προβλέπονται από το παρόν νομοσχέδιο.

Όσον αφορά τη σύσταση ταμείου αλληλοβοήθειας –άκουσα την αιτίαση αυτή από πολλές πλευρές- των υπαλλήλων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και των εποπτευομένων από το Υπουργείο νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου θεωρούμε ότι αποτελεί κατ' αρχήν δίκαιο αίτημα που κατ' αρχήν το Υπουργείο το υιοθετεί. Όμως, η σημερινή δυσμενής οικονομική συγκυρία δημιούργησε δυσκολίες στην αποδοχή αυτού του αιτήματος κατά την παρούσα συζήτηση. Θέλω να σημειώσω ότι μόλις οι συνθήκες το επιτρέψουν αυτό το δίκαιο αίτημα των υπαλλήλων θα επανεξεταστεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σας ομολογήσω ότι έχουμε την ικανοποίηση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ότι για πρώτη φορά εισάγουμε μία εμπειρισταμένη, συστηματική χάρτα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των επιβατών και των μεταφορέων.

Αυτή η χάρτα έρχεται να ρυθμίσει εξαντλητικά όλες τις πτυχές των διαφορών, των θεμάτων που μπορεί να ανακύψουν κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Η χάρτα αποτελεί προϊόν επίπονης προσπάθειας, συστηματικής επεξεργασίας, μακράς, όπως είπα, διαβούλευσης με όλους τους αρμόδιους φορείς. Οδήγησε στη μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση που μπορούσε κανείς να ελπίζει.

Είναι πεποίθησή μας ότι αυτή μας η νομοθετική πρωτοβουλία θα αποδώσει γρήγορα καρπούς και θα διασφαλίσει κατά απόλυτο μάλιστα τρόπο τα δικαιώματα των επιβατών και των μεταφορέων στο χώρο των επιβατικών θαλάσσιων μεταφορών. Γι' αυτό και σας καλώ να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ακόμα δύο Βουλευτές να μιλήσουν. Είναι ακόμα εγγεγραμμένοι ο κ. Παυλίδης και η κ. Αράπογλου. Απευθύνομαι κυρίως και στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

Θα παρακαλούσα τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, αν συμφωνούν, να μιλήσουν οι δύο Βουλευτές –άλλωστε ο χρόνος ομιλίας τους είναι μόλις επτά λεπτά- γιατί ο κύκλος των ομιλιών των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων θα κρατήσει πολύ. Κύριε Πάγκαλε, συμφωνείτε;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Πρόεδρε, έχετε το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Κύριε Πρόεδρε, η δική μου συμβολή στους συναδέλφους είναι πως θα είμαι σύντομος. Δεν θα αξιοποιήσω όλο το χρόνο που έχω, γιατί νομίζω ότι πολύ καλά εξέθεσε τις θέσεις μας ο συνάδελφος Θεωδωρής Δρίτσας και θα έχουμε τη δυνατότητα στη

συνέχεια του νομοσχεδίου να επανέλθουμε.

Εγώ θα ήθελα να πω πως καμιά φορά λέει κανείς να δεχτεί τη λογική «από ολότελα καλή και η Παναγιώτανα». Έχουμε ένα τεράστιο πρόβλημα σήμερα με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Εσείς φέρνετε ένα νομοσχέδιο το οποίο στηρίζεται στις διεργασίες για μία οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τα δικαιώματα του επιβάτη. Να πούμε, λοιπόν, έστω να γίνει κάτι, παρότι είναι γνωστό ότι έχει προκύψει ένα θέμα που συζητήθηκε όλο το καλοκαίρι.

Πρώτον, σε πραγματικό επίπεδο έχουμε τεράστια προβλήματα στη σύνδεση των νησιώτικων περιοχών με το κέντρο, έχουμε τεράστια προβλήματα σε σχέση με τις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, όπως έχουμε και τρομερά προβλήματα αναφορικά με μια αδιαφανή κατάσταση που επικρατεί σε σχέση με τις άγονες γραμμές και τις μονοπωλιακές καταστάσεις που έχουν δημιουργηθεί τελικά στις υπόλοιπες γραμμές της χώρας μας.

Επομένως, εκεί περιμένει κανείς το Υπουργείο να δώσει μία απάντηση. Η κοινωνία βοά και βλέπουμε ότι εσείς ασχολείστε με μία επιμέρους και –θα έλεγα- όχι κεντρική πλευρά των ζητημάτων για να φέρετε κάποιες ρυθμίσεις. Υπάρχουν θέματα που χρειάζονται απάντηση σχετικά με τη συνολική ναυτιλιακή πολιτική.

Με την ευκαιρία θα θέσω το θέμα –που είναι επίκαιρο δυστυχώς- της σύμβασης με την κινέζικη εταιρεία «COSCO» για το λιμάνι του Πειραιά, μία σύμβαση που εμείς την καταψηφίσαμε, την καταγγείλαμε και αγωνιζόμαστε ακόμη εναντίον της. Πληροφορούμαστε όμως ότι αυτές τις μέρες έχουν γίνει οι τελευταίες διεργασίες σχετικά με την οριστικοποίηση της σύμβασης.

Θέλουμε απαντήσεις άμεσα από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Υπάρχουν ζητήματα που προσπαθούν να κάνουν το λιμάνι του Πειραιά αντίστοιχο με το «Ελευθέριος Βενιζέλος» όσον αφορά τις αρνητικές πλευρές, δηλαδή να ορίσουν μια τεράστια ζώνη μέσα στην οποία δεν επιτρέπεται να λειτουργήσει άλλο εμπορικό λιμάνι για να προστατευτεί η επένδυση;

Είναι ένα θέμα που στον αεροπορικό τομέα ήδη το πληρώνουμε με πολύ ακριβό τίμημα και αν θέλετε και με την έλλειψη δυνατότητας πάρα πολλών εταιρειών –ειδικότερα εταιρειών χαμηλού κόστους, οι οποίες έχουν δημιουργηθεί- να έχουν πρόσβαση στη χώρα μας διακινώντας τον αντίστοιχο αριθμό τουριστών που θα μπορούσαν να έρθουν.

Επομένως ξαναρωτάω: Υπάρχει τέτοιο ζήτημα μιας τέτοιας ζώνης; Υπάρχει ζήτημα σύμπτυξης του χρόνου ο οποίος προβλέπεται, με δυστυχώς μεταβατικό χαρακτήρα, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της κινέζικης εταιρείας απέναντι στους εργαζόμενους; Υπάρχει ζήτημα σχετικά με τη σχεδιαζόμενη τρίτη προβλήτα, η οποία θα βουλιάξει το Πέραμα και για την οποία έχουν αντιδράσει όλοι οι φορείς της περιοχής και η οποία θα είναι κυριολεκτικά μια καταστροφή για έναν ολοκληρω κατοικούμενο χώρο; Θέλουμε απαντήσεις σ' όλα αυτά.

Αλλά ακόμη και σ' αυτό το νομοσχέδιο, με αυτό το επιμέρους αντικείμενο, έχουμε πάρα πολλές αντιρρήσεις και κριτικές παρατηρήσεις. Να αναφέρω κατ' αρχάς το θέμα της επιβάρυνσης των αποσκευών. Πάμε να κάνουμε ένα νομοσχέδιο που θα ελαφρύνει την κατάσταση και τελικά βάζουμε όρια και επιβαρύνουμε το κόστος της μεταφοράς αποσκευών σ' ένα πλοίο, κάτι το οποίο είναι έξω και από την παράδοση η οποία υπάρχει για δεκαετίες στη χώρα μας.

Επίσης είναι το θέμα των εκπώσεων 50% για τους αναπήρους, που μπαίνει μόνο στις βαρύτερες αναπηρίες, άνω του 80%, και εξαιρούνται μια σειρά άλλες, πολυάριθμες κατηγορίες αναπήρων, οι οποίοι βέβαια έχουν και πάρα πολλές κριτικές και καταγγελίες αυτού του νομοσχεδίου. Το θέμα είναι ότι λείπει απ' αυτό το νομοσχέδιο κι έπρεπε, κατά τη γνώμη μου, να ενταχθεί μία ρύθμιση η οποία για τους φοιτητές, τους σπουδαστές και, κατά τη γνώμη μου, τους νέους εργαζόμενους κάτω από μια ηλικία, για παράδειγμα, τριάντα-τριάντα δύο ετών, θα προέβλεπε σημαντικές εκπώσεις ξέροντας τα τεράστια προβλήματα που βιώνουν και δυστυχώς φαίνεται ότι θα βιώνουν για πάρα πολύ καιρό.

Έχουμε καταθέσει σ' αυτό το νομοσχέδιο μία τροπολογία για την ίδρυση Ταμείου Αλληλοβοήθειας των Υπαλλήλων του

Ν.Α.Τ., ένα ταμείο σαν κι αυτά που υπάρχουν στους περισσότερους ανάλογους δημόσιους οργανισμούς. Να πω ότι χάρηκα που άκουσα τον Υπουργό να λέει ότι θα το δεχθεί αλλά αλλού; Τελικά αυτό που γίνεται στη Βουλή είναι μια κωμωδία! Ό,τι είναι θετικό για την κοινωνία, για τον εκδημοκρατισμό, το δεχόμαστε αλλά στο επόμενο νομοσχέδιο!

Χθες εδώ πέρα είχαμε θέσει το θέμα της απλής αναλογικής στα σωματεία και στις αθλητικές ομοσπονδίες. Καταθέτει και το Υπουργείο τη δική του τροπολογία πάνω σ' αυτή την κατάσταση και τελικά την αποσύρει, κάτω και από τις πιέσεις που ασκήθηκαν από την Αξιωματική Αντιπολίτευση, και μας λέει, μαζί με την Αξιωματική Αντιπολίτευση, «θα το λύσουμε στο επόμενο νομοσχέδιο, θα κάνουμε συζητήσεις».

Εμείς επιμένουμε, κύριε Υπουργέ, και ζητάμε αυτή η τροπολογία για την ίδρυση Ταμείου Αλληλοβοήθειας, εφόσον τελικά συμφωνεί η Κυβέρνηση, να ενταχθεί σ' ένα νομοσχέδιο στο οποίο απολύτως μπορεί να ενταχθεί.

Τέλος, κύριε Υπουργέ και κύριε Πρόεδρε, μια που βρίσκομαι στο Βήμα, θα ήθελα να θέσω άλλα δύο ζητήματα, από τα οποία το ένα συνδέεται, και άμεσα θα έλεγα, με το σημερινό θέμα μας. Διότι από τη στιγμή που μιλάμε για θαλάσσιες μεταφορές τουλάχιστον μερικές έχουν σχέση με τα ζητήματα των τελωνείων. Θα αναφερθώ στο θέμα της απεργίας των τελωνειακών. Ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. είναι η πρώτη δύναμη που αποκάλυψε τα τεράστια προβλήματα, την αδιαφάνεια που επικρατεί στους ειδικούς λογαριασμούς, οι οποίοι δεν εντάσσονται στον προϋπολογισμό και επομένως δεν υπάρχουν οι δυνατότητες παρομοίων ελεγκτικών μηχανισμών από τη μεριά του Υπουργείου και γενικότερα. Εξαφανίζουν τη διαφάνεια.

Η Κυβέρνηση με το φορολογικό νομοσχέδιο περνάει στην κατάργηση των ειδικών λογαριασμών. Είχαμε βάλει όμως ένα ζήτημα πάρα πολύ σημαντικό, ότι τα δικαιώματα, οι απολαβές των εργαζομένων, που είχαν περάσει μέσα από τους ειδικούς λογαριασμούς ενώ έπρεπε να είχαν περάσει μέσα από τον προϋπολογισμό κι έπρεπε να είχαν γίνει στην πραγματικότητα στοιχεία του μισθού τους ακόμη, για να συνοδεύονται από τα αντίστοιχα συνταξιοδοτικά και άλλα δικαιώματα, δεν επιτρέπεται να λεηλατηθούν.

Και πρέπει να υπάρξει εγγύηση από την Κυβέρνηση, ότι ακριβώς αυτά τα δικαιώματα θα ικανοποιούνται πια μέσα από τις διαδικασίες του τακτικού προϋπολογισμού και θα διασφαλισθούν πλήρως. Ακόμη και τα αποθεματικά δεν θα πάνε να κλείσουν «μαύρες τρύπες», αλλά θα αξιοποιηθούν για να καλυφθούν δικαιώματα, απολαβές από ειδικούς λογαριασμούς, οι οποίοι, μάλιστα, δεν προέρχονται από τους κανονικούς πόρους της φορολογίας του τακτικού προϋπολογισμού.

Βλέπουμε ότι αυτό αρχίζει και παραβιάζεται και είναι φυσικό οι εργαζόμενοι να αντιδράσουν. Σήμερα, έχουμε την κινητοποίηση των τελωνειακών. Έχουμε ήδη τις πρώτες επιπτώσεις. Έχουμε τις ουρές χιλιομέτρων έξω από τα βενζινάδικα, αλλά ενδεχομένως και επιπτώσεις σε άλλους τομείς και ζητάμε από την Κυβέρνηση άμεσα, αυτές τις ώρες, διάλογο με τους τελωνειακούς, στη βάση του σεβασμού και γι' αυτούς και για όλους τους εργαζόμενους, των δικαιωμάτων και των απολαβών που είχαν από τους ειδικούς λογαριασμούς και θα πρέπει να περάσουν σήμερα μέσα από τον τακτικό προϋπολογισμό.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, κλείνοντας, οφείλω να κάνω μια αναφορά σε αυτές τις πολύ αρνητικές διεθνείς οικονομικές εξελίξεις που έχουμε. Έχουμε θέσει ξανά αυτό το αίτημα. Το επαναλαμβάνουμε και σήμερα.

Απευθύνομαι σε εσάς, κύριε Πρόεδρε και στον Πρόεδρο της Βουλής. Πιστεύουμε ότι ο Υπουργός Οικονομίας, ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδας, ο Πρόεδρος της Επιτροπής Εποπτείας των Ασφαλιστικών Εταιρειών, ο Πρόεδρος της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς οφείλουν άμεσα να παρουσιαστούν στη Βουλή και να μας ενημερώσουν για τους ελέγχους στους τομείς αρμοδιότητάς και ευθύνης τους, να μας ενημερώσουν για τις εταιρείες εκείνες που χρηματοπιστωτικοί και χρηματοοικονομικοί συστήματος που είναι σε διασύνδεση με την αμερικάνικη αγορά, η οποία καταρρέει, να μας δώσουν μια εικόνα για την κατάσταση και για τα μέτρα τα οποία θα πάρουν, πριν και

σε αυτόν τον τομέα φτάσουμε σε καταστάσεις στην Ελλάδα φοβιών, ανησυχιών του κοινού, παρεμβάσεων μαζικών, τις οποίες θα μπορούσαμε να αποτρέψουμε.

Θέλουμε μία ενημέρωση για τις διασυνδέσεις ελληνικών ασφαλιστικών και τραπεζικών εταιρειών με τις αμερικάνικες, τις επιπτώσεις και τα μέτρα που θα πάρει η Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους που δέχτηκαν να προηγηθούν οι δύο συνάδελφοι, ο κ. Παυλίδης και η κ. Αράπογλου.

Κύριε Παυλίδη, έχετε το λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριοι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ευχαριστώ και εγώ για την παραχώρηση να πάρω το λόγο πριν από εσάς κατά τη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου.

Στον απόντα για ειδικούς λόγους νέο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και εγώ θέλω να εκφράσω ευχές για επιτυχία. Επιτυχάνουν οι Υπουργοί, ειδικώς δε, οι Υπουργοί Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής πάμε καλά οι νησιώτες.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**)

Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, κύριε Αλαβάνο, να αποτανθώ σε εσάς πολύ λίγο. Εκάματε παρατηρήσεις αξιοπρόσεκτες. Είναι η ζωή μας αυτή και εσείς που είστε νησιωτικής προελεύσεως, τα θέματα τα ζείτε και εκτός Κοινοβουλίου και πέραν της καθημερινής πολιτικής.

Αναφέρομαι στην υπόθεση της αδιαφάνειας. Είπατε αδιαφάνης κατάστασις εις την υπόθεση των αγώνων γραμμών. Υποθέτω αναφέρεσθε στους διαγωνισμούς. Κάθε άλλο παρά αδιαφάνης. Τίποτε δεν γίνεται στο σκοτάδι.

Διαδικασίες. Η προκήρυξη τελεί υπό την έγκριση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, σαράντα μέλη και περισσότερα, μεταξύ αυτών εκπρόσωποι της Πρωτοβαθμίου Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., των ακτοπλόων, άλλων κοινωνικών φορέων και βεβαίως, υπηρεσιακών παραγόντων. Δεν τον εγκρίνει, δεν προχωρεί η διαδικασία του διαγωνισμού.

Επιτροπές. Επιτροπές είναι υπάλληλοι του κράτους υπό διάφορους κυβερνήσεις. Μην τους βγάλουμε όλους ότι είναι ύποπτοι.

Εγώ τους έζησα χρόνια. Είμαι τριάντα πέντε χρόνια εδώ. Μετέπειτα οι μετέχοντες, Πρόεδρε κύριε Αλαβάνο, είναι εφοπλιστές περί των οποίων συχνά πυκνά γίνεται συζήτηση εδώ. Επιχειρηματίες δηλαδή ο καθένας με σαράντα δικηγόρους. Αν δείτε σε κάθε διαγωνισμό την ανταλλαγή των εξωδίκων, των προσφυγών στο Συμβούλιο της Επικρατείας, στο Ελεγκτικό Συνέδριο, είναι κάτι το εντυπωσιακό. Ξεκινάει ο φάκελος με είκοσι σελίδες, είκοσι φύλλα και φθάνει στο τέλος σε όγκο αφάνταστα μεγάλο, γι' αυτό και βραδύνει η υπογραφή των συμβάσεων. Ξεκινάς από την κατακύρωση και φθάνεις στη σύμβαση, καμιά φορά και μετά από ένα χρόνο. Και είναι ένας εκ των λόγων της επιβραδύνσεως διεξαγωγής των διαγωνισμών.

Δεν είναι απλά τα πράγματα. Το ότι πιθανώς το σύστημα να χρειάζεται αναθεώρησης, βελτίωσης, ο πρώτος που δεν θα πει «όχι» είμαι εγώ. Χρειάζεται. Ήλθε η ώρα.

Εγώ δε προτείνω και εδώ –το είπαμε και στην επιτροπή– λόγω των συμβάντων το θέρος –όπως το αποκαλώ η αυγουστιάνη θαλασσοταραχή με πρωταγωνιστή τον ομιλούντα, μη έχοντας όμως, σχέση με το δικαστικό μέρος, αλλά πολιτική υπόθεση ήταν στην ουσία– η Επιτροπή Θεωμών και Διαφάνειας η οποία μπορεί να λειτουργήσει τώρα με την έναρξη εργασιών της Ολομέλειας, να προκαλέσει συζήτηση επί του θέματος. Θα είναι μια λαμπρά ευκαιρία, πέραν της προσωπικής υποθέσεως, αυτά τα οποία κατά καιρούς συζητούνται και σήμερα τα υπεμνήσατε εσείς, τα υπονοήσατε, αλλά και άλλοι συνάδελφοι, να τα βάλουμε κάτω οι Βουλευτές μεταξύ μας. Ούτε τηλεοράσεις ούτε ραδιοφωνα ούτε εφημερίδες. Να τα βάλουμε κάτω οι Βουλευτές, να ξεκαθαρίσει το τοπίο, να διαλυθούν ή να επιβαρυνθούν καταστάσεις. Είναι και αυτό στα ενδεχόμενα. Η άποψή μου είναι

ότι θα διαλυθούν μύθοι, αλλά πάντως να ξεκινήσει, επ' ευκαιρία αυτού του θέματος συζήτησης.

Ήλθε η ώρα της επανεξετάσεως. Αλλά αδιαφάνεια δε δέχεται ότι υπάρχει. Και δεν σας το λέγω μόνο, λόγω των όσων έζησα πρόσφατα. Είμαι νησιώτης Βουλευτής, παλαιός Υπουργός Ναυτιλίας, την εποχή που υπήρχε το μαγικό χαρτάκι, κύριε Πρόεδρε, η άδεια σκοπιμότητας. Θυμάσθε, κύριε Καμμένε. Δεν έπαιρνες άδεια σκοπιμότητας, το «QUEEN MARY 2» να είχες, δεν δρομολογείτο.

Τώρα ο νόμος Παπουτσή, άλλη ιστορία. Μεταφορά της οδηγίας η οποία εξεδόθη κατά τη διάρκεια της θητείας μου στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Και επειδή περάσατε από το Ευρωκοινοβούλιο, να ενθυμείσθε ασφαλώς εκείνη την περιπέτεια. Να πάρει η Ελλάδα εξαίρεση δώδεκα χρόνια, την ώρα που άνοιγε η ενιαία αγορά; Πρωτοφανές!

Θέματα υπάρχουν. Παρουσιάζονται κατά τις συζητήσεις στο Κοινοβούλιο, αδιαφάνεια, όμως, όχι. Η κατεργαριά είναι άλλη υπόθεση. Δικαστήρια. Πολιτικός και σχολιασμός. Η καταγγελία, όμως, τα δικαστήρια. Πάντως θα συμφωνήσω μαζί σας να δούμε το θέμα ως βελτίωση μιας καταστάσεως. Και αυτό κατά συζήτηση μεταξύ των μελών του Κοινοβουλίου, κυρίως.

Γι' αυτό και θέλω να κάνω την πρόταση για την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, πρώτον και μετέπειτα, ας έλθει η Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου ή οποιαδήποτε άλλη, για να τα βάλουμε σε μια άλλη σειρά. Και ευχαριστώ για την προσοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Ως προς το νομοσχέδιο τώρα. Είναι μια από τις σπάνιες φορές. Όπου Σ.Ν. περνά μια υπογραφές τριών Υπουργών. Η προηγούμενη, για την ιστορία σας λέγω, ήταν φορολογικό νομοσχέδιο σ' αυτήν την Αίθουσα, Θερινά Τμήματα με Αρσένη, Τσοβόλα και τρίτων Υπουργών. Ξεκίνησε το παρόν με Κεφαλογιάννη το Μάιο του 2007, το πήρε ο Βουλγαράκης Ιούλιο του 2008 και μας το έφερε τώρα ο νέος Υπουργός ο Παπαληγούρας και με εσάς, κύριε Καμμένε, με δυο Υπουργούς.

Δεν είναι το θαύμα. Τι επιχειρούμε όμως να κάνουμε σήμερα; Δεν θα λύσουμε όλα τα προβλήματα αλλά θα προσθέσουμε κάτι το οποίο δεν υπάρχει μέχρι σήμερα, κάποιους, δηλαδή, κανόνες οι οποίοι προσδιορίζονται σαφώς, σαφέστατα.

Κύριε Πρόεδρε του ΛΑ.Ο.Σ., απλά πράγματα. Καθορίζονται κάποιες έννοιες που έχουν σχέση με τη διακίνηση επιβατών επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, ποια είναι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις τους και οι υποχρεώσεις του μεταφορέα. Ένα κομμάτι αναφέρεται στις γενικές διατάξεις, πλοηγητική υπηρεσία, Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. και αρμοδιότητες στον υπαρχηγό του λιμενικού Σώματος.

Είναι απλό. Η πράξη θα δείξει. Αν μεθαύριο χρειασθεί μια συμπλήρωση, θα την κάνουμε τη συμπλήρωση. Το Κοινοβούλιο θα την κάνει πάλι. Τώρα όμως δεν έχουμε τίποτα.

Οι αεροπορικές μεταφορές απέκτησαν παρόμοια «Χάρτα» - όπως την αποκαλούν - και αυτή τη βλέπετε και ανηρητημένη στα αεροδρόμια. Εμείς, τίποτα!

Εισηγούμαι το εξής: Θα το ψηφίσουμε, με προσθήκη κάποιων ίσως ιδεών που προβλήθηκαν. Και μετέπειτα, προϊόντος του χρόνου, θα δούμε τι θα κάνουμε.

Τονίζω πάντως και εδώ, όπως είπαμε και στην επιτροπή, το εξής: Κύριοι συνάδελφοι, ήλθε η ώρα της επανεξετάσεως και, πιθανώς, αναθεώρησης κάποιων εκ των ισχυόντων μέχρι στιγμής.

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

Επιτρέψτε μου για πολύ λίγο, κυρία Πρόεδρε.

Ναυτολόγιον! Επεβίωσε επί πολλά χρόνια το σύστημα.

Κύριε Υφυπουργέ, εσείς ταξιδεύετε. Το 35% των όσων καταβάλλουμε κατά τη μεταφορά μας είναι το «υπέρ τρίτων». Θέλουμε, δεν θέλουμε, θα γίνει «ξεπουπούλιασμα». Στην επιτροπή τι σας είπα; Ακόμη και για εκείνη την επιβάρυνση υπέρ του Ν.Α.Τ. - επιβάρυνση Παυλίδη - ήρθε η ώρα να δούμε τι θα γίνει. Για τον επίναυλο του 3% επί του βασικού ναύλου, πρέπει να δούμε τι θα γίνει. Δεδομένης της ανόδου των ναύλων που γίνεται σε όλα τα μέρη του κόσμου, μας αρέσει, δεν μας αρέσει, δεν μπορούμε εμείς να είμεθα εκτός των διεθνών καταστά-

σεων.

Αλλά, κύριε Υφυπουργέ, ήλθε η ώρα να δούμε τι θα κάνουμε. Και χαίρομαι γιατί πληροφορούμαι ότι στο Υπουργείο σας άρχισε συζήτηση μεταξύ των υπηρεσιακών παραγόντων και των συναρμόδιων Υπουργείων.

Πέραν τούτου, να μην παραγνωρίσουμε τι συμβαίνει μέχρι σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Παυλίδη, πρέπει να ολοκληρώσετε, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Θα πω μόνο δύο φράσεις. Η πρώτη είναι ότι η μέριμνα για τα μικρά νησιά επεδείχθη ποικιλοτρόπως, κυρίως αφ' ης στιγμής η χώρα μας απέκτησε Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Κύριε συνάδελφε, εισηγητά του ΠΑ.ΣΟ.Κ., δωρεάν μετακίνηση των κατοίκων των λεγομένων «μικρών νησιών» -πολύ μικρών νησιών- προς τα διοικητικά τους κέντρα. Δωρεάν! Αν πρέπει να γίνει κάτι πρόσθετο, αυτό είναι άλλη υπόθεση.

Επιπροσθέτως, οι μακροχρόνιες συμβάσεις κατά τη διεξαγωγή των διαγωνισμών στις λεγόμενες «άνογες γραμμές», μεγάλη υπόθεση! Και εκεί βεβαίως χρειάζεται μία ειδική προσοχή διότι συνοδεύονται και από υψηλές δαπάνες, οι οποίες τώρα εξ ανάγκης έγιναν υψηλότερες από ό,τι παλαιότερα. Βλέπω νέους διαγωνισμούς! Νούμερα! Εκατομμύρια πολλά!

Αν θα πληρώσουμε, κύριε Πρόεδρε του ΛΑ.Ο.Σ., τους νησιώτες, πώς θα γίνει; Εσείς και άλλοι και όλοι εμείς λέμε ότι για χερσαίες μεταφορές εδώ στην Αθήνα, στο λεκανοπέδιο Αττικής, πληρώνουμε για τον αρμόδιο Οργανισμό των Λεωφορείων καμπόσα δισεκατομμύρια! Θα δώσουμε και στους νησιώτες! Υπό έλεγχο, με προσοχή και με αυστηρά τήρηση των νόμων! Χαρίσματα σε φίλους κομματικούς ή άλλους, ούτε για δείγμα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχει τελειώσει ο χρόνος σας. Σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και τέλος, κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ για την ανοχή σας...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Όχι, κύριε συνάδελφε. Παρακαλώ, προσπαθήστε να κλείσετε με κάτι τελευταίο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αξιοποίηση της νησιωτικότητας! Υπάρχει πλέον στο Σύνταγμα!

Αύριο το πρωί -στη Λέρο είναι η 65η επέτειος ενός θλιβερού γεγονότος, η καταβύθιση του αντιτορπιλικού «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ» στο λιμάνι του Λακκίου.

Λέρος! Ένα τόσο δα νησάκι! Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άλλαξε η ζωή του γιατί βελτιώθηκαν οι επικοινωνίες κατ' αρχάς. Δεν είναι οι άριστες. Επιδέχονται σημαντικών βελτιώσεων. Τούτο αυτό έγινε και σε άλλα νησιά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Παυλίδη, η επόμενη ομιλήτρια έχει σηκωθεί ήδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Όμως, η ακτοπλοία είναι εθνικό πρόβλημα. Το μόνο που απέμεινε από το ελαϊκόν, στικόν, σταφυδικόν, καπνικόν, είναι το ακτοπλοϊκό. Έχει ανάγκη γενικής αναθεώρησης, γενικών παρεμβάσεων και ειδικών. Μία εκ των ειδικών παρεμβάσεων είναι η χάρτα των επιβατών που ταξιδεύουν με την ακτοπλοία.

Εγώ το ψηφίζω. Επαινών την πρωτοβουλία, όπως επαινώ και την πρωτοβουλία δια της τροπολογίας καλύψεως των θυμάτων του πρόσφατου ατυχήματος εις το Πέραμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ.

Καλώ στο Βήμα τη Βουλευτή του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Αράπογλου.

Ορίστε, κυρία Αράπογλου, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Κατ' αρχάς, ευχαριστώ πολύ το Προεδρείο και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους για την παραχώρηση να μιλήσω πιο πριν.

Επίσης, μολοντί ο κύριος Υπουργός δεν είναι εδώ, θα ήθελα, κύριε Υφυπουργέ, να του μεταφέρτε τις ευχές για καλή θητεία στο νέο Υπουργείο.

Όσον αφορά τώρα το νομοσχέδιο, υπάρχουν βέβαια αρκετές ελλείψεις. Δεν είναι μερικά πράγματα ξεκάθαρα. Βασικά, όσον αφορά το θέμα των αποσκευών που αναφέρετε σε κάποιο σημείο, οι εταιρείες ζητούν επιπρόσθετο ναύλο στους επιβάτες, όταν οι αποσκευές τους ξεπερνούν το βάρος των πενήντα κιλών.

Αυτό γίνεται σε κάποια αεροπλάνα. Μα, εδώ μιλάμε για πλοία. Μπορούν να μεταφέρουν αποσκευές με οποιοδήποτε βάρος. Γιατί να υπάρχει αυτό το όριο; Δεν είναι αεροπλάνο που πρέπει να υπάρχει συγκριμένο βάρος. Νομίζω ότι αυτό το σημείο είναι απαράδεκτο.

Επίσης, υπάρχουν κοινοτικές οδηγίες από την Ευρωπαϊκή Ένωση που αφορούν τα πλοία και οι οποίες σαφώς θα πρέπει να εφαρμόζονται από όλα τα πλοία. Τι γίνεται μ' αυτό; Πρέπει, δηλαδή, να εναρμονιστούμε μ' αυτές τις ευρωπαϊκές οδηγίες και πρέπει όλα τα πλοία να τις σέβονται και να τις τηρούν.

Επίσης, όσον αφορά στα λιμάνια, πολλές φορές για τα άτομα με αναπηρίες δεν υπάρχουν προσβάσιμες οδοί για να επιβιβαστούν στα πλοία.

Όσον αφορά τώρα το εισιτήριο, το ναύλο, ζητείται επίνευλο και γίνονται, λέει, κρατήσεις επί του ναύλου υπέρ τρίτων, όπως για το Ν.Α.Τ., για λιμενικά τέλη, για Φ.Π.Α. κ.λπ..

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να σας δώσω ένα παράδειγμα. Ας υποθέσουμε ότι ο επιβάτης πληρώνει 100 ευρώ το εισιτήριο. Το καθαρό ναύλο, το καθαρό ποσό είναι 67 ευρώ και το υπόλοιπο ποσό είναι επιπρόσθετες κρατήσεις. Στην περίπτωση της αποζημίωσης, δηλαδή αν καθυστερήσει το πλοίο ή γίνει κάτι χωρίς υπαιτιότητα δική μας -δηλαδή χωρίς υπαιτιότητα του επιβάτου- τότε η αποζημίωση δεν θα είναι επί του καθαρού ποσού που πλήρωσε ο επιβάτης, δηλαδή επί του ποσού των 100 ευρώ που σας ανέφερα πριν ως παράδειγμα, αλλά επί του ποσού των 67 ευρώ. Αυτό νομίζω ότι είναι άδικο.

Αν σε μία περίπτωση γίνει ακύρωση, για παράδειγμα λόγω μίας βλάβης του πλοίου, ο επιβάτης θα προωθηθεί στον προορισμό του με ένα άλλο μέσο. Όμως, το σχέδιο νόμου αναφέρει ότι για να προωθηθεί ο επιβάτης με κάποιο άλλο μέσο, με κάποιο άλλο πλοίο στον τελικό του προορισμό, αυτό θα πρέπει να γίνει εντός δώδεκα ωρών. Τότε τι θα γίνει με το θέμα της αποζημίωσης; Δηλαδή δε γίνεται επιστροφή του ναύλου;

Πρέπει, λοιπόν, στο θέμα των αποζημιώσεων να γίνουν κάποιες διορθώσεις και να προσέξουμε αυτό το σημείο.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι υπάρχουν άτομα με αναπηρία που έχουν δυσκολίες στη μετακίνησή τους. Δεν είναι σωστό, λοιπόν, να ταλαιπωρούμε αυτά τα άτομα. Θα πρέπει, δηλαδή, να λυθεί το θέμα της πρόσβασης ατόμων με κινητικά προβλήματα. Εάν υπάρξει, για παράδειγμα, καθυστέρηση απόπλου του πλοίου, θα πρέπει αυτά τα άτομα -τα άτομα με κινητικά προβλήματα, με καροτσάκια- να εξυπηρετηθούν. Τι θα γίνει, δηλαδή, όλες αυτές τις ώρες της αναμονής; Θα μείνουν εκεί στο λιμάνι και θα περιμένουν ή θα τους ταλαιπωρήσουμε αναγκάζοντάς τους να επιστρέψουν πίσω, να γυρίσουν ξανά και να περιμένουν το πλοίο; Νομίζω ότι δεν υπάρχει εξυπηρέτηση. Αυτό το σημείο, λοιπόν, θα πρέπει να προσεχθεί, γιατί δεν πρέπει να ξεχνάτε ότι τα άτομα με αναπηρία έχουν ειδικές ανάγκες και στην εξυπηρέτησή και τη μετακίνησή.

Κάτι που μου κάνει εντύπωση είναι ότι υπάρχει μία έλλειψη στην παράγραφο 7 του άρθρου 15. Λέμε απλά για τα Α.Μ.Ε.Α., για τους τυφλούς, για τους παραπληγικούς, για τους κινητικά ανάπηρους και με νοητική υστέρηση, αλλά για τους κωφούς δεν αναφέρεται κάτι σ' αυτό το σημείο.

Για παράδειγμα, γίνεται μία ανακοίνωση προς τους επιβάτες. Πολλές φορές γίνονται αναγγελίες οπτικές και ακουστικές. Τι θα γίνει, λοιπόν, με τον κωφό; Πρέπει να είναι προσβάσιμη αυτή η μορφή της αναγγελίας και για τους κωφούς επιβάτες.

Για παράδειγμα, εγώ σε ένα πλοίο είδα μία κοπέλα που έκανε κάποιες κινήσεις που έμοιαζαν με τη νοηματική γλώσσα, αλλά δεν ήταν η ελληνική νοηματική γλώσσα. Η κοπέλα προφανώς δεν ήξερε την ελληνική νοηματική γλώσσα και έκανε μία αναγγελία μέσω της οθόνης για κωφούς επιβάτες. Πρέπει στις αναγγελίες αυτές να χρησιμοποιούνται άτομα που έχουν επάρκεια και γνωρίζουν την επίσημη ελληνική νοηματική γλώσσα, ώστε να έχουν πρόσβαση και οι κωφοί. Μάλιστα, τότε δημιουργήθηκε μία αναστάτωση στο πλοίο, γιατί φυσικά ο κωφός δεν καταλάβαινε τι έλεγε η κοπέλα στην οθόνη η οποία έκανε κάποιες κινήσεις και δεν χρησιμοποιούσε την ελληνική νοηματική γλώσσα. Πρέπει, λοιπόν, να χρησιμοποιείται επίσημος διερμηνέας και σε συνεργασία με την Ομοσπονδία Κωφών Ελλάδος.

Επίσης, στην παράγραφο 3 του άρθρου 4 αναφέρεται ότι υπάρχει έκπτωση όσον αφορά τα ΙΧ αυτοκίνητα των επιβατών που θέλουν να ταξιδέψουν. Είναι απαράδεκτο να αναφέρεται ως ποσοστό αναπηρίας το 80%. Οι πιο πολλοί ανάπηροι, όμως, δεν έχουν αναπηρία ποσοστού 80% και πάνω, αλλά 67%. Ποσοστό αναπηρίας 80%; Δηλαδή, αυτό αναφέρεται σε άτομα που έχουν πολύ βαριές αναπηρίες; Οι άλλοι δεν είναι ανάπηροι; Δεν έχουν δικαίωμα αυτοί που έχουν χαμηλότερο ποσοστό αναπηρίας;

Νομίζω πως το ποσοστό 67% δείχνει ότι το άτομο είναι ανάπηρο.

Τα κωφά άτομα στα Ι.Χ. τους έχουν την ειδική σήμανση της Ομοσπονδίας Κωφών Ελλάδας με το σήμα «ατί». Και φυσικά έχουν πιστοποιητικό με 67% αναπηρία. Δεν δικαιούνται αυτήν την έκπτωση για το Ι.Χ. τους τα κωφά άτομα που θέλουν να ταξιδέψουν; Δηλαδή δεν υπάρχει πρόβλεψη για τους κωφούς στο σημείο αυτό; Πρέπει να εξυπηρετήσουμε αυτά τα άτομα. Και δεν μιλάω μόνο για τους κωφούς. Μιλάω γενικά για τα άτομα με αναπηρία. Πρέπει να υπάρχει ειδική μέριμνα για την εξυπηρέτησή τους. Κάποιος συνοδός, κάποιο άτομο εντός του λιμένα και του χώρου. Ο καπετάνιος ή κάποιος άλλος πρέπει να έχει στο μυαλό του ότι πρέπει να εξυπηρετήσει αυτά τα άτομα.

Το καταλαβαίνω ότι υπάρχουν θέσεις και μάλιστα για όλους, αλλά πρέπει να υπάρξει μέριμνα και γι' αυτούς. Σκεφθείτε ότι περιμένει ένα άτομο πέντε, έξι ή επτά ώρες. Τα άτομα με κινητική αναπηρία δεν γίνεται αυτό το διάστημα των πέντε ή έξι ωρών αναμονής, λόγω καθυστέρησης απόπλου, να περιμένουν. Αυτές τις ώρες τι θα κάνουν; Ίσως σε ένα κοντινό ξενοδοχείο ή σε κάποιο χώρο προσβάσιμο δίπλα στο λιμένα να μπορούσε να γίνει εξυπηρέτηση αυτών των ατόμων.

Όσον αφορά στα νησιά μας, είναι δύσκολη η πρόσβαση, δεν είναι εύκολο να πάνε εκεί τα άτομα με αναπηρία. Πρέπει να γίνει κάτι όσον αφορά την πρόσβαση. Πρέπει δηλαδή και στα ίδια τα λιμάνια να γίνουν κάποιες επισκευές, για να είναι πιο εύκολος ο απόπλους και να διευκολυνθεί η μεταφορά των επιβατών και στα νησιά μας.

Δεν θέλω να σας κουράσω άλλο και δεν θέλω να πω λεπτομέρειες επί των άρθρων. Μίλησα γενικά για το νομοσχέδιο και τονίζω και πάλι ότι υπάρχουν κάποιες ελλείψεις και επί των άρθρων.

Ευχαριστώ πάρα πολύ για την προσοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κυρία Αράπογλου.

Κύριε Καρτζαφέρη, έχετε ζητήσει το λόγο, αλλά οι δυο τελευταίοι ομιλητές μίλησαν κατά παραχώρηση από τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους. Γι' αυτό θα πρέπει να συμφωνήσουν και γι' αυτό.

Κύριοι συνάδελφοι, συμφωνείτε να προηγηθεί ο κ. Καρτζαφέρης για μερικά λεπτά;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Ας προηγηθεί ο Πρόεδρος, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Καλώς.

Πόσο χρόνο θα χρειαστείτε, κύριε Καρτζαφέρη;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθό - δοξου Συναγερμού): Ούτε τρία λεπτά, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθό - δοξου Συναγερμού): Κύριε Υπουργέ, συνεχίζουμε μια κακή περπατησιά με τις άγονες γραμμές. Γιατί μπλέκουμε σε αυτούς τους διαγωνισμούς, οι οποίοι και προβλήματα δημιουργούν και θέματα έφεραν στην επιφάνεια σαν την «αυγουσιτιάτικη τρικυμία», την οποία είπε ο κ. Παυλίδης και στην οποία θα αναφερθώ μετά, και δεν προχωράμε σε μια λύση;

Γιατί δεν αγοράζει το κράτος -και να χρεωθεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας- επτά οχηματαγωγά σκάφη και να κάνει τα δρομολόγια στις άγονες γραμμές το κράτος; Αυτά τα καράβια πιθανόν να σας χρειαστούν και για άλλες ανάγκες, οι οποίες συνδέονται με τον άκρατο εξοπλισμό τον οποίο κάνει η χώρα.

Επομένως, το θέμα είναι απλό: Αναλαμβάνει το κράτος τις

άγονες γραμμές, χωρίς εισιτήριο, χωρίς την ανάγκη κόστους για το νησιώτη που μένει σε ένα νησί διακοσίων, τριακοσίων ή πεντακοσίων ανθρώπων. Τα πράγματα είναι πολύ απλά. Έχουμε κάνει εμείς στο Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό μία μελέτη και με επτά σκάφη λύνεται το πρόβλημα. Γιατί είναι πρόβλημα Αιγαίου. Δεν είναι πρόβλημα Ιονίου, βεβαίως.

Επομένως, λύνεται το θέμα. Παίρνετε επτά σκάφη, έχετε τους άντρες από το Λιμενικό και αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση, η οποία είναι εθνική εξυπηρέτηση των νησιών, για τα οποία κάναμε και πρόβλεψη στο Σύνταγμα να τα προστατέψουμε.

Είναι πολύ απλά τα πράγματα: συγκεκριμένα δρομολόγια, τα οποία εκτελεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ούτε να έχετε ανάγκη τον κάθε εφοπλιστή, να εκβιάζει ο κάθε εφοπλιστής και να δολοφονεί δίκες αποπνικτικές ο κάθε εφοπλιστής!

Θα πάρε επτά σκάφη. Και αν δεν έχετε λεφτά, κόψτε έξι F-16 και θα βγάλετε επτά καράβια. Το κόστος ενός F-16 είναι το κόστος ενός καραβιού και το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί –επαναλαμβάνω– και για ρόλο αποτρεπτικό αντίστοιχο για τον οποίο αγοράζετε το F-16, όπως αίφνης εάν χρειαστεί κάποια στιγμή να μεταφερθούν στρατεύματα εις την παραμεθόριο, όπως έχει γίνει στο παρελθόν και χρειάστηκαν πριν από τριάντα τέσσερα χρόνια. Γιατί μπλέκουμε σε αυτή τη διαδικασία και έχουμε την ανάγκη και τον εκβιασμό του κάθε εφοπλιστή, ο οποίος βρίσκει και εκβιάζει ή και «λαδώνει»;

Όσον αφορά την «αυγουσιτιάτικη τρικυμία», κύριε Παυλίδη, εμείς οι παλαιοί ιστιοπλόοι –γιατί και ο Υπουργός είναι ιστιοπλόος– λέμε ότι η αυγουσιτιάτικη τρικυμία είναι χειρότερη και από αυτήν του Φλεβάρη και πρέπει να προσέχουμε πάρα πολύ.

Γι' αυτό το θέμα, για το οποίο δεν έχουν δοθεί επαρκείς εξηγήσεις, έχω την αίσθηση ότι εσείς ο ίδιος έπρεπε να ζητήσετε να έρθει εδώ η υπόθεση.

Όπως γνωρίζετε κατέθεσα πριν από μερικές ημέρες μήνυση απέναντι στον κ. Σανιδά, στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, και τον κ. Κονταξή, γιατί σφετερίστηκαν και οικειοποιήθηκαν καθήκοντα της Βουλής. Όπως δε περιγράφει ο δεύτερος εξ αυτών στο πόνημά του, ο σφετερισμός εξουσιών της Βουλής αποτελεί εσχάτη προδοσία. Δανειστικά δικά του νομικά κείμενα γιατί δεν είμαι νομικός. Και αυτό το έκανα για να έρθει εδώ η υπόθεση αυτή. Δεν μπορεί να λείει ένα υψηλότατο στέλεχος του παρελθόντος της Νέας Δημοκρατίας, Γενικός Γραμματέας Υπουργείου, να κατηγορεί ότι λάδωσε διά του Γενικού Διευθυντού του γραφείου του τον Υπουργό για να αναλάβει τη γραμμή. Αυτά τα κενά δεν πρέπει να μείνουν.

Εγώ προσωπικά επειδή γνωρίζω τον υψηλό δείκτη ευφυΐας σας, δεν μπορώ να δεχθώ ότι εσείς την «πατήσατε» σε μία τέτοια διαδικασία. Αλλά αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να δώσουμε άπλετο φως στην υπόθεση, να ξεκαθαριστεί. Δεν μπορεί να υπάρχουν καταστάσεις σαν κι αυτές ερμηνείες από αυτές του κ. Σανιδά. Δεν μπορεί ο κ. Σανιδάς να υποκαθιστά το Κοινοβούλιο κατά καμμία έννοια και να εκφράζει άποψη, όπως έγινε στην περίπτωση σας. Και γι' αυτό ζήτησα λοιπόν με τη δική μου μήνυση να έρθει και ο φάκελος της μηνύσεως απευθείας στη Βουλή γιατί συμπεριλαμβάνω τον Υπουργό Δικαιοσύνης, κ. Χατζηγάκη, για παράβαση καθήκοντος, καθόσον δεν ήλεγξε πειθαρχικά τον κύριο εισαγγελέα και τον κύριο αντιεισαγγελέα, για την πράξη τους προκειμένου να μελετήσουμε το φάκελο.

Δεν μπορεί η Βουλή να μην επιλαμβάνεται επί αυτών των θεμάτων. Και πιστεύω ότι εσείς ο ίδιος έπρεπε να έχετε δείξει αυτή την ευαισθησία, να έρθει το θέμα εδώ στη Βουλή. Όπως λέτε εξάλλου, δεν έχετε να φοβηθείτε τίποτα.

Άρα λοιπόν αυτό που μένει είναι να έρθει το θέμα στη Βουλή για να έχουμε φως σε αυτή την «τρικυμία» του Αυγούστου, κύριε Υπουργέ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑ.Ο.Σ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Παυλίδη, έχετε ζητήσει το λόγο επί προσωπικού. Έχετε ένα λεπτό για να εξηγήσετε ποιο είναι το προσωπικό πρόβλημα.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν χρειάζεται ένα λεπτό, είναι αυτονόητο. Τι παραπάνω να αναφέρει κανείς για να ζητήσει

κάποιος άλλος το λόγο επί προσωπικού θέματος. Αναφέρομαι σε εσάς κύριε Πρόεδρε του ΛΑ.Ο.Σ..

Κυρία Πρόεδρε, πρέπει να γνωρίζει το Τμήμα ότι εγώ δεν ανήκω στο Τμήμα. Αξιοποιώ διάταξη του Κανονισμού, περί συμμετοχής στις εργασίες του, χωρίς να είμαι μέλος. Και είμαι σήμερα εδώ γιατί υποψιάσθηκα ότι –ήμουν βέβαιος– θέλοντας μη θέλοντας η «αυγουσιτιάτικη τρικυμία» θα εμφανιζέτο και μήνα Σεπτέμβριο, έστω κι εντός Κοινοβουλίου. Γι' αυτό είμαι εδώ, κύριε Πρόεδρε του ΛΑ.Ο.Σ., και παλαιέ μου φίλε και συνάδελφε. Γνωρίζομασθε! Εμάς το όπλο μας είναι η ιστορία μας, το κεφάλαιό μας είναι η ιστορία μας. Δεν έχουμε τίποτε άλλο, ούτε καταγωγή ούτε παράδες. Τα έχουμε δε όλα στο φως!

Ζήτησα το καλοκαίρι σύγκληση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας. Γνωρίζω φυσικά από τον Κανονισμό ότι αυτό δεν επρόκειτο τότε να γίνει. Αλλά το εζήτησα για να ακουστεί. Τώρα όμως η Ολομέλεια δύναται. Αυτό είναι το πρώτο βήμα. Στα θέματα τα δικαστικά δεν θα έλθω εγώ. Θα κάμω μόνο μία διευκρίνιση. Τα έχετε μπερδέψει. Άλλη η υπόθεση Μανούση, άλλο η υπόθεση που πήγε στον Άρειο Πάγο. Άλλο το ένα, άλλο το άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Είστε σαφής. Πρέπει όμως να ολοκληρώσετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Το δεύτερο αναφέρεται σε ένα διαγωνισμό στον οποίο δεν έλαβε μέρος ο Δήμαρχος της Τήλου, διά του πλοιαρίου που διαθέτει και αυτό ακολουθεί την πορεία του. Εδώ είμαστε. Εδώ! Ας έλθει όποτε θέλει ενώπιον των Βουλευτών συζήτηση. Εγώ έχω μετάρχει σε τέτοιες επιτροπές, εξεταστικές, ανακριτικές και άλλες. Είναι στο φως τα πάντα αλλά' όχι από τηλεοράσεις καταγγελίες. Γι' αυτό και δεν πήγα στην τηλεόραση, δεν πήγα στις εφημερίδες. Αλλά θα έλθω ενώπιον των συναδέλφων, στη Βουλή, ενώπιόν σας, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Παυλίδη, έχετε τελειώσει.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Απάντηση λοιπόν σε όσα είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ολοκληρώστε τη φράση σας, παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τώρα, κυρία Πρόεδρε, για μία διόρθωση δική σας. Την κρατική ακτοπλοία τη δοκιμάσαμε υπό την Ε.Τ.Β.Α.. Τη θυμάστε; Θυγατρική της Ε.Τ.Β.Α.. Τα οκτώ καράβια γινήκαν σκορποχώρι και κάποιοι εκ των διαχειριστών, μάλλον πήγαν στις φυλακές ή παρ' ολίγον. Να μην ξαναγυρίσουμε. Να τους κάνουμε σύστημα που ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Παυλίδη, παρακαλώ μην ανοίγετε άλλα θέματα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ... που να προσφέρουν καλές υπηρεσίες, όχι επειδή το θέλετε εσείς, αλλά επειδή το θέλουν όλοι οι νησιώτες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Θεόδωρος Πάγκαλος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα αναγκαστώ να αρχίσω από μία αναφορά στο θέμα που προέκυψε από την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ του Προέδρου του ΛΑ.Ο.Σ. και του αξιότιμου συναδέλφου του κ. Παυλίδη.

Χαίρομαι γιατί ο κ. Παυλίδης, αν κατάλαβα καλά, επικροτεί την άποψη ότι πρέπει επιτέλους ο κ. Σανιδάς και ο κ. Κονταξής να σεβαστούν το Σύνταγμα της χώρας και το νόμο περί ευθύνης Υπουργών και όλα τα θέματα τα οποία αμέσως ή εμμέσως δίνουν την εντύπωση ότι δημιουργούν ζητήματα εις βάρος μελών της Βουλής, να έρθουν στη Βουλή, η οποία έχει, κατά το Σύνταγμα και κατά το νόμο περί ευθύνης Υπουργών, την αποκλειστική αρμοδιότητα να χειριστεί τέτοιου είδους θέματα. Χαίρομαι ιδιαίτερα γιατί ο κ. Παυλίδης επέδειξε την ευαισθησία και συνηγορεί υπέρ αυτής της απόψεως. Ας ακουστεί η φωνή του από τον αρχηγό του κόμματός του, τον κύριο Πρωθυπουργό ο οποίος κωφεύει και κρύπτεται εδώ και πολλές εβδομάδες και πολλούς μήνες.

Κυρία Πρόεδρε, η νησιωτική πολιτική ήταν ένα πάγιο πρόβλημα του ελληνικού χώρου. Η Ελλάδα είναι αρχιπέλαγος και αυτό μας είχε δώσει κατά καιρούς στη μακραίωνα ιστορία μας

πλεονεκτήματα, μας δημιουργεί και ορισμένα προβλήματα και υποχρεώσεις.

Το 1989 στη συνάντηση κορυφής στη Ρόδο, την οποία ο κ. Παυλίδης θα θυμάται...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Βεβαίως.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: ...εισήχθη η νησιωτική πολιτική με πρωτοβουλία της τότε κυβερνήσεως Παπανδρέου και είχα την τιμή να είμαι ο Υπουργός που εισήγαγε την έννοια αυτή - στο κοινοτικό κεκτημένο. Και έκτοτε ανεπτύχθη το κοινοτικό κεκτημένο και προβλέπει και μέτρα και πολιτικές προς αυτή την κατεύθυνση. Είναι σήμερα πάρα πολύ λυπηρό και δεν είναι μόνο ευθύνη αυτής της Κυβερνήσεως, αλλά είναι βεβαίως ευθύνη και αυτής της Κυβερνήσεως και κατά κόρον ευθύνη αυτής της Κυβερνήσεως - διότι κατά κόρον είχε δημαγωγήσει στο παρελθόν προς αυτή την κατεύθυνση - ότι τίποτα δεν προχώρησε για να συνδεθούν τα νησιά με καλύτερο και αποτελεσματικότερο τρόπο με την ηπειρωτική Ελλάδα και να δοθούν μεγαλύτερες δυνατότητες και στα εμπορεύματα και επικοινωνίας στους κατοίκους.

Και ξεκινά από αυτό που είπαν και άλλοι συνάδελφοι. Τι είναι αυτή η ιστορία των αποσκευών πενήντα κιλών; Ότι μπορεί να φέρει ο επιβάτης να το περνάει χωρίς να ζυγίζεται. Αν κατάλαβα καλά, αν κάποιος φορτώσει το αυτοκίνητό του με εκατό κιλά, δεν πληρώνει παραπάνω. Αν προσπαθεί να περάσει πεζός ένα σακί με πενήντα τρία κιλά πατάτες Νάξου, θα πληρώσει. Ε, δεν είναι σοβαρό αυτό, κύριε Υπουργέ. Με συγχωρείτε, θα ήθελα να ξαναδείτε αυτή τη διάταξη.

Όσον αφορά τις εκπτώσεις, είναι δυνατόν ανθρώπους που τους έχει χτυπήσει η μοίρα, να τους ζυγίζουμε, να τους εξετάζουμε, να τους επεξεργαζόμαστε, να κοιτάμε τα χαρτιά τους για να τους δώσουμε μια έκπτωση; Ξέρετε ότι σε όλη την ανεπτυγμένη Ευρώπη, υπάρχει η ταυτότητα -στη Γαλλία τη λένε «μωβ» ταυτότητα- η οποία δίδεται στους υπερήλικες και στα άτομα με ειδικές ανάγκες και αυτοί έχουν ελεύθερα πρόσβαση στο συγκοινωνιακό δίκτυο, σιδηροδρομικό κυρίως σ' αυτές τις χώρες; Βεβαίως σε μας θα μπορούσε να περιλάβει και το ακτοπλοϊκό δίκτυο.

Επίσης, είναι δυνατόν να μην έχουν έκπτωση σοβαρή οι μαθητές και οι φοιτητές, να μπορούν να επισκεφτούν τα νησιά μας, να μπορούν να κινηθούν προς όλες τις κατευθύνσεις που επιθυμούν με ελάχιστο κόστος;

Θεωρώ ότι αυτά δεν είναι κάτι που θα επιβαρύνουν αισθητά το κόστος των κυρίων ιδιοκτητών των γραμμών. Απλώς δεν τολμά το Υπουργείο να το προτείνει. Και δεν τολμά για τον πολύ απλό λόγο ότι είναι πολύ ισχυρές οι σχέσεις αυτού του Υπουργείου και οι διασυνδέσεις με το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Κύριε Υπουργέ, έχω πάντα στο νου μου -το έχω πει ήδη μία φορά και κάθε φορά που το λέω, το μαθαίνει και αναγκάζομαι να τον κερνώ ρακέ για να με συγχωρέσει- τον Λιμενάρχη της Κέας, ο οποίος συνταξιοδοτήθηκε και την επομένη ήταν καθισμένος στο γραφείο του μοναδικού εφοπλιστού του νησιού, τον οποίο τόσο χρόνια υποτίθεται ήλεγχε. Και γνωρίζετε πολύ καλά τα στελέχη του Υπουργείου σας. Πηγαίνουν κατευθείαν από το γραφείο τους σε διάφορους εφοπλιστικούς οίκους οι οποίοι έχουν έχουν προσβάσεις που κανονικά οι συναλλασσόμενοι με ένα οποιοδήποτε Υπουργείο δεν έχουν.

Να ρωτήσω και κάτι άλλο. Τι τους θέλουμε όλους αυτούς τους αντιναυάρχους; Πόσοι είναι οι υπαρχηγοί; Τρεις; Δύο; Πρέπει λέει να είναι αντιναύαρχοι. Και δώσε του αντιναύαρχοι και δώσε του υποναύαρχοι. Μα, είναι γελοίο, είναι οπερετικό αυτό, κύριε Υπουργέ. Σε αυτό το Υπουργείο με αυτές τις αρμοδιότητες και με αυτήν την επιμέλεια που επιδεικνύουν τα όργανα της βάσης περί την εκτέλεση των καθηκόντων τους, που όπως ξέρετε είναι ελάχιστη, είναι δυνατόν να υπάρχει όλη αυτή η ιεραρχία η πλουμιστή; Το λέω αυτό διότι με το άρθρο 21 επανέρχεστε επί του άρθρου 43 του ν. 3654 της Κυβερνήσεώς σας προ ολίγων μηνών, η οποία διόγκωσε ακόμα την ιεραρχία. Η Κυβέρνησή σας διογκώνει συνεχώς το κράτος. Όπως ξέρετε, είναι θέμα εάν πρέπει να υπάρχει Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν υπάρχει σε καμία άλλη χώρα του κόσμου. Και απέκτησε και Υφυπουργό. Σας τιμώ και χαίρομαι διότι είστε Υπουρ-

γός και δια της παραμονής σας στο Υπουργείο δίνετε και κάποια σταθερότητα, γιατί από πάνω σας γίνεται χαμός. Αλλά χρειάζεται πραγματικά Υφυπουργείο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας; Ποτέ δεν είχε. Τι είδους αντικρατιστές είστε εσείς που δημιουργείτε συνεχώς νέα Υπουργεία, συνεχώς νέους Υπουργούς, συνεχώς νέες ηγεσίες, συνεχώς νέους βαθμούς, τρόπους δηλαδή να κατασπαταλάτε τα έσοδα που προκύπτουν από τον Έλληνα φορολογούμενο, από τον εργαζόμενο Έλληνα πολίτη;

Τέλος, θα ήθελα να σας πω ότι το άρθρο 19, που μας εισηγείται ο κύριος Υπουργός, είναι σκανδαλώδες και στο πρώτο εδάφιο και στο δεύτερο. Στην πραγματικότητα δίνει ένα ευρύτατο πεδίο ασυδοσίας στον Υπουργό και για τις προμήθειες και για τις προσλήψεις. Περί αυτού πρόκειται. Και επειδή έχουμε μεγάλη πείρα πλέον από την Κυβέρνησή σας, πρέπει να καταλάβετε ότι σας πήραμε χαμπάρι.

Τέλος, στο άρθρο 21 πράγματι καταργείτε τον Οργανισμό του Υπουργείου. Γιατί τον έχετε τον Οργανισμό, όταν πρόκειται κατά παρέκκλιση του Οργανισμού να κάνετε διάφορα;

Θα ήθελα να σας πω και το άλλο. Υπάρχουν άρθρα του νομοσχεδίου αυτού τα οποία είναι αστεία. Το άρθρο 17 προβλέπει τη δυνατότητα του αδικουμένου πολίτη να προσφύγει στην Αρχή Προστασίας Καταναλωτή. Δηλαδή, τι νόημα έχει αυτό το άρθρο, κύριε Υπουργέ; Για ποιο λόγο δίνετε στον πολίτη ένα δικαίωμα που του ανήκει λόγω της υπάρξεως αυτής της ανεξαρτησίας αρχής; Γι' αυτό δεν είναι η ανεξαρτησία αυτή αρχή, για να μπορεί να προσφεύγει ο πολίτης; Γιατί χρειάζεται την άδειά σας και να προβλέπεται από το άρθρο σας ειδική κατηγορία γεγονότων, δια την οποίαν δύνανται να προσφύγει;

Νομίζω, κυρία Πρόεδρε, ότι αυτό το νομοσχέδιο καθορίζει την προστασία του πελάτη ναυτιλιακών γραμμών ακτοπλοϊκών στη χώρα μας στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο, αφαιρεί όσο μπορεί δικαιώματα από τον χρήστη και τα δίνει στον εφοπλιστή. Και προσφάτως σπεύδετε να προλάβετε εισάγοντας ένα τέτοιο νομοσχέδιο, ώστε να δημιουργήστε πριν υπάρξει μία ομπρέλα προστασίας -γιατί επέρχεται η Κοινοτική Νομοθεσία- η οποία θα προβλέπει ασφαλώς αυξημένα και ουσιαστικότερα δικαιώματα, δίνοντας δηλαδή τη δυνατότητα να διατηρήσουμε ένα καθεστώς αντίθεσης της εσωτερικής μας νομοθεσίας, όπως βγαίνει και σε πολλούς άλλους τομείς με την Κοινοτική Νομοθεσία, ούτως ώστε να καλύπτονται οι εκλεκτοί του Υπουργείου σας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Τον λόγο έχει ζητήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιωτόπουλος για δύο λεπτά.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Εγώ επί του περαιωμένου του νομοσχεδίου θα μιλήσω την Τρίτη. Απλώς ζήτησα το λόγο για μία ενόχλητη παρέμβαση πολιτικής ουσίας, ας μου επιτραπεί να πω.

Για τα όσα ακούστηκαν πριν και για τους εύκολους αφορισμούς ότι η Κυβέρνηση ταυτίζεται με το εφοπλιστικό κεφάλαιο και ούτω καθεξής δεν θα εκφράσω ούτε την απορία μου, ούτε θα εστιάσω εκεί την προσοχή μου για κάποιον πολιτικό σχολιασμό και αυτό γιατί αυτή είναι η «παλαιά κοπή» και εμπνεύσεως γνωστή επιχειρηματολογία του ΠΑ.ΣΟ.Κ., το οποίο θυμίζει τα κομματικά στερεότυπα προ εικοσαετίας και προ εικοσιπενταετίας. Η «κακιά Δεξιά, η καταραμένη, η κακούργα», η οποία ταυτίζεται με το εφοπλιστικό κεφάλαιο, ενώ το καλό ΠΑ.ΣΟ.Κ. πάντα δίνει τη μάχη υπέρ του εργαζομένου, υπέρ των ναυτεργατών, υπέρ του μικρομεσαίου Έλληνα και της Ελληνίδας. Ωραία θα ήταν αυτά αν το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν είχε κυβερνήσει τα τελευταία είκοσι χρόνια και αν δεν είχαμε δει μία πολιτική η οποία να κάνει ταξικότερη την ελληνική κοινωνία, να διευρύνει και να πολλαπλασιάζει τα προβλήματα κοινωνικής δικαιοσύνης, να διευρύνει τις κοινωνικές αδικίες, να κάνει τους προνομιούχους της κοινωνίας πιο ισχυρούς και τους αδύνατους ακόμη πιο ισχνούς στην ελληνική καθημερινότητα.

Αυτό όμως που μου έκανε εντύπωση -και αυτό είναι καινούργιο- είναι το επιχείρημα ότι η Νέα Δημοκρατία διογκώνει το κράτος και το γεγονός ότι αυτό εκστομίζεται από την πλευρά του

ΠΑ.ΣΟ.Κ. Το επιχείρημα αυτό από μόνο του είναι ικανό για να προκαλέσει το μειδίωμα διότι προέρχεται από ένα κόμμα που στα είκοσι χρόνια που διακυβέρνησε τον τόπο διόγκωσε το κράτος κατά τρόπο σκανδαλώδη, επισώρευσε ελλείμματα στα δημοσιονομικά της χώρας και παρέδωσε στη Νέα Δημοκρατία ένα χρέος σε δυσθεώρητα ύψη, χρεώνοντας τη χώρα με 210.000.000.000 ευρώ και πλέον.

Σ' ό,τι αφορά την κατηγορία ότι ο Πρωθυπουργός κρύβεται, επιτρέψτε μου να πω ότι άλλοι «παίζουν το κρυφτούλι», εν προκειμένω η Αξιωματική Αντιπολίτευση, ο Αρχηγός της και τα μέλη της ηγετικής της ομάδας. Άλλοι «παίζουν το κρυφτούλι» παραλλάσσοντας τις θέσεις τους ανάλογα με το κατά πού φυσάει ο άνεμος. Σήμερα είναι με «τον χωροφύλαξ, αύριο είναι με τον αστυφύλαξ», κατά το δοκούν, «ανεμούριον». Άλλων η πολιτική διαμορφώνεται σύμφωνα με τις επιταγές της συγκυρίας και σύμφωνα με τον «άνεμο» των δημοσκοπήσεων.

Ο Πρωθυπουργός Κώστας Καραμανλής, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, όλη η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας επιμένουν σε μία σταθερή και απαρέγκλιτη πορεία που είναι η αντιμετώπιση των καθημερινών προβλημάτων του ελληνικού λαού, τίποτε περισσότερο, τίποτε λιγότερο.

Πολύ σύντομα, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πολιτική ατζέντα των ημερών θα αλλάξει, αυτοί που έσπευσαν να χαρούν και να θριαμβολογήσουν για τα προσωρινά αποτελέσματα των δημοσκοπήσεων μιας όντως δυσμενούς για την Κυβέρνηση συγκυρίας, θα επιστρέψουν γρήγορα «στα του οίκου τους» με αμυχανία, με προβληματισμό και με κατήφεια, διότι «τα του οίκου τους» είναι εκείνα που θα εξακολουθήσουν να τους απασχολούν, μιας και θα διαπιστώσουν ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. για μία ακόμα φορά θα ανακτήσει τη δεύτερη θέση που δικαιωματικά του ανήκει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ο κ. Ροντούλης έχει το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ας προηγηθεί ο Υπουργός, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Επομένως το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Καμμένος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή όλους τους συναδέλφους και εν συνεχεία θα ακούσω και τον κ. Ροντούλη με ιδιαίτερη προσοχή.

Θεωρώ όμως ότι σήμερα έχουμε μία ξεκάθαρη θέση. Μία πολύ σημαντική θέση που δείχνει και την πολιτική διαφορά της απόψεως της Κυβέρνησης, της Κυβέρνησης του Κώστα Καραμανλή και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, κατ' αρχάς, του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Προ ολίγων λεπτών ο κ. Πάγκαλος δήλωσε ότι δεν υπάρχει καμμία χρησιμότητα στην ύπαρξη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Εκεί λοιπόν διαφέρομε πλήρως. Εμείς πιστεύουμε ότι η πρώτη ναυτική δύναμη στον κόσμο, η Ελλάδα με τα τέσσερις χιλιάδες οκτακόσια και πλέον πλοία ανά όλη την υφήλιο, με τους δεκάδες χιλιάδες ναυτικούς μας, αξιωματικούς γέφυρας, μηχανής, ναυτικούς που έχουν κάνει την πατρίδα μας περήφανη, που την έχουν φέρει στην πρώτη θέση στον ναυτιλιακό κόσμο, δικαιούται και πρέπει να έχει Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Όπως δικαιούται να έχει Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας πιστεύει στην Νησιώτικη Πολιτική. Πιστεύει στην ιδιαιτερότητα της νησιωτικότητας. Πιστεύει στο Αιγαίο. Πιστεύει ότι χρειάζονται ειδικές πολιτικές που πρέπει να χαράσσονται και για την ναυτιλία μας και για το Αιγαίο και για την νησιώτικη πολιτική. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. σκοπεύει λοιπόν να καταργήσει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Και αυτό το μήνυμα πρέπει να το πάρουν όλοι όσοι σήμερα ταξιδεύουν, όσοι βρίσκονται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όσοι βρίσκονται στα λιμάνια ως απλοί εργαζόμενοι, όσοι ζουν στα νησιά μας. Στα μικρά και τα μεγάλα

νησιά της Ελλάδας. Αυτή είναι η πραγματική θέση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. όπως εξεφράσθη επισήμως από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο, κ. Θεόδωρο Πάγκαλο προ ολίγου.

Θα απαντήσω λοιπόν σε όλους τους συναδέλφους που πήραν το λόγο. Ο κ. Πάγκαλος μας είπε για παράδειγμα ότι αυτό εδώ το νομοσχέδιο είναι πρόχειρο, γιατί προβλέπει παραδείγματος χάριν το ύψιστο των αποσκευών που μπορεί να μεταφέρει ο επιβάτης στα πενήντα κιλά. Και έφερε ως παράδειγμα έναν επιβάτη ο οποίος ήθελε να μεταφέρει πενήντα τρία κιλά πατάτες Νάξου μέσα στο πλοίο. Αυτό το οποίο κάνει αυτό το νομοσχέδιο είναι ουσιαστικά να αυξάνει το όριο της χειραποσκευής που υπήρχε με υπουργική απόφαση του κ. Σουμάκη και που προέβλεπε ότι ο κάθε επιβάτης του πλοίου της ακτοπλοΐας μπορεί να φέρει σαράντα κιλά.

Τώρα αν πρέπει να υπάρχει περιορισμός ή όχι, εγώ μια εικόνα θα φέρω, αγαπητοί συνάδελφοι Βουλευτές. Φανταστείτε εκατόν δέκα επιβάτες του «FLYING DOLPHIN» που φεύγει για την Ύδρα με πενήντα τρία κιλά πατάτες Νάξου, ο καθείς με μπάνι μεσα στο «FLYING DOLPHIN» για να μεταβεί στην Ύδρα. Δεν γίνεται να μην χαράξουμε κανόνες και νόμους.

Κανόνες και νόμους χαράζει αυτό το νομοσχέδιο για τα δικαιώματα των επιβατών. Δικαιώματα που δεν υπήρχαν μέχρι σήμερα. Δεν εδικαιούτο ο επιβάτης αποζημίωση, αν υπήρχε καθυστέρηση στο πλοίο. Δεν εδικαιούτο ο επιβάτης αποζημίωση αν το δρομολόγιο δεν εκτελείτο με ευθύνη του εφοπλιστή. Δεν εδικαιούτο ο επιβάτης καμμία αποζημίωση. Διότι, κατά την λογική η οποία εξεφράσθη μέσα στο Κοινοβούλιο, θα πρέπει να περιμένουμε άλλα οκτώ χρόνια μέχρι να φτιαχτεί η χάρτα των δικαιωμάτων του Ευρωπαίου επιβάτη που επί οκτώ χρόνια σχεδιάζεται και θα πρέπει να γίνει εσωτερική νομοθεσία και οι έλληνες επιβάτες, οι ξένοι τουρίστες που χρησιμοποιούν την ακτοπλοΐα, θα πρέπει να την αναμένουν.

Η δική μας θέση είναι ότι εμείς νομοθετούμε σήμερα για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που υπάρχουν στην ακτοπλοΐα, για τα δικαιώματα του επιβάτη. Αν αύριο έρθει η Ευρωπαϊκή Ένωση και έρθει μια οδηγία που αφορά στα δικαιώματα του επιβάτη, βάση του άρθρου 28 του Συντάγματος, η διεθνής συνθήκη υπερισχύει του εσωτερικού δικαίου. Άρα, αυτομάτως έχοντας διασφαλίσει τα δικαιώματα του επιβάτη, ήδη με το σημερινό νομοσχέδιο που ψηφίζουμε, θα έρθουμε και θα δεχθούμε την Ευρωπαϊκή οδηγία όσο καλή αυτή μπορεί να είναι για τα δικαιώματα των επιβατών.

Ακούστηκαν και άλλα πολλά εκτός του νομοσχεδίου, όπως παραδείγματος χάριν, η θέση ορισμένων εκ των συναδέλφων Βουλευτών για τα λιμάνια. Και εδώ φαίνεται ξεκάθαρα για ποιο λόγο ο αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στην Έκθεση Θεσσαλονίκης δεν απάντησε στην ερώτηση των δημοσιογράφων τι θα κάνει αύριο το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με τον Οργανισμό Λιμένων Πειραιώς και με τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης. Θα φτάσει στην παλιά θεωρία που έλεγε «εμείς θα ακυρώσουμε τις συμβάσεις»; Αν λοιπόν έχει θέση το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ξεκάθαρα εδώ στο Κοινοβούλιο πείτε μας ποια είναι η θέση για τα λιμάνια. Αρνείστε την παραχώρηση χρήσης σε διεθνείς διακινητές ή όχι.

Μικροπολιτικές δεν γίνονται πλέον. Τελείωσε η εποχή εκείνη που ανακοινώναμε άλλα στις τηλεοράσεις, άλλα στο Κοινοβούλιο, άλλα στον ελληνικό λαό.

Αυτή η Κυβέρνηση αναλαμβάνει την ευθύνη να χαράξει πολιτικές. Είναι μία υπεύθυνη Κυβέρνηση που αναλαμβάνει και το κόστος των πολιτικών της.

Με ιδιαίτερη, δε, έκπληξη άκουσα να λέγονται διάφορα πράγματα μέσα στο Κοινοβούλιο –και θέλω να τα ξεκαθαρίσω απόλυτα– σχετικά με τα δικαιώματα των κατοίκων των μικρών νησιών.

Οι κάτοικοι των μικρών νησιών, θεσμοθετημένα, έχουν δικαίωμα ελεύθερης και δωρεάν χρήσης των επιδοτούμενων πλοίων προς το διοικητικό τους κέντρο. Δεν πληρώνει τίποτα ο κάτοικος της Τήλου, της Δονούσας, της Ανάφης, της Χάλκης, των εκατοντάδων νησιών μας όταν μεταφέρεται από το νησί του προς το διοικητικό του κέντρο. Κι αυτό εμείς το ψηφίσαμε κι εμείς το εφαρμόζουμε. Και το εφαρμόζουμε!

Επίσης, ακούστηκαν απόψεις για το over booking, το οποίο,

λέει, προβλέπεται στο νομοσχέδιο. Ουδέποτε σε αυτό το νομοσχέδιο έχει προβλεφθεί υπερκράτηση, κρατήσεις δηλαδή υπέρ του αριθμού που προβλέπεται για το καράβι αυτό. Βεβαίως, αυτή είναι μία παράνομη πρακτική, η οποία δεν γίνεται δεκτή ούτε από αυτό το νομοσχέδιο, ούτε πρόκειται να γίνει δεκτή από οποιοδήποτε άλλο νομοσχέδιο. Και αναφέρομαι στον εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Έχουμε το θέμα του Ρεθύμνου. Το Ρέθυμνο, λοιπόν, είχε συμβατικά καράβια επί χρόνια. Φέτος υπήρχε το «SUPER FAST 5», το οποίο είχε υποχρέωση να εκτελεί τους πλόες μέχρι 31 αυτού του μηνός. Το «SUPER FAST 5» λόγω αντικατάστασης με το «SUPER FAST 3» προχώρησε στην εφαρμογή, αν θέλετε, της συμβάσεως μέχρι την 31η Δεκεμβρίου, έχοντας όμως δηλώσει βλάβη από τις 7 του μηνός. Έχει δηλωθεί σαν βλάβη. Έχουμε αποστολή του κλιμακίου των επιθεωρήσεων. Και με αίτημά του ζητάει μετά την 31η την αποδρομολόγηση επισήμως από το Σ.Α.Σ...

Οι αποφάσεις για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες δεν παίρνονται από τον εκάστοτε Υπουργό και την εκάστοτε κυβέρνηση. Παίρνονται από το πλέον δημοκρατικό όργανο που λειτουργεί στην πολιτεία και λέγεται Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, όπου συμμετέχουν μέσα εφοπλιστές, εκπρόσωποι των εργαζομένων, εκπρόσωπος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, εκπρόσωπος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των Δήμων και Κοινοτήτων, εκπρόσωποι του συνόλου των ακτοπλόων, αλλά και εκπρόσωπος της Ελληνικής Ένωσης Ακτοπλόων.

Ξεκαθαρίστε μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το εξής: Οι μισοί συνάδελφοι από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. μίλησαν υπέρ των θέσεων της Ελληνικής Ένωσης Ακτοπλόων, όπως εξεφράστηκαν χθες από τον Πρόεδρό τους κ. Βεντούρη. Και ο κ. Πάγκαλος μας είπε ότι εμείς τα έχουμε βρει με τους εφοπλιστές.

Τι από τα δύο γίνεται; Θέλετε να κάνουμε δεκτά τα αιτήματα που έχουν γίνει από την Ελληνική Ένωση Ακτοπλόων στην επιτροπή της Βουλής για την κατάργηση των δικαιωμάτων των επιβατών και να μη δικαιούνται αποζημίωση; Πείτε το μας ξεκάθαρα. Θέλουμε, όμως, να γνωρίζουμε σε αυτήν την Αίθουσα –και πρέπει να γνωρίζει και ο ελληνικός λαός– ποια είναι η επίσημη θέση του κάθε κόμματος.

Το Κ.Κ.Ε. έχει ξεκάθαρες θέσεις. Ο Συνασπισμός το ίδιο. Ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός το ίδιο. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. πραγματικά δεν μπορεί κανείς να καταλάβει τι είπε μέσα σε αυτήν την Αίθουσα.

Θέλετε να δεχθούμε τις απόψεις της Ελληνικής Ένωσης Ακτοπλόων ή θέλετε να εφαρμόσουμε τα δικαιώματα του πολίτη, που χρησιμοποιεί την ακτοπλοΐα, όπως εμείς περιγράφουμε σε αυτό το νομοσχέδιο και όπως μπορεί να τα περιγράψουμε ακόμα καλύτερα με τις δικές σας προτάσεις;

Στο Ρέθυμνο, λοιπόν, υπάρχουν αυτή τη στιγμή δύο λύσεις. Θα αποφασίσει το Σ.Α.Σ αν θα δεχθεί την αποδρομολόγηση ή όχι. Γνωμοδοτικό όργανο προς τον Υπουργό. Και ο Υπουργός θα εκτελέσει.

Υπήρχαν περιπτώσεις, στο παρελθόν, που αντιμετωπίσαμε με αρκετούς συναδέλφους. Με τον κ. Δρίτσα, παραδείγματος χάριν, το θέμα των Κυθήρων.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα χρησιμοποιήσω και το χρόνο της δευτερολογίας μου.

Είδαμε για το θέμα των Κυθήρων ότι υπήρχε πρόταση να δρομολογηθεί ένα καινούργιο πλοίο για το δρομολόγιο Νεάπολη – Διόν προς τα Κύθηρα, πλέον του «ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ», το οποίο είχε τα γνωστά δρομολόγια από τον Πειραιά -και επιδοτείτο- μέσω Αντικυθήρων με σύνδεση την Κρήτη.

Αυτό το πλοίο δρομολογήθηκε με ελεύθερη δρομολόγηση. Και πράγματι εξυπηρετεί το δρομολόγιο συνένωσης των Κυθήρων με τη Νότιο Πελοπόννησο. Και βεβαίως, μόλις τελειώσει η διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, που έχουν γίνει από την εταιρεία του «ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ», θα προχωρήσουμε στην προκήρυξη του διαγωνισμού για τη συνέχιση της συνενώσεως των Κυθήρων μέσω του Πειραιώς και με τα Αντικύθηρα και με την Κρήτη.

Η πολιτική αυτού εδώ του Υπουργείου είναι να βάζουμε παραπάνω δρομολόγια, να εξυπηρετούνται τα συμφέροντα των νησιωτών.

Θυμηθείτε τι γινόταν πριν από λίγα χρόνια με τους λειψούς, με την Τήλο, με τη Χάλκη. Θυμηθείτε τις καταλήψεις που γίνονταν. Αρνούνταν πολλές φορές να ψηφίσουν οι ίδιοι οι κάτοικοι. Σήμερα τι συμβαίνει; Σήμερα κάθε νησί, μικρό ή μεγάλο, έχει τουλάχιστον δύο συνδέσεις με τον Πειραιά, έχει τουλάχιστον τέσσερα με πέντε δρομολόγια, τα οποία το συνδέουν με το διοικητικό κέντρο του κάθε νομού.

Δεν λέω ότι έχουμε λύσει όλα τα προβλήματα. Έχουμε προβλήματα ακόμα, όπως για παράδειγμα στο δρομολόγιο των Κυκλάδων. Γι' αυτό εισάγουμε στο νέο διαγωνισμό τρίτη γραμμή, αυτή για την οποία μας κατηγορούσε χθες ο Πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Ακτοπλόων. Επιδοτούμε τα δύο παλαιά συμβατικά καράβια. Του παλαιότερου, ιδιοκτήτης είναι ο Πρόεδρος της Ελληνικής Ένωσης Ακτοπλόων κ. Βεντούρης, το «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ», για το οποίο ο κ. Μπάλας ο Νομάρχης των Κυκλάδων και όλοι σχεδόν οι δήμαρχοι των Νησιών των Κυκλάδων διαμαρτύρονται. Παρ' όλα αυτά βγαίνει στο διαγωνισμό και κάνουμε και ένα διαγωνισμό παραπάνω για πλοίο πρώτης κατηγορίας, για ένα πλοίο οκτώ ετών. Το δικαιούνται οι νησιώτες μας.

Το ίδιο ακριβώς κάναμε στα Δωδεκάνησα. Τα Δωδεκάνησα αυτή τη στιγμή συνδέονται με «CATAMARAN» με το διοικητικό τους κέντρο και μέσα σε μία, δύο, δυόμισι ώρες το πολύ οι κάτοικοι των νησιών βρίσκονται στο διοικητικό τους κέντρο. Παίρνουν την ανταπόκριση κατευθείαν με σύγχρονα πλοία για τον Πειραιά.

Προβλήματα υπάρχουν με τις τιμές, εγώ θα τα δεχθώ. Βεβαίως, αυτό το καλοκαίρι δόθηκε μία μεγάλη μάχη. Βρισκόμουν στον Πειραιά από τις 05.00'. Αντιμετωπίσαμε φαινόμενα κερδοσκοπίας και τα χτυπήσαμε. Δεν δέχομαι όμως ότι υπάρχουν προβλήματα στις γραμμές όπως για Ικαρία και Σάμο, που υπήρχε η δυνατότητα επιλογής και φτηνού πλοίου, -η αύξηση ήταν στα 304% ή στο 357% για τη Σάμο. Γιατί υπήρχε πλοίο με 32 ευρώ, το οποίο πήγαινε στη Σάμο.

Θα σας μιλήσω συγκεκριμένα. Τρεις επιλογές είχαν φέτος οι Ικαριώτες και οι Σαμιώτες. Είχαν το «ΚΑΛΛΙΣΤΗ», ένα πλοίο που στον Εύδηλο πάει σε τεσσερισήμισι ώρες, το «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ», ένα υπερσύγχρονο πλοίο ηλικίας τριών ετών, που είναι αλήθεια ότι είχε ακριβό εισιτήριο και υπήρχε και το πλοίο «ΒΕΡΑ» της εταιρείας «GA FERRIES», το οποίο ήταν πολύ πιο φτηνό, πολύ πιο αργά πλοίο, τα οποία όμως έδιναν τη δυνατότητα σε μια οικογένεια να πάει με 34 ευρώ ή 42 ευρώ στην Ικαρία και στη Σάμο.

Μην κρίνουμε, λοιπόν, και συγκρίνουμε από την μια μεριά το εισιτήριο που υπήρχε με ένα συμβατικό πλοίο και το εισιτήριο που υπήρχε με ένα ταχύπλοο πλοίο, με ένα σύγχρονο πλοίο με καμπίνα. Υπήρχαν εισιτήρια ακριβά, όπως για παράδειγμα, για τα Δωδεκάνησα. Δεν είναι δυνατόν μία οικογένεια να πληρώσει 450 ευρώ χωρίς αυτοκίνητο για να πάει στη Ρόδο. Το δέχομαι. Γι' αυτό λοιπόν κάνουμε πολιτικές ανταγωνισμού, για να μειωθούν οι τιμές αυτές και θα συνεχίσουμε να τις κάνουμε.

Αναγκαστήκαμε και βάλαμε πλαφόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα στα κυκλεία των πλοίων για να αντιμετωπίσουμε τα φαινόμενα κερδοσκοπίας.

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

Προσπαθώ να είμαι όσο πιο σύντομος μπορώ, για να απαντήσω σε όλες τις ερωτήσεις.

Θέλω, όμως, να σας διαβεβαιώσω, επειδή άκουσα με πολύ προσοχή και τον κ. Δρίτσα, ότι τα μικρά νησιά είναι απόλυτα υψηλού ενδιαφέροντος για μας, όχι μόνο με πολιτικές για την ακτοπλοΐα -φάνηκε φέτος το καλοκαίρι, ρωτήστε τους δημάρχους και τα στελέχη σας, τα τοπικά, σε όλα τα νησιά, τι εικόνα είχαν για φέτος το καλοκαίρι στα μικρά νησιά- αλλά και με πολιτικές που είχαν να κάνουν με την ανάπτυξη και την επέκταση της τουριστικής περιόδου.

Γίνονται καταδυτικά κέντρα. Προχωράμε τον καταδυτικό τουρισμό, που θα αυξήσει τη δυνατότητα επέκτασης της τουριστι-

κής περιόδου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Πρέπει να ολοκληρώσετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Προχωράμε πολιτικές που έχουν να κάνουν με την αυτονομία στο νερό. Βγαίνει διαγωνισμός ο οποίος θα δώσει τη δυνατότητα στο κράτος, αντί να πληρώνει 8 ευρώ το κυβικό για να μεταφέρουμε το νερό στα άνυδρα νησιά να αγοράζουμε μέχρι 2 ευρώ το κυβικό στον τόπο κατανάλωσης με αφαλατωτές που η εταιρεία που θα πάρει το διαγωνισμό θα συντηρεί και θα παραδίδει το νερό στους κατοίκους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχετε εξαντλήσει και τη δευτερολογία σας, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Σας ζητώ συγγνώμη και τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Τέτοιες πολιτικές θα συνεχίσουμε να τις κάνουμε, γιατί αυτή είναι η θέση της Νέας Δημοκρατίας.

Η κ. Τσουρή μάς είπε ότι πλοία αποσύρονται και βγαίνουν χωρίς αποτελέσματα οι διαγωνισμοί. Σας διαβεβαιώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από το Βήμα της Βουλής με υπευθυνότητα ότι ανεξαρτήτως των πιέσεων που κάνουν οι οποιοδήποτε εφοπλιστές ή άλλοι, θα διασφαλίσουμε με οποιοδήποτε τρόπο τα πλοία να βρίσκονται στα ελληνικά νησιά με επιδοτήσεις του ελληνικού δημοσίου και οι νησιώτες μας να εξυπηρετούνται. Και όλα αυτά με πλήρη και απόλυτη διαφάνεια.

Η δική μας θέση, αντίθετα με τη θέση που εξέφρασε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ, είναι να αναπτύξουμε τη νησιωτική πολιτική, να φέρουμε στην Ευρώπη το ισοδύναμο των μεταφορών. Γι' αυτό παλεύουμε τώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Γι' αυτό έγινε η μεγάλη συνάντηση κάτω στην Κω, με τη συμμετοχή συνάδελφων από όλα τα κόμματα. Θα προχωρήσουμε στην ενίσχυση του δικαιώματος της συγκοινωνίας, του δικαιώματος της αύξησης του επιπέδου ζωής και βεβαίως θα ενισχύσουμε και την ελληνική εμπορική ναυτιλία και το Λιμενικό Σώμα. Το Λιμενικό Σώμα που αποτελεί ένα από τα άριστα σώματα στην Ευρώπη. Ένα Σώμα που χειρίζεται την ελληνική ναυτιλία και μας έχει κάνει όλους περήφανους και την Ελλάδα την πρώτη δύναμη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού ο κ. Ροντούλης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, σας άκουσα με μεγάλη προσοχή και περίμενα τουλάχιστον από σας μία επίσημη απάντηση, όσον αφορά την πρόταση που πριν από λίγα λεπτά διετύπωσε εντός της Αίθουσας του Κοινοβουλίου, ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού. Δηλαδή, τι είπε ο Πρόεδρός μας; Είπε να συσταθεί μία κρατική εταιρεία, η οποία θα αναλάβει το μεταφορικό έργο στις άγονες γραμμές.

Εάν, κύριε Υφυπουργέ, δεχόμαστε ότι το ζήτημα των άγονων γραμμών είναι ένα ζήτημα που συναρτάται με ζητήματα οικονομικής ανάπτυξης, κοινωνικής συνοχής, αλλά έχει και εθνικές παραμέτρους, που δεν νομίζω να έγινε αντιληπτό αυτό που μετ' επιτάσεως ειπώθηκε από τον Πρόεδρο του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, τότε θα πρέπει να προχωρήσουμε τουλάχιστον σε ένα πρώτο στάδιο, να προβληματιστούμε γύρω από την πρόταση αυτή που αλλάζει εντελώς το τοπίο στις άγονες γραμμές. Και βεβαίως, λάβαμε μία απάντηση από τον αξιότιμο κ. Παυλίδη, ο οποίος είπε: «Κοιτάξτε να δείτε, υπήρχε ένα τέτοιο σχήμα, ως θυγατρική της Ε.Τ.Β.Α. και ναυάγησε».

Κύριε Παυλίδη, επιτρέψτε μου να σας πω ότι ναυάγησε μεν, έχετε απολύτως δίκιο, αλλά λέτε τη μισή αλήθεια. Η άλλη μισή είναι ότι κάποιοι ευθύνονται για το ναυάγιο αυτό. Ξέρετε, μου θυμίζει το ζήτημα αυτό στο οποίο αναφερθήκατε, δηλαδή στο ζήτημα της Ολυμπιακής. Δηλαδή, κάποιοι οδηγούσαν, ή μάλλον

όχι κάποιοι, η «Δικομματισμός Α.Ε.» -να το πω διαφορετικά- οδηγούσε την Ολυμπιακή Αεροπορία σε ναυάγιο. Ξέρετε, όμως, την κακοδιαχείριση αυτήν πως την ονόμαζαν, αγαπητέ κύριε Παυλίδη; Κοινωνική προσφορά. Στη συνέχεια, η κοινωνική προσφορά έγινε λειτουργικό κόστος, το οποίο λειτουργικό κόστος χρησιμοποιείται σήμερα για την απαξίωση της «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Άρα, λοιπόν, αυτό που ειπώθηκε από τον Πρόεδρο του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, ξαναλέω ότι είναι μία ρηζικέλευθη πρόταση. Θα πρέπει να προβληματιστούμε επ' αυτής. Αναφέρεται σε ένα ζήτημα, όπως είναι οι άγονες γραμμές που μας έχει ταλαιπωρήσει πάρα πολύ, δημιουργώντας αιτιάσεις, περί αδιαφάνειας, περί ζητημάτων που άπτονται νησιών, οι άρχοντες των οποίων έρχονται στην Αθήνα και πιέζουν. Πηγαίνουν δεξιά και αριστερά, προκειμένου κατά προτεραιότητα να δοθεί καράβι στο νησί τους. Τα ξέρετε αυτά, κύριε Υφυπουργέ. Άρα, λοιπόν, θα πρέπει να δούμε το θέμα και να το επανεξετάσουμε.

Και βεβαίως, μια που αναφερόμαστε στις άγονες γραμμές, άκουσα επίσης τη μετ' επιτάσεως τη ρήση του κ. Παυλίδη που είπε: «Κοιτάξτε να δείτε, κύριοι, μπορούμε να συζητήσουμε για μία αναδιάρθρωση-βελτίωση του συστήματος, αλλά δεν υπάρχει αδιαφάνεια!» Ωραία, να το δούμε, λοιπόν, τώρα από την αντίθετη πλευρά το θέμα. Είναι δυνατόν να μιλούν, κύριε Παυλίδη, για αδιαφάνεια οι άνθρωποι που εμπλέκονται στη διαδικασία αυτή;

Εγώ διάβασα τις δηλώσεις του κ. Βεντούρη. Οι ίδιοι οι ακτοπλοίοι κάνουν λόγο για αδιαφανείς διαδικασίες. Και βεβαίως, τι λένε; Λένε ότι πρόκειται για ένα σύστημα που εμπεριέχει, δομείται πάνω σε μία σωρεία προϋποθέσεων που οδηγούν σε φωτογραφικές διατάξεις. Αυτό λένε. Και βεβαίως, κύριε Υφυπουργέ, να σας πω το εξής: Υπάρχει μειοδοτικός διαγωνισμός για κάθε άγωνα γραμμή. Μπορείτε να μου πείτε τώρα ποια είναι η σημασία, ή πώς τίθενται τα κριτήρια που εσείς επιλέγετε; Θα μου πείτε, με βάση τον προορισμό, το λιμάνι, το φορτίο, τον πληθυσμό κ.λπ., τα χιλιόμετρα, τα οποία όλοι ξέρουμε. Μπορείτε να μου πείτε, όμως, ποια είναι η λογική όταν λέτε: «Κοιτάξτε, σ' αυτήν την άγωνα γραμμή θα μπει καράβι μέχρι εβδομήντα πέντε θέσεων». Γιατί; Εάν εγώ θέλω να βάλω εκατό θέσεις;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Μα, δεν υπάρχει αυτό που λέτε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μα, πώς δεν υπάρχει; Εδώ το καταγγέλλει ο Πρόεδρος

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ακούστε, κύριε Ροντούλη, για να συνεννοούμαστε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Άρα και ο κ. Βεντούρης ψεύδεται. Έχω το δελτίο Τύπου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ακούστε. Για να μπουν περιορισμοί, μπαίνουν προς τα κάτω και όχι προς τα πάνω. Λέμε ότι θα μπουν τουλάχιστον εβδομήντα πέντε μέτρων καράβια. Τουλάχιστον εκατό, τουλάχιστον διακόσια. Μην παραπλανάτε το Κοινοβούλιο. Δεν απαγορεύει κανένας να έλθει ένα πλοίο μέχρι εκατόν είκοσι μέτρα, μέχρι εκατόν τριάντα μέτρα, μέχρι εκατόν σαράντα μέτρα. Αυτοί είναι οι όροι που μπαίνουν. Μπαίνουν τα μίνιμουμ μέτρα, διότι όπως αντιλαμβάνεστε στον Αι' Στράτη δεν μπορώ να στείλω από τον Πειραιά ένα καράβι εξήντα μέτρων. Είναι κατανοητό αυτό.

Όσον αφορά την πρότασή σας, φέρτε την πρότασή σας να την δούμε, με μεγάλη χαρά, όποτε θέλετε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ωραία. Δηλαδή, λέτε αυτή τη στιγμή μέσα στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου ότι ο Πρόεδρος της Ένωσης Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων ψεύδεται, διότι εδώ λέει ότι πρέπει το ένα πλοίο να έχει τουλάχιστον εκατό κρεβάτια. Γιατί;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Το μίνιμουμ.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Εάν έχει εκατόν είκοσι τι έγινε; Ποιο είναι το πρόβλημα -να μου πείτε- εάν έχει εκατόν είκοσι κρεβάτια;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κανένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας παρακαλώ. Δεν θα καταργηθεί το Προεδρείο. Κύριε Υφυπουργέ, να απευθύνεστε στο Προεδρείο και να ζητάτε το λόγο. Όχι διάλογο μεταξύ σας.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Τότε γιατί λέτε, κύριε Υφυπουργέ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Τουλάχιστον.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Προχωράμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Ροντούλη, παρακαλώ, ολοκληρώστε. Έχει τελειώσει ο χρόνος σας.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Επίσης -λέει- το ένα να είναι μήκους τουλάχιστον εβδομήντα πέντε μέτρων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Βεβαίως.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Άρα, όλο αυτό συνθέτει ένα κείμενο το οποίο είναι τουλάχιστον δυσνόητο, είναι φωτογραφικές οι διατάξεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εσείς δεν το καταλαβαίνετε κύριε συνάδελφε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Σας καταγγέλλουν, κύριε Υφυπουργέ και γι' αυτό έχουν πάει στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Επαναλαμβάνω ότι εσείς δεν καταλαβαίνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Συνεχίστε, κύριε Υφυπουργέ, να καταργείτε τους πάντες. Παρακαλώ, όχι άλλος διάλογος.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Εμάς κύριε Υφυπουργέ, μας ενδιαφέρει άλλο. Και ξέρετε τι είναι αυτό; Ότι κάποια νησιά αρχίζει ήδη η δρομολογιακή περίοδος την 1η Νοεμβρίου-θα μείνουν χωρίς δρομολόγια. Αυτό μας ενδιαφέρει, σε συνάρτηση με την πρόταση που σας καταθέσαμε και για την οποία δεν ακούσαμε κουβέντα. Να ακούσουμε την άποψή σας. Το σκέφτεστε, το απορρίπτετε συλλήβδην; Τι σκέφτεστε τέλος πάντων;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Ροντούλη, τελειώσατε;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Όχι. Ακόμα ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Μα, ο χρόνος σας τελειώσε. Κάνετε μεταξύ σας διάλογο και καταργείτε το Προεδρείο. Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε έτσι.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, εγώ άκουσα με προσοχή τον κύριο Υπουργό. Αυτό δεν σημαίνει ότι εγώ θα στερηθώ του χρόνου μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Παρακαλώ, τελειώστε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, το άλλο σημείο που θέλω να σας θίξω είναι το εξής. Το γνωρίζετε νομίζω. Σας δίνεται μία ευκαιρία να ωραιοποιήσετε το κοινωνικό πρόσωπο της Κυβέρνησης -νομίζω ότι δεν το έχετε αντιληφθεί- με το νομοσχέδιό σας. Και θα σας πω γιατί σας δίνεται αυτή η ευκαιρία.

Δεν θα μείνω στο ότι υπάρχει μία μείωση του εισιτηρίου για τους μειονεκτούντες κινητικά, με 80% αναπηρία. Όταν όλοι οι άλλοι νόμοι του κράτους για τέτοιες περιπτώσεις πηγαίνουν στο 67%, προκειμένου να έχουν ισόβια αναπηρία, πρέπει και εδώ το 80% να πάει στο 67%. Νομίζω ότι αυτό έχει γίνει αντιληπτό από την προγενέστερη συζήτηση.

Έχω όμως προστά μου τις επιστολές που σας έστειλε η Ανώτατη Συνομοσπονδία Πολυτέκνων Ελλάδος. Γνωρίζετε πολύ καλά και την άσχημη δημογραφική κατάσταση της Ελλάδος και γνωρίζετε ακόμα πολύ καλά πόσο δύσκολο πράγμα είναι να μεγαλώνει κάποιος τέσσερα και πάνω παιδιά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Έχω.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Επειδή τα έχετε, γι' αυτό λέω ότι

γνωρίζετε.

Άρα λοιπόν, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να υπάρξει μία ειδική μέριμνα για τις πολύτεκνες οικογένειες. Σας έχουν στείλει αλληπάλληλα υπομνήματα. Ξέρετε τι τους απαντάτε; Ότι «ο κάθε θιγόμενος πολίτης δύναται να καταγγέλλει το γεγονός στις κατά τόπου αρμόδιες λιμενικές αρχές». Δηλαδή τι λέτε; Ότι εάν κάποιος πολίτης θίγεται, πρέπει να πάει στην πλησιέστερη λιμενική αρχή;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εάν δεν του κάνουν την έκπτωση, να πάει στην Αστυνομία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Θα πρέπει να πάει στην πλησιέστερη λιμενική αρχή και να πει: «Ξέρετε, δεν μου κάνουν έκπτωση».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Παραβιάζει τη νομοθεσία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Α, ναι. Και σας λέω τώρα το εξής: Δεν θα μπορούσαμε, εφόσον ξεκαθαρίζετε τόσα πράγματα μέσα σ' αυτό το νομοσχέδιο, να επικαιροποιήσουμε -εσκεμμένα- χρησιμοποιώ τη λέξη αυτή- το ν.1910/1944 και να λέμε ότι πράγματι για τους πολυτέκνους εφαρμόζουμε αυτό το μειωμένο ναύλο; Σας είναι τόσο δύσκολο να το κάνετε αυτό το πράγμα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Μ' αυτό τελειώνετε, κύριε Ροντούλη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Μα, ισχύει ως νόμος.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Βεβαίως, αλλά δεν εφαρμόζεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Υπουργέ, έχετε το δικαίωμα να ζητήσετε το λόγο. Σας παρακαλώ.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Θα πρέπει δηλαδή ο πολύτεκνος να πηγαίνει στις λιμενικές αρχές, να μη βρίσκει το δίκιο του, να στέλνουν υπομνήματα σ' εσάς ή να προσφεύγει στα δικαστήρια; Τι θα πρέπει να γίνει δηλαδή; Τι να κάνει ο πολύτεκνος πατέρας, κύριε Υφυπουργέ; Σας είναι τόσο δύσκολο να το επικαιροποιήσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχετε τελειώσει, κύριε Ροντούλη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεν είναι δύσκολο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Ροντούλη, σας ευχαριστώ.

Έχετε τελειώσει.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Παυλίδη, ζητάτε πάλι το λόγο επί προσωπικού. Το Προεδρείο πιστεύει ότι δεν υπάρχει. Εξηγήστε μας για ένα λεπτό σε τι συνίσταται το προσωπικό.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Σε λιγότερο από ένα λεπτό, αφού ευχαριστήσω γιατί μου δίδετε το λόγο.

Ο συνάδελφος εκ μέρους του ΛΑ.Ο.Σ., ο κ. Ροντούλης ανέφερε ότι είπα τη μισή αλήθεια, περιγράφων τα της ελληνικής ακτοπλοΐας, της αλήστου μνήμης. Δεν είπα τη μισή αλήθεια. Είπα, κυρία Πρόεδρε, την πλήρη αλήθεια. Έγινε σκορποχώρι. Εχάθη το «ΝΑΞΟΣ», εχάθη το «ΠΑΡΟΣ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχει καταγραφεί στα Πρακτικά το τι έχετε πει.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και συνεπλήρωσα: Διοίκηση της Ε.Τ.Β.Α. τότε και λοιποί οδηγήθηκαν στα δικαστήρια και αίτινες εξ αυτών εις τον προθάλαμον των φυλακών. Και έγιναν άλλα τινά, για να μην πάνε εις τα φυλακάς. Κυβέρνηση πάντως όχι της Νέας Δημοκρατίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Παυλίδη, έχετε τελειώσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεση της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών».

Συνεχίζουμε με σύντομες δευτερολογίες που έχουν ζητήσει οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Καρπούζας.

Κύριε Καρπούζα, έχετε το λόγο για τρία λεπτά, όπως έχετε δηλώσει.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ: Θα είμαι πιο σύντομος, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα απλώς μόνο να αναφέρω ότι από τις τοποθετήσεις των συναδέλφων αποδεικνύεται πράγματι ότι δεν υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές. Τα οποιαδήποτε πράγματι τεχνικά προβλήματα εντοπίσαμε και κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή, αλλά και εδώ στην Ολομέλεια πιστεύω ότι στην πορεία μπορεί να επιλυθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Θα ήθελα επίσης να αναφέρω ότι τόσο κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, όσο και στο Κοινοβούλιο αποδείχθηκε για άλλη μία φορά η αναγκαιότητα ψήφισης αυτού του νομοσχεδίου. Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο έλειπε από την ελληνική νομοθεσία. Κάτι το οποίο το 1958 ίσχυε, έρχεται σήμερα να αναθεωρηθεί.

Θα ήθελα εδώ επίσης να επισημάνω δύο τρία πράγματα, όσον αφορά τις σχέσεις της Ένωσης Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Και θα ήθελα να αναφέρω, κύριοι συνάδελφοι, ότι η όλη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου και οι διεργασίες ξεκινάνε από πέρυσι, από τον Αύγουστο του 2007, όπου υπάρχει μία αλληλογραφία μέσω της οποίας διευκρινίζονται ορισμένα πράγματα και υποβάλλονται κάποιες προτάσεις εκ μέρους της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοϊάς.

Θέλω να τονίσω ότι μέχρι την ανάληψη των καθηκόντων εκ μέρους του νέου Προέδρου της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοϊών, δηλαδή του κ. Βεντούρη, η αλληλογραφία την οποία έχω στη διάθεσή σας αναφέρει ότι πράγματι το νομοσχέδιο κινείται στη σωστή κατεύθυνση, δεν υπάρχουν ουσιαστικές αντιρρήσεις, ότι επιφυλάσσονται για να συζητήσουν στη συνέχεια. Βεβαίως, τελικά την 1^η Σεπτεμβρίου 2008 ο κ. Βεντούρης ενδεχομένως αγνοεί ό,τι είχε προηγηθεί από την προηγούμενη διοίκηση και αναφέρεται συγκεκριμένα ότι πληροφορήθηκε στις 2 Σεπτεμβρίου 2008 ότι θα προωθηθεί για ψήφιση το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Αυτό δεν είναι αληθές. Όλες οι θέσεις της Ένωσης Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων έχουν ληφθεί υπόψην όσο μπορούσε και ήταν δυνατόν και ως εκ τούτου, κύριοι συνάδελφοι, δεν πρέπει να γίνεται επ' αυτού κανένας λόγος.

Τώρα, σε ό,τι έχει σχέση με την τοποθέτηση τόσο του κ. Αλαβάνου, όσο και του κ. Καρατζαφέρη, πρέπει να πω ότι από τις διευκρινίσεις του κυρίου Υπουργού για τις άγονες γραμμές φάνηκε ότι δεν υπάρχει θέμα ειστηρίου. Οι μεταφορές γίνονται χωρίς να πληρωθεί κανένα αντίτιμο. Εσείς επιμένετε, δημιουργώντας εντυπώσεις ενδεχομένως για δικό σας όφελος. Μία ανέξοδη πολιτική γίνεται, δυστυχώς, σε αυτήν την Αίθουσα και τελικά δημιουργεί άσχημες εντυπώσεις στον ελληνικό λαό, ο οποίος κάποια στιγμή πρέπει να ακούσει την αλήθεια.

Παλιότερα, ο Πρόεδρος του ΛΑ.Ο.Σ. αναφέρθηκε στα F-16 και στις τριήρεις. Τώρα, προτείνετε να μην αγοράσουμε F-16, αλλά να αγοράσουμε πλοία κ.λπ.. Κάποια στιγμή θα πρέπει να σταματήσει αυτή η ανέξοδη πολιτική, η οποία τελικά υπηρετεί άλλους σκοπούς, δηλαδή τον λαϊκισμό και τίποτα παραπάνω.

Σας ευχαριστώ.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Ροντούλη, δεν έχετε το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, δημιουργεί ψευδείς εντυπώσεις.

Δώστε μου τριάντα δευτερόλεπτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας δίνω ένα λεπτό μόνο, γιατί έχετε εξαντλήσει όλο το χρόνο σας.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, νομίζω ότι παραποιείτε τα λεχθέντα, διότι όταν ο Πρόεδρος του ΛΑ.Ο.Σ. αναφέρθηκε σε F-16 και τριήρεις, αναφέρθηκε στο ζήτημα της Κύπρου και είπε συγκεκριμένα, τη στιγμή που έχουμε σήμερα F-16 και άλλα σύγχρονα αεροπλάνα, λέμε ότι η «νήσος κείται μακράν». Τότε, ο Κίμων με τις τριήρεις έφθανε για να διασώσει και να απελευθερώσει την Κύπρο από τον περσικό ζυγό. Τότε, με τις τριήρεις η Κύπρος ήταν κοντά. Άρα, να μην

παραποιείτε τα λεχθέντα.

Όσον αφορά τη σημερινή ρήση του Προέδρου, τα F-16 μπορούν να κοπούν, διότι ένα κρατικό σκάφος ακτοπλοϊας για τις άγονες γραμμές θα κληθεί, πιθανώς, στο μέλλον να επιτελέσει και σκοπούς εθνικής αμύνης. Δεν το καταλαβαίνετε αυτό το πράγμα; Είναι πάρα πολύ απλό. Μην παραποιείτε, λοιπόν, τα λεχθέντα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Δεν αντιλαμβάνομαι γιατί πρέπει να ανέβουν τόσο ψηλά οι τόνοι, κύριε Υπουργέ. Η συνάδελφος κ. Μανούσου αναφέρθηκε στους ομιλητές της Αντιπολίτευσης και μίλησε περί λαϊκισμού. Δηλαδή όποιος έχει διαφορετική άποψη, σημαίνει ότι είναι λαϊκιστής; Αυτές δεν είναι εκφράσεις που πρέπει να ακούγονται μέσα στο Κοινοβούλιο.

Παραποιήσατε, κύριε Υπουργέ, την άποψη του κ. Πάγκαλου. Μίλησε για κατάργηση; Δεν είπε κάτι τέτοιο. Δεν νομίζω ότι εσείς αντιληφθήκατε κάτι τέτοιο. Εξάλλου, όλες οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχαν Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Ρώτησε μόνο, εάν είναι πράγματι αναγκαίο να υπάρχει Υφυπουργός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Να υπάρχει Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας...

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Και μάλιστα εξήρεσε το πρόσωπό σας. Επίσης, είπατε ότι ο Πρόεδρος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στη Θεσσαλονίκη δεν αναφέρθηκε κ.λπ.. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει θέσεις για την εμπορική ναυτιλία, τις εκφράζει καθημερινά και θα τις εκφράζει. Αναφερθήκατε στους φορείς και είπατε ότι είναι σύμφωνοι με το παρόν νομοσχέδιο. Δεν ήμουν σε εκείνο το Τμήμα της Βουλής, αλλά διάβασα τα Πρακτικά. Δεν αντιλήφθηκα κάτι τέτοιο, ότι οι φορείς συμφωνούν με το παρόν νομοσχέδιο. Απεναντίας, έχουν κάνει προτάσεις οι οποίες δεν έχουν γίνει αποδεκτές. Επίσης, δεν αντιλαμβάνομαι τη βιασύνη, γιατί το καλοκαίρι πέρασε και τα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί επίσης πέρασαν. Γιατί δεν περιμένετε τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Είναι παράλογο αυτό; Δεν ξέρουμε ότι και σε άλλες περιπτώσεις που νομοθετήσαμε και αφού νομοθετήσαμε εκ των υστέρων ήρθαν οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναγκαστήκαμε ή να τις πάρουμε πίσω ή να πληρώσουμε πρόστιμα;

Σε ό,τι αφορά τώρα τα άτομα με ειδικές ανάγκες, κύριε Υπουργέ, σας κάνω έκκληση πραγματικά. Το 80% είναι απaráδεκτο. Ξέρετε ότι ένα ακρωτηριασμένο πόδι στο ύψος του μηριαίου έχει ποσοστό αναπηρίας 67,5%, ότι μία ρευματική πολυαρθρίτιδα, όπου είναι πολύ δύσκολη η μετακίνηση του ατόμου, έχει ανάλογο ποσοστό κι ότι μία ατελής παραπληγία έχει 67,5%; Δηλαδή, όλα αυτά τα άτομα πρέπει να εξαιρεθούν; Το 80%, κύριε Υπουργέ, αφορά, παραδείγματος χάριν, μια πλήρη παραπληγία. Τέλος πάντων. Αυτή τη ρύθμιση νομίζω ότι θα πρέπει να τη δείτε και να το συζητήσουμε...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Δεν ταξιθεύει μία τέτοια περίπτωση.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Ταξιθεύει, αλλά με βοήθεια.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Για εκτάκτους λόγους.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Αναφερθήκατε στην τροπολογία που έχει κατατεθεί. Το βρίσκω θετικό, αλλά δεν βρίσκω θετικό το ότι παραπέμπεται στο μέλλον, ότι δηλαδή όποτε υπάρχει οικονομική ευρωστία, τότε θα γίνει αποδεκτή αυτή η τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε συνάδελφε, οι τροπολογίες θα συζητηθούν στην επόμενη συνεδρίαση.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Εντάξει. Όμως αναφέρθηκε προηγουμένως στην τροπολογία. Δεν ήσασταν εσείς στην Έδρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Δεν συζητούνται όμως τώρα.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Καλώς.

Επίσης, γιατί αυτή η επιβάρυνση, που αναφέρθηκε και από άλλους συναδέλφους, ατόμων που δεν έχουν την οικονομική ευχέρεια και ταξιθεύουν με τα πλοία χωρίς αυτοκίνητο και τα οποία, αν έχουν αποσκευές πενήντα ενός κιλών, πρέπει να πληρώσουν επιπλέον; Αυτό να το δείτε. Δηλαδή αν υπάρχουν δύο, τρία, τέσσερα κιλά παραπάνω από τα πενήντα, αυτοί πρέπει να έχουν επιβάρυνση, ενώ για εκείνους που έχουν οχήματα και

οδηγούν και μπορούν να πάρουν όσα κιλά σηκώνει το αυτοκίνητο δεν έχει καμμία σημασία αυτό;

Να πω και για το καράβι στο Ρέθυμνο που αναφερθήκατε και τελειώνω. Τώρα είναι τυχαίο ότι μέχρι τις 7 Σεπτεμβρίου το Ρέθυμνο είχε καράβι; Όλα τα χρόνια, επί πενήντα, εξήντα χρόνια είχε καράβι και μετά τις 7 Σεπτεμβρίου όχι. Μου είπατε εκτός της Αίθουσας -και το αναφέρω αυτό σαν θετικό- ότι είστε διατεθειμένος να συζητήσετε με τους φορείς και με τους Βουλευτές του Ρεθύμνου το πρόβλημα. Διότι, κύριε Υπουργέ, αυτό το έχουμε ζητήσει από τον Ιανουάριο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Από μένα;

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Από τον Υπουργό κ. Βουλγαράκη. Από τον Ιανουάριο το ζήτησαν οι τοπικοί φορείς και πριν από ένα μήνα το ζήτησα με δικό μου έγγραφο στο Υπουργείο σας προσωπικά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Από μένα;

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Όχι. Σας είπα, από τον Υπουργό.

Πάντως χαίρομαι ιδιαίτερα που θα μαζευτείτε και πιστεύω ότι θα καταλήξουμε σε κάποια λύση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ.

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

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, ζήτησα να πω δύο κουβέντες στη δευτερολογία μου, για να επισημάνω για ακόμη μία φορά ότι άλλα είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νησιώτες μας και όσοι κάνουν χρήση των ακτοπολικών συγκοινωνιών, που κατά βάση είναι οι πλατιές λαϊκές μάζες. Και μπορώ να πω, κυρία Πρόεδρε, ότι μειδιούν όταν ακούν ότι στα πλαίσια αυτής της πολιτικής θα πάρουμε μέτρα για να περιορίσουμε την ασυδοσία των εφοπλιστών. Θεωρούν πως ό,τι λέμε σήμερα -όχι εμείς- είναι «έπεα πτερόεντα». Έτσι θα αποδειχθούν μέσα από την ίδια την πρακτική: «Λόγια του αέρα», δηλαδή.

Οι νησιώτες μας, κυρία Πρόεδρε, εκείνο που πρώτα και κύρια ζητάνε -και δεν μιλάμε καθόλου γι' αυτά- είναι τακτικά δρομολόγια, που δεν τα έχουν όλα τα νησιά μας πάντα ή άλλα δεν θα τα έχουν στο μέλλον.

Επίσης ζητάνε φθηνά ναύλα που δεν τα έχουν. Και το νομοσχέδιο αντί να πάρει μέτρα σ' αυτή την κατεύθυνση, για να σταματήσει αυτή η ασυδοσία των ακτοπλόων εφοπλιστών, επιβαρύνει ακόμη περισσότερο τον λαϊκό άνθρωπο, τον επιβάτη των πλοίων με το να τον αναγκάζει να πληρώνει, να τον φορτώνει με ένα νέο χαράτσι για τις αποσκευές, όταν αυτές ξεπερνάνε τα πενήντα κιλά.

Και βέβαια, εξακολουθούν να πληρώνουν οι λαϊκές μάζες τον «επίναυλο», να χρεώνονται -γιατί αυτές τα πληρώνουν- τις επιδοτήσεις που δίνουμε στους εφοπλιστές. Από τη φορολογία αυτών των ανθρώπων προέρχονται τα χρήματα.

Ζητάνε, επίσης, ασφάλεια ζωής στη θάλασσα, που δεν την έχουν με τα σαπιοκάραβα που κυκλοφορούν. Διακόσια καράβια και πλέον που κυκλοφορούν στο Αιγαίο είναι πάνω από είκοσι χρόνων. Φθάνουν τα τριάντα πέντε χρόνια και πλέον. Έπρεπε ήδη ένας μεγάλος αριθμός να παροπλιστεί. Αποτελεί ντροπή στον 21^ο αιώνα να κυκλοφορούν αυτά τα καράβια ακόμα, στις ελληνικές θάλασσες.

Αυτά λοιπόν, ζητάνε οι νησιώτες μας. Επίσης, ζητάνε να έχουν και καλά λιμάνια. Ορισμένα από αυτά είναι σε χειρότερη κατάσταση, άλλα δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Κύριε Υφυπουργέ, για παράδειγμα, γνωρίζετε το πρόβλημα που υπάρχει με το λιμάνι της Μυτιλήνης. Δεν έχω χρόνο να αναφερθώ. Θα περιοριστώ εδώ.

Αυτός, λοιπόν, είναι ο βασικός λόγος για τον οποίο εμείς είμαστε αντίθετοι με το νομοσχέδιο και το καταψηφίζουμε. Βέβαια, υπάρχει και ένας άλλος λόγος. Αναφερθήκαμε, αλλά θα αναφερθούμε και μεθαύριο, ότι και τα μέτρα που παίρνουν δεν είναι στην κατεύθυνση εκείνη που έπρεπε να είναι. Βέβαια, εμείς δεν είχαμε αυταπάτες ότι στα πλαίσια της ακολουθούμε-

νης πολιτικής, μιας πολιτικής που είναι όμοια και ταιριάζει σε όλα τα άλλα Κόμματα, θα δοθούν λύσεις στα προβλήματα. Για να δοθούν λύσεις στα προβλήματα, χρειάζεται να υλοποιηθεί η δική μας η πρόταση. Και αυτό είναι υπόθεση του ελληνικού λαού να φτιαχτεί ένας δημόσιος ακτοπολικός φορέας συγκοινωνιών που έχοντας στην κατοχή του, λαϊκή περιουσία, τα καράβια, θα καθορίζει τα δρομολόγια να είναι τακτικά, ασφαλή και φθηνά. Να ικανοποιήσει το τρίπτυχο που σήμερα απαιτούν οι λαϊκές μάζες.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Εγώ σας ευχαριστώ.

Τελευταίος ομιλητής είναι ο ειδικός αγορητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Δερίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω να κάνω δύο-τρία οφειλόμενα και αναγκαία σχόλια. Τα υπόλοιπα στη συζήτηση κατ' άρθρο.

Κύριε Υφυπουργέ, είμαι βέβαιος ότι εσείς θα αντιληφθήκατε τη σημασία της αυτόματης αποχώρησης εκατό περίπου εργαζομένων του Ν.Α.Τ., μετά τη δήλωση του κυρίου Υπουργού, αυτή την περίφημη δήλωση που λέει: «Σωστό, δίκαιο, αλλά όχι τώρα, δεν μπορούμε, δεν έχουμε τα χρήματα» και όλα αυτά.

Δεν είμαι βέβαιος αν ο κύριος Υπουργός αντελήφθη ότι ήταν μία κίνηση οργής, μία κίνηση καταδίκης αυτή η συμπεριφορά αυτής της Κυβέρνησης επί του συγκεκριμένου ζητήματος. Δεν μπορούν να μιλήσουν οι άνθρωποι στο Κοινοβούλιο. Δεν μπορούν καν να ψιθυρίσουν. Αυτόματως, εκατό άνθρωποι σηκώθηκαν από τις θέσεις τους και αποχώρησαν, χωρίς να τους το πει κανένας. Δεν υπήρχε αρχηγός για να τους δώσει το σήμα.

Εσείς, είμαι βέβαιος ότι το λάβατε, γιατί γνωρίζετε πολύ καλύτερα το πρόβλημα. Πρέπει να το λάβει και ο κύριος Υπουργός και όλη η Κυβέρνηση, διότι δεν είναι δυνατόν να επικαλείται κάθε ημέρα η Κυβέρνηση το κόστος ή κάτι άλλο να επικαλείται επίσης και το Υπουργείο Οικονομικών, από όσο και εσείς και εμείς γνωρίζουμε. Όταν θα πρέπει να απαντήσει τέλος πάντων και το Υπουργείο σας και η Κυβέρνηση πόσα χρωστούν διάφορες εφοπλιστικές εταιρείες στο Ν.Α.Τ. από τις μη αποδοθείσες κρατήσεις υπέρ Ν.Α.Τ.. Ισχύει ή δεν ισχύει αυτό που ευρέως λέγεται, ότι δηλαδή υπάρχει ένα σύστημα εναλλασσομένων επιταγών που δεν πληρώνονται ποτέ, αλλά μεταφέρονται και ανανεώνονται από τις εφοπλιστικές εταιρείες.

Θα πρέπει να απαντήσει: Ισχύει ή δεν ισχύει ότι έχει ξεπεράσει το 1.000.000.000 ευρώ ο καταλογισμός για τα αγροτικά προϊόντα και δεν μπορεί να κλείσει ο προϋπολογισμός του 2009 από τη διασπάθιση των επιδοτήσεων;

Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να απαντά έτσι μία Κυβέρνηση, επειδή το κόστος για ένα Ταμείο Αλληλοβοήθειας θα ανέρχεται στο αστρονομικό ποσό του 1.700.000 ευρώ ετησίως.

Το δεύτερο σχόλιο είναι για τη διαφάνεια και την αδιαφάνεια στις άγονες γραμμές. Είναι ο ίδιος ο όρος «άγονη γραμμή» αδόκιμος και ολίγον προσβλητικός, επειδή αναφέρεται και στα νησιά. Δεν υπάρχουν άγονα νησιά.

Και απ' αυτήν την άποψη δεν είναι μόνο το αν είναι διαφανές τυπικά το σύστημα των επιδοτήσεων. Είναι προσχηματική η διαφάνεια του συστήματος και μπορούμε να κάνουμε μία ευρύτερη συζήτηση γι' αυτό. Τώρα δεν έχω το χρόνο.

Ο ίδιος, όμως, ο νόμος που απελευθέρωσε την ακτοπλοΐα το 2001 προβλέπει εναλλακτικά ή το σύστημα των επιδοτήσεων ή το σύστημα της δημόσιας κάλυψης αυτών των αναγκών. Και όχι μόνο κρατικά πλοία μπορεί να υπάρχουν, αλλά και της αυτοδιοίκησης και συνεταιριστικά και λαϊκής βάσης κ.λπ..

Και μη μας πει πάλι ο κ. Παυλίδης ότι μπήκαν φυλακή, γιατί κάποιοι άλλοι ήταν πρωτοπόροι, όπως στην Κρήτη και έχει σήμερα η ακτοπλοΐα της Κρήτης, άσχετα αν δεν είναι πλέον λαϊκής βάσης...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν αναφέρθηκα σε αυτούς πάντως. Είναι σαφές.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Το καταλαβαίνω.

Το ζήτημα, όμως, είναι ότι δεν μπορεί να ισχύσει η επιδότηση των άγονων γραμμών με κατεύθυνση τον εφοπλιστή και το πλοίο. «Άπαξ άγονη», δεν σημαίνει ότι είναι «εσαεί άγονη». Σημασία έχει το εξής: Έχετε ως πολιτική μία παρέμβαση που οι

λεγόμενες άγονες γραμμές θα έχουν καλά πλοία, ταχύπλοα πλοία, τακτικά πλοία και θα τα καλύψετε με τις οποιεσδήποτε οικονομικές επιβαρύνσεις του δημόσιου προϋπολογισμού ή με άλλους τρόπους; Υπάρχουν και άλλοι πάρα πολλοί τρόποι. Διότι αυτό το σύστημα επιδοτεί εφοπλιστές, δεν επιδοτεί γραμμές, δεν επιδοτεί νησιά, δεν επιδοτεί κατοίκους. Επομένως, γιατί να μιλάμε για διαφάνεια και για αδιαφάνεια;

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

Τελείωσα, κυρία Πρόεδρε. Αυτά τα δύο σχόλια ήθελα να κάνω και νομίζω ότι είναι πάρα πολύ καίρια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ζητήσει για μία σύντομη παρέμβαση ο Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Καμμένος.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Τηλεγραφικά, κυρία Πρόεδρε, θέλω να διαβεβαιώσω τον κ. Δρίτσα, τον εισηγητή του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. -και το γνωρίζει και εκείνος- ότι εδόθη μία μεγάλη μάχη για να περάσει το θέμα του Ταμείου Αλληλοβοήθειας.

Μάλιστα οφείλω να σας πω εντός αυτής της Αιθούσης ότι ο Υπουργός κ. Παπαληγούρας το υπέγραψε, παρότι ακόμα ήταν σε φάση ενημερώσεως, την πρώτη ημέρα που ήλθε στο Υπουργείο, όπως το είχε υπογράψει και ο κ. Βουλγαράκης, ο πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Είχαμε πει στην επιτροπή ότι αν δεν προέκυπτε επιβάρυνση προς τον προϋπολογισμό δεν θα υπήρχε κανένα θέμα ως προς την πρόταση, την τροπολογία που είχατε συμφωνήσει όλα τα κόμματα και είχαν αναφερθεί όλοι οι εισηγητές. Θα είχε περάσει.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Στον κρατικό προϋπολογισμό...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Στον κρατικό προϋπολογισμό υπάρχει επιβάρυνση έμμεση, μέσω του NAT, όπως είπε το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, κατά 1.750.000 ευρώ το χρόνο και αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίο το Υπουργείο Οικονομικών δεν μπορούσε να κάνει αποδεκτή την τροπολογία σ' αυτήν τη φάση. Σας διαβεβαιώ ότι θα συνεχίσουμε να δίνουμε τη μάχη -και εγώ προσωπικά σας διαβεβαιώ- για να μπορέσουμε με αυτό το δίκαιο αίτημα να το ικανοποιήσουμε.

Θέλω κλείνοντας να πω κάτι στον εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Χάρηκα, τέλος πάντων, που σήμερα έγινε γνωστό ότι δεν πληρώνουν οι κάτοικοι των μικρών νησιών για τις άγονες γραμμές. Αυτό έγινε γνωστό.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ποιος το αποφάσισε αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Για τις αποσκευές, σας επαναλαμβάνω για δέκατη τέταρτη φορά σ' αυτήν την Αίθουσα -και γι' αυτό το λόγο, αν θέλετε, ανέβηκαν και λίγο οι τόνοι- το εξής: Μέχρι σήμερα Υπουργός του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο κ. Σουμάκης, είχε υπογράψει υπουργική απόφαση που είχε το όριο των αποσκευών και των χειραποσκευών στα σαράντα κιλά. Ο κ. Σουμάκης ανήκε στην παράταξη του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που εκπρο-

σωπείτε εσείς σήμερα ως εισηγητής και ίσχυαν μέχρι σήμερα τα σαράντα κιλά στην ακτοπλοία.

Τα κάνουμε πενήντα κιλά, κύριε εισηγητά της Πλειοψηφίας, για τη χειραποσκευή και μόνο, ανεβάζοντάς τα κατά δέκα κιλά, για να γίνω απόλυτα κατανοητός και πραγματικά στηριχτήκατε σ' αυτό. Θέλετε να αφήσουμε το νόμο που υπήρχε μέχρι σήμερα, το νόμο του ΠΑ.ΣΟ.Κ.; Το αφήνουμε. Τώρα αυτή τη στιγμή το καταργούμε. Τώρα λέω στους συμβούλους και το καταργούμε.

Καταλάβετε το ότι η Κυβέρνηση αυτή διευκολύνει περισσότερο τους νησιώτες. Και αυτό γιατί, αλλάζει ένα νόμο δικό σας, μία υπουργική απόφαση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Τέλος, όσον αφορά αυτά που είπε ο κ. Πάγκαλος...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Πώς θα εισπράττεται το τέλος;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα σας στείλω ένα φυλλάδιο, διότι ο τομεάρχης της Νέας Δημοκρατίας στην Εμπορική Ναυτιλία είμαι βέβαιος ότι θα εκδώσει την ομιλία του κ. Πάγκαλου περί της καταργήσεως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, με αντίγραφο των Πρακτικών της Βουλής για την ακριβή αναφορά, για να βεβαιωθείτε και εσείς ότι δεν είπε ότι δεν πρέπει να καταργηθεί ο Υφυπουργός. Είπε: «Δεν υπάρχει λόγος υπάρξεως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και μάλιστα και με Υφυπουργό». Ήταν ξεκάθαρο.

Αυτό θα σας ακολουθεί για τα επόμενα χρόνια για πολλά χρόνια, διότι αυτή είναι η πραγματική θέση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., όπως την έκανε πράξη ως Κυβέρνηση και όπως σήμερα ως Αντιπολίτευση ασχολείται με την Εμπορική Ναυτιλία με την παρουσία ενός Βουλευτού εντός της Αιθούσης.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής «Δικαιώματα - Υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 14.55' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Τρίτη 30 Σεπτεμβρίου 2008 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που θα διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

