

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΞΣΤ'

Τρίτη 16 Απριλίου 2013

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 10799
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 1ο ΕΠΑΛ Πάτμου, το Δημοτικό Σχολείο επισκοπής Γωνιάς Θήρας, το 1ο Πειραματικό Δημοτικό Σχολείο του Πανεπιστημίου Αιγαίου και το 5ο Γυμνάσιο Μυτιλήνης, σελ. 10779, 10786, 10814
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 10805, 10823, 10828, 10831, 10836, 10837, 10839, 10841
4. Ευχαριστήρια αναφορά του κ. Γεωργίου Καλαντζή για την εκλογή του στη θέση του Β' Αντιπροέδρου της Βουλής, σελ. 10808, 10810
5. Αναφορά στη βομβιστική ενέργεια στο Μαραθώνιο της Βοστώνης, σελ. 10808, 10810, 10816

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:

- α) Προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, σχετικά με τη χορήγηση πλήρους αυτοδυναμίας στο Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο στα πλαίσια αναδιάρθρωσης του ακαδημαϊκού χάρτη της χώρας, σελ. 10779
- β) Προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη δυσμενή μεταχείριση των πολύτεκνων οικογενειών όσον αφορά τη φορολόγηση των ακινήτων, σελ. 10781
- γ) Προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με την προμήθεια συσσωρευτών για τα νέα υποβρύχια τύπου "type 214" του Πολεμικού μας Ναυτικού, σελ. 10782
- δ) Προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με την αναθεώρηση της απόφασης του ΕΟΠΥΥ για μείωση του αριθμού συνεδριών και το ποσού που δικαιολογεί για λογοθεραπεία, σελ. 10783

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εσωτερικών: «Κύρωση της από 31-12-2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις κατεπείγοντων θεμάτων αρμοδιότητας των Υπουργείων Εσωτερικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης και του Υπουργού Επικρατείας» και άλλες διατάξεις», σελ. 10787
2. Συζήτηση και ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εξωτερικών: "Σύσταση Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας και άλλες διατάξεις", σελ. 10797
3. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: "Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις", σελ. 10799
4. Κατάθεση σχεδίων νόμων:
 - α) Οι Υπουργοί Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Εξωτερικών και Οικονομικών, κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Σερβίας για συνεργασία στον τομέα της Γεωργίας", σελ. 10812
 - β) Οι Υπουργοί Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Εξωτερικών, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας και Ναυτιλίας και Αιγαίου κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας συνεργασίας για Δορυφορική Πλοήγηση μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών-Μελών της αφενός και του Βασιλείου της Νορβηγίας αφετέρου", σελ. 10812

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Λ. , σελ. 10827-10846
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι. , σελ. 10817-10827
ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 10808-10817

ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. , σελ. 10779-10808

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Λ. , σελ. 10828, 10831, 10836, 10839, 10841
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι. , σελ. 10823
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 10831
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. , σελ. 10805
ΚΟΥΡΑΚΟΣ Ι. , σελ. 10823
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ. 10805
ΜΑΡΙΑΣ Ε. , σελ. 10836, 10837
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ. , σελ. 10841

Β. Αναφορά στη βομβιστική ενέργεια στο Μαραθώνιο της Βοστώνης:

ΙΑΤΡΙΔΗ Τ. , σελ. 10810
ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 10808
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ. 10816

Γ. Επί των αναφορών και ερωτήσεων:

ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 10780
ΕΛΕΥΣΙΝΙΩΤΗΣ Δ. , σελ. 10782, 10783
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. , σελ. 10779, 10780
ΜΑΡΙΑΣ Ε. , σελ. 10781
ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ Γ. , σελ. 10781, 10782
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Β. , σελ. 10783, 10784, 10785
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. , σελ. 10782, 10783
ΣΑΛΜΑΣ Μ. , σελ. 10784, 10785

Δ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου:

ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. , σελ. 10844
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ Ε. , σελ. 10824
ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ Η. , σελ. 10817
ΒΟΥΛΤΕΨΗ Σ. , σελ. 10833, 10834
ΙΑΤΡΙΔΗ Τ. , σελ. 10810
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π. , σελ. 10828, 10829
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ Χ. , σελ. 10818
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ Κ. , σελ. 10845
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 10819
ΚΟΥΖΗΛΟΣ Ν. , σελ. 10812
ΚΟΥΡΑΚΟΣ Ι. , σελ. 10823, 10824
ΜΑΚΡΗ ΘΕΟΔΩΡΟΥ Ε. , σελ. 10842
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ. 10816
ΜΑΡΙΑΣ Ε. , σελ. 10835, 10836
ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 10837
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ. , σελ. 10800, 10817, 10825, 10827, 10828, 10831, 10832, 10841
ΝΤΑΒΛΟΥΡΟΣ Α. , σελ. 10842
ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. , σελ. 10822, 10823
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. , σελ. 10821, 10822
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 10828, 10831, 10832
ΠΑΦΙΛΗΣ Α. , σελ. 10839, 10840
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 10805
ΡΕΠΟΥΣΗ Μ. , σελ. 10814, 10815
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. , σελ. 10806
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Κ. , σελ. 10808
ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ Ν. , σελ. 10838
ΧΑΪΚΑΛΗΣ Π. , σελ. 10820
ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ Δ. , σελ. 10843, 10844
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 10834

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΞΣΤ'

Τρίτη 16 Απριλίου 2013

Αθήνα, σήμερα στις 16 Απριλίου 2013, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.00' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της ΣΤ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΜΑΡΙΑΣ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, δέκα μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί-συνοδοί τους από το 1ο ΕΠΑΛ Πάτμου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι τώρα βρισκόμαστε στο κομμάτι των αναφορών και ερωτήσεων, γι' αυτό δεν είναι γεμάτη η Βουλή. Αργότερα θα αρχίσει σιγά-σιγά να γεμίζει. Όσο γεμίζει βέβαια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πρώτα θα συζητηθεί η τρίτη με αριθμό 3141/5-3-2013 αναφορά πρώτου κύκλου του πρώην Προέδρου της Βουλής και Βουλευτή Β' Αθηνών του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Απόστολου Κακλαμάνη προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, σχετικά με τη χορήγηση πλήρους αυτοδυναμίας στο Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης του ακαδημαϊκού χάρτη της χώρας.

Κύριε Πρόεδρε, έχετε το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Στο αίτημα του Ανοικτού Πανεπιστημίου -όπως ξεκίνησε από τα μέλη του διδακτικού - ερευνητικού προσωπικού της Σχολής Κοινωνικών Επιστημών- για την πλήρη αυτοδιοίκησή του, όπως το Σύνταγμα ορίζει για τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, η απάντηση που έχω λάβει από τον παριστάμενο κύριο Υπουργό δεν νομίζω ότι είναι τόσο σαφής. Δεν είναι απορριπτική κατ' αρχήν, αλλά δεν είναι και σαφής. Αναγνωρίζει ότι το Ίδρυμα αυτό διακρίνεται από τα άλλα πανεπιστήμια και τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Σημειώτεον ότι πρέπει να ενημερώσετε, κύριε Υπουργέ, όχι μόνο τις Υπηρεσίες σας, αλλά και τους κυρίους πανεπιστημιακούς, ότι ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα είναι τα πανεπιστήμια και τα τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Το λέω, γιατί εδώ, σε αυτήν την αναφορά, ομιλούν για ΑΕΙ και ΤΕΙ. Ας τους το συγχωρήσουμε, όμως, αυτό, αν και είναι μέλη

ΔΕΠ Κοινωνικών Επιστημών και υποθέτω ότι θα έπρεπε να το ξέρουν.

Σημειώνετε πολύ σωστά ότι ο χαρακτήρας του ιδρύματος είναι σπουδές από απόσταση.

Επίσης, τονίζω ότι οι ίδιοι οι φοιτητές καταβάλλουν τα έξοδα των σπουδών τους. Δηλαδή, ελάχιστα επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός.

Νομίζω, λοιπόν, ότι επιβάλλεται αυτό που σε δυο σειρές αναφέρετε, ότι προτίθεσθε να εξετάσετε αιτήματα, βέβαια με βάση την ισχύουσα νομοθεσία.

Το αίτημα είναι η αυτοδιοίκηση. Η ισχύουσα νομοθεσία, όπως γνωρίζετε, είναι -θα μου επιτρέψετε- ένα λάθος του Υπουργείου που το εισηγήθηκε το 2002. Τροποποίησε, δηλαδή, τον ιδρυτικό νόμο, επικαλούμενο εισήγηση της τότε διοικούσας επιτροπής, την οποία, όμως, ως γνωστόν, ο Υπουργός ορίζει. Εσείς ανά πάσα στιγμή μπορείτε να ορίσετε μια νέα διοικούσα επιτροπή. Δεν το έχετε πράξει και είναι προς τιμήν σας. Το να έλθετε, όμως, ενδεχομένως και να πείτε ότι η παρούσα διοικούσα επιτροπή ή άλλη, την οποία εγώ ορίζω, μου ζητά πρόσθετους όρους ώστε, αν είναι δυνατόν, ποτέ να μην αυτοδιοικηθεί αυτό το ίδρυμα, αλλά να συνεχίσει να διοικείται από τη συγκεκριμένη διοικούσα επιτροπή, νομίζω ότι ήταν λάθος και του Υπουργείου Παιδείας τότε και της Βουλής που δέχθηκε αυτόν τον νόμο. Να σεβαστούμε, λοιπόν, τον ιδρυτικό νόμο.

Και επειδή προβλέπει έναν καθηγητή, ένα μέλος ΔΕΠ σε κάθε πρόγραμμα, έχω την εξής γνώμη, γιατί είδα ότι αυξάνετε και τον αριθμό των εισακτέων τώρα. Έχω τη γνώμη, για να μην πολυλογούμε -στη δευτερολογία μου ίσως προσθέσω κάτι- ότι περιορίζονται τα προγράμματα, εφόσον δεν έχουν ούτε ένα μέλος διδακτικού ερευνητικού προσωπικού, αλλά, βέβαια, στηρίζονται. Και είναι μέγα προσόν για το πανεπιστήμιο αυτό ότι έχει χίλιους τριακόσιους καθηγητές άλλων ιδρυμάτων που συνεργάζονται εκεί. Είναι ένα πείραμα που έχει πλέον επιτύχει και είναι σήμερα κάτω από τις συνθήκες της πανεπιστημιακής και τεχνολογικής εκπαίδευσης, την οποία γνωρίζετε και για την οποία με αφορμή το σχέδιο «Αθηνά» τόσα έχουμε πει. Θα πρέπει, λοιπόν, κατά κάποιο τρόπο να δώσετε ένα κίνητρο και στα άλλα ιδρύματα.

Για να είμαστε ξεκάθαροι, υπάρχουν πανεπιστήμια στα οποία πλεονάζει διδακτικό ερευνητικό προσωπικό -το γνωρίζω- με την περιφέρημη κατάκτηση του αντικειμένου, για να κάνουν διδασκαλία και έρευνα. Και βλέπετε σχολές, κοινωνικών επιστημών μάλιστα όπου υπάρχουν ένα σωρό μέλη ΔΕΠ που έχουν εντολή διδασκαλίας.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα απαντήσει ο Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, κ. Κωνσταντίνος Αρβανιτόπουλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, εγώ θα συμφωνήσω επί της αρχής, δηλαδή ότι πράγματι ο στόχος είναι -και ορθά επισημαίνετε το λάθος το οποίο γίνεται, το επισημαίνουμε κι εμείς συνέχεια και κάποια στιγμή νομίζω θα γίνει κτήμα όλων, ότι και τα τεχνολογικά ιδρύματα και τα πανεπιστήμια είναι ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα -τα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα να είναι αυτοδύναμα και να αυτοδιοικούνται, να είναι αυτοδύναμα και όχι να διοικούνται από διοικούσες επιτροπές.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση -και σωστά αναφέρατε ότι ο ιδρυτικός ν. 2552/1997 τροποποιήθηκε από τον ν. 3027/2002- ενώ οι τρεις προϋποθέσεις του ιδρυτικού νόμου ήταν, η σύγκλητος του ιδρύματος να συγκροτείται όταν είναι αυτοδύναμες τουλάχιστον δύο σχολές -που στην περίπτωση του ΕΑΠ είναι- όταν έχουν διοριστεί τρία τουλάχιστον μέλη ΔΕΠ στη βαθμίδα του καθηγητή -που έχουμε- και όταν έχει διοριστεί ο προϊστάμενος των διοικητικών υπηρεσιών του ΕΠΑ -που έχει υπάρξει- και άρα θα είχαμε ένα αυτοδύναμο πανεπιστήμιο, ήρθε το 2002 ο νομοθέτης και προσέθεσε έναν τέταρτο όρο, που λέει ότι πρέπει να έχει διοριστεί ένα τουλάχιστον μέλος ΔΕΠ για κάθε πρόγραμμα σπουδών που λειτουργεί και για κάθε σχολή που οδηγεί σε πτυχίο ή μεταπτυχιακό τίτλο εκπαίδευσης.

Για να μπορέσουμε να το ξεπεράσουμε αυτό, θα πρέπει να γίνει νομοθετική ρύθμιση, να αλλάξουμε, δηλαδή, αυτόν τον όρο ο οποίος ισχύει. Το λέω αυτό γιατί είμαστε πολύ μακριά, αν ακολουθήσουμε τη διαδικασία ορισμού ΔΕΠ και μάλιστα υπό τις ισχύουσες συνθήκες, που ξέρετε ότι έχουν μειωθεί δραματικά οι πιστώσεις, στο να φτάσουμε ουσιαστικά στον τέταρτο στόχο, να εκπληρώσουμε, δηλαδή, τον τέταρτο όρο που θέτει ο νόμος όπως έχει οριστεί.

Άρα, θα πρέπει να δούμε τη νομοθετική ρύθμιση και να μπορέσουμε να το αλλάξουμε, προκειμένου το Ανοιχτό Πανεπιστήμιο σιγά-σιγά να γίνει αυτοδύναμο.

Θα επισημάνω ότι εδώ πράγματι, όπως αναφέρατε, έχουμε ένα ίδρυμα, το οποίο έχει τη διαφορετικότητά του, δηλαδή είναι διακριτό, υπό την έννοια ότι έχουμε έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα και έναν ιδιαίτερο προσανατολισμό. Έχουμε την παροχή εκπαίδευσης από απόσταση, το οποίο γίνεται και θα έλεγα αποτελεσματικά, με επάρκεια, έχει δηλαδή καλές αξιολογήσεις. Άρα, είναι διαφορετικό στη διαδικασία του από όλα τα άλλα πανεπιστημιακά ιδρύματα.

Επίσης, θα πω ότι έχουμε πάρα πολλούς φοιτητές -είναι τριάντα τέσσερις χιλιάδες τον αριθμό- αλλά μόλις σαράντα τρία μέλη ΔΕΠ. Και συμπληρώνονται τα μέλη ΔΕΠ από άλλα ιδρύματα, τα οποία βοηθούν στη διαδικασία.

Όλα αυτά, όμως, θα πρέπει να τα δούμε συνολικά.

Στη δευτερολογία μου θα προσθέσω και ορισμένα στοιχεία, για να δούμε πώς θα εξελιχθεί η διαδικασία αυτή.

Επί της αρχής, νομίζω ότι πρέπει να πορευθούμε προς την κατεύθυνση την οποία αναφέρατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

Κύριε Πρόεδρε, έχετε το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Υπουργό για την απάντηση.

Εφ' όσον συμφωνούμε επί της αρχής, ότι, δηλαδή, όχι πως θα πρέπει κάποτε να αυτοδιοικείται, θα πρέπει να δούμε τώρα τι θα κάνουμε. Με τους ρυθμούς, όμως, που τώρα είστε -και ως Υπουργείο- υποχρεωμένοι να ακολουθείτε όσον αφορά την προκήρυξη θέσεων, αντιλαμβάνομαι ότι με τον όρο αυτό πρέπει να περάσουν πολλά χρόνια, για να μπορέσει το Ελληνικό Ανοιχτό Πανεπιστήμιο να καλύψει τον συγκεκριμένο όρο.

Βέβαια, θα πρέπει να γίνει κάποια συζήτηση εσωτερικά στο ίδρυμα για το εάν υπάρχουν προγράμματα, διότι φαίνεται ότι τα τελευταία χρόνια προστίθενται και νέα προγράμματα. Είναι τριάντα ένα αυτά τα προγράμματα, από τα οποία τα είκοσι πέντε μόνο έχουν έστω ένα μέλος ΔΕΠ. Έχουμε, δηλαδή, έξι ακόμη

προγράμματα που δίνουν πτυχίο.

Βέβαια, δεν πάσχει αυτό το πτυχίο, διότι έχουν χίλιους τριακόσιους εξωτερικούς καθηγητές.

Το πείραμα αυτό -επαναλαμβάνω- είναι πολύ σημαντικό. Και δεν ακούει κανείς αρνητικά σχόλια, όπως ακούμε για άλλα ιδρύματα. Θα πρέπει, λοιπόν, να τροποποιηθεί ο νόμος, ώστε να ισχύσει ο αρχικός ιδρυτικός νόμος.

Από εκεί και πέρα, εγώ θα έλεγα ότι η τάση στο Υπουργείο -προφανώς οχλούμενο από ενδιαφερόμενους- είναι να προσθέτει και προγράμματα, δηλαδή πτυχία. Και βλέπω και ότι η δουλειά τους γίνεται περισσότερο σε μεταπτυχιακό επίπεδο. Τα διδακτορικά του δηλαδή -όπως προσπάθησα να ενημερωθώ- δεν είναι διδακτορικά ενός νεοσσού πανεπιστημίου από αυτά που βγάζουν αθρόα διδακτορικά σε σημείο αστεϊότητας, που καλά κάνετε και καταργήσατε.

Κατά συνέπεια, βλέπω ότι έχουν και την ανάρτηση του διαρκούς ελέγχου της ποιότητας του έργου τους, βλέπω δημοσιεύσεις και ετεροαναφορές διδασκόντων εκεί. Εγώ πιστεύω -μακάρι και για άλλα ιδρύματα- ότι είναι από τα καλύτερα ιδρύματά μας. Μην αφήσετε το θέμα, σας παρακαλώ, έτσι να εκκρεμεί. Ζητήστε τους τώρα να σας πουν τι άποψη έχουν και προχωρήστε ή στη μία ή στην άλλη λύση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού): Όπως αναφέραμε και πριν, πράγματι έχουμε τριάντα τέσσερις χιλιάδες φοιτητές στο ΕΑΠ. Είναι δηλαδή, το τρίτο μεγαλύτερο ίδρυμα της χώρας, αν το αναλογιστεί κανείς. Την ίδια στιγμή, έχουμε μόλις σαράντα τρία μέλη ΔΕΠ και εκατόν σαράντα οκτώ διοικητικούς υπαλλήλους. Αυτό μας δημιουργεί ένα πρόβλημα, το οποίο καλύπτεται -όπως είπατε- από χίλια τριακόσια μέλη ΔΕΠ, τα οποία έρχονται από άλλα ιδρύματα και συμπληρώνουν θέσεις εργασίας και θέσεις διδακτικές.

Θα σας πω μόνο τούτο: Από τις διακόσιες δεκατέσσερις θεματικές ενότητες που έχουμε, μόνο οι σαράντα συντονίζονται από μέλη ΔΕΠ του ΕΑΠ, δηλαδή το 25% της ακαδημαϊκής ύλης συντονίζεται ακαδημαϊκά από τα μέλη του ΕΑΠ.

Έχουμε συζητήσει με τη διοικούσα να υπάρξει πράγματι ένας εξορθολογισμός όλων αυτών των προγραμμάτων που προσφέρονται, να δούμε δηλαδή ποια από αυτά αξιολογούνται θετικά, ποια μπορούν να συγχωνευτούν ή ποια να μην διδαχτούν.

Από εκεί και πέρα, οι δρόμοι είναι πράγματι δύο: Ή να αλλάξουμε το ιδρυτικό διάταγμα -το οποίο, όμως, θα πρέπει να συνοδεύεται και από κάποιες πιστώσεις ούτως ώστε να υπάρξει και μια κρίσιμη μάζα για έναν πιο περιορισμένο αριθμό μαθημάτων- ή να συνεχίσουμε με την ίδια τακτική των συνεργειών και των δράσεων, μαζί με άλλα πανεπιστήμια. Διότι, πράγματι έχουν αναπτυχθεί συνεργείες και νομίζω ότι πρέπει να τις ενθαρρύνουμε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Αυτό είναι το ζητούμενο, για πανεπιστημιακή συνεργασία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού): Αυτό είναι το ζητούμενο. Ακριβώς. Κι εδώ είναι ένα παράδειγμα πράγματι που έχει συμβεί και με λειτουργικό και με αποτελεσματικό τρόπο.

Θα πρέπει, λοιπόν, να μπορέσει, με έναν εξορθολογισμό των προγραμμάτων και με τις συνέργειες άλλων πανεπιστημίων, να λειτουργήσει. Εν πάση περιπτώσει, όμως, και σε αυτήν την περίπτωση χρειάζεται μια αλλαγή του νόμου, για να προχωρήσουμε στην αυτοδυναμία...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Να έχουμε κάποιο χρόνο για κάποια συγκεκριμένη από την πλευρά σας δράση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού): Βεβαίως, εγώ νομίζω ότι με την αρχή του επόμενου ακαδημαϊκού έτους αυτά θα πρέπει να έχουν ρυθμιστεί.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού): Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Θα συζητηθεί τώρα η τέταρτη με αριθμό 3004/22-2-2013 αναφορά πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Επαμεινώνδα Μαριά προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη δυσμενή φορολογική μεταχείριση των πολύτεκνων οικογενειών όσον αφορά τη φορολόγηση των ακινήτων.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Μαριάς.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, το θέμα το οποίο θίγει η ερώτησή μου είναι αρκετά σοβαρό και φυσικά το γνωρίζετε κι εσείς. Πριν λίγες μέρες έλαβα ένα έγγραφο από την Ανωτάτη Συνομοσπονδία Πολυτέκνων Ελλάδος και μετέτρεψα αυτό το έγγραφο σε αναφορά, την οποία λάβατε. Ήταν 19-02-2013.

Έρχεται, τώρα για συζήτηση ένα πολύ σοβαρό ζήτημα, διότι οι πολύτεκνοι κυρίως στο έγγραφό τους θίγουν την εφαρμογή του άρθρου 21, παράγραφος 1 του Συντάγματος, που αφορά την προστασία της οικογένειας και λέει: «Η οικογένεια ως θεμέλιο της συντηρήσεως και προαγωγής του Έθνους ως και ο γάμος, η μητρότης και η παιδική ηλικία, τελούν υπό την προστασία του κράτους».

Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Πρόκειται για μια διάταξη που έχει έναν σημαντικό ρόλο και δημογραφικό και εθνικό. Και, φυσικά, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και για λόγους φορολογικής δικαιοσύνης.

Μάλιστα, το Συμβούλιο της Επικρατείας με αποφάσεις του - την 91019/94- έχει κρίνει ότι πρέπει να μην υπάρχει διάκριση κατά την άσκηση της φορολογικής πολιτικής απέναντι στους πολύτεκνους.

Διαμαρτύρονται, λοιπόν, οι πολύτεκνοι, πρώτα απ' όλα για το νομοσχέδιο, το οποίο πέρασε και που επί της ουσίας φορολογεί τα εισοδήματα τα δικά τους και των αγάμων με τον ίδιο τρόπο, αλλά και για τη φορολογία που έχει σχέση με τα ακίνητα. Διότι το χαράτσι το οποίο επιβλήθηκε και το οποίο σύμφωνα με την Κυβέρνησή σας θα ήταν προσωρινό, στην ουσία έχει μονιμοποιηθεί. Μάλιστα, εφαρμόστηκε οριζόντια, ανεξαρτήτως του αν κάποιος είχε εισοδήματα, σημαντικά ή όχι, ανεξαρτήτως του αν ήταν πολύτεκνος ή όχι.

Τώρα, λοιπόν, με τη διαμορφούμενη πολιτική την οποία έχετε, τη μονιμοποίηση των χαρτασιών, είναι βέβαιο ότι έχουν τεράστιο πρόβλημα οι πολύτεκνες οικογένειες.

Σας λέει, λοιπόν, η Συνομοσπονδία -και νομίζω ότι συναντηθήκατε μαζί τους, διότι και μένα με συνάντησαν και ήθελα να έρθουν να σας θέσουν τα αιτήματά τους- το εξής απλό: Εάν κι εφόσον -και απ' ό,τι φαίνεται έτσι θα είναι- πάμε σε μια φορολογία της ακίνητης περιουσίας η οποία θα έχει το μόνιμο στοιχείο, τι μέτρα θα λάβετε σε σχέση με τους πολύτεκνους; Θα υπάρξει ένα αφορολόγητο, θα ληφθεί υπόψη ο αριθμός των τέκνων ή θα είναι συλλήβδην μια φορολογία για όλους, με αποτέλεσμα να οδηγεί σε αδικίες, όχι μόνο φορολογικές, αλλά κατά κύριο λόγο να δυναμιτίζει και τη στρατηγική που πρέπει να έχουμε σε ζητήματα δημογραφικής πολιτικής στη χώρα μας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Μαριά.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Γεώργιος Μαυραγάνης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Βουλευτά, κατ' αρχάς θα ήθελα να διευκρινίσω ότι ακόμα και με τη σημερινή, την ισχύουσα, νομοθεσία για το ειδικό τέλος ηλεκτροδοτούμενων επιφανειών, υπάρχει ειδική ρύθμιση για τους πολύτεκνους. Οι πολύτεκνοι είναι στη χαμηλότερη κατηγορία από πλευράς ειδικού τέλους. Και με βάση κάποια κριτήρια περιουσίας και τέκνων μπορούν να τυγχάνουν αυτής της ειδικής μεταχείρισης.

Όσον αφορά το θέμα το οποίο θέσατε, τα αιτήματα των πολυτέκνων, είχα την ευκαιρία να συναντήσω σήμερα το Προεδρείο και να μιλήσω μαζί τους. Μου έθεσαν τα ζητήματα αυτά. Μάλιστα, τους παρακάλεσα να μου υποβάλουν ένα αναλυτικό υπόμνημα με τις θέσεις της Συνομοσπονδίας, έτσι ώστε να δούμε ποιά από τα αιτήματά τους μπορούν, υπό τις παρούσες δημοσιονομικές συνθήκες, να ληφθούν υπόψη άμεσα και ποιά μπορούν να προγραμματιστούν για έναν μεταγενέστερο χρόνο. Γενικό-

τερα νομίζω ότι υπάρχει ένας διάλογος μαζί τους, έτσι ώστε από πλευράς της Κυβερνήσεως να αντιμετωπιστούν τα θέματα και να μην υπάρχει η αίσθηση ότι αυτή η κατηγορία, που είναι πάρα πολύ σημαντική για τη χώρα μας, έχει μια δυσμενή μεταχείριση.

Να θυμίσω, πάντως, ότι ακόμα και στο πλαίσιο του τελευταίου φορολογικού νόμου είχαμε τη βούληση -και το εκφράσαμε- να περάσει ειδικό επίδομα για τους τρίτεκνους και πάνω, ανά τέκνο, έτσι ώστε να υπάρχει πρόσθετη ενίσχυση της κατηγορίας των συμπολιτών μας οι οποίοι -το ξέρουμε- έχουν να επιτελέσουν δύσκολο έργο. Και η Κυβέρνηση δεν πρέπει να έχει μία κατεύθυνση η οποία δεν βοηθάει στη γέννηση Ελλήνων τέκνων από τις οικογένειες.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Μαριάς για να δευτερολογήσει.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, χαίρομαι πραγματικά, διότι η αναφορά την οποία υποβάλαμε -και βεβαίως το ότι μετατράπηκε σε επίκαιρη ερώτηση με την κλήρωση- ήταν σημαντική, διότι έγινε αυτή η συνάντηση με τους πολύτεκνους -ήρθαν και αυτοί, τους είδατε- και πραγματικά διεξήχθη αυτός ο διάλογος.

Πρώτα από όλα, σε σχέση με το ειδικό επίδομα που είπατε, πράγματι θα δοθεί, αλλά θα δοθεί, αφού ρυθμιστούν όλες οι διαδικασίες, αφού υποβάλουν τη φορολογική τους αίτηση, αφού πληρώσουν αυτά που είναι να πληρώσουν και μετά θα έρθουν να πάρουν το οποίο επίδομα, στο τέλος. Δηλαδή, έχει μια διαδικασία αυτό το ειδικό επίδομα που βάλατε στο φορολογικό νομοσχέδιο, που επί της ουσίας θα πάρουν αυτό το επίδομα από το μήνα Σεπτέμβριο και μετά. Άρα, υπάρχει μια αρρυθμία τουλάχιστον ως προς το ζήτημα ρευστότητας και κίνησης.

Δεύτερον, προφανώς σε ό,τι αφορά το ειδικό τέλος αναφέρεστε στο κοινωνικό τιμολόγιο της ΔΕΗ, διότι αυτό πράγματι υπάρχει σε σχέση με τη ΔΕΗ. Όμως, εδώ πρέπει να μιλήσουμε ξεκάθαρα. Από το μνημόνιο και με τις τελευταίες αποφάσεις επιβάλλεται μία ξεκάθαρη φορομνηχτική πολιτική. Ενώ υποτίθεται ότι το χαράτσι ήταν προσωρινό, έχει μονιμοποιηθεί. Ενώ ήταν τέλος, τώρα γίνεται φόρος. Από την ώρα βεβαίως που γίνεται φόρος, πρέπει να ισχύσουν όλα τα συνταγματικά κριτήρια για την άσκηση της φορολογικής πολιτικής. Και εδώ μπαίνει το ζήτημα των πολυτέκνων.

Ταυτόχρονα, κύριε Υπουργέ, αυτό που βλέπουμε είναι ότι όλα τα ακίνητα εκτός σχεδίου, όπως για παράδειγμα τα οικόπεδα με οποιαδήποτε κατασκευή είναι εκτός σχεδίου, αυτά έχουν μπει πλέον στο στόχαστρο και θα φορολογηθούν έντονα, όπως και τα αγροτεμάχια. Είχαμε πει ότι πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν κατά πόσο ορισμένα αγροτεμάχια είναι παραγωγικά. Δηλαδή, να θεωρηθούν ως παραγωγική επένδυση και ως κεφάλαιο και να μην φορολογούνται.

Αυτά, λοιπόν, βλέπουν οι πολύτεκνοι, αρκετοί από τους οποίους είναι αγρότες, πάρα πολλοί έχουν μία μικροϊδιοκτησία, ενδεχομένως έχουν εκτός σχεδίου κτίσματα ή και οικόπεδα και φοβούνται ότι εδώ θα γίνει μία τεράστια φοροεπιδρομή. Βεβαίως, αυτή η φοροεπιδρομή αφορά όλο τον ελληνικό λαό. Είναι κάτι με το οποίο εμείς είμαστε αντίθετοι και το έχουμε εξηγήσει. Όμως, μένοντας στο θέμα των πολυτέκνων, είναι δεδομένο ότι από την ώρα που εσείς προχωρείτε στη διαμόρφωση ενός φόρου ακίνητης περιουσίας -εμείς διαφωνούμε, αλλά εσείς προχωρείτε- τότε πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν όλες οι συνταγματικές διατάξεις, όπως και το άρθρο 21 του Συντάγματος για την προστασία της οικογένειας, ούτως ώστε η όποια φορομνηχτική πολιτική να μην έχει το οριζόντιο στοιχείο. Και αυτό είναι σημαντικό.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, δείτε -παρ' ό,τι τώρα δεν είναι στο αντικείμενό μας- ότι και οι ρυθμίσεις των δόσεων που θέλτε να κάνετε έχουν τέτοιες προϋποθέσεις, που επί της ουσίας δεν ανακουφίζουν τα νοικοκυριά, τους υπερχρεωμένους Έλληνες. Επομένως, αυτό λάβετέ το υπ' όψιν, διότι εάν περιμένετε για κάποιον με πάνω από 50.000 ευρώ ναβάλει εγγύηση την ακίνητη περιουσία του για να μπει στις δόσεις, δεν υπάρχει περίπτωση να ανακουφιστεί ο Έλληνας.

Κλείνοντας, κυρία Πρόεδρε, σε σχέση με τη συγκεκριμένη

ερώτηση εμείς θεωρούμε ότι πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπ' όψιν τα δικαιώματα των πολυτέκνων. Ελπίζω ότι και αυτοί θα διαμορφώσουν προτάσεις. Προφανώς, όμως, εσείς που θα έχετε τη νομοθετική πρωτοβουλία, όπως άκουσα, θα λάβετε υπ' όψιν την ιδιαίτερη κατάστασή τους, προκειμένου να μην έχουμε προβλήματα και στην ασκούμενη δημογραφική πολιτική της χώρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Το λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Μαυραγάνης, προκειμένου να απαντήσει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Οικονομικών): Πρώτα από όλα, θα ήθελα να πω ότι αυτή η τρομοκρατία σε σχέση με τους φόρους δεν νομίζω ότι πλέον ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Είχαμε πει ότι η φορολογία των ακινήτων θα έχει ελάφρυνση. Νομίζω ότι μετά τις ανακοινώσεις που έγιναν, αυτή η ελάφρυνση είναι πλέον πραγματικότητα. Άρα, μην προτρέχετε ότι θα φορολογηθούν τα πάντα, ότι δεν θα μείνει τίποτα όρθιο. Περιμένετε. Νομίζω ότι είναι καλύτερο να μιλάμε επί συγκεκριμένων ανακοινώσεων και νομοθετημάτων, παρά να ακούμε τις διάφορες φήμες για το τι θα φορολογηθεί.

Επίσης, σε σχέση με τη φορολόγηση των πολυτέκνων σας είπα πως οτιδήποτε υπήρξε από πλευράς Κυβέρνησης για να ενισχυθεί το εισόδημά τους, έγινε με πρόσθετη παρέμβαση. Βεβαίως, όσες διαδικαστικές λεπτομέρειες ή και δυσκολίες υπάρχουν θα τις ξεπεράσουμε, έτσι ώστε αυτό που είπαμε για 500 ευρώ πρόσθετο επίδομα ανά τέκνο για τους τρίτεκνους και πάνω να γίνει πραγματικότητα.

Υπάρχει βεβαίως, το θέμα ότι μέσα στη φορολογική πολιτική που πρέπει να ασκείται πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες των διάφορων κοινωνικών ομάδων και η Κυβέρνηση το επιθυμεί αυτό και θα το κάνει πράξη. Μέσα από τη βελτίωση των δημοσιονομικών συνθηκών θα δείτε ότι θα προχωρήσουμε σε μέτρα, τα οποία θα είναι υπέρ της μείωσης φόρων, όταν αυτό επιτρέπεται -όπως σας είπα- από τις δημοσιονομικές συνθήκες.

Για πρώτη φορά υπάρχει πλέον δέσμευση ότι μπορούμε να κατευθυνθούμε σε μειώσεις φόρων, εφόσον αποδεικνύεται από την καλή πορεία των δημοσιονομικών της χώρας. Αυτό νομίζω ότι είναι μία κατάκτηση, για να μπορούμε να περάσουμε σε μία νέα φάση, ώστε όταν η οικονομία αρχίζει να αναπτύσσεται να έχουμε τη δυνατότητα να παρέμβουμε και να μειώσουμε φόρους εκεί όπου υπάρχει φαινόμενο υπερφορολόγησης.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε κι εμείς για την απάντηση, κύριε Υπουργέ.

Εισερχόμαστε τώρα στην πέμπτη με αριθμό 7877/1-3-2013 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β' Αθηνών του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ηλία Παναγιώταρου προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με την προμήθεια συσσωρευτών για τα νέα υποβρύχια «type 214» του Πολεμικού μας Ναυτικού.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, για τέταρτη ή πέμπτη φορά η Χρυσή Αυγή κάνει επίκαιρη -κατέληξε να είναι επίκαιρη, ήταν απλή ερώτηση η συγκεκριμένη, αλλά δεν απαντήθηκε- ερώτηση για το ζήτημα των υποβρυχίων. Έχει κάνει και ο κ. Λαγός, νομίζω τον Ιούνιο, ερώτηση για το πρόβλημα που υπάρχει με τα καινούρια υποβρύχια «type 214» στο Σκαρμαγκά, έχω κάνει δύο εγώ, έχουν γίνει δεκάδες ερωτήσεις σχετικά με το θέμα από Βουλευτές της Χρυσής Αυγής και βλέπουμε ότι περνά ο καιρός και απλώς θα συνεχίζουμε να κάνουμε ερωτήσεις και επερωτήσεις κι απαντήσεις δεν θα παίρνουμε.

Και το θέμα δεν είναι να πάρουμε εμείς απάντηση, αλλά το πρόβλημα είναι στο Πολεμικό Ναυτικό, που έχει τεράστια ανάγκη τα υποβρύχια σ' αυτές τις δύσκολες στιγμές στις οποίες ζούμε. Υπάρχουν τρία υποβρύχια σχεδόν έτοιμα, χρυσοπληρωμένα, βρίσκονται στο Σκαρμαγκά και δεν μπορούν να κατελκυστούν για λεπτομέρειες -στην κυριολεξία- απαράδεκτες και εις βάρος του στόλου και υπάρχει και το πρόβλημα με τα υποβρύχια «type 214», που είπαμε, και με τα «type 209». Υπήρχε κι ένα περιστατικό, όπου υπήρξε μία αναγκαστική ανάδυση ενός λόγω αναθυμιάσεων από τις μπαταρίες, οι οποίες έχουν λήξει κοντά τέσσερα χρόνια τώρα. Ενώ μάλιστα είχε υπογραφεί το κονδύλι για να

υπάρξει προμήθεια τριών μπαταριών και ο προμηθευτής θα έκανε και δώρο μία ακόμα - είναι και Έλληνας ο προμηθευτής - μετά τις εκλογές αυτό το κονδύλι «πάγωσε» και εξαφανίστηκε.

Θα θέλαμε να μας πείτε τι προβλέπετε να κάνετε και για τις μπαταρίες των υποβρυχίων «type 214». Υπήρξε το περιστατικό όπου κάποιοι εργαζόμενοι σταμάτησαν να τις φορτίζουν. Διαβεβαιώσατε ότι δεν υπήρξε πρόβλημα τελικά, παρ' ότι είναι πολύ σοβαρή η πρώτη φόρτιση των μπαταριών. Υπάρχει πληροφορία ότι υπάρχει πρόβλημα -καταστροφή μάλλον, όχι πρόβλημα- μίας συστοιχίας μπαταριών ενός εκ των υποβρυχίων που βρίσκονται στο Σκαρμαγκά και υπάρχει και το πρόβλημα των ληγμένων μπαταριών στα υποβρύχια «type 209».

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Δημήτριος Ελευσινιώτης.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Κυρία Πρόεδρε της Βουλής των Ελλήνων, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το πρώτο που θέλω να υπογραμμίσω κατηγορηματικά είναι ότι η πολιτική ηγεσία του ΥΠΕΘΑ σε στενή συνεργασία με την ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού, αλλά και βασιζόμενη στο απαράμιλλο ηθικό των Ενόπλων Δυνάμεων και ειδικότερα του Πολεμικού Ναυτικού εξασφαλίζει την επιχειρησιακή ετοιμότητα όλων των πολεμικών μας πλοίων και ιδιαίτερα των υποβρυχίων. Με αυτόν τον τρόπο αναγνωρίζουμε έμπρακτα τον καθοριστικής σημασίας ρόλο που παίζει το Πολεμικό Ναυτικό στην υπόθεση της θωράκισης της εθνικής μας άμυνας, αλλά και ειδικότερα στα υποβρύχια.

Το δεύτερο που θέλω να επισημάνω είναι ότι οι συστοιχίες των υποβρυχίων «type 214» με «type 209» είναι τελείως διαφορετικές...

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Των μπαταριών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Οι συστοιχίες των μπαταριών των υποβρυχίων «type 214» και «type 209», λοιπόν, είναι τελείως διαφορετικές, όχι μόνο στα ρεύματα που αποδίδουν, αλλά και στις φυσικές τους διαστάσεις. Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι οι συστοιχίες των μπαταριών των υποβρυχίων, ειδικότερα του «type 209» είναι ένα κρίσιμο υλικό για την προώθησή τους. Άλλωστε, όταν χάνουν την επιφάνεια και καταδύονται, από εκεί και κάτω ξεκινάει η μπαταρία να δουλεύει και ως εκ τούτου είναι μια υψηλή προτεραιότητα για μας.

Ο διαγωνισμός για την προμήθεια των συστοιχιών των μπαταριών των υποβρυχίων «type 209» για τον οποίον μιλάμε, βρίσκεται σε εξέλιξη εδώ και καιρό. Η μη ολοκλήρωσή του έως σήμερα οφείλεται σε αλληπάλληλα νομικά ζητήματα που προέκυψαν με διοικητικές και δικαστικές προσφυγές των συμμετεχόντων στο διαγωνισμό, η επίλυση των οποίων είναι δυστυχώς, όπως γνωρίζετε πολύ καλά, χρονοβόρα, πλην όμως η πιστή τήρηση των διαδικασιών αυτών αποτελεί επιταγή της υφιστάμενης νομοθεσίας και κατοχυρώνει απολύτως τη νομιμότητα και τη διαφάνεια, τόσο στο εθνικό όσο και στο ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτό κατέστη αναγκαία και η νομική συνδρομή του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, προκειμένου να διευκρινισθεί αν το επιτρεπόμενο όριο μείωσης της προμήθειας, το οποίο έγινε μετά από επαναπροσδιορισμό των επιχειρησιακών απαιτήσεων του Πολεμικού Ναυτικού, είναι νόμιμο ή όχι, όσον αφορά τον αριθμό της μείωσης.

Από τη στιγμή, λοιπόν, που επαναπροσδιορίστηκαν οι επιχειρησιακές απαιτήσεις στο Πολεμικό Ναυτικό, άρχισε μια προσπάθεια, όχι για την κατακύρωση των αρχικών έξι συστοιχιών των υποβρυχίων, όπως αρχικά είχε προκηρυχθεί, αλλά ενός αριθμού συστοιχίας μπαταριών που θα συνιστούσε έναν παράγοντα επιχειρησιακής λειτουργίας των υποβρυχίων, αλλά ταυτόχρονα δεν θα ήταν ζημιογόνος για το δημόσιο συμφέρον.

Σε κάθε περίπτωση, θα ήθελα να σας δηλώσω ότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας βρίσκεται πολύ κοντά στην επίλυση του οξέος και χρόνιου προβλήματος της προμήθειας των συστοιχιών μπαταριών των υποβρυχίων «type 209».

Αυτό που είπατε προηγουμένως, ότι υπάρχει η τιμή των τριών σε ένα σετ των τεσσάρων, είναι γνωστό και αυτό ακριβώς προσπαθούμε αυτήν τη στιγμή να λύσουμε -αν υπάρχει κάποιο άλλο νομικό πρόβλημα- για να μπορέσουμε στο εγγύς μέλλον να προχωρήσουμε στο επόμενο βήμα.

Τέλος, θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω και ως πρώην Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού ότι το προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού, εργαζόμενο με απόλυτο επαγγελματισμό, εκτελεί όλες τις εργασίες που απαιτούνται, έτσι ώστε να τηρούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες ασφάλειας, συντήρησης και λειτουργίας, με σκοπό τα υποβρύχια να είναι πάντα επιχειρησιακά διαθέσιμα στο στόλο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ο κ. Παναγιώταρος έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Κύριε Υπουργέ, είμαι σίγουρος ότι ούτε εσείς καταλάβατε ακριβώς τι είπατε με την απάντησή σας. Μιλήσατε για το απαράμιλλο ηθικό των Ενόπλων Δυνάμεων, το οποίο όμως προσπαθείτε «με νύχια και με δόντια» και με απαράμιλλο ζήλο να τους το καταρρακώσετε. Όμως σε πείσμα δικό τους, δεν το καταφέρνετε.

Επίσης, ο στόλος δεν είναι καθόλου επιχειρησιακός. Κανιβαλίζετε πλοία αυτήν τη στιγμή στη Σαλαμίνα, στο Ναύσταθμο -το ξέρουν όλοι, το ξέρετε και εσείς, σας ενημερώνουν, κανιβαλίζουν το ένα για να βγει το άλλο και πάει λέγοντας- διότι έχετε φροντίσει να λείπουν πληθώρας ανταλλακτικών από τα πλοία, πόσω μάλλον για τα υποβρύχια για τα οποία μιλάμε. Στην ουσία τα «209» δεν έχουν καθόλου μπαταρίες, είναι ληγμένες, είναι επικίνδυνες και αν είχατε έστω και κατ' ελάχιστον υπ' όψιν σας την ασφάλεια του προσωπικού του Πολεμικού Ναυτικού, θα ήταν άμεση προτεραιότητά σας -και όχι γραφειοκρατικές παλινωδίες και ιστορίες, όπως αυτές που μας είπατε, ότι υπάρχουν κωλύματα- το να προμηθευτείτε μπαταρίες. Ο διαγωνισμός είχε καταχωρωθεί -οι τρεις μπαταρίες και μια δώρο- και κάποιος μετά τις εκλογές τον ακύρωσε αυτόν τον διαγωνισμό, πράγμα το οποίο είναι απαράδεκτο. Εσείς, ως πρώην στρατιωτικός, θα έπρεπε να είχατε επιληφθεί του θέματος άμεσα.

Είπατε για επαναπροσδιορισμό απαιτήσεων του Πολεμικού Ναυτικού. Το Πολεμικό Ναυτικό έχει συγκεκριμένες απαιτήσεις και συγκεκριμένους στόχους. Τα υποβρύχια έχουν συγκεκριμένο ρόλο: Να φυλάνε το Αιγαίο μέχρι την Κύπρο από τον προαιώνιο εχθρό του Ελληνισμού, που είναι οι Τούρκοι, που εσχάτως προσπαθείτε να μας τους «φορέσετε στο σβέρκο» βάζοντάς τους να αγοράσουν τις μαρίνες, τα λιμάνια κι οτιδήποτε άλλο υπάρχει στην Ελλάδα. Κι αυτά, χωρίς την άδεια του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, όπως αποδεικνύεται από προγενέστερη ερώτηση που είχε κάνει η Χρυσή Αυγή.

Όσο για τα υποβρύχια τύπου «214» έχουν περάσει χρόνια που είναι πληρωμένα και έτοιμα, κι απ' ό,τι φαίνεται με την κωλυσιεργία σας -όχι τη δική σας προσωπικά, αλλά όλης της Κυβερνήσεως- θα έχει την τιμή η Χρυσή Αυγή, όταν θα κυβερνά αυτόν τον τόπο, να τα εγκαταλείψει και να δούμε την κατέλυσή τους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Έχετε το λόγο, κύριε Υπουργέ, για να απαντήσετε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Θα επαναλάβω αυτό που είπα. Θα το διαβάσω ακριβώς όπως σας το είπα: «Η πολιτική ηγεσία βρίσκεται πολύ κοντά στην επίλυση του οξέος και χρόνιου προβλήματος». Είναι πράγματι οξύ το πρόβλημα και είναι πράγματι χρόνιο. Το γνωρίζουμε, αλλά είμαστε πολύ κοντά στην επίλυσή του. Πιθανόν και πριν το Πάσχα θα πάμε στο επόμενο βήμα.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Το οποίο είναι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΙΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Νομίζω ότι κι εσείς θα συμφωνήσετε σ' αυτό, ότι δηλαδή υπάρχουν πολλά ευαίσθητα σημεία, τα οποία θα μπορούσα να τα πω κι ως πρώην Αρχηγός του Ναυτικού, όχι ως στρατιωτικός μόνο. Όμως, πιστεύω ότι η παρούσα κατάσταση σ' αυτήν την Αίθουσα δεν με αφήνει να πω περισσότερα απ' αυτά που νομίζω

ότι θα διασφαλίσουν το απόρρητο των Ενόπλων Δυνάμεων. Θα ήταν ευχάριστο, όπως έχω πει σε όλους τους κυρίους και τις κυρίες Βουλευτές, να έρθετε στο γραφείο να συζητήσουμε ό,τι θέλετε.

Είναι γνωστά όλα αυτά που μας είπατε. Τα ανταλλακτικά δεν είναι σημερινό πρόβλημα, δεν είναι κάτι το οποίο γίνεται για τους λόγους έτσι όπως τουλάχιστον τίθενται. Πολλές φορές μία παραγγελία μπορεί να κάνει τρία και τέσσερα χρόνια. Αναγκαστικά πάμε και σε άλλες μεθόδους.

Εδώ θα σταματήσω σ' αυτό το θέμα, αν μου επιτρέπετε, διότι περισσότερες πληροφορίες, όπως σας είπα, μπορούμε να τις συζητήσουμε tête-à-tête στο γραφείο με τον κύριο Υπουργό κι όχι στην Αίθουσα αυτήν.

Πάντως, ένα πράγμα να ξέρετε. Το πρωταρχικό μέλημα της πολιτικής ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων δεν είναι τίποτε άλλο παρά η ασφάλεια του προσωπικού, ένα έργο το οποίο είναι αδιαπραγμάτευτο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Η πρώτη με αριθμό 1519/11-9-2012 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου της Νέας Δημοκρατίας κ. Ελευθερίου Αυγενάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη διαδρομή επιστημονικού προσωπικού από την Ελλάδα στο εξωτερικό, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η δεύτερη με αριθμό 4278/22-11-2012 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β' Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς-Ενωτικό Κοινωνικό Μέτωπο κ. Δημητρίου Στρατούλη προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με την κάλυψη των αναγκών χρηματοδότησης του Ελληνικού Ινστιτούτου Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η έβδομη με αριθμό 8343/12-3-2013 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Λαρίσης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων λειτουργίας των Νοσοκομείων και Κέντρων Υγείας του Νομού Λασιθίου, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Επίσης, δεν θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 8323/11-3-2013 ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Λακωνίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Δαβάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη λειτουργία του Τελωνείου Γυθείου και του Τελωνείου της Νεαπόλεως Βοιών, λόγω ικανοποίησης του Βουλευτή από τη γραπτή απάντηση του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η δεύτερη με αριθμό 5770/11-1-2013 ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Λάρισας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς - Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου κ. Δημητρίου Γελαλή προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων σχετικά με την προστασία των Γεωγραφικών Ενδείξεων αποσταγμάτων στεμφύλων σταφυλής (τσίπουρο-τσικουδιά) των περιοχών Θεσσαλίας, Μακεδονίας, Τυρνάβου και Κρήτης και των Γεωγραφικών Ενδείξεων Τσίπουρο Ηλείας, Μουσκάκιου που είναι αναγνωρισμένες σε εθνικό επίπεδο, δεν θα συζητηθεί λόγω αναρμοδιότητας και διαγράφεται.

Η τρίτη με αριθμό 6141/566/22-1-2013 ερώτηση δεύτερου κύκλου και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Ανεξάρτητου Βουλευτή Μαγνησίας κ. Παρίση Μουσινά προς τον Υπουργό Υγείας σχετικά με την πληροφόρηση για τις επιστροφές χρημάτων από παρανόμως χορηγηθέντα επιδόματα τυφλότητας και για τις επιβληθείσες κυρώσεις σε παρανομούμενους γιατρούς, δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Θα συζητηθεί η έκτη με αριθμό 7852/1-3-2013 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Νομού Αττικής της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Βασιλείου Οικονόμου προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με την αναθεώρηση της απόφασης του ΕΟΠΥΥ για μείωση του αριθμού συνεδριών και του ποσού που δικαιολογεί για λογοθεραπεία.

Ο κ. Οικονόμου έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς θα ήθελα να σας ευχαριστήσω και πάλι για την παρουσία σας εδώ διότι, όπως είδατε προηγουμένως, είναι ξανά μακρύς ο κατάλογος των απόντων Υπουργών. Βέβαια στην τελευταία Διάσκεψη των Προέδρων αποφασίσαμε ότι πλέον θα εκφωνούνται από τους Βουλευτές οι ερωτήσεις που δεν θα απαντώνται για να φαίνεται η απουσία των Υπουργών.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Είναι η πρόταση που έκανα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Αυτό ψηφίστηκε στη Διάσκεψη και πλέον ο κρυπτόμενος Υπουργός θα αναλαμβάνει και την ευθύνη αυτής της απουσίας του.

Βέβαια, ο κ. Σαλμάς δεν ανήκει σ' αυτήν την κατηγορία και τα συγχαρητήριά μου, κύριε Υπουργέ, γιατί παίρνετε την ευθύνη να δίνετε τουλάχιστον απαντήσεις στον κοινοβουλευτικό έλεγχο προς τους Βουλευτές και κατά έμμεσο τρόπο στο εκλογικό σώμα που τους ανέδειξε, δηλαδή στο λαό.

Κύριε Υπουργέ, το ευαίσθητο θέμα της λογοθεραπείας το ξέρετε. Είναι πολλές οι καταγγελίες, πολλά τα παράπονα των γονέων γι' αυτήν την απόφαση του οργανισμού. Καταλαβαίνετε βέβαια ότι όταν πάμε να κάνουμε εξοικονόμηση σ' αυτήν τη δύσκολη εποχή, θα πρέπει να κάνουμε μία ιεράρχηση, δηλαδή να δούμε από πού μπορούμε να κάνουμε την εξοικονόμηση. Υπάρχουν κάποιες κατηγορίες εξόδων, προβλημάτων και θεμάτων που για μένα δεν μπαίνουν στην κατηγορία «εξοικονόμησης», σε εισαγωγικά ή όχι. Όταν δηλαδή μιλάμε για το ποια παιδιά χρειάζονται λογοθεραπεία, εννοούμε τα παιδιά με νοητική υστέρηση ελαφριάς ή βαριάς μορφής, τα παιδιά με αυτισμό, τα παιδιά με δυσλεξία, τα παιδιά με τραυλισμό, τα παιδιά με διαταραχές άρθρωσης, τα παιδιά με διαταραχές ρυθμού ομιλίας, τα παιδιά με μερικές ή ολικές διαταραχές προφορικής έκφρασης, με φωνητικές ανωμαλίες, με ανωμαλίες κατανόησης και έκφρασης, με μαθησιακές δυσκολίες και πολλές άλλες περιπτώσεις.

Δεν είμαι γιατρός, αλλά σας περιέγραφα το χαρακτηρισμό αυτής της προβληματικής κατάστασης που καλείται να αντιμετωπίσει το κράτος διά των υπηρεσιών του, ώστε να στηρίξει τις οικογένειες και να βοηθήσει αυτά τα παιδιά να αντιμετωπίσουν αυτά τα προβλήματα.

Έρχεται λοιπόν ο ΕΟΠΥΥ και λέει: Δεκαπέντε ευρώ η συνεδρία, δεκαπέντε συνεδρίες το πολύ. Θα μου πείτε: «Δεν φτάνουν;». Μάλιστα υπάρχει και η δεύτερη περίπτωση, ότι δηλαδή καλύπτει τις βαριές παθήσεις και όχι και τις ελαφριές.

Ερωτώ: Η δυσλεξία είναι βαριά ή ελαφριά πάθηση; Οι ελαφριές νοητικές υστερήσεις, αυτές που είναι στα όρια, εξαιρούνται. Ερωτώ πάλι: Πόσες δεκάδες, εκατοντάδες, χιλιάδες οικογένειες δεν θα τις στηρίξει πλέον η πολιτεία; Τα παιδιά αυτά θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα στο σχολείο τους και στον κοινωνικό τους περίγυρο. Μπαίνουμε, λοιπόν, σε μία τελείως διαφορετική φάση της κοινωνικής διάρθρωσης, της λειτουργίας της οικογένειας. Σ' αυτά ο ΕΟΠΥΥ θα κάνει περικοπές, εκεί θα κάνει ταγκουνιές;

Περιμένω, λοιπόν, μία πρώτη απάντηση, μία πρώτη προσέγγιση με ευαισθησία και με αναφορά στις αρχές μίας δημοκρατίας η οποία αγαπά και σέβεται ειδικά τα μέλη της τα οποία βρίσκονται σε αδυναμία.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε τον κ. Οικονόμου.

Στην ερώτηση του κυρίου συναδέλφου θα απαντήσει ο Αναπληρωτής Υπουργός κ. Μάριος Σαλμάς.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΜΑΡΙΟΣ ΣΑΛΜΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κατ' αρχήν, αγαπητέ συνάδελφε, κύριε Οικονόμου, δεν χρειάζεται να με ευχαριστείτε για το καθήκον μου, το αυτονόητο, που είναι να βρίσκομαι εδώ και να απαντώ στις ερωτήσεις. Ένας επιπρόσθετος λόγος είναι ότι οι ερωτήσεις σας αφορούν πάντα πραγματικά προβλήματα, υπαρκτές καταστάσεις, που και εμάς μας απασχολούν. Και μέσω της απάντησης που δίνω σε εσάς, ενημερώνεται και ο ελληνικός λαός που παρακολουθεί τη συνεδρίαση, αλλά ενημερώνονται και οι ομαδες αυτές, οι οποίες έχουν άμεσο ενδιαφέρον και που προφανώς έχουν αγωνία όταν

έρχεται το θέμα τους στη Βουλή και απαντάται από έναν Υπουργό σ' έναν Βουλευτή.

Κοιτάξετε, πράγματι ο ΕΟΠΥΥ ήταν και είναι σε μια διαδικασία να κάνει έναν εξορθολογισμό των δαπανών. Είχαμε πει, όμως, και είχαμε δεσμευτεί ότι αυτό δεν πρέπει να πειράξει τον πυρήνα των παρεχομένων υπηρεσιών και πρέπει να κόψει το κέρδος των παρόχων.

Άρα, θεωρητικά -για να έρθουμε στο θέμα με τους λογοθεραπευτές- θα μπορούσε να είναι πιο φθηνή η τιμή αποζημίωσης, αρκεί, όμως, να μην επιβαρύνεται ο ασθενής. Έχετε δικίο στο ότι πολλές φορές φτάνει μέχρι και τα 50 ευρώ η χρέωση της συνεδρίας λογοθεραπείας από τους λογοθεραπευτές προς τους ασθενείς. Βέβαια, πρέπει να πούμε ότι και ο ιατρός χρεώνει 50 ευρώ ή 60 ευρώ ή και 70 ευρώ, αλλά αποζημιώνεται με 10 ευρώ.

Υπάρχουν δύο θέματα: Ο αριθμός των συνεδριών ανά μήνα και το πώς αποζημιώνεται η κάθε μία. Το πόσο αποζημιώνεται -που είναι 15 ευρώ- σαφέστατα δεν είναι άλλοθι, γιατί ο ιατρός πληρώνεται και αυτός χαμηλά. Με ένα, όμως, προεδρικό διάταγμα -αν δεν κάνω λάθος είναι το 157/1991- καθορίζεται ότι η αποζημίωση της συνεδρίασης από λογοθεραπεία είναι μιάμιση φορά η αποζημίωση της ιατρικής επισκέψεως. Και με μια πράξη νομοθετικού περιεχομένου -είναι στο ΦΕΚ 262/Α'- η ιατρική επίσκεψη ορίστηκε στα 10 ευρώ για τους συμβεβλημένους ιατρούς του ΕΟΠΥΥ.

Με βάση, λοιπόν, και το π.δ. 157, που σας είπα, είναι μιάμιση φορά το 10. Έτσι, βγαίνει το 15 ευρώ ανά συνεδρία. Ο αριθμός των συνεδριών -το δεκαπέντε- αν σκεφτεί κανείς ότι ο μήνας έχει είκοσι εργάσιμες μέρες, είναι ικανοποιητικός.

Σε κάθε περίπτωση, αυτό που σας λέω σήμερα -και είναι καθαρό- είναι ότι ο ΕΟΠΥΥ έχει φέτος μία καλύτερη χρονιά από ότι πέρυσι. Μαζεύτηκε, δηλαδή, το δημοσιονομικό έλλειμμα του. Και αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι τους πρώτους τρεις μήνες πλήρωσε τρεις μήνες τους παρόχους. Αυτό το βλέπουμε για πρώτη φορά. Κι έτσι φαίνεται να επιβεβαιωνόμαστε σ' αυτό που λέγαμε, ότι οι πληρωμές φέτος θα είναι καλύτερες, θα είναι πολύ πιο μικρό το έλλειμμα και οι πάροχοι θα πληρώνονται.

Σας λέω, λοιπόν, εδώ σήμερα -και κρατήστε το ως δέσμευση- ότι ένα μέρος του οφέλους που έχουμε από τον ΕΟΠΥΥ -είτε στο φάρμακο είτε στις παροχές είτε οπουδήποτε- θα το επιστρέψουμε πίσω στους ασθενείς.

Προτού, όμως, το επιστρέψουμε στους ασθενείς, πριν σας πω, δηλαδή, ότι ευχαρίστως θα το κάναμε από 15 ευρώ, 20 ευρώ τη συνεδρία ή τις δεκαπέντε συνεδρίες, δεκαεπτά, έχουμε μία υποχρέωση: Να πληρώνουμε αυτές τις συνεδρίες που κάνουν οι λογοθεραπευτές στους ασθενείς.

Εσείς ήσασταν που ορθώς είχατε επισημάνει την καθυστέρηση της καταβολής των χρημάτων που δίνουν οι νεφροπαθείς και μια σειρά ασθενών που δαπανούν από τη τσέπη τους για κάποιες παροχές. Είδαμε καθυστερήσεις στον ΕΟΠΥΥ, παρά την αντίθετη οδηγία της πολιτικής ηγεσίας που είπαμε να παίρνουν προτεραιότητα.

Άρα, πρώτα λύνεις το πρόβλημα της ρευστότητας και πληρώνεις αυτά που ήδη κάνεις και αμέσως μετά, το επόμενο βήμα, είναι να αυξάνεις και την αποζημίωση ή τις συνεδρίες για αυτήν την κατηγορία.

Κρατώ την επιπρόσθετη ευαισθητοποίηση που δέχομαι από την ερώτησή σας αυτή. Και να ξέρετε ότι μόλις πετύχουμε να αποκατασταθεί κι η ροή των πληρωμών στους ασθενείς που δαπανούν και παίρνουν την απόδειξη από τους λογοθεραπευτές, το επόμενο βήμα θα είναι να μπορούμε να κάνουμε και μία διόρθωση σ' αυτά τα πράγματα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο για να δευτερολογήσετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Καταλαβαίνω ότι σ' αυτές τις δύσκολες ώρες που περνάει η πατρίδα, η εξορρόγηση και η εξορθολόγηση των δαπανών ενός μεγάλου οργανισμού, του βασικού οργανισμού για τη δημόσια ασφάλιση, είναι μία πολύ βασική προτεραιότητα για μία κυβέρνηση και για έναν Υπουργό.

Πάρα ταύτα, σας ξαναλέω ότι σε αυτό το πακέτο παροχών που δίνει ο ΕΟΠΥΥ, σ' αυτό το οικονομικό πακέτο που έχει να διαχει-

ριστεί, πρέπει να μπου κάποιες ιεραρχήσεις. Καταλαβαίνω από το λόγο σας ότι δεν μπορείτε να είστε συγκεκριμένοι. Όπως δηλώσατε, το πρώτο τρίμηνο έχετε μια πρώτη ισορροπία. Άρα, η εξέλιξη των πραγμάτων θα σας οδηγήσει στο τι θα δώσετε παραπάνω ή όχι. Αυτό φαίνεται κατ' αρχάς λογικό.

Πρέπει, όμως, να καταλάβετε και τα παιδιά που χρίζουν αυτών των θεραπειών. Δεν είμαι γιατρός και γι' αυτό μπορεί να μην εκφράζω σωστά τις έννοιες, όπως πρέπει. Η λογοθεραπεία ή η εργοθεραπεία ή η ειδική διαπαιδαγώγηση -σε μερικές περιπτώσεις και για τους γονείς- αφορά πάρα πολλές οικογένειες, πάρα πολλά παιδιά. Είναι ειδική κατηγορία όντως, αλλά δεν είναι μια ειδική ομάδα η οποία έχει έκφραση συνδικαλιστικού τύπου, παραδείγματος χάριν.

Σας είχα καταθέσει τις προάλλες μια ερώτηση για τους νεφροπαθείς, για το αν θα πάρουν τα οδοιπορικά. Και σας ρωτάω: Οι νεφροπαθείς μπορούν να συνδικαλιστούν και να «κατεβάσουν κάτω τα ρολά», όπως λέμε; Οι γιατροί έχουν τον συνδικαλισμό τους. Οι φαρμακοποιοί έχουν τον συνδικαλισμό τους. Διεκδικούν τα ποσά που έχουν δεδουλευμένα. Και καλά κάνουν οι άνθρωποι. Πρέπει να πληρώνεται ό,τι έχει δουλέψει ο καθένας. Αλλά αυτές οι κατηγορίες των συνανθρώπων μας πώς θα διεκδικήσουν το δικό τους; Ποιο είναι το δικό τους τελικά;

Εμείς οι Βουλευτές δεν ερχόμαστε για ψηφοθηρικούς λόγους. Σας διαβεβαιώ. Τι ψήφο να μαζέψεις, από ποιον και γιατί; Δεν είναι ένα εκλογικό ειδικό Σώμα, ορατό και αναγνωρίσιμο. Είναι ο διπλανός σου άνθρωπος που μπορεί και να μη σου μιλάει ή η μάνα που θα έρθει να σου κάνει τα παράπονά της, θα έρθει να σου το πει το πρόβλημά της και αυτό χαμηλόφωνα και με δυσκολία. Πώς να σου εκφράσει το πρόβλημα; Είναι το πρόβλημα του παιδιού. Το δυσλεκτικό παιδί είναι προβληματικό παιδί ή είναι το πανέξυπνο παιδί; Πώς θα κάνει συνδικαλισμό η οικογένεια; Δεν μπορεί.

Άρα, λοιπόν, γι' αυτούς τους ανθρώπους, γι' αυτές τις κατηγορίες ανθρώπων που δεν έχουν την πολυτέλεια της φωνασκίας, του συνδικαλισμού και της διεκδίκησης, δεν θα πρέπει η πολιτεία -χωρίς καν να μπαίνει το ζήτημα- να σκεφτεί: «Μήπως τους αδικώ; Μήπως οι δεκαπέντε συνεδρίες είναι λίγες;».

Ξέρετε ότι η τιμή για αυτήν τη θεραπεία είναι 50 ευρώ. Αν πάει στο λογοθεραπευτή ή τον εργοθεραπευτή τόσα θα πληρώσει η οικογένεια. Σήμερα, όπως είναι τα οικονομικά μιας μέσης οικογένειας, μπορεί να πληρώσει αυτά τα λεφτά; Αν μιλούσαμε πριν τρία, τέσσερα χρόνια, βέβαια η μέση ελληνική οικογένεια θα τα πλήρωνε. Τα είχε και τα πλήρωνε για το παιδί του ο καθένας. Αλλά σήμερα δεν μπορεί, ακόμα και αν θέλει.

Άρα, λοιπόν, πρέπει να αντιμετωπίσετε και να προσεγγίσετε τη ζώσα πραγματικότητα. Δηλαδή, οικογενειακός προϋπολογισμός εκμηδενισμένος, ελαττωμένος και το παιδί πρέπει να μη μείνει εκτός σχολείου, να μη μείνει εκτός κοινωνικού περιγύρου, να μείνει τελικά στο περιθώριο. Δεν υπάρχει περίπτωση να γίνει ανεκτό από κανέναν, όχι μόνο από εμένα -εγώ δεν το παίζω ο σούπερ ευαίσθητος εδώ μέσα- να μείνουν στο περιθώριο δεκάδες, εκατοντάδες, χιλιάδες παιδιά. Το 3% των παιδιών έχουν τέτοιου είδους προβλήματα. Οι στατιστικές το λένε. Τα ξέρετε καλύτερα, γιατί είστε γιατρός. Το 3% θα το πετάξουμε στο περιθώριο, γιατί ο ΕΟΠΥΥ δεν θα κόψει από τη μια κατηγορία και θα αφήσει την άλλη κατηγορία;

Καταλαβαίνω ότι πρέπει να μπει μια τάξη στα οικονομικά πράγματα και στη λειτουργία του ΕΟΠΥΥ. Αλλά αν πρέπει να κοπεί κάτι, να μην κοπεί απ' αυτήν την κατηγορία. Γιατί; Διότι δεν μπορούν να βγουν στο δρόμο να διεκδικήσουν το δικό τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Από ποια κατηγορία να κοπεί, κύριε Οικονόμου;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Αυτό που θα πω μπορεί να είναι επικίνδυνο για μένα ως πολιτικό. Να κοπεί απ' αυτούς που έχουν συνδικαλισμό πρώτα. Δηλαδή, αυτούς που μπορούν να έχουν διεκδίκηση. Αυτοί που αναφέρθηκαν δεν μπορούν να έχουν διεκδίκηση. Με αγριοκοίταξαν κάποιοι. Μπορεί να είναι γιατρός ή φαρμακοποιός.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ: Στον ιδιωτικό τομέα δουλεύω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Θέλω να με καταλάβετε. Το λέω αυτό, γιατί ο συνδικαλισμός μπορεί να διεκδικήσει το δικό του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε.

Κύριε Σαλμά, μπορείτε να δευτερολογήσετε.

ΜΑΡΙΟΣ ΣΑΛΜΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας): Επανερχομαι σε συνέχεια της σκέψης σας και λέω ότι πρέπει να δούμε το θέμα των συμβάσεων του ΕΟΠΥΥ. Δηλαδή, ο λογοθεραπευτής που θα έχει μια σύμβαση με τον ΕΟΠΥΥ και θα συμφωνήσει στα 15 ευρώ, σημαίνει ότι το αποδέχεται, διότι τα 50 είναι εύκολο να τα λέμε για το λογοθεραπευτή, αλλά όταν ο γιατρός που έχει κάνει έξι χρόνια σπουδές και έξι χρόνια ειδικότητα -σύνολο δώδεκα- παίρνει 10 ευρώ την επίσκεψη από το ΦΕΚ και το δέχεται, που καθαρά τα 10 ευρώ είναι 6,5 ευρώ, 7 ευρώ, με παρακρατήσεις και όλα αυτά.

Άρα, εάν λέει ο λογοθεραπευτής, «Εγώ χρεώνω 50 ευρώ» και θεωρήσουμε ότι είναι είκοσι οι συνεδρίες, άρα, παίρνει 1.000 ευρώ από ένα παιδάκι επειδή του κάνει μια ώρα την ημέρα λογοθεραπεία -δηλαδή, εάν έχει έξι παιδάκια, παίρνει έξι χιλιάδες- αυτό πρέπει λίγο να μαζευτεί.

Όμως, παρά το γεγονός που ανέφερα, ότι μπορεί τα 50 ευρώ να ισχύουν -και το ξέρω ότι ισχύουν και έχετε δίκιο- πρέπει να καταλάβουν και οι πάροχοι ότι πρέπει να προσαρμόσουν τις αμοιβές τους στην κατάσταση της χώρας και τα οικονομικά που έχει ο ΕΟΠΥΥ.

Είναι σημαντικό, όμως, ότι σήμερα μπορώ να δεσμευτώ για κάτι: Μέχρι τέλος του έτους που έχω εικόνα, σας λέω ότι δεν θα υπάρξει καμμία περαιτέρω μείωση καμμίας παροχής στον ΕΟΠΥΥ. Και δεν βάζω κανένα αστάθμητο παράγοντα και καμμία διόρθωση δημοσιονομική στον ΕΟΠΥΥ, όποιος και αν το πει. Καθαρών αυτό. Άρα, για τους επόμενους οκτώμισι μήνες δεν έχει καμμία περικοπή.

Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι τα μέτρα που πήραμε, αρχίζουν να αποδίδουν. Μένει να δούμε σε ποιο χρόνο θα σταθεροποιηθούν τα πράγματα. Γιατί, να σας πω και κάτι; Η κατάσταση του ΕΟΠΥΥ έχει μια μεταβλητή που είναι κρίσιμη. Ξέρω ότι το γνωρίζετε, γιατί το έχουμε συζητήσει. Ο ΕΟΠΥΥ είναι η έκφραση της ύφεσης. Όταν υπάρχει ύφεση, έχει μειωμένες εισφορές, έχει αυξημένη ανεργία. Αυξημένη ανεργία σημαίνει μειωμένες εισφορές. Οι εισφορές πάνε ή στη σύνταξη ή στην υγεία. Η σύνταξη παίρνει προτεραιότητα, άρα, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ύφεση. Δηλαδή, εάν το Υπουργείο Εργασίας, δηλαδή τα ασφαλιστικά ταμεία, δεν δώσουν τις εισφορές που πρέπει στον ΕΟΠΥΥ, αυτόματα καθίσταται υποχρεωμένος ο ΕΟΠΥΥ να κάνει πολιτική και να παρέχει επίπεδο υπηρεσιών υγείας με χαμηλότερα έσοδα, από τη στιγμή που πλέον δεν μπορεί να έχει ληξιπρόθεσμα και δεν μπορεί να έχει ελλείμματα.

Άρα, λοιπόν, παρά τους αστάθμητους αυτούς παράγοντες, εγώ πήρα μια δέσμευση σήμερα μέσω σας απέναντι στον ελληνικό λαό, ότι δεν θα έχει καμμία περικοπή. Αντιθέτως, θα δείτε σύντομα ότι θα υπάρξει επιστροφή μέρους του οφέλους που έχουμε από την εξοικονόμηση και το νοικοκύρεμα του ΕΟΠΥΥ σε ομάδες ασθενών. Αυτό είναι καθαρό και θα το δείτε. Ήδη, για τους νεφροπαθείς έχουμε την υπουργική απόφαση που υπέγραψα προσωπικά, η οποία δίνει δωρεάν στους νεφροπαθείς όλα τα φάρμακα, ενώ η προηγούμενη απόφαση ήταν να παίρνει μόνο τα φάρμακα, που είναι για τη νεφροπάθεια.

Στην ίδια κατηγορία είναι και η πολιτική απόφαση που υπέγραψα για τους ασθενείς με μεσογειακή αναιμία, οι οποίοι παίρνουν δωρεάν όλα τα φάρμακα, σε αντίθεση με την προηγούμενη απόφαση που έπαιρναν δωρεάν μόνο τα φάρμακα για την πάθησή τους.

Αυτή είναι η αρχή για να δίνουμε σιγά-σιγά μέρος του οφέλους που έχουμε. Και πραγματικά, στη φαρμακευτική δαπάνη ήδη από τον Μάρτιο πετύχαμε τον στόχο του 2013. Σας λέω σήμερα ότι η φαρμακευτική δαπάνη έκλεισε στα 205 εκατομμύρια, όταν πέρυσι τον Μάρτιο η φαρμακευτική δαπάνη ήταν 321 εκατομμύρια. Μέσα σε ένα μήνα εξοικονομήσαμε 116 εκατομμύρια από το φάρμακο. Ο στόχος φέτος είναι τα 203 εκατομμύρια. Και φτάσαμε τα 205 εκατομμύρια τον Μάρτιο. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι ο κόσμος παίρνει φθηνότερο φάρμακο, η δαπάνη είναι πιο χαμηλή και περισσεύουν χρήματα για να αρχίσουμε να πληρώνουμε και τους ασθενείς και να μπορούμε να σκεφτόμαστε στο βάθος ότι αρχίζει η αντίστροφη μέτρηση, για να βγει η χώρα και στο κομμάτι της

υγείας από τη δυσκολία στην οποία είχε περιέλθει.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, για την αφορμή που μου δώσατε με την ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν

στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι εννιά μαθητές και μαθήτριες και τρεις καθηγητές-συνοδοί τους από το Δημοτικό Σχολείο Επισκοπής Γωνιάς Θήρας.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)
Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της από 31-12-2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις κατεπειγόντων θεμάτων αρμοδιότητας των Υπουργείων Εσωτερικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης και του Υπουργού Επικρατείας» και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια - Τσαρουχά): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εσωτερικών: «Κύρωση της από 31-12-2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις κατεπειγόντων θεμάτων αρμοδιότητας των Υπουργείων Εσωτερικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης και του Υπουργού Επικρατείας» και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου κι έχει ως εξής:

«Κύρωση της από 31.12.2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις κατεπειγόντων θεμάτων αρμοδιότητας των Υπουργείων Εσωτερικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης και του Υπουργού Επικρατείας» και άλλες διατάξεις

Άρθρο 1

Κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις κατεπειγόντων θεμάτων αρμοδιότητας των Υπουργείων Εσωτερικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης και του Υπουργού Επικρατείας»

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η από 31.12.2012 Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου: «Ρυθμίσεις κατεπειγόντων θεμάτων αρμοδιότητας των Υπουργείων Εσωτερικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης και του Υπουργού Επικρατείας», η οποία δημοσιεύτηκε στο υπ' αριθ. 256 Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (τεύχος Α'/ 31.12.2012) και έχει ως εξής:

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 44 παρ. 1 του Συντάγματος.
2. Την έκτακτη περίπτωση εξαιρετικά επείγουσας και απρόβλεπτης ανάγκης για την αντιμετώπιση κατεπειγόντων θεμάτων των Υπουργείων Εσωτερικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης και του Υπουργού Επικρατείας, που είναι σκόπιμο να ρυθμιστούν μέχρι την παρέλευση του τρέχοντος ημερολογιακού έτους προκειμένου να μην δημιουργηθούν προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία του κράτους.

3. Την πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Άρθρο 1

Ζητήματα αρμοδιοτήτων των άρθρων 94, 95 και 204 του ν.

3852/2010

1. Ο χρόνος έναρξης άσκησης από τους δήμους των αρμοδιοτήτων των άρθρων 94 και 204 του ν. 3852/2010 (Α' 87), που τους μεταβιβάζονται στο πλαίσιο των οριζόμενων στην περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 95 και στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 206 του ιδίου νόμου, κατά τη διάρκεια εφαρμογής του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013 - 2016, ως ισχύει, καθορίζεται αναλόγως με σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Εσωτερικών και του Υπουργού Οικονομικών σε ζητήματα αρμοδιότητάς του, καθώς και κάθε άλλου καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού, όπου συντρέχει περίπτωση, έπειτα από γνώμη της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ).

Με τις αποφάσεις αυτές, ρυθμίζονται και ζητήματα μεταφοράς προσωπικού και απόδοσης των ανάλογων οικονομικών πόρων, που απαιτούνται για την άσκηση των αρμοδιοτήτων που μεταβιβάζονται στους δήμους, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο ειδικό, τεχνικό, λεπτομερειακό ζήτημα.

2. Με όμοιες αποφάσεις του Υπουργού Εσωτερικών, καθορίζεται αναλόγως ο χρόνος έναρξης άσκησης από τους δήμους των αρμοδιοτήτων που μεταβιβάστηκαν σε αυτούς στο πλαίσιο των οριζόμενων στην περίπτωση α' της παρ. 1, του άρθρου 95 του ν. 3852/2010, για τις οποίες παρέχεται διοικητική υποστήριξη.

Μέχρι την έκδοση των σχετικών αποφάσεων, συνεχίζουν να έχουν εφαρμογή οι ρυθμίσεις των παρ. 2, 3 και 4 και της περ. α' της παρ. 6 του άρθρου 95 και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 206 του ανωτέρω νόμου, κατά παρέκκλιση της προβλεπόμενης σε αυτά σχετικής προθεσμίας.

3. Κάθε γενική ή ειδική διάταξη που ρυθμίζει αντίθετα με τα ανωτέρω καταργείται από της δημοσίευσής του παρόντος.

Άρθρο 2

Ζητήματα συμβάσεων ορισμένου χρόνου και μίσθωσης έργου στους Ο.Τ.Α.

1. Αναστέλλεται η ισχύς της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του άρθρου 6 του ν. 2527/1997, που προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 10 του ν. 3812/2009, για όσο χρόνο ισχύει ο περιορισμός των ετήσιων προσλήψεων και διορισμών του μόνιμου προσωπικού και του προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου στους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3812/2009.

Σε κάθε περίπτωση κατά την εφαρμογή των ανωτέρω δεν αυξάνεται ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός ατόμων που θα προσληφθούν με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου ή με σύμβαση έργου όπως καθορίζεται με τη διαδικασία της 6/5.5.2009 Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου (Α' 70) και ισχύει κατ' έτος.

2. Μετά το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 6 του ν. 2527/1997, όπως αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 2 του άρθρου 10 του ν. 3812/2009, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η βεβαίωση εκδίδεται κατόπιν αιτήματος του φορέα στο οποίο καθορίζεται απαραίτητως το έργο που θα εκτελεστεί, ο αριθμός των προσώπων που θα το εκτελέσουν και οι ειδικότητες αυτών, η χρονική διάρκεια που απαιτείται για την ολική ή τμηματική παράδοση του έργου και ο τόπος εκτέλεσής αυτού. Στο αίτημα περιλαμβάνεται και εμπειριστατωμένη αιτιολογία ότι το έργο δεν ανάγεται στον κύκλο των συνήθων καθηκόντων των υπαλλήλων του οικείου φορέα και τους λόγους για τους οποίους δεν μπορεί να εκτελεστεί τούτο από αυτούς.»

3. Συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και μίσθωσης έργου, βάσει αιτημάτων των ΟΤΑ α' και β' βαθμού και των νομικών προσώπων αυτών, για τα οποία έχει δοθεί έγκριση από την Επιτροπή της 33/2006 Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου, όπως ισχύει, έως 31.12.2012, μπορούν να συναφθούν έως 31.12.2013 και εν συνεχεία να υλοποιηθούν.

Άρθρο 3

Ζητήματα αποζημίωσης αιρετών της παραγράφου 1 του άρθρου 93 του ν. 3852/2010

Η παρ. 5 του άρθρου 92 του ν. 3852/2010 (Α' 87), ως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Τα αιρετά όργανα της παρ. 1 του άρθρου 93, στα οποία χορηγείται η ειδική άδεια του άρθρου 93 για όλο το διάστημα της θητείας τους, έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν είτε τις πλήρεις αποδοχές της οργανικής τους θέσης είτε την αντιμισθία του παρόντος άρθρου. Τα αιρετά όργανα της ίδιας παραγράφου που δεν δικαιούνται αντιμισθίας λαμβάνουν τις πλήρεις αποδοχές της οργανικής τους θέσης.

Σε κάθε περίπτωση οι κατά τα ανωτέρω δαπάνες, καθώς και οι ασφαλιστικές εισφορές εργοδότη όπου αυτές προβλέπονται, βαρύνουν τον προϋπολογισμό του οικείου ΟΤΑ.

Τα προαναφερθέντα αιρετά όργανα, εφόσον πρόκειται περί συνταξιούχων, έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν είτε την αντιμισθία του παρόντος άρθρου είτε, παραιτούμενοι αυτής, να λαμβάνουν τη σύνταξή τους.

Η ενάσκηση του δικαιώματος επιλογής λαμβάνει χώρα εντός αποκλειστικής προθεσμίας δέκα ημερών από την ανάληψη των καθηκόντων τους ως αιρετών, με δήλωσή τους στο Δήμο και στον φορέα της οργανικής τους θέσης. Για την τρέχουσα δημοτική περίοδο, η ενάσκηση του δικαιώματος επιλογής λαμβάνει χώρα εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι ημερών από της δημοσίευσής του παρόντος νόμου. Παρελθούσης άπρακτης της προθεσμίας, διακόπτεται η καταβολή των αποδοχών της οργανικής τους θέσης.»

Άρθρο 4

Διαδικασία συγχώνευσης ΔΕΥΑ

Η παράγραφος 6 του άρθρου 109 του ν. 3852/2010 (Α' 87), όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με το άρθρο 10 του ν. 4071/2012 (Α' 85), αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Οι διατάξεις των ανωτέρω παραγράφων εφαρμόζονται αναλόγως και στη συγχώνευση των Δημοτικών Επιχειρήσεων Ύδρευσης και Αποχέτευσης (Δ.Ε.Υ.Α.). Η αρμοδιότητα της νέας, μετά τη συγχώνευση, Δημοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης και Αποχέτευσης ή της προϋπάρχουσας εκτείνεται υποχρεωτικά στο σύνολο της εδαφικής περιοχής του δήμου.

Σε περίπτωση που για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου η ανάληψη της διαχείρισης των υπηρεσιών ύδρευσης - αποχέτευσης για το σύνολο της εδαφικής περιφέρειας του δήμου αναλαμβάνεται από υφιστάμενη Δ.Ε.Υ.Α., η χωρική αρμοδιότητα αυτής επεκτείνεται αναλόγως με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται με πράξη του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Η απόφαση αυτή μπορεί να ληφθεί μέχρι 31.12.2014 εάν δε έχει ήδη ληφθεί, μπορεί να ανασταλεί η εφαρμογή της, εν όλω ή εν μέρει, με νεότερη απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, κατά την αυτή διαδικασία, μέχρι 31.12.2014. Μέχρι την ίδια ημερομηνία επιτρέπεται, κατ' εξαίρεση και κατά την αυτή διαδικασία, η εν μέρει επέκταση της κατά τα ανωτέρω χωρικής αρμοδιότητας της τυχόν υφιστάμενης Δ.Ε.Υ.Α..

Έργα ύδρευσης ή αποχέτευσης που έχουν ήδη ενταχθεί σε Επιχειρησιακά Προγράμματα του Ε.Σ.Π.Α. με δικαιούχους Δήμους δύνανται να υλοποιηθούν είτε από τους Δήμους είτε από τις Δ.Ε.Υ.Α., ανεξαρτήτως της επέκτασης της χωρικής αρμοδιότητας αυτών.»

Άρθρο 5

Ζητήματα εφαρμογής του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ»

1. Η διάρκεια του προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ, η οποία είχε παραταθεί ως 31.12.2012 με την παράγραφο 4 του άρθρου 2 της από 31.12.2011 Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου με τίτλο «Ρυθμίσεις κατεπειγόντων θεμάτων εφαρμογής του ν. 4024/2011 «Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις, ενιαίο μισθολόγιο - βαθμολόγιο, εργασιακή εφεδρεία και άλλες διατάξεις εφαρμογής του μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2012-2015», όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4047/2012 (Α' 31)», παρατείνεται έως 31.12.2014.

2. Στην παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 3274/2004 προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Στην περίπτωση οριστικά ενταγμένων έργων ή μελετών του Προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ, που πρόκειται να ενταχθούν σε αναπτυξιακά προγράμματα συγχρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε, η τροποποίηση και η ανάκληση της απόφασης ένταξης εκδίδεται από τον Υπουργό Εσωτερικών, κατά παρέκκλιση των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων, καθώς και εκείνων του άρθρου 9 του παρόντος νόμου.»

Άρθρο 6

Παράταση προθεσμίας συγχωνεύσεως Φ.Ο.Δ.Σ.Α.

Το προβλεπόμενο στο εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4071/2012 διάστημα έξι (6) μηνών υποχρεωτικής συγχώνευσης στους Περιφερειακούς Συνδέσμους Φορέων Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων (ΦΟΔΣΑ) του άρθρου 13 του ανωτέρω νόμου, για συνδέσμους που έχουν συσταθεί ως ΦΟΔΣΑ ή ανώνυμες εταιρίες ή άλλες επιχειρήσεις και νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου των ΟΤΑ κατά κλάδο ή τομέα που ασκούν αρμοδιότητες ΦΟΔΣΑ παρατείνεται έως 31.12.2013.

Η ισχύς της παρούσας διάταξης αρχίζει από 1.12.2012.

Άρθρο 7

Συγκρότηση παρατηρητηρίου οικονομικής αυτοτέλειας ΟΤΑ

Στην παρ. 3 του άρθρου 3 της από 18.11.2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 228) προστίθεται τελικό εδάφιο ως εξής:

«Το Παρατηρητήριο συγκροτείται και συνεδριάζει νομίμως με τη συμμετοχή τουλάχιστον του Προέδρου και των υπηρεσιακών στελεχών του Υπουργείου Εσωτερικών και του Υπουργείου Οικονομικών.»

Άρθρο 8

Αναδιάρθρωση Οργανικών Μονάδων Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Εσωτερικών

1. Η Διεύθυνση «Οικονομικών Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης» της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Εσωτερικών μετονομάζεται σε Διεύθυνση «Οικονομικών Τοπικής Αυτοδιοίκησης» και αναδιαρθρώνεται ως εξής:

Η Διεύθυνση Οικονομικών Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι αρμόδια για την επεξεργασία, εφαρμογή και ερμηνεία του θεσμικού πλαισίου που διέπει την οικονομική διοίκηση και διαχείριση, την περιουσία, τα έσοδα, καθώς και την παρακολούθηση και επεξεργασία οικονομικών στοιχείων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού και των πάσης φύσεως νομικών τους προσώπων.

Οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Οικονομικών Τοπικής Αυτοδιοίκησης κατανέμονται στα υπαγόμενα σε αυτή Τμήματα, ως ακολούθως:

Α. Στο Τμήμα Περιουσίας, το οποίο είναι αρμόδιο για θέματα όπως:

α. Τα ζητήματα που άπτονται των εμποπραγμάτων και ενοχικών δικαιωμάτων επί της δημόσιας και ιδιωτικής περιουσίας αυτών, καθώς και της προστασίας, της διαχείρισης και της εν γένει αξιοποίησης αυτής.

β. Τα ζητήματα που προκύπτουν κατά την εφαρμογή των διατάξεων για την κήρυξη και τη συντέλεση αναγκαστικής απαλλοτρίωσης υπέρ Ο.Τ.Α..

γ. Τα ζητήματα που προκύπτουν κατά την εφαρμογή των διατάξεων για τον καθορισμό των ορίων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου βαθμού και την τήρηση αρχείου αποφάσεων καθορισμού ορίων.

δ. Η εισήγηση και επεξεργασία σχεδίων για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου που διέπει τη διαχείριση και αξιοποίηση της περιουσίας αυτών, συμπεριλαμβανομένων της κατάρτισης και τήρησης από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης

κτηματολογίων των ακινήτων τους.

ε. Η ανάπτυξη, υποστήριξη και ενημέρωση της βάσης δεδομένων ακίνητης περιουσίας της τοπικής αυτοδιοίκησης.

στ. Η συνεργασία με το Παρατηρητήριο Οικονομικής Αυτοτέλειας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τις οργανικές μονάδες του Υπουργείου Εσωτερικών, την οικεία Υπηρεσία Εποπτείας του Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης και κάθε συναρμόδιο Υπουργείο και φορέα για ζητήματα αρμοδιότητας του Τμήματος.

ζ. Η υποστήριξη εφαρμογής προγραμμάτων για την εξυγίανση των οικονομικών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

η. Η παρακολούθηση της τήρησης των διατάξεων που διέπουν τις δωρεές, τα κληροδοτήματα και τις κληρονομίες υπέρ αυτών.

θ. Η συνεργασία και η παροχή οδηγιών στις υπηρεσίες των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και των Αυτοτελών Υπηρεσιών Εποπτείας ΟΤΑ για θέματα του Τμήματος.

Β. Στο Τμήμα Εσόδων, το οποίο είναι αρμόδιο για θέματα όπως:

α. Η κωδικοποίηση, επεξεργασία και εισήγηση του θεσμικού πλαισίου που ρυθμίζει τα έσοδα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης

β. Η ανάπτυξη μηχανισμού βεβαίωσης και είσπραξης των εσόδων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που προέρχονται από θεσμοθετημένους φόρους, τέλη, εισφορές και δικαιώματα.

γ. Η εισήγηση και επεξεργασία του θεσμικού πλαισίου που διέπει το φορολογικό σύστημα αυτών και η μέριμνα για τον εκσυγχρονισμό του.

δ. Η εισήγηση και επεξεργασία του θεσμικού πλαισίου που διέπει τη φορολογική αποκέντρωση.

ε. Η εισήγηση και επεξεργασία του θεσμικού πλαισίου που διέπει τα έσοδα των νομικών προσώπων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

στ. Η συνεργασία με το Παρατηρητήριο Οικονομικής Αυτοτέλειας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τις οργανικές μονάδες του Υπουργείου Εσωτερικών, την οικεία Υπηρεσία Εποπτείας του Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης και κάθε συναρμόδιο Υπουργείο και φορέα για ζητήματα αρμοδιότητας του Τμήματος.

ζ. Η υποστήριξη εφαρμογής προγραμμάτων για την εξυγίανση των οικονομικών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

η. Η συγκρότηση και η συνδρομή στη λειτουργία των επιτροπών συμβιβαστικής επίλυσης φορολογικών διαφορών και αμφισβητήσεων.

θ. Η συνεργασία και η παροχή οδηγιών στις υπηρεσίες των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και των Αυτοτελών Υπηρεσιών Εποπτείας ΟΤΑ για θέματα του Τμήματος.

Γ. Στο Τμήμα Οικονομικής Διοίκησης και Προϋπολογισμού, το οποίο είναι αρμόδιο για θέματα όπως:

α. Η κατάρτιση των προϋπολογισμών, απολογισμών και η εν γένει οικονομική διοίκηση και διαχείριση των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, συμπεριλαμβανομένων και των πάσης φύσεως νομικών τους προσώπων.

β. Η σύσταση και λειτουργία της ταμειακής τους υπηρεσίας, η συνομολόγηση των δανείων τους, η είσπραξη των εσόδων και η πληρωμή των δαπανών τους.

γ. Η εφαρμογή από αυτούς του διπλογραφικού λογιστικού συστήματος και της αναλυτικής λογιστικής.

δ. Ο καθορισμός και σχεδιασμός των βιβλίων και στοιχείων που οφείλουν να τηρούν.

ε. Ο καθορισμός των δικαιολογητικών που συνοδεύουν τα χρηματικά εντάλματα πληρωμής που εκδίδουν.

στ. Τα ζητήματα που άπτονται κάθε είδους οικονομικού και διαχειριστικού ελέγχου, καθώς και όσα άπτονται του προληπτικού και κατασταλτικού ελέγχου των δαπανών τους.

ζ. Η μέριμνα για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για την οικονομική διοίκηση και το λογιστικό αυτών.

η. Η συνεργασία με το Παρατηρητήριο Οικονομικής Αυτοτέλειας των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, τις οργανικές μονάδες του Υπουργείου Εσωτερικών, την οικεία Υπηρεσία Εποπτείας του οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης και κάθε συναρμόδιο Υπουργείο και φορέα για ζητήματα αρμοδιότητας του Τμή-

ματος.

θ. Η υποστήριξη της εφαρμογής προγραμμάτων για την εξυγίανση των οικονομικών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

ι. Η εισήγηση και επεξεργασία σχεδίων για το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις προγραμματικές συμβάσεις και η εφαρμογή τούτου.

ια. Ο έλεγχος και η έγκριση του προϋπολογισμού, του απολογισμού και των οικονομικών καταστάσεων της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας και της Ένωσης Περιφερειών.

ιβ. Η εισήγηση και η επεξεργασία ρυθμίσεων και πράξεων για ζητήματα που αφορούν τον καθορισμό του ύψους κάθε είδους αποδοχών, της αντιμισθίας, των εξόδων κίνησης και παράστασης, καθώς και λοιπών αποζημιώσεων των αιρετών οργάνων τους.

ιγ. Η συνεργασία και η παροχή οδηγιών στις υπηρεσίες των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και των Αυτοτελών Υπηρεσιών Εποπτείας Ο.Τ.Α. για θέματα του Τμήματος.

Δ. Στο Τμήμα Παρακολούθησης και Επεξεργασίας Οικονομικών Στοιχείων Τοπικής Αυτοδιοίκησης, το οποίο είναι αρμόδιο για θέματα όπως:

α. Η συγκέντρωση και η επεξεργασία βάσεων δεδομένων επιχορηγήσεων και λοιπών οικονομικών και στατιστικών στοιχείων, καθώς και η εξαγωγή και επεξεργασία από τις βάσεις αυτές αριθμοδεικτών αξιολόγησης όλων των υπόχρεων για την παροχή στοιχείων φορέων.

β. Η υποστήριξη εφαρμογής προγραμμάτων για την εξυγίανση των οικονομικών των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

γ. Η κατάρτιση και διαχείριση οικονομικών και στατιστικών δεδομένων και αναφορών, καθώς και η παροχή σχετικών στοιχείων στο πλαίσιο της συνεργασίας του Υπουργείου με υπηρεσίες άλλων Υπουργείων ή φορέων, ιδίως με το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, το Ελεγκτικό Συνέδριο, την Οικονομική Επιθεώρηση του Υπουργείου Οικονομικών, την Ελληνική Στατιστική Αρχή, την EUROSTAT, το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, τις Αυτοτελείς Υπηρεσίες Εποπτείας Ο.Τ.Α., την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος και την Ένωση Περιφερειών.

δ. Η παρακολούθηση της είσπραξης των εσόδων και πραγματοποίησης των δαπανών, καθώς και των ελέγχων που διενεργούνται σε αυτούς.

ε. Τα ζητήματα που άπτονται των ενοποιημένων ετήσιων προϋπολογισμών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

στ. Η συγκέντρωση οικονομικών δεδομένων από τα μητρώα δεσμεύσεων που σχετίζονται με τον τακτικό προϋπολογισμό και τον Προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων και η καταγραφή τους στη Διαδικτυακή Πύλη του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους σε τακτική βάση.

ζ. Η κατάρτιση και υποβολή των προβλεπόμενων αναφορών σχετικά με τη λειτουργία των μητρώων δεσμεύσεων και σχετικά με καθυστερημένες πληρωμές.

η. Η πραγματοποίηση εκτιμήσεων για την πορεία εκτέλεσης των ενοποιημένων προϋπολογισμών, η παραγωγή, ο έλεγχος και η επεξεργασία των σχετικών οικονομικών λογιστικών δεδομένων.

θ. Η εξακρίβωση της εγκυρότητας και της αξιοπιστίας των οικονομικών δεδομένων που υποβάλλονται από τους εποπτευόμενους φορείς.

ι. Η ενημέρωση του Παρατηρητηρίου Οικονομικής Αυτοτέλειας των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης για την απόκλιση της εκτέλεσης του προϋπολογισμού οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης από τους στόχους που έχουν τεθεί, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

ια. Η συνεργασία με το Παρατηρητήριο Οικονομικής Αυτοτέλειας των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, τις οργανικές μονάδες του Υπουργείου Εσωτερικών, την οικεία Υπηρεσία Εποπτείας του οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης και κάθε συναρμόδιο Υπουργείο και φορέα για ζητήματα αρμοδιότητας του Τμήματος.

ιβ. Η γραμματειακή υποστήριξη του Παρατηρητηρίου Οικονομικής Αυτοτέλειας των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

ιγ. Η συνεργασία και η παροχή οδηγιών στις υπηρεσίες των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και των Αυτοτελών Υπηρεσιών Εποπτείας Ο.Τ.Α. για θέματα του Τμήματος.

Ε. Στη Διεύθυνση Οικονομικών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθώς και στα υπαγόμενα σε αυτή Τμήματα, προΐστανται υπάλληλοι του κλάδου ΠΕ Διοικητικού ή ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού.

2. Η Διεύθυνση «Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Διεθνών Οργανισμών» της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Εσωτερικών, μετανομάζεται σε Διεύθυνση «Οικονομικής και Αναπτυξιακής Πολιτικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης» και σε αυτήν προστίθεται Τμήμα Επιχορηγήσεων Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Α. Το Τμήμα Επιχορηγήσεων Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι αρμόδιο για θέματα που αφορούν τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης όπως:

α. Η υποβολή προτάσεων για την κατάρτιση του Κρατικού Προϋπολογισμού κάθε οικονομικού έτους κατά το μέρος που αφορά τα έσοδα των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

β. Ο καθορισμός των κριτηρίων και της διαδικασίας κατανομής των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων, καθώς και η κατανομή αυτών για την κάλυψη των δαπανών τους και την υλοποίηση εξειδικευμένων δράσεων.

γ. Η καταβολή της μισθοδοσίας στο προσωπικό αυτών.

δ. Η διαχείριση των Κ.Α.Ε. των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

ε. Η διαχείριση των αναγκαίων πιστώσεων για τις μετακινήσεις προσωπικού από και προς τις Περιφέρειες.

στ. Η επιχορήγηση τους από πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού που εγγράφονται ως μεταβιβαστικές πληρωμές στον Προϋπολογισμό του Υπουργείου Εσωτερικών.

ζ. Η επιχορήγηση Δημοτικών Επιχειρήσεων Ύδρευσης Αποχέτευσης (ΔΕΥΑ) προς αντικατάσταση των καταργηθέντων τελών ύδρευσης και αποχέτευσης.

η. Η κατανομή σε αυτούς εσόδων από το τέλος ακίνητης περιουσίας, το τέλος διαφήμισης, το φόρο ζύθου, από τα παράβολα για τη χορήγηση και ανανέωση των αδειών παραμονής των αλλοδαπών, καθώς και από κάθε άλλη πηγή που προβλέπεται στην κείμενη νομοθεσία.

θ. Η έκδοση αποφάσεων παρακράτησης οφειλών οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης που είναι μέλη συνδέσμων.

ι. Η σύμπτυξη στην επεξεργασία ρυθμίσεων και η έκδοση πράξεων του Υπουργείου, κατά το μέρος που αυτές έχουν επίπτωση στον προϋπολογισμό αυτών.

ια. Η συνεργασία και η παροχή οδηγιών στις υπηρεσίες των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και των Αυτοτελών Υπηρεσιών Εποπτείας Ο.Τ.Α. για θέματα του Τμήματος.

ιβ. Η κατανομή των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων στην Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας, τις Περιφερειακές Ενώσεις Δήμων και την Ένωση Περιφερειών για την κάλυψη λειτουργικών και λοιπών γενικών δαπανών τους.

Β. Στο Τμήμα αυτό προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού ή ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού.

3. Για την υποστήριξη του αντικείμενου της Διεύθυνσης Οικονομικών Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Υπουργείου Εσωτερικών αυξάνονται οι οργανικές θέσεις του Υπουργείου Εσωτερικών κατά είκοσι. Οι κλάδοι των θέσεων αυτών ανά κατηγορία είναι: ΠΕ Διοικητικού 9 θέσεις, ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού 4, ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού 2, ΠΕ Πληροφορικής 1, ΤΕ Πληροφορικής 1, ΔΕ Διοικητικού-Λογιστικού 2, ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων 1. Για την κάλυψη των θέσεων αυτών τυγχάνει εφαρμογής το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 3 της από 18.9.2012 Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου «Δημοσιονομικοί κανόνες και άλλες διατάξεις» (Α' 228).

4. Καταργείται κάθε γενική και ειδική διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του άρθρου αυτού.

Άρθρο 9

Αντιμισθία Αντιδημάρχων νησιωτικών δημοτικών κοινοτήτων

Μετά το τρίτο εδάφιο, της παρ. 1 του άρθρου 92 του ν. 3852/2010, ως ισχύει, προστίθεται εδάφιο τέταρτο ως εξής:

«Στον αριθμό των αντιδημάρχων που δικαιούνται αντιμισθίας, κατά το προηγούμενο εδάφιο, προστίθενται οι αντιδήμαρχοι που

ορίζονται κατά το άρθρο 207.»

Άρθρο 10

Παράταση της προθεσμίας συμψηφισμού κυρίων οφειλών Δήμων

Η περίπτωση 8 της υποπαραγράφου ΣΤ3 «ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ» της παρ. ΣΤ' του πρώτου άρθρου του ν. 4093/2012 (Α' 22) τροποποιείται ως εξής:

« Η προθεσμία της παρ. 5 του πρώτου άρθρου της από 30.4.2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις θεμάτων εφαρμογής των νόμων 3864/2010, 4021/2011, 4046/2012, 4051/2012 και 4071/2012, που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4079/2012, παρατείνεται έως την 31.6.2013.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Άρθρο 11

Διάρκεια λειτουργίας της προσωρινής ενιαίας διοικούσας επιτροπής

1. Η μεταβατική περίοδος λειτουργίας για την περαίωση του έργου της Προσωρινής Ενιαίας Διοικούσας Επιτροπής, που προβλέπεται στο Παράρτημα V 2 του ν. 4046/2012 (Α' 28) και στο άρθρο 1 της ΠΥΣ 7/ 28.2.2012 (Α' 39) λήγει την 28.2.2013.

2. Έως τη νέα λήξη της μεταβατικής περιόδου λειτουργίας, ισχύει ο διορισμός των μελών της Προσωρινής Ενιαίας Διοικούσας Επιτροπής όπως προβλέπεται στο άρθρο μόνο της ΠΥΣ 37/4.10.2012 (Υ.Ο.Δ.Δ. 466).

Άρθρο 12

Λειτουργία ΕΤΕΑ

1. Από 1.1.2013 εντάσσονται υποχρεωτικά στο Ενιαίο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης (ΕΤΕΑ) τα ταμεία και οι τομείς επικουρικής ασφάλισης για τα οποία υποβλήθηκε αίτημα εξαίρεσης από την ένταξή τους στο ΕΤΕΑ σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 36 του ν. 4052/2012 (Α' 41), εφόσον μέχρι 31.12.2012: α) δεν έχουν υποβληθεί στο Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας αναλογιστικές μελέτες και καταστατικά κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8 του ν. 3029/2002 (Α' 160) ή β) έχουν υποβληθεί και απορριφθεί. Για όσες περιπτώσεις έχουν υποβληθεί μέχρι 31.12.2012 αναλογιστικές μελέτες και καταστατικά και εκκρεμεί η επεξεργασία τους στην Εθνική Αναλογιστική Αρχή και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας αντίστοιχα, η προθεσμία υποχρεωτικής ένταξής τους στο ΕΤΕΑ παρατείνεται έως την 28.2.2013.

2. Η παρ. 4 του άρθρου 42 του ν. 4052/2012 (Α' 41) καταργείται.

3. Οι παροχές που χορηγούνται στους μέχρι 31.12.1992 ασφαλισμένους, καθώς και στους συνταξιούχους του λογαριασμού Διαχείρισης Κεφαλαίων Πρόσθετης Ασφάλισης Συμπληρωματικών Συνταξιοδοτικών Παροχών του Λογαριασμού Ασφαλιστικών Καλύψεων Προσωπικού Τράπεζας Αττικής (ΛΑΚ), σύμφωνα με το άρθρο 9 του ν. 3554/ 2007 (Α' 80) εξακολουθούν να καταβάλλονται από το ΕΤΑΤ, από ειδικό λογαριασμό που τηρείται από τα ποσά που καταβάλλει η εργοδότη Τράπεζα.

4. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, αναλογιστική μελέτη, γνώμη του ΔΣ του ΕΤΑΤ και γνώμη του Συμβουλίου Κοινωνικής Ασφάλισης αναπροσαρμόζονται οι καταβαλλόμενες από το ΕΤΑΤ προσυνταξιοδοτικές παροχές και παροχές ΛΑΚ. Η αναλογιστική μελέτη εκπονείται εντός δύο (2) μηνών από την ανάθεση από το ΔΣ του ΕΤΑΤ. Η αναλογιστική μελέτη ανατίθεται εντός μηνός από την έναρξη ισχύος της διάταξης αυτής.

Άρθρο 13

Ρύθμιση θεμάτων αποσπασμένου προσωπικού της ΔΕΗ ΑΕ σε Ασφαλιστικά Ταμεία

1. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 46 του ν. 4075/2012 (Α' 89) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η δαπάνη της εν γένει μισθοδοσίας, καθώς και οι αντίστοιχες εισφορές εργοδότη για τους αποσπασμένους υπαλλήλους της ΔΕΗ ΑΕ βαρύνουν τη ΔΕΗ ΑΕ και ο Ε.Ο.Π.Υ.Υ. αποδίδει στην εταιρεία το ύψος της δαπάνης μισθοδοσίας τους που προκύπτει από την ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου Δεύτερου του ν. 4024/2012 που αφορούν στο μισθολογικό καθεστώς των υπαλλήλων του άρθρου 4 του ίδιου νόμου, για δε τους με διάθεση υπαλλήλους, συνεχίζουν να βαρύνουν τους φορείς από τους οποίους οι εν λόγω υπάλληλοι προέρχονται.»

2. Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 3655/2008 (Α'58) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η δαπάνη της εν γένει μισθοδοσίας, καθώς και οι αντίστοιχες εισφορές εργοδότη για τους αποσπασμένους υπαλλήλους της ΔΕΗ ΑΕ βαρύνουν τη ΔΕΗ ΑΕ, και το ΙΚΑ-ΕΤΑΜ αποδίδει στην εταιρεία το ύψος της δαπάνης μισθοδοσίας τους που προκύπτει από την ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου Δεύτερου του ν. 4024/2012 που αφορούν στο μισθολογικό καθεστώς των υπαλλήλων του άρθρου 4 του ίδιου νόμου.»

3. Το τελευταίο εδάφιο της παρ.3 του άρθρου 81 του ν. 3655/2008 (Α'58) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η δαπάνη της εν γένει μισθοδοσίας, καθώς και οι αντίστοιχες εισφορές εργοδότη για τους αποσπασμένους υπαλλήλους της ΔΕΗ ΑΕ βαρύνουν τη ΔΕΗ ΑΕ, και το ΤΑΥΤΕΚΩ αποδίδει στην εταιρεία το ύψος της δαπάνης μισθοδοσίας τους που προκύπτει από την ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου Δεύτερου του ν. 4024/2012 που αφορούν στο μισθολογικό καθεστώς των υπαλλήλων του άρθρου 4 του ίδιου νόμου.»

4. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 46 του ν. 4052/2012 (Α' 41) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η δαπάνη της εν γένει μισθοδοσίας, καθώς και οι αντίστοιχες εισφορές εργοδότη: α) όσον αφορά στους αποσπασμένους από τη ΔΕΗ ΑΕ, βαρύνουν τη ΔΕΗ ΑΕ, και το ΕΤΕΑ αποδίδει στην εταιρεία το ύψος της δαπάνης μισθοδοσίας τους που προκύπτει από την ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου Δεύτερου του ν. 4024/2012 που αφορούν στο μισθολογικό καθεστώς των υπαλλήλων του άρθρου 4 του ίδιου νόμου, β) όσον αφορά στους λοιπούς, βάσει της παραγράφου αυτής, αποσπασμένους ή με διάθεση στο ΕΤΕΑ υπαλλήλους, βαρύνουν τους φορείς από τους οποίους προέρχονται.»

5. Στο τέλος της παρ. 11 του άρθρου 46 του ν. 4075/ 2012 προστίθεται, από τότε που ίσχυσε, φράση ως εξής:

«καθώς και στο αποσπασμένο στο ΤΑΥΤΕΚΩ προσωπικό, το οποίο συνεχίζει να υπηρετεί με απόσπαση στον Ε.Ο.Π.Υ.Υ.»

Άρθρο 14

Στελέχωση ΑΕΔΑΚ

Για τη στελέχωση των υπηρεσιών της εταιρείας ΑΕΔΑΚ Ασφαλιστικών Οργανισμών, κατά παρέκκλιση από οποιαδήποτε γενική ή ειδική διάταξη, επιτρέπεται να αποσπώνται προσωρινά στην Εταιρεία μέχρι τρεις (3) υπάλληλοι με ειδικά προσόντα ή εμπειρία από οποιαδήποτε επιχείρηση, οργανισμό ή φορέα γενικά του ευρύτερου δημόσιου τομέα ή Ν.Π.Δ.Δ., με κοινή απόφαση των οικείων Υπουργών, μετά από σύμφωνη γνώμη του Διοικητικού συμβουλίου των φορέων. Ο χρόνος διάρκειας της απόσπασης λογίζεται για κάθε συνέπεια, ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας του αποσπώμενου στη θέση που οργανικά κατέχει. Η μισθοδοσία των αποσπώμενων, τα πάσης φύσεως επιδόματα και οι εργοδοτικές εισφορές προς τα αντίστοιχα ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης βαρύνουν την Εταιρεία.

Άρθρο 15

Επίδομα Κοινωνικής Αλληλεγγύης Συνταξιούχων

Η περίπτωση 6 της υποπαραγράφου ΙΑ.4. της παρ. ΙΑ του άρ-

θρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222), όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή της με τις διατάξεις της παραγράφου 3, του άρθρου 10, της με ημερομηνία 19.11.2012 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 29), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Από 1.1.2014, το προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου 34 του ν. 3996/2011 (Α' 170), Επίδομα Κοινωνικής Αλληλεγγύης Συνταξιούχων (Ε.Κ.Α.Σ.), καταβάλλεται στους συνταξιούχους γήρατος, αναπηρίας και θανάτου, με τη συμπλήρωση του 65ου έτους της ηλικίας. Ειδικά για τα παιδιά που λαμβάνουν σύνταξη λόγω θανάτου του γονέα τους, το Ε.Κ.Α.Σ. καταβάλλεται χωρίς να απαιτείται η συμπλήρωση του παραπάνω ορίου ηλικίας. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 34 του ν. 3996/2011.»

Άρθρο 16

Συμβάσεις Η.ΔΙ.Κ.Α. ΜΕ ΦΚΑ - ΕΟΠΥΥ

1. Η διάταξη της υποπαραγράφου 2 της παρ. ΙΒ του άρθρου 138 του ν. 4052/2012 (Α' 41/ 1.3.2012) ισχύει και για όλες τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών που έχουν συναφθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου μεταξύ της Η.ΔΙ.Κ.Α. Α.Ε. και των Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης, του ΕΟΠΥΥ και του Μετοχικού Ταμείου Πολιτικών Υπαλλήλων (Μ.Τ.Π.Υ.), οι τυχόν παρατάσεις αυτών, καθώς και όλες οι κατά το χρονικό αυτό διάστημα διενεργηθείσες πράξεις και δαπάνες θεωρούνται νόμιμες και παράγουν όλες τις έννομες συνέπειες.

2. Οι συμβάσεις της παραγράφου 1 δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 19 παρ. 7 του π.δ. 774/ 1980.

3. Όλες οι οφειλές της Γενικής Γραμματείας Κοινωνικών Ασφαλίσεων, των Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης, του ΕΟΠΥΥ, καθώς και των κάθε είδους φορέων παροχής υπηρεσιών υγείας που υπάγονται στο Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας) προς την Η.ΔΙ.Κ.Α. Α.Ε., καθώς και προς τον δικαιούχο της Κ.Η.Υ.Κ.Υ. που αφορούν κάθε είδους υπηρεσίες που έχουν ήδη παρασχεθεί ή θα παρασχεθούν μέχρι 31.12.2012, όπως οι οφειλές αυτές προκύπτουν από τους ετήσιους Προϋπολογισμούς, Απολογισμούς και Ισολογισμούς της Η.ΔΙ.Κ.Α. Α.Ε. και του Κ.Η.Υ.Κ.Υ., οι οποίοι έχουν εγκριθεί ή θα εγκριθούν αρμοδίως από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, θεωρούνται νόμιμες και ληξιπρόθεσμες ακόμα και αν δεν έχει συναφθεί σχετική σύμβαση και εξοφλούνται άμεσα μετά τη δημοσίευση του παρόντος.

Άρθρο 17

Ρύθμιση θεμάτων απασχόλησης συνταξιούχων

Η διάταξη του δεύτερου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 3863/2010 (Α'115) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Όσοι συνταξιούχοι έχουν ήδη αναλάβει εργασία ή αυτοαπασχολούνται ή έχουν διοριστεί σε θέσεις της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3833/2010 (Α' 40), και έως την ισχύ του παρόντος νόμου δεν καταλαμβάνονταν από τις διατάξεις του άρθρου 63 του ν. 2676/1999 (Α'1), όπως ίσχυαν έως την αντικατάστασή του με το παρόν άρθρο, οι ανωτέρω διατάξεις εφαρμόζονται από 1.1.2014. Οι διατάξεις του άρθρου 63 του ν. 2676/1999 (Α'1), όπως αυτό ίσχυε έως την αντικατάστασή του με το παρόν, εξακολουθούν να ισχύουν έως 31.12.2013 για όσους συνταξιούχους είχαν ήδη υπαχθεί σε αυτές έως την έναρξη ισχύος του παρόντος. Από 1.1.2014 εφαρμόζονται και στην περίπτωση αυτή οι διατάξεις του παρόντος άρθρου, καταργούμενης κάθε αντίθετης διάταξης.»

Άρθρο 18

Οργανωτικά Θέματα του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλειας και Πρόνοιας

Η Διεύθυνση Κοινωνικής Προστασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης που συστάθηκε με το ν. 3144/2003 (Α'111), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το ν. 4019/2011, μετονομάζεται σε «Διεύθυνση Κοινωνικής Προστασίας και Κοινωνικής Συνοχής». Η Διεύθυνση αυτή αναλαμβάνει, πλέον των ήδη υφιστάμενων αρμοδιοτήτων της, τις

αρμοδιότητες του μηχανισμού για την αποτελεσματική παρακολούθηση και εφαρμογή των πολιτικών κοινωνικής ένταξης, προστασίας και κοινωνικής συνοχής, ως επιτελικός φορέας. Ειδικότερα, στη Διεύθυνση αυτή ανατίθεται επιπλέον ο επιτελικός ρόλος του σχεδιασμού, του συντονισμού, της παρακολούθησης και της αξιολόγησης όλων των πολιτικών που συνιστούν την εθνική πολιτική για την κοινωνική ένταξη και προστασία και την κοινωνική συνοχή και των αναγκαίων ενεργειών για την αποτελεσματική εφαρμογή τους. Η ως άνω Διεύθυνση, πλέον των ανωτέρω, μεριμνά για την κατάρτιση του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, ως μέσο ένταξης στην απασχόληση και εισηγείται στην Εθνική Επιτροπή Κοινωνικής Προστασίας την Εθνική Στρατηγική για την πρόληψη και καταπολέμηση των συνθηκών αποκλεισμού, με στόχο την προώθηση της εργασιακής και κοινωνικής ένταξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Άρθρο 19
Σύνθεση τριμελούς επιτροπής άρθρου 2 παρ. 1 του
ν. 2518/1997

Το εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 2518/ 1997 (Α' 164), όπως το άρθρο αυτό έχει αντικατασταθεί με το άρθρο 2 του ν. 3707/2008 (Α' 209), αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες της παρ. 1 του άρθρου 1 απαιτείται να κατέχουν ειδική προς τούτο άδεια λειτουργίας, η οποία εκδίδεται από τον Προϊστάμενο του Επιτελείου του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας, ύστερα από γνώμη τριμελούς επιτροπής, που αποτελείται από έναν Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, οριζόμενο με τον, επίσης Πάρεδρο, αναπληρωτή του από τον Πρόεδρο του ΝΣΚ, τον Τμηματάρχη του Τμήματος Αντιμετώπισης του Εγκλήματος της Διεύθυνσης Δημόσιας Ασφάλειας και τον Τμηματάρχη του Τμήματος Όπλων και Εκρηκτικών της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας ή τον νόμιμο αναπληρωτή τους, εφόσον συντρέχουν στο πρόσωπο του αιτούντος οι ακόλουθες προϋποθέσεις:».

Άρθρο 20
Επάνοδος στην υπηρεσία

α) Οι υπηρετούντες στην Ελληνική Αστυνομία ή το Πυροσβεστικό Σώμα που παραιτούνται για να ανακηρυχθούν ως υποψήφιοι βουλευτές δικαιούνται να επανέλθουν στην Υπηρεσία, εφόσον καταθέσουν αίτηση προς το Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας ή του Πυροσβεστικού Σώματος αντιστοίχως, εντός δύο μηνών από τη λήξη της εκλογικής περιόδου.

β) Ο χρόνος που απέχουν από την υπηρεσία τους οι παραιτηθέντες δεν λογίζεται ως χρόνος πραγματικής και συντάξιμης υπηρεσίας, ως προς όλα τα δικαιώματα και την εξέλιξή τους. Δεν θεμελιώνεται δικαίωμα λήψης αναδρομικών αποδοχών ούτε δικαίωμα αναδρομικών κρίσεων και προαγωγών, σε καμία περίπτωση.

γ) Όσοι από τους αναφερομένους στην παρ. 1 είχαν ήδη παραιτηθεί πριν από τη δημοσίευση του παρόντος και δεν εξελέγησαν βουλευτές, δικαιούνται να καταθέσουν την παραπάνω αίτηση εντός δύο μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'
ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Άρθρο 21
Συμπλήρωση αρμοδιοτήτων

Στην παρ. 5 του άρθρου 74 του π.δ. 63/2005 (Α' 98) προστίθενται εδάφια στ', ζ', η' και θ', ως ακολούθως:

«στ) Αποδέχεται μετά από σχετική εισήγηση του Νομικού Γραφείου και προσυπογράφει τα νομοσχέδια, με σκοπό την προώθησή τους στη Βουλή προς ψήφιση, λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη του τις σχετικές παρατηρήσεις της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής. Οι υπηρεσίες της Βουλής δεν δικαιούνται να παραλάβουν νομοσχέδιο, αν αυτό δεν φέρει την υπογραφή του Γενικού Γραμματέα της Κυβέρνησης.

ζ) Αποδέχεται και προσυπογράφει υπουργικές τροπολογίες, νομοτεχνικές βελτιώσεις, προσθήκες, διορθώσεις ή οποιαδήποτε άλλη παρέμβαση στα κατατεθειμένα νομοσχέδια, άλλως οι ως άνω παρεμβάσεις δεν παραλαμβάνονται από τις υπηρεσίες της Βουλής, θεωρούνται ως μη γενόμενες και δεν εισάγονται προς ψήφιση στην Ολομέλεια.

η) Αποδέχεται και προσυπογράφει όλα τα προεδρικά διατάγματα, πριν αυτά αποσταλούν στο Συμβούλιο της Επικρατείας για νομική επεξεργασία. Μετά την επεξεργασία τους από το Συμβούλιο της Επικρατείας τα αποστέλλει για υπογραφή στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, εφόσον κρίνει ότι η Διοίκηση έχει συμμορφωθεί προς τις υποδείξεις του Συμβουλίου της Επικρατείας ή ελλόγως απείχε της συμμόρφωσης αυτής.

θ) Θεωρεί τα δοκίμια των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, με σκοπό τη δημοσίευσή τους από το Εθνικό Τυπογραφείο. Αν κρίνει, μετά από σχετική εισήγηση της νομικής υπηρεσίας, ότι υπάρχει τυπικό ή ουσιαστικό νομικό κώλυμα για τη δημοσίευση συγκεκριμένης απόφασης, διαγράφει την απόφαση αυτή και την επιστρέφει στην αρμόδια υπηρεσία, με υποδείξεις για τη διόρθωση και ορθή επανυποβολή της. Αν η υπηρεσία επιμένει ότι η απόφαση είναι νόμιμη και συντρέχει κατεπείγων λόγος για τη δημοσίευσή της, ο Γενικός Γραμματέας της Κυβερνήσεως δίνει εντολή για τη δημοσίευση αυτής, με ευθύνη της επισπεύδουσας υπηρεσίας, και μεριμνά για τη νομοθετική επίλυση του προκύψαντος προβλήματος.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Άρθρο 22
Μετάθεση έναρξης ισχύος διάταξης του
ν. 3845/2010 (Α' 65)

Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 12 του άρθρου πέμπτου του ν. 3845/2010 (Α' 65), όπως αυτό προστέθηκε με την παρ. 6 του άρθρου 4 του ν. 3899/2010 (Α' 212) και τροποποιήθηκε με την παρ. 9 του άρθρου 3 της από 31.12.2011 Π.Ν.Π. (Α' 268), όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4047/2012 (Α' 31), αντί της ημερομηνίας «1.1.2013» τίθεται η ημερομηνία «1.1.2014».

Άρθρο 23
Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς της παρούσας, η οποία θα κυρωθεί νομοθετικά κατά το άρθρο 44 παρ. 1 του Συντάγματος, αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται στις επί μέρους διατάξεις.

Άρθρο 2
Συμπληρώσεις και τροποποιήσεις της από 31.12.2012
Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις
κατεπειγόντων θεμάτων αρμοδιότητας
των Υπουργείων Εσωτερικών, Εργασίας, Κοινωνικής
Ασφάλισης και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης
και Προστασίας του Πολίτη, της Γενικής Γραμματείας της
Κυβέρνησης και του Υπουργού Επικρατείας»

1. Το τέταρτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 92 του ν. 3852/2010, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 της ως άνω Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, τροποποιείται ως εξής:

«Τα προαναφερθέντα αιρετά όργανα, εφόσον πρόκειται περί συνταξιούχων, έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν είτε την αντιμισθία του παρόντος άρθρου είτε να παραιτηθούν αυτής.»

2. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 7 της ως άνω Πράξης Νομο-

θετικού Περιεχομένου τροποποιείται ως εξής:

«Στην παρ. 3 του άρθρου 4 του ν. 4111/2013 (Α' 18) προστίθεται τελικό εδάφιο ως εξής:».

3. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 8 της ως άνω Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου τροποποιείται ως εξής:

«Η κάλυψη των θέσεων αυτών γίνεται με μετατάξεις και αποσπάσεις από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης.»

4. Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 10 της ως άνω Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου η ημερομηνία «31.6.2013» αντικαθίσταται με την ημερομηνία «30.6.2013».

5. Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 14 της ως άνω Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου καταργείται.

6. Η παράγραφος 3 του άρθρου 16 της ως άνω Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου καταργείται.

7. Το άρθρο 17 της ως άνω Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου καταργείται.

8. Στα στοιχεία στ', ζ' και η' της παρ. 5 του άρθρου 74 του π.δ. 63/2005 (Α' 98), τα οποία προστέθηκαν με το άρθρο 21 της ως άνω Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, η λέξη «Αποδέχεται» αντικαθίσταται με τη λέξη «Παραλαμβάνει» και η λέξη «προσυπογράφει» αντικαθίσταται με τη λέξη «υπογράφει».

Άρθρο 3

Επιλογή προϊσταμένων οργανικών μονάδων Ο.Τ.Α.

Για την επιλογή προϊσταμένων οργανικών μονάδων στους Ο.Τ.Α. α' βαθμού από τα υπηρεσιακά συμβούλια των άρθρων 4 και 5 του ν. 3584/2007 (Α' 143) όπως ισχύουν, έως την εφαρμογή των πάγιων διατάξεων του άρθρου πρώτου του ν. 3839/2010 (Α' 51) για τη διαδικασία και τα κριτήρια επιλογής, εφαρμόζονται αναλογικά οι μεταβατικές διατάξεις του άρθρου πέμπτου του ίδιου νόμου.

Άρθρο 4

Συμβάσεις ορισμένου χρόνου και μίσθωσης έργου δυνάμει της προβλεπόμενης στην παρ. 14 του άρθρου 12 του ν. 4071/2012 κοινής υπουργικής απόφασης

Συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και μίσθωσης έργου βάσει αιτημάτων των Ο.Τ.Α. α' βαθμού, για τα οποία έχει δοθεί έγκριση με την κοινή υπουργική απόφαση της παρ. 14 του άρθρου 12 του ν. 4071/2012 (Α' 85) έως 31.12.2012, μπορούν να συναφθούν έως 31.12.2013 και εν συνεχεία να υλοποιηθούν συμφηφιζόμενες με τις νέες εγκρίσεις του έτους 2013.

Άρθρο 5

Διάρκεια άδειας χωρίς αποδοχές υπαλλήλων Ο.Τ.Α.

Στην παρ. 2 του άρθρου 58 του ν. 3584/2007 (Α' 143), αντί των λέξεων «δύο (2) ετών» τίθενται οι λέξεις «πέντε (5) ετών».

Άρθρο 6

Αναπληρωτές μελών Παρατηρητηρίου Οικονομικής Αυτοτέλειας Ο.Τ.Α.

Στην παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 4111/2013 (Α' 18) προστίθεται τελικό εδάφιο ως εξής: «Οι ανωτέρω ορίζονται με τους αναπληρωτές τους.»

Άρθρο 7

Στεγαστικές ανάγκες των Γραφείων Εξυπηρέτησης Φορολογουμένων στους δήμους

Επιτρέπεται η παραχώρηση χρήσης ιδιόκτητων ή μισθωμένων από τους δήμους ακινήτων ή τμήματος αυτών προς κάλυψη στεγαστικών αναγκών των Γραφείων Εξυπηρέτησης Φορολογουμένων (Γ.Ε.Φ.).

Η κάλυψη των λοιπών λειτουργικών δαπανών των ανωτέρω χώρων γίνεται από τους δήμους.

Άρθρο 8

Ποσοστό ΣΑΤΑ για το Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ»

Τροποποιείται η περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 3274/2004 (Α' 195) «Πόροι του προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ» ως εξής:

«β) Ποσοστό από πέντε (5) έως είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων του άρθρου 259 του ν. 3852/2010 (Α' 87) παρ. 1.α, που διατίθενται για την κάλυψη επενδυτικών δαπανών των δήμων (ΣΑΤΑ). Το ακριβές ποσοστό θα καθορίζεται από την ΚΥΑ που προβλέπεται από την παρ. 4 του άρθρου 259 του ν. 3852/2010 (Α' 87), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 12 του άρθρου 9 του ν. 4071/2012 (Α' 85). Το ύψος του ποσοστού θα καθορίζεται κάθε φορά με κριτήριο τις ανάγκες του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ».»

Άρθρο 9

Κλάδοι προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων Υπουργείου Εσωτερικών

Στις Γενικές Διευθύνσεις του Υπουργείου Εσωτερικών προΐστανται υπάλληλοι όλων των κλάδων της κατηγορίας ΠΕ.

Άρθρο 10

Συμπλήρωση της παρ. 17 του άρθρου 282 του ν. 3852/2010

Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 17 του άρθρου 282 του ν. 3852/2010 (Α' 87) μετά τη λέξη «περιφερειών» προστίθεται η φράση «και των νομικών τους προσώπων δημοσίου δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των ιδρυμάτων».

Άρθρο 11

Τροποποιητικές διατάξεις της μεταναστευτικής νομοθεσίας

1. Η παρ. 10 του άρθρου 1 του ν. 4018/2011 (Α' 215) αντικαθίσταται, ως εξής:

«10. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και του, κατά περίπτωση, αρμοδίου Υπουργού, δύναται να ανατεθεί και σε δημόσιο φορέα η εκτύπωση των αδειών διαμονής ενιαίου τύπου πολιτών τρίτων χωρών, υπό τη μορφή αυτοτελούς εγγράφου, της παρ. 1, που εκδίδονται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εσωτερικών και τις Υπηρεσίες Αλλοδαπών και Μετανάστευσης των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων της Χώρας. Με την ανωτέρω απόφαση καθορίζονται επίσης οι προδιαγραφές ασφάλειας των ως άνω αδειών, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1030/2002, όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 380/2008, καθώς και θέματα σχετικά με την προμήθεια των εντύπων και του λοιπού αναγκαίου υλικού, τη διαδικασία εκτύπωσης, τη διαβίβασή τους από και προς τις αρμόδιες υπηρεσίες, καθώς και κάθε άλλο σχετικό ζήτημα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εσωτερικών καθορίζεται τέλος, το οποίο αποτελεί έσοδο του Δημοσίου και καταβάλλεται από τον υπήκοο τρίτης χώρας κατά την παραλαβή της άδειας διαμονής, ανεξάρτητα από την ειδικότερη κατηγορία αυτής, αντιστοιχεί δε στο κόστος προμήθειας, εκτύπωσης, ασφαλούς διακίνησης και διαχείρισης της κάρτας, καθώς και κάθε άλλης σχετικής δαπάνης. Το τέλος είναι ανεξάρτητο από τα παρόντα του άρθρου 92 του ν. 3386/2005 (Α' 212), το δε ύψος αυτού, καθώς και οι λεπτομέρειες είσπραξης και εμφάνισής του στα έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού καθορίζονται με την ίδια απόφαση.»

2. Η παρ. 12 του άρθρου 1 του ν. 4018/2011 (Α' 215) καταργείται.

3. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 7 του ν. 4018/2011 (Α' 215), αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι προβλεπόμενες στην παρ. 1 του άρθρου 2 του παρόντος κοινές υπουργικές αποφάσεις, με τις οποίες διενεργείται η μεταφορά της αρμοδιότητας παραλαβής αιτήσεων για την έκδοση ή την ανανέωση άδειας διαμονής και επίδοσης των σχετικώς εκδιδόμενων αποφάσεων από τους δήμους της Χώρας στις Υπηρε-

σιές Αλλοδαπών και Μετανάστευσης των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, εκδίδονται εντός δύο ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου. Με την παρέλευση της ανωτέρω προθεσμίας, επέρχεται αυτοδικαίως η μεταφορά των σχετικών αρμοδιοτήτων.»

4. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 44 του ν. 3386/2005 (Α' 212), όπως αντικαταστάθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 42 του ν. 3907/2011 (Α' 7), αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, επιτρέπεται να χορηγείται άδεια διαμονής για λόγους ανθρωπιστικής φύσεως σε υπηκόους τρίτων χωρών που εμπίπτουν σε κάποια από τις παρακάτω κατηγορίες, εφόσον αυτοί δεν αποτελούν κίνδυνο για τη δημόσια τάξη και ασφάλεια:».

5. Η παρ. 1 του άρθρου 23 του ν. 3386/2005 (Α' 212), αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, επιτρέπεται να χορηγείται σε υπήκοο τρίτης χώρας, μέλος ξένης αρχαιολογικής σχολής, η επιστημονική δραστηριότητα της οποίας υπάγεται στην εποπτεία του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, άδεια διαμονής για εργασία στο πλαίσιο της δραστηριότητας της σχολής, εφόσον προηγουμένως έχει λάβει ειδική θεώρηση εισόδου από την αρμόδια ελληνική προξενική αρχή του τόπου κατοικίας του.»

6. Η παρ. 1 του άρθρου 89 του ν. 3386/2005 (Α' 212), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 42 παρ. 3 του ν. 3907/2011 (Α' 7), αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Στο Υπουργείο Εσωτερικών συνιστώνται πέντε Επιτροπές Μετανάστευσης, οι οποίες γνωμοδοτούν σχετικά με τη συνδρομή σε πολίτες τρίτων χωρών ιδιαίτερων δεσμών με την κοινωνική ζωή της χώρας, προκειμένου να χορηγηθεί άδεια διαμονής, καθώς και σε κάθε περίπτωση που παραπέμπεται σε αυτές στο πλαίσιο χορήγησης ή ανανέωσης άδειας διαμονής με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών. Με απόφαση του ιδίου συγκροτούνται οι Επιτροπές και ορίζονται ο πρόεδρος, τα τακτικά και αναπληρωματικά μέλη τους και οι γραμματείς με τους αναπληρωτές τους. Κάθεμία από αυτές αποτελείται από:

α. Τρεις υπαλλήλους του Υπουργείου Εσωτερικών κατηγορίας ΠΕ.

β. Έναν εκπρόσωπο της Κοινωνίας των Πολιτών, που προτείνει η Εθνική Επιτροπή για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου.

γ. Έναν εκπρόσωπο της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος. Καθήκοντα εισηγητών στις Επιτροπές Μετανάστευσης ασκούν οι υπάλληλοι της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Εσωτερικών που χειρίζονται τους σχετικούς φακέλους. Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών μπορούν να συνιστώνται περισσότερες των προβλεπόμενων, ανωτέρω, Επιτροπών, εφόσον τούτο επιβάλλεται για την ταχύτερη διεκπεραίωση των σχετικών υποθέσεων.»

Άρθρο 12

Επιτάχυνση διαδικασίας έκδοσης αδειών διαμονής

1. Με απόφασή του ο Υπουργός Εσωτερικών μπορεί να μεταβιβάσει το δικαίωμα υπογραφής «Με εντολή» στους μόνιμους και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλους, που ανήκουν στις κατηγορίες ΠΕ ή ΤΕ, της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Εσωτερικών για την έκδοση αποφάσεων χορήγησης ή ανανέωσης αδειών διαμονής, καθώς και για την έκδοση αντίστοιχων απορριπτικών ή ανακλητικών αποφάσεων ως προς όλες τις κατηγορίες αδειών διαμονής. Εξαιρούνται οι άδειες διαμονής για τη χορήγηση των οποίων απαιτείται η έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης. Στις πράξεις του πρώτου εδαφίου συμπεριλαμβάνονται και όλα τα προπαρασκευαστικά έγγραφα για την έκδοση των αποφάσεων αυτών, όπως η αναζήτηση συμπληρωματικών δικαιολογητικών και στοιχείων από άλλες υπηρεσίες.

2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου μπορούν να εφαρμόζονται αναλογικά και για τους υπαλλήλους των Τμημάτων Αλλοδαπών και Μετανάστευσης των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων με αποφάσεις των οικείων Γενικών Γραμματέων.

Άρθρο 13

Ρυθμίσεις για τους δημοτικούς παιδικούς βρεφονηπιακούς σταθμούς

1. Η περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 9 του ν. 4018/ 2011 (Α'215) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«6α. Έως την έκδοση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας των παιδικών και των βρεφονηπιακών σταθμών που λειτουργούν ως νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου των δήμων ή μεταφέρθηκαν στους δήμους, ή συστήνονται εντός νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου του δήμου ή ως υπηρεσία του δήμου και πάντως όχι πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2014, θέση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας επέχει η συστατική τους πράξη ή ο οργανισμός εσωτερικής υπηρεσίας του δήμου, εφόσον πρόκειται για υπηρεσία. Εντός της ίδιας περιόδου είναι δυνατή η συνέχιση της λειτουργίας παιδικού ή βρεφονηπιακού σταθμού από δήμο μετά την κατάργηση του οικείου Ν.Π.Δ.Δ.»

2. Στο τέλος της παρ. 14 του άρθρου 19 του ν. 4071/ 2012 (Α' 16) προστίθενται νέα εδάφια ως εξής:

«Με απόφαση των δημοτικών συμβουλίων, καθορίζεται ο κανονισμός λειτουργίας των δημοτικών παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών, με βάση πρότυπο κανονισμό λειτουργίας, ο οποίος εκδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, ύστερα από γνώμη της ΚΕΔΕ, της ΠΟΕ-ΟΤΑ και της ΠΟΠ ΟΤΑ και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Μέχρι τη σύνταξη νέων κανονισμών λειτουργίας, οι δημοτικοί παιδικοί και βρεφονηπιακοί σταθμοί εξακολουθούν να λειτουργούν με τους υφιστάμενους κανονισμούς.

Οι διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 2880/ 2001 (Α' 9), καθώς και της παρ. 4 του άρθρου 41 του ν. 3801/2009 (Α' 163), καταργούνται.»

Άρθρο 14

Μετάταξη προσωπικού Δημοτικής Αστυνομίας σε αντίστοιχη υπηρεσία Δήμου

Η παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 3731/2008 (Α' 26) τροποποιείται ως εξής:

«Το προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας δεν μπορεί να μεταταγεί σε αντίστοιχη υπηρεσία Δήμου, αν δεν συμπληρώσει τουλάχιστον πενταετή υπηρεσία στην υπηρεσία της Δημοτικής Αστυνομίας.»

Άρθρο 15

Τροποποιήσεις του ν. 4024/2011

1. Το ενδέκατο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 20 του ν. 4024/2011 (Α' 226) αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τους ΟΤΑ α' βαθμού η απόφαση καθιέρωσης υπερωριακής εργασίας εκδίδεται από το αρμόδιο όργανο σύμφωνα με τα άρθρα 48 και 176 του Κώδικα Κατάστασης Δημοτικών και Κοινοτικών Υπαλλήλων (ν. 3584/2007, Α' 143), για τους ΟΤΑ β' βαθμού η απόφαση εκδίδεται από τον Περιφερειάρχη.»

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 20 του ν. 4024/2011 (Α' 226), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 45 παρ. 1 του ν. 4071/2012 (Α' 85), προστίθεται εδάφιο β' ως εξής:

«β. Οι αποφάσεις καθιέρωσης υπερωριακής εργασίας των ΟΤΑ α' βαθμού δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 79 παρ. 4 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ν. 3463/2006).»

3. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 20 του ν. 4024/2011 (Α' 226) καταργείται και το δεύτερο εδάφιο αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις της παρ. 17 του άρθρου 32 του ν. 3232/2004 (Α' 48) και της παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 3205/2003 (Α' 297) με την επιφύλαξη των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος άρθρου.»

Άρθρο 16

Δημοσίευση αποφάσεων που αφορούν Ν.Π.Δ.Δ. των ΟΤΑ α' βαθμού

1. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 10 του ν. 4071/ 2012 (Α' 85) καταργούνται.

2. Αποφάσεις που αφορούν στη σύσταση, τροποποίηση, συγχώνευση, λύση ή κατάργηση δημοτικών κοινωφελών επιχειρήσεων και δημοτικών νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 226-270 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ν. 3463/ 2006). Οι αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου εγκρίνονται με πράξη του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 17 **Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων του Γενικού** **Γραμματέα Πρωθυπουργού**

Ο Γενικός Γραμματέας Πρωθυπουργού με απόφασή του, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να μεταβιβάζει αρμοδιότητες και το δικαίωμα υπογραφής σε διοικητικής και οικονομικής φύσης θέματα, στον Προϊστάμενο του Γραφείου Διοίκησης και Οργάνωσης της Γενικής Γραμματείας Πρωθυπουργού ή σε υπάλληλο αυτής.

Άρθρο 18 **Αποζημίωση μελών της Επιτροπής του άρθρου 21** **του ν. 3023/2002**

Στο τέλος της παρ. 11 του άρθρου 1 του ν. 4065/2012 (Α' 77) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Με όμοια απόφαση που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καθορίζεται η αποζημίωση των δικαστικών λειτουργών, των καθηγητών του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών και του Τμήματος Νομικής του Πανεπιστημίου Αθηνών, καθώς και του Γραμματέα της Επιτροπής, η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει το όριο που προβλέπεται από την παρ. 2 του άρθρου 21 του ν. 4024/ 2011 (Α' 226). Ο Πρόεδρος της Βουλής μπορεί να αποδίδει στην απόφαση αυτή αναδρομική ισχύ μέχρι και ένα έτος πριν από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

Άρθρο 19 **Διατάκτης της Γενικής Γραμματείας Συντονισμού**

Η παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 4109/2013 (Α' 16) «Κατάργηση και συγχώνευση νομικών προσώπων του Δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα - Σύσταση Γενικής Γραμματείας για το συντονισμό του Κυβερνητικού έργου και άλλες διατάξεις» αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι δαπάνες λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Συντονισμού βαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Οι αναγκαίες πιστώσεις εγγράφονται κάθε έτος σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Οικονομικών. Κύριος Διατάκτης των πιστώσεων της ανωτέρω Γενικής Γραμματείας ορίζεται ο Γενικός Γραμματέας Συντονισμού, ο οποίος αναλαμβάνει με αποφάσεις του τις σχετικές υποχρεώσεις.»

Άρθρο 20

1. Το άρθρο 281Α του ν. 3852/2010 (Α' 87) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 281Α
Πρόγραμμα «Αυτοδιοίκηση - Κοινωνική Συνοχή - Ισόρροπη Ανάπτυξη (ΑΚΣΙΑ)»

1. Για την υποστήριξη των Δήμων που συνιστώνται με το ν. 3852/2010, την ενίσχυση της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης και την άμβλυνση των περιφερειακών και ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων, καθώς και την προώθηση της διαδημοτικής συνεργασίας, καταρτίζεται το Πρόγραμμα «Αυτοδιοίκηση - Κοινωνική Συνοχή - Ισόρροπη Ανάπτυξη (ΑΚΣΙΑ)».

2. Το Πρόγραμμα «Αυτοδιοίκηση - Κοινωνική Συνοχή - Ισόρ-

ροπη Ανάπτυξη (ΑΚΣΙΑ)» έχει ως στόχους τη βελτίωση σε τοπικό επίπεδο των όρων για βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση των όρων για την τοπική οικονομία, την απασχόληση, την οικονομική αυτοτέλεια, τη χρηστή διοίκηση και την κοινωνική συνοχή και διαρθρώνεται στους παρακάτω θεματικούς άξονες:

α) Άξονας 1: Οικονομική εξυγίανση δήμων:

ι) Χρηματοδότηση της ίδιας συμμετοχής για έργα που εντάσσονται στο ΕΣΠΑ ή σε άλλα συγχρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε. ή διεθνείς οργανισμούς προγράμματα που αφορούν στην εξοικονόμηση πόρων και τη δημοσιονομική εξυγίανση,

ii) χρηματοδότηση μέτρων οικονομικής εξυγίανσης των δήμων, με ειδικότερο αντικείμενο την παροχή χρηματοοικονομικών διευκολύνσεων που αποδεδειγμένα θα συνδέονται με εξοικονομήσεις δαπανών ή αύξηση των ιδίων εσόδων. Ομοίως χρηματοδοτούνται και συναφείς δράσεις δήμων οι οποίοι θα ενταχθούν στο Πρόγραμμα Εξυγίανσης, όπως αυτό προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 4 του ν. 4111/2013.

β) Άξονας 2: Χρηματοδότηση των δήμων για την εκτέλεση έργων τοπικής σημασίας μέσω των διαδικασιών αυτεπιστασίας.

γ) Άξονας 3: Επιβράβευση της χρηστής οικονομικής διαχείρισης των δήμων.

Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, ύστερα από εισήγηση της επιτροπής της επόμενης παραγράφου, είναι δυνατή η επιχορήγηση δήμων προς επιβράβευση της αποδεδειγμένα χρηστής οικονομικής διαχείρισης που επέδειξαν κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος.

Με απόφαση του Υπουργού, που εκδίδεται στο πρώτο τρίμηνο κάθε οικονομικού έτους, ορίζονται τα κριτήρια αξιολόγησης των δήμων για τις επιχορηγήσεις του προηγούμενου εδαφίου, κάθε αναγκαία λεπτομέρεια, καθώς και το ποσοστό επί των πόρων της παραγράφου 4 που ετησίως αποδίδεται στις δράσεις του άξονα 3. Το ποσοστό αυτό δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το 10% του συνόλου των ως άνω πόρων.

3. Το Πρόγραμμα «Αυτοδιοίκηση - Κοινωνική Συνοχή - Ισόρροπη Ανάπτυξη (ΑΚΣΙΑ)» χωρίς να θίγονται τυχόν ειδικότερες ρυθμίσεις που διέπουν τις επιμέρους δράσεις του, παρακολουθείται από Επιτροπή, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών και αποτελείται από τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Εσωτερικών, ως Πρόεδρο, τον Πρόεδρο του Παρατηρητηρίου Οικονομικής Αυτοτέλειας, τον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών, καθώς και τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Οικονομικής και Αναπτυξιακής Πολιτικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Στην Επιτροπή συμμετέχει και εκπρόσωπος της ΚΕΔΕ, αλλά η Επιτροπή συγκροτείται και συνεδριάζει νομίμως και με τη συμμετοχή των υπολοίπων μελών. Όλα τα μέλη ορίζονται με τους αναπληρωτές τους και είναι άμισθα.

Με την ίδια απόφαση προσδιορίζεται το ειδικότερο έργο της Επιτροπής, ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και υποστήριξής της, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Πόροι του προγράμματος «ΑΚΣΙΑ»: Τα ποσά που παρακρατούνται από τις κατωτέρω πηγές κατατίθενται στο λογαριασμό του Προγράμματος «Αυτοδιοίκηση - Κοινωνική Συνοχή - Ισόρροπη Ανάπτυξη (ΑΚΣΙΑ)» που τηρείται στο Ταμείο Παρακαταθηκών και δανείων:

α) Τα ποσά με τα οποία επιχορηγούνται δήμοι για την αποπληρωμή ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων σε βάρος ειδικών πιστώσεων του Κρατικού Προϋπολογισμού που είχαν προβλεφθεί για το σκοπό αυτόν, παρακρατούνται τμηματικά εντός τεσσάρων (4) ετών, αρχής γενομένης από το έτος 2013, από τα προβλεπόμενα στο άρθρο 27 του ν. 3756/2009 (Α' 53) έσοδα εκάστου.

Με την ίδια ως άνω διαδικασία παρακρατούνται και τα ποσά που αναλογούν στους συνδέσμους Ο.Τ.Α. με παρακράτηση από τα μέλη αυτών κατ' αντιστοιχία του ποσοστού της ετήσιας εισφοράς τους.

β) Με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, που εκδίδεται ύστερα από σύμφωνη γνώμη της ΚΕΔΕ, δύναται μέρος των εσόδων των δήμων που κατατίθενται στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων και προέρχονται από την επιβολή του φόρου ζύθου (άρθρο 9 του ν.δ. 703/1970 (Α' 219) και άρθρο 12 του ν. 1080/1980 (Α' 246), του τέλους διαφήμισης της κατηγορίας Δ' (άρθρο 9 παρ. 6α του ν. 2880/2001, (Α' 9)) και του 15% του Τέ-

λους Ακίνητης Περιουσίας (άρθρο 24 παρ. 19 του ν. 2130/1993, Α' 62), να αποδίδονται υπέρ της χρηματοδότησης του προγράμματος «ΑΚΣΙΑ». Με την απόφαση αυτή καθορίζεται το ύψος του συνολικά αποδιδόμενου ποσού, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.»

2. Τα άρθρα 1 και 2 της από 14.6.2012 Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου «Παράταση διάρκειας του Προγράμματος Βοήθεια στο Σπίτι» (Α' 135), όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4087/2012 (Α' 196), τροποποιούνται ως εξής:

«Άρθρο 1

1. Η διάρκεια του Προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι» και των συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου των απασχολούμενων για την παροχή των σχετικών υπηρεσιών, όπως ορίζεται στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 6 του άρθρου 2 της από 31 Δεκεμβρίου 2011 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 268), η οποία κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4047/2012 (Α' 31) και είχε παραταθεί μέχρι τις 30.9.2012 με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου που κυρώθηκε με το ν. 4087/2012 (Α' 196), παρατείνεται από τη λήξη της μέχρι τις 30.9.2013. Οι συμβάσεις των απασχολούμενων στο Πρόγραμμα σε καμία περίπτωση δεν μετατρέπονται σε αορίστου χρόνου, κατά την έννοια της διάταξης της παρ. 3 του άρθρου 21 του ν. 2190/1994.

Άρθρο 2

Για την απρόσκοπτη χρηματοδότηση της υλοποίησης του Προγράμματος «Βοήθεια στο Σπίτι» και των συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου των απασχολούμενων για το χρονικό διάστημα από 1.4.2013 έως 30.9.2013, μεταφέρονται πόροι από το λογαριασμό της Εισφοράς Αλληλεγγύης Συνταξιούχων που τηρείται στο Ασφαλιστικό Κεφάλαιο Αλληλεγγύης Γενεών (ΑΚΑΓΕ) και εφόσον υπάρχει διαθέσιμο υπόλοιπο από τη μηνιαία εξόφληση των δομών του ν. 4019/2011, όπως αυτός ισχύει, σε εφαρμογή του προγράμματος «Κατ' οίκον φροντίδα Συνταξιούχων» (ν. 4052/2012, όπως αυτός ισχύει). Οι πόροι αυτοί θα χρησιμοποιηθούν υπέρ των συνταξιούχων όλων των ταμείων κύριας ασφάλισης αρμοδιότητας του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και των συνταξιούχων του Δημοσίου, που ωφελούνται από το ανωτέρω Πρόγραμμα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Εσωτερικών προσδιορίζονται το ύψος των μεταβιβαζόμενων πόρων, η διαδικασία μεταφοράς τους και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Η διαχείριση των πόρων αυτών και οι διαδικασίες αποτελεσματικής υλοποίησης του Προγράμματος καθορίζονται σε προγραμματική σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ των Υπουργών Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Εσωτερικών και της Ελληνικής Εταιρίας Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης Α.Ε., περιλαμβάνοντας εκ των άλλων ρήτρες αξιολόγησης της εφαρμογής του Προγράμματος.»

3. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 του ν. 4111/2013 (Α' 18) προστίθεται εδάφιο β' που έχει ως εξής:

«β. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται αποζημίωση για τον Πρόεδρο και τα μέλη του Παρατηρητηρίου Οικονομικής Αυτοτέλειας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.»

4. Η αποκλειστική προθεσμία της υποπαραγράφου Γ5 «ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗΣ ΔΑΝΕΙΩΝ ΟΤΑ Α' και Β' ΒΑΘΜΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΩΝ ΚΑΙ ΔΑΝΕΙΩΝ» περίπτωση 1 εδάφιο α' του ν. 4093/2012 (Α' 222), εντός της οποίας θα πρέπει να έχει λάβει χώρα η υποβολή σχετικής αίτησης για την επιμήκυνση της διάρκειας αποπληρωμής των χορηγηθέντων δανείων από το Τ.Π.Δ. προς τους Ο.Τ.Α. Α' και Β' Βαθμού, τα Ν.Π.Δ.Δ. και τα Ν.Π.Ι.Δ. αυτών, τους Συνδέσμους αυτών και τις Δημοτικές Επιχειρήσεις αυτών, παρατείνεται έως 30.6.2013. Τα παρακρατηθέντα ποσά από το Τ.Π.Δ. εντός του 2013 για την εξυπηρέτηση συναφθέντων δανείων των Ο.Τ.Α. Α' και Β' Βαθμού, των Ν.Π.Δ.Δ. και των Ν.Π.Ι.Δ. αυτών, των Συνδέσμων αυτών και των Δημοτικών Επιχειρήσεων αυτών, που δεν εντάχθηκαν από 1.1.2013 στη ρύθμιση του ν. 4093/2012, συμψηφίζονται και τυχόν επιπλέον καταβολές επιστρέφονται.

Άρθρο 21

1. Στο τέλος της παρ. 12 του άρθρου 283 του ν. 3852/2010 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Τα αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, κατά τη διάρκεια της δημοτικής και περιφερειακής περιόδου, επέρχονται από την έναρξη της νέας δημοτικής και περιφερειακής περιόδου. Για την εφαρμογή των διατάξεων του Μέρους Η' (Οικονομικά), καθώς και για τον υπολογισμό της αντιμισθίας των αιρετών βάσει του άρθρου 92 του παρόντος τα αποτελέσματα της απογραφής πληθυσμού επέρχονται κατά το επόμενο οικονομικό έτος από τη δημοσίευσή τους. Οι εκλογές για την ανάδειξη των δημοτικών και περιφερειακών αρχών διεξάγονται με βάση τα αποτελέσματα της εν λόγω απογραφής.»

2.α. Ο τίτλος και η τοπική αρμοδιότητα των Διευθύνσεων των περιπτώσεων στ' έως και η' και ι' έως και ιβ' της παρ. 2 του άρθρου 7Α του Κεφαλαίου Β' του Μέρους Α' του π.δ. 135/2010 (Α' 228) τροποποιούνται ως ακολούθως:

«στ) τη Διεύθυνση Αστικής Κατάστασης Κεντρικού Τομέα και Δυτικής Αττικής με τοπική αρμοδιότητα στις Περιφερειακές Ενότητες Κεντρικού Τομέα πλην του Δήμου Αθηναίων, Δυτικού Τομέα και Δυτικής Αττικής,

ζ) τη Διεύθυνση Αστικής Κατάστασης Βορείου Τομέα και Ανατολικής Αττικής με τοπική αρμοδιότητα στις Περιφερειακές Ενότητες Βορείου Τομέα και Ανατολικής Αττικής,

η) τη Διεύθυνση Αστικής Κατάστασης Νοτίου Τομέα, Πειραιώς και Νήσων με τοπική αρμοδιότητα στις Περιφερειακές Ενότητες Νοτίου Τομέα, Πειραιώς και Νήσων,

ι) τη Διεύθυνση Αλλοδαπών και Μετανάστευσης Κεντρικού Τομέα και Δυτικής Αττικής με τοπική αρμοδιότητα στις Περιφερειακές Ενότητες Κεντρικού Τομέα πλην του Δήμου Αθηναίων, Δυτικού Τομέα και Δυτικής Αττικής,

ια) τη Διεύθυνση Αλλοδαπών και Μετανάστευσης Βορείου Τομέα και Ανατολικής Αττικής με τοπική αρμοδιότητα στις Περιφερειακές Ενότητες Βορείου Τομέα και Ανατολικής Αττικής,

ιβ) τη Διεύθυνση Αλλοδαπών και Μετανάστευσης Νοτίου Τομέα, Πειραιώς και Νήσων με τοπική αρμοδιότητα στις Περιφερειακές Ενότητες Νοτίου Τομέα, Πειραιώς και Νήσων.»

β. Οι περιπτώσεις στ' και ζ' της παρ. 5 του άρθρου 22 του Κεφαλαίου Δ' του Μέρους Β' του π.δ. 135/2010 καταργούνται.

γ. Οι οργανικές μονάδες επιπέδου Τμήματος, που προβλέπονται στα σημεία α' έως δ' στην παρ. 2 του άρθρου 81 του π.δ. 135/2010 συγχωνεύονται σε δύο και μετονομάζονται ως εξής: α) Τμήμα Αδειών Διαμονής Α' και β) Τμήμα Αδειών Διαμονής Β'. Ομοίως, το υπό σημείο ε' της ίδιας διάταξης αναριθμείται ως γ'.

δ. Το τέταρτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 81 του π.δ. 135/2010 τροποποιείται ως εξής:

«Στα ανωτέρω Τμήματα Αδειών Διαμονής αντιστοιχεί Τμήμα Γραμματείας με αρμοδιότητα ιδίως την παραλαβή αιτήσεων, την τήρηση του αρχείου, τη διακίνηση της αλληλογραφίας της Διεύθυνσης, την επικύρωση αντιγράφων και φωτοαντιγράφων οποιωνδήποτε εγγράφων ή δικαιολογητικών, που τηρούνται στο αρχείο ή επιδεικνύονται από τους πολίτες, την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία για την έκδοση άδειας διαμονής και την ενημέρωση των ενδιαφερομένων για την πορεία εξέτασης του αιτήματός τους.

3.α. Κατά την αληθή έννοια του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 7 του άρθρου 89 του ν. 3584/2007 (Α' 143) η προβλεπόμενη στη διάταξη αυτή προθεσμία του ενός (1) μήνα είναι ενδεικτική.

β. Πράξεις, εισηγήσεις και άλλα έγγραφα που έχουν υπογραφεί από τους προϊσταμένους που ορίζονται, κατ' εφαρμογή του άρθρου 100 του ν. 3584/2007 (Α' 143), καθώς και επιδόματα ευθύνης που έχουν καταβληθεί σε αυτούς μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου θεωρούνται ότι έχουν υπογραφεί και καταβληθεί νομίμως.

4. Οι προθεσμίες για την: α) έκδοση συμψηφιστικών Χρηματικών Ενταλμάτων (τακτικών και προπληρωμής) δημοσίων επενδύσεων (άρθρα 7 παρ. 6 και 42 του ν. 2362/1995) και διενέργεια των αντίστοιχων λογισμικών εγγραφών για την εμφάνιση των

πληρωμών του Π.Δ.Ε. που διενεργήθηκαν κατά το οικονομικό έτος 2012 στη δημόσια λησοδοσία (άρθρο 14 παρ. 1 του ν. 2362/1995) και β) απόδοση λογαριασμού των ΧΕΠ που θα εκδοθούν (άρθρο 42 του ν. 2362/1995) παρατείνονται κατά ένα (1) μήνα.

Άρθρο 22

1. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 4 του ν. 3870/ 2010 (Α' 138) αντικαθίστανται ως εξής:

«3. Σε περίπτωση χρηματοδότησης κατά παράβαση των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος, ο χρηματοδότης τιμωρείται με πρόστιμο που ορίζεται στο δεκαπλάσιο του υπερβάλλοντος των ορίων που τίθενται με τις παραγράφους αυτές.

4. Το πρόστιμο της ως άνω παραγράφου καταβάλουν και οι υπεύθυνοι διαχειριστές των συνδυασμών, κατά το άρθρο 8 του παρόντος νόμου, καθώς και οι επικεφαλής των συνδυασμών και οι υποψήφιοι, οι οποίοι, καίτοι εγνώριζαν, δεν εναντιώθηκαν, με γραπτή δήλωσή τους για τη χρηματοδότηση.»

Η ισχύς της διατάξεως αρχίζει από της δημοσίευσής του ν. 3870/2010.

2. Στο άρθρο 10 του ίδιου νόμου εισάγεται παράγραφος υπ' αριθ. 7 ως εξής:

«7. Εφόσον οι συνδυασμοί εντός της νόμιμης προθεσμίας από την πραγματοποίηση των εκλογικών δαπανών ή των εσόδων, όπως αυτή προβλέπεται στην απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, που εκδίδεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 4 του παρόντος, εισήγαγαν τις αντίστοιχες εγγραφές στην Κεντρική Βάση Δεδομένων πλην όμως αυτές, άνευ υπαιτιότητας του διαχειριστή ή άλλου εξουσιοδοτημένου χρήστη, δεν αναρτήθηκαν στην Κεντρική Βάση Δεδομένων, δεν επιβάλλονται σε βάρος του επικεφαλής του συνδυασμού ή του διαχειριστή των οικονομικών οι κυρώσεις του άρθρου 10 παράγραφος 5α ή 5β.»

3. Κατά την πρώτη εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3870/2010 το ύψος των διοικητικών κυρώσεων του άρθρου 14 του ίδιου νόμου ορίζεται ως εξής:

α. Η ελλιπής ή αντικανονική τήρηση και ενημέρωση του βιβλίου εσόδων - εξόδων των συνδυασμών τιμωρείται με πρόστιμο ύψους μέχρι το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο εκλογικών δαπανών του συνδυασμού.

β. Οι συνδυασμοί που παραβιάζουν τις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 1, καθώς και οι υποψήφιοι που παραβιάζουν τις παραγράφους 3 και 5 του άρθρου 2 τιμωρούνται με πρόστιμο από πέντε χιλιάδες (5.000) μέχρι δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ.

γ. Για κάθε παράβαση των παραγράφων 1, 2, 4, 5 και 6 του άρθρου 5 επιβάλλεται πρόστιμο εις βάρος του συνδυασμού από πέντε χιλιάδες (5.000) μέχρι δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ.

δ. Η μη εμπρόθεσμη υποβολή, η ελλιπής ή η αντικανονική σύνταξη των βιβλίων εσόδων - εξόδων και της αναλυτικής καταστάσεως εκλογικών εσόδων και δαπανών, που προβλέπονται από τις παραγράφους 1 και 2 των άρθρων 9 και 11, επισύρει εις βάρος του συνδυασμού πρόστιμο από δύο χιλιάδες (2.000) μέχρι τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

ε. Η μη εμπρόθεσμη ή ελλιπής ή αντικανονική τήρηση των αναλυτικών καταστάσεων, εσόδων και δαπανών, από τους υποψηφίους, επισύρει εις βάρος τους πρόστιμο από χίλια (1.000) μέχρι τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

4. Οι δαπάνες λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Συντονισμού βαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Οι αναγκαίες πιστώσεις εγγράφονται κάθε έτος σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Οικονομικών. Κύριος Διατάκτης των πιστώσεων της ανωτέρω Γενικής Γραμματείας ορίζεται ο Γενικός Γραμματέας Συντονισμού, ο οποίος αναλαμβάνει με αποφάσεις του τις σχετικές υποχρεώσεις.

Άρθρο 23

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια - Τσαρουχά): Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εξωτερικών «Σύσταση Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας και άλλες διατάξεις».

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Μπορώ να έχω το λόγο, κυρία Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Αν μου επιτρέπετε, έχω να κάνω μία νομοτεχνική τροποποίηση.

Στη δεύτερη περίοδο της παραγράφου 1, του άρθρου 5 λείπει το άρθρο. Εκεί δηλαδή που λέμε: «Από επικεφαλής του Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας», πρέπει να γίνει «Από τον επικεφαλής του Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας».

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Μάλιστα.

Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο με τη βελτίωση του κυρίου Υπουργού;

ΠΟΛΜΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο με τη βελτίωση του κυρίου Υπουργού κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εξωτερικών: «Σύσταση Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Σύσταση Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας και άλλες διατάξεις»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΣΥΣΤΑΣΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ

Άρθρο 1

1. Στην Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Εξωτερικών συνιστάται αυτοτελές «Γραφείο Ελληνικής Προεδρίας» για τον προγραμματισμό, το συντονισμό και την προώθηση των ενεργειών που αφορούν την ανάληψη της Προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την Ελλάδα το 2014 και την εκπλήρωση των απορροσών υποχρεώσεων. Το «Γραφείο Ελληνικής Προεδρίας» υπάγεται στον αρμόδιο Υφυπουργό Εξωτερικών και τον Γενικό Γραμματέα Ευρωπαϊκών Υποθέσεων, αναφέρεται στον Υπουργό Εξωτερικών και παύει να υφίσταται αυτοδικαίως την 31η Ιουλίου 2014. Ο επικεφαλής του Γραφείου ορίζεται από τον Υπουργό Εξωτερικών.

2. Στην αρμοδιότητα του «Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας» περιλαμβάνονται οι ενέργειες που αφορούν στον προγραμματισμό, το συντονισμό και την προώθηση των δράσεων για την αποτελεσματική οργάνωση της Προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την Ελλάδα το α' εξάμηνο του 2014, καθώς και τη συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς αναφορικά με τα εν λόγω θέματα.

3. Το Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών και το Επιστημονικό Κέντρο Ανάλυσης και Σχεδιασμού του Υπουργείου Εξωτερικών θα συνδράμουν το «Γραφείο Ελληνικής Προεδρίας», ενεργώντας ως θεσμικοί σύμβουλοι.

Άρθρο 2

Στο πλαίσιο ενάσκησης των αρμοδιοτήτων του το «Γραφείο Ελληνικής Προεδρίας» θα ενεργεί για:

α. Το συντονισμό των προτάσεων των εμπλεκόμενων φορέων της Δημόσιας Διοίκησης και κάθε αρμόδιου Εθνικού και Κοινοτικού οργάνου για τον καθορισμό των προτεραιοτήτων της Ελληνικής Προεδρίας σε συνεργασία με την αρμόδια Γενική Διεύθυνση του Υπουργείου Εξωτερικών.

β. Το σχεδιασμό, συντονισμό και πραγματοποίηση των απαιτούμενων επαφών και διαβουλεύσεων με ελληνικούς και ευρωπαϊκούς αρμόδιους φορείς.

γ. Την παρακολούθηση των θεμάτων που αφορούν στην ανάληψη της Προεδρίας και άπτονται της αρμοδιότητας του Υπουργείου Εξωτερικών, καθώς και τη διατύπωση σχετικών προτάσεων προς την πολιτική ηγεσία.

δ. Τη διατύπωση προτάσεων προς την πολιτική ηγεσία αναφορικά με τη σκοπιμότητα ανάθεσης έργων επί εξειδικευμένων τομέων, που άπτονται της Ελληνικής Προεδρίας, όπου κρίνεται αναγκαίο.

ε. Την οργάνωση επιστημονικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων, καθώς και κάθε άλλης συναφούς δραστηριότητας στο πλαίσιο της Ελληνικής Προεδρίας.

στ. Την πραγματοποίηση κάθε αναγκαίας ενέργειας για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της Ελληνικής Προεδρίας και των δράσεων που περιλαμβάνει.

ζ. Την αναζήτηση πηγών χρηματοδότησης για την εκπλήρωση της αποστολής του, προς το σκοπό ελαχιστοποίησης της επιβάρυνσης του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο 3

1. Οι απαιτούμενες για την προετοιμασία, οργάνωση και διεξαγωγή της Προεδρίας πιστώσεις, οι απαραίτητες για τη σύσταση και λειτουργία του «Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας» δαπάνες, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας του απαραίτητου υλικοτεχνικού εξοπλισμού, εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Εξωτερικών.

Οι παραπάνω δαπάνες δεν εντάσσονται στο Ενιαίο Πρόγραμμα Προμηθειών και αναλαμβάνονται, ανεξάρτητα του Κωδικού Αριθμού Εξόδου (ΚΑΕ), για ολόκληρο το ποσό των εγγεγραμμένων πιστώσεων από την έναρξη του οικονομικού έτους κατ' αναλογία με τα προβλεπόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 9 του π.δ. 113/2010 (Α' 194), όπως ισχύει.

2. Τη διαχείριση των δαπανών, που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ασκεί ο επικεφαλής του Γραφείου, ανεξαρτήτως ποσού, κατά τα οριζόμενα για τον Γενικό Διευθυντή Οικονομικών Υπηρεσιών (άρθρο 49 του ν. 3943/2011, όπως ισχύει).

Για το σύνολο των δαπανών εφαρμόζονται οι κανόνες δημοσιονομικού ελέγχου και οι σχετικές αποφάσεις προσυπογράφονται από τον Γενικό Διευθυντή Προσωπικού, Διοικητικής Οργάνωσης και Οικονομικής Διαχείρισης.

Άρθρο 4

1. Η στελέχωση του «Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας» γίνεται με αποσπάσεις από το Υπουργείο Εξωτερικών και κάθε άλλο Υπουργείο και Υπηρεσία του δημόσιου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα, ύστερα από εισήγηση του επικεφαλής του «Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας». Οι αποσπάσεις πραγματοποιούνται με απόφαση του Υπουργού Εξωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, κατά παρέκκλιση και χωρίς να απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των οικείων Υπηρεσιακών Συμβουλίων. Η μισθοδοσία των αποσπασμένων στο «Γραφείο Ελληνικής Προεδρίας» υπαλλήλων βαρύνει τις υπηρεσίες και τους φορείς από τους οποίους αποσπώνται.

2. Ειδικά για τις ανάγκες της Ελληνικής Προεδρίας και κατ' αιώτατο όριο μέχρι τις 31.7.2014, είναι δυνατή η κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων παράταση της απόσπασης των υπηρετούντων στη Μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία στις Βρυξέλλες. Για υπαλλήλους που κατά το παρελθόν αποσπάστηκαν και υπηρέτησαν στη Μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία στις Βρυξέλλες και συμπλήρωσαν τον προβλεπόμενο από τις ισχύουσες διατάξεις χρόνο απόσπασης, είναι δυνατή, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, η εκ νέου απόσπασή τους και κατ' αιώτατο όριο μέχρι τις 31.10.2014.

Άρθρο 5

1. Για την αντιμετώπιση κατεπειγουσών και πρόσκαιρων αναγκών του Υπουργείου Εξωτερικών, στο πλαίσιο άσκησης της Ελληνικής Προεδρίας, είναι κατ' εξαίρεση δυνατή η σύναψη

συμβάσεων έργου, υπό την προϋπόθεση αδυναμίας κάλυψης των ως άνω αναγκών με το υφιστάμενο προσωπικό και σύμφωνα με τους όρους της σχετικής εισήγησης. Οι σχετικές εισηγήσεις προς τον Υπουργό Εξωτερικών και τον Υπουργό Οικονομικών, με πλήρη αιτιολόγηση ως προς την αδυναμία κάλυψης των αναγκών από το υφιστάμενο προσωπικό, καθώς και για το αντικείμενο της σύμβασης και το ύψος της αμοιβής της, γίνονται από τον επικεφαλής του «Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας». Οι συμβάσεις εγκρίνονται και υπογράφονται από τον Υπουργό Εξωτερικών και τον Υπουργό Οικονομικών. Οι εν λόγω συμβάσεις λήγουν σε κάθε περίπτωση αυτοδικαίως την 31η Ιουλίου 2014.

2. Συμβάσεις έργου, παροχής υπηρεσιών ή προμηθειών οι οποίες συνάπτονται και εκτελούνται για την αντιμετώπιση των αναγκών άσκησης της Ελληνικής Προεδρίας μπορούν να διενεργούνται και με διαδικασίες διαπραγμάτευσης (εξαιρετική ή απευθείας ανάθεση) ή με συνοπτικές διαδικασίες (πρόχειρος διαγωνισμός) για ποσά μέχρι και διπλάσια των προβλεπόμενων στην υπ' αριθ. Π1/3305/3.11.2010 υπουργική απόφαση (Β' 1789), όπως ισχύει.

Άρθρο 6

Για την αποδοτική λειτουργία και τον πολιτικό συντονισμό των δράσεων που αφορούν την Ελληνική Προεδρία συστήνεται Διυπουργική Επιτροπή στην οποία συμμετέχει ο Υπουργός Εξωτερικών και κάθε συναρμόδιος, με βάση τις επιμέρους θεματικές συνεδριάσεων, Υπουργός, αναπληρούμενοι από τους ορισθέντες για το σκοπό αυτόν αναπληρωτές τους. Τις σχετικές αποφάσεις για τη συγκρότηση και λειτουργία της Διυπουργικής Επιτροπής λαμβάνει ο Υπουργός Εξωτερικών, που ορίζεται και Πρόεδρος της, με αναπληρωτή τον αρμόδιο Υφυπουργό Εξωτερικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 7

Στο τέλος του άρθρου 25 του ν. 4024/ 2011 (Α'226), όπως ισχύει, προστίθενται τα εξής:

«Ειδικά για τις αποσπάσεις και τις μετακινήσεις που, πραγματοποιούνται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις στις Αρχές Εξωτερικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών, προβλέπεται ότι όλες οι τακτικές αποδοχές, η δαπάνη που προκύπτει από την απόσπαση ή τη μετακίνηση, καθώς και το Επίδομα Υπηρεσίας Αλλοδαπής, βαρύνουν τον προϋπολογισμό του Υπουργείου, της Υπηρεσίας ή του Φορέα στην οποία ανήκει ο μετακινούμενος ή αποσπώμενος υπάλληλος.

Εξαιρούνται οι αποσπώμενοι και μετακινούμενοι στη Μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία Βρυξελλών, για τις ανάγκες της Ελληνικής Προεδρίας και με έγκριση του Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας, το οποίο και καλύπτει τις σχετικές δαπάνες.»

Άρθρο 8

Η παρ. 4 του άρθρου 171 του ν. 3566/ 2007 (Α'117), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Οι υπάλληλοι του Κλάδου Εμπειρογνομόνων, που υπηρετούν σε Αρχές της Εξωτερικής Υπηρεσίας, επιστρέφουν στην Κεντρική Υπηρεσία, με απόφαση του Υπουργού Εξωτερικών, κατόπιν γνώμης του αρμόδιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου.»

Άρθρο 9

Στο τέλος της παρ. 12α του άρθρου 49 του ν. 3943/ 2011 (Α'66), προστίθενται τα εξής:

«Στο Υπουργείο Εξωτερικών οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών ασκούνται από τη Γενική Διεύθυνση Προσωπικού, Διοικητικής Οργάνωσης και Οικονομικής Διαχείρισης και τον Προϊστάμενό της, ο οποίος ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3566/2007, όπως ισχύει. Σε περίπτωση απουσίας, μη τοποθέτησης ή κωλύματος του

Προϊσταμένου, οι αρμοδιότητές του ασκούνται από τον Υπηρεσιακό Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Εξωτερικών, στον οποίο υπάγεται η Γενική Διεύθυνση Προσωπικού, Διοικητικής Οργάνωσης και Οικονομικής Διαχείρισης.»

Άρθρο 10

1. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 3492/ 2006 (Α'210), όπως ισχύει, προστίθενται τα εξής:

«Στο Υπουργείο Εξωτερικών οι αρμοδιότητες των μονάδων εσωτερικού ελέγχου ασκούνται από τη Γενική Επιθεώρηση του Υπουργείου.»

2. Στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 3566/2007 (Α'117), όπως ισχύει, προστίθενται τα εξής:

«Η Γενική Επιθεώρηση είναι αρμόδια για θέματα οικονομικού ελέγχου όλων των Διευθύνσεων και Μονάδων της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών, καθώς και των δημόσιων υπολόγων που υπηρετούν σε αυτές.»

Άρθρο 11

Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 17 του ν. 3566/2007 αντικαθίσταται ως εξής:

«Στην Υπηρεσία Ενημέρωσης και Δημόσιας Διπλωματίας συ- νιστώνται τρεις θέσεις ειδικών συνεργατών του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας Ενημέρωσης και Δημόσιας Διπλωματίας, οι οποίες πληρούνται με αποσπάσεις υπαλλήλων της Γενικής Γραμματείας Επικοινωνίας - Γενικής Γραμματείας Ενημέρωσης, του Κλάδου Συμβούλων και Γραμματέων Επικοινωνίας, με βαθμό Συμβούλου Επικοινωνίας Α', με κοινή απόφαση του Υπουργού Εξωτερικών και του μέλους του Υπουργικού Συμβουλίου, που ασκεί την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Επικοινωνίας - Γενικής Γραμματείας Ενημέρωσης, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων.»

Άρθρο 12

1. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 1791/1988 (Α'141), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Ο Πρόεδρος δύναται να είναι και Γενικός Διευθυντής του Ε.Κ.Ε.Μ.. Η θέση του Προέδρου είναι τιμητική και άμισθη.»

2. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 1791/1988, όπως ισχύει, προστίθενται τα εξής:

«Τα μέλη του Επιστημονικού Συμβουλίου δεν δύναται να υπερβαίνουν τα είκοσι και ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εξωτερικών. Η συμμετοχή στο Επιστημονικό Συμβούλιο, είναι τιμητική και άμισθη.»

3. Στο άρθρο 2 του ν. 1791/1988, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Κ.Ε.Μ. ορίζονται ως αντεπιστέλλοντα μέλη του στην Ελλάδα και το εξωτερικό προσωπικότητες εγνωσμένης επιστημονικής αξίας και κύρους.»

Άρθρο 13

1. Η παρ. 11 του άρθρου 26 του π.δ. 50/2001 (Α'39), όπως ισχύει, τροποποιείται ως εξής:

«11. Για την κάλυψη θέσεων κλάδων ή ειδικοτήτων των αντίστοιχων κατηγοριών εκπαίδευσης, γίνονται επίσης δεκτοί:

α) κάτοχοι πτυχίων ή διπλωμάτων ανώτατης εκπαίδευσης που έχουν αποκτηθεί σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους οποίους έχει χορηγηθεί πράξη αναγνώρισης επαγγελματικής ισοτιμίας από το Συμβούλιο Αναγνώρισης Επαγγελματικής Ισοτιμίας Τίτλων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης (ΣΑΕΙΤΕ) του άρθρου 10 του π.δ. 165/2000 (Α'149),

β) κάτοχοι απόφασης αναγνώρισης επαγγελματικών προσόντων ανώτατης ή μεταδευτεροβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης από το Συμβούλιο Αναγνώρισης Επαγγελματικών Προσόντων (ΣΑΕΠ) του άρθρου 55 του π.δ. 38/2010 (Α'78),

γ) κάτοχοι απόφασης αναγνώρισης επαγγελματικής ισοδυνα-

μίας τίτλων τυπικής ανώτατης εκπαίδευσης από το ΣΑΕΠ, βάσει της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του π.δ. 38/2010, όπως ισχύει κάθε φορά,

δ) κάτοχοι τίτλων μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που έχουν αποκτηθεί σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους οποίους έχει αναγνωρισθεί το δικαίωμα άσκησης νομοθετικά κατοχυρωμένου επαγγέλματος, σύμφωνα με σχετική απόφαση αναγνώρισης επαγγελματικής εκπαίδευσης που χορηγείται από το Συμβούλιο Επαγγελματικής Αναγνώρισης Τίτλων Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΣΕΑΤΕΚ) του άρθρου 13 του π.δ. 231/1998 (Α'178),

ε) κάτοχοι διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που έχουν αποκτηθεί σε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους οποίους έχει χορηγηθεί, βάσει του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης διπλωμάτων, άδεια άσκησης επαγγέλματος από τις κατά περίπτωση αρμόδιες εθνικές αρχές, σύμφωνα με τα προεδρικά διατάγματα 40/1986 (Α' 14), 84/1986 (Α'31), 97/1986 (Α'35), 98/1986 (Α'35), 53/2004 (Α'43), 40/2006 (Α'43) και την υ.α. Α4/5226/1987 (Β'613).»

2. Η παρ. 8 του άρθρου 17 του ν. 2190/1994 συμπληρώνεται ως εξής:

«Στις περιπτώσεις εργαζομένων σε κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την αναγνώριση τυχόν προϋπηρεσίας εφαρμόζονται τα ισχύοντα περί δικαιώματος άσκησης επαγγέλματος στο κράτος - μέλος που παρασχέθηκε η εργασία. Για την αξιολόγηση αυτής απαιτείται η προσκόμιση σχετικής βεβαίωσης από το αρμόδιο κατά νόμο όργανο του κράτους - μέλους προέλευσης.»

Άρθρο 14 Έναρξη ισχύος

Ο παρών νόμος ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο των παραπάνω νομοσχεδίων.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, της 12-4-2013, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις.

Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής και στην αυριανή θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες σε μία ενότητα.

Σας γνωρίζω ότι για το νομοσχέδιο του οποίου η συζήτηση θα αρχίσει αμέσως, από το ΠΑΣΟΚ ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Τριαντάφυλλος, από τη Χρυσή Αυγή ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής Α' Πειραιώς Νικόλαος Κούζηλος και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής Σερρών, Αρτέμιος Ματθαίουπουλος. Από τους Ανεξάρτητους Έλληνες ως ειδική αγορήτρια ορίζεται η κ. Μίκα Ιατρίδη και ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Νότης Μαρίας. Από τη Δημοκρατική Αριστερά ειδική αγορήτρια ορίζεται η Βουλευτής Πειραιώς κ. Μαρία Ρεπούση και από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας ειδική αγορήτρια ορίζεται η Βουλευτής κ. Μανωλάκου Διαμάντω.

Το λόγο τώρα έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Ιωάννης Πλακιάκης.

Έχετε το λόγο, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Μπορώ να έχω το λόγο, κυρία Πρόεδρε, για ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Μπορείτε, βεβαίως.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να καταθέσω στο Σώμα ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες αφορούν κυρίως σε άρθρα που θα συζητήσουμε κατά την αυριανή ημέρα. Μπορούν, επομένως, να μοι-

ραστούν στους εισηγητές και στους συναδέλφους, για να τα μελετήσουν με προσοχή.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Κωνσταντίνος Μουσουρούλης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:



Νομοτεχνικές Βελτιώσεις
στο Σχέδιο Νόμου

«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

1) Από το στοιχείο (γ) της παραγράφου 2 του άρθρου 1 διαγράφεται η λέξη «διοίκηση».

2) Στο άρθρο 3, οι λέξεις «Έως την 20^η Δεκεμβρίου εκάστου έτους» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Έως την 20^η Νοεμβρίου εκάστου έτους».

3) Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 4 αναδιατυπώνεται ως εξής:

2. Το Λιμενικό Σώμα είναι ένοπλο Σώμα, στρατιωτικώς οργανωμένο, με αρμοδιότητες την ασφάλεια και την υποστήριξη της ναυτιλίας, το προσωπικό του οποίου έχει την ιδιότητα του οπραιωτικού σύμφωνα με το Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα (Σ.Π.Κ.).

4) Η περίπτωση ζ' της παραγράφου 2 του άρθρου 5 αναδιατυπώνεται ως εξής:

ζ. Η παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του.

5) Η περίπτωση η' της παραγράφου 2 του άρθρου 5 αναδιατυπώνεται ως εξής:

η. Η παροχή υποστήριξης για τα ζητήματα σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων και την εκπαίδευση των ναυτικών.

6) Η παράγραφος 6 του άρθρου 6 αναδιατυπώνεται ως εξής:

6. Οι Ανώτατοι Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 7 και στην περίπτωση γ' της παραγράφου 8 του άρθρου 57 του παρόντος νόμου τοποθετούνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου κατόπιν εισήγησης του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, οι δε λοιποί Ανώτατοι Αξιωματικοί με απόφαση του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος. Το λοιπό προσωπικό Λιμενικού Σώματος τοποθετείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.δ. 33/2009 (Α' 50), όπως ισχύει.

7) α. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 87 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως η παράγραφος αυτή προστέθηκε με την παράγραφο 5 του άρθρου 11, αναδιατυπώνεται ως εξής:

«3. Ομοίως κατ' εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζεται η οργανική σύνθεση του προσωπικού επιβατηγού ή επιβατηγού/οχηματαγωγού πλοίου, που εκτελεί μισθές:

.....»

β. Στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 87 του ΚΔΝΔ, οι λέξεις «η οποία καθορίζεται σύμφωνα με την περίπτωση α' της παρούσας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «για την ως άνω περίπτωση α'».

8) Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 164 του ΚΔΝΔ, όπως αυτή προστέθηκε με την παράγραφο 6γ' του άρθρου 11, αναδιατυπώνεται ως εξής:

Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν εφαρμόζονται ομοίως στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μέχρι είκοσι (20) ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή, εφόσον ικανοποιούνται οι πρόθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται για το σκοπό αυτό με διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.

9) Η παράγραφος 1 του άρθρου 19 αναδιατυπώνεται ως εξής:

1. Οι ναυτικοί που συνάπτουν ατομικές συμβάσεις εργασίας με πλοιοκτήτη, πλοίαρχο ή διαχειριστή ή εκπρόσωπο ή πράκτορα πλοίου για ναυτολόγηση σε θέση κατώτερου πληρώματος, εκιάκιως και αποκλειστικά κατά τη διάρκεια ισχύος των διατάξεων του ν. 4093/2012 (Α' 222) για την έγκριση του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013-2016, στην περίπτωση που δεν υπάρχει σε ισχύ αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, διατηρούν τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματά τους, ανεξάρτητα από τους όρους της σύμβασης, όπως ειδικότερα καθορίζεται στις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4.

10) Στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 22 προστίθενται οι λέξεις «τηρώντας αναλογικά τα αντίστοιχα ποσοστά φοίτησης σπουδαστριών και σπουδαστών στις ΑΕΝ».

11) Η παράγραφος 1 του άρθρου 27 αναδιατυπώνεται ως ακολούθως:

1. Ως φύλακες παροπλισμένων πλοίων ή πλοίων που ιεθούν υπό απαγόρευση απόπλου λόγω αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης ή προσωρινής διαταγής των δικαστηρίων, προσλαμβάνονται εν ενεργεία ναυτικοί, ανεξαρτήτως ναυτικής ειδικότητας και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις των εκάστοτε ισχυουσών διατάξεων, οι οποίοι δεν πρέπει να έχουν υπερβεί το εξηκοστό έβδομο (67ο) έτος της ηλικίας τους.

12) Το στοιχείο α' της παραγράφου 4 του άρθρου 28 αναδιατυπώνεται ως εξής :

α. Η παράγραφος 4 του άρθρου 5 του ν. 4081/2012 (Α' 184) εφαρμόζεται υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις για την επισκευή κάθε κτιρίου των ΑΕΝ, το οποίο είναι ή έχει χαρακτηριστεί ως νόμιμο.

13) Το τρίτο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παραγράφου 2 του άρθρου τρίτου του ν. 2932/2001, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 38, αναδιατυπώνεται ως εξής:

Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται επίσης στα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μέχρι είκοσι (20) ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή, εφόσον ικανοποιούνται οι πρόθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται για το σκοπό αυτό με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου.

14) Η παράγραφος 7 του άρθρου 38 αναδιατυπώνεται ως ακολούθως:

7. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου ένατου του ν. 2932/2001, όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως ακολούθως:

«Το Σ.Α.Σ. συνεδριάζει τουλάχιστον έξι (6) φορές στη διάρκεια του έτους. Η απόφαση του Υπουργού για την αποδοχή ή μη της γνώμης του Σ.Α.Σ. εκδίδεται εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία συνεδρίασης αυτού.

Ο Υπουργός δύναται να ζητήσει τη γνώμη του Σ.Α.Σ. για οποιοδήποτε ζήτημα εμπίπτει στις αρμοδιότητες του οργάνου αυτού ή εν γένει συνδέεται με την εφαρμογή του ν. 2932/2001, όπως ισχύει».

15) Το στοιχείο ε' της παραγράφου 3 του άρθρου 39 αναδιατυπώνεται ως ακολούθως:

ε) Με διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, και μέχρι την εκπόνηση του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Συνενώσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ του άρθρου 43 του παρόντος, Κρατικά Λιμενικά Ταμεία δύνανται να απορροφώνται από Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, κατόπιν εισήγησης του ΤΑΙΠΕΔ, σύμφωνα με την εκάστοτε προβλεπόμενη από ειδικότερες διατάξεις νομοθεσία.

16) Το τελευταίο εδάφιο του στοιχείου β' της παραγράφου 1 του άρθρου 44 αναδιατυπώνεται ως εξής:

Πολιτικοί υπάλληλοι του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου δύνανται, μετά από αίτησή τους, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου να ταποθετούνται στη Ρ.Α.Λ. σε αντίστοιχη θέση εργασίας, ως διοικητικό προσωπικό αυτής.

17) Η παράγραφος 4 του άρθρου 44 αναδιατυπώνεται ως εξής:

4. Με διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζεται ο Οργανισμός της Ρ.Α.Λ. και ο Κανονισμός Λειτουργίας της, θέματα σχετικά με τον προϋπολογισμό της, το καθεστώς της προσωπικής κατάστασης των μελών του Διοικητικού της Συμβουλίου, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο για τη λειτουργία της θέμα.

Η μετατροπή της Ρ.Α.Λ. σε Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή ρυθμίζεται με διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο, μετά την πάροδο διετίας από το χρόνο εκδόσεως του διατάγματος του προηγούμενου εδαφίου.

18) Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 45, αναδιατυπώνεται ως εξής:

Στις συνεδριάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. καλείται υποχρεωτικά, χωρίς δικαίωμα ψήφου, εκπρόσωπος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), καθώς και εκπρόσωπος του οικείου Δήμου ή της οικείας Περιφέρειας εφόσον συζητούνται ζητήματα αρμοδιότητάς τους.

19) Μετά το πρώτο εδάφιο του στοιχείου α' της παραγράφου 1 του άρθρου 49 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

Στην ως άνω εταιρία συμμετέχουν υποχρεωτικά το Δημόσιο και το ναυτικό προσωπικό της Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ως μέτοχοι, προαιρετικά δε η Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ).

20) Το στοιχείο β' της παραγράφου 2 του άρθρου 53 αναδιατυπώνεται ως εξής:

β. Εφαρμοστέο δίκαιο επί της ουσιαστικής διαφοράς, εάν δεν έχει συμφωνηθεί άλλως, είναι το ελληνικό. Ως γλώσσα διαιτησίας ορίζεται η ελληνική και ως τόπος διαιτησίας ο Πειραιάς. Αντίθετη συμφωνία των μερών σε σχέση με τα αναφερόμενα στο προηγούμενο εδάφιο δεν ισχύει.

21) Στο τέλος του άρθρου 2 του β.δ. 447/1969, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 53, προστίθενται οι λέξεις «εξαιρουμένων των ναυτεργατικών».

22) Το στοιχείο α' της παραγράφου 8 του άρθρου 57 αναδιατυπώνεται ως εξής:

8. α) Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 38 του ν. 2362/1995 (Α' 247), όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Και' εξαίρεση, ομοίως, των οριζόμενων στην παρούσα παράγραφο, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες των παραγράφων 2, 3 και 4 ασκεί ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ο οποίος δύναται να είναι Ανώτατος Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, είτε ορίζεται ο ως άνω Αξιωματικός ως Προϊστάμενος της προαναφερθείσας Γενικής Διεύθυνσης είτε προκηρύσσεται η πλήρωση της εν λόγω θέσης με τη διαδικασία που περιγράφεται στην παρούσα παράγραφο. Για καθεμία εκ των ανωτέρω περιπτώσεων, εφαρμογή έχουν οι αντίστοιχες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας».

23) Το άρθρο 60 διαγράφεται, τα δε άρθρα 61, 62, 63, 64 και 65 αναριθμούνται σε 60, 61, 62, 63 και 64 αντιστοίχως.

24) Η παράγραφος 4 του άρθρου 61 (πρώην 62) διαγράφεται, η δε παράγραφος 5 του ιδίου άρθρου αναριθμείται σε 4.

25) Η παράγραφος 3 του άρθρου 62 (πρώην 63) διαγράφεται.

26) Όπου στα άρθρα του παρόντος νομοσχεδίου αναφέρεται ο όρος «Λιμενικό Σώμα», αντικαθίσταται από τον όρο «Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή».

Πειραιάς, 16 Απριλίου 2013

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ



ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει τώρα ο κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό συζήτηση πολυνομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου συνιστά μία μεταρρυθμιστική προσπάθεια, δίνοντας λύσεις σε καίρια ζητήματα που άπτονται του συνόλου του φάσματος της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Πρώτα απ' όλα, απαντά στο ερώτημα και στο ομόθυμο αίτημα του συνόλου των ναυτιλιακών φορέων περί επανασύστασης, ανασυγκρότησης, του Υπουργείου -μία κυβερνητική δέσμευση της Νέας Δημοκρατίας και προσωπικά του Πρωθυπουργού μας, του Αντώνη Σαμαρά- δημιουργώντας το σταθερό εκείνο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο μπορεί η εμπορική μας ναυτιλία να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα, την εξωστρέφειά της και βέβαια την πρωτοπορία της σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ποια είναι, όμως, η συμβολή της εμπορικής μας ναυτιλίας στα δημόσια οικονομικά μας, στο ισοζύγιο της χώρας μας; Η εμπορική ναυτιλία αριθμεί περίπου τρεις χιλιάδες εξακόσια εβδομήντα επτά πλοία -σύμφωνα με στοιχεία του Committee του Λονδίνου- οκτακόσια είκοσι εννέα υπό ελληνική σημαία, ενώ συμβάλει με πάνω από 13,3 δισεκατομμύρια...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, ησυχία. Έχει αρχίσει η εισήγηση.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Τι να κάνουμε; Καταθέτει και ο Υπουργός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Τι καταθέτει ο Υπουργός, κυρία Μανωλάκου; Πρέπει να έχει φασαρία στην Αίθουσα;

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Δεν ακούμε τον εισηγητή. Να αυξηθεί η ένταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Συνεχίστε, κύριε Πλακιωτάκη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Η εμπορική μας ναυτιλία, λοιπόν, συμβάλλει, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Μαρτίου του 2013 του Committee του Λονδίνου, τρεις χιλιάδες εξακόσια εβδομήντα επτά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και τα υπό ναυπήγηση πλοία, οκτακόσια είκοσι εννέα με ελληνική σημαία. Τα έσοδα για το 2012 ήταν 13,3 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ υπήρξαν και περίοδοι όπου η εμπορική μας ναυτιλία συνεισέφερε πάνω από 19 δισεκατομμύρια ευρώ.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το π.δ. 85/2012 επανασυστήνεται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Και, βεβαίως, στο οργανόγραμμά του εντάσσεται και το Λιμενικό Σώμα, το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος.

Εδώ, θέλω να ξεκαθαρίσω ότι διαχρονικά το Λιμενικό Σώμα είχε διττή αποστολή, κάτι το οποίο αναφέρεται και στο παρόν νομοσχέδιο. Δηλαδή, οι αρμοδιότητες και η δομή του συγκεκριμένου Σώματος είναι οι εξής: Ως Σώμα υποστηρίζει κατ' αρχήν την Εμπορική Ναυτιλία, αλλά και τον έλεγχο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, ως έλεγχο και άσκηση προληπτικής ή κατασταλτικής απονομής δράσης, απέναντι σε κάθε μορφή παράνομης δραστηριότητας.

Η ισχυρή εμπορική ναυτιλία προϋποθέτει άμεση και αποτελεσματική ενιαία διαχείριση σε όλα τα επίπεδα. Το Λιμενικό Σώμα στην ενενήντάχρονη και πλέον ιστορία του, αποτελεί τον διοικητικό βραχίονα της εμπορικής μας ναυτιλίας. Βεβαίως, η ελληνική ναυτιλία θα εξακολουθήσει τον δρόμο της με την ύπαρξη του Λιμενικού Σώματος.

Επίσης, με το παρόν νομοσχέδιο επικαιροποιείται το πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ενώ θεσπίζεται η έννοια της ιδιότητας του ενεργού ναυτικού και δημιουργείται οικείο μητρώο, ώστε να καθίσταται αποτελεσματικότερη η άντληση επικαιροποιημένων στοιχείων για την αξιολόγηση και λήψη μέτρων, σε σχέση με την ενίσχυση της απασχόλησης, την προώθηση προγραμμάτων κατάρτισης και την ανάπτυξη πολιτικών για τη σταθερή ανανέωση και παροχή ικανών ναυτεργατικών δυναμικού.

Επίσης, στο παρόν νομοσχέδιο υπάρχουν σημαντικές θετικές

ρυθμίσεις που απαντούν σε καίρια και διαχρονικά προβλήματα στο χώρο της ναυτιλίας. Ενδεικτικά αναφέρω τα εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού, το οποίο, βεβαίως, σε συμφωνία και με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, αλλά και την Ένωση Ελλήνων Ναυτικών, αντιμετωπίζει και λύνει σημαντικό πρόβλημα όσον αφορά τη σταδιοδρομία των σπουδαστών.

Επίσης, δημιουργείται Γραφείο Σταδιοδρομίας. Για πρώτη φορά καθιερώνεται η «ρήτρα ησιωπικότητας» για κάθε σχέδιο νόμου. Με αυτό τον τρόπο συντονίζεται με το άρθρο 101, παράγραφος 4 του Συντάγματος και με βάση το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και, βεβαίως, συστήνεται Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής.

Επίσης, τροποποιείται ο ν.3709/2008 ως προς τα δικαιώματα επιβατών, με ειδική, βεβαίως, μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία.

Στο άρθρο 19 δίνεται η δυνατότητα στα καλύτερα πληρώματα και για πλοία με χωρητικότητα πάνω από τρεις χιλιάδες κόρους και σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, για σύναψη ατομικών συμβάσεων εργασίας, έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί το καίριο πρόβλημα της ανεργίας των ναυτικών.

Εδώ θέλω, κύριε Υπουργέ, αν μπορούμε, να αποσαφηνίσουμε περαιτέρω και να βελτιώσουμε το συγκεκριμένο άρθρο, έτσι ώστε να ξεκαθαρίσουμε ότι σε καμία περίπτωση δεν θίγονται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Τουναντίον, γίνεται μία ειδική συμφωνία και για όσο διάστημα διαρκεί το μεσοπρόθεσμο, έτσι ώστε πραγματικά να στείλουμε το μήνυμα ότι ενδιαφέρεστε για την άμεση απασχόληση των ανέργων ναυτικών, που σε συνδυασμό με τα προγράμματα ΕΣΠΑ τα οποία εξαγγείλατε μόλις πρόσφατα, δίνεται πραγματικά μία τόνωση στην εργασία των ναυτικών μας. Είναι κάτι πάρα πολύ χρήσιμο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτά τα θέματα αντιμετωπίζονται για πρώτη φορά μετά από σχεδόν σαράντα χρόνια, διότι η ακτοπλοΐα όλα αυτά τα χρόνια λειτουργούσε με διατάγματα του 1974. Αυτό, σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να τροποποιηθεί, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις παρούσες δύσκολες δημοσιονομικές συγκυρίες και σαφώς, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις τεχνολογικές εξελίξεις. Και τι κάνουμε; Τι κάνει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας; Για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, δηλαδή για την περίοδο του χειμώνα, όπου όλοι γνωρίζουμε ποιες είναι οι πληρότητες των πλοίων, απλά τροποποιεί τις οργανικές θέσεις και μόνο για συγκεκριμένες κατηγορίες γενικών καθηκόντων.

Επίσης, πραγματοποιούνται και συγκεκριμένες παρεμβάσεις και για τα πλοία της Αδριατικής, οι οποίες βεβαίως δεν λύνουν οριστικά το πρόβλημα, διότι το μεγαλύτερο κόστος στη λειτουργία ενός πλοίου είναι το καύσιμο. Πέρα, λοιπόν, από το κόστος λειτουργίας όσον αφορά τη μισθοδοσία των ναυτικών, βεβαίως υπάρχει και το κόστος του καυσίμου και σε αυτήν την προσπάθεια η αίσθηση είναι ότι πρέπει να συνευρεθούμε όλοι. Δεν υπάρχουν ούτε μαγικές λύσεις ούτε μαγικές συνταγές. Στο ίδιο τραπέζι θα πρέπει να καθίσουν και η Ένωση των Ακτοπλοίων και η ΠΝΟ και οι τράπεζες και βεβαίως οι εταιρείες καυσίμων, προκειμένου να δοθεί οριστική λύση στο πρόβλημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ακτοπλοΐα είναι ένα εθνικό ζήτημα και έτσι θα πρέπει να αντιμετωπιστεί. Διότι, εάν σκεφθούμε ότι μόνο τα τελευταία τρία χρόνια οι ζημιές των ακτοπλοϊκών εταιρειών υπερβαίνουν τα 900 εκατομμύρια ευρώ και ότι η διατήρηση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων είναι ζήτημα εθνικής και κοινωνικής ανάγκης και βεβαίως εξυπηρέτησης του τουρισμού, αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι πρέπει να πάρουμε μέτρα. Το Υπουργείο για πρώτη φορά -και οφείλω να το τονίσω αυτό- μετά από σαράντα ολόκληρα χρόνια παίρνει πρωτοβουλίες. Θα χρειαστούν και άλλες, όμως από αυτόν τον διάλογο δεν θα πρέπει να απουσιάσει κανένας. Βεβαίως, σε καμία περίπτωση δεν λέμε ότι υπάρχει έκπτωση.

Πρώτα απ' όλα, ως προς την ασφάλεια των πλοίων, σεβόμαστε βεβαίως όλες τις διεθνείς συμβάσεις και τα ενωσιακά όργανα σχετικά με τη στελέχυσή τους, την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα, την ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου και βεβαίως, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των δικαιωμάτων των ναυτικών. Σε κάθε περίπτωση, όμως, η αίσθηση είναι ότι πρέπει να παρθούν μέτρα,

διότι πολύ φοβάμαι ότι, αν δεν πάρουμε έγκαιρα μέτρα, ακτοπλοία δεν θα έχουμε από τον Σεπτέμβριο.

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο για πρώτη φορά ρυθμίζονται θέματα εθνικής λιμενικής πολιτικής, δημιουργείται δηλαδή η βάση για αξιοποίηση των λιμένων της χώρας μας και αυτό γίνεται πάνω σε τρεις άξονες. Πρώτα απ' όλα, δημιουργούνται τέσσερα λιμενικά δίκτυα, το Αττικό Λιμενικό Σύστημα, Βορείου Ελλάδος, Δυτικής Ελλάδος και Κρήτης. Αυτός είναι ο πρώτος άξονας.

Ο δεύτερος άξονας είναι η δυνατότητα εντάξεως των κρατικών ή δημοτικών λιμενικών ταμείων στα παραπάνω λιμενικά συστήματα ή η δυνατότητα δημιουργίας ανωνύμων εταιρειών.

Ο τρίτος άξονας είναι η δυνατότητα εντάξεως των ορφανών λιμανιών στα κεντρικά δίκτυα ή στα κρατικά ή δημοτικά λιμενικά ταμεία.

Ένα όμως είναι γεγονός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι πρέπει να γίνουν επενδύσεις στα λιμάνια μας, για να είναι ανταγωνιστικά, για να μπορούν να παίξουν έναν ευρύτερο γεωπολιτικό και γεωστρατηγικό ρόλο. Για να γίνουν επενδύσεις στα λιμάνια, χρειάζονται χρήματα. Με δεδομένο ότι οι δημόσιες κρατικές δαπάνες είναι μειωμένες, είναι μονόδρομος η αποκρατικοποίηση, η ιδιωτικοποίηση των λιμένων της χώρας μας, σύμφωνα με το μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης COSCO-ΟΛΠ στο λιμάνι του Πειραιά, όπου για πρώτη φορά η Κυβέρνηση Καραμανλή εξασφάλισε μία τεράστια, στρατηγικής σημασίας επένδυση για τον τόπο, αναδεικνύοντας και τη γεωπολιτική σημασία και τη γεωστρατηγική σημασία του λιμένος Πειραιώς.

Βεβαίως, το αμέσως προσεχές διάστημα θα παρουσιαστεί και από την Κυβέρνηση Σαμαρά το πλάνο αξιοποίησης των λιμένων της χώρας μας, αλλά σε κάθε περίπτωση προκειμένου τα λιμάνια μας να γίνουν ανταγωνιστικά, χρειάζονται επενδύσεις.

Επίσης, ιδρύεται η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, η οποία έχει ως αρμοδιότητα την παρακολούθηση της εφαρμογής της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και βέβαια, την εποπτεία των εμπορικών λιμένων, κρατικών αλλά και ιδιωτικών.

Επιπλέον, αναβαθμίζεται η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, ιδιαίτερα σε θέματα αδειοδοτήσεων εντός των λιμένων.

Επίσης, αναδείχθηκε και από την επιτροπή ότι ο εκσυγχρονισμός της πλοηγικής υπηρεσίας είναι μονόδρομος. Σε κάθε περίπτωση όμως, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να διασφαλίσουμε και το μισθολογικό καθεστώς, αλλά και τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Επειδή θα έχουμε την ευκαιρία στη συζήτηση επί των άρθρων να αναπτύξουμε περαιτέρω το νομοσχέδιο, θέλω να θέσω, κύριε Υπουργέ, δύο θέματα.

Το ένα θέμα αφορά τη δρομολόγηση του πλοίου ασφαλείας στα πρότυπα των απεργιών που γίνονται, για παράδειγμα, στα νοσοκομεία, όπου υπάρχει προσωπικό ασφαλείας. Δηλαδή, σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης δρομολογίων το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών να μπορεί -και οφείλει- να ενημερώνει τον αρμόδιο Υπουργό, ο οποίος με απόφασή του να μπορεί να καθορίσει και τη συχνότητα των δρομολογίων, αλλά και τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό. Διότι, κύριε Υπουργέ, σε κάθε περίπτωση οφείλουμε να βάλουμε πρώτα και πάνω απ' όλα το δημόσιο συμφέρον.

Κατάγομαι από τον Νομό Λασιθίου, από την Ιεράπετρα, που -όπως γνωρίζετε- παράγει το 50% των πρώιμων κηπευτικών της χώρας μας και όπου πάρα πολύ συχνά οι αγρότες μας έχουν υποστεί τεράστιες ζημιές. Έχουν χαθεί αγορές του εξωτερικού. Συνεπώς, αντιλαμβάνεστε ότι η δρομολόγηση ενός πλοίου ασφαλείας θα δημιουργήσει ένα αίσθημα ασφαλείας.

Αυτό που θέλω να τονίσω στο σημείο αυτό είναι ότι σεβόμαστε το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα των απεργών και σε καμία περίπτωση μ' αυτήν την πρωτοβουλία δεν προσπαθούμε να διακινδυνεύσουμε ή να απαγορεύσουμε το δικαίωμά τους στην απεργία.

Ένα θέμα το οποίο βεβαίως δεν άπτεται μόνο της δικής σας αρμοδιότητας, αλλά αφορά και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, είναι η εξαίρεση των εργαζομένων στη διώρυγα Κορίνθου από το ενιαίο μισθολόγιο. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι οι συγκεκρι-

μένοι εργαζόμενοι, και NAT πληρώνουν, και εισφορές και φορολογούνται όπως φορολογούνται και οι ναυτικοί. Είναι μια υπηρεσία αυτοχρηματοδοτούμενη. Επομένως, η αίσθησή μου είναι ότι το συγκεκριμένο αίτημα θα πρέπει να ικανοποιηθεί, πάντα βέβαια σε συνεργασία με το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Ολοκληρώνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι με το παρόν νομοσχέδιο πραγματικά επιλύονται σημαντικά θέματα στο ευρύ φάσμα της ναυτιλίας μας. Στρατηγικός μας άξονας θα πρέπει να είναι η διατήρηση της ελληνικότητας της ελληνικής πλοιοκτησίας και βεβαίως της ελληνικότητας των εργαζομένων στα πλοία.

Κύριε Υπουργέ, με αυτές τις σκέψεις θέλω πραγματικά να καλέσω όλο το Σώμα να υπερψηφίσει το παρόν νομοσχέδιο, διότι η ναυτιλία είναι ένα από τα δύο στρατηγικά πλεονεκτήματα της χώρας μας. Είναι ένας τομέας ο οποίος μας κάνει, ως Ελλάδα, υπερήφανους.

Κύριε Υπουργέ, εμείς πραγματικά χαιρόμαστε που η ναυτιλία έχει πλέον το σπίτι της, μέσω της ανασυγκρότησης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Επίσης, πιστεύω ότι δίνονται πραγματικές λύσεις για καίρια και διαχρονικά προβλήματα στο συγκεκριμένο χώρο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ-Ενωτικό Κοινωνικό Μέτωπο κ. Νικόλαος Συρμαλένιος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο, το οποίο δεν είναι ακριβώς ένα νομοσχέδιο. Είναι ένα πολυνομοσχέδιο το οποίο προσπαθεί να περάσει σημαντικά κομμάτια που αφορούν την ελληνική ναυτιλία, τους ναυτεργάτες, την ακτοπλοία και μια σειρά από άλλα θέματα με τέτοιες διαδικασίες μέχρι σήμερα, μετά από τέσσερις συζητήσεις στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και με προγραμματισμένες δύο συζητήσεις στην Ολομέλεια που πραγματικά δημιουργείται το ερώτημα πώς θα μπορέσουμε να συζητήσουμε επί της ουσίας εξήντα επτά τροπολογίες οι οποίες έχουν κατατεθεί από την ημέρα που τελείωσε η συζήτηση στην επιτροπή. Έχουμε φτάσει, δηλαδή, αυτήν τη στιγμή να έχουμε ένα δεύτερο πολυνομοσχέδιο εκτός του νομοσχεδίου που συζητάμε και τέτοιες διαδικασίες, ώστε νομίζω ότι δεν είναι ότι καλύτερο, για να πει κανείς ότι θα αποκτήσουμε πολιτική για τη ναυτιλία.

Βασικοί άξονες αυτού του νομοσχεδίου κατά την άποψή μας είναι τέσσερις. Πρώτον, είναι η εξυπηρέτηση των εφοπλιστικών συμφερόντων. Δεύτερον, είναι η κατήργηση των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτεργατών και του συνόλου των εργαζομένων στο χώρο της ναυτιλίας. Τρίτον, είναι η δημιουργία ενός νέου καθεστώτος στο χώρο της ακτοπλοίας που θα οδηγήσει σε περικοπές των δρομολογίων. Τέταρτον, είναι η επανασύσταση του Υπουργείου με τη στρατιωτικοποιημένη δομή του παρελθόντος, όπως το ξέραμε πριν καταργηθεί και επανασυσταθεί με αυτήν τη δομή.

Συγκροτείται, δηλαδή, σήμερα ένα Υπουργείο το οποίο είναι Υπουργείο εφοπλιστών και όχι Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Ναυτεργασίας, όπως θα όφειλε να είναι. Επιπλέον, ένα σημαντικό κομμάτι του νομοσχεδίου αναφέρεται στο άνοιγμα του δρόμου για την πλήρη ιδιωτικοποίηση των λιμανιών της χώρας εξυπηρετώντας και πάλι μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα.

Ας δούμε όμως μερικά θέματα με τη σειρά. Κατ' αρχάς σε ό,τι αφορά τη δομή του Υπουργείου, κατά την άποψή μας, οι ρυθμίσεις της δομής του Υπουργείου υποβαθμίζουν πλήρως την οντότητα και την υπόσταση του Λιμενικού Σώματος και σ' αυτό εντάσσεται και η αφαίρεση του δεύτερου συνθετικού Λιμενικού Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή παρ' ότι μας είπατε ότι θα επανέλθει προφορικά. Καταργούνται βασικές διευθύνσεις ενώ η εμπλοκή του Λιμενικού Σώματος στις πολιτικές υπηρεσίες του Υπουργείου στρατιωτικοποιεί το Υπουργείο.

Σε ποια ευρωπαϊκή χώρα, κύριε Υπουργέ, λειτουργεί με αυτήν τη μορφή ένα παραγωγικό οικονομικό Υπουργείο; Σε ποια χώρα το Λιμενικό Σώμα έχει αρμοδιότητες για τη ναυτική εργασία, για την επιθεώρηση, για τη ναυτική εκπαίδευση, για το Μητρώο των

Ναυτικών, για τις θαλάσσιες μεταφορές;

Εμείς θέλουμε το Υπουργείο να ασκήσει τον πολιτικό ρόλο χάραξης και επεξεργασίας της ναυτιλιακής πολιτικής, των θαλάσσιων μεταφορών, της νησιωτικής πολιτικής, χωρίς αλληλοεπικαλύψεις αρμοδιοτήτων ένστολου και πολιτικού προσωπικού. Προφανώς, αν τα πράγματα παραμείνουν έτσι, είναι σαφές ότι μια μερίδα του Λιμενικού Σώματος υψηλών αξιωματικών θα τοποθετούνται σε θέσεις προϊσταμένων λειτουργώντας μαζί με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ως ιμάντας μεταβίβασης των εφοπλιστικών συμφερόντων. Επίσης, με τη λεγόμενη «ποιοτική αναβάθμιση του δημοσίου» ένα μέρος των πολιτικών υπαλλήλων θα οδηγηθεί ακόμη και στην απόλυση.

Δεύτερο ζήτημα. Το νομοσχέδιο αυτό πλήττει καίρια τους ναυτεργάτες, αφού θεσμοθετούνται οι ατομικές συμβάσεις εργασίας στα κατώτερα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων άνω των τριών χιλιάδων κόρων και των σκαφών αναψυχής, ανοίγοντας έτσι το δρόμο για ανάλογες ρυθμίσεις και για τους αξιωματικούς και για την ακτοπλοΐα.

Παράλληλα, μειώνεται δραστικά η οργανική σύνθεση των πληρωμάτων της ακτοπλοΐας από 1-11 έως 31-3.

Μειώνεται η οργανική σύνθεση και στην εσωτερική ακτοπλοΐα και στην Αδριατική και χθες φέρατε με τροπολογία ότι με απόφαση του Υπουργού θα μειώνεται η οργανική σύνθεση και στα πλοία περιήγησης, τα ημερόπλοια.

Δραστική μείωση θέσεων εργασίας συντελείται και με τη μείωση δρομολόγησης των ταχύπλων από επτά μήνες σε τέσσερις μήνες το χρόνο, όπως και με τη δυνατότητα δρομολόγησης δεύτερου πλοίου της ίδιας εταιρείας σε συγκεκριμένες γραμμές για δύο μόνο μήνες το χρόνο, καταργώντας ουσιαστικά από το «παράθυρο» τη δεκάμηνη υποχρεωτική δρομολόγηση στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις.

Καίριο χτύπημα, επιπλέον, στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί το άρθρο 20, το οποίο θεσμοθετεί το Μητρώο Ενεργών Ναυτικών, μέσω του οποίου ενεργός ναυτικός θεωρείται όποιος έχει τουλάχιστον οκτώ μήνες υπηρεσία επί πλοίου κατά την τελευταία τετραετία. Αυτό σημαίνει ότι μακροχρόνια άνεργοι και χιλιάδες ναυτικοί οι οποίοι τα τελευταία χρόνια πλήττονται από την κρίση, θα οδηγηθούν εκτός επαγγέλματος και αυτό θα οδηγήσει προφανώς και σε απώλεια εισφορών εκατομμυρίων ευρώ προς το ΝΑΤ.

Κύριε Υπουργέ, φέρνεται σήμερα μία τροπολογία, διά του Γραμματέα της Νέας Δημοκρατίας του κ. Κεφαλογιάννη -για να μην τη φέρετε εσείς και η Κυβέρνηση ευθέως- η οποία αφορά προσωπικό ασφαλείας και δρομολόγια ασφαλείας. Αυτή η τροπολογία, όμως, η οποία δεν έχει καν συζητηθεί ούτε στη δημόσια διαβούλευση ούτε με τα ναυτεργατικά σωματεία ούτε με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, έρχεται αιφνιδιαστικά, προσπαθώντας να δημιουργήσει ρήγμα μεταξύ των τοπικών κοινωνιών στα νησιά και με τους ναυτεργάτες. Δημιουργείτε με αυτόν τον τρόπο, για άλλη μια φορά, τη λογική του κοινωνικού αυτοματισμού και προσπαθείτε κάθε φορά να χτυπάτε και να απομονώνετε την πιο ευάλωτη κατηγορία εργαζομένων, προσπαθώντας να της δώσετε το τελειωτικό χτύπημα.

Αυτή η τροπολογία οδηγεί στην κατάργηση του δικαιώματος της απεργίας. Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι οι ναυτεργάτες, κατ' επιλογή των εφοπλιστών, ήταν οι μόνοι οι οποίοι είχαν εξαιρεθεί από το ν. 1264/1982. Θα θυμίσω στους συναδέλφους του ΠΑΣΟΚ, σε όσους τότε ήταν στο ΠΑΣΟΚ και ασπάζονταν την πολιτική του ΠΑΣΟΚ και του Ανδρέα Παπανδρέου, καθώς και στον κ. Κεγκερόγλου, ο οποίος συμφωνεί με αυτήν την τροπολογία την οποία έφερε ο κ. Κεφαλογιάννης, ότι τότε ήταν υπερήφανο το ΠΑΣΟΚ για το ν. 1264/1982.

Θα θυμίσω, επίσης, ότι ο ν. 1264/1982 εξασφάλιζε ένα πλαίσιο υποχρεώσεων και δικαιωμάτων των εργαζομένων. Μέσα σε αυτόν το νόμο υπήρχε και το θέμα του προσωπικού ασφαλείας. Δεν μπορεί επί τριάντα χρόνια να έχουν εξαιρεθεί οι ναυτεργάτες από όλο αυτό το θεσμικό πλαίσιο -το οποίο βεβαίως σήμερα μετά από τρία χρόνια μνημονιακών πολιτικών έχει κατεδαφιστεί πλήρως και δεν υπάρχει πλέον εργατικό δικαίωμα στη χώρα- και ξαφνικά σήμερα να θυμόμαστε το προσωπικό ασφαλείας για έναν κλάδο ο οποίος δεν είχε υπαχθεί ποτέ ούτε στα θετικά εκείνου

του θεσμικού πλαισίου.

Άρα, όλη αυτή η ιστορία έχει να κάνει με την κατάργηση της απεργίας στο χώρο της ναυτεργασίας η οποία, όπως σας είπα προηγουμένως, πλήττεται ανεπανόρθωτα με τη μείωση των οργανικών θέσεων και με την απώλεια εκατοντάδων και χιλιάδων θέσεων εργασίας.

Όσον αφορά το θέμα της ακτοπλοΐας, αλλάζετε το θεσμικό πλαίσιο του ν. 2932/2001, υποχωρώντας ουσιαστικά σε όλες τις απαιτήσεις που είχαν οι εφοπλιστές όλα αυτά τα χρόνια. Από τότε που έγινε ο ν. 2932/2001, οι εφοπλιστές απαιτούσαν να υπάρξουν απελευθερώσεις ακόμη και στις τελευταίες δεσμεύσεις που θα μπορούσαν να βοηθήσουν και τη ναυτεργασία αλλά και τα δρομολόγια στα νησιά μας.

Η δουλικότητα των εκάστοτε πολιτικών ηγεσιών του Υπουργείου απέναντι σε εφοπλιστές αποδεικνύεται από το γεγονός ότι τόσα χρόνια που ισχύει ο κανονισμός 3577/1992 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των θαλάσσιων επικοινωνιών, δεν εφάρμοσαν ούτε καν κάποιες μικρές θετικές διατάξεις, όπως ήταν η σύναψη δωδεκαετών συμβάσεων για τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος και μάλιστα με νεότευκτα πλοία.

Κοινό, λοιπόν, σημείο αναφοράς σας είναι η μείωση του κόστους εργασίας μέσα από την κατάργηση εκατοντάδων θέσεων εργασίας με όλα τα μέτρα που προείπα παραπάνω. Εάν όλα αυτά συνδυαστούν με τις περικοπές κονδυλίων από τον προϋπολογισμό για τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος, τις λεγόμενες άγονες γραμμές, σε συσχετισμό και με την κατάργηση του ορίου ηλικίας των πλοίων, τότε σε πολλές περιπτώσεις οι συνέπειες των ακτοπλοϊκών συνδέσεων ιδιαίτερα με τα μικρά νησιά θα είναι δραματικές.

Εκτός των άλλων, έρχεστε με το νομοσχέδιο να θεσπίσετε ένα 5% από τα έσοδα των λιμανιών, νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, υπέρ των γραμμών δημοσίου συμφέροντος. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Κατ' αρχάς, περίπου καταργείτε όλα τα λιμάνια, τα λιμενικά ταμεία, διότι τα καλείτε να συγχωνευθούν στις μεγάλες ανώνυμες εταιρείες. Εάν, όμως, αφαιρέσετε και ένα 5% από τα δημοτικά λιμενικά ταμεία, τότε καταλαβαίνετε ότι οδηγείτε σε πλήρη απαξίωση τα οικονομικά αυτών των λιμανιών.

Άρα, αυτό σημαίνει ότι τα κονδύλια θα είναι τόσο λίγα για τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος, που δεν θα υπάρχει δυνατότητα να καλυφθούν από το καλοκαίρι και μετά. Μόλις τελειώσει η τουριστική περίοδος δεν θα υπάρχει η δυνατότητα να καλυφθούν πάρα πολλά νησιά και θα το βρούμε μπροστά μας.

Ένα άλλο ζήτημα είναι το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης αποδείξεων. Λέτε ότι ισχύει. Και όμως, δεν ισχύει καθολικά. Ισχύει για κάθε εταιρεία. Αυτό είναι ένα αίτημα το οποίο θέτουν όλοι οι τουριστικοί επιχειρηματίες στα νησιά και όλοι οι επιβάτες οι οποίοι θέλουν να προγραμματίσουν τις επισκέψεις τους και -ενδεχομένως- τις διακοπές τους στα νησιά. Και σ' αυτό το θέμα, όμως, οι εταιρείες είναι στο απυρόβλητο. Δεν τολμάτε ούτε και σ' αυτό το θέμα να τους βάλετε τα δύο πόδια σε ένα παπούτσι.

Εμείς προτείνουμε τη δημιουργία ενός δημόσιου κοινωνικού φορέα χάραξης των δρομολογίων και εκτέλεσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών κατά τα πρότυπα των σκανδιναβικών χωρών, έτσι ώστε το αυτονόητο κοινωνικό δικαίωμα μεταφοράς χειμώνα-καλοκαίρι, να γίνει πραγματικότητα.

Η πρότασή μας αυτή επιδιώκει τη συνεργασία κράτους και τοπικής αυτοδιοίκησης, δεν καταργεί τους ιδιωτικούς φορείς, αναλαμβάνει όμως πρωτίστως τις γραμμές ενδοεπικοινωνίας και δίνει μία άλλη προοπτική στο σημερινό τέλμα των ακτοπλοϊκών εταιρειών, οι οποίες μεταθέτουν τα σπασμένα των λαθεμένων επιλογών τους στο κοινωνικό σύνολο και στο εργασιακό κόστος διογκώνοντας έντεχνα το υπαρκτό πρόβλημα της αύξησης των καυσίμων. Όσο για το μεταφορικό ισοδύναμο, αυτό έχει μετατεθεί στις καλές ενδες και το Υπουργείο αποσιωπά έντεχνα την ύπαρξή του.

Τέλος, το νομοσχέδιο προσπαθεί να ανοίξει το ζήτημα της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας επειδή είμαστε από τις πρώτες ναυτικές δυνάμεις στον κόσμο. Δεν έχουμε όμως ναυπηγεία, τα οποία να δουλεύουν στην Ελλάδα και να λειτουργούν και να μπορούν να κατασκευάζουν τα πλοία μας. Τα δικά μας

πλοία πηγαίνουν στην Κίνα, στην Κορέα και αλλού. Αυτή είναι η μεγάλη ναυτική δύναμη, την οποία έχετε δημιουργήσει!

Για τα λιμάνια, σας είχα θέσει ένα ερώτημα στην επιτροπή και δεν απαντήσατε. Το ερώτημα ήταν: Η ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων ή υπέρ των παραχωρήσεων; Μας είπατε ότι φτιάχνετε το θεσμικό πλαίσιο και ότι δεν παίρνετε θέση εάν είστε υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων. Όλες, όμως, οι διατάξεις που ακολουθούν στο θέμα των λιμανιών είναι διατάξεις που ανοίγουν φαρδιά-πλατιά το δρόμο στην ιδιωτικοποίηση.

Η ελληνική Κυβέρνηση παραχωρεί στους ιδιώτες όχι μόνο τα κερδοφόρα αλλά και τα μη κερδοφόρα λιμάνια, με κίνδυνο οι ιδιώτες να εισπράξουν έσοδα από κάποιες λειτουργίες των μικρότερων λιμανιών και στο τέλος να αποχωρήσουν, αφήνοντας πίσω τους ουσιαστικά και σοβαρά προβλήματα.

Θεσμοθετείτε τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, συρρικνώνοντας τις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και ανοίγετε το δρόμο στην ιδιωτικοποίηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Οι θέσεις του ΣΥΡΙΖΑ - Ενωτικό Κοινωνικό Μέτωπο είναι: Ανάδειξη των λιμανιών διεθνούς σημασίας σε μοχλούς ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών.

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

Θα επισπεύσω, κυρία Πρόεδρε.

Ενίσχυση του ρόλου και των δυνατοτήτων αποτελεσματικής λειτουργίας των φορέων διοίκησης και διαχείρισης των λιμανιών.

Δεν προλαβαίνω να πω περισσότερα για τα λιμάνια. Θα μιλήσουμε και αύριο πιο αναλυτικά επί των άρθρων.

Τέλος, σχετικά με τη νησιωτικότητα: Αποτελεί θετικό στοιχείο –το μόνο, ίσως, θετικό στοιχείο του νομοσχεδίου– το ότι για πρώτη φορά θεσμοθετείται υποχρέωση νομοτεχνικής επεξεργασίας της νησιωτικότητας.

Όλα τα άλλα, όμως, και η σύνθεση του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής, που εξαιρεί τους εκπροσώπους των εργαζομένων, τους εκπροσώπους των περιβαλλοντικών οργανώσεων, καθώς και το Νησιωτικό Παρατηρητήριο, του οποίου το περιεχόμενο θα το γνωρίσουμε όταν θα υπάρξει το προεδρικό διάταγμα, είναι τελειώς ασαφή. Και είναι φανερό ότι μπορεί να μείνει στον αέρα η υλοποίησή του.

Είναι αυτονόητο ότι καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Καταθέτουμε τροπολογίες. Και θα υπερψηφίσουμε και τροπολογίες άλλων Βουλευτών και άλλων κομμάτων, εφόσον συμφωνούμε.

Θα ήθελα εδώ να απευθύνω ένα ερώτημα στη Δημοκρατική Αριστερά, της οποίας αρκετές τροπολογίες συνάδουν με τις δικές μας: Εάν αυτές οι τροπολογίες δεν ψηφιστούν, δεν υιοθετηθούν, τι θα κάνει η Δημοκρατική Αριστερά; Θα υπερψηφίσει τελικά το νομοσχέδιο ή θα το καταψηφίσει;

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε πολύ και εμείς, κύριε Συρμαλένιε.

Το λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ κ. Κωνσταντίνος Τριαντάφυλλος.

Παραδίδω τη θέση μου στο νέο Αντιπρόεδρό μας τον κ. Γεώργιο Καλαντζή, τον καλό μου φίλο και συμπατριώτη. Του εύχομαι καλή δύναμη στο καινούργιο του έργο.

Σας παραδίδω την Έδρα, κύριε συνάδελφε.

(Χειροκροτήματα)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Τριαντάφυλλε, θα μου επιτρέψετε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να ευχαριστήσω όλους αυτούς που με ψήφισαν και μου έδωσαν τη δυνατότητα σήμερα να βρίσκομαι σε αυτήν τη θέση. Θα ήθελα, όμως, να ευχαριστήσω ιδιαίτερα όλους αυτούς που ψήφισαν λευκό, διότι δεν με καταψήφισαν. Είναι ιδιαίτερα μεγάλη η χαρά μου και η ευγνωμοσύνη μου που απευθύνονται σε όλους αυτούς τους συνάδελφους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα είκοσι χρόνια της παρουσίας μου στη Βουλή έχω ως πάγια αρχή, ως «πιστεύω» –και έχω προσαρτήσει να το κάνω πράξη– σε καμμία περίπτωση να μη

δώσω τη δυνατότητα σε κανέναν να πει ότι στέρησα το λόγο ή απέτρεψα να εκφραστεί ελεύθερα οποιοσδήποτε συνάδελφος.

Η ελευθερία του λόγου και της έκφρασης είναι κάτι που δεν το συζητώ, δεν το διαπραγματεύομαι, εννοείται, βέβαια, πάντα στο πλαίσιο του Συντάγματος, του Κανονισμού και της ευπρέπειας που σίγουρα –το έχω διαπιστώσει, δεν έχω λόγο να γίνομαι καλός και αρεστός– δεν έχουν ξεφύγει, παρά ελάχιστες φορές, κάποιοι συνάδελφοι. Οι περισσότεροι των συναδέλφων και συναδελφισσών το έχουν δείξει και με τη στάση τους και με την παρουσία τους και την ευπρέπειά τους και την κοσμιότητά τους.

Άρα, λοιπόν, θα είμαι ο τελευταίος ο οποίος θα στερήσει τον λόγο από κάποιον συνάδελφο που ελεύθερα θα θέλει να καταθέσει την άποψή του είτε συμφωνούμε είτε διαφωνούμε.

Θα κλείσω, λέγοντας –δεν ξέρω αν προηγήθηκε– ότι θα ήταν ίσως λίγο το να καταθέσουμε τον αποτροπιασμό μας γι' αυτό που συνέβη στη Βοστώνη, για τα θύματα που χάθηκαν άδικα. Θεωρώ άνανδρο αυτό το περιστατικό, άνανδρο αυτό το γεγονός. Οι λεβέντες και τα παλικάρια βγαίνουν μπροστά, άσχετα αν διαφωνούμε. Για παράδειγμα, εγώ λέω ότι σέβομαι και τιμώ τον Παναγούλη. Διαφωνώ για την πράξη αυτή που ήθελε να κάνει, ως πράξη. Ήταν, όμως, λεβέντης. Βγήκε μπροστά και είπε: «Εγώ θέλω να κάνω αυτό. Αυτός είμαι και το κάνω».

Άρα, λοιπόν, πρέπει να ξεκαθαρίζουμε και να ξεχωρίζουμε την κάθε ενέργεια και την κάθε πράξη, άσχετα αν διαφωνούμε ως προς τον στόχο τον οποίο είχαν ή ως προς τον τρόπο με τον οποίο ήθελαν να κάνουν κάτι.

Γι' αυτό νομίζω ότι εκφράζω όλους και όλες, λέγοντας ότι καταθέτουμε τη λύπη μας και ευχόμαστε από τους εκατόν σαράντα σήμερα που παρουσιάζονται ως τραυματίες αύριο να μην λείπει κανείς, να είναι όλοι παρόντες και να συνεχίσουν τη ζωή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζητώ συγγνώμη, αν είπα πολλά.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Τριαντάφυλλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχάς θα ήθελα και εγώ να ευχηθώ στο νέο μας Αντιπρόεδρο να είναι καλορίζικος και επιτυχής στο έργο του σε μία δύσκολη κοινοβουλευτική, αλλά κυρίως πολιτική και εθνικά περίοδο.

Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε, πριν ξεκινήσω, θα μου επιτρέψετε να διαφωνήσω μαζί σας όχι μόνο ιδεολογικά, αλλά και πολιτικά, διότι η πράξη του Παναγούλη, όχι μόνο ήταν αντρίκια, τίμια και εξέφραζε τότε τη δημόσια πεποίθηση, την ανάγκη αυτού του λαού δηλαδή για ελευθερία και δημοκρατία, αλλά συγκέντρωσε και τα διεθνή φώτα μπροστά στην ανάγκη για δημοκρατία στη μητέρα της δημοκρατίας, στη χώρα μας.

Λέγοντας αυτά, δεν μπορώ παρά να επισημάνω τα εξής, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι: Σήμερα, είδε το φως της δημοσιότητας μία έκθεση από τον Επίτροπο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Συμβουλίου της Ευρώπης για τη χώρα μας. Δυστυχώς, η χώρα μας ξαναβρίσκεται στο επίκεντρο κριτικής και σε σχέση με τα ατομικά και δημοκρατικά μας δικαιώματα και τον τρόπο που τα ασκούμε, αλλά και με την ύπαρξη ενός ξενοφοβικού, ρατσιστικού κόμματος, μιας οργάνωσης εγκληματικού ακτιβισμού, μιας οργάνωσης που εκπροσωπεί μέσα στο Κοινοβούλιο όρους υποκόσμου.

Όμως, δεν είναι μόνο αυτή η οργάνωση. Δυστυχώς, τα κρούσματα ξενοφοβίας και ρατσισμού δεν περιορίζονται στις λογικές και στις δράσεις ενός μόνο κόμματος, μίας μόνο οργάνωσης. Επεκτείνονται. Απέναντι σε αυτά τα κρούσματα η ελληνική πολιτική ζωή, ο ελληνικός πολιτικός κόσμος, ο δημοκρατικός κόσμος αυτής της χώρας πρέπει να δώσει σαφή απάντηση. Πρέπει να επιδείξουμε μηδενική ανοχή. Πρέπει να γίνει αντιληπτό προς κάθε κατεύθυνση ότι η Ελλάδα ήταν, είναι και θα είναι δημοκρατία. Ήταν, είναι και θα είναι ένα δημοκρατικό κράτος δικαίου.

Με αυτήν την έννοια, λοιπόν, δεν μπορούμε να ανεχόμαστε συνεργασίες σε τακτικό ή στρατηγικό επίπεδο. Και προφανώς συνεργασίες σε κλειστές πόρτες, όπως είναι η επιτροπή διερεύνησης του σκανδάλου της λίστας Λαγκάρντ, δεν μπορούν να γίνονται ανεκτές ούτε από την Αριστερά ούτε από τη Δεξιά ούτε από το Κέντρο. Τακτικές συμμαχίες και συμπτώσεις με κόμματα νεο-ναζιστικά από οποιονδήποτε εκπρόσωπο των κομμάτων του συν-

ταγματικού κόσμου και τόξου δεν μπορούν να γίνουν ανεκτές από κανέναν από τους δημοκρατικά εκλεγμένους βουλευτές των δημοκρατικών κομμάτων.

Βεβαίως, θα ήθελα να πω στον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ ότι το ΠΑΣΟΚ δεν έχει στην ιστορία του να καταγράψει μόνο τον ιδρυτικό νόμο για τον ελληνικό συνδικαλισμό, έχει να καταγράψει στην ιστορία του μεγάλο αριθμό μεταρρυθμίσεων. Το ΠΑΣΟΚ από το 1981, μαζί με την ελληνική κοινωνία, σε πολλές περιπτώσεις με πλατιά συναίνεση, που δυστυχώς σήμερα δεν επιδεικνύεται, μπόρεσε και κατάφερε να αλλάξει τη χώρα. Και για να αλλάξει τη χώρα, έφερε τον εκδημοκρατισμό στο συνδικαλισμό με το ν.1264, τον οποίο τιμούμε και σεβόμαστε, διότι την εποχή που το ΠΑΣΟΚ εδώ μέσα τον ψήφισε, κάποιοι άλλοι τον χαρακτήριζαν, αν μη τι άλλο, αντιδραστικό.

Κύριε Υπουργέ, έρχομαι στο νομοσχέδιο. Είναι σε θετική, σε ορθή και απόλυτα λογική κατεύθυνση το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, όπως έχει διαμορφωθεί μέσα από ένα γνήσιο, ειλικρινή, ανοιχτό διάλογο από όλες τις πλευρές, κυρίως από εσάς, τη Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ τη ΔΗΜΑΡ, που ως στόχευση είχε να συγκροτήσει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, που ήταν απαίτηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων στα ζητήματα ναυτιλίας και ήταν προϋπόθεση, προκειμένου να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο αυτός ο οικονομικός χώρος που ονομάζεται ελληνική ναυτιλία.

Όταν λέμε ελληνική ναυτιλία -το είπα στην επιτροπή, θέλω να το πω και σ' αυτήν την Αίθουσα- δεν είναι μόνο τα τέσσερις χιλιάδες εξήντα πέντε πλοία ελληνικών συμφερόντων, δεν είναι μόνο τα 13 δισεκατομμύρια με τα οποία συμβάλλει ετησίως στην ελληνική οικονομία. Είναι κυρίως οι εκατόν ενενήντα δύο χιλιάδες θέσεις εργασίας σε ναυτικά, παραναυτιλιακά και ναυτιλιακά επαγγέλματα. Είναι, δηλαδή, ένας τεράστιος κλάδος που φέρνει εισοδήματα στη χώρα, φέρνει εισοδήματα σε νοικοκυριά, που δημιουργεί κινητικότητα και που, προφανώς, πρέπει να τυχάνει της ανάλογης αντιμετώπισης από την ελληνική πολιτεία.

Η ελληνική ναυτιλία είναι κυρίως ο Έλληνας ναυτικός, που κάτω από αντίξοες συνθήκες αντιμετωπίζει τη θάλασσα, δομάζει το κύμα, βγαίνει στην «κουβέρτα» ή στην πλώρη ή στη γέφυρα, προκειμένου όχι να βγάλει μόνο τα προς το ζην για τον ίδιο και την οικογένειά του, αλλά κυρίως για να φτάσει στο επόμενο λιμάνι. Διότι η Ελλάδα έχει ταυτιστεί με την ιστορία της θάλασσας, η Ελλάδα έχει ταυτιστεί με την ιστορία του ναυτικού. Οι Έλληνες ναυτικοί είναι αυτοί οι οποίοι σηκώνουν ψηλά την ελληνική σημαία.

Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, πρέπει να είμαστε ξεκάθαροι στο μήνυμά που αποστέλλουμε σήμερα σε κάθε άκρη της γης, όπου είναι σηκωμένη η ελληνική σημαία, όπου πλέει πλοίο ελληνικών συμφερόντων με ελληνική ή ξένη σημαία, όπου ζει και αναπνέει αυτός ο ελληνισμός που δουλεύει σκληρά, δημιουργεί και πάει μπροστά τη χώρα: Ότι εμείς διαφυλάττουμε την αξιοπρέπεια του ναυτικού, ότι εμείς εγγυόμαστε την ευημερία της οικογένειάς του, ότι δεν θα επιβαρύνουμε το ΝΑΤ με άλλες επιβαρύνσεις πέρα από αυτές οι οποίες προκύπτουν κατά την πάροδο του χρόνου λόγω της ανεργίας που υφίσταται το επάγγελμα και κυρίως ότι θα δώσουμε τη δυνατότητα στον Έλληνα ναυτικό, στο κατώτερο ή στο ανώτερο πλήρωμα, να έχει τη χαμηλότερη εγγυημένη αμοιβή. Την αμοιβή αυτή θα την εγγυάται το ελληνικό δικαϊκό σύστημα, ο ελληνικός πολιτικός κόσμος και η Βουλή μέσα από την απόφασή της, όπως θα ψηφιστεί με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Ο Έλληνας ναυτικός, όπως είπα και στην επιτροπή, θέλει εφόδια. Διότι δεν αρκεί μόνο η ψυχή του Έλληνα ναυτικού, πρέπει να έχουμε και τα προσόντα. Γιατί μετά τα πρώτα βήματα και τις εξαγγελίες που έχει κάνει ο Υπουργός Ναυτιλίας, είναι απαραίτητο να προχωρήσει η αναβάθμιση με ακαδημαϊκά κριτήρια των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού με τέτοιον τρόπο που να τις καταστήσει αντίστοιχες των πανεπιστημιακών ή των τριτοβάθμιων -θα έλεγα- σχολών, που υπάρχουν σε ολόκληρη την Ευρώπη και κυρίως, εκείνων που υπάρχουν στις παραδοσιακές ναυτικές χώρες της Ευρώπης.

Η ναυτική εκπαίδευση είναι αναγκαία ο διασυνδεθεί με το Υπουργείο Παιδείας -όπως έχει ήδη εξαγγείλει ο Υπουργός- και

ταυτόχρονα να δώσει τη δυνατότητα σε διδάσκοντες με προσόντα να αναβαθμίσουν και το κύρος αλλά και την ουσία της ίδιας της εκπαίδευσης.

Αναμένουμε, κύριε Υπουργέ, τη νομοθετική παρέμβαση, ούτως ώστε αυτά τα ζητήματα, τα αναγκαία, να επιλυθούν.

Έρχομαι τώρα στο μεγάλο ζήτημα της ναυτικής εργασίας, που, όπως την περιέγραφα προηγουμένως, είναι μια εργασία που έχει ιδιότυπα χαρακτηριστικά. Ταυτόχρονα, όμως, έχει ζητήματα, τα οποία επιλύει με τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία ο Υπουργός, όπως είναι το Μητρώο και το γραφείο σταδιοδρομίας.

Εάν μπορέσουμε να επιλύσουμε το μεγάλο ζήτημα το οποίο έχει να κάνει με την κατώτερη αμοιβή και τη διασφάλιση των συλλογικών συμβάσεων, πιστεύω ότι η ναυτική εργασία οδηγείται ένα βήμα μπροστά. Και είμαστε σε θέση να πούμε ότι μετά την ψήφιση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, θα μπορούμε να κάνουμε κάτι παραπάνω για τον Έλληνα ναυτικό, καθώς το γραφείο σταδιοδρομίας είναι κάτι το οποίο λείπει από το σημερινό μας σύστημα. Κυρίως, όμως, το μητρώο είναι κάτι το οποίο ζητούν οι ίδιοι οι ενεργοί μας ναυτικοί και το οποίο προφανώς είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Θα έρθω τώρα στο Λιμενικό Σώμα Ελληνική Ακτοφυλακή και θα υπενθυμίσω στον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ ότι το Λιμενικό Σώμα Ελληνική Ακτοφυλακή ήδη από την τελευταία συζήτηση στην επιτροπή έχει αυτόν τον όρο και αυτός διατηρείται. Και φυσικά διατηρείται αυτός ο όρος, διότι ο χαρακτήρας του συγκεκριμένου σώματος πρέπει να είναι διττός, αλλά κυρίως πρέπει να έχει την κατεύθυνση της διαφύλαξης της δημόσιας τάξης και της ασφαλείας στην πολύ μεγάλη ακτογραμμή μας.

Διπλάσια να θυμίσω στην Αίθουσα η ελληνική ακτογραμμή σε σχέση με της Ιταλίας, διπλάσια σε σχέση με της Τουρκίας, ακτογραμμή η οποία πρέπει να φυλάσσεται για λόγους εθνικούς, για λόγους εξοικονόμησης οικονομικών για το ελληνικό κράτος, δηλαδή, για την πάταξη του λαθρεμπορίου και ταυτόχρονα για την προστασία των συνόρων μας έναντι μεταναστευτικών ροών παρανόμων, οι οποίες κινούνται στο Αιγαίο, προκειμένου να σταματήσουμε το έγκλημα που διαπράττεται από τους δουλέμπορους, οι οποίοι κάθε μέρα στέλνουν στον πάτο του Αιγαίου ανθρώπινες ζωές.

Με ένα Λιμενικό Σώμα, το οποίο θα είναι επιχειρησιακά έτοιμο, μπορούμε να αντιμετωπίσουμε το μεγάλο ανθρωπιστικό ζήτημα, το οποίο υπάρχει στο Αιγαίο και να το προλάβουμε μαζί με τη FRONTEX, προτού αυτό εκτυλιχθεί.

Λιμενικό Σώμα, το οποίο πλέον και με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις και τις τροποποιήσεις διαφυλάσσει το αρχηγείο του, διαφυλάσσει την ιεραρχία του και έχει τη λειτουργία του την αυτόνομη, ούτως ώστε να μπορεί να επιτελεί καλύτερα τα καθήκοντά του. Λιμενικό Σώμα Ελληνική Ακτοφυλακή, η οποία παράλληλα με το μεγάλο έργο αυτό της διαφύλαξης της δημόσιας τάξης μπορεί να επιτελεί και τον ρόλο της υποστήριξης της εμπορικής ναυτιλίας.

Και έρχομαι στα δικαιώματα των επιβατών. Είναι μία μεγάλη μεταρρυθμιστική προοδευτική τομή, η οποία υπάρχει μέσα στο νομοσχέδιο, κατοχυρώνονται τα δικαιώματα των επιβατών και για πρώτη φορά κατοχυρώνεται η νησιωτικότητα, δηλαδή η οριζόντια μέριμνα, η οριζόντια ρήτρα από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας στην κατεύθυνση να μπορέσει να εξασφαλιστεί επιτέλους η συνταγματική υποχρέωση του κράτους, να αντιμετωπίζει με ισότητα όλους τους πολίτες είτε αυτοί κατοικούν στην Αθήνα είτε αυτοί κατοικούν σε κάποιο ακριτικό νησί του Αιγαίου.

Στα λιμάνια το συγκεκριμένο νομοσχέδιο κάνει μία τομή, η οποία είναι αναγκαία. Όχι για να τα αξιοποιήσουμε μόνο σε ένα επίπεδο αναπτυξιακό, αλλά κυρίως για να εξασφαλιστεί η αναγκαία βιωσιμότητα όλων αυτών των υποδομών που είναι απαραίτητες, προκειμένου να αναπτυχθούν τα νησιά, οι τοπικές οικονομίες και οι τοπικές κοινωνίες.

Επομένως η κατεύθυνση και η προοπτική που βγαίνει μέσα από τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις έχει μεταρρυθμιστικό, κυρίως όμως, έχει αναπτυξιακό χαρακτήρα και μπορεί να οδηγήσει την επόμενη σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου τα λιμάνια μας να έχουν τις καλύτερες δυνατότητες αξιοποίησης.

Το ζήτημα της ακτοπλοΐας απασχόλησε πάρα πολύ, όπως είναι γνωστό και την επιτροπή. Εδώ υπάρχει ένα αντικειμενικό ζήτημα που είναι πολύ μεγάλο, η μειωμένη κίνηση κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Αυτό, όμως, πρέπει να αντιμετωπιστεί με συγκεκριμένο τρόπο, κύριε Υπουργέ. Είναι γνωστό ότι κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών, η κίνηση στα επιβατικά πλοία είναι μικρότερη, λόγω του ότι δεν υπάρχει τουρισμός στα νησιά και μειώνονται βέβαια και οι μετακινήσεις. Αυτό προφανώς φέρνει ως συνέπεια το να μειωθεί το ξενοδοχειακό προσωπικό, όμως αντιστοίχως πρέπει να μειωθεί και ο ανώτατος νόμιμος αριθμός επιβαίνοντων, δηλαδή το πρωτόκολλο, ούτως ώστε ένα αντικειμενικό θέμα να επιλυθεί με έναν αντικειμενικό τρόπο και κατ'ανάλογο τρόπο ουσιαστικά να υπάρχει η ρύθμιση και στις δύο καταστάσεις.

Δεύτερον, θεωρώ πολύ θετικό το γεγονός ότι δεν εισήχθη κανόνας για τις ρυθμίσεις σχετικά με τις συνθέσεις, αλλά ουσιαστικά εξειδικεύτηκαν κάποιες εξαιρέσεις.

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

Κύριε Πρόεδρε, δύο λεπτά θέλω και ολοκληρώνω.

Επίσης, θεωρώ πολύ σημαντικό πως διασαφηνίζεται, με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, το ότι η άρση του ορίου ηλικίας, η κατάργηση του ορίου ηλικίας, αφορά μόνο τα σκάφη κοντινών αποστάσεων και σε καμμία περίπτωση δεν ρυθμίζεται κάτι διαφορετικό για τα επιβατικά ή οχηματαγωγά σκάφη τα οποία εκτελούν μακρές πλώες στο Αιγαίο.

Θεωρώ πολύ σημαντικό το ότι η διάταξη του νόμου που αφορά τον Γενικό Διευθυντή διασφαλίζει, όπως νομοτεχνικά βελτιώθηκε μόλις τώρα, τον αναπτυξιακό χαρακτήρα του Υπουργείου. Δηλαδή, το Υπουργείο δεν κάνει διάκριση μεταξύ λιμενικών και πολιτικών υπαλλήλων, αλλά κυρίως στοχεύει στη συνεργασία όλου του προσωπικού του, μη επιρρίπτοντας το βάρος ή αν θέλετε, μη ξεχωρίζοντας κανένα από τα δύο είδη υπαλλήλων του, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την πολιτική, αναπτυξιακή και παραγωγική λογική που πρέπει να έχει ένα σύγχρονο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

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

Τέλος, δεν μπορώ παρά να αναφερθώ με συντομία στα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την πλοηγική.

Κύριε Υπουργέ, εμείς εμμένουμε στη διαφωνία μας στη συγκεκριμένη διάταξη λόγω του ότι δεν δίνεται μία σαφή κατεύθυνση. Θεωρούμε ότι μπορεί να συσταθεί μία επιτροπή, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3. Το υπόλοιπο, όμως, πρέπει να συζητηθεί κι όχι να εξουσιοδοτήσουμε με προεδρικό διάταγμα.

Θεωρούμε σημαντικό οι άνθρωποι στην ακτοπλοΐα, οι ναυτικοί, να καλυφθούν κατά τους χειμερινούς μήνες με επίδομα ενισχυμένο στον ΟΑΕΔ. Επομένως, ένταξή τους στον ΟΑΕΔ, όπως ισχύει για το ξενοδοχειακό προσωπικό των ξενοδοχείων και των τουριστικών επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα, πρέπει να είναι υποχρεωτική η επαναπρόσληψη από την ίδια λίστα, ούτως ώστε να μη χάνει κανένας άνθρωπος τη δουλειά του. Τέλος, θα πρέπει να περιοριστούν οι διαρροές εισφορών που υπάρχουν από τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις στο ΝΑΤ.

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

Θα κλείσω με το ότι όλοι σεβόμαστε το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα στην απεργία. Είναι προφανές αυτό. Δεν μπορούμε, όμως, το 2013 να θεωρούμε ως το μόνο μέσο για τη διασφάλιση της συγκοινωνίας στο Αιγαίο, δηλαδή τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των τοπικών νησιωτικών οικονομιών, την επιστράτευση και σ' αυτό να συμβιβάζομαστε.

Έθεσα πρώτος στην επιτροπή το θέμα του «πλοίου ασφαλείας». Και θεωρώ ότι θα έπρεπε να μπορούμε σε συζήτηση. Κατέθηκε από τον συνάδελφο τον κ. Βασίλη Κεγκέρογλου, συγκεκριμένη τροπολογία, που μπορεί να είναι μία βάση διαλόγου. Θεωρώ, όμως, ότι δεν πρέπει να κρυφτούμε πίσω από παλιά γνωστά τείχη. Πρέπει να βγούμε στο διάλογο, να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα και στην πράξη να κατοχυρώσουμε το δικαίωμα του ναυτικού στην απεργία, αλλά και το δικαίωμα του νησιώτη να συγκοινωνεί με την ηπειρωτική χώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κι εγώ ευχαριστώ.

Ήθελα να πω ότι τύχη καλή το έφερε ο κ. Τριαντάφυλλος να είναι Βουλευτής Χίου, όπου έχει προσωπική σχέση η οικογένειά μου. Και δεύτερον, ο καλύτερός μου φίλος είναι από εκεί.

Και βέβαια, έχετε ένα μεγάλο πλεονέκτημα: Είστε η πόρτα και κοιτάζετε στη Σμύρνη απ' όπου κατάγεται η πεθερά μου και η γιαγιά μου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι έξι μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί-συνδοί τους από το 1ο Πειραματικό Δημοτικό Σχολείο του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, κι άλλοι είναι από τη Χίο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Χαίρομαι που και ο Υπουργός μας είναι Χιώτης. Και ο φίλος μου, στον οποίο αναφέρθηκα, είναι και φίλος του.

Το λόγο έχει η ειδική αγορήτρια των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Τσαμπίκα Ιατρίδη.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Να σας ευχηθώ κι εγώ καλή δύναμη και καλορίζικος.

Θα ήθελα να μου επιτρέψετε να εκφράσω και εγώ τον αποτροπισμό μου για τη βομβιστική επίθεση στη Βοστώνη και τα βαθιά μου συλλυπητήρια για τα θύματα και τις οικογένειές τους. Δυστυχώς για ακόμα μία φορά αθώοι άνθρωποι στη Βοστώνη της Αμερικής αλλά και σε άλλες χώρες εδώ, κοντά μας και σ' όλο τον κόσμο, πληρώνουν με τη ζωή τους τα σχέδια νοσηρών εγκεφάλων. Εύχομαι να μάθουμε ποιοι είναι πίσω από την επίθεση αυτή και να βρεθούν γρήγορα ενώπιον της δικαιοσύνης.

Επιπλέον, θα ήθελα να μου επιτρέψετε να καλωσορίσω κι εγώ τους φίλους μου, τους συμπατριώτες μου, τα παιδιά τα οποία αποτελούν το μέλλον και την ελπίδα του τόπου μας, των νησιών μας και της Ελλάδας μας γενικότερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Ανεξάρτητοι Έλληνες στη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου δείξαμε με συγκεκριμένα τεχνοκρατικά και οικονομικά στοιχεία, γιατί οι επιλογές που έχει κάνει η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας δεν πρόκειται να δώσουν λύσεις στα πολλά και σημαντικά προβλήματα της ναυτιλίας. Ήμασταν σαφείς και ξεκάθαροι στην επιτροπή και, παρά το γεγονός ότι δεχθήκαμε μομφές ότι προσπαθούμε να δημιουργήσουμε εντυπώσεις, μία και μόνη ανάγνωση των Πρακτικών δείχνει και την ψύχραιμη προσέγγισή μας αλλά και ότι οι θέσεις μας βασίζονται τόσο σε στοιχεία όσο και στην εμπειρία που έχει προκύψει όλα αυτά τα χρόνια από την εφαρμογή αντίστοιχων μέτρων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτήν τη στιγμή η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, οι Έλληνες ναυτικοί, κάνουν απεργία. Κανείς μα κανείς εργαζόμενος δεν καταβαίνει σε απεργία στα καλά καθούμενα και ποτέ άλλοτε η ΠΝΟ και τα σωματεία της δεν ήταν σε τέτοια σύμπτωση. Η αλήθεια είναι ότι με το παρόν νομοσχέδιο ο Έλληνας ναυτικός επωμίζεται όλα τα στραβά και τα ανάποδα της ναυτιλίας μας.

Πριν επεκταθώ στα του νομοσχεδίου, θα ήθελα να επισημάνω τα εξής: Από την πρώτη στιγμή οι Ανεξάρτητοι Έλληνες με την εθνική μας αντιπρόταση για τις εκλογές του Μαΐου και του Ιουνίου του 2012 είχαμε μιλήσει για την ανάγκη επανίδρυσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, γι' αυτό και είχαμε σχολιάσει με θετικό τρόπο την ίδρυση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου που είχαμε ευχηθεί ως κίνηση -και εγώ προσωπικά- καλή επιτυχία στο έργο του Υπουργού κ. Μουσουρούλη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με βάση τα παραπάνω οι Ανε-

ξάρτητοι Έλληνες δεν θα είχαμε κανένα πρόβλημα να στηρίξουμε αυτό το νομοσχέδιο το οποίο τιτλοφορείται: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», όμως το παρόν νομοσχέδιο φαίνεται ότι ελάχιστα πράγματα ανα-συγκροτεί. Αντίθετα, με τις ρυθμίσεις που περιέχει, είναι υπαρκτός ο κίνδυνος να «γκρεμίσει» τελείως αυτά που υποτίθεται ότι επιθυμεί να ανασυγκροτήσει.

Θέλω να είμαι ξεκάθαρη. Αναγνωρίζω ως νησιώτισσα τα προβλήματα που έχουν προκύψει στον κλάδο. Τα γνωρίζω γιατί τα ζω και αντιλαμβάνομαι πλήρως ότι ο παριστάμενος Υπουργός είχε όντως ένα δύσκολο έργο μπροστά του. Άλλωστε το είχα δηλώσει και δημόσια με την ανάληψη των καθηκόντων του. Συνεπώς θα αναφέρω για ποιους λόγους οι Ανεξάρτητοι Έλληνες δεν μπορούν να στηρίξουν επί της αρχής το παρόν νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ανέφερα και στην επιτροπή, η ηγεσία του Υπουργείου έκανε δύο επιλογές οι οποίες αδικούν, κατά την άποψή μου, τόσο την προσπάθεια που κατέβαλε όσο και το αποτέλεσμα που πέτυχε. Η πρώτη επιλογή αφορά στο γεγονός ότι μπήκε στη λογική να φτιάξει άλλο ένα «νομοσχέδιο-σκούπα», όπως τόσα και τόσα έχουν φτιαχτεί κατά τη διάρκεια της Μεταπολίτευσης, με ελάχιστα όμως αποτελέσματα. Το νομοσχέδιο έχει συνολικά εξήντα πέντε άρθρα τα οποία περιλαμβάνουν μία σειρά θεμάτων τα οποία, κατά την άποψή μου, θα μπορούσαν να αποτελέσουν ξεχωριστά νομοσχέδια. Επιπλέον, μπήκε στον πειρασμό να καταθέσει και τροπολογίες της τελευταίας στιγμής με τις οποίες προστίθενται και άλλα άρθρα.

Η δεύτερη επιλογή -ή μάλλον αναγκαστική επιλογή- ήταν η υιοθέτηση στον υπερθετικό βαθμό των μνημονιακών επιταγών από την τρόικα, μία μνημονιακή επιλογή η οποία, όπως και στους άλλους κλάδους, επιθυμεί την απόλυτη ισοπέδωση των δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Ιδιαίτερα το θέμα των ατομικών συμβάσεων των ναυτικών στο άρθρο 19 σάς το επισήμανε και Βουλευτής της Συμπολίτευσης.

Σας είπα ότι δεν είναι απαραίτητο να δημιουργείτε αυτήν την εποχή έριδες με τους ναυτικούς και όμως επιμένετε να τις δημιουργείτε. Γιατί; Μήπως ετοιμάζετε και την τελική λύση περί ατομικών συμβάσεων σε όλες τις κατηγορίες των πληρωμάτων και σε όλη την ναυτιλία, ποντοπόρο και επιβατηγό;

Εισάγετε ακόμα την απόλυτη νεοφιλελευθεροποίηση και στο δικαίωμα της ακτοπλοϊκής μετακίνησης των νησιωτών και των επισκεπτών, εντάσσοντας το δικαίωμα αυτό σε μία στείρα σχέση κόστους και οφέλους. Το έχετε παραδεχτεί άλλωστε και εσείς, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να προσαρμοστούμε στη ζήτηση. Μολονότι αρχικά ακούγεται λογικό, το θέμα είναι ότι έτσι όπως πάτε η ζήτηση θα συρρικνωθεί κι άλλο.

Το ζητούμενο είναι να πάρουμε πρωτοβουλίες ώστε να αυξηθεί η ζήτηση. Βέβαια κάτι τέτοιο είναι θεμελιωδώς αντίθετο με τη νεοφιλελευθερή πολιτική. Αντίστοιχη είναι η επιρροή του μνημονίου και στα ζητήματα των λιμένων και της λιμενικής πολιτικής.

Στο χρόνο που μου απομένει θα αναφερθώ συνοπτικά σε ορισμένες γενικές παρατηρήσεις και επιφυλάσσομαι για την κατ' άρθρο συζήτηση.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω από την ακτοπλοΐα. Είναι δεδομένο ότι η ακτοπλοΐα βρίσκεται σε τραγική κατάσταση. Είναι ενδεικτικό ότι συνολικά τα χρέη των ακτοπλοϊκών εταιρειών για την τριετία 2009-2011 ανέρχονται περίπου στα 900 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το μεταφορικό έργο έχει μειωθεί πάνω από 25%.

Ο κ. Σακέλης Πρόεδρος του ΣΕΕΝ, στην εκδήλωσή για την κοπή της πίτας του συνδέσμου ανέφερε χαρακτηριστικά ότι για να καλυφθούν οι ζημιές του 2012 μόνο, θα πρέπει να αυξηθεί η κίνηση κατά 40%. Αυτό, με την πολιτική του μνημονίου όχι μόνο δεν πρόκειται να συμβεί, αλλά αναμένεται να ακολουθήσει περαιτέρω πτωτική πορεία.

Το Υπουργείο τι αποφάσισε να κάνει; Αποφάσισε να μετακυλίσει το κόστος αποκλειστικά στους εργαζόμενους ναυτικούς, προτάσσοντας ευελιξία στις συνθέσεις των πληρωμάτων, ανάλογα βέβαια με την εποχή, ευελιξία στη δρομολόγηση των πλοίων, γεγονός που καθιστά προβληματική τη σύνδεση των νησιών όλο το χρόνο και εκτιμώ -όπως είπα και παραπάνω- ότι θα πάμε και σε ατομικές συμβάσεις στην ακτοπλοΐα, όπως και στα

ποντοπόρα. Και όλα αυτά θα γίνονται με αποφάσεις του εκάστοτε Υπουργού.

Το ερώτημα είναι το εξής: Πόσο θα πρέπει να μειωθεί το εργατικό κόστος; Πόσα θα γλιτώσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες από τις μειώσεις των συνθέσεων, οι οποίες ως ένα βαθμό λόγω εποχικότητας της ζήτησης θα μπορούσαν να δικαιολογηθούν; Πόσο πιστεύουν ότι θα αυξηθεί το μεταφορικό έργο; Γιατί αυτό είναι το ζητούμενο. Ο κόσμος δεν έχει εισόδημα για να ταξιδέψει.

Λυπάμαι που το λέω, αλλά στο παρόν νομοσχέδιο δεν βλέπουμε καμμία παρέμβαση ώστε να αυξηθεί το μεταφορικό έργο. Δεν υπάρχει καμμία παρέμβαση στο ζήτημα της φορολογίας επί των εισιτηρίων, με το ΦΠΑ να είναι κλασικό παράδειγμα ή στο κόστος των καυσίμων ή στη ρύθμιση των δανείων των εταιρειών με τις τράπεζες. Σημειώνεται ακόμα ότι τα μισθώματα για τις άγονες γραμμές είναι σημαντικά μειωμένα κατά 11% έως 13%.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό: Από πού και γιατί ξαναβγήκε η διαρροή, ότι η τρόικα θέλει περαιτέρω κόψιμο των κονδυλίων για τις άγονες γραμμές στο μισό; Το διαψεύσατε και καλά κάνετε, αλλά γιατί δημιουργείται αυτή η αναταραχή; Γιατί αυτή η φημολογία συνοδεύτηκε με την ταυτόχρονη πρότασή σας για τον ανασχεδιασμό του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών;

Κύριε Υπουργέ, οι νησιώτες εύλογα ανησυχούν και ειδικά οι νησιώτες των μικρών νησιών βλέπουν ότι θα μείνουν χωρίς καράβια. Θα ήθελα να προσέξετε ακόμα και το ζήτημα με τη χρήση μικρότερου πλοίου τον χειμώνα και τη προσθήκη ενός ακόμα πλοίου το καλοκαίρι, σε συνδυασμό και με την περιορισμένη δρομολόγηση των ταχύπλων.

Η περιορισμένη δρομολόγηση των ταχύπλων θα αφαιρέσει την όποια κερδοφορία του καλοκαιριού από τις εταιρείες που έχουν δρομολογημένα, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, συμβατικά πλοία. Προσέξετε το, γιατί έχουμε ξαναδεί να συμβαίνει αυτό και παλαιότερα.

Αν μία εταιρεία έχει μόνο συμβατικά πλοία σε μία γραμμή όλο τον χρόνο και βλέπει τα ταχύπλοα να δρομολογούνται μόνο για τους καλοκαιρινούς μήνες, θα αποκτήσει πρόβλημα επιβίωσης και θα αποσύρει τα πλοία της.

Παραδειγματιστείτε από τη «ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ SEAWAYS» η οποία έχει δρομολογημένα ταχύπλοα -καταμαράν- στα Δωδεκάνησα όλο τον χρόνο και με αυτόν τον τρόπο έχει αυξήσει τη ζήτηση και έχει παρατείνει και την καλοκαιρινή περίοδο στα νησιά μας και ιδιαίτερα στα μικρά νησάκια των Δωδεκανήσων.

Επιπλέον, δεν υπάρχει καμμία νύξη για ενίσχυση των ασφαλιστικών εισφορών εκ μέρους του κράτους ώστε να μειωθεί και με αυτόν τον τρόπο το εργατικό κόστος των πληρωμάτων, όπως συμβαίνει με την Ιταλία.

Δεν υπάρχει τίποτε απ' όλα αυτά τα οποία είναι προτάσεις που έχουν κατατεθεί από πολλούς φορείς, από τα επιμελητήρια των νησιών, από τις ίδιες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και τελικά μένει ο Έλληνας ναυτικός μετέωρος και τα νησιά χωρίς σύνδεση.

Με αυτόν τον τρόπο όμως, κύριε Υπουργέ, έχουμε μειώσει έναν φαύλο κύκλο. Θα μας δοθεί η ευκαιρία να τα συζητήσουμε και κατ' άρθρον.

Συνεχίζω με τις διατάξεις που αφορούν στο Λιμενικό Σώμα. Εμείς δεν έχουμε αντίρρηση το Λιμενικό Σώμα να ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Εδώ, όμως έχουμε τη σφοδρή αντίδραση της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος η οποία ουσιαστικά μιλά για απαξίωση του Λιμενικού Σώματος με τις διατάξεις αυτές. Επιθυμούν τη διατήρηση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, Ελληνικής Ακτοφυλακής ως έχει και να μην είναι ένα απλό κουφάρι όπως καταγγέλλουν οι ίδιοι. Πιστεύω ότι η ηγεσία του Υπουργείου θα πρέπει να αντιμετωπίσει το ζήτημα αυτό. Σε τελική ανάλυση η σωστή λειτουργία του Λιμενικού Σώματος αντανάκλα και στο έργο του εκάστοτε Υπουργού Ναυτιλίας.

Επιτρέψτε μου, επίσης, να πω εδώ ότι θα πρέπει να σας προβληματίσει το γεγονός ότι ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Πλακιωτάκης, έχει καταθέσει τροπολογίες που αφορούν στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, όπως έχουμε καταθέσει και εμείς οι Ανεξάρτητοι Έλληνες και όλα τα κόμματα. Είναι προφανές ότι οι ρυθμίσεις σας χρήζουν βελτίωσης. Σας το λένε άλλω-

στε και οι Βουλευτές που στηρίζουν την τρικομματική Κυβέρνηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο νομοσχέδιο που συζητάμε γίνονται παρεμβάσεις στα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική της χώρας μας. Πιστεύω ότι εδώ έχουμε το εξής παράδοξο. Σε μια πολυνησιακή χώρα, όπως ή δική μας, το Υπουργείο προχωρά σε ομαδοποιήσεις οργανισμών λιμένος στη λογική τεσσάρων κεντρικών λιμενικών δικτύων: Αττικό, Βορείου Ελλάδος, Δυτικής Ελλάδος και Ηρακλείου. Είναι προφανές ότι οι ομαδοποιήσεις δεν αντέχουν σε λογική κριτική. Και αυτό γιατί τα λιμάνια που ενώνονται διοικητικά ανήκουν σε διαφορετική επί της ουσίας γεωγραφική περιοχή. Το συμφέρον ενός λιμανιού δε συνεπάγεται το συμφέρον του άλλου. Με ποια κριτήρια ενοποιημένες διοικήσεις θα κατευθύνουν τα κονδύλια που τυχόν θα έρθουν; Ποιες παρεμβάσεις χρειάζεται για παράδειγμα η Ραφήνα για να γίνει ανταγωνιστικό λιμάνι προς τον Πειραιά στην επιβατηγό κίνηση; Γιατί η ενοποιημένη διοίκηση να μην προτιμήσει να κάνει τις παρεμβάσεις στον έτοιμο Πειραιά και να γλιτώσει τα κόστη;

Και το ερώτημα είναι, γιατί επιμένετε στη δημιουργία ιδιωτικών μονοπωλίων; Γιατί θέλετε να παραχωρήσετε κερδοφόρα λιμάνια; Και εφημερίδες του ναυτιλιακού χώρου μιλούν για σενάριο ολικής παραχώρησης. Ο ΟΛΠ εν μέσω κρίσης είναι κερδοφόρος. Ήδη υπογράφηκε συλλογική σύμβαση εργασίας μεταξύ της διοίκησης και των εργαζομένων στον ΟΛΠ. Οι ίδιοι οι εργαζόμενοι με τη διοίκηση εξασφαλίζουν την εργασιακή ειρήνη γιατί έχουν αντιληφθεί τα κελεύσματα των καιρών.

Εσείς διατείνεστε ότι απλώς ετοιμάζετε το πλαίσιο. Λυπάμαι που το λέω αλλά θα αντιμετωπίσετε προβλήματα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ήδη, όπως γνωρίζετε, διεξάγεται έρευνα.

Τι θα γίνει με τα λιμενικά ταμεία ειδικά μ' αυτά των μικρότερων νησιών; Πώς αυτά θα ενισχυθούν, αφού λόγω κόστους και μνημονίου τα όποια ποσά θα διατίθενται για λιμενικά ταμεία των νησιών που θα εμφανίζουν κέρδος και θα είναι προσοδοφόρα; Κατά την άποψή μας, η επιλογή της ομαδοποίησης είναι προφανής. Ξεπούλημα των κερδοφόρων λιμανιών της χώρας μέσω του ΤΑΙΠΕΔ το οποίο θα κάνει τις μελέτες βιωσιμότητας και θα παραχωρήσει όπως προβλέπεται στο μνημόνιο στην εκποίησή τους μέσω παραχωρήσεων. Επαναλαμβάνω ότι οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου είναι κερδοφόροι.

Επιτρέψτε μου να πω ότι η πολιτική σας προδιαγράφει ότι δεν θα ληφθεί καμμία μέριμνα για τους υπηρετούντες υπαλλήλους στους οργανισμούς λιμένων. Κρίνοντας και από το παράδειγμα της «COSCO» θα προκύψει και άλλη ανεργία και δραματική ισοπέδωση των σχέσεων εργασίας. Και όλα αυτά όταν μόνο για τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς έχουν δρομολογηθεί επενδύσεις ύψους 300 εκατομμυρίων ευρώ, μέρος των οποίων έχει πληρώσει ήδη ο Έλληνας φορολογούμενος. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 27,5% το 2012 σε σχέση με το 2011. Ο τομέας διακίνησης αυτοκινήτων αυξήθηκε κατά 9,8%. Και όλα αυτά εν μέσω κρίσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο φαίνεται ότι δημιουργεί με τις διατάξεις του πρόβλημα και στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Ειδικότερα με τις ρυθμίσεις, τον καθορισμό των συντάξεων, τις ασφαλιστικές εισφορές κ.λπ., βάζει ταφόπλακα στο Ταμείο, δημιουργεί συνταξιούχους δυο ταχυτήτων και αναμένεται να οδηγήσει σε περαιτέρω μείωση των συντάξεων, σύμφωνα με τη διοίκηση του Ταμείου. Το σημείο αυτό θέλει ιδιαίτερη προσοχή. Είναι να απορεί κανείς γιατί σε μια περίοδο που οι συνταξιούχοι ναυτικοί βλέπουν, όπως όλοι οι συνταξιούχοι, τις συντάξεις τους να μειώνονται τίθεται επιπλέον ζήτημα επιβίωσης του Ταμείου.

Επιτρέψτε μου και ένα σχόλιο για την αδικαιολόγητη ιδιωτικοποίηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας στο άρθρο 49 με τη μετατροπή της σε ΑΕ σε αντίθεση με την αρχική πρόθεση η πλοηγική υπηρεσία να γίνει νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με συμμετοχή του δημοσίου κατά 51%.

Τελικά προκρίνεται η πλήρης ιδιωτικοποίηση και η εταιρεία αναλαμβάνει την υπηρεσία αυτή για επτά χρόνια, ύστερα από την τροποποίηση που έκανε ο κύριος Υπουργός. Εδώ δημιουργείται ένα ιδιωτικό πλέον μονοπώλιο, παρά το γεγονός ότι οι πλοηγοί φαίνεται να έχουν δεχθεί να συμμετάσχουν στο νέο

φορέα και η τιμολογιακή πολιτική θα ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Είναι και αυτό ένα θέμα που πρέπει να δούμε.

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

Μισό λεπτό χρειάζομαι ακόμη, κύριε Πρόεδρε.

Είναι και αυτό ένα θέμα που θα πρέπει να δούμε, όπως είπα. Εάν ο κύριος Υπουργός θεωρεί ότι έτσι μειώνει τις οργανικές θέσεις στο Υπουργείο του, τότε μπορεί να εξηγηθεί, όμως η πλήρης ιδιωτικοποίηση σε υπηρεσία που θα ασκεί μονοπωλιακά το έργο, είναι κάτι που πιστεύω ότι στο μέλλον μπορεί να προκαλέσει προβλήματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ξέρουμε, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει εξήντα πέντε άρθρα, συν τα άρθρα που θα προκύψουν από τις τροπολογίες του κυρίου Υπουργού, αλλά και των Βουλευτών. Δεν θα επεκταθώ παραπάνω στη συζήτηση επί της αρχής. Πιστεύω ότι όσο παρουσιάζονται νομοσχέδια που κινούνται στην πιο σκληρή γραμμή της μνημονιακής λογικής, τα αποτελέσματα δεν θα είναι τα αναμενόμενα. Και το νομοσχέδιο αυτό είναι ποτισμένο με τη λογική του μνημονίου και θα οδηγήσει σε περισσότερα προβλήματα από αυτά που με καλή πρόθεση ο κύριος Υπουργός θέλει να επιλύσει.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Και εμείς ευχαριστούμε, κυρία Ιατρίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Εξωτερικών και Οικονομικών, κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Σερβίας για συνεργασία στον τομέα της Γεωργίας».

Επίσης, οι Υπουργοί Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Εξωτερικών, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας και Ναυτιλίας και Αιγαίου κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας συνεργασίας για Δορυφορική Πλοήγηση μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών-Μελών της, αφενός, και του Βασιλείου της Νορβηγίας, αφετέρου».

Παραπέμπονται στις αρμόδιες Διαρκείς Επιτροπές.

Παρακαλώ να λάβει το λόγο ο ειδικός αγορητής της Χρυσής Αυγής κ. Νικόλαος Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, από σαράντα κύματα πέρασε. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Είμαστε παγκόσμια υπερδύναμη στη ναυτιλία. Σήμερα υπάρχουν δεκαεπτά χιλιάδες Έλληνες ναυτικοί και εβδομήντα δύο χιλιάδες συνταξιούχοι. Με βάση τη μεταφορική ικανότητα έχουμε πρώτη την Ελλάδα, δεύτερη την Ιαπωνία, τρίτη τη Γερμανία, τέταρτη την Κίνα, πέμπτη την Κορέα. Η Γερμανία έχει πληγεί από την ελληνική ναυτιλία, αφού πολλά γερμανικά πλοία έχουν αγοραστεί από Έλληνες και τα ελληνικά πλοιώματα κατέχουν τον παγκόσμιο σεβασμό. Ακόμη και η πρωτοκαθεδρία μας στη ναυτιλία τούς ενοχλεί. Τους ενοχλεί η ναυτοσύνη μας. Θα κάνουν τα πάντα για να μας σταματήσουν.

Καταθέτω για τα Πρακτικά ένα δημοσίευμα για το συγκεκριμένο θέμα.

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

Η τέταρτη Κίνα, σύμφωνα με τους «LLOYD'S», το 2030 θα είναι πρώτη δύναμη.

Καταθέτω άλλο ένα δημοσίευμα για τα Πρακτικά.

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

Αυτά για να δούμε τους κινδύνους.

Ο ΙΟΒΕ ανακοίνωσε ότι η ναυτιλία μπορεί να βγάλει τη χώρα από την κρίση και συνεχίζει λέγοντας ότι είναι απαραίτητη η ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο.

Κυρίες Υπουργέ, στις 4-2-2013 σε ραδιοφωνική σας συνέντευξη στον «REAL FM» δηλώσατε ότι το εν λόγω νομοσχέδιο αποτελεί μνημονιακή δέσμευση.

Καταθέτουμε στα Πρακτικά με ημερομηνία 10-11-2012 τον ευρωπαϊκό σχεδιασμό για το δεύτερο οικονομικό πρόγραμμα, το οποίο τι λέει; Την εξάλειψη του ειδικού καθεστώτος των ναυτικών και των αγροτών.

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

Όλα αυτά τα καταθέτουμε στα Πρακτικά, για να ενημερωθεί και η Ολομέλεια.

Δυστυχώς, δεν είναι μόνο μνημονιακή δέσμευση. Αρκετά πιστεύουμε ότι τα έχετε βρει στο συρτάρι σας, όπως επανεξέταση της δομής του δικτύου της ακτοπλοΐας, απελευθέρωση της στελέχωσης της οργανικής σύνθεσης πληρωμάτων.

Και ας έρθουμε τώρα στο νομοσχέδιο. Κεφάλαιο Α' «Ανάπτυξη Εθνικού Λιμενικού Συστήματος». Θα κάνετε ένα καλλικρατικό λιμενικό σύστημα. Μπορείτε να μας πείτε πού εφαρμόζεται το συγκεκριμένο σύστημα; Πουθενά.

Άρα, για άλλη μία φορά γινόμαστε πειραματόζωα. Εάν αποτύχει το συγκεκριμένο σύστημα το οποίο θέλετε να εφαρμόσετε, ποια λιμάνια θα επωφεληθούν; Γερμανία, Τουρκία, Ιταλία, Ολλανδία.

Τον απόλυτο έλεγχο των λιμένων ποιος θα τον έχει; Το ΤΑΙ-ΠΕΔ. Άρα, μιλάμε για παραχωρήσεις. Αντιρρήσεις θα υπάρχουν από τις διοικήσεις των οργανισμών; Όχι, διότι οι Πρόεδροι των Οργανισμών Λιμένων προέρχονται από κομματικούς σχηματισμούς. Προωθείται ένα νέο εργασιακό μοντέλο τύπου «COSCO»; Ναι, προωθείται ένα νέο εργασιακό μοντέλο τύπου «COSCO», διότι καταργείτε τους υπάρχοντες γενικούς κανονισμούς προσωπικού. Ο εκάστοτε δηλαδή Υπουργός θα αποφασίζει και η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, η γνωστή ΕΣΑΛ που θα δημιουργήσετε, θα επικυρώνει. Τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων θα προέρχονται πάλι από κομματικά στελέχη; Ναι. Δηλαδή η ΕΣΑΛ και η ΡΑΛ θα στελεχώνονται, για άλλη μία φορά, χωρίς αξιοκρατία.

Η θέση της Χρυσής Αυγής είναι: Αυτοδιοίκητοι και αυτόνομοι Οργανισμοί Λιμένων υπό το ελληνικό δημόσιο, μικρά ευέλικτα σχήματα με αξιοκρατική στελέχωση.

Επειδή πολλά λέγονται για τη «COSCO» θα πρέπει να σας απαντήσουμε ότι στη σύμβαση με τη «COSCO», εκτός από τις προβλήτες για τις εταιρείες, δώσατε «προϊκα» και την «MSE», η οποία έχει τις περισσότερες προσηγγίσεις.

Επίσης, μιλάτε για την «HP», για τη συμφωνία που υπάρχει με τη συγκεκριμένη εταιρεία. Εδώ θα πρέπει να σας απαντήσουμε ότι δώσατε ως «προϊκα» στη «COSCO» την εταιρεία «JUMBO» με δεκαπέντε χιλιάδες κοντέινερ το χρόνο.

Μπορεί ο ΟΛΠ να κάνει αναπτυξιακά έργα; Όχι. Βάσει συμβάσεων, όχι. Δηλαδή, με το νέου τύπου μοντέλο που πάτε να εφαρμόσετε, ό,τι θέλουμε να κάνουμε, όποιο αναπτυξιακό μοντέλο λιμένος πρέπει να κάνουμε, στην ουσία πρέπει να το κάνουμε από το Βόλο και πάνω.

Στο Κεφάλαιο Β' με τίτλο «ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ», απαξιώνετε το Λιμενικό Σώμα, καταργείτε δομές και λειτουργίες, ανακατεύετε τις οργανικές θέσεις του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος, δημιουργώντας θέσεις για ανωτάτους αξιωματικούς -που υπάρχει πληθώρα- και υποστελεχώνονται υπηρεσίες με κατώτερους αξιωματικούς. Το Λιμενικό Σώμα από το 1919 έχει συγκεκριμένη δομή και ρόλο, είναι μάχιμο Σώμα και ζητάμε την ενίσχυσή του.

Στο Κεφάλαιο Ε', με τίτλο «Ναυτική Εργασία και Εκπαίδευση», στο άρθρο 19, μιλάτε για ατομικές συμβάσεις, για πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των τριών χιλιάδων κόρων ή ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας.

Για το συγκεκριμένο άρθρο θα ήθελα να αναφέρω, για να ακουστεί και στην Ολομέλεια, μία δήλωση του Προέδρου της Ένωσης Πλοίαρχων, του Γιώργου Βλάχου: «Τα κατώτερα πληρώματα ανήκουν πλέον στην ιστορία και ακολουθούν και οι Έλληνες αξιωματικοί. Όποιος νιώθει ασφαλής είναι γελασμένος». Πρέπει να καταλάβουν όλοι ότι η ναυτιλία μας είναι το τελευταίο

οχυρό της ελληνικής οικονομίας. Εδώ θα ήθελα να συμπληρώσω ότι χάνουμε και τη ναυτοσύνη μας, γιατί έχουμε γη και πατρίδα, όταν έχουμε πλοία και θάλασσα.

Καταθέτω στα Πρακτικά τη δήλωση του καπετάν Ιωάννη Χαλά, Προέδρου της ΠΝΟ.

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

Το εν λόγω άρθρο έρχεται σε σύγκρουση με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας MLC 2006, «ίση αμοιβή για ίση εργασία». Συγκεκριμένα, έρχεται σε σύγκρουση με το άρθρο 1 της Συμβάσεως που λέει: «Κάθε μέλος που επικυρώνει την παρούσα σύμβαση, αναλαμβάνει να εφαρμόσει πλήρως τις διατάξεις της κατά τον τρόπο που ορίζει το άρθρο 7, ώστε να διασφαλίζει τα δικαιώματα όλων των ναυτικών στην αξιοπρεπή απασχόληση». Στο άρθρο 3 η συγκεκριμένη σύμβαση λέει: «κάθε μέλος πρέπει να εξασφαλίζει... του δικαιώματος συλλογικής διαπραγμάτευσης». Άρα, με το άρθρο 19 θίγονται εργασιακά δικαιώματα.

Και για να διευκολύνουμε και όλους στην Ολομέλεια, καταθέτω στα Πρακτικά κάποια κομμάτια από τη Διεθνή Σύμβαση.

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

Η ATF λέει ότι είναι στα όρια, με μισθούς 1.300 ευρώ και εκατόν τρεις ώρες εργασιακής απασχόλησης, τη στιγμή που ο Φιλιππένζος ναυτικός αμείβεται με πάνω από 3.000 δολάρια.

Πρέπει να βάλετε το μαχαίρι στο κόκκαλο για να έχουμε Έλληνες ναυτικούς στα ελληνικά πλοία εξ ολοκλήρου.

Στο άρθρο 20 για το Μητρώο Ενεργών Ναυτικών, εάν κάποιος για λόγους ασθένειας ή ανεργίας δεν έχει οχτώ μήνες τα τελευταία τέσσερα έτη, τι γίνεται; Θα θεωρείται ανενεργός; Δεν έχετε διασφαλίσει συγκεκριμένες κατηγορίες.

Με το ΕΣΠΑ II 2013-2015 το ΓΕΝΕ θα επιδοτήσει χίλιους άνεργους ναυτικούς κάτω των τριάντα ετών για τέσσερις μήνες. Πολύ καλό και πολύ καλά κάνατε και το βρήκατε, δημιουργούνται όμως προβλήματα. Γιατί δεν το κάνετε οχτάμηνο, ώστε να θεωρούνται ενεργοί;

Δεύτερον, με αυτούς του χίλιους ναυτικούς θα βρεθούν στην ανεργία άλλοι χίλιοι, οι οποίοι δεν θα προτιμούνται στην ακτοπλοΐα για τέσσερις μήνες. Άρα, χίλιοι ναυτικοί στην ανεργία.

Το άρθρο 22 αφορά στα εκπαιδευτικά ταξίδια σπουδαστών ΑΕΝ. Είναι θετικό, αλλά ποιος θα τους εκπαιδεύει; Έχουμε καταθέσει τροπολογία, διότι δεν μπορεί ένας Φιλιππένζος να εκπαιδεύει τον Έλληνα δόκιμο.

Το άρθρο για τους φύλακες παροπλισμένων ή κατασχεμένων πλοίων είναι θετικό, όμως θα πρέπει να διαγράψετε το εδάφιο των ΕΖΕΣ, διότι θα γεμίσουν όλα τα κατασχεμένα και παροπλισμένα πλοία με Αλβανούς φύλακες. Ενώ πάτε να κάνετε ένα καλό, θα αλλάξει καθεστώς.

Σχετικά με τις αποζημιώσεις ζημιών από ρύπανση από πετρελαιοειδή δεν μας έχετε πει πού θα πηγαίνει το πρόστιμο, αν θα πηγαίνει στο πράσινο ταμείο, γαλάζιο, ή θα πηγαίνει στα ταμεία του ΔΝΤ.

Το γραφείο σταδιοδρομίας θα πρέπει να είναι συνδεδεμένο με το ΓΕΝΕ και την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

Με το άρθρο 30 για τον καθορισμό οργανικής σύνθεσης επιβατηγών και επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων τι θα πετύχετε; Ανεργία άνω του 40%, μείωση εισφορών προς NAT, επιβάρυνση κρατικού προϋπολογισμού.

Επίσης, δεν έχετε απαντήσει στα εξής ερωτήματα: Θα αλλάξει το χειμερινό πρωτόκολλο; Είστε έννομοι με τη «SOLAS ISM STCW»; Έχετε κάνει μελέτη σχετικά με τις ώρες ανάπαυσης;

Για το άρθρο 31 έχουμε καταθέσει σχετική τροπολογία με τη χορήγηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας και για τους υπαξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι προέρχονται από το Εμπορικό Ναυτικό.

Στο άρθρο 49 για τη σύσταση εταιρείας παροχής πλοηγικών υπηρεσιών ακόμα δεν μπορούμε να καταλάβουμε γιατί μετατρέπτε σε ανώνυμη εταιρεία μία υγιή υπηρεσία που δεν επιβαρύνει

τον κρατικό προϋπολογισμό και το Υπουργείο. Οι φήμες που ακούγονταν όλα αυτά τα χρόνια στο λιμάνι, βγαίνουν αληθινές. Πλήρη ιδιωτικοποίηση υπηρεσιών του λιμανιού.

Όσον αφορά στις ρυθμίσεις σχετικές με την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. Ανάπτυξη για το Πέραμα με το ΤΑΙΠΕΔ δεν γίνεται, κύριοι. Άρα προωθείτε την παραχώρηση ζώνης. Το Πέραμα για να αναπτυχθεί, χρειάζεται να έρθουν καράβια, που αυτήν τη στιγμή πάνε στην Τουρκία, Κορέα, Κίνα κ.λπ., όπου όλες αυτές οι χώρες κερδίζουν δισεκατομμύρια.

Η μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Χαλκίδας σε ανώνυμη εταιρεία για συγχώνευση των λιμενικών ταμείων του Νομού Ευβοίας έχει σκοπό την πώλησή τους μέσω ΤΑΙΠΕΔ ως ενιαίο λιμενικό δίκτυο.

Η απελευθέρωση περιγηγνητικών πλόων είναι ένα πλήρως νεοφιλελεύθερο άρθρο. Σύμφωνα με τις μνημονιακές σας δεσμεύσεις θα είναι πλήρης απελευθέρωση. Έχετε υπολογίσει τι πλήγμα θα είναι για το θαλάσσιο τουρισμό μας;

Κεφάλαιο ΣΤ' για την Ανάπτυξη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων. Αλλοδαπές επιχειρήσεις θα υποβάλουν αίτηση στο Υπουργείο για εγκατάσταση στη χώρα μας με πενταετή ισχύ. Δηλαδή, θα έρχονται ξένες εταιρείες ή offshore και θα ανταγωνίζονται τις ελληνικές εταιρείες.

Πλήρης απελευθέρωση σε όλα, κύριοι, και λουκέτο φυσικά για τις ελληνικές εταιρείες.

Κύριε Υπουργέ, δεν είναι δυνατόν όλοι να είναι αντίθετοι με το εν λόγω νομοσχέδιο. Κάτι δεν πάει καλά. Είναι ένα μνημονιακό νομοσχέδιο που παραχωρεί τα ασημικά της ναυτιλίας μας. Για να μπορέσετε να φτιάξετε κάτι καλό, πρώτα θα πρέπει να παίρνετε και τη γνώμη της πιάτσας, του λιμανιού και όχι των τεχνοκρατών. Πιστεύουμε ότι το εν λόγω νομοσχέδιο θα φέρει νέα δεδομένα και κατ' επέκταση το μαρσαμό στην ελληνική εμπορική ναυτιλία. Για τους παραπάνω λόγους καταψηφίζουμε επί της αρχής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι οκτώ μαθήτριες και μαθητές και δύο εκπαιδευτικοί από το 5ο Γυμνάσιο Μυτιλήνης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα καλέσω στο Βήμα τη συνάδελφο κ. Μαρία Ρεπούση ειδική αγορήτρια της Δημοκρατικής Αριστεράς, με την οποία είχα τη χαρά για δέκα μήνες να συνεργαστώ στη Διарκή Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων, όπου είχα την τιμή να είμαι Πρόεδρος το προηγούμενο διάστημα.

Ορίστε, κυρία Ρεπούση, έχετε το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΡΕΠΟΥΣΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εύχομαι καλή επιτυχία και στη νέα σας θέση και είμαι σίγουρη ότι θα αφήσετε τις καλύτερες εντυπώσεις, όπως αφήσατε και στην Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΜΑΡΙΑ ΡΕΠΟΥΣΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε στην τελική φάση της επεξεργασίας του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με αντικείμενο την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και ταυτόχρονα μια σειρά από διατάξεις που ρυθμίζουν εκκρεμότητες ή τροποποιούν παλαιότερες διατάξεις.

Η ανασυγκρότηση του Υπουργείου αναγνωρίζουμε ότι προέκυψε ως αναγκαίοτητα μετά την επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας με το π.δ. 85/2012, αίτημα όλων των εμπλεκόμενων στο ναυτιλιακό χώρο πλευρών, προκειμένου να έχουμε ένα φορέα αφιερωμένο στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία αντιπροσωπεύει το 6-7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος της χώρας και κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο με τρεις χιλιάδες οκτακόσια ελληνόκτητα πλοία, τα οποία έχουν

ταυτόχρονα τη μεγαλύτερη διεθνώς μεταφορική ικανότητα. Σύμφωνα με παλαιότερη μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς, η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία φαίνεται ότι απασχολεί άμεσα και έμμεσα περίπου τριακόσιες χιλιάδες άτομα, ενώ σύμφωνα με νεότερα στοιχεία οι άμεσα απασχολούμενοι είναι εκατόν ενενήντα δύο χιλιάδες άνθρωποι. Έχουμε συνεπώς να κάνουμε με μία κορυφαία οικονομική δραστηριότητα που δικαιολογεί την ύπαρξη ενιαίου διοικητικού φορέα με αποκλειστικότητα τη ναυτιλία. Ένας δεύτερος σημαντικός λόγος για την επανασύσταση του Υπουργείου αυτού είναι η νησιωτικότητα της Ελλάδας και η ανάγκη σχεδιασμού και εφαρμογής πολιτικών για τη μέριμνα και την ανάπτυξη των πολυάριθμων ελληνικών νησιών.

Ένα από τα πολύ θετικά σημεία αυτού του σχεδίου νόμου είναι η εισαγωγή της ρήτρας της νησιωτικότητας ως μία οριζόντια πολιτική πια της ελληνικής πολιτείας. Εδώ θέλω από την αρχή να πω ότι, αν και το Αιγαίο πρέπει να κατέχει λόγω των νησιών του μια κεντρική θέση στη μέριμνα της πολιτείας, δεν πρέπει ωστόσο να ταυτίζεται ή να μονοπωλεί τη νησιωτική Ελλάδα. Για το λόγο αυτό σε σχετική ερώτηση που είχαμε με ομάδα Βουλευτών καταθέσει προ μηνών στη Βουλή, κύριε Υπουργέ, ζητούσαμε τη διεύρυνση της χωρικής αρμοδιότητας του Υπουργείου, πράγμα που έγινε με το παρόν σχέδιο νόμου, αλλά και τη μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αίτημα που παραμένει ακόμα σε ισχύ, προκειμένου να ενταχθούν και οι νησιωτικές περιοχές εκτός Αιγαίου, όπως είναι για παράδειγμα το Ιόνιο και ο Αργοσαρωνικός.

Έχουμε, λοιπόν, δύο βασικούς λόγους, για τους οποίους συμφωνούμε με την ανασύσταση και την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας: Τη ναυτιλία μας και τη νησιωτικότητα της χώρας μας.

Ες δούμε, όμως, αν ο τρόπος που γίνεται αυτή η ανασυγκρότηση σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, είναι σωστός και αν μπορούμε περαιτέρω να τον βελτιώσουμε.

Θα ήθελα να πω προκαταβολικά ότι ο Υπουργός Ναυτιλίας τίμησε το διάλογο που έγινε αλλά και την ανάγκη της τρικομματικής συνεννόησης, γιατί, όπως πολλές φορές έχουμε πει και από αυτό το Βήμα, η Κυβέρνηση αυτή στηρίζεται σε τρία κόμματα και πρέπει να εξασφαλίζει ευρείες συναίνεσεις. Ο Υπουργός, λοιπόν, δέχθηκε μια σειρά από τροποποιητικές προτάσεις που καταθέσαμε ως Δημοκρατική Αριστερά και αναμένουμε να γίνουν περαιτέρω βελτιώσεις για να επιτευχθεί ακόμα μεγαλύτερη συναίνεση.

Ας επιστρέψουμε, λοιπόν, στα βασικά θέματα που κατά την άποψη της Δημοκρατικής Αριστεράς επιδέχονται περαιτέρω βελτιώσεις.

Το πρώτο θέμα είναι ο τρόπος της ένταξης του Λιμενικού Σώματος και οι αρμοδιότητές του. Εδώ φαίνεται ότι παρά τις προσπάθειες που έχουν συντελεστεί, υπάρχει περιθώριο περαιτέρω βελτιώσεων, προκειμένου να μην υπάρχει σύγχυση για το ρόλο και τις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος, που είναι βασικά ένα Ένοπλο Σώμα, στρατιωτικά οργανωμένο, όπως σωστά ορίζεται στο άρθρο 4 του παρόντος σχεδίου νόμου.

Η βασική του αποστολή είναι η περιφρούρηση και η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των λιμένων, η αστυνόμευση των θαλασσίων συνόρων της χώρας και η πάταξη της εγκληματικότητας, όπως είναι η διακίνηση ναρκωτικών, το λαθρεμπόριο, η αρχαιοκαπηλία, η παράβαση εθνικών και διεθνών νόμων κ.α..

Όπως γνωρίζετε, η Ελλάδα έχει δεκατέσσερις χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμή και στις σημερινές συνθήκες η περιφρούρηση της ακτογραμμής αυτής δεν είναι μια εύκολη υπόθεση.

Οι λιμενικοί είναι πολύτιμοι. Είναι ένα εξαιρετικά συμπαθές Ένοπλο Σώμα, ακόμα και για τη δική μου τη γενιά, τη γενιά του Πολυτεχνείου, που δεν συμπαθεί πολύ -ή δεν συμπαθούσε πολύ- το Ένοπλο Σώμα. Η θέση τους, όμως, είναι κατά βάση στην αστυνόμευση του συνοριακού θαλάσσιου μετώπου και γενικά του θαλάσσιου χώρου, είναι με άλλα λόγια στη θάλασσα και όχι στα γραφεία. Είναι μια γνήσια ελληνική ακτοφυλακή, όπως έχουν όλες οι χώρες του κόσμου που επικοινωνούν με τη θάλασσα.

Δευτερευόντως, το Λιμενικό Σώμα -και αφού η βασική του αποστολή εκπληρώνεται- μπορεί και πρέπει να υποστηρίζει το συνολικό έργο του Υπουργείου, κυρίως στο επιχειρησιακό του

κομμάτι, όπως είναι για παράδειγμα ο θάλαμος επιχειρήσεων.

Το παρόν σχέδιο νόμου μοιάζει, όμως, να αμφιταλαντεύεται για τη θέση και την αποστολή των λιμενικών. Νομοθετεί, σαν να τους θέλει βασικά στα κεντρικά γραφεία του Υπουργείου να είναι υπάλληλοι του Υπουργείου Ναυτιλίας, να προετοιμάζουν νόμους, να παρακολουθούν τις διεθνείς εξελίξεις, να συμμετέχουν στα διεθνή φόρα και να εκπροσωπούν την Ελλάδα στις διεθνείς διοργανώσεις, να ασκούν δηλαδή κατά βάση πολιτικά καθήκοντα.

Εμείς στη Δημοκρατική Αριστερά θέλουμε ένα πολιτικό Υπουργείο, στο οποίο ανήκουν οι λιμενικοί, για να λειτουργήσουν υποστηρικτικά στο βαθμό που εκπληρώνεται η βασική τους αποστολή στη θάλασσα και στα λιμάνια.

Ο αντίλογος είναι υπαρκτός και τον κατανοούμε. Οφείλουμε να τον λάβουμε υπόψη μας. Το Υπουργείο -μας λέει ο αντίλογος- στελεχώνεται κατά 93% από λιμενικούς και οι πολιτικοί του υπάλληλοι δεν επαρκούν για τις ανάγκες του Υπουργείου. Το ακούμε, αλλά απαντάμε ότι το 93% του προσωπικού του Υπουργείου, οι επτάμισι χιλιάδες λιμενικοί που υπηρετούν σήμερα στο Σώμα, είναι κατά βάση για να αστυνομεύουν το θαλάσσιο χώρο και όχι για να καλύπτουν τα κενά της πολιτικής διοίκησης.

Το Υπουργείο μας λένε είναι υποχρεωμένο να είναι σε ετοιμότητα είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο. Μάλιστα. Αυτή η ετοιμότητα είναι αρμοδιότητα του αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος κι έχει να κάνει με τις αρμοδιότητές του, δεν είναι υπόθεση για παράδειγμα των πολιτικών διευθύνσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι λιμενικοί είναι ένα εξαιρετικά οργανωμένο Σώμα υψηλών προσόντων, με την ιεραρχία του στρατιωτικά οργανωμένο και φοβάμαι ότι με τη σύγχυση που ενυπάρχει στο σχέδιο νόμου ενδέχεται να αποδυναμωθεί.

Το δεύτερο μεγάλο θέμα που επιθυμεί να διευθετηθεί το παρόν σχέδιο νόμου είναι η ναυτική εργασία και η ναυτική εκπαίδευση.

Με το άρθρο 19 ουσιαστικά καταργούνται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας για τα κατώτερα πληρώματα και εισάγονται οι ατομικές. Έχουμε δηλώσει ως ΔΗΜΑΡ ότι είμαστε αντίθετοι με την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας και η πρόθεσή μας είναι να καταψηφίσουμε το άρθρο 19. Η άποψή μας για τη διαφύλαξη των βασικών, στοιχειωδών εργασιακών δικαιωμάτων μας έκανε να διαφοροποιηθούμε και κατά το παρελθόν από τις επιλογές της τρικομματικής Κυβέρνησης.

Ωστόσο, ας δούμε τα επιχειρήματα που υπάρχουν από την άλλη πλευρά. Το βασικό επιχείρημα για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας είναι η μείωση του κόστους της ναυτεργασίας για τον πλοιοκτήτη και συνεκδοχικά η ανάγκη των θέσεων των κατώτερων πληρωμάτων από Έλληνες που είναι σήμερα ιδιαίτερα ακριβοί για τους επιχειρηματίες της θάλασσας. Είναι όμως αλήθεια αυτό; Υπάρχουν άραγε αυτά τα ελληνικά πληρώματα στην ποntonόπορο ναυτιλία; Μήπως η αγορά αυτή έχει ήδη χαθεί; Μήπως η ανάπτυξή της επιχειρείται με λάθος όρους;

Άνθρωποι της ναυτιλίας, που γνωρίζουν καλά το ποntonόπορο πλοίο, υποστηρίζουν ότι η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων των ελληνικών πληρωμάτων και η διαφοροποίηση των απολαβών των κατώτερων πληρωμάτων ενδέχεται να λειτουργήσει σε βάρος του πλοίου καθώς και η διαφοροποίηση αυτή είναι γενεσιουργός εντάσεων. Μήπως τελικά οι Έλληνες πλοιοκτήτες επιθυμούν περισσότερο καλά εκπαιδευμένα πληρώματα παρά φθηνότερα πληρώματα; Μήπως η απάντηση στο πρόβλημα αυτό είναι η αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, που είναι η χώρα μας μεγάλης ναυτικής παράδοσης και ανάλογης ναυτοσύνης, που όμως σήμερα δεν αρκεί για να εκπαιδεύσει τους επαγγελματίες της θάλασσας; Αν φύγουμε από τα κατώτερα πληρώματα για παράδειγμα και περάσουμε στους αξιωματικούς του Ναυτικού, σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου, του ACS, από την αγορά της θάλασσας λείπουν περίπου δεκαπέντε χιλιάδες αξιωματικοί και είναι μύθος ότι οι Ασιάτες είναι πιο φθηνοί από τους Ευρωπαίους.

Η πρότασή μας, λοιπόν, είναι να επενδύσουμε στη ναυτική εκπαίδευση που παρουσιάζει μεγάλα κενά και χρειάζεται ριζική αναδιάρθρωση. Το σχέδιο νόμου είναι εξαιρετικά ελλειμματικό ως προς αυτό το σημείο. Αντιμετωπίζει ζητήματα, όπως για πα-

ράδειγμα την παράταση της θητείας των καθηγητών και του εκπαιδευτικού προσωπικού στις ναυτικές ακαδημίες ή τα εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών -πράγμα που είναι καλό- όχι όμως των σπουδαστριών και περιμένουμε τη ρύθμιση που υποσχέθηκε, κύριε Υπουργέ, για να μην αποκλείονται οι γυναίκες από τη ναυτική εκπαίδευση και από τη ναυτική καριέρα. Δεν βλέπει, όμως, συνολικά τη ναυτική εκπαίδευση και δεν επιχειρεί να την αναβαθμίσει.

Αυτήν τη στιγμή υπάρχουν στη χώρα μας δέκα Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού με τέσσερις χιλιάδες διακόσιους ογδόντα οκτώ σπουδαστές και σπουδάστριες, με σοβαρά προβλήματα στις εγκαταστάσεις τους και τον εξοπλισμό τους, με αποτέλεσμα την παροχή χαμηλής ποιότητας εκπαίδευσης σε σχέση με τα προσόντα και την εμπειρία της ελληνικής ναυτικής παράδοσης. Στην πραγματικότητα η πολιτεία αδυνατεί στις σημερινές συνθήκες να συντηρήσει στοιχειωδώς όλες αυτές τις εγκαταστάσεις και χρειάζεται να προχωρήσει σε συγχωνεύσεις που θα επιτρέψουν βελτιώσεις. Σήμερα μικρές μονάδες, διάσπαρτες στην ελληνική επικράτεια και προβληματικές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αναμένουν την έκφραση της πολιτικής βούλησης της πολιτείας για την τύχη τους. Ταυτόχρονα, είναι αναγκαία η προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου που διέπει τη ναυτική εκπαίδευση και η αναβάθμισή τους μέσω της εξομοίωσής τους με τα ανώτατα τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Κορυφαία, επίσης, προτεραιότητα αποτελεί η προσαρμογή του εκπαιδευτικού ναυτικού συστήματος στις οδηγίες της διεθνούς σύμβασης στην οποία ορίζονται τα ελάχιστα κοινά επίπεδα εκπαίδευσης και πιστοποίησης. Διαφορετικά, θα μείνουμε εκτός της μεγάλης αυτής αγοράς και δεν θα μας σώσει η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων, κύριε Υπουργέ, σε μια εποχή που η ανεργία των νέων έχει εκ νέου στρέψει τους νέους και τις νέες στο ενδεχόμενο μιας καριέρας στη θάλασσα.

Χαρακτηριστικά αναφέρω ότι το 2012 έκαναν αίτηση για τις ναυτικές ακαδημίες τέσσερις χιλιάδες εννιάκοσιοι νέοι και νέες και έγιναν δεκτοί μόλις χίλιοι εκατόν εξήντα ένα, λόγω έλλειψης υποδομών των σχολών αυτών. Είναι, λοιπόν, επιτακτική η ανάγκη της αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης και η κατά το δυνατόν κάλυψη της διεθνούς ζήτησης με Έλληνες αξιωματικούς.

Έχουμε συγκεκριμένες τροποποιήσεις στα άρθρα αυτά και επιφυλασσόμαστε να τις καταθέσουμε αύριο. Αν προχωρήσουμε στις αναγκαίες αυτές μεταρρυθμίσεις, θα προστατεύσουμε με αποτελεσματικό τρόπο την εργασία των Ελλήνων ναυτικών, την οποία η ίδια η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων που προτείνετε -κατά την άποψή μας- δεν προστατεύει.

Το επόμενο σημαντικό θέμα που θέτει το παρόν σχέδιο νόμου είναι η ακτοπλοΐα. Θα πρέπει να ομολογήσουμε αρχικά ότι από τα θετικά του σχεδίου νόμου είναι, επίσης, η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών, τα οποία κάθε ευνομούμενη πολιτεία οφείλει να εξασφαλίσει στους πολίτες και στους επισκέπτες της.

Η ακτοπλοΐα είναι στην πραγματικότητα μια κοινωνική υπηρεσία. Εξυπηρετεί ενάμισι εκατομμύριο περίπου νησιώτες, πλην της Εύβοιας, δηλαδή το 14,2% του ελληνικού πληθυσμού. Ταυτόχρονα, εξυπηρετεί το 75% των τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα μας, καθώς τα νησιά αποτελούν τον πρώτο σε σημασία προορισμό των επισκεπτών αυτών. Το ποσοστό αυτό μεταφράζεται σε 21,2 δισεκατομμύρια έσοδα το χρόνο για την πατρίδα μας.

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

Θα ήθελα την ανοχή, κύριε Πρόεδρε, σε ένα λεπτό ολοκληρώων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Παρακαλώ, συνεχίστε.

MARIA ΡΕΠΟΥΣΗ: Ταυτόχρονα, το πλοίο βασικά -και δευτερευόντως το αεροπλάνο- εξασφαλίζει το βασικό μεταφορικό δικαίωμα τους δύσκολους μήνες για ενάμισι περίπου εκατομμύριο Έλληνες πολίτες που κατοικούν στα νησιά μας.

Είναι, όμως, κοινό μυστικό ότι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα καταγράφουν ζημιές για τέσσερα συνεχή χρόνια, παρ' όλο που το κόστος για τους χρήστες της παραμένει υψηλό. Το κόστος παραμένει υψηλό για τους επιβάτες, τις πρώ-

τες ύλες, τα τρόφιμα, τις υπηρεσίες, ανεβάζοντας ταυτόχρονα το κόστος ζωής στα νησιά μας.

Η εποχικότητα και οι μεγάλες της διακυμάνσεις, οι καιρικές συνθήκες, η μικρή εναλλαξιμότητα αλλά και τα βαρίδια της πολιτείας, παραδείγματος χάριν διπλό ΦΠΑ –ΦΠΑ και στο εισιτήριο και στο τιμολόγιο του μεταφορέα- ή οργανικές συνθέσεις πλοίων που δεν έχουν αλλάξει από το 1974 και μετά, ζημιώνουν τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες μετακυλίζουν τις ζημιές αυτές στους επιβάτες, πράγμα που επιβαρύνει τον τουρισμό.

Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, το μεταφορικό έργο, ανά μίλι, της ακτοπλοίας είναι από τα ακριβότερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Άρα, είναι αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός του λειτουργικού πλαισίου της ακτοπλοίας και σε αυτήν την κατεύθυνση πιστεύουμε ότι σωστά κινείται το παρόν σχέδιο νόμου, έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος της λειτουργίας. Για τη Δημοκρατική Αριστερά, αν είναι αναγκαίο να επιλέξει ανάμεσα στους καμαρότους και στους νησιώτες, θα επιλέξει τους νησιώτες. Είναι σαφής η απάντησή μας.

Η έννοια κλειδί για τις επιλογές αυτές είναι η έννοια του δημοσίου συμφέροντος και στη βάση αυτής της επιλογής μας πιστεύουμε ότι είναι αναγκαίο και το πλοίο ασφαλείας. Όλες οι κατηγορίες πληθυσμού χρειάζονται το προσωπικό ασφαλείας που θα τους επιτρέπει την εξασφάλιση των βασικών δικαιωμάτων -και το μεταφορικό δικαίωμα είναι βασικό δικαίωμα- οπότε και εμείς θα προσυπογράψουμε την τροπολογία αυτή για το πλοίο ασφαλείας.

Ολοκληρώνω λέγοντας πως αύριο ελπίζω ότι θα έχουμε το χρόνο για να περάσουμε στην κατ' άρθρο συζήτηση και να πούμε περισσότερα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες της ΔΗΜΑΡ, της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Ευχαριστούμε κι εμείς κ. Ρεπούση.

Θα παρακαλέσω να πάρει το λόγο η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Διαμάντω Μανωλάκου.

Με την ευκαιρία θα ήθελα, κύριε Παφίλη, να ευχηθώ καλή επιτυχία στον νέο Γραμματέα του κόμματός σας τον κ. Κουτσούμπα, ο οποίος αν δεν κάνω λάθος είναι και πατριώτης σας. Να είστε καλά.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε. Καλή δύναμη και σε σας στις νέες ευθύνες που αναλάβετε.

Εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας καταδικάζουμε κι εμείς από την πλευρά μας τις βομβιστικές επιθέσεις στη Βοστώνη, όπου υπήρχαν θύματα. Ωστόσο, τονίζουμε ως κύρια ανάγκη να αποκαλυφθούν αυτοί που κρύβονται από πίσω. Και αυτό είναι το σημαντικότερο.

Ξεκινώντας, να πω ότι η Κυβέρνηση φαίνεται πως έχει νέο βιολί μετά τις πράξεις νομοθετικού περιεχομένου. Έρχεται και καταθέτει τροπολογίες αφού ξεκινάει η συζήτηση στην Ολομέλεια. Δεν σας φτάνουν –φαίνεται- οι αμέτρητες υπουργικές αποφάσεις και τα προεδρικά διατάγματα για να ρυθμίζετε ζητήματα ουσίας εκτός κοινοβουλευτικής διαδικασίας, ώστε να μην τα βλέπουν, να μην τα μαθαίνουν αυτοί που τους αφορά άμεσα, αλλά θέλετε να τα μαθαίνουν και κατόπιν εορτής για να μην προλαβαίνουν να αντιδράσουν.

Εκφράζουμε, λοιπόν, τη διαμαρτυρία μας. Δεν μπορεί να συνηχίζεται αυτό. Και η Διάσκεψη των Προέδρων θα πρέπει να το δει.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο αυτό καθ' εαυτό:

Εκφράζει με απόλυτο τρόπο την άγρια πολιτική σας. Χτυπάει τα δικαιώματα και το επίπεδο ζωής των ναυτεργατών, των νησιωτών, του λαού συνολικά. Ενισχύει τις ιδιωτικοποιήσεις, την ανεργία και τη φτώχεια. Επαυξάνει, όμως, κυνικά και προκλητικά τα προνόμια του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Είναι το δικό τους νομοσχέδιο. Γι' αυτό είναι εχθρικό προς το λαό. Εντείνει τη συγγνή εκμετάλλευσης των ναυτεργατών για να αυξάνονται τα κέρδη των εφοπλιστών.

Εξάλλου δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι μέσα στους τρεις πρώτους μήνες του 2013 οι εφοπλιστές επένδυσαν πάνω από 3 δισεκατομμύρια για αγορές πλοίων και παραγγελίες ναυπήγησης,

εκτός Ελλάδας βέβαια.

Η μεγάλη συσσώρευση κεφαλαίων από τον υψηλό βαθμό εκμετάλλευσης των ναυτεργατών είναι ολοφάνερη.

Εξάλλου και με αυτό το νομοσχέδιο παραδίδονται βορά στο κεφάλαιο, κρατικές υποδομές της χώρας που φτιάχτηκαν με λεφτά το λαού και είναι στρατηγικής σημασίας για την άμυνα και την ασφάλεια, όπως τα λιμάνια, οι φυσικοί πόροι, η γεωστρατηγική θέση. Μέχρι νομοθεσία φτιάξατε για φοροαπαλλαγές και πάμφθηνη εργατική δύναμη, χωρίς συμβάσεις εργασίας. Έτσι εγγυάστε τα σύγχρονα γκέτο. Αυτός είναι εξάλλου και ο εκσυγχρονισμός σας, ταξικότατος και αγριότατος. Απεικονίζεται στο νομοσχέδιό σας.

Γι' αυτό και η απεργία -και η σημερινή- των ναυτεργατών είναι καθολική, όπως και οι κινητοποιήσεις τους, με στήριξη και αλληλεγγύη των άλλων εργαζομένων.

Είναι λοιπόν ένα νομοσχέδιο εχθρικό και επικίνδυνο για τους ναυτεργάτες, το λαό, τη χώρα. Γιατί; Θα μπορούσα να πω εκατόν δέκα λόγους. Θα πω όμως τους δέκα.

Πρώτον, καταργείτε το καμποτάζ στα επιβατικά πλοία στο όνομα της ελεύθερης δράσης του κεφαλαίου με κριτήριο την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία του, ισοπεδώνοντας και τις τελευταίες ελάχιστες θέσεις εργασίας με συγκροτημένα δικαιώματα των ναυτεργατών που έχουν απομείνει στα ακτοπλοϊκά επιβατικά πλοία, δημιουργώντας όρους ανασφάλειας στη θάλασσα και προσθέτοντας χιλιάδες ναυτεργάτες στις στρατιές των ανέργων.

Βεβαίως την άρση του καμποτάζ όλα τα κόμματα του ευρωμονόδρομου είτε στη συμπολίτευση είτε στην Αντιπολίτευση τη θέλετε. Και αυτό δεν πρέπει να περνάει απαρατήρητο.

Δεύτερον, καταργείτε τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, υλοποιώντας τη συνθήκη του Μάαστριχτ -που τελειωμό δεν έχει η εφαρμογή της- σε όλο της το μεγαλείο, με την εφαρμογή των ατομικών συμβάσεων, επιφέροντας συντριπτικό χτύπημα σε μισθούς, εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των ναυτεργατών. Το γυρισμό στο Μεσαίωνα τον ονομάζετε πρόοδο και εκσυγχρονισμό. Είναι τόσο παμπάλαιο και αποτελεί κοινωνική οπισθοδρόμηση.

Με την ευκαιρία, να θυμίσουμε κιόλας το εξής: Το 1943, σε συνθήκες πολέμου, υπογράφηκε η πρώτη συλλογική σύμβαση των ναυτεργατών με τους εφοπλιστές. Μάλιστα παραμένει πρότυπο διεκδίκησης και οργάνωσης του ταξικού ναυτεργατικού κινήματος μέχρι σήμερα. Κλείνουν ακριβώς εβδομήντα χρόνια από την υπογραφή της. Κι εσείς προωθείτε με αυτό το νομοσχέδιο την κατάργησή της. Θα μείνετε στην ιστορία ως νεκροθάφτες της κοινωνικής εξέλιξης και προόδου!

Τρίτον, εξαρθρώνετε το ακτοπλοϊκό δίκτυο, καταπατώντας τις κοινωνικές ανάγκες των νησιωτών. Γι' αυτό διαδηλώνουν αγκαλιά με τους ναυτεργάτες. Με υπουργική απόφαση θα μπορεί ο πλοιοκτήτης, κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, ίδιου είδους, ανάλογης, μεγαλύτερης ή και μικρότερης μεταφορικής ικανότητας.

Μάλιστα θα καθορίζονται οι τιμές των ναύλων και η συχνότητα των δρομολογίων των πλοίων, με κριτήριο την αύξηση της κερδοφορίας τους, αδιαφορώντας και περιφρονώντας τις λαϊκές ανάγκες των νησιωτών. Δηλαδή, οι εφοπλιστές με τον εκάστοτε υπουργό θα βγάζουν ή θα βάζουν πλοία, ανάλογα με την κερδοφορία του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Τέταρτον, ιδιωτικοποιείτε ολόκληρο το λιμενικό δίκτυο, λες και είναι δική σας περιουσία και όχι του λαού, δίνοντας νέο κύτπημα στα ναυπηγεία που ανήκουν στο λιμενικό δίκτυο, απειλώντας με αλλαγή χρήσης τους χώρους του, υπονομεύοντας κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας.

Όλα στο κεφάλαιο, για τα κέρδη του. Αυτή είναι η πολιτική ιδεολογία σας. Άγρια, απάνθρωπη, βάρβαρη!

Πέμπτον, ιδιωτικοποιείτε την Πλοηγική Υπηρεσία. Αυτό σημαίνει ότι απολύονται οι εργαζόμενοι με επιπτώσεις στην ποιότητα, στην αξιοπιστία και στην ασφάλεια.

Έκτον, επιβεβαιώνετε και διατηρείτε τη στρατιωτική δομή και οργάνωση στο Λιμενικό Σώμα, ενώ για το προσωπικό θα εξακολουθεί να ισχύει ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας με βαριές συνέπειες στα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των

υπαλλήλων του Λιμενικού Σώματος.

Επιβεβαιώνετε και με τις σημερινές τροπολογίες –αυτές που μας δώσατε με την έναρξη- ότι είναι ένοπλο Σώμα. Γι' αυτό και ο κατασταλτικός προσανατολισμός του για δράση απέναντι στο εργατικό και συνολικότερα το λαϊκό κίνημα. Ό,τι θέλουν, δηλαδή οι εφοπλιστές, αλλά και καταστολή απέναντι σε μετανάστες και πρόσφυγες.

Έβδομον, ιδιωτικοποιείται η ναυτική εκπαίδευση, ενώ για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού προωθείται να ναυτολογούνται οι σπουδαστές και σε ανασφάλιστα πλοία, χωρίς κανέναν Έλληνα αξιωματικό. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα εκμεταλλεύονται την αγωνία και τα προβλήματα των σπουδαστών -που είναι υπαρκτά- και τις δυσκολίες εύρεσης εργασίας για την πραγματοποίηση εκπαιδευτικών ταξιδιών, δίνοντας έναντι αμοιβής ακόμα και δηλώσεις πιθανών, ακόμα και για ανύπαρκτα εκπαιδευτικά ταξίδια.

Όγδοον, εκχωρείτε το φιλέτο της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας, για να διευκολυνθεί έτσι το ξεπούλημα κομμάτι – κομμάτι, με αλλαγές χρήσης, δημιουργία ειδικής οικονομικής ζώνης, σταθμού μεταφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων και οχημάτων επισκευής πλοίων. Δηλαδή, ξέφραγο αμπέλι για τα μονοπώλια, με μισθούς πείνας και εργασιακές σχέσεις λάστιχο, κατά τα γνωστά πρότυπα της «COSCO».

Ένατον, προωθείτε απεργοσπαστικό μηχανισμό με την εισαγωγή επιτάξεων και ναυλώσεων, για να σπάτε απεργιακές κινητοποιήσεις. Κατακρεουργείτε το δικαίωμα στην απεργία και αντιμετωπίζετε ως εχθρό τους ναυτεργάτες.

Και σαν να μην έφταναν όλα αυτά, βλέπουμε να κυκλοφορεί και η τροπολογία για δρομολόγηση πλοίου ασφαλείας. Με χίλιους δυο τρόπους θέλετε να διασφαλίσετε τα συμφέροντα των εφοπλιστών, νομιμοποιώντας τη μη συμμετοχή σε απεργία. Και εδώ τα κόμματα της συγκυβέρνησης έχουν πλήρη ομοφωνία.

Δέκατον, καταργείται η δεκάμηνη υποχρεωτική δρομολόγηση των συμβατικών πλοίων και η επτάμηνη των ταχύπλων και φυσικά η ναυτολόγηση των ναυτεργατών. Ταυτόχρονα υπάρχει εισφοροαπαλλαγή των πλοιοκτητών, επιβαρύνοντας τον προϋπολογισμό του ΝΑΤ. Έτσι χρεοκοπείτε εξάλλου τα ταμεία. Γι' αυτό κινδυνεύουν οι άνεργοι ναυτεργάτες να μείνουν χωρίς έκτακτη οικονομική ενίσχυση, λόγω και του Πάσχα.

Να λοιπόν, γιατί καταψήφισουμε επί της αρχής. Γιατί είναι ένα αντιδραστικό, αντιλαϊκό, κατασταλτικό και επικίνδυνο νομοσχέδιο. Είναι ενάντια στα συμφέροντα της άμυνας της χώρας και της ασφάλειας στη θάλασσα. Και όχι μόνο καταψήφισουμε, αλλά θα παλέψουμε μαζί με το ναυτεργατικό κίνημα και το κίνημα των νησιωτών, ώστε στην πράξη να μείνει στα χαρτιά. Γιατί και αυτό το νομοσχέδιο είναι ενταγμένο στον στρατηγικό σχεδιασμό της κυρίαρχης τάξης, της αστικής τάξης, να αναδείξει την Ελλάδα ως διαμετακομιστικό κέντρο στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής και στο σχεδιασμό αυτό κεντρική θέση έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές και τα λιμάνια, δεδομένου βεβαίως και του αυξανόμενου ρόλου τους σε παγκόσμια κλίμακα. Γι' αυτό έχουν ξεσπάσει και διαμάχες μεταξύ των μονοπωλίων για τον έλεγχο και την αξιοποίηση των λιμενικών υποδομών, όχι μόνο του Πειραιά, αλλά και κατά μήκος της αττικής ακτογραμμής Ελευσίνα-Πέραμα-Λαύριο-Ραφήνα. Εκεί είναι και τα φιλέτα και όχι μόνο.

Εμείς λέμε καθαρά ότι ο λαός έχει ανάγκη για σύγχρονες, ασφαλείς, φθηνές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, με απρόσκοπτη τακτική σύνδεση νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και διανομητική σύνδεση για όλη τη διάρκεια του χρόνου, με αποκλειστικά δημόσια και ασφαλή λιμάνια και ναυπηγεία, που θα είναι στην υπηρεσία του λαού. Με κατάργηση των νόμων περί ιδιωτικοποιήσεων λιμανιών και ναυπηγείων. Με πλήρη σταθερή δουλειά για όλους. Με μείωση του εργάσιμου χρόνου και προσαρμογή των οργανικών συνθέσεων στις αυξημένες ανάγκες των πλοίων. Με κατάργηση του ν. 2687/1953, των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης των πλοίων και του συνόλου της αντεργατικής αντιδημοκρατικής νομοθεσίας, όπως και κατάργηση και μη εφαρμογή του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3577/1992. Και βέβαια με υπεράσπιση και εφαρμογή της εθνικής συλλογικής σύμβασης εργασίας και των κλαδικών συμβάσεων με ουσιαστική προστασία

των ανέργων, γιατί και σε αυτόν τον κλάδο οι άνεργοι είναι πολλοί και με αυτό το νομοσχέδιο θα τους κάνετε ακόμα περισσότερους.

Εμείς λέμε καθαρά ότι η Ελλάδα έχει μεγάλες αναξιοποίητες παραγωγικές δυνατότητες, που τις εμποδίζει η καπιταλιστική σπιλάσας. Μπορούν όμως να απελευθερωθούν μόνο με την κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής, με λαϊκή εργατική εξουσία, με κεντρικό επιστημονικό σχεδιασμό της παραγωγής.

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

Εδώ εντάσσεται και η οργάνωση της ναυτιλίας, της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, των λιμανιών, με στόχο βέβαια την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών και όχι των κερδών του κεφαλαίου, με αποδέσμευση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αναπτύσσοντας αμοιβαίες επωφελείς σχέσεις με άλλους λαούς. Μόνο με τέτοιες ριζικές αλλαγές οι εργαζόμενοι θα ικανοποιούν τις ανάγκες τους από τον πλούτο που παράγουν με την εργασία τους και στη ναυτιλία και στους συναφείς κλάδους και τώρα τον καρπώνονται οι εκμεταλλευτές τους.

Καταψήφισουμε λοιπόν. Επιβεβαιώνεται και μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο ότι είστε συγκυβέρνηση που εξυπηρετεί τα συμφέροντα των εφοπλιστών και όχι των ναυτεργατών και των νησιωτών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Το λόγο έχει ζητήσει ο Υπουργός κ. Μουσουρούλης για μια παρέμβαση.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, θέλω να αναφέρω στο Σώμα την τοποθέτηση της εισηγήτριας του Κομμουνιστικού Κόμματος, σε ό,τι αφορά το θέμα των τροπολογιών, ότι η Κυβέρνηση εφευρίσκει τεχνάσματα για να νομοθετεί. Να σας πω ότι είναι τρεις οι υπουργικές τροπολογίες και πενήντα μία οι βουλευτικές, εκ των οποίων μια του Κομμουνιστικού Κόμματος.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Και αυτές που μας δώσατε πριν από λίγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Οι τροπολογίες της Κυβέρνησης είναι τρεις. Μια είναι του Υπουργείου Ναυτιλίας και οι άλλες δυο άλλων Υπουργείων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των εισηγτηών και των ειδικών αγορητών και προχωρούμε στον κατάλογο των ομιλητών Βουλευτών.

Το λόγο έχει ο κ. Βλαχογιάννης για επτά λεπτά.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλοί θα απορήσουν πώς ένας ορεσίβιος της Πίνδου, Τρικαλινός, μιλά για νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όπως είπα όμως, οι Βουλευτές εκπροσωπούν το έθνος, το λαό και όχι μόνο την περιοχή τους και προφανώς μας ενδιαφέρουν όλα όσα συμβάλλουν στο να γίνουν καλύτερες οι συνθήκες διαβίωσης των πολιτών μας και να προαγάγουμε την ευημερία των κατοίκων των νησιών μας.

Το Λιμενικό Σώμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτελεί μια υψίστη εθνική αποστολή. Γι' αυτό και συμφωνώ απόλυτα με την ιεραρχική δομή, που και αυτό το νομοσχέδιο κατοχυρώνει για το Λιμενικό Σώμα.

Εγώ, προσωπικά, ήθελα πάντα να υπάρχει το ενιαίο της πολιτικής διοίκησης και εποπτείας όλων των Σωμάτων Ασφαλείας, άρα και του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Αστυνομίας και του Πυροσβεστικού Σώματος. Η απόφαση της Κυβέρνησης είναι διαφορετική σ' αυτό το σημείο και τη σέβομαι.

Υπάρχουν όμως λεπτά ζητήματα, τα οποία όλοι θα πρέπει να δούμε. Υπάρχει το Λιμενικό Σώμα που συλλαμβάνει τους λαθρομετανάστες στα θαλάσσια σύνορα, στα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μετά τους παραδίδει στην Ελληνική Αστυνομία. Προφανώς εδώ υπάρχει ένα κενό. Όλοι πρέπει να το αντιληφθούμε και θα χρειαστεί να δουλέψουμε πολύ, έτσι ώστε το ενιαίο της μεταχείρισης των παράνομων μεταναστευτικών ροών να είναι πραγματικά ενιαίο και να μη γίνεται μεταφορά ευθύνης από το ένα Σώμα στο άλλο. Καταλαβαίνετε όλοι τι εννοώ.

Το δεύτερο που θα ήθελα να υπενθυμίσω προς το Σώμα, είναι ότι μαζί με το Λιμενικό Σώμα στα εξωτερικά σύνορα δρα, ενεργεί και η FRONTEX. Αυτό έχει συνέπειες, όπως ότι από τη μία, το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης είναι πρόβλημα ευρωπαϊκό, άρα συνδράμει η Ευρωπαϊκή Ένωση με τις δικές της δυνάμεις και από την άλλη, ότι γίνεται η καταγραφή των παράνομα εισελθόντων στη χώρα, με αποτέλεσμα αυτοί να είναι εγκλωβισμένοι στην Ελλάδα, σύμφωνα με τη συνθήκη Δουβλίνο II και όταν πηγαίνουν να περάσουν σε άλλη ευρωπαϊκή χώρα, τα καταγεγραμμένα ήδη στοιχεία της ταυτότητάς τους αποτελούν ένα στοιχείο, έτσι ώστε να επαναπροωθηθούν στην Ελλάδα, με έξοδα και δαπάνες της χώρας μας. Είναι ένας ακόμη λόγος, για τον οποίο, τουλάχιστον επί της Προεδρίας μας, η Ελλάδα θα πρέπει να θέσει θέμα αναθεώρησης της συνθήκης Δουβλίνο II, που αφορά την ευθύνη της πρώτης χώρας εισδοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι ζητούμενο η εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Έχει υποστεί πολλές μειώσεις, όπως έχουν υποστεί και όλοι οι εργαζόμενοι στα Σώματα Ασφαλείας και στις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας μας. Οι οικονομικές συνθήκες επέβαλαν αυτές τις περικοπές. Πρέπει όμως, να είναι πρώτη προτεραιότητα γι' αυτήν την Κυβέρνηση η αποκατάσταση-έστω μερικώς- των αδικιών.

Γι' αυτό συμφωνώ απόλυτα, κύριε Υπουργέ, με την τροπολογία που φέρνετε για το 5% για την ενίσχυση του Μετοχικού Ταμείου του Λιμενικού Σώματος. Είναι μια δίκαιη ρύθμιση, που θα συμβάλει έστω και μερικώς στο να ανορθωθούν τα ταμεία του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Ελέγχω σ' αυτήν την Αίθουσα, κυρίως από τους Βουλευτές της Αριστεράς, ότι με αυτό το νομοσχέδιο υπηρετούνται τα συμφέροντα των εφοπλιστών και του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Προφανώς αυτό δεν είναι αληθές. Η ναυσιπλοΐα προς τα νησιά του Αιγαίου ένα σκοπό πρέπει να υπηρετεί: Να μην αποκόπτεται η σύνδεση των νησιών μας με τον εθνικό κορμό.

Άρα και με κόστος οικονομικό θα πρέπει να εξασφαλίσουμε τα δρομολόγια.

Επομένως ό,τι μειώνει το κόστος των δρομολογίων, συμφέρει την πατρίδα μας. Συμφέρει να μειωθούν τα κέρδη του εφοπλιστικού κεφαλαίου, προφανώς ενισχύοντας τον ανταγωνισμό και καταργώντας-όπου υπάρχουν- τα όποια μονοπώλια.

Από την άλλη, συμφέρει να κρατήσουμε κι έναν ελάχιστο αριθμό Ελλήνων που εργάζονται στη ναυτιλία. Δεν πρέπει απλώς κυνηγώντας το φθινό μεροκάματο, να βοηθήσουμε να αφηγητιστεί η ελληνική ναυτιλία. Άρα θα πρέπει να βρούμε τη χρυσή τομή.

Τα γεγονότα που είδαμε κατά καιρούς, με τις απεργίες στα λιμάνια -στον Πειραιά κυρίως- σε περιόδους αιχμής, προφανώς δεν συμβάλλουν στην κατεύθυνση ενίσχυσης της εθνικής και της νησιωτικής πολιτικής, διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ας μη γελοιάσουμε. Όταν δεν κινείται ένα πλοίο, δεν τιμωρούμε τους εφοπλιστές. Τιμωρούμε τους χρήστες του δρομολογίου. Και οι χρήστες είναι οι παραγωγοί αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων από την Κρήτη, που θέλουν να τα προωθήσουν στην ενδοχώρα και από εκεί στην Ευρώπη, τα οποία δεν μπορούν να προωθηθούν, με αποτέλεσμα να σαπίζουν.

Η κατάχρηση ενός δικαιώματος, όπως εν προκειμένω της απεργίας, οδηγεί στην καταπάτηση δικαιωμάτων, που είναι θεμιτό να έχουν οι παραγωγοί.

Γι' αυτό, πιστεύω ότι θα πρέπει να εξετάσουμε το πλοίο ασφαλείας. Παντού υπάρχει προσωπικό ασφαλείας. Ίσως θα πρέπει να δούμε το πλοίο ασφαλείας, γιατί καλό είναι να εξασφαλίζουμε τα δικαιώματα όλων, πρωτίστως όμως, όλοι υπηρετούμε τους πολίτες. Και οι πολίτες θέλουν, όταν έχουν το προϊόν τους, να μπορούν ελεύθερα να το διακινήσουν στην εσωτερική και εξωτερική αγορά. Και όταν με μονοπωλιακές καταστάσεις κρατούμε τα πλοία δεμένα στα λιμάνια, δεν προσφέρουμε την καλύτερη των υπηρεσιών -πιστεύω- στους πολίτες.

Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι πρέπει να δείτε πώς θα προστατεύουμε τα δικαιώματα όλων!

Είναι θετική η διάταξη για την έκπτωση του 50% στους αναπήρους. Θα πρέπει όμως, να δείτε ίσως κι ένα ποσοστό για τους

ανέργους, κύριε Υπουργέ. Με ενάμισι εκατομμύριο ανέργους, ίσως ένα ποσοστό έκπτωσης 25% στα εισιτήριά τους, ώστε να μπορούν να πάνε στα νησιά, στην πατρίδα τους, θα ήταν μια πολύ καλή υπηρεσία. Δεν θα κόστιζε πολύ στον προϋπολογισμό των εφοπλιστών, αλλά θα διευκόλυνε πάρα πολύ την κοινωνική πολιτική που πρέπει να ασκεί αυτή η Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει ο κ. Καραγιαννίδης για επτά λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για το συμφέρον της πατρίδας μπορούμε να μηδενίσουμε και τους μισθούς. Έτσι θα πάει μπροστά η πατρίδας μας! Είναι μια πολύ καλή πρόταση για να βγει η χώρα από το αδιέξοδο.

Κύριε Πρόεδρε, επειδή πολύ συχνά γίνεται λόγος για το σπουδαίο κοινωνικό ρόλο που επιτελούν οι εφοπλιστές στην Ελλάδα, κρατώντας τα πλοία τους με ελληνικές σημαίες, ίσως θα ήταν χρήσιμο να αναφέρουμε ορισμένα στοιχεία για την εφοπλιστική δραστηριότητα, σε συνθήκες οικονομικής ύφεσης και κοινωνικής κρίσης. Ήδη από το 2011 ο ΣΥΡΙΖΑ έχει αναδείξει το θέμα των πενήντα δύο σκανδαλωδών φοροαπαλλαγών που απολαμβάνουν οι εφοπλιστές στην Ελλάδα.

Είναι λοιπόν σαφές ότι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν ένα εκατομμύριο λόγους παραπάνω από την υποτιθέμενη αγάπη τους για την πατρίδα, να διατηρούν μέρος του στόλου τους με την ελληνική σημαία.

Επιπλέον, όντας επικεφαλής της Παγκόσμιας Εφοπλιστικής Ένωσης μπορούν να ασκούν πιέσεις για την αποφυγή ζημιόγων περιβαλλοντικών οδηγιών, να διεκδικούν μειώσεις στις οικονομικές επιπτώσεις των μολύνσεων από ατυχήματα, να ζητούν και να πετυχαίνουν φορολογικές και οικονομικές διευκολύνσεις. Φυσικά πρωτίστως, κρατούν τις σημαίες ευκαιρίας, όπως η ελληνική, που τους απαλλάσσουν από δυσάρεστα καθήκοντα, όπως πληρωμές στο NAT, ποινικές ρήτρες, ρήτρες και ανεπιθύμητους ελέγχους.

Σ' αυτό το σημείο νομίζω ότι έχει επίσης ενδιαφέρον να αναφέρουμε ορισμένες από τις διεξόδους που συχνά βρίσκει ο εφοπλιστικός κόσμος, για να αντεπεξέλθει στις φορολογικές πιέσεις.

Πρώτα απ' όλα, είναι οι φοροαπαλλαγές που προείπα, για τα πλοία και τις εταιρείες τους, που επαναλαμβάνονται σε κάθε κατάσταση του εθνικού προϋπολογισμού. Οι απαλλαγές αυτές μάλιστα, ισχύουν ακόμα και για τα παιδιά και για τα εγγόνια τους. Με τα υπερκέρδη που αποκομίζουν και απολαμβάνοντας γενναίες κρατικές επιδοτήσεις, αγοράζουν μεγάλες εκτάσεις ελληνικής γης για τουριστική και εμπορική εκμετάλλευση. Πολλά απ' αυτά τα κέρδη τα επενδύουν σε ζημιόγωνα ΜΜΕ, ειδικά την τελευταία δεκαετία, με εξασφαλισμένο αποτέλεσμα την ευνοϊκή τους μεταχείριση από τους δημοσιογράφους που απασχολούν, τη δικαιολόγηση μεγάλων ποσών, αλλά κυρίως την άμεση επιρροή τους στο πολιτικό σύστημα. Επίσης δανειοδοτούνται με τεράστια ποσά από ελληνικές τράπεζες και ταυτόχρονα επενδύουν τα κέρδη τους σε ξένες.

Μάλιστα, επειδή επιμένουν σχετικά με τη συνεισφορά στην ελληνική οικονομία, καθώς και για την ανιδιοτελή, υποτίθεται, επιλογή τους να κρατούν τα πλοία τους εδώ, πρέπει να θυμηθούμε ξανά τα στοιχεία που έδωσε το ειδησεογραφικό πρακτορείο Bloomberg, σύμφωνα με το οποίο 175 δισεκατομμύρια ευρώ αποτελούν τα αφορολόγητα κέρδη των Ελλήνων πλοιοκτητών τα τελευταία δέκα χρόνια. Το Bloomberg δεν είναι όργανο του ΣΥΡΙΖΑ, θα πρέπει να ξέρετε. Είναι αμερικάνικο ειδησεογραφικό πρακτορείο.

Εκτός από αυτά τα 175 αφορολόγητα δισεκατομμύρια, οι εκτιμήσεις του Bloomberg κάνουν λόγο για επτακόσιους εξήντα δύο Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι δεν έχουν καταβάλει ούτε 1 ευρώ φόρο για τα κέρδη τους, εκμεταλλεζόμενοι νόμο που ενσωματώθηκε στο Σύνταγμα το 1967. Και προφανώς δεν είναι τυχαία η ημερομηνία. Ας θυμηθούμε μάλιστα, ότι το 1972 η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών είχε ανακηρύξει ως επίτιμο πρόεδρο, τον δικτάτορα Γεώργιο Παπαδόπουλο.

Χαρακτηριστική είναι η αναφορά που έκανε ο Θεόδωρος Δρί-

τσας στη συζήτηση του προϋπολογισμού του 2012, για τα έσοδα της ΔΟΥ Πειραιά, τα οποία δεν ξεπερνούν τα έσοδα μιας συνοικιακής ΔΟΥ. Τότε ο Θεόδωρος Δρίτσας είχε πει χαρακτηριστικά: «Η ΔΟΥ πλοίων στον Πειραιά το έτος 2000 βεβαίωσε από ναυτιλιακή δραστηριότητα περίπου 307 εκατομμύρια ευρώ. Εισέπραξε 200 εκατομμύρια ευρώ. Δεν μπόρεσε να εισπράξει τα υπόλοιπα 107 εκατομμύρια ευρώ για διάφορους λόγους, τους οποίους πολύ καλά γνωρίζουν οι κυβερνώντες».

Επομένως, αν λάβουμε υπ' όψιν τόσο τη φιλικά διακείμενη προς αυτούς διακυβέρνηση -ας μην ξεχνάμε ότι ο Αντώνης Σαμαράς ήδη από την προεκλογική περίοδο υπερασπίζεται με επιμονή τους Έλληνες εφοπλιστές- καθώς και το πλαίσιο φοροαπαλλακτικής ασυδοσίας που τους εξασφαλίζεται, τότε μάλλον καταλαβαίνουμε ότι οι απειλές τους να εγκαταλείψουν τις ελλληνικές σημαίες, είναι μάλλον προσηχηματικές και αποβλέπουν αποκλειστικά στη δημιουργία εντυπώσεων.

Σε ό,τι αφορά τη θέση των εφοπλιστών στην Ελλάδα, σε μία συγκυρία οικονομικής κρίσης είναι, κατά τη γνώμη μου, επίσης χρήσιμο να μελετήσουμε τα στοιχεία που αφορούν τις επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών για το 2013 στη ναυπήγηση και στην αγορά πλοίων.

Φαίνεται λοιπόν ότι οι επενδύσεις έχουν αυξηθεί κατά 54%, σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο, για τις παραγγελίες για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, φτάνοντας στο 7,14% του συνόλου των παραγγελιών παγκοσμίως. Σύμφωνα με την «GOLDEN DESTINY», έχουν ήδη υπογράψει συμβόλαιο το πρώτο δίμηνο του 2013 για τη ναυπήγηση είκοσι πλοίων αξίας 2,1 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι το περυσινό αντίστοιχο διάστημα, οι παραγγελίες αφορούσαν δεκατρία πλοία αξίας 773 εκατομμυρίων δολαρίων. Κα φυσικά τα ναυπηγεία προτίμησαν της «πατριωτών» εφοπλιστών είναι Ιαπωνία, Κορέα και Κίνα.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, δεν θα ήταν υπερβολικό να πούμε λοιπόν ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο διέπεται στο σύνολό του από μία βαθύτατη φιλοεφοπλιστική και αντεργατική αντίληψη. Οι διατάξεις που κατατίθενται για ψήφιση, αποβλέπουν στη συμπίεση της ναυτικής εργασίας, ενσωματώνοντας ευθέως πάγιο αίτημα των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου το οποίο στην πραγματικότητα επιχειρεί να «θεσμοποιήσει» την επισφαλή και προσωρινή ναυτική εργασία, καταργώντας την υποχρέωση της δεκάμηνης ναυτολόγησης και «καθλώνοντας» στην ανεργία αρκετές κατηγορίες εργαζομένων στη ναυτιλία κατά τους χειμερινούς μήνες.

Αντίστοιχα μειώνεται από επτά σε τέσσερις μήνες ο χρόνος της υποχρεωτικής ναυτολόγησης για τα ταχύπλοα σκάφη, γεγονός το οποίο θα έχει πολύ αρνητικές συνέπειες για την απασχόληση των πληρωμάτων των μικρών πλοίων.

Επιπλέον καταργούνται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας για τα κατώτερα πληρώματα στην ποντοπόρο ναυτιλία και οι εργαζόμενοι υποχρεώνονται στην υπογραφή ατομικών συμβάσεων.

Σε όλα τα προηγούμενα προστίθενται και οι πολύ αρνητικές επιπτώσεις που θα προκαλέσουν οι προωθούμενες διατάξεις στην ασφάλεια του επιβατικού κοινού, καθώς οι δυνάμεις του μειωμένου δυναμικού των πλοίων δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση των επιβατών, αλλά και για την παροχή βοήθειας σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

Δεδομένων όλων των παραπάνω, μοιάζει ακατανόητο γιατί σε μια περίοδο σκληρής λιτότητας, διάλυσης της κοινωνικής πολιτικής και υπονόμευσης του δικαιώματος της ισότιμης πρόσβασης στη δωρεάν υγεία και παιδεία, να παρέχονται προκλητικές ελαφρύνσεις στον εφοπλιστικό κόσμο.

Επίσης είναι, κατά τη γνώμη μου, άηθες από την πλευρά τους να επιδιώκουν με τόσο απροκάλυπτο τρόπο να επωφεληθούν ακόμα περισσότερο από τη διάλυση των εργασιακών σχέσεων εν καιρώ μνημονίου. Είναι υποχρέωσή μας να υπερασπιστούμε τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στα πλοία και ναβάλουμε ένα φραγμό στην ασυδοσία του εφοπλιστικού κόσμου.

Θέλω να κλείσω με το εξής: Εξήντα επτά τροπολογίες μετά το πέρας της διαδικασίας της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Μη σέβεστε τόσο πολύ την αστική κοινοβουλευτική δημοκρατία! Την έχετε βάλει «στην εντατική».

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κ. Κεγκερόγλου έχει το λόγο για επτά λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε ένα νομοσχέδιο για το οποίο θα έπρεπε να έχουμε περισσότερο χρόνο και στην Ολομέλεια, γιατί αφορά ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα για την πατρίδα μας, για τους πολίτες και ιδιαίτερα για τα νησιά και τους νησιώτες. Θεωρώ ότι το νομοσχέδιο είναι σε θετική κατεύθυνση κυρίως όσον αφορά τις διατάξεις που έχουν να κάνουν με το Λιμενικό Σώμα, την Ελληνική Ακτοφυλακή πλέον. Έχει θετικές διατάξεις και για τη ναυτική εργασία, σε σχέση με το Μητρώο Ναυτικών και το γραφείο σταδιοδρομίας. Είναι θετική η σύνδεση και η υποχρέωση των πλοιοκτητών για το εκπαιδευτικό ταξίδι και την απασχόληση των σπουδαστών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

Βεβαίως το νομοσχέδιο έχει και αρνητικά σημεία, για τα οποία περιμένουμε αναμορφώσεις των άρθρων, προκειμένου να βελτιωθούν και να μπορούν να ψηφιστούν, όπως είναι αυτό της κατάργησης των συλλογικών συμβάσεων σε κατώτερα πληρώματα και της έλλειψης θεσμοθέτησης έστω και καλύτερης αμοιβής. Το ίδιο ισχύει για τη διάταξη εκείνη που προβλέπει μείωση των πληρωμάτων του ξενοδοχειακού προσωπικού, ουσιαστικά κατά τους χειμερινούς μήνες, όμως δεν λαμβάνει υπ' όψιν ότι πολλές φορές θα έχουν να εξυπηρετήσουν τον ίδιο αριθμό. Η μείωση δεν είναι αντίστοιχη της δυνατότητας των πλοίων να μεταφέρουν. Θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για την ένταξή τους σε πρόγραμμα για το χειμώνα.

Βεβαίως η ρήτρα «νησιωτικότητας» και οι κανόνες που τίθενται για την εκπόνηση νησιωτικών πολιτικών, είναι από τα πολύ θετικά του νομοσχεδίου και έρχονται να επιβεβαιώσουν και να ξεκινήσουν, αν θέλετε, την εφαρμογή της πρόνοιας του Συντάγματος για μία ιδιαίτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων των νησιών μέσα από το νομοθετικό πλαίσιο και όλες τις κανονιστικές και λοιπές αποφάσεις της πολιτείας.

Τα νησιά μας, η νησιωτική Ελλάδα, είναι πλούτος για τη χώρα. Η αγροτική παραγωγή, ο τουρισμός, οι ίδιοι οι νησιώτες με τις δραστηριότητές τους και τη δημιουργικότητά τους συμμετέχουν στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν πολύ περισσότερο απ' ό,τι αναλογεί στον πληθυσμό των νησιών ή και στη γεωγραφική τους έκταση. Αυτό όμως γίνεται μέσα από μόχθο και πόνο, γιατί ιδιαίτερα στα πολύ μικρά νησιά οι άνθρωποι αγωνίζονται σ' έναν βράχο, για να επιβιώσουν και βεβαίως με το μόνιμο μειονέκτημα των νησιών, που είναι ο θαλάσσιος αποκλεισμός. Εδώ ακριβώς είναι που θα πρέπει η πολιτεία να δει πώς θα το αντιμετωπίσει αυτό σε μια μόνιμη βάση και βεβαίως αυτή είναι και η επιταγή του Συντάγματος. Αυτό το δικαίωμα των νησιωτών και των νησιών θα πρέπει πραγματικά να δούμε πώς το διασφαλίζουμε μέσα από κανόνες, χωρίς να ερχόμαστε κάθε φορά ad hoc ή κατά περίπτωση να βλέπουμε την αντιμετώπιση επιμέρους προβλημάτων που δημιουργούνται.

Αναφέρθηκαν πολλοί συνάδελφοι στα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τις απεργίες των ναυτικών, με τα δικαιώματα των νησιωτών και με όλα τα σχετικά.

Αυτό το οποίο συμβαίνει χρόνια τώρα ποιο είναι; Κάθε φορά που υπάρχει απεργιακή διεκδίκηση, απεργιακός αγώνας από την πλευρά μιας κοινωνικής ομάδας -στην προκειμένη περίπτωση των ναυτικών, επειδή η πολιτεία δεν έχει φροντίσει να έχει κανόνες για την αντιμετώπιση των έκτακτων αναγκών και εν προκειμένω για τη διασφάλιση των ελάχιστων δικαιωμάτων των νησιωτών, στρέφεται η μια κοινωνική ομάδα ενάντια στην άλλη -όπως είναι, για παράδειγμα, αυτό που έχουμε παρατηρήσει πολλές φορές στους καταπέλτες, οι μεν να πετροβολούν τους δε και πολλές φορές ύστερα από κατευθύνσεις που δίνονται από ορισμένα κέντρα. Αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί και δεν αντιμετωπίζεται διαφορετικά, παρά μόνο με τη θέσπιση κανόνων.

Εμείς είμαστε αντίθετοι με τη διαιώνιση αυτής της κατάστασης, δηλαδή από τη μια μεριά, να έχουμε την αντιπαράθεση στους καταπέλτες, χωρίς να εξυπηρετούνται οι νησιώτες, χωρίς να υπάρχει η αντιμετώπιση των προβλημάτων για την ασφάλεια των νησιωτών και από την άλλη, είμαστε αντίθετοι με την επιβολή οποιουδήποτε μηχανισμού, όπως είναι και η επιστράτευση που

αναγκάστηκε το Υπουργείο Ναυτιλίας να υιοθετήσει, προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση το προηγούμενο διάστημα.

Γι' αυτό θα πρέπει σοβαρά και υπεύθυνα να σκεφθούμε πώς υλοποιούμε αυτήν την επιταγή του Συντάγματος. Δεν υπάρχουν άραγε κανόνες; Μάλλον έλλειψη βούλησης υπάρχει ή η βούλησή μας είναι να αφήνουμε κάθε φορά να δημιουργούνται προβλήματα, τα οποία ο καθένας θα τα αντιμετωπίζει με το δικό του τρόπο και θα τα εκμεταλλεύεται με το δικό του τρόπο.

Θέλω να θέσω το θέμα της εξυπηρέτησης των νησιών μέσω των θαλάσσιων συγκοινωνιών, μέσω των ακτοπλοϊκών δρομολογίων, όταν για οποιονδήποτε λόγο διακόπτονται τα τακτικά δρομολόγια. Αυτό είναι ένα θέμα και δεν μπορεί το Υπουργείο να μην έχει κανόνες.

Με την τροπολογία την οποία έχω καταθέσει κι η οποία είναι σε διαφορετική κατεύθυνση και από την παγίωση της κατάστασης, δηλαδή τού να στρέφεται η μια κοινωνική ομάδα ενάντια στην άλλη, κάθε φορά που γίνεται απεργία, αλλά και από τη λογική απεργοσπαστικών μηχανισμών, προτείνω τη θέσπιση ενός προγράμματος δρομολογίων ελάχιστης επικοινωνίας των νησιών, δρομολογίων που θα είναι αποφασισμένα, μετά από εισήγηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και διαβούλευση. Θα επικαιροποιείται αυτό το πρόγραμμα κάθε εξάμηνο, δηλαδή τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο.

Οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις ακτοπλοϊκές γραμμές, θα διαθέτουν πλοία ασφαλείας, θα είναι στη διάθεση του Υπουργείου και βεβαίως θα είναι γνωστό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καθ' όλη τη διάρκεια του εξαμήνου, ποια δρομολόγια ασφαλείας θα εκτελεστούν σε περίπτωση, που για οποιονδήποτε λόγο διακοπούν τα τακτικά δρομολόγια. Αυτό θα είναι εκ των προτέρων γνωστό, όπως είναι γνωστό σε ένα νοσοκομείο ότι, αν απεργήσουν οι ιατροί, θα λειτουργήσουν τα εξωτερικά ιατρεία για τα έκτακτα περιστατικά. Αυτό είναι γνωστό. Τα εξωτερικά ιατρεία δεν είναι απεργοσπαστικός μηχανισμός.

Αυτό λοιπόν το ελάχιστο δικαίωμα των νησιωτών να φτάσουν τα προϊόντα του μόχθου τους, του αγώνα τους όχι μόνο στην Αθήνα, αλλά και στις ευρωπαϊκές αγορές -βάσεις εξαγωγικών προγραμμάτων γίνονται αυτά, κύριε Υπουργέ, και ιδιαίτερα από την πατρίδα σας και για δύο, τρεις ή τέσσερις μέρες ασυνέπεια, βγάζουν έξω τους Έλληνες παραγωγούς και ζητούν άλλες αγορές -πρέπει να το διασφαλίσουμε.

Ο μόνος τρόπος για να διασφαλιστεί αυτό, αντιμετωπίζοντας και το πρόβλημα που έχουμε μέχρι τώρα, δηλαδή της αντιπαράθεσης των κοινωνικών ομάδων, είναι να θεσπίσουμε κανόνες μέσα από ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δρομολογίων για την ελάχιστη επικοινωνία των νησιών, όταν για οποιονδήποτε λόγο διακόπτονται τα δρομολόγια. Αυτό θεωρώ ότι είναι το δημόσιο συμφέρον και ότι εξυπηρετείται με αυτόν τον τρόπο.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι υπάρχουν πάρα πολλές αιτίες.

Σε δυο δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε, τελειώνω.

Κυρία Μανωλάκου, αυτό που είπατε δεν νομίζω ότι πρέπει να το αποδεχθούμε. Μιλάτε για ταύτιση με τα συμφέροντα των εφοπλιστών. Να σας κάνω ένα ερώτημα; Γνωρίζετε σε μια τριήμερη απεργία τον χειμώνα πόσο ωφελούνται οι εφοπλιστές από κάθε πλοίο που δεν κινείται; Το γνωρίζετε; Τι σημαίνει αυτό; Ότι οι ναυτικοί το κάνουν, για να ωφεληθεί ο εφοπλιστής, που το χειμώνα γλυτώνει καύσιμα, γλυτώνει καταβολή ημερομισθίων στα πληρώματα, γιατί δεν έχει και επιβάτες; Αυτό σημαίνει; Όχι βέβαια.

Τις απλουστεύσεις και όλα αυτά τα έχετε μάθει με γκρίζα προπαγάνδα και εσείς και ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ. Ο κύριος Συρμαλένιος δεν έκανε τον κόπο να διαβάσει τη δική μου τροπολογία, κύριε Πρόεδρε. Διάβασε του κ. Κεφαλογιάννη και είπε ότι εγώ συμφωνώ με τον κ. Κεφαλογιάννη. Νομίζω ότι πρέπει να είστε περισσότερο μελετηρός και μετά να μιλάτε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστώ και εγώ.

Το λόγο έχει ο κ. Χαϊκάλης. Να ετοιμάζεται και ο κ. Παναγιώταρος, η κ. Ξηροτύρη, ο κ. Κουράκος.

ΠΑΥΛΟΣ ΧΑΪΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι η ναυτιλία είναι συνυφασμένη με τη χώρα μας από αρχαιότατων

χρόνων. Τα νησιά μας και οι ακριτικές περιοχές έχουν αναπτυχθεί, έχοντας ως βασικό μοχλό τη ναυτιλία, η οποία έχει συμβάλει επίσης και στην αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας της χώρας μας.

Όταν λοιπόν πήραμε αυτό το νομοσχέδιο στα χέρια μας, χαρήκαμε γιατί μιλήσατε για ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας. Περιμέναμε ότι τουλάχιστον το Υπουργείο Ναυτιλίας θα οδηγείτο σε ένα δρόμο, στον οποίο θα περιεχόταν η λέξη ανάπτυξη και θα έδινε ουσιαστικά στη χώρα μας τη δυνατότητα να παίξει βασικό πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεθνή κοινότητα.

Αντ' αυτού, είδαμε ένα νομοσχέδιο στο οποίο υπάρχουν πολλές αντιφάσεις. Νομίζει κανείς ότι είναι μια χώρα, η οποία έχει εδραιώσει πολλές απόψεις, θέσεις, καταστάσεις. Ουσιαστικά καταλήγει στο να λειτουργήσει τις λεπτομέρειες. Δηλαδή, Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων. Ότι έχουμε, δηλαδή τα λιμάνια και πάμε να κάνουμε ρυθμιστική αρχή. Ποια λιμάνια έχουμε; Δεν υπάρχουν λιμάνια. Αυτά που υπάρχουν δεν τα αφήνετε να αποδώσουν αυτά που πρέπει. Αυτή είναι η βασική αρχή. Αυτός είναι ο βασικός κορμός.

Ζούμε σε μια χώρα της οποίας τα σύνορα βρέχονται από θάλασσα. Σ' αυτήν τη χώρα θα έπρεπε η ναυτιλία να είναι πρότυπο, να έχει εδραιωθεί στη συνείδηση του κόσμου η ναυτοσύνη, να υπάρχει βιομηχανία, να υπάρχουν ναυπηγεία. Τα ναυπηγεία αυτήν τη στιγμή υποφέρουν. Τα δυο βασικά ναυπηγεία της χώρας είναι υπό κατάρρευση. Στο ένα μάλιστα της Ελευσίνας, χρωστάτε 25 εκατομμύρια ευρώ. Οι άνθρωποι είναι σε απόγνωση. Δεν ξέρουν τι να κάνουν. Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος είναι σε άθλια κατάσταση. Δεν υπάρχει ναυτοσύνη. Χάνουμε θέσεις. Χάνουμε τεχνογνωσία. Και τι κάνουμε για όλα αυτά; Τίποτα.

Και μιας και αναφερθήκαμε σε λιμάνια, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, το λιμάνι του Κατακόλου είναι στην τρίτη θέση στα στοιχεία κρουαζιέρας για το 2012, με τριακόσιες τριάντα επτά αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και με αφίξεις επτακοσίων πενήντα χιλιάδων επιβατών το χρόνο. Είναι τρίτο στη σειρά. Είναι ένα από τα λιμάνια που θα πάνε στο ΤΑΙΠΕΔ για πώληση. Γιατί δεν κάνουμε κάτι γι' αυτό το λιμάνι; Τι χρειάζεται αυτό το λιμάνι; Ήδη έχει μπει στο ΕΣΠΑ για ένα πρόγραμμα επέκτασης του πρώτου προβλήτα και μια επέκταση της παράλιας ζώνης του λιμένος για το ποσό των 6 εκατομμυρίων ευρώ. Για να φτιαχτεί το λιμάνι με άλλες δυο προβλήτες που θα μπουκ μπροστά, να έρθει η μαρίνα στη σωστή της θέση -γιατί φτιάχτηκε επί κυβερνήσεως Σημίτη σε λάθος θέση, για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα μιας οικογένειας και μόνο- χρειάζεται το ποσό των 34 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτό θα σημαίνει πλήρη ανάπτυξη του τουρισμού σε ένα λιμάνι κεντρικό. Πρόκειται για την Ηλεία, για την Ολυμπία με την Ολυμπία Οδό, που δεν θα φτάσει ποτέ μέχρι την Ολυμπία. Είναι άλλο θέμα αυτό. Δεν χρειάζεται να το συζητήσουμε.

Ήδη το πρόγραμμα που υπάρχει για το ΕΣΠΑ, για μόνο μία προβλήτα, είναι 6 εκατομμύρια και το έργο έχει εκτελεστεί στο 2%. Τα 34 εκατομμύρια δεν θα μπορούσε να τα βρει το κράτος; Βεβαίως και θα μπορούσε να τα βρει. Μόνο από τις καταθέσεις των πινακίδων έχει χάσει το κράτος 130 εκατομμύρια. Γιατί λοιπόν, να μην πάρει αυτά τα χρήματα, να τα δώσει, για να φτιαχτεί ένα λιμάνι, το οποίο, όπως είπα, είναι στην τρίτη θέση, με αριθμό αφίξεων τριακόσια τριάντα επτά κρουαζιερόπλοια, τα οποία επίσης είναι λιγότερα από άλλες θέσεις; Γιατί; Διότι δεν έχει θέσεις να μπουκ μέσα στο λιμάνι. Και τι γίνεται γι' αυτό; Τίποτε!

Κάθε ξένος που έρχεται, κάθε τουρίστας, αφήνει 60 με 65 ευρώ κατά κεφαλήν στην περιοχή, που σημαίνει ότι οι επτακόσιοι πενήντα χιλιάδες μαζί με τα πληρώματα αφήνουν στη γύρω περιοχή γύρω στα 50 με 55 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο, λεφτά τα οποία θα μπορούσαν να είχαν αυξηθεί, εάν είχε γίνει μία μελέτη.

Γι' αυτό σας εγκλώ και σας λέω ότι δεν υπάρχει όραμα, δεν υπάρχει προοπτική. Θέλετε να ξεπουλήσετε. Φέρνετε ένα νομοσχέδιο, στο οποίο μπαίνουν ουσιαστικά άλλα θέματα. Για παράδειγμα, μετακυλίσουμε τα προβλήματα της ακτοπλοΐας στους εργαζομένους και κοιτάμε να δούμε, εάν θα ισχύσει το δεκάμηνο, το δωδεκάμηνο, εάν θα υπάρχει συντήρηση. Πού; Σε μία χώρα που τα πλοία της γραμμής θα έπρεπε να είναι το ένα πίσω από

το άλλο και να εξυπηρετούνται όλες οι ακριτικές περιοχές σε όλη τη διάρκεια του χρόνου, χωρίς να συζητάμε δεκάμηνα και δωδεκάμηνα.

Φέρατε με το άρθρο 19, αυτό το «υπέροχο» άρθρο, τις ατομικές συμβάσεις, εξομοιώνοντας τους Έλληνες ναυτικούς με αυτούς, οι οποίοι είναι από το Μπαγκλαντές, τις Φιλιππίνες. Αυτό δεν είναι μόνο ψυχολογικό ζήτημα, είναι και άνισο, διότι δεν έχουν την ίδια τεχνολογία. Ένας Έλληνας ναυτικός έχει άλλο μεράκι, έχει άλλη δύναμη, έχει άλλη ψυχή όταν δουλεύει. Γιατί τα ισοπεδώνουμε; Γιατί τους βάζουμε και τους κάνουμε δούλους; Αυτό έχει πει και ένας, προφανώς ναυτικός, στο κείμενο της διαβούλευσης, ο οποίος αναφέρει: «Η πλήρης εξομοίωση της ναυτικής εργασίας με τη δουλειά». Αυτό είναι αυτό το νομοσχέδιο.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, πιστεύετε ότι με τέτοιες αποφάσεις οδηγούμαστε σε μία Ευρώπη που σέβεται τις εθνικές αξίες και δραστηριότητες του κάθε λαού ή μήπως οδηγούμαστε σε μία ομοσπονδιοποιημένη Ευρώπη, που κάθε εργασιακό δικαίωμα καταλύεται και μια στρατιά εργατών που έχει συνδράμει τα μέγιστα, ώστε η ναυτιλία μας να γίνει υπόδειγμα σε όλη την υφήλιο, στοχοποιείται και αφήνεται παρατημένη, να αναρωτιέται: «Τι έγινε, ρε παιδιά»;

Μήπως ο στόχος είναι, η Ελλάδα να γίνει μια παραμεθόριος μιας ομοσπονδιοποιημένης Ευρώπης, όπως την οραματίζονται κάποια στελέχη του κόμματός σας και στο τέλος να καλούνται οι εργάτες να δουλεύουν για ένα κομμάτι ψωμί;

Κύριε Υπουργέ, φοβάμαι ότι όλο το νομοσχέδιο είναι σε λάθος δρόμο. Εάν έχετε αυτήν την αντίληψη, φοβάμαι ότι τα πράγματα έχουν ξεφύγει από την πορεία τους. Και όπως ζητήσατε σε αυτό το νομοσχέδιο τη συμπαράστασή μας, να αποκλίνει το πλοίο λίγες μοίρες, για να μπει στη σωστή θέση, έχω να σας πω ότι με αυτό το σκεπτικό, οδηγείτε στο πουθενά. Έχετε χάσει το στίγμα, έχετε χάσει την πυξίδα, έχετε χάσει τα πάντα. Και το μόνο που έχετε να κάνετε, είναι να ετοιμάσετε ένα σχέδιο εγκατάλειψης πλοίου, με το αιτιολογικό ότι μπήκαν νερά, γιατί τα κάναμε θάλασσα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ANEL)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει ο κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν ξεκινήσω, θα ήθελα να απευθυνθώ στο φέρελπι νεαρό Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ, ο οποίος μίλησε πιο πριν, για καλές και για κακές βόμβες, ο οποίος ήταν και ειδικός αγορητής. Μίλησε για δημοκρατία και μάλλον θα έπρεπε να του υπενθυμίσουμε ότι το μόνο κατόρθωμα του ΠΑΣΟΚ τις δεκαετίες που κυβέρνησε, μαζί και με τα άλλα κόμματα της Μεταπολίτευσης, ήταν να μετατρέψουν την Ελλάδα, την πατρίδα μας, σε μια δημοκρατία της μπανανίας. Αυτά για όσα προείπε ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ.

Επίσης ανέφερε τον κ. Μουίζνικς, ο οποίος έκανε μια έκθεση-κόλαφο για την Ελλάδα. Όμως θα έπρεπε να πούμε στον κ. Μουίζνικς ότι θα έπρεπε να επισκεφθεί τις γειτονιές της Αθήνας, να μιλήσει με Έλληνες, να δει που κλειδαμπαρώνονται στα σπίτια τους και δεν τολμούν να βγουν έξω, λόγω όλων αυτών οι οποίοι έχουν εισβάλει στην πατρίδα μας και είναι και η βασική αιτία για την οποία ολόκληρη η Ελλάδα έχει σημαντικότερα προβλήματα. Σχετικά με την ελληνική εμπορική ναυτιλία και με το εν λόγω νομοσχέδιο και με άλλα νομοσχέδια και κυρώσεις μνημονίων συνεργασίας, τα οποία έρχονται, κινείστε σε εντελώς λάθος μονοπάτια.

Τρία, τρεισήμισι χρόνια τώρα, δεν έχετε καταφέρει απολύτως τίποτα. Είναι αρκετό χρονικό διάστημα και θα έπρεπε να υπάρχουν τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης, αλλά δεν υπάρχει κανένα τέτοιο σημάδι.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αδιαμφισβήτητα είναι από μόνη της μία παγκόσμια ηγέτιδα δύναμη, λόγω της ικανότητας όλων όσοι εμπλέκονται σε αυτήν και λόγω της προαιωνίας ναυτικής παράδοσης. Με την κατάλληλη καθοδήγηση –αν υπήρχε τέτοια- η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα μπορούσε, όχι μόνο να βγάλει

την ελληνική οικονομία και κοινωνία από το τέλμα στο οποίο βρίσκεται τώρα, αλλά και να δώσει την απαραίτητη ώθηση στην πολυπόθητη ανάπτυξη, σε πολλούς παράπλευρους τομείς της οικονομικής κοινωνικής ζωής αυτού του τόπου αλλά και του απανταχού Ελληνισμού.

Για να πραγματοποιηθούν όμως όλα τα ανωτέρω, θα πρέπει να λειτουργούμε ελληνοκεντρικά με γνώμονα το συμφέρον της Ελλάδος και να εκμεταλλευτούμε τα αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα, τα οποία έχουμε έναντι άλλων χωρών, ανταγωνιστικών προς εμάς. Τέτοια πλεονεκτήματα, όπως είναι η αξιέπραστη ναυτοσύνη των Ελλήνων αξιωματικών και πληρωμάτων, με την άρση του καμποτάζ και με τη γενικότερη απελευθέρωση σύνθεσης πληρωμάτων, οδηγούν σε αφελληνισμό και σε «φιλιππινόποίηση» τη ναυτική οικογένεια, καθώς είχαμε μία ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία από τις καλύτερες όλου του πλανήτη, με άκρως εξειδικευμένο και ικανό προσωπικό, το οποίο θα μπορούσε να χτίζει, αν όχι ολόκληρο, τουλάχιστον ένα πολύ μεγάλο τμήμα του ελληνόκτητου στόλου –εκατοντάδες πλοία- που κατασκευάζεται στο εξωτερικό. Και δεν είναι μόνο οικονομικοί οι λόγοι που κάποιοι κατασκευάζουν στο εξωτερικό, γιατί αν δείτε και τα στοιχεία τα τελευταία χρόνια, Έλληνες που έχουν παραγγείλει πλοία, κατασκευάζονται και στην Ιαπωνία, όπου το κόστος εργασίας είναι πολύ πιο υψηλό απ' αυτό της Ελλάδος. Κυρίως για θεσμικούς λόγους έχει προβλήματα ολόκληρη η ναυπηγο-επισκευαστική ζώνη του Περάματος, της Ελευσίνας, του Σκαρμαγκά, της Σύρου και αλλού.

Έχουμε ένα αδιαμφισβήτητο πλεονέκτημα, έχουμε το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο είναι σε μία πολύ στρατηγική θέση. Και δεν είναι η «COSCO» αυτή που έφερε ή θα φέρει την ανάπτυξη στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά το λιμάνι του Πειραιά και η θέση του, το οποίο αν το είχατε εκμεταλλευτεί σωστά, θα μπορούσατε να έχετε πολύ καλύτερες συνεργασίες με εταιρείες σαν την «COSCO» και να είστε εσείς αυτοί, οι οποίοι θα κινείτε τα νήματα.

Επίσης το λιμάνι του Πειραιά θα μπορούσε να είναι ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες, όχι μόνο ελληνικές αλλά και άλλες, θα μπορούσαν να έχουν την έδρα τους εδώ και δεκάδες χιλιάδες Έλληνες να δουλεύουν εδώ και όχι να ξειντεύονται στο Λονδίνο ή αλλού. Αλλά βλέπετε δεν υπάρχει η παραμικρή διευκόλυνση ως προς αυτήν την κατεύθυνση.

Έχουμε τους καλύτερους παγκοσμίως νησιωτικούς τουριστικούς προορισμούς. Είναι ένα φοβερό όπλο της Ελλάδος, το οποίο όμως δεν το εκμεταλλευτήκατε καθόλου. Θα μπορούσαμε με αυτούς να διαπραγματευτούμε, έτσι ώστε όχι απλώς να διαπραγματευόμαστε, αλλά να απαιτούμε, ώστε τα εκατοντάδες κρουαζιερόπλοια τα οποία επισκέπτονται τα ελληνικά νησιά, να έχουν ελληνική σημαία, όπως υπήρχαν σε κάποια απ' αυτά κατά τα παλαιότερα έτη, αλλά και να έχουν και ελληνικά πληρώματα, με ότι αυτό συνεπάγεται για τη γενικότερη οικονομία της πατρίδας μας. Βλέπετε όμως, λόγω της άρσης του καμποτάζ, έχουμε τα ακριβώς αντίθετα αποτελέσματα. Και το μόνο όφελος που έχουμε, είναι κάποια τουριστικά αντικείμενα, τα οποία αγοράζουν οι εν λόγω τουρίστες από τα κρουαζιερόπλοια και τίποτε άλλο, γιατί όλα είναι προπληρωμένα αλλού.

Επίσης έχουμε το τεράστιο όπλο των μαρινών και των υπόλοιπων λιμένων της πατρίδας μας, τα οποία θα μπορούσαν κι αυτά να είναι ένα σημαντικό τμήμα της ανάπτυξης της ναυτιλίας –και με την ευρύτερη έννοια του όρου, της πατρίδας μας- αφού μιλάμε για μονοπώλια κι εσείς τα ιδιωτικοποιείτε «λόγω ελλείψεως κονδυλίων», όπως είπε ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Λέτε και τόσα λεφτά που έχουν δοθεί στο παρελθόν μέσα από κονδύλια, από ΕΣΠΑ, από πακέτα Ντελόρ, πήγαν στην κυριολεξία χαμένα. Και δεν μιλάμε για μεγάλα ποσά. Και βλέπουμε στο βίντεο που υπήρχε τις προηγούμενες ημέρες, το μεγαλείο της ναυτοσύνης των Ελλήνων αξιωματικών και ναυτικών, όταν προσέγγισε το λιμάνι της Κιμώλου, με εννέα, δέκα μποφόρ, ένα επιβατικό οχηματοαγωγό. Βλέπουμε το πώς προσέδεσαν, το πώς βγήκε ο κόσμος και το πώς μπήκε.

Αυτά είναι πράγματα απίστευτα. Αν οι συνθήκες ήταν λίγο καλύτερες, όλα θα ήταν πολύ καλύτερα για τον ελληνικό τουρισμό, τη ναυτιλία και κατ' επέκταση την ελληνική οικονομία.

Βλέπουμε επίσης το τραγικό, να ξεπουλάτε ή να παραχωρείτε, όπως λέτε, στον όποιο σας φέρει λεφτά, τις μαρίνες, όλα. Βλέπουμε όμως τυχαίως οι περισσότερες από τις μαρίνες που έχουν εκποιηθεί, να αγοράζονται, να τις εκμεταλλεύονται Τούρκοι και μάλιστα σε στρατηγικής σημασίας περιοχές, όπως είναι η Μυτιλήνη, αλλά και σε άλλες.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε το πλεονέκτημα της θέσπισης της ΑΟΖ, που όταν το επιτύχετε -θα έπρεπε ήδη να το είχατε καταφέρει πάση θυσία- δεκάδες, εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας θα υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή του Αιγαίου και του Ιονίου, με ότι συνεπάγεται αυτό για τη ναυτιλία.

Τέλος το Λιμενικό Σώμα, που θα μπορούσε να είναι ο τέταρτος κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων, ο θεματοφύλακας των θαλασσών μας, το έχετε στην κυριολεξία, υπό διωγμό.

Για όλους τους ανωτέρω λόγους και πολλούς άλλους, θα μπορούσατε να κινείτε τα νήματα εσείς στην κυριολεξία, η πολιτική ηγεσία και όχι η τρόικα, το ΔΝΤ, η Γερμανία και όλοι οι υπόλοιποι, οι οποίοι αποβλέπουν αποκλειστικά και μόνο στα δικά τους συμφέροντα και όχι στα συμφέροντα της Ελλάδας.

Δεν προστατεύατε ούτε τα ελληνικά πληρώματα ούτε τα ελληνικά συμφέροντα. Παραχωρείτε γη και ύδωρ στον οποιονδήποτε, αρκεί να σας φέρει μερικά ευρώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Η ναυτιλία από μόνη της, κύριε Υπουργέ, θα μπορούσε να μας γλυτώσει από πολλά δεινά, αρκεί να τη χρησιμοποιούσατε σωστά και να χρησιμοποιούσατε σωστά, επίσης, όλα τα όπλα, πλεονεκτήματα που διαθέτουμε στη φαρέτρα μας, κάτι το οποίο δυστυχώς δεν κάνετε, όχι μόνο για τη ναυτιλία, αλλά και για κανέναν άλλο τομέα της ελληνικής οικονομίας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Η κ. Ασημίνα Ξηροτύρη έχει το λόγο για επτά λεπτά.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα τις νομοθετικές παρεμβάσεις που ρυθμίζουν τη δομή και τη λειτουργία του επανδρωθέντος, με το π.δ. 85/2012, Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, έτσι ώστε να επιτευχθούν οι κατά την αιτιολογική έκθεση στρατηγικοί στόχοι, όπως ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής για την οργάνωση, βελτίωση, ανάπτυξη και προστασία της ελληνικής ναυτιλίας, η εξασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και ο έλεγχος των θαλάσσιων συνόρων της χώρας, ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ολοκληρωμένης στρατηγικής και πολιτικής για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και ειδικότερα του Αιγαίου.

Η επανασύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν πράγματι ένα αίτημα όλων των εμπλεκόμενων φορέων στο ναυτιλιακό χώρο. Η ελληνική ναυτιλία είναι ένα μεγάλο συγκριτικό οικονομικό πλεονέκτημα της χώρας μας, με πολύ υψηλό ποσοστό στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν και την πρώτη θέση στην παγκόσμια ιδιοκτησία πλοίων.

Για το πρώτο μεγάλο ζήτημα που θέτει το νομοσχέδιο επανένταξης του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας, διατυπώσαμε κάποιες επιφυλάξεις και έχουμε καταθέσει και σχετικές τροπολογίες, έτσι ώστε να προκύπτει πιο διακριτά ο αναπτυξιακός και πολιτικός τομέας του Υπουργείου, σε σχέση με τις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος, όπως αντίστοιχα και στο πολιτικό προσωπικό και σε αυτό του Λιμενικού Σώματος. Να μη μεταφέρονται δηλαδή, όλες οι αρμοδιότητες και της εμπορικής ναυτιλίας στο Λιμενικό Σώμα, γιατί η ανασύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να γίνει με έναν αρμονικό και συμβατό τρόπο και να μην οδηγήσει σε μια επαναστρατικοποίηση της ναυτιλίας, όπως ήταν κατά το παρελθόν.

Ήθελα να αφιερώσω το μεγαλύτερο μέρος της τοποθέτησής μου στα λιμενικά δίκτυα και στις αποκρτικοποιήσεις των λιμένων.

Ένα σημαντικό λοιπόν θέμα που θέτει αυτό το σχέδιο νόμου, είναι η αξιοποίηση των ελληνικών λιμανιών και η συναρτώμενη με αυτή βασική ρύθμιση του νομοσχεδίου, δηλαδή της σύστασης των λιμενικών δικτύων.

Θα ήθελα στο μεγάλο αυτό ζήτημα να εκθέσω τις επιφυλάξεις μου ιδιαίτερα για το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που έχουν ως σκοπό μεταξύ των άλλων, να προετοιμάσουν και τις επικείμενες αποκρτικοποιήσεις στους λιμένες. Η συγκρότηση ενός λιμενικού δικτύου με βάση τα χαρακτηριστικά των επιμέρους λιμένων, τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα αλλά και τις ανάγκες τους σε υποδομές, βοηθάει περισσότερο, προκειμένου να κάνουμε ένα μεσοπρόθεσμο αναπτυξιακό σχεδιασμό, να διαμορφώσουμε στρατηγικούς στόχους, αλλά και να προσεγγίσουμε καλύτερα και να επιλύσουμε τα διοικητικά προβλήματα και τα προβλήματα των υποδομών με έναν ενιαίο και αποτελεσματικό τρόπο. Θα ήταν όμως άδικο και στην ουσία αναπτυξιακό να δούμε αυτήν τη ρύθμιση, που έχει σωστά στοιχεία, ως μια πρόταση ελκτική για τους μελλοντικούς επενδυτές. Κινδυνεύουμε να οδηγηθούμε έτσι σε μια στρεβλή εξέλιξη με μόνο κριτήριο το οικονομικό όφελος και όχι και το αναπτυξιακό στη διαδικασία αποκρτικοποιήσεων των λιμένων.

Πρέπει σε αυτήν τη διαδικασία να προχωρήσουμε με προσοχή -εγώ θα έλεγα με μεγάλη φειδώ- κυρίως στις παραχωρήσεις των διάφορων λειτουργιών και εμπορικών δραστηριοτήτων των λιμένων, να μην οδηγηθούμε σε παραχωρήσεις-πακέτο των οργανισμών τους, που σήμερα έχουν τη μορφή ανώνυμων εταιρειών, δηλαδή στην πώληση της πλειοψηφίας των μετοχών τους. Ως γνωστόν, πριν από ένα εξάμηνο, δόθηκε νομοθετικά αυτή η δυνατότητα, να μεταφερθούν δηλαδή όλες οι μετοχές από το δημόσιο στο ΤΑΙΠΕΔ, μία ρύθμιση του άρθρου 2 περί αποκρτικοποιήσεων, με την οποία ως ΔΗΜΑΡ είχαμε διαφωνήσει.

Η τυχόν πώληση των οργανισμών των λιμένων και ιδιαίτερα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και των περιφερειακών λιμανιών -που εύχομαι να μην οδηγηθούμε σε αυτήν τη λύση- μπορεί να δημιουργήσει συνθήκες απώλειας του κυρίαρχου ρόλου της χώρας σε ένα λιμενικό σύστημα, που δυνητικά μπορεί είτε να κυριαρχηθεί από ανεξέλεγκτα επιθετικά κεφάλαια είτε να εξυπηρετήσει ένα μονοπώλιο, που μπορεί να καθορίζει την ανάπτυξη ή και τη μη ανάπτυξη των λιμένων, με βασικό κριτήριο τη θέση του μονοπώλιου αυτού στην παγκόσμια αγορά και την επιχειρηματική του στρατηγική. Ταυτόχρονα μία τέτοια εξέλιξη θα θέτει υπό αίρεση τη διασφάλιση όλων των δημόσιων αγαθών που παράγει ο λιμένας: ασφάλεια, εξυπηρέτηση ακτοπλοΐας, χρεώσεις, τιμολογιακή πολιτική, εξυπηρέτηση της εθνικής οικονομίας και του κάθε χρήστη.

Από το 1999 έχουμε σταδιακά απώλειες ευκαιριών για μια ουσιαστική μεταρρύθμιση και διαρθρωτικές αλλαγές στη λιμενική πολιτική. Μετατρέψαμε τους οργανισμούς λιμένων από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου σε ανώνυμες εταιρείες, που έχουν τόσο το σχεδιασμό και τη διαχείριση όσο και τη λειτουργία εμπορικών δραστηριοτήτων και παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Με τη μετατροπή αυτή χάσαμε κάτι πολύ σημαντικό, κυρίως το λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης που γνωρίζω πολύ καλά την προσπάθεια της ανάπτυξής τους, την ένταξή τους στα ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα για την υλοποίηση μεγάλων επενδύσεων στη δημιουργία των υποδομών. Χάριν στα κοινοτικά προγράμματα τα πρώτα χρόνια, ο λιμένας Θεσσαλονίκης απέκτησε πράγματι τις βασικότερες υποδομές του.

Στη συνέχεια έρχεται ως φυσική συνέπεια, να απουσιάζει πλέον ένας ολοκληρωμένος αναπτυξιακός...

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

Θα ήθελα δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, αν μπορούσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Δύο λεπτά είναι πολλά, γιατί έχουμε πολλούς ομιλητές. Κάντε μια προσπάθεια.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε.

Έρχεται ως συνέπεια λοιπόν, να απουσιάζει ένας αναπτυξιακός σχεδιασμός και επενδυτικά προγράμματα, ούτως ώστε να μπορεί να συνεχιστεί ομαλά αυτή η αναπτυξιακή διαδικασία των λιμένων της χώρας. Γι' αυτό, παρ' όλο που είναι δυσμενείς οι

συνθήκες τις οποίες διέρχεται η χώρα, θεωρούμε ότι πρέπει να χρησιμοποιήσουμε τις ευκαιρίες, αλλά να μη δημιουργήσουμε κάποια σημαντικά προβλήματα.

Η όποια αναδιάρθρωση λοιπόν επιβάλλει την ύπαρξη εθνικής λιμενικής πολιτικής, ώστε να υπάρχει ξεκάθαρος μακροπρόθεσμος στρατηγικός σχεδιασμός. Βασικοί πυλώνες αυτής της αναδιάρθρωσης πρέπει να είναι η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα, με τη λειτουργία των δημόσιων λιμενικών αρχών, ανεξάρτητα -από εκεί και πέρα- με τις παραχωρήσεις, τις ιδιωτικοποιήσεις, οι οποίες θα γίνονται για θέματα εμπορικών και λοιπών δραστηριοτήτων των λιμένων.

Δηλαδή στη σημερινή συγκυρία, θα πρέπει να υλοποιηθεί η σύσταση δημόσιων ανεξάρτητων λιμενικών αρχών, να εξασφαλίζονται οι άμεσες επενδύσεις, να λειτουργούν οι λιμενικές δημόσιες αρχές και να γίνονται επενδύσεις μέσω συμφερούσων παραχωρήσεων των διαφόρων λειτουργιών των λιμένων. Είναι εφαρμογή ενός μοντέλου, το οποίο έτσι λειτουργεί στην Ευρώπη. Με άλλα λόγια, είναι η κοινή λιμενική πολιτική.

Για το λόγο αυτό, κύριε Υπουργέ, βρίσκω προβληματικές τις ρυθμίσεις του άρθρου 39 και θα ήθελα εδώ να οργανώσουμε καλύτερα αυτό το θέμα της διακυβέρνησης και της διοικητικής οργάνωσης του εθνικού λιμενικού συστήματος.

Σ' αυτό το θέμα -και τελειώνω- υπεισέρχεται και το μεγάλο θέμα της Ρυθμιστικής Αρχής των Λιμένων. Όπως διατυπώσαμε και στην επιτροπή, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, που να υπάγεται στην εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρία Ξηροτύρη, παρακαλώ να ολοκληρώσετε. Αύριο θα έχουμε την ευκαιρία να συζητήσουμε κατ' άρθρο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Θεωρώ ότι με αυτήν την ανεξάρτητη αρχή θα πρέπει να γίνεται η εποπτεία της λιμενικής πολιτικής, ενώ το δημόσιο πρέπει να κρατήσει τις λιμενικές δημόσιες αρχές για τον αναπτυξιακό και γενικότερα το στρατηγικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Δυστυχώς, αργότερα θα χρειαστεί μάλλον να γίνει περικοπή χρόνου. Γι' αυτό, το επισημαίνω. Βέβαια είναι θετικό που είναι πολλοί οι ομιλητές -κατά την άποψή μου- αλλά επειδή είναι δύο οι συνεδριάσεις, πρέπει να ληφθούν κάποια μέτρα. Ίσως θα πρέπει να το δούμε στη Διάσκεψη των Προέδρων, να λάβουμε υπ' όψιν μας το ενδιαφέρον των Βουλευτών και να έχουμε περισσότερη άνεση χρόνου. Όμως αυτό θα μπορεί να γίνει από το επόμενο νομοσχέδιο.

Κύριε Κουράκο, έχετε το λόγο για επτά λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν πιστεύω επειδή η προηγούμενη συνάδελφος ήταν αριστερή, να κάνετε παραχώρηση τέσσερα λεπτά επιπλέον από την ώρα της...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Δυσκολεύομαι να σχολιάσω αυτό που λέτε, λόγω της θέσης στην οποία είμαι.

Προχωρήστε στην ομιλία σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οικονομική, κοινωνική και πολιτική κρίση προκαλεί εδώ και τέσσερα χρόνια τις αντοχές της ελληνικής κοινωνίας. Μας φέρνει όλους αντιμέτωπους με ένα μεγάλο δίλημμα: Ή θα αλλάξουμε τις αντιπαραγωγικές κρατικές δομές και θα αιμοδοτήσουμε την πραγματική οικονομία με κίνητρα και πόρους ή θα βουλιάξουμε στον αργό θάνατο, όπως γίνεται μέχρι τώρα, μιας μονόπλευρης δημοσιονομικής προσαρμογής, που μας έχει επιβάλει η τρόικα.

Έχουμε τα εργαλεία; Έχουμε τη θέληση να το κάνουμε; Η απάντηση είναι ότι τα εργαλεία υπάρχουν, η θέληση είναι το ζητούμενο και φοβάμαι ότι δεν υπάρχει.

Ποια είναι τα εργαλεία; Αναμφισβήτητα από τα πιο σημαντικά εργαλεία είναι η ναυτιλία και ο τουρισμός. Όλοι το ξέρουμε. Το θέμα είναι τι κάναμε και τι κάνουμε γι' αυτό. Αντ' αυτού, οι κυβερνώντες που μας έφεραν στο μνημόνιο, ο κ. Παπανδρέου και οι «κηπουροί του», θυσιάσαν τους δύο κρίσιμότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας. Τα δύο Υπουργεία Ναυτιλίας και Τουρισμού συγχωνεύτηκαν και επανασυστάθηκαν χωρίς αφορμή, αιτία

ή εξήγηση, δύο φορές σε δύο χρόνια. Στη συνέχεια η παρούσα Κυβέρνηση, συνεχίζοντας την επιπολαιότητα, διόρισε Υφυπουργό Ναυτιλίας τον φίλο του κ. Βενιζέλου, μέτοχο υπερράκιας εταιρείας, για μια μόνο ημέρα. Έτσι αντιλαμβάνεστε τη ναυτιλία η τρoικανή Κυβέρνηση της Ελλάδος;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για όλους εμάς που ζούμε στον Πειραιά, στο ναυτιλιακό κέντρο της χώρας και το μεγαλύτερο της Μεσογείου, η στήριξη της ναυτιλίας πρέπει να είναι στην πράξη.

Το παρόν σχέδιο νόμου αποκαθιστά έστω και καθυστερημένα, ορισμένες στρεβλώσεις του παρελθόντος, όπως είναι η πλήρης επαναφορά του Λιμενικού Σώματος και του Αρχηγείου στο ΥΕΝ.

Κύριε Υπουργέ, με κάθε επιφύλαξη, σε σχέση με τη ρύθμιση που έχετε για το φλέγον ζήτημα των εκπαιδευτικών ταξιδιών των σπουδαστών των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού, να πω ότι πολλοί σπουδαστές έχουν διαγραφεί ή έχουν χάσει έτη, επειδή δεν μπορούσαν να συμμετάσχουν -ιδιαίτερα τα κορίτσια- και είναι γεγονός ότι υπάρχει τεράστιο πρόβλημα.

Εδώ βεβαίως, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις υλικοτεχνικές υποδομές των σχολών, οι οποίες σε αρκετές περιπτώσεις είναι πάρα πολύ κακές. Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ να επιθεωρήσετε όλες τις σχολές ναυτικής εκπαίδευσης της χώρας. Οι σχολές δεν τιμούν μία ναυτική χώρα, όπως είναι η Ελλάδα τόσο σε επίπεδο υποδομής όσο και σε επίπεδο εγκαταστάσεων. Αρκεί κανείς να κάνει έναν έλεγχο σε ό,τι αφορά τη στατικότητα του κτηρίου της ΑΕΝ Μακεδονίας και μπορείτε να καταλάβετε τι συμβαίνει.

Η Ελλάδα παρουσιάζει σημαντικά ποιοτικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα, όσον αφορά το χώρο των λιμένων. Σ' αυτό το σημείο θα επισημάνω την άκρως επιτυχημένη σύμβαση παραχώρησης που έγινε στο λιμάνι του Πειραιά επί κυβερνήσεως Κώστα Καραμανλή. Και ας υπάρχουν ακόμη και σήμερα φωνές που δεν το αποδέχονται. Και μάλιστα ποιοι; Οι όψιμοι επαναστάτες που «παραμύθιαζαν» τον ελληνικό λαό με υποσχέσεις περί καταγγελίας της σύμβασης τότε. Το ΠΑΣΟΚ και η Αριστερά πλειοδοτούσαν σε λαϊκισμό στην πλάτη του Έλληνα φορολογούμενου. Ας σοβαρευτούμε. Η σύμβαση με την «COSCO» είναι η μόνη ουσιαστική ξένη επένδυση που έχει γίνει στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια, η οποία διασφαλίζει θέσεις εργασίας, δημιουργεί νέες θέσεις, συνεισφέροντας στο ελληνικό ΑΕΠ.

Κύριε Υπουργέ, αντιλαμβάνομαι την αγωνία σας για την ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας και την ανάπτυξη του κλάδου. Πώς θα το κάνετε αυτό; Καθορίζοντας με υπουργική απόφαση εσείς με τις εταιρείες τη σύνθεση του πλοίου, χωρίς αντικειμενικά κριτήρια, όπως οι κόροι του πλοίου, η ιπποδύναμη, οι κλίνες, ο αριθμός επιβατών, που ισχύουν μέχρι σήμερα; Μιλάμε για την πλέον αδιαφανή διαδικασία, για ανοικτή συναλλαγή με τις ναυτιλιακές εταιρείες, κύριε Υπουργέ, μαζεύοντας περισσότερες υπογραφές ακόμα για τον εαυτό σας; Δεν μπορείτε με τις συνταγές του παρελθόντος να λύσετε τα προβλήματα της ναυτιλίας και της ναυτεργασίας.

Το παρόν σχέδιο νόμου είναι υπουργοκεντρικό, αφού όλα τα θέματα απαιτούν υπογραφή του Υπουργού. Είναι απαράδεκτο φαινόμενο βέβαια, για ένα παραγωγικό Υπουργείο, να υπηρετούνται αυτές οι πρακτικές.

Το πολυνομοσχέδιο καταστρατηγεί το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει μέχρι σήμερα, σχετικά με τις οργανικές συνθέσεις των πλοίων. Καταργεί με απόφαση του Υπουργού τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων, σε όλες τις κατηγορίες των ναυτικών. Γι' αυτό σήμερα είχαμε απεργία από τους ναυτικούς.

Μετατρέπει το Αιγαίο σε θάλασσα χωρίς ασφάλεια, αφού καταργεί το ισχύον σήμερα όριο ηλικίας των πλοίων, που είναι τα τριάντα πέντε χρόνια. Με αυτόν τον τρόπο, κύριε Υπουργέ, θα φέρετε την ανάπτυξη; Με αυτόν τον τρόπο θα ενισχύσετε τον τουρισμό και τη ναυτιλία; Καταργώντας τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας της ναυσιπλοΐας; Γκρεμίζοντας τα εργασιακά δικαιώματα των ναυτικών μας;

Καλώς αποσύρατε το άρθρο 60 και γνωρίζετε το γιατί.

Τέλος το παρόν πολυνομοσχέδιο πρωτοτυπεί, αφαιρώντας τα δικαιώματα των ναυτικών στην απεργία. Εσείς ο ίδιος πριν από

λίγους μήνες ψηφίσατε τη διεθνή ναυτική σύμβαση εργασίας, την MLC του 2006, η οποία θα τεθεί σε ισχύ απ' αυτόν τον Αύγουστο.

Το παράδοξο σήμερα είναι, ότι ο ίδιος ο Υπουργός καταργεί την ίδια τη διεθνή σύμβαση που ψήφισε πριν από λίγους μήνες. Τι λέει; Ξεκάθαρα αναφέρεται σε εθνικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας σε όλα τα ναυτιλιακά κράτη που την έχουν υπογράψει.

Τα μόνα κράτη στα οποία δεν υπάρχουν αντίστοιχες συμβάσεις είναι ορισμένα της Αφρικής. Αυτό είναι το πρότυπο; Ανάπτυξη αφρικανικού τύπου στην ελληνική ναυτιλία;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι η ακτοπλοία είναι υπό πτώχευση. Δεν πρέπει να κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας. Φταίει το κράτος για τις λάθος επιλογές των εταιρειών; Φταίει οι εργαζόμενοι και οι κάτοικοι των νησιών; Σαφώς όχι. Δεν μπορεί τα λάθη άλλων να τα πληρώνουν οι Έλληνες ναυτικοί, οι Έλληνες νησιώτες και οι Έλληνες φορολογούμενοι.

Κύριε Υπουργέ, θα περίμενα ιδιαίτερη ευαισθησία για το ναυτικό κόσμο, μιας και προέρχεστε από το νησί της Χίου, το οποίο έχει μεγάλη παράδοση στη ναυτοσύνη.

Οι εταιρείες υποστηρίζουν ότι καταγράφουν ζημιές τα τελευταία χρόνια, παρά τις επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές, τις οποίες καταβάλλει το ελληνικό δημόσιο εδώ και τριάντα χρόνια και οι οποίες καλύπτονται από τον Έλληνα φορολογούμενο.

Ερωτώ, λοιπόν: Οι επιδοτήσεις αντιστοιχούν στην πραγματική αξία των δρομολογίων ή σε εξυπηρετήσεις ημετέρων; Το ναυτιλιακό πετρέλαιο είναι ή δεν είναι φορολόγητο; Ξέρετε ακριβώς πόσο κοστίζει ετησίως στον Έλληνα φορολογούμενο το υπάρχον σύστημα; Δεν νομίζω, γιατί άλλα είναι τα στοιχεία τα οποία έχω λάβει, με ερώτησή μου, από το Υπουργείο σας και άλλα από το Υπουργείο Οικονομικών.

Τα καταθέτω για τα Πρακτικά της Βουλής.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Αν θέλετε να εξασφαλίσετε την ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοίας, πρέπει να το κάνετε, ανοίγοντας την αγορά και όχι χτυπώντας τα εργασιακά δικαιώματα των ναυτικών μας.

Επίσης σε ζητήματα ασφαλείας της αξιοπλοίας, δεν πρέπει να γίνει καμμία έκπτωση. Η χώρα μας δεν πρέπει να γνωρίσει άλλο «ΣΑΜΙΝΑ» και άλλες περιπτώσεις, όπως του Ρωσικού Νηογνώμονα. Και θα πρέπει να πούμε αλήθειες, οι οποίες πολλές φορές εμπεριέχουν και επώδυνες αποφάσεις.

Αν θέλουμε να έχουμε ακτοπλοία, αν θέλουμε να αναπτύξουμε τους λιμένες της χώρας μας, που αποτελούν ουσιαστικά τεράστιο συγκριτικό πλεονέκτημα και βέβαια τη ναυτιλία μας, που αποτελεί μαζί με τον τουρισμό το 30% του ΑΕΠ της πατρίδας μας, αντιλαμβάνεστε όλοι ότι πρέπει να προχωρήσουμε σε σημαντικές αποφάσεις, στηρίζοντας τα ναυπηγεία και τη ζώνη του Περάματος. Αυτές λοιπόν τις αποφάσεις δεν τις παίρνετε.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω ότι εμείς ως νέο κόμμα, ως νέα μεταρρυθμιστική, ριζοσπαστική ανασυγκρότηση, αναγνωρίζουμε την προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας και των Ελλήνων ναυτεργατών με το πολύτιμο συνάλλαγμα που εισρέει στην Ελλάδα μας.

Σας καλούμε, κύριε Υπουργέ, να σκύψετε σοβαρά πάνω στα προβλήματα της ναυτιλίας και των ναυτικών μας, έτσι ώστε να μην αλλάξει ούτε ένα πλοίο την ελληνική σημαία και αυτά να επανδρώνονται με Έλληνες ναυτικούς, διότι, δυστυχώς, ακούγεται ότι ετοιμάζονται τα ελληνικά πλοία να αλλάξουν την ελληνική σημαία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Κουράκο.

Το λόγο έχει ο κ. Αυγενάκης. Στη συνέχεια θα μιλήσει ο κύριος Υπουργός.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου για την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το οποίο εισάγει

μία σειρά από θεσμικές μεταρρυθμίσεις σε καίρια ζητήματα για την ακτοπλοία.

Η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία, μέσα από ένα εκτεταμένο δίκτυο εξυπηρέτησης νησιών, αποτελεί υποδομή εθνικής σημασίας για την Ελλάδα, καθώς και διασφαλίζει την εδαφική συνοχή, αλλά και στηρίζει την οικονομική ζωή των νησιών, εξασφαλίζοντας τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του εμπορίου και του τουρισμού, αλλά και ενισχύοντας τον κοινωνικό ιστό, αποτρέποντας την απομόνωση και την ερήμωση των νησιών μας.

Τη στιγμή που τα ελληνικά συμφέροντα στη ναυτιλία φαίνεται να κερδίζουν διαρκώς έδαφος στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, την ίδια στιγμή η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει πολλαπλά προβλήματα.

Το οικονομικό περιβάλλον, στο οποίο αναπτύσσεται η ελληνική ακτοπλοία, χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, υψηλό κόστος λειτουργίας, αυξημένη προσφορά σε σχέση με τη ζήτηση υπηρεσιών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, ο κλάδος να βρίσκεται σε κρίση κατά την τελευταία πενταετία, αντιμετωπίζοντας πλέον σοβαρό θέμα βιωσιμότητας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου, η κίνηση επιβατών μειώθηκε κατά περίπου 25%, από 30,7 εκατομμύρια το 2009 σε 23 εκατομμύρια το 2012, ενώ κατά μέσο όρο οι διεθνείς τιμές καυσίμων το 2011 ήταν 18% υψηλότερες από αυτές του 2010 και κατά 39% από αυτές του 2009, με το κόστος των καυσίμων να ξεπερνάει το 50% του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου.

Οι παρεμβάσεις που γίνονται στο σχέδιο νόμου, είναι αναγκαίες, προκειμένου να διασφαλιστούν οι θαλάσσιες ενδομεταφορές και να αποτραπεί ταυτόχρονα ο περαιτέρω αφελληνισμός των πλοίων που θα συνεπάγεται διόγκωση της ανεργίας.

Χαρακτηριστικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι τις μεγαλύτερες απώλειες πλοίων σημείωσαν οι Μπαχάμες που έχασαν πενήντα πέντε πλοία. Ακολουθεί η Ελλάδα με τριάντα πλοία και ο Παναμάς με μόλις είκοσι πλοία. Αντιθέτως, στα νηολόγια που προτιμούν οι Έλληνες να εγγράφουν τα πλοία τους, συγκαταλέγεται η Μάλτα όπου τα ελληνικά συμφερόντα πλοία που εγγράφηκαν στα νηολόγια τους, αυξήθηκαν κατά τριάντα οκτώ και στο Marshall Island, είκοσι οκτώ νέα πλοία.

Με το παρόν σχέδιο νόμου δρομολογούνται μια σειρά από καίριες μεταρρυθμίσεις σε όλες τις δομές της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να μειωθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες, περιορίζεται ο αριθμός των εγγράφων που απαιτείται να υποβληθούν μαζί με τη δήλωση δρομολόγησης του πλοίου.

Στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης της σχέσης προσφοράς και ζήτησης, δίνεται η δυνατότητα αντικατάστασης δρομολογημένου πλοίου με άλλο ίδιου είδους και καταλληλότερου μεγέθους, πάντοτε με την προϋπόθεση επαρκούς κάλυψης των συγκοινωνιακών αναγκών.

Για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας καθίσταται επιβεβλημένη η προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων. Με τη Γενική Γραμματεία Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων αναβαθμίζονται οι λειτουργίες του Υπουργείου, που στοχεύουν στην προώθηση των επενδύσεων και στη στροφή των προσπαθειών προς την ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας.

Το νομοσχέδιο βάζει τις βάσεις για την αξιοποίηση των λιμένων της χώρας. Θεσπίζεται η εφαρμογή εθνικής λιμενικής πολιτικής, ενώ οργανώνεται το θεσμικό περιβάλλον μέσα στο οποίο θα μπορούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και επ' ωφελεία της εθνικής οικονομίας να αξιοποιηθούν καλύτερα οι λιμενικές υποδομές, ώστε να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας αλλά και ανάπτυξη.

Ακόμη, με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου επαναπροσδιορίζεται η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος -πολύ σωστά- στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και ενισχύεται η αποστολή με επιπλέον αρμοδιότητες που περιλαμβάνουν, πέρα από των αμιγώς αστυνομικών και επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, συγκεκριμένο πλαίσιο δράσεων για την παροχή υποστήριξης στην ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό θα ήθελα να σταθώ στην προτεινόμενη από τον Υπουργό τροπολογία που

αφορά το πλοίο ασφαλείας. Η συγκεκριμένη προτεινόμενη από την Κυβέρνηση τροπολογία να ξεκαθαρίσουμε ότι δεν λειτουργεί ως απεργοσπαστικός μηχανισμός, που κάποιοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, του ΚΚΕ, αλλά και των Ανεξάρτητων Ελλήνων έτρεξαν να σχολιάσουν, αλλά προστατεύει την εύρυθμη λειτουργία των ναυτιλιακών δρομολογίων και της ναυτιλιακής σύνδεσης της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Δεν αφορά και δεν αντιμετωπίζει μόνο τα προβλήματα που προκύπτουν στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις με αφορμή τις συχνές απεργίες των εργαζομένων στον κλάδο της ναυτιλίας, αλλά αντιμετωπίζει και τα προβλήματα που δημιουργούνται κάποιες φορές, λόγω των πλοιοκτητριών εταιρειών ή για κάποιους άλλους λόγους, που οι νησιώτες καλά γνωρίζουν και γνωρίζουμε.

Η εν λόγω προτεινόμενη από την Κυβέρνηση τροπολογία προβλέπει ότι σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης δρομολογίων λόγω απεργιακών κινητοποιήσεων, το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών οφείλει εντός σαράντα οκτώ ωρών από το χρόνο κήρυξης της απεργίας, να εισηγηθεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου αυτό με απόφασή του να καθορίσει τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό δρομολογιακών γραμμών και συχνότητας εκτέλεσης δρομολογίων, που απαιτούνται για την προώθηση των ευπαθών προϊόντων, εφόσον η απεργία υπερβεί το σαράνταοκτώωρο.

Η συγκεκριμένη προτεινόμενη τροπολογία –και είναι σημαντικό να τονιστεί αυτό– αφορά κάθε είδους αλλαγές, τροποποιήσεις και προβλήματα που συχνά αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εκτελέσουν τα δρομολογία τους.

Άλλωστε να σημειώσω ότι σε όλους τους οργανωμένους εργασιακούς χώρους προβλέπεται προσωπικό ασφαλείας, το οποίο καλείται να αντιμετωπίσει έκτακτες ανάγκες που ενδεχομένως προκύπτουν. Εδώ, γιατί να μη συμβαίνει το ίδιο;

Κύριε Υπουργέ, την Κυριακή το βράδυ παρευρέθηκα σε συνάντηση με τους αγρότες της Κρήτης. Εκεί έγιναν κάποιες παρατηρήσεις πολύ εύστοχες για το συγκεκριμένο θέμα.

Κατ' αρχάς, σε ό,τι αφορά το χρόνο ενεργοποίησης αυτής της διάταξης –εφόσον φυσικά ψηφιστεί– παρατήρησαν επιπλέον ότι, έχοντας γίνει νόμος του κράτους η ενεργοποίηση του πλοίου ασφαλείας, τα συμβόλαια με τους εξαγωγείς –και κρατήστε το αυτό– αγροτικών προϊόντων, θα είναι λιγότερο σκληρά και επαχθή, δεδομένου του όρου που έθεταν ως προς το ενδεχόμενο των συχνών αλλαγών στα δρομολογία των πλοίων και κατά συνέπεια, ως προς το χρόνο παράδοσης των αγροτικών προϊόντων στις αγορές απορρόφησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η θέσπιση του πλοίου ασφαλείας αποτελεί πάγιο αίτημα των αγροτών της Κρήτης. Το έχουν δεχτεί με ικανοποίηση, την ίδια στιγμή που και άλλοι παραγωγικοί φορείς της Κρήτης και της υπόλοιπης νησιωτικής Ελλάδας εξέδωσαν ανακοινώσεις και δημόσια δήλωσαν τη στήριξή τους σε αυτήν την πρωτοβουλία της Κυβέρνησης και εσάς προσωπικά, κύριε Υπουργέ, που έχετε ξεκινήσει ένα διάλογο σωστά μελετημένο και προσεγγισμένο, σεβόμενος όλες τις πολιτικές πτέρυγες.

Ζητώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να γίνει δεκτή από την πλειονότητα των πολιτικών δυνάμεων του Κοινοβουλίου η θέσπιση πλοίου ασφαλείας. Ιδιαίτερος δε, ζητώ από τους Βουλευτές των νησιωτικών περιοχών, που γνωρίζουν ή που θα έπρεπε να γνωρίζουν τα προβλήματα που δημιουργούνται με την παραμικρή αλλαγή των δρομολογίων, να σκεφτούν πριν αρνηθούν εγκλωβισμένοι στο πλαίσιο της αριστεριστικής ιδεολογίας τους.

Ζητώ από τους συνάδελφους που εκλέγονται στην Κρήτη, να θυμηθούν τα όσα έχουν συμβεί κατά καιρούς στο λιμάνι του Ηρακλείου ή των Χανίων σε περιόδους παρατεταμένων απεργιακών κινητοποιήσεων και να στηρίξουν το πάγιο αίτημα των αγροτών μας, αντιλαμβανόμενοι το μέγεθος της ζημιάς, που καταλήγει τελικά, σε βάρος τους.

Αξίζει να αναφέρω ένα ακόμη φαινόμενο –και κλείνω κύριε Πρόεδρε– που έχει παρατηρηθεί και που μας μετέφεραν αγρότες της Κρήτης στην πρόσφατη συνάντησή μας: Την τελευταία δεκαετία όποτε παρατηρήθηκε παρατεταμένη αναστάτωση στα ακτοπλοϊκά δρομολόγια, λόγω απεργιακών κινητοποιήσεων από εργαζομένους στον κλάδο της ναυτιλίας, ήταν σταθερά στις πε-

ρίοδους υψηλής παραγωγής οπωροκηπευτικών στην Κρήτη. Αυτό έχει τη δική του αξία.

Κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ και των Ανεξάρτητων Ελλήνων, ειδικά όποιοι εκλέγεστε στην Κρήτη, τι θέση παίρνετε απέναντι στους συντοπίτες αγρότες μας;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα αυτά τα χρόνια οι ιδεολογικές παρωπίδες και το λειτουργικό σύστημα της ναυτιλίας είναι αυτά που μας έθεταν στο περιθώριο και βούλιαζαν την ελληνική ακτοπλοΐα και ναυτιλία και άλλους τομείς της οικονομίας μας, όπως προανέφερα. Το ζητούμενο, πλέον, είναι να κινητοποιήσουμε όλες τις δομές, ώστε να αναπτυχθεί η ναυτιλία μας με όραμα, αλλά και με εξωστρέφεια και η Ελλάδα να αναπτυχθεί σε ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Ο εν δυνάμει πλούτος της ναυτιλίας είναι στα χέρια μας, αρκεί να αλλάξουμε άρδην τον τρόπο σκέψης μας και το λειτουργικό σύστημα που χρεοκόπησε τη χώρα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για δεκαοκτώ λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, πιστεύω ακράδαντα ότι δικαιώνει την απόφαση του Πρωθυπουργού, Αντώνη Σαμαρά, να επανιδρύσει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Η φύση, η πολυπλοκότητα, αλλά και το ωράριο λειτουργίας, οι χρόνοι λειτουργίας, της ναυτιλιακής δραστηριότητας, επιβάλλουν μία ενιαία αντιμετώπιση από μία συγκροτημένη ναυτιλιακή διοίκηση, μια ναυτιλιακή διοίκηση που αποτελεί πράγματι πρότυπο για τη ναυτιλία.

Δεν υπάρχει, όπως είπε ο κ. Συρμαλένιος, πουθενά αλλού τέτοιο παράδειγμα. Βεβαίως και είμαστε υπερήφανοι. Γι' αυτό, αγαπητέ συνάδελφε, πολλές κυβερνήσεις επιδιώκουν χρόνια τώρα να αντιγράψουν αυτό το μοντέλο, ένα μοντέλο που λειτουργεί με επιτυχία.

Τι επιδιώκουμε με αυτό το νομοσχέδιο; Κατ' αρχάς αποσαφηνίζουμε την αποστολή του Υπουργείου. Προσδιορίζουμε ποιες είναι οι βασικές του δομές. Εμπλουτίζουμε τις αρμοδιότητές του. Ταυτόχρονα, ενισχύουμε το Λιμενικό Σώμα, προκειμένου με επάρκεια και δυναμικότητα να επιτυγχάνει τη διττή αποστολή του, αλλά και αδιαίρετη αποστολή του, δηλαδή την ασφάλεια και την αστυνόμευση στο θαλάσσιο χώρο και στα λιμάνια, αλλά και την αποτελεσματική υποστήριξη της ελληνικής ναυτιλίας. Για εμάς τα πειράματα τελείωσαν.

Παράλληλα, για πρώτη φορά προωθούμε με στρατηγικό, αλλά και θεσμικό τρόπο, ολοκληρωμένες πολιτικές. Και δεν μπορώ να δεχθώ ότι αυτά που συζητάμε σήμερα αλλά και όσα ακούστηκαν σ' αυτήν την Αίθουσα, αποτελούν αποσπασματικές ρυθμίσεις.

Γιατί τα προτείνουμε όλα αυτά; Για να ενισχυθεί η ελληνική ναυτιλία, να ενισχυθεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, να αναπτυχθούν τα λιμάνια μας, να διασφαλιστεί η συγκοινωνία, να μη χαθούν πλοία, διότι, όταν το πλοίο είναι διαρκώς ζημιογόνο, κάποια στιγμή δεν θα υπάρχει πλοίο.

Οι λόγοι για τους οποίους έχει καταντήσει σε αυτό το χάλι η ελληνική ακτοπλοΐα είναι πολλοί και πρέπει να τους συζητήσουμε. Ασφαλώς και δεν οφείλονται στους εργαζομένους.

Πρέπει ακόμα να κατοχυρωθούν τα δικαιώματα των επιβατών αλλά και να χαραχθεί επιτέλους μια ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική.

Είναι σαφές ότι όλα αυτά συνεπάγονται δύσκολες αποφάσεις. Το επιβεβαίωσα αυτό για μία ακόμη φορά, όταν άκουσα τις ομιλίες των εισηγητών των κομμάτων. Ναι, είναι δύσκολες οι αποφάσεις. Γι' αυτό κάποιοι «μαζεύτηκαν» και κάποιοι άλλοι αποδέχθηκαν τη δύσκολη πραγματικότητα και βγήκαν μπροστά. Είναι αποφάσεις που πήραμε, μακριά από ιδεοληψίες του παρελθόντος, που αφάνισαν τη ναυτική εργασία και χωρίς συμβιβασμούς. Τι εννοώ συμβιβασμούς; Τα γνωστά και αμαρτωλά μικροκομματικά οφέλη.

Αλλά και χωρίς αιφνιδιασμούς, αφού γι' αυτό το νομοσχέδιο προηγήθηκε ευρύτατη διαβούλευση. Θυμίζω ότι στις 13 Δεκεμ-

βρίου παρουσιάστηκε -χωρίς τις ρυθμίσεις ακτοπλοΐας, για τις οποίες έγινε διακριτή διαβούλευση- για πρώτη φορά ο κορμός του νομοσχεδίου. Τέσσερις μήνες πέρασαν. Συζητήσαμε με τους πάντες. Δύο εβδομάδες στο διαδικτυο αναρτημένο το νομοσχέδιο. Δεν αιφνιδιάσαμε κανέναν. Ενημερώσαμε όλο τον κόσμο, τον κλάδο, τα στελέχη του Υπουργείου, ένστολους και πολιτικούς υπαλλήλους και τη Βουλή. Γνωρίζετε πόσες φορές έχω έρθει στην επιτροπή και έχω συζητήσει αυτά τα θέματα, αλλά και στην Ολομέλεια σε κοινοβουλευτικές ερωτήσεις;

Η Αντιπολίτευση τι κάνει από την πλευρά της; Μας παραπέμπει σε ένα άλλο μοντέλο, στο γνωστό «άλλες πολιτικές», χωρίς διά ταύτα. Όπως πάντα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ωραία λόγια χωρίς αντίκρισμα, εκμετάλλευση του συναισθήματος των πολιτών, χωρίς λύσεις και εύκολες καταδίκες σε λάθος εχθρούς. Δεν είμαστε εχθροί. Είμαστε εδώ για να λύσουμε προβλήματα. Αυτό πρέπει να το αντιληφθούμε όλοι.

Αυτή η τακτική, αυτή η πολιτική στάση είναι που έφερε τη χώρα μέχρι εδώ. Αναρωτιέμαι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ: Ενώ έχετε αντίληψη των δεδομένων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν τόσο η ναυτιλία όσο και η λιμενική βιομηχανία, γιατί λέτε όχι στις μεταρρυθμίσεις για τα λιμάνια; Είναι σαφές ότι η στρατηγική θέση των λιμανιών σε συνδυασμό με τη δυναμικότητα της ναυτιλίας και το θαλάσσιο πλούτο της χώρας, το φυσικό πλούτο, αυτό το υπέροχο περιβάλλον που έχουμε, τι είναι; Είναι ένα πανίσχυρο πλεονέκτημα για τον τουρισμό και τις μεταφορές.

Ο λιμενικός τομέας, κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει, με τη σημερινή του μορφή δεν μπορεί να παρακολουθήσει τις εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στις διεθνείς αλυσίδες μεταφορών και εφοδιασμού. Παράλληλα οι συνθήκες του ανταγωνισμού διαρκώς οξύνονται. Και δεν είναι μόνο αυτά, είναι και απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διαρκώς διογκώνονται. Προχθές η Ευρωπαϊκή Ένωση ανακοίνωσε τη νέα δέσμη για τα λιμάνια με τίτλο «Γαλάζια ζώνη». Έχω πει πολλές φορές ότι έρχονται μέτρα και ότι εμείς πρέπει να προσαρμοστούμε έγκαιρα.

Επιπλέον, οι σημαντικές χρηματοδοτήσεις του παρελθόντος διαρκώς μειώνονται. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα επικεντρώσει τη χρηματοδότηση σε λιμάνια, που μπορούν να αποδείξουν ότι έχουν προστιθέμενη αξία γι' αυτές τις αλυσίδες. Πρέπει να το καταλάβουμε.

Πώς απαντάμε σε όλα αυτά; Ο ΣΥΡΙΖΑ είναι ξεκάθαρος: «Καμία απολύτως αλλαγή». Εμείς δεν μπορούμε να σας ακολουθήσουμε. Έχουμε ήδη εκπονήσει εθνική στρατηγική λιμένων πενταετούς ορίζοντα, την οποία μάλιστα θα συζητήσουμε σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα. Το προβλέπει το νομοσχέδιο, στην Ολομέλεια. Για να πει ο καθένας την άποψή του, αλλά και να την τεκμηριώσει και όχι λόγια του αέρα ούτε κούφια λόγια.

Ερωτώ: Πώς νομίζετε ότι θα προσελκύσουμε μεταφορικό έργο; Χωρίς επενδύσεις -ποιος θα τις κάνει;- χωρίς τεχνογνωσία -ποιος την έχει;- και χωρίς τους πελάτες, που ακολουθούν τους διεθνείς διαχειριστές;

Και κάτι ακόμα. Δεν είναι τόσο τα χρήματα, οι επενδύσεις αλλά η ανάπτυξη που ακολουθεί το στρατηγικό εταίρο, που μπορεί να συνδυάσει όλα τα εργαλεία, τις επενδύσεις, την τεχνογνωσία, τους πελάτες, για να δημιουργήσει την ανάπτυξη. Και ερωτώ: Εάν ήταν τόσο εύκολο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσα χρόνια, που όλα τα λιμάνια ήταν κάτω από κρατική διοίκηση, γιατί δεν πετύχαμε αποτελέσματα;

Να σας πω και κάτι ακόμα, που πιστεύω; Σήμερα τα λιμάνια είναι κάτω από ένα ιδιότυπο μονοπωλιακό καθεστώς.

Από όσα γνωρίζω, κανένας δεν έθεσε συγκεκριμένους στόχους -ποιοτικούς και ποσοτικούς- για τα λιμάνια. Βέβαια, στις διοικήσεις πάντα υπάρχουν φωτεινές εξαιρέσεις, που πέτυχαν, από μεράκι, από αγάπη για τη δουλειά τους, και όχι επειδή κάποιος τους έθετε στόχους και τους ήλεγχε για την επίτευξή τους.

Σήμερα τα περισσότερα λιμάνια αποτελούν κρατίδια προσωπικών επιρροών. Και το λέω μετά λόγου γνώσεως. Ρωτήστε στην περιφέρειά σας ο καθένας αν είναι ευχαριστημένοι από τον τρόπο που διοικούνται τα λιμάνια, αν θεωρούν ότι αυτοί που τα διοικούν είναι ειδικό για να φέρουν επενδύσεις, να προσδώσουν τεχνογνωσία, να προσελκύσουν πελάτες και αν τα λιμάνια, υπό

δημόσια διοίκηση, αποδίδουν στις τοπικές κοινωνίες το μέγιστο του δυναμικού τους. Ναι ή όχι; Αυτή είναι η συζήτηση.

Θέλω, επίσης, να ρωτήσω: Τι εννοεί ο ΣΥΡΙΖΑ «λιμάνια υπό δημόσιο έλεγχο»; Σας είπα ότι δεν μιλώ μόνο για οικονομικούς στόχους. Όμως, να μας το εξηγήσετε. Ποιος θέτει τους στόχους και πως τους ελέγχει;

Για εμένα ο δημόσιος έλεγχος σ' αυτήν τη χώρα, δυστυχώς, εξελίχθηκε χωρίς συγκρότηση, ενώ επιπλέον έχει δυσκολία να προσαρμόζεται στις εξελίξεις. Είναι ρεαλισμός αυτό. Σαφώς και θα θέλαμε να ήταν αλλιώς η Δημόσια Διοίκηση. Η ταχύτητα, όμως, κύριοι συνάδελφοι, με την οποία αναπτύσσεται ο ανταγωνισμός, είναι μεγαλύτερη από τη δική μας ικανότητα να μειώσουμε την απόσταση, με τη Δημόσια Διοίκηση.

Δεν θέλω να αναφερθώ σε συμφέροντα. Ο δημόσιος έλεγχος έχει να κάνει με την ουσία. Όχι με υπερεξουσίες. Παραδέχομαι πως σήμερα δεν είναι ο καλύτερος δυνατός. Δεν τον παραδίδουμε, όμως, σε ιδιώτες. Αντιθέτως, αναθέτουμε σε ιδιώτες ό,τι δεν αφορά άμεσα το δημόσιο. Να αποδεδειγτεί το δημόσιο, να ανακτήσει τον έλεγχο. Και την εμπορική δραστηριότητα να την κάνει άλλος. Αυτός που μπορεί. Γιατί πρακτικά, σήμερα τον έχει χάσει τον έλεγχο.

Ξέρετε ότι ακόμα κι όταν ο έλεγχος σημαίνει μια επιστολή του Υπουργού σε Λιμενικά Ταμεία, «Παρακαλώ, στείλτε μας στοιχεία» και πάλι υπάρχει αντίδραση. Μέχρι εκεί φτάνει η έλλειψη συνολικής εικόνας, προσκρούει στο πρόταγμα του κακώς εννοούμενου τοπικισμού.

Ασφαλώς και έχει σημασία η κεντρική διοίκηση να αφουγκράζεται την τοπική κοινωνία. Είναι στοιχείο δημοκρατικότητας. Άλλο, όμως, είναι μια εποικοδομητική συνεισφορά της τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλο να λειτουργεί κάποιος ως απόλυτος άρχων μιας υποδομής που ούτε ο ίδιος πλήρωσε ούτε οι δημότες μόνοι αλλά όλοι οι Έλληνες. Και το όφελος, βεβαίως, πρέπει να κατευθύνεται πρωτίστως στην τοπική κοινωνία. Θα πρέπει, όμως, να το καρπούνται και όλοι οι Έλληνες που πλήρωσαν για την υποδομή.

Θέλω, επίσης, να πω ότι σημασία σε αυτήν τη συζήτηση έχει να επικεντρωθούμε στη στοχοθεσία, στις στρατηγικές ανάπτυξης και -όπως είπα και πριν- στη ρυθμιστική και ελεγκτική διαδικασία, τις «δουλειές» του κράτους δηλαδή, και όχι τόσο στο διαχειριστή, λες και την κοινωνία την ενδιαφέρει ποιος θα κάνει τον έμπορο, αν θα είναι Κινέζος, Γάλλος, Ιταλός, Πορτογάλος ή όποιος άλλος θέλει να είναι.

Εκεί είναι ο προβληματισμός. Εκεί πρέπει να πάει και η συζήτηση: Πώς θα ασκηθεί καλύτερα ο έλεγχος, οι ρυθμιστικές αρμοδιότητες και οι σχετικές κανονιστικές πράξεις για τα λιμάνια μας. Γι' αυτήν την ταμπακιέρα δεν άκουσα πολλά πράγματα. Πολύ, δε, περισσότερο δεν άκουσα προτάσεις ή και λύσεις. Και μη μου πει κάποιος συνάδελφος ότι δεν ήμουν ανοιχτός αυτούς τους τέσσερις μήνες να συζητήσω οτιδήποτε, με τον οποιονδήποτε, από οποιονδήποτε κόμμα.

Αυτοί οι λόγοι μας οδήγησαν στην ανάγκη να πρωτοπορήσουμε -γιατί δεν υπάρχει ευρωπαϊκό μοντέλο- και να δημιουργήσουμε μια Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων. Είναι αλήθεια ότι σήμερα τα λιμάνια μπορεί και να μην την έχουν ανάγκη, γιατί είναι υπό δημόσιο έλεγχο. Αύριο, μεθαύριο, όμως, όταν θα «ξεδιπλωθεί» το πρόγραμμα ανάπτυξης, θα χρειάζεται ένας ισχυρός ρυθμιστής.

Άρα κάνουμε παρεμβάσεις σημαντικές για τα λιμάνια της χώρας. Δεν κλείνουμε την πόρτα σε κανένα σενάριο. Το επενδυτικό ενδιαφέρον θα διαφανεί όταν το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου παρουσιάσει και υλοποιήσει το πρόγραμμά του. Δίνουμε δυνατότητα δημιουργίας και λειτουργίας δικτύων. Ακούστηκε τρομερή κριτική ακόμα και γι' αυτά τα δίκτυα και ερωτήματα. Μπορούν ή δεν μπορούν να ομαδοποιηθούν τα λιμάνια; Πρέπει ή δεν πρέπει; Και τι ειδους ομαδοποίηση θα είναι αυτή;

Εμείς δημιουργούμε ένα πλαίσιο με βάση τη λιμενική στρατηγική που παρουσιάσαμε το Δεκέμβριο, δηλαδή συνεργασίες μεταξύ των λιμανιών και ένωσή τους σε δίκτυα που θα επιτρέπουν και τη διοικητική τους αυτοτέλεια αλλά και συνεργασίες και εξειδίκευση. Είναι σημαντικό αυτό. Μη νομίζουμε ότι κάθε λιμάνι

μπορεί να κάνει τα πάντα.

Επίσης, υπάρχει περιθώριο για τεχνογνωσία και κοινά πρότυπα. Δημιουργούμε τη Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης, έτσι ώστε οι μητρικές εταιρείες να μπορούν να εξάγουν τεχνογνωσία και να υποστηρίζουν τις θυγατρικές. Είναι αδύνατον σήμερα να υποστηριχθεί μία διαδικασία ιδιωτικοποίησης από μία υπηρεσία που δεν έχει ούτε εμπειρία ούτε τους ανθρώπους. Αυτές τις αρχές, θα εφαρμόζουν σε αναλογική κλίμακα τα λιμάνια.

Θέλω να πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι οι επερχόμενες αποκρατικοποιήσεις, θα γίνουν όποιες κι αν είναι οι αντιδράσεις σας, όσο και να συνεχίζετε αυτήν την τακτική που έχει καταδικαστεί και αποτύχει, και να αντιμετωπιστούν με ευθύνη. Και το αποτέλεσμα θα είναι συνάρτηση της συμπεριφοράς όλων μας.

Θέλω, επίσης, να προσθέσω ότι η συζήτηση δεν είναι μόνο για τα μεγάλα λιμάνια, αλλά και για τα μικρά, τα περιφερειακά, τα μικρότερης σημασίας, λιμάνια τα οποία κι αυτά μπορεί να γίνουν μοχλοί ανάπτυξης. Θα ήθελα να καλέσω απ' αυτό το Βήμα το ΤΑΙΠΕΔ να αναδείξει, όχι μόνο σε διεθνές επίπεδο αλλά και σε περιφερειακό, σε τοπικό επίπεδο και να καλλιεργήσει το ενδιαφέρον τοπικών φορέων, της αυτοδιοίκησης και επιχειρηματιών να μπουν σε κοινοπρακτικά σχήματα και να αξιοποιήσουν τα περιφερειακά λιμάνια.

Κύριε Πρόεδρε, βλέπω το χρόνο και αγχώνομαι. Είμαι στο μισό περίπου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Υπάρχουν κι άλλοι λόγοι να αγχώνεται κανείς, αλλά και ο χρόνος μπορεί να αγχώνεται.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Μπορεί αυτό να τον βοηθήσει να αγχωθεί και για τα υπόλοιπα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):

Δυσόλογα θα ήθελα να πω για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, για την ναυπηγοεπισκευή, η οποία δεν είναι μακριά από τη ναυτιλία και από τα λιμάνια.

Η ναυπηγοεπισκευή διέγραψε μια τεράστια, πολύ μεγάλη, λαμπρή πορεία η από το 1980 και μετά, μέχρι να υποστεί μια κλιμακούμενη κρίση και να καταρρεύσει. Το πρόβλημα δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί με διοικητικά μέτρα. Το πρόβλημα αντιμετωπίζεται μόνο με μία συγκροτημένη, ρεαλιστική και συμβατή με το Κοινοτικό Δίκαιο πολιτική.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν έχει αρμοδιότητες, παρά μόνο αστυνομικής φύσεως. Παρ' όλα αυτά, βγήκαμε μπροστά και είπαμε να κάνουμε ένα βήμα για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, με μια διυπουργική επιτροπή για να εξετάσει τα διάφορα ζητήματα χωροθέτησης, οριοθέτησης και περιβαλλοντικής αδειοδότησης καθώς και μια επιτροπή για να εξετάσει και να δώσει λύσεις για τις διάφορες κανονιστικές διατάξεις που αφορούν σε εταιρείες κ.λπ.. Εμείς νομίζουμε ότι αυτό είναι το καλύτερο που μπορούμε να κάνουμε, σε συνδυασμό και με μία καινούργια υπηρεσία που θα δημιουργηθεί στο Υπουργείο.

Είναι σαφές ότι αυτή η πρόταση δεν αρκεί για να λυθεί το πρόβλημα, ένα πρόβλημα τεράστιο που αφορά στο νόμισμα και σε πολλά πράγματα. Το καταλαβαίνω. Όμως, εσείς ποια πρόταση έχετε; Τι λέτε για τη ναυπηγοεπισκευή και τη ναυπηγική παραγωγή; Κρατικά ναυπηγεία; Και τουλάχιστον ο ΣΥΡΙΖΑ που εξακολουθεί, νομίζω, να είναι στο ευρωπαϊκό περιβάλλον, τι λέει;

Έρχομαι τώρα στα θέματα της ναυτιλίας. Ενώ γνωρίζετε πώς λειτουργεί το διεθνές πλαίσιο βρίσκεστε όλοι οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ πολύ γενναϊόδωρο το καθεστώς που παρέχει η χώρα μας στις ναυτιλιακές εταιρείες. Μάλιστα, αναζητάτε και επιχειρήματα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ζητώντας αλληλογραφία κ.λπ.. Κάποιος δικός σας λόγος θα υπάρχει.

Αν υπάρχει σύγχυση, αγαπητέ κύριε Παπαδημούλη, μεταξύ της δικαίας κατανόησης των φορολογικών βαρών και των κινήτρων για επενδύσεις, πείτε το να συνεννοηθούμε. Εάν συγχέετε αυτές τις δύο έννοιες, έχουμε θέματα.

Εγώ προσωπικά τις βρίσκω απολύτως διακριτές. Τα κίνητρα για επενδύσεις τα χρειαζόμαστε. Φέρνουν πλοία στη σημαία, φέρνουν εταιρείες στον Πειραιά και πρέπει να τα ενισχύσουμε. Και δεν είναι μόνο οικονομικά τα κίνητρα. Είναι η προσαρμογή

του εθνικού ναυτιλιακού συστήματος στη διεθνή πραγματικότητα κι αυτό αφορά και τη ναυτική εργασία και τη ναυτική εκπαίδευση και μια σειρά από άλλα θέματα. Εάν γίνει σωστά αυτή η προσαρμογή όλα θα πάνε καλά. Τα κίνητρα δεν είναι μόνο οικονομικά, το ξαναλέω. Είναι κίνητρα θεσμικά αλλά και διοικητικά. Αυτά θα αποδώσουν και θα αναδείξουν τη ναυτιλία μας ακόμα πιο ισχυρή.

Θέλω επίσης να πω ότι η επιτάχυνση των διαδικασιών παίζει κι αυτή ένα ρόλο. Υπάρχει ένα ολόκληρο κεφάλαιο με τίτλο «Ανάπτυξη ναυτιλιακών επιχειρήσεων». Τι κάνουμε, κύριοι συνάδελφοι; Μειώνουμε τις υπογραφές και επιταχύνουμε τις διοικητικές αποφάσεις που δεν έχουν οικονομικό αντικείμενο μεταξύ των συναρμοδίων Υπουργείων.

Παράλληλα, επειδή λέμε πολλά, σας αναφέρω το νέο σύστημα νηολόγησης. Μπορεί όχι άμεσα, αλλά βραχυπρόθεσμα, μακροπρόθεσμα θα αποδώσει. Μειώθηκαν οι χρόνοι σε δέκα μέρες από επτάμισι μήνες και οι υπογραφές εννέα από τριάντα τέσσερις. Αυτά είναι σημαντικά βήματα που θα ενισχύσουν όλο το πλέγμα του ελληνικού ναυτιλιακού συστήματος.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ**)

Όλα αυτά τα υποστηρίζουμε με τα έμπειρα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, που έχουν την τεχνογνωσία και μπορούν να λειτουργήσουν είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο, επτά μέρες την εβδομάδα, τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες το χρόνο σ' ένα τέτοιο σύνθετο περιβάλλον.

Εσείς αυτό το λέτε «στρατιωτικοποίηση» του Υπουργείου και προτείνετε ένα μοντέλο που ήδη δοκιμάστηκε και απέτυχε. Επαναλαμβάνω ότι τα τελευταία τρία χρόνια, μετά τη διάλυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, χρειάστηκαν εννέα προεδρικά διατάγματα για να λειτουργήσει στοιχειωδώς η υπηρεσία.

Όσον αφορά στην ακτοπλοία, κύριοι συνάδελφοι, ενώ έχετε καθαρή εικόνα της κατάστασης και πλήρη γνώση των οικονομικών δεδομένων, προτείνετε δημόσιο κοινωνικό φορέα για την ακτοπλοία. Ερωτώ: τι ακριβώς εννοείτε; Γραμμές; Πλοία; Εκτέλεση δρομολογίων; Ναυτικούς; Ναύλους; Τι απ' όλα αυτά θα είναι κρατικό και τι θα είναι ιδιωτικό; Υποθέτω πως δεν εννοείτε ότι το κράτος πρέπει να κάνει τον ακτοπλόο.

Έχω δύο ερωτήσεις: Θα ζητήσετε να τροποποιηθεί ο ευρωπαϊκός κανονισμός για το καμποτάζ; Θα ζητήσετε να τροποποιηθεί η νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων;

Ας πούμε ότι όλα αυτά δεν αποτελούν κανένα ζήτημα για τον ΣΥΡΙΖΑ, ότι δηλαδή τα έχει λύσει, τα έχει ξεκαθαρίσει. Το άλλο ερώτημα είναι το εξής: Εάν οι εταιρείες συσσωρεύσαν ζημιές τόσων εκατομμυρίων, ο δημόσιος φορέας που, αν κατάλαβα καλά, δεν θα είναι μόνο για το σχεδιασμό αλλά και για την εκτέλεση –άκουσα τη φράση «εκτέλεση δρομολογίων» που είπε ο κ. Συρμαλένιος– είναι βέβαιο ότι δεν θα είναι ζημιογόνος; Αν είναι ζημιογόνος, ποιος θα πληρώσει τα «σπασμένα»;

Θέλω να διευκρινίσω για άλλη μία φορά ότι μ' αυτό το νομοσχέδιο δεν καταργείται η ετήσια δρομολόγηση, δηλαδή η υποχρέωση να καλύπτονται συγκοινωνιακά τα νησιά όλο το χρόνο. Τι καταργείται; Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να διατηρεί το πλοίο σε περιόδους που το πλοίο δεν λειτουργεί και είναι ακινητοποιημένο.

Επίσης, η μη δραστηριοποίηση του πλοίου δεν συνεπάγεται αυτομάτως διακοπή της συγκοινωνίας, ιδίως όταν το πλοίο είναι για συντήρηση, αλλά και για άλλους λόγους. Σε καμμία περίπτωση δεν διαταράσσεται η συγκοινωνία των νησιών. Όταν σας ακούω να λέτε τέτοια πράγματα, μπορώ να πω ευθέως ότι κινδυνολογείτε.

Για να εξοικονομήσω χρόνο, δεν θα μιλήσω για την αντικατάσταση πλοίου. Άκουσα την κριτική του Κομμουνιστικού Κόμματος. Βεβαίως όταν ο κόσμος είναι πολύς, θα βάλεις μεγαλύτερο πλοίο και όταν ο κόσμος είναι λιγότερος, θα βάλεις μικρότερο, ιδίου είδους πλοίο, όχι βάρκα. Διαβάστε καλά τις διατάξεις.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Θα μοιράσεις και τα κέρδη με τους ναυτεργάτες!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Έρχομαι στη σύνθεση πληρώματος. Οι παρεμβάσεις που κάνουνε κινούνται σε δύο άξονες: Στην ακτοπλοία και μόνο για τη χειμερινή περίοδο όπου εκ των πραγμάτων η κίνηση

είναι μικρότερη, μειώνεται η απαίτηση προσωπικού γενικών καθηκόντων κατά 50%. Διευκρινίζω: αυτή είναι μείωση της απαίτησης, δεν είναι οδηγία για τις εταιρείες. Οι εταιρείες θα επιλέξουν, γιατί οι εταιρείες δουλεύουν με τους ναυτικούς τους και τούς γνωρίζουν πολύ καλύτερα απ' ό,τι γνωρίζουν εσάς και εμένα που ταξιδεύουμε με τα πλοία. Αυτή είναι η ελαχιστοποίηση της απαίτησης.

Όσο για τις γραμμές του εξωτερικού, κάναμε και εκεί παρεμβάσεις δυναμικές και αναγκαίες. Πριν από λίγα χρόνια είχαμε είκοσι οκτώ πλοία στην Αδριατική και σήμερα έχουμε τέσσερα. Εμείς τον αφελληνισμό των ελληνικών πλοίων, δεν πρόκειται να τον επιτρέψουμε.

Θέλω να ρωτήσω: Γ' αυτές τις θέσεις εργασίας που χάθηκαν στην Αδριατική, θα μιλήσει κανείς, θα εξηγήσει γιατί χάθηκαν, θα δώσει λόγο;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Είχατε μία ευκαιρία να το κάνατε. Κάντε το.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριοι συνάδελφοι, είναι θέμα προσαρμογής στα διεθνή δεδομένα μίας δραστηριότητας που δεν είναι εγχώρια. Ας το καταλάβουμε αυτό. Προσπαθήστε.

Συλλογικές συμβάσεις εργασίας: Δεν καταργούνται. Στο νομοσχέδιο δεν υπάρχει διάταξη για κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Είναι και παραμένει καθαρά θέμα συλλογικής ωριμότητας των δύο πλευρών, δηλαδή των εργαζομένων και των εργοδοτών.

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

Κύριε Πρόεδρε, θέλω την ανοχή σας για λίγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Όχι, κύριε Υπουργέ. Έχουμε ήδη μειώσει το χρόνο στους Βουλευτές. Θα μιλήσει ο Αρχηγός των Ανεξάρτητων Ελλήνων, θα μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και πρέπει να μιλήσουν και οι Βουλευτές. Σας παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Δύο λεπτά ακόμα, κύριε Πρόεδρε. Νομίζω ότι με ακούει με ενδιαφέρον ο κ. Καμμένος, επειδή γνωρίζει πολύ καλά τα θέματα.

Όλα αυτά σας τα λέει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάποιος που εκλέγεται σε ναυτικό νησί. Κάποιος που πήρε αποφάσεις αψηφώντας το πολιτικό κόστος ακριβώς για να υπάρχουν πλοία. Η αλήθεια πάνω απ' όλα. Χωρίς εκπώσεις.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, θέλοντας να ζητήσω από όλους τους συναδέλφους, ειδικά για το θέμα της ναυτικής ανεργίας, να βάλουν το χέρι στην καρδιά και να αναθεωρήσουν όσα είπαν για το άρθρο 19.

Δίνουμε τη δυνατότητα στην ποντοπόρο ναυτιλία, όπου δεν υπάρχουν ελληνικά κατώτερα πληρώματα, αλλά και στο θαλάσσιο τουρισμό -αναφέρω τα μεγέθη δεκαεπτά χιλιάδες πεντακόσια σκάφη αναψυχής και τρεις χιλιάδες διακόσια φορτηγά πλοία που απασχολούν κατά μέσο όρο είκοσι ανθρώπους ως κατώτερο πλήρωμα. Και μόνο εκτάκτως, μόνο κατά τη διάρκεια του μεσοπρόθεσμου Προγράμματος -και το ξαναλέμε ρητά και το υπογραμμίσουμε με τις νομοθετικές βελτιώσεις- σχετικά με τις ατομικές συμβάσεις εργασίας. Να δώσουμε δουλειά στα νέα παιδιά, να φύγουν από τα συσσίτια ή τις καφετέριες. Να δουν μπροστά τους γαλάζιους ορίζοντες. Γιατί μη σας διαφεύγει το ότι πηγαίνοντας έστω και ως κατώτερα πληρώματα, μπορεί να τους δούμε αύριο-μεθαύριο στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, να γίνουν μηχανικοί ή καπετάνιοι. Η ανεργία κατατρώει τα σωθικά κάθε ελληνικής οικογένειας και εμείς θα πρέπει να κάνουμε την υπέρβασή μας.

Θέλω, κλείνοντας, να καταθέσω για τα Πρακτικά τον απολογισμό του έργου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για το δεύτερο εξάμηνο του 2012, καθώς και τον προγραμματισμό έργου για το 2013, όπως υποσχέθηκα στις προγραμματικές δηλώσεις και όπως ρητά αναφέρεται και στο νομοσχέδιο, ότι δηλαδή ο εκάστοτε Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου οφείλει να καταθέτει τον προγραμματισμό του για το επόμενο έτος και τον απολογισμό για το προηγούμενο.

Σας ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Κωνσταντίνος Μουσούρουλης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικής της Βουλής)

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ, αλλά η Κυβέρνηση πρέπει να σέβεται και τους Βουλευτές. Υπάρχουν και οι Βουλευτές που έχουν εγγραφεί και είναι τριάντα στον αριθμό. Πρέπει να μιλήσουν και οι Βουλευτές.

Ο Αρχηγός των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Πάνος Καμμένος έχει το λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εμπορική ναυτιλία είναι η βαριά βιομηχανία μαζί με τον τουρισμό και είναι και εκείνος ο τομέας της οικονομίας, ο οποίος πράγματι μπορεί να μας φέρει λύσεις απέναντι σε αυτήν την κρίση που περνάμε.

Όμως, η εμπορική ναυτιλία θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε τι είναι. Η εμπορική ναυτιλία δεν είναι οι εφοπλιστές. Η εμπορική ναυτιλία δεν μετριέται ούτε σε φουγάρα ούτε σε πόρους. Η εμπορική ναυτιλία μετριέται στη ναυτοσύνη των Ελλήνων και αν υπάρχει εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα είναι γιατί υπάρχουν αξιωματικοί της γέφυρας και της μηχανής, γιατί υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί, γιατί η ναυτοσύνη είναι αυτή η οποία έχτισε την εμπορική ναυτιλία.

Έχτισε την εμπορική ναυτιλία από την εποχή των «ξύλινων τειχών» του Ηρόδοτου. Έχτισε, όμως, και την Ελλάδα μετά από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Έλληνες ναυτικοί ήταν αυτοί που έγιναν εφοπλιστές, Έλληνες ναυτικοί ήταν εκείνοι οι οποίοι κατάφεραν και έκαναν ερήμην του κράτους την ελληνική εμπορική ναυτιλία την πρώτη δύναμη σε όλο τον κόσμο. Είμαστε περήφανοι που η Ελλάδα παραμένει η πρώτη δύναμη στην εμπορική ναυτιλία.

Όταν ανέλαβα Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής μου έδωσαν μία συμβουλή και μου είπαν «το καλύτερο που έχετε να κάνετε, κύριε Υπουργέ, είναι να μην ασχολείστε με τη ναυτιλία και να αφήσετε να δουλεύει μόνη της».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Σε όλους το είπαν.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας το είπαν και εσάς;

Άρα αυτό που πρέπει να κάνουμε είναι να αφήσουμε την εμπορική ναυτιλία να στηρίζεται στους ανθρώπους της, στους ανθρώπους της ναυτοσύνης, στους ανθρώπους που κατάφεραν να τη χτίσουν και βεβαίως με κύριο βραχίονα το Λιμενικό Σώμα.

Το Λιμενικό Σώμα δεν είναι μία αστυνομία της θάλασσας. Το Λιμενικό Σώμα δεν είναι μία ακτοφυλακή. Το Λιμενικό Σώμα είναι εκείνο το Σώμα που ίδρυσε ο Ελευθέριος Βενιζέλος προκειμένου να στηρίξει την εμπορική ναυτιλία. Οι αξιωματικοί, οι υπαξιωματικοί, οι λιμενοφύλακες είναι εκείνοι που βρίσκονται σε όλο τον κόσμο, εικοσιτέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο, τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες το χρόνο προκειμένου να στηρίξουν την εμπορική μας ναυτιλία, να στηρίξουν τους Έλληνες ναυτικούς.

Έγινε έγκλημα από την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ όταν προσπάθησε να μετατρέψει το Λιμενικό Σώμα σε μία Διεύθυνση της Ελληνικής Αστυνομίας, ένα έγκλημα που ευτυχώς διορθώθηκε. Ακόμα, όμως, έχει ανοιχτές πληγές από αυτήν την εγκληματική ενέργεια που έκανε τότε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, μία απόφαση για την οποία χαίρομαι που τώρα ως συνεταίρος της Νέας Δημοκρατίας μετανοεί, έρχεται γονυπετιώς εδώ και στηρίζει αυτό το νομοσχέδιο που επαναφέρει το Λιμενικό Σώμα στην υπηρεσία της εμπορικής ναυτιλίας.

Χαίρομαι που αντιλαμβάνονται το λάθος τους, αντιλαμβάνονται το έγκλημα που κάναμε εις βάρος της εμπορικής ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος όταν προσπαθήσαν να το μετατρέψουν σε διεύθυνση της Ελληνικής Αστυνομίας.

Όμως για να μπορέσει η ναυτιλία να λειτουργήσει θα πρέπει να δούμε ποια είναι η αλήθεια. Η αλήθεια είναι ότι η εμπορική ναυτιλία δεν μπορεί να μπει σε ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Δεν υπάρχει Ευρωπαϊκή Ένωση για την εμπορική ναυτιλία. Η εμπορική ναυτιλία στηρίζεται σε έναν και μόνο οργανισμό: στον IMO,

στο Διεθνές Ναυτικό Οργανισμό, που είχε στο τιμόνι του για δυο θητείες Έλληνα, τον Θύμιο Μητρόπουλο, αξιωματικό του Λιμενικού Σώματος. Διεθνής είναι, λοιπόν, η ναυτιλία και όχι ευρωπαϊκή.

Εδώ θα έχετε να αντιμετωπίσετε, κύριε Υπουργέ, την πίεση από την Ευρωπαϊκή Ένωση υπαγωγής ουσιαστικά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μέσα στα ευρωπαϊκά δεδομένα. Η απάντηση είναι όχι. Η απάντηση είναι σθεναρή αντίσταση απέναντι σ' αυτήν την προσπάθεια να έχουν τον ίδιο λόγο οι Αυστριακοί, οι Γερμανοί, άναυτες χώρες, σε έναν κλάδο στον οποίο η Ελλάδα πρωταγωνιστεί βάσει όμως των διεθνών κανονισμών. Η μεγάλη σας μάχη εκεί θα είναι, η πρώτη μεγάλη μάχη. Και αυτό όμως σημαίνει σεβασμό στους ναυτικούς.

Σεβασμός στους ναυτικούς σημαίνει σεβασμός και στις εργασιακές σχέσεις των ναυτικών. Δεν μπορεί με κανέναν τρόπο να μπορούμε σε διάλογο με την τρόικα και να ακούγονται αυτά τα απίθανα πράγματα που ακούστηκαν τα τελευταία χρόνια και δημόσια διατυπώθηκαν. Δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ο Έλληνας ναυτικός σαν ένας εργαζόμενος της στεριάς. Ακόμα και ο ναυτικός που εργάζεται στην ακτοπλοία είναι εκείνος ο εργαζόμενος που δε βλέπει τα παιδιά του παρά μόνο οκτώ ώρες, όταν θα δέσει το λιμάνι τη νύχτα στον Πειραιά, μετά από τρεις μέρες ταξίδι και το πρωί θα μπαρκάρει πάλι για να φύγει. Δεν έχει ούτε Χριστούγεννα ούτε Πάσχα ούτε γιορτές ούτε σχολές ούτε Σάββατα ούτε Κυριακή. Δεν μπορεί, λοιπόν, να εξισώνουμε τον ναυτικό με τον εργαζόμενο στη στεριά.

Το ίδιο ισχύει και για τους ναυτικούς μας είτε αυτοί είναι κατώτερα πληρώματα είτε είναι αξιωματικοί της γέφυρας και της μηχανής της ποντοπόρου ναυτιλίας με τους υπόλοιπους εργαζόμενους. Ο ναυτικός που δουλεύει σε ποντοπόρο πλοίο, σε γκαζάδικο, σε φορτηγό, θα ταξιδεύει πολλές φορές και έξι και επτά και οκτώ μήνες μακριά από την οικογένειά του. Θα κινδυνεύσει στους ωκεανούς, θα αντιμετωπίσει δύσκολες καιρικές συνθήκες. Θα αντιμετωπίσει την ξενιτιά μέσα όμως στο βαπόρι, μέσα σε εκείνο το μέσο το οποίο δεν του προσφέρει ούτε τη δυνατότητα της επαφής πολλές φορές. Άρα, με το να μιλάμε για κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών, μιλάμε ουσιαστικά για επίθεση απέναντι στο ναυτικό επάγγελμα.

Το ναυτικό επάγγελμα πρέπει να ενισχύεται και οι κύριοι άξονες της πολιτικής πρέπει να είναι οι έμπειροι της ναυτοσύνης της χώρας που είναι η ΠΝΟ και τα σωματεία της ΠΝΟ, όπως επίσης και η Ένωση Πλοιαρχών, η οποία γνωρίζει πολύ καλύτερα από τους διάφορους στεριανούς προφήτες.

Αυτό που θα πρέπει να κάνουμε για να αναπτυχθεί η εμπορική ναυτιλία είναι να μεταφέρουμε στην Ελλάδα τις δραστηριότητες που υπάρχουν στο εξωτερικό. Πώς θα μεταφερθούν; Αυτή τη στιγμή οι περισσότερες πράξεις με τα πλοία ελληνικής σημαίας, είτε ελληνικής πλοιοκτησίας, γίνονται στο εξωτερικό. Γίνονται είτε στο Σίτι του Λονδίνου, είτε στην Κύπρο, όπου γίνονταν οι τραπεζικές εργασίες. Θέλουμε να πούμε ότι αναπτύσσουμε την εμπορική ναυτιλία; Αν θέλετε να πετύχετε, κύριε Υπουργέ, υπάρχει ένας στόχος: Η μεταφορά όλων αυτών των δραστηριοτήτων στην πατρίδα μας.

Για να γίνει αυτό απαιτείται ειδική νομοθεσία η οποία θα έχει συνταγματική ισχύ, όπως ο ν. 7575. Θα δημιουργηθεί ένας ιδιαίτερος χώρος εδώ στον Πειραιά όπου θα μπορούσαμε να φέρουμε το crew management, δηλαδή τη διαδικασία διαχείρισης των πληρωμάτων, να φέρουμε τη ναυτική εκπαίδευση των κατωτέρων πληρωμάτων. Πού γίνεται η ναυτική εκπαίδευση των κατωτέρων πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων αυτήν τη στιγμή; Τα ξέρετε καλύτερα, αλλά πρέπει να τα μάθει και ο ελληνικός λαός. Γίνεται στις Φιλιππίνες και στην Ουρουγουάη. Γιατί να γίνεται στις Φιλιππίνες και στην Ουρουγουάη; Γιατί να μη δώσουμε τα κίνητρα εκείνα ώστε οι σχολές των κατωτέρων πληρωμάτων να γίνονται εδώ στην Ελλάδα; Δημιουργήστε ελεύθερες ζώνες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Το άρθρο 19...

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Αφήστε το άρθρο 19. Το άρθρο 19 τα διαλύει όλα. Φέρατε το άρθρο 19 και καταφέρατε να συνδέσετε εκείνους που πραγματικά θα πρέπει να απελευθερώσουμε, δηλαδή τα σκάφη αναψυ-

χής, μαζί με την ποντοπόρο ναυτιλία. Είναι άλλο η ποντοπόρος ναυτιλία όπου πρέπει να υπάρχουν οι συλλογικές συμβάσεις και άλλο τα κίνητρα που μπορούμε να δώσουμε στα σκάφη αναψυχής, προκειμένου πράγματι να μπουν Έλληνες ναυτικοί και να αντικαταστήσουν τους Φιλιππινέζους που είναι στα σκάφη αναψυχής αυτή τη στιγμή. Δεν είναι το άρθρο 19 εκείνο.

Η αντιμετώπιση που σας λέω με τη δημιουργία μιας ελεύθερης ζώνης ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά, στο οποίο θα έχει τη δυνατότητα να μεταφερθεί το banking, να μεταφερθεί το τραπεζικό σύστημα, να γίνονται τα ναυλοσύμφωνα εδώ, να προστατεύεται και ο εφοπλισμός, αλλά και ο ναυτικός, να μπορούν να γίνονται όλες οι πράξεις μέσα από ένα ναυτιλιακό κέντρο, προϋποθέτει ειδικό νομοσχέδιο συνταγματικής ισχύος του ν.7575, που θα μπορούσε να φέρει όλες τις δραστηριότητες στην Ελλάδα.

Είδαμε τι συνέβη στην Κύπρο. Μας έλεγε ο κύριος Πρόεδρος των Εφοπλιστών προεκλογικά: «Ξέρετε, κινδυνολογούν οι Ανεξάρτητοι Έλληνες», όταν είπαμε ότι τα υπό ελληνική σημαία πλοία μπορεί να κινδυνεύσουν. Όταν ο κ. Τουρκοκιάς ήταν στην Εθνική Τράπεζα και έδινε θαλασσοδάνεια στις ναυτιλιακές εταιρείες, έβαζε τα πλοία υπό ελληνική σημαία να δίνουν εμπράγματη ασφάλεια. Όλη αυτή η εμπράγματη ασφάλεια μεταφέρθηκε στο EFSF. Και ερωτώ: είναι ή όχι υπό Αγγλικό Δίκαιο; Είναι ή όχι υπό τις διαδικασίες των δικαστηρίων του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου; Εκεί βρίσκεται.

Και ο Πρόεδρος των Εφοπλιστών απεδείχθη ότι ο ίδιος προσωπικά, αντί να κάνει ναυτικό έργο, πήγαινε και έκανε διάφορες μπίζνες με τραπεζίτες στην Κύπρο, συμμετείχε σε όλη αυτή την κομπίνια η οποία αποκαλύπτεται σιγά-σιγά με τα στοιχεία που έρχονται στην κυπριακή Βουλή και θα δούμε πώς παίρνονταν τα μετοχοδάνεια, δόθηκαν για να μείνει ένα κομμάτι για να βοηθήσει στην απόκτηση πλοίων. Αυτό, όμως, είναι ένα θέμα το οποίο καλύτερα να μην το προσεπίζετε εδώ πέρα και πάρετε τη θέση του.

Γελάτε, κύριε Χρυσοχοϊδης. Έτσι είναι τα πράγματα.

Όσον αφορά, λοιπόν, τη ναυτιλία, σας είπαμε, προχωρήστε. Θέλετε να προχωρήσετε και να φέρετε ένα νομοσχέδιο για να ενισχύσουμε την εμπορική ναυτιλία και να φέρετε δραστηριότητες εδώ; Θα είμαστε μαζί σας. Όχι όμως με κατάργηση των δικαιωμάτων των ναυτικών, αλλά με ενίσχυση και με διάλογο με τους ναυτικούς.

Για την ακτοπλοία ακούω απίθανα πράγματα. Ακούω προτάσεις και έρχονται εδώ πέρα τροπολογίες για να δημιουργήσουμε, λέει, δρομολόγια ασφαλείας σε περίοδο που θα έχουμε απεργία. Ποιος δεν το θέλει αυτό; Ποια είναι τα δρομολόγια ασφαλείας; Δρομολόγια ασφαλείας είναι να πάρουμε δέκα ψήφους από τους αγρότες στην Κρήτη, που πράγματι έχουν πρόβλημα με τα ευπαθή προϊόντα τους; Όχι. Δρομολόγιο ασφαλείας σημαίνει ότι πρέπει να υπάρχει ένα πλοίο το οποίο θα εξυπηρετεί κάθε νησί. Να εξυπηρετεί τη Μυτιλήνη, να εξυπηρετεί τη Χίο, τη Σάμο, την Άνφο, τη Φολέγανδρο, τη Σίκινο, την Αμοργό, τον Άη Στράτη, τη Γαύδο. Μπορεί να υπάρξει πλοίο ασφαλείας το οποίο θα καλύπτει όλο το Αιγαίο; Εδώ η ακτοπλοία δεν καλύπτει όλο το Αιγαίο. Και δεν καλύπτει όλο το Αιγαίο η ακτοπλοία, γιατί η ακτοπλοία ουσιαστικά χρηματοδοτείται από το ελληνικό δημόσιο με 100 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο, μείον 16 εκατομμύρια ευρώ που σας κόβει ο Τόμσεν.

Τι θα πει 100 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο; Για βάλτε τα αυτά να δούμε πόσα χρήματα δίνονται για την αστική συγκοινωνία στην Αθήνα, πόσα δίνονται για το μετρό στην Αττική, πόσα δίνονται για τα τρένα σε όλη την Ελλάδα. Δισεκατομμύρια. Δίνονται δύο, τρία, τέσσερα δισεκατομμύρια για κάθε κλάδο από αυτούς που σας ανέφερα και η ελληνική ακτοπλοία, προκειμένου να έχει το δικαίωμα όχι στην ακτοπλοία, στη συγκοινωνία, ο νησιώτης, καλυπτόταν με 100 εκατομμύρια το χρόνο επιδοτούμενα δρομολόγια, που ιδίως εξυπηρετούσαν το χειμώνα.

Και έρχεστε τώρα και δέχεστε να έρχεται αυτός ο τύπος από την τρόικα και να σας λέει «σας κόβουμε τα δεκαέξι». Τι κόβουν; Κόβουν τη δυνατότητα επικοινωνίας με τα νησιά. Αυτό δεν πρέπει να το δεχτείτε.

Αντί, λοιπόν, να μιλάμε για μείωση των κονδυλίων για την ακτοπλοία, για τη συγκοινωνία των νησιών, πρέπει να προχωρήσουμε

στο μεταφορικό ισοδύναμο, δηλαδή να υπάρχει μια αντίστοιχη αντιμετώπιση του νησιώτη με το χιλιόμετρο σε αντιστοιχία με το μίλι το ναυτικό. Δεν μπορεί αυτή τη στιγμή ο νησιώτης που μένει σήμερα στους Φούρνους ή μένει στην Κάλυμνο να πληρώνει τα διόδια του Μπόμπολα. Πληρώνει διόδια, πληρώνει την κατασκευή των δρόμων και αντίστοιχα δεν έχει να εισπράξει απολύτως τίποτε.

Τι λέμε λοιπόν; Ισοδύναμο. Όσο πληρώνεται για τη χερσαία μεταφορά ο πολίτης είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση είτε από το κράτος, να πληρώνεται και ο νησιώτης. Με 100 εκατομμύρια δεν μπορεί να υπάρχει ούτε ακτοπλοΐα ούτε συγκοινωνία. Αυτήν τη στιγμή γίνονται πασαλείμματα. Και αν υπάρχει αυτήν τη στιγμή σύνδεση των νησιών, υπάρχει γιατί κάποτε, σε συνεργασία με το Λιμενικό Σώμα, σε συνεργασία με αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος καταφέραμε να φτιάξουμε ένα ισχυρό δίκτυο διανοησιμότητας.

Όμως ούτε αυτό αρκεί. Ακτοπλοΐα σημαίνει ότι θα πρέπει το δικαίωμα της συγκοινωνίας και της επικοινωνίας του νησιώτη να το διασφαλίσουμε εδω θεσμικά, να έχει ο νησιώτης τις ίδιες δυνατότητες επικοινωνίας με το διοικητικό του κέντρο όπως έχει ο κάτοικος της χερσαίας Ελλάδας. Ακτοπλοΐα σημαίνει ακόμα να επιδοτήσουμε το καύσιμο με ό,τι μέτρο μπορούμε, να δώσουμε κίνητρα για να μπορέσει η ακτοπλοΐα να υπάρχει και το χειμώνα. Τα νησιά δεν κλείνουν το χειμώνα, οικογένειες μένουν εκεί, παιδιά μένουν εκεί, θέλουν εκεί να παραμείνουν. Πώς θα παραμείνουν, όταν δεν έχουν την ασφάλεια του να υπάρχει ένα καράβι που να πιάνει το λιμάνι τους;

Εάν θέλετε λοιπόν να μιλήσουμε ανοικτά για την ακτοπλοΐα, χρειάζεται να δημιουργηθεί άμεσα το μεταφορικό ισοδύναμο. Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες έχουν καταθέσει ολοκληρωμένη πρόταση, η οποία πράγματι θα δώσει λύση στην ακτοπλοΐα.

Εάν προχωρήσετε σε αυτό το νομοσχέδιο το οποίο ψηφίζουμε σήμερα και ιδίως στις διατάξεις που σας επιβάλλουν για την ακτοπλοΐα, σας λέμε δημόσια και από το Βήμα της Βουλής, ότι το χειμώνα δεν θα υπάρχουν καράβια. Ξεκάθαρα πράγματα. Δεν θα υπάρχει δυνατότητα επικοινωνίας το χειμώνα. Δεν θα βρίσκεται καράβι να πιάσει τα νησιά μας το χειμώνα. Θα ερημοποιηθούν τα καράβια. Και οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας, που δεν είχαν χρηματοδότηση –κι αυτό οφείλω να το πω- τι έκαναν; Κάθε Νοέμβριο –ρωτήστε τα στελέχη σας, τα ξέρουν καλύτερα από μένα- έρχονταν οι παλιοί εφοπλιστές με τις μπουτονιέρες με τα λουλούδια και περίμεναν να μας πουν, κύριε Υπουργέ: «Ξέρετε χάλασε το βαπόρι, έχουμε βλάβη». Κάθε Νοέμβριο, γινόταν η βλάβη, όταν δεν είχε δηλαδή μεταφορικό έργο, για να καταφέρουν την υποχρεωτική δεκάμηνη δρομολόγηση να την κάνουν εννέαμηνη, οκτάμηνη ή επτάμηνη. Κακά τα ψέματα. Δεν βγαίνει το βαπόρι της ακτοπλοΐας, όταν παίρνει δύο φορτηγά, για να πιάσει τον Εύδηλο της Ικαρίας με 1.000 ευρώ όταν έχει 35.000 ευρώ καύσιμα.

Θέλουμε να μιλήσουμε για τη συγκοινωνία; Χρειάζεται επιδότηση λοιπόν της ακτοπλοΐας, συγκοινωνία αντί για ακτοπλοΐα. Κι αυτό σημαίνει νησιωτική πολιτική, όπως επιβάλλει το άρθρο 101 του Συντάγματος.

Εμείς σε αυτό το σημείο θα σας πούμε: Προχωρήστε αν θέλετε και σε πιο τολμηρές λύσεις. Δώστε τη δυνατότητα στην ακτοπλοΐα μέσα, να υπάρχουν παράλληλες δραστηριότητες, ώστε να μπορούν τα πλοία αυτά να λειτουργούν –αν θέλετε- και ως τουριστικές μονάδες. Θέλετε να κλείσουν οι τραπεζαρίες. Το καταλαβαίνω. Ένα βαπόρι της ακτοπλοΐας για να λειτουργήσει αυτήν τη στιγμή θέλει δέκα άτομα στα καζάνια, είκοσι μέντε άτομα να βρίσκονται στην κουζίνα και να μαγειρεύουν, ενώ το εστιατόριο είναι κλειστό. Και υπάρχει ένα self service και μία εταιρεία που φτιάχνει fast food.

Θέλετε να δώσετε δυνατότητες και να δουλεύει και το προσωπικό; Δώστε τη δυνατότητα να λειτουργούν σε καζίνο το χειμώνα. Αφήστε τη δυνατότητα να κάνουν πλόες και επέκταση δρομολογίων που θα εξυπηρετούν συγκεκριμένες μορφές τουρισμού, θρησκευτικό τουρισμό. Να μπορεί εκείνος που πάει στην Τήνο το χειμώνα να κάνει μία επέκταση δρομολογίου και να πάει και στην Πάμο, να πάει στα προσκυνήματα.

Πρέπει να πάρουμε αποφάσεις πραγματικά που θα δώσουν τη

δυνατότητα να επιβιώσουν τα βαπόρια. Η «νησιωτικότητα» έχει να κάνει ακόμα και με το χτίσιμο πλοίων. Ποιο χτίσιμο πλοίων; Ενώ έχουμε αυτήν τη στιγμή τα καλύτερα ναυπηγεία του κόσμου, έχουμε τους καλύτερους τεχνίτες, όλα έχουν καταρρεύσει: Ελευσίνα, Σκαρामαγκάς, Πέραμα, Σύρος, Νεώριο, δεν υπάρχει τίποτα. Γιατί δεν υπάρχει τίποτα; Δεν υπάρχει τίποτα, όχι γιατί είναι τα συνδικάτα τα οποία κλείνουν –μπορεί να έγιναν και λάθη στο παρελθόν- αλλά γιατί στηρίξαμε τη λειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης πάνω σε κρατικές προμήθειες και ιδίως σε εξοπλιστικά προγράμματα.

Από την εποχή των «στραβών» υποβρυχίων του Τσοχατζόπουλου, εν συνεχεία του Παπαντωνίου, φτάσαμε τώρα στο Βενιζέλο και στο Σάφα. Ο Σάφα έκλεισε τα Ναυπηγεία του Σκαρामαγκά. Δύο υποβρύχια του έδωσε η Επιτροπή Εξοπλισμών της Βουλής. Ψάχνετε να βρείτε γιατί έκλεισε το Νεώριο; Θα σας πω εγώ. Διότι ενώ πήγαν να φτιάξουν τις δύο δεξαμενές του Πολεμικού Ναυτικού –κι ενώ κέρδιζαν το διαγωνισμό στη Σύρο- μπήκαν εν συνεχεία «σφήνα» ο Σκαρामαγκάς και ο κ. Σάφα, που δεν έχει δικαίωμα να προχωρήσει στο να φτιάξει τέτοιου είδους ναυπηγήματα και παρενέβη το Συμβούλιο της Επικρατείας και «μπλόκαρε» το Νεώριο. Θα κλείσει το Νεώριο.

Θέλετε να πάρετε αποφάσεις; Χαμηλώστε τη φορολογία στο 8%, δημιουργήστε ελεύθερες ζώνες στο Πέραμα, στην Ελευσίνα και στο Νεώριο και αφήστε να δουλέψουν τα ναυπηγεία μας.

Δώστε τη δυνατότητα να επιβιώσουν. Αντί να αγοράζει φρεγάτες η σημερινή Κυβέρνηση από τη Γαλλία κατασκευασμένες σε γαλλικά ναυπηγεία, βάλτε την υποχρέωση να γίνονται στην Ελευσίνα για να προχωρήσει η ζώνη και να μην περάσει σε άλλα χέρια. Γιατί αυτό που φοβάμαι ότι πάει να γίνει αυτήν τη στιγμή είναι ότι πάμε να υποβαθμίσουμε όλη τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, προκειμένου να περάσει σε άλλα χέρια για να φτιάξουν τις εξέδρες απάντησης φυσικού αερίου και πετρελαίου. Δώστε τις δυνατότητες να δημιουργηθούν ζώνες χαμηλής φορολογίας και αφήστε τους εργαζόμενους. Δώστε κίνητρα, ώστε τα βαπόρια τα οποία αυτήν τη στιγμή φτιάχνονται στην Τουρκία, την Κορέα και στην Κίνα να έρθουν σε ελληνικά ναυπηγεία.

Τέλος, όσον αφορά το θέμα των δυνατοτήτων του, αν θέλετε, πράγματι, όπως είπατε με το άρθρο 19, να βάλτε στα γιγτώ ελληνικό πλήρωμα, θα σας πούμε εμείς μία λύση, αφού θέλετε λύσεις. Προχωρήστε στη δημιουργία παράλληλου ηολογίου για σκάφη αναψυχής. Κάντε παράλληλο ηολόγιο μόνο για σκάφη αναψυχής με συγκεκριμένες εργασιακές συνθήκες και βάλτε τα Ψαρά άμεσα που είναι και η εκλογική σας περιφέρεια, βάλτε την Ύδρα, βάλτε τρία, τέσσερα, πέντε νησιά, να βγάλουν σημαία ελληνική με παράλληλο ηολόγιο και με ειδικές εργασιακές συνθήκες, ώστε πράγματι να βρουν δουλειά οι Έλληνες ναυτικοί.

Εδώ, με αυτήν την πολιτική που ακολουθείτε για τα σκάφη αναψυχής, το αποτέλεσμα είναι όσοι είναι από τη μεριά του Αιγαίου Πελάγους να πάνε στην Τουρκία, ξεχειμωνιάζουν όλα τα σκάφη στην Τουρκία και όλα τα σκάφη που ήταν στο Ιόνιο πάνε στην Ιταλία.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του Προέδρου των Ανεξάρτητων Ελλήνων)

Παρακαλώ την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Λύσεις υπάρχουν, αλλά οι λύσεις δεν είναι ούτε οι λύσεις που δίνετε με τα λιμάνια. Μιλάτε τώρα για συμφωνίες με τα λιμάνια, κυρίως απέναντι από την Τουρκία. Ρωτήστε τον κ. Βογιατζή τι γίνεται στη Μυτιλήνη, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας είναι. Το καράβι το οποίο κάνει τη Μυτιλήνη με τα Παράλια της Μικράς Ασίας, όταν μένει το βράδυ στην Τουρκία, στα Παράλια της Μικράς Ασίας, πληρώνει 700 ευρώ λιμανιάρικα κι όταν μένει στη Μυτιλήνη πληρώνει 70. Ποια είναι η αμοιβαιότητα; Καμμία αμοιβαιότητα δεν υπάρχει. Δείτε τα δρομολόγια, όπως υπάρχουν.

Αν θέλουν πράγματι να αναπτύξουμε τη διασυννοριακή σύνδεση, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με ίσα μέσα. Και η λύση δεν είναι να δοθούν οι μαρίνες στον Τούρκο επιχειρηματία. Η λύση είναι να δοθούν εκείνα τα κίνητρα, ώστε ένας ολόκληρος κλάδος, όπως αυτός του θαλάσσιου τουρισμού, να αναπτυχθεί στην Ελλάδα, με χαμηλή φορολογία, με κίνητρα στο να υπάρξουν δουλειές και όσον αφορά τους ναυτικούς αλλά και όσον αφορά την εξυπηρέτηση και συντήρηση των σκαφών αναψυχής.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ανακοινώσω το χρονοδιάγραμμα.

Θα μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και δέκα Βουλευτές ακόμα και θα αφήσουμε άλλους δέκα Βουλευτές γι' αύριο. Όπως καταλαβαίνετε θα μειώσουμε το χρόνο στα πέντε λεπτά με ανοχή για τους Βουλευτές.

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ποιος είναι ο δέκατος Βουλευτής;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ο τελευταίος Βουλευτής είναι ο κ. Παύλος Βογιατζής.

Αύριο το πρωί θα ξεκινήσουμε βέβαια από την αρχή, γιατί σήμερα το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί επί της αρχής.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, αύριο θα αρχίσουμε με τη σύμβαση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Όχι, κανονικά. Αύριο θα αρχίσουμε με την κατ' άρθρον συζήτηση.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Δέκα η ώρα λέει το πρόγραμμα, με τη σύμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ναι, με τη σύμβαση κανονικά και μετά θα μπούμε στο νομοσχέδιο. Θέλω να διευκρινίσω ότι αύριο θα συνεχίσουμε με τους σημειονόμους ομιλητές και μετά θα γραφτούν πάλι για τις δευτερολογίες, όπως γίνεται.

Το λόγο έχει ο κ. Δημήτριος Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ κατήγγειλε το Υπουργείο Ναυτιλίας, ο μικρός τότε ΣΥΡΙΖΑ του 4,5% είχε εκφράσει την αντίθεσή του και είχαμε πει ότι ελληνική Κυβέρνηση χωρίς Υπουργείο Ναυτιλίας είναι σαν να λέμε Σαουδική Αραβία χωρίς Υπουργείο για τα πετρέλαια.

Το θέμα, όμως, είναι ποιο είναι το περιεχόμενο του νομοσχεδίου που μας φέρνεται για την ανασύσταση του Υπουργείου και τις άλλες διατάξεις.

Αυπάμαι, αλλά το «νομοσχέδιο Μουσουρούλη» όπως θα θέλατε να μείνει στην ιστορία -θεμιτή η ανθρώπινη φιλοδοξία- είναι το νομοσχέδιο που έχει ως «κόκκινη κλωστή» την εξυπηρέτηση των συμφερόντων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Απόδειξη, όχι μόνο τα παραδείγματα που θα σας αναφέρω, αλλά το γεγονός ότι ο κ. Βενιάμης, ο επικεφαλής της Ένωσης των Εφοπλιστών, όταν ήρθε στην αρμόδια επιτροπή κατά την ακρόαση φορέων, πέρα από συγχαρητήρια στον Υπουργό, στον κ. Μουσουρούλη και πέρα από γενικές διατυπώσεις που προσπαθούν να ταυτίσουν τη ναυτοσύνη των Ελλήνων, για την οποία καμαρώνουμε όλοι, με τα συμφέροντα του κλάδου του, δεν είχε ένα αίτημα, μία κριτική, μία πρόταση για να αλλάξει κάτι στο νομοσχέδιο που έχετε ετοιμάσει.

Σας καλώ τώρα, αντί να σπαταλάτε το μισό χρόνο της ομιλίας σας σε κακόγουστες επιθέσεις εναντίον της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης διαστρεβλώνοντας τις θέσεις μας -γιατί δυσκολεύομαι να καταλάβω πώς με τη διαδρομή σας την τεχνοκρατική δεν καταλαβαίνετε- να μας πείτε μία διάταξη, ένα αίτημα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών που απορρίψατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Επιτρέψτε μία διακοπή, κύριε Παπαδημούλη;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Βεβαίως. Ευχαρίστω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Παπαδημούλη, κάνω ό,τι είναι σωστό για την πατρίδα σε αυτές τις δύσκολες στιγμές που περνά. Μην επιχειρείτε τέτοιου είδους «...» ταυτίσεις του Υπουργού Ναυτιλίας με συμφέροντα και εσείς προσωπικά -ο ΣΥΡΙΖΑ δεν έχω καμμία αμφιβολία ότι το κάνει, βλέπω άλλωστε τις ανακοινώσεις του και πώς τις χαρακτηρίζει- με τέτοιο επιχειρήμα, κύριε Παπαδημούλη. Δεν μπορείτε να το κάνετε, για έναν επιπλέον λόγο: Στην ακρόαση οι φορείς μίλησαν για το θέμα που τους ενδιαφέρει. Το πολυνομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας σαφώς καλύπτει ένα τεράστιο εύρος. Σας παρακαλώ λοιπόν πολύ. Δεν σας ζητώ να ανακαλέσετε. Δεν με ενδιαφέρει στο τέλος-τέλος. Σας παρακαλώ να μη χρησιμοποιείτε τέτοιου είδους επιχειρήματα και πολύ δε περισσότερο να τα εντάσσετε στον πολιτικό σας λόγο προκειμένου να με πλήξετε προσωπικά.

Ευχαριστώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Δέχθηκα τη διακοπή του Υπουργού, διότι είχα προβλέψει και το περιεχόμενό της.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Είστε μάγος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Το χαρακτηρισμό περί «...» κρατήστε τον για λογαριασμό σας. Σας χαρακτηρίζει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριε Παπαδημούλη, σας παρακαλώ πάρα πολύ.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να διαγραφεί αυτή η φράση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Αφορά το περιεχόμενο της κυβερνητικής πολιτικής την οποία υλοποιείτε και θα το τεκμηριώσω, κύριε Μουσουρούλη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Παρακαλώ πάρα πολύ να διαγραφεί αυτή η φράση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Εγώ πολιτική κρίση έκανα, κύριε Πρόεδρε. Αυτός που ξέφυγε γιατί πιάστηκε με τη γίδα στην πλάτη είναι ο κύριος Υπουργός.

Παραδείγματα που τεκμηριώνουν τον ισχυρισμό: Εκτός από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία συγκαλεί τον Υπουργό και την Κυβέρνηση και είναι ενθουσιασμένη με το περιεχόμενο του νομοσχεδίου, όλοι οι κλάδοι των εργαζομένων που ασχολούνται με τη ναυτιλία, χωρίς καμμία εξαίρεση, από το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Ναυτιλίας μέχρι τους εργαζόμενους στη ναυτιλία σε όλους τους κλάδους, στην ποντοπόρο, την ακτοπλοία κ.λπ., είναι αντίθετοι στο νομοσχέδιο.

Με το άρθρο 19 καταργείτε τις συλλογικές συμβάσεις και ουδέν μονιμότερον του προσωρινού, κύριε Υπουργέ. Και το χαράτσι για δύο χρόνια το βάλατε και ως προσωρινό εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας και κουρελιάσατε και το νόμο και το Συμβούλιο της Επικρατείας και το παρατείνετε και το 2013.

Καταργείτε τη δεκάμηνη υποχρεωτική ναυτολόγηση. Μειώνετε από επτά σε τέσσερις μήνες για τα ταχύπλοα. Αυξάνετε το χρόνο απόσυρσης για συντήρηση ή επισκευή των πλοίων. Είναι όλα αυτά πάγια αιτήματα των εφοπλιστών, ναι ή όχι; Αντίλογο αντί για ύβρις. Ποιες θα είναι οι επιπτώσεις; Υποβάθμιση της εξυπηρέτησης των νησιών και των επιβατών, μεγαλύτερος αριθμός ναυτικών στην ανεργία, απώλεια εσόδων για το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Σε ό,τι αφορά στα λιμάνια, όλες σας οι ρυθμίσεις διευκολύνουν την επιτάχυνση της ιδιωτικοποίησης, αντί για ένα σχέδιο αναπτυξιακής αξιοποίησης των λιμανιών, το οποίο απουσιάζει από την οπτική σας. Κρύβεστε πίσω από το ΤΑΙΠΕΔ. Ακόμη κι όταν σας λένε «ιδιωτικοποίηση ή μεταφορά κάποιων αρμοδιοτήτων», λέτε: «Θα το κρίνει το ΤΑΙΠΕΔ». Λες κι εσείς είσατε εκτελεστικό όργανο του Ταμείου των ιδιωτικοποιήσεων.

Το δε Υπουργείο Ναυτιλίας -εμείς είμαστε υπέρ της επανασύστασής του και ήμασταν αντίθετοι όταν το κατήγγειλε το ΠΑΣΟΚ- το οικοδομείτε όχι ως ένα αναπτυξιακό θεσμό, που να αξιοποιεί τη δυνατότητα της ελληνικής ναυτιλίας να συμβάλει στην ανάπτυξη, αλλά με μια παλιομοδίτικη λογική προηγούμενων δεκαετιών, που υποβαθμίζει το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου, κρατάει μια στρατιωτικού τύπου ιεραρχική δομή και από το Λιμενικό κάνει τη λάθος επιλογή.

Το Λιμενικό, κατά την άποψή μας, πρέπει να έχει ως κύρια αποστολή το ρόλο της ακτοφυλακής, τη φύλαξη των ακτών -έχουμε τεράστιες ακτές και μεγάλο πρόβλημα και μεγάλη πίεση- τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, που έχουν τεράστια σημασία και για την προστασία της υγείας και της ζωής των κατοίκων των νησιών, αλλά και για θέματα ασφάλειας, αλλά και τα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς είμαστε μια χώρα με τουρισμό, που αντιμετωπίζει μεγάλα προβλήματα ρύπανσης θαλάσσιας και ρύπανσης των ακτών, που κάνουν ζημιά.

Μας απευθύνετε κατηγορίες, να απολογηθούμε γι' αυτό, να απολογηθούμε για το άλλο κ.λπ.. Μόνο ότι παραλάβατε «καμένη γη» από τον ΣΥΡΙΖΑ δεν είπατε. Μα, κυβερνάτε δεκαετίες μαζί Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ και εσείς θα έπρεπε να δώσετε εδώ πέρα λογαριασμό για όλα αυτά που αποδίδετε σε εμάς.

Διότι, αν φτιάξατε εσείς μια διοίκηση πελατειακή, αργοκίνητη, γραφειοκρατική, αναποτελεσματική και φτάσατε στο σημείο οι διοικήσεις των Λιμενικών Ταμείων να μη σας δίνουν στοιχεία,

απάντηση σ' αυτό δεν είναι η ιδιωτικοποίηση. Δηλαδή, θα σας δίνει ο ιδιώτης στοιχεία που δεν σας δίνει η διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου;

Αυτή η θεωρία είναι ιδεοληψία, κύριε Υπουργέ. Η θεωρία ότι εμείς που κάναμε αυτό το κράτος το αναποτελεσματικό, αντί να φτιάξουμε το κράτος, αντί να φτιάξουμε το δημόσιο, αντί να υπηρετήσουμε το δημόσιο συμφέρον, αντί να φτιάξουμε εργαλεία δημόσιου ελέγχου, τα πουλάμε όλα. Τα δίνουμε όλα.

Μιλήσατε για την «ταμπακιέρα», αλλά με παχιά λόγια αποφυγάτε να μας πείτε για την «ταμπακιέρα» των θεμάτων που σας θέσαμε κι εμείς και άλλοι συνάδελφοι. Ξεφύγατε και σε γενικεύσεις.

Όσον αφορά στη φορολογία -επειδή κάνατε και μία αναφορά σ' αυτό το θέμα- οι αριθμοί λένε ότι τα πληρώματα των πλοίων πληρώνουν φόρο περισσότερο από τους εφοπλιστές. Επίσης, υπάρχει μια νομοθεσία από τη δεκαετία του 1950, συνταγματικά κατοχυρωμένη στο Σύνταγμα του 1975, η οποία και κατά την Κομισιόν εγείρει θέματα προς έρευνα για το κατά πόσο παραβιάζει τους κανόνες περί ανταγωνισμού και δίνει προνόμια. Οι Νορβηγοί εφοπλιστές πληρώνουν πολύ περισσότερο. Είναι προφανώς άλλο θέμα το κίνητρα για επενδύσεις και άλλο θέμα η φορολογία, αλλά η κραυγαλέα αδικία δεν κρύβεται.

Επειδή είπατε πολλά για τη διαβούλευση, η τροπολογία Κεφαλογιάννη σε ποια διαβούλευση μπήκε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Βουλευτική τροπολογία είναι, για όνομα του θεού.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Είναι βουλευτική ή κυβερνητική, καλυμμένη πίσω από την υπογραφή του Γραμματέα της Νέας Δημοκρατίας;

Πριν δέκα ημέρες φέρατε κυβερνητική τροπολογία που την υπέγραψαν τρεις Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, οι κύριοι Τσουμάνης, Σταμενίτης και Χριστογιάννης. Την είχε ετοιμάσει το Μαξίμου και την έδωσε τελευταία στιγμή στον κ. Χατζηδάκη, ο οποίος την αποδέχτηκε χωρίς να πει μια κουβέντα υπέρ. Είναι η γνωστή ασυλία στους τραπεζίτες για τα «θαλασσοδάνεια». Από τότε κρύβεστε και κανείς δεν βγαίνει να την υποστηρίξει απ' αυτούς που την ψήφισαν και απ' αυτούς που την έφεραν εδώ.

Ξέρουμε ποιοι την υπέγραψαν. Δεν ξέρουμε ποιοι την έγραψαν, ποιοι έδωσαν την εντολή να κατατεθεί, ποιοι ζήτησαν από τον κ. Χατζηδάκη, που σιωπά στην κρύβεται, να τη δεχθεί κ.λπ..

Αυτή η τροπολογία, λοιπόν, είναι το πλοίο ασφαλείας που θα προστατεύσει τον νησιώτη και τα εμπορεύματα ή είναι η τροπολογία που καταργεί το δικαίωμα της απεργίας; Η ίδια η τροπολογία λέει ότι αυτό γίνεται μόνο σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης δρομολογίου λόγω απεργιακών κινητοποιήσεων. Αν ένα δρομολόγιο δεν γίνεται, διότι υπάρχει προσηχηματική και δόλια συμπεριφορά του πλοιοκτήτη που λέει ότι χάλασε γιατί θέλει να εκβιάσει, τότε ενεργοποιείται το πλοίο ασφαλείας; Σύμφωνα με τη διάταξή σας, όχι. Κοροϊδεύετε τους νησιώτες. Κοροϊδεύετε τους αγρότες. Προσπαθείτε να παίξετε με τον κοινωνικό αυτοματισμό.

Γιατί τι λέει αυτή η τροπολογία; Λέει ότι αν μια απεργία βαστά παραπάνω από σαράντα οκτώ ώρες, ο Υπουργός αφού συνέλθει αυτό το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, μπορεί να αποφασίσει να βγει το πλοίο χωρίς καν να δημοσιευθεί και στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Τι μένει από το δικαίωμα της απεργίας, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, αν υιοθετηθεί αυτή η βουλευτική τροπολογία;

Ποιες είναι οι διαφορές -και θέλω ειλικρινά να τις καταλάβω, κύριε Χρυσόχοϊδη- ανάμεσα στην τροπολογία Κεφαλογιάννη και την τροπολογία Κεγκέρογλου; Και ρωτάω και την εισηγήτρια της ΔΗΜΑΡ που είπε ότι είναι υπέρ. Είναι υπέρ και του δικαιώματος της απεργίας αλλά και υπέρ της τροπολογίας του Γραμματέα της Νέας Δημοκρατίας.

ΜΑΡΙΑ ΡΕΠΟΥΣΗ: Πάντα υπάρχει προσωπικό ασφαλείας στις απεργίες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Άλλο αυτό και άλλο αυτή η τροπολογία που καταργεί το δικαίωμα της απεργίας. Και όσοι ισχυρίζονται ότι δεν το καταργεί, ας μου πουν τι μένει απ' αυτό το δικαίωμα, αν αυτή εγκριθεί.

Καταλήγοντας, θέλω να πω ότι υπάρχουν κάποιες τροπολο-

γίες από τις οποίες πιο σημαντική θεωρώ αυτήν για τις τράπεζες. Προτιμώ, όμως, να μιλήσω γι' αυτήν αύριο, ώστε να υπάρχει και κάποιος από το αρμόδιο Υπουργείο, το Υπουργείο Οικονομικών για να συζητήσουμε τις απόψεις μας.

Θέλω να σταθώ σε ένα μόνο θέμα και θα κατέβω σε λιγότερο από ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ προκαταβολικά για τη μικρή ανοχή που σας ζητώ.

Υπάρχει το θέμα «έρευνα και διάσωση». Είναι σοβαρό θέμα που έχει πολλές πλευρές και στο οποίο υπάρχουν κίνδυνοι και σκάνδαλα παλιά, Agusta- Bell, προμήθειες, υψηλά κόστη.

Τι λέει η πρότασή σας; Παραπέμπονται τα πάντα σε μια κοινή υπουργική απόφαση. Αυτό το νομοσχέδιο το πολύ μελετημένο, με τις επεξεργασμένες προτάσεις παραπέμπει τα πάντα σε ένα κρίσιμο και ευαίσθητο θέμα, σε μια κοινή υπουργική απόφαση.

Καταλήγοντας, για να μη μακρηγορώ, για τους λόγους που εξήγησε ο εισηγητής μας, ο συνάδελφος Νίκος Συρμαλένιος και επειδή ειδικά τις προτάσεις που καταθέσαμε εμείς στη συντριπτικότητα πλειοψηφία τους και διά του κ. Συρμαλένιου και διά του συναδέλφου Θεοδωρή Δρίτσα, που με προτάσεις παρεμβαίνει διαρκώς στα θέματα της ναυτιλίας χρόνια τώρα, τις αγνοήσατε, επειδή έχετε μια επιλεκτική ευαισθησία και ακοή και δέχεστε τις προτάσεις των Ελλήνων εφοπλιστών για να τις κάνετε νομοθετικές ρυθμίσεις και απορρίπτετε τις προτάσεις των συνδικάτων ή της Αριστεράς, καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής και θα επανέλθουμε στη συζήτηση επί των άρθρων.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα κάνω δύο διευκρινίσεις. Κατ' αρχάς, η ακτοπλοΐα αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπό την έννοια του Συντάγματος αλλά και του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Δικαίου. Αφορά ευθέως στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και όχι απλώς στις μεταφορές. Όπως γνωρίζετε πολύ καλά από τη θητεία σας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το ζήτημα έχει να κάνει, ως δημόσια υπηρεσία, με μια ελάχιστη υπηρεσία, με ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσίας, ένα «service minimum» και αυτό προφανώς συνδέεται με την αρχή της εδαφικής συνέχειας. Αυτή είναι μια νομική θεώρηση.

Εμείς δεν έχουμε καμμία πρόθεση να αναστατώσουμε το υφιστάμενο νομικό καθεστώς. Αλλά το συζητήσαμε στην επιτροπή και δεν αιφνιδιάσαμε κανέναν. Προτάθηκε από συναδέλφους. Εγώ αποδέχθηκα να συζητήσω -υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχει ευρύτατη συναίνεση- να θεσπιστεί ένας μηχανισμός, όπως ακριβώς είπαν οι συνάδελφοι του πλοίου ασφαλείας.

Θα τα συζητήσουμε αύριο και νομικά και πολιτικά και επί της ουσίας.

Επίσης, αντελήφθη -μπορεί να έκανα και λάθος, ας με διορθώσει ο κ. Συρμαλένιος- ότι στην επιτροπή τα αντανάκλαστικά του εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ ήταν θετικά προκειμένου να μη διακοπεί η εδαφική συνέχεια. Βέβαια, υπήρξαν αντιδράσεις από τα συνδικάτα και ενδεχομένως να άλλαξε γνώμη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Είπα ότι θα το δούμε. Δεν κάνατε καλή διατύπωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριε Συρμαλένιο, μη διακόπτετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κλείνω, με το εξής: Κύριε Παπαδημούλη, όσον αφορά στα λιμάνια απαριθμώ τέσσερις ιδιότητες: Η ιδιότητα του οικοπεδούχου, που είναι του κράτους, η ιδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας, που ασκεί λιμενική πολιτική, εποπτεία, η ιδιότητα Οργανισμού Λιμένος, που ασκεί τη διοίκηση - διαχείριση και τέλος του ΤΑΙΠΕΔ, που είναι ο μέτοχος. Αυτές είναι τέσσερις διακριτές λειτουργίες.

Προσπαθήστε να τις σκεφτείτε και να μας πείτε ποια απορρίπτετε από τις τέσσερις. Προφανώς την ιδιότητα του οικοπεδούχου για το κράτος δεν την απορρίπτετε. Ίσως απορρίπτετε το ΤΑΙΠΕΔ. Όμως οι ρόλοι είναι διακριτοί.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Η κ. Βούλτεψη έχει το λόγο.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά ακούγοντας προηγούμενους τον Αρχηγό των «Ανεξάρτητων» Ελλήνων –το βάζω σε εισαγωγικά γιατί όλοι είμαστε ανεξάρτητοι, το λέω πάντα αυτό- τον κ. Καμμένο, τις προτάσεις και τις συμβουλές του προς την Κυβέρνηση, σκέφτηκα πως τελικά είναι πολύ χρήσιμο να ηθεύει κανείς σε ένα Υπουργείο ως Υπουργός ή ως Υφυπουργός. Περνάς εκεί μερικά χρόνια, μαθαίνεις το αντικείμενο του Υπουργείου και μετά από κάποια άλλα χρόνια και αφού έχεις φύγει από το κόμμα σου, τα διδάσκεις στους επόμενους ως Αρχηγός άλλου κόμματος.

Πράγματι, τελικά ανακάλυψα και τη χρησιμότητα του Υπουργού. Όταν φεύγουμε από Υπουργοί, διδάσκουμε τους επόμενους τι δεν κάναμε εμείς και θα έπρεπε να είχαμε κάνει. Διότι αυτό άκουσα σήμερα. Δεν έχω να πω κάτι άλλο. Η απarıθμηση, δηλαδή, όλων των προβλημάτων, όλες οι συμβουλές για το τι μπορεί να γίνει σε αυτό το Υπουργείο, σε αυτό συντείνουν. Εκτός και αν αυτή η απarıθμηση των προβλημάτων από τον κ. Καμμένο για έναν, μάλιστα, τόσο νευραλγικό τομέα όπως είναι η ναυτιλία μας, ήταν ένα μοιρολόι πάνω στα συντρίμια και της δικής του πολιτικής.

Μίλησε για τη φορολογία, η οποία έπρεπε να είναι χαμηλότερη, μίλησε για τα ναυπηγεία, τα οποία έχουν διαλυθεί, μίλησε για τις φρεγάτες, τις οποίες δεν έπρεπε να αγοράσουμε. Μίλησε για το παράλληλο νηολόγιο. Ωραία είναι αυτά. Κάθεσαι είκοσι - εικοσιπέντε χρόνια Βουλευτής, κάνεις τον Υπουργό και τον Υφυπουργό και μετά φεύγεις, πηγαίνεις σε άλλο κόμμα και λες στους άλλους τι να κάνουν.

Με συγχωρείτε, αλλά γι' αυτό δεν υπάρχει απάντηση. Όποιος και να προσπαθήσει να απαντήσει, δεν υπάρχει απάντηση.

Εν πάση περιπτώσει, θα ήθελα να πω κάτι για το Αγγλικό Δίκαιο. Ας σταματήσει πια αυτή η ιστορία. Δεν είναι πιο αυστηρό το Αγγλικό Δίκαιο από το Ελληνικό. Και στην Ελλάδα όταν χρωστάς, βάζεις εμπράγματα εγγυήσεις. Και κάποια στιγμή όταν δεν μπορείς να πληρώσεις και δεν μπορείς να κάνεις ρύθμιση και έρχεται η κατάσταση στο «νυν και αεί», έρχεται το δικαστήριο και έρχεται η κατάσχεση του περιουσιακού στοιχείου που έχεις βάλει υποθήκη.

Δηλαδή, όλη αυτή η ιστορία για να μιλάμε στα αντανάκλαστικά των Ελλήνων, στο θυμικό των Ελλήνων, για το Αγγλικό Δίκαιο και το δουκάτο του Λουξεμβούργου, το οποίο κινδυνεύει αυτήν τη στιγμή να πάθει περίπου ό,τι έπαθε η Κύπρος. Άρα δεν ήταν και τόσο σπουδαίο αυτό το Λουξεμβούργο, για το οποίο «ταμπουανάγαμε» τόσο καιρό.

Αγαπητοί συνάδελφοι, θα ήθελα να πω κάτι: Για ποιο πράγμα μιλάμε σήμερα εδώ; Μιλάμε για τη ναυτοσύνη των Ελλήνων. Παχιά λόγια. Ωραία λόγια. Δεν κατάλαβα, για ποια ναυτοσύνη των Ελλήνων μιλάμε; Με συγχωρείτε, θα είμαι ωμή. Σε μία χώρα που μέχρι πριν από λίγο καιρό είχε ενάμισι εκατομμύριο δημοσίου υπαλλήλους, οι περισσότεροι εκ των οποίων στα γραφεία, πάλι και πάλι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Πάλι; Εσείς τους φτιάξατε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Σας παρακαλώ, κύριε Συρμαλένιο, τι θέλετε να πείτε; Ότι δεν έχετε στη Δημόσια Διοίκηση ΣΥΡΙΖΑ; Αφού πρώτοι είσατε στις συνδικαλιστικές εκλογές. Τι μου λέτε τώρα;

Πηγαίναμε στην ΕΡΤ –κάνω μία παρένθεση- έμπαιναν τα ψηφοδέλτια και τα ψηφοδέλτια όλων των άλλων κομμάτων, πλην της Νέας Δημοκρατίας, έπαιρναν 92% και η Νέα Δημοκρατία έπαιρνε 8%. Σας λέω για την ΕΡΤ, ένα χώρο τον οποίο ξέρω. Άρα ποιους φτιάξαμε;

Όταν τώρα, τη στιγμή που μιλάμε, η Ελλάδα έχει εξακόσιους πενήντα χιλιάδες δημοσίου υπαλλήλους κι έχει κάτω από είκοσι χιλιάδες ναυτικούς, με συγχωρείτε αλλά δεν υπάρχει η ναυτοσύνη των Ελλήνων. Και αυτό είναι ντροπή για όλους.

Άρα, λοιπόν, εδώ δεν έχει κανείς όρεξη να πάει στη θάλασσα, σε μια Ελλάδα η οποία έχει δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής και τρεις χιλιάδες νησιά.

Πραγματικά, ίσως και να μη χρειαζόταν το Υπουργείο, έτσι

όπως το σκέφτομαι τώρα, για είκοσι χιλιάδες ναυτικούς, για εφοπλιστές οι οποίοι όποτε θέλουν, παίρνουν τη σημαία τους και την πάνε αλλού.

Θυμάμαι μια φορά έναν εφοπλιστή που είχε κατεβάσει την ελληνική σημαία εν επισήμω τελετή, όπου είχε και προσκεκλημένους. Δεν κατάλαβα όλη αυτήν την υποκρισία στο κάτω - κάτω της γραφής. Για ποιο πράγμα περνάμε εδώ ώρες;

Ακούσαμε εδώ μέσα –αυτό ειπώθηκε, δεν το λέω εγώ- ότι οι Έλληνες ναυτικοί είναι δεκαεπτά χιλιάδες σε όλο τον κόσμο. Γιατί;

Άρα, λοιπόν, κάτι άλλο συμβαίνει, για να μην πηγαίνουν στη θάλασσα οι Έλληνες με τους τόσο καλούς μισθούς που τους έχετε διασφαλίσει και προσπαθείτε τώρα να περιφρουρήσετε.

Θα ήθελα να ακούσω και μερικούς μισθούς, εκτός αν δεν τους ξέρει εδώ το Σώμα, για να καταλάβουμε και τι υπερασπιζόμαστε στο κάτω-κάτω της γραφής.

Άρα, λοιπόν, προφανώς δεν έχει κανείς όρεξη να πάει στη θάλασσα να δουλέψει και να πάρει 5.500 χιλιάδες ευρώ το μήνα. Είναι προφανές αυτό. Διότι, εάν είχε, θα έλεγε: «Γιατί να κάθομαι να κάνω το δημόσιο υπάλληλο με τα 1.000 ευρώ, 1.500 ευρώ ή αν θέλετε τον παλιό μέσο μισθό των 2.500 ευρώ; Θα πάω στη θάλασσα, θα μαγειρεύω, θα περνάω ωραία, θα τρώω εκεί μέσα, και θα βάζω και 5.500 χιλιάδες στην τράπεζα κάθε μήνα.» Γιατί, δεν πήγε κανείς; Μπορείτε να μου πείτε; Θέλω πραγματικά μία απάντηση σε αυτό.

Το νούμερο κάτω από είκοσι χιλιάδες Έλληνες ναυτικοί είναι ντροπιαστικό. Δεν έπρεπε καν να συζητάμε. Σας λέω ότι αναθεωρώ την άποψή μου και για το θέμα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν κατάλαβα.

Άρα, λοιπόν, εδώ υπάρχουν πάρα πολλές ευθύνες. Και φαίνεται ότι τελικά θα μείνουμε χωρίς καθόλου ναυτικούς και μόνο με δικαιώματα. Διότι, υπερασπιζόμαστε τα δικαιώματα των ναυτικών οι οποίοι δεν υπάρχουν. Δεν υπάρχουν αυτοί οι άνθρωποι. Είναι ελάχιστοι.

Κι εκ των υστέρων, υποδείξεις εγώ προσωπικά δεν δέχομαι. Δεν ξέρω αν δέχεται ο Υπουργός. Εγώ εκ των υστέρων υποδείξεις στελεχών που ανήκαν σε ένα κόμμα, ήταν είκοσι χρόνια Βουλευτές του, έγιναν Υπουργοί και Υφυπουργοί, δεν δέχομαι. Ο κ. Μουσουρούλης ως κάνει ό,τι θέλει. Μπορεί να είναι πολύ ευγενής. Τι να πω;

Εδώ μιλάμε για ένα συγκεκριμένο θέμα. Έχει ουσιαστικά εξανεμιστεί η ναυτοσύνη λόγω αυτής της νοοτροπίας που έχετε αναπτύξει εδώ. Δεν υπάρχει αμφιβολία για αυτό. Εκεί έξω υπάρχουν ενάμισι εκατομμύριο άνεργοι. Κι εκεί έξω πόσα ελληνικά πλοία υπάρχουν, κύριε Πλακιωτάκη;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Τέσσερις χιλιάδες.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Τέσσερις χιλιάδες ελληνικά πλοία και ποιος ξέρει πόσες χιλιάδες πλοία όλων των άλλων χωρών. Και θα έπρεπε οι Έλληνες ναυτικοί να είναι όχι μόνο στα ελληνικά πλοία, αλλά να έχουν κυριαρχήσει και στα πλοία των άλλων χωρών και να μη συζητάμε τώρα εδώ μέσα καθόλου, τίποτα, ούτε να έχουμε οικονομικό πρόβλημα.

Και όμως, ήρθαν εδώ, κλείστηκαν όλοι, δεν έγινε τίποτα και υπερασπιζόμαστε τώρα το μισθό –ας πούμε- τριάντα μαγείρων. Να τον παίρνουν οι άνθρωποι, να είναι καλά, να μαγειρεύουν καλά. Αλλά, δεν καταλαβαίνω γιατί πράγμα μιλάμε. Ειλικρινά σας μιλάω.

Πραγματικά σας μιλάω, θέλω μία απάντηση. Διότι, η Ελλάδα της ναυτοσύνης δεν είναι αυτή. Η Ελλάδα της ναυτοσύνης θα ήταν χιλιάδες ναυτικοί μας, εκατοντάδες χιλιάδες –όπως εκατοντάδες χιλιάδες είναι οι δημόσιοι υπάλληλοι- που θα οργώνουν τις θάλασσες όλου του κόσμου, θα βγάζουν λεφτά και θα τα φέρνουν στη χώρα, στα νησιά μας, στις ιδιαίτερες πατρίδες μας, όπως παλιά. Δεν χρειαζόντουσαν τίποτα. Ήταν οι ναυτικοί και έστελναν το χρήμα.

Και τώρα πού είναι όλοι αυτοί; Πουθενά. Και βέβαια τα πλοία έχουν γεμίσει με Φιλιππινέζους, γιατί οι Φιλιππινέζοι πάνε με 1.500 ευρώ, ενώ οι Έλληνες για κάποιο λόγο δεν πάνε. Θέλετε να μου πείτε, δηλαδή, ότι οι νέοι που είναι αυτήν τη στιγμή στην ανεργία, εάν τους δώσεις αυτό το επάγγελμα και ουσιαστικά τους δείξεις τη φύση τους –γιατί η φύση του Έλληνα είναι η θά-

λασσα- δεν θα πάνε, γιατί δεν θα παίρνουν 5.500 χιλιάδες ευρώ αλλά 1.500 ευρώ; Αυτό μου λέτε.

Ας πάει ο Φιλιππινέζος, βρε παιδιά. Το ξέρετε ότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Και τους Φιλιππινέζους θα προσλάβουν και τις σημαίες τους θα αλλάξουν, ό,τι θέλουν θα κάνουν. Το εφοπλιστικό κεφάλαιο είναι διεθνές και ούτε πρόκειται ποτέ να το ελέγξετε, κύριε Παπαδημούλη. Ό,τι και να λέτε, ότι θα βάλετε φορολογία κ.λπ., τίποτα δεν θα κάνετε από αυτά, διότι δεν μπορείτε να το κάνετε.

Και δεν μπορώ να ακούω εδώ ότι δεν μπορούμε να εξισώνουμε τους εργαζόμενους στη θάλασσα με τους εργαζόμενους στη στεριά. Εξαρτάται.

Βέβαια, εντάξει, πρέπει να έχεις στο μυαλό σου κάτι που να έχει σχέση με τη λέξη «εργασία». Διότι αν, ας πούμε, είναι μεταλλωρύχος, πόσο να πάρει αυτός; Παίρνει ο μεταλλωρύχος 5.500; Ο μεταλλωρύχος κάνει, ας πούμε, πιο εύκολη δουλειά από το ναυτικό; Δεν ξέρω.

Αυτά, λοιπόν, είναι ερωτήματα για τα οποία θα ήθελα να πάρω μια απάντηση.

Όσον αφορά στο αν είναι υπό δημόσιο έλεγχο τα λιμάνια κι αν θα πουληθούν κι αν θα τα πάρει κάποιος, θα ήθελα να πω το εξής: Κάθε τι που είναι σε αυτήν τη χώρα είναι υπό δημόσιο έλεγχο. Και ο ιδιώτης έχει πιο αυστηρό έλεγχο από το κράτος απ' ό,τι έχει το δημόσιο. Όπως αποδείχτηκε, κανείς δεν ήλεγχε ποτέ τίποτα στο δημόσιο. Δεν υπήρξε ποτέ στο πελαταιακό κράτος της Ελλάδας έλεγχος του δημοσίου. Άρα, λοιπόν, τι θα πει «έλεγχος των λιμανιών»; Θα υπάρχει ρυθμιστική αρχή ελέγχου η οποία θα ελέγχει καλύτερα, δε, τους ιδιώτες από ότι ήλεγχε κάποιους δημοσίους υπαλλήλους.

Όσο για την τροπολογία, κοιτάξετε: Κύριε Παπαδημούλη, θα κάνουν και οι Βουλευτές τροπολογίες. Αν είναι ύποπτες όλες οι τροπολογίες που γίνονται, τότε εντάξει. Και δικές σας τροπολογίες έχουν κάνει δεκτές οι Υπουργοί, της ΔΗΜΑΡ έχουν κάνει δεκτές οι Υπουργοί...

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κυρία Βούλτεψη...

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κάτι έκαναν και σε εσάς.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Δεν έκαναν τις δικές μας.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Εντάξει. Την άλλη φορά προσπαθήστε να είναι καλύτερα.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Θα προσπαθήσουμε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Αφού τελειώσετε τα μαθήματα νησιωτικότητας προς τη χώρα -σταματήστε να μας δίνετε μαθήματα νησιωτικότητας εκ των υστέρων- μπορεί να κάνετε καμμία τροπολογία και να τη δεχτούν.

Δεν καταλαβα τι είναι αυτή η ιστορία. Κάνουν τρεις Βουλευτές, είναι κακό πράγμα. Κάνουν δύο, είναι κακό. Κάνει ο Κεφαλογιάννης, που είναι Βουλευτής, και αυτό κακό πράγμα. Ειλικρινά, δεν το καταλαβαίνω. Πείτε μας, να σταματήσουμε να κάνουμε τροπολογίες;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ειλικρινά δεν καταλαβαίνετε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Όχι, δεν καταλαβαίνω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Συμφωνούμε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Και να σας πω κάτι; Και για την προηγούμενη τροπολογία, ξέρετε πολύ καλά, ότι εγώ έχω άποψη, την οποία και σας έχω πει. Αν τα κόμματα πήραν σωστά τα χρήματα και δεν τα έκλειψαν και εξυπηρετούν τα δάνειά τους, δεν καταλαβαίνω ποιο είναι το πρόβλημά σας. Εκτός αν είναι το ότι έρχεται η 21η Απριλίου. Έρχεται η 21η Απριλίου και μπορούμε να τα καταργήσουμε τα κόμματα, διότι βλέπω μια εμμονή. Επιμένετε σε αυτό.

Προσέξτε, διότι είναι πολύ επικίνδυνο. Σας το έχω ξαναπεί. Και δεν θέλω να αντιδικώ μαζί σας.

Τελειώνοντας, θέλω να πω το εξής: Βλέπω ότι υπάρχει μια γενικότερη αντίδραση. Δηλαδή, παίρνει το Υπουργείο ένα πρόγραμμα για χρηματοδότηση επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών και η ΠΝΟ λέει: «Όχι, να μην το πάρει. Να μην πάρει τα 10 εκατομμύρια. Δεν πρέπει να τα πάρει. Διότι το ΓΕΝΕ, το ινστιτούτο μας, δεν είναι για να καταρτίζει, αλλά για να βρίσκει εργασία στους ήδη υπάρχοντες. Όχι για να μας δημιουργήσει και άλλους.»

Άρα, λοιπόν, η ΠΝΟ δεν θέλει να γίνουν άλλοι ναυτικοί. Της αρκούν οι δεκαεπτά χιλιάδες, για να τους έχει μαντρωμένους. Υπάρχει συγκεκριμένη ανακοίνωση της ΠΝΟ που ειρωνεύεται τους εκπαιδευόμενους, τους βάζει σε εισαγωγικά, και ρωτάει αν θα καταλάβουν οι εκπαιδευόμενοι οργανική θέση πληρώματος. Άρα η ΠΝΟ δεν θέλει άλλους ναυτικούς -είναι απλό- διότι δεν θέλει ούτε να καταρτιστούν ούτε να περάσουν. Το ίδιο έγινε και για το μνημόνιο ναυτιλιακής συνεργασίας με την Κίνα, όπου αντέδρασε.

Με αυτά δεν πάμε πουθενά. Και φυσικά όλα αυτά τα οποία συζητάμε, δεν έχει καμμία σχέση με τη λέξη «ναυτοσύνη».

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Το λόγο έχει ο κ. Χρυσόχοϊδης.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Υπουργός ξεκίνησε την ομιλία του λέγοντας ότι επανασυγκροτείται, επανιδρύεται σήμερα το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Θα ήθελα να υπενθυμίσω σε όλους ότι προ της δημιουργίας του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος, δεν υπήρχε ουσιαστικά Υπουργείο Ναυτιλίας. Υπήρχε μια νόθα κατάσταση όπου το τότε Υπουργείο Ναυτιλίας συνεκροτείτο από το τότε Λιμενικό Σώμα το οποίο δεν είχε καμμία νομική προσωπικότητα και ουσιαστικά δεν είχε καθόλου προσωπικό, ένα Λιμενικό Σώμα το οποίο ασκούσε έναν παραδοσιακό ρόλο.

Νομίζω ότι το πρώτο βήμα έγινε, πράγματι, με τη συγκρότηση του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος. Και σήμερα συγκροτείται το Υπουργείο Ναυτιλίας με κορμό το Λιμενικό Σώμα και φυσικά τους πολιτικούς υπαλλήλους και άλλες υπηρεσίες, το οποίο είναι ένα θετικό γεγονός.

Θέλω να πω και να τονίσω ότι το Λιμενικό Σώμα, η Ελληνική Ακτοφυλακή, ασκεί έναν πολύ σημαντικό εθνικό ρόλο στη χώρα μας, το ρόλο της ασφάλειας στην καταπολέμηση του εγκλήματος, στη θάλασσα και στις ακτές, το ρόλο της προστασίας των συνόρων. Μάλιστα, στο Αιγαίο ασκεί έναν πολύ ευαίσθητο εθνικό ρόλο, το ρόλο της αντιμετώπισης της προστασίας των συνόρων απέναντι στη λαθρομετανάστευση, το θέμα της έρευνας και διάσωσης, που είναι γιγαντιαίο ζήτημα και το έβαλε προηγουμένως ο κ. Παπαδημούλης, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το ζήτημα της επιθεώρησης των πλοίων που αφορά την ασφάλεια των επιβαίνοντων στα πλοία. Είναι, δηλαδή, ένα έργο εξαιρετικής σημασίας και από πλευράς ασφάλειας και προστασίας της ζωής των ανθρώπων, αλλά και ως αναπτυξιακό έργο.

Σε ό,τι αφορά το ζήτημα της ποntonόρου ναυτιλίας, νομίζω ότι εδώ πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ορισμένα πράγματα, γιατί υπάρχουν τοποθετήσεις πολιτικού και ιδεολογικού τύπου, πολιτικών και ιδεολογικών αποχρώσεων, που είναι ενδιαφέρουσες βεβαίως, αλλά κάποια στιγμή πρέπει να απαντηθούν πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα. Τι εννοώ; Εμείς είμαστε μία χώρα η οποία έχει ένα στόλο που είναι από τους μεγαλύτερους στον κόσμο. Είμαστε μία παγκόσμια δύναμη. Είμαστε η μεγαλύτερη εμπορική ναυτική δύναμη στην Ευρώπη. Είμαστε μία πολύ μεγάλη δύναμη στον ΙΜΟ, στο Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας και βεβαίως επηρεάζουμε σημαντικά τις αποφάσεις στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είπε προηγουμένως ο Υπουργός. Είμαστε μία χώρα που έχει μία παράδοση στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτικής εργασίας, με τη διαφορά, όπως ακούσαμε προηγουμένως από τη συνάδελφο κ. Βούλτεψη, ότι δυστυχώς η απασχόληση τα τελευταία χρόνια είναι πολύ χαμηλή στην ποntonόρου ναυτιλία λόγω της αστικοποίησης του πληθυσμού μας και της εξεύρεσης άλλων λύσεων.

Εδώ, λοιπόν, πρέπει να δούμε με ποιον τρόπο θα πετύχουμε δύο πράγματα. Το ένα είναι να ενισχύσουμε την απασχόληση στην εμπορική ναυτιλία της χώρας, που σημαίνει ότι θα μπορούσαμε, όπως είπε ο Υπουργός, εκατό χιλιάδες ανθρώπους ή έστω λιγότερους να απορροφήσει η ναυτιλία μας και σε κατώτερο προσωπικό στα εμπορικά μας πλοία.

Δεύτερο και σημαντικότερο είναι να μπορέσουμε να αυξήσουμε τη συμμετοχή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας.

Αυτά, όμως, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν

μπορούν να γίνουν κάτω από τυχαίες συνθήκες. Γιατί αυτήν τη στιγμή άραγε η Σιγκαπούρη, για παράδειγμα, προσελκύει μία σειρά από ναυτιλιακές δραστηριότητες και παραναυτιλιακές δραστηριότητες, οι οποίες αυξάνουν σημαντικά το ΑΕΠ αυτής της χώρας; Για ποιο λόγο άραγε η Δανία, το λιμάνι της Κοπεγχάγης, ασκεί τον ίδιο ρόλο; Γιατί δεν μπορεί άραγε το κεντρικό λιμάνι της χώρας, ο Πειραιάς, να παίξει αυτόν το ρόλο με ειδικές ζώνες, οι οποίες θα παρέχουν όλες εκείνες τις προϋποθέσεις για να ασκηθούν δραστηριότητες που θα κομίσουν στη χώρα πολύτιμο συνάλλαγμα; Γιατί άραγε όλα αυτά υπηρετούν τα συμφέροντα των εφοπλιστών και δεν υπηρετούν τα συμφέροντα των Ελλήνων πολιτών, το δημόσιο συμφέρον και τελικά τον ελληνικό προϋπολογισμό και την αύξηση των φόρων και των εσόδων;

Το ερώτημα είναι αν έχουμε αυτήν την πολιτική και δυστυχώς δεν την έχουμε. Έχουν γίνει ορισμένα αποσπασματικά βήματα και δεν υπάρχει μία ολοκληρωμένη πολιτική πρόταση, η οποία θα συγκεντρώνει στη χώρα περαιτέρω ναυτιλιακές δραστηριότητες, που θα μεταφερθούν και από άλλες χώρες, όπως είναι το Λονδίνο ή άλλα λιμάνια, έτσι ώστε να δημιουργηθεί στον Πειραιά, στη χώρα μας, μια μεγάλη ναυτιλιακή και παραναυτιλιακή δραστηριότητα με πολλές δράσεις.

Αυτό το καλό παράδειγμα το έχουμε μπροστά μας σήμερα. Δεν είναι ακριβώς η ναυτιλία, αλλά στο λιμάνι του Πειραιά λειτουργούν οι Κινέζοι, η «COSCO», τα τρία τελευταία χρόνια. Όταν παρέλαβαν οι Κινέζοι, η «COSCO», τον Πειραιά, είχαμε δεκαπέντε χιλιάδες κοντέινερ το χρόνο. Σήμερα έχουμε δύο χιλιάδες την ημέρα.

Το Πορτ Σάιντ, που είναι πιο παλιό λιμάνι για την «COSCO», έχει χίλια επτακόσια κοντέινερ. Αυτό δεν αποτελεί πλοίο για τη χώρα, με χίλιους τόσους εργαζόμενους, με φόρους προς το ελληνικό κράτος, με δραστηριοποίηση της ελληνικής ναυτιλίας για την τοπική ακτοπλοΐα και την τοπική μεταφορά, κοντέινερ ενέργεια, καύσιμα κ.λπ.; Γιατί, άραγε, αυτό είναι μία δραστηριότητα αρνητική για τη χώρα; Με ποια λογική;

Υπάρχει κανένα άλλο μοντέλο, που εφαρμόζεται κάπου αλλού, να το φέρουμε κι εδώ; Το Ρότερνταμ στην Ολλανδία έχει 115 δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο. Η «HEWLETT PACKARD» υπέγραψε συμφωνία με την «COSCO» και τώρα έρχεται αυτή η δραστηριότητα στην Ελλάδα. Άραγε, αυτή η δραστηριότητα αποτελεί ζημιογόνο παρουσία, δραστηριότητα, για την Ολλανδία, όπου αποτελεί το 15% του Ολλανδικού ΑΕΠ, κύριε Πρόεδρε; Αυτό έρχεται στην Ελλάδα τώρα. Είναι βλαπτικό αυτό για τα συμφέροντα του ελληνικού λαού και της χώρας μας, και τα τωρινά και τα μεσοπρόθεσμα και τα μακροπρόθεσμα; Είναι βλαπτικό για τα συμφέροντα και της χώρας, τα εθνικά συμφέροντα, και του ελληνικού λαού το ότι η χώρα μας γίνεται ουσιαστικά η έδρα όλων αυτών των δραστηριοτήτων στην Ευρώπη; Μακάρι να μπορέσει να γίνει και σε άλλους τομείς.

Πρέπει να απαντήσουμε σε αυτά τα ερωτήματα. Διότι αν δεν απαντήσουμε, θα κάνουμε ένα τραγικό λάθος: Να υπερασπιζόμαστε δόγματα ως μια λογική φετίχ, όπως κάναμε τόσα χρόνια.

Να σας πω ένα τελευταίο παράδειγμα; Το θέμα της κρουαζιέρας. Το κρατούσαμε χρόνια ολόκληρα χωρίς να το απελευθερώσουμε. Αντιδρούσε η ΠΝΟ. Για ποιον λόγο; Για κανέναν λόγο ουσιαστικά. Δεν υπήρχε κανένας λόγος. Ήταν μία έπαλη, η οποία όμως δεν είχε ούτε όπλα ούτε περιεχόμενο ούτε τίποτα από πίσω. Ήταν ένα συμβολικό ζήτημα.

Αυτήν τη στιγμή, λοιπόν, έξι εκατομμύρια επισκέπτες αρχίζουν κι έρχονται με την κρουαζιέρα στη χώρα. Και κάθε χρόνο θα έρχονται όλο και περισσότεροι επισκέπτες. Σε λίγο είμαι βέβαιος – και ο Υπουργός θα είναι πιο ενήμερος από εμένα – ότι θα υπάρξει ενδιαφέρον για ένα λιμάνι στη χώρα το οποίο να αποτελέσει το hub, την έδρα δηλαδή, για τη δραστηριότητα στην κρουαζιέρα για όλη τη Μεσόγειο. Έτσι προχωράμε μπροστά.

Άραγε ποιων συμφέροντα υπηρετούσαμε έχοντας κλειστό το ζήτημα της κρουαζιέρας; Υπηρετούσαμε κανένα συμφέρον, αγαπητοί συνάδελφοι; Υπηρετούσαμε κάποια σκοπιμότητα, η οποία να ήταν θεμιτή ή συμβατή με τα συμφέροντα του ελληνικού λαού; Νομίζω ότι κάπου εκεί είναι τα προβλήματά μας και πρέπει να τα υπερβούμε.

Το ίδιο συμβαίνει και με τα λιμάνια. Υπάρχει αυτήν τη στιγμή

στον κόσμο κάποιο μοντέλο χρήσης και αξιοποίησης των λιμανιών, πέρα από αυτό που θέλουμε να κάνουμε, όπως άκουσα από τον Υπουργό, όπου ήδη έχουν παραχωρηθεί στο ΤΑΙΠΕΔ; Και, μάλιστα, πολύ καλά κάνουμε και τα ομαδοποιούμε, γιατί υπάρχουν μεγάλες επιχειρήσεις που θέλουν να πάρουν όμιλο, ομαδοποιημένα, ομοειδή, με οικονομικά, στρατηγικά αλλά ταυτόχρονα και γεωγραφικά κριτήρια.

Το ΤΑΙΠΕΔ δεν πρέπει να αποφασίσει τελικώς, μιας και αυτό είναι αρμόδιο, σύμφωνα με τους νόμους που ψηφίσαμε εδώ μέσα, απέναντι στον ελληνικό λαό, για να τα δώσει –όχι απλώς να πουλήσει, γιατί το ζήτημα δεν είναι η πώληση κάποιου αντικειμένου, αλλά η στρατηγική του αξιοποίησης– ώστε να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας, ανάπτυξη και τελικώς ευημερία; Αυτή δεν είναι η σωστή διαδικασία; Υπάρχει κάποια άλλη;

Εάν ο Πειραιάς το 2020, δηλαδή σε επτά χρόνια από σήμερα, έχει δέκα χιλιάδες κοντέινερ τη μέρα, αυτό δεν θα σημαίνει πολλαπλασιασμό των απασχολούμενων εκεί; Δεν θα σημαίνει και άλλα πλοία από τους Έλληνες εφοπλιστές; Δεν θα σημαίνει δραστηριότητες πάρα πολλές στο χώρο των logistics, των διαμεταφορικών δραστηριοτήτων κ.ο.κ.;

Αυτό λέγεται «ανάπτυξη». Και η ανάπτυξη δεν είναι μια θεωρητική έννοια, αλλά μια καθημερινή προσπάθεια να αλλάξουμε τις σχέσεις τις οποίες είχαμε μέχρι τώρα, να βάλουμε την οικονομία μας να λειτουργήσει μέσα στον καινούργιο κόσμο, τον παγκοσμιοποιημένο, και να δημιουργήσουμε θέσεις απασχόλησης και ανάπτυξης.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τη λιμενική πολιτική, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι πράγματι έχουμε μια μεγάλη καθυστέρηση. Πέραν των λιμανιών τα οποία οδηγούνται προς την ιδιωτικοποίηση και περνούν στο ΤΑΙΠΕΔ και γίνονται όλες αυτές οι δραστηριότητες που προβλέπονται στο νόμο, πιστεύω ότι πρέπει να υπάρξει μια μεγάλη προσπάθεια να οργανωθεί η διοίκηση και η διαχείριση αυτών των λιμανιών, πολλά από τα οποία αποτελούν περιφερειακού, τοπικού κόμβους, και θα μπορούσαν να αποτελέσουν πόλους ανάπτυξης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Γι' αυτό, λοιπόν, προτείνω να αξιοποιηθούν οι νέοι θεσμοί, οι οποίοι έχουν δημιουργηθεί και στο πρόσφατο παρελθόν, έτσι ώστε πολύ σύντομα να υπάρξουν απαντήσεις και σ' αυτό το ζήτημα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Μαρίας έχει το λόγο για έξι λεπτά.

Κύριε Μαρία, μπορούσατε να μιλήσετε κι από τη θέση σας. Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, κατά την τοποθέτησή του ο Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων, ο Πάνος Καμμένος, ανέλυσε την πολιτική μας για το σοβαρό ζήτημα της ναυτιλίας και πώς αυτό μπορεί να συνδυαστεί με την ανάπτυξη. Και, βεβαίως, το ανέλυσε διότι έχει εμπειρία στο ζήτημα αυτό, έχει ασκήσει κυβερνητική πολιτική, έχει να παρουσιάσει ένα έργο, το οποίο απ' ό,τι είδατε παραδέχτηκε κι ο ίδιος ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ αναφερόμενος στο θέμα της «COSCO».

Είδα, λοιπόν, ότι η κ. Βούλτεψη αφιέρωσε τουλάχιστον το 50% της ομιλίας της για να απαντήσει στις θέσεις του κ. Καμμένου, στις θέσεις των Ανεξάρτητων Ελλήνων. Όμως δεν άκουσα τίποτα επί της ουσίας. Άκουσα μόνο κάποιες κριτικές σε προσωπικό επίπεδο. Όμως επί της ουσίας, επί των θέσεων, επί της στρατηγικής δεν άκουσα τίποτα. Και αποδεικνύεται, απ' ό,τι φαίνεται, ότι ενοχλεί η δράση και η πολιτική πρακτική των Ανεξάρτητων Ελλήνων, ενοχλούν οι θέσεις και η στρατηγική μας. Μάλιστα, είδα ότι έφτασε στο επίπεδο να λέει ότι ήταν Βουλευτής, ήταν Υπουργός, έφυγε απ' το κόμμα, έγινε Αρχηγός κ.λπ..

Εγώ να σας πω, κυρία Βούλτεψη, ακόμη κι αν φύγετε από τη Νέα Δημοκρατία, δεν σας βλέπω να γίνεστε Αρχηγός κόμματος.

Το θέμα, όμως, συνάδελφοι, έχει ως εξής...

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Ενώ ο Καμμένος είχε εσάς κι έγινε.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Ό,τι θέλετε να το πείτε μετά, στη δευτερολογία σας. Γιατί εγώ επιφυλάσσομαι, κύριε Πρόεδρε, να μιλήσω...

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Δεν αναφέρθηκε σ' εσάς.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Μη με διακόπτετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κυρία Βούλτεψη, μη διακόπτετε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Αν θα γίνω Αρχηγός εγώ είναι δικό μου θέμα. Δεν είμαι γελοία...

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Μη με διακόπτετε. Πείτε το στο μικρόφωνο ό,τι έχετε να πείτε, για να πάρετε απάντηση.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Να μην αναφέρεστε σ' εμένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κυρία Βούλτεψη, σας παρακαλώ.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Αναφερθήκατε προσωπικά στον κ. Καμμένο. Είπατε το όνομά του τρεις φορές.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Όχι. Να έρθει ο κ. Καμμένος να μου απαντήσει.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος δικαιούται να το κάνει. Εκτός εάν εσείς έτσι αντιλαμβάνεστε το ρόλο σας, δηλαδή να μην τοποθετείστε επί κριτικών που γίνονται για τον Πρόεδρό σας και να τον αφήνετε έτσι ακάλυπτο σε άδικες επιθέσεις.

Ούτως ή άλλως, εγώ επιφυλάσσομαι, κύριε Πρόεδρε. Θα τοποθετηθώ και στη δευτερολογία μου, όταν τελειώσουν όλοι οι συνάδελφοι και πριν την ψηφοφορία, μιας κι ο χρόνος δεν είναι αρκετός αυτή τη στιγμή.

Έρχομαι επί του θέματος. Το νομοσχέδιο είναι σοβαρότατο. Η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό πραγματικά αποτελούν τη βαριά βιομηχανία της χώρας και μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο εμείς δεν βλέπουμε, κύριε Υπουργέ, μία στρατηγική για την ανάπτυξη, μία στρατηγική τέτοια που να βοηθήσει πραγματικά και την ανταγωνιστικότητα της χώρας συνολικά και βεβαίως, της ποντοπόρου ναυτιλίας και συνολικά του τομέα αυτού.

Η λογική που υπάρχει στις αντιλήψεις τις δικές σας, της Κυβέρνησης, είναι η ίδια. Τι λέει; Η όποια ανταγωνιστικότητα στον κλάδο θα επιτευχθεί με τη μείωση του κόστους εργασίας. Για άλλη μια φορά το ίδιο παραμύθι, αυτό που λέει ο Τόμσεν. Έτσι συνδέεται η ιστορία μνημόνιο και με την πολιτική σας αυτή.

Αντίθετα, εάν θέλουμε πραγματικά να υπάρξει μια αναπτυξιακή πολιτική στο χώρο της ναυτιλίας, θα πρέπει να υπάρχουν συνδυασμοί. Διότι η ναυτιλία θα πρέπει να συνδυαστεί και με τη ναυπήγηση πλοίων στη χώρα μας και με τη δημιουργία θέσεων εργασίας στην Ελλάδα και με ευρύτερες επενδύσεις και με τη στήριξη της ίδιας της ναυτικής εκπαίδευσης. Αυτά δεν τα βλέπουμε.

Αντίθετα, βλέπουμε να «κουμπώνει» όλο το νομοσχέδιό σας με προαποφασισμένα ζητήματα του μνημονίου που έχουν σχέση με το ξεπούλημα των λιμανιών και γι' αυτό έρχεται κυρίαρχα ο ρόλος του ΤΑΙΠΕΔ να παίξει αυτό το παιχνίδι, δηλαδή στην ουσία να έχουμε μία εκποίηση «αντί πινακίου φακής» βασικών λιμανιών της χώρας, χωρίς να έχετε βάλει –και σας το έχουμε πει πολλές φορές από το Βήμα αυτό– ούτε καν τη ρήτρα εθνικής ασφάλειας για να αποτρέψει έστω την «τουρκοποίηση» των νησιών, την «τουρκοποίηση» ουσιαστικά των λιμανιών. Έχουμε ήδη παραδείγματα όπου τουρκικές εταιρείες αγοράζουν μαρίνες, ενδιαφέρονται για τη συμμετοχή τους στη δήθεν αξιοποίηση των λιμανιών στην Κρήτη κ.λπ.. Άρα, λοιπόν, αυτά είναι ζητήματα που δεν τα έχετε «αγγίξει».

Το επόμενο θέμα στο οποίο θα τοποθετηθώ –επειδή δεν θέλω να υπερβώ το χρόνο γιατί υπάρχουν συνάδελφοι που αναμένουν, θα παραμείνω μέχρι το τέλος για τη δευτερολογία– είναι αυτό που τέθηκε για το πλοίο ασφαλείας. Μάλιστα, συνάδελφος μάς εγκάλωσε ρωτώντας τι θα κάνουν οι Βουλευτές που εκλέγονται στην Κρήτη και ανήκουν στους Ανεξάρτητους Έλληνες, δηλαδή εγώ. Δεν έχουμε άλλον Βουλευτή από την Κρήτη.

Λέμε το εξής, κύριοι συνάδελφοι. Πρώτα απ' όλα, μάς εγκαλείτε διότι δήθεν δεν ενδιαφερόμαστε για τους αγρότες. Ποιοι; Εσείς της Πλειοψηφίας που ψηφίσατε τα μνημόνια και έχετε καταστρέψει την ελληνική οικονομία και την οικονομία του νησιού, που έχετε στείλει στην ανεργία χιλιάδες ανθρώπους που εργάζονταν στην Κρήτη, που έχετε συμβάλει στο να κλείσουν χιλιάδες μαγαζιά, έρχεστε τώρα να μας πείτε για το ζήτημα του πλοίου ασφαλείας; Αυτό είναι ένα παιχνίδι το οποίο σε μεγάλο βαθμό το

στήσατε και το παίξατε προκειμένου να βγάλετε μία αντίθεση στο σημερινό νομοσχέδιο ανάμεσα στο θέμα της απεργίας και της κατάρνησης του δικαιώματος της απεργίας και της δήθεν προστασίας των αγροτών, για τους οποίους δεν ενδιαφερθήκατε ούτε καν για τα εισοδήματά τους ούτε καν πήρατε μέτρα για απαιτήσεις που έχουν οι αγρότες για τη στήριξη της αγροτικής παραγωγής, για τη μείωση του κόστους της παραγωγής.

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

Λέμε, λοιπόν, στο θέμα αυτό –και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε– ότι πρώτον, συνταγματικές ρυθμίσεις υπάρχουν σε σχέση με την απεργία.

Δεύτερον, θέλετε να κάνετε σοβαρή δουλειά; Καταργήστε πρώτα απ' όλα τις διατάξεις περί επιστράτευσης. Καταργήστε το αυτό. Το έχετε εδώ μέσα και συνεχίζει να υπάρχει αυτή η διάταξη. Οι ρυθμίσεις περί συνταγματικότητας της απεργίας είναι ξεκαθαρισμένες και υπάρχει τρόπος διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος μέσα από την ίδια την εφαρμογή των δικαιωμάτων σε συνταγματικό επίπεδο.

Τρίτον, ανοίξετε μία συζήτηση και μία συζήτηση μεταξύ της ΠΝΟ και των αγροτικών συλλόγων επί των ζητημάτων αυτών.

Τέταρτον, ρυθμίστε τη στάθμιση των συμφερόντων που πρέπει να υπάρχουν.

Πέμπτον, αφού επιλυθούν όλα αυτά τα ζητήματα, τότε μπορείτε να έλθετε και να προτείνετε μία τροπολογία ή μία απευθείας ρύθμιση –γιατί δεν το τολμάτε– η οποία δεν μπορεί να εμπεριέχει στοιχεία ότι η απόφαση που θα λαμβάνεται από τον Υπουργό δεν θα μπαίνει καν σε ΦΕΚ. Απίθανες, αντισυνταγματικές διατάξεις.

Άρα, μη βάζετε ζητήματα εκεί που δεν υπάρχουν. Οι ίδιοι οι αγρότες στηρίζουν τους ναυτεργάτες και οι ναυτεργάτες στηρίζουν τους αγρότες και τα ζητήματα αυτά δεν λύνονται με σύγκρουση ούτε με κοινωνικό αυτοματισμό αλλά λύνονται μ' έναν τρόπο που συμβάλλει στη στήριξη όλων των δικαιωμάτων. Φυσικά αναγνωρίζουμε ότι πρέπει να μην αποκόπτονται τα νησιά, αλλά πρώτα βάλτε δρομολόγια για να μην αποκοπούν.

Όσον αφορά στην Κρήτη όπου πράγματι δεν υπάρχει θέμα αποκοπής του νησιού διότι έχει συνεχή δρομολόγηση, το θέμα αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί, να μπει σε συζήτηση και να δούμε υπό ποιες προϋποθέσεις και όρους –σε συνεργασία και με τους ίδιους τους ναυτεργάτες– θα μπορούν να δρομολογούνται πλοία για ευπαθή προϊόντα και αυτό έγινε αρκετές φορές σε μία συζήτηση μεταξύ όλων των φορέων και με αποδοχή.

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

Βάλτε το, λοιπόν, σ' αυτό το πλαίσιο για να το συζητήσουμε και μην παίζετε ένα παιχνίδι προκειμένου να καλύψετε αυτό το πρόβλημα που υπάρχει και κυρίως τα ζητήματα που έχουν φανεί σ' όλο το νομοσχέδιο.

Τα υπόλοιπα θα τα πω στη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριε Μαριά, έχετε αποφασίσει και δευτερολογία και τριτολογία και πεμπτολογία. Εσείς αποφασίσατε. Δεν αποφασίσατε; Αποφασίσατε.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Έχετε αποφασίσει. **ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ:** Δεν θα ζητήσω δευτερολογία; Βεβαίως θα ζητήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Το θέμα είναι αν η Βουλή αντέχει.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Εγώ, όταν τελειώσουν οι συνάδελφοι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριε Μαριά, έχετε αποφασίσει μόνος σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως καταλαβαίνετε...

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριε Μαριά, σας παρακαλώ. Δεν σέβεστε...

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Δεν σέβομαι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Είχατε έξι λεπτά, μιλήσατε οκτώμισι λεπτά και μου λέτε ότι θα δευτερολογήσετε κιό-

λας. Μέχρι τι ώρα θα πάμε δηλαδή;

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ θα περιμένω να τελειώσουν οι συνάδελφοι. Εγώ θα είμαι πριν την ψηφοφορία. Θα μου δώσετε το λόγο επί της διαδικασίας;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, να προχωρήσουμε.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Να προχωρήσουμε, πάντως εγώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Ο κ. Ματθαίουπουλος έχει το λόγο.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, επειδή η προκλητικότητα ορισμένων δεν έχει αρχή ούτε τέλος και επειδή εδώ πέρα ακούστηκαν κάποια επιχειρήματα για τα οποία ουδείς είχε την ευθιξία να διακόψει και να αποκαταστήσει την αλήθεια, θα πούμε και εμείς τα πράγματα με κάθε ωμότητα. Εφόσον ορισμένοι θέλουν να μιλάνε ωμά, θα παίρνουν και τις ανάλογες απαντήσεις.

Ακούσαμε από την αγορήτρια της Νέας Δημοκρατίας ότι δεν υπάρχει ναυτοσύνη και αυτό αιτιολογήθηκε λέγοντας «μα, δεν έχουμε εκατοντάδες χιλιάδες ή εκατομμύρια ναυτικούς για να αιτιολογηθεί η ναυτοσύνη, γιατί έχουμε ενάμισι εκατομμύριο δημόσιους υπαλλήλους». Και εδώ ρωτάμε. Η πρωτιά στη ναυτιλία από ποιους προήλθε; Από τους δημόσιους υπαλλήλους ή από τα παιδιά που πηγαίνουν στα καράβια και δουλεύουν νυχθημερόν;

Επιπλέον, αυτή η απαξίωση για τους μισθούς των ανθρώπων αυτών υπερβαίνει κάθε όριο, γιατί αν θέλετε να μιλήσουμε για μισθοδοσίες, είναι πολύ άδικο κάποιος που κάθεται νυχθημερόν μιλώντας περί ανέμων και υδάτων να παίρνει δέκα χιλιάδικα και να εμπαίζει αυτόν που δουλεύει για κάποιους μήνες πηγαίνοντας στην άλλη άκρη του κόσμου για να παίρνει τρία και τέσσερα χιλιάδικα.

Εδώ πέρα, όμως, θα πρέπει να πούμε και κάτι άλλο επειδή έγινε διάκριση του γεγονότος ότι δεν είναι στο κάτω-κάτω θεμιτό να λέμε ότι άλλη η δουλειά στη στεριά κι άλλη η δουλειά στη θάλασσα. Σοβαρά;

Οι άνθρωποι αυτοί, οι λοστρόμοι, για παράδειγμα, που παίρνουν μετά βίας τριάντισι χιλιάδικα το μήνα, δουλεύουν στην καλύτερη των περιπτώσεων έξι με επτά μήνες φεύγοντας σε ένα καράβι, πηγαίνοντας στο άγνωστο, έχοντας να αντιμετωπίσουν δυσκολίες με αποτέλεσμα όταν γυρίσουν από το ταξίδι αυτό να έχουν να ξεπληρώσουν χρέη, να θρέψουν την οικογένειά τους, να πληρώσουν τα δικά σας τα χαράτσια, τους δικούς σας τους φόρους κ.ο.κ..

Στο κάτω-κάτω αν είναι τόσο εύκολη αυτή η εργασία επειδή κάνουν κάτι «εύκολο» και πληρώνονται τόσο «πλουσιοπάροχα» γιατί γίνετε Βουλευτές; Παραιτηθείτε αύριο και πάρτε ένα καράβι και κάντε ένα ταξίδι και ελάτε μετά από οχτώ μήνες να μοιραστείτε μαζί μας τις εντυπώσεις σας από το πόσο εύκολη είναι αυτή η δουλειά.

Και αν θέλετε να μιλάμε, κυρία Βούλτεψη, με ωμότητα, εδώ οι δικοί σας πολιτικοί Αρχηγοί, πήγαν για τη στρατιωτική τους θητεία για τρεις μήνες στο Ναυτικό και την εξαγόρασαν γιατί κοπήκαν. Και λέτε ότι είναι εύκολη αυτή η δουλειά; Αυτή είναι η αλήθεια και παραδεχθείτε την.

Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με πάρα πολύ μεγάλη προσοχή και είδα ότι ένα μεγάλο μέρος της ομιλίας σας αναλώθηκε στα όσα ειπώθηκαν από τους εκπροσώπους του ΣΥΡΙΖΑ.

Ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή, ο συναγωνιστής Κουζήλος εξέφρασε κάποια ερωτήματα για τα οποία δεν πήρατε θέση. Επιφυλάσσομαι αν σε κάποια τοποθέτησή σας σήμερα η αύριο απαντήσετε σε αυτά. Ωστόσο, είμαι υποχρεωμένος να επαναλάβω κάποια από αυτά που θεωρώ σημαντικότερα. Όμως επιτρέψτε μου να πω ότι θα έπρεπε να έχετε καταλάβει πως η Χρυσή Αυγή είναι, το λιγότερο, επιφυλακτική απέναντι σε κάθε νομοσχέδιο που φέρνεται προς συζήτηση, κατά πρώτον επειδή θεωρούμε ότι τα αίτια και οι σκοποί κάθε νομοθετικού έργου απορρέουν από εντολές τρίτων, με αποτέλεσμα να λέτε κάθε φορά. «Κοιτάξτε να δείτε, δεν είναι τόσο στη δική μας ευχέρεια να αποφασίζουμε γιατί υπάρχουν άλλες συνθήκες» αλλά από την άλλη, καθετί που συμβαίνει προς τη θετική κατεύθυνση να το χρεώνεται το Υπουργείο σας. Δεν αναφερόμαι προσωπικά, αναφερόμαι σε συγκεκριμένα πράγματα. Θα γίνω πιο

περιεκτικός εντός ολίγου.

Εφόσον, λοιπόν, εφαρμόσατε ένα μνημόνιο στην οικονομία, τώρα με το παρόν σχέδιο νόμου, θέλετε να εφαρμόσετε ένα αντίστοιχο μνημόνιο και στον κλάδο της ναυτιλίας. Το θέμα είναι ότι τα αποτελέσματα του μνημονίου στην οικονομία είναι γνωστά σε όλους μας. Θα ήταν σπατάλη χρόνου να αναπτύξω κάποια από αυτά. Επομένως, τα ίδια και χειρότερα θα είναι τα αποτελέσματα ενός μνημονιακού τύπου και στη ναυτιλία και αυτό γιατί το λένε και οι ίδιοι οι αριθμοί. Οι αριθμοί οι οποίοι τόσο σας ενδιαφέρουν είναι αμείλικτοι προς αυτήν την κατεύθυνση. Ο χαμένος για μια ακόμη φορά, δυστυχώς, θα είναι ο Έλληνας ναύτης, ο οποίος θα κληθεί να πληρώσει αν θέλετε την ανικανότητα, την αφέλεια, την αμέλεια του Υπουργείου αλλά και μιας Κυβέρνησης η οποία στοιχειματίζει το δικό μας πλούτο σε λάθος στρατηγικές.

Ας πάμε όμως στο προκείμενο που είναι η ελληνική ναυτιλία και στο νομοσχέδιο που φέρει τον τίτλο: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Εγώ θα ήθελα να ρωτήσω το εξής: Εφόσον είναι αυτονόητο ότι όταν κάποιος νομοθετεί στοχεύει και κάπου κι ότι κάθε απόφαση που παίρνει το Υπουργείο έχει μία αρχή, μία μέση και ένα τέλος και υπάρχει –θέλω να πιστεύω τουλάχιστον– ένα όραμα στο οποίο θέλετε να καταλήξετε, ποιο είναι αυτό που θέλετε να επιτύχετε με το παρόν σχέδιο νόμου;

Μιλάμε για έναν τομέα ο οποίος δεν είναι τυχαίος. Μιλάμε για την ναυτιλία, η οποία μας έχει φέρει στην πρώτη θέση παγκοσμίως.

Το πώς φτάσαμε εδώ, πιστεύω ότι είναι αυτονόητο. Είναι προϊόν και απότοκος του φιλοτιμίου, της τεχνογνωσίας και της αγάπης για το αντικείμενο από τον Έλληνα ναυτικό ο οποίος από παράδοση, από αρχαιοτάτων χρόνων ακόμα ασχολείται με το αντικείμενο αυτό. Μετά θλίψεως αντιλήφθηκα κάποια άρθρα, γι' αυτό είπα ότι θα μιλήσουμε συγκεκριμένα και θέλουμε απαντήσεις πάνω σ' αυτά, για δυο συγκεκριμένες τροπολογίες, για το άρθρο 19 και για το άρθρο 30.

Ας πάρουμε πρώτα όμως το άρθρο 19, το οποίο για μας αποτελεί ένα πολύ μεγάλο σκάνδαλο. Αν κάνω λάθος διορθώστε με. Είπατε προηγουμένως στην εισήγησή σας ότι δεν καταργείται η διεθνής σύμβαση εργασίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Η συλλογική.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν καταργείται η συλλογική σύμβαση εργασίας αλλά υιοθετείται η ατομική.

Επιτρέψτε μου να διαβάσω αυτολεξεί από την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για τα ζητήματα της ναυτιλίας. Αναφέρει στο πεδίο ια' ότι «Επιβεβαίωση ότι οι συνθήκες εργασίας στα πλοία που βρίσκουν εργασία οι ναυτικοί είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας που συνάπτονται μεταξύ του πλοιοκτήτη και της αντιπροσωπευτικής οργάνωσης ναυτικών». Και ως θέμα πολιτικής «προσφορά ναυτικών μόνο σε πλοιοκτήτες που παρέχουν όρους και συνθήκες εργασίας στους ναυτικούς που συμμορφώνονται με τους ισχύοντες νόμους ή κανονισμούς ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας».

Αυτός είναι νόμος που ψηφίστηκε από τη Βουλή. Προφανώς είναι σε ισχύ. Στο άρθρο 19, όμως, διαβάζουμε ότι πρέπει να υιοθετηθεί η ατομική σύμβαση εργασίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Εφόσον.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Εφόσον. Πολύ ωραία.

Θέλετε να παίξουμε με τις λέξεις αλλά το περιεχόμενο και η ουσία είναι αυτή που μετράει. Με άλλα λόγια, παρακάμπτεται μια διεθνής συνθήκη με αποτέλεσμα να καταλήξουμε να υιοθετήσουμε μια ατομική σύμβαση, η οποία τι θα κάνει σε αυτόν που θα πάει να δουλέψει σε ένα καράβι; Θα αμείβεται πολύ λιγότερο από το κανονικό γιατί οι αποδοχές του θα είναι μειωμένες κατά πολύ μεγάλο ποσοστό. Θα υπερφορολογείται, με αποτέλεσμα ο ξένος συνάδελφος, που στο 99% των περιπτώσεων είναι από τις Φιλιππίνες, να έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη μισθοδοσία.

Πόσο ηθικά σωστό και δίκαιο είναι για τον Έλληνα ο οποίος είναι τεχνικά και επιστημονικά άρτια καταρτισμένος, ο οποίος έχει φιλότιμο και δουλεύει; Αν ρωτήσετε κάποιον που είναι μέσα

στη δουλειά, που είναι μέσα στα καράβια, θα σας πει ότι υπάρχουν άνθρωποι που το οκτώωρο το τηρούν με ευλάβεια. Πέρα από το οκτώωρο δεν ασχολούνται με τίποτα, ενώ ο Έλληνας όποια θέση και αν έχει μέσα στο καράβι θα ασχοληθεί παραπάνω με την εργασία του, γιατί αγαπάει αυτό που κάνει. Και αντί να ανταμείβεται το φιλότιμό του, τον καταδικάζουμε σε υπερφορολόγηση και σε μείωση αποδοχών. Πόσο ηθικά σωστό είναι ένας άνθρωπος να παίρνει 1300 ευρώ με την ατομική σύμβαση εργασίας, όταν ο Φιλιππινέζος με τη διεθνή σύμβαση θα παίρνει 3000 και 3500 ευρώ; Να, λοιπόν, μια μεγάλη αδικία για την οποία θα πρέπει επιτέλους να δώσετε και ένα σοβαρό επιχείρημα.

Εγώ συμφωνώ με αυτό που είπατε προηγουμένως, ότι θα πρέπει να φύγουν τα παιδιά από τις καφετέριες, να φύγουν από την ανεργία, να τους δώσουμε κίνητρο. Αυτό όμως από κίνητρο καταντάει αντικίνητρο, γιατί τον έχετε σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με κάποιον άλλο που έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Να προχωρήσω στο άρθρο 30, σύμφωνα με το οποίο –δική μας εκτίμηση είναι– δημιουργούνται στρατιές ανέργων, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται τα ασφαλιστικά ταμεία. Είναι σπατάλη χρόνου να πούμε τι έχει γίνει με το ασφαλιστικό ταμείο όλων των υπολοίπων κλάδων. Τινάχτηκαν τα πάντα στον αέρα. Προφανώς την ίδια τύχη θα έχει, ο μη γένοιτο, και το ασφαλιστικό ταμείο στον κλάδο της ναυτιλίας.

Όσον αφορά έναν πίνακα που έχουμε μπροστά μας και αφορά τη μεταφορική ικανότητα, η Ελλάδα ανάμεσα σε πέντε χώρες, είναι πρώτη σε σειρά κατάταξης. Η σειρά είναι. Ελλάδα, Ιαπωνία, Γερμανία, Κίνα, Κορέα κ.ο.κ.. Εδώ υπάρχει ένα παράδοξο. Δείτε πόσο πληθυσμό έχει η Ελλάδα και πόσους ναυτικούς απασχολεί και δείτε τι πληθυσμό έχουν οι υπόλοιπες χώρες και σε ποια θέση βρίσκονται.

Εδώ όμως υπάρχει κάτι το οποίο εμείς θεωρούμε τουλάχιστον ύποπτο. Προφανώς, οι πίνακες αυτοί σημαίνουν κάτι. Εδώ υπάρχει ένας ανταγωνισμός ο οποίος αποφέρει εκατομμύρια ευρώ στο κρατικό ταμείο. Δεν είναι ύποπτο το γεγονός ότι μια ανταγωνιστική δύναμη, όπως για παράδειγμα η Κίνα, η οποία μέσω μιας επεκτατικής πολιτικής –της «COSCO», δηλαδή, που έχει αγοράσει λιμένες, προβλήτες κ.ο.κ.– πατάει πόδι στην πρώτη στην κατάταξη χώρα; Θεωρείτε, λοιπόν, ότι δεν είναι μια ανταγωνιστική δύναμη που θέλει να παίξει έξυπνα το παιχνίδι; Εμείς είμαστε τόσο φιλάνθρωποι που αύριο το πρωί θα ψηφίσουμε ένα μνημόνιο συνεργασίας ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας;

Αυτό μου θυμίζει το επιχείρημα της μικράς και εντίμου Ελλάδος, προ δεκαετιών, που έλεγε ότι η Ελλάδα ως ναυτική χώρα θα πρέπει να συμμαχήσει με μια άλλη ναυτική χώρα. Στην ουσία, αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι δεν αποδεχόμαστε τη βαρύτητα και τη σημασία του να είσαι ηγέτης σε κάτι και αντιθέτως υποβαθμίζουμε σε παίκτη δεύτερης ή τρίτης κατηγορίας.

Επομένως, επειδή οι ξένοι έχουν καταλάβει και παίζουν πολύ έξυπνα το παιχνίδι θα πρέπει να είστε πολύ επιφυλακτικοί απέναντι σε αυτά τα δήθεν μνημόνια συνεργασίας. Εάν θέλουμε να πουλήσουμε τεχνογνωσία, εάν είναι εις όφελός μας, να το κάνουμε αλλά όχι να καταλήξουμε στο σημείο, όπως είπε προηγουμένως ο εισηγητής μας, το 2030, σε κάποια χρόνια από τώρα, η Κίνα να έρθει πρώτη και η Ελλάδα να καταλήξει τρίτη, πέμπτη ή δέκατη, γιατί, ξαναλέω, ότι εδώ μιλάμε για έσοδα τα οποία ψάχνετε απεγνωσμένα να βρείτε για να τα αποθηκεύσετε στο κρατικό ταμείο.

Επειδή ο χρόνος είναι περιορισμένος, θέλω να τηρήσω το πρωτόκολλο. Κλείνω λέγοντας ότι εν ολίγοις για εμάς η ναυτιλία είναι ένας κλάδος ο οποίος από μόνος του θα μπορούσε να αποτελέσει ένα εφελκυστικό για να βγούμε από την οικονομική κρίση. Πολύ σωστά ειπώθηκε ότι εάν εμείς είχαμε τη φαινή ιδέα ή την πολιτική βούληση να φτιάξουμε ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο μόνο στον Πειραιά φτιάχνοντας έτσι ένα εμπορικό σταυροδρόμι, το οποίο συνδυάζει όλες τις ηπείρους, που στο κάτω-κάτω αυτό συνέβαινε μέχρι πριν κάποια χρόνια, τότε θα μπορούσαμε να είμαστε σε θέση, όχι να διαπραγματευόμαστε με την τρόικα αλλά εμείς να διαπραγματευόμαστε με τους ξένους, για να τους πούμε τι θα πληρώσουν αυτοί σε μας. Αυτό, λοιπόν, δεν είναι τυχαίο, δηλαδή ότι και μέσω του νομοσχεδίου αυτού πλήττεται η

ελληνική ναυτιλία.

Το συμπέρασμα που προκύπτει από όλα αυτά, λοιπόν, είναι ότι με ένα ανάλογο καλλικρατικό ναυτιλιακό σύστημα, με την πώληση λιμένων, με την πώληση των ταμείων, με την μείωση πληρωμάτων στην ακτοπλοΐα, με την υπερφορολόγηση κ.ο.κ., αυτά τα εφήμερα αλλά πολύ αμφίβολα κέρδη που θα αποκομίσουμε δεν θα μπορούν να συγκριθούν με το μακροπρόθεσμο κακό και τη ζημιά που θα προέλθει σε κάποια χρόνια.

Και κλείνω λέγοντας το εύστοχο που είχε πει ο Ηρόδοτος, ότι έχουμε γη και πατρίδα, όταν έχουμε πλοία και θάλασσα. Δυστυχώς, εσείς ξεπουλήσατε και τη γη και την πατρίδα και τώρα βουλιάζετε και τα πλοία μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ο κ. Νικόλαος Τσοούκαλης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Έχω την εντύπωση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι από τη μέχρι τώρα συζήτηση φαίνεται ότι δεν έχουμε προσεγγίσει με τη δέουσα προσοχή έναν κλάδο, έναν τομέα της οικονομίας μας που εκτός από οικονομικές επιπτώσεις, από οικονομικά ωφελήματα, προσφέρει και μια άλλου είδους κοινωνική, πολιτισμική ή, αν θέλετε, και εθνική προστιθέμενη αξία. Και η αντίφαση φάνηκε από τις τοποθετήσεις όλων των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, που ουσιαστικά χαρακτηρίζουν το παρόν νομοσχέδιο ως ένα νομοσχέδιο που ουσιαστικά πλήττει την ελληνική ναυτιλία και συγχρόνως υπάρχει από την άλλη πλευρά η αιτιολογία ή η μομφή ότι το νομοσχέδιο αυτό έγινε καθ' υπαγόρευση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, δηλαδή οι Έλληνες εφοπλιστές, περιλαμβάνοντας τα συμφέροντά τους μέσα σε αυτό το νομοσχέδιο, ουσιαστικά πλήττουν την ελληνική ναυτιλία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Δημοκρατική Αριστερά συμμετείχε στο διάλογο για τη διαμόρφωση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Είχαμε αρκετές αντιρρήσεις, πολλές αντιρρήσεις. Στην πορεία της διαβούλευσης, πάρα πολλά από αυτά τα οποία καταθέσαμε και είχαμε εντοπίσει βελτιώθηκαν. Κάποια άλλα εξακολουθούν να υπάρχουν μέχρι σήμερα, όμως θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι η Δημοκρατική Αριστερά και εγώ προσωπικά δεν νιώθω ότι έχω υποκύψει στην μπότα των εφοπλιστών, όσον αφορά τη συγκεκριμένη διατύπωση και ούτε νιώθω ότι συναγελάζομαι με τους εφοπλιστές.

Θα ήθελα να πω επίσης ότι η Αριστερά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχε ένα ταμπού μέχρι τώρα, ότι αντιμετώπιζε τους εφοπλιστές ως τον ταξικό αντίπαλο, που θα έπρεπε εάν ήταν δυνατόν να εξοβελιστεί και από την ελληνική επικράτεια. Όμως, δυστυχώς ή ευτυχώς, οι εξελίξεις μάς έχουν υποχρεώσει να συνομιλούμε και με τους εφοπλιστές. Σημειωτέον ότι η Δημοκρατική Αριστερά έχει μιλήσει πολύ λιγότερες φορές με τους εφοπλιστές απ' ό,τι η Αξιωματική Αντιπολίτευση. Ή μάλλον εμείς δεν έχουμε συνομιλήσει μέχρι τώρα καθόλου, η Αξιωματική Αντιπολίτευση έχει συνομιλήσει με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Καλά έχει κάνει. Πολύ καλά έχει κάνει.

Γιατί όταν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι πάντες ορνύουν στη ναυτοσύνη των Ελλήνων, όταν νιώθουμε υπερήφανοι για την πρωτιά της ελληνικής ναυτιλίας σε όλο τον κόσμο, συγχρόνως όμως δεν μπορούμε να προσδιορίσουμε τους παράγοντες που συγκροτούν αυτήν τη ναυτική δύναμη, να θέσουμε τον καθένα στο επίπεδο εκείνο που απαιτείται και που χρειάζεται και απλώς εκτοξεύουμε κατάρες ή μομφές, νομίζω ότι αυτό συνιστά τη μέγιστη υποκρισία.

Γιατί δεν νομίζω ότι υπάρχει κανένας που να πιστεύει ότι ένας κρίσιμος παράγοντας για την πρωτιά της ελληνικής ναυτιλίας είναι και οι εφοπλιστές, οι καραβοκύρηδες παλαιότερα, οι καπετάνιοι, οι εφοπλιστές σήμερα. Και συζητάμε για έναν κλάδο, ο οποίος ουσιαστικά συνιστά τη προσωποποίηση αυτού που λέμε διεθνοποιημένου κεφαλαίου και διεθνοποιημένης δραστηριότητας.

Η εισηγήτριά μας, κ. Μαρία Ρεπούση, κατέθεσε κάποια ενδεικτικά στοιχεία: Το 7% του ΑΕΠ προέρχεται από τη ναυτιλία, τριακόσιες χιλιάδες είναι οι άμεσα ή έμμεσα εργαζόμενοι, υπάρχουν πάρα πολλές μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Γνωρίζουμε όλοι όσοι είμαστε σε πόλεις - λιμάνια, τι εστί λιμενική δραστηριότητα. Επο-

μένως, το να περιορίζουμε απλώς και μόνο και να καταριόμαστε μία ολόκληρη τάξη επειδή συνεισφέρει «ψίχουλα» -γιατί «ψίχουλα» συνεισφέρει όσον αφορά τη φορολογική επιβάρυνση- και να παραβλέπουμε όλα τα υπόλοιπα, νομίζω ότι δεν είναι κάτι που συνεισφέρει ιδιαίτερα στη συζήτηση και στον προβληματισμό μας.

Παραδείγματος χάριν, στην πρόσφατη συνάντηση που είχε ο Αλέξης Τσίπρας στις 14 Δεκεμβρίου με τους εφοπλιστές, έθεσε κάποια ζητήματα προς τους εφοπλιστές πολύ σωστά. Ζήτησε να βοηθήσουν στην ανάπτυξη των μαρινών και των λιμένων, να βοηθήσουν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας, να βοηθήσουν στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της Ελλάδας κ.λπ.. Βεβαίως πρέπει να βοηθήσουν. Όταν κάθεται όμως και συνομιλείς και θέτεις τέτοια αιτήματα, ουσιαστικά θέτεις ένα άλλο πλαίσιο απ' αυτό που ακούστηκε σήμερα εδώ, όσον αφορά τους εφοπλιστές οι οποίοι πρόκειται να «καταβροχθίσουν» όλη την Ελλάδα.

Και κάτι άλλο, για να συζητήσουμε σοβαρά -δυστυχώς ήταν ταμπού για την Αριστερά, θα το επαναλάβω για άλλη μία φορά, το να συζητάμε τέτοια θέματα- θέλουν όλοι οι Έλληνες Βουλευτές, όλες οι πτέρυγες της Βουλής -δεν αναφέρομαι στο Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, έχει μία διαφορετική άποψη να υπάρξει ένα Σίτι στην Ελλάδα; Ένα αντίστοιχο ευρωπαϊκό Σίτι Λονδίνου, στην Αθήνα και στον Πειραιά. Το θέλουμε; Νομίζω ότι όλες οι πτέρυγες θα το ήθελαν. Μπορούμε να κάτσουμε να συζητήσουμε σοβαρά ποιες είναι οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές, ώστε να υπάρξει ένα Σίτι στην Ελλάδα; Και να το αποδεχτούμε με τις υποχωρήσεις μας, με τους συμβιβασμούς μας.

Είναι γεγονός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, ουσιαστικά είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο έρχεται να διεκπεραιώσει. Δεν είναι ένα νομοσχέδιο θεσμικής αλλαγής, μεταρρύθμισης. Και γιατί αυτό; Γιατί απλούστατα η χώρα ακόμα δεν διαθέτει στρατηγικό σχέδιο σε αυτό που όλοι ονομάζουμε «βαρύ πυροβολικό» στην ανάπτυξη. Δηλαδή δεν έχουμε ούτε νησιωτική πολιτική, δεν έχουμε ούτε λιμενική πολιτική, δεν έχουμε γενικότερα θαλάσσια πολιτική. Είμαστε πρωτοπόροι σε όλο τον κόσμο αλλά δεν έχουμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο. Όταν λοιπόν δεν έχεις ένα ολοκληρωμένο σχέδιο και έρχεσαι να αξιολογήσεις ένα νομοσχέδιο, τότε είναι προφανές ότι θα πρέπει να το εντάξεις σε εκείνη την κατηγορία που πραγματικά πρέπει να το λησάνεις. Δηλαδή είναι ένα διεκπεραιωτικό νομοσχέδιο αλλά δεν νομίζουμε σε καμμία περίπτωση ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν κινείται σε θετική κατεύθυνση. Με αυτήν λοιπόν την έννοια και με αυτήν την αξιολόγηση, έχουμε τοποθετηθεί θετικά.

Ανακύπτουν κι άλλα ιδεολογικά ζητήματα, όσον αφορά τη θέση που πρέπει να έχει -κι έχει κάθε κόμμα- σχετικά με τη διαχείριση των λιμανιών, στην εξέλιξη αυτήν την οποία λίγο-πολύ συζητάμε όλοι αυτήν την περίοδο, δηλαδή, ιδιωτικοποίηση, αποκρατικοποίηση, παραχώρηση, ξεπούλημα των λιμανιών.

Εμείς έχουμε πάρει μία σαφή θέση. Έχουμε προσχωρήσει στην άποψη ότι μέσα σε αυτήν την κρίσιμη περίοδο για τη χώρα κι επειδή χρήματα δεν υπάρχουν απλώς να συντηρηθούν -κι όχι να γίνουν και νέες εγκαταστάσεις- πρέπει να υπάρξει ο θεσμός της παραχώρησης στα λιμάνια. Μιλάμε για παραχώρηση. Δεν μιλάμε για πώληση λιμανιών. Και σύμφωνα με τον προγραμματισμό η παραχώρηση θα είναι για τριάντα με τριάντα πέντε χρόνια και μιλάμε για τμήματα λιμανιών.

Θα φέρω ένα παράδειγμα, επειδή ακούστηκε και από τον συνάδελφο κ. Χαϊκάλη το λιμάνι του Κατάκολου. Το λιμάνι του Κατάκολου είναι το λιμάνι της κρουαζιέρας με τεράστιες προοπτικές ανάπτυξης. Εκεί, λοιπόν, ποια είναι η θέση μας συγκεκριμένα όσον αφορά την αξιοποίηση του συγκεκριμένου λιμανιού για τα επόμενα τριάντα, τριάντα πέντε χρόνια.

Δεύτερον, κατασκευή μαρινών. Εγώ δεν θα πω απλώς «μαρινών», αλλά «μαρινών μεγάλων σκαφών». Ποιος θα τα κάνει; Απλό ερώτημα. Μπορεί το ελληνικό δημόσιο να φτιάξει αυτές τις μαρινές; Την περίπτωση της «COSCO» την ανέφεραν πάρα πολλοί και όσον αφορά την προοπτική για το λιμάνι.

Όμως, κύριε Υπουργέ, υπάρχει ένα σοβαρό θέμα και αυτό το έθεσε η κ. Ευροτύρη στην τοποθέτησή της, όσον αφορά την προοπτική της σκέψης ή τη φημολογία, ότι το ΤΑΙΠΕΔ προβληματίζε-

ται, κάποιοι στο ΤΑΙΠΕΔ προβληματίζονται σοβαρά να προχωρήσουν από την παραχώρηση και να προβούν σε πώληση των μετοχών του ΟΛΠ, των οργανισμών λιμένων.

Η εκτίμησή μας είναι ότι η πώληση των μετοχών των εταιρειών αυτών -οι οποίες είναι εταιρείες που έχουν χαρακτηριστεί ως εταιρείες που εκπληρούν εκτός των άλλων και κοινωνικό σκοπό και κοινωνική αποστολή, χάριν του δημοσίου συμφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 106 της συμφωνίας για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης- είναι ότι αυτό δεν μπορεί να γίνει. Εμείς ως Δημοκρατική Αριστερά θα είμαστε αντίθετοι σε αυτό. Ο δημόσιος έλεγχος πρέπει να υπάρχει όσον αφορά τις εγκαταστάσεις αυτές, όχι η εκμετάλλευσή τους ή ο έλεγχός τους, να καθορίζουν τις γενικές στρατηγικές και βεβαίως να φροντίζουν για τη λειτουργία της ισορροπίας ανάμεσα στην εξυπηρέτηση του κρατικού συμφέροντος, του δημόσιου συμφέροντος και της οικονομικής δραστηριότητας των λιμανιών.

Επαναλαμβάνω για άλλη μία φορά ότι είμαστε υπέρ επί της αρχής. Αύριο επί των άρθρων, θα καταθέσουμε τις συγκεκριμένες ενστάσεις μας και κυρίως όσον αφορά, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνεργάτες του κυρίου Υπουργού, τις ενστάσεις σε μία εκπρόθεσμη δυστυχώς τροπολογία την οποία κατέθεσα που αφορά το χαρακτήρα της λειτουργίας της ΕΖΑΛ, το σχεδιασμό των λιμανιών και κυρίως την πρόταση την οποία έχω καταθέσει, προκειμένου να υπάρξει ένας ενδιάμεσος χαρακτηρισμός από λιμενική ζώνη και αιγιαλό και παραλία.

Υπάρχει ένα τεράστιο ζήτημα, αν αποχαρακτηριστεί ένα τμήμα παλιού λιμανιού που ήταν χαρακτηρισμένο ως «λιμενική ζώνη», αμέσως αμέσως μεταπίπτει στη ζώνη του αιγιαλού και παραλίας. Αυτό το οποίο πρέπει να γνωρίζετε είναι ότι οδηγεί σε τραγελαφικές εξελίξεις -παραλία της Θεσσαλονίκης, λιμάνι της Πάτρας- η προοπτική του να αποχαρακτηριστεί μία τέτοια περιοχή. Η πρόταση την οποία έχουμε κάνει -σας παρακαλώ αξιολογήστε τη- είναι να υπάρξει ένας ενδιάμεσος χαρακτηρισμός «αστική παραλία», που ήταν ανάμεσα στη «λιμενική ζώνη» και στον «αιγιαλό» και «παραλία».

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο πρέπει να ψηφιστεί σήμερα επί της αρχής και στη 01.00 η ώρα περίπου πρέπει να τελειώνουμε. Όπως καταλαβαίνετε, ενώ μειώσαμε το χρόνο σε όλους, στους Κοινοβουλευτικούς Εκπαιδευτές και τους Βουλευτές, δυστυχώς η κόπωση είναι μεγάλη και πρέπει 01.00 η ώρα να τελειώσουμε.

Ο κ. Παφίλης έχει το λόγο και θα πάρουν ακόμα το λόγο άλλοι πέντε Βουλευτές και θα κλείσουμε και θα ψηφίσουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Τι ώρα θα σταματήσουμε; Σε ποιον θα σταματήσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Θα μιλήσει αύριο ο κ. Κικίλιας πρώτος. Θα μιλήσουν πέντε Βουλευτές ακόμη. Έχουμε μειώσει το χρόνο σε όλους.

Ορίστε, κύριε Παφίλη, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Δώδεκα λεπτά έχω, όχι δέκα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Θα τα πάρετε, κύριε Παφίλη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Επειδή απαντήσατε στην εισηγήτριά μας για το θέμα των τροπολογιών, πρέπει να σταματήσει η κοροϊδία σ' αυτήν την Αίθουσα. Αυτό που μας δώσατε για νομοτεχνικές βελτιώσεις, είναι νομοτεχνικές βελτιώσεις; Σε ποιον απευθύνεστε; Εδώ αποσύρετε άρθρο ολόκληρο, το άρθρο 60. Το αποσύρετε, ναι ή όχι; Νομοτεχνική βελτίωση είναι αυτή; Ένα άρθρο ήταν που σκεφτόμασταν μήπως το ψηφίσουμε και θα το ψηφίζαμε παρ' ότι θέλαμε να γενικευτεί και αφορά τους εργαζόμενους και το αποσύρατε. Και έρχεστε και μας λέτε από πάνω ότι κάνετε νομοτεχνικές βελτιώσεις. Δηλαδή, επιτέλους! Χειριστείτε τα πιο έξυπνα τουλάχιστον. Ξέρουμε τι θα κάνετε.

Και για να ξέρει κανένας, επειδή «δουλεύετε τον κόσμο» κυριολεκτικά τόσο καιρό με το άρθρο 60, «τον δουλεύετε φιλόγαζι», το άρθρο 60 τι ήταν; Ο νόμος δεν προέβλεπε αποζημιώσεις σε περίπτωση χρεοκοπίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας για τους εργαζόμενους στη στεριά. Το διόρθωνε το άρθρο 60 και έλεγε ότι πρέπει να δοθούν αποζημιώσεις και σε αυτούς που δου-

λεύουν στη στεριά, γιατί στην ίδια εταιρεία ήταν. Και ήρθατε και αυτό το άρθρο -ένα υποτίθεται φιλεργατικό, που έλυνε έστω ένα πρόβλημα- το αποσύρετε. Αυτό είναι νομοτεχνική βελτίωση;

Έχει κατά τη γνώμη μας μια ιδιαίτερη σημασία, όχι μόνο για τους ναυτεργάτες, για να μπω και στην ουσία, όχι μόνο για τα λαϊκά στρώματα που έχουν σχέση με τη θάλασσα αλλά και για ολόκληρη την εργατική τάξη και τις εργατικές οικογένειες που συντρίβονται κυριολεκτικά σήμερα, να δουν προσεκτικά τη συζήτηση -που δεν μπορούν και ποιος να τη δει;- και την ουσία αυτού του νομοσχεδίου. Λέμε ότι έχει ιδιαίτερη σημασία, γιατί βεβαίως η πολιτική της Κυβέρνησης είναι γνωστή. Την επαναλαμβάνουμε και ως παρεξηγείται η Κυβέρνηση. Υπηρετεί ωμά, ανοικτά τα συμφέροντα του κεφαλαίου. Σε συνθήκες κρίσης τσακίζει τα εργατικά δικαιώματα, δημιουργεί συνθήκες διάσωσης και αύξησης των κερδών των μονοπωλίων και των επιχειρηματικών ομίλων στην περίπτωση ανάκαμψης. Αυτό είναι μια στρατηγική.

Εμείς δεν είμαστε από αυτούς που λένε ότι είναι πρόχειρο, αποσπασματικό κ.λπ.. Όχι, δεν είναι ούτε πρόχειρο ούτε αποσπασματικό. Τι είναι; Είναι το νομοσχέδιο το οποίο υπηρετεί αντικοινωνικά τα συμφέροντα των εφοπλιστών. Και μην παρεξηγήστε. Δεν είναι προσωπικό το θέμα. Στρατηγικό είναι. Όταν θεωρείτε ότι η ψυχή είναι οι εφοπλιστές, ότι η ατμομηχανή της ανάπτυξης είναι το κεφάλαιο το οποίο βγαίνει από τον αίμα, τον κόπο, την κλεμμένη υπεραξία του εργαζόμενου και όταν θεωρείτε ότι η κοινωνία έτσι πρέπει να πάει μπροστά, είναι λογικό να σας πούμε ότι εξυπηρετείτε τα συμφέροντα του κεφαλαίου και των εφοπλιστών. Έλα όμως που η πραγματικότητα είναι διαφορετική από αυτά που λέτε.

Συζητάμε, λοιπόν, για τον κλάδο της ναυτιλίας και γι' αυτό λέμε και επιμένουμε ότι έχει ιδιαίτερη σημασία. Τι έχουμε, λοιπόν, στη ναυτιλία; Η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ναι ή όχι; Ναι. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Αμύθητα κέρδη, απίστευτα. Δεν τα χωράει το μυαλό το ανθρώπινο. Αν συγκεντρώσει κανείς τα κέρδη και τη ζωή των εφοπλιστών, δεν τα χωρά ο ανθρώπινος νους, όταν οι άνθρωποι είναι στα συσσίτια, όταν πολλοί από εκείνους που πνίγηκαν είκοσι και τριάντα χρόνια στη θάλασσα σήμερα είναι στα συσσίτια.

Η κερδοφορία αυτού του τμήματος συνεχίζεται και στις συνθήκες κρίσης. Η κερδοφορία ήταν τέτοια που είναι παντού. Επενδύουν σε ακίνητα, σε τουριστικές μονάδες, σε τράπεζες, σε Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, ομάδες ολόκληρες. Ο πιο σκληρός και δυνατόν πυρήνας του κεφαλαίου. Αυτό είναι το καμάρι, λοιπόν, της Ελλάδας. Αλήθεια; Αυτό είναι το καμάρι της Ελλάδας; Με 27% ανεργία στους ναυτεργάτες;

Με μείωση από εκατό χιλιάδες, που ήταν τη δεκαετία του 1980, στους δεκαεπτά περίπου χιλιάδες που είναι σήμερα; Αυτό είναι το καμάρι της Ελλάδας; Με το NAT χρεοκοπημένο; Ποια δύναμη; Τίνος είναι η δύναμη αυτή; Του ελληνικού λαού; Αυτών που δεν βλέπουν τα παιδιά τους για δέκα και έντεκα μήνες; Αυτών που σκυλοπνίγονται; Αυτών που κινδυνεύουν, που δουλεύουν στα τρίτα και στα τέταρτα αμπάρια, που δουλεύουν σήμερα δεκαοκτώ ώρες; Αυτούς, στην κόλαση τους στέλνετε και μας λέτε και περηφανεύεστε για ποιους; Γι' αυτούς που απομυζούν κυριολεκτικά το αίμα των εργαζόμενων και που τους έχετε πενήντα επτά φοροπαλλαγές, ενώ μειώσατε τις συντάξεις κατά 50% και ενώ έχουμε μόνιμη ανεργία σε συνεργία επισκευών, έτσι που απαξιώνεται όλη η παραγωγική βάση.

Αυτό, λοιπόν, είναι το καμάρι της Ελλάδας, ότι δηλαδή είναι πρώτη στη ναυτιλία, ενώ οι ναυτεργάτες δουλεύουν σε χειρότερες συνθήκες, πολλοί είναι άνεργοι και πεινάνε. Συγχαρητήρια! Αυτή είναι η Ελλάδα σας. Η Ελλάδα των εφοπλιστών και του κεφαλαίου. Για μας, η Ελλάδα είναι η Ελλάδα των παραγωγών του πλούτου, αυτών που παράγουν όλα τα υπόλοιπα.

Η περηφάνια σας έχει να κάνει παραδείγματος χάριν και με το πώς λύνετε τα προβλήματα των κατοίκων των νησιών σήμερα, το 2013, με εισιτήριο απαγορευτικό -έχουν και δεν έχουν συγκοινωνία, είναι σε απόγνωση και τους επικαλείστε και από πάνω- και βέβαια με λιμάνια αξιολογία, εγκαταλελειμμένα και έτοιμα να παραδοθούν στους ιδιώτες. Μην ξανατολήσετε να πείτε και να τα περιγράψετε. Εσείς κυβερνάτε. Το σύστημά σας είναι αυτό που τα έφερε. Δεν είναι ο σοσιαλισμός. Εσείς τα φέρατε όλα αυτά τα

χρόνια.

Θα ήθελα να πω και κάτι ακόμα. Οι επιστημονικές εξελίξεις, οι οποίες είναι πολύ γρήγορες και μεγάλες και σ' αυτόν τον χώρο, αντί να βελτιώσουν τη ζωή των ναυτεργατών, όχι μόνο των κατωτέρων, αλλά και των ανωτέρων πληρωμάτων, την κάνουν χειρότερη. Δεν προλαβαίνουν να κοιμηθούν πολλές φορές. Έξι μήνες και δεν βγαίνουν σε λιμάνι. Τόσο εντατικοποιημένη είναι η εργασία τους, που δεν τολμούν να βγουν ούτε σ' ένα λιμάνι.

Ποιος, λοιπόν, καρπώνεται αυτές τις δυνατότητες; Ποιο είναι το καμάρι; Τις καρπώνονται οι εφοπλιστές. Επειδή, μας λέτε συνέχεια για 13 δισ. τόσα δεν μας είπατε ότι έφερε η ναυτιλία, κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Μέχρι είκοσι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Μέχρι είκοσι. Πόσα φεύγουν μας έχετε πει; Διότι, από τα 13 που έρχονται, φεύγουν για επισκευές, φεύγουν για ένα καράβι.

Άρα, μην κοροϊδεύετε τον ελληνικό λαό για τη μεγάλη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας και των εφοπλιστών στην Ελλάδα. Σε λίγο θα μας πείτε ότι ταΐζουν και τον κόσμο και τους ναυτεργάτες και ότι δεν τους ταΐζει η σκληρή και απάνθρωπη δουλειά τους.

Μ' αυτά, λοιπόν, τα δεδομένα, έρχεστε μ' αυτό το νομοσχέδιο και τι κάνετε; Ικανοποιείτε όλες τις απαιτήσεις τους. Το είπα και στην αρχή. Όλες! Αυτό φαίνεται. Φάνηκε στην επιτροπή. Δεν είναι κομμουνιστές οι άλλοι που ήρθαν από τους φορείς. Όλοι διαφωνούν εκτός από τους εφοπλιστές. Τι άλλο θέλετε σαν απόδειξη;

Εκτός αυτού -και γι' αυτό λέω ότι έχει μια ιδιαιτερότητα- ενώ υπάρχει τέτοιος αμύθητος πλούτος, τέτοια τεράστια κερδοφορία, πέντε χιλιάδες καράβια σ' όλο τον κόσμο -να τα βάλει κανένας να καταλάβει τι βγάζουν, όταν έβγαζαν 100.000 την ημέρα και δεν ξέρω τώρα πού έχει πάει αλλά περίπου εκεί πρέπει να είναι και εννοώ σε δολάρια- δίνετε προκλητικά προνόμια και παραδίδετε και όλες τις υποδομές της χώρας στους ιδιώτες. Λέει: «Τις παραχωρούμε για τριανταπέντε χρόνια». Μα έτσι γίνεται παντού. Παραχώρηση γίνεται και ανανεώνεται για άλλα τριανταπέντε χρόνια.

Το αεροδρόμιο έτσι το δώσατε -εσείς, το ΠΑΣΟΚ, οι άλλοι- και όλα τα υπόλοιπα. Γιατί; Δικά σας είναι; Ποιος τα έφτιαξε όλα αυτά; Τα έφτιαξαν οι εφοπλιστές; Πόσα έχουν βάλει για να φτιάξουν τα λιμάνια όλα αυτά τα χρόνια; Δώστε μας στοιχεία. Τα έφτιαξε ο ιδρώτας του ελληνικού λαού. Η άγρια φορολογία του. Αυτοί, μόνο έτρωγαν τίποτα άλλο δεν έκαναν. Θα πω και παρακάτω μερικά πράγματα.

Τα δίνετε, λοιπόν, στους εφοπλιστές και ταυτόχρονα επιτίθεστε με άγριο, βάρβαρο τρόπο -ενώ επικαλείστε τους ναυτικούς, τη ναυτοσύνη- στα δικαιώματα των ναυτεργατών. Καταργείτε συλλογική σύμβαση εργασίας και αφήστε τα κόλπα ότι είναι προσωρινά. Όλα ως προσωρινά αρχίζουν και γίνονται μόνιμα. Είναι μέσα στη γραμμή σας. Δεν λέω ότι είναι εκτός.

Υπογράφηκε σύμβαση πριν από εβδομήντα χρόνια και την κέρδισαν με αίμα κυριολεκτικά.

Και επειδή πρέπει η νεολαία να μάθει την ιστορία και να τη μάθει όχι από τους φασίστες της Χρυσής Αυγής, το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα πώς στηρίχθηκε μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, που βγαίνατε όλοι εδώ και πρώτος-πρώτος ο κ. Καμμένος και όλοι οι υπόλοιποι και υμνείτε το δαιμόνιο των Ελλήνων; Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στηρίχθηκε στο αίμα των εργαζομένων, όταν η Ομοσπονδία Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων έριχνε το σύνθημα «τα πλοία εν κινήσει». Το ξέρετε αυτό. Να κινηθούν τα πλοία ενάντια στο φασισμό, για να ανεφοδιαστούν οι αντιφασιστικές δυνάμεις.

Τι έγινε τότε λοιπόν; Για κάθε πλοίο που βούλιαζε, οι εφοπλιστές έπαιρναν αποζημίωση. Πατριωτισμός επί πληρωμή. Αυτό ήταν. Οι ναυτεργάτες τι έπαιρναν; Δυόμισι χιλιάδες νεκροί είναι τουλάχιστον και χιλιάδες τραυματίες. Ποια ήταν η ανταμοιβή τους; Διώξεις, φυλακίσεις και black list. Έτσι χτίστηκε το ναυτιλιακό θαύμα. Ξέρετε και ότι δόθηκαν και τα εκατό Liberty. Είστε και από τη Χίο. Έτσι χτίστηκε, από το αίμα του ναυτεργάτη που δεν πληρωνόταν, που πάλευε να συντρίψει το φασισμό, ενώ ο

εφοπλιστής έπαιρνε την αποζημίωση και με το παραπάνω.

Το 1943, υπογράφηκε αυτή η σύμβαση με τους εφοπλιστές και μετά από εβδομήντα χρόνια την καταργείτε. Θα μείνετε στην ιστορία ως Κυβέρνηση γι' αυτήν την αμοιβή που δίνετε σε όλους αυτούς. Να ξέρετε όμως –και το λέω με όλη τη σημασία της λέξης- ότι θα το πληρώσετε πάρα πολύ ακριβά αυτό που κάνετε, αργά ή γρήγορα. Θα το πληρώσετε, γιατί είναι τόσο κραυγαλέες, τόσο εκρηκτικές οι ταξικές αντιθέσεις συνολικά αλλά και σ' αυτόν το χώρο, που κάποτε –ελπίζουμε γρήγορα- θα αποφασίσουν να πάρουν το αίμα τους πίσω κυριολεκτικά, δηλαδή να πάρουν τον πλούτο.

Δεύτερη πλευρά που λέτε ότι δεν ευνοεί τους εφοπλιστές. Κατάργηση και άρση του καμποτάζ. Τι λέει ο ΣΥΡΙΖΑ; Για να πάει και κάθε κατεργάρης στον πάγκο του. Το καμποτάζ είναι απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συμφωνείτε ή διαφωνείτε; Συμφωνείτε. Είναι οδηγία. Τι θα ζητήσετε; Την εξαίρεση; Και αν σας πουν όχι, τι θα κάνετε; Θα φύγετε από την Ευρωπαϊκή Ένωση; Πού τέτοια πράγματα. Δεν γίνεται. Είναι μονόδρομος. Τι κάνει, λοιπόν, το καμποτάζ; Τσάκισε δικαιώματα των εργαζομένων.

Τρίτη πλευρά. Είναι σχέδιο στρατηγικό. Θέλετε να καταργήσετε την απεργία. Δεν μπορείτε να το κάνετε ευθέως, γιατί βγαίνετε εδώ υποκριτικά και λέτε για το δικαίωμα της απεργίας, το οποίο υπονομεύεται από την ίδια στιγμή που λέτε ότι έχουν δικαίωμα στην απεργία αλλά και άλλοι έχουν δικαίωμα να μεταφέρονται. Άρα, γιατί να κάνουν απεργία, αν λειτουργούσαν όλα κανονικά και δεν πιεζόταν η εργοδοσία;

Είναι αντικειμενικός ευνουχισμός του όπλου της απεργίας. Πόλεμος είναι και η απεργία. Υπάρχουν αντιτιθέμενα συμφέροντα. Και αφήστε το ποιος είναι εχθρός και ποιος είναι φίλος. Είναι αντίθετα τα συμφέροντα του εφοπλιστή με τα συμφέροντα του ναυτεργάτη. Όσο περισσότερο τον εκμεταλλεύεται, τόσο περισσότερα κέρδη θα βγάλει. Επομένως, όταν στριμώξει τον εφοπλιστή, μπορεί να αποσπάσει κάτι. Αλλιώς, δεν έχει νόημα η απεργία.

Σταματήστε να κοροϊδεύετε τον κόσμο με όλη αυτήν την ιστορία του κοινωνικού εταιρισμού. Θέλετε να την καταργήσετε και τώρα πάτε από το πλάι με επιτάξεις στις ναυλώσεις –έχουμε και τροπολογίες οι οποίες δεν είναι της Κυβέρνησης, αλλά του γραμματέα του πρώτου κόμματος της Κυβέρνησης, δηλαδή κοροϊδία απέναντι στον ελληνικό λαό- να δρομολογήσετε και πλοίο ασφαλείας για όλο το Αιγαίο. Να ανοίξει, δηλαδή, ο δρόμος και για απεργοσπασία και να υπάρξει κοινωνικός αυτοματισμός. Και έχετε και την επιστράτευση. Αίσχος! Έχετε επιστρατευμένους τους ναυτεργάτες συνέχεια, με το παραμικρό. Πόσες φορές; Έξι; Επτά;

Θα σας επιστρατεύσουν μια και καλή, να ξέρετε, κυρία Βούλτεψη, που χαμογελάτε. Δεν θα τα καταφέρετε, όμως, και το ξέρετε αυτό. Αν δεν το καταλαβαίνετε, γεννιούνται πολλά πράγματα στον κόσμο σήμερα. Δυναμώνει η αλληλεγγύη των κοινωνικών στρωμάτων. Για πρώτη φορά στην τελευταία απεργία βγήκαν αγρότες της Κρήτης στο πλάι των ναυτεργατών. Εκεί είναι η δύναμή τους, να συνενωθούν όλοι μαζί.

Επομένως, έχουμε ένα σκληρό μέτρο.

Και εδώ θέλω να κάνω μια υπόμνηση. Ακούσαμε εδώ κραυγές συμπάθειας για τους ναυτεργάτες και από τον αρχηγό των Ανεξάρτητων Ελλήνων και από τη Χρυσή Αυγή.

Τι δεν ακούσαμε όμως; Μία λέξη. Δεν ακούσαμε τη λέξη «εφοπλιστές». Αλήθεια, ποιος απαιτεί ξένα πληρώματα που πληρώνονται λιγότερο; Ποιος τα επέβαλε αυτά; Τα επέβαλαν οι ναυτεργάτες; Όχι, οι εφοπλιστές. Γιατί δεν μιλάνε; Ποιος θέλει κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας; Οι εφοπλιστές. Τη θέλουν οι ναυτεργάτες; Όχι, κανένας δεν τη θέλει. Γιατί δεν λένε κουβέντα και κρύβονται πίσω από τη ναυτοσύνη;

Η ναυτοσύνη έχει δυο παράγοντες. Έχει αυτούς που παράγουν τον πλούτο και αυτούς που κλέβουν τον πλούτο. Κι εδώ έγιναν αποκαλυπτήρια για το ποιος είναι με ποιον. Και αναφέρομαι ιδιαίτερα στη Χρυσή Αυγή.

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

Επομένως –δεν προλαβαίνω να πω όλα τα υπόλοιπα- όλα αυτά είναι ένας στρατηγικός σχεδιασμός.

Υπάρχει διέξοδος, υπάρχει λύση. Και η λύση είναι η συνειδη-

τοποίηση από αυτούς που παράγουν τον πλούτο της χώρας μας, οι οποίοι πρέπει να ανατρέψουν αυτό το βάρβαρο σύστημα και να μην ανέχονται πια –γιατί το ποτήρι ξεχείλισε- αυτό που συμβαίνει ιδιαίτερα σε αυτόν τον κλάδο αλλά και σε όλο το καπιταλιστικό σύστημα. Συμβαίνει αυτό το αμύθητο, αυτό που φαντάζει σαν παραμύθι όταν το βλέπεις: Η ζωή και τα σπίτια και τα πάντα και ο άχρηστος πλούτος διασκορπισμένος παντού και η φτώχεια και η δυστυχία είναι σε αυτούς που τον παράγουν.

Αυτό θα ανατραπεί. Κάποτε θα το αποφασίσουν. Και αυτό πρέπει να κάνουν. Και μπορούν, γιατί η Ελλάδα είναι μια πλούσια χώρα, έχει τεράστια πλεονεκτήματα και σε αυτόν τον τομέα, αν μπει στην υπηρεσία του λαού και όχι στην υπηρεσία μιας χούφτας πλουτοκρατών που οδηγούν και την Ελλάδα δεκαετίες πίσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριε Υπουργέ, καταλαβαίνω ότι έχετε το δικαίωμα να πάρετε το λόγο όποτε θέλετε. Εδώ, όμως, έχει γίνει κατάχρηση σήμερα. Μιλήσατε –με όλο το σεβασμό- είκοσι πέντε λεπτά. Πρέπει να μιλήσουν και κάποιοι Βουλευτές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Πρέπει να γίνεται διάλογος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Θα σας δώσω το λόγο αλλά μετά δεν θα μιλήσει κανένας Βουλευτής και θα λέμε ότι δεν σεβόμαστε το Κοινοβούλιο.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι δίνω τροφή για να γίνε-ται δημιουργική συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Όχι, κύριε Υπουργέ. Μπορείτε κάλλιστα να το κάνετε αύριο, μεθαύριο, να μιλήσετε με τον Πρόεδρο της Βουλής, να αλλάξει τον Κανονισμό και να συζητείται σε τρεις ημέρες το νομοσχέδιο. Μπορούν να θεθούν όλα αυτά στη Διάσκεψη των Προέδρων και να το αποφασίσουμε.

Κύριε Υπουργέ, έχουμε αποφασίσει ότι το νομοσχέδιο θα συζητηθεί σε δύο συνεδριάσεις. Εάν νομίζετε ότι η συνεδρίαση μπορεί να διαρκεί είκοσι τέσσερις ώρες για να μιλήσει ο καθένας όσο θέλει και να βγάλει τα απωθημένα του, εγώ διαφωνώ. Στη 01:00' θα ολοκληρώσουμε. Θα ψηφίσουμε επί της αρχής και η Κυβέρνηση και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και οι Βουλευτές ας πάρουν τις ευθύνες τους.

Ορίστε, έχετε το λόγο, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 60. Εμείς προσαθήσαμε από το καλοκαίρι να συζητήσουμε με τους θιγόμενους μια πρωτοφανή και προφανή κοινωνική αδικία και να την αντιμετωπίσουμε.

Ήρθαν, όμως, και η ΠΝΟ και το NAT και ήγειραν ζητήματα που αφορούν στο άρθρο 205 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και βεβαίως στις αξιώσεις και άλλων εργαζομένων, όπως οι ναυτεργάτες, οι φύλακες πλοίων εκτός από το ίδιο το NAT, οι οποίες δεν μπορούν να ικανοποιηθούν πλήρως.

Γι' αυτόν το λόγο κύριε Παφίλη, το αποσύρουμε.

Αυτό ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε. Τίποτα παραπάνω. Δεν θέλω να κάνω κατάχρηση του χρόνου. Είμαστε ανοιχτοί, σε άλλο νομοθέτημα, να βρούμε μια λύση για να ικανοποιηθούν και αυτοί οι άνθρωποι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριοι συνάδελφοι, μπορούν τα νομοσχέδια να συζητούνται σε τρεις συνεδριάσεις, χωρίς να πιέζει ο χρόνος για να μπορούν και οι Βουλευτές να εκφράσουν την άποψή τους. Αναφέρομαι στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους οι οποίοι συμμετέχουν στη Διάσκεψη των Προέδρων. Διότι, τελικά, το Κοινοβούλιο κατάντησε να είναι ένας μονόλογος της Κυβέρνησης. Με όλο το σεβασμό προς όλους. Όπως καταλαβαίνετε, οι συνάδελφοι Βουλευτές, τους οποίους οφείλω να στηρίξω σήμερα –όπως κάθε μέρα- δεν μπορούν να μιλήσουν. Κόβουμε συνέχεια χρόνο από τους Βουλευτές. Κάνουμε την ομιλία τους πέντε λεπτά. Είναι, όμως, τριάντα Βουλευτές για να μιλήσουν. Πότε θα μιλήσουν; Πότε θα πρωτολογήσουν και πότε θα δευτερολογήσουν;

‘Αρα, λοιπόν, κύριε Παφίλη και κυρία Βούλτεψη, που είστε εδώ και συμμετέχετε στη Διάσκεψη των Προέδρων, τα νομοσχέδια πρέπει να συζητούνται σε τρεις συνεδριάσεις. Παρακαλώ, λοιπόν, να το θέσετε ως πρόταση.

Ευχαριστώ.

Ο κ. Νταβλούρος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΤΑΒΛΟΥΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Βέβαια, έχουμε συμφωνήσει γι’ αυτό αλλά δεν κρατάμε τα συμφωνηθέντα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΤΑΒΛΟΥΡΟΣ: Τι είναι δυνατόν να πει κανείς, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε χρόνο πέντε λεπτών αναφερόμενος σε ένα νομοσχέδιο το οποίο απαρτίζεται από πεντακόσιες σελίδες;

Εν πάση περιπτώσει, στον ελάχιστο χρόνο ο οποίος μου παρέχεται, θέλω να κάνω δύο παρατηρήσεις σε σχέση με όσα ακούστηκαν. Και, βεβαίως, αυτά τα οποία ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας ανέφερε, δεν είναι τίποτα περισσότερο παρά η έκφραση μιας συνέπειας η οποία τους διακρίνει στην υποτιθέμενη προώθηση του αγώνα υπέρ των αδυνάτων.

Και, βεβαίως, όσον αφορά τη δήλωση, «θα πληρώσετε», απευθυνόμενος προς τον Υπουργό, θα ήθελα να πω το εξής: Νομίζω ότι θα πρέπει προηγουμένως να ενδιαφέρει τους ίδιους τι έχουν πληρώσει -εάν δεν το έχουν καταλάβει- από τη στάση την οποία διαχρονικά τηρούν, κάτι το οποίο αποτυπώνεται -δυστυχώς για τους ίδιους- στα ποσοστά, σε αντιδιαστολή με την εκτίναξη από τέτοιου είδους τακτικές, ίσως, των άκρων.

Βεβαίως, δεν θα μπορούσε άλλως να αναφερθεί ο εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας για τους λόγους που ανέφερα.

‘Ακουσα ωστόσο τον εισηγητή αλλά και τους λοιπούς αγορητές του ΣΥΡΙΖΑ, οι οποίοι αναφέρθηκαν με τον τρόπο τον οποίο όλοι εμείς εδώ διαπιστώσαμε, κάνοντας λόγο για το «Υπουργείο των εφοπλιστών» και άλλα συναφή. Τι να πει κανείς, όταν διά στόματος του Αρχηγού τους, του κ. Τσίπρα, «πας που επιχειρεί ή τολμά να επιχειρήσει στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται πειρατής ή λαμόγιο»; Θα ήταν δυνατό να εξαιρεθούν οι εφοπλιστές από τέτοιου είδους αναφορές;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φαίνεται ότι μόνο την αρνητική εκδοχή που προκύπτει από τέτοιου είδους αναφορές λαμβάνουν υπ’ όψιν τους οι εκπρόσωποι της Μείζονος, αλλά και της Ελάσσονος Αντιπολίτευσης. Δεν λαμβάνουν, βεβαίως, υπ’ όψιν αυτά τα οποία προσμετρούνται ως θετικά στοιχεία, τα οποία δεν είναι άλλα από την εισροή δισεκατομμυρίων ευρώ -συναλλάγματος- στην εξασφάλιση θέσεων εργασίας εκατοντάδων χιλιάδων εργαζόμενων. Τι να πει κανείς; Ακούει ο λαός και κρίνει.

Κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο, το οποίο εισάγεται σήμερα για συζήτηση και ψήφιση, δίνει, πράγματι, λύση στο θέμα της επανασύστασης ενός Υπουργείου το οποίο για λόγους τους οποίους προσωπικά δεν αντιλήφθηκα ποτέ, είχε κριθεί ότι δεν εξυπηρετούσε καμμία αποστολή. Θα έλεγα ότι ήταν αλλόκοτο η ναυτιλία μας, ο ένας από τους τρεις μεγάλους πυλώνες της εθνικής οικονομίας, να μην έχει διοικητικό φορέα έκφρασης.

Τώρα, πλέον, με αυτό το νομοσχέδιο, θα μπορούμε να πούμε ότι το Υπουργείο έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει και να υλοποιήσει στρατηγικούς στόχους με τη δομή την οποία έχει παρουσιάσει και επιπλέον με την υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στις τάξεις του.

Όπως επισημάνθηκε, το Λιμενικό Σώμα έχει μία ενιαία αποστολή σε σχέση με την εξυπηρέτηση της ναυσιπλοΐας, της ναυτικής πολιτικής και κυρίως με το θέμα που έχει να κάνει με τις καθεαυτο επιχειρησιακές του προληπτικές ή κατασταλτικές δραστηριότητες είτε αυτές αφορούν την εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας είτε αφορούν την έρευνα, τη διάσωση, την επιτήρηση της υφαλοκρηπίδας, της ΑΟΖ, των θαλασσίων μας συνόρων, την καταπολέμηση του εγκλήματος στις θάλασσες και τόσα άλλα.

Θέλω, ωστόσο, κύριε Υπουργέ -δυστυχώς δεν έχω χρόνο- να πω ότι στο κομμάτι που έχει να κάνει με το Λιμενικό Σώμα έχετε δύο βασικές παραλείψεις. Η μία, έχει να κάνει με το γεγονός ότι δεν έχει ακόμη εξασφαλιστεί το Λιμενικό Σώμα την εκπαιδευτική του στήλη. Η δεύτερη, με το ότι δεν έχει λυθεί ακόμα το ζήτημα

της ένταξης των νέων στελεχών του. Άραγε, με ποιον τρόπο αυτό θα συντελείται στο μέλλον; Θα γίνεται μέσω πανελληνίων; Θα γίνεται με μοριοδότηση; Θα γίνεται με τον τρόπο που σήμερα συντελείται;

Πρέπει, εν πάση περιπτώσει, εάν αναγνωρίζουμε την εθνική αποστολή του Λιμενικού Σώματος, να αντιμετωπίσουμε ζητήματα υπαρκτά ως προς τη λειτουργία του. Και δεν είναι άλλα από αυτά της εκπαίδευσης και της μετεκπαίδευσης τους, η οποία όπως ξέρετε, σήμερα συντελείται σε καθεστώς φιλοξενίας είτε από τις Ένοπλες Δυνάμεις είτε από κοινού με την Ελληνική Αστυνομία. Σε καμμία, όμως, περίπτωση δεν τους παρέχεται η δυνατότητα μιας εξειδικευμένης και πολυδιάστατης εκπαίδευσης που αφορά την αποστολή τους.

Θέλω να πω σε ό,τι έχει να κάνει με αυτές τις αναφορές περί ναυτοσύνης, περί απραξίας και στοιχειώματος των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών κ.λπ., το εξής: Σκεφτείτε, ποια είναι η ευθύνη των εκπροσώπων των συνδικαλιστικών ενώσεων και κυρίως της ΠΙΝΟ σε αυτήν την κατάντια. Πραγματικά, η ναυπηγοεπισκευαστική μας ζώνη έχει καταστεί τα τελευταία χρόνια καταφύγιο νυκτερίδων. Σκεφτείτε τη δική σας ευθύνη κι ως αφήσουμε κατ’ αρχήν στην άκρη την ευθύνη των εφοπλιστών.

Σκεφτείτε ποιος είναι ο λόγος που από τα είκοσι οκτώ υπό ελληνική σημαία ελληνικά ακτοπλοϊκά σκάφη τα οποία εκτελούσαν τα δρομολόγια της Αδριατικής, σήμερα έχουν μείνει τέσσερα και έχουν υποκατασταθεί από τα πλοία πλοιοκτησίας του Ιταλού Γκριμάλντι. Και σκεφτείτε και τι άλλο μπορεί να συμβεί με τέτοιου είδους λογικές όχι μόνο στη συγκεκριμένη γραμμή αλλά και σε όποιες άλλες εξυπηρετούν τη νησιωτική μας χώρα και επιχειρούν να ενοποιηθούν από τον θαλάσσιο αποκλεισμό τη νησιωτική χώρα.

Θέλω, κύριε Πρόεδρε, να καταλήξω με ένα ζήτημα που αφορά την εκλογική μου περιφέρεια -δεν παρίσταται ο κύριος Υπουργός- με το ζήτημα της απόδοσης του θαλασσίου μετώπου του παλαιού λιμένα Πατρών. Αυτό, ήταν μία υπόσχεση η οποία δόθηκε διά στόματος του τότε Υπουργού Οικονομικών και σήμερα Προέδρου του ΠΑΣΟΚ, του τότε αντιπροέδρου της κυβέρνησης, ότι ευθύς ως δημιουργηθεί ο νέος εμπορικός λιμένας Πατρών, ο παλιός λιμένας θα αποδοθεί εις χρήση των Αchaίων πολιτών και επιτέλους και η Πάτρα, όπως αναλόγως συμβαίνει με οποιαδήποτε άλλη παράκτια πόλη, θα αποκτήσει το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης προς την παραλία της.

Άρα, προς την κατεύθυνση αυτή είναι η παράκληση. Υπάρχει κατατεθειμένη τροπολογία, με την οποία μπορούμε να αλλάξουμε το χαρακτήρα της λιμενικής ζώνης, σε παραλιακή αστική ζώνη που εμπίπτει στο καθεστώς του αιγιαλού και άρα, με την προοπτική αυτή μπορεί, πράγματι, να αποδοθεί σε χρήση των πολιτών. Είναι ένα αυτονόητο δικαίωμα, το οποίο, σε τελική ανάλυση, έχει αποτελέσει δέσμευση ενώπιον μιας ολοκληρωμένης κοινωνίας με τον πλέον επίσημο τρόπο, κύριε Υπουργέ, διά στόματος αρμοδίων, τότε, Υπουργών και θεσμικών παραγόντων.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Παρακαλώ.

Το λόγο έχει η κ. Μακρή.

ΕΛΕΝΗ ΜΑΚΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τίποτα δεν θα γινόταν, όμως, αν περιμέναμε μέχρι να μπορέσουμε να κάνουμε κάτι τόσο καλό ώστε κανείς να μην μπορεί να βρει ελαττώματα. Από την αναβλητικότητα, την απραξία και τις ατέρμονες συζητήσεις προτιμώ την ενεργή δράση.

Αφού αναφερόμαστε στην ελληνική ναυτιλία, αξίζει να δούμε για ποια ακριβώς μεγέθη μιλάμε.

Η ηγετική θέση που κατέχει η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια αγορά, συνιστά ένα από τα σοβαρότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας. Οι θαλάσσιες μεταφορές, συνεισφέρουν άμεσα περίπου στο 4% του ΑΕΠ.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, διαθέτουν περισσότερα από τριάντισι χιλιάδες ποντοπόρα πλοία, ενώ ο ελληνόκτητος στόλος από άποψη όρων χωρητικότητας εκτιμάται ότι έχει το προβάδισμα παγκοσμίως. Εάν μάλιστα συνεκτιμήσουμε και τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλασσίων μεταφορών στο οικονομικό μέγεθος της χώρας πολλαπλασιάζεται, ανεβάζοντας την προστιθέμενη αξία από το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων περίπου στο 6% του ΑΕΠ. Όσο δε αφορά την απασχόληση, υπολογίζεται ότι ο κλάδος δυνητικά μπορεί να απασχολήσει πάνω από εκατόν ενενήντα χιλιάδες άτομα.

Είναι καιρός να θυμηθούμε ότι η ναυτική μας παρουσία είναι συνδεδεμένη με την αιώνων ιστορία του τόπου μας, αφού η θάλασσα ήταν πάντα η ζωή της Ελλάδας. Η ελληνική ναυτιλία, μπορεί να συνδράμει στην έξοδο της χώρας από την ύφεση και να την οδηγήσει σε τροχιά ανάπτυξης.

Επιπλέον, όλοι συμφωνούμε ότι ο εκσυγχρονισμός του Υπουργείου και η ενίσχυσή του πρέπει να είναι μέσα στις προτεραιότητές μας. Το Λιμενικό Σώμα, εντάσσεται με το παρόν σχέδιο νόμου, με το Αρχηγείο του, στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Αναφέρεται η συγκεκριμένη δομή, η διάρθρωση και η αποστολή του, που πέρα από την εξυπηρέτηση των συμφερόντων της ναυτιλίας εξυπηρετεί την ασφάλεια και την αστυνόμευση των λιμανιών και του θαλάσσιου χώρου.

Επικαιροποιείται το πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας, όπως και οι κανόνες λειτουργίας λιμένων, με τέσσερα χαρακτηριστικά στοιχεία. Οι λειτουργικά άψογες υπηρεσίες που παρέχουν, το ανταγωνιστικό τους κόστος, η ασφάλεια και η ταχύτητα στην εξυπηρέτηση των πλοίων.

Θεσμοθετείται για πρώτη φορά ρήτρα νησιωτικότητας για κάθε σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, σχέδιο προεδρικού διατάγματος και κανονιστικών πράξεων. Είναι μία διάταξη που συντονίζεται με το Σύνταγμα και με βάση το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναγνωρίζοντας τον ιδιαίτερο ρόλο των νησιωτικών περιοχών της χώρας και θεσμοθετείται το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής.

Θεσπίζεται με το παρόν σχέδιο νόμου εθνική λιμενική στρατηγική, η οποία προβλέπει τη δημιουργία τεσσάρων λιμενικών δικτύων, το Αττικό Λιμενικό Σύστημα, της βορείου Ελλάδας, της δυτικής Ελλάδας και της Κρήτης. Αυτός είναι ο πρώτος άξονας του εθνικού λιμενικού συστήματος.

Ο δεύτερος άξονας, είναι τα δημοτικά ή κρατικά λιμενικά ταμεία που δύνανται είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα κεντρικά λιμενικά δίκτυα είτε να συγχωνευτούν στη δημιουργία ανωνύμων εταιρειών.

Ο τρίτος πυλώνας, είναι η ένταξη των «ορφανών» λιμανιών είτε στο κεντρικό δίκτυο είτε στα λιμενικά ταμεία, κρατικά ή δημοτικά. Με αυτόν τον τρόπο, αντιμετωπίζεται η πολυετής εκκρεμότητα λιμενικών εγκαταστάσεων που στερούνταν φορέα διοίκησης και ταυτόχρονα των αναγκών πόρων και έργων υποδομής για την ανάπτυξή τους. Η υπαγωγή και συνένωσή τους σε ευρύτερα λιμενικά σχήματα, παρέχει ευκαιρίες για τη δυναμική και οργανωμένη ανάπτυξή τους προς εξυπηρέτηση των πολιτών.

Η μη διασφάλιση ενός σχετικά σταθερού υποβάθρου για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, αναμένεται να ωθήσει περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην αναζήτηση στέγης σε κράτη με ευνοϊκότερα πολιτικά και οικονομικά συστήματα, με αποτέλεσμα να πληγεί τόσο η απασχόληση όσο και το ΑΕΠ, όσο και οι λοιποί κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την κάλυψη της ναυτιλιακής ζήτησης.

Κύριε Υπουργέ, η χάραξη εθνικής λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη των λιμένων μας πενταετούς ορίζοντα, είναι μία σημαντική πρωτοβουλία σας. Η εκπόνηση ή επικαιροποίηση γενικών προγραμματικών σχεδίων, master plans, με τα οποία θα προσδιορίζετε τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της ζώνης λιμένα,

τις επιτρεπόμενες προσχώσεις, τις χρήσεις γης, τους όρους και τους περιορισμούς δόμησης, τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, όλα τα αναγκαία στοιχεία που θα βελτιώσουν τη λειτουργικότητα και ασφάλεια του λιμένα θέτουν τις βάσεις, ώστε να συντελέσουν στην ανάπτυξη του τόπου μας.

Στην εκλογική μου περιφέρεια, στη Φθιώτιδα, με μία μεγάλη ακτογραμμή, που διαθέτει πολλά λιμάνια εξυπηρέτησης επιβατών, τη Γλύφα, την Αρκίτσα, τον Άγιο Κωνσταντίνο, μία περιοχή βιομηχανικών δραστηριοτήτων, όπως είναι της «ΛΑΡΚΟ» και της «ΑΓΡΟINVEST», τα περισσότερα έχουν χαρακτηριστεί τοπικού ενδιαφέροντος. Προφανώς, μπορούν να ενταχθούν σε δίκτυο και υπάρχει και ο λιμένας Στυλίδας, ο οποίος κατατάσσεται στους λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος για τη χώρα μας. Η αξιοποίησή τους, θα συμβάλλει στην τοπική ανάπτυξη και συγχρόνως στην εθνική. Αυτό που απαιτείται είναι η ένταξη των ώριμων μελετών σε εργαλεία χρηματοδότησης -ίσως στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου σας- και η επίτευξη των διαδικασιών από την ΕΣΑΛ, διότι παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις. Μαζί με τους λιμένες εθνικής προτεραιότητας, όπως είπατε και εσείς ο ίδιος, ως μην υποτιμούμε την προστιθέμενη αξία από τα τοπικά μας λιμάνια.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει η κ. Χαραλαμπίδου.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε και κύριοι Βουλευτές, το Υπουργείο Ναυτιλίας μας καλεί σήμερα να συζητήσουμε πάνω σ' ένα νομοσχέδιο τη στρατηγική για τη ναυτιλία της χώρας μας. Κατά τη γνώμη μου είναι ιδιαίτερα δημιουργικό. Γιατί το λέω αυτό; Διότι μέσα σε σαράντα σελίδες κατορθώνει, ανάμεσα σε άλλα, τα εξής:

Πρώτον, να συρρικνώνει ακόμα περισσότερο τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στη ναυτιλία.

Δεύτερον, να ανοίξει τον δρόμο για τη διευκόλυνση του ξεπουλήματος των λιμανιών και της λιμενικής βιομηχανίας της χώρας μας.

Τρίτον, να ξεκινήσει την ιδιωτικοποίηση της πλοηγικής υπηρεσίας.

Τέταρτον -και το πιο σημαντικό- να ικανοποιήσει χρόνιες απαιτήσεις των εφοπλιστών.

Και πέμπτον, να χειροτερέψει την κατάσταση απομόνωσης, την οποία βιώνει η νησιωτική Ελλάδα.

Και όλα αυτά γίνονται μέσα σε μόνο σαράντα σελίδες.

Αν, κύριε Υπουργέ, ήμασταν εφοπλιστές ή πολυεθνικές μεταφορικές εταιρείες, θα έπρεπε γι' αυτό το νομοσχέδιο να σας δώσουμε πολλά συγχαρητήρια!

Επειδή τα ζητήματα που θίγονται είναι πάρα πολλά, θα αναφερθώ κυρίως στο θέμα των λιμανιών της χώρας, τα οποία προορίζονται για εκχώρηση σε ιδιώτες σύμφωνα με της απαιτήσεις της τρόικας.

Με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και με τα άρθρα 39 και 40, προχωράει η διοικητική αναδιάρθρωση του λιμενικού συστήματος με τρόπο που προφανώς προετοιμάζει τα λιμάνια για το περασμά τους σε ιδιωτικά χέρια. Συνενώνονται οι οργανισμοί λιμένος σε τέσσερα λιμενικά δίκτυα, ενώ στα δημοτικά και κρατικά λιμενικά ταμεία, στα μικρά λιμάνια της χώρας, δίνεται η δυνατότητα είτε να ενταχθούν σε ένα από τα λιμενικά δίκτυα που θα δημιουργηθούν είτε να συγχωνευτούν σε περιφερειακά δίκτυα - ανώνυμες εταιρείες. Έτσι, φεύγουν παντελώς από τον έλεγχο της τοπικής κοινωνίας και κατευθύνονται ολοταχώς στους ιδιώτες.

Έπειτα, το ΤΑΙΠΕΔ εκπονεί μελέτες βιωσιμότητας για κάθε λιμενικό φορέα.

Καταλαβαίνει, λοιπόν, κανείς ότι πριν να πουλήσει η Κυβέρνηση τις υποδομές της χώρας, αναλαμβάνει να τις συσκευάσει και να τις προετοιμάσει για τους υποψήφιους επενδυτές.

Μέσα σ' αυτήν την προετοιμασία υπάρχει η ρύθμιση του άρθρου 41, που λέει ότι μετά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των ανωνύμων εταιρειών που θα δημιουργηθούν, με την εισφορά των μετοχών που κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ, οφείλουν να εγκρίνουν ενιαίο γενικό κανονισμό προσωπικού.

Αυτό, κύριε Υπουργέ, μέχρι σήμερα γινόταν μόνο με συλλογικές διαπραγματεύσεις.

Πείτε μας, λοιπόν, πώς θα καταρτιστεί ο νέος κανονισμός προσωπικού; Το σχέδιό σας λέει, «με την ισχύουσα νομοθεσία». Η νομοθεσία, όμως, προβλέπει ότι αν η συνδικαλιστική οργάνωση των εργαζομένων αρνηθεί τον προτεινόμενο κανονισμό, μπορεί να κάνει προσφυγή στη διαίτησία. Αυτό, παραδείγματος χάριν, προβλέπει ο ιδρυτικός νόμος του «Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.», ο ν. 2688/1999. Τη διαίτησία, όμως, ουσιαστικά με το πρώτο μνημόνιο, την καταργήσατε. Άρα σε περίπτωση που οι εργαζόμενοι έχουν αντιρρήσεις, ποιος θα εγκρίνει τον κανονισμό προσωπικού; Θα τον καταρτίζετε εσείς μονομερώς;

Άλλο ζήτημα. Με το άρθρο 48, προετοιμάζετε μέσα από μία παντελώς ασαφή διαδικασία, την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Μέχρι τώρα τα σενάρια που διαρρέουν στον Τύπο μιλάνε για δύο πιθανές διαδικασίες.

Σύμφωνα με το πρώτο σενάριο, προχωράτε σε πλήρες ξεπούλημα της λιμενικής βιομηχανίας, πουλώντας την πλειοψηφία των μετοχών. Μέχρι τώρα η Κυβέρνησή σας ισχυρίζεται το αντίθετο, ότι δεν πρόκειται να πουλήσετε τον δημόσιο πλούτο αλλά να τον αξιοποιήσετε. Ωστόσο, αυτό το σενάριο δεν αποκλείεται καθόλου να συμβεί, γιατί εάν συγκρίνουμε ένα από τα ισχύοντα έως τώρα καταστατικά των οργανισμών λιμένος με ένα από τα πρότυπα καταστατικού για ανώνυμες εταιρείες οργανισμών λιμένος του ΤΑΙΠΕΔ, βλέπουμε ότι σε αυτό του ΤΑΙΠΕΔ έχει εξαφανιστεί το άρθρο περί αύξησης μετοχικού κεφαλαίου, στο οποίο υπήρχε ρητή πρόβλεψη για ελάχιστο ποσοστό 51% του ελληνικού δημοσίου.

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

Σύμφωνα, δε, με το δεύτερο σενάριο που κυκλοφορεί, θα παραχωρήσετε μέρος των δραστηριοτήτων των λιμανιών. Πρέπει εδώ να μας απαντήσετε. Πρώτο θέμα. Για τα λιμάνια όπου υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον, για ποιο λόγο να κάνετε παραχώρησης σε ιδιώτες, όταν αυτοί οι οργανισμοί έχουν και τις οικονομικές και τις τεχνικές δυνατότητες να διαχειριστούν όλες τις αρμοδιότητες από μόνοι τους; Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης.

Και στη Θεσσαλονίκη και στον Πειραιά οι επενδύσεις γίνονταν και γίνονται πάντα με ίδια κεφάλαια, με δάνεια τα οποία πάντοτε μέχρι τώρα εξυπηρετούνταν χωρίς κανένα πρόβλημα. Είναι γνωστό ότι ο προβλήτας 2 που παραχωρήθηκε στην «COSCO», κατασκευάστηκε και εξοπλήστηκε από τον ίδιο τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά, με χρήματα του ελληνικού δημοσίου.

Σε κάθε περίπτωση, μιλάμε τελικά για ιδιωτικοποίηση και υπάρχουν μάλιστα πληροφορίες ότι το ίδιο σενάριο επεξεργάζεται το ΤΑΙΠΕΔ και για τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης. Σύμφωνα με το σενάριο αυτό, αντί της περίφημης μακρόχρονης παραχώρησης μέχρι τον Μάιο ή τον Ιούνιο, θα δοθεί σε ιδιώτη το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών του ΑΕ και σε δεύτερη φάση το υπόλοιπο ποσοστό που κατέχει το δημόσιο. Θα μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, αν αληθεύει αυτό;

Γνωρίζετε ότι ο Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης είναι κερδοφόρος οργανισμός, ότι είναι αμιγώς δημόσιο λιμάνι και καταγράφει αύξηση κερδών συνεχώς, ότι το 2012 έκλεισε με κέρδος 52%, ότι διαθέτει τεράστια ακίνητη περιουσία, ότι έχει έτοιμες κοστολογημένες μελέτες για νέο κρηπίδωμα, για εκβάθυνση που θα επιτρέψει σε ακόμη μεγαλύτερα πλοία να δένουν;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ: Και πώς μπορείτε εσείς να ξεπουλάτε τις ίδιες τις προοπτικές ανάπτυξης της βόρειας Ελλάδας; Βασικός μοχλός αυτών των προοπτικών είναι ο οργανισμός λιμένα.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, πρέπει να μιλήσετε στον ελληνικό λαό. Τι συνιστά ανάπτυξη για εσάς; Η μείωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας που φέρνει η ιδιωτικοποίηση της πλοηγικής υπηρεσίας; Η μεγαλύτερη εγκατάλειψη των νησιών;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κλείστε, κυρία συ-

νάδελε.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ: Τελειώνω.

Η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των κατώτερων πληρωμάτων στα ποντοπόρα και στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής και οι νέες «τρύπες» στα έσοδα του NAT, που φέρνει το κατάπτυστο άρθρο 19 του νομοσχεδίου; Και κυρίως, για ποιο λόγο δεν λέτε στον ελληνικό λαό ότι συνιστά ανάπτυξη για εσάς το ξεπούλημα της λιμενικής βιομηχανίας, που αποτελεί τη θαλάσσια πύλη εισόδου της χώρας; Θα απαντήσετε γι' αυτά;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ο κ. Ανδριανός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ιδιαίτερα σημαντικό το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, καθώς συνιστά μια συνολική μεταρρυθμιστική δράση για την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και τη ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητάς του.

Η κατάργηση του Υπουργείου Ναυτιλίας, όπως και του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, από την πρώτη στιγμή που επιβλήθηκε αποδείχθηκε ένα μεγάλο λάθος, με σημαντικότερες συνέπειες στη δυνατότητα αποτελεσματικής αξιοποίησης αυτών των δύο τεράστιων συγκριτικών αναπτυξιακών πλεονεκτημάτων της εθνικής μας οικονομίας.

Η κατάργηση των δύο αυτών νευραλγικών Υπουργείων, πρέπει να μείνει ως παράδειγμα των εξαιρετικά αρνητικών συνεπειών που έχει η απερισκεψία στην εφαρμογή διοικητικών αλλαγών. Κάθε μεταρρύθμιση πρέπει να υποστηρίζεται από σοβαρή μελέτη των αποτελεσμάτων της εφαρμογής της και βεβαίως, να γίνεται στο πλαίσιο ενός γενικότερου σχεδιασμού που να λαμβάνει υπ' όψιν τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της κοινωνίας και της οικονομίας μας. Διαφορετικά, αλλαγές που γίνονται με μοναδικό γνώμονα την επικοινωνιακή αξιοποίηση, είναι καταδικασμένες να προεξενήσουν σημαντικές και ανυπολόγιστες βλάβες.

Ευτυχώς στην περίπτωση των δύο αυτών Υπουργείων, αυτό το απερισκεπτο λάθος διορθώθηκε αρκετά γρήγορα. Υλοποιήθηκε έτσι μια δέσμευση προεκλογική του Πρωθυπουργού κ. Αντώνη Σαμαρά.

Σήμερα, με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο δημιουργείται ένα νέο, σύγχρονο πλαίσιο λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ώστε να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στο έργο που καλείται να επιτελέσει.

Θέλω πρώτα απ' όλα να σταθώ στις διατάξεις του κεφαλαίου Β', που αφορούν στην υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Μια εντελώς τραγελαφική περιπέτεια που ενέπλεξε το Λιμενικό Σώμα σε σκιαμαχίες περί αρμοδιότητας μεταξύ Υπουργείων της προηγούμενης διοικητικής δομής, παίρνει οριστικό τέλος.

Στο σημείο αυτό, οφείλω από το Βήμα της Βουλής να αναγνωρίσω ότι χάρη στην υπεράνθρωπη προσπάθεια στελεχών του Λιμενικού Σώματος, αποφύγαμε εξαιρετικά αρνητικές εξελίξεις κατά το διάστημα της διοικητικής αβεβαιότητας.

Εξαιρετικής σημασίας είναι επίσης οι προβλέψεις που αφορούν στο Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου. Η διαρκής βελτίωση του ελέγχου των συνόρων της πατρίδας μας, πρέπει να είναι στόχος πρώτης προτεραιότητας, ιδιαίτερα σε δύσκολες περιόδους όπως αυτή που διανύουμε.

Βεβαίως, σ' αυτήν την κατεύθυνση οφείλουμε να υπενθυμίσουμε πιεστικά και με κάθε ευκαιρία την αυτονόητη υποχρέωση των Ευρωπαίων εταίρων μας να συμβάλλουν ακόμα εντονότερα στη διαφύλαξη των ελληνικών συνόρων, που τουλάχιστον σ' ό,τι αφορά τα ενάλια σύνορα, αποτελούν και σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεν πρέπει, βεβαίως, να υποβαθμίσουμε τις προβλέψεις που αφορούν στη ναυτική εκπαίδευση και στη ναυτική εργασία, τις θετικές ρυθμίσεις για τα εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών, την ίδρυση του γραφείου σταδιοδρομίας, την ενίσχυση της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα και τους λιμένες, την ενίσχυση της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών, την υποχρέωση να προβλεφθεί πλοίο ασφαλείας, την ανάπτυξη και τη λειτουργία

των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Είναι ρυθμίσεις, που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό του πλαισίου για τη ναυτιλία και την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση του τεράστιου αυτού πλούτου για τη χώρα μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μακριά από λογικές αδιαφάνειας και μέτρα που έχουν αποδειχθεί στο παρελθόν αναποτελεσματικά και άδικα, οφείλουμε να στηρίξουμε την ελληνική ναυτιλία με θεσμικές παρεμβάσεις και εγκάθετες πολιτικές, γιατί εντέλει αυτού του είδους η προσέγγιση, εξασφαλίζει και τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου και τη διάχυση των επωφελών αποτελεσμάτων σ' ολόκληρη την κοινωνία.

Στο σημείο αυτό, θέλω να μου επιτρέψετε να αναφερθώ σ' ένα χειροπιαστό παράδειγμα –θα είμαι σύντομος γιατί σέβομαι το περασμένο της ώρας- που αφορά τον τόπο μου, την Αργολίδα και συγκεκριμένα το Ναύπλιο και το λιμάνι του.

Λόγω προδιαγραφών κατασκευής, σήμερα στο Ναύπλιο δεν μπορούν να ελλιμενιστούν μεγάλα πλοία και κυρίως τα κρουαζιερόπλοια. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να χάνεται μια σημαντικότητατη πηγή εισοδήματος, καθώς όπως καταδεικνύουν σχετικές μελέτες, το ποσοστό των επιβατών ενός ελλιμενισμένου κρουαζιερόπλοιου που αποβιβάζεται στην πόλη, φτάνει στο 70% έναντι του μόλις 30% σήμερα, που για να αποβιβαστεί, χρειάζεται λάντζες.

Πρέπει να γίνει εφικτή η πλήρης αξιοποίηση του λιμένος του Ναυπλίου. Χρειάζεται ένα σύνολο έργων που αφορούν την εκβάθυνση του λιμένος, την εφαρμογή του κώδικα ασφαλείας του λιμένος -που θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των δημοσίων εσόδων- και επίσης βέβαια την κατασκευή μαρίνας τουριστικών σκαφών. Η απαραίτητη έγκριση από το ΚΑΣ έχει ήδη δοθεί.

Είναι, λοιπόν, επιτακτική ανάγκη να προχωρήσει η υλοποίηση αυτών των έργων. Άλλωστε και με τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων είχαμε επισκεφθεί πριν από δύο-τρεις μήνες το λιμάνι και είχαμε δει τα προβλήματα και βεβαίως διαπιστώθηκε η αναγκαιότητα του να προχωρήσουν άμεσα αυτά τα σημαντικά έργα.

Επίσης, πρέπει να δείτε την αξιοποίηση του λιμανιού της Ερμιόνης, ενός λιμανιού που πληροί όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές ασφαλείας, ώστε να τονωθεί η τοπική οικονομία.

Βεβαίως πρέπει να βρεθεί λύση και στο πρόβλημα νομιμοποίησης του λιμανιού της αρχαίας Επιδαύρου και στο ζήτημα της χερσαίας ζώνης.

Η στρατηγική αξιοποίηση των λιμανιών με διαφανείς διαδικασίες είναι μοχλός ανάπτυξης. Απόδειξη αυτού, είναι η επένδυση της «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά επί κυβέρνησης του Κώστα Καραμανλή που τότε –θυμίζω- πάρα πολλοί πολέμησαν και υπονόμευσαν και σήμερα αναγνωρίζεται σχεδόν απ' όλους ως μεγάλη, ως σημαντική στρατηγική επενδυτική επιλογή. Πριν από λίγο ακούσαμε και τον κ. Χρυσόχοϊδη που αναγνώρισε αυτήν τη σημαντικότητατη επιλογή. Θέλω να θυμίσω ότι τότε ο κ. Παπανδρέου και το ΠΑΣΟΚ, πρωτοστατούσαν στην υπονόμευση και στον πόλεμο εναντίον αυτής της επένδυσης.

Τελειώνοντας, θέλω να επισημάνω ακόμα δύο θέματα. Πρώτον, το αίτημα για την εξαίρεση των εργαζομένων στη διώρυγα της Κορίνθου από το ενιαίο μισθολόγιο. Έχει κατατεθεί σχετική τροπολογία. Αυτοί οι άνθρωποι επιτελούν ναυτική εργασία, είναι ναυτικοί και γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, πρέπει να δείτε την τροπολογία.

Βεβαίως, είναι απαραίτητος και ο εκσυγχρονισμός της πλοηγικής υπηρεσίας αλλά με διασφάλιση των μισθολογικών και εργασιακών δικαιωμάτων των πλοηγών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Κατσαφάδος έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ναυτιλία είναι μία από τις δύο κορυφαίες πλουτοπαραγωγικές πηγές της χώρας. Κάποιοι διαχρονικά επιδεικνύουν μία δυσανεξία απέναντι στη ναυτιλία και δεν έχασαν ποτέ κατά το παρελθόν καμμία ευκαιρία, προκειμένου να υποβαθμίσουν το ρόλο και τη σημασία της.

Κάποιοι άλλοι, έκαναν ό,τι περνούσε από το χέρι τους προκει-

μένου να απομακρύνουν και να αποθαρρύνουν επενδυτικές και επιχειρηματικές πρωτοβουλίες, που αφορούσαν κλάδους και τομείς της ναυτιλίας.

Στην πόλη μου τον Πειραιά, καθώς και στην ευρύτερη περιοχή, η ναυτιλία ήταν ο απόλυτα εμβληματικός τομέας οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης κατά το παρελθόν.

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία οδηγήθηκε σε συρρίκνωση και μαρασμό. Οι ναυτιλιακές εταιρείες έφυγαν από τον Πειραιά. Πιστέψτε με όμως, ότι αυτό δεν έγινε ως αποτέλεσμα ύπαρξης άλλων ανταγωνιστικών αγορών και μόνο. Αντανακλάται σε μια σοβιετικού τύπου οικονομία που συνήθιζε να παρεμβάλλει εμπόδια στην επιχειρηματικότητα και εκπαίδευσε δυστυχώς και την κοινωνία να κάνει το ίδιο.

Σήμερα, όμως, ζούμε το τέλος αυτών των χρεοκοπημένων πρακτικών. Όλοι αντιλαμβάνονται ότι η ανάκαμψη, η ανάπτυξη θα έρθει μέσα από την επιχειρηματική δραστηριότητα και τις ιδιωτικές επενδύσεις. Αυτά τα δύο στοιχεία είναι που διαμορφώνουν τις προϋποθέσεις για να ενισχυθεί η απασχόληση και να καταπολεμηθεί η γάγγραινα της ανεργίας.

Κάποιοι όμως πεισματικά και δογματικά εγκλωβισμένοι στο παρελθόν, επιμένουν στις πρακτικές και στα σχήματα που μας οδήγησαν στα σημερινά αδιέξοδα. Ο πλέον ασφαλής πολιτικός δρόμος, είναι να ασκήσει κάποιος κριτική σε όλες αυτές τις ισοπεδωτικές και ξεπερασμένες θέσεις, οι οποίες δεν έχουν καμμία σχέση με την εποχή την οποία ζούμε. Δεν πρέπει όμως να ακολουθήσουμε αυτόν τον ασφαλή και εύκολο δρόμο.

Θα αναφερθώ, λοιπόν, στο νομοσχέδιο και στις θετικές αναφορές που αυτό έχει. Μία από αυτές είναι η απλοποίηση των διαδικασιών και η περιαγωγή στο Υπουργείο Ναυτιλίας όλων των αρμοδιοτήτων για τις διαδικασίες ελέγχου και θεώρησης εγγράφων, πλοίων που κάνουν ενδομεταφορές. Με τον ίδιο τρόπο απλοποιούνται και οι διαδικασίες για τη χορήγηση άδειας εγκατάστασης γραφείου ή υποκαταστήματος αλλοδαπής ναυτιλιακής εταιρείας. Ποιος άλλωστε μπορεί να αμφισβητήσει τις θετικές αναφορές που υπάρχουν στο νομοσχέδιο, όσον αφορά στη ναυτική εργασία και στη ναυτική εκπαίδευση;

Κατοχυρώνονται ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματα ειδικών και συγκεκριμένων κατηγοριών Ελλήνων ναυτικών. Δημιουργείται επιπέδου Μητρώο Ενεργών Ναυτικών, που είναι απαραίτητο για τη διευθέτηση επαγγελματικών, ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών θεμάτων. Μία από τις πολύ σοβαρές παθογένειες του παρελθόντος, όπως όλοι γνωρίζουμε εδώ, ήταν να έχουμε ασφαλισμένους συνταξιούχους στο NAT, ανθρώπους που ουδμία σχέση είχαν με το ναυτικό επάγγελμα.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες, με συγκεκριμένη ποσόστωση πλέον, θα προσλαμβάνουν και θα ναυτολογούν σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού για την πρακτική τους εκπαίδευση, ενώ δημιουργείται και γραφείο σταδιοδρομίας για τους αποφοίτους αυτών των σχολών, συνδεδεμένο με τη ναυτιλιακή αγορά. Θέλω να αναφερθώ και στην υποχρέωση πλέον του ΣΑΣ να εγκρίνει αποδορομολογήσεις πλοίων κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις και εφόσον δεν δημιουργούνται προβλήματα στην ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιωτικών περιοχών.

Τα προηγούμενα χρόνια, το ΣΑΣ με διαδικασίες εξπρές αποφάσιζε αποδορομολογήσεις πλοίων, χωρίς δυστυχώς να λαμβάνει υπ' όψιν του τις συνέπειες στην ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών. Κάπως έτσι άδειασε από πλοία ο Αργοσαρωνικός και τείνει να μετατραπεί σε άγονη γραμμή.

Θεωρώ, επίσης, ιδιαίτερα θετικό το γεγονός ότι υπάρχουν διατάξεις στο νομοσχέδιο που δημιουργούν μία νέα προοπτική για την πόλη αλλά και για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, μία περιοχή που και αυτή μαστίζεται δυστυχώς από την ανεργία.

Οι νέες δουλειές, όμως, και η ενίσχυση της απασχόλησης, θα προκύψουν μέσα από τη στήριξη και την τόνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, λειτουργούσε χωρίς κανονισμό λειτουργίας. Επικρατούσε μια άναρχη δραστηριότητα που οδήγησε πολλές επιχειρήσεις στο κλείσιμο και προσέθεσε πάρα πολλούς νέους ανέργους. Το καθολικό αίτημα για ένα νέο κανονισμό λειτουργίας στη ζώνη γίνεται επιτέλους πραγματικότητα και αυτό είναι ένα πρώτο και μεγάλο βήμα.

Απόλυτα θετικές είναι και οι ρυθμίσεις στο άρθρο 53, που δημιουργούν τις προϋποθέσεις για να καταστεί ο Πειραιάς κέντρο ναυτικής διαιτησίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι δεδομένο ότι υπάρχουν πολέμοι των επενδύσεων, πάρα πολλοί πολέμοι, ακόμα και μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα. Είναι αυτοί που υπερασπίζονται το παλιό και το φθαρμένο, αυτοί που δεν μπορούν να αποχωριστούν τα βαρίδια του παρελθόντος και του κρατισμού. Η ανάγκη δημιουργίας ενός εθνικού λιμενικού συστήματος με δίκτυα λιμένων σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, είναι αδήριτη. Διαθέτουμε λιμάνια ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας με γεωγραφικά και γεωπολιτικά πλεονεκτήματα που μπορούν να παράξουν πλούτο, να συμβάλλουν σε μια συνολική αναπτυξιακή πορεία και να δημιουργήσουν νέες θέσεις απασχόλησης.

Θυμόμαστε όλοι τι είχαμε ακούσει, το μέγεθος των αντιδράσεων για την επένδυση της «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά. Αυτή όμως η επένδυση, σε συνάρτηση με τις υποδομές που δημιουργήθηκαν στον τομέα των μεταφορών, δημιούργησε τις προϋποθέσεις για να καταστεί η Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευμάτων. Αυτή η επένδυση, έφερε τη συμφωνία με την TRAINOSE και τη «HEWLETT PACKARD» και θα φέρει και άλλες πολλές παρόμοιες συμφωνίες.

Μέσα από τη μετεξέλιξη της Γενικής Γραμματείας Λιμένων σε φορέα υποδοχής και προώθησης επενδύσεων, ανοίγουν νέες προοπτικές από τα λιμάνια της χώρας. Πρόκειται για επενδύσεις οι οποίες θα εμποπτεύονται και θα ελέγχονται σε ό,τι αφορά στην ορθή τήρηση των συμφωνηθέντων από τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Άκουσα συναδέλφους από νησιωτικές περιοχές να αναφέρονται στη ρήτρα της νησιωτικότητας, μια θεσμική παρέμβαση μείζονος σημασίας, στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής και στο Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής. Όλα αυτά αφορούν όλα τα νησιά. Αφορούν και τα νησιά της περιφέρειάς μου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Και σ' εμάς υπάρχουν τα προβλήματα της γεωγραφικής ασυνέχειας, της δυσκολίας πάνω στις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Και εμείς έχουμε πάρα πολύ σοβαρά προβλήματα που απορρέουν από τη νησιωτικότητα, κύριε Υπουργέ.

Παρ' όλα αυτά όμως, οφείλω να αναγνωρίσω ότι για πρώτη φορά έρχεται ένα ολοκληρωμένο νομοσχέδιο, ένα νομοσχέδιο το οποίο δίνει αναπτυξιακή προοπτική στο μεγάλο όπλο που έχουμε. Στη ναυτιλία.

Γι' αυτόν τον λόγο το υποστηρίζω και καταθέτω τη θετική μου ψήφο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 01:17' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τετάρτη 17 Μαρτίου 2013 και ώρα 10:00, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

