

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΕΖ'

Τετάρτη 17 Απριλίου 2013

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 10847, 10860, 10939
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Δημοτικό Σχολείο Διαπολιτισμικής Εκπαίδευσης Αλσούπολης, το Β' Γυμνάσιο Αχαρνών, το 2ο Δημοτικό Σχολείο Χαλκίδας, ο Βουλευτής κ. Κόνσολας Ε., μαθητές από Σχολείο Βασιλικών Θεσσαλονίκης, το 2ο Δημοτικό Σχολείο Καρπάθου και το 4ο Γυμνάσιο Πολυκάστρου Κιλκίς, σελ. 10867, 10873, 10879, 10909, 10924, 10928
3. Αναφορά στην ηρωική πράξη κατά του ναζισμού του Λάκη Σάντα και το Μανώλη Γλέζου, σελ. 10872
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 10860, 10870, 10885, 10887, 10888, 10889, 10892, 10905, 10910, 10914, 10917, 10924, 10929, 10935, 10936
5. Αναφορά στο θέμα που προέκυψε σχετικά με τις "λίστες επισκεπτών της Βουλής", σελ. 10898
6. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 10899
7. Ανακοινώνεται ότι η ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων και της τροπολογίας του σχεδίου νόμου του Υπ. Ναυτιλίας και Αιγαίου: "Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις", που κατατέθηκε από Βουλευτές του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς / Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου θα διεξαχθεί αύριο ημέρα Πέμπτη, σελ. 10939

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 18 Απριλίου 2013, σελ. 10847

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με τη συνεργασία στους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών και των ναυτιλιακών τεχνολογιών», σελ. 10848 - 10850
2. Συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου του νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: "Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις", σελ. 10860
3. Κατάθεση πρότασης νόμου:
Ο Ανεξάρτητος Βουλευτής Αχαΐας, κ. Νικόλαος Νικολόπουλος, κατέθεσε πρόταση νόμου: «Για τη δανειοδότηση νομικών προσώπων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και πολιτικών κομμάτων», σελ. 10879
4. Αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς / Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου επί των άρθρων 1, 4, 5, 19, 20, 30, 38, 39, 43, 44, 48, 49 και επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 447 και ειδικό 53 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: "Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις", σελ. 10938

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Λ. ,	σελ. 10886 - 10903
ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. ,	σελ. 10847-10850, 10871-10886
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. ,	σελ. 10903 - 10924
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 10924 - 10939
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 10850 - 10870

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς στην ηρωική πράξη κατά του ναζισμού:

ΓΛΕΖΟΣ Ε. ,	σελ. 10872
ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. ,	σελ. 10872

Β. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ Ε. ,	σελ. 10935
ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. ,	σελ. 10887, 10889
ΒΟΥΛΤΕΨΗ Σ. ,	σελ. 10936
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Λ. ,	σελ. 10887, 10888, 10889, 10892
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. ,	σελ. 10885, 10887, 10888
ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. ,	σελ. 10885
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. ,	σελ. 10910
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. ,	σελ. 10905, 10914, 10917
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. ,	σελ. 10892
ΜΑΡΙΑΣ Ε. ,	σελ. 10892, 10924, 10935, 10936
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 10929, 10935, 10936
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ. ,	σελ. 10885, 10892, 10914
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 10935
ΤΡΑΓΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 10860, 10870
ΨΥΧΑΡΗΣ Α. ,	σελ. 10888

Γ. Επί της αναφοράς στις δηλώσεις για τις "λίστες επισκεπτών της Βουλής":

ΒΟΥΛΤΕΨΗ Σ. ,	σελ. 10898
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 10897

Δ. Επί προσωπικού θέματος:

ΒΟΥΛΤΕΨΗ Σ. ,	σελ. 10899
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Λ. ,	σελ. 10899
ΙΑΤΡΙΔΗ Τ. ,	σελ. 10899

Ε. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης ... των ναυτιλιακών τεχνολογιών»:

ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. ,	σελ. 10848, 10850
ΙΑΤΡΙΔΗ Τ. ,	σελ. 10849
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. ,	σελ. 10849
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ. ,	σελ. 10850
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. ,	σελ. 10849
ΡΕΠΟΥΣΗ Μ. ,	σελ. 10849

ΣΤ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: "Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις":

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Σ. ,	σελ. 10905, 10906
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. ,	σελ. 10881, 10882
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ Ε. ,	σελ. 10893, 10935
ΒΑΛΑΒΑΝΗ Ό. ,	σελ. 10879, 10919
ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ Π. ,	σελ. 10874, 10875

ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. ,	σελ. 10889
ΒΟΥΛΤΕΨΗ Σ. ,	σελ. 10898, 10913, 10914, 10923, 10935, 10936
ΓΑΚΗΣ Δ. ,	σελ. 10909
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. ,	σελ. 10884, 10885
ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ - ΣΑΛΤΑΡΗ Ε. ,	σελ. 10907, 10908
ΓΚΕΡΕΚΟΥ Α. ,	σελ. 10892
ΓΛΕΖΟΣ Ε. ,	σελ. 10871, 10872
ΔΑΒΑΚΗΣ Α. ,	σελ. 10911
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. ,	σελ. 10885, 10886, 10918
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. ,	σελ. 10909
ΖΕΡΔΕΛΗΣ Ι. ,	σελ. 10888
ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ Α. ,	σελ. 10920
ΙΑΤΡΙΔΗ Τ. ,	σελ. 10866, 10867, 10927
ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. ,	σελ. 10879
ΚΑΛΟΓΕΡΗ Α. ,	σελ. 10875, 10876
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π. ,	σελ. 10877, 10878
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. ,	σελ. 10912
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. ,	σελ. 10910, 10934
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. ,	σελ. 10919
ΚΙΚΙΛΙΑΣ Β. ,	σελ. 10870, 10871
ΚΟΝΣΟΛΑΣ Ε. ,	σελ. 10873
ΚΟΥΖΗΛΟΣ Ν. ,	σελ. 10867, 10868
ΚΟΥΙΚ Τ. ,	σελ. 10918, 10922
ΚΟΥΡΑΚΟΣ Ι. ,	σελ. 10912, 10913, 10914
ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Κ. ,	σελ. 10879
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. ,	σελ. 10869, 10934
ΜΑΡΙΑΣ Ε. ,	σελ. 10890, 10901, 10924, 10925, 10935
ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. ,	σελ. 10901
ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 10881
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ. ,	σελ. 10860, 10861, 10862, 10863, 10878, 10894, 10896, 10903, 10905, 10914, 10916, 10928, 10929, 10934, 10935
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Π. ,	σελ. 10921, 10922
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 10897, 10921, 10922, 10936
ΠΑΦΙΛΗΣ Α. ,	σελ. 10903, 10904, 10905, 10925
ΠΕΤΡΑΚΟΣ Α. ,	σελ. 10882
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 10860, 10925
ΡΕΠΟΥΣΗ Μ. ,	σελ. 10868, 10928
ΡΗΓΑΣ Π. ,	σελ. 10908, 10909
ΣΑΜΟΪΛΗΣ Σ. ,	σελ. 10911
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. ,	σελ. 10906
ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ Ν. ,	σελ. 10872
ΣΙΟΥΦΑΣ Π. ,	σελ. 10890, 10891
ΣΚΡΕΚΑΣ Κ. ,	σελ. 10906
ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ Ι. ,	σελ. 10883
ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 10886, 10887
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. ,	σελ. 10861, 10862, 10877, 10926
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Κ. ,	σελ. 10862, 10863, 10927
ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ Ν. ,	σελ. 10902, 10903
ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ Β. ,	σελ. 10917
ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ Μ. ,	σελ. 10891, 10892
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. ,	σελ. 10899, 10923
ΨΥΧΑΡΗΣ Α. ,	σελ. 10888

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΕΞ'

Τετάρτη 17 Απριλίου 2013

Αθήνα, σήμερα στις 17 Απριλίου 2013, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.00', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΛΑΝΤΖΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 16-4-2013 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΡΞΣΤ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 16ης Απριλίου 2013, σε ό,τι αφορά στην ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου:

1. 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».

2. «Σύσταση Γραφείου Ελληνικής Προεδρίας και άλλες διατάξεις»)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Πέμπτης 18 Απριλίου 2013.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1309/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λακωνίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Δαβάκη προς τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την αντιπυρική θωράκιση του Νομού Λακωνίας.

2. Η με αριθμό 1311/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ιωαννίνων του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς - Ενωτικό Κοινωνικό Μέτωπο κ. Χρήστου Μαντά προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με το σχέδιο κατασκευής του φράγματος στον Αώο ποταμό.

3. Η με αριθμό 1315/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Δωδεκανήσου του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Κρεμαστινού προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, σχετικά με τις περικοπές θέσεων εκπαιδευτικών στα μικρά νησιά του Αιγαίου.

4. Η με αριθμό 1315/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Επαμεινώνδα Μαριά προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τα μέτρα μετά τις πρόσφατες αποφάσεις του Eurogroup για την προστασία των μικρομετόχων της Λαϊκής Τράπεζας αλλά και των ελληνικών εξαγωγικών επιχειρήσεων των οποίων οι καταθέσεις κουρεύτηκαν.

5. Η με αριθμό 1320/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή

Β' Αθηνών του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ηλία Παναγιώταρου προς τους Υπουργούς Εσωτερικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με την άμεση αποκομιδή των συσσωρευμένων απορριμμάτων από την Τρίπολη.

6. Η με αριθμό 1313/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Θεσσαλονίκης της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Ασημίνας Ξηροτύρη - Αικατερινάρη προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με την επιλογή και αξιολόγηση των συντονιστών διευθυντών κλινικών δημοσίων νοσοκομείων.

7. Η με αριθμό 1318/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λαρίσης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με τις ελλείψεις σε ιατρικό προσωπικό από τα δημόσια νοσοκομεία, τα κέντρα υγείας και τις υγειονομικές μονάδες του ΕΟΠΥΥ.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1310/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Σερρών της Νέας Δημοκρατίας κ. Φωτεινής Αραμπατζή προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με την ανάγκη επανεξέτασης των ορίων συνταξιοδότησης των ασφαλισμένων του ΟΓΑ που έχουν γεννηθεί τα έτη 1948 και 1949.

2. Η με αριθμό 1312/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Εύβοιας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς - Ενωτικό Κοινωνικό Μέτωπο κ. Ευάγγελου Αποστόλου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τον φορολογικό έλεγχο και καταλογισμό αστικών και ποινικών ευθυνών για τις παρατυπίες και παρανομίες των offshore εταιρειών με έδρα την Κύμη της Εύβοιας.

3. Η με αριθμό 1308/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Νομού Αττικής του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παρασκευής Χριστοφιλοπούλου προς τον Υπουργό Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με τους νέους Οργανισμούς των Υπουργείων.

4. Η με αριθμό 1316/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Θεσσαλονίκης των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Χρυσούλας - Μαρίας Γιαταγάνα προς τον Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, σχετικά με την καταβολή των εφάπαξ παροχών των συνταξιούχων της ΕΥΑΘ Α.Ε..

5. Η με αριθμό 1321/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Πειραιώς του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ιωάννη Λαγού προς τους Υπουργούς Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Οικονομικών, σχετικά με τα δημοσιεύματα περί μετατροπής στρατοπέδων σε κέντρα κράτησης για τους οφειλέτες του δημοσίου.

6. Η με αριθμό 1314/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευ-

τού Β' Πειραιώς της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Μαρίας Γιαννακάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με την εφαρμογή από τη χώρα μας των Συστάσεων της Επιτροπής κατά του Ρατσισμού και της Ξενοφοβίας του Συμβουλίου της Ευρώπης (ECRI).

7. Η με αριθμό 1319/15-4-2013 επίκαιρη ερώτηση της Βουλής του Β' Πειραιώς του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντως Μανωλάκου προς τους Υπουργούς Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας και Οικονομικών, σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί στη Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σχετικά με τη συνεργασία στους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών και των ναυτιλιακών τεχνολογιών».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία και εισάγεται σήμερα προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής. Όπως γνωρίζετε, το λόγο μπορούν να λάβουν μόνο όσοι εκ των συναδέλφων ή συναδελφισσών έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως αυτής της συμφωνίας.

Ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Μελάς ορίζει ως ειδική αγορήτρια την κ. Μίκα Ιατρίδη και ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Νότη Μαριά.

Εκ μέρους της Χρυσής Αυγής, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Χρήστος Παππάς έχει ορίσει ως ειδικό αγορητή τον Βουλευτή Β' Αθηνών κ. Ηλία Παναγιώταρο.

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Κουβέλης έχει ορίσει ως ειδική αγορήτρια τη Βουλευτή Πειραιά κ. Μαρία Ρεπούση.

Έχει ζητήσει το λόγο ο κ. Θεόδωρος Δρίτσας, συνάδελφος και φαρμακοποιός.

Ορίστε, κύριε Δρίτσα, έχετε το λόγο για πέντε λεπτά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, να σας συγχαρώ και από του Βήματος για την ανάληψη των καθηκόντων σας και να ευχηθώ καλή θητεία. Νομίζω ότι η παρουσία σας θα βοηθήσει στον εκδημοκρατισμό της λειτουργίας της κοινοβουλευτικής διαδικασίας. Το εύχομαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Με τη βοήθεια όλων! Ευχαριστώ πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, εισάγεται σήμερα στο Κοινοβούλιο η κύρωση του μνημονίου κατανόησης Ελλάδος-Κίνας που έχει ήδη υπογραφεί από το 2010 και έρχεται ως συνέχεια της συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας από το 1996.

Το πρώτο που επισημάνανε και στην επιτροπή είναι ότι παρά το γεγονός ότι ο κύριος Υπουργός προσέτρεξε και έδωσε μία εξήγηση και μία απάντηση ότι όντως αυτό το μνημόνιο έρχεται να εξειδικεύσει και να επικαιροποιήσει καίρια ζητήματα που περιελάμβανε εκείνη τη συμφωνία, είναι χαρακτηριστικό ότι στην αιτιολογική έκθεση αυτού του μνημονίου κατανόησης δεν υπάρχει καμμία αξιολόγηση αυτών των δεδομένων εφαρμογής της προηγούμενης συμφωνίας και δεν αναφέρεται ποιοι είναι οι λόγοι ακριβώς που αναδεικνύουν την ανάγκη για να προχωρήσουν οι δύο χώρες σ' αυτήν την επικαιροποίηση.

Ακριβώς αυτή η έλλειψη δεν είναι τυχαία. Εμείς έχουμε δηλώσει κατ' επανάληψη ότι είμαστε υπέρ των διακρατικών συμφωνιών και ειδικά στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών και της ναυτιλίας, που είναι ένας κρίσιμος τομέας και αφορά τη χώρα μας ιδιαίτερα. Επομένως είναι πάντα σημαντικό να προωθούνται διακρατικές συμφωνίες.

Η Κίνα, επίσης, είναι μία χώρα που έχει έναν αδιαμφισβήτητο

δυναμισμό και ως προς αυτό δεν έχουμε από θέση αρχής άρνηση. Όμως, είναι πολύ χαρακτηριστικό ότι και σ' αυτήν την περίπτωση έχουμε κάποια φαινόμενα. Οι προστρέχοντες έχουν σαφείς στόχους και σαφή συμφέροντα. Η Κίνα, επί του προκειμένου, ως χώρα με σχεδιασμό και με στόχους –έναν απ' αυτούς είναι η ανάπτυξη των ναυτιλιακών και των θαλάσσιων μεταφορών και η ενδυνάμωσή της στην Ευρώπη– παίρνει πρωτοβουλίες. Οι Έλληνες εφοπλιστές σ' αυτό το πλαίσιο παίρνουν επίσης πρωτοβουλίες και αξιοποιούν τις όποιες παροχές τους δίνει το ελληνικό κράτος όχι επ' ωφελεία της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής κοινωνίας, αλλά με τα δικά τους κριτήρια και τις δικές τους επιλογές.

Δηλαδή, επί του προκειμένου, όλο αυτό το πλαίσιο και η διαδικασία για τη σύναψη αυτού του επικαιροποιημένου μνημονίου είχε συνοδευτεί ήδη από συμφωνίες των Ελλήνων εφοπλιστών, με εξασφάλιση πιστώσεων πολλών δισεκατομμυρίων από την πλευρά του κινεζικού κράτους για τα πλοία που ναυπηγούν Έλληνες εφοπλιστές στα κινεζικά ναυπηγεία.

Εκεί εμφανίζεται η ελληνική πλευρά, το ελληνικό κράτος, η ελληνική Κυβέρνηση να μην έχει κανένα διαπραγματευτικό στόχο, να μην έχει κανένα σχεδιασμό, κανένα πρόγραμμα και να αποδέχεται απολύτως τις πρωτοβουλίες των δύο ενεργών παικτών, για να το πω έτσι. Αυτό δεν ισχύει μόνο γι' αυτήν την περίπτωση. Ισχύει για όλες τις περιπτώσεις. Είναι η γνωστή πολιτική της προσαρμογής ή και της υποταγής, όταν πρόκειται για τα κορυφαία ζητήματα, όπως είναι οι μνημονιακές πολιτικές, οι συμβάσεις, οι νατοϊκές συμφωνίες και δεν συμμαζεύεται.

Αυτό αποτυπώνει τούτο το μνημόνιο. Αποτυπώνει την έλλειψη αμοιβαιότητας, την απουσία αμοιβαιότητας, η οποία είναι πάντα το υπ' αριθμόν ένα ζητούμενο σε κάθε διακρατική συμφωνία και σε κάθε μνημόνιο, όπως πρόκειται και εδώ.

Πιο συγκεκριμένα, αυτά αποτυπώνονται και στα ζητήματα των ρυθμίσεων που αφορούν την προνομιακή σχέση που αποκτά ο Κινεζικός Νηογνώμονας. Βέβαια μπορεί εύκολα κάποιος να προτάξει τον αντίλογο ότι έτσι που τα κάναμε, δεν έχουμε αξιόπιστο Ελληνικό Νηογνώμονα. Αλλά δεν υπάρχει και κανένα σχέδιο και καμμία πρόβλεψη για μια στοιχειώδη αμοιβαιότητα, στο μέλλον τουλάχιστον, με την προσδοκία ότι θα ανασυγκροτηθεί ένας αξιόπιστος Ελληνικός Νηογνώμονας που να έχει κατοχυρωμένη αμοιβαία σχέση και δυνατότητα ανταλλαγής.

Αντίθετα, στα ζητήματα της προστασίας του περιβάλλοντος έχουμε διευκόλυνση μιας πολιτικής των Κινέζων, οι οποίοι δεν έχουν δείξει καλή θητεία και καλή συμπεριφορά ως προς αυτό.

Τέλος, στα ζητήματα των εργασιακών έχουμε περίεργες διατυπώσεις που παρ' ότι θέλησε ο κύριος Υπουργός να τις διασκεδάσει, έχουν αναστατώσει τα Ναυτεργατικά Σωματεία στη χώρα μας. Και αναφέρει σχετικά το μνημόνιο κατανόησης: «Τα μέρη θα συνεργάζονται μέσω της εκπαίδευσης και της ανταλλαγής προσωπικού κ.λπ., με βάση σχετικές συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και των Οργάνων του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ΔΟΕ) που αφορούν τις συνθήκες εργασίας στα πλοία, καθώς και τη διευκόλυνση των ναυτικών κατά τη διάρκεια της παραμονής τους εκατέρωθεν στους λιμένες και των δύο μερών».

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Όλα αυτά και πολλά άλλα που λεπτομερέστερα αναπτύξαμε στην επιτροπή που είχαμε περισσότερο χρονικό περιθώριο, αναδεικνύουν πραγματικά ότι αυτό το μνημόνιο κατανόησης, ενώ θα μπορούσε, δεν είναι μνημόνιο αμοιβαίας κατανόησης. Είναι μνημόνιο μονομερούς κατανόησης και όχι επ' ωφελεία της ελληνικής οικονομίας στο σύνολό της και κυρίως της ελληνικής κοινωνίας και των εργαζομένων.

Δεν έχω χρόνο να επεκταθώ περισσότερο. Έχω δώσει μια υπόσχεση στον κύριο Υπουργό, επειδή με προκάλεσε στην επιτροπή να τοποθετηθώ και για τα ζητήματα της «COSCO» και των κινεζικών επενδύσεων στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Θα το κάνω όταν μιλήσω αργότερα στο νομοσχέδιο.

Ως εκ τούτου, αυτό το μνημόνιο κατανόησης δεν πρέπει να ψηφιστεί από το ελληνικό Κοινοβούλιο. Πρέπει να αναθεωρηθεί, να

επανεξεταστεί, να επαναδιατυπωθεί. Σε αυτή του τη μορφή, το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστώ πολύ.

Κυρία Ιατρίδη, εάν θέλετε, έχετε το λόγο.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Δεν θέλω το λόγο.

Στηρίζουμε την κύρωση της συμφωνίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καζαντζής): Ευχαριστώ πολύ.

Ο κ. Παναγιώταρος έχει το λόγο για πέντε λεπτά.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, χθες είχαμε ένα νομοσχέδιο και σήμερα μία κύρωση του μνημονίου κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σχετικά με τη συνεργασία στους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών και των ναυτιλιακών τεχνολογιών.

Βλέπουμε ότι η Ελλάδα -η νούμερο ένα παγκοσμίως χώρα σε τεχνογνωσία, σε προσωπικό, σε δυναμικό, σε όλα, σε ό,τι έχει να κάνει με την εμπορική ναυτιλία και παρεμφερείς δουλειές εργασίας- παραχωρεί αυτήν την πολυχιλιετή τεχνογνωσία της, χωρίς κανένα αντάλλαγμα σε μία άκρως ανταγωνιστική χώρα, όπως είναι η Κίνα, η οποία στο συγκεκριμένο τομέα δεν μας έχει ξεπεράσει. Όπως ακούστηκε και χθες είναι τέταρτη στον κόσμο. Εμείς είμαστε πρώτοι εδώ και εκατοντάδες χρόνια και ευελπιστούμε ότι θα συνεχίσουμε να είμαστε. Τους παραχωρείτε τεχνογνωσία, γνώσεις, τα πάντα. Με το χθεσινό νομοσχέδιο τους παραχωρούσατε και πολλά άλλα αβαντάζ.

Αν θα θέλανε την οποιαδήποτε μορφή τεχνογνωσία και υλικοτεχνική γνώση να την πάρουν από εμάς, θα έπρεπε να την πληρώσουν χρυσά ώστε κάποια στιγμή να μη συνεργαζόμαστε με την Κίνα για να γίνουμε Κίνα ως προς τις συνθήκες εργασίας και όλα αυτά τα αρνητικά που δεκαετίες τώρα έχουν συμβάλει στην καταστροφή της ελληνικής οικονομίας και όχι να τους τη δίνουμε χωρίς κανένα αντάλλαγμα.

Βλέπουμε στο άρθρο 2 στην παράγραφο 5 «εκπαίδευση και απασχόληση ναυτικών». Πρόκειται για μία πολύ πονηρή παράγραφο όπου αναφέρει ότι τα μέρη θα συνεργάζονται μέσω της εκπαίδευσης και της ανταλλαγής προσωπικού.

Θα στέλνουμε εμείς τους δικούς μας στην Κίνα να τους εκπαιδεύουν και θα μας στέλνουν οι Κινέζοι τους δικούς τους, οι οποίοι ενδεχομένως θα εργάζονται εδώ -γιατί μάλλον αυτό είναι το concept- με τιμές και συνθήκες Κίνας, παίρνοντας τις δουλειές από κάποιους Έλληνες, έστω και για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Αυτό μας θυμίζει κάτι. Αυτό γίνεται γενικότερα και με τον ΟΑΕΔ, όπου με κάποια προγράμματα κάποιοι δουλεύουν έναντι πινακίου φακής και παίρνουν θέσεις και μεροκάματα άλλων και πάει λέγοντας. Αυτό δεν είναι ακριβώς ένα μνημόνιο -παρά το γεγονός ότι είναι επιταγή της προηγούμενης κυβέρνησης- αλλά ένα κομμάτι στο πάζλ της αποδόμισης της ελληνικής οικονομίας και ειδικότερα στον τομέα της ναυτιλίας που αποτελεί το μεγάλο μας όπλο. Όμως, αυτό το όπλο εσείς δεν το εκμεταλλευθήκατε, δεν το εκμεταλλεύεστε και απ' ό,τι βλέπουμε, δεν έχετε και καμμία πρόθεση να το εκμεταλλευθείτε. Αντιθέτως πάτε να παραχωρήσετε ό,τι θετικό και καλό έχουμε.

Για τους λόγους αυτούς, καταψηφίζουμε τη συγκεκριμένη συμφωνία.

Σας ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει η κ. Ρεπούση.

ΜΑΡΙΑ ΡΕΠΟΥΣΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, στηρίζουμε τη συμφωνία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστούμε, κυρία Ρεπούση.

Το λόγο έχει η κ. Μανωλάκου από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να εξηγήσω τους λόγους για τους οποίους καταψηφίζουμε τη συγκεκριμένο μνημόνιο, αν και γενικά είμαστε υπέρ των εμπορικών διακρατικών

σχέσεων που αμοιβαία ωφελούν τους εργαζόμενους και βελτιώνουν το επίπεδο ζωής τους. Όμως, εδώ δεν πρόκειται για κάτι τέτοιο.

Η κύρωση του μνημονίου με την Κίνα -ναυτιλιακού ενδιαφέροντος- εξυπηρετεί ουσιαστικά λογικές για ειδικές οικονομικές ζώνες και επιχειρηματικές συμφωνίες τύπου «COSCO», που ουσιαστικά εντείνει την εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης και ωθεί στην εξαθλίωση τους εργαζόμενους και το λαό, αφού οικοδομείται στα αποκαϊδία ακόμα και των πιο στοιχειωδών δικαιωμάτων του.

Ας δούμε, λοιπόν, γιατί προωθείται αυτό το μνημόνιο με την Κίνα. Διότι το Λιμάνι του Ρότερνταμ, από όπου διεξάγεται έως τώρα η κίνηση των προϊόντων που παράγονται εξ ολοκλήρου στην Κίνα και μεταφέρονται στην Ευρώπη με τα πλοία της «COSCO», έχει γίνει ιδιαίτερα ακριβό. Θέλουν, λοιπόν, να μειώσουν το κόστος και επέλεξαν την Ελλάδα ως πύλη εισόδου στην ευρωπαϊκή αγορά. Γι' αυτό γίνονται επενδύσεις σε κλάδους που συνδέονται με την εξέλιξη της Ελλάδας ως διακομιστικό κέντρο, την ίδια ώρα που κλάδοι άμεσα συνδεδεμένοι με την κάλυψη των λαϊκών αναγκών, που όμως δεν έχουν τέτοιο κέρδος για τον καπιταλιστή, είτε φθίνουν ή εξαφανίζονται.

Επενδύουν, λοιπόν, στην Ελλάδα μεγαθήρια και μονοπώλια εκμεταλλεόμενοι τις κρατικές υποδομές, τη γεωστρατηγική θέση και τους φυσικούς πόρους και έχοντας εξασφαλίσει νομοθεσία που κάνει πάμφθην την εργατική δύναμη στα κάτεργά τους. Έτσι, εξασφαλίζουν τεράστια κέρδη και βέβαια χωρίς φόρους. Αυτούς τους έχετε μόνο για τα φτωχά λαϊκά στρώματα.

Αυτό εννοείτε εσείς όταν λέτε ότι η πολιτική σας είναι φιλική στην επιχειρηματικότητα και φιλική στις επενδύσεις. Το παράδειγμα της «COSCO» είναι χειροπιαστό, αποκαλυπτικό και βοηθάει να βγάλει συμπεράσματα και ο πιο καλόπιστος.

Εμείς, λοιπόν, θέτουμε το εξής ερώτημα: Τι αποτελέσματα είχε μια τέτοια συγκεκριμένη αναπτυξιακή επένδυση για εργαζόμενους και αυτοαπασχολούμενους;

Πρώτον, να χαθούν τριάντα θέσεις εργασίας, αφού ναυτιλιακές εταιρείες έκλεισαν, μικρές μεταφορικές εταιρείες έβαλαν λουκέτο, συσκευαστήρια είδαν τον τζίρο τους να εξανεμίζεται κ.ο.κ.. Λίγες εκατοντάδες θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν από την πολυεθνική και μάλιστα κακοπληρωμένες.

Δεύτερον, κάθε εργαζόμενος προσλαμβάνεται ως ανειδίκευτος εργάτης, προκειμένου να είναι φθηνός στην εργοδοσία.

Τρίτον, η εταιρεία έχει δικαίωμα μετακίνησης χωρίς συμφωνία του εργαζόμενου.

Τέταρτον, η υπέρβαση του ωραρίου μεταφράζεται ως οικειοθελής προσφορά για να αυξάνεται ο απλήρωτος χρόνος της εργασίας.

Πέμπτον, η εταιρεία έχει δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, αν παραβιαστεί ένας όρος ή ο εργαζόμενος απουσιάσει χωρίς άδεια για τριάντα μέρες σε διάστημα ενός έτους. Δηλαδή, αλίμονο στον εργάτη που θα κάνει απεργία μέσα σε ένα χρόνο.

Έκτον, σε περίπτωση ασθένειας του εργαζόμενου η εταιρεία δικαιούται να ελέγχει τον ασθενή με γιατρό της δικής της επιλογής.

Έβδομον, ο εργαζόμενος αναλαμβάνει έναντι της εταιρείας την υποχρέωση πίστης, δηλαδή δεσμεύεται με όρους μαφίας, να μην λέει κουβέντα σε κανέναν για τα όσα συμβαίνουν στο χώρο δουλειάς του.

Όγδοον, για αρκετούς εργαζόμενους υπάρχει καθεστώς εκ περιτροπής εργασίας με αποδοχές 300 ευρώ και 400 ευρώ. Οι συμβάσεις είναι ημερησίες και γίνονται μέσω εταιρείας, που έχει συσταθεί γι' αυτόν τον σκοπό και μέσω πέντε υπεργολάβων. Γι' αυτό στην πολυεθνική ο κύκλος εργασιών αυξάνεται, αλλά για τους εργαζόμενους μειώνονται δραστικά οι αμοιβές τους.

Ταυτόχρονα, προστίθενται κάμποσα εργατικά ατυχήματα που έγιναν σε συνθήκες εντατικοποίησης δουλειάς και λόγω ελλείψεως μέτρων ασφάλειας των εργαζομένων.

Αυτή είναι η ανάπτυξη που θέλετε εσείς ως συγκυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι ανάπτυξη για τους καπιταλιστές και όχι για τους εργαζόμενους. Γι' αυτό καταψηφίζουμε αυτήν την κύρωση του μνημονίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Σας ευχαριστώ, κυρία

Μανωλάκου.

Κύριε Σιούφα, έχετε ζητήσει να λάβετε το λόγο;

ΠΑΥΛΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Σιούφα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να λάβω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Σας ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η επιχειρηματικότητα είναι πρωτίστως υπόθεση του ιδιωτικού τομέα και δευτερευόντως του κράτους. Ασφαλώς και το κράτος οφείλει να ανοίγει δρόμους. Παράλληλα, όμως, οφείλει να αξιοποιεί και την ελληνική ιδιωτική πρωτοβουλία όπου αυτή αναπτύσσεται, σε όλο τον πλανήτη. Αυτή είναι η μια παρατήρηση.

Η δεύτερη παρατήρηση που θα ήθελα να κάνω ακούγοντας ορισμένους συναδέλφους είναι ότι κάθε φορά που το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και όχι μόνο, έρχεται σε επαφή με τη διεθνή πραγματικότητα, παρατηρώ μια ήττα της λογικής.

Κυρία συνάδελφε, αναπτύξατε ένα σωρό επιχειρήματα για τους εργαζόμενους μέσα από αυτό το μνημόνιο κατανόησης. Αντιλαμβάνεστε ενδεχομένως τη διεθνή συνεργασία με μια οπτική γωνία εντελώς εσφαλμένη. Επιγραμματικά θα πω ότι δεν πρόκειται για ανταλλαγή ναυτικών. Πρόκειται για εκπαίδευση προσωπικού. Είναι δύο τελείως διαφορετικά πράγματα.

Και κάτι ακόμα, το οποίο είπαμε και στην επιτροπή, κυρία συνάδελφε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Η αναφορά σε εργασιακές σχέσεις τι νόημα έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Οι σχέσεις της Κίνας με την Ευρωπαϊκή Ένωση κατ' αρχάς είναι το πλαίσιο στο οποίο κινούμαστε εμείς. Σας είπα ότι από τον Σεπτέμβριο, Οκτώβριο θα φιλοξενήσουμε και μια συνεργασία εδώ στη χώρα μας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και Κίνας.

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

Παράλληλα, υπάρχει η ναυτιλιακή συμφωνία του 1996. Πρέπει να συμφωνήσουμε ότι από το 1996 μέχρι σήμερα έχουν αλλάξει πάρα πολλά πράγματα, γιατί η Κίνα εξελίχθηκε σε στρατηγικό εταίρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε ισχυρό διεθνή ναυτιλιακό παράγοντα -αντίστοιχα είμαστε και εμείς- και γι' αυτό προσεγγίζουμε -οι δύο πλευρές- προκειμένου πιστεύω -και το υπογραμμίζω αυτό- να εκμεταλλευθούμε ο καθένας από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του άλλου. Κανείς δεν έχασε από τις συνεργασίες. Αντίθετα, όσοι πρεσβεύουν τον απομονωτισμό είναι εκείνοι που οδηγούν αν θέλετε στο αντίθετο αποτέλεσμα που είναι η ανεργία, που είναι η απομείωση της γνώσης μέχρι εξαλείψεως της και γενικά η πλήρης εκτροπή, αν θέλετε, ακόμα και σε τομείς, όπως η ναυτιλία όπου η Ελλάδα είναι και θα είναι κυρίαρχη δύναμη.

Δεν θα ήθελα να αναλώσω άλλο το χρόνο. Θέλω να ξαναδείτε το κείμενο, το μνημόνιο κατανόησης με ψυχραιμία. Μην κάνετε τέτοιου είδους συνειρμούς, αγαπητοί συνάδελφοι. Δεν υποκρύπτεται κάτι κακό πίσω απ' όλα αυτά. Είναι απολύτως συμβατό και με τη διμερή συμφωνία που έχουμε, αλλά και διαπνέεται από τις αρχές και το πλαίσιο συνεργασίας Ευρώπης-Κίνας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Σας πονάει όταν αποκαλύπτουμε την καπιταλιστική εκμετάλλευση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σχετικά με τη συνεργασία στους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών και των ναυτιλιακών τεχνολογιών».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σχετικά με τη συνεργασία στους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών και των ναυτιλιακών τεχνολογιών», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με τη συνεργασία στους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών και των ναυτιλιακών τεχνολογιών.

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, το Μνημόνιο Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σχετικά με τη συνεργασία στους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών και των ναυτιλιακών τεχνολογιών, που υπογράφηκε στην Αθήνα, στις 15 Ιουνίου 2010, το κείμενο του οποίου σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

Memorandum of Understanding
between
The Ministry of Economy, Competitiveness and Shipping of the Hellenic Republic
and
The Ministry of Transport of The People's Republic of China
on
COOPERATION IN THE FIELDS OF MARITIME TRANSPORT AND MARITIME
TECHNOLOGIES

The Ministry of Economy, Competitiveness and Shipping of the Hellenic Republic and the Ministry of Transport of the People's Republic of China (hereinafter referred to as "the Parties"),
Recalling the Agreement on Maritime Transport between the Government of the Hellenic Republic and the Government of the People's Republic of China signed on 16th October 1995,
Recognizing the importance that both Parties attribute to the establishment of solid foundations towards the promotion of their cooperation in the fields of maritime transport and maritime technologies,

Have reached the following understanding

Article 1
OBJECTIVE

On the basis of equality and mutual benefit, the Parties will carry out the cooperation in the fields of ship and maritime technologies according to their respective competence and their respective national laws and regulations, and where applicable, international treaties and conventions to which the governments of the two countries are parties.

With regard to the commitments of the Hellenic Republic, the provisions of this Memorandum of Understanding are subject to its obligations and commitments ensued by the EC Treaties.

Article 2
SCOPE OF COOPERATION

1. The Parties will promote the medium and long-term cooperation in the following areas:

- i) **Maritime safety and security.** The Parties will cooperate in the implementation of IMO maritime safety and security conventions, including security of port facilities, to which both are parties. Cooperation in the field of ships' survey will also apply under the Agreement on the Authorization of Statutory Survey to China Classification Society by the Government of the Hellenic Republic.
- ii) **Prevention of pollution from ships.** The Parties will conduct cooperation in ballast water management and pollution prevention under the framework of IMO;
- iii) **Port development and facilitation of port services.** The Parties will cooperate to increase freight transport on a mutual basis, to enhance the modernization of port services and to upgrade port infrastructure. Other possible fields of cooperation are the introduction of cutting-edge technology and innovative solutions in port management and port operation, the promotion of interoperability of modes and interconnectivity of networks in port based

combined transport and logistic chain, and the development of freight centers. The Parties will facilitate the use of ports as hubs for the transshipment of products in the neighboring countries.

- iv) **Maritime technical exchange.** The Parties will facilitate cooperation of academic institutes and stakeholders dealing with maritime technical matters with a view to establish an Institute of Maritime and Port Technology Cooperation. To this end, and in order to enhance the technical exchange on ship and maritime technologies aiming at improving maritime safety and advance technology development, both Parties will also make full use of the Greek maritime exposition Poseidonia, Shanghai Maritime Expo and other relevant channels.
 - v) **Maritime education and maritime employment.** The Parties will conduct cooperation through training and exchange of personnel, whereas special attention will be paid to the implementation of the relevant IMO conventions and ILO instruments concerning the on board employment conditions, as well as the facilitation of seafarers during their stay in the ports of both Parties.
2. Other areas of cooperation. The Parties may also carry out cooperation in other areas as agreed upon.

Article 3 IMPLEMENTATION

1. The coordinating bodies of the Parties for the implementation of this MOU are: for the Hellenic Republic, the Department of Shipping Policy of the Ministry of Economy, Competitiveness and Shipping and for the People's Republic of China, the Department of International Cooperation of the Ministry of Transport. The above two Authorities are responsible for the identification, coordination and supervision of the implementation of activities under this MOU.
2. The Parties will establish a task force, leading to a ministerial conference, to discuss and determine specific topics for implementation of programs of mutual benefit. The Parties may establish working groups or task forces, when necessary, for the smooth implementation of specific cooperation activities under this MOU.
3. The Parties will also cooperate to organize seminars and workshops and facilitate exchange of relevant information on matters of mutual interest.
4. The specific tasks, conditions and obligations for-cooperation projects under this MOU, including the liabilities of payment, will be agreed upon before the implementation of the projects taking into account the available resources and technical expertise.

Article 4 INTELLECTUAL PROPERTY PROTECTION

1. Unless otherwise agreed, the intellectual property rights jointly obtained or utilized during the implementation of this MOU should be protected in accordance with the bilateral agreement on intellectual property rights or the relevant international treaties in the field of intellectual property rights, of which both Parties are contracting parties.
2. Without the consent of the other Party, one Party shall not release or distribute the confidential information, documents and data provided by the other Party, during the implementation of this MOU, to a third party.

Article 5
CONFIDENTIALITY OF INFORMATION

Neither Party will make available any confidential information, documents and data derived from the cooperative activities under this MOU to a third party unless the other Party gives permission in writing.

Article 6
AMENDMENT

Any Party may request to amend this MOU or parts of it. Amendment to this MOU may only be made through mutual consent in writing and will become the integral part of the MOU. The amendment will take effect from the date on which it was agreed in writing.

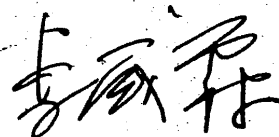
Article 7
ENTRY INTO FORCE, DURATION AND TERMINATION

1. This MOU shall enter into force on the date of the receipt of the last written notification by which the Parties notify each other, through diplomatic channels, of the completion of their integral legal procedures required for the entry into force of this MOU, and will remain valid for a period of five years. It will automatically be extended for successive periods of five years thereafter, unless either Party notifies the other Party of its intention to terminate this MOU in writing at least thirty days before the end of the respective period.
2. Unless mutually determined otherwise, the termination of this MOU will not affect the specific programs or activities being undertaken under this MOU.

Signed in Athens, on 15 June 2010, in two originals.

On behalf of
The Ministry of Economy, Competitiveness
and Shipping of
The Hellenic Republic

On behalf of
The Ministry of Transport of
The People's Republic of China



5

Μνημόνιο Κατανόησης
μεταξύ
Του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της
Ελληνικής Δημοκρατίας
και
Του Υπουργείου Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας
σχετικά με τη
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ

Το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας της Ελληνικής Δημοκρατίας και το Υπουργείο Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (εφεξής αναφερόμενα ως "τα Μέρη"), Έχοντας υπόψη τη Συμφωνία για τις Ναυτιλιακές Μεταφορές μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία υπεγράφη στις 16 Οκτωβρίου 1995, Αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα την οποία αποδίδουν και τα δύο Μέρη στην εδραίωση ισχυρών βάσεων για την προώθηση της συνεργασίας τους στους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών και των ναυτιλιακών τεχνολογιών, Κατέληξαν στην ακόλουθη Συμφωνία:

Άρθρο 1

ΣΚΟΠΟΣ

Με βάση την ισότητα και το αμοιβαίο όφελος, τα Μέρη θα υλοποιήσουν τη συνεργασία στους τομείς των τεχνολογιών των πλοίων και των ναυτιλιακών τεχνολογιών σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους και τις αντίστοιχες εθνικές τους νομοθεσίες και κανονισμούς και, κατά περίπτωση, τις διεθνείς συνθήκες και συμβάσεις, στις οποίες οι κυβερνήσεις των δύο χωρών είναι μέλη.

Όσον αφορά στις δεσμεύσεις της Ελληνικής Δημοκρατίας, οι διατάξεις του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης υπόκεινται στις υποχρεώσεις και τις δεσμεύσεις που απορρέουν από τις Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. Τα Μέρη θα προωθήσουν την μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη συνεργασία στους ακόλουθους τομείς:

- i) Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και ναυτική ασφάλεια. Τα Μέρη θα συνεργάζονται για την εφαρμογή των συμβάσεων ασφάλειας ναυσιπλοΐας και ναυτικής ασφάλειας συμπεριλαμβανόμενης και της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), στις οποίες και τα δύο είναι μέλη. Συνεργασία στον τομέα της επιθεωρήσεως των πλοίων θα υλοποιείται επίσης στο πλαίσιο της Συμφωνίας για την έγκριση διενέργειας εκ μέρους του Κινεζικού Νηογνώμονα επιθεωρήσεων και έκδοσης κυβερνητικών πιστοποιητικών σε υπό ελληνική σημαία πλοία από τη Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας.
- ii) Πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Τα Μέρη θα συνεργάζονται για τη διαχείριση του θαλασσίου έρματος και την πρόληψη της ρύπανσης, στο πλαίσιο του ΔΝΟ.
- iii) Ανάπτυξη λιμένων και διευκόλυνση λιμενικών υπηρεσιών. Τα Μέρη θα συνεργάζονται για την αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών, σε αμοιβαία βάση, την ενίσχυση του εκσυγχρονισμού των λιμενικών υπηρεσιών και την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών. Άλλα πιθανά πεδία συνεργασίας είναι η εισαγωγή τεχνολογίας αιχμής και καινοτόμων λύσεων στην διαχείριση και τη λειτουργία λιμένων, η προώθηση της διαλειτουργικότητας των μέσων μεταφοράς και της διασύνδεσιμότητας των δικτύων στο πλαίσιο των

συνδυασμένων μεταφορών και των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας με βάση τους λιμένες καθώς και η ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων. Τα Μέρη θα διευκολύνουν τη χρήση των λιμένων ως κόμβων μεταφόρτωσης και διαμετακόμισης προϊόντων προς τις γειτονικές χώρες.

- iv) Ναυτιλιακές τεχνικές ανταλλαγές. Τα Μέρη θα διευκολύνουν τη συνεργασία των ακαδημαϊκών ιδρυμάτων και των φορέων που σχετίζονται με τεχνικά ναυτιλιακά θέματα, με σκοπό τη δημιουργία ενός Ινστιτούτου Συνεργασίας στη Ναυτιλιακή και τη Λιμενική Τεχνολογία. Προς τούτο, και με σκοπό την ενίσχυση των τεχνικών ανταλλαγών για τεχνολογίες που αφορούν τα πλοία και τη ναυτιλία ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια ναυσιπλοΐας και να προαχθεί η τεχνολογική ανάπτυξη, τα δύο Μέρη θα εκμεταλλευτούν, επίσης, πλήρως την ελληνική ναυτιλιακή έκθεση Ποσειδώνια, τη Ναυτιλιακή Έκθεση της Σαγκάης και άλλους συναφείς διαύλους.
- v) Εκπαίδευση και απασχόληση ναυτικών. Τα Μέρη θα συνεργάζονται, μέσω της εκπαίδευσης και της ανταλλαγής προσωπικού, ενώ ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην εφαρμογή των σχετικών συμβάσεων του ΔΝΟ και των οργάνων του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ΔΟΕ) που αφορούν τις συνθήκες εργασίας στα πλοία, καθώς και στη διευκόλυνση των ναυτικών, κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στους λιμένες και των δύο Μερών.

2. Άλλοι τομείς συνεργασίας. Τα Μέρη μπορούν, επίσης, να συνεργάζονται σε άλλους τομείς, όπως αυτό θα συμφωνηθεί.

Άρθρο 3

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

1. Οι συντονιστικοί φορείς των Μερών για την υλοποίηση του παρόντος

Μνημονίου Κατανόησης είναι: για την Ελληνική Δημοκρατία, ο Τομέας Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και για τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, το Τμήμα Διεθνούς Συνεργασίας του Υπουργείου Μεταφορών. Οι ανωτέρω δύο Αρχές είναι υπεύθυνες για τον προσδιορισμό, το συντονισμό και την εποπτεία υλοποίησης των δραστηριοτήτων του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης.

2. Τα Μέρη θα συγκροτήσουν μια ομάδα εργασίας, η οποία θα καταλήξει σε υπουργική διάσκεψη, προκειμένου να συζητήσουν και να καθορίσουν συγκεκριμένα θέματα για την υλοποίηση των προγραμμάτων αμοιβαίου οφέλους. Τα Μέρη μπορούν να συγκροτούν ομάδες εργασίας ή ειδικές ομάδες, όταν αυτό είναι απαραίτητο, για την ομαλή υλοποίηση των συγκεκριμένων δραστηριοτήτων συνεργασίας, βάσει του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης.

3. Τα Μέρη θα συνεργάζονται, επίσης, για τη διοργάνωση σεμιναρίων και ημερίδων και θα διευκολύνουν την ανταλλαγή συναφών πληροφοριών για θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος.

4. Τα ειδικά καθήκοντα, οι προϋποθέσεις και οι υποχρεώσεις για τα έργα συνεργασίας, στο πλαίσιο του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης, συμπεριλαμβανόμενων και των υποχρεώσεων πληρωμής, θα συμφωνηθούν πριν την υλοποίηση των έργων, λαμβάνοντας υπόψη τους διαθέσιμους πόρους και την τεχνογνωσία.

Άρθρο 4

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

1. Εφόσον δεν συμφωνηθεί διαφορετικά, τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, τα οποία θα αποκτηθούν ή θα αξιοποιηθούν από κοινού, κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης, θα

πρέπει να προστατεύονται σύμφωνα με τη διμερή συμφωνία για τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας ή τις συναφείς διεθνείς συνθήκες στον τομέα των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας, στις οποίες τα δύο Μέρη είναι συμβαλλόμενα.

2. Ένα Μέρος δεν θα κοινοποιεί ούτε θα διαδίδει σε τρίτους εμπιστευτικές πληροφορίες, έγγραφα και δεδομένα που παρέχονται από το άλλο Μέρος, κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης, χωρίς τη συναίνεση του άλλου Μέρους.

Άρθρο 5

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Κανένα Μέρος δεν θα καθιστά διαθέσιμες οποιεσδήποτε εμπιστευτικές πληροφορίες, έγγραφα και δεδομένα προκύπτουν από τις δραστηριότητες συνεργασίας, στο πλαίσιο του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης σε τρίτους, εκτός αν το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δώσει γραπτή άδεια.

Άρθρο 6

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ

Οποιοδήποτε από τα Μέρη μπορεί να ζητήσει να τροποποιήσει το παρόν Μνημόνιο Κατανόησης ή τμήματά του. Τροποποίηση του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης μπορεί να γίνει μόνο μέσω αμοιβαίας γραπτής συναίνεσης, και θα καθίσταται αναπόσπαστο μέρος του Μνημονίου Κατανόησης. Η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία κατά την οποία συμφωνήθηκε γραπτώς.

Άρθρο 7

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ, ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΛΗΞΗ

1. Το παρόν Μνημόνιο Κατανόησης θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία λήξης της τελευταίας γραπτής ειδοποίησης, με την οποία τα Μέρη θα

ενημερώνουν το ένα το άλλο, δια της διπλωματικής οδού, για την ολοκλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών που απαιτούνται για τη θέση σε ισχύ του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης και θα παραμείνει σε ισχύ για μια περίοδο πέντε ετών. Θα παρατείνεται, εφεξής, αυτόματα για διαδοχικές πενταετείς περιόδους, εκτός αν οποιοδήποτε από τα Μέρη ενημερώσει γραπτώς το άλλο Μέρος για την πρόθεσή του να καταγγείλει το παρόν Μνημόνιο Κατανόησης, τουλάχιστον τριάντα ημέρες πριν τη λήξη της αντίστοιχης περιόδου.

2. Εκτός αν αποφασιστεί από κοινού διαφορετικά, η λήξη του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης δεν επηρεάζει τα ειδικά προγράμματα ή δραστηριότητες που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο του παρόντος Μνημονίου Κατανόησης.

Υπεγράφη στην Αθήνα, στις 15 Ιουνίου 2010, σε δύο πρωτότυπα.

Εκ μέρους του
Υπουργείου Οικονομίας,
Ανταγωνιστικότητας
και Ναυτιλίας της
Ελληνικής Δημοκρατίας
(υπογραφή)

Εκ μέρους του
Υπουργείου Μεταφορών της
Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας
(υπογραφή)

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Μνημονίου Κατανόησης που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 7 παράγραφος 1 αυτού».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): 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 του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Συνέχισε της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Στη χθεσινή συνεδρίαση το νομοσχέδιο συζητήθηκε και ψηφίστηκε επί της αρχής.

Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες του νομοσχεδίου ως μία ενότητα.

Η διαδικασία έχει ως εξής: Θα μιλήσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές επί των άρθρων, θα ακολουθήσουν οι εναπομείναντες ομιλητές επί της αρχής, επί των άρθρων και των τροπολογιών και στο τέλος, θα μιλήσουν όσοι τυχόν Βουλευτές έχουν εγγραφεί. Από χθες έχουν μείνει δεκαέξι ομιλητές. Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, ότι έχουμε πολλή δουλειά σήμερα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ενημερώσω το Σώμα ότι κάνουμε αποδεκτή την τροπολογία με αριθμό 450, η οποία αφορά την επαναλειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας, διότι εκτιμάται ότι έχει μία ευρύτερη συναίνεση από πλευράς κομμάτων. Στη συζήτηση που θα ακολουθήσει μπορούμε να εμβαθύνουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Πολύ ωραία, κύριε Υπουργέ. Η συμφωνία ήταν πολλών κομμάτων. Ήταν διακομματική.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως φάνηκε και στη χθεσινή συζήτηση στην Ολομέλεια, το παρόν νομοσχέδιο δίνει πράγματι λύσεις σε καίρια και διαχρονικά προβλήματα στο χώρο της ναυτιλίας. Και απ' ό,τι φάνηκε και από τις νομοθετικές παρεμβάσεις και νομοθετικές πρωτοβουλίες του Υπουργού, έκανε δεκτά πολλά από τα αιτήματα και τις παρατηρήσεις των ομιλούντων Βουλευτών.

Εγώ στη σημερινή μου παρέμβαση θα ήθελα να αναφερθώ συγκεκριμένα σε τροπολογίες, τις οποίες έχω καταθέσει και βεβαίως να αναφερθώ στα γενικόλογα σχόλια που άκουσα περί επενδύσεων, περί λιμανιών, περί ναυτιλιακής πολιτικής.

Ξεκινώ από την τροπολογία που αφορά τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος. Εδώ θα ήθελα να εξάρω για μία ακόμη φορά την ενενήνταχρονη και πλέον προσφορά τους στη διατήρηση της ναυτιλίας μας στην πρώτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος έχουν δώσει έμπρακτα διαπιστευτήρια χρηστής και αποτελεσματικής υποστήριξης των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων σε όλα τα ναυτιλιακά αλλά και σε άλλα forα, όταν εξετάζονται τέτοιου είδους ζητήματα. Ιδιαίτερα σε θέματα ποντοπόρου ναυτιλίας, χρειάζεται ένας ενιαίος διοικητικός μηχανισμός με εμπειρία και νομική κατάρτιση, να δώσει λύσεις είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο οπουδήποτε και για οποιοδήποτε θέμα χρειαστεί.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό και με σκοπό την ικανοποίηση συγκεκριμένων αιτημάτων, τα οποία βεβαίως υπήρξαν προϊόν διαλόγου και αιτημάτων από τους συνδικαλιστικούς φορείς και με

σκοπό να αυξηθεί και η επιχειρησιακή ετοιμότητα των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, αλλά και να ικανοποιηθούν πάγια και καθημερινά αιτήματα των στελεχών μας, εγώ με τη συγκεκριμένη τροπολογία, την οποία έχω καταθέσει, προτείνω τα ακόλουθα, κύριε Υπουργέ.

Κατ' αρχήν, επιδιώκεται η κατ' έτος σταθερή και τμηματική κάλυψη κενών οργανικών θέσεων του Λιμενικού Σώματος, οι οποίες αυτήν τη στιγμή ανέρχονται συνολικά σε δύο χιλιάδες επτακόσιες ενενήντα έξι, με σκοπό την αύξηση της επιχειρησιακής ετοιμότητας δεδομένης της έλλειψης νομοθετικού πλαισίου που να προβλέπει σταθερή κατ' έτος κατάταξη δοκίμων στις παραγωγικές σχολές. Με αυτόν τον τρόπο προσπαθούμε να προβλέψουμε τις ενδεχόμενες αυξήσεις αποχωρήσεων και να προστατεύσουμε την επιχειρησιακή λειτουργία του Λιμενικού Σώματος.

Επίσης, έχω καταθέσει συγκεκριμένη παρέμβαση όσον αφορά τον τρόπο προσδιορισμού καταβολής του εφάπαξ βοηθήματος που χορηγεί το Ταμείο Αρωγής του Λιμενικού Σώματος, όπως βεβαίως και την πρόβλεψη ημερήσιας αποζημίωσης για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που υπηρετεί στα πλωτά μέσα του Σώματος. Όλοι γνωρίζουμε την πολυπλοκότητα. Τα συγκεκριμένα στελέχη βρίσκονται σε εικοσιτετράωρη επαγρύπνηση για την αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων τους.

Η εν λόγω διάταξη αναμένεται να προκαλέσει ετήσια οικονομική επιβάρυνση ύψους 1 εκατομμυρίου ευρώ περίπου σε βάρος των πιστώσεων του τακτικού προϋπολογισμού του Λιμενικού Σώματος.

Επίσης, έχω προτείνει την ίδρυση ελεγκτηρίου δαπανών υγειονομικής περίθαλψης του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος που έχει σκοπό να επιλύσει το σημαντικό πρόβλημα των καθυστερήσεων που παρατηρούνται στην ενταλματοποίηση των υγειονομικών δαπανών του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος αλλά και των δικαιούχων αυτών. Η ίδρυση του ελεγκτηρίου δαπανών υγειονομικής περίθαλψης επειδή ακριβώς δεν έχει κανένα απολύτως δημοσιονομικό κόστος πιστεύω ότι κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Από εκεί και πέρα, κύριε Υπουργέ, έχουμε προτείνει τη δυνατότητα επιμήκυνσης του χρονικού διαστήματος μετάθεσης ή απόσπασης αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος σε υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Όλοι γνωρίζουμε ότι τα έμπειρα και εξειδικευμένα στελέχη του Λιμενικού Σώματος διαχρονικά έχουν εκπροσωπήσει επάξια τη χώρα μας διότι οι συγκεκριμένοι λιμενικοί εκπροσωπούν τη χώρα μας σε όλους αυτούς τους διεθνείς οργανισμούς. Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, ότι η παρουσία εξειδικευμένων και έμπειρων στελεχών με δυνατότητα επέκτασης παραμονής τους στους συγκεκριμένους οργανισμούς ενδυναμώνει τον ρόλο και αναδεικνύει τα θέματα της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνές αλλά και παγκόσμιο επίπεδο.

Επίσης, έχω προτείνει τη διασφάλιση του μισθολογικού όσον αφορά τα στελέχη της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Νομίζω ότι είναι μια ορθολογική διάταξη. Μην ξεχνάμε ότι οι πλοηγοί, το ναυτικό προσωπικό μισθοδοτείται από το Ταμείο της Πλοηγικής Υπηρεσίας και στη συγκεκριμένη διάταξη δεν προκύπτει κανένα δημοσιονομικό κόστος, επομένως δεν απαιτείται και η έγκριση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Το ότι πρέπει να υπάρξει εκσυγχρονισμός, όσον αφορά την Πλοηγική Υπηρεσία, δεν το συζητάμε.

Άρα, με τη διασφάλιση των μισθολογικών του συγκεκριμένου προσωπικού και των πληρωμάτων, σε συνδυασμό και με τη νομοθετική μας παρέμβαση που αφορά την υποχρεωτική συμμετοχή και του ναυτικού προσωπικού της Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στην υπό ίδρυση εταιρεία, νομίζω ότι διασφαλίζονται πλήρως και το μισθολογικό αλλά και τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Μίλησα και χθες για την εξαίρεση των εργαζομένων στη διώρυγα της Κορίνθου επειδή και οι συγκεκριμένοι εργαζόμενοι –σάραντα περίπου– είναι ουσιαστικά ναυτικό προσωπικό. Εκτελούν πλοηγικές υπηρεσίες, αμείβονται με βάση τα πλοηγικά δικαιώματα, άρα ουσιαστικά ούτε οι συγκεκριμένοι ναυτικοί επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό.

Η πρότασή μου είναι, κύριε Υπουργέ, και οι εργαζόμενοι ναυτικοί κάθε ειδικότητας και οι πλοηγοί στη συγκεκριμένη ανώνυμη

εταιρεία της διώρυγας της Κορίνθου να εξαιρεθούν από την εφαρμογή των διατάξεων του ν.4024/2011 και να εξακολουθήσουν να αμειβονται με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Τέλος, όσον αφορά το ζήτημα και την τροπολογία που έχουμε από κοινού καταθέσει με τους συναδέλφους, τον κ. Τριαντάφυλλο και την κ. Ρεπούση, σχετικά με την ανανέωση των ρυμουλκών που δραστηριοποιούνται στους ελληνικούς λιμένες, νομίζω ότι και αυτή κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Ήδη γνωρίζετε και γνωρίζουμε όλοι πάρα πολύ καλά ότι πάνω από το 65% των ρυμουλκών είναι ηλικίας τριάντα ενός έως εξήντα ετών.

Δεν γνωρίζω ουσιαστικά πώς έχει ουσιαστικά προκύψει αυτό διότι σε αλληλογραφία που είχε το Υπουργείο με τα προξενικά μας λιμεναρχεία σε ολόκληρο τον κόσμο, το όριο ηλικίας των είκοσι ετών δεν προκύπτει από πουθενά. Επομένως και η συγκεκριμένη παρέμβασή μας, κύριε Υπουργέ, κινείται προς αυτήν την κατεύθυνση.

Επειδή δεν έχω άλλο χρόνο, στη δευτερολογία μου θα αναφερθώ σε ειδικότερα θέματα που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη των λιμένων.

Επιμένω, κύριε Υπουργέ, ως προς τη δρομολόγηση του πλοίου ασφαλείας που καλύπτει ένα διαχρονικό αίτημα. Δεν είναι αίτημα ψηφοθηρικό. Είναι ένα διαχρονικό αίτημα ιδιαιτέρως των αγροτών που κατάνοι από την Κρήτη. Και είναι θέμα βέβαια διασφάλισης του δημόσιου συμφέροντος σε κάθε περίπτωση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Είστε συνεπής στο χρόνο και νομίζω ότι θα μείνουμε όλοι συνεπείς γιατί είναι πάρα πολλοί οι εγγεγραμμένοι.

Ο κ. Συρμαλένιος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, ο χρόνος είναι λίγος για να μιλήσουμε αναλυτικά για τα άρθρα. Πριν απ' αυτό όμως, θα ήθελα να απαντήσω σε ένα-δύο σημεία απ' αυτά που έθεσε ο Υπουργός χθες το βράδυ στην ομιλία του. Ήθελα να πω κατ' αρχάς πως μας καταλογίζει ότι ο ΣΥΡΙΖΑ Ενωτικό-Κοινωνικό Μέτωπο μιλάει γενικώς και αορίστως για άλλες πολιτικές. Σε ό,τι αφορά στο θέμα της ακτοπλοΐας η πρότασή μας είναι πάρα πολύ συγκεκριμένη. Την έχουμε εκπονήσει, επεξεργαστεί και καταθέσει εδώ και αρκετά χρόνια. Έχει σχέση με τη συγκρότηση ενός δημόσιου κοινωνικού φορέα ακτοπλοΐας. Θα συνεργάζεται το κράτος με την τοπική αυτοδιοίκηση κατά βάση στα πρότυπα περίπου δημόσιων κοινωνικών φορέων που λειτουργούν στις σκανδιναβικές χώρες, οι οποίες έχουν και αυτές συγκεκριμένες νησιωτικές περιοχές. Το αν θα είναι ελλειμματικός αυτός ο οργανισμός ή θα είναι πλεονασματικός εξαρτάται κατ' αρχάς από ποιες διαδρομές θα μπορεί να καλύπτει χειμώνα καλοκαίρι.

Η ακτοπλοΐα, όπως έχουμε πει, είναι κοινωνικό αγαθό. Κατά συνέπεια, δεν μπορούμε να βλέπουμε την ακτοπλοΐα μόνο από την εμπορευματοική της σκοπιά. Είμαστε η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει αποκλειστικά ιδιώτες επιχειρηματίες. Σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν συμβαίνει αυτό. Επίσης, είμαστε η χώρα που έχει τα ακριβότερα ναύλα απ' όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αν λοιπόν, σε κάποιες γραμμές είναι ελλειμματικός ο δημόσιος κοινωνικός φορέας βεβαίως θα καλύπτεται από δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού, όπως καλύπτονται οι σιδηρόδρομοι, όπως καλύπτονται τα λεωφορεία, όπως καλύπτονται άλλες συγκοινωνίες στην ηπειρωτική χώρα. Εν πάση περιπτώσει, δεν γίνεται κάποιους κατοίκους νησιών στα πέρατα της ελληνικής Επικράτειας, που θέλουν και πρέπει να ζήσουν, όπως ζουν εδώ και αιώνες στα συγκεκριμένα νησιά, να τους εξοβελίσουμε λέγοντάς τους «εσείς δεν θα έχετε το δικαίωμα της ακτοπλοϊκής διασύνδεσης». Το δικαίωμα της μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων προς όλα τα νησιά είναι απόλυτα ιερό κοινωνικό δικαίωμα. Και αυτό πρέπει να το κατοχυρώσουμε.

Ένα δεύτερο θέμα είναι αυτό της περίφημης τροπολογίας για τα πλοία ασφαλείας. Εμείς απαντήσαμε χθες. Είπαμε ότι η Κυβέρνηση μπαίνει στον ολισθηρό δρόμο του κοινωνικού αυτοματισμού. Είπαμε ότι οι ναυτεργάτες πλήττονται καίρια απ' αυτό το

νομοσχέδιο. Δεν μπορεί με αυτό το νομοσχέδιο, εκτός από την αφαίρεση δικαιωμάτων, συλλογικών συμβάσεων, συνταξιοδοτικών και μισθολογικών δικαιωμάτων και κατακτήσεων, να τους αφαιρεθεί και το δικαίωμα της απεργίας.

Είπαμε ότι εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί η Κυβέρνηση να επικαλείται τις νησιωτικές κοινωνίες, όταν στα νησιά αυτήν τη στιγμή συντελείται μία πολιτική η οποία έχει καταργήσει ό,τι κατακτήθηκε μετά το 1974 μέχρι σήμερα σε σχέση με την αποκέντρωση: αποκέντρωση υπηρεσιών, ΙΚΑ, εφορίες, επιθεωρήσεις εργασίας, γραφεία ΕΟΤ, τελωνεία, ειρηνοδικεία. Όλα αυτά καταργούνται στη μεγάλη πλειονότητα των νησιών και ρίχνουμε τα νησιά σε μία κατάσταση που ούτε πολιτική αποκέντρωσης ούτε πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης ισχύει.

Κατά συνέπεια κροκοδείλια δάκρυα για τις κοινωνίες των νησιών χύνονται σε σχέση με το ότι θα είναι αποκομμένα εάν δεν υπάρχουν πλοία ασφαλείας. Και εν πάση περιπτώσει, η δική μας τοποθέτηση και στην επιτροπή, επειδή ειπώθηκε και κάτι που έχει προσωπικό χαρακτήρα για τα αντανάκλαστικά μου, αυτό το οποίο δήλωσα εκείνη τη στιγμή, χωρίς καν να έχω δει τη διατύπωση, ήταν ότι εμείς θα δούμε τι προτείνετε και θα τοποθετηθούμε. Δεν μπορεί να τοποθετούμαστε, χωρίς καν να έχουμε δει ακριβώς το περιεχόμενο της συγκεκριμένης τροπολογίας.

Γι' αυτό σας ζητάμε να αποσύρετε αυτήν την τροπολογία και να τεθούν σε διαβούλευση αυτά τα σοβαρά ζητήματα με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις, με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και με τις τοπικές κοινωνίες.

Κύριε Πρόεδρε, εμείς καταψηφίζουμε τη μεγάλη πλειονότητα των άρθρων. Σε κάποια κρατάμε επιφυλάξεις.

Στο Κεφάλαιο Α' καταψηφίζουμε το βασικό, το άρθρο 1, διότι αφορά τη δομή και τη διάρθρωση του Υπουργείου, που παραμένει ένα στρατιωτικοποιημένο Υπουργείο.

Στο άρθρο 2 θέλουμε να κάνουμε μία επισήμανση, δηλαδή ότι είχαν δει πως θα είναι εποπτευόμενος οργανισμός και το ΝΑΤ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Όχι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Εσείς το είχατε δηλώσει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Όχι εγώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Εντάξει. Εάν δεν ισχύει, να το επιβεβαιώσουμε.

Στο Κεφάλαιο Β' για το Λιμενικό Σώμα, είμαστε αρνητικοί σε σχέση με την υποβάθμιση του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος στο πλαίσιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και σε σχέση με τις αρμοδιότητες, οι οποίες θα μπορούσαν να περιοριστούν από την πρώτη παράγραφο έως την έκτη. Η έβδομη παράγραφος είναι πολύ ασαφής.

Σε σχέση με το θέμα της ναυτικής εργασίας, όπως καταλαβαίνετε, είμαστε απόλυτα αρνητικοί στο άρθρο 19 για τη ναυτολόγηση –κατάργηση συλλογικών συμβάσεων στα ποντοπόρα και στα σκάφη αναψυχής και επίσης απόλυτα αρνητικοί στο θέμα του Μητρώου Ενεργών Ναυτικών, που επί της ουσίας βγάζει από το επάγγελμα του ναυτικού τους μακροχρόνια άνεργους.

Σε σχέση με ζητήματα που αφορούν τη διάσπαση περι εργασιακών ζητημάτων υπό την εποπτεία του Υπουργού, δεν καταλαβαίνουμε τι υποκαθιστά αυτό. Υποκαθιστά τις συλλογικές διαπραγματεύσεις με την αιγίδα του Υπουργού;

Επίσης, είμαστε αρνητικοί στο Κεφάλαιο ΣΤ' στο άρθρο 32 «Εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων», διότι διευκολύνει την εγκατάσταση και τη χαλάρωση ελέγχου σε offshore επιχειρήσεις. Είμαστε αρνητικοί στο θέμα του καθορισμού της οργανικής σύνθεσης των πλοίων.

Στα ζητήματα της νησιωτικής πολιτικής ψηφίζουμε «ΝΑΙ» στο άρθρο 33, το οποίο βάζει τη ρήτρα νησιωτικότητας και τη δυνατότητα της νομοτεχνικής επεξεργασίας σε όλα τα θέματα που αφορούν τα νησιά, δηλώνουμε όμως «ΠΑΡΩΝ» στη σύνθεση του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής και στο Ερευνητικό Ινστιτούτο, διότι δεν εκφράζονται και δεν εκπροσωπούνται οι εργαζόμενοι και οι περιβαλλοντικές οργανώσεις και επίσης διότι είναι πολύ ασαφές το περιεχόμενο αυτού του Ερευνητικού Ινστιτούτου.

Για τα δικαιώματα των επιβατών επίσης δηλώνουμε «ΠΑΡΩΝ», διότι μειώνονται οι δικαιούχοι και επίσης δεν λαμβάνονται υπ' όψιν οι προτάσεις των αναπήρων και των πολυτέκνων.

Σε σχέση με τα θέματα, κύριε Πρόεδρε, -και τελειώνω αναγκαστικά, γιατί ο χρόνος είναι λίγος- για την ελεύθερη παροχή θαλάσσιων ενδομεταφορών, την τροποποίηση του ν. 2932, είμαστε απόλυτα αρνητικοί, διότι σας είπαμε ότι ικανοποιείτε όλες τις απαιτήσεις των πλοιοκτητών.

Επίσης, στο Κεφάλαιο Ι' που αναφέρεται στα λιμάνια, είμαστε αντίθετοι διότι ανοίγει διάπλατα το δρόμο προς την ιδιωτικοποίηση και με το τέλος του 5% στα λιμενικά ταμεία, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, αφαιρούνται σημαντικά έσοδα από τους δήμους και τα λιμενικά ταμεία.

Είμαστε αρνητικοί στην Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, διότι συρρικνώνει τη Γενική Γραμματεία Λιμένων.

Είμαστε αρνητικοί στο θέμα της Πλοηγικής Υπηρεσίας καθώς ανοίγει ο δρόμος για την ιδιωτικοποίησή της με τη μετατροπή της σε ανώνυμη εταιρεία.

Σε σχέση με το άρθρο 60, θα ήθελα να πω -επειδή είπατε μία κουβέντα και αποσύρθηκε το άρθρο 60- ότι δεν είναι έτσι, κύριε Υπουργέ, όπως τα είπατε χθες. Οι πληροφορίες οι δικές μας είναι ότι η ΠΝΟ ζήτησε αναδιτύπωση και όχι απόσυρση...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Το ΝΑΤ και η ΠΝΟ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Και το ΝΑΤ δεν έβαλε τέτοια ζητήματα. Εμείς θα το ψηφίζαμε αυτό το άρθρο.

Και επειδή είπατε ότι πληρώθηκαν οι ναυτικοί, θέλω να πω ότι δεν πληρώθηκαν οι διοικητικοί υπάλληλοι της εταιρείας του Αγούδημου.

Περιμένουμε σε σχέση και με τις τροπολογίες που έχουμε καταθέσει την τοποθέτησή σας, για να δούμε την τελική μας στάση.

Σε ό,τι αφορά τις άλλες τροπολογίες θα αναφερθούν και οι άλλοι ομιλητές και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ωραία, σας ευχαριστούμε πολύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για ένα λεπτό, για να πείτε αυτό που θέλετε.

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

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 60 και αυτά που συζητήθηκαν χθες και σήμερα, θέλω να πω ότι εμείς είμαστε ανοιχτοί να συζητήσουμε με τους αρμόδιους φορείς και να προχωρήσουμε σε μία επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης ώστε να ενσωματώσουμε μία ρύθμιση λειτουργική και ισορροπημένη.

Η απόσυρση του άρθρου 60 αποδίδεται στα επιχειρήματα που ανέπτυξε το ΝΑΤ, κυρίως, αλλά και στην αντίληψή μας ότι η Πα-νελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ήγειρε κι εκείνη επιχειρήματα, τα οποία έπρεπε να λάβουμε υπ' όψιν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε για τη διευκρίνιση.

Το λόγο έχει τώρα ο συνάδελφος κ. Τριαντάφυλλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνουμε σήμερα με τη συζήτηση επί των άρθρων μία μακρά διαδικασία στις επιτροπές, στο δημόσιο διάλογο, εδώ στη Βουλή, μία συζήτηση η οποία καταλήγει στην ανασυγκρότηση, ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και κυρίως καταλήγει στο να μπορέσουν να τεθούν κάποιες κατευθυντήριες γραμμές, ούτως ώστε να ξεκινήσει η παραγωγική αναπτυξιακή λειτουργία ενός Υπουργείου που το έχει πραγματικά ανάγκη ο τόπος.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να κάνω ξεκάθαρο το εξής: Το ΠΑΣΟΚ συνδιαμορφώνει, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, αυτήν τη νομοθετική πρόταση. Συνδιαμορφώνει την ανασύσταση του συγκεκριμένου Υπουργείου και σε καμμία περίπτωση δεν βρίσκεται στη θέση του απολογούμενου, καθώς θεωρώ ότι πρέπει να είμαστε λιγάκι πιο προσεκτικοί όταν προ-

φανώς γνωρίζουμε όλοι ότι η συγκεκριμένη πρόταση νόμου, όπως έρχεται σήμερα να ψηφιστεί επί των άρθρων, είναι ένα προϊόν συζήτησης και ανταλλαγής απόψεων και είναι προφανώς μία κοινή συνισταμένη όλων των φορέων, αλλά κυρίως όλων ημών, οι οποίοι συμμετέχουμε και υπερψηφίζουμε τόσο επί της αρχής όσο και επί των άρθρων.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος, θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό -όπως έρχεται σήμερα προς ψηφοφορία- το γεγονός ότι τα Κεφάλαια Α' μέχρι Η', δηλαδή τα άρθρα τα οποία αφορούν το Λιμενικό Σώμα και τη διάρθρωση του Υπουργείου, κατοχυρώνουν στην πράξη την ορθή λειτουργία τόσο του Υπουργείου, όσο και του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Είναι μια κατοχύρωση ότι το Σώμα αυτό θα επιτελεί το εθνικό καθήκον τόσο της διαφύλαξης της δημόσιας τάξης και της ασφάλειας στους θαλάσσιους χώρους της ελληνικής Επικράτειας όσο και στο κομμάτι το οποίο έχει να κάνει με την επιχειρησιακή του ετοιμότητα, την αυτοτελή του λειτουργία, τη διατήρηση του Αρχηγείου του, τη δυνατότητά του να έχει έναν τέτοιο επιχειρησιακό ρόλο που να του επιτρέπει να ασκεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, με βάση τις δημοσιονομικές συνθήκες που επικρατούν στη χώρα, τις αρμοδιότητές του και ταυτόχρονα να έχει και την πολύ σημαντική για τη χώρα δυνατότητα της υποστήριξης της εμπορικής ναυτιλίας.

Θεωρώ, όμως, ότι πρέπει να επιλύσουμε δύο-τρία ζητήματα, τα οποία ακόμα είναι στο δημόσιο διάλογο.

Το πρώτο αφορά το ελεγκτήριο των δαπανών. Κύριε Υπουργέ, είναι ένα δίκαιο αίτημα, μία δίκαιη προοπτική το να μπορέσουμε, κύριε Υπουργέ, να κατοχυρώσουμε, να θεσμοθετήσουμε με τη δική σας πρωτοβουλία το ελεγκτήριο των δαπανών, ούτως ώστε να πάψει να υπάρχει όλη αυτή η ταλαιπωρία που υφίσταται το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος της Ελληνικής Ακτοφυλακής και ταυτόχρονα να κατοχυρώσουμε την ημερήσια αποζημίωση για τους ανθρώπους που υπηρετούν στην πρώτη γραμμή των θαλάσσιων συνόρων μας, οι οποίοι είναι οι άντρες και οι γυναίκες του Λιμενικού Σώματος που υπηρετούν στα σκάφη, τα λεγόμενα πλεύσιμα.

Με αυτά τα δύο ζητήματα που ορίζονται στα άρθρα 57 και 58 νομίζω ότι μπορούμε να βελτιώσουμε τόσο τις συνθήκες ζωής όσο και τη δυνατότητα οι άνθρωποι αυτοί, που έχουν υποστεί πραγματικά μισθολογικές περικοπές, να ζουν καλύτερα και να εκτελούν τα καθήκοντά τους με μεγαλύτερη αξιοπρέπεια.

Στο άρθρο 62, κύριε Υπουργέ -και νομίζω ότι έγινε εκ παραδρομής- πρέπει να παραμείνει το καταργούμενο άρθρο 23 του ν. 3922/2011. Θεωρώ ότι με μια μικρή βελτίωση μπορούμε να το λύσουμε το θέμα, γιατί αφορά την περιουσία του Λιμενικού Σώματος, η οποία προφανώς πρέπει να παραμείνει στο Λιμενικό Σώμα.

Πάμε τώρα στο άρθρο 11, παράγραφος 5. Είναι πολύ σημαντικές οι βελτιώσεις που έχουν επέλθει στο τελικό νομικό κείμενο, όπως έρχεται σήμερα ενώπιόν μας. Είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι διατηρείται το προεδρικό διάταγμα που ορίζει τις οριζόντιες αντικειμενικές προδιαγραφές για τη σύνθεση των επιβατικών οχηματαγωγών πλοίων. Και είναι επίσης πολύ σημαντικό ότι δεν γίνεται η εξαίρεση κανόνας.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι είναι καιρός να ανοίξει, με πρωτοβουλία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ένας διάλογος για επικαιροποίηση επιτέλους του προεδρικού διατάγματος και των αντικειμενικών όρων της σύνθεσης των πλοίων τα οποία κυκλοφορούν στα νησιά μας. Διότι, εάν έχουμε από το 1974 να επικαιροποιήσουμε αυτό το προεδρικό διάταγμα, αντιλαμβάνεστε ότι έχουν αλλάξει πάρα πολλά και σίγουρα οι καταστάσεις. Η επιβατική κίνηση, οι τεχνικές ανάγκες και οι ανάγκες σε προσωπικό που έχουν τα πλοία δεν είναι οι ίδιες με εκείνη την περίοδο.

Στο άρθρο 19 υπάρχει μία διαφωνία από τη δική μας πλευρά, η οποία έχει διατυπωθεί σ' όλες τις ημέρες του δημοσίου διαλόγου. Θεωρούμε ότι πρέπει να κατοχυρώνονται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και ταυτόχρονα να υπάρχει η κατώτερη αμοιβή, να διατυπώνεται σε ποιο επίπεδο θα είναι αυτή και προφανώς να διατυπώνεται και σε ποιους θα εφαρμόζεται η συγκεκριμένη προοπτική, το συγκεκριμένο πρόγραμμα, ουσιαστικά, αντιμετώπισης της ανεργίας όπως έρχεται από το Υπουρ-

γείο. Και αυτό προκειμένου να γίνει αντιληπτό ότι δεν αφορά κατάργηση συλλογικών συμβάσεων, έστω και για το κατώτερο πλήρωμα, αλλά την προώθηση της εργασίας.

Περιμένουμε την τελική πρόταση. Θεωρούμε, όμως, ότι παρά τις βελτιώσεις που έχουν διατυπωθεί, επιδέχεται ακόμα περισσότερη βελτίωση, ούτως ώστε να μπορέσουμε να ανιχνεύσουμε σημεία στα οποία μπορούμε να μεταβάλλουμε τη δική μας προς το παρόν αρνητική άποψη.

Στο άρθρο 30 είναι προφανές -και το έχουμε πει σε όλους τους τόνους- ότι κατά τη χειμερινή περίοδο υφίστανται μειώσεις στην επιβατική κίνηση. Αυτό προφανώς οδηγεί σε αντίστοιχες μειώσεις του ξενοδοχειακού προσωπικού των θαλαμηπόλων. Θεωρούμε ότι θα έπρεπε να υπάρξει αναλογική και αντίστοιχη μείωση και του ανώτατου νόμιμου αριθμού επιβαινόντων στα πλοία, αλλά ταυτόχρονα να υπάρχει, στο συγκεκριμένο άρθρο, και μέριμνα για το προσωπικό, το οποίο θα τυχάνει των αντιστοίχων ευεργετημάτων που τυχάνουν οι ξενοδοχοϋπάλληλοι ως εποχικοί εργαζόμενοι. Αυτό σημαίνει να υπάρχει επίδομα στον ΟΑΕΔ και να μπορούν να έχουν το δικαίωμα της επαναπρόσληψης, όπως ισχύει και για τους ανθρώπους που δουλεύουν στις εποχικές τουριστικές επιχειρήσεις.

Εδώ θα ήθελα να πω το εξής: Έχει κατατεθεί μία πρόταση -τροπολογία από τον συνάδελφο κ. Βασίλη Κεγκερόγλου για το πλοίο ασφαλείας.

Το έχω πει σε όλους τους τόνους. Δεν είναι δυνατόν το 2013 το πρώτο μέτρο που παίρνει η πολιτεία για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της εξάσκησης του δημοσίου αγαθού, του δικαιώματος των νησιωτών στη συγκοινωνία σε δύσκολες οικονομικές περιόδους, να είναι η επιστράτευση. Πρέπει, προφανώς, να κατοχυρωθούν κανόνες που από τη μια μεριά θα δίνουν το δικαίωμα στους ναυτικούς να ασκούν το δικαίωμά τους στην απεργία, αλλά από την άλλη θα διασφαλίζει και την ομαλή κοινωνική και οικονομική ζωή στους νησιώτες της πατρίδας μας.

Στο άρθρο 38 πρέπει να είναι σαφές ότι τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στην Ελλάδα πληρούν σωρευτικά και τις νόμιμες προϋποθέσεις που υφίστανται στο δικαίωμα σύστημα της χώρας. Αυτό πρέπει να είναι σαφές, να υπάρχει η ανάλογη παραπομπή στις σχετικές διατάξεις, ούτως ώστε να μην υπάρχει καμμία υπόνοια ότι κάποιο πλοίο, το οποίο κυκλοφορεί στα ελληνικά νησιά, δεν θα πληροί τις νόμιμες διατάξεις της χώρας μας.

Τέλος, στο συγκεκριμένο άρθρο θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρχει ρητή διατύπωση σχετικά με την υποχρέωση αντικατάστασης του πλοίου το οποίο μπαίνει σε μια περίοδο διακοπής δρομολογίων.

Στο άρθρο 41, κύριε Υπουργέ, είναι σημαντικό να κατοχυρωθεί το γεγονός ότι υπάρχουν στους συγκεκριμένους οργανισμούς και ανώνυμες εταιρείες κανονισμοί προσωπικού και επομένως δεν χρειάζεται επανάληψη.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι είναι αναγκαίο -και νομίζω ότι σ' αυτό συμφωνείτε κι εσείς- να απαλειφθεί ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού, διότι δημιουργεί αντίθετα νοήματα απ' αυτά που, τουλάχιστον, γνωρίζω ότι εσείς θέλετε να δώσετε.

Στο άρθρο 44 νομίζω ότι με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις που έχει φέρει το Υπουργείο, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων είναι πλέον σε θετική κατεύθυνση καθώς με την πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου κατοχυρώνεται η αντικειμενική επιλογή, η δυνατότητα,

δηλαδή, να μη διορίζεται από τον εκάστοτε Υπουργό, αλλά από μία ανοικτή διαδικασία μέσα από τη συνεδρίαση του Υπουργικού Συμβουλίου. Ταυτόχρονα, με τη νομοτεχνική βελτίωση επιτυγχάνεται η στελέχωση από αντίστοιχους και -μάλλον θα έλεγα- γνώστες του αντικείμενου υπαλλήλους της αντίστοιχης Γενικής Γραμματείας του Υπουργείου Ναυτιλίας.

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

Το άρθρο 49, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι μπορεί να περιοριστεί μόνο στην παράγραφο 3, ούτως ώστε να συσταθεί αυτή η επιτροπή, να δοθούν οι κατευθύνσεις, να προστεθεί μια μελέτη κόστους - οφέλους, ώστε να υπάρξει μια ανάλογη εισήγηση και να ξαναέλθει η συγκεκριμένη αξιοποίηση, αποκρατικοποίηση, μεταβολή ή μεταρρύθμιση στην Πλοηγική Υπηρεσία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώσατε, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τέλος, στο άρθρο 53 και μετά τη δική μας παρέμβαση, γίνεται σαφές ότι η διαίτησία δεν αφορά ναυτεργατικές υποθέσεις.

Και στο άρθρο 60, όμως, που αποσύρθηκε, θεωρούμε ότι κατοχυρώνονται. Και θεωρούμε ότι θα μπορούσε να γίνει και μια ρύθμιση, να μπουν και το NAT και οι ναυτεργάτες και οι εργαζόμενοι στη στεριά στην πρώτη τάξη στους πλειστηριασμούς των συγκεκριμένων ναυαγίων.

Ωστόσο, θεωρούμε ότι τουλάχιστον δεν θα επέλθει μια μεγάλη απώλεια για το NAT και για τις εισφορές που έχει ανάγκη το συγκεκριμένο ταμείο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις που προέκυψαν από την ομιλία και του κ. Συρμαλένιου και του κ. Τριαντάφυλλου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, θα καταθέσω τις εξής νομοτεχνικές βελτιώσεις:

Πρώτον, από το στοιχείο β' της παραγράφου 2 του άρθρου 41 διαγράφονται οι λέξεις «και προσωπικού».

Δεύτερον, από το άρθρο 53 διαγράφονται τα δυο τελευταία εδάφια.

Τέλος, από την παράγραφο 4 του άρθρου 52 διαγράφεται η λέξη «Σκύρου».

Να εξηγήσω εδώ ότι αφορά στη συνένωση των Λιμενικών Ταμείων Ευβοίας σε ανώνυμη εταιρεία. Σ' αυτήν την ανώνυμη εταιρεία είχαμε συμπεριλάβει και το νησί της Σκύρου. Συζητήσαμε και επαναδιατυπώσαμε αυτό το άρθρο, γιατί αντιλαμβανόμαστε ότι ίσως σ' αυτήν τη φάση θα ήταν μια ενέργεια μη λειτουργική. Θα επανέλθουμε, όμως, και θα συζητήσουμε και με τους φορείς.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Να κατατεθούν στα Πρακτικά και να διανεμηθούν στους κυρίους συναδέλφους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Καλώς.

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

<<

Νομοτεχνικές Βελτιώσεις

στο Σχέδιο Νόμου

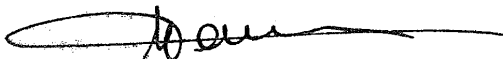
«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»



- 1) Από το στοιχείο β' της παραγράφου 2 του άρθρου 41 διαγράφεται, ~~σταλείται σε~~ οι λέξεις
«και Προσωπικού».
- 2) Από το άρθρο 53 διαγράφονται τα δύο τελευταία εδάφια.
- 3) Από την παράγραφο 4 του άρθρου 52 διαγράφεται η λέξη «Σκύρου»

Πειραιάς, 17 Απριλίου 2013

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

των μερών, σε διαιτησία.

2. α. Στην περίπτωση που συμφωνηθεί διαιτησία κατά τα ανωτέρω, οι σχετικές διαφορές υπάγονται στη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ή του σωματείου «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» ή σε άλλη ναυτική διαιτησία μη κερδοσκοπικού φορέα, οι κανόνες διεξαγωγής της οποίας έχουν προηγουμένως κατατεθεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και έχουν εγκριθεί από αυτό.

β. Εφαρμοστέο δικαίο επί της ουσιαστικής διαφοράς είναι το ελληνικό ή η γλώσσα διαιτησίας ή ελληνική και ή τόνος διαιτησίας ο Πειραιάς. Αντίθετη συμφωνία των μερών σε σχέση με τα αναφερόμενα στο προηγούμενο εδάφιο δεν ισχύει.

γ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία πιστοποίησης φορέων για τη διεξαγωγή ναυτικής διαιτησίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

3. Στη διαιτησία που προβλέπει το παρόν άρθρο, διαιτητής εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου ή του κρατικού νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ορίζεται εν ενεργεία ή επίτιμος λειτουργός του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

4. Το άρθρο 2 του β.δ. 447/1969 (Α' 133) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στη μόνιμη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος μπορούν να υπάγονται οι πάσης φύσεως ναυτιλιακές διαφορές ιδιωτικού δικαίου, περιλαμβανομένων και των διεθνών. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ως ναυτιλιακές διαφορές νοούνται ιδίως οι διαφορές που έχουν σχέση με πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα, με τη χρησιμοποίηση, λειτουργία, ναυσιπλοΐα ή εκμετάλλευση αυτού, με τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και διαφορές που προκύπτουν από οιοδήποτε συμβάσεις που έχουν σχέση με τη ναυτιλία».

Το άρθρο 2 του β.δ. 447/1969 (Α' 133) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στη μόνιμη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος μπορούν να υπάγονται οι πάσης φύσεως ναυτιλιακές διαφορές ιδιωτικού δικαίου, περιλαμβανομένων και των διεθνών.»

Άρθρο 54

Ρυθμίσεις σχετικές με τον Οίκο Ναύτου

1.α. Στην κεντρική υπηρεσία, καθώς και στα παραρτήματα Οίκου Ναύτου δύνανται να παρέχονται από τον Ε-ΟΠΥΥ υπηρεσίες υγείας ή άλλες υποστηρικτικές προς αυτές υπηρεσίες προς τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους. Για το σκοπό αυτόν, ο ΕΟΠΥΥ διαθέτει το αναγκαίο κατά περίπτωση προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων ιατρών, οδοντιάτρων, φαρμακοποιών, υγειονομικού προσωπικού και διοικητικών υπαλλήλων.

β. Με απόφαση των Υπουργών Υγείας και Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την παροχή των ανωτέρω υπηρεσιών, θέματα σχετικά με δαπάνες για την παροχή τους, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

2. Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) επιτρέπεται με

ΝΒ: 20 16.4.2013

Γράφει δεν έχει συμφωνηθεί αλλιώς,

1-

H 25

Η ορίζεται

Η 25

ΝΒ: 21 16.4.2013

Γράφει εξαιρουμένων των ναυτεργασιών

>>)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει η συνάδελφος κ. Τσαμπίκα Ιατρίδη.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου πρώτα να πω δύο λόγια:

Όταν ήμουν έγκυος στο γιό μου –έξι, επτά μηνών– έπρεπε να ταξιδεύω ταυτόχρονα και ως Βουλευτής Δωδεκανήσου σε όλα τα νησιά του νομού μου. Και περίμενα με επτά και οκτώ μποφόρ στα λιμάνια της Λέρου, του Καστελόριζου, της Κάσου, της Καρπάθου. Αυτό συνέβαινε σχεδόν καθημερινά, διότι πολλές φορές δεν υπήρχε πλοίο της γραμμής. Ο κύριος Υπουργός το γνωρίζει ότι όντως δεν υπήρχε σύνδεση σε αυτά τα νησιά. Όλα αυτά συνέβαιναν χειμώνα, με κάθε καιρό.

Αυτήν την κατάσταση που σας περιγράφω, δεν τη βίωσα μόνο εγώ –άλλωστε, ήταν και υποχρέωσή μου να είμαι δίπλα στους συμπατριώτες μου– αλλά βίωσαν και τη βιώνουν ακόμη και μέχρι σήμερα, καθημερινά, χιλιάδες συμπατριώτισσές μου νησιώτισσες, οι οποίες μεταβαίνουν από τα μικρότερα νησιά στη Ρόδο ή στην Αθήνα προκειμένου να φέρουν στον κόσμο το παιδί τους.

Οι νησιώτες περιμένουν με οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες –άρρωστοι, νεογνά κ.λπ.– προκειμένου να μεταφερθούν με σκάφη ή με καΐκια σε διπλανά νοσοκομεία.

Τα λέω όλα αυτά –προφανώς θα αναρωτιέστε– διότι χθες Βουλευτές της Συμπολίτευσης μας έκαναν μάθημα και μας είπαν ότι δεν ανέχονται να ακούν από εμάς για νησιωτικότητα. Δεν ανέχονται να ακούν από εμάς για νησιωτικότητα ποιοι; Όλοι αυτοί οι οποίοι έχουν οδηγήσει ή οδηγούν με την πολιτική τους στην ερημοποίηση των νησιών; Δεν ανέχονται να ακούν από εμάς, τους νησιώτες, για νησιωτικότητα, ποιοι; Όλοι εκείνοι οι οποίοι έρχονται στα νησιά μας μόνο το καλοκαίρι και μόνο με αεροπλάνο; Έχουν έρθει ποτέ οι κύριοι της Συμπολίτευσης έστω για δύο ημέρες προκειμένου να δούνε πραγματικά πώς είναι να ζεις στους Αρκιούς και στο Αγαθονήσι; Πραγματικά οι ακρίτες νησιώτες –τρεις και τέσσερις οικογένειες σε ένα νησί– κρατάνε αυτά τα νησιά με ηρωισμό, κρατάνε την ελληνικότητα αυτών των νησιών!

Επομένως θα ήθελα να πω στους κυρίους της Συμπολίτευσης το εξής: Εμείς οι νησιώτες δεν σας επιτρέπουμε να μιλάτε για νησιωτικότητα. Να είστε, λοιπόν, πολύ προσεκτικοί την επόμενη φορά που θα ασκείτε αυτήν την κριτική.

Επίσης, όταν μιλάμε για ναυτοσύνη των ναυτικών, δεν είναι ένα ποσοτικό μέγεθος, είναι πρώτα και πάνω απ' όλα ποιοτικό. Αν δεν υπήρχε η απαραίτητη ικανότητα των ναυτικών μας, ακτοπλοϊκή συγκοινωνία δεν θα υπήρχε στην Ελλάδα, ούτε θα είχε γίνει το θαύμα με τα «Liberty» μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Θα ήθελα να θυμίσω εδώ ότι τα πλοία τύπου «Liberty», τα οποία είχαν κατασκευαστεί στις ΗΠΑ, πραγματικά μπορούσαν να βγάλουν ένα ταξίδι μόνο υπερατλαντικό. Κι εκεί ακριβώς, με τη ναυτοσύνη των Ελλήνων ναυτικών, κατάφεραν και τα έκαναν να αντέξουν τόσα χρόνια, σχεδόν ως τη δεκαετία του '70'. Έτσι, δημιουργήθηκε το θαύμα της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Συνεπώς πιστέψτε με, για εκείνους που ζουν στα νησιά χειμώνα –καλοκαίρι– όπως κι εγώ και τόσοι άλλοι– είναι προκλητικό, όπως σας είπα, να ακούνε για νησιωτικότητα και για ναυτοσύνη από ανθρώπους που θυμούνται τα νησιά μας μόνο για να μιλήσουν για τους ακρίτες νησιώτες στο Αιγαίο.

Το να έχει κάποιος ουσιαστική άγνοια δεν είναι κακό. Χθες, όμως –και λυπάμαι που το λέω– ακούστηκαν από συναδέλφους της Συμπολίτευσης –προφανώς πάνω στην αγωνία τους να επιτεθούν στον Πρόεδρο των Ανεξάρτητων Ελλήνων, τον Πάνο Καμμένο– λόγια ντροπής για τους Έλληνες ναυτικούς, λόγια προσβολής για τις οικογένειές τους και λόγια αγνωμοσύνης για το έργο που προσφέρουν και στην ακτοπλοΐα και την ποντοπόρο ναυτιλία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Ανεξάρτητοι Έλληνες και χθες, πέρα από την κριτική μας στο νομοσχέδιο, παρουσιάσαμε με τον πρόεδρό μας συγκεκριμένες προτάσεις για το πώς πρέπει να προχωρήσει η ναυτιλία μας. Είμαστε πάλι ξεκάθαροι και σαφείς. Εμείς, για τους λόγους που εξηγήσαμε χθες, δεν ψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Ο κύριος Υπουργός, βέβαια, έχει τη δική του οπτική και έχει

πάρει τις αποφάσεις του. Βέβαια, εδώ θα είμαστε και θα δούμε τις συνέπειες και τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής του.

Έρχομαι τώρα στα άρθρα του νομοσχεδίου. Είναι προφανές ότι θα πρέπει να κάνουμε έναν μαραθώνιο προκειμένου να καλύψουμε όλα αυτά τα άρθρα –εξήντα πέντε τουλάχιστον άρθρα– στο σύντομο χρόνο τον οποίο έχουμε. Επομένως θα είμαι όσο το δυνατόν πιο σύντομη.

Στα άρθρα 1 ως και 3 δεν είμαστε αντίθετοι, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν ακόμα μερικές ενστάσεις που αφορούν στο ρόλο του Λιμενικού Σώματος. Μετά τις νομοτεχνικές βελτιώσεις του κυρίου Υπουργού, πιστεύουμε ότι έχουν επέλθει βελτιώσεις στο πνεύμα που έχει ζητηθεί και από τους φορείς, γι' αυτό και θα τα ψηφίσουμε.

Άρθρα 4 ως και 8: Για τα άρθρα που αφορούν στο Λιμενικό Σώμα έχουν κατατεθεί αρκετές τροπολογίες, όπως και για τα επόμενα άρθρα που το αφορούν στο παρόν νομοσχέδιο. Σε γενικές γραμμές, εμείς θα στηρίξουμε τα άρθρα αυτά, αφού θεωρούμε ότι όντως το Λιμενικό Σώμα, η Ελληνική Ακτοφυλακή πρέπει να λειτουργεί και ως ένα στρατιωτικό Σώμα. Άλλωστε, αυτό έχει δείξει και η επιτυχημένη ιστορία του από την ίδρυσή του από τον Ελευθέριο Βενιζέλο.

Με το άρθρο 9 συμφωνούμε.

Με το άρθρο 10 όχι.

Στο άρθρο 11 διαφωνούμε. Το εξηγήσαμε αναλυτικά και στην επιτροπή. Διαφωνούμε με την επιλογή του κυρίου Υπουργού. Θεωρούμε ότι η μονοδιάστατη προσέγγιση στη μείωση του εργατικού κόστους δεν θα έχει αποτέλεσμα.

Να θυμίσω εδώ ότι στην Αδριατική η ελληνική κυριαρχία και η παρουσία τόσο των πλοίων έγινε όταν τα αντίστοιχα ιταλικά πλοία ήταν και πάλι πιο ανταγωνιστικά στο θέμα των συνθέσεων και του εργασιακού κόστους.

Άρα, αποδεικνύεται ότι η κρίση και το χάσιμο των πλοίων δεν οφείλεται στις συνθέσεις των πληρωμάτων.

Επίσης, η ανάθεση –άρθρο 11, παράγραφος 3– σε οργανισμούς νηογνώμονες του συνολικού έργου για την πιστοποίηση των πλοίων, είναι λίγο επίφοβη και νομίζω ότι χρειάζεται προσοχή εκ μέρους και του Υπουργείου. Θυμίζω εδώ και τα περιστατικά τα οποία είχαμε αντιμετωπίσει πέρυσι ή πρόπερσι στην ακτοπλοΐα με τον Ελληνικό και το Ρωσικό Νηογνώμονα.

Στα άρθρα 12, 13, 14, 16, 17 και 18 δεν έχουμε ουσιαστικές αντιρρήσεις.

Δεν ψηφίζουμε το άρθρο 15, ενώ πιστεύουμε ότι οι υδατοκαλιέργειες θα πρέπει να είναι στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Άρθρο 19: Είμαστε κάθετα αντίθετοι σε αυτό το άρθρο. Η νομοτεχνική βελτίωση που έφερε ο κύριος Υπουργός περί εφαρμογής του, για όσο διαρκεί το μεσοπρόθεσμο, θεωρώ πως είναι το άλλοθι για να στηριχθεί το συγκεκριμένο άρθρο από το ΠΑΣΟΚ και τη ΔΗΜΑΡ.

Σας είπα και ο Πρόεδρος μας, ότι θα μπορούσατε να το εφαρμόσετε για τα σκάφη αναψυχής. Σας πρότεινε ακόμα και το παράλληλο νηολόγιο.

Θεωρούμε ότι και με αυτό το άρθρο ανοίγετε τον ασκό του Αϊόλου για όλες τις κατηγορίες πληρωμάτων, για την ακτοπλοΐα και την ποντοπόρο ναυτιλία.

Θα ήθελα ακόμα να επισημάνω ότι η εμπειρία από τη δεκαετία του '80 έχει δείξει ότι οι μειώσεις στις συνθέσεις δεν οδήγησαν σε αύξηση των θέσεων εργασίας.

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

Κύριε Πρόεδρε θα χρειαστώ ακόμα δύο - τρία λεπτάκια. Ευχαριστώ πολύ.

Με το άρθρο 20 δεν συμφωνούμε.

Με τα άρθρα 21 ως 25, τα οποία αφορούν τις ρυθμίσεις για τους καθηγητές και τους σπουδαστές, συμφωνούμε ύστερα από την τροποποίηση του κυρίου Υπουργού.

Με το άρθρο 26 δεν έχουμε αντίρρηση.

Άρθρο 27, όχι. Άρθρο 28, ναι.

Άρθρο 29, όχι.

Για το άρθρο 30 θα πω ξανά αυτά που είπα στην επιτροπή: Αντί το Υπουργείο να δει τι μπορεί να κάνει με την ουσιαστική

μείωση του κόστους μετακίνησης, μετακυλίνει αποκλειστικά το κόστος στους εργαζόμενους ναυτικούς, μειώνοντας τις συνθέσεις.

Άρθρα 32 ως και 35, δεν θα διαφωνήσουμε με τις ρυθμίσεις που αφορούν την εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, αφού θεωρούμε ότι πρέπει να προσελκύσουμε ναυτιλιακές εταιρείες στη χώρα μας.

Στο άρθρο 36 έχουμε καταθέσει τροπολογία, ώστε το όριο αναπηρίας να μειωθεί από το 80% στο 67%, προκειμένου τα άτομα με αναπηρία να έχουν μειωμένο εισιτήριο. Επίσης, έχουμε ζητήσει οι μόνιμοι κάτοικοι νησιών να έχουν όριο αναπηρίας το 50%, για να δικαιούνται το μειωμένο εισιτήριο, διότι πολλοί έχουν παθήσεις που δεν έχουν εκδηλωθεί πλήρως. Και με δεδομένο ότι καταργούνται στα νησιά βασικές υπηρεσίες υγείας, οι ανάγκες για μετακίνησή τους έχουν αυξηθεί.

Πιστεύω ότι είναι δίκαιο να γίνει αποδεκτή αυτή η τροπολογία, κύριε Υπουργέ.

Κατά τα λοιπά, το άρθρο, με τις επιμέρους αντιρρήσεις, κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Στο άρθρο 38 έχουμε τεκμηριώσει τις αντιρρήσεις μας. Τις τεκμηριώσαμε και στην επιτροπή.

Άρθρα 39 και 52, πρόκειται για τη λιμενική πολιτική. Όπως ανέφερα και στη συζήτηση επί της αρχής, το σχέδιο και οι μελέτες του Υπουργείου για τα λιμάνια έχουν στόχο την προετοιμασία για την ιδιωτικοποίησή τους. Νομίζω του ξέφυγε η λέξη και του ίδιου του κυρίου Υπουργού χθες το βράδυ. Και ξαναθυμίζω ότι ΟΛΠ, ΟΛΘ και όλοι είναι κερδοφόροι οργανισμοί, με τον ΟΛΠ να παρουσιάζει αύξηση και στη διακίνηση των κοντέινερ και στα οχήματα.

Όσον αφορά τις παραχωρήσεις, θα ήθελα να αναφερθώ στα όσα είπε ο κ. Ανωμερίτης, ότι δεν πρέπει να μετατραπεί ένα κρατικό μονοπώλιο σε ιδιωτικό. Νομίζω, όμως, ότι δεν θα μπορούσαμε να το αποφύγουμε αυτό.

Για την Πλοηγική Υπηρεσία θα ήθελα να πω το εξής: Όταν έχεις μια τέτοια υπηρεσία με προσφορά πάνω από ογδόντα χρόνια, με πολύ καλό δίκτυο ασφαλείας και προσπαθείς να την κάνεις κάτι άλλο, είναι προφανές ότι δεν συμφωνούμε, με δεδομένο ότι και η νομοτεχνική βελτίωση του κυρίου Υπουργού δεν αλλάζει κάτι επί της ουσίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Θέλω να πω κάτι για τη Διώρυγα της Κορίνθου. Το ανέφερε και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Πλακωτάκης και έχουμε καταθέσει και εμείς τροπολογία. Ζητάμε να γίνει και αυτή αποδεκτή.

Τέλος, ως νησιώτισσα θέλω να πω ότι η τροπολογία για την ύπαρξη πλοίου ασφαλείας δημιουργεί πάλι έναν κοινωνικό αυτοματισμό ιδίως μεταξύ αγροτών και ναυτικών. Είναι, επίσης, υποκριτικό, όταν ειδικά οι νησιώτες των μικρών νησιών βλέπουν πλοίο μια φορά την εβδομάδα -θυμίζω εδώ ότι το Καστελόριζο τον περασμένο μήνα είχε μείνει χωρίς πλοίο για δέκα ολόκληρες ημέρες και προσέξτε, χωρίς απεργία- να ερχόμαστε εδώ και να θέτουμε θέμα πλοίου ασφαλείας μετά την πάροδο σαράντα οκτώ ωρών. Ας εξασφαλιστεί εδαφική συνοχή, όπως λέει ο κύριος Υπουργός, σε κανονικές συνθήκες και μετά μπορούμε σε συνεννόηση με την ΠΝΟ να δούμε και κάποια άλλα ζητήματα. Εμείς πιστεύουμε στη δυναμική της ναυτιλίας και στη ναυτοσύνη του Έλληνα ναυτικού.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων, δεκαπέντε μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Διαπολιτισμικής Εκπαίδευσης Αλσούπολης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα μπω κατευθείαν στα άρθρα.

Κεφάλαιο Β': Λιμενικό Σώμα. Περιμένουμε ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος. Η υποστελέχωση των υπηρεσιών είναι υπαρκτή και περιμέναμε να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα στο εν λόγω νομοσχέδιο. Περιμένουμε να δούμε μια βελτιωμένη δομή του Λιμενικού Σώματος.

Κεφάλαιο Γ': Ασφάλεια και αστυνόμευση. Με το άρθρο 9 θα μετατεθούν στελέχη που είναι απαραίτητα για το Λιμενικό Σώμα.

Κεφάλαιο Δ': Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας. Επιθεώρηση πλοίων: Δεν έχετε κάνει τις σχετικές μελέτες, για να δείτε πόσα στελέχη υπάρχουν στα τοπικά κλιμάκια, ώστε να μπορέσετε να αναδιοργανώσετε καλύτερα τα τοπικά κλιμάκια των ΚΕΕΠ.

Άρθρο 15, ρυθμίσεις σχετικές με τις αποζημιώσεις ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Περιμένουμε μια απάντηση για το πού πηγαίνουν τα χρήματα.

Κεφάλαιο Ε': Ναυτική εργασία και εκπαίδευση. Άρθρο 19: Ελληνικά πληρώματα σε ελληνικά πλοία άνω των 3.000 κοχ και ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Ας μιλήσουμε με παραδείγματα. Ένας λοστρόμος σε ένα ποντοπόρο πλοίο αμείβεται αυτήν τη στιγμή με 3.500 ευρώ έως 4.000 ευρώ μαζί με τα «αμπαριάτικα» και τα stand by. Με το εν λόγω νομοσχέδιο τι θα πάρει; Σύμφωνα με την ΙΤΦ, 1.500 ευρώ και εκατόν τρεις ώρες υπερωρία με φορολογία 10%. Πόσο θα δουλέψει; Επτά μήνες. Με ένα στεγαστικό δάνειο για δώδεκα μήνες, με διάφορες άλλες υποχρεώσεις, με αυξημένο το κόστος ζωής, κάντε την αναγωγή και δείτε τι του μένει. Η σύμβαση ναυτικής εργασίας που λέει ίση αμοιβή για ίση εργασία πάει περίπατο. Το έχουμε πει και θα το ξαναπούμε. Πλοίο με ελληνική σημαία και ελληνικά πληρώματα.

Άρθρο 20, μητρώο Ενεργών Ναυτικών. Δεν έχετε δικλίδα ασφαλείας για κατηγορίες, όπως ανεργίας, ασθενείας. Πιστεύουμε ότι δεν θα είναι εύκολο να μαζέψει κάποιος οκτώ μήνες μετά τις αλλαγές που θα φέρει το εν λόγω νομοσχέδιο.

Για τα άρθρα 22 και 23 που αφορούν τα εκπαιδευτικά ταξίδια σπουδαστών των ΑΕΝ και σχετικές ρυθμίσεις για τους σπουδαστές των ΑΕΝ, ξαναλέμε ότι θα πρέπει να υπάρξει μια ρύθμιση. Να υπάρχει, τουλάχιστον, ένας Έλληνας αξιωματικός, ώστε να εκπαιδεύει το δόκιμο.

Ο δόκιμος πηγαίνει στο πλοίο για να εκπαιδευτεί. Από ποιον θα εκπαιδευτεί; Ποια είναι η γλώσσα εργασίας;

Άρθρο 24, γραφείο σταδιοδρομίας. Θα πρέπει να είναι συνδεδεμένο με το GENE, την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων και τη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Άρθρο 27, φύλακες παροπλισμένων και κατασχεμένων πλοίων. Αρκετοί άνεργοι θα ανακουφιστούν, αλλά υπάρχει ο κίνδυνος από την Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών, το οποίο θα φέρει τα αντίθετα αποτελέσματα απ' ό,τι περιμένουμε.

Άρθρο 30, καθορισμός οργανικής σύνθεσης επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων.

Πρώτον, τι θα πετύχετε με το συγκεκριμένο άρθρο; Αύξηση ανεργίας, μείωση των εισφορών προς NAT, επιβάρυνση κρατικού προϋπολογισμού. Έχετε κάνει μια μελέτη για όλα τα παραπάνω; Πιστεύουμε ότι οι αριθμοί θα είναι αμείλικτοι.

Δεύτερον -και το ξαναρωτάμε- θα αλλάξει το χειμερινό πρωτόκολλο; Θα καλυφθούν οι απαιτήσεις σε όλα τα STCW; Με τις ώρες ανάπαυσης υπάρχει σχετική μελέτη; Μπορούμε να το δούμε με ένα πολύ απλό παράδειγμα.

Αυτήν τη στιγμή με το καθεστώς που υπάρχει, αναλογεί ένας θαλαμηπόλος για εικοσιπέντε κρεβάτια -εικοσιπέντε κλίνες- σε ένα πλοίο. Με τη μείωση 50% θα έχουμε ένα θαλαμηπόλο για πενήντα κρεβάτια και αυτό θα δούμε πώς «παίζει» στο ταξίδι. Για τη συγκεκριμένη μόνο ειδικότητα μιλάμε αυτήν τη στιγμή.

Θα φτάνει το καράβι στον Πειραιά, θα ξεκινάει η επιστασία του ξενοδοχειακού τις εργασίες της, θα καθαρίζει τις καμπίνες, τα σαλόνια κ.λπ., στις 12.00' με 13.00' θα σταματάει για φαγητό - αυτό είναι το σύστημα του πλοίου, το καραβίσιο το ωράριο, που λέμε- από τις 13.00' και μετά θα ξεκινάει η φόρτωση και όλο το πλήρωμα θα είναι stand by. Όταν θα φεύγει το πλοίο, το ξενοδοχειακό θα πηγαίνει στις εργασίες του -σαλόνια, τραπεζαρίες κ.λπ.- και το βράδυ κατά τις 22.00' θα τελειώνει. Βάλτε κάτω τις ώρες να δείτε τι θα βγει. Κι αν βάλουμε και την άγνοια γραμμή, θα δείτε ότι είναι ακόμα περισσότερες οι ώρες.

Κάνει κάποιος από το πλήρωμα μια καταγγελία για τις rest hour -τις ώρες ανάπαυσης- και θα έχει και δίκιο, γιατί θα είναι πάρα πολλές. Θα πάνε στο λιμεναρχείο, θα ζητήσουν τα έντυπα ISM, τα rest hour και το ημερολόγιο του πλοίου και θα βρεθεί μια μεγάλη διαφορά. Ποιος θα την πληρώσει; Θα οδηγηθούν στο αυτόφωρο ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος, που θα τα έχουν υπογράψει.

Το Κεφάλαιο Ι' Ανάπτυξη Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Κύριε Υπουργέ, μλήσατε χθες για τη νέα λιμενική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έρχεται με νέες στρατηγικές ανάπτυξης. Εδώ είναι η διαφορά μας. Εσείς πιστεύετε στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως υπάρχει. Εμείς πιστεύουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση των εθνών, στην Ευρωπαϊκή Ένωση της συνεργασίας και όχι στην Ευρωπαϊκή Ένωση του φτωχού Νότου και της Μέρελ.

Τα λιμάνια μας από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα είναι μαγαζί γωνία. Πρέπει να τα εκμεταλλευτείτε. Εμείς δεν πιστεύουμε στον συγκεκριμένο τρόπο με τον οποίο το προσπαθείτε.

Το νέο εργασιακό μοντέλο που θα υπάρξει, θα είναι τύπου «COSCO» και δεν θέλω να επεκταθώ περισσότερο. Σας τα είπαμε και χθες. Αφού η ΡΑΛ και ΕΣΑΛ απαρτίζονται από κομματικά στελέχη και το ΤΑΙΠΕΔ θα έχει τον απόλυτο έλεγχο, δεν χρειάζεται να πούμε τίποτα περισσότερο. Έτσι κι αλλιώς χθες είπατε αποκρατικοποιήσεις για τα λιμάνια. Άρα, δεν χρειάζεται να πούμε κάτι περισσότερο.

Κάποιοι της συγκυβέρνησης συνεχίζουν να μιλούν για τη συμφωνία με την «COSCO» και την «HP», με δέκα χιλιάδες κοντέινερ το χρόνο.

Γιατί δεν αναφέρετε την προίκα που δώσατε στην «COSCO», όπως την εταιρεία «MSC» και την εταιρεία «JUMBO» με δεκαπέντε χιλιάδες κοντέινερ τον χρόνο; Γιατί δεν λέτε ότι δεν μπορεί να κατασκευαστεί στη συγκεκριμένη συμφωνία με την «COSCO» λιμάνι κάτω από τον Βόλο; Πόσοι έλεγχοι από την Επιθεώρηση Εργασίας έχουν γίνει στον ΣΕΜΠΟ; Διότι υπάρχουν συγκεκριμένες καταγγελίες από την ΟΜΥΛΕ για το συγκεκριμένο θέμα.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 49, που αφορά τη σύσταση εταιρείας παροχής πλοηγικών υπηρεσιών. Μια υπηρεσία η οποία είναι εξειδικευμένη με εμπειρία στελεχών χωρίς να επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό τη μετατρέπετε σε ανώνυμη εταιρεία. Άρα, οι φήμες που ακούγαμε τόσα χρόνια βγήκαν αληθινές.

Άρθρο 51, ρυθμίσεις σχετικές με την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. Αντί να φέρετε πλοία στο Πέραμα, φτιάχνετε μια επιτροπή, όπου λόγο θα έχει και το ΤΑΙΠΕΔ. Χάνουμε δισεκατομμύρια, αφού δεν έρχονται πλοία, και κερδίζουν η Κίνα, η Τουρκία, η Ταϊβάν, η Κορέα, η Ιαπωνία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ: Ολοκληρώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Μετατρέπετε το Λιμενικό Ταμείο της Χαλκίδας σε ανώνυμη εταιρεία και τα συγχωνεύετε όλα μαζί με σκοπό να τα εντάξετε στο ΤΑΙΠΕΔ.

Είναι θετικά τα άρθρα 58 και 59 που αφορούν τις δαπάνες προσωπικού Λιμενικού Σώματος και αποζημιώσεις Λιμενικού Σώματος. Λύνετε πολλά διαχρονικά προβλήματα των στελεχών του Λιμενικού Σώματος.

Προχωρώ στο Κεφάλαιο ΣΤ'. Οι αλλοδαπές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να έρθουν στη χώρα μας με πενταετή ισχύ. Πιστεύετε ότι θα αντέξουν οι ελληνικές εταιρείες τον ανταγωνισμό;

Για την τροπολογία για τα Ναυπηγεία Ελευσίνας μας βρίσκετε σύμφωνους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κ. Μαρία Ρεπούση.

ΜΑΡΙΑ ΡΕΠΟΥΣΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τοποθετηθήκαμε χθες θετικά επί της αρχής του σχεδίου νόμου που συζητάμε στη Βουλή. Θα τοποθετηθούμε σε επί μέρους ζητήματα που θέτει. Θεωρούμε πολύ θετική την αποδοχή των τροπολογιών από τη μεριά του Υπουργού.

Σε όλο το Κεφάλαιο Α', που ήταν καθοριστικό για μας και αφορούσε τη φυσιογνωμία του Υπουργείου και τη σχέση των λιμενικών υπαλλήλων με τους πολιτικούς υπαλλήλους, έχουν γίνει πολύ σημαντικές αλλαγές. Κατά την άποψη της Δημοκρατικής Αριστεράς, θα μπορούσαν να γίνουν περισσότερες, αλλά πιστεύουμε ότι έχουμε μπροστά ένα νέο προεδρικό διάταγμα που αφορά το οργανόγραμμα του Υπουργείου και έτσι κι εκεί ίσως θα μπορέσουμε να συμβάλουμε στην εξισορρόπηση της σχέσης αυτής ανάμεσα στους λιμενικούς και στους πολιτικούς υπαλλήλους.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 12, θεωρούμε πολύ θετική την αλλαγή που έχετε κάνει στο τελικό σχέδιο νόμου. Υπενθυμίζω στους συναδέλφους ότι αναφέρεται στον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα και τροποποιείται κλείνοντας το παράθυρο -στον βαθμό που ακόμα δεν έχει συζητηθεί- της ιδιωτικοποίησης, καθώς εξαιρεί έναν ιδιωτικό φορέα, διαγράφει δηλαδή την προηγούμενη διάταξη.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 19, είπαμε και στην ομιλία μας χθες ότι δεν μπορούμε να το ψηφίσουμε, καθώς καταργεί τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας των κατώτερων πληρωμάτων στην ποντοπόρο ναυτιλία. Αντιπροτείνουμε την εκπαίδευση ως το κανάλι αυτό που θα αναβαθμίσει τα προσόντα των κατώτερων πληρωμάτων και άρα θα τα κάνει πιο ανταγωνιστικά στην αγορά εργασίας, ως απάντηση στην κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων. Άρα, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε το άρθρο 19 στον βαθμό που δεν έχει υποστεί και καμμία αναδιτύπωση.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 22, έχουμε προτείνει μια συγκεκριμένη τροπολογία, που διασφαλίζει το δικαίωμα των γυναικών -όπως έχουμε πει- στη ναυτική εκπαίδευση και στη ναυτική καριέρα. Περιμένουμε ακόμα από τη μεριά του Υπουργείου μια αλλαγή, που θα προστατεύει και τα κορίτσια, που μπαίνουν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Επίσης, στο άρθρο 23, σας παρακαλώ, να δείτε κάτι καινούργιο. Αφορά τους σπουδαστές και τις σπουδάστριες των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού πρώτης και δεύτερης θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου. Θα θέλαμε να προστεθεί ότι η υπηρεσία αυτή προσμετράται για την απόκτηση διπλώματος τρίτης τάξεως, που δεν αναφέρεται στη συγκεκριμένη διατύπωση. Δηλαδή, στην περίπτωση που δεν βρίσκουν θέση απασχόλησης για την εκτέλεση της πρακτικής τους άσκησης σε πλοίο με ελληνική σημαία, μπορούν να ναυτολογηθούν σε πλοίο με σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Θέλουμε να προστεθεί η διατύπωση «και η υπηρεσία αυτή να προσμετράται για την απόκτηση διπλώματος τρίτης τάξεως», γιατί το θεωρούμε πάρα πολύ λογικό να προσμετράται και στη συγκεκριμένη περίπτωση η υπηρεσία αυτή.

Σε ό,τι αφορά στα άρθρα 24 και 26. Είχαμε εκφράσει τις επιφυλάξεις μας για όλους αυτούς τους φορείς που δημιουργείτε, κύριε Υπουργέ, στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ουμίζω ότι αυτά τα άρθρα αναφέρονται στη δημιουργία γραφείου σταδιοδρομίας και φόρουμ. Δεν επιμένουμε. Ωστόσο, η άποψή μας γενικότερα είναι να μη φορτώνουμε δομές στα Υπουργεία. Αυτό που επιχειρείται τώρα στο επίπεδο της μεταρρύθμισης της Δημόσιας Διοίκησης είναι ακριβώς, η απλοποίηση και η μείωση όλων αυτών των δομών, που αυξάνουν το κόστος και την αναποτελεσματικότητα της Δημόσιας Διοίκησης. Έχουμε εδώ το γραφείο σταδιοδρομίας. Δώσατε κάποιες εξηγήσεις. Τις ακούσαμε. Ωστόσο, θεωρούμε ότι είναι πάρα πολλά τα γραφεία και οι ενδιάμεσες δομές, που δημιουργούνται από το σχέδιο αυτό του νόμου.

Στο άρθρο 32, που αφορά την ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την εγκατάσταση των αλλοδαπών επιχειρήσεων, βλέπουμε ότι έχετε απλοποιήσει το επιχειρηματικό περιβάλλον και αυτό είναι πάρα πολύ θετικό, γιατί αυτές οι εταιρείες διαχειρίζονται ένα μεγάλο εύρος εργασιών και φέρνουν συνάλλαγμα στη χώρα μας. Άρα, το επιχειρηματικό περιβάλλον από τη μεριά του Υπουργείου και της πολιτείας θα πρέπει να είναι όσο πιο απλό γίνεται.

Θα αφήσω για το τέλος τις θαλάσσιες ενδομεταφορές που είναι πάρα πολύ σημαντικό ζήτημα, όπως υπογραμμίσαμε και χθες και θα περάσω στο άρθρο 39.

Ως Δημοκρατική Αριστερά έχουμε εκφράσει την επιφύλαξη μας για τα λιμενικά συστήματα που δημιουργούνται, τα τέσσερα μεγάλα δίκτυα και την ομαδοποίηση των λιμένων. Ευχόμαστε -θα το ψηφίσουμε το άρθρο- να μη λειτουργήσει υπέρ της περιθωριοποίησης των λιμένων, που συνιστούν το λιμενικό δίκτυο εκτός του κύριου λιμένα. Δηλαδή, όπως θυμάστε -ας πούμε- το Αττικό Λιμενικό Δίκτυο αποτελείται από το λιμάνι του Πειραιά, από το λιμάνι του Λαυρίου, από το λιμάνι της Ελευσίνας και από το λιμάνι της Ραφήνας. Θα θέλαμε αυτό το λιμενικό δίκτυο, η πολιτεία να το διασφαλίσει κατά το δυνατόν για να αναπτυχθεί με ισότιμο τρόπο και να μην πέσει όλο το ενδιαφέρον στο κεντρικό λιμάνι, με αποτέλεσμα να περιθωριοποιηθούν τα λοιπά λιμάνια.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 44, θεωρούμε θετική την αλλαγή της διετίας, που κάνατε και την περάσατε μέσα στο νόμο. Άρα, παρ' όλη την επιφύλαξη που έχουμε εκφράσει για το πόσο ανεξάρτητη είναι τελικά αυτή η αρχή -εμείς ως Δημοκρατική Αριστερά την προτείναμε ως ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή- ωστόσο δεχόμαστε ότι αυτή η διετία είναι πάρα πολύ θετική και θα ψηφίσουμε το σχετικό άρθρο.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 49, επιμένουμε ότι είναι προβληματικό. Άκουσα το επιχείρημα από τον αγαπητό συνάδελφο, εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, για την Πλοηγική Υπηρεσία.

Θέλουμε, κύριε Υπουργέ, να το ξανασκεφτείτε. Εμείς πιεζόμαστε να αποδεχθούμε αυτήν τη ρύθμιση. Έχουμε μια Πλοηγική Υπηρεσία -μιλάω για την υπηρεσία που προσφέρει το κράτος- η οποία είναι κερδοφόρα. Δεν είναι επιχείρημα ότι πληρώνεται από τα πλοηγικά τέλη. Αυτά δεν ανήκουν στο κράτος; Φτιάχνετε μια επιτροπή για να μελετήσει το όλο ζήτημα. Θα μπορούσε το άρθρο αυτό να αποσυρθεί, να μελετήσει η επιτροπή το ζήτημα και να το διευθετήσουμε όταν θα έχουμε το πόρισμα αυτής της επιτροπής.

Ιδρύεται ανώνυμη εταιρεία παροχής πλοηγικών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 49 και από εκεί και πέρα διαμορφώνεται μία επιτροπή για να μελετήσει τα πάντα. Ας μελετήσει η επιτροπή και ας μας φέρει το πόρισμά της. Επιμένουμε ότι το άρθρο 49 είναι πρωτόστερο και επιφύλασμάς μας για την ψήφισή του.

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

Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ ένα λεπτό την ανοχή σας.

Έχουμε προτείνει δύο προσθήκες άρθρων. Η μια αφορά τους συνταξιούχους κυβερνήτες πλοηγικής υπηρεσίας, την οποία και έχουμε καταθέσει. Η δεύτερη, αναφέρθηκε και ο συνάδελφος, είναι σε συνεργασία και με τον κ. Πλακωτάκη και με τον κ. Τριαντάφυλλο και αφορά την ανανέωση του στόλου των ρυμουλκών. Δεν έχουμε ακόμη την απάντησή σας -και εννοώ από το Βήμα- εάν δέχεστε αυτήν την τροπολογία. Συμφωνώ και εγώ ότι τα ρυμουλκά στο μεγαλύτερό τους ποσοστό είναι πάνω από τριάντα με σαράντα χρόνια. Αυτό δίνει τη δυνατότητα της ανανέωσης των ρυμουλκών, πράγμα που είναι πάρα πολύ λογικό και συμφωνούμε και οι τρεις εισηγητές των τριών κομμάτων. Θα θέλαμε, λοιπόν, την απάντησή σας.

Έρχομαι στο θέμα της ακτοπλοΐας που είναι πάρα πολύ σημαντικό, των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Πιστεύουμε, κύριε Υπουργέ και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι πρέπει να δούμε ξανά το θέμα των επιδοτήσεων γενικότερα στην ακτοπλοΐα, το οποίο περιλαμβάνει και τις άγονες γραμμές και τις μη άγονες. Θα πρέπει να το ξανασυζητήσουμε και να το δούμε συνολικά.

Εδώ να πω στους συναδέλφους ότι για παράδειγμα το κράτος επιχορηγεί τον ΟΣΕ με 794,6 εκατομμύρια, δηλαδή 72,2 ανά Έλληνα, επιχορηγεί τα ΚΤΕΛ με 52 εκατομμύρια, δηλαδή 4,72 ανά Έλληνα, τον ΟΑΣΑ με 470 εκατομμύρια, δηλαδή 42,9 ανά Έλληνα, ενώ δίνει μόνο 38 εκατομμύρια, δηλαδή 3,45 ανά Έλληνα για τις άγονες γραμμές. Αυτό συμπληρώνεται με 27 εκατομμύρια που είναι ο επίναυλος 3% και επιβάλλεται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια. Δηλαδή, συνολικά για μία πάρα πολύ μεγάλη ακτογραμμή το κράτος δίνει 65 εκατομμύρια.

Επειδή ακριβώς ξέρουμε ότι η εποχή που περνάμε είναι πάρα πολύ δύσκολη, ενδεχομένως, θα πρέπει η πολιτεία να δει συνολικά το θέμα των επιδοτήσεων στα μεταφορικά μέσα και εκεί να εντάξει και την ακτοπλοΐα. Επίσης να δει συνδυαστικά την επιχορήγηση που δίνει στις άγονες γραμμές και σε σχέση με την αε-

ρογραμμή και σε σχέση με την ακτοπλοΐα, και να επανεξετάσει συνολικά το ζήτημα ώστε να διαθέσει όσο γίνεται πιο ορθολογικά τα ποσά που έχει να διαθέσει συγκριτικά και με τα άλλα μέσα που επιχορηγεί, έτσι ώστε οι νησιώτες να μην είναι ριγμένοι σε όλον αυτόν τον υπολογισμό.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και εμείς ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει η συνάδελφος κ. Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Να ξεκινήσω από εκεί που τελείωσε η συναδέλφισσα. Επιδοτήσεις παίρνουν οι εφοπλιστές και έχουν και ακριβή εισιτήρια. Τα παίρνουν από χίλιες δυο μεριές, γι' αυτό μην ανησυχείτε.

Έρχομαι τώρα στην κατ' άρθρον συζήτηση. Εμείς δεν έχουμε λόγους να ψηφίσουμε αντιδραστικά άρθρα που είναι εργαλεία για να διαμορφώνουν ακόμη πιο ανεξέλεγκτα συνθήκες γαλέρας για τα πληρώματα και δρομολόγηση πλοίων όπως και όπου θέλουν. Πολλαπλασιάζοντας τους κινδύνους για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, απομονώνοντας και αφήνοντας στην εγκατάλειψη ολόκληρες περιοχές, στρατιωτικοποιώντας το Υπουργείο Ναυτιλίας. Εξάλλου, το είπε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ένα άρθρο αφορούσε εργαζόμενους, το αφαιρέσατε, το άρθρο 60, για να πάρουν αποζημίωση, δηλαδή τα δεδουλευμένα τους, οι εργαζόμενοι στη στεριά, στα γραφεία του Αγούδημου. Τους κοροϊδέσατε.

Σας ζητήσαμε να το διευρύνετε και να μην παρακαλάνε κάθε φορά τον εκάστοτε Υπουργό οι εργαζόμενοι που θα βρίσκονται στην ίδια θέση. Αντί γι' αυτό τι κάνατε; Το εξαφανίσατε τελείως. Φέρνεται τώρα ως δικαιολογία ότι το ζήτησε η ΠΝΟ και το ΝΑΤ.

Θέλω να σας ρωτήσω το εξής: Είπατε ότι κάνατε διαβούλευση -και το καμαρώνετε κιόλας- για ενάμιση μήνα. Ναι, ήταν αυτό το άρθρο που είχε μάλιστα το νούμερο 57. Η διαβούλευση τι έβγαλε; Το να κοροϊδεύετε;

Αλήθεια, με την ευκαιρία, γιατί δεν ικανοποιείτε και τα αιτήματα της ΠΝΟ και του ΝΑΤ, όταν προβάλλουν ως επικίνδυνες τις μειώσεις των οργανικών θέσεων και ότι δημιουργούν συνθήκες ανασφάλειας στη θάλασσα και ταυτόχρονα δημιουργούν μείωση των εισφορών; Γιατί δεν τους λαμβάνετε υπ' όψιν, όταν διαμαρτύρονται για τις εισφοροαπαλλαγές που κάνετε στους εφοπλιστές οι οποίες έχουν τινάξει το Ταμείο με ελλείμματα και δεν μπορούν ούτε να πληρώσουν τους άνεργους το Πάσχα; Γιατί δεν τους λαμβάνετε υπ' όψιν, όταν ζιτάνε συλλογικές συμβάσεις και όχι ατομικές;

Τελικά, έχετε επιλεκτικές ευαισθησίες, δεν γίνεται να μην το παρατηρήσουμε. Ό,τι έχει να κάνει με δίκαια αιτήματα για τα οποία πρέπει να πληρώσει το εφοπλιστικό κεφάλαιο -μιλάμε για υποχρεώσεις που πληρώνουν όλοι- εσείς προκλητικά απαλλάσσετε τους εφοπλιστές. Και τότε δεν ακούτε κανέναν, ούτε την ΠΝΟ ούτε την Ξε-ΠΝΟ ούτε το ΝΑΤ ούτε κανέναν άλλον.

Εμείς θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε τη θέση μας από την αρχή. Σε ό,τι αφορά τους εργαζόμενους και τη βελτίωση της θέσης τους, θα το ψηφίσουμε, όπως είναι οι τροπολογίες για τους εργαζόμενους στην Ανώνυμη Εταιρεία Διώρυγας Κορίνθου που προβλέπεται να εξαιρούνται από την εφαρμογή του ν.4024/2011, ώστε να εξακολουθούν να αμείβονται με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Επίσης, θα ψηφίσουμε τις τροπολογίες που βελτιώνουν κάπως και τα προβλήματα που έχουν οι εργαζόμενοι στο Λιμενικό Σώμα, ξέροντας ότι είναι ψίχουλα και προσωρινά.

Όσον αφορά τα άρθρα του νομοσχεδίου δεν έχουμε να ψηφίσουμε και κανένα, εκτός από ένα για το οποίο θα ψηφίσουμε λευκό. Εξάλλου, τί να πρωτοπει κανείς; Από το άρθρο 1 έως το άρθρο 3 στο Κεφάλαιο Α αναδιαρθρώνεται το Υπουργείο Ναυτιλίας για να εξυπηρετεί το εφοπλιστικό κεφάλαιο, τις ανάγκες του και την πολιτική ιδιωτικοποιήσεων του δημόσιου πλούτου, σύμφωνα πάντα με την ευρωκοινοτική νομοθεσία που βέβαια εξειδικεύεται και επιταχύνεται με τα μνημόνια. Να πω για το Κεφάλαιο Β για το Λιμενικό Σώμα; Μα, ούτε οι εργαζόμενοι του Λιμενικού δεν ικανοποιούνται. Να πω για το Κεφάλαιο Γ που αφορά στην ασφάλεια και την αστυνόμευση; Ανασφάλεια προωθείται. Να μιλήσω για τα Κεφάλαια Δ και Ε; Βεβαίως και τα καταψηφίζουμε.

Να πω για το Κεφάλαιο ΣΤ Ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων; Εδώ έχετε ολόκληρο κεφάλαιο για την εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων προκειμένου να έχουν τα προνόμια του ν. 27/1975 περί φορολογίας πλοίων και το επεκτείνετε και στην εγκατάσταση γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών επιχειρήσεων.

Και για να καταλαβαίνομαστε, για να μας καταλαβαίνει ο κόσμος, ο ν. 27/1975 εξασφαλίζει στο εφοπλιστικό κεφάλαιο σκανδαλώδεις φοροαπαλλαγές. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα νεότευκτα πλοία δεν φορολογούνται για μια εξαετία, δηλαδή έχουν μηδενική φορολόγηση, όπως και οι εταιρείες στις οποίες υπάγονται. Και παρά τη σκανδαλώδη προνομιακή μεταχείριση που δόθηκε σε όφελος των εφοπλιστών, δεν ναυπηγείται επί σειρά ετών ούτε ένα πλοίο στα ελληνικά ναυπηγεία. Μειώνεται ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία, αυξάνονται οι σημαίες ευκαιρίας, δηλαδή τα ανασφάλιστα πλοία.

Και για να μην καταναλώνω χρόνο, λέω λοιπόν ότι μόνο στο άρθρο 36 θα ρίξουμε λευκό, το οποίο αφορά δικαιώματα επιβατών. Θα ρίξουμε λευκό γιατί και αυτό κολοβό είναι. Σε όλα τα άλλα θα ψηφίσουμε κατά.

Σας ζητάμε όμως να υιοθετήσετε έστω και την τελευταία στιγμή την τροπολογία μας για τις αποζημιώσεις των δεδουλευμένων των εργαζομένων στη θάλασσα και στη στεριά από τα Ταμεία τους. Θα ικανοποιηθούν έτσι και οι απλήρωτοι εργαζόμενοι της στεριάς από τα γραφεία του Αγουδήμου.

Συνολικά, οι αλλαγές που προωθούνται δεν είναι μόνο ενάντια στους ναυτεργάτες -που στη χθεσινή απεργία δεν γύρισε προπέλα- αλλά είναι ενάντια και στους νησιώτες. Δεν τους πείθετε ούτε με το Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής.

Είπα καθαρά, χθες, ότι τα καράβια δεν ταξιδεύουν, όχι γιατί οι εργάτες απεργούν, αλλά γιατί οι εφοπλιστές αποκλείουν προορισμούς και συντάχθηκαν με τους απεργούς.

Γι' αυτό, συνάδελφοι, εσείς που έχετε καταθέσει τροπολογία για πλοία ασφαλείας να την αποσύρετε. Ακόμα και οι αγρότες της Κρήτης την καταδικάζουν. Άλλα αιτήματα έχει η αγροτιά, αυτά που για τριάντα μέρες διεκδικούσαν στους δρόμους και στα μπλόκα του αγώνα.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, συνολικά είναι ενάντια στους εργαζόμενους και στα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας μας.

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

Θα χρειαστώ ένα λεπτό ακόμη, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς λέμε ότι και με αυτό το νομοσχέδιο οξύνετε και εντείνετε τον πόλεμο στην εργατική τάξη, στους εργαζόμενους και στα δικαιώματά τους για να υπηρετήσετε το εφοπλιστικό κεφάλαιο, τα μονοπώλια και τις ιμπεριαλιστικές δυνάμεις. Ουσιαστικά, θέλετε εργαζόμενους σκλάβους.

Απευθύνουμε κάλεσμα στην εργατική τάξη, σε κάθε εργαζόμενο, αυτοαπασχολούμενο, φτωχό αγρότη για αγώνα ενάντια σ' αυτήν την πολιτική της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας του κεφαλαίου που δημιουργεί φτώχεια, ανεργία, δυστυχία.

Θέλω να πω ότι δεχόμαστε ακόμα μια τροπολογία για να πληρωθούν -και πρέπει να δεσμευθείτε γι' αυτό, ότι θα πληρωθούν- οι εργαζόμενοι στα ναυπηγεία. Θεωρούμε ότι η τροπολογία αυτή είναι «ασπρίνη». Δεν λύνεται το πρόβλημα ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας που έχει ανάγκη ο τόπος και οι εργαζόμενοι. Δεν μπορεί να έχεις τον πρώτο στόλο και ναυπηγεία «νεκροταφεία». Αυτό είναι αντίφαση. Είναι η αντίφαση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής.

Γι' αυτό, λοιπόν, αυτό το σύστημα έχει σαπίσει και πρέπει να ανατραπεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σας γνωστοποιήσω ότι είναι εγγεγραμμένοι τριάντα επτά ομιλητές. Αντιλαμβάνεστε ότι με το ρυθμό που πάμε θα τελειώσουμε μετά τις 20.00'.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΝΗΣ: Είναι ενδιαφέρον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Θα ήθελα να παρακαλέσω να περιορίσουμε τον χρόνο των ομιλητών στη συζήτηση επί των άρθρων κατά ένα λεπτό, δηλαδή τα οκτώ λεπτά να γίνουν επτά.

Το αποδέχεστε;

ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Έγινε αποδεκτή η πρόταση.

Το λόγο έχει ο κ. Κικίλιας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλήσαμε και χθες αλλά και σήμερα στη συζήτηση επί των άρθρων μιλούμε για την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και για άλλες διατάξεις του νομοσχεδίου.

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι το νομοσχέδιο που συζητάμε είναι ένα νομοσχέδιο αναπτυξιακό. Είναι, επίσης, ένα νομοσχέδιο, το οποίο προσπαθεί να δώσει λύσεις και να στηρίξει την ανταγωνιστικότητα.

Επειδή ακούστηκαν πολλά μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα και ο χρόνος που έχω δεν είναι πολύς, θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος, λακωνικός, πάντα με πνεύμα σύμπνοιας και σεβασμού σε όλες τις απόψεις οι οποίες ακούστηκαν.

Θεωρώ ότι η προσπάθεια που πρέπει να γίνει θα είναι -και πρέπει να είναι- αυτή των συγκλίσεων και μιας κοινής πορείας, όσο είναι δυνατόν, σε αυτές τις πολύ δύσκολες εποχές στις οποίες ζούμε. Νομίζω ότι οι εντάσεις και οι -αν θέλετε- περιτχνες μικρολαϊκίστικες, μικροπολιτικές ατάκες και ρετσέτες ή επικοινωνιακές πομφόλυγες δεν έχουν να οδηγήσουν πουθενά.

Παρ' όλα αυτά, σέβομαι όλα αυτά τα οποία ακούστηκαν και είναι αντίθετα με αυτά τα οποία πιστεύει η ηγεσία του Υπουργείου ή τα τρία κόμματα της Συμπόλιτευσης που στηρίζουν -αν θέλετε- αυτήν την Κυβέρνηση και αυτό το νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν πιστεύετε ότι οι εργαζόμενοι κι άρα το δημόσιο συμφέρον δεν υπηρετείται από το παρόν νομοσχέδιο, η δική μας άποψη είναι η ακριβώς αντίθετη.

Είναι προφανές -και έχει αποδειχθεί επανειλημμένως τους τελευταίους μήνες- ότι το κράτος δεν μπορεί να στηρίξει από μόνο του τέτοιες αναπτυξιακές προσπάθειες. Αλλιώς, η ναυσιπλοία και η ακτοπλοία θα ήταν κρατικές και θα μπορούσε αυτό το μοντέλο να λειτουργήσει. Αποτελεί, όμως, μια πραγματικότητα ότι αυτό δεν είναι εφικτό.

Θα δώσω ένα συγκεκριμένο παράδειγμα για να μπορέσουμε να μιλήσουμε με στοιχεία, γιατί εμένα μ' αρέσουν. Πριν από δέκα-δεκαπέντε χρόνια στην Αδριατική υπήρχαν τριάντα πέντε πλοία με ελληνική σημαία. Κυριαρχούσε η ελληνική ναυσιπλοία και ακτοπλοία στην Αδριατική. Σήμερα υπάρχουν τέσσερα. Αυτό δεν σημαίνει ότι πολύ πιο λίγοι Έλληνες ναύτες έχουν θέσεις εργασίας; Αυτό δεν σημαίνει ότι υπάρχει ένα σοβαρό πρόβλημα το οποίο πρέπει να δούμε;

Φθίνει η ανταγωνιστικότητα. Είναι κανόνας της ελεύθερης αγοράς, όχι του νεοφιλελευθερισμού αλλά της πραγματικής παραγωγικής οικονομίας. Αν είχαμε μια καταναλωτική οικονομία και θέλουμε να τη μετατρέψουμε σε μια παραγωγική οικονομία, τότε πρέπει να δούμε, αγαπητοί συνάδελφοι, ποιοι είναι οι όροι του παιχνιδιού, σε εισαγωγικά και μη.

Σεβόμενοι, λοιπόν, αυτόν τον κόσμο ο οποίος δουλεύει, προσφέρει και -πολύ σωστά λέτε- τρώει ψωμί, πρέπει να δούμε ποιοι του δίνουν τη δυνατότητα να δουλέψει. Το κράτος σίγουρα πάντως, με πολλά-πολλά λάθη στο παρελθόν, σήμερα κάνει μια προσπάθεια, διά της ηγεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, να βελτιώσει τις συνθήκες.

Τι εννοώ; Ας υποθέσουμε ότι οι πλοιοκτήτες είναι οι κακοί, είναι το κέρδος, είναι το κεφάλαιο, είναι αυτοί οι οποίοι θέλουν να μας ξεζουμίσουν. Εγώ προσχωρώ σ' αυτήν την αντίληψη προκειμένου να μπορέσουμε να συζητήσουμε. Ας τους δώσουμε. Έχουμε δικαίωμα και δυνατότητα ως κράτος να χρηματοδοτήσουμε τη ναυσιπλοία μας και την ακτοπλοία μας; Όχι. Μήπως εμείς οι τριακόσιοι εδώ πέρα μέσα μπορούμε να το κάνουμε; Όχι. Άρα πρέπει να βρούμε κανόνες και συνθήκες που να ευνοήσουν την ανταγωνιστικότητα, να δώσουν το δικαίωμα τού επιχειρείν και με ίσους όρους και καθαρότητα το δικαίωμα στον Έλληνα ναυτικό να δουλέψει και να βγάλει τα προς το ζην.

Δεν είναι πάντα εύκολη αυτή η ισορροπία. Όμως ξέρετε κάτι, αγαπητές κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Όταν μόνιμα απαξιώνετε τα πάντα, ραπίζετε και μαστιγώνετε την κάθε προσπάθεια

και όταν αυτούς τους λίγους μήνες -εννιά, που εγώ βρίσκομαι στο Κοινοβούλιο, πρώτη φορά ως Βουλευτής- δεν έχω δει κυρίως τη Μεϊζονα Αντιπολίτευση, την οποία σέβομαι και τιμώ - όλους τους κυρίους και τις κυρίες- να υπερψηφίσει ένα νομοσχέδιο ή έστω κάποιες διατάξεις, αυτό με κάνει να πιστεύω ότι η στόχευση δεν είναι προς το δημόσιο συμφέρον, αλλά τείνει να είναι κομματική ή μικροπολιτική.

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

Θα μπορούσα να πω το ίδιο για τη συμπολίτευση. Δώστε μου όμως το δικαίωμα να το κάνω. Δεν έχετε δώσει το δικαίωμα σε αυτούς τους Βουλευτές, οι οποίοι πραγματικά θέλουν να ακούσουν το καμπανάκι, το οποίο χτυπάτε όταν κάτι δεν πηγαίνει καλά, όταν κάποιο μεγάλο συμφέρον κρύβεται πίσω από μία πρωτοβουλία, να συνταχθούν με αυτήν την προσπάθειά σας.

Ζητώ συγγνώμη που θα το απλουστεύσω, αλλά είναι σαν το παραμύθι με τα τρία γουρουνάκια και τον κακό το λύκο. Φωνάζετε συνέχεια ότι κρύβονται δαίμονες και τέρατα πίσω από την κάθε νομοθετική πρωτοβουλία, καθημερινά αυτούς τους εννιά μήνες, και καταψηφίζετε τα πάντα. Ακόμα και όταν συμβεί λοιπόν σε εμάς, οι οποίοι έχουμε τη διάθεση και να ελέγξουμε με επερωτήσεις και να πάμε στα Υπουργεία και να λειτουργήσουμε υπό το δημόσιο συμφέρον, το εξαλείψετε αυτό, γιατί, όταν πραγματικά θα ισχύσει και θα φωνάζετε για τον κακό το λύκο, δεν θα σας πιστεύει κανένας.

Είναι μια πραγματικότητα αυτή, την οποία οφείλω να καταθέσω, πάντα λέγοντας, με όλο το σεβασμό σε όλους σας, ότι εγώ όπως και αρκετοί συνάδελφοι εδώ έχουμε τη διάθεση να ελέγξουμε πράγματα τα οποία εσείς καταγγέλλετε. Δεν μας δίνετε όμως την ευκαιρία. Είστε ισοπεδωτικοί σε όλα και εντείνεται ένα κλίμα διχασμού εδώ στο Κοινοβούλιο το οποίο περνάει και έξω, στην ελληνική κοινωνία και θυμίζει εποχές τις οποίες εγώ, προσωπικά, δεν έχω ζήσει, έχοντας γεννηθεί το 1974, αλλά μπορώ να πω ότι όποιος ξέρει και διαβάζει την ιστορία βλέπει ότι μόνο τεράστια προβλήματα και πληγές, οι οποίες πολλές φορές δεν έχουν ακόμα επιουλωθεί, έχει δημιουργήσει στην ελληνική πολιτεία, κοινωνία και χώρα.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα πάρω παραπάνω χρόνο.

Θέλω απλά να κάνω μία-δύο επισημάνσεις, κύριε Υπουργέ, σε ό,τι έχει να κάνει με την Επιτροπή Λιμένων. Θεωρώ ότι και με τα αρκετά προβλήματα τα οποία υπάρχουν στα λιμάνια της χώρας -κάποια έχουν κατασκευαστεί και είναι μικρότερα, δεν είναι λειτουργικά- θα έπρεπε να υπάρχει εκπρόσωπος και των καπετάνιων, πιθανώς και των εταιρειών ακόμα. Δεν είναι κακό να ακούσουμε τι έχουν να πουν.

Θέλω επίσης να πω ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία την οποία κατακεραυνώνουμε, πολλές φορές έδειξε το δρόμο. Η «COSCO» είναι μία πρωτοβουλία χιλιεπιχμιμένη για το λιμάνι του Πειραιά. Θα πω και κάτι άλλο όμως, για την Αττική και την Αθήνα. Έχουμε χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής από τον Πειραιά μέχρι το Σούνιο και ξέρετε πού μαζεύεται ο κόσμος; Όχι οι εφοπλιστές. Στη μαρίνα του Φλοίσβου που είναι ένα χιλιόμετρο και που είναι ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Εκεί μαζεύεται όλος ο κόσμος. Πηγαίνετε να δείτε τι γίνεται τις καθημερινές και τα Σαββατοκύριακα. Και δεν μιλώ για τον κόσμο τον εφοπλιστικό, αλλά για τον κοσμάκη. Εκεί μαζεύονται, στο ένα χιλιόμετρο, για να περάσουν καλά -υπάρχει ποιότητα, υπάρχουν παρεχόμενες υπηρεσίες και είναι ανοιχτή η μαρίνα για όλους- και όχι στις ελεύθερες παραλίες μας, στο Ελληνικό και στην Αργυρούπολη και παρακάτω, δυστυχώς.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Πόσα χρήματα έχει επενδύσει η «COSCO», να μας πείτε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ: Συγγνώμη, κύριε συνάδελφε, εγώ ποτέ δεν σας έχω διακόψει. Αν έχετε συνηθίσει διαφορετικά...

Λέει ο κύριος Υπουργός για 600 εκατομμύρια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Παρακαλώ, αφήστε τον κύριο συνάδελφο να ολοκληρώσει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ: Ξέρετε κάτι; Θα είναι ίσως μία ευκαιρία για προβληματισμό και όχι για αντιπαράθεση. Δεν την επιζητώ,

κύριε συνάδελφε.

Κλείνω, κύριε Υπουργέ, με το εξής, γιατί ακούστηκε για πληρωμές περισσότερες ή λιγότερες σε ό,τι έχει να κάνει με τους Έλληνες ναυτικούς. Για τους Έλληνες ναυτικούς πλειοδότησε μέχρι και η Χρυσή Αυγή σήμερα. Γιατί όχι; Εμείς λέμε να παίρνουν 10.000-15.000 ευρώ. Θέλουμε να μας πείτε όμως πώς θα τα βρούμε. Σίγουρα, πάντως, όχι με μοντέλο τοπικής αυτοδιοίκησης και κράτους, αφού την τοπική αυτοδιοίκηση την έχω υπηρετήσει και τα δεινά και τα προβλήματά της τα ξέρω πάρα πολύ καλά. Δεν μπορούμε να κάνουμε τα βασικά ακόμη στην τοπική αυτοδιοίκηση, πόσω μάλλον να ελέγχουμε τη ναυσιπλοΐα και την ακτοπλοΐα.

Κύριε Υπουργέ, κλείνω με το εξής: Αληθεύει ότι ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αμείβεται με λιγότερα χρήματα απ' ό,τι ένας ναύτης σε επιβατηγό πλοίο, που κάνει μια γραμμή στο Αιγαίο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Κικιλία. Βλέποντας ότι ήσασταν συνεπής στο χρόνο, ξέρω γιατί τηρούσατε τα είκοσι έξι δευτερόλεπτα και έτσι πετυχαίνατε πάντα στην εθνική ομάδα.

Κύριε Γλέζο, έχετε το λόγο.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Αγαπητέ Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, Βουλευτές και Βουλευτίνες του ελληνικού Κοινοβουλίου, όταν συζητάμε αυτά τα θέματα, πρέπει πάντοτε να ανατρέχουμε και στην ιστορία. Θα είναι λάθος, εάν δεν αντλούμε από το παρελθόν, αυτό που είναι χρήσιμο για το μέλλον. Γι' αυτό μας χρειάζεται η αναγωγή σε θέματα ιστορικά.

Δεν μπορούμε λοιπόν, παρά να θυμηθούμε την Ομοσπονδία ΟΕΝΟ -εάν έχετε ακούσει- τους Έλληνες ναυτεργάτες, που, παρά τις δυσκολίες και τις αντιδράσεις, στάθηκαν πρώτοι, πρωτοπόροι στο θέμα της μεταφοράς εφοδίων από τις Ηνωμένες Πολιτείες στην Αγγλία και στη Σοβιετική Ένωση. Πρώτοι και επικεφαλής! Ήταν ο πλοίαρχος Δημήτρης Τατάκης -που πέθανε από βασανιστήρια στο Μακρονήσι αργότερα, αυτή ήταν η ανταμοιβή του -ο Αμπατιέλος, ο Ρεμπούτσικας. Τους γνώρισα όλους προσωπικά και οφείλω να αποτίσω φόρο τιμής, όταν συζητάμε παρόμοια θέματα στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Ας μην τα ξεχνάμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

Το δεύτερο που ήθελα να πω, αγαπητέ Υπουργέ, είναι, ότι όταν η Κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας, έστειλε Υπουργούς Ναυτιλίας τους πιο άσχετους ανθρώπους, στεριανούς, που δεν είχαν ιδέα από καράβια. Τους έλεγα: «Ελάτε να πάμε, να κατέβουμε κάτω, να δούμε πώς δουλεύουν οι κινητήρες του καραβιού, μετά να πάμε να δούμε πού κοιμούνται οι ναυτεργάτες και μετά να πάμε στη γέφυρα». Αυτοί πήγαιναν μονάχα στη γέφυρα και νόμιζαν πως αποκτούσαν γνώση ναυτιλίας. Και γι' αυτό έχουμε μια σειρά από ωραιότατα ανέκδοτα που έχουν συμβεί με όλους αυτούς τους στεριανούς, που είχαν στείλει.

Δεν συμβαίνει το ίδιο με εσάς, αλλά οφείλω να το σημειώσω. Εσείς βέβαια ξέρετε από καράβια. Όμως έχετε πάρει -ας πούμε- κάποιον άλλον Υπουργό να τον πάτε κάτω, εκεί στους κινητήρες; Τον έχετε πάρει να τον πάτε να του δείξετε πώς ζουν οι ναυτεργάτες; Δεν το έχετε κάνει. Να το κάνετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Θα το κάνω.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Θα είναι χρήσιμο, για να δουν πώς από τη σκληρή δουλειά των ναυτεργατών βγάζουν τεράστια κέρδη οι εφοπλιστές.

Θέλω επίσης να κάνουμε και μια ειδική εμβάθυνση στο εξής: Μην ξεχνάτε όλοι σας ότι η τρόπιδα, η καρένα δηλαδή, εφευρέθηκε στον ελληνικό χώρο, στον αιγαιακό χώρο. Αν αναπτύχθηκε ο ελληνικός πολιτισμός, ο αιγαιακός πολιτισμός, αναπτύχθηκε γιατί υπήρχε επικοινωνία μεταξύ όλων των νησιών. Και στην αρχαία εποχή, αλλά και στην τρέχουσα, η αιγαιοπελαγίτικη θαυμάσια αρχιτεκτονική, ο νέος πολιτισμός αναπτύχθηκαν γιατί υπήρχε συγκοινωνία μεταξύ των νησιών.

Τώρα, αν είσαι στη Λέρο και θέλεις να πας στην Κέα, πρέπει να πας πρώτα στον Πειραιά και μετά στην Κέα.

Αυτό, αγαπητέ Υπουργέ, μπορούμε να το καταργήσουμε;

Μπορούμε να ξαναδημιουργήσουμε την επικοινωνία μεταξύ των νησιών που δημιούργησαν αυτόν τον πολιτισμό; Αυτό είναι το πρόβλημα. Εκεί έγκειται το πρόβλημα, στο να μη χαθεί η άμεση επικοινωνία ανάμεσα στα νησιά, που υπήρχε πάντοτε και γι' αυτό είχαμε ως αποτέλεσμα αυτόν τον πολιτισμό.

Φθάνω στο τελευταίο σημείο. Πολλές φορές αιτιώνται εδώ και μας λένε «δεν έχετε συγκεκριμένη πρόταση».

Τι θέλετε, αγαπητοί φίλοι; Να σας πούμε την πρότασή μας; Εάν πούμε την πρότασή μας από τώρα, αυτό σημαίνει ότι αγνοούμε όλους τους άλλους.

Θέλω να κατανοήσετε και να καταλάβετε αυτό, ότι εμείς είμαστε έτοιμοι αυτήν τη στιγμή, εάν ο ελληνικός λαός μας εμπιστευθεί τη διακυβέρνηση της χώρας, να κάνουμε ό,τι είναι να κάνουμε. Δεν θέλουμε να εφαρμόσουμε τις απόψεις μας. Θέλουμε να τις συζητήσουμε μαζί σας, θέλουμε να τις συζητήσουμε με τον ελληνικό λαό, θέλουμε να τις συζητήσουμε με όλους που ενδιαφέρονται –το έχω πει ξανά αυτό– για να καταλήξουμε σε ένα αποτέλεσμα.

Συνεπώς, ποιοι έχουν σχέση με τα θέματα της επικοινωνίας; Έχουν κατ' αρχάς, τα νησιά, οι αυτοδιοικήσεις. Ένας τομέας είναι η αυτοδιοίκηση. Δεύτερος τομέας είναι οι εργαζόμενοι, αυτοί που θα εργαστούν. Τρίτος τομέας είναι το κράτος. Και μερικοί λένε –άλλοι λένε ναι, άλλοι λένε όχι, εγώ λέω να το συζητήσουμε– ότι έχουν ρόλο και οι εφοπλιστές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Και η επιχειρηματικότητα στα νησιά που θέλει κόσμο.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Και οι εφοπλιστές. Επιχειρηματικότητα τη βαπτίσατε, τον εφοπλιστή τον βαπτίσατε επιχειρηματία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Όχι, στα νησιά οι ξενοδόχοι θέλουν κόσμο.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Ε, είπα όλοι οι ενδιαφερόμενοι.

Θα συζητήσουμε λοιπόν, με όλους και θα καταλήξουμε. Προσέξτε! Δεν θα αγνοήσουμε όμως τους εργαζομένους, δεν θα αγνοήσουμε την αυτοδιοίκηση, δεν θα αγνοήσουμε το κράτος, για να υποκληθούμε μπροστά στο εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Εσείς γνωρίζετε πολύ καλά πόσα είναι τα κέρδη. Μπορώ να πω κάτι; Όλος ο ελληνικός λαός δεν έχει πάρει τίποτα από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι εφοπλιστές πήραν τα liberty. Μην το ξεχνάτε αυτό. Οι μόνοι που έχουν επωφεληθεί από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και έχουν αποκομίσει πάρει κέρδη είναι οι εφοπλιστές με τα liberty. Πώς τα κατάφεραν αυτοί, την ώρα που έχουμε δεκάδες χιλιάδες νεκρούς ναυτεργάτες; Τι αποζημίωση πήραν οι ναυτεργάτες;

Για εσένα τα λέω, αγαπητέ Παφίλη. Τι αποζημίωση πήραν οι ναυτεργάτες; Δεν πήραν.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Ό,τι πήρε ο Τατάκης.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Οι εφοπλιστές πήραν.

Μα δεν τα λέτε αυτά. Αφήνετε να τα λέω εγώ. Δεν τα λέτε εσείς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Τα είπα χθες αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Σύντροφοι ήσασταν, συνοδοιπόροι χρόνια.

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

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Με αυτούς λοιπόν όλους τους παράγοντες, θα δημιουργηθούν οι φορείς που θα αντιμετωπίσουν το θέμα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

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

Θα ήθελα να καταθέσω την προσωπική μου άποψη.

Όταν εσείς με τον σύντροφό σας τον Λάκη τον Σάντα κάνατε την πρώτη πράξη αντίστασης απέναντι στον ναζισμό και στον φασισμό, τις πρώτες μέρες της κατοχής από τα ναζιστικά στρατεύματα, δεν κατεβάσατε απλώς τη σημαία του ναζισμού, αλλά σηκώσατε ψηλά, Μανώλη Γλέζο, τη σημαία της Ελλάδας, σηκώσατε την Ελλάδα και γι' αυτό σας ευχαριστούμε.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Μιας και το θέτετε το θέμα, θα ήθελα να σας πω ότι τα πρωτεία δεν ανήκουν σε εμάς, ανήκουν στο Μάθιο

τον Πόταγα, που πετάχτηκε στη μέση της δημοσίας έξω από τη Βυτίνα και σε μια γερμανική φάλαγγα αρμάτων μάχης είπε: «Σταματήστε! Δεν θα μας υποτάξετε, δεν θα μας σκλαβώσετε! Είμαι μόνος αυτήν τη στιγμή, αλλά ακολουθεί ολόκληρος ο ελληνικός λαός». Πρώτα είναι ο Μάθιος ο Πόταγας και μετά όλοι εμείς οι υπόλοιποι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Αυτό σας τιμά περισσότερο. Οι ήρωες δεν θέλουν αναγνώριση. Την πράξη την κάνατε, γιατί το πιστεύατε και όχι για να σας το αναγνωρίσουν. Γι' αυτό ξεχωρίζετε.

Το λόγο έχει ο κ. Σηφουνάκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα ξεκινώντας να πω στο σεβαστό μας τον Μανώλη Γλέζο ότι οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας είναι πολιτικά πρόσωπα –είναι πολιτική θέση ο Υπουργός, όπως ξέρουμε πάρα πολύ καλά– και δεν μπορεί να πει κανείς ότι ο μακαρίτης ο Κατσιφάρας δεν ήξερε ή ότι ο Σαραντίτης ο Βασίλης, άνθρωπος του λιμανιού, ήταν άσχετος ως Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ή ακόμη και ο Αντώνης ο Ντεντιδάκης. Δεν είναι έτσι. Πειραιώτες ήταν, μέσα στο λιμάνι ζήσανε. Δεν πρέπει να απλουστεύουμε τόσο πολύ τα πράγματα.

Θα σταθώ όμως και σε αυτό που είπατε, ότι «εμείς το πρόγραμμά μας δεν το λέμε, διότι πρέπει να διαβουλευθούμε, να μιλήσουμε με τις κατηγορίες των ναυτεργατών, των, των... και μετά θα πούμε το πρόγραμμά μας». Μα χθες ζητήσατε εκλογές άμεσα. Αν αύριο διαλυθεί η Βουλή και πάμε σε εκλογές, τότε θα φτιάξετε το πρόγραμμα;

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Είμαστε έτοιμοι, όπως είπα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Αυτό είναι ένα θέμα. Σε κάθε περίπτωση, το λέω με καλή προαίρεση, όπως καλά γνωρίζετε.

Εγώ και στο παρελθόν έχω εκφράσει την άποψή μου τι είναι για την Ελλάδα η ναυτιλία και πώς στην πολιτική συγχέουμε την αναπτυξιακή έννοια «εμπορική ναυτιλία» με την έννοια «ακτοπλοΐα». Είμαι βέβαιος ότι σε ένα πράγμα συμφωνούμε όλοι. Ο εκάστοτε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, με το που ορκίζεται, πάει ένα ταξίδι στο Στί του Λονδίνου, του κάνουν ένα τραπέζι οι εφοπλιστές, συζητάει τα προβλήματα της εμπορικής ναυτιλίας, επανέρχεται στον Πειραιά και ασχολείται από το πρωί μέχρι το βράδυ με την ακτοπλοΐα. Αυτός είναι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και εξακολουθεί να είναι. Δείτε τις αρμοδιότητες και πείτε μου. Εγώ διαφωνώ και υποθέτω ότι διαφωνούμε και όλοι. Γι' αυτό είχα κάνει κάποτε και μία πρόταση στο κόμμα μου, η οποία δεν έγινε ποτέ δεκτή. Εγώ είμαι κατά των ολιγομελών σχημάτων και όλου αυτού του συμπαγούς και ευέλικτου μικρού σχήματος.

Γιατί να μην υπάρχει το Υπουργείο Νήσων, Νησιωτικού Περιβάλλοντος και Ακτοπλοΐας; Αυτό είναι ένα Υπουργείο, το οποίο χρειάζεται και όχι Υπουργείο Αιγαίου. Αυτό τελείωσε, έκλεισε. Το ίδρυσε ο μακαρίτης ο Παπανδρέου για πολλούς λόγους, εθνικούς τότε. Τα νησιά έχουν κοινά προβλήματα: η υπερδόμηση στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, το μεγάλο πρόβλημα του περιβάλλοντος, ο τρόπος με τον οποίο απαξιώνεται, αν θέλετε, και η όποια τουριστική υποδομή έχει δημιουργηθεί, γιατί πάμε σε μία κατηγορία τουριστική, δυστυχώς όχι ανεβάζοντας την ποιότητα.

Όλα αυτά ποιος θα τα λύσει; Ποιος θα τα αντιμετωπίσει; Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος δεν ασχολείται με την εμπορική ναυτιλία; Είτε το θέλουμε είτε όχι, μέχρι το 1981, ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι ο εκάστοτε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έλεγε «Γραμμή Πειραιάς-Μυτιλήνη. Ποιος θέλει να την πάρει;» και την ανέθετε. Έβγαζε μία απόφαση και έλεγε «δημιουργώ αυτήν τη γραμμή». Το ίδιο έκανε για την Κάρπαθο, το ίδιο έκανε παντού. Από το 1981 και μετά ανακοινώθηκαν οι διακηρύξεις, αλλά τότε υπήρχε πληθώρα προσφορών πλοίων. Μέχρι το 1981, 1982 –εγώ θα σας πω μέχρι και το 1983– παρακαλούσε ο κάθε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αυτόν που έπαιρνε τη βασική γραμμή –τη γραμμή που είχε «ψωμί»– «κάνε και αυτό το νησάκι, κάνε και το παραδίπλα». Με το «παρακαλετό» ήταν. Καλή τη πίστη το έκανε.

Γι' αυτό και η όποια πληθυσμιακή ανάπτυξη τη δεκαετία του '80, πού οφείλεται; Οφείλεται στο ότι από το 1981 και μετά ξεκίνησε και θεσμοθετήθηκε ο όρος άγονες γραμμές και έδινε κά-

ποια χρήματα το κράτος για τις άγονες γραμμές. Έπρεπε να το κάνει αυτό.

Ίσως δεν το έκανε και πάρα πολύ καλά. Γιατί δεν το έκανε καλά; Δεν χρηματοδοτεί το κράτος τον ΟΣΕ; Δεν χρηματοδοτεί τα λεωφορεία, όπως πολύ σωστά ειπώθηκε; Η μόνη συγκοινωνία που δεν ήταν δημόσια, ήταν πάντοτε η ακτοπλοία. Όλο τον 19ο και 20ο αιώνα. Τα τρένα δημόσια ήταν. Τα λεωφορεία, τα ΚΤΕΛ και οι αστικές συγκοινωνίες ήταν δημόσια. Η μόνη που δεν ήταν, ήταν πάντοτε η ακτοπλοία. Η αεροπλοία ήταν για ένα διάστημα. Από το 1977 και μετά, όταν πήραμε και την Ολυμπιακή, με το μακαρίτη τον Καραμανλή, έγινε και αυτή δημόσια.

Από το 1981 και μετά καθιερώθηκαν οι άγονες γραμμές και πλήρωνε το κράτος. Τι έγινε όμως; Αυτό λειτούργησε σχεδόν μέχρι το 2004 πάρα πολύ καλά. Δεν το λέω γιατί ήμουν τέσσερα χρόνια εκεί. Είχαμε πενήντα έως πενήντα τρεις άγονες γραμμές. Το κράτος πλήρωνε 18 έως 20 εκατομμύρια ευρώ. Από το 2004 και μετά για τις ίδιες γραμμές η δαπάνη έφτασε στα 100 εκατομμύρια. Γιατί έφθασε εκεί; Διότι εκεί έκαναν καταστρατήγηση οι ακτοπλοίοι. Δεν πήγαιναν στην πρώτη διακήρυξη. Άφηναν να πάνε όλοι στο τελευταίο και έβγαιναν οι περισσότερες γραμμές άγονες. Αυτό έπρεπε να αλλάξει. Και δεν το αλλάξαμε.

Τώρα βεβαίως έχουμε πρόβλημα, γιατί δεν έχουμε πλοία. Αυτή όμως είναι η πραγματικότητα, 80 εκατομμύρια παραπάνω!

Άκουγα χθες έναν Αρχηγό Κόμματος, που όταν ήταν Υφυπουργός, μέσα σε αυτή την εξαιτίας τετραπλασιάστηκε η δαπάνη για τις άγονες γραμμές.

Το κόλπο επίσης είναι ότι, ενώ έχω υπογράψει για να κάνω μία γραμμή το χειμώνα, που δεν με συμφέρει, δηλώνω πάντοτε –οι ακτοπλοίοι το κάνουν πάντοτε– ότι πάω για συντήρηση. Αυτό γίνεται χρόνια και το ξέρουμε όλοι. Πρέπει να βάλουμε ένα ισοδύναμο πλοίο. Λένε δεν το έχουν και βάζουν ένα υποδεέστερο.

Μέχρι και το 2000 η αιτιολογία των ακτοπλοίων, ξέρετε ποια ήταν; Μου την έλεγαν κι εμένα. «Κύριε Σηφουνάκη, εγώ δεν επενδύω στην ακτοπλοία, γιατί εσείς προκηρύσσετε, ως κράτος, τους διαγωνισμούς για ένα χρόνο. Γιατί να επενδύσω εγώ σε καινούργιο καράβι για ένα χρόνο; Την άλλη χρονιά θα ξαναβγεί, θα το πάρει άλλος».

Κάναμε διαπραγματεύσεις με τον Γιώργο Ανωμερίτη, με τη μακαρίτισσα την Μπαλάθιο, που ήταν Επίτροπος Μεταφορών και Ναυτιλίας και έτσι δόθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα, η δυνατότητα σε δημόσιο διαγωνισμό, να μπορεί να έχει μακροχρόνια σύμβαση.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Το πήγαμε όμως στο άλλο άκρο. Υπάρχουν μακροχρόνιες συμβάσεις, αλλά οι ακτοπλοίοι δεν εκτελούν τις υποχρεώσεις τους. Έρχονται στη Βουλή και αλλάζουμε τη νομοθεσία. Υπέγραψαν ότι για δέκα ή δεκαπέντε χρόνια θα εξυπηρετούν μία γραμμή. Μέσα σε πέντε χρόνια έπρεπε να φέρουν καινούργια καράβια και δεν τα έφερε κανείς. Και εμείς δυστυχώς, στη Βουλή ερχόμασταν και τα αλλάζαμε στο όνομα, υποτίθεται, της οικονομικής συγκυρίας και της δυσκολίας.

Κλείνοντας, θέλω να αναφερθώ σε μια διάταξη που υπάρχει, την οποία δέχθηκε ο Υπουργός και που αφορά τις κατασκευές στα λιμάνια. Ξέρετε ότι έχει μπλοκαριστεί το ΕΣΠΑ από τις αυθαίρετες κατασκευές σε ορισμένα λιμάνια. Υπάρχουν μελέτες και βρίσκονται σε δημοπρασία έργα, αλλά δεν μπορούν να γίνουν βάσει της νομοθεσίας. Ξέρουμε ότι αυτά τα έργα τα έφτιαχναν τα λιμενικά ταμεία ή οι δήμοι, ανάλογα πού ανήκε το λιμάνι. Αυτό το ξεπερνάμε με το άρθρο 50.

Υπήρξε και προγενέστερη διάταξη, για την οποία είχε μεριμνήσει το ΥΠΕΚΑ το 2010. Η γραφειοκρατία έδινε διαφορετικές ερμηνείες. Τώρα βρίσκεται σε μία καλύτερη και σωστότερη προσέγγιση, προκειμένου να ξεμπλοκαριστούν πάρα πολλά έργα.

Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): 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 συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Η Αρχή της Δεδηλωμένης από τον Τρικούπη στο

σήμερα», που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, τριάντα ένας μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Β' Γυμνάσιο Αχαρνών.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. Μανώλης Κόνσολας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, άκουσα με προσοχή τον κ. Σηφουνάκη, όπως άκουσα και τον κ. Γλέζο. Δεν είναι τυχαίο ότι σ' αυτήν την Αίθουσα είναι Βουλευτές, που δεν έχουν σχέση με νησιωτικές περιοχές. Αυτό μου είπε προηγουμένως ο κ. Σκρέκας, ο οποίος ήταν και αυτός εισηγητής. Και είναι σημαντικό, γιατί σε εθνικό επίπεδο η Εθνική Αντιπροσωπεία να αναγνωρίζει πως αυτό το νομοσχέδιο έχει σημαντική προσφορά στον τόπο.

Υπ' αυτήν την έννοια, κύριε Υπουργέ, θέλω να εκφράσω την απόλυτη ικανοποίησή μου που σε αυτήν τη χρονική συγκυρία ένα σημαντικό νομοσχέδιο, που θα οδηγήσει τη χώρα σε άλλη πλεύση, έρχεται σήμερα προς συζήτηση, σε συνέχεια της χθεσινής συζήτησης, στην οποία ο κ. Πλακιωτάκης με πολύ επιμεριστατωμένο τρόπο, ανέπτυξε όλες τις πτυχές του νομοσχεδίου. Περιέγραψε μία ολοκληρωμένη διάσταση, αφού κινείται όχι μόνο στενά στη ναυτιλία, αλλά στη ναυτική εκπαίδευση, σε ένα νέο εθνικό λιμενικό σύστημα μέσα από τις διατάξεις και τα σχετικά άρθρα.

Πρέπει εισαγωγικά να τονίσω –και αυτό έχει τονιστεί από άλλους συναδέλφους– ότι η ναυτιλία σήμερα στη χώρα μας, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, είναι μία πολύ σημαντική παράμετρος, ο βασικότερος πυλώνας ανάπτυξης μαζί με τον τουρισμό. Και για εμάς τους νησιώτες που βιώνουμε τα χαρακτηριστικά της, χαϊρόμαστε ιδιαίτερα που σήμερα συζητείται, σε όλη την έκφραση, με τις αντιθέσεις και τις συμφωνίες, ένα νομοσχέδιο που είναι μία άλλη προοπτική.

Ξέρετε, είναι οξύμωρο να λέει κανείς ότι είναι ενταγμένοι οι τομείς ευθύνης άσκησης πολιτικής σε άλλα Υπουργεία, όταν τα προηγούμενα χρόνια δεν είχαμε Υπουργείο Ναυτιλίας.

Από αυτήν τη διάσταση και μόνο και με την ευκαιρία της σημερινής συζήτησης, θέλω να εκφράσω την απόλυτη ικανοποίησή μου –εκφράζοντας και τα συναισθήματα των νησιωτών– ότι η Κυβέρνηση αυτή έκανε πράξη αυτό που είχε πόθο ο νησιώτης, ο Δωδεκανήσιος: Τη σύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο Παύλος Βογιατζής, εγώ, η Μίκα, ο κ. Καμμένος, οι νησιώτες, ξέρουμε την ανάγκη αυτού του Υπουργείου, που είναι αναπόσπαστο και συνεκτικό δομικό χαρακτηριστικό του κάθε νησιώτη με τη λοιπή Ελλάδα αλλά και με τη Δημόσια Διοίκηση στη χώρα μας.

Μπορώ παράλληλα να μεταφέρω την προσωπική μου εμπειρία από τη νησιωτική πολιτική, που ασκήθηκε και χρησιμοποιήθηκε χρόνια και την αδυναμία να ασκηθεί, όταν δεν υπήρχε Υπουργείο Ναυτιλίας και συγκεκριμένα, στο Λιμενικό Σώμα.

Ξέρετε, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, πρέπει να εκφράσουμε άλλη μία φορά τη δημόσια ευγνωμοσύνη και τα συγχαρητήρια στους λιμενικούς και ιδιαίτερα στο Σώμα Δίωξης Ναρκωτικών του Λιμενικού Σώματος, που δίνουν τη μάχη στο Αιγαίο Πέλαγος, στην ακριτική Δωδεκάνησο, στο πέλαγος που εκεί γίνεται μάχη καθημερινή με τους παράνομους μετανάστες, με τη διακίνηση που κάνουν κάποιοι εξ ανατολών, ώστε να περιοριστεί η πύλη εισόδου στη χώρα.

Συγχαρητήρια λοιπόν στο Λιμενικό Σώμα και σε όλα τα στελέχη του!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα πολύ σύντομα και επιγραμματικά να επισημάνω στοιχεία του νομοσχεδίου, που για τη νησιωτική Ελλάδα δίνουν μία άλλη προοπτική:

Πρώτα και κύρια, η ανάγκη στήριξης της ναυτιλίας μέσα από τη διευκόλυνση προσέλκυσης επενδύσεων, που τώρα δεν υπάρχει. Με την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών που το νομοσχέδιο φέρνει σήμερα προς ψήφιση, ένας μοναδικός και κυρίαρχος φορέας θα αδειοδοτεί και θα εγκρίνει το κανονιστικό πλαίσιο. Έτσι λοιπόν καινοτόμα δίνει μία άλλη διάσταση στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Θα ήθελα επίσης να αναφερθώ στο πλαίσιο για τη ναυτική εκπαίδευση. Είπε προηγουμένως ο κ. Γλέζος για την ανεργία στους ναυτεργάτες. Ξέρετε, υπάρχουν λόγοι που υπήρξε αδυναμία προσέλκυσης ναυτεργατών στον μεγαλύτερο πυλώνα ανάπτυξης της χώρας.

Είναι λοιπόν ευτυχής συγκυρία ότι στην κατεύθυνση αυτή, το Υπουργείο Ναυτιλίας καταθέτει σήμερα μία σχετική διάταξη, που υποχρεώνει κατ' αντιστοιχία τις ναυτιλιακές εταιρείες να προσλαμβάνουν σπουδαστές των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού για την πρακτική εξάσκηση.

Από εκεί και πέρα, η ίδρυση του γραφείου σταδιοδρομίας δίνει μία άλλη δυνατότητα και προοπτική στην απασχόληση.

Η τρίτη σημαντική παράμετρος που το νομοσχέδιο ενσωματώνει, είναι η δημιουργία του εθνικού λιμενικού συστήματος. Η θετική δημιουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων δίνει απαντήσεις σε όλα αυτά τα ζητήματα που γραφειοκρατικά δημιουργούν προβλήματα στη διοίκηση των λιμένων.

Θέλω σε αυτό το σημείο να αναφερθώ στο θέμα των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Έχω τη γνώμη ότι πρέπει να δούμε με άλλη οπτική το πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών.

Προηγουμένως όμως πρέπει, κύριε Υπουργέ, μαζί με τους υπόλοιπους συναδέλφους, να αναγνωρίσουμε τα υπάρχοντα προβλήματα. Δηλαδή, η οπτική διάσταση αποτυπώνεται εφόσον συνειδητοποιήσουμε όλοι τις υπαρκτές δυσκολίες.

Θεωρούμε λοιπόν ο' αυτήν την κατεύθυνση, αναγκαία την απαλλαγή του εισιτηρίου στις ενδομεταφορές από επιβαρύνσεις που αυξάνουν την τιμή του.

Είναι επίσης σημαντικό να αξιοποιήσουμε τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και να διασφαλίσουμε τις μεταφορές και τις θαλάσσιες συγκοινωνίες στα νησιά μας, με ένα διάλογο που θα κινείται σε ευρύτερο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Δεν μπορούμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα με όρους του παρελθόντος. Αυτό είναι ένα ξεκάθαρο θέμα.

Ξέρετε, αυτή η πολυνησιακή διάσταση του Αιγαίου μπορεί να γίνει και να επιβληθεί εμφαντικά σε κορυφαίο επίπεδο εντός του ευρωπαϊκού πλαισίου, για να δούμε και τις άλλες παραμέτρους που ο κ. Σηφουνάκης προηγουμένως είπε. Γιατί, ναι, συμφωνώ δεν είναι μόνο ναυτιλία. Τα νησιά μας έχουν ανάγκη συνολικής αντιμετώπισης.

Θα ήθελα να κλείσω αυτήν την αναφορά στο νομοσχέδιο με τη νησιωτικότητα, κύριε Υπουργέ. Η έννοια της νησιωτικότητας είναι ανάγκη για την ανάπτυξη των πολιτικών που θα δίνουν λύσεις στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νησιωτικές περιοχές, που εμείς πολύ καλά βιώνουμε στην Κάσο, στη Λέρο, στο βόρειο Αιγαίο, οι υπόλοιποι συνάδελφοι.

Η παράγραφος 4, του άρθρου 101 του Συντάγματος αναφέρεται στην έννοια της νησιωτικότητας.

Θα ήθελα όμως να εκφράσω την απόλυτη ικανοποίησή μου για το άρθρο 33, το οποίο είναι ένα πρώτο μεγάλο βήμα στην κατεύθυνση που είπαμε. Η ανάλυση των συνεπειών θα υποβάλλεται αρμοδίως στο γραφείο καλής νομοθετικής ρύθμισης. Ήμουν από τους βασικούς εκφραστές το προηγούμενο διάστημα, στο να συμπεριληφθούν ο' αυτό το νομοσχέδιο τα ανταντακλαστικά της ρήτηρας νησιωτικότητας. Το γραφείο, λοιπόν, καλής νομοθέτησης θα δίνει ανταντακλαστικά και στα υπόλοιπα Υπουργεία και στα άλλα νομοθετήματα, για να έχουμε τα οφέλη που χρειάζεται και περιμένουμε να έχουμε συνολικά, από τη νομοθετική πορεία και άλλων Υπουργείων.

Γνωρίζουμε ότι δεν αρκεί να καταγραφούν τα προβλήματα. Πρέπει να επισημάνουμε ότι ένα ασπόνδυλο γραφειοκρατικό μόρφωμα πρέπει να ξεπεραστεί και να προχωρήσουμε μπροστά. Στο πλαίσιο αυτό είναι σημαντικό το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής.

Κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να τονίσω κάτι που είχα πει και στη διαβούλευση που είχατε κάνει πολύ έξυπνα στο Κοινοβούλιο, όταν συμμετείχαμε οι νησιώτες και άλλοι Βουλευτές. Θεωρώ παράλειψη, ενδεχόμενα, τη μη εκπροσώπηση του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Νομίζω ότι σε αυτό το συμβούλιο θα μπορεί να συμμετέχει και το Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Θα ήθελα να παρατηρήσω επίσης ότι το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής στη νέα προγραμματική περίοδο 2014-

2020 θα διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο.

Είναι καιρός να δούμε την ανάπτυξη, αγαπητοί συνάδελφοι, με άλλο τρόπο. Νομίζω ότι θα πρέπει να υπάρχουν ουσιαστικοί πυλώνες ανάπτυξης μέσα από το ερευνητικό αυτό ινστιτούτο και κατευθύνσεις που να αφορούν τις τοπικές κοινωνίες με τομεακά προγράμματα. Να υπάρχουν επίσης ουσιαστικοί βραχίονες μικρών νησιωτικών δήμων κατά κύριο λόγο, με συμμετοχή στην άποψη αυτή και των αυτοδιοικητικών οργανισμών.

Υπάρχει ανάγκη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –και θέλω να σας κάνω κοινωνούς ο' αυτήν την ανάγκη- δημιουργίας ενός νησιωτικού ταμείου στα πρότυπα του Πράσινου Ταμείου για τη χρηματοδότηση δράσεων και τη δημιουργία τομεακών προγραμμάτων, που θα στοχεύουν στην ανάπτυξη νησιωτικών περιοχών, στην παροχή πόρων για την πραγματική οικονομία των νησιών, καθώς και τη στήριξη των επιχειρήσεων και του τουρισμού.

Θεωρώ, κύριε Υπουργέ, ότι το νομοθέτημα που φέρντε σήμερα στη Βουλή, κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Θα είμαι από αυτούς που θα το υπερψηφίσουν. Και καλώ το Σώμα να πράξει το ίδιο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Κόνσολα.

Παρακαλώ τον κ. Παύλο Βογιατζή να πάρει το λόγο.

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σας εύχομαι καλή επιτυχία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστώ.

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε για την ανασυγκρότηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου ήταν ζητούμενο απ' όλους τους νησιώτες από την εποχή που καταργήθηκε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η εδαφική συνοχή της χώρας μας είναι πολύ βασικό θέμα. Είναι μια χώρα που όμοια της δεν υπάρχει στην Ευρώπη. Αυτή διασφαλίζεται, κατά ένα μέρος, από την ακτοπλοία. Είναι πολύ βασικό κομμάτι λοιπόν για τη ζωή των νησιωτών η ακτοπλοία.

Θέλω να πω ότι θα πρέπει να μας ανησυχεί πώς οι παραδοσιακοί εφοπλιστές της χώρας, οι μεγάλοι εφοπλιστές, δεν έχουν ανακατευθεί ποτέ με την ακτοπλοία. Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι τόσο κερδοφόρο κομμάτι όσο πάρα πολλοί πιστεύουν.

Όσον αφορά στο άρθρο 19 για τις ατομικές συμβάσεις εργασίας, είναι ψέμα ότι οι ατομικές συμβάσεις εργασίας καταργούν τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Δίνει τη δυνατότητα σε Έλληνες οι οποίοι αυτήν τη στιγμή δεν εργάζονται στα πλοία, να συμμετέχουν και να κάνουν ατομικές συμβάσεις εργασίας, στηριζόμενες και στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Εδώ θέλω να σας πω ένα παράδειγμα, γιατί καμιά φορά, όταν υπερασπιζόμαστε τα εργασιακά δικαιώματα, πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας και τη ζημία έχει γίνει από την υπερβολική υπερασπίση αυτών: Στη Λέσβο και σε όλα τα νησιά του Αιγαίου υπάρχει σύνδεση με τα απέναντι παράλια. Το 95% των πλοίων που ασχολούνται με αυτό το θέμα είναι τουρκικά πλοία. Γιατί είναι τουρκικά πλοία; Διότι με βάση τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, δεν μπορούν να ελληνικά πλοία να είναι ανταγωνιστικά προς τα τουρκικά. Άρα όποιος Έλληνας μπαίνει στη γραμμή, έχει οικονομική ζημία, γιατί δεν μπορεί να τους ανταγωνιστεί.

Έτσι εμείς υπερασπιζόμαστε τα δικαιώματα των εργαζομένων που δεν υπάρχουν, γιατί κανένα τουρκικό πλοίο δεν έχει Έλληνες εργαζομένους. Τα ελληνικά πλοία που έχουν Έλληνες εργαζομένους, δεν μπορούν να σταθούν σε αυτές τις γραμμές.

Όσον αφορά τα πλοία ασφαλείας, στην τελευταία μεγάλη απεργία στη Λέσβο κινδύνευαν να χαθούν διακόσιοι τόνοι γάλακτος οι οποίοι παρέμειναν στο λιμάνι για αρκετές μέρες. Καταλαβαίνετε τη ζημία θα ήταν αυτό για εκατοντάδες κτηνοτρόφους του νησιού.

Επίσης, υπήρχαν τέσσερις χιλιάδες σφαγμένα αιγοπρόβατα, τα οποία επίσης μπορούσαν να καταστραφούν.

Υπήρχαν όμως και άλλα προϊόντα, τα οποία δεν κινδύνευαν με καταστροφή.

Άρα το πλοίο ασφαλείας είναι πάρα πολύ σημαντικό όχι μόνο

για τους αγρότες της Κρήτης, αλλά νομίζω για όλους τους νησιώτες και τους αγρότες των άλλων νησιών.

Αυτό για το οποίο δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί το πλοίο ασφαλείας -και νομίζω πως είναι ξεκάθαρο ότι δεν είναι πρόθεση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας- είναι ως το μέσον για σπάσιμο των απεργιών. Είναι προστασία των νησιών.

Είναι πάρα πολύ σημαντικό σε αυτό το νομοσχέδιο το Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής. Μίλησε ο κ. Καμμένος για το μεταφορικό ισοδύναμο. Το μεταφορικό ισοδύναμο είναι ένα μέρος από το νησιωτικό ισοδύναμο, το οποίο είναι σαφώς πιο σημαντικό από ό,τι το μεταφορικό. Το μεταφορικό εντάσσεται στο νησιωτικό ισοδύναμο. Το νησιωτικό όμως ισοδύναμο έχει να κάνει και με υποδομές στο χώρο του Αιγαίου, οι οποίες είναι πάρα πολύ σημαντικές. Και δεν είναι μόνο οι υποδομές στο χώρο του Αιγαίου.

Αν ήταν εδώ ο κ. Αναγνωστάκης, θα σας έλεγε πόσο μεγάλο ρόλο μπορεί να παίξει για ένα νησί μας, όπως είναι η Λήμνος, ο δρόμος Εύβοιας-Κύμης. Φέρνει τη Λήμνο πολύ πιο κοντά στον ηπειρωτικό κορμό. Αυτός ο δρόμος είναι ένας πολύ άσχημος δρόμος σε ένα κομμάτι του, με αποτέλεσμα, όταν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έβαλε σε γραμμή πλοίο, να μην μπορούν να φτάσουν τα φορτηγά στην Κύμη.

Όλη αυτή λοιπόν η υποδομή που χρειάζεται, είναι το νησιωτικό ισοδύναμο. Και το νησιωτικό ισοδύναμο έχει να κάνει κυρίως με τα θέματα υποδομών, δηλαδή γίνονται έργα στον κορμό της ηπειρωτικής Ελλάδος, αλλά αντίστοιχα έργα δεν υπάρχουν στη νησιωτική Ελλάδα.

Ένα άλλο ζήτημα για τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου μέχρι τη Ρόδο, είναι, ότι ποτέ δεν έχει μελετηθεί αναπτυξιακά ο άξονας Αλεξανδρούπολης - Ρόδου. Είναι πάρα πολύ σημαντικό κομμάτι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Καβάλας - Αλεξανδρούπολης - Ρόδου.

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Ορίστε; Η Καβάλα είναι πιο μέσα.

Ο κύριος Πρόεδρος πάντα διεκδικεί ένα νησί του Νομού Λέσβου, αλλά δεν του κάνουμε ποτέ το χατίρι. Θα ήθελε να πάρει τη Λήμνο στην Καβάλα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Όχι, οι Λημνιοί είπαν ότι θα κάνουν δημοψήφισμα, όχι εγώ. Αν σας αρέσει!

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Ναι, ναι!

Είναι πάρα πολύ σημαντικός λοιπόν ο ανατολικός άξονας της πατρίδος μας, ο οποίος πρέπει να μελετηθεί, διότι, αν δείτε τα νησιά, είναι προσανατολισμένα στα μικρασιατικά παράλια. Οι πρωτεύουσες των νησιών, πλην της Μύρινας, είναι όλες προσανατολισμένες απέναντι στα μικρασιατικά παράλια. Είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό που λύνεται με το άρθρο 50 του νομοσχεδίου. Το ανέφερε και ο κ. Σηφονιάκης.

Ξέρετε ότι στη Μυτιλήνη υπήρχαν και υπάρχουν ενταγμένα έργα στο ΕΣΠΑ για τα λιμάνια. Το Λιμενικό Ταμείο Μυτιλήνης είναι ένα κρατικό λιμενικό ταμείο. Το κρατικό λιμενικό ταμείο πρέπει να πληρώσει πρόστιμο στο κράτος 180.000 ευρώ, τα οποία δεν υπάρχουν, για να ξεκινήσει να δημοπρατηθεί το έργο. Καταλαμβάνετε όλον αυτόν τον παραλογισμό και σε άλλα έργα. Στον Άη Στράτη 6.000 ευρώ, όπου εκεί βρέθηκε ο δήμος και τα πλήρωσε, στο Σίγρι επίσης ένα μεγάλο ποσό. Είναι έργα έτοιμα, τα οποία έπρεπε να έχουν δημοπρατηθεί, να έχουν δημιουργηθεί θέσεις εργασίας. Είναι πολύ σημαντικά έργα για το Νομό Λέσβου και έχουν πάει όλα πίσω. Είναι πάρα πολύ σημαντικό ότι με το άρθρο 50 λύνονται.

Όσον αφορά την πρακτική των Σχολών του Εμπορικού Ναυτικού, το νομοσχέδιο κινείται σε σωστό πλαίσιο. Ένα μεγάλο θέμα, που αφορά κυρίως γυναίκες, είναι ότι δεν παίρνουν οι εταιρείες γυναίκες, γιατί δεν έχουν την κατάλληλη υποδομή, δηλαδή μία γυναίκα δεν μπορεί να μείνει μαζί με άντρες, άρα χρειάζεται μία επιπλέον καμπίνα.

Αυτό θα πρέπει να λυθεί, κύριε Υπουργέ, γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό. Υπάρχουν πάρα πολλές γυναίκες πια στις παραγωγικές σχολές. Πρόσφατα, θέλω να σας πω, επισκέφτηκα μία τέτοια σχολή, όπως είναι η Σχολή της Κεφαλλονιάς, όπου εκεί πραγματικά υπάρχουν κάποιοι λιμενικοί, οι οποίοι δίνουν μεγάλο αγώνα, για να διατηρήσουν μια δωρεά του κράτους. Ήταν αυτή η σχολή ιδρυμένη από εφοπλιστές της Κεφαλλονιάς και πρέπει να δοθεί βοήθεια.

Τέλος οφείλουμε απόλυτη τιμή σε αυτούς τους λιμενικούς που υπηρετούν στα νησιά, οι οποίοι δίνουν μεγάλο καθημερινό αγώνα και για τη διαφύλαξη των συνόρων.

Εδώ ενδεχομένως, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να επανεξετάσετε το θέμα των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος, σε ποιο σημείο; Στο παλιό λιμάνι της Μυτιλήνης -όπου είναι ένας δρόμος αστικός πλέον, δεν χρησιμοποιείται ως λιμάνι- την αστυνόμευση στο μισό δρόμο την έχει το Λιμενικό Σώμα, ενώ στο άλλο μισό την έχει η Αστυνομία. Νομίζω ότι πρέπει να ξαναπάρει η Αστυνομία την αστυνόμευση αυτού του χώρου, δηλαδή να μην ασχολείται το Λιμενικό Σώμα με τα παράνομα παρκαρίσματα, για να μπορέσει να ασχοληθεί με αυτό το πολύ σοβαρό θέμα.

Θα πρέπει να δώσετε πολύ μεγάλη σημασία, κυρίως στη συντήρηση των σκαφών, γιατί ενεργούν πάρα πολύ και κάτω από δύσκολες συνθήκες όλοι οι λιμενικοί. Εδώ πρέπει να τους πούμε το μεγάλο ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ολοκληρώστε, αν έχετε την καλοσύνη.

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Μου «φάγατε» λίγο χρόνο με την Καβάλα.

Θέλω, κυρίες και κύριοι, να πω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό και το θέμα της διαβούλευσης, όπως το έκανε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ήταν εξαιρετικό. Όμως κυρίως, θέλω να πω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικός ο προγραμματισμός έργου και ο απολογισμός. Δίνει τη δυνατότητα και σε εσάς, την Αντιπολίτευση, να μπορείτε να κάνετε κριτική, ελέγχοντας τον απολογισμό. Και ελπίζω ότι όλοι οι Υπουργοί θα οδηγηθούν στο να έχουμε ο κάθε ένας Βουλευτής αυτό το βιβλίο που, όσο κι αν φαίνεται φτωχό, είναι πάρα πολύ σημαντικό για τον έλεγχο της δουλειάς που γίνεται στα Υπουργεία.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Καμμένε, έκανα ένα λάθος προηγούμενων -απευθύνομαι στην ευγένεια σας- και στέρησα τον λόγο από την κ. Καλογερή. Επιτρέπετε να προηγηθεί;

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Συγγνώμη, κυρία Καλογερή, από εμένα. Ο κύριος Πρόεδρος σας παραχωρεί τη θέση του.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Καμμένο.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Η Ικαρία προηγείται, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ορίστε, κυρία Καλογερή, έχετε το λόγο.

ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα αλλάξω λίγο το κλίμα. Θέλω να δω λίγο τα πράγματα από την πλευρά της κοινωνίας που ζω. Να μεταφέρω, δηλαδή αυτό το κλίμα εδώ.

Το μεγάλο ερώτημα που καλούμαστε όλοι μας και ο καθένας ξεχωριστά να απαντήσουμε σ' αυτήν την Αίθουσα, συζητώντας γι' αυτό το νομοσχέδιο, είναι ξεκάθαρο. Πρέπει να αναρωτηθούμε και να απαντήσουμε: Η νησιωτική Ελλάδα είναι ή δεν είναι κομμάτι του εθνικού μας κορμού;

Αντιπροσωπεύοντας μια νησιωτική περιφέρεια και μεταφέροντας την αγωνία των νησιωτών συμπατριωτών μου, θα ήθελα να πω ότι το νησί μου απέχει από την Τουρκία όσο η Βουλή από την Ομόνοια και από τον Πειραιά, όσο η Βουλή από τη Λάρισα. Φανταστείτε λοιπόν, τι θα γινόταν, πώς θα νιώθατε και ποια θα ήταν η ανάπτυξη της Λάρισας, αν χρειαζόσασταν δεκαπέντε ώρες, για να πάτε και εξαρτιόταν αυτό από την καλή διάθεση και το κέρδος, για παράδειγμα, των λεωφορειούχων.

Για ποια λοιπόν ανάπτυξη στο Αιγαίο συζητάμε;

Είναι γνωστό ότι αυτός ο χώρος, παρά το πλήγμα που έχει δεχθεί από τις μνημονιακές πολιτικές, παρά τις απειλές που δέχεται καθημερινά από το γείτονα, παρά τις υπερπτήσεις τουρκικών μαχητικών -χτες είχαμε πάλι αντίστοιχα επεισόδια- αυτός ο χώρος αντέχει. Και όχι μόνο αντέχει, αλλά καθημερινά το ενδιαφέρον

ντόπιων και ξένων αυξάνεται επικίνδυνα.

Πρόσφατα ο Γάλλος Πρόεδρος Φρανσουά Ολάντ δήλωσε ότι οι υδρογονάνθρακες του Αιγαίου είναι οι μοναδικοί ευρωπαϊκοί υδρογονάνθρακες, με ό,τι αυτό μπορεί να σημαίνει.

Γεωπολιτικά λοιπόν η σημασία της νησιωτικής Ελλάδας είναι τεράστια. Είναι διαχρονική και είναι και αναξιοποίητη από τις κυβερνήσεις που πέρασαν. Και αυτόν το χώρο τον κατοικούν ριζωμένοι πάνω στην πέτρα άνθρωποι εδώ και χιλιάδες χρόνια. Και είναι οι πιο παλιοί, οι πιο γνήσιοι, οι πιο προοδευτικοί από όλους τους Έλληνες.

Εσείς τι κάνετε εδώ, με αυτό το νομοσχέδιο; Καταδικάζετε σε μαρasmus αυτόν τον κόσμο. Κλέβετε τα όνειρά του και του προκαλείτε έμφραγμα. Γιατί με τις αλλαγές στην ακτοπλοία, δεν είναι ότι δεν θα υπάρξει ή δεν υπάρχει ανάπτυξη. Σε πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχει καν ζωή.

Τι θα απαντήσετε λοιπόν στη Σάμο, που μέσα σε πέντε χρόνια από δεκαεπτά επτά αφίξεις πλοίων την εβδομάδα έχει πέσει στις τρεις; Τι θα πείτε στον ασθενή που ταξιδεύει με ένα πλοίο σαράντα ετών; Τι θα απαντήσετε στη νησιωτική οικογένεια, που μετά από δυο μέρες απαγορευτικό, ξεμένει από γάλα, μετά από τέσσερις μέρες ξεμένει από χαρτί υγείας, για παράδειγμα;

Ποιον ωφελεί αυτή η απομόνωση και τι ανάπτυξη φέρνει; Φέρνει την ανάπτυξη των κερδών των εφοπλιστών, που κάπου στο Σίτι του Λονδίνου κατοικοεδρεύουν, και την ανάπτυξη του τουρ-κικού επεκτατισμού στο Αιγαίο.

Εδώ θέλω να κάνω μια μικρή παρένθεση και να σας διαβάσω ένα απόσπασμα, γιατί χτες το βράδυ μας είπατε ότι οι διαφωνίες μας στο νομοσχέδιο αφορούν ιδεοληψίες αριστερές κι ένα τυφλό ταξικό μίσος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Ταξικό μίσος; Αποκλείεται.

ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ: Ναι, είπατε ότι κάποιες τοποθετήσεις είχαν ένα τυφλό ταξικό μίσος απέναντι στους πλοιοκτήτες.

Θα σας διαβάσω λοιπόν ένα κομμάτι και θα σας πω μετά ποι-ανού είναι:

«Από τη μια πλευρά, αντιμετωπίζουμε την ελλιπή εξυπηρέτηση που για πολλά χρόνια δημιουργεί εκρηκτικό πρόβλημα και μέχρι πρόσφατα οδήγησε σε κινητοποιήσεις πολιτών και φορέων, ανύπαρκτη ενδονησιωτική συγκοινωνία, ελάχιστη έως ανύπαρκτη σύνδεση με άλλους προορισμούς, εκτός του Πειραιά και της Αθήνας. Από την άλλη πλευρά, είναι το οικονομικό ζήτημα. Αρκεί μια ματιά στο τιμολόγιο των εταιρειών για να πεισθεί και ο πιο καλοπροαίρετος. Έχουμε φτάσει στο σημείο η μεταφορά προς το κέντρο για δύο άτομα να κοστίζει όσο ένας μηνιαίος μισθός. Οι εταιρείες, με μυστικές συμφωνίες, κινούνται στα όρια της νομιμότητας, ρυθμιζοντας το ύψος του ναύλου σύμφωνα με την ημέρα, την ώρα και το αν υπάρχουν εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς τη συγκεκριμένη ώρα, με εμφανέστατη την παντελή έλλειψη υγιούς ανταγωνισμού».

Συνεχίζει: «Το αποτέλεσμα είναι ο νησιώτης που θα χρειαστεί να μεταφερθεί για οποιονδήποτε λόγο απρογραμματίστα, να καλείται να πληρώσει υπέρογκο ναύλο, πέρα από κάθε λογική με τα σημερινά οικονομικά δεδομένα».

Και παρακάτω λέει: «Σίγουρα θα έχετε παρατηρήσει, τουλάχιστον για τα νησιά που βρίσκονται κοντά στην Τουρκία, ότι όλο και περισσότεροι προγραμματίζουν τα ταξίδια τους προς την κεντρική Ελλάδα, με ανταποκρίσεις μέσω της γειτονικής χώρας».

Αυτή λοιπόν είναι μία ομόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Βορείου Αιγαίου.

Τελειώνει, κύριε Υπουργέ, μ' αυτήν την ομόφωνη απόφαση και εκφράζει την αγανάκτηση και την απόγνωση των κατοίκων των νησιών.

Υπάρχει υπογραφή: Λαμπρινούδης Πολύδωρος, Δήμαρχος Χίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Πολύ ωραία!

ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ: Θα το καταθέσω για τα Πρακτικά, για να γίνει γνωστό και στους υπολοίπους.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Αγνή Καλογερή καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενο-

γραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Για εμάς λοιπόν η καλύτερη άμυνα είναι η ισόρροπη ανάπτυξη όλων των τομέων της οικονομίας σε όλο τον εθνικό κορμό απ' άκρη σ' άκρη και πρέπει να είναι στηριγμένη στις ιδιαιτερότητες και στα συγκριτικά πλεονεκτήματα του κάθε τόπου.

Λέτε υποκριτικά ότι οι ιδιωτικοποιήσεις –στην ουσία παραχωρήσεις– των λιμανιών θα είναι ωφέλιμες για την ελληνική οικονο-μία.

Κύριε Υπουργέ, αυτά τα λιμάνια και οι εγκαταστάσεις που τα πλήρωσε ο ελληνικός λαός με το αίμα του, υπάρχουν και είναι δικά μας. Ακόμα και τώρα, σε συνθήκες κρίσης, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, για παράδειγμα, παρουσίασε αύξηση των κερδών του κατά 52%. Αυτά τα λιμάνια προσφέρουν θέσεις μόνιμης εργασίας και αναπτύσσουν τις τοπικές κοινωνίες.

Απεναντίας, το παράδειγμα της «COSCO» με τις κάθε είδους φοροαπαλλαγές και τον εργασιακό μεσαίωνα, για ένα πράγμα μας βεβαιώνει. Με τις παρεμβάσεις που το νομοσχέδιο επιχειρεί, θα ευημερούν οι αριθμοί και θα διαλύονται οι άνθρωποι και οι τοπικές κοινωνίες. Αυτά τα λιμάνια που ουσιαστικά παραχωρείτε στο ντόπιο και ξένο κεφάλαιο, αυτά που οι τουρίστες βγάζουν φωτογραφία ή τα κουβαλούν στη μνήμη τους στις πατρίδες τους τα βράδια, φιλοξενούν κάποιες φορές –ίσως αραιότερα τώρα– και κάποια σκάφη του Πολεμικού Ναυτικού. Είναι στενά δεμένα με την εθνική ασφάλεια και με το κουράγιο που χρειαζόμαστε.

Οι κοινωνίες των νησιών μας για αιώνες στηρίχθηκαν στο εισόδημα του ναυτικού. Έτσι φτιάχτηκε ο πρώτος στον κόσμο εμπορικός στόλος, με την προσπάθεια και το φιλότιμο του Έλληνα ναυτικού, που για χρόνια αποτελούσε το καλύτερο πλήρωμα και είναι ακόμα έτσι.

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

Μισό λεπτό ακόμα, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ.

Και σήμερα με την κατάργηση της δεκάμηνης υποχρεωτικής δρομολόγησης, η ναυτεργασία από ευλογία γίνεται κατάρα. Ποια θα ήταν, αλήθεια, η Χίος, η Σύρος, η Κύμη, η Κάρπαθος, χωρίς τους ναυτικούς; Πώς θα γίνουν, όταν το ναυτικό φυλλάδιο θα γίνει συλλεκτικό είδος; Πόσα νησιά και ποια ανάπτυξη θυσιάζετε στο βωμό του εφοπλιστικού κέρδους;

Φέρατε για ψήφιση ένα νομοσχέδιο, που σε ό,τι αφορά στην ασφάλεια στα πλοία της ακτοπλοΐας, μεγαλώνει το ήδη υπάρχον κενό και γεμίζει φόβο τους νησιώτες. Ποιος ιδιώτης μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος μετά την ιδιωτικοποίηση ίσως της Πλοηγικής Υπηρεσίας; Ποιος ιδιώτης νηογνώμων θα πιστοποιήσει τα νεότευκτα ή μετασκευασμένα πλοία, μέσα στα οποία θα βάλουμε τους αγαπημένους μας ανθρώπους;

Ξέρουμε λοιπόν ότι τα πληρώματα συμμετέχουν στο σύνολό τους στα σχέδια εκκένωσης του πλοίου, καθώς και σε κάθε έκτακτη ανάγκη. Εσείς, για να εξυπηρετήσετε συμφέροντα αλλότρια προς τον επιβάτη, μειώνετε τη σύνθεση των πλοίων από 1η Νοεμβρίου μέχρι 31 Μαρτίου. Όμως τα Χριστούγεννα, το Πάσχα, τα Σαββατοκύριακα και πολλές άλλες φορές τα πλοία της ακτοπλοΐας έχουν μεγάλη πληρότητα. Ποιος θα φροντίσει τον επιβάτη; Ποιος θα καθοδηγήσει έναν ηλικιωμένο άνθρωπο σε μία περίπτωση ανάγκης; Θέλω να μου απαντήσετε σ' αυτά.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας θυμίσω ότι στο βάθος της Πάρου, στο βυθό, κοντά στη νησίδα Πόρτες και σε βάθος δεκαοκτώ μέτρων βρίσκεται ακόμα το ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ». Πήρε μαζί στον υγρό τάφο ογδόντα δύο νησιώτες και κάποιοι ήταν φίλοι και γνωστοί μας.

Μία εβδομάδα πριν είχα ταξιδέψει και εγώ με αυτό το πλοίο και πίστευα ότι ήταν ασφαλές και ελεγχόμενο από νηογνώμονα. Είχα εμπιστευθεί λοιπόν την ασφάλειά μου σε κάποιον Υπουργό Ναυτιλίας, σε κάποιο νόμο που υπήρχε, αυτό δηλαδή που κάναμε όλοι όταν ταξιδεύουμε. Εγώ ήμουν τυχερή, όπως τυχεροί ήταν κι αυτοί που σώθηκαν μία εβδομάδα αργότερα από την αυτοθυσία των ψαράδων της Πάρου. Όμως υπήρξαν και ογδόντα δύο άτυχοι.

Ως τότε η τύχη λοιπόν θα καθορίζει τις ζωές μας στο Αιγαίο; Ως τότε τα κέρδη των εφοπλιστών θα είναι πιο ψηλά από τις ζωές και τις αγάπες μας, πιο ψηλά από την αξιοπρέπειά μας;

Αγαπητοί συνάδελφοι της τρικομματικής Κυβέρνησης, επειδή για εμάς η θάλασσα, το αρχιπέλαγος είναι οι χιλιάδες δρόμοι από οπουδήποτε για παντού, επειδή η θάλασσα είναι η απόλυτη ελευθερία μας, έχω να σας κάνω μία πρόταση έστω και αυτήν την τελευταία ώρα.

Κάντε χάρτινο βαρκάκι αυτό το νομοσχέδιο και πηγαίνετε να το φουντάρετε, για λόγους ιστορικής μνήμης, πάνω στις Πόρτες της Πάρου. Είναι η μόνη ευκαιρία, γιατί όπως όλοι καταλαβαίνουν σε λίγο καιρό τέτοιες πολιτικές δεν θα τις «σηκώνουν» τα νησιά του Αιγαίου, μιας και εμείς δεν φταίμε που γεννηθήκαμε και αγαπήσαμε στην ανατολική πλευρά του.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Καλογέρη.

Το λόγο έχει ο Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Πάνος Καμμένος.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζητώ για δεύτερη φορά το λόγο μετά από τη χθεσινόβραδινή μου τοποθέτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου, διότι ακούστηκαν απίστευτα πράγματα σ' αυτήν την Αίθουσα. Και ακούστηκαν από Βουλευτές οι οποίοι δεν είναι νησιώτες. Δημιούργησαν μία εντύπωση για τους Έλληνες ναυτικούς, αλλά και για τη νησιωτική πολιτική, πολύ διαφορετική από την πραγματικότητα.

Πριν από λίγο επικοινωνήσα με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Ήταν συγκεντρωμένα τα στελέχη της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και των συνδικάτων και συζητούσαν για τις χθεσινές ομιλίες στη Βουλή. Ακούστηκε από Βουλευτή της συγκυβέρνησης ότι οι Έλληνες ναυτικοί, οι μάγειρες συγκεκριμένα, παίρνουν μισθό της τάξεως των 6.000 ευρώ και των 6.500 ευρώ. Αυτά τα ποσά δεν υπάρχουν. Μάλιστα υπήρχε και η προτροπή να πάρουν Φιλιπινέζους στα καράβια για να λειτουργήσει η ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Είμαι βέβαιος, κύριε Υπουργέ, ότι δεν συμφωνείτε με αυτές τις θέσεις, διότι δεν είναι η αλήθεια αυτή. Όμως αυτά ακούγονται μέσα στη Βουλή των Ελλήνων, ενώπιον του ελληνικού λαού και δημιουργούν εκείνες τις προϋποθέσεις αυτών που θέλουν να αφελληνίσουν την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Ζήτησα λοιπόν από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία να μου στείλει από έναν Έλληνα ναυτικό μάγειρα, τη μισθοδοσία του, για να δούμε ποια είναι η αλήθεια. Δεν υπάρχουν λοιπόν τα 6.000 ευρώ και τα 6.500 ευρώ. Με τη δική του συναίνεση και με το όνομά του εγγεγραμμένο στο λογαριασμό του ναυτικού και στην εκκαθαριστική δήλωση του μισθού του, ο μισθός του σε βαπόρι άνω των 4.500 TDW είναι 1.117,35 ευρώ.

Αυτή είναι η αλήθεια. Αυτά παίρνει ο Έλληνας ναυτικός μάγειρας, ο οποίος μένει μέσα στο καράβι, ταξιδεύει επί μήνες, δεν έχει δυνατότητα να επικοινωνήσει με την οικογένειά του και έχει εκκοιτητρώσει βάρδια. Διότι ο μάγειρας είναι εκείνος ο οποίος πρέπει να προετοιμάσει το πρωινό, το μεσημεριανό, το βραδινό, να είναι παρών, προκειμένου να υπάρχει φαγητό για όλες τις βάρδιες των ναυτικών. Ο μάγειρας είναι εκείνος που αντιμετωπίζει ως ναυτικός, όπως και οι υπόλοιποι ναυτικοί, τους κινδύνους που έχει θάλασσα και βλέπει το σπίτι του, το συντομότερο, κάθε τρεις μήνες. Ο μισθός του είναι 1.117 ευρώ.

Θέλετε...

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Ακτοπλοία ή Εμπορικό Ναυτικό;

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Όχι, ποντοπόρος ναυτιλία, που, όπως ξέρετε, οι μισθοί είναι και πολύ μεγαλύτεροι από την ακτοπλοία, κύριε συνάδελφε.

Τις Κυριακές έχει προσαύξηση 245 ευρώ και τα πάγια είναι 1.417 ευρώ. Το μάξιμουμ δηλαδή, που φτάνει να παίρνει καθαρά ο Έλληνας μάγειρας ναυτικός, είναι 2.671,54 ευρώ. Αυτά είναι τα χρήματα που παίρνει ο Έλληνας ναυτικός.

Ξέρετε ποια είναι διαφορά με τον Φιλιπινέζο; Καμμία διαφορά δεν υπάρχει. Είναι τα ίδια ακριβώς χρήματα. Ποιος ο λόγος να δυσφημούμε τους Έλληνες ναυτικούς; Ποιος ο λόγος να μιλάμε για κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων; Ποιος ο λόγος να αφεληγίσουμε ακόμα παραπάνω την εμπορική ναυτιλία; Κανένας.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ.

Πάνος Καμμένος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εκτός από τη δυσφήμιση των ναυτικών ακούστηκαν και περιέργες ιδέες για τα παράπλευρα επαγγέλματα, δίπλα δηλαδή από την ακτοπλοία ιδίως και από την ναυτιλία, σε σχέση με τους εργαζομένους στα λιμάνια, όπως είναι για παράδειγμα οι καβοδέτες.

Οι καβοδέτες δεν είναι κάποιοι διορισμένοι υπάλληλοι, οι οποίοι σε ένα λιμάνι που έρχεται ένα βαπόρι σε μπουνάτσα, παίρνουν τον κάβο και το δένουν. Αν δει κανείς στο διαδίκτυο την προσέγγιση του πλοίου της ακτοπλοίας με εννέα μποφόρ στην Κίμωλο και δει ότι οι καβοδέτες ήταν εκείνοι οι οποίοι πέρασαν μέσα από τα κύματα, διακινδυνεύοντας τη ζωή τους, για να δέσουν το καράβι και για να έχει επαφή το πλοίο της ακτοπλοίας με το νησί, θα καταλάβει ότι αυτή η δουλειά θα έπρεπε να πληρώνεται πολύ περισσότερο απ' ό,τι σήμερα πληρώνεται.

Θα έπρεπε να καταλάβουν ότι οι καβοδέτες είναι αυτοί που έχουν θάψει συναδέλφους τους, γιατί σπάνε εκατοντάδες κάβοι κάθε χρόνο. Για παράδειγμα, έχουν δει συναδέλφους τους να χάνουν τα πόδια τους, όταν τεντώνεται ένας κάβος σε μια φουρτούνα ή σ' ένα πρόσω, να κόβουν τα πόδια τους σε έναν καβοδέτη.

Ποια είναι λοιπόν αυτά τα υπέρ τρίτων που αναφέρονται σε τέτοιου είδους εργαζομένους, όπως είναι οι καβοδέτες και τα οποία πρέπει να καταργήσουμε; Και ποιος θα δένει τα πλοία;

Ακούστηκαν για τα νησιά πράγματα τα οποία αφορούν όμως την καλοκαιρινή τους περίοδο. Ξέρετε τι συμβαίνει σήμερα στη Μυτιλήνη;

Σας καλώ, κύριε Υπουργέ, να πάρετε το Λιμενάρχη της Μυτιλήνης, για να πάει να δει τι συμβαίνει αυτήν τη στιγμή στην προκυμαία της Μυτιλήνης. Υπάρχουν νεαροί που μοιράζουν φυλλάδια, με τα οποία καλούν την Πέμπτη –αύριο δηλαδή– σε δωρεάν εκδρομή στην Τουρκία, στη Μικρά Ασία και στο Αδραμύτι, εκατό Μυτιληνιοί, προκειμένου να επισκεφθούν το Νοσοκομείο «Edremit Körfez», το οποίο τους παρέχει νοσηλευτικές υπηρεσίες στο 1/10 περίπου απ' ό,τι τους παρέχονται στο Δημόσιο Νοσοκομείο της Μυτιλήνης.

Αυτή η εκδρομή οργανώνεται δε, εντελώς δωρεάν, προκειμένου να προσελκύσουν ασθενείς που θα πηγαίνουν από τη Μυτιλήνη στην Τουρκία, για να νοσηλευτούν. Μιλάμε για μια υπηρεσία η οποία παρέχεται δωρεάν σε όλους τους υπόλοιπους Έλληνες της χερσαίας Ελλάδος.

Ποια είναι λοιπόν η κατάσταση στα νησιά αυτήν τη στιγμή, με βάση τις απαιτήσεις της τρόικας; Η κατάσταση που επικρατεί στα νησιά είναι να κλείνουν τα νοσοκομεία. Ευτυχώς τα Νοσοκομεία της Λήμνου και της Ικαρίας διαφυλάχθηκαν.

Ξέρετε τι συμβαίνει με τα κέντρα υγείας; Έχει αντιληφθεί κανείς ότι ένας κάτοικος...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Δεν συμφωνεί ο κύριος Υπουργός. Μόνο το κεντρικό συμβούλιο συμφώνησε, αλλά ο κύριος Υπουργός είπε ότι...

ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ: Δεν διαφυλάχθηκε τίποτα.

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Έχει συμφωνήσει ο κύριος Υπουργός.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Ο Υπουργός ακόμα δεν συμφωνεί.

Θα πρέπει λοιπόν να δούμε ποια είναι η πραγματικότητα. Σε ένα νησί δεν θέλεις κάποιος μόνο μισή ώρα για να πάει από την κατοικία του στο νοσοκομείο. Για παράδειγμα, ο κάτοικος που μένει στις Ράχες Ικαρίας ή στο Καρκινάγρι, για να πάει οδικώς μέχρι τον Άγιο Κήρυκο, θέλει δυόμισι με τρεις ώρες. Δυόμισι με τρεις ώρες! Εάν, για παράδειγμα, κλείσουν τα Κέντρα Υγείας στις Ράχες ή στον Εύδηλο, ακόμα και ένα περιστατικό ενός απλού αλλεργικού σοκ θα οδηγήσει στο θάνατο.

Έχουμε αντιληφθεί τι σημαίνει νησιωτικότητα; Εάν το έχουμε αντιληφθεί, τότε θα πρέπει η κριτική που ασκείται εδώ –η οποία μάλιστα αφορά τα κονδύλια για τα νησιά– να γίνεται, προκειμένου να ενισχυθούν τα κονδύλια για τα νησιά και τα κονδύλια για την ακτοπλοία.

Χθες άκουσα και κριτική από Βουλευτές της Πολιτικής Άνοιξης, της «νέας» Νέας Δημοκρατίας, εναντίον της κυβερνητικής

πολιτικής την οποία εφάρμοσε η κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή, ενισχύοντας τα χρήματα για την ακτοπλοΐα. Τι θέλετε να κάνουμε, δηλαδή; Θέλετε να πείτε ξεκάθαρα ότι ήταν λάθος πολιτική η ενίσχυση των νησιωτών, η δυνατότητα στη συγκοινωνία και στην επαφή; Εάν έχετε αποφασίσει να υπερασπιστείτε αυτή τη νέα κυβερνητική προσπάθεια της τρόικας, καταργώντας ουσιαστικά και τα δικαιώματα των νησιωτών, πείτε το ευθέως. Δεν είναι ανάγκη να προχωράτε σε νέους θεσμούς του στυλ «Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής».

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του Προέδρου των Ανεξάρτητων Ελλήνων)

Υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Άραγε, έχει τηρηθεί; Διότι η αλήθεια είναι, ότι τα περισσότερα χρήματα για τη νησιωτικότητα έχουν δοθεί σε μελέτες. Εάν τα χρήματα που έχουν δοθεί σε μελέτες πηγαίνουν για υποδομές στα νησιά, όλα τα νησιά του Αιγαίου θα ήταν Μόντε Κάρλο. Έχουν δοθεί τριακόσιες χιλιάδες, πεντακόσιες χιλιάδες και ένα εκατομμύριο για μια μελέτη, προκειμένου να δημιουργηθεί βιολογικός καθαρισμός. Το αποτέλεσμα ήταν ότι πληρώθηκε η μελέτη και ο βιολογικός καθαρισμός που θα γινόταν πλέον με τις νέες τεχνολογίες, δεν έγινε ποτέ. Αυτή είναι η αλήθεια. Πληρώνουμε μελέτες για να απομακρύνουμε δύο βράχια από ένα λιμάνι, όταν η μελέτη στοιχίζει περισσότερο από το ίδιο το έργο.

Θέλετε να προχωρήσετε πραγματικά στο να γίνουν έργα; Έχετε πιστοποιημένες υπηρεσίες στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Βάλτε μηχανικούς αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, ενισχύστε τη Διεύθυνση Έργων που υπάρχει στη Γενική Γραμματεία της Μυτιλήνης και δώστε λύσεις άμεσα. Λύσεις σημαίνει η επαναφορά ακόμα και της ΜΟΜΑ.

Χρησιμοποιείτε στρατευμένους, χρησιμοποιείτε παιδιά τα οποία έχουν τελειώσει το Πολυτεχνείο και ή είναι πολιτικοί μηχανικοί ή είναι αρχιτέκτονες, προκειμένου να προχωρήσουν οι υποδομές στα νησιά.

Η νησιωτικότητα απαιτεί κατ' αρχάς να υπάρχει ασφάλεια στους κατοίκους των νησιών. Και θα πρέπει να δείτε, κύριε Υπουργέ, και να το πούμε δημόσια, ότι η κατάσταση που αυτήν τη στιγμή ισχύει στο Αιγαίο είναι τραγική.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του Προέδρου των Ανεξάρτητων Ελλήνων)

Εχθές στην επίσκεψη που σας έκανα, σας ρώτησα σε σχέση με το VTMS, δηλαδή το σύστημα παρακολούθησης των πλοίων από το Λαύριο, γιατί δεν λειτουργεί. Είναι απίστευτο σε μία ναυτική χώρα να μην έχουμε τον έλεγχο των πλοίων τα οποία κατεβαίνουν από τη Μαύρη Θάλασσα μέχρι το Αιγαίο.

Δεν λέω ότι φταίει ο συγκεκριμένος Υπουργός, λέω όμως ότι τα κονδύλια που αφορούν, παραδείγματος χάριν, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, δεν μπορεί να τα κόβει κανένας τρoικανός. Δεν μπορεί να έρχεται ο κ. Τόμσεν και ουσιαστικά να κόβει κονδύλια που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, διότι δεν είμαστε μία χώρα στην οποία έχουμε τη δυνατότητα και την πολυτέλεια να κάνουμε συνεργασία με τις διπλανές χώρες. Είναι ξεκάθαρα τα πράγματα. Η Τουρκία εποφθαλμιά, όταν υπάρξει -ο μη γένοιτο- ένα ατύχημα στην παραμεθόριο επί των ελληνικών χωρικών υδάτων, να προσφέρει έρευνα και διάσωση. Και αντί να ενισχύετε την έρευνα και τη διάσωση, ενισχύοντας και τις εθνικές θέσεις, παίρνετε μέτρα του στυλ κατεβάζουμε το λιμενικό διάσωση από τα ελικόπτερα της Πολεμικής Αεροπορίας -του Λιμενικού Σώματος μάλλον- τα Super Puma, που αγοράστηκαν για την έρευνα και τη διάσωση και τον πηγαίνουμε στις χερσαίες επιχειρήσεις.

Και σας ερωτώ: Ένα ελικόπτερο επιχειρεί στον Βόλο, στη Μαγνησία και εκείνη την ώρα δίνεται σήμα από το θάλαμο ότι έχουμε ναυάγιο βόρεια της Σκύρου. Θα γυρίσει το ελικόπτερο από τον Βόλο, θα πάει στην Ελευσίνα, θα προσγειωθεί, θα πάρει το διασώστη του Λιμενικού Σώματος, για να πάει να κάνει τη διάσωση στο Αιγαίο;

ΠΑΥΛΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ: Θα πάρει και στη

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Δεν υπάρχει!

Μόνιμο προσωπικό των ελικοπτέρων του Λιμενικού Σώματος

τα οποία επιδοτήθηκαν, κύριε Βογιατζή, όχι για να είναι στρατιωτικά, αλλά για να κάνουν έρευνα και διάσωση, πρέπει να είναι και ο λιμενικός που και σήμερα και εχθές και πριν από πέντε χρόνια και πριν από δέκα χρόνια υπήρχε μέσα. Δεν είναι οικονομία να κατεβάζεις τον διασώστη λιμενικό, ο οποίος θα κάνει τη διάσωση στη θάλασσα για να πάει να κάνει χερσαία επιχείρηση και να ρισκάρεις την έρευνα και τη διάσωση.

Εάν θέλουμε λοιπόν να μιλάμε για νησιωτική πολιτική, ξεχάστε όλες τις οδηγίες που παίρνετε από τον κ. Τόμσεν. Εφαρμόστε το άρθρο 101 του Συντάγματος περί της ιδιαιτερότητας της νησιωτικότητας και σκεφθείτε ότι η πρωτογενής παραγωγή που αυτήν τη στιγμή διαλύεται στα νησιά μας, είναι αυτή που θα ερημοποιήσει τα νησιά μας.

Δεν υπάρχουν σφαγεία στα νησιά. Και δεν υπάρχουν σφαγεία στα νησιά, διότι για να γίνει μία μελέτη σε ένα μικρό νησί, θα πρέπει να εγκρίνει ο Γενικός Γραμματέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Πού είναι; Καταργήθηκε. Θα έρθει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να το κάνει;

Επαναφέρετε τους θεσμούς στο Υπουργείο Αιγαίου, στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Μόνο με νησιωτικές πολιτικές θα μπορέσουμε να κρατήσουμε τα νησιά μας ζωντανά και να αντιμετωπίσουμε την προπαγάνδα που γίνεται από την απέναντι μεριά, τη μεριά εκείνων με τους οποίους συνομιλείτε, ενώ εκείνοι εποφθαλμιούν στο ελληνικό Αιγαίο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Ανεξάρτητων Ελλήνων)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Τον λόγο έχει ο Υπουργός Ναυτιλίας, κ. Μουσουρούλης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα προσεκτικά τον Πρόεδρο των Ανεξάρτητων Ελλήνων. Έχω να κάνω τις εξής παρατηρήσεις:

Το νομοσχέδιο δεν ασχολείται με τις λιμενικές υπηρεσίες. Η καβοδεσία είναι λιμενική υπηρεσία, όπως και η ρυμούλκηση, η πλοήγηση και η διαχείριση απορριμμάτων στους λιμένες.

Δεύτερο σχόλιο σε σχέση με το VTMS, VTMS. Να σας ενημερώσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι ο εξοπλισμός και η ενίσχυση των μέσων δεν αφορά καμμία τρoίκα, κανέναν απολύτως κ. Τόμσεν. Να σας πω ότι το VTMS είχε ενταχθεί στο «Interreg» και είχε συγχρηματοδοτηθεί από τα κοινοτικά κονδύλια. Επιχειρήθηκε πολλές φορές η ένταξη της επόμενης φάσης σε κοινοτικά προγράμματα. Ωστόσο υπήρχαν τεχνικού τύπου ζητήματα, που αφορούν στις συμβάσεις. Αν θέλετε μπορείτε να ρωτήσετε τους προκατόχους μου και θα σας δώσουν τις απαραίτητες εξηγήσεις.

Σε σχέση με τη νησιωτική πολιτική -και θα αναφερθώ εκτενώς όταν θα μιλήσω- δημιουργούμε στο Υπουργείο τεχνική υπηρεσία, για να μπορούμε και εμείς οι ίδιοι να παρεμβαίνουμε ανάλογα με το ύψος των πιστώσεων.

Να σας αναφέρω επίσης τις πιστώσεις του ΚΑΕ 2131 -έχω τον κατάλογο κι αν θέλετε μπορώ να σας τον δώσω- σε ό, τι αφορά τις άγονες γραμμές: Το 2011 έκλεισε οι δαπάνες και στις δύο γραμματοεξέδρες -δηλαδή και στο κεντρικό Υπουργείο και στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής- σχεδόν στα 86 εκατομμύρια. Το 2012 ήταν 87 εκατομμύρια και για φέτος έχουμε ένα προϋπολογισμό 85 εκατομμύρια, τον οποίο θα εξαντλήσουμε. Υπάρχουν αντίστοιχες προβλέψεις σε ό, τι αφορά τα επόμενα χρόνια. Και προσοχή, είναι πολύ κρίσιμο το ερώτημα, αν μας φτάνουν.

Κύριε Πρόεδρε, θέλω να σας πω ότι το Υπουργείο προσπαθεί να αξιοποιήσει τους πόρους που διαθέτει ο ελληνικός λαός για τη σύνδεση των νησιών με τον καλύτερο δυνατό τρόπο -ό, τι αυτό σημαίνει- που είτε αφορά σε μια βελτίωση του σχεδιασμού των γραμμών είτε σε μια καλύτερη συμπλήρωση των ελεύθερων γραμμών με επιδότηση από το Υπουργείο.

Κι ένα τελευταίο. Ζήτησα και πήρα τις μισθοδοσίες, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ασχολούμαι με το ζήτημα των μισθών, αν είναι πολύ ή λίγο αυτό που παίρνει ένας ναυτικός. Δεν θέλω να το κάνω αυτό σε καμμία περίπτωση. Όμως, κύριε Πρόεδρε, αυτό που καταθέσατε ως φύλλο μισθοδοσίας λείπει στο τέλος ότι στην ποντοπόρο -δεν σχολιάζω αν είναι λίγο ή πολύ- ο μάγειρας παίρνει καθαρά 2.884 ευρώ, αφαιρούμενων και των κρατήσεων, οι οποίες ανέρχονται σε 337 ευρώ. Εσείς αναφερθήκατε στο μισθό

και είπατε 1.117 ευρώ. Είναι αυτό που καταθέσατε για τα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Υπουργέ, στο τέλος το διόρθωσε και είπε το σύνολο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Δεν λέω αν είναι λίγα ή πολλά.

Αυτά ήθελα να συμπληρώσω μόνο. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ξεκίνησε έτσι, αλλά στο τέλος είπε το ακριβές νούμερο.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): (δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Πρόεδρε, δεν σας κάλυψα;

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Απόλυτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): 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, τριάντα πέντε μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Χαλκίδας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης θέλω να ανακοινώσω ότι ο Ανεξάρτητος Βουλευτής Αχαΐας, κ. Νικόλαος Νικολόπουλος, κατέθεσε πρόταση νόμου: «Για τη δανειοδότηση νομικών προσώπων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και πολιτικών κομμάτων».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διάρκή Επιτροπή.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Κουτσογιαννακόπουλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Οι παρατηρήσεις οι δικές μου δεν έχουν να κάνουν με τα επιμέρους και τα ειδικότερα, αλλά μόνο με τα του νομοσχεδίου.

Εξειδικεύομαι λοιπόν και λέω ότι την προσέγγιση ενός στεριανού ή ημιστεριανού στη νησιωτικότητα μπορεί να την επιφέρουν διάφοροι παράγοντες. Σ' εμένα την έφερε η συμμετοχή μου στην ΕΝΑΕ και το συνέδριο της ΕΝΑΕ στη Μυτιλήνη, όπου στη νησιωτικότητα μάς μυσταγώγησε ο καλός συνάδελφος και φίλος, ο κ. Παύλος Βογιατζής. Από τότε λοιπόν και έχοντας κατά νου και μία πρόσφατη περιοδεία στις Κυκλάδες, μετέχουμε κι εμείς του όρου της νησιωτικότητας και των ιδιαιτεροτήτων της.

Η γενική παρατήρησή μου στο νομοσχέδιο είναι τουλάχιστον στα 2/3 του. Είναι τολμηρό, δίνει λύσεις, σπάει παθογένειες, αποκαθιστά πράγματα και αποδίδει δίκαιο, παίρνοντας ταυτόχρονα και πρωτοβουλίες, προσαρμοσμένες στις τωρινές ανάγκες. Δεν χρειάζεται, νομίζω, να αναλύσω περισσότερο.

Εκεί όμως που έχω τα ερωτηματικά και εκεί που θα ήθελα τις περαιτέρω επεξηγήσεις είναι στο τελευταίο τμήμα του νομοσχεδίου, εκεί που αναπτύσσεται, όπως λέω εγώ, το γραφειοκρατικό του κομμάτι. Σημειώνω και παρατηρώ ότι έχουμε μία Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η οποία είναι κάτι πολύ ισχυρό, απ' ό, τι φαίνεται από το νομοσχέδιο και από τα συνοδά νομοθετικά κείμενα. Παράλληλα όμως, προβλέπουμε στο νομοσχέδιο να δημιουργήσουμε Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης Λιμένων, ενώ πάνω απ' αυτό –και σωστά θα πω εδώ– προβλέπουμε Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, την ΕΣΑΛ.

Έχουμε τρεις δομές οι οποίες τουλάχιστον γραμματικά και ρηματικά, φαίνεται να ασχολούνται με το ίδιο πράγμα, διαβαθμισμένες σε επίπεδα.

Ταυτόχρονα δημιουργούμε ή επαναφέρουμε Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής –και σωστά λέω εγώ– αλλά δεν μπορούμε να αντέξουμε στον πειρασμό και υποκύπτουμε στο να φτιάξουμε ένα ακόμη ερευνητικό ινστιτούτο.

Άκουσα τους αγαπητούς συναδέλφους από τα νησιά να λένε: «Ναι, χρειάζεται». Δεν ξέρω γιατί χρειάζεται. Ήδη υπάρχει διάσυνδεση με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, ήδη υπάρχει το ΕΛΚΕΘΕ και ένα-δύο ακόμα, τα οποία μου διαφεύγουν, και τα οποία ασχολούνται με ζητήματα της θάλασσας και νησιωτικής πολιτικής.

Γιατί θα πρέπει να προσθέσουμε ένα ακόμη ινστιτούτο όσο ερευνητικό και αν είναι αυτό; Δεν ξέρω πώς θα εξυπηρετήσει τα πράγματα και πώς θα διασυνδέεται με όλα τα υπόλοιπα.

Επειδή δεν μετέχω στην αρμόδια επιτροπή και δεν είχα και το χρόνο να δω τα πρακτικά της, θα ήθελα να μάθω γιατί η Διεύθυνση Πλοηγικών Υπηρεσιών γίνεται εταιρεία; Βέβαια είναι ένας πειρασμός τον οποίο σε πολλά νομοσχέδια βλέπουμε, να δημιουργούμε ιστορίες "by pass", φτιάχνοντας εταιρείες. Το είδαμε και στο επενδυτικό και διατύπωσα κι εκεί κάποιες επιφυλάξεις.

Η επόμενη παρατήρησή μου έχει να κάνει με το εξής: Δημιουργούμε εθνικό λιμενικό σύστημα και σωστά το δημιουργούμε. Βλέπω όμως σε χθεσινή ανακοίνωση του ΤΑΙΠΕΔ ότι λιμάνια από αυτά τα οποία θα υπαχθούν στο ελληνικό λιμενικό σύστημα, έχουν βγει για παραχώρηση. Έχει νόημα η νομοθετική πρόβλεψη ότι αυτά τα λιμάνια θα μπουνέ, αφού συσταθούν επιτροπές εμπειρογνομόνων, αφού αποτιμήσουμε μετοχές και όλα αυτά και αφού ληφθούν οι αποφάσεις των γενικών συνελεύσεων, να ενταχθούν μέσα στη μητρική εταιρεία, τη στιγμή που ήδη βρίσκονται προσφερόμενα; Θα ήθελα μία εξήγηση από τον κύριο Υπουργό.

Τελειώνοντας, αυτό που θα ήθελα να πω είναι ότι σωστά κρατάει ως αρμοδιότητα ο Υπουργός την τελική ρύθμιση των δρομολογίων ακόμη και των ανώτατων ορίων των ναύλων. Σε αυτό το σημείο θέλω να τονίσω και να υποσημειώσω ότι, όταν θα διαμορφώνονται τα δρομολόγια, ένα κύριο αίτημα-τουλάχιστον από τις Κυκλάδες τις οποίες πρόσφατα επισκέφτηκα– ήταν να υπάρχει μία ανταπόκριση της ακτοπλοΐας κατά το δυνατόν, ειδικά με τα νησιά που φιλοξενούν αεροδρόμια, ούτως ώστε να μπορούν τα πλοία της ακτοπλοΐας να λειτουργούν με τη μορφή ανταποκρίσεων των επιβατών που αποβιβάζονται από τα αεροσκάφη στα αεροδρόμια και να τους προωθούν στα γύρω και τα υπόλοιπα νησιά.

Για τα υπόλοιπα σε ό,τι αφορούν τα του Νομού Φθιώτιδος και δεν είναι θέμα του νομοσχεδίου, θα ενοχλήσω το Υπουργείο Ναυτιλίας, αλλά δεν ξέρω σε ποια από όλες τις διευθύνσεις θα πάω. Πιστεύω ότι θα μου δοθεί η δυνατότητα, με εξήγηση που θα μου δώσει ο κύριος Υπουργός στη συνέχεια, να ξέρω πώς θα αντιμετωπίσω τη γραφειοκρατία.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Κουτσογιαννακόπουλε.

Το λόγο έχει η συνάδελφος κ. Όλγα Βαλαβάνη.

ΟΛΓΑ-ΝΑΝΤΙΑ ΒΑΛΑΒΑΝΗ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, για το παρόν νομοσχέδιο λέγεται στις ναυτικές πιότσες ότι ιδιαίτερα όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις, την αντικατάσταση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας για τα κατώτερα πληρώματα με ατομικές, τη μείωση του υποχρεωτικού ετήσιου χρόνου ναυτολόγησης, την κατάργηση της οργανικής σύνθεσης των πληρωμάτων, τη δημιουργία ασφυκτικών κριτηρίων ορισμού του επαγγέλματος του ναυτικού, που λόγω της μακροχρόνιας κατάστασης ανεργίας θα οδηγήσει την πλειοψηφία των σημερινών ναυτικών εκτός επαγγέλματος και την πλήρη ελαστικοποίηση των συνθηκών ασφαλείας, αλλά και των υποχρεώσεων των ακτοπλόων για την εξυπηρέτηση των νησιών, περνά ό,τι ζητούσαν οι εφοπλιστές να περάσει εδώ και είκοσι χρόνια και δεν το είχαν καταφέρει μέχρι σήμερα.

Θα ήθελα να χαιρετίσω τον πραγματικά ηρωικό απεργιακό αγώνα των Ελλήνων ναυτικών, σε μια περίοδο που με την ανεργία στα ύψη κυκλοφορούν με μεγαλύτερη ακόμα ένταση οι πολύ γνωστές από παλιά «μαύρες λίστες» από ναυτιλιακή σε ναυτιλιακή εταιρεία. Δεν υπάρχει μέσο άσκησης πιο πρακτικής τρομοκρατίας από την προοπτική να μην σε προσλαμβάνει κανείς.

Οι ναυτικοί ξέρουν όμως ότι αυτό που διακυβεύεται σήμερα, είναι, εάν θα υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί στα υποτιθέμενα ελληνικά καράβια, που με την απελευθέρωση των ορίων ηλικίας τους και με την επιθεώρησή τους από ιδιώτες που επιχειρεί το παρόν νομοσχέδιο, μετατρέπονται πραγματικά σε πλωτές ωρολογιακές βόμβες –ας θυμηθούμε μόνο όμως το ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ»– ενώ οι κάτοικοι των νησιών συνειδητοποιούν σήμερα ότι αυτό αφορά και το εάν θα υπάρχουν κατοικημένα νησιά της άγονης

γραμμής την επόμενη δεκαετία.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με αφορμή το δεύτερο άρθρο του νομοσχεδίου που ορίζει πως το Υπουργείο Ναυτιλίας θα εποπτεύει μεταξύ άλλων και το «Πλωτό Μουσείο «ΝΕΡΑΙΔΑ»» του Ιδρύματος «Ιωάννη Λάτση», θα υπενθυμίσω όσα είχαμε αναφέρει στο νομοσχέδιο «Περί περιστολής των δημόσιων δαπανών» τον Σεπτέμβριο του 2012. Εκεί, αφού είχα θέσει το ερώτημα τι λόγους έχει το ελληνικό κράτος να νομοθετήσει ειδικά για ένα τέτοιο μουσείο, συμμετέχοντας στη δοξολόγηση μιας εξαιρετικά αμφιλεγόμενης προσωπικότητας, όπως ήταν ο πάτερ φαμίλιας της οικογένειας Λάτση, και είχα θυμίσει ότι το ίδιο το πλοίο που αναγορεύεται σε «ιστορικό», πριν αρχίσει να κάνει κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά με το όνομα «ΝΕΡΑΙΔΑ», ήταν το «ΛΑΟΥΡΕΑΝΑ», το ιδιωτικό κρουαζιερόπλοιο του γαμπρού του Μουσολίνι, Στρατάρχη Τσιάνο, και είχε γνωρίσει τις μεγαλύτερες δόξες του με επιβαίνοντα τον ίδιο τον Ντούτσε, είχα αναφερθεί και στις οικονομικές όψεις της υιοθέτησης του Μουσείου του Ιδρύματος «Ιωάννη Λάτση» από το Υπουργείο Ναυτιλίας, που τον Σεπτέμβριο του 2012 πέτυχε με την ψήφιση του ν. 4081 να εφαρμοστεί κατά παρέκκλιση η απαλλαγή του μουσείου, δηλαδή κατ' ουσίαν του Ιδρύματος «Ιωάννη Λάτση» με έδρα το Λίχτενσταϊν, από τους οφειλομένους, σύμφωνα με το μέχρι τότε νομοθετικό πλαίσιο, φόρους, εισφορές, τέλη και δασμούς και είχα καταλήξει ότι «ιδιαιτέρα στις σημερινές συνθήκες είναι λίγο βαρύ, ακόμη και για την τρικομματική Κυβέρνηση, να αναγορευθεί σε χορηγό και ευεργέτη της οικογένειας Λάτση».

Βέβαια πρέπει να ομολογήσω ότι την έκταση αυτής της χορηγίας δεν την φανταζόμασταν ακόμη τότε. Σύμφωνα με την απάντηση που μου έδωσε ο κ. Προβόπουλος την περασμένη εβδομάδα, στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής, στην περίπτωση οριστικής μεταίωσης της συμφωνίας Εθνικής-EUROBANK, δεν προβλέπεται η αμοibaία επιστροφή των πακέτων μετοχών που έχουν ήδη ανταλλαγή. Χάριν σε αυτήν την ανταλλαγή, η Εθνική είναι σήμερα κάτοχος του 84,5% της EUROBANK και η οικογένεια Λάτση του 11,5% της Εθνικής.

Ας σημειωθεί ότι η Τράπεζα της Ελλάδος, αντίθετα με ό,τι έκανε πριν τη συγχώνευση της Γενικής και της Εμπορικής με την Πειραιώς και την ALPHA αντίστοιχα, οπότε και ανάγκασε τις μητρικές τους τράπεζες να τις ανακεφαλαιοποιήσουν πλήρως, απάλλαξε την οικογένεια Λάτση από οποιαδήποτε υποχρέωση ανακεφαλαιοποίησης της EUROBANK, χαρίζοντάς της με αυτήν και μόνο την πράξη, μερικά δισεκατομμύρια ευρώ, που θα πληρώσει για τη EUROBANK, αντί για τους παλιούς της ιδιοκτήτες, ο ελληνικός λαός.

Είναι φανερό ότι προκύπτει τεράστιο πρόβλημα ηθικής και πολιτικής. Η Κυβέρνηση πρέπει να πάρει, εάν υπάρχει στοιχειώδης ευθιξία, όλα τα κατάλληλα μέτρα αντιστροφής της σημερινής κατάστασης, επιστροφής των πακέτων μετοχών, αλλιώς παίρνει και όλη την ευθύνη για το πώς με τα χρήματα του ελληνικού λαού η οικογένεια Λάτση βρέθηκε σήμερα ανάμεσα στους βασικούς μετόχους της μεγαλύτερης και σημαντικότερης -και κλασικά δημόσιας, εκτός από τα τελευταία χρόνια- ελληνικής τράπεζας.

Κατ' αντιστοιχία, θα πρέπει να θεωρήσουμε ότι η τροπολογία που κατατέθηκε στο παρόν νομοσχέδιο, με την οποία η μεταβίβαση των υποκαταστημάτων των κυπριακών τραπεζών στην Τράπεζα Πειραιώς ή οποιαδήποτε τυχόν τέτοιου χαρακτήρα μεταβίβαση, στο μέλλον, υποκαταστημάτων τραπεζών με έδρα σε άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξισώνεται με το νομοθετικό πλαίσιο του άρθρου 16 του ν. 2515/1997 για συγχώνευση πιστωτικών ιδρυμάτων, εξασφαλίζει το να γείρει ξανά η πλάστιγγα υπέρ της παραδοσιακά κατεχόμενη ευνοούμενης μεταξί των λίγων πλέον ελληνικών τραπεζών.

Η συγχώνευση τραπεζικών ιδρυμάτων όμως στην οποία αναφέρεται ο ν. 2515/1999 είναι εντελώς διαφορετική περίπτωση, γιατί γίνεται μετά από συμφωνία για ανταλλαγή μετοχών που έχουν αποδεχτεί οι μέτοχοι.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, με την ουσιαστικά εξαναγκαστική μεταβίβαση των κυπριακών υποκαταστημάτων στην Τράπεζα Πειραιώς στο πλαίσιο «τσεκουρώματος» της Κύπρου ως χρηματοοικονομικού κέντρου, μέσω της πειραματικής εφαρμογής της διαδικασίας διάλυσης τράπεζας με bail-in, χωρίς καν η

πρόταση οδηγίας του κ. Μπαρνιέ τον Ιούνιο του 2012 να έχει μπει έστω και στο πρώτο κοινοβούλιο κράτους-μέλους, η διαδικασία αυτή αυξάνει την περιουσία της Τράπεζας Πειραιώς.

Πρώτον, την αυξάνει κατά το 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ, που είναι το «δωράκι» της ανακεφαλαιοποίησης, για το οποίο δεν προβλέπεται υποχρέωση αύξησης μετοχικού κεφαλαίου κατά το 10% του, αντίθετα με όλες τις υπόλοιπες τράπεζες.

Επιπρόσθετα αυξάνει την περιουσία της Τράπεζας Πειραιώς κατά τη μεταβιβαζόμενη περιουσία των εν λόγω υποκαταστημάτων, που δεν προβλέπεται οποιοσδήποτε διαφανής τρόπος αποτίμησής της και αυτό είναι το δεύτερο «δωράκι» στην υπόθεση των κυπριακών τραπεζών.

Το τρίτο «δωράκι» είναι η παντελής απαλλαγή του ευεργετούμενου τραπεζικού ιδρύματος από τους οφειλόμενους φόρους και τέλη, εισφορές και δικαιώματα υπέρ του δημοσίου απ' αυτήν τη μεταβίβαση.

Σε συνθήκες τέτοιας αδιαφάνειας είναι αδύνατον, λοιπόν, να ελεγχθεί, αν ένα μέρος του 1,5 δισεκατομμυρίου ευρώ της ανακεφαλαιοποίησης, που υποτίθεται ότι προορίζεται εξ ολοκλήρου για τα κυπριακά υποκαταστήματα, δεν προορίζεται και για την τράπεζα με την οποία συγχωνεύονται και η οποία έχει συγκεντρώσει, με πλήρως αδιαφανή κριτήρια, απαντώντας «πακέτα» ανακεφαλαιοποίησης, ξεκινώντας από τα 7,5 δισεκατομμύρια ευρώ της Αγροτικής Τράπεζας πέρυσι και περνώντας τώρα στις τέσσερις τράπεζες -τέσσερις, πέρα από τα κυπριακά υποκαταστήματα- τις οποίες προβλέπεται να απορροφήσει τους αμέσως επόμενους μήνες.

Επομένως η στοιχειώδης ευθύνη απαιτεί να ολοκληρωθεί η συγχώνευση των κυπριακών υποκαταστημάτων, όχι κατά παρέκκλιση, αλλά σύμφωνα με την υπάρχουσα νομοθεσία, δηλαδή με ακριβή και διαφανή καταγραφή της περιουσίας τους και των αναγκών ανακεφαλαιοποίησής τους, με προσθήκη του αναλογούντος 10% στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και προπαντός, με πληρωμή όλων των αναλογούντων φόρων, τελών και δικαιωμάτων υπέρ του δημοσίου, ώστε στις σημερινές συνθήκες να μπει φραγμός τουλάχιστον σε αυτές τις περιπτώσεις, στις χορηγίες του ελληνικού λαού προς το εφοπλιστικό και τραπεζικό κεφάλαιο των παραδοσιακών ελληνικών οικογενειών.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι αυτό δεν είναι παρά το πρώτο βήμα μιας μάχης που θα κριθεί από την ανατροπή των σχεδίων της τρόικας, της Τράπεζας της Ελλάδας στο πλαίσιο του ευρωσυστήματος, στο οποίο ανήκει και της τρικομματικής Κυβέρνησης, για ξεπούλημα του 90% των μετοχών όλων των τραπεζών που ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο, αλλά διαχειρίζεται το ελληνικό Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας, που ανήκει στο ευρωσύστημα. Ξεκινώντας ήδη από την Εθνική Τράπεζα απ' αυτόν το Σεπτέμβριο. Πρόκειται για τράπεζες στις οποίες έχει διοχετευτεί από το 2008 το θηριώδες ποσό των 240 δισεκατομμύρια ευρώ σε εγγυήσεις και μετρητά, δηλαδή ένα ολόκληρο ετήσιο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν της Ελλάδας πριν την κρίση και όχι τώρα, που αναμένεται να κλείσει γύρω στα 180 δισεκατομμύρια ευρώ.

Η εξαιρετικά αποκαλυπτική αποστολή στην ομιλία του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων την προηγούμενη εβδομάδα, ότι το μόνο που τον ενδιαφέρει είναι να είναι καλές οι τράπεζες και όχι αν είναι γαλλικές, γερμανικές, αγγλικές κ.λπ., δείχνει καθαρά το μέγεθος της καταστροφής που θα πρέπει να αποφευχθεί, αν θέλουμε μία αυριανή κυβέρνηση αποδεδειγμένη από τα μνημόνια, η οποία να είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει το φρενάρισμα της πορείας της χώρας προς την καταστροφή κι ένα σχέδιο ολόπλευρης παραγωγικής ανασυγκρότησης και ανάπτυξης, με τη δημιουργία δεκάδων χιλιάδων, εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας, που είναι αυτό που χρειάζεται σήμερα περισσότερο από οτιδήποτε άλλο ο τόπος. Αυτό βέβαια δεν μπορεί να γίνει χωρίς δημόσιες τράπεζες, που ήδη από την άποψη της μετοχικής τους βάσης, ανήκουν στον ελληνικό λαό, είναι τμήμα του δημοσίου χρέους και πληρώνονται -και με τόκο- τα 50 δισεκατομμύρια της ανακεφαλαιοποίησής τους.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον λόγο έχει ο κ.

Ιωάννης Μιχελογιαννάκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μεγάλο θέμα το σημερινό, με τη λογική ότι πιάνει και την εθνική κυριαρχία και τη δημοκρατία. Αφού, Υπουργέ, τελειώσατε το ευρωπαϊκό κεκτημένο, αφού τελειώσατε το κοινωνικό κεκτημένο, αφού βάλατε τον ειδικό λογαριασμό, το Αγγλικό Δίκαιο και κάνατε άρση πολιτικής ασυλίας κράτους και Τράπεζας της Ελλάδος, φτάνετε στο σημείο ακόμα και στη νησιωτικότητα, όσον αφορά το θέμα της ΑΟΖ, να αφήνετε την τρόικα να αφήσει τα νησιά τα οποία έχουν κάτω από έναν αριθμό κατοίκων και αυτοί να φύγουν, σε περικοπή. Γιατί γνωρίζετε ότι η διαφορά υφαλοκρηπίδος και ΑΟΖ είναι πως η υφαλοκρηπίδα είναι γη, ενώ η ΑΟΖ είναι ζωντανός οργανισμός, οπότε δεν μπορείτε μετά να επαναδιαπραγματευτείτε. Αυτό όσον αφορά την εθνική κυριαρχία.

Πάμε στη δημοκρατία. Ο Αριστοτέλης λέει ότι δημοκρατία είναι το συμφέρον των πολλών και η ολιγαρχία το συμφέρον των ολίγων. Όταν στη φορολογία του εισοδήματος βάζετε 360% πάνω και από τον φόρο δεν εισπράττετε 6%, στους πλοιοκτήτες βάζετε πενήντα οκτώ φοροαπαλλαγές, 4% εισοδήματα και το πρώτο δίμηνο του 2013 αγοράζουν σαράντα έξι πλοία που αποτελούν το 20% του παγκόσμιου πλούτου, όσον αφορά την ακτοπλοία. Αυτή ήταν η πραγματικότητα και έρχεται και το νομοσχέδιο σήμερα.

Είναι ένα νομοσχέδιο λοιπόν, με το οποίο, πέρα από την εθνική κυριαρχία και τη δημοκρατία, την ανισοκατανομή του πλούτου και τα συμφέροντα, φτάνουμε και σε κάτι άλλο: Ιδιωτικοποιείτε λιμάνια. Γκρίζα ζώνη στη ναυτική εκπαίδευση, άρθρο 1. Πλοηγική υπηρεσία, τα ίδια. Υποβαθμίζεται το Λιμενικό Σώμα και στρατιωτικοποιείτε περίεργα τις υπηρεσίες. Να μη μιλήσω για το μνημονιακό ασφαλιστικό και μισθολογικό ή για το άρθρο 11 για τις ιδιωτικοποιήσεις, γιατί είναι πρόκληση.

Την ατομική σύμβαση τη βάζει το άρθρο 19. Το προσωπικό ασφαλείας το βάζει το άρθρο 30. Θεσμοθετείται η δρομολόγηση του δεύτερου πλοίου με το άρθρο 38 και η κατάργηση του δεκαμήνου. Επίσης θεσμοθετείται το Μητρώο των Ενεργών Ναυτικών, όπου πρέπει να έχεις την τελευταία τετραετία οκτώ μήνες υπηρεσία, για να εγγραφείς. Δηλαδή οι μακροχρόνια άνεργοι είναι έξω όλοι, κανείς δεν μπορεί να είναι. Το NAT το τελειώνετε, γιατί άμα κάνεις ατομικές συμβάσεις, άμα μειώνεις οργανικές θέσεις, άμα μειώνεις τα δρομολόγια από επτά μήνες σε τέσσερις, όταν δρομολογείς δεύτερο πλοίο και όταν έχεις μικρότερα πλοία και δεύτερη γραμμή, τι να σου πάρει το NAT; Το τελειώνετε και αυτό το ασφαλιστικό σύστημα.

Με το άρθρο 26 βάζετε την ταφόπλακα στις συλλογικές διαπραγματεύσεις των συνδικάτων. Κάνετε δήθεν Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, για να υποβαθμίσετε αντί να αναβαθμίσετε. Είχατε συγκεκριμένες προτάσεις από τα ΤΕΙ για αναβάθμιση και τίποτε απ' όλα αυτά δεν έχετε πετύχει. Και φτάνετε στο σημείο, ενώ ένας ελληνικός στόλος έχει οκτακόσια πενήντα με εννιακόσια πλοία, επαίτες τετρακόσιοι σπουδαστές να παρακαλούν να εκπαιδευθούν και να μην μπορούν. Ούτε εκεί υπάρχει επάρκεια ούτε εκεί υπάρχει συλλογική ευθύνη.

Στο άρθρο 23, σχετικά με την εκπαίδευση εκτός NAT, προσέξτε το έγκλημα. Ενώ δεν υπάρχει ναυτολόγιο, στο άρθρο 32 μειώνετε τον έλεγχο στις offshore εταιρείες. Δεν μας φτάνουν οι δεκατρείς χιλιάδες οκτακόσιες, από τις οποίες έχετε ελέγξει πέντε και έχουμε πάρει 950 εκατομμύρια, αλλά πρέπει να διευκολύνετε και αλλοδαπά πλοία και να νομιμοποιήσετε την offshore εταιρεία.

Στο άρθρο 33 της νησιωτικότητας το ότι το Παρατηρητήριο θα γινόταν με προεδρικό διάταγμα και όχι μέσα από τη Βουλή, πολλά λέει. Και το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής δύο φορές το χρόνο —«γλάστρα»— θα συνεδριάζει και με σύνθεση ελλιπή και όπως τη θέλετε. Αυτά είναι γελοία πράγματα.

Ως γιατρός τώρα, θα μιλήσω και όχι ως πολιτικός. Σεβαστείτε τουλάχιστον τη θαλασσαιμία, τους αιμορροφικούς, τους νεφροπαθείς, την ισχαιμική, τη συγγενή καρδιοπάθεια, τον σακχαρώδη διαβήτη, τα παιδιά που έχουν πρόβλημα αντίληψης, που τα βγάζετε έξω. Για όνομα της Παναγίας! Σε μια κρίση πρωτοφανή ζούμε. Είναι απαράδεκτες οι καθυστερήσεις. Είναι απαράδεκτο το πλαίσιο που κάνετε.

Πού πηγαίνετε το «μπαλάκι»; Σε μια συμφωνία πλοιοκτητών-πολιτών-επιβατών. Τι περιμένετε απ' αυτήν τη συμφωνία να σας βγει; Με τι εχέγγυα ο απλός πολίτης θα μπορέσει να τα βάλει με αυτούς; Το ηλεκτρονικό σύστημα δεν το θέλετε, γιατί αν σας βάλοιμε ορίζοντα τουλάχιστον τετραμήνου, δεν σας συμφέρει. Οπότε, το υπολείπονέστε έντεχνα, για να δημιουργείτε καθυστερήσεις.

Μειώνετε λοιπόν το κόστος εργασίας, καταργείτε θέσεις, μειώνετε τον χρόνο των δρομολογίων, αντικαθιστάτε πλοία, δημιουργείτε δίμηνες δρομολογήσεις, μειώνετε οργανικές θέσεις, κάνετε την πεντάμηνη χειμερινή περίοδο —που είναι εγκληματική— περικοπτε κονδύλια σε γραμμές του δημόσιου συμφέροντος, δεν ορίζετε την άγωνα γραμμή σαν γραμμή ζωής, καταργείτε το όριο ηλικίας των πλοίων, για να παχτούν τα «παιχνιδάκια» των τριάντα ετών, που τόσα έχει πληρώσει το ελληνικό κράτος.

Θα σας πείραζε να δημιουργούνταν ένας δημόσιος κοινωνικός φορέας, με δρομολόγια που να εκτελεί μια δημόσια ακτοπλοία; Θα σας πείραζε η ισοτιμία του ηπειρωτικού κράτους με το μεταφορικό ισοδύναμο; Θα σας πείραζε αντί των τεσσάρων ανώνυμων εταιρειών και του περίεργου προδοτικού ρόλου του ΤΑΙΠΕΔ, να υπήρχε ένας δημόσιος έλεγχος; Θα σας πείραζε η αξιοπρέπεια στις συνθήκες εργασίας; Μόνο γυρίζετε σε μεσαιωνικού τύπου ατομικές συμβάσεις. Θα σας πείραζε η Ρυθμιστική Αρχή των Λιμένων —το άρθρο 44— να δουλέψει ως ανεξάρτητη αρχή κι όχι ως μια πεφωτισμένη δεσποτεία, η οποία κατευθύνει μόνο και μόνο τον πλοίο; Θα σας πείραζε το ναυπηγοεπισκευαστικό να ήταν τουλάχιστον σε μια βάση ορθολογική ως προς το δημόσιο συμφέρον;

Υπάρχει μια διαφοροποίησή μου, όσον αφορά τον ΣΥΡΙΖΑ στο εξής ζήτημα, ως γιατρός. Όταν πρέπει να μπει στο πλοίο για να κάνει ένα ταξίδι ένας καρδιοπαθής —πηγαίνει να εμφυτεύσει απινιδωτή για ένα βηματοδότη— πρέπει να πάρει χαρτί καρδιολόγου γι' αυτήν του την πάθηση και πολλές φορές ο ίδιος ο γιατρός δεν τον αφήνει να πετάξει αεροπορικά, λόγω της πίεσης και επιβάλλεται το πλοίο.

Υπάρχει και μια ευπάθεια προϊόντων. Ορισμένα προϊόντα —προσέξτε, όχι όλα— πρέπει να πηγαίνουν στον προορισμό τους, ιδίως σε περιόδους κρίσης. Το θέμα αυτό θα μπορούσε να είχε λυθεί αν είχατε σεβαστεί δύο πράγματα: Τον χρόνο και τη συλλογική δουλειά των συνδικάτων.

Αν τα συνδικάτα δεν τα φέρνατε αντίθετα, διότι με όλο αυτό το φιάσκο των ναυτεργατών, που τους τελειώνετε, πάτε, αντί για την πάλη των τάξεων, να προκαλέσετε σύγκρουση των τάξεων με τους αγρότες, όταν σ' αυτούς έχει μειωθεί το εισόδημα κατά 23%, όταν η ενέργεια αυξήθηκε κατά 18%, όταν το κόστος των ζωοτροφών είναι 12%, όταν τα λιπάσματα είναι 12% κι όταν από τη φυτική παραγωγή στην Ελλάδα, αντί για 8,2 δισεκατομμύρια παίρνουμε 6,8 δισεκατομμύρια. Πάτε να προκαλέσετε σύγκρουση δύο τάξεων, για να κάνετε αυτό που έλεγε ο Μαρξ, δηλαδή να πετύχετε τελικά την κατάργησή τους.

Δεν θα το πετύχετε, γιατί δεν σεβαστήκατε ούτε το συνδικάτο ούτε την κοινωνία και θα τη βρείτε γρήγορα απέναντί σας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Μιχελογιαννάκη.

Παρακαλώ να έρθει στο Βήμα ο συνάδελφος κ. Ευάγγελος Αποστόλου.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να σας ευχηθώ καλή θητεία στα προεδρικά έδρανα, σε μια πολύ δύσκολη συγκυρία.

Κύριε Υπουργέ, δεν θεσμοθετείται μια νέα και ολοκληρωμένη στρατηγική στη ναυτιλία, όπως ισχυρίζεστε ιδιαίτερα στην εισηγητική σας έκθεση. Οι παρεμβάσεις που κάνετε με το συζητούμενο νομοσχέδιο στην οργάνωση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στα θέματα ναυτικής εργασίας, στα θέματα των λιμένων, στην Πλοηγική Υπηρεσία, όλα αυτά υπηρετούν επιχειρηματικά και —θα έλεγα— ιδιαίτερα εφοπλιστικά συμφέροντα.

Επιστρέψατε το διοικητικό μοντέλο του Υπουργείου σε μια ιεραρχική δομή καθαρά υπουργοκεντρική. Θα είστε εσείς σήμερα, θα είναι αύριο ο διάδοχός σας, ένας Υπουργός ο οποίος ουσια-

στικά θα ελέγχει και θα κατευθύνει το συγκεκριμένο Υπουργείο, υποστηριζόμενος από μια ομάδα αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, που πλέον θα εμπλέκεται στο σύνολο των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι πολιτικές διευθύνσεις μέχρι σήμερα λειτουργούσαν όντως και με στρατιωτικό προσωπικό, αλλά τώρα μπαίνουν όλοι σε στρατιωτική ιεραρχία. Είναι αυτό που λέμε ότι οι πολιτικοί υπάλληλοι πλέον οδηγούνται στο περιθώριο.

Επίσης δεν είναι διακριτός ο αναπτυξιακός ρόλος του Υπουργείου σε σχέση με τις Υπηρεσίες Ακτοφυλακής που είναι ουσιαστικά η κύρια αποστολή του Λιμενικού Σώματος. Άρα λοιπόν το Λιμενικό Σώμα αναγνωρίζεται πλέον ως στρατιωτικό Σώμα και όχι ως Σώμα Ασφαλείας.

Βέβαια το συζητούμενο νομοσχέδιο, όπως είπαν και οι εισηγητές μας και οι προηγούμενοι συνάδελφοι, διαπνέεται και από αντεργατικές ρυθμίσεις. Καταργεί υπάρχοντες κανονισμούς προσωπικού, καθώς και όλη τη διαδικασία με βάση την οποία έχουν εκπονηθεί οι συγκεκριμένοι κανονισμοί. Μάλιστα με το πρόσχημα της αύξησης απασχόλησης, καταργούνται και οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας ιδιαίτερα για τα κατώτερα πληρώματα, δηλαδή προσαρθείτε εσείς να δώσετε ένα κατώβιο στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, συμπιέζοντας, θα έλεγα μειώνοντας, το κόστος μέχρι τα όρια που οδηγούν στην εξαθλίωση των εργαζομένων.

Πέραν αυτών, πολλοί εργαζόμενοι θα οδηγηθούν εκτός επαγγέλματος και ιδιαίτερα το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο θα χάσει σημαντικά έσοδα, προσθέτοντας βέβαια και το ότι η ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των νησιών ουσιαστικά υποβαθμίζεται.

Ταυτόχρονα όμως –και εκεί θέλω να σταθώ ιδιαίτερα– φέρνεται και τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμανιών είτε με την παραχώρηση του μετοχικού κεφαλαίου είτε με παραχώρησης δραστηριοτήτων. Η προοπτική ιδιωτικοποίησης των λιμανιών διευκολύνεται ιδιαίτερα από τη μετατροπή των λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες. Είναι γεγονός ότι πολλά δημοτικά λιμενικά ταμεία ή λιμενικά ταμεία είχαν πρόβλημα σχετικά με τη λειτουργία τους για ένα σωρό λόγους, όπως είναι η υποστελέχωση, η έλλειψη υποστήριξης της λειτουργίας τους και δεν ήταν η λειτουργία τους όλα αυτά τα χρόνια αυτή που είχε ανάγκη ιδιαίτερα ο χώρος των παραλιακών πόλεων.

Όμως η συγχώνευσή τους σε ενιαίες ανώνυμες εταιρείες αφαιρεί τη δυνατότητα από την αυτοδιοίκηση –και όταν λέμε αυτοδιοίκηση, εννοούμε βεβαίως και τις τοπικές κοινωνίες– να διευθετούν θέματα που αφορούν τα λιμάνια που τους εξυπηρετούν, ενώ όπως είπα και προηγουμένως, η ιδιωτικοποίηση έρχεται. Σ' αυτήν τη ρύθμιση υπήρξαν πολλές αντιδράσεις. Αναφέρομαι στις αντιδράσεις που υπήρξαν στη βόρεια Εύβοια και στη Σκύρο. Πραγματικά είναι θετικό ότι πριν από λίγη ώρα αποσύρατε τη σχετική διάταξη, διότι σ' αυτήν την περίπτωση...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Για τη Σκύρο μόνο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Ναι, σας το αναγνώρισα. Βεβαίως αργήσατε να καταλάβετε την ιδιαιτερότητα που υπάρχει με τη Σκύρο, την αγωνία όλων αυτών των ανθρώπων, όταν είδαν ότι ερχόταν η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Σκύρου. Θα μπορούσα βεβαίως να σας πω πολλά περισσότερα για τη συγκεκριμένη περίπτωση. Όμως έστω και την υστάτη στιγμή διορθώσατε ένα λάθος.

Πάντως οι κοινές θέσεις δήμων και άλλων φορέων, που τεκμηρίωναν την αναγκαιότητα παραμονής των λιμενικών ταμείων είτε υπό τον έλεγχο της αυτοδιοίκησης είτε όπως υπήρχαν ως ανεξάρτητα, δεν λήφθηκαν καθόλου υπ' όψιν.

Επίσης η δημιουργία των τεσσάρων λιμενικών δικτύων, που προβλέπει το σχέδιο νόμου, χαρακτηρίζεται από προχειρότητα χωρίς αναπτυξιακή φιλοσοφία, αφού είναι φανερό ότι βασικός στόχος τελικά δεν είναι παρά ο κεντρικός σχεδιασμός να οδηγεί στην ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Είναι το ΤΑΙΠΕΔ αυτό το οποίο σας οδηγεί στο μοντέλο της ολικής παραχώρησης και μάλιστα με την πρόβλεψη όλων των επιμέρους δραστηριοτήτων.

Ουσιαστικά δηλαδή, σε παραλιακές πόλεις τον καθρέφτη της πόλης τον παραδίδετε σε ιδιωτικά συμφέροντα.

Θα σας αναφέρω ως παραδειγμα την πατρίδα μου, τη Χαλκίδα. Η παραλία της Χαλκίδας ανήκει στο Λιμενικό Ταμείο. Αντι-

λαμβάνετε ότι με τις συγκεκριμένες παραχωρήσεις όχι μόνο ο συγκεκριμένος χώρος θα δοθεί στις ιδιωτικές εταιρείες, αλλά και οι δραστηριότητες. Δείτε τώρα την παραλία της Χαλκίδας, η οποία έχει καταλήξει «σαντίρ μαχαλάς». Φανταστείτε τι πρόκειται να γίνει αύριο μέσα από αυτήν τη διαδικασία.

Κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει κανένας λόγος εκεί που έχουμε μικρά λιμενικά ταμεία, όπου η αυτοδιοίκηση μπορούσε να συνεισφέρει, μπορούσε να βοηθήσει, να λέτε ότι θα γίνουν ανώνυμες εταιρείες. Ουσιαστικά τους παίρνετε και αυτές τις ελάχιστες δραστηριότητες, οι οποίες βοηθούσαν και το χώρο της αυτοδιοίκησης να μπορεί να ανταποκριθεί, ιδιαίτερα σε αυτές τις κρίσιμες συνθήκες, στις απαιτήσεις των δημοτών.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα πω ότι υπάρχουν και πάρα πολλά ζητήματα τα οποία έχουν σχέση με θέματα οργάνωσης λιμανιών, με τη θεσμοθέτηση των λιμενικών δικτύων, καθώς και με την Πλοηγική Υπηρεσία, η οποία και αυτή ουσιαστικά οδηγείται στην ιδιωτικοποίηση. Εμείς είμαστε αντίθετοι σε όλα τα παραπάνω θέματα, ιδιαίτερα από την ώρα που χάνεται ο δημόσιος χαρακτήρας και όλα δίνονται στην ιδιωτική δραστηριότητα, γι' αυτό και καταψήφισαμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Σας ευχαριστώ, κύριε Αποστόλου.

Θα παρακαλέσω να έρθει στο Βήμα ο συνάδελφος, κ. Αθανάσιος Πετρακος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Και σας εύχομαι καλή θητεία στα νέα σας καθήκοντα.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –λείπει βέβαια ο Υπουργός Ναυτιλίας, ο οποίος βγήκε έξω, επειδή πρέπει να ζητήσει την έγκριση του Υπουργού Οικονομικών– θα ήθελα να ξεκινήσω με αυτό που έθεσα και στην επιτροπή:

Κύριοι Υπουργοί, είναι στοιχειώδης υποχρέωσή σας απέναντι στους πολύτεκνους να κάνετε δεκτό το αίτημα τους για μείωση στο 50% των εισιτηρίων που πληρώνουν. Δεν αρκεί αυτό που κάνατε, να τους εντάξετε και να είναι στην επιτροπή. Αυτό είναι το επουσιώδες. Η ουσία είναι, αν θα κάνετε δεκτό –και θέλουμε να δώσετε απάντηση– αυτό το αίτημα το οποίο προτείνουν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε καταγγείλει την κατάργηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Είπαμε «ΝΑΙ» στην ίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, γιατί είναι αδιανόητο μια χώρα σαν την Ελλάδα, με τόσα πολλά νησιά, η οποία βρέχεται από χιλιάδες χιλιόμετρα θάλασσας, να μην έχει Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εμείς όμως λέμε ότι το Υπουργείο θα πρέπει να κινείται σε κατεύθυνση η οποία να συμβάλλει στην ανάπτυξη της νησιωτικής και της παραλιακής Ελλάδας. Θα πρέπει να είναι, δηλαδή Υπουργείο των πολιτών, των ναυτικών, το οποίο θα συμβάλλει στην ασφάλεια της χώρας και όχι των εφοπλιστών.

Κι αν δεν πείθεστε από αυτά που λέμε εμείς, ότι, δηλαδή δυστυχώς, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι ένα νομοσχέδιο που κατά κύριο λόγο εξυπηρετεί τα εφοπλιστικά συμφέροντα, θα ήθελα να παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό –παρ' ότι λείπει, θα τα ακούσει– να σκεφθεί πολύ σοβαρά τη βαθιά βιωματική ομιλία της συναδέλφου Αγνής Καλογερά –έχω ζηήσει κι εγώ στη Σάμο δύο χρόνια περίπου, είκοσι δύο μήνες– και να περάσει από το φίλτρο του μυαλού του όλα αυτά που είπα. Τότε ίσως δει ότι πράγματι έχουμε δίκιο.

Χθες μας κατηγορήσατε, κύριε Υπουργέ, ότι χρησιμοποιούμε ιδεοληψίες. Για να δούμε. Τα είπαν οι συνάδελφοι και δεν θέλω να επιμείνω ιδιαίτερα σε όλα αυτά. Και απέδειξαν και οι εισηγητές και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και οι Βουλευτές από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ, ότι το σχέδιο νόμου φιλοδοξεί να υλοποιήσει πολιτικές σε στοχεύσεις που συνδέονται με την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση εφοπλιστικών και άλλων επιχειρηματικών συμφερόντων.

Μας κατηγορήσατε και μας είπατε ότι είμαστε πολύ καχύποπτοι, διότι καταγγείλαμε ότι ήρθε και μια τροπολογία από ένα Βουλευτή.

Πρώτον, ο συγκεκριμένος Βουλευτής δεν είναι τυχαίος Βουλευτής. Είναι ο Γραμματέας της Νέας Δημοκρατίας.

Δεύτερον και μια άλλη «τυχαία» τροπολογία, που ήρθε από κά-

ποιους Βουλευτές, έφερε ένα από τα μεγαλύτερα σκάνδαλα που έχουν συμβεί στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου, δηλαδή να αθωωθούν οι διοικήσεις των τραπεζών για τα θαλασσοδάνεια που έχουν δώσει στο ΠΑΣΟΚ και στη Νέα Δημοκρατία.

Να μην είμαστε λοιπόν καχύποπτοι;

Γιατί λοιπόν η Κυβέρνηση, παραμονές της συζήτησης στη Βουλή, χωρίς καμμία συζήτηση με τα Ναυτεργατικά Σωματεία και την ΠΝΟ, χωρίς καμμία δημόσια διαβούλευση, επιχειρεί, με πρόσχημα τις πραγματικές ανάγκες των νησιωτών για ακτοπλοϊκή διασύνδεση, να περάσει διάταξη για πλοίο ασφάλειας, τις ημέρες της απεργίας, που ουσιαστικά καταργεί το δικαίωμα της απεργίας;

Δεύτερον, τι κάνετε με τις διατάξεις που αφορούν την οργάνωση του Υπουργείου; Ουσιαστικά στρατιωτικοποιείτε το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, μετατρέποντας το Λιμενικό Σώμα σε στρατιωτικά οργανωμένο, με την ιδιότητα του στρατιωτικού, σύμφωνα με το Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα. Στην ουσία, δηλαδή, γυρνάτε πολύ πίσω από τις αρχές της δεκαετίας του '80 και ίσως και χειρότερα, διότι τότε δεν υπήρχε Αρχηγείο και όλες οι υπηρεσίες ήταν στη δομή του Υπουργείου, άσχετα από τη στελέχωσή τους από το Λιμενικό Σώμα.

Όπως ειπώθηκε και από τον συνάδελφο Αποστόλου, όλα αυτά ανοίγουν τον δρόμο στη δραματική μείωση των διευθύνσεων που εργάζονται πολιτικοί υπάλληλοι. Από την άλλη μεριά, το Λιμενικό Σώμα δεν επιτελεί την κύρια αποστολή του, που είναι η ακτοφυλακή. Ενώ λοιπόν έχει πολύ σημαντική αποστολή, πάτε να τους μετατρέψετε να κάνουν και δουλειές που πρέπει να τις κάνουν οι πολιτικοί υπάλληλοι.

Τρίτο ζήτημα: Τι κάνετε στο χώρο των λιμανιών; Προωθείτε διατάξεις που ρυθμίζουν τις διαδικασίες, τις ιδιωτικοποιήσεις, διευκολύνοντας τους μελλοντικούς ιδιοκτήτες. Γνωρίζετε πολύ καλά, μια και είστε νησιώτης, τη μεγάλη σημασία των λιμανιών στην ανάπτυξη της χώρας και των διάφορων περιοχών. Δυστυχώς μέχρι σήμερα, σχεδιασμός δεν είχε γίνει και η όποια ανάπτυξη των λιμανιών στηρίχθηκε σε πρωτοβουλίες διοικήσεων, πιέσεις φορέων και στη δυνατότητα των ιδίων των λιμανιών να αξιοποιούν πόρους και να υλοποιούν έργα και όχι σε ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα προτεραιοτήτων.

Πώς θα αναπτυχθεί ο τουρισμός αν υπάρχει αυτή η κατάσταση με τα λιμάνια τα οποία δέχονται τον τουρισμό της κρουαζιέρας;

Ξέρετε τι έχει γίνει και στο Κατάκολο και ποια προβλήματα υπάρχουν στην Καλαμάτα. Μπορεί να υπάρξει πρόβλημα λόγω του ότι δίνονται ελάχιστα χρήματα, που απαιτούνται, για να αποκατασταθεί μια βλάβη στον λιμενοβραχίονα.

Επίσης δημιουργείτε την περίφημη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων που θα προκαλέσει αρνητικότερες επιπτώσεις και μεγάλη ζημιά στο δημόσιο, όπως έγινε και με την περίφημη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας.

Γνωρίζετε το ρόλο της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας στην εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων και στο μεγαλύτερο σκάνδαλο που έχει υπάρξει στο χώρο της ηλεκτρικής ενέργειας μέχρι αυτή τη στιγμή, με τις περίφημες εταιρείες «ENERGA» και «HELLAS POWER».

Κι ερχόσαστε εσείς τώρα, σε αυτήν την κρίση, και φέρνετε τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, η οποία τι θα κάνει; Θα είναι ένα σχήμα που θα κινείται ανάμεσα σε αρμοδιότητες κρατικού φορέα -αφού της δίνονται αρμοδιότητες που ανήκαν στη Γενική Γραμματεία Λιμένων- και της ανεξάρτητης αρχής. Ένα σχήμα, δηλαδή, χωρίς σαφή αποστολή και περιεχόμενο, που καλείται να ρυθμίσει μια αγορά στην οποία επί της ουσίας, δεν υπάρχει ενδολιμενικός ανταγωνισμός, αφού πιθανότατα όλες οι μετοχές των οργανισμών λιμένων θα παραχωρηθούν σε ιδιώτες και θα λειτουργούν μονοπωλιακά σε ένα λιμάνι, αλλά ουσιαστικά δεν υπάρχει ούτε και διαλιμενικός ανταγωνισμός, αφού τα μεγέθη των λιμανιών της χώρας και οι δραστηριότητές τους δεν το επιτρέπουν.

Η δημιουργία λοιπόν ενός σχήματος με δομές, διορισμένο διοικητικό συμβούλιο και σημαντικά έσοδα από τα λιμάνια και έργο που αποτελεί αντικείμενο μιας διεύθυνσης, της σημερινής Γενικής Γραμματείας Λιμένων, αποτελεί τουλάχιστον πρόκληση από μια Κυβέρνηση που στο όνομα του περιορισμού του δημοσίου, έθεσε και θα θέσει σε διαθεσιμότητα και θα οδηγήσει σε από-

λυση χιλιάδες υπαλλήλους.

Το προκλητικό είναι ότι στο σχέδιο νόμου δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη για την κατοχύρωση του δικαιώματος των εργαζομένων στα λιμάνια σε μια περίοδο, που η εμπειρία της «COSCO» έδειξε ότι η είσοδος ιδιωτών στη λιμενική βιομηχανία επιβάλλει την ύπαρξη κανόνων που θα διασφαλίζουν τουλάχιστον αξιοπρεπείς εργασιακές συνθήκες.

Η στρατηγική του ΣΥΡΙΖΑ για τα λιμάνια, όπως ειπώθηκε από τον εισηγητή μας, είναι σε εντελώς διαφορετική κατεύθυνση από την πολιτική που προωθεί η Κυβέρνηση, η οποία θέλει να τα παραχωρήσει στα ιδιωτικά συμφέροντα.

Ο ΣΥΡΙΖΑ τονίζει ότι ο δημόσιος έλεγχος των μεγάλων λιμανιών αποτελεί προϋπόθεση, προκειμένου, πρώτον, η λιμενική βιομηχανία να λειτουργήσει με τρόπο που να εξυπηρετεί ένα συνολικότερο σχέδιο ανασυγκρότησης της χώρας και της οικονομίας, ως βασική μεταφορική υποδομή και δεύτερον, να αποτελέσουν έναν αυτόνομο πόλο ανάπτυξης που δεν θα συνδέεται μόνο με την ελληνική οικονομία, αλλά θα έχει έναν εξωστρεφή προσανατολισμό.

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

Δυστυχώς, δεν θα μπορέσω να τοποθετηθώ για τα μικρά λιμάνια, διότι σέβομαι το χρόνο και τον Πρόεδρο.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Σας ευχαριστούμε, κύριε Πετράκο.

Το λόγο έχει ζητήσει ο Υπουργός Οικονομικών κ. Στουρνάρας.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών): Ήρθα για να κάνω μια παρέμβαση, σχετικά με την τροπολογία με γενικό αριθμό 447 και ειδικό αριθμό 53, που έχουμε καταθέσει από το Υπουργείο Οικονομικών στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Θα ήθελα να αναφέρω σχετικά τα εξής: Η παρούσα τροπολογία σηματοδοτεί την ένδειξη της συνεπούς στάσης της Ελλάδας και τη στήριξη της προς την Κύπρο. Με το που εξόπασε η κρίση στην Κύπρο κινηθήκαμε βάσει οργανωμένου σχεδίου, ώστε να επιλυθεί άμεσα το πρόβλημα με τα υποκαταστήματα των κυπριακών τραπεζών στην Ελλάδα.

Προς αυτήν την κατεύθυνση και μέσα σε δύο ημέρες οργανώσαμε τη διαδικασία μεταφοράς των υποκαταστημάτων από τις κυπριακές τράπεζες σε ελληνικές τράπεζες. Τις κρίσιμες εκείνες ημέρες δεν είναι υπερβολή να πούμε ότι κινδύνευσε το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, διότι αν είχαν υποστεί «κούρεμα» οι καταθέσεις των Ελλήνων στα κυπριακά υποκαταστήματα, κανείς δεν ξέρε τι μπορούσε να γίνει μετά. Υπήρξε ευτυχώς αίσιο τέλος. Αποτέλεσμα ήταν όλοι οι συναλλασσόμενοι με τα κυπριακά υποκαταστήματα να μην υποστούν καμμία μείωση καταθέσεων και να συνεχίσουν να συναλλάσσονται κανονικά, χωρίς κανέναν περιορισμό, υπό το νέο καθεστώς στον ελληνικό τραπεζικό όμιλο, στην Τράπεζα Πειραιώς. Και όλα αυτά μέσα σε ένα Σαββατοκύριακο.

Ελήφθησαν και άλλες προσφορές από άλλες τράπεζες, αλλά η προσφορά της Τράπεζας Πειραιώς κρίθηκε ότι ήταν συνεπής με την απόφαση του Eurogroup.

Η συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, επειδή η κείμενη νομοθεσία δεν προβλέπει ρύθμιση σε περίπτωση εξυγίανσης αλλοδαπών πιστωτικών ιδρυμάτων τα οποία διαθέτουν υποκαταστήματα στην Ελλάδα. Λαμβανομένου υπ' όψιν του εύρους των υποκαταστημάτων των κυπριακών τραπεζών και της ανάγκης να διασφαλιστούν τόσο οι καταθέσεις όσο και οι συμβάσεις εργασίας, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί ότι τα κυπριακά υποκαταστήματα μεταφέρονται σε ελληνικό πιστωτικό ίδρυμα και στην περίπτωση αυτή ισχύει ό,τι προβλέπεται ήδη με το ν.2515/97 και για την περίπτωση της «εισφοράς» υποκαταστημάτων.

Επίσης, προβλέπεται ότι αποκλειστικά σε τέτοιες περιπτώσεις η τυχόν καταβληθείσα κεφαλαιακή ενίσχυση δεν συνυπολογίζεται, προκειμένου να υπολογιστεί η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ - ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Κατ' αρχάς, κύριε Πρόεδρε, να σας ευχηθώ καλή επιτυχία στα νέα σας καθήκοντα. Είστε πραγματικά άξιος!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω την ομιλία μου σχολιάζοντας την ομιλία του Προέδρου των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Πάνου Καμμένου και του στοιχείου που κατέθεσε για τη μισθοδοσία ενός Έλληνα μάγειρα ναυτικού στην ποντοπόρο ναυτιλία, γιατί αυτό προκαλεί κάποιο ενδιαφέρον ως προς τον πυρήνα της σχετικής συζητήσεως.

Κατ' αρχάς, αφού λέει ο κ. Καμμένος, δεν απευθύνομαι στην παρούσα συνάδελφο. Θα ήταν χρήσιμο για τη συζήτηση, εάν θα μπορούσε ο κύριος Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων να μας καταθέσει, εάν έχει, κάποια μισθοδοσία από εκείνο το σκάφος που ήταν στα ελληνικά ύδατα, εκείνο το σκάφος που λεγόταν, νομίζω, «HELIATOR OF LONDON» και είχε διαχειριστή τον πατέρα του κ. Καμμένου. Άρα κάποιο χαρτί θα έχει ο κ. Καμμένος, για να μας πει πόσο πλήρωνε το δικό του μάγειρα -«HELIATOR OF LONDON» το σκάφος- για να δούμε λίγο από την εγχώρια πιάτσα πόσα έπαιρνε ένας μάγειρας σε σκάφος. Κάτι θα έχει ο κ. Καμμένος να μας προσθέσει σε αυτήν την κατηγορία προς χάρη της δημοσίας συζητήσεως.

Θα ήθελα να πω κάτι προς τον αγαπητό και αξιότιμο κύριο Πρόεδρο των Ανεξάρτητων Ελλήνων, αυτόν τον πολύ σπουδαίο πολιτικό αναμφίβολα, που πραγματικά αν η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία τον έφερε σήμερα εδώ προς προάσπιση των θέσεών της, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει τώρα να είναι κάπου και να κλαίνει όλοι οι συνδικαλιστές της ΠΝΟ, διότι μέχρι χθες μιλάγαμε στον αέρα. Θέλω, λοιπόν, προς αποκατάσταση της τάξεως να καταλάβουμε τι είναι αυτό το χαρτί το οποίο μας κατέθεσε ο κύριος Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων.

Μας κατέθεσε, λοιπόν, αφού είπε τα διάφορα με τα 1.100 ευρώ για να μεπιδείξει λίγο τον τηλεθεατή που μπορεί να άκουγε -όχι εμάς φυσικά, τους συναδέλφους εδώ- ότι το σύνολο αυτών που παίρνουν είναι 3.614,23 ευρώ. Δηλαδή, ο μάγειρας στην ποντοπόρο ναυτιλία, με τις πάγιες υπερωρίες -το τονίζω, με τις πάγιες υπερωρίες, γιατί για όσους γνωρίζουν, μετά από την εκκαθάριση με τις πάγιες υπερωρίες, κάθε δύο-τρεις μήνες παίρνουν και επιπλέον υπερωρίες- παίρνει, σύμφωνα με το χαρτί που κατέθεσε ο Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων, 3.614,23 ευρώ.

Υπενθυμίζω ότι στη ναυτιλία δεν είναι το ευρώ το νόμισμα της πληρωμής, του υπολογισμού, αλλά το δολάριο. Άρα, αν το μετατρέψουμε αυτό σε δολάρια, θα φτάσει περίπου τα 4.400 δολάρια.

Για να καταλάβουμε τώρα τι μας είπε ο κύριος Πρόεδρος, για τι συζητάμε εδώ, κύριε Δρίτσα: Είσαι εφοπλιστής. Έχεις ένα καράβι. Το έχεις σε όποια σημαία γουστάρεις. Αν πάρεις Έλληνα μάγειρα θα του δίνεις 4.500 δολάρια -βάσει των στοιχείων του κ. Καμμένου πάντοτε- εάν πάρεις έναν Φιλιπινέζο θα του δίνεις 1.300 δολάρια. Πόσες πιθανότητες θα δίνετε εσείς, ο Δρίτσας, αν ήσασταν ο πλοιοκτήτης, να πάρετε τον Έλληνα μάγειρα; Zero possibility λέγεται στην αγγλική γλώσσα.

Άρα, γιατί γίνεται συζήτηση εδώ περί δήθεν προσπάθειας αφελληνισμού της ναυτιλίας από το νομοσχέδιο του κ. Μουσουρούλη, όταν κανένας Έλληνας πλοιοκτήτης δεν παίρνει πλέον Έλληνες στο κατώτερο πλήρωμα λόγω αυτής της πραγματικότητας; Διότι αυτή είναι η πραγματικότητα. Κι εγώ θα ήθελα να έλεγαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες εν είδει φιλανθρωπικού σωματείου, «Όχι, θα πάρω τον Έλληνα μάγειρα και θα του δίνω και 14.000 δολάρια τον μήνα, γιατί έτσι μ' αρέσει».

Επειδή αυτό δεν συμβαίνει στον πραγματικό κόσμο, ως επιτρέψουμε τώρα στον πραγματικό κόσμο: Την εποχή που στην Ελλάδα έχουμε ανθρώπους που προσπαθούν να βρουν δουλειά με 400 και 450 ευρώ, ο Έλληνας μάγειρας παίρνει 4.500 δολάρια. Αυτό προσπαζέστε ορισμένοι. Για να καταλαβαίνουμε για τι πράγμα μιλάμε.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, είναι πάρα πολύ σωστό σ' αυτήν την κατεύθυνση. Ανοίγει μία τομή για να βρει ο κόσμος δουλειά.

Εγώ ονειρεύομαι, κύριε Υπουργέ -και σας συγχαίρω γι' αυτό- να πείσουμε τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αντικαταστήσουν όλα τα κατώτερα πληρώματα με Έλληνες ναυτικούς. Βεβαίως, για να γίνει αυτό πρέπει τα χρήματα που θα πληρώνουν τους Έλληνες ναυτικούς να είναι λογικά. Γιατί αν δεν είναι λογικά, όσο κι αν έχετε το ρητορικό χάρισμα του Δημοσθένους, δεν θα τους πείσετε. Διότι όταν πρόκειται για λεφτά, ό,τι επιχείρημα και να βρείτε, δεν θα τους πείσετε. Άρα πρέπει να τους δώσετε την ευκαιρία να το κάνουν με έναν πραγματικό τρόπο. Μπράβο σας, λοιπόν! Είναι σωστό!

Εκεί που θα είμαι -φυσικά το υπερψηφίζω και είναι σωστό, προς τη σωστή κατεύθυνση- όχι τόσο ενθουσιώδης όμως, με λίγο πιο χαμηλούς τόνους, είναι στο ζήτημα της ακτοπλοΐας. Στο ζήτημα της ακτοπλοΐας η τομή που κάνετε είναι σπουδαία. Και αυτό που δεν έχουν καταλάβει οι πολλοί είναι ότι αν δεν κάνατε αυτήν την τομή, δεν θα είχαμε σε λίγο καθόλου ακτοπλοΐα. Θα πήγαιναν κολυμπώντας. Θα έπαιρναν πλαστικές βάρκες από τα περίπτερα και θα έκαναν κουπί για να πηγαίνουν απ' το ένα νησί στο άλλο. Διότι όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι στο κόκκινο και πάνε να κλείσουν.

Άρα η τομή που κάνετε είναι σωστή και έπρεπε να γίνει. Και καθυστέρησε η πολιτεία να κάνει αυτήν την τομή. Θα μπορούσε να είναι και πιο τολμηρή. Εν πάση περιπτώσει, όμως, εγώ δέχομαι ότι στην παρούσα συγκυρία ίσως αυτό να ήταν το μέγιστο που μπορούσε να γίνει. Πάντως, είναι ασφαλώς μία τομή που δίνει ανάσα στην ακτοπλοΐα και επιτρέπει να μπορούμε να συνεχίσουμε να έχουμε ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες στο Αιγαίο και να εξασφαλίζουμε τη σύνδεση μεταξύ των νήσων.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, να πω και το εξής, κύριε Υπουργέ: Δεν έχω ακόμα πειστεί για την αναγκαιότητα της ιδρύσεως του Ινστιτούτου για τη Νησιωτική Πολιτική. Θα ήθελα μία εξήγηση γι' αυτό. Και θέλω να πω γιατί, μια κι έχουμε την αγαθή τύχη να είναι παρών και ο κ. Στουρνάρας.

Κύριε Υπουργέ των Οικονομικών, μια κι είστε παρών, θα ήθελα να σας πω το εξής: Η χώρα έχει μπει σε μία σωστή τροχιά. Το αναγνωρίζουν πλέον και οι ξένοι. Μέσα σε λιγότερο από ένα χρόνο, σε δέκα μήνες, καταφέρατε να αλλάξετε την εικόνα του πλανήτη που είχε τη χώρα μας ως μία ξεφλημένη χώρα, έτοιμη να χρεοκοπήσει. Και πλέον, κερδίζουμε σιγά-σιγά την εμπιστοσύνη και των εταίρων και των αγορών. Αυτό είμαι βέβαιος ότι έγινε πολύ δύσκολα και με πάρα πολύ κόπο.

Θα ήθελα, λοιπόν, να σας πω ως λίγο παλιότερος εδώ -εσείς πολύ εμπειρότερος εμού, αλλά εγώ λίγο παλιότερος εδώ- το εξής: Όσο θα βλέπουν ορισμένοι ότι αρχίζουμε και ανασαίνουμε, τόσο θα γίνεστε ξαφνικά δέκτες απείρων αιτημάτων από όλες τις πτέρυγες -και του εαυτού μου συμπεριλαμβανομένου- για να χαλαρώσετε αυτήν την προσπάθεια. Να μην το κάνετε. Διότι αν χαλαρώσουμε την προσπάθεια τώρα, ό,τι με κόπο κατακτήθηκε, θα χαθεί. Και τότε θα είμαστε διπλά υπόλογοι απέναντι στις επόμενες γενιές, γιατί αγγίξαμε τον στόχο, πήγαμε στην πηγή και δεν ήπιαμε νερό.

Τώρα πρέπει να είστε πιο δυνατός και πιο αυστηρός στο πώς θα διανέμετε το δημόσιο χρήμα! Λέω στον κ. Μουσουρούλη, λοιπόν, με αυτή τη λογική ότι εγώ περιμένω να έρχεστε -όχι εσείς, ο κάθε Υπουργός- και να μου λέει πόσα ινστιτούτα κλείνουμε. Εγώ θέλω να κλείνουμε ένα την ημέρα. Μπορείτε να μου λέτε τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες το χρόνο «κλείνουμε ένα την ημέρα»; Συγχαρητήρια! Υπέροχο!

Εάν μου λέτε ότι ξαφνικά πρέπει να ιδρύσουμε ένα, να το ακούσω ως επιχείρημα. Εάν όμως μου πείτε ότι κλείσαμε δυο, σας παρακινώ να ιδρύσουμε ένα. Εάν δεν κλείσαμε δυο και ιδρύσουμε ένα, τότε βρισκόμαστε ακριβώς στον αντίποδα όλου του στόχου του προγράμματος, που είναι η μείωση του δημοσίου, που είναι να απαλλαγούμε από τη γραφειοκρατία, που είναι να απαλλαγούμε από τα διοικητικά συμβούλια, που είναι να απαλλαγούμε από όλα αυτά που το μόνο που έφεραν στην Ελλάδα είναι χρέη και την ανάγκη να έχουμε μνημόνιο. Περιμένω, λοιπόν, να το ακούσω γιατί μπορεί να κάνω λάθος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Η ρυθμιστική αρχή που είναι καινούργια;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Με τη σειρά. Είπα ένα την

ημέρα θα κλείνουμε. Αν κλείνουμε ένα την ημέρα, εγώ είμαι ευχαριστημένος.

Κυρίες και κύριοι, κλείνοντας να πω ότι αυτό το νομοσχέδιο παρά τις σφοδρές αντιστάσεις και αντιδράσεις που έχει φέρει, είναι ένα νομοσχέδιο τομή στα ναυτικά πράγματα της χώρας. Πρέπει να στηρίξουμε τον Υπουργό κ. Μουσουρούλη σε αυτήν την προσπάθεια, διότι πράγματι με αυτό το νομοσχέδιο μπορεί να γυρίσει σελίδα και η ναυτιλία και η νησιωτική πολιτική.

Θερμά συγχαρητήρια, κύριε Υπουργέ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Σας ευχαριστούμε πολύ.

Θα παρακαλέσω να πάρει το λόγο ο συνάδελφος, πρώτα φαρμακοποιός, μετά μέλος στην προανακριτική επιτροπή και έπειτα συνάδελφος στη Βουλή κ. Δρίτσας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Δρίτσα, δέχεται να προηγηθεί ο κύριος Υπουργός για μια μικρή παρέμβαση;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Εφόσον ο κ. Δρίτσας σας παραχωρεί το λόγο, έχετε το λόγο, κύριε Υπουργέ. Θα κάνατε παρέμβαση;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα κάνω μια μικρή παρέμβαση για να απαντήσω στον κ. Γεωργιάδη, ο οποίος διατάραξε μια συζήτηση που είχα με τον Υπουργό σχετικά με το ζήτημα του Λιμενικού Σώματος, αλλά δεν πειράζει.

Εγώ να σας πω ότι δεν ιδρύουμε κανένα ινστιτούτο. Αυτό έχει ιδρυθεί με το νόμο «Καλλικράτη». Αναφέρουμε ξεκάθαρα μέσα στο νόμο ότι δεν επιβαρύνεται το δημόσιο. Θα λειτουργήσει μέσα στο πλαίσιο της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Το Πανεπιστήμιο Αιγαίου είναι εκείνο, που θα αναλάβει όλο το βάρος. Καμμία δαπάνη! Μηδέν δαπάνη! Απλώς χρειάζεται ένας επιστημονικός φορέας για να μας υποστηρίξει με στοιχεία για τη χάραξη νησιωτικής πολιτικής.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστούμε πολύ.

Ο κ. Δρίτσας έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο κ. Γεωργιάδης θέλει να κλείσει και τα ινστιτούτα.

Κυρίες Γεωργιάδη, και την Ακαδημία Αθηνών να κλείσετε. Αλλά αφού με κάνετε και πλοιοκτήτη, που δεν «βγαίνω» διότι κλείνει η επιχείρησή μου είναι ζημιογόνος παρά τις φοροαπαλλαγές, παρά τις ατέλειες των καυσίμων, παρά τα προνόμια και παρά τις επιδοτήσεις.

Κυρίες Γεωργιάδη, μου απευθυνθήκατε και σας απευθύνομαι. Αφού, λοιπόν, με θέλετε πλοιοκτήτη...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Σας το εύχομαι.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Εγώ δεν το εύχομαι. Δεν «βγαίνω» με φοροαπαλλαγές, με ατέλειες, με επιδοτήσεις, με προνόμια που και πάλι δεν «βγαίνω», καλύτερη λύση είναι να παρατήσω την πλοιοκτησία και να πάω να γίνω μάγειρας.

Κυρίες Γεωργιάδη, θέλετε να πάτε να γίνετε μάγειρας εσείς;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Με τέτοιο μισθό είναι πολύ δελεαστικό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Για να μην κάνουμε αστεία. Ο συνάδελφός σας, ο κ. Κεφαλογιάννης -φωνάζετε τον- έχει ειδικότητα σε αυτό, στο να φέρνει χαρτιά μισθοδοσίας διαφόρων εργαζομένων και να δημιουργεί ψεύτικες εικόνες.

Κυρίες Υπουργέ, χθες παρεξηγηθήκατε και παρερμηνεύσατε το νόημα όσων σας είπε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος Δημήτρης Παπαδημούλης. Αλλά, πράγματι, αυτό το νομοσχέδιο μόνο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ένωση Ακτοπλοϊκών το έχουν χειροκροτήσει. Το έχουν συντάξει κιόλας. Ήταν τα δικά τους αιτήματα. Όλες οι ομοσπονδίες και οι ενώσεις εργαζομένων έχουν όχι μόνο αντιρρήσεις, αλλά κάνουν και αγωνιστικές κινητοποιήσεις για να μην ψηφιστεί και να μην περάσει αυτό το νομοσχέδιο. Ακόμα και ο ΟΛΠ διά του Προέδρου και Διευθυνόντος Συμβούλου του, με όλη του την προσοχή -επειδή ανήκει και εκεί-

νος στον πολιτικό χώρο της Κυβέρνησης- έβαλε σημαντικές και καίριες σημασίες ενστάσεις, αστερίσκους και ένα σωρό επισημάνσεις που ούτε καν τις προσέξατε.

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρόκειται για ένα θεσμικό παράδοξο αυτό που ρυθμίζετε. Αυτό δεν είναι ανασύνταξη και επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που και εμείς θέλαμε και εμείς διεκδικούσαμε ως αυτοτελές Υπουργείο για τη ναυτιλία. Είναι μία ρύθμιση γραφειοκρατική στην πραγματικότητα που κυρίως οδηγεί σε αδιαφανείς διαδικασίες παρεμποδίζοντας κάθε δημοκρατικό και κοινωνικό έλεγχο.

Κυρίες Υπουργέ, η πολιτική εποπτεία και η ευθύνη είναι μία διακριτή λειτουργία. Όταν συγχέεται η πολιτική ευθύνη με τη στρατιωτική ευθύνη και τελικά με τα επιχειρηματικά συμφέροντα αυτό δεν δημιουργεί όρους αναπτυξιακής ανεξαρτησίας ενός Υπουργείου που πρέπει να ενταχθεί στον καίριο αυτόν τομέα ως ναυαρχίδα μιας αναπτυξιακής διαδικασίας.

Οι στρατιωτικά οργανωμένες υπηρεσίες δεν μπορούν και δεν πρέπει να παρεμβαίνουν στην πολιτική. Και η πολιτική δεν παρεμβαίνει στην εσωτερική λειτουργία τέτοιων υπηρεσιών. Αυτό ισχύει και για την άμυνα και για τα Σώματα Ασφαλείας, ισχύει για τους πάντες. Και εδώ έχουμε μία ανάμειξη όλων αυτών των αρμοδιοτήτων με έναν τρόπο που το μόνο που εξασφαλίζει είναι κάποια ισχυρά «λόμπι» οικονομικών συμφερόντων, που τα αποδέχεται η πολιτική ηγεσία κομμάτων, όπως η Νέα Δημοκρατία ή το ΠΑΣΟΚ, να έχουν τον τρόπο, διά της ιεραρχίας, να επιβάλουν σε όλη τη λειτουργία ενός Υπουργείου τις κεντρικά επιλεγμένες αποφάσεις και κατευθύνσεις. Περί αυτού πρόκειται.

Άλλωστε δεν είναι τυχαίο, καταργείτε στην πραγματικότητα το Αρχηγείο-κατάκτηση του αγώνα των λιμενικών- και έχετε απέναντί σας και την ομοσπονδία των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, την ΠΟΕΠΛΣ και ελπίζω τουλάχιστον να δεχθείτε μία σειρά από τις τροπολογίες που εκείνοι έχουν καταθέσει, έχουν προτείνει και έχουν προωθήσει. Αυτό είναι λοιπόν το νέο Υπουργείο το οποίο φτιάχνετε.

Για τα λιμάνια, κύριε Υπουργέ, θέλετε προτάσεις. Το λιμάνι είναι στρατηγικού χαρακτήρα, ναυαρχίδα μίας συνολικότερης αναπτυξιακής διαδικασίας. Εσείς τα αντιμετωπίζετε δίνοντάς τα στο ΤΑΙ-ΠΕΔ ως αυτοτελή παραγωγική μονάδα άμεσης κερδοφορίας, τράνζιτ λειτουργίας. Είναι δυνατόν να δεχθεί ποτέ κανείς σχεδιασμό λιμανιών χωρίς ένα συνολικότερο σχεδιασμό της ευρύτητας περιφέρειας και της ευρύτερης παραγωγικής διαδικασίας στην οποία ανήκει το κάθε λιμάνι, ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Ηγουμενίτσα, η Πάτρα, η Καβάλα; Τι είναι το λιμάνι; Από μόνο του; Αλλά ακριβώς για τους ιδιώτες επιχειρηματίες είναι από μόνο του και γι' αυτό δεν μπορούν να ιδιωτικοποιούνται οι στρατηγικοί τομείς της οικονομίας, όπως τα λιμάνια, γιατί είναι παραγωγική βάση συνολικού σχεδιασμού και για τη γεωργία και για τον τουρισμό και για τις μεταφορές και για τις χερσαίες και για τα πάντα. Αυτό ακριβώς απαιτεί δημόσιο έλεγχο και δημόσιο σχεδιασμό. Αυτά όμως είναι μακριά.

Έχουμε ολόκληρους τόμους έρευνας και μελέτης γύρω από αυτά τα πράγματα και ο ΣΥΡΙΖΑ και τα πανεπιστήμια, αλλά και διεθνώς και στην Ελλάδα. Εσείς επιλέγετε το μονεταριστικό μοντέλο να τεμαχίζετε τα λιμάνια ή άκουσον-άκουσον, να κάνετε ομαδοποιήσεις άσχετων μεταξύ τους αναπτυξιακών οντοτήτων. Γιατί; Γιατί ακριβώς υπακούτε σε αυτήν τη λογική. Θα τα πάρει το ΤΑΙΠΕΔ, θα τα εντάξει σε ένα σύστημα μεταφορών εσωτερικών ή διεθνών τράνζιτ, καμμία σχέση με τη συνολική ή άλλη παραγωγική διαδικασία και θα έχει κερδοφορία. Ε, και; Είναι αυτό αναπτυξιακό; Γι' αυτό έχουμε αντιδράσει και στη μονοπολοποίηση του εμπορικού λιμανιού του Πειραιά. Γι' αυτό δεν θέλαμε τη σύμβαση με την «COSCO».

Κυρίες Υπουργέ, με έχετε προκαλέσει. Εμείς πράγματι θα κάναμε το παν για να επανακτήσουμε τους παραγωγικούς στρατηγικούς τομείς της οικονομίας -όπως και τα λιμάνια- υπό δημόσιο έλεγχο. Σε αυτό ανήκει και το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά. Τις δυσκολίες που έχουμε από το γεγονός ότι υπάρχουν συμβάσεις τις ξέρουμε και τις μελετάμε πάρα πολύ καλά και πολύ προσεκτικά. Δεν θα επιτρέψουμε ούτε «άβατα» ούτε χώρους εργασίας «γαλέρα» να υπάρχουν.

Θα επανέλθω στα επόμενα θέματα που έχω αφήσει ακάλυπτα

στον επόμενο κύκλο της συζήτησης. Θέλω να τελειώσω με το θέμα της ακτοπλοΐας.

Επίσης, ο δημόσιος φορέας της ακτοπλοΐας είναι καθεστώς σε όλα τα καπιταλιστικά κράτη της Ευρώπης. Μόνο η Ελλάδα έχει αυτό το καθεστώς. Θα μου πείτε «παράδοση». Ναι, η παράδοση είναι μια παράμετρος. Έχει αποδώσει, όμως;

Έχουμε φτάσει στο σημείο, ακόμη και τα νησιά του Αργοσαρωνικού να είναι «άγριη γραμμή» και δεν θα προβληματιστούμε, που οδηγεί αυτό το σύστημα; Και καλά, είναι ζημιογόνες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Γιατί είναι ζημιογόνες; Λόγω της διαφοράς κόστους-οφέλους, φορτίου μεταφορικού, ανθρώπων και εμπορευμάτων και εσόδων;

Μήπως είναι ζημιογόνες λόγω των θαλασσοδανείων -που πλέον δεν παίρνουν- που δεν τα αξιοποίησαν ποτέ παραγωγικά και τώρα είναι σχολάζοντα δάνεια και μη εξυπηρετούμενα;

Μήπως είναι ζημιογόνες από το «άβατο» των καυσίμων που δεν λένε να το διεισδύσετε για να δούμε, τι σημαίνει η διαφορά του κόστους των καυσίμων για μια εταιρεία και τι σημαίνει για μια άλλη;

Παρ' όλα αυτά, θέλετε να κοροϊδέψετε τους νησιώτες με αυτήν την κατάπτυστη τροπολογία για το δρομολόγιο ασφαλείας, λένε. Λες και θα είναι ένα το δρομολόγιο ασφαλείας. Το λένε και στον ενικό. Μα, αν εφαρμοστεί αυτή η διάταξη, θα ανοίξει η όρεξη. Αυτό είναι προφανές. Δεν θα εξυπηρετηθεί μόνο η Κρήτη με ένα δρομολόγιο ασφαλείας που είναι ad hoc απεργο-σπαστικός μηχανισμός. Τα άλλα νησιά δεν θα έχουν ανάγκες ασφαλείας; Άρα δέκα δρομολόγια θα γίνουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Αυτό δεν είναι απολύτως κατάργηση του απεργιακού δικαιώματος; Αφήστε που όλη η νομοθετική σύλληψη είναι τόσο έωλη που δεν θα σταθεί ούτε μια μέρα σε οποιοδήποτε δικαστήριο και σε οποιοδήποτε διαδικασία τέτοιου τύπου.

Θα επανέλθω στο δεύτερο κύκλο ομιλιών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Δρίτσα.

Παρακαλώ τον συνάδελφο κ. Στρατούλη να λάβει τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εύχομαι επιτυχία στη δουλειά σας, κύριε Πρόεδρε, ως εκλεγμένου Αντιπροέδρου της Βουλής προπάντων, εφαρμόζοντας το Σύνταγμα και τον Κανονισμό με δημοκρατικό πνεύμα.

Θα ήθελα να κάνω ορισμένες παρατηρήσεις, κυρίως για τις διατάξεις που αφορούν τους ναυτεργάτες.

Η εκτίμηση του ΣΥΡΙΖΑ-Ενωτικό Κοινωνικό Μέτωπο είναι ότι συνολικά το νομοσχέδιο -ειδικά αυτές οι διατάξεις που αναφέρονται στη ναυτική εργασία- έχει έναν κοινωνικό, άδικο, ταξικό θα λέγαμε χαρακτήρα. Από αυτές τις διατάξεις, δηλαδή, που αφορούν τη ναυτική εργασία, κατά τη γνώμη μας, επωφελούνται οι εφοπλιστές. Για το λόγο αυτόν, η Ένωσή τους έχει χειροκροτήσει αυτές τις διατάξεις αλλά και συνολικά αυτό το νομοσχέδιο. Όχι μόνο αυτό, αλλά οι διάφορες Ενώσεις των εφοπλιστών ή των πλοιοκτητών εκβιάζουν την Κυβέρνηση και το Υπουργείο για περισσότερες, πιο έντονες και βαθιές αντεργατικές αλλαγές και στο παρόν νομοσχέδιο.

Είναι σίγουρο -κατά τη δική μας πάντα γνώμη- ότι με τις διατάξεις αυτές για τη ναυτική εργασία θίγονται οι ναυτεργάτες και γενικά η ναυτική εργασία.

Γι' αυτό είδαμε ότι με αφορμή αυτό το νομοσχέδιο είχαν έγκαιρα αντιδράσει. Εδώ και δύομισι μήνες είχαν μια πολύ μεγάλη απεργία, πολυήμερη.

Εδώ, κύριε Υπουργέ υπάρχει -σας το είχα πει και στην επιτροπή και εξακολουθώ να το τονίζω και σήμερα- ένα τεράστιο πολιτικό ζήτημα.

Γιατί η Κυβέρνηση αντί να τους αντιμετωπίσει με διάλογο, τους έθεσε σε καθεστώς πολιτικής επιστράτευσης πριν δύομισι μήνες. Δυστυχώς την περίοδο εκείνη η Κυβέρνηση ντύθηκε στο χακί και αντιμετώπισε αυτήν τη μεγάλη απεργία των ναυτεργατών με αντιδημοκρατικές κατ' εμάς και αντισυνταγματικές μεθόδους, παραβιάζοντας ακόμα και την παράγραφο 2 του άρθρου 23 του

Συντάγματος που κατοχυρώνει το δικαίωμα της απεργίας αλλά και άλλες διατάξεις τόσο του ελληνικού Συντάγματος όσο και των Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας που απαγορεύουν κατηγορηματικά την αναγκαστική εργασία.

Εμείς, ο ΣΥΡΙΖΑ, όπως και ολόκληρο το εργατικό κίνημα, ζητάμε να αρθεί το γρηγορότερο δυνατό το καθεστώς πολιτικής επιστράτευσης των ναυτικών. Είναι ντροπή να συνεχίζει να ισχύει η πολιτική επιστράτευση γι' αυτούς που έχουν προσφέρει και συνεχίζουν να προσφέρουν τα μέγιστα στην ανάπτυξη της χώρας μας και κυριολεκτικά θαλασσοπνίγονται. Είναι ντροπή να τους έχουμε ακόμα επιστρατευμένους, να τους έχει δηλαδή η Κυβέρνησή σας επιστρατευμένους.

Κύριε Υπουργέ, ζητάμε για άλλη μία φορά να αρθεί το ταχύτερο δυνατό αυτό το καθεστώς πολιτικής επιστράτευσης και η Κυβέρνηση και το Υπουργείο να μπουν σε διάλογο με την Ομοσπονδία των Ναυτεργατικών Σωματείων, ώστε να λυθούν τα μεγάλα ζητήματα που θέτουν, τα οποία δεν αφορούν μόνο το παρόν νομοσχέδιο, αλλά και άλλες πλευρές για τις οποίες θα σας πω παρακάτω.

Για τον ίδιο λόγο, γνωρίζετε ότι με αίτημα την απόσυρση αυτού του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα έγινε και εχθές, στις 16 Απριλίου, εικοσιτετράωρη απεργία όλων των ναυτεργατικών οργανώσεων που είχε μάλιστα -όπως γνωρίζετε- και πάρα πολύ μεγάλη επιτυχία.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ**)

Η δεύτερη παρατήρησή μας, κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, είναι ότι με το παρόν νομοσχέδιο και με συγκεκριμένη διάταξη του καταργείται η κλαδική συλλογική σύμβαση εργασίας για τα κατώτερα πληρώματα στα ποντοπόρα πλοία και στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, εφόσον είναι ελληνικής ιδιοκτησίας.

Η κλαδική συλλογική σύμβαση εργασίας των κατώτερων πληρωμάτων στα ποντοπόρα πλοία αντικαθίσταται με τις ατομικές συμβάσεις εργασίας που θα υπογράφουν πλέον με τους εργοδότες τους, τους εφοπλιστές ή τους πλοιοκτήτες. Οι εργαζόμενοι δεν θα υπογράφουν πλέον με τις Ενώσεις των εργοδοτών τους, όπως γινόταν μέχρι σήμερα με την κλαδική συλλογική σύμβαση εργασίας, αλλά με τον καθένα πλοιοκτήτη, εφοπλιστή, εργοδότη ξεχωριστά. Αυτό είναι κυριολεκτικά σαν να υπογράφεις με το πιστόλι στον κρόταφο, γιατί είσαι εσύ, απέναντί είναι το αφεντικό σου, υπό την έννοια ότι αν δεν υπογράψεις θα απολυθείς, θα χάσεις το ψωμί σου και το ψωμί των παιδιών σου.

Αυτό σημαίνει ότι πολύ εύκολα οι μισθοί στα κατώτερα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων και των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής, θα κατέβουν ακόμη περισσότερο από ό,τι είναι σήμερα. Προφανώς είναι επιδίωξη των εφοπλιστών και των πλοιοκτητών να έχουν τέτοιους μισθούς, σαν και αυτούς που ισχύουν σήμερα για τους άλλους ναυτικούς: τους Ρουμάνους, τους Φιλιππίνους, τους Ουκρανούς, τους Πακιστανούς, τους Αιγύπτιους, που εργάζονται είτε με νόμιμη εργασία στα πλοία είτε με μαύρη, ανασφάλιστη, αδήλωτη εργασία, η οποία σημειωτέον ότι έχει φτάσει σε πολύ υψηλά επίπεδα στη ναυτική εργασία. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των δημόσιων ελεγκτικών μηχανισμών ανέρχεται ακόμα και στο 50% του συνόλου της ναυτικής εργασίας.

Αν ισχύσει η προτεινόμενη παραβίαση και κατάργηση της κλαδικής συλλογικής σύμβασης εργασίας των κατώτερων πληρωμάτων στα ποντοπόρα πλοία, κατά τη γνώμη μας θα ανοίξει η όρεξη των εφοπλιστών για να καταργηθεί η αντίστοιχη συλλογική σύμβαση εργασίας και για τους αξιωματικούς των ποντοπόρων πλοίων. Και, βεβαίως, εφόσον έχουμε το πρώτο ξήλωμα των συλλογικών συμβάσεων εργασίας στη ναυτική εργασία που αφορά αξιωματικούς και ναυτεργάτες στα ποντοπόρα πλοία, είναι σαφές ότι θα υπάρξουν πιέσεις των εφοπλιστών και για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασιών σε όλες τις άλλες κατηγορίες των πλοίων, εκτός των ποντοπόρων, δηλαδή των πορθμείων, των μεσογειακών φέρι μποτ, των πλοίων κάτω των πεντακοσίων τόνων, την ακτοπλοία κ.λπ..

Δεν λύνει κανένα πρόβλημα η όποια νομοτεχνική βελτίωση που δείχνει ότι περιορίζει αυτή την κατάργηση της κλαδικής συλλογικής σύμβασης μόνο στο κατώτερο πλήρωμα των ποντοπόρων

πλοίων. Διότι ξέρετε ότι στην πράξη, εάν αρχίσει να ξηλώνεται το πουλόμπερ, φτάνουμε στο νήμα και δεν μένει τίποτα. Το θεωρούμε απαράδεκτο, ιδιαίτερα για αυτόν τον κλάδο.

Εξηγήσαμε γιατί. Είναι αντιδημοκρατικό, παραβιάζεται το άρθρο 22 παράγραφος 2 του Συντάγματος που κατοχυρώνει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Φοβόμαστε ότι ένας από τους βασικούς στόχους αυτού του νομοσχεδίου είναι ακριβώς να μειωθούν οι μισθοί, αυτό που λένε κόστος εργασίας οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές. Είναι μία προσπάθεια για την οποία πιέζουν χρόνια τώρα.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ανησυχούμε ακόμη περισσότερο για δύο επιπρόσθετους λόγους. Είδαμε ότι με ένα πιλοτικό πρόγραμμα του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, που ανακοινώθηκε πριν λίγες ημέρες για τους άνεργους νέους ναυτικούς, προβλέπεται να ναυτολογούνται στα πλοία με το 1/3 του μισθού που προβλέπει η συλλογική σύμβαση εργασίας τους και χωρίς ασφάλιση για σύνταξη, μόνο για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Μεγάλες ανησυχίες μάς δημιουργεί η συμφωνία που συζητιέται αυτές τις ημέρες στη Βουλή, το μνημόνιο συνεργασίας με την κυβέρνηση της Κίνας για τις ναυτιλιακές μεταφορές, όπου προβλέπεται η δυνατότητα να απασχολούνται σε ελληνικά πλοία Κινέζοι με μισθούς πραγματικά Κίνας, πράγμα που θα συμπίεσει και εδώ τις αποδοχές.

Τελειώνω με το εξής, κύριε Πρόεδρε. Δεν είναι μόνο το θέμα των συλλογικών συμβάσεων. Είναι και το θέμα ότι με τις προβλέψεις που κάνετε για το μητρώο των ενεργών ναυτικών, ουσιαστικά βγάζετε απ' έξω από αυτό το μητρώο πάρα πολλούς μακροχρόνια άνεργους ναυτικούς. Αν αυτό το συνδυάσουμε με τις διατάξεις του νομοσχεδίου που μειώνουν τις οργανικές θέσεις στα πλοία, που καταργούν τη δεκάμηνη υποχρεωτική δρομολόγηση και απασχόληση στην ακτοπλοία για ορισμένες κατηγορίες ναυτικών ή που μειώνουν από οκτάμηνο σε τρίμηνο για τα ταχύπλοα πλοία, η ανεργία θα φουντώσει ακόμη περισσότερο στο ναυτικό κλάδο. Ουσιαστικά οδηγούνται χιλιάδες ναυτικοί στη διαγραφή από τα μητρώα των ενεργών ναυτικών.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, μπαίνουν και ζητήματα και για το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας: Τι κάνει; Στηρίζει τους άνεργους ναυτικούς; Μπορεί να τους βρει εργασία; Ή είναι πραγματικά ένα φάντασμα;

Και, βεβαίως, αν υιοθετήσετε, κύριε Υπουργέ, την τροπολογία που κατέθεσε ο κ. Κεφαλογιάννης για δρομολόγηση πλοίων ασφαλείας την περίοδο των απεργιών, πραγματικά υπονομεύετε και το ίδιο το απεργιακό δικαίωμα. Σε συνδυασμό με άλλη διάταξη, η οποία προβλέπει την επίταξη των ναυτικών με κοινή υπουργική απόφαση...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Έχει φύγει αυτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ: Το ξέρω, έχετε δίκιο, αλλά μένει να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ -γιατί ακόμη δεν έχετε πάρει θέση- αν θα υιοθετήσετε την τροπολογία που κατέθεσε ο κ. Κεφαλογιάννης για τη δρομολόγηση των πλοίων ασφαλείας. Αυτό είναι το μεγάλο ζήτημα. Αν το υιοθετήσετε, κατά την άποψή μας, βάζετε μπουρλότο στο δικαίωμα...

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Δεν μίλησε ακόμη ο Υπουργός.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ: Δεν έχει μιλήσει ακόμα, γι' αυτό το λέω προκαταβολικά. Λέω, περιμένω να απαντήσετε. Αν το υιοθετήσετε -γι' αυτό έβαλα το «αν»- είναι μπουρλότο στο δικαίωμα της απεργίας.

Κύριε Υπουργέ, περιμένω απάντηση στο εξής: Δεν έχουν υπογραφεί ακόμη οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας για τους ναυτικούς στα υπόλοιπα πλοία. Επίσης, οκτώ και δέκα μήνες είναι απλήρωτοι χιλιάδες ναυτικοί από πλοιοκτήτες και εφοπλιστές και έχετε πει ότι θα πάρετε πρωτοβουλίες. Δεν έχετε πάρει ακόμη. Κυριολεκτικά οδηγούνται στην πείνα αυτοί και οι οικογένειές τους. Και αν αυτό το συνδυάσουμε με το ότι έχει τριπλασιαστεί η φορολόγηση των ναυτικών με τον τελευταίο φορολογικό νόμο, ενώ οι εφοπλιστές και με το Σύνταγμα παραμένουν αφορολόγητοι, η κοινωνική αδικία φτάνει στα ακρότατα όριά της.

Για όλους αυτούς τους λόγους συμφωνούμε με τα ναυτεργατικά σωματεία που ζητούν την απόσυρση -και για πολλούς άλλους λόγους που είπε ο εισηγητής μας- αυτού του νομοσχεδίου.

Κύριε Πρόεδρε, επιμένουμε στην καταψήφιση του νομοσχεδίου επί της αρχής.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας ενημερώνω ότι υπάρχουν σαράντα ομιλητές. Και χθες το βράδυ είπα ότι πρέπει να συζητήσουμε ώστε νομοσχέδια του είδους αυτού να συζητούνται και σε τρίτη συνεδρίαση.

Κύριε Δρίτσα, παρακαλώ την επόμενη φορά να θέσουμε αυτό το θέμα στη Διάσκεψη των Προέδρων.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Εμείς το είχαμε ζητήσει, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Τώρα το θέμα είναι το εξής: Σήμερα εάν μιλήσει πέντε λεπτά ο κάθε Βουλευτής, με τις ομιλίες των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων και του Υπουργού, καθώς εχόντων των πραγμάτων και αν τηρούν οι συνάδελφοι το χρόνο, θα τελειώσουμε γύρω στις 20.00'. Καταλαβαίνω και εγώ ότι είναι εξοντωτικό αυτό. Αλλά κάποια στιγμή -δεν ξέρω εάν μπορέσουμε σήμερα- πρέπει να τεθεί και το θέμα στον Πρόεδρο. Να υπάρξει μια διακοπή τουλάχιστον το μεσημέρι και να επαναληφθεί η συνεδρίαση το απόγευμα. Αλλά πάλι το ίδιο πράγμα θα είναι, θα τελειώσει στις 14.00'. Χειρότερα θα είναι.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ορίστε, κύριε Δρίτσα, έχετε το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Εάν το Προεδρείο -γιατί κανείς από εμάς δεν μπορεί σε αυτήν τη φάση να πάρει τέτοια πρωτοβουλία- που όντως πολύ σωστά περιγράφει την πραγματικότητα, έχει τη δυνατότητα να εισηγηθεί στον Πρόεδρο και εφόσον έχουμε τη δυνατότητα, να υπάρξει παράταση της λειτουργίας της Ολομέλειας ως προς τη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου.

Δηλαδή, καλό θα ήταν να υπάρξει και τρίτη ημέρα εκτάκτως λόγω των πραγματικών δεσμεύσεων. Έχουμε να συζητήσουμε πάρα πολλές τροπολογίες. Δεν είναι μόνο οι σαράντα ομιλητές. Όταν τελειώσουν οι ομιλητές, θα υπάρξει ένας κύκλος συζήτησης τροπολογιών. Είναι αδύνατον να βγει σήμερα.

Δείτε το, παρακαλώ. Είστε ο μόνος που μπορείτε να το εισηγηθείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Θα το δω, κύριε Δρίτσα. Απλούστατα, θέλω να πω το εξής. Το συζητήσαμε και χθες το βράδυ. Είναι γεγονός ότι αύριο το πρωί δεν μπορεί να γίνει τίποτα, διότι υπάρχει η πρόταση νόμου. Όπως καταλαβαίνετε, το πρόγραμμα της Βουλής έχει βγει.

Το θέμα μας είναι ότι εμείς πρέπει να μεριμνήσουμε γι' αυτά τα νομοσχέδια, κύριε Βορίδη, που έχουν πάρα πολλά άρθρα και απαιτείται πολύς χρόνος για να μιλήσουν οι Βουλευτές. Οι Βουλευτές πρέπει να μιλούν. Εγώ είμαι υπέρ αυτής της άποψης ότι ο Βουλευτής πρέπει να εκφράζεται και από τη στιγμή που υπάρχει τόσο μεγάλη προσφορά για να μιλήσουν οι Βουλευτές, νομίζω ότι δεν πρέπει να τους αφαιρείται ο λόγος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Είναι πάρα πολλά τα κεφάλαια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Όχι, δεν με καταλάβατε. Είναι και μεγάλο το νομοσχέδιο.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ας μειώσουμε τώρα το χρόνο και μετά βλέπουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Θα μειώσουμε το χρόνο τώρα στα πέντε λεπτά και θα επικοινωνήσω με τον Πρόεδρο αν είναι δυνατόν, να γίνει εμβόλιμη συνεδρίαση αύριο το απόγευμα, αν γίνεται.

Εδώ, όμως, οι υπηρεσίες της Βουλής με ειδοποιούν ότι δεν γίνεται διότι η απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων είναι για δύο συνεδριάσεις συνεχόμενες, μία επί της αρχής και μία επί των άρθρων.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Το Σώμα είναι κυρίαρχο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Όμως, κύριε Βορίδη, εγώ θα πω ότι το Σώμα προτείνει αυτό. Αν είναι εφικτό από

την πλευρά του Προέδρου....

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Υπάρχει και η διαδικασία -νομίζω ότι δεν κάνω λάθος και σωστά ερμηνεύω τον Κανονισμό- να τεθεί στο Σώμα η απόφαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Το είπα ότι το Σώμα συμφωνεί.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Πρέπει να υπάρξει μια συνεννόηση με το Προεδρείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Ακριβώς. Ας ξεκινήσουμε με τα πέντε λεπτά και θα δω εγώ ενδιαμέσως και θα σας ενημερώσω τι μπορεί να γίνει.

Ο κ. Ζερδελής έχει το λόγο για πέντε λεπτά με ανοχή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΕΡΔΕΛΗΣ: Θα παρακαλούσα, κύριε Πρόεδρε, να έχω τα δύο λεπτά επιπλέον ως νησιώτης Βουλευτής, αν είναι δυνατόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Βεβαίως.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΕΡΔΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πριν από κάποια χρόνια στην Αγγλία -θα αρχίσω με μία ιστορία- ένας μαθητής άργησε σημαντικά να πάει στο σχολείο. Στην ερώτησή του εκπαιδευτικού για την αιτία της αργοπορίας του, είπε: «Ήρθα με τα πόδια, είμαι ο γιος του φαροφύλακα, το λεωφορείο δεν περνά από το φάρο». Σύντομα, η δημόσια συγκοινωνία στην Αγγλία εκείνη την εποχή έβαλε στις στάσεις της και το φάρο.

Αυτά συνέβησαν, αγαπητοί συνάδελφοι, στην Αγγλία πριν έλθει ο θατσερισμός, η νεοφιλελεύθερη λογική, που επιτέθηκε με πραγματική μανία πάνω στα δημόσια αγαθά, όπως είναι η συγκοινωνία, όπως είναι η υγεία, όπως είναι η παιδεία, και σχεδόν τα κατήργησε.

Για το παρόν νομοσχέδιο έχω να παρατηρήσω τα εξής, καθώς αφορά την ακτοπλοία και είμαι και νησιώτης. Υπάρχουν στον ελληνικό χώρο εκατόν δεκαεπτά κατοικημένα νησιά. Από αυτά τα νησιά τα κατοικημένα, εβδομήντα τρία είναι άνω των εκατό κατοίκων, πενήντα επτά άνω των χιλίων κατοίκων. Καλούμαστε με το νομοσχέδιο, το οποίο θα ψηφίσουμε, τα νησιά αυτά, αυτούς τους κατοίκους, να μπορέσουμε να τους εξυπηρετήσουμε συγκοινωνιακά, ώστε και να επικοινωνούν με το κέντρο, με την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη κατά περίπτωση, αλλά και μεταξύ τους αρκετά συχνά. Με το παρόν νομοσχέδιο είναι αυτό εφικτό; Η απάντηση είναι «όχι». Γιατί;

Δεν θα το αδικούσαμε το νομοσχέδιο, κύριοι συνάδελφοι, αν το χαρακτηρίζαμε ότι διακατέχεται από νεοφιλελεύθερες εμμονές και είναι εμφανή και τα θατσερικά του γονίδια. Θα εξηγήσω γιατί.

Πρώτον, καταργείται ηλικιακό όριο στα πλοία.

Δεύτερον, δίνει τη δυνατότητα, κύριοι συνάδελφοι, σε παροπλισμό επιπλέον σαράντα πέντε μέρες ενός σκάφους πέραν του διμήνου ετήσιου παροπλισμού του για έλεγχο. Προωθεί τις ατομικές συμβάσεις στα ποντοπόρα πλοία άνω των τριών χιλιάδων κόρων και στα σκάφη της αναψυχής. Μειώνει το ξενοδοχειακό προσωπικό των σκαφών κατά τους χειμερινούς μήνες και δίνει στον Υπουργό το δικαίωμα να αποφασίζει για την οργανική σύνθεση των πλοίων χωρίς αντικειμενικά κριτήρια. Μειώνει το χρόνο δρομολόγησης των πλοίων σε οκτώ μήνες και δίνει τη δυνατότητα αντικατάστασής τους με μη ισοδύναμο σκάφος. Αποχαρκτηρίζει ως ναυτικούς -και πρέπει να το προσέξουμε αυτό- τους μακροχρόνια άνεργους στη ναυτιλία.

Ιδιωτικοποιεί τα λιμάνια και μετατρέπει τα λιμενικά ταμεία σε ανώνυμες εταιρείες. Στρατιωτικοποιεί το Λιμενικό Σώμα και κατ'επέκταση το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στα παραπάνω πρέπει να προστεθούν και τα μέχρι τώρα δεδομένα στην ακτοπλοία, που είναι η απελευθέρωση των ναύλων το 2005 επί Νέας Δημοκρατίας και η κατάργηση του τέλους υπέρ NAT το 2010 επί ΠΑΣΟΚ. Το πρώτο είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της τιμής των εισιτηρίων, ακόμα και στα ελεγχόμενα ελεύθερα τιμήματα των επιδοτούμενων γραμμών και το δεύτερο προκάλεσε την απώλεια εσόδων από το NAT, χωρίς οι εταιρείες να προχωρήσουν σε αντίστοιχες μειώσεις των τιμών και των εισιτηρίων.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ και σε παραδείγματα από την παρούσα κατάσταση στο χώρο της ακτοπλοίας, που αφορούν τα νησιά και να κάνω προβλέψεις -κατά την άποψή μου- ασφαλείς,

αν ψηφιστεί και εφαρμοστεί το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Πριν από μερικές μέρες ο Δήμαρχος και ο Αντιδήμαρχος Λήμνου δικάστηκαν μετά από αγωγή της ΝΕΛ, διότι μαζί με τους κατοίκους αντέδρασαν στη δρομολόγηση γερασμένου και αργού πλοίου. Η φράση του δημάρχου «οι κάτοικοι της Λήμνου ή θα ταξιδεύουν ταλαιπωρημένοι με σαπιοκάραβα ή θα πληρώνουν μια περιουσία για να ταξιδεύουν αεροπορικά» φαίνεται ότι ενόχλησε την εταιρεία.

Με το παρόν νομοσχέδιο το ίδιο σκάφος θα μπορεί να συνεχίσει τη δρομολόγησή του.

Η συγκοινωνία της Λήμνου με τη Λέσβο είναι τρεις φορές την εβδομάδα. Το χειμώνα μερικές φορές λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών τα δρομολόγια δεν εκτελούνται.

Είναι υπαρκτά τα προβλήματα των κατοίκων της Λήμνου από την κατάργηση της ΔΟΥ, τη μη δημιουργία ΚΕΠΑ στο νησί, που αναγκάζει μέχρι και μακροχρόνια κατάκοιτους να ταξιδεύουν με συνοδεία στη Λέσβο και τη συνεχιζόμενη λειτουργική διασύνδεση του νοσοκομείου με αυτό της Λέσβου. Είναι φανερό ότι οι αυξημένες ανάγκες μετακίνησης δεν εξυπηρετούνται σήμερα στοιχειωδώς ικανοποιητικά.

Το ίδιο περίπου συγκοινωνιακό έλλειμμα με τη Λήμνο παρουσιάζει μια σειρά άλλων νησιών του Αιγαίου.

Η σχέση συγκοινωνίας και επισκεψιμότητας και ανάπτυξης ειδικά για τα νησιά με ιδιαιτερότητα της εδαφικής ασυνέχειας είναι αμφίδρομη. Η συγκοινωνία προάγει την επισκεψιμότητα και την ανάπτυξη και αυτές με τη σειρά τους δημιουργούν ανάγκη συγκοινωνίας και διεκδικούν τη βελτίωσή της.

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

Δώστε μου μισό λεπτό ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

Αν θέλουμε να μαραζώσει ένα νησί, δεν έχουμε παρά να διακόψουμε τις συγκοινωνίες του ή να τις μεταβάλουμε επί τα χείρω. Και αυτό θα γίνει όλο το χρόνο για μια σειρά μικρά νησιά, χωρίς ενδιαφέρον και προσδοκία, κέρδος για το εφοπλιστικό κεφάλαιο και σε μεγαλύτερα νησιά τους χειμερινούς μήνες.

Ειπώθηκε ότι στην ελληνική ναυτιλία συνολικά απασχολούνται εκατόν ενενήντα δύο χιλιάδες εργαζόμενοι. Μένει να μετρήσουμε πόσοι θα μείνουν, αν ψηφιστεί και εφαρμοστεί αυτό το νομοσχέδιο σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Όσον αφορά την ιδιωτικοποίηση των λιμένων, έχω να παρατηρήσω ότι το ενδιαφέρον των επενδυτών θα είναι μειωμένο ως μηδενικό για λιμένες μικρών νησιών, όπως του Αγίου Ευστρατίου και σε μεγαλύτερα νησιά με δύο λιμένες, όπως η Ικάρια, θα οδηγήσει σε υποβάθμιση του ενός εξ αυτών που ο επενδυτής δεν θα επιλέξει και θα συντηρηθεί από το αδιάφορο δημόσιο.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε -δεν θα πο όλα αυτά που θέλω να πω- για τους λόγους αυτούς καταψηφίζω το νομοσχέδιο. Καλώ δε ιδιαίτερα τους νησιώτες Βουλευτές, αν ακόμα κτυπάει η καρδιά του νησιώτη μέσα τους και συλλογίζονται με την ψυχή του ναύτη, να καταψηφίσουν το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Ανδρέας Ψυχάρης έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Δεν είναι κανείς Υπουργός στην Αίθουσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Κύριε Ψυχάρη, έχω μιλήσει, το έχω πει αυτό. Νομίζω ότι πρέπει και ο Υπουργός, βέβαια και η Κυβέρνηση να φέρει έναν Υφυπουργό, διότι πραγματικά και ο κύριος Υπουργός είναι από χθες εδώ και είναι μόνος του και η Κυβέρνηση πρέπει να έχει έναν Υφυπουργό.

Ορίστε, κύριε Ψυχάρη, έχετε το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Διερωτώμαι πώς ακούει η Κυβέρνηση, άμα δεν είναι παρούσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Μη βάζετε τέτοιο θέμα, σας παρακαλώ πάρα πολύ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Εν πάση περιπτώσει -για να είμαστε και λίγο επίκαιροι, κύριε Πρόεδρε και να μιλάμε και για θέματα που απασχολούν και τον κόσμο σήμερα- υπάρχει τώρα μία ρύθμιση για τις ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το δημόσιο και τα ταμεία.

Ασφαλώς, είναι μία θετική κίνηση εκ μέρους της Κυβέρνησης, ανακουφίζει πολύ κόσμο και θα φέρει χρήμα σε δημόσια ταμεία.

Όμως, διαπράττεται μία μεγάλη αδικία, διότι εξαιρούνται όσοι έχουν ήδη κάνει διακανονισμό σε αυτό το θέμα, άνθρωποι οι οποίοι είναι συνεπείς, πληρώνουν, πήγαν και έκαναν διακανονισμό και όμως, δεν έχουν τη δυνατότητα να το κάνουν. Ελάτε στη θέση του πολίτη που με χίλια ζόρια πληρώνει τα χρέη του και βλέπει τώρα ότι κάποιος άλλος που δεν πλήρωνε έχει μία ευνοϊκότερη μεταχείριση. Είναι μία αδικία, τουλάχιστον.

Ως εκ τούτου, σε αυτήν τη ρύθμιση πρέπει να ενταχθούν όλοι και να μην υπάρχει καμμία εξαίρεση.

Είναι σίγουρο πως η ναυτιλία πρέπει να εκσυγχρονιστεί, πρέπει να γίνει ανταγωνιστική, διότι εάν κάνουμε μία βόλτα στην προβλήτα 1 στον Πειραιά θα δούμε πως είναι γεμάτη κουφάρια. Εάν δούμε τι γίνεται στην Αδριατική όπου πριν λίγα χρόνια υπήρχαν τριάντα πλοία, τώρα υπάρχουν μόλις τέσσερα.

Δεν πρέπει το χουντοδιάταγμα του 1973 να θεωρείται από ορισμένους ως ιερή αγελάδα. Ευτυχώς με αυτό το νομοσχέδιο αλλάζει. Θα μπορούσε να ήταν πιο σύγχρονο, ένα καλύτερο νομοσχέδιο, αλλά τουλάχιστον γίνονται κάποιες αλλαγές, όπως, για παράδειγμα, όσον αφορά την οργανική σύνθεση του πλοίου –για γενικές υπηρεσίες, όχι για θέματα ασφαλείας- η οποία πρέπει να είναι ανταγωνιστική και πρέπει να είναι συνάρτηση του αριθμού των επιβατών.

Τέλος, θα αναφερθώ σε διάφορες υπηρεσίες που δημιουργούνται με αυτό το νομοσχέδιο και οι οποίες θεωρώ ότι προσθέτουν γραφειοκρατία και δημιουργούν περισσότερα προβλήματα, παρά λύσεις, όπως η Επιτροπή Σχεδιασμού Ανάπτυξης Λιμένων, η Διεύθυνση Αξιοποίησης και Ανάπτυξης, το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, το Ερευνητικό Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, η Εταιρεία Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων. Αυτά θα μπορούσαν κάλλιστα να καλυφθούν από τις υπηρεσίες του Υπουργείου. Δεν χρειάζεται να δημιουργούμε περισσότερη γραφειοκρατία, ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες της ναυτιλίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ο κ. Μαυρουδής Βορίδης έχει το λόγο.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι είναι απολύτως κατανοητό το ότι ο Υπουργός είναι πάρα πολλές ώρες εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Απολύτως κατανοητό από την πλευρά του Προεδρείου, αλλά πρέπει να είμαστε και λίγο... Καταλαβαίνετε τι θέλω να πω, έτσι;

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Επομένως νομίζω ότι δεν πρέπει να το κάνουμε θέμα. Με κατανόηση προχωρούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Όχι, δεν το κάνουμε θέμα. Απλούστατα είναι πάρα πολλές οι ώρες και ο άνθρωπος θα πρέπει να ξεκουραστεί και λίγο.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Αυτό ακριβώς. Πρέπει να κατανοήσουμε το ανθρώπινο ζήτημα του κυρίου Υπουργού και να προχωρήσουμε τη συνεδριάσή μας.

Κύριε Πρόεδρε, ζήτησα να λάβω τον λόγο για να σχολιάσω τρία, τέσσερα ζητήματα, τα οποία έχουν τεθεί σε αυτά τα τεσσεράμισι λεπτά.

Το πρώτο θέμα, το οποίο θα ήθελα να θέσω είναι ο ισχυρισμός που άκουσα από την πλευρά του κ. Παπαδημούλη, του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου του ΣΥΡΙΖΑ, ότι ο κύριος Υπουργός ενεργεί ως εντεταλμένος, τρόπον τινά, της Ενώσεως των Εφοπλιστών. Προβαίνει σε αυτόν τον ισχυρισμό γιατί στην πραγματικότητα υπάρχουν διατάξεις –και κυρίως οι διατάξεις εκείνες οι οποίες προσπαθούν να απελευθερώσουν, σε έναν ορισμένο βαθμό, το εργασιακό καθεστώς- οι οποίες αποτελούσαν αίτημα των εφοπλιστών και επομένως «να, τώρα που ικανοποιείται αυτό το αίτημα προς βλάβη των συμφερόντων των εργαζομένων».

Όλο αυτό στηρίζεται σε μία μαγική εικόνα και μία μαγική υπόθεση που διακατέχει την Αριστερά. Η μαγική αυτή υπόθεση είναι η εξής: Υπάρχουν οι κακοί εργοδότες, οι οποίοι πίνουν το αίμα των εργαζομένων, βγάζουν λεφτά και έχουν συμφέρον να διατηρούν τους μισθούς όσο το δυνατόν χαμηλότερους. Κύριε Πρόεδρε, εδώ -δεν θα πάω στη γενική θεωρία, αλλά θα πάω σε αυτά

που έχουμε μπροστά μας- μας διαφεύγει το εξής: Εδώ υπάρχει μία πραγματικότητα: Κανείς δεν πίνει το αίμα των Ελλήνων εργαζομένων για τον απλούστατο λόγο ότι δεν υπάρχουν Έλληνες εργαζόμενοι σε αυτήν την περίφημη ποντοπόρο ναυτιλία. Πρέπει κανείς να κατανοήσει τη φύση και τη δομή αυτής της συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας. Η δομή αυτής της συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι διεθνοποιημένη από τα πράγματα. Μπορούμε, λοιπόν, εμείς, κάλλιστα, να κάνουμε το εξής απλό: Πόσος είναι τώρα ο μισθός; 4400. Εγώ λέω για να προστατεύσουμε αποτελεσματικότερα τους εργαζομένους να τον διπλασιάσουμε. Να τον πάμε στα 8800. Πιστεύουμε, όμως, ότι όσο και αν εμείς αυξάνουμε νομοθετικά την προστασία των μισθών, έστω και ένας εργαζόμενος θα πάρει αυτά τα χρήματα;

Στον αντίποδα ακριβώς αυτής της λογικής είναι η ρύθμιση, την οποία κάνει ο Υπουργός. Έρχεται ο Υπουργός και λέει: «Εγώ έχω ανεργία, έχω μία πραγματικότητα στο καθεστώς εργασίας, αναγνωρίζω αυτήν την πραγματικότητα και ανοίγω, αυτήν τη στιγμή, αυτόν τον κλειστό εργασιακό χώρο και στον Έλληνα εργαζόμενο». Έρχομαι εγώ και διερωτώμαι τώρα, κύριε Πρόεδρε: Ο εφοπλιστής ευνοείται από αυτό;

Μα, ο εφοπλιστής –με συγχωρείτε πολύ- έχει πάρει Φιλιππίνους, έχει πάρει Ινδούς, έχει πάρει Αφρικανούς, έχει πάρει ό,τι θέλετε εκτός από Έλληνες. Τι τον κόφτει τον εφοπλιστή, στο κάτω-κάτω της γραφής, αν σε τελευταία ανάλυση εμείς επιμένουμε να διατηρήσουμε το αυτό καθεστώς; Αυτός τις λύσεις του τις έχει βρει.

Πώς ικανοποιείται ο εφοπλιστής από αυτό; Ο μόνος που χάνει από αυτό, από αυτή την άκαμπτη ρύθμιση είναι ο Έλληνας που ψάχνει σήμερα να βρει δουλειά με 300 ευρώ. Μπορεί να βρει μια δουλειά με 1.500 ευρώ, αλλά εμείς με τη συγκεκριμένη ρύθμιση που έχουμε σήμερα, δεν του το επιτρέπουμε.

Ερώτηση: ποιος υπερασπίζεται εδώ τα συμφέροντα των εργαζομένων, η Κυβέρνηση ή η Αριστερά, με αυτά που λέει; Αυτό είναι το απλό ερώτημα.

Θέλω επίσης να υποστηρίξω την τροπολογία που έχει καταθέσει ο συνάδελφος κ. Κεφαλογιάννης για τα δρομολόγια ασφαλείας. Βεβαίως, μπορεί να μη λέγεται ευθέως, όμως, εγώ να το πω ευθέως.

Δεν πρέπει να υπάρξουν πρόνοιες, κύριε Πρόεδρε, ώστε, εν πάση περιπτώσει, να υπάρχει ένα ελάχιστο επίπεδο επικοινωνίας την ώρα που απεργούν οι εργαζόμενοι; Δεν πρέπει παρά μόνο σε ακραίες περιπτώσεις να εφαρμόζεται το μέτρο της επιστρατεύσεως; Δεν πρέπει να υπάρχουν προϋποθέσεις και λειτουργίες ασφαλείας, όπως υπάρχει προσωπικό ασφαλείας σε κάθε απεργία; Πείτε μου μία απεργία στην οποία δεν υπάρχει προσωπικό ασφαλείας. Γιατί αυτό είναι τόσο τρομερό και κάνουμε τόσο μεγάλο θέμα με αυτό;

Το επόμενο θέμα που θέλω να θέσω αφορά μία τροπολογία που κατέθεσαν συνάδελφοί μου από την Περιφέρεια Αττικής που έχει σχέση με την προσπάθεια επιλύσεως του μεγάλου ζητήματος των εργαζομένων στα ναυπηγεία Ελευσίνας. Εγώ θα πω ότι το ζήτημα δεν είναι μόνο των εργαζομένων.

Έχει επέλθει ένα αδιέξοδο σ' αυτήν τη συζήτηση, διότι ουσιαστικά δεν υπάρχουν χρήματα, δεν εκταμιεύονται χρήματα για να προχωρήσει η κατασκευή των τορπιλακάτων, που τις έχει εν μέρει πληρώσει το Υπουργείο Άμυνας και εν μέρει κατασκευάσει το ναυπηγείο. Δεν υπάρχουν χρήματα γιατί έχει υπάρξει μια διαφωνία. Δεν επιλύεται αυτήν τη στιγμή η διαφωνία. Οι εργαζόμενοι παραμένουν απλήρωτοι. Πρέπει να βρούμε έναν ταχύ αποτελεσματικό μηχανισμό για να επιλύσουμε αυτό το πρόβλημα.

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

Η πρόταση που κάνουν οι συνάδελφοί μου είναι να παραπεμφθεί αυτή η διαδικασία προς επίλυση, να γίνει με μία έκθεση του Σώματος Ορκωτών Λογιστών. Εγώ θα συμφωνήσω κατ' αρχάς. Θα προσέθετα, όμως, κάτι ακόμα –το οποίο κατά τη γνώμη μου πρέπει να δούμε- για την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του μηχανισμού, κάποιον ανεξάρτητο μηχανικό εκτιμητή, γιατί μόνο το Σώμα των Ορκωτών Λογιστών δεν έχει την τεχνική δυνατότητα να διαπιστώσει το ήδη κατασκευασθέν έργο.

Επομένως, ένας ανεξάρτητος εκτιμητής ενδεχομένως θα διευκολύνει τη λογιστική αποτίμηση που πρέπει να έρθει να κάνει το Σώμα των Ορκωτών Λογιστών, με τον ταχύτερο, όμως, δυνατό τρόπο προκειμένου να μπορέσουν να πληρωθούν οι εργαζόμενοι.

Τελειώνω με την τροπολογία που κατέθεσε ο κύριος Υπουργός των Οικονομικών. Υποψιάζομαι ότι θα ακουστεί μία κριτική, πάλι από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Γιατί θα ακουστεί κριτική; Διότι, δύο πράγματα, κύριε Πρόεδρε, κάνει αυτή η τροπολογία. Το πρώτο πράγμα που κάνει είναι ότι δεν συνυπολογίζεται στην ανακεφαλαιοποίηση, στο 10% που πρέπει να καταβάλει ο ιδιώτης, το ποσό που εισφέρθηκε στην Πειραιώς με τα υποκαταστήματα των τραπεζών της Κύπρου. Άρα δεν πρέπει αυτό το ποσό -στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου- να συνυπολογιστεί για να καταβληθεί το 10%.

Το δεύτερο που κάνει είναι να εξαιρεί από τη φορολογία τις μεταβιβάσεις ακινήτων που γίνονται στο πλαίσιο της τραπεζικής συγχωνεύσεως, στο πλαίσιο της εξυγίανσης των τραπεζών.

Και τις δύο παρεμβάσεις θέλω να τις υποστηρίξω, να εξηγήσω τη λογική τους γιατί θα μας πουν ότι είναι χαριστικές. Είναι ορθές. Τη στιγμή που κατέρρεε η Κύπρος δόθηκε μία απάντηση εντός δύο ημερών, κύριε Πρόεδρε, από την Κυβέρνηση και διασώθηκε η σταθερότητα των τραπεζικού συστήματος, ακριβώς επειδή υπήρξε τράπεζα που δέχθηκε να πάρει τα τραπεζικά κυριακά υποκαταστήματα, την ώρα που κανείς δεν ήθελε να τα πάρει και που κινδύνευαν οι καταθέσεις των Ελλήνων καταθετών.

Κάποιος τα πήρε. Δεν μπορούμε, όμως, να πούμε τώρα σ' αυτόν που τα πήρε «βάλε τώρα και το 10% της ανακεφαλαιοποίησης», διότι προφανώς δεν θα τα έπαιρνε. Επομένως η ρύθμιση αυτή είναι σωστή.

Σε ό,τι αφορά την εξαίρεση από την καταβολή των φόρων, με συγχωρείτε, αλλά είναι απολύτως εναρμονισμένη με το νόμο του 1997, ο οποίος ρυθμίζει τις συγχωνεύσεις τραπεζικών πιστωτικών ιδρυμάτων. Στο νόμο αυτό, που ενίσχυε τότε τις συγχωνεύσεις, εξαιρέθηκαν και εκεί από το φόρο οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων και ακινήτων.

Επομένως, και για λόγους μόνο δικαιοσύνης, δηλαδή ισότητας στη μεταχείριση των διαφορετικών συγχωνευόμενων πιστωτικών ιδρυμάτων, θα έπρεπε να έχει υπάρξει αυτή η ρύθμιση.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Το λόγο έχει ο κ. Παύλος Σιούφας.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, το υπό ψήφιση νομοσχέδιο ήταν κάτι παραπάνω από αναγκαίο να έρθει στη Βουλή, αφού μετά τη σύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας, που τόσο αδικαιολόγητα είχε διαλυθεί, θα έπρεπε να γίνουν οι αναγκαίες νομοθετικές ρυθμίσεις, αλλαγές, παρεμβάσεις και τομές στο χάρτη της ναυτιλίας, του ΥΕΝ και του Λιμενικού Σώματος.

Έτσι, με το νόμο αυτόν ρυθμίζονται τα της οργάνωσης του νέου Υπουργείου Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος και παρέχεται και καθορίζεται το βασικό πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτικής διοίκησης.

Παράλληλα, εκσυγχρονίζονται οι συναφείς με τη ναυτιλία διοικητικές διαδικασίες και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαχείριση λιμανιών. Αυτά σε γενικές αρχές επί της αρχής, θα έλεγα, του νομοσχεδίου.

Θέλω, όμως, να κάνω ορισμένες παρατηρήσεις όσον αφορά ορισμένα άρθρα του υπό ψήφιση νομοσχεδίου.

Στο άρθρο 11 υπάρχουν σοβαρές και αναγκαίες τροποποιήσεις άρθρων του απαρχαιωμένου Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που χρειάζονται άμεσο εκσυγχρονισμό. Δεν μπορώ, όμως, να μη σταθώ στην παράγραφο 4 του άρθρου αυτού.

Με την παράγραφο 4, λοιπόν, αυξάνονται τα πρόστιμα για τις παραβάσεις του τέταρτου κεφαλαίου του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και καθορίζονται σε ένα τεράστιο εύρος, ξεκινούν δηλαδή από ευρώ 300 και φτάνουν τις 500.000 ευρώ. Με την παλιά διάταξη το εύρος ήταν από 2.000 δραχμές έως 150.000 δραχμές, δηλαδή ήταν εβδομήντα πέντε φορές πιο πάνω. Τώρα το εύρος είναι χίλιες εξακόσιες φορές περισσότερο από το κα-

τώτερο πρόστιμο. Νομίζω ότι το ποσό του 500.000 ευρώ είναι τεράστιο και προδίδεται έλλειψη μέτρου από τη διάταξη αυτή.

Δεν κατανοώ τις αντιδράσεις τόσο της ΠΝΟ όσο και των εκπροσώπων των κομμάτων για το άρθρο 19 παράγραφος 1. Κατ' αρχάς η εφαρμογή του προϋποθέτει τη μη ύπαρξη Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικής Εργασίας. Από ό,τι γνωρίζω και είμαι σε θέση να γνωρίζω, δεν υπάρχει φορέας πλοιοκτητών που να μη θέλει υπογραφή συλλογικής σύμβασης.

Δεύτερο και κύριο -και αυτό είναι το πιο σημαντικό- είναι ότι η διάταξη αυτή αν την δούμε μέσα από τις από πολλά χρόνια διαμορφωμένες πραγματικές συνθήκες στη ναυτιλία, ελληνική και ελληνόκτητη, δεν πρόκειται να έχει καμμία πρακτική εφαρμογή. Και αυτό γιατί κανένας πλοιοκτήτης πλοίου άνω των τριών χιλιάδων κόρων, ηηολογημένο κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953, δεν θα προσλάβει για κατώτερο πλήρωμα Έλληνες ναυτικούς.

Όσο και να θέλουμε, όσο και να ζητάμε, όσο και να φωνάζουμε Έλληνα ναυτικό για κατώτερο πλήρωμα στα ελληνικά πλοία άνω των τριών χιλιάδων κόρων δεν θα βρούμε ποτέ. Έστω κι αν ακόμη πηγαίνει δωρεάν μάγειρας ή θαλαμηπόλος ή ναύτης δεν πρόκειται να προσληφθεί σε τέτοια πλοία.

Οι φωνές λοιπόν, οι απεργίες από ανθρώπους που τα γνωρίζουν αυτά, όπως είναι οι συνδικαλιστές της ΠΝΟ, μάλλον κάτι άλλο εξυπηρετούν, αφού αυτοί γνωρίζουν ότι στα εμπορικά πλοία της κατηγορίας που προανέφερα δεν πρόκειται να προσληφθεί κανένας Έλληνας ναυτικός σας κατώτερο πλήρωμα.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η ρύθμιση του άρθρου 22, αφού αυτή λύνει ένα σημαντικό πρόβλημα των σπουδαστών, οι οποίοι κάθε εξάμηνο τρέχουν στα γραφεία και σε γνωστούς για να βρουν πλοίο να κάνουν την πρακτική τους εκπαίδευση. Όμως, η προσθήκη που γίνεται και η οποία προβλέπει την ποσόστωση μεταξύ σπουδαστών και σπουδαστριών, νομίζω ότι είναι ατυχέστατη. Διότι κριτήριο θα έπρεπε να είναι μόνο η επίδοση και όχι το φύλο.

Σημαντική είναι επίσης η πρόβλεψη του άρθρου 23 για την ισόκυρη ναυτολόγηση δοκίμων σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένων με το ΝΑΤ.

Με το άρθρο 24 ιδρύεται γραφείο σταδιοδρομίας στο ΥΕΝ. Με σκοπό τη διευκόλυνση της ναυτολόγησης των δοκίμων στα εκπαιδευτικά ταξίδια. Κύριε Υπουργέ, το γραφείο αυτό θα πρέπει να λειτουργεί αποφασιστικά και όχι με τον τρόπο που το προβλέπει το νομοσχέδιο.

Το Γραφείο Σταδιοδρομίας θα πρέπει να συντάσσει τον κατάλογο των δοκίμων κατά σειρά, με βάση τα αποτελέσματα του σπουδαστή στο εξάμηνο που έληξε και εν συνεχεία, να αποστέλλει τα ονόματα των δοκίμων στις εταιρείες που αυτές θα ναυτολογήσουν, σύμφωνα με το άρθρο 22.

Έτσι όπως είναι το άρθρο 24, λειτουργεί χωρίς καμμία πραγματική συνδρομή στους σπουδαστές, αφού θα λειτουργεί για την παροχή υποδείξεων και μόνο.

Το άρθρο αυτό θέλει τροποποίηση και τώρα ακόμη, κύριε Υπουργέ, ώστε το Γραφείο να λειτουργεί για την επίλυση των προβλημάτων των σπουδαστών και να υποχρεώνει και να δεσμεύει τις εταιρείες. Έτσι όπως είναι διατυπωμένο, είναι σε πλήρη αναντιστοιχία με το άρθρο 22.

Με το άρθρο 25 προστίθεται η δυνατότητα στο Ναυτικό Επιμελητήριο να προσλαμβάνει σε θέσεις ειδικών συμβούλων, προέδρους ή διευθύνοντες διαχειριστριών ναυτιλιακών εταιρειών εγκατεστημένων στην Ελλάδα, αρκεί να κατείχαν τέτοιες θέσεις επί δεκαπενταετία.

Σας είπα και στην επιτροπή να το αποσύρετε αυτό το άρθρο, κύριε Υπουργέ, διότι σε αυτόν που είχε την έμπνευση αυτής της διατάξεως πρέπει να του πούμε ότι δεν γνωρίζει το πώς λειτουργούν οι διαχειρίστριες εταιρείες. Είμαι βέβαιος ότι η διάταξη αυτή -την οποία, απ' ό,τι έχω πληροφορηθεί, έφερε το Ναυτικό Επιμελητήριο- κάποιον θέλει να εξυπηρετήσει.

Στο άρθρο 27 πολύ σωστά αλλάξατε το «μπορεί» που υπήρχε για την ηλικία των εξήντα επτά ετών των φυλάκων. Με τη δυναμική πρόβλεψη που αρχικά υπήρχε, θα μπορούσε να είναι φύλακες και άνω των εξήντα επτά ετών.

Με το άρθρο 30 ρυθμίζονται τα της σύνθεσης των επιβατηγών

οχηματαγωγών πλοίων. Στο τέλος της παραγράφου β' γράφει: «Εφόσον δεν προσφέρεται παρασκευαζόμενη επί του πλοίου τροφή, προσλαμβάνεται μόνον ένας βοηθός φροντιστή».

Πρέπει να το διευκρινίσετε, κύριε Υπουργέ, και να συμπληρωθεί μετά το «προσφέρεται» ότι «δεν προσφέρεται τροφή στους επιβάτες». Και αυτό, γιατί μπορεί να παρασκευάζεται τροφή για το πλήρωμα, οπότε είναι αναγκαίος ο βοηθός φροντιστή. Αν δεν παρασκευάζεται τροφή ούτε για το πλήρωμα, δεν βλέπω το λόγο για τον οποίο χρειάζεται ο βοηθός φροντιστή. Θα ήταν προτιμότερος ένας βοηθός θαλαμηπόλου.

Στην αρχή του άρθρου 32 πρέπει να προστεθεί «όπως αυτή ισχύει σήμερα».

Στο άρθρο 53 παράγραφος 1 προβλέπεται ότι οι συμβάσεις ναυλώσεως ή θαλασσίων μεταφορών του δημοσίου και των νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου μπορεί και όχι υποχρεωτικά να υπάγονται στη διαίτησή. Χαίρομαι που με την τροπολογία που καταθέσατε άλλαξε, έστω και εν μέρει, η παράγραφος 2 και βάλατε την προϋπόθεση «αν δεν έχει συμφωνηθεί άλλως». Διότι με την αρχική πρόβλεψη, με την οποία οριζόταν ότι εφαρμόστοι δίκαιο θα ήταν το ελληνικό υποχρεωτικά, ανεξάρτητα από το τι έχουν συμφωνήσει τα μέρη στη σύμβαση που κατάρτισαν, ήταν βέβαιο ότι δεν θα μπορούσε να σταθεί πουθενά στον κόσμο και κυρίως στα αγγλικά δικαστήρια, που είναι το μέρος όπου εφαρμόζεται το Αγγλικό Δίκαιο, όπου στις συμβάσεις ισχύει απαραίτητα η αρχή του Ρωμαϊκού Δικαίου «*pacta sunt servanda*».

Όμως, πρέπει και στον τόπο της διαιτησίας να προστεθεί «αν δεν έχει συμφωνηθεί άλλως» κύριε Υπουργέ. Είπε ο κ. Δρίτσας πριν ότι, αν έλθουν στην εξουσία, θα πάρουν το λιμάνι του Πειραιά από την «COSCO» στο δημόσιο, για να πάψουν να υπάρχουν εργασιακές συνθήκες γαλέρας.

Δεν μπορώ να διανοηθώ ότι η μεγαλύτερη κρατική εταιρεία της Κίνας, στην οποία, όπως ξέρουμε όλοι, υπάρχει κομμουνιστικό σύστημα, διεθνιστική αντίληψη και εργατική αλληλεγγύη, όπου κυβερνά η εργατική τάξη, εφαρμόζει συνθήκες εργασιακής γαλέρας. Δηλαδή, άλλα λένε και άλλα κάνουν αυτοί. Αν πιστέψουμε τον κ. Δρίτσα και αυτά που είπε για συνθήκες γαλέρας, τότε θα πρέπει να πιστέψουμε ότι, όταν έλθει ο ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΚΕ στην εξουσία, θα μας κάνουν τα ίδια.

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας ζητήσω κάτι. Τα εμπορικά πλοία και τα επιβατηγά, άνω των οκτακοσίων κόνων τα πρώτα και άνω των πεντακοσίων κόνων τα δεύτερα, λειτουργούν από πλευράς εσωτερικής υπηρεσίας με απαρχαιωμένους κανονισμούς, τα επιβατηγά με τον κανονισμό που προβλέπεται στο βασιλικό διάταγμα 863/1960 και τα εμπορικά με τον κανονισμό που προβλέπεται στο βασιλικό διάταγμα 800/1970.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Κύριε Σιούφα, σας ευχαριστώ.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Οι διατάξεις και των δύο κανονισμών έχουν συνταχθεί με βάση δεδομένα των πλοίων του 1960 και του 1970.

Καιρός είναι τώρα, κύριε Υπουργέ, να αναλάβετε πρωτοβουλία για τον εκσυγχρονισμό των κανονισμών αυτών, καθώς επίσης και του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ούτως ώστε να λειτουργήσουν με συνθήκες του 21ου αιώνα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Η κ. Μαρίνα Χρυσοβελώνη έχει το λόγο.

ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Ανεξάρτητοι Έλληνες έχουμε αντιταχθεί στις μείζονες πολιτικές επιλογές του Υπουργείου Ναυτιλίας με ξεκάθαρες και συγκεκριμένες θέσεις και συγκεκριμένα, στην εκ μέρους του κυρίου Υπουργού λογική της γραφειοκρατικής προσέγγισης πραγματικών προβλημάτων και στην πρόταση επιχειρηματικών συμφερόντων αντί του γενικού κοινωνικού συμφέροντος.

Αναγνωρίζουμε πως ο κύριος Υπουργός είναι συνεπής με τη νεοφιλελεύθερη ιδεολογία του, που του επέβαλε την επιστρά-

τευση των Ελλήνων ναυτικών και τη στήριξη των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Ας μην ξεχνάμε πως η συγκυβέρνηση είναι εκείνη που επέβαλε για πρώτη φορά μια νέα μορφή σύγχρονης δουλειάς, όπου ο απεργός ναυτικός που διαμαρτυρόταν γιατί έμενε επί μήνες απλήρωτος από τον εφοπλιστή, υποχρεώθηκε από την τρικομματική Κυβέρνηση να συνεχίσει να δουλεύει αδιαμαρτύρητα, πάλι απλήρωτος.

Αυτή είναι η νομιμοποίηση, η θεσμοθέτηση μιας δουλειάς νέου τύπου, όπου η συγκυβέρνηση, παίρνοντας το μέρος των εφοπλιστών, αφήνει τους ναυτικούς να βουλιάζουν μέσα στην ανέχεια.

Η απάντηση που δίνετε στο πραγματικό αυτό κοινωνικό πρόβλημα είναι οι ατομικές συμβάσεις εργασίας του άρθρου 19. Πρωθείτε την περαιτέρω ελαστικοποίηση των σχέσεων εργαζομένου-εργοδότη, που αντικαθιστά το προηγούμενο καθεστώς της δουλειάς, με ένα καθεστώς δουλοπαροικίας. Αυτή είναι η δήθεν βελτιωτική σας πρόταση προς τον Έλληνα ναυτικό.

Το ότι αγνοείτε παντού την κοινωνία γίνεται επώδυνα εμφανές και στην ακτοπλοϊκή πολιτική που ακολουθείτε έναντι των νησιωτών, μια πολιτική στην κυριολεξία ενάντια στους νησιώτες, τους οποίους έχετε καταδικάσει σε μόνιμη απομόνωση.

Κι εδώ δεν μιλάμε μόνο για τη χειμερινή περίοδο, για την οποία δεν λαμβάνετε καμμία πρόνοια, με σκοπό την εξασφάλιση σταθερής ακτοπλοϊκής σύνδεσης. Υπάρχει εδώ και καιρό πλέον πρόβλημα -ακόμα και κατά την τουριστική περίοδο- με την ξαφνική διακοπή δρομολογίων από τους πλοιοκτίτες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, οι Βόρειες Σποράδες και ιδιαίτερα η Σκόπελος. Σας το είχα επισημάνει και πέρυσι το καλοκαίρι, όταν μου είχατε απαντήσει, κύριε Υπουργέ, εδώ στην Ολομέλεια επί λέξει, ότι ο Υπουργός δεν μπορεί να πιάσει από το αμάξι τους εφοπλιστές.

Και τώρα, επιλέγετε με το άρθρο 38 του παρόντος νομοσχεδίου, να πιάνετε στην κυριολεξία από το λαιμό τους νησιώτες, καθώς οι κανόνες που εισάγετε για την τακτική δρομολόγηση ή διακοπή των ακτοπλοϊκών γραμμών είναι εξαιρετικά χαλαροί.

Είστε, δηλαδή, ξεκάθαρα υπέρ ενός εφοπλιστών, χωρίς να κάνετε σοβαρή προσπάθεια, ούτε καν προσχηματικά, να στηρίξετε τις νησιώτικες κοινωνίες.

Το πρόβλημα της ευκαιριακής εκτέλεσης δρομολογίων ανάλογα με το πότε βολεύει τον πλοιοκτήτη, έχει δραματικές συνέπειες για τα μη εξυπηρετούμενα νησιά καθ' όλο το χρονικό διάστημα των διακοπών αυτών.

Οι δικαιολογίες περισσεύουν στο νομοσχέδιό σας, όπου μνημονεύετε «λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή άλλης σοβαρής αιτίας». Όλες ηθελημένα αόριστες, για να εξυπηρετηθούν κάποιοι, που σίγουρα δεν είναι οι κάτοικοι των νησιών μας.

Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο για τις τοπικές κοινωνίες που ζουν σε έναν εξαιρετικά ευαίσθητο εθνικό χώρο, όπως είναι το Αιγαίο.

Να σημειωθεί πως πλέον από τους τρεις νησιωτικούς δήμους, Σκιάθου, Αλοννήσου και Σκοπέλου, εξετάζεται η αγορά ή η ενοικίαση επιβατικού οχηματαγωγού πλοίου, για να καλυφθεί η ανυπαρξία του κράτους. Χθες ο Δήμαρχος Σκοπέλου ήρθε σε επαφή με το Δήμαρχο Θεσσαλονίκης, για να εξετάσουν τη δημιουργία μιας ναυτιλιακής εταιρείας λαϊκής βάσης.

Και όλα αυτά, επειδή δεν υπάρχει κράτος που να παίρνει πρωτοβουλίες και να φέρνει αποτελέσματα στα νησιά.

Για τα λιμάνια ο κύριος Υπουργός εισάγει τα άρθρα 39, 40 και 45. Αυτά αποτελούν συνέχεια της φιλοσοφίας που σας οδήγησε στην κατάρτιση πέρυσι της περίφημης τροπολογίας των πεντακοσίων σελίδων για τα master plan που τελικά ενσωματώθηκε στο ν. 4081.

Πέρα από την παράξενη εμμονή να την περάσετε όταν όλοι οι άλλοι καυτηρίαζαν την έλλειψη νομοτεχνικής σοβαρότητας στο κείμενο, μου έκανε τότε εντύπωση η επιμονή να πάρете πάνω σας ένα προσωπικό πολιτικό κόστος. Αυτή η προσπάθεια φαίνεται ιδιαίτερα στο ότι νομοθετήσατε για τον εαυτό σας το δικαίωμα αλλαγής των master plan, νόμων πλέον, με απλή απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας, δηλαδή τη δικής σας.

Πέραν του τραγελαφικού στοιχείου, καθώς είναι γνωστό τοις πάσι ότι οι νόμοι δεν αλλάζουν με υπουργικές αποφάσεις, υπάρ-

χει και το καθαρά ουσιαστικό κομμάτι της υπόθεσης, που αφορά στο σχεδιασμό των λιμανιών στα νησιά μας.

Τι θέλετε να κάνετε, τελικά, με αυτά, πέραν της εκποίησής τους; Ακούμε διάφορα για στρατηγικούς σχεδιασμούς από πλευράς Υπουργείου. Ας πάρουμε, για παράδειγμα, τα άρθρα 39 και 40 για τη δημιουργία κεντρικών λιμενικών δικτύων.

Εκεί προωθείται μέσω του λεγόμενου «Δικτύου Λιμένων Βορείου Ελλάδος» την υπαγωγή του ΟΛΒ στον ΟΛΘ με το σχήμα θυγατρικής-μητρικής εταιρείας. Έτσι, μετά την ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών, ο «ΟΛΘ Α.Ε.» θα είναι ο μόνος αρμόδιος στο να διαμορφώνει με απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου νέο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο του ομίλου εταιρειών που δημιουργείτε.

Σκοπός σας, βέβαια, δεν είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός της ανάπτυξης των λιμανιών, αλλά η εναρμόνιση των όρων λειτουργίας τους, για να κάνετε ευκολότερη τη δουλειά του ΤΑΙΠΕΔ, ώστε να ιδιωτικοποιήσει γρηγορότερα κάθε έναν από τους οργανισμούς λιμένων-ανώνυμες εταιρείες που θα ανήκουν στο δίκτυο.

Υπενθυμίζω εδώ ότι μιλάμε για τα δώδεκα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και ο Βόλος. Έτσι, κάποιοι στην Αθήνα –ΤΑΙΠΕΔ– και στη Θεσσαλονίκη –ΟΛΘ– θα είναι πλέον υπεύθυνοι για την κατάρτιση των αναπτυξιακών σχεδίων τριών περιφερειακών λιμανιών, μεταξύ των οποίων και του Βόλου. Πρόκειται, δηλαδή, για την απόλυτη διάλυση του ΟΛΒ, όπως τον γνωρίζουμε σήμερα, με το μίσρασμα των ματιών του λιμανιού σε κάποιον ιδιώτη που θα αναλάβει τη λειτουργία του και σε κάποιον είδους «ημιδημόσια» Αρχή που εξ αποστάσεως θα προσδιορίζει την αναπτυξιακή κατεύθυνση του Βόλου για τις επόμενες δεκαετίες.

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

Πάγια θέση των Ανεξάρτητων Ελλήνων είναι ότι όλες οι ιδιωτικοποιήσεις πρέπει πάντοτε χωρίς εξαιρέσεις να εξυπηρετούν το γενικό δημόσιο συμφέρον, αλλά και να εγκρίνονται από όλους τους κοινωνικούς φορείς που εκφράζουν τα συμφέροντα της τοπικής κοινωνίας.

Το ίδιο, φυσικά, πρέπει να ισχύει και για το σχέδιο ανάπτυξης του λιμανιού, το περίφημο master plan. Όμως, στο άρθρο 45 προβλέπεται τη συμμετοχή εκπροσώπου του οικείου ΟΤΑ στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, χωρίς –δυστυχώς– δικαίωμα ψήφου, γιατί προφανώς θεωρείτε ότι ο εκπρόσωπος της τοπικής αυτοδιοίκησης οφείλει απλώς να παρακολουθεί τις αποφάσεις που παίρνουν άλλοι για τον τόπο τους.

Εδώ θέλω να επισημάνω κάτι που καταδεικνύει τη διγλωσσία του Υπουργείου. Στις 7 Σεπτεμβρίου του 2012, σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του ΟΛΒ, ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου σας κ. Μουτζούρης διαβεβαίωνε τις τοπικές αρχές πως δίνεται λύση στο master plan του λιμανιού του Βόλου. Παράλληλα, προανήγγειλε σύσκεψη που θα γινόταν μέσα στο φθινόπωρο παρουσία όλων των ενδιαφερομένων, όπου θα σχεδιαζόταν ο οδικός χάρτης ανάπτυξης των υποδομών του λιμανιού, καθώς και νομοθετική ρύθμιση για την παραχώρηση στο δήμο συγκεκριμένων εκτάσεων του λιμανιού.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

MARINA ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δυστυχώς τίποτα από όλα αυτά δεν συνέβη. Ακολούθησε η περίφημη τροπολογία των πεντακοσίων σελίδων για τα master plan, με την εκποίηση του ίδιου του ΟΛΒ που προχωρά, δυστυχώς, ολотаχώς στο ΤΑΙΠΕΔ. Ταυτόχρονα, μέσω της διοικητικής υπαγωγής του συγκεκριμένου λιμανιού στη Θεσσαλονίκη, απομακρύνεται ακόμα περισσότερο το κέντρο λήψης αποφάσεων για το μέλλον του ΟΛΒ και της ίδιας της πόλης μας από το Βόλο.

Προφανώς έχετε βλέψεις για τις οποίες γνωρίζετε ότι δεν θα συναινέσει ποτέ η τοπική κοινωνία. Γι' αυτό και τις εξαιρείτε από τις διαδικασίες.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, η οριστική έγκριση του master plan του λιμανιού του Βόλου εκκρεμεί στο Υπουργείο σας από πέρυσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Σας παρακαλώ, κυρία Χρυσοβελώνη, να ολοκληρώσετε.

MARINA ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με μία ενότητα μόνο.

Χθες έμαθα ότι βρήκατε τελικά το έγγραφο που σας έλειπε και πως πρόκειται να το προωθήσετε στην ΕΣΑΛ. Ακόμα, βέβαια, ψάχνουμε τη μελέτη των MORGAN STANLEY-ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ για τον ΟΛΒ που ζητήσα από τον κ. Στουρνάρα, αλλά δεν έχει στείλει στη Βουλή εδώ και τρεις μήνες. Άραγε τι θέλει να κρύψει η συγκυβέρνηση;

Περιμένουμε, κύριε Υπουργέ, μία απάντηση επ' αυτού. Οι πολίτες της Μαγνησίας απαιτούν ξεκάθαρες κουβέντες για την τύχη του λιμανιού του Βόλου. Μα, πάνω απ' όλα ζητούν την πλήρη αξιοποίησή του, όχι μονοδιάστατα την εμπορική, αλλά την τουριστική, προς όφελος όλης της κεντρικής Ελλάδας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μιλήσει η κ. Γκερέκου και ο κ. Αυγενάκης και μετά θα πάρουν το λόγο οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, τότε θα μιλήσει ο κύριος Υπουργός;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ο Υπουργός έχει αποφασίσει να μιλήσει μετά από τους Κοινοβουλευτικούς Εκπρόσωπους, γιατί πρέπει να απαντήσει σε ορισμένα θέματα.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω την έξη εκκλήση. Επειδή είναι εξήντα επτά τροπολογίες και επειδή τα θέματα είναι πάρα πολύ περίπλοκα, πρέπει ο κύριος Υπουργός να μιλήσει για να ξέρουμε πώς θα τοποθετηθούμε. Μη φθάσουμε την τελευταία στιγμή όλες οι τροπολογίες ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριε Μαριά, έχουμε και δευτερολογία και τριτολογία σήμερα.

Επομένως, κύριε Υπουργέ, θα μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και μετά εσείς.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Ο κύριος Υπουργός πρέπει να μας πει τι δέχεται και τι όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ετοιμάζεται ο κύριος Υπουργός.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ναι, αλλά να τον ακούσουμε πρώτα και μετά να μιλήσουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφέρω κάποια πράγματα.

Μπορώ να μιλήσω ανά πάσα στιγμή. Ωστόσο, σε ό,τι αφορά στις τροπολογίες, επειδή οι συνάδελφοι εξακολουθούν να αναφέρονται σε αυτές, προτιμώ να παρακολουθήσω τις απόψεις τους και να τοποθετηθώ συνολικά.

Άρα, αν συμφωνείτε, να λάβω το λόγο όποτε νομίζετε, πριν από τους Κοινοβουλευτικούς Εκπρόσωπους και να επανέλθω, αφού ακούσω όλους τους συναδέλφους, με τις τροπολογίες. Νομίζω ότι είναι λογικό αυτό που λέω. Να μιλήσω, δηλαδή, δύο φορές. Ο Πρόεδρος θα μας πει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Η κ. Γκερέκου έχει το λόγο.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΓΚΕΡΕΚΟΥ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάθε προσπάθεια της Κυβέρνησης να ανανεώσει τη διοικητική της δομή για να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του κρίσιμου τομέα της ναυτιλίας, είναι ασφαλώς καλοδεχούμενη. Θέλω, όμως, να επικεντρωθώ σε τρία ζητήματα, τα οποία θεωρώ ότι δεν αναδείχθηκαν όσο έπρεπε και αφορούν τον άλλο κεντρικό πυλώνα του Υπουργείου, δηλαδή, τη χάραξη μιας εθνικής νησιωτικής πολιτικής.

Είχατε δεσμευτεί, κύριε Υπουργέ, με γραπτή απάντησή σας προς εμένα και δέκα άλλους συναδέλφους, για την άρση επιπέ-

λους αυτού του ιδιότυπου διοικητικού αποκλεισμού που θέλει τα τρία τέταρτα περίπου της νησιωτικής επικράτειας της χώρας να μην υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Επειδή πολλοί συνάδελφοι ίσως δεν το γνωρίζουν, θα αναφέρω ότι η διοικητική αρμοδιότητα της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής αφορά πέντε μόνο νομούς του Αιγαίου, τα Δωδεκάνησα, τις Κυκλάδες, τη Χίο, τη Σάμο και τη Λέσβο. Δεν αφορά τις Σποράδες, τη Σκύρο, τη Θάσο, τη Σαμοθράκη, τα νησιά του Αργοσαρωνικού. Και, βέβαια, δεν αφορά τα Ιόνια Νησιά και την Κρήτη. Και όμως, αυτό συμβαίνει.

Συγχωρέστε με, κύριε Υπουργέ, αλλά δεν είναι ορατή στο νομοσχέδιο και στο άρθρο 1 η άρση αυτής της αδικίας. Σε μία χώρα με περίπου έξι χιλιάδες νησιά επιμένουμε σε ένα διοικητικό διαχωρισμό που υπονομεύει εκ των άνω και εξαρχής κάθε έννοια ισόρροπης ανάπτυξης των νησιών μας.

Το ζήτημα είναι ουσιαστικό, επειδή μας απαγορεύει στην ουσία να σχεδιάσουμε πολιτικές με εθνική πραγματικά διάσταση.

Γι' αυτό, αν θέλουμε να μιλάμε επί της ουσίας για ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική, αυτή θα πρέπει να αρχίσει από τη διοικητική αναδιάρθρωση του ίδιου του Υπουργείου, ώστε να συμπεριλαμβάνει ολόκληρο το νησιωτικό σύμπλεγμα της χώρας, από τα διαπόντια στο Ιόνιο μέχρι το Καστελόριζο στο Αιγαίο και τη Γαύδο.

Θα ήθελα, επομένως, από εσάς μία σαφή θέση για το αν όντως πρόκειται να επεκταθούν οι εποπτικές, συντονιστικές και επιτελικές αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου στο σύνολο της νησιωτικής επικράτειας.

Λογικό, βέβαια, επακόλουθο της διεύρυνσης αυτής των αρμοδιοτήτων μέσω σχετικού προεδρικού διατάγματος –όπως αναφέρετε, αλλά όχι με σαφήνεια και χρονοδιάγραμμα– θα είναι ο όρος «νησιωτική πολιτική» να ενσωματωθεί στον τίτλο του Υπουργείου «Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής».

Ένα δεύτερο ζήτημα έχει να κάνει με τη διοικητική αναδιάρθρωση των μεγάλων λιμένων της χώρας και τη δημιουργία λιμενικών δικτύων, όπως περιγράφεται στο άρθρο 39. Σαφώς γνωρίζετε την αγωνία που εκφράζουν πολλές τοπικές κοινωνίες σε σχέση με την πιθανή έλλειψη συνεννόησης σε περίπτωση απορρόφησης των θυγατρικών από τα μητρικά λιμάνια, δηλαδή, την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα, πόσω μάλλον όταν τα λιμάνια αυτά έχουν μία εντελώς διαφορετική αναπτυξιακή δυναμική.

Θα αναφερθώ για παράδειγμα σ' αυτό που γνωρίζω καλύτερα και αφορά το δίκτυο δυτικής Ελλάδος. Στην περίπτωση αυτή έχουμε υπαγάγει δύο λιμάνια, της Κέρκυρας και της Ηγουμενίτσας, που παρουσιάζουν συνεχή αύξηση της κίνησης και των εσόδων, σε ένα μητρικό λιμάνι που παρουσιάζει συνεχή μείωση. Αναφέρω ενδεικτικά ότι τα κέρδη προ φόρων της Πάτρας για το 2011 ήταν 70.000 ευρώ, όταν της Κέρκυρας ήταν 1.000.000 ευρώ. Αν, δε, εξετάσουμε τις αφίξεις από την κρουαζιέρα στην Κέρκυρα, το 2012 είχαν 624.000 και στην Πάτρα μόλις 374.000.

Με λίγα λόγια, κύριε Υπουργέ, η δημιουργία λιμενικών δικτύων θα έπρεπε να διασφαλίζει τα εξής:

Πρώτον, δεν θα χρειαστεί σε λίγα χρόνια τα θυγατρικά και οικονομικά υγιή λιμάνια να καλύπτουν τα ελλείμματα της μητρικής εταιρείας αντί να επενδύουν σε υποδομές που να τα καθιστούν ακόμη πιο ανταγωνιστικά.

Δεύτερον, είτε από άγνοια είτε από σκοπιμότητα της διοίκησης της μητρικής εταιρείας, δεν θα μπει σε δεύτερη μοίρα η τοπική αναπτυξιακή πολιτική που υπηρετούν σήμερα οι προτεινόμενες θυγατρικές εταιρείες, όπως για παράδειγμα στον τομέα της κρουαζιέρας, και που συνδέεται άμεσα με το μέλλον των τοπικών οικονομιών.

Για τους παραπάνω λόγους και με αφορμή το πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας, αλλά και Ηγουμενίτσας, θεωρώ ότι η δημιουργία δικτύων μητρικών και θυγατρικών λιμανιών πρέπει οπωσδήποτε να επανεξεταστεί, τουλάχιστον για κάποιες περιπτώσεις.

Το τρίτο ζήτημα αφορά την τακτοποίηση των «ορφανών λιμένων», δηλαδή εκείνων των λιμανιών που δεν διαθέτουν σήμερα φορέα διαχείρισης. Στο νομοσχέδιο προβλέπεται μία γενναία, ομολογουμένως, διευθέτηση του θέματος, με μια διαφορά που

μας βρίσκει αντίθετους. Στις περιπτώσεις εκείνες του άρθρου 39 παράγραφος 3, όπου δεν υπάρχουν δημοτικά λιμενικά ταμεία, τα «ορφανά λιμάνια» μπορούν να υπαχθούν στα κεντρικά λιμενικά δίκτυα της χώρας, μετά από απόφαση των γενικών συνελεύσεων των μητρικών εταιρειών.

Εδώ ανακύπτουν ορισμένα ερωτήματα. Με δεδομένο ότι αυτά τα σχήματα λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, ποιο όφελος μπορεί να έχουν με το να εντάξουν λιμάνια που κατά βάση εξυπηρετούν είτε συγκοινωνιακές ανάγκες –δηλαδή εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον– είτε καλύπτουν ανάγκες τοπικού χαρακτήρα, όπως για παράδειγμα τα αλιευτικά καταφύγια; Για παράδειγμα, ποιο το όφελος της μητρικής εταιρείας της Πάτρας να εντάξει στο δίκτυό της τα «ορφανά λιμάνια» των Διαποντίων Νήσων ή το «ορφανό λιμάνι» του Αγίου Στεφάνου στη βόρεια Κέρκυρα που εξυπηρετεί αυτά τα νησιά;

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα για λίγο την ανοχή σας.

Κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι είναι κρίμα να χάσουμε αυτήν τη σπουδαία ευκαιρία να διευθετησουμε αυτό το ζήτημα.

Ως προς αυτό το σημείο, λοιπόν, έχω να κάνω μια συγκεκριμένη πρόταση και παρακαλώ να τη δείτε με όση σοβαρότητα μπορείτε. Για εκείνες τις λίγες περιπτώσεις όπου δεν υπάρχουν δημοτικά λιμενικά ταμεία, θα πρότεινα να προβλεφθεί η δυνατότητα της σύναψης μιας προγραμματικής σύμβασης που θα επικυρώνεται από μια δική σας υπουργική απόφαση ανάμεσα στα κεντρικά λιμενικά δίκτυα και την τοπική αυτοδιοίκηση, ώστε η τελευταία να μπορεί να διαχειριστεί αν μη τι άλλο τα καθημερινά προβλήματα που παρουσιάζονται σ' αυτά τα λιμάνια και που διαχρονικά έχουν κυριολεκτικά ταλαιπωρήσει τις τοπικές κοινωνίες.

Κύριε Υπουργέ, αναμένω ίσως αυτές τις διορθώσεις.

Όμως, θέλω να τελειώσω με μια τροπολογία. Παρά το γεγονός ότι έχουν έρθει πολλές, θα επικεντρωθώ σε μία, στην τροπολογία με γενικό αριθμό 433 και συγκεκριμένα στο άρθρο 3. Και αυτό το κάνω, γιατί είναι μια ιδιαίτερη τροπολογία που αφορά ένα πάρα πολύ συγκεκριμένο και σοβαρό σκοπό σχετικά με το νησί της Κέρκυρας.

Αφορά, λοιπόν, στην παραχώρηση του κτηρίου του παλαιού Νοσοκομείου Κέρκυρας από το Υπουργείο Εργασίας στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, προκειμένου να στεγαστούν οι Υπηρεσίες της Αστυνομίας και της Πυροσβεστικής στην Κέρκυρα. Πρόκειται για ένα ζήτημα για το οποίο εργαστήκαμε σκληρά για δύο χρόνια μαζί με το προσωπικό των Σωμάτων Ασφαλείας και την κερκυραϊκή κοινωνία γενικότερα. Πρόκειται για μια προσπάθεια που παρά τις δυσκολίες έφτασε σε ένα σημείο πριν από τις προηγούμενες εκλογές, όπου απέμενε μόνο η τυπική επικύρωση της παραχώρησης του κτηρίου από τους αρμόδιους Υπουργούς. Αυτό μπορεί να σας το επιβεβαιώσει ο κ. Χρυσόχοιδης, αρμόδιος τότε Υπουργός.

Ωστόσο, χρειάστηκαν άλλοι έξι μήνες για να υπογραφεί η σχετική πράξη νομοθετικού περιεχομένου τον Δεκέμβριο του 2012, η οποία έπρεπε εντός σαράντα ημερών να κατατεθεί προς ψήφιση, δηλαδή μέχρι αρχές Φεβρουαρίου. Επομένως, παρά την καθυστέρηση και ενδεχομένως και αυτή τη διαδικασία, που μπορεί ίσως να μην είναι και η ορθότερη, δεν μπορώ παρά να σας ζητήσω να υιοθετήσετε την εν λόγω τροπολογία που λύνει οριστικά ένα χρόνιο πρόβλημα αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας για το προσωπικό αυτών των Σωμάτων, ενώ επιπλέον εξοικονομεί για το ελληνικό κράτος 400.000 και πλέον τον χρόνο σε διάσπαρτους ενοικιαζόμενους χώρους για τα συγκεκριμένα Σώματα.

Επιτέλους, θέλουμε να δούμε να λύνεται οριστικά και αμετάκλητα αυτό το θέμα και βεβαίως να ολοκληρωθεί με την ανέγερση των κτηρίων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ευχαριστούμε την κ. Γκερέκου.

Το λόγο έχει ο κ. Ελευθέριος Αυγενάκης.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αποπλοκή συγκοινωνία μέσα από ένα εκτεταμένο δίκτυο εξυπηρέτησης νη-

σιών αποτελεί υποδομή εθνικής σημασίας για την Ελλάδα, καθώς διασφαλίζει την εδαφική συνοχή συνδέοντας τα νησιά μεταξύ τους αλλά και με την ηπειρωτική Ελλάδα, αλλά στηρίζει και την οικονομική ζωή των νησιών εξασφαλίζοντας τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του εμπορίου και του τουρισμού, καθώς ενισχύει και τον κοινωνικό ιστό, αποτρέποντας την απομόνωση και την ερήμωση των νησιών μας.

Τη στιγμή που τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα φαίνονται να κερδίζουν διαρκώς έδαφος στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, την ίδια στιγμή η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει πολλαπλά προβλήματα. Το οικονομικό περιβάλλον, όπου αναπτύσσεται η ελληνική ακτοπολία, χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, υψηλό κόστος λειτουργίας και αυξημένη προσφορά σε σχέση με τη ζήτηση υπηρεσιών, με αποτέλεσμα ο κλάδος να αντιμετωπίζει την τελευταία πενταετία σοβαρό πλέον θέμα βιωσιμότητας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου –τα οποία ανέφερα και χθες, αλλά απλώς τα επαναλαμβάνω, γιατί είναι πραγματικά άξια συζήτησης- η κίνηση των επιβατών μειώθηκε κατά περίπου 25%. Από 30,7 εκατομμύρια το 2009, μειώθηκε σε 23 εκατομμύρια το 2012, ενώ κατά μέσο όρο οι διεθνείς τιμές καυσίμου το 2011 ήταν 18% υψηλότερες από αυτές του 2010 και 39% από αυτές του 2009, με το κόστος των καυσίμων να ξεπερνά 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 έχει ως συνέπεια τη διόγκωση της ανεργίας.

Με το παρόν σχέδιο νόμου δρομολογείται μια σειρά από καιρίες ρυθμίσεις σε όλες τις δομές της ναυτιλιακής δραστηριότητας και 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, δίνει τη δυνατότητα αντικατάστασης δρομολογημένου πλοίου με άλλα 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 Λιμένων και 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 από το οποίο θα μπορούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και επ' ωφελείας της εθνικής οικονομίας, να αξιοποιηθούν καλύτερα οι λιμενικές υποδομές, ώστε να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας και φυσικά ανάπτυξη.

Ακόμη, με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου επαναπροσδιορίζεται η υπαναγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ενισχύεται η αποστολή του με επιπλέον αρμοδιότητες που περιλαμβάνουν πέραν από των αμιγώς αστυνομικών επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, συγκεκριμένο πλαίσιο για την παροχή υποστήριξης στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στους τομείς της ναυτιλιακής πολιτικής, της ναυτιλιακής εργασίας, αλλά και στην εκπαίδευση των ναυτικών.

Ταυτόχρονα δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην ασφάλεια στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν.

Εισάγεται για πρώτη φορά η «ρήτρα νησιωτικότητας», δηλαδή για κάθε σχέδιο νόμου πρέπει υποχρεωτικά να τεκμηριώνονται και να αξιολογούνται οι συνέπειες στην οικονομική, κοινωνική αλλά και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών. Έτσι, πιστεύουμε και το ελπίζουμε, θα χαράσσεται αποτελεσματικότερα η νησιωτική πολιτική, παράλληλα με την υποστήριξη του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής, αλλά και τη σύσταση του Ερευνητικού Ινστιτούτου Νησιωτικής Πολιτικής.

Ακόμη, στο παρόν σχέδιο νόμου δίνεται ιδιαίτερη σημασία στους επιβάτες άτομα με αναπηρία, μέσα από την καθιέρωση της υποχρέωσης των μεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης των Λιμενικών Τερματικών Σταθμών, της παροχής δωρεάν συνδρομής στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Τέλος, λαμβάνεται μέριμνα όχι μόνο για τη διασφάλιση και τη διατήρηση των θέσεων εργασίας, των συνταξιοδοτικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτικών αλλά και η αύξηση της απασχόλησης και εν προκειμένω, η αύξηση των προσφερομένων θέσεων εργασίας για Έλληνες ναυτικούς.

Θα ήθελα να πω μια κουβέντα πριν κλείσω, σεβόμενος το χρόνο, κύριε Πρόεδρε, σχετικά με την τροπολογία που χθες ανέφερα στην τοποθέτησή μου στη συζήτηση επί της αρχής, που αφορά το πλοίο ασφαλείας. Είναι ένα αίτημα που όσοι προερχόμαστε από νησιωτικές περιοχές και ιδιαίτερος εμείς από την Κρήτη, ξέρουμε πολύ καλά ότι αποτελεί πάγιο αίτημα των αγροτών της Κρήτης.

Έχω ακούσει και έχουμε ακούσει, τις θέσεις κάποιων κομμάτων, οι οποίες είναι θετικές. Κάποιοι άλλοι σιωπούν ένοχα και κάποιοι άλλοι βεβαίως, με ανακοινώσεις και με μισόλογα αρνήθηκαν, πλην του ΚΚΕ το οποίο ξεκάθαρα αρνήθηκε.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Θεωρώ ότι έστω και αυτήν την ώρα με φωνές επιμονής, με κραυγές αλλά και με επιστολές και ανακοινώσεις παραγωγικών φορέων και της Κρήτης και άλλων νησιωτικών περιοχών, ζητούν –κυρίως από τα κόμματα της Αριστεράς, από την Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά και τους Ανεξάρτητους Έλληνες- να επαναπροσδιορίσετε τις θέσεις σας. Θεωρούν ότι έστω και αυτήν την ώρα το πλοίο ασφαλείας που πρέπει να ψηφισθεί ως θεσμός, να θεσμοθετηθεί –και με όποιες διορθώσεις στη συνέχεια ή που κρίνετε εσείς αυτήν την ώρα ότι πρέπει να γίνουν, να γίνουν- αλλά να λειτουργήσει σωστά και προς όφελος των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών της χώρας μας.

Αφήστε τα πονηρά χαμόγελα και τις συζητήσεις και τα σχόλια περί απεργοπαστικού μηχανισμού. Δεν τίθεται τέτοιο θέμα. Παράκαλω πολύ ας δούμε την πραγματικότητα ρεαλιστικά, ψύχραιμα και έντιμα. Οι άνθρωποι των νησιών, οι παραγωγοί της Κρήτης, έχουν προβλήματα και στο τέλος ο λογαριασμός σ' αυτούς καταλήγει. Ας κάνουμε αυτό που πρέπει και ας αφήσουμε τις ιδεοληψίες και όλα αυτά που πολλά χρόνια μας οδήγησαν σε λάθος κατεύθυνση.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για έξι λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα κατ' αρχάς να καταθέσω μια νομοτεχνική βελτίωση στο άρθρο 6 παράγραφος 6.

Παρακαλώ να μοιραστεί στους συναδέλφους.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Κωνσταντίνος Μουσουρούλης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

<<

Νομοτεχνικές Βελτιώσεις

στο Σχέδιο Νόμου

«Αναδιοργάνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες
επιδράσεις»

Στο άρθρο 6 παράγραφος 6, οι λέξεις «περίπτωση χ
της παραγράφου 8 του άρθρου 57» αντικαθίστανται από
τις λέξεις «περίπτωση α της παραγράφου 8 του άρθρου 57».

Αθήνα, 17/4/2013

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου


 Konstantinos Moussouris

>>)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Θα ήθελα να σχολιάσω ορισμένα ζητήματα που μας απασχόλησαν από χθες που συζητούμε αυτό το νομοσχέδιο:

Ξεκινώ με τους λιμένες. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κριτήριο της ανάπτυξης των λιμένων είναι η ικανότητα να δημιουργήσουμε μεγέθυνση. Αυτό είναι που μετράει περισσότερο και λιγότερο -αν θέλετε- το ύψος των επενδυτικών κεφαλαίων. Και για να γίνει αυτό, απαραίτητη είναι η τεχνογνωσία. Και, βεβαίως, προϋπόθεση είναι ένα σταθερό, θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο κατάλληλο να διασφαλίσει και τα συμφέροντα του δημοσίου, αλλά και να εγγυάται ίσους όρους ανταγωνισμού.

Θέλω να σταθώ στα θέματα της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. Αυτούς τους δέκα μήνες από την επανίδρυση του Υπουργείου επιταχύνθηκαν οι αποφάσεις, έγιναν πολλές συνεδριάσεις, αντιμετωπίστηκαν δεκάδες θέματα χρήσεων γης, όρων δόμησης στα λιμάνια. Αυτό και μόνο επιβεβαιώνει τη σκοπιμότητα ύπαρξης αυτής της επιτροπής και, βεβαίως, την ενίσχυση των αρμοδιοτήτων της μέσα από αυτό το νομοσχέδιο.

Να πω επίσης ότι επιλύσαμε πολύ σημαντικά ζητήματα που αφορούν στην ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS. Έχουμε και εδώ τέτοιου είδους ρυθμίσεις συμμόρφωσης με την υφιστάμενη νομοθεσία και επιτάχυνσης.

Παράλληλα, ως Υπουργείο αξιολογήσαμε την κατάσταση των λιμένων από πλευράς ελλείψεως υποδομών, έχουμε παρουσιάσει τα ευρήματα και προσπαθούμε με τα πενήντα μέσα που έχει το Υπουργείο. Το Υπουργείο έχει ένα Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ύψους 5 εκατομμυρίων ευρώ. Δεν κάνουμε εμείς λιμενικά έργα, όπως γνωρίζετε, αλλά μπορούμε να παρέμβουμε μόνο σε έκτακτες περιπτώσεις. Τις σχετικές κατανομές θα τις ανακοινώσουμε προσεχώς.

Σε σχέση με τα master plan και αυτά που ακούστηκαν από συναδέλφους και από τον κ. Τσούκαλη, που διατυπώθηκε και μια πρόταση, θέλω να σας πω ότι δώσαμε στη δημοσιότητα -και θα στείλουμε σε κάθε λιμάνι- τις προδιαγραφές και τα κριτήρια κυρίως, με βάση τα οποία θα εκπονηθούν τα master plan των λιμένων διεθνούς εμβέλειας και μείζονος ενδιαφέροντος.

Είναι μια σημαντική εκσυγχρονιστική πρωτοβουλία με βάση την οποία -εφόσον από τις μελέτες προκύψει αναγκαιότητα- μέρος των χερσαίων ζωνών θα αποδοθεί στο κράτος, γιατί το κράτος όπως γνωρίζετε είναι ο οικοπεδούχος και στη συνέχεια αυτή η ζώνη -υπό την προϋπόθεση ότι το λιμάνι μπορεί να λειτουργήσει χωρίς αυτήν, σε όλες του τις λειτουργίες- θα ενταχθεί σε ένα τοπικό σύστημα ανάπτυξης. Εύχομαι και ελπίζω να δώσει τη δυνατότητα, ιδίως στα νησιά να εντάξουν αυτό το τμήμα που ενδεχομένως να τους αποδοθεί, σε ένα ευρύτερο σχέδιο αναμόρφωσης της πόλης τους και των παραλιακών ζωνών τους.

Όσον αφορά τα «ορφανά λιμάνια» -δεν μου αρέσει ο όρος- σας είπα ότι δίνουμε τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα με αυτό το νομοσχέδιο.

Κλείνοντας να πω για την Πλοηγική Υπηρεσία, για μια ακόμη φορά το εξής: Προχθές η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τη λεγόμενη δέσμη με τον τίτλο «Γαλάζια ζώνη». Πρόκειται για ένα λιμενικό πακέτο, το οποίο θα κληθούν τα κράτη-μέλη να συζητήσουν και το οποίο θα οδηγήσει σε θέσπιση κοινοτικής νομοθεσίας. Νομίζω ότι η Ελλάδα πρέπει να προσαρμοστεί και η προσαρμογή αυτή αφορά σε όλες τις λιμενικές υπηρεσίες. Προφανώς και στην πλοήγηση.

Ο καταλληλότερος τρόπος για τη χώρα μας είναι να κρατήσει το πλοηγικό δικαίωμα ενιαίο -να μην το διασπάσει και να το αποδώσει στους λιμένες- μέσα από μια ανώνυμη εταιρεία, η οποία θα έχει και την ευελιξία αλλά και τη δυνατότητα άμεσης παρέμβασης αλλά και επέκτασης με επενδύσεις σε λιμένες που δεν έχουν σήμερα τέτοιου είδους υπηρεσίες.

Σε ό,τι αφορά τη ναυτική εργασία, παρουσιάσαμε προγράμματα, το Πρόγραμμα «Νέαρχος» το οποίο υπέστη σημαντική κριτική, άδικη κατά τη γνώμη μου, από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Είναι ένα πρόγραμμα που δίδει ικανοποιητική αποζημίωση για την απόκτηση δεξιοτήτων και εργασιακής εμπειρίας σε άνεργους νέους ναυτικούς, ύψους 6,5 εκατομμυρίων ευρώ.

Προχθές δώσαμε στη δημοσιότητα επίσης, μια προετοιμασία

για δύο νέα προγράμματα αυτό το Εθνικό Αποθεματικό Απρόβλεπτων, ύψους έξι εκατομμυρίων ευρώ για αναβάθμιση γνώσεων και δεξιοτήτων σε ειδικά θέματα αυτή τη φορά, τεχνολογίας και ασφάλειας και 4 εκατομμύρια ευρώ για ναυτικούς που ενδεχομένως θέλουν να αναπτύξουν επιχειρηματική δραστηριότητα εκτός του πλαισίου του ναυτικού επαγγέλματος. Το συνολικό ποσό είναι 16 εκατομμύρια ευρώ.

Για να ενισχύσουμε και να στηρίξουμε τους ναυτικούς μας, αξιοποιούμε όλες τις δυνατότητες με βάση τις υφιστάμενες επιλεξιμότητες του ΕΣΠΑ. Δεν καταλαβαίνω πού βρίσκεται το πρόβλημα. Δεν πρέπει να συγκρίνουμε την πρακτική άσκηση με την εργασία και γενικά τις συλλογικές συμβάσεις.

Επίσης, αναγνωρίζω ότι πρέπει να υπάρξει μια ισορροπία μεταξύ στόχων προστασίας εργαζομένων και προσαρμογής στη διεθνή πραγματικότητα. Απόδειξη είναι η βελτίωση της ζωής των ναυτικών που επιχειρείται μέσα από τις προσαρμογές για την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης MLC. Το φόρουμ θεωρώ ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση γιατί είναι ένα εργαλείο ανταλλαγής απόψεων. Η αναβάθμιση του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας είναι σημαντική γιατί θα μετεξελιχθεί σε ναυτιλιακό ΚΕΠ και άλλα πολλά πράγματα.

Αν κάποιος συνάδελφος έχει ρεαλιστικές προτάσεις για να αξιοποιήσουμε τα προγράμματα και να ενισχύσουμε περαιτέρω το ναυτικό, εδώ είμαστε να τις συζητήσουμε και να τις εντάξουμε.

Όσον αφορά τα νησιά δεν καταλαβαίνω, αγαπητέ κύριε Συρμαλένι, γιατί δεν στηρίζετε το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Εμείς είμαστε ανοιχτοί να προσκαλέι ο πρόεδρος και τους εργαζόμενους και όλους τους τοπικούς φορείς. Είναι ένα εργαλείο διαβούλευσης, ένας μοχλός ανάπτυξης και είναι σημαντικό πιστεύω να έχει και τη δική σας στήριξη.

Δεν θα αναφερθώ σε όλο τον κατάλογο των προσπαθειών για να αποκτήσει επιτέλους η Ελλάδα ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική. Είναι πολλά αυτά που έχουν γίνει και άλλα που έρχονται και μάλιστα στο πλαίσιο του θαλασσιού τουρισμού.

Όσον αφορά το θέμα της ακτοπλοΐας, σας παρακαλώ, μην επικαλείστε τη Σκανδιναβία. Η Σκανδιναβία έχει πορθμεία, έχει συμπλέγματα νησιωτικά τα οποία είναι πολύ κοντά στον ηπειρωτικό κορμό. Δεν έχει σχέση με την Ελλάδα.

Κλείνοντας, όσον αφορά το θέμα του πλοίου ασφαλείας, εμείς δεν αφαιρούμε το δικαίωμα της απεργίας, κάθε άλλο, ούτε αποστρεφόμεστε το διάλογο. Όλοι αναγνωρίζουν ότι συζητήσαμε με τους ναυτεργάτες διεξοδικά και μάλιστα δεν το αναγνωρίζουν οι συνάδελφοι αλλά κάποια πρωτοβάθμια σωματεία. Γιατί θυμάστε ότι η απόφαση να συνεχιστεί η απεργία και όχι να ανασταλεί για ανεφοδιασμό των νησιών, ελήφθη με οριακή πλειοψηφία.

Σας παρακαλώ, λοιπόν, ελάτε να συμφωνήσουμε. Εμείς δεν κάνουμε καμμία έκπτωση στο δημοκρατικό δικαίωμα της απεργίας, ωστόσο δεν μπορούμε να κλείσουμε τα αυτιά μας στις αγωνίες των νησιωτών.

Επίσης, να σας πω ότι η συζήτηση για την ακτοπλοΐα θα συνεχιστεί. Ανοίξαμε προχθές μια δημόσια διαβούλευση για τις άγνοες γραμμές ώστε να κατατεθούν απόψεις και να δούμε επίσης, κύριε συνάδελφε του ΣΥΡΙΖΑ, και τη δική σας πρόταση περί δημόσιου σχεδιασμού των γραμμών, αφήνω την εκτέλεση των δρομολογίων.

Μιλήσατε για έναν φορέα δημόσιου σχεδιασμού των γραμμών. Να δούμε τι είναι αυτός ο σχεδιασμός και ποιες είναι αυτές οι γραμμές. Θα καταθέσετε τις προτάσεις σας και θα τα κουβεντιάσουμε.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να απαντήσω στον κ. Σηφουνάκη σε σχέση με αυτό που είπε ότι η κατανομή του χρόνου του Υπουργού Ναυτιλίας είναι ετεροβαρής, δηλαδή το 100% σχεδόν είναι στην ακτοπλοΐα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι αν υπάρχει οργάνωση, αν υπάρχει σχεδιασμός και καλή στοχοθεσία, αν υπάρχουν δομές και κατανομή αρμοδιοτήτων, ο Υπουργός μπορεί να ασχοληθεί και να προωθήσει ισόρροπα όλες τις πολιτικές του Υπουργείου και επαναλαμβάνω τη νησιωτική, τη λιμενική, τη ναυτιλιακή, και βεβαίως πάνω απ' όλα την ασφάλεια και την αστυνόμευση στο θαλάσσιο χώρο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδα Γρηγοράκος): Σας ευχαριστούμε και εμείς.

Το λόγο έχει ο κ. Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι επιτρέψτε μου πριν περάσω στα άρθρα του συζητούμενου νομοσχεδίου να κάνω μια καταγγελία για ένα σοβαρό θέμα ηθικής και πολιτικής τάξης και θα καταλάβετε το γιατί.

Ο υπεύθυνος του Γραφείου Τύπου του Πρωθυπουργού κ. Μουρούτης φακελώνει και αποκαλύπτει τα ονόματα όσων επισκέπτονται το γραφείο του Αλέξη Τσίπρα στη Βουλή. Ομολόγηση, δε, πριν λίγες ώρες δημόσια ότι το γνωρίζει από τη λίστα όσων επισκέπτονται το Κοινοβούλιο, την οποία διατηρεί το Φρουραρχείο της Βουλής.

Αντιλαμβάνεστε ότι είναι ένα θέμα σοβαρό, ηθικής και πολιτικής τάξης, ασφάλειας του Κοινοβουλίου, προστασίας προσωπικών δεδομένων και τελικά δημοκρατίας που θυμίζει άλλες σκοτεινές εποχές και εγείρει πολλά και σοβαρά ερωτηματικά.

Πριν από λίγη ώρα ο επικεφαλής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ο Αλέξης Τσίπρας ζήτησε υπεύθυνη ενημέρωση από τον Φρουραρχο της Βουλής τον κ. Αλιφέρη. Ο κ. Φρουραρχος, ο οποίος τον επισκέφτηκε στο γραφείο του τον διαβεβαίωσε ότι η λίστα όλων όσων επισκέπτονται τη Βουλή -πολύ περισσότερο τους κορυφαίους θεσμικούς της παράγοντες- είναι απόρρητη και απαγορεύεται σε οποιονδήποτε αναρμόδιο για προφανείς -για όλους μας πιστεύω- λόγους να έχει πρόσβαση σ' αυτά τα δεδομένα, γιατί αυτό αποτελεί παράβαση καθήκοντος και επισύρει και ευθύνες.

Έχουμε, λοιπόν, μια κραυγαλέα αντίφαση η οποία εγείρει ερωτηματικά. Ο κ. Μουρούτης τις τελευταίες ώρες προσπαθεί να οχυρωθεί πίσω από ψευδείς και παραπλανητικούς ισχυρισμούς, προσπαθώντας να μεταθέσει το θέμα στις απόψεις κάποιων από τους επισκέπτες του Αλέξη Τσίπρα.

Απαντώ: Ο επικεφαλής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης αυτούς τους εννέα μήνες έχει δει εκατοντάδες φορείς, εκατοντάδες πρόσωπα. Η προσπάθεια να αποδοθούν στον ΣΥΡΙΖΑ ή στον Αλέξη Τσίπρα οι απόψεις όσων των επισκεπτόνται, είναι προφανώς άστοχη, ένοχη, παραπλανητική και γελοία. Το θέμα έχει προφανέστατα πολιτική διάσταση και αφορά και στη Βουλή και στην Κυβέρνηση, γιατί ο κ. Μουρούτης δεν είναι ένας τυχαίος. Είναι ο Διευθυντής του Γραφείου Τύπου του Πρωθυπουργού Αντώνη Σαμαρά.

Όσο, λοιπόν, ο κ. Μουρούτης παραμένει υπεύθυνος Τύπου του Πρωθυπουργού, η ευθύνη για όσα προκλητικά και απαράδεκτα λέει και πράττει είναι φανερό ότι βαρύνει εξ ολοκλήρου τον Πρωθυπουργό κ. Σαμαρά. Και επ' αυτού ζητάμε απαντήσεις και υπεύθυνη ενημέρωση και από την Κυβέρνηση και από τα κόμματα που τη στηρίζουν, αλλά και από όλες τις πτέρυγες του Κοινοβουλίου.

Έρχομαι στο χρόνο που μου απομένει στα θέματα που συζητούμε. Σας αποδείξαμε με στοιχεία και με παραδείγματα, κύριοι της Κυβέρνησης και της κοινοβουλευτικής Πλειοψηφίας, τα βασικά μέτρα αυτού του νομοσχεδίου που ευθυγραμμίζονται και υιοθετούν πάγιες απαιτήσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών: Κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων για τα κατώτερα πληρώματα της πομπούρου ναυτιλίας και για τα σκάφη αναψυχής μέσα από το άρθρο 19, σε παραβίαση ευθεία ακόμη και της διεθνούς σύμβασης που πριν από λίγους μήνες φέρατε εδώ για κύρωση, η οποία μιλάει σαφέστατα για συλλογικές συμβάσεις και όχι για ατομικές συμβάσεις. Κατάργηση της δεκάμηνης υποχρεωτικής απασχόλησης. Μείωση από επτά μήνες σε τέσσερις μήνες για τα ταχύπλοα. Αύξηση του χρόνου απόσυρσης για συντήρηση και επισκευή των πλοίων. Ήταν λογικό ο κ. Βενιάμης να έχει μόνο συγχαρητήρια και κανένα αίτημα και καμμία κριτική, όταν του ζητήθηκε η γνώμη του για το νομοσχέδιο.

Ποιες είναι οι συνέπειες; Υποβάθμιση της εξυπηρέτησης και των επιβατών και των νησιών, πρόσθετος μεγάλος αριθμός ναυτικών στην ανεργία και εκτός επαγγέλματος και τυπικά και πρόσθετη απώλεια εσόδων για το ταλαιπωρημένο NAT.

Όσον αφορά τα λιμάνια, αυτά που θεσπίζετε ουσιαστικά με λίγα λόγια διευκολύνουν και επιταχύνουν την ιδιωτικοποίηση αντί για ένα εθνικό σχέδιο αξιοποίησης και ανάπτυξης, το οποίο να προσπαθεί να επωφεληθεί και από την τεχνονομία και από τα δίκτυα και από όλα αυτά, όπως κάνουν πολλές άλλες χώρες.

Σχετικά με τη δομή του Υπουργείου, αναφερθήκαμε χθες.

Έρχομαι σε μερικά άλλα θέματα. Τι απαντάτε για το γεγονός ότι έχουμε τα ακριβότερα εισιτήρια σε όλη την Ευρώπη στην ακτοπλοία, για το ότι είμαστε η μόνη ευρωπαϊκή χώρα που το σύνολο των μεταφορών γίνεται αποκλειστικά από ιδιώτες; Γιατί, εκτός από το να χτυπάτε μόνο το κόστος εργασίας και τα δικαιώματα όσων δουλεύουν στα πλοία, δεν ψάχνετε τον κύριο παράγοντα που αυξάνει το κόστος λειτουργίας των πλοίων και ιδιαίτερα της ακτοπλοίας, που είναι τα καύσιμα; Πού είναι η προσπάθειά σας για φθηνότερα καύσιμα σε μια χώρα όπου κυριαρχούν μεγάλα περιθώρια κέρδους και πρακτικές καρτέλ;

Τι έχετε να πείτε για τις ανεπαρκείς υπηρεσίες; Όταν θέλετε να χτυπήσετε το δικαίωμα στην απεργία, σας πιάνει ο πόνος για τους νησιώτες. Απαντήστε μας όμως. Δεν είναι οι νησιώτες αυτοί που τους έχετε κόψει, μαζί με όλους τους άλλους Έλληνες, μισθούς, συντάξεις, κοινωνικά επιδόματα; Δεν είναι οι νησιώτες αυτοί που εισπράττουν ως αποτέλεσμα της μνημονιακής σας πολιτικής μια συρρίκνωση ταχεία, ραγδαία, όλων των δημόσιων και κοινωνικών υπηρεσιών; Δεν καταλαβαίνετε ότι, κόβοντας τα πάντα, χτυπάτε όχι μόνο τους μόνιμους κατοίκους, αλλά και τους εποχιακούς, που είναι οι τουρίστες;

Τι απαντάτε στην κριτική ότι η δική σας κυβερνητική πολιτική -της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ εδώ και δεκαετίες- έχει φτιάξει μία διοίκηση με ελλείψεις ελέγχους και ελλιπή προστασία του δημοσίου συμφέροντος;

Θα αναφερθώ στην τροπολογία που κατέθεσε ο κ. Κεφαλογιάννης. Από αυτά που λέει ο Υπουργός, μου «μυρίζει» κι αυτή όχι βουλευτική, αλλά κυβερνητική, «κυβερνητικοφοπλιστική». Υπάρχει θέμα; Υπάρχει. Και ποιο είναι; Θέλετε ουσιαστικά να καταργήσετε το δικαίωμα στην απεργία. Έτσι φτιάχτηκε η τροπολογία αυτή: αν δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί ένα δρομολόγιο λόγω απεργιακών κινητοποιήσεων, την τρίτη μέρα μπορεί ο Υπουργός -χωρίς καν να το δημοσιεύσει στο ΦΕΚ- να δρομολογήσει πλοίο. Αν όμως η αδυναμία δρομολόγησης οφείλεται σε εσκεμμένη ενέργεια του εφοπλιστή -ο οποίος εκβιάζει, αλλά επικαλείται βλάβη- δεν τον καλύπτει η τροπολογία του κ. Κεφαλογιάννη, γιατί η έννοια σας είναι να καλύψετε τους εφοπλιστές και να χτυπήσετε το δικαίωμα στην απεργία και όχι να καλύψετε τους νησιώτες.

Επειδή μιλάτε πολύ για διαβούλευση, εμείς αυτό που σας ζητάμε είναι να αποσυρθεί, να μην υιοθετήσετε αυτήν την τροπολογία της τελευταίας στιγμής και να γίνει διαβούλευση για το πώς μπορεί -κι έχει βρεθεί στο παρελθόν τρόπος- και το δικαίωμα της απεργίας να μη φαλκιδευτεί, κύριε Υπουργέ, αλλά και ταυτόχρονα επείγουσες μεταφορές αγροτικών προϊόντων που αν δεν μεταφερθούν θα σαπίσουν -έχουμε κι εμείς την ίδια έγνοια- να μπορούν να υπηρετηθούν.

Προϋπόθεση, όμως, γι' αυτό -και αυτό σας ζητούμε- είναι να πείτε: «Δεν το υιοθετούμε αυτό, δεν σπεύδουμε, γιατί πάσχει, καταργεί την απεργία, πιάνει μόνο μία πλευρά, μία αιτία αδυναμίας εκτέλεσης δρομολογίων και ξεκινάμε μία συζήτηση -με ορισμένο χρονικό διάστημα, πολύ σύντομο- για να εξασφαλίσουμε σε αυτό το θέμα μία ρύθμιση που να τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, να μη «ρίχνει στον Καιάδα» το δικαίωμα της απεργίας». Διότι εάν την τρίτη μέρα έχει τη δυνατότητα, παραβιάζοντας όλη την άλλη νομοθεσία και χωρίς ΦΕΚ, ο Υπουργός να δρομολογεί πλοίο σε συνεργασία με τον εφοπλιστή, τότε, ειδικά τους χειμερινούς μήνες, θα μαζεύει τα φορτία και τους επιβάτες σε ένα πλοίο την τρίτη μέρα με υψηλή πληρότητα και όχι μόνο δεν θα πλήττεται, αλλά θα ωφελείται κιόλας. Και ο ναυτεργάτης, που θα παλεύει για το δικό του, θα έχει πλήρως αχρηστευμένο το δικαίωμα στην απεργία. Διότι τι μένει από αυτό το δικαίωμα αν περάσει αυτή η ρύθμιση;

Κλείνοντας, με μία μικρή παρέκβαση από το χρόνο, θα ήθελα να μιλήσω για τις τράπεζες. Ο κ. Στουρνάρας ήρθε, μας μίλησε για λίγο και απήλθε. Εμφανίστηκε για μία ακόμη φορά, όπως

κάνει πάντα, ως ο σωτήρας που έκανε τα πάντα πάρα πολύ σωστά και στην ώρα τους. Δεν μας απάντησε όμως σε κάποια θέματα που έχει αυτή η ρύθμιση.

Πρώτον, για τη μεταβίβαση χωρίς αποτίμηση περιουσιακών στοιχείων, όπως προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία, με μία έκθεση απλώς ενός ορκωτού λογιστή.

Δεύτερον, για τη μεταβίβαση χωρίς πληρωμή των φόρων.

Τρίτον, για το γεγονός ότι παρ' όλο που αναφέρεται στα υποκαταστήματα των κυπριακών τραπεζών, δεν υπάρχει η ρητή δέσμευση, διατυπωμένη νομοθετικά, ότι αυτό δεν θα αποτελέσει προηγούμενο και για άλλες μεταβιβάσεις άλλων θυγατρικών. Επειδή ζούμε στην Ελλάδα, όπου η κυβερνητική πρακτική είναι «ουδέν μονιμότερον του προσωρινού» -και το είδαμε και με το χαράτσι στη ΔΕΗ- εμείς είναι φανερό ότι θα καταψηφίσουμε αυτήν την τροπολογία.

Στα υπόλοιπα, στα άρθρα, στις τροπολογίες, υπουργικές και βουλευτικές κ.λπ. θα αναφερθούμε όταν θα είναι έτοιμος ο Υπουργός, χρησιμοποιώντας τα δικαιώματα που μας δίνει ο Κανονισμός της Βουλής.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Η κ. Βούλτεψη έχει το λόγο.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σε σχέση με το πρώτο θέμα που έθεσε ο κ. Παπαδημούλης -δεν ξέρω αν είναι το χθεσινό θέμα ή υπάρχουν καινούργιες ειδήσεις σήμερα- απ' όσο γνωρίζω έχουν ανταλλαγή κάποιες ανακοινώσεις. Ο Διευθυντής του Γραφείου Τύπου, ο κ. Μουρούτης, δεν είπε ποτέ ότι παρακολουθεί τις επισκέψεις που δέχεται ο κ. Τσίπρας. Και γιατί να το κάνει κανείς άλλωστε; Όποιος μπαίνει εδώ, μπορείς να τον συναντήσεις στο διάδρομο. Ούτε υπάρχει αυτή η δυνατότητα ούτε ενδιαφέρεται και κανείς. Ο ίδιος αυτός ο άνθρωπος, ο μπλόγκερ, έχει αναρτήσει τη συνάντησή του με τον κ. Τσίπρα κι έχει βάλει και φωτογραφία. Επομένως αυτό προκύπτει από την ίδια την ανάρτηση του μπλόγκερ αυτού, δεν προκύπτει από κατάλογο που περιήλθε σε γνώση του Γραφείου Τύπου της Νέας Δημοκρατίας σχετικά με το ποιος επισκέπτεται τον κ. Τσίπρα. Αλίμονο. Είναι δυνατόν; Μπορεί να κάθεται κανείς έξω από το γραφείο του κ. Τσίπρα ή το δικό σας ή το δικό μου και να βλέπει ποιος έρχεται; Δεν υπάρχει αυτό το θέμα. Ορθώς σας είπε και ο Φρούραρχος ότι είναι απόρρητος ο κατάλογος από την είσοδο, αλλά εδώ μέσα μπορεί να συναντήσεις κάποιον που μπαίνει στο γραφείο του Πρωθυπουργού, στο γραφείο του Αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Πάντως, για να το ξεκαθαρίσω, αν δεν είναι κάτι καινούργιο που δεν το ξέρω, ο μπλόγκερ ο ίδιος το έχει αναρτήσει με φωτογραφία του με τον κ. Τσίπρα στη Βουλή. Από εκεί και πέρα, μπορεί κάποιος να σχολιάσει αν ο κ. Τσίπρας δέχεται και το συγκεκριμένο μπλόγκερ ή όχι, του οποίου η ταυτότητα -σας ενημερώνω- είναι απολύτως γνωστή, γιατί έτυχε εγώ να παρευρεθώ σε δίκη αδικήματος Τύπου και ανακοινώθηκε το όνομα του μπλόγκερ μέσα στο δικαστήριο. Δεν είναι πλέον κρυφός.

Κύριε Παπαδημούλη, να σας πω επίσης ότι είχε πάρει και εκπομπή σε τηλεοπτικό σταθμό. Έπαψε από την ώρα που μπήκε στο σύστημα να είναι μυστικός ο «πιτσιρίκος». Είναι γνωστό το όνομά του. Άρα τώρα μη δημιουργείτε εντυπώσεις.

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

Τώρα, κύριε Πρόεδρε, ακούστηκαν πάρα πολλά σε σχέση με αυτά που είπα χτες εδώ. Προφανώς τα περισσότερα αποτελούν διαστρέβλωση αυτών των οποίων είπα. Επειδή πιστεύω ότι η προπαγάνδα είναι το τελευταίο στάδιο του γκεμπελισμού και επειδή έχω ασχοληθεί πάρα πολύ με αυτό το θέμα, η μισή αλήθεια είναι προπαγανδιστική πρακτική. Είπαν πολλά πολλοί συνάδελφοι εδώ για να μου απαντήσουν, αλλά για την ταμπакιέρα δεν είπαν τίποτα. Ξαφνικά όλοι ταυτίστηκαν με την εργατιά, τη ναυτεργατιά. Τους πήρε ο πόνος όλους για τη δύσκολη δουλειά του ναυτικού και ότι αξίζουν να τα πάρουν αυτά τα λεφτά και με εμ-

φάνισαν εμένα ότι εγώ λέω ότι δεν τα αξίζουν. Με συγχωρείτε. Και πριν είπατε ότι αυτό είναι ένα νομοσχέδιο των εφοπλιστών, ότι περίπου η Κυβέρνηση και η Νέα Δημοκρατία εξυπηρετεί τους εφοπλιστές και είναι κόμμα των εφοπλιστών. Όχι. Η Νέα Δημοκρατία είναι ένα λαϊκό κόμμα. Και αν πιστεύετε ότι ψηφίζεται μόνο από τα προάστια, σας πληροφορώ ότι ψηφίζεται και στις συνοικίες και δεν έχει να κάνει με αυτό. Δεν έχει καμμία σχέση αυτό με το ποιος ψηφίζει ποιον.

Είπα εγώ, λοιπόν, ότι δεν αξίζουν οι άνθρωποι να παίρνουν αυτά τα λεφτά ή ότι δεν κάνουν δύσκολη δουλειά; Προσπαθείτε να παρουσιάσετε στην ΠΝΟ ότι βγήκα εγώ εναντίον των ναυτεργατών. Εγώ είπα ότι τελικώς το αποτέλεσμα είναι ότι δεν προσλαμβάνουν Έλληνες και προσλαμβάνουν Φιλιππινέζους. Δεν είδα κανέναν αυτό να το θέτει. Εγώ τελούσα υπό το σοκ του γεγονότος ότι όλοι συνομολογήσαμε εδώ, όπως δείχνουν τα επίσημα στοιχεία, ότι η Ελλάδα με τη ναυτοσύνη της και με τη νησιά της και με τις θάλασσές της δεν έχει πάνω από δεκαεπτά χιλιάδες ναυτικούς και όλοι οι άλλοι είναι ξένοι. Μίλησα κάτω από αυτό το σοκ, λοιπόν, το απίθανο. Δηλαδή, δεν μπορώ να καταλάβω πώς το ξεπερνάτε έτσι και λέτε: «Εντάξει. Τόσοι είναι οι ναυτικοί, τι να κάνουμε».

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Ποιος φταίει γι' αυτό;

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Ναι, συμφωνώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Πείτε το! Δεν το λέτε!

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Μισό λεπτό, ακούστε.

Εγώ έχω πει πάρα πολλές φορές ότι οι ευθύνες είναι πάντα πολιτικές. Όμως, εγώ πάντα στο λογαριασμό μου, επειδή έχω θητεύσει ως συνδικαλίστρια, βάζω και το συνδικαλισμό πάντα, γιατί ξέρω από μέσα τις αδυναμίες του και τον τρόπο με τον οποίο σκέπτονται και διαπλέκονται με κόμματα, κυβερνήσεις και εξουσίες. Το ξέρω από μέσα.

Λοιπόν, δεν καταλαβαίνω. Ο κ. Καμμένος ήρθε εδώ και είπε ότι εγώ είπα τα ακριβώς αντίθετα από αυτά που είπα. Με εμφάνισε ότι προέτρεψε τους εφοπλιστές να προσλαμβάνουν Φιλιππινέζους. Εγώ απλώς έθεσα τον προβληματισμό: «Παιδιά, που πάμε; Αυτοί προσλαμβάνουν συνέχεια Φιλιππινέζους και εμείς λέμε "ζήτω ο μισθός", τον οποίο δεν λαμβάνουμε». Και έρχεται, λοιπόν, η ναυτιλία μας πρώτη και θα έρχεται ενδεχομένως πρώτη, αλλά σε αυτήν θα δουλεύουν μόνο ξένοι. Τι είναι αυτή η διαστρέβλωση των όσων είπα; Η ΠΝΟ μετά έστειλε και μία μισθολογική κατάσταση ενός ανθρώπου, που και αυτό είναι αποσπασματική ενημέρωση άρα προπαγάνδα, διότι εγώ θέλω να ξέρω, όταν έχω ένα όνομα, αν αυτός έχει προϋπηρεσία τάδε χρόνων ή τάδε χρόνων. Έτσι είναι αυτά. Δεν θα μου πετάτε χαρτιά στη μούρη, γιατί έχω και γω χαρτιά, αλλά δεν το κάνω αυτό το πράγμα.

Αυτό για το οποίο ανησυχούμε όλοι είναι ότι τελικά εκ των πραγμάτων έχει δημιουργηθεί ένα κλειστό επάγγελμα και επιβάλλοντας όλους αυτούς τους περιορισμούς, τις φασαρίες, τους καβγάδες γύρω από τους μισθούς -όπου κάποιοι εμφανίζονται ότι δεν θέλουν να παίρνουν οι ναυτικοί τα χρήματα και κάποιοι άλλοι να τα δίνουν- με αυτόν τον τρόπο ουσιαστικά αποτρέπονται οι νέοι μας από το να πάνε στη θάλασσα και να δουλέψουν, να εργαστούν, να μην έχουμε ανεργία.

Αυτό είναι κι αυτό είπα, ότι πρέπει κάποια στιγμή να πούμε την αλήθεια, να βγούμε έξω και να πούμε ότι «παιδιά, ξέρετε ο μισθός...». Διότι, ξεκίνησε από τα 1.100 ο κ. Καμμένος -δεν ξέρω πόσο- και τελικά προέκυψε ότι είναι 4.500 δολάρια. Δεν με ενδιαφέρει. Μακάρι να τα παίρνουν οι άνθρωποι, αλλά έλα που δεν τα παίρνουν και δεν τους τα δίνει κανείς. Αυτό είναι το ζήτημα. Πρέπει λοιπόν αυτό να το πούμε. Δεν μπορούμε δηλαδή να λέμε συνέχεια μισές αλήθειες. Πότε είπα εγώ -όπως είπε ο κ. Καμμένος- για εξίμισι χιλιάδικα; Δεν υπάρχει πουθενά γραμμένο αυτό. Άρα εδώ πέρα υπάρχει ένα διαρκές ψεύδος.

Εν πάση περιπτώσει, με συγχωρείτε πάρα πολύ, αλλά όλα αυτά μου θυμίζουν λίγο τα περί κατώτατου μισθού, που λέει ο ΣΥΡΙΖΑ ότι θα τον επαναφέρει, ενώ ουσιαστικά ο κατώτατος μισθός αφορά στον ιδιωτικό τομέα. Άρα τον επαναφέρει, δεν τον επαναφέρει, άμα θέλει ο ιδιωτικός τομέας θα πληρώσει. Άμα δεν θέλει, δεν θα πληρώσει.

Επίσης, θέλω να πω κάτι. Δεν μ' αρέσει αυτή η ιστορία, να ταυτιζόμαστε όλοι με τους νησιώτες, ενώ όλοι ξέρουμε ότι δεν ταξι-

δεύουν όλοι με το πλοίο της γραμμής. Ξαφνικά ταυτιστήκαμε όλοι με τους νησιώτες; Άκουσα και την εισηγήτρια των Ανεξάρτητων Ελλήνων, την κ. Τσαμπίκα, που είπε ότι περίμενε κι αυτή μαζί με όλους τους άλλους. Θέλετε να αρχίσουμε να λέμε ποιος πάει και με τι σκάφη πάει στα νησιά; Δεν μ' αρέσει αυτό το πράγμα. Δεν μπορούμε να είμαστε και με τους μεν και με τους δε, δηλαδή και να κυκλοφορούμε με τα σκάφη μας και να λέμε ότι περιμένουμε στην ουρά να μπούμε στο πλοίο της γραμμής. Δεν το ανέχομαι αυτό το πράγμα. Όποιος έχει μπει στο πλοίο της γραμμής, δεν ανέχεται τους «σκαφάτους» να έρχονται εδώ μέσα και να κατηγορούν όλους τους υπόλοιπους, των οποίων τα εισοδήματα είναι γνωστά και οι λογαριασμοί είναι γνωστοί.

Εν πάση περιπτώσει, θέλω να προσθέσω τούτο: Εγώ από ιδεολογική συγκρότηση δεν είμαι με τους εφοπλιστές. Θεωρώ ότι οι εφοπλιστές αυτήν τη στιγμή μπορεί να έχουν τα ζητήματα τα οποία έχουν, αλλά πολλοί απ' αυτούς είναι στη λίστα Λαγκάρντ. Επομένως, όταν θα λαμβάνουν κάτι από την οποιαδήποτε κυβέρνηση, πρέπει συγχρόνως να έχουν δώσει και μια εγγύηση ότι θα κάνουν κάτι κι αυτοί.

Εγώ συμφωνώ με τον κ. Παφίλη. Υπάρχει πάρα πολλές πλούτους και απορώ κι εγώ τι τα κάνουν τόσα λεφτά και τι θα τα κάνουν. Οφείλουν να έρθουν και να πουν σαφώς ότι εμείς, αν το κάνετε αυτό, αύριο το πρωί παίρνουμε χιλίους ανθρώπους και σταματούμε να έχουμε αυτήν τη συνεργασία που έχουμε με τους Φιλιππινέζους. Από εκεί και πέρα, αν δεν γίνει αυτό, θεωρώ ότι σε επόμενη φάση αυτό πρέπει να καταδειχθεί. Επειδή έχω «διαολιστεί», θα το παρακολουθήσω το θέμα, διότι πράγματι είναι πολύ ενοχλητική αυτή η κατάσταση.

Ακούω όμως -και τελειώνω μ' αυτό- από τον ΣΥΡΙΖΑ, για παράδειγμα, ότι θα γίνουν δημόσια τα πλοία και θα υπάρχει ένας δημόσιος οργανισμός και θα γίνει προς όφελος του κοινωνικού συνόλου. Αυτό το δέχομαι από τον κ. Παφίλη και το ΚΚΕ, δεν το δέχομαι από τον ΣΥΡΙΖΑ. Διότι ο ΣΥΡΙΖΑ λέει ότι θα σώσει την Ελλάδα εντός του ευρώ. Αν είναι να σώσει την Ελλάδα εντός του ευρώ και της Ευρώπης, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό ότι θα υπάρχουν δημόσια πλοία, ότι δηλαδή το κράτος, που δεν έχει λεφτά κι είναι φαλιρισμένο, θα αποκτήσει ξαφνικά πλοία και θα γίνει εφοπλιστής. Δεν μπορεί να λέτε κι αυτά που λέει το ΚΚΕ - που, αν θέλει κι έρθει στην εξουσία να τα κάνει, είμαστε εντάξει και συγχρόνως να λέτε ότι εμείς είμαστε στην Ευρώπη και θέλουμε να σώσουμε την Ελλάδα μέσα στο ευρώ. Δεν μπορεί να είστε «και με τον αστυφύλαξ και με τον χωροφύλαξ».

Εμείς έχουμε κάνει μια επιλογή. Λέμε «ιδιωτική οικονομία με δημόσιο έλεγχο». Αυτό το πράγμα που άκουσα από τον εισηγητή σας, ότι θα κάνετε δημόσια όλα τα πλοία, δηλαδή θα αγοράσει το κράτος τα πλοία, το κράτος το φαλιρισμένο, το πτωχευμένο, που είναι εκτός αγορών; Εσείς, δηλαδή, θα έρθετε στην εξουσία και θα πείτε «θα πάρουμε και τα πλοία, θα πάρουμε και τον ΟΣΕ, θα πάρουμε και την «COSCO». Με τι λεφτά θα τα πάρετε όλα αυτά; Πρέπει να μας το πείτε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Χρυσόχοϊδης έχει το λόγο.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Θα ήθελα το λόγο επί προσωπικού, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κύριε Χρυσόχοϊδη, περιμένετε, παρακαλώ, διότι υπάρχει ένα προσωπικό θέμα εδώ.

Ορίστε, κυρία Ιατρίδη.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Βεβαίως και υπάρχει, διότι η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας αναφέρθηκε σε εμένα.

Αν αμφισβητούν το πώς ταξιδεύουν οι νησιώτες στα νησιά, θα πρέπει να έρθουν να το δουν από κοντά. Δεν μπορώ να καταλάβω...

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Δεν μίλησα για τους νησιώτες.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Μιλήσατε προσωπικά για εμένα. Σας πληροφορώ ότι και το παιδί μου από δέκα ημερών ταξιδεύει μαζί μου, όπως όλα τα νησιωτόπουλα.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Δεν είναι αυτό το θέμα μας.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Δεν σας επιτρέπω, ειδικά σε εσάς, που είστε στεριανή και εκλέγεστε εδώ στην Αθήνα, να λέτε το πώς... **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ:** Κυρία συνάδελφε...

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Κύριε Υψηλάντη, είστε και εσείς νησιώτης και νομίζω ότι θα έπρεπε τουλάχιστον σε αυτό να μην αντιπαρατίθεστε. Είναι απαράδεκτο. Εγώ με τι πάω;

Και δεν δέχομαι τη μομφή σας περί «σκαφάτων» ή όχι. Να έρθετε μία φορά να δείτε πώς είναι να ταξιδεύεις στο Καστελόριζο, στην Κάσο και στη Ρόδο που ξημεροβραδιαζόμαστε στα λιμάνια. Αυτή είναι όμως η εικόνα σας για τη νησιωτική Ελλάδα και γι' αυτό έχετε φέρει τους νησιώτες σ' αυτήν την απαράδεκτη κατάσταση. Δεν σας επιτρέπουμε να ξαναμιλήσετε, ειδικά εσείς της Νέας Δημοκρατίας και της Συμπολίτευσης για νησιώτες και για νησιωτική πολιτική.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Εσύ πού ήσουν;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Κυρία Ιατρίδη...

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Δεν δέχομαι καμμία μομφή προσωπική, όταν όλοι πολύ καλά γνωρίζουν ότι όχι μόνο εγώ -υποχρέωσή μου είναι ως Βουλευτού- αλλά πολλές έγκυες και νέες μάνες ξημεροβραδιάζονται και παρακαλάνε το Λιμενικό Σώμα και με τη δική τους αυταπάτηση ταξιδεύουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κυρία Ιατρίδη, σας παρακαλώ.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Αυτή είναι η πραγματικότητα των νησιών. Να την ακούσετε και εσείς, κύριε Πρόεδρε. Ξέρω ότι δεν γνωρίζετε.

Σας παρακαλώ να είστε πολύ προσεκτικοί όταν αναφέρεστε και σε εμένα και στα νησιά. Δεν το δέχομαι.

Και να σας πω και κάτι άλλο; Το Καστελόριζο και η Ρόδος και όλο το Αιγαίο και οι ακρίτες νησιώτες που ζουν με αυταπάτηση στη νησιωτική Ελλάδα...

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Τι σχέση έχουν αυτά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Αυτό έχει σχέση με το προσωπικό σας; Εάν οι νησιώτες ζουν με αυταπάτηση, έχει σχέση με το προσωπικό σας;

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Βεβαίως και έχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Γιατί;

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Γιατί αμφισβητήθηκε το πώς ταξιδεύουμε. Έχουν την εντύπωση ότι υπάρχουν ελικόπτερα στα νησιά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Όχι, δεν αμφισβητήθηκε αυτό. Αμφισβητήθηκε και ειπώθηκε μία άλλη αλήθεια, κυρία Ιατρίδη.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Για πείτε μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Σας την είπε η κ. Βούλτεψη. Δεν είπε γι' αυτό θέμα. Δεν είπε για τις νησιωτίσες. Είπε για συγκεκριμένα άτομα.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Ποιος πάει με ελικόπτερα στα νησιά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Το λόγο έχει ο κ. Χρυσόχοϊδης.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να ξεκινήσω με κάτι που ακούστηκε και χθες εδώ, κυρίως από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ, ότι το νομοσχέδιο αυτό εκπροσωπεί κυρίως τα συμφέροντα των Ελλήνων εφοπλιστών και ότι ουσιαστικά το έγραψαν αυτοί. Στη συνέχεια γίνεται κριτική για ζητήματα που δεν έχουν σχέση με τον εφοπλισμό.

Θέλω να πω ότι υπάρχει η Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία εκπροσωπεί την ποντοπόρο ναυτιλία, και στη συνέχεια αναφερόμαστε σε θέματα ακτοπλοΐας, τα οποία εκπροσωπούν...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Οι ενώσεις.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ: ...τρεις ενώσεις, όπως ξέρετε. Υπάρχουν τρεις ενώσεις, δύο της ακτοπλοΐας και η Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών. Δεν αντιλαμβάνομαι πώς εμπλέκεται η ακτοπλοΐα με την ποντοπόρο ναυτιλία και πώς, ενώ το νομοσχέδιο και εσείς αναφέρεστε στα θέματα ακτοπλοΐας, αυτομάτως γίνεται όλο το νομοσχέδιο όργανο και υπηρετεί τα συμφέροντα των Ελλήνων εφοπλιστών. Ας έχουμε λίγο μέτρο στα ζητήματα τα οποία θέτουμε εδώ, για να μη δημιουργούμε εντυπώσεις.

Το δεύτερο ζήτημα που θέλω να θέσω, κύριε Υπουργέ, είναι το εξής: Δεν ξέρω αν εσείς έχετε γνώση των τροπολογιών που έχουν κατατεθεί εδώ και είναι πάρα πολλές. Υπάρχουν και ορι-

σμένες οι οποίες έρχονται από Βουλευτές και τις έχετε δεχτεί ή κάποιες άλλες από την Κυβέρνηση. Χρειάζεται όμως πάρα πολύ μεγάλη προσοχή να δούμε τι θα ψηφίσουμε εδώ σήμερα.

Παραδείγματος χάριν, υπάρχει μία τροπολογία την οποία υποθέτω ότι θα δεχτούν όλα τα κόμματα. Υποθέτω, δηλαδή. Δεν ξέρω. Θα τοποθετηθείτε στη συνέχεια όλοι σας. Από μία άτυπη όμως ενημέρωση που είχα, είδα μία αποδοχή. Αναφέρομαι στο θέμα των ναυπηγείων Ελευσίνας. Έχω την εντύπωση από κάποιες άτυπες συνεννοήσεις που έκανα εδώ μέσα ότι υπάρχει μία θέληση να την ψηφίσουμε όλοι. Φοβούμαι όμως ότι αυτό, έτσι όπως είναι διατυπωμένο, δεν είναι λύση και φοβούμαι επίσης ότι θα το ψηφίσουμε και την επόμενη ημέρα θα ψάχνονται ξανά οι εργαζόμενοι να βρουν τρόπο να πληρωθούν. Αυτό είναι κρίμα.

Κύριε Υπουργέ, να αναθέσετε άμεσα μαζί με τον αρμόδιο Υπουργό σε κάποιους νομικούς να δουν το θέμα. Το λέω ως νομικός αλλά και ως έχων εμπειρία από τα διοικητικά. Φοβούμαι ότι, ενώ συμφωνούμε όλοι να το περάσουμε και ενώ συμφωνούμε όλοι να λυθεί το πρόβλημα των εργαζομένων -οι οποίοι δείχνουν επί τόσο καιρό μία αξιοθαύμαστη καρτερία, μία πολύ μεγάλη υπομονή, δεν πληρώνονται τόσα χρόνια και η πολιτεία είναι απέναντί τους δυστυχώς υπόλογη- μήπως ψηφίσουμε κάτι το οποίο τελικώς δεν θα έχει καμμία αξία.

Σας παρακαλώ πολύ, μέχρι να κλείσει η συνεδρίαση, να έχουμε μια επαφή και συνεννόηση και με τους εισηγητές, ούτως ώστε να βρεθεί λύση. Επαναλαμβάνω ότι εκφράζω την υποστήριξή μου σε αυτήν την τροπολογία, με την προϋπόθεση, βέβαια, ότι θα δώσουμε λύσεις και δεν θα ξαναπάμε για μια ακόμη φορά το θέμα στις καλές δυνάμεις δημιουργώντας ουτοπίες και ουτοπικές προσδοκίες στους εργαζόμενους.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, πρέπει να δείτε το θέμα της επίλυσης του προβλήματος των ναυπηγείων, μέσα από τα μεγάλα προγράμματα ΕΣΠΑ, όπου μπορούμε με πολύ λίγα χρήματα να ξαναβάλουμε τα ναυπηγεία να δουλέψουν στον ιδιωτικό τομέα, ούτως ώστε να αποκτήσουν τη δυνατότητα οι εργαζόμενοι να εργαστούν αλλά ταυτόχρονα και τα ίδια τα ναυπηγεία να ξαναρχίσουν να δουλεύουν.

Το τρίτο ζήτημα, κύριε Υπουργέ, αφορά θέματα τα οποία έθεσαν συνάδελφοι προηγουμένως. Η κ. Γκερέκου έθεσε το θέμα της νησιωτικής πολιτικής. Δεν μπορεί η Γραμματεία της Νησιωτικής Πολιτικής να μην περιλαμβάνει και τα εκτός Αιγαίου νησιά. Το Υπουργείο λέγεται Υπουργείο Αιγαίου μεν, αλλά τα εκτός Αιγαίου νησιά είναι και αυτά νησιά τα οποία ζητούν μια νησιωτική πολιτική. Δεν μπορεί να είναι εκτός αυτά.

Όσον αφορά το ζήτημα των λιμανιών, τα οποία δεν έχουν δικηγόρο συμβούλιο, δεν έχουν λιμενικό ταμείο, θα ήταν χρήσιμο να ενταχθούν κάπου, για να μπορούν να δουλέψουν. Στην Κέρκυρα, για παράδειγμα, έχουμε τριάντα τέτοια λιμάνια. Δεν πρέπει να τα αφήνουμε αυτά πια να χρονίζονται. Επίσης, δεν πρέπει να αφήσουμε να χρονίζει το θέμα του παλαιού Νοσοκομείου της Κέρκυρας, το οποίο εγώ ως Υπουργός Δημοσίας Τάξεως το χειρίστηκα, προσπαθώ να το λύσω, αλλά δυστυχώς δεν πρόλαβα. Από τη στιγμή, όμως, που προτείνουν οι συνάδελφοι της Κέρκυρας να λυθεί το θέμα, ας το λύσουμε. Συμφωνούν νομίζω και οι αρμόδιοι Υπουργοί.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να πάμε σε ορισμένα θέματα πολιτικής. Έχω την εντύπωση -επειδή κι εγώ πέρασα ένα διάστημα από το Υπουργείο Ναυτιλίας- ότι πρέπει να πάρουμε ορισμένες αποφάσεις σε σχέση με ορισμένα ζητήματα πολιτικής, τα οποία προάγουν τη ναυτιλία και αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο για την αναβάθμισή της, το άπλωμά της στην ελληνική κοινωνία και την επιχειρηματική της επέκταση.

Αναφέρομαι στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης. Πρέπει γρήγορα να ληφθούν αποφάσεις, ούτως ώστε να προχωρήσουμε σε συγχωνεύσεις σχολών, να αναβαθμίσουμε τις υποδομές, αξιοποιώντας τα προγράμματα του ΕΣΠΑ, να αναβαθμίσουμε το περιεχόμενο των σπουδών και να αφήσουμε αυτές τις επί χρόνια προχειρότητες, οι οποίες δεν τιμούν μια ναυτική χώρα όπως η Ελλάδα. Πολύ σωστά τα είπατε χθες, κυρία Βούλτεψη.

Αν συνεχίσουμε έτσι, δυστυχώς η ναυτική εκπαίδευση δεν θα παρήκτα στη χώρα, αλλά σε άλλες χώρες, πολύ χαμηλού κόστους και χαμηλού επιπέδου και βέβαια όχι αυτής της παράδοσης

και της εμπειρίας την οποία διαθέτει στο ναυτικό επάγγελμα η Ελλάδα. Θα πρέπει να κληθούν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες, ώστε να παράσχουν την εμπειρία τους, οικονομική βοήθεια, μα κυρίως τη μεγάλη τους θέληση να βοηθήσουν τη ναυτική εκπαίδευση.

Επίσης, είναι ώρα, χωρίς μπαλώματα και χωρίς πρόχειρες προσθήκες, να ακουμπήσουμε με πολύ μεγάλη προσοχή το ζήτημα της ακτοπλοΐας. Υπάρχει ένα πρώτο θέμα, το οποίο σωστά έθεσε ο κ. Παπαδημούλης, αυτό του ενεργειακού κόστους, το οποίο είναι περίπου 50% μετά την αύξηση των καυσίμων. Και μην έχετε καμμία αμφιβολία ότι θα αυξηθεί κι άλλο.

Το δεύτερο θέμα είναι το τραπεζικό, καθώς το ζήτημα της ακτοπλοΐας προέκυψε κυρίως από το τραπεζικό ζήτημα. Προσοχή μεγάλη! Εάν «σκάσει» αυτό το ζήτημα -ενώ σε σχέση με το τραπεζικό- ή αν βουλιάξουν οι επιχειρήσεις εξαιτίας των δύο αυτών θεμάτων, ενεργειακό και τραπεζικό, αντιλαμβάνεστε ότι θα οδηγηθούμε σε μεγάλο πρόβλημα, τεράστια κρίση, η οποία θα οδηγήσει σε απομόνωση και μαρασμό τα νησιά μας.

Τέλος, σε σχέση με το πλοίο ασφαλείας -δεν είναι εδώ ο κ. Αυγενάκης- έτσι όπως το θέτουμε δεν είναι σωστή η διατύπωση, ότι δηλαδή είναι απαίτηση των αγροτών της Κρήτης.

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

Θα τελειώσω γρήγορα, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι ζήτημα απαίτησης κάποιοι αιτηματοί ότι ζητάνε ένα απεργοσπαστικό πλοίο οι αγρότες της Κρήτης, για να μεταφέρονται τα κηπευτικά όταν έχουμε απεργία. Έτσι, πράγματι, έχουν δίκιο όσοι το επικαλούνται κατά αυτήν την έννοια. Αλλού είναι το ζήτημα. Σε κάθε απεργία υπάρχει προσωπικό ασφαλείας, υπάρχει ένα όχημα ασφαλείας. Δεν μπορεί να μην υπάρχει ένα πλοίο ασφαλείας, σε περίπτωση που μια απεργία διαμορφώνει συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Σε ποιον θα αφήσουμε να πάρει την απόφαση; Δεν πρέπει η πολιτεία να έχει στα χέρια της ένα μηχανισμό αναπλήρωσης, προκειμένου να καλύψει έκτακτες εθνικές, οικονομικές ή κοινωνικές ανάγκες; Αυτό δεν είναι απεργοσπαστικό. Άρα, λοιπόν, ας μην επικαλούμαστε απεργοσπαστικούς μηχανισμούς, αλλά να μην επικαλούμαστε κιόλας ταυτόχρονα το αίτημα των αγροτών ή οποιωνδήποτε άλλων κοινωνικών ομάδων.

Τέλος, σε σχέση με το θέμα της Τράπεζας Πειραιώς και της απορρόφησης των υποκαταστημάτων της Κύπρου από τη δική μας εδώ -μία ελληνική τράπεζα- αγαπητοί συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, πρέπει να πούμε από αυτό το Βήμα, της Βουλής, ότι συνέβη κάτι μοναδικό και καταπληκτικό σε αυτήν τη χώρα. Παρά την κρίση όλα αυτά τα χρόνια, ουδέποτε διακινδύνευαν οι καταθέσεις των Ελλήνων πολιτών, ουδέποτε τέθηκε ζήτημα αμφισβήτησης των καταθέσεων ή κουρέματός τους, ουδέποτε υπήρξαν πολίτες που στάθηκαν έξω από τις τράπεζες σε ουρές για να πάρουν τα λεφτά τους και ουδέποτε τέθηκε σε κίνδυνο η τραπεζική πίστη.

Πριν από λίγες μέρες, τη στιγμή που κατέρρευσαν οι τράπεζες στην Κύπρο, εδώ, χωρίς να ανοίξει μύτη, χωρίς να ακουστεί καμμία φωνή, χωρίς να διακινδυνεύσει ούτε ένα ευρώ καταθέτη, χωρίς να απολυθεί ούτε ένας εργαζόμενος, απορροφήθηκαν τα υποκαταστήματα των κυπριακών τραπεζών από ελληνικές τράπεζες. Σε αυτό πρέπει να βοηθήσουμε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Χρυσόχοϊδη.

Ο κ. Μαριάς έχει το λόγο.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, η χειρότερη μορφή λαϊκισμού είναι ο δήθεν αντιλαϊκισμός. Αυτή είναι η χειρότερη μορφή.

Επειδή άκουσα γενικόλογες από ορισμένους για το πώς, δήθεν, ταξιδεύουν οι Βουλευτές, να σας πω ότι, όσον αφορά εμένα, ταξιδεύω πάρα πολλές φορές και με την ακτοπλοΐα, διότι έτσι μπορεί κανείς να επικοινωνεί και με αυτούς που ταξιδεύουν και να έχει σαφέστατη εικόνα του τι γίνεται και των συνθηκών, αλλά και επειδή δεν έχω κανένα πρόβλημα να κυκλοφορώ εκεί όπου υπάρχει πολύς κόσμος και χωρίς φύλαξη.

Θα ασχοληθώ με δύο θέματα και τα υπόλοιπα στην πορεία.

Όσον αφορά στο δήθεν πλοίο ασφαλείας, έχουμε μια βουλευ-

τική τροπολογία, που δεν ξέρουμε ακόμα αν θα την κάνει δεκτή ο Υπουργός. Πώς έχει το θέμα; Πράγματι, δεν πρέπει να απομονώνονται τα νησιά. Αυτό είναι ξεκάθαρο. Αυτό, όμως, να το σκεφτείτε όταν τα νησιά απομονώνονται χωρίς καν να υπάρχουν απεργίες. Όταν επί πέντε-δέκα μέρες υπάρχουν νησιά χωρίς σύνδεση. Αυτή ήταν η πρώτη παρατήρηση.

Δεύτερη παρατήρηση. Η σύνδεση πρέπει να υπάρχει οπωσδήποτε, διότι αυτό είναι ένα θέμα δημόσιου συμφέροντος, ένα θέμα που απασχολεί όλους όσοι πραγματικά κατοικούν στα νησιά. Άρα το δεύτερο που πρέπει να σκεφτείτε είναι σε ποιους θα δώσετε τα λιμάνια. Μήπως και με τις πολιτικές τους οδηγούν σε πολιτικές απομόνωσης των νησιών ή δημιουργίας ιδιωτικών μονοπωλίων προσέγγισης και αναχώρησης από τα λιμάνια.

Τρίτη παρατήρηση. Πράγματι, έχει παρατηρηθεί όσον αφορά την Κρήτη ορισμένες φορές, όταν υπάρχει απεργία ναυτεργατών και διαρκεί ένα χρονικό διάστημα πέραν των δύο ή τριών ημερών, λόγω των ευπαθών προϊόντων, να δημιουργούνται αντιθέσεις και κοινωνικός αυτοματισμός για το τι θα γίνει μεγάλο κομμάτι της παραγωγής, διότι έχουν κόψει από τα θερμοκήπιά τους οι αγρότες την παραγωγή και αυτή πρέπει να φύγει. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να το αντιμετωπίσουμε.

Επομένως αυτό πρέπει να μπει σε μία συνολική αντίληψη, στρατηγική και όχι να έρθει εμβόλιμα ως δήθεν βουλευτική τροπολογία. Πρέπει να υπάρχει μία στρατηγική της Κυβέρνησης, να γίνει διαβούλευση με τους φορείς, να έρθουν και οι εκπρόσωποι των αγροτών, να έρθει η περιφερειακή αυτοδιοίκηση που έχει παίξει σημαντικό ρόλο, η τοπική αυτοδιοίκηση, η ΠΝΟ, για να διαμορφωθεί με ηρεμία μία διάταξη που θα είναι συνταγματική, θα τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, όπως είπα και χθες, δεν θα δημιουργεί απεργοσπαστικό μηχανισμό και ταυτόχρονα θα διασφαλίζει και το δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας και άσκησης οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό δεν είναι τόσο εύκολο να θεομοθετηθεί παρά μόνο με προσοχή, με παρατηρήσεις και όχι φυσικά στο άρπα κόλλα, με μία τροπολογία.

Αυτή δε η τροπολογία που έχει κατατεθεί λέει -και είναι ξεκάθαρη στην αιτιολογική της έκθεση- ότι οι διάφορες απεργιακές κινητοποιήσεις στο χώρο της ναυτιλίας, όταν υπερβαίνουν τις σαράντα οκτώ ώρες, δημιουργούν προβλήματα. Άρα, δηλαδή, πρόκειται ξεκάθαρα για μία τροπολογία που αφορά απεργίες και όχι για τροπολογία που θα προσδιορίζει τι θα γίνεται δεν θα δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Δηλαδή, τι είναι; Αποφάσεις που δεν δημοσιεύονται είναι ελάχιστες. Αυτή γιατί να μη δημοσιεύεται; Κοινοποιείται, λέει, στις ναυτιλιακές εταιρείες και η ίδια η απόφαση δεν θεμελιώνει αστική αξίωση κατά του δημοσίου. Γιατί; Τι είναι αυτό; Αυτή είναι μια «υπερεξουσιοδότηση» αυταρχικών καθεστώτων. Επομένως ως τέτοια πρέπει να απορριφθεί. Θέλετε να φέρετε κάτι; Φέρτε το στις επόμενες δεκαπέντε ημέρες. Ρυθμίστε το. Εμείς θα το συζητήσουμε σε αυτήν τη λογική και σε αυτούς τους άξονες.

Στο σημείο 3 λέει απίθανα πράγματα. Η απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας που θα προσδιορίζει τι θα γίνεται δεν θα δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Δηλαδή, τι είναι; Αποφάσεις που δεν δημοσιεύονται είναι ελάχιστες. Αυτή γιατί να μη δημοσιεύεται; Κοινοποιείται, λέει, στις ναυτιλιακές εταιρείες και η ίδια η απόφαση δεν θεμελιώνει αστική αξίωση κατά του δημοσίου. Γιατί; Τι είναι αυτό; Αυτή είναι μια «υπερεξουσιοδότηση» αυταρχικών καθεστώτων. Επομένως ως τέτοια πρέπει να απορριφθεί. Θέλετε να φέρετε κάτι; Φέρτε το στις επόμενες δεκαπέντε ημέρες. Ρυθμίστε το. Εμείς θα το συζητήσουμε σε αυτήν τη λογική και σε αυτούς τους άξονες.

Και επειδή πολλοί κόπτονται ότι είναι με τους αγρότες της Κρήτης, θέλω να πω ότι τους ξέχασαν, όταν αποφάσισαν να φορολογηθούν τα αγροτεμάχια, να υπάρχει φορομνηχτική πολιτική κατά των αγροτών, να πωληθεί η Αγροτική Τράπεζα, να μην τους επιστρέψουν τον αυξημένο ΦΠΑ, όταν με την πολιτική τους έχουν ανεβάσει το κόστος παραγωγής. Αυτά τα ξέχασαν και τώρα κόπτονται τι θα γίνει το προϊόν. Γι' αυτό λέω ότι πρέπει να σταματήσει η διγλωσσία σε αυτήν την Αίθουσα.

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

Είχαμε πει για οκτώ λεπτά και πέρασε στα τέσσερα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Δεν είναι οκτώ.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Εντάξει, θα προσαρμοστώ. Απλώς, ξεκίνησα την ομιλία μου προσαρμοζόμενος στα οκτώ λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Είναι τέσσερα λεπτά.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Σε ένα λεπτό θα τελειώσω. Θα πάρω τη δευτερολογία μου. Αυτήν τη φορά θα ασκήσω το δικαίωμα της δευτερολογίας, χθες βράδυ ήταν αργά.

Υπάρχουν και επιστολές των αγροτών. Έχω εδώ επιστολή από τον Ενιαίο Αγροτικό Σύλλογο Παραγωγών Εκτός Εποχής Κηπευτικών Δήμου Ιεράπετρας που λέει ότι «πρόσφατα ανακοινώθηκε η πρόθεση του Υπουργείου Ναυτιλίας» -έτσι νομίζουν, διότι είπαν στους ανθρώπους ότι υπάρχει πρόθεση- «για κατάθεση τροπολογίας, που κατά την κρίση μας επιδέχεται συμπλήρωσης, προκειμένου να μη χρησιμοποιείται κατά το δοκούν από τους εκάστοτε πολιτικούς κύκλους». Δείτε τι σας λένε οι ίδιοι οι αγρότες. Δεν μπαίνουν οι αγρότες στο παιχνίδι του απεργοσπαστικού μηχανισμού.

Άρα, λοιπόν, αυτό το θέμα είναι ιδιαίτερα σοβαρό. Έτσι όπως εισάγεται, με τον τρόπο με τον οποίο εισάγεται δεν πρόκειται να βοηθήσει τους αγρότες και, αν θέλετε μία σοβαρή συζήτηση, ευχαρίστως στις επόμενες δεκαπέντε ή είκοσι ημέρες να το φέρετε να το συζητήσουμε, να πάρουμε αποφάσεις μετά από αναλυτική συζήτηση και σοβαρή νομοθετική και νομοτεχνική επεξεργασία, αφού θα έχουμε και την άποψη της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής για ενδεχόμενα ζητήματα αντισυνταγματικότητας. Φέρτε το και ευχαρίστως να το δούμε.

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

Σταματώ, κύριε Πρόεδρε, για να μην καθυστερήσουμε. Θα επιφυλαχθώ στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Βεβαίως.

Ο κ. Αρτέμιος Ματθαίουπουλος έχει το λόγο.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όση ώρα παρακολουθώ τη συζήτηση, άκουσα πολλές φορές -σχεδόν από όλες τις πτέρυγες- το επιχείρημα ότι οι πολιτικοί αντίπαλοι επιχειρηματολογούν αορίστως και δεν μιλούν για την ταμπакιέρα. Κι, όμως, το τελευταίο μισάωρο αναλώθηκε στο πώς και με ποια μέσα ταξιδεύουν οι Βουλευτές. Μην έχετε τέτοιες βλέψεις και μη νομίζετε ότι ενδιαφέρει τον κάθε ναυτικό και τον κάθε Έλληνα ναύτη το πώς ταξιδεύουν οι Βουλευτές. Άλλα πράγματα θέλουν να ακούσουν σήμερα από εμάς και για άλλα περιμένουν να ακούσουν τις τοποθετήσεις των κομμάτων.

Κατά δεύτερον, ειπώθηκε, πάλι από Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, ένα επιχείρημα στο οποίο θα πρέπει να πάρουμε θέση, για να αποκαταστήσουμε και την αλήθεια. Ειπώθηκε, λοιπόν, ότι κανένας, μα κανένας, δεν πήρε θέση για το ζήτημα των Φιλιπινέζων που παίρνουν τη δουλειά των Ελλήνων ναυτικών.

Να υπενθυμίσω -και αυτό υπάρχει και στα Πρακτικά- και την εισήγηση του ειδικού αγορητή που μίλησε πριν από εμένα -και κατά τη χθεσινή τοποθέτηση και κατά τη σημερινή- όπου είπαμε το αυτονόητο, ότι θέλουμε Έλληνες να δουλεύουν σε πλοία με ελληνική σημαία και ότι είναι απαράδεκτο -και βάσει του άρθρου 19- να δουλεύουν Φιλιπινέζοι ή κάποιοι άλλοι συνάδελφοι από κάποια τρίτη χώρα εις βάρος των ανθρώπων αυτών.

Βέβαια, εμείς δεν περιμέναμε τίποτα άλλο από φανατικούς υποστηρικτές των μνημονίων, άτομα τα οποία έχουν καταστήσει τη διατήρηση της θεσούλας τους εδώ μέσα συνώνυμο της σωτηρίας της πατρίδας, που έφτασαν μέχρι το σημείο να εμπαίζουν και να κοροϊδεύουν έναν κλάδο, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι υπάρχουν κάποιοι εδώ μέσα που υπερασπίζονται τους μάγισσες.

Τους προκαλούμε. Γιατί δεν το κάνουν ονομαστικά; Εμείς το λέμε ανοιχτά και δεν ντρεπόμαστε γι' αυτό: Ναι, εμείς ως Χρυσή Αυγή υπερασπιζόμαστε τα κατώτερα πληρώματα της ναυτιλίας. Και δεν ντρεπόμαστε γι' αυτό! Δεν είμαστε υπερασπιστές των κορακιών της τρόικας, που έρχονται κάθε τρεις και λίγο και σας υποδεικνύουν τι θα κάνετε ως χώρα.

Κύριε Υπουργέ, έχω πει επανειλημμένως ότι μπορεί η ελληνική ναυτιλία να βρίσκεται πρώτη σε παγκόσμια κλίμακα, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν αντιμετωπίζει προβλήματα. Θεωρώ ότι θα πρέπει επιτέλους να μιλήσουμε για τα προβλήματα αυτά και το νομοθετικό σας έργο να κοιτάξει προς αυτήν την κατεύθυνση.

Πάντως, πρέπει να παραδεχτούμε -και είμαστε ιδιαίτερα ευτυχείς γι' αυτό- ότι πετύχαμε έστω και μία μικρή νίκη σ' αυτό το επίπεδο, καθώς, σύμφωνα με την τροπολογία 450, προβλέπεται επιτέλους η καταβολή των δεδουλευμένων για τους εργάτες στα

ναυπηγεία της Ελευσίνας.

Υπενθυμίζω ότι για το ζήτημα αυτό το ενδιαφέρον μας δεν είναι όψιμο. Ήδη με δική μου επίκαιρη ερώτηση, αλλά και προηγούμενη επίκαιρη ερώτηση του συναγωνιστή Χρήστου Παππά, με ημερομηνία 5 Φεβρουαρίου 2013, ζητήσαμε από το Υπουργείο σας να μας δώσει κάποιες εγγυήσεις ότι ναι, πράγματι οι άνθρωποι αυτοί που έχουν να πληρωθούν από τον Δεκέμβριο του 2010, θα πάρουν τα δεδουλευμένα τους. Και είμαστε ευτυχείς σήμερα, διότι μαθαίνουμε ότι με την τροπολογία αυτή -αν γίνει πράξη, το ευχόμαστε- οι άνθρωποι αυτοί θα αποζημιωθούν με το ποσό που ανέρχεται -σύμφωνα πάλι με την επίκαιρη ερώτησή- συνολικά στα 12,7 εκατομμύρια ευρώ.

Καταθέτω για τα Πρακτικά το κείμενο της επίκαιρης ερώτησής.

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

Επανέρχομαι, λοιπόν, στο ζήτημα, λέγοντας ότι εμείς ως Χρυσή Αυγή δεν ντρεπόμαστε να υποδείξουμε τα θετικά που πράττει η Κυβέρνηση. Δεν διακατεχόμαστε από κόμπλεξ και δεν επικαλούμαστε επιχειρήματα μόνο και μόνο για να τσακωθούμε. Αλλά από εκεί και πέρα, πρέπει να τονίζουμε και τα κακώς κείμενα, γιατί θεωρούμε ότι αυτά πρέπει να διορθώσουμε.

Άρα αυτή η κίνηση είναι πολύ καλή.

Πρέπει, όμως, επιτέλους να δούμε και τα υπόλοιπα, γιατί δεν μπορούμε να θριαμβολογούμε επειδή πετύχαμε το ένα από τα χιλιάδες που απασχολούν τον κλάδο αυτό.

Υπενθυμίζω, λοιπόν, ότι υπάρχουν και άλλα προβλήματα.

Γενικότερα, επί των άρθρων θα ήθελα να τοποθετηθώ για ακόμα μία φορά λέγοντας τα εξής:

Με το άρθρο 19 είμαστε κάθετα αντίθετοι, για λόγους που εξηγήσαμε και σε προηγούμενες τοποθετήσεις.

Για το άρθρο 20 ο ειδικός αγορητής, που μίλησε πριν από εμένα, ήταν περιεκτικός. Είναι εύλογο, λοιπόν, ότι είμαστε επίσης κάθετα αντίθετοι.

Το ίδιο ισχύει για το άρθρο 30 και για το άρθρο 51, όπου εδώ, με μία μικρή υποσημείωση σε ό,τι αφορά το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, πρέπει επιτέλους να ξεκαθαρίσουμε σ' αυτήν την Αίθουσα τι εννοούμε με τον όρο «ανάπτυξη». Για εμάς «ανάπτυξη» και «επένδυση» δεν μπορεί να λέγεται το ξεπούλημα. Γιατί το να δίνεις ένα λιμάνι, για παράδειγμα, το οποίο σου αποφέρει εκατομμύρια ευρώ έσοδα ή άλλους πόρους, τους οποίους τόσο πολύ έχουμε ανάγκη, σε έναν ξένο επενδυτή, ο οποίος είναι και ανταγωνιστικός απέναντί σου, δεν είναι επένδυση και δυστυχώς θα μας φέρει προ τετελεσμένων γεγονότων.

Υπενθυμίζω, φυσικά, το παράδειγμα που έθεσα χθες για την Κίνα, η οποία, σύμφωνα με εκτιμήσεις, το 2030 θα είναι πρώτη σε κατάταξη όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα, εκτοπίζοντας την Ελλάδα σε κάποια άλλη θέση.

Τέλος, σε ό,τι αφορά στο Κεφάλαιο ΣΤ' για τις αλλοδαπές επιχειρήσεις, θεωρούμε ότι η κατεύθυνση του Υπουργείου ως προς αυτό το ζήτημα είναι τελείως λάθος. Και αυτό γιατί δεν μπορεί να αφήνουμε ξένες επιχειρήσεις να είναι ανταγωνιστικές απέναντί μας, δίνοντας πενταετή ισχύ σε πλοία και σε καράβια ή σε εταιρείες, τη στιγμή που η Ελλάδα πρέπει οπωσδήποτε να διατηρήσει την πρωτιά της σ' αυτόν εδώ τον τομέα.

Επαναλαμβάνουμε ότι ο τομέας της ναυτιλίας θα μπορούσε από μόνος του να οδηγήσει τη χώρα έξω από την κρίση, βέβαια με τις σωστές κατευθύνσεις και τη σωστή διαχείριση.

Επομένως θεωρούμε ότι είναι πάρα πολύ βλαβερό και επιζήμιο για τη ναυτιλία μας, όταν επιτρέπουμε να δίνουμε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε ξένες χώρες.

Τέλος, σε ό,τι αφορά -και κλείνω με αυτό- στα δύο άρθρα, το άρθρο 58 για τις δαπάνες προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και το άρθρο 59 για τις αποζημιώσεις του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, είμαστε θετικοί, αλλά με κάθε επιφύλαξη. Θα θέλαμε να διερευνήσουμε το ζήτημα αυτό και αργότερα στην ψηφοφορία θα ψηφίσουμε αναλόγως.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λεωνίδας Γρηγοράκος): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Ο κ. Νικόλαος Τσουκάλης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα επαναλάβω τη χθεσινή μου διαπίστωση, ότι δεν εμβαθύνουμε στη σπουδαιότητα του θέματος. Δυστυχώς, σε αυτό δεν βοήθησαν ούτε και τα κόμματα της Αντιπολίτευσης.

Παραδείγματος χάριν, το κρίσιμο ερώτημα είναι πώς η εμπορική ναυτιλία, πώς η ποντοπόρος ναυτιλία πρέπει να συμβάλει - με ποιον τρόπο και με ποιες μεθόδους- στην επίλυση της οικονομικής κρίσης. Πώς, παραδείγματος χάριν, μπορεί η ποντοπόρος ναυτιλία να συμβάλει στη μείωση της ανεργίας έστω κατά μια ποσοστιαία μονάδα; Πώς μπορεί, παραδείγματος χάριν, να συμβάλει στην αύξηση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες; Τι πρέπει να γίνει προκειμένου να οδηγηθούμε εκεί;

Όλοι λέμε ότι η ναυτιλία μας πρέπει να διατηρηθεί στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης. Όλοι λέμε ότι θα πρέπει η ποντοπόρος ναυτιλία να μας καθιστά καθημερινώς υπερήφανους. Πώς έχουμε συμβάλει προς αυτήν την κατεύθυνση, ούτως ώστε με τις προτάσεις μας να εμπλουτίσουμε το γενικό προβληματισμό;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να ομολογήσουμε ότι γι' αυτά τα μεγάλα κενά που έχουμε στην κατάθεση τέτοιων προτάσεων έχει συμβάλει μέχρι τώρα το πολιτικό σύστημα, το οποίο ουσιαστικά απαξίωσε κάθε τέτοια συζήτηση, γιατί απλούστατα ενέτασσε ακόμα και τα κρίσιμα αυτά ζητήματα μέσα στη λογική του πελατειακού συστήματος.

Η απουσία ολοκληρωμένου συνεκτικού σχεδίου απάντησης σε αυτό το τεράστιο ζήτημα είναι ακόμη και σήμερα εμφανής.

Και για να γίνει κατανοητό το πόσο επιφανειακά και το πόσο επιπόλαια προσεγγίσαμε αυτό το θέμα -και το γενικεύω, το έχουμε προσεγγίσει όλοι- θα αναφέρω ένα σοβαρό πρόβλημα που έχω εγώ προσωπικά. Ξαφνικά συνειδητοποίησα ότι μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα ξεκίνησε μεταξύ νησιωτών -στεριανών, θαλασσινών-στεριανών, πεδινών-ορεινών μία αντιπαράθεση. Αλήθεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή εγώ είμαι πεδινός, έχω λόγο να μιλήσω για τα νησιά; Σύμφωνα με την άποψη κάποιων, όχι. Επειδή, όμως, είμαι πεδινός, δεν μπορώ να μιλήσω και για τις ορεινές περιοχές. Κάποια στιγμή πρέπει να σοβαρευτούμε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Έτσι είναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Αυτή εδώ η Αίθουσα και καθένας από εμάς ξεχωριστά έχει άποψη για τα πάντα σε αυτήν τη χώρα. Και θα έπρεπε να έχει άποψη για όλα σε αυτήν εδώ τη χώρα.

Η παράγραφος 4 του άρθρου 101, όπως τροποποιήθηκε στην τελευταία αναθεώρηση του 2006, επιτάσσει στην πολιτεία σε κάθε κανονιστική της δραστηριότητα να έχει ιδιαίτερη προσοχή, αναφορά και μέριμνα στις ορεινές και νησιωτικές περιοχές. Γιατί, εκτός από τις νησιωτικές περιοχές, υπάρχουν και οι ορεινές περιοχές. Αυτή είναι η κατάσταση της χώρας. Είμαστε ευλογημένη χώρα, ακριβώς επειδή έχει αυτές τις ιδιομορφίες.

Κι όμως, αυτά τα δύο συγκριτικά πλεονεκτήματα, κύριε Υπουργέ, δυστυχώς κανένας μέχρι τώρα δεν τα έχει εντάξει σε ένα γενικό, ολοκληρωμένο σχέδιο, ούτως ώστε να παρέλκουν κάθε είδους αντιπαραθέσεις και διαξιφισμούς σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα για την καταγωγή του καθενός.

Η βασική, λοιπόν, προϋπόθεση είναι: σχέδιο όχι απλώς ανασυγκρότησης της χώρας, αλλά και αξιοποίησης των επιμέρους συγκριτικών στοιχείων της.

Επειδή ο χρόνος μου είναι λίγος, κύριε Υπουργέ, θέλω να σταθώ ιδιαίτερα σε ένα θέμα που με έχει απασχολήσει για πάρα πολλά χρόνια και λόγω της καταγωγής μου -κι εγώ κατάγομαι από μια πόλη-λιμάνι- και να πω ευθέως ότι έχουμε αντιπαχθεί κι εγώ και ο χώρος στον οποίο ανήκω στο ρυθμιστικό πλαίσιο των λιμανιών που θεσπίστηκε επί εποχής ΠΑΣΟΚ με τους νόμους 2392 και 2971 του 2001.

Με αυτούς τους νόμους επελέγη ένα συγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης των λιμανιών, όπου οι λιμενικές ζώνες -και αυτές μάλιστα που ήταν στον κορμό του οικιστικού ιστού- ουσιαστικά είχαν αποκοπεί, είχαν αυτονομηθεί πλήρως από τα πολεοδομικά

σχέδια των πόλεων. Εκεί υπήρχε μια αυτόνομη περιοχή, για την οποία και το γενικό πολεοδομικό δεν μπορούσε να κάνει καμία αναφορά και βεβαίως δεν είχε κανένα λόγο διαχείρισης η τοπική κοινωνία και οι δήμοι.

Τότε, λοιπόν, είχε θεσπιστεί μια υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η ΕΣΑΛ, η οποία εντελώς αυθαίρετα και ορισμένες φορές -θα μου επιτρέψετε να πω- καθοδηγούμενη από τον εκάστοτε Υπουργό αλλά και κάποιες φορές και από συμφέροντα που λειτουργούν στις λιμενικές ζώνες, χωροθετούσε, πολεοδομούσε, ρύθμιζε χρήσεις γης, καθόριζε ύψη, όγκους, εκτός οποιουδήποτε γενικότερου θεσμικού πλαισίου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να έχει προκληθεί μια άνευ προηγουμένου αντιπαράθεση μεταξύ των οργανισμών των λιμένων και των τοπικών κοινωνιών.

Κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι αυτό είναι ένα κλίμα που δεν ευνοεί σε καμία περίπτωση οποιαδήποτε προσπάθεια αξιοποίησης των λιμανιών και με τη μορφή παραχώρησης.

Αν δεν αρθεί αυτή η αντιπαράθεση, τότε θα υπάρχει σοβαρό πρόβλημα σε οποιαδήποτε προσπάθεια κάνει η Κυβέρνηση να προβεί σε πράξεις αξιολόγησης και ενέργειες αξιοποίησης των συγκεκριμένων περιοχών.

Υπήρχε, λοιπόν, εκ μέρους μας μια αντίθεση ως προς το θεσμικό πλαίσιο διαχρονικά.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ**)

Τώρα, το συγκεκριμένο Κεφάλαιο του νομοσχεδίου σας για την ανάπτυξη του εθνικού λιμενικού συστήματος αναπαράγει αυτό το σύστημα. Και αυτό που εσείς προηγουμένως αναφέρατε ως ενίσχυση της λειτουργίας της ΕΣΑΛ, ουσιαστικά έρχεται να δώσει με αυτήν την προοπτική, η οποία πιθανόν να οξύνει τις αντιπαράθεσεις.

Το αίτημα που κατατίθεται διαχρονικά εκ μέρους μας -και είναι αίτημα όλων των πόλεων-λιμένων και ιδίως εθνικής σημασίας- είναι πάρα πολύ απλό. Αναγνωρίζοντας και την οικονομική διάσταση της λειτουργίας των λιμανιών, οι δήμοι, οι τοπικές κοινωνίες υποβάλλουν ένα αίτημα: Στην εκπόνηση των master plans των λιμανιών των δικτύων και όχι των μικρών, των λιμενικών ταμείων, οι δήμοι να έχουν λόγο, να έχουν γνώμη. Εγώ δεν σας λέω να έχουν σύμφωνη γνώμη. Να έχουν γνώμη. Να συμμετάσχουν σε μία διαβούλευση, η οποία θα προκαλέσει κοινωνική συναίνεση σε οποιαδήποτε είδους αναπτυξιακή προσπάθεια. Να έχουν απλή γνώμη.

Το δεύτερο που θα ήθελα να πω -το είπα και χτες- είναι το εξής:

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Υπάρχει ένα θεσμικό κενό. Δυστυχώς, ο χαρακτηρισμός αυτών των περιοχών κινείται μεταξύ δύο άκρων. Το ένα άκρο είναι ο χαρακτηρισμός «λιμενική ζώνη», όπου πλέον η διαχείριση εκεί γίνεται από τους τοπικούς οργανισμούς και τα λιμενικά ταμεία. Σε περίπτωση που συμβεί αυτό το οποίο είπατε εδώ -και θα είναι καλοδεχούμενο- ότι κατά την εκπόνηση του master plan (ίσως κάποια τμήματα αυτών των λιμενικών ζωνών δεν χρειαστούν για την ανάπτυξη της λιμενικής ζώνης και αποδεσμευθούν, μεταπίπτουν αμέσως...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Στο κράτος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Στο κράτος έτσι και αλλιώς είναι. Είναι κυριότητα του κράτους. Ως χαρακτηρισμός, λέω. Μεταπίπτουν στο χαρακτηρισμό «αιγιαλός και παραλία».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ολοκληρώστε τη σκέψη σας, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: ...με όλες τις συνέπειες που γνωρίζετε ότι μπορεί να έχει.

Παραδείγματος χάριν, όλη η παραλιακή ζώνη της Θεσσαλονίκης ή του Βόλου είναι υπό τη διαχείριση Κτηματικής Υπηρεσίας, αλλά ως αιγιαλός και παραλία. Το μόνο που μπορεί, δηλαδή, να

κάνει κάθε δήμος σε αυτές τις ζώνες είναι να βάλει ομπρελίτσες. Δεν μπορεί να κάνει κάτι άλλο.

Για το λόγο αυτόν εμείς προτείνουμε τον ενδιάμεσο χαρακτηρισμό -είναι κρίσιμο το θέμα, κυρία Πρόεδρε, και ολοκληρώνω με αυτό- «ζώνη αστικής παραλίας», η οποία θα μπορεί, βεβαίως, με μια διάταξη, ρύθμιση, προσθήκη στο νόμο να δίδεται για διαχείριση στον οικείο δήμο. Προσέξτε, βάζουμε και μια δικλίδα στην τροπολογία.

Ο δήμος εντός έτους θα μπορεί να εκπονή, να καταθέτει και να εγκρίνεται master plan για τη συγκεκριμένη περιοχή -δεν θα κάνει ό,τι θέλει ο δήμος- ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αναπτυξιακή διαδικασία και σε αυτές.

Αυτές είναι οι προτάσεις μας. Γνωρίζουμε ότι δεν είναι αποκλειστική αρμοδιότητα δική σας. Ξέρουμε ότι χρειάζεται η γνώμη και του Υπουργείου Οικονομικών. Τουλάχιστον, όμως, να ξεκινήσουμε τη διαδικασία για να μπορέσουμε να έχουμε κάποια θετικά αποτελέσματα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αθανάσιος Παφίλης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα και πάλι να επαναλάβω ότι δεν χρειάζεται να εκνευρίζετε όταν λέμε ότι το νομοσχέδιο είναι κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των εφοπλιστών, ότι εξυπηρετεί τα συμφέροντά τους. Αυτή η εκτίμηση είναι πολιτική. Όσον αφορά τα υπόλοιπα, εμείς δεν κάνουμε τέτοιου είδους αναφορές. Και είναι και στρατηγική.

Επαναλαμβάνω και πάλι ότι, όταν κάποιος θεωρεί πως η κινητήρια δύναμη της κοινωνίας είναι ο καπιταλιστής, αυτός που εκμεταλλεύεται τους άλλους δηλαδή, οι ότι έτσι προχωράει μπροστά η κοινωνία, είναι πολύ λογικό να παίρνει και απόφαση να τον ενισχύσει. Επομένως μην παρεξηγήστε για αυτό. Δεν έχει να κάνει με συνωμοσιολογίες. Είναι ιδεολογικό ζήτημα. Άλλο αν υπάρχουν κι άλλοι είδους συμφέροντα. Το ξεκαθαρίζουμε αυτό.

Εμείς πιστεύουμε ότι έχετε στρατηγική. Επίσης ξαναλέμε ότι είμαστε απέναντι ακριβώς από αυτήν. Το θέμα αυτό θα το συζητήσουμε και στην πορεία.

Έρχομαι στα σοβαρά, τα κεντρικά ζητήματα.

Το πρώτο είναι οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Εδώ έγινε μια ολόκληρη συζήτηση για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Τι λέτε εσείς μπροστά σε αυτήν την κατάσταση. Τι θα κάνουμε. Θα καταργήσουμε τις συλλογικές συμβάσεις στα ποντοπόρα για το κατώτερο πλήρωμα και στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσουν οι Έλληνες να βρουν δουλειά.

Αυτό δεν λέτε, κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Δεν είπα αυτό, βεβαίως.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Κοντολογίς, λέτε ότι θα καταργήσουμε τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας στα ποντοπόρα, στο κατώτερο πλήρωμα και στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, ώστε να γίνουν οι Έλληνες εργαζόμενοι ανταγωνιστικοί, να βρουν δουλειά, για να χτυπήσουμε την ανεργία και όλα τα υπόλοιπα. Αυτή είναι η ουσία. Και από τη στιγμή που καταργούνται οι συλλογικές συμβάσεις και πάμε σε ατομικές συμβάσεις, στην επόμενη πορεία -θα σας το πω μαλακά- θα ανοίγει ο δρόμος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Δεν καταργούνται.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Κοιτάξτε, έξυπνοι άνθρωποι είμαστε. Εδώ ζούμε όλοι. Ξέρουμε τι γίνεται.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Ενώ εμείς είμαστε ανόητοι!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Δεν κατάλαβα

ΠΑΥΛΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Εμείς είμαστε ανόητοι

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριοι συνάδελφοι, δεν θα κάνουμε διάλογο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Όχι. Όλοι είπα ότι είμαστε. Ο καθένας έχει πολιτική επιλογή. Και μη με προκαλείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Παφίλη, σας παρακαλώ. Τοποθετηθείτε επί του θέματος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Λέω, λοιπόν, ότι αυτή είναι η ουσία.

Ταυτόχρονα, όμως, αυτό το ζητούν και οι εφοπλιστές εδώ και

χρόνια.

Λέτε, λοιπόν, ότι θέλετε να κάνετε ανταγωνιστικούς τους Έλληνες ναυτεργάτες, εξομοιώνοντάς τους ουσιαστικά –γιατί αυτό θα συμβεί– με μισθούς Φιλιππινέζων και άλλων εργαζομένων. Αυτό θα γίνει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Μα, δεν είπα αυτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Θα απαντήσετε, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, θα πάρετε το λόγο μετά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Μη με διακόπτετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ – ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να τοποθετηθεί και ο κ. Παφίλης, εν πάση περιπτώσει.

Κύριε Παφίλη, συνεχίστε, σας παρακαλώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Θα με αναγκάσετε να μιλήσω διαφορετικά.

Ο κ. Βορίδης –ο οποίος και ιδεολογικά τα «ντύνει» τα θέματα– λέει το εξής: Αυτή είναι η παγκόσμια πραγματικότητα και πρέπει ουσιαστικά να υποταχθούμε σε αυτήν.

Είναι γνωστή και παλιά θεωρία. Λέει ότι τα ποντοπόρα πλοία είναι σε παγκόσμιο επίπεδο. Στο παγκόσμιο επίπεδο επικρατούν σχέσεις ζούγκλας, σχέσεις, δηλαδή, ληστείας, δουλείας, σύγχρονης γαλέρας, γιατί πληρώνονται με 300 ευρώ και με 400 ευρώ και με 700 ευρώ διάφοροι ξένοι εργαζόμενοι, πολλαπλά πιο εκμεταλλευόμενοι από τους Έλληνες. Άρα, στο όνομα της υπεράσπισης των Ελλήνων εργαζομένων, πρέπει να μπούμε σε αυτήν τη λογική, να γυρίσουμε, δηλαδή, στον εργασιακό μεσαίωνα, να ρίξουμε την αμοιβή των Ελλήνων εργαζομένων, ούτως ώστε να εξομοιωθούν και να πάρουν αυτούς οι εφοπλιστές. Είναι κυνική άποψη.

Σε ορισμένους μπορεί να ακούγεται καλά ότι, τέλος πάντων, αυτή είναι η κατάσταση, δεν μπορούμε να την αλλάξουμε, άρα να δούμε πώς θα τη βελτιώσουμε. Στην πραγματικότητα όμως τι συμβαίνει; Ό,τι και σε όλους τους τομείς. Τι λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση; Για να γίνω πιο ανταγωνιστική, πρέπει οι μισθοί μου να εξομοιωθούν όχι μόνο με τους κατώτερους στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης –δηλαδή Βουλγαρία, Ρουμανία– αλλά και με τους εμπορικούς ανταγωνιστές μου –δηλαδή Κίνα και Ινδία– άρα ο μισθός στα 300 ευρώ. Αυτό μεταφράζεται και σε αυτόν τον τομέα.

Εδώ υπάρχει και ένα ερώτημα, όμως. Ποιος κερδίζει και τι δημιουργεί αυτές τις καταστάσεις; Και σε αυτό δεν απαντάει ούτε ο κ. Καμμένος, που εμφανίστηκε μέγας υπερασπιστής των ναυτεργατών ούτε άλλοι. Και θα πω για τους άλλους πιο συγκεκριμένα.

Λένε, λοιπόν: Τι θα γίνει; Εμείς δεχόμαστε την πρόκληση και το γάντι που μας πετάτε. Ποια είναι η πρότασή μας; Τα πλοία είναι λαϊκή περιουσία, δεν είναι των εφοπλιστών και αυτή είναι η πρόταση η δική μας, όπως και η ναυτιλία, όπως και το εργοστάσιο, όπως και τα πάντα. Δεν χρειάζονται, είναι περιττοί σήμερα. Η εποχή των καπεταναίων τέλειωσε, για να μιλήσω και στο δικό σας το «γήπεδο». Όταν, δηλαδή, ένας καπετάνιος ήταν καπετάνιος στο πλοίο του και έπαιρνε και άλλον έναν, όπως ένας καπιταλιστής δούλευε ή ήταν πάνω στην παραγωγή και έκανε και κάποια επέκταση, τέλειωσε. Αυτή η εποχή τέλειωσε. Ο καπιταλισμός αναπτύχθηκε, συγκεντροποιήθηκε. Είναι άχρηστοι, είναι παρτάσιτα της κοινωνίας και το λέμε ευθέως, γιατί απομυθούν τους εργαζόμενους. Μπορούν οι εργαζόμενοι σήμερα –έχουν το επίπεδο της γνώσης και την τεχνολογική εξέλιξη και την πείρα και τα πάντα– να διευθύνουν την οικονομία. Αυτή είναι η πρόταση η δική μας, του ΚΚΕ.

Εσείς του ΣΥΡΙΖΑ, που κάνετε κριτική, τι λέτε; Ποια είναι η πρότασή σας; Τι θα κάνετε με τους εφοπλιστές, με τη ναυτιλία, με τα καράβια, με τα ναυπηγεία; Θα γίνουν κοινωνική ιδιοκτησία ή όχι; Εδώ δεν απαντάει κανένας. Να, λοιπόν, ποια είναι η δική μας η πρόταση, για να τελειώνουμε.

Ήθελα, επίσης, να πω ότι εμφανίζεται και η Χρυσή Αυγή να υπερασπίζεται τα κατώτερα πληρώματα. Από ποιον τα υπερασπίζεται; Αυτό είναι το ερώτημα. Ποιος είναι ο αντίπαλος; Ο Φιλιππινέζος; Ο Πολωνός; Ο Ουκρανός; Αυτοί είναι αντίπαλοι; Αυτοί

είναι δυστυχημένοι άνθρωποι που δουλεύουν με 700 ευρώ και παρακάτω ακόμα. Ποιοι, λοιπόν, είναι υπεύθυνοι γι' αυτό; Ποιοι κερδίζουν; Οι εφοπλιστές. Απαγορευμένη λέξη. Και φυσικά κανένας –και ιδιαίτερα οι συγκεκριμένοι– δεν μιλά γι' αυτούς.

Δεύτερο θέμα. Η όλη συζήτηση που γίνεται για νησιώτες και στεριανούς είναι αποπροσανατολιστική και μόνιμη. Λες και η αντίθεση είναι ανάμεσα στους στεριανούς και στους νησιώτες. Στα νησιά άλλοι πάνε με κότερα, άλλοι πάνε με ιδιωτικά αεροπλάνα, άλλοι στήνονται στην ουρά και άλλοι δεν μπορούν να πάνε καν ή και να γυρίσουν.

Τι κάνετε τώρα εσείς εδώ; Ας ξεκινήσουμε από το θέμα της ακτοπλοΐας συνολικά, γιατί εδώ έγιναν και άλλου είδους αποκαλυπτήρια. Δηλαδή και ο κ. Καμμένος και η Δημοκρατική Αριστερά είπαν ότι δεν δίνουμε τόσα λεφτά όσα δίνουμε στον ΟΣΕ, όταν χρηματοδοτούμε τον ΟΣΕ ή τα αστικά λεωφορεία. Εμείς δεν συμφωνούμε με όλο αυτό το σύστημα. Αλλά, όμως, ξέρετε ο ΟΣΕ είναι κρατικός ή τέλος πάντων παραμένει, το ίδιο και τα λεωφορεία. Όταν ο ΟΣΕ έχει κέρδη –αν είχε, που θα μπορούσε να έχει– πάνε στο κράτος, ενώ όταν έχουν κέρδη οι ακτοπλοίοι, πάνε στην τσέπη τους και το χειμώνα είναι με το χέρι έτσι απλωμένο. Ή είναι ψέμα αυτό; Αλήθεια δεν είναι; Τους δώσατε παλιότερα 100 εκατομμύρια και το υπερασπίζεστε και το υπερασπίζονται και οι Ανεξάρτητοι Έλληνες. Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Είχαμε αύξηση των εισιτηρίων 250%. Ναί ή όχι;

Τους δίνετε αφορολόγητο πετρέλαιο και η τραγωδία για το λαό να το αντιληφθεί είναι ότι ζητάνε να τους επιδοτήσετε κι από πάνω, όταν στον αγρότη δεν δίνετε.

Να, λοιπόν, ποια είναι η πολιτική σας. Γι' αυτό λέμε ότι εξυπηρετείτε αντικειμενικά τα συμφέροντα των εφοπλιστών. Πώς μπορεί να λυθεί αυτό το θέμα; Φυσικά, δεν λύνεται με τούτο το σύστημα. Είναι αδιέξοδο σε όλους τους τομείς. Όποιον τομέα και αν πιάσεις, δεν μπορείς να κάνεις μεταρρυθμίσεις. Ή θα το ανατρέψεις ή θα συρθείς στην καπιταλιστική βαρβαρότητα, σ' αυτήν τη λογική.

Ας πω και σε μία άλλη πλευρά. Καταργείτε τη δεκάμηνη υποχρεωτική δρομολόγηση, επτάμηνη στα ταχύπλοα και επιτρέπετε και αντικατάσταση των πλοίων με μικρότερα.

Υπάρχει και ένα μικρό ερώτημα: Αυτοί οι ναυτικοί που εργάζονται εκεί τι θα κάνουν; Πόσο θα δουλεύουν; Επτά ή δέκα μήνες το χρόνο; Τόσο θα δουλεύουν. Δηλαδή, το καλοκαίρι, που ο ακτοπλοΐος έχει τα κέρδη και τη μεγάλη κίνηση, μοιράζεται τα κέρδη του με τους εργαζόμενους; Το χειμώνα, που έχει το πρόβλημα, όμως, τους απολύει. Άρα με ποιον είστε; Και στη μία περίπτωση και στην άλλη, αυτούς εξυπηρετείτε.

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

Τέλος, υπάρχει η εμπειρία του «Νηογνώμονα» στην Ελλάδα. Το 1993 –αν δεν κάνω λάθος– έτυχε να είμαι εισηγητής ή Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος σ' αυτό το νομοσχέδιο. Ιδιωτικοποιήθηκε ο «Νηογνώμονας», όπως έχουν ιδιωτικοποιηθεί και άλλοι. Ο «ΗΛΙΟΣ» έπεσε, το αεροπλάνο, τα καράβια ξέρετε τι γίνονται και ξέρετε τι συμβαίνει στον ιδιωτικό τομέα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας παρακαλώ, κύριε Παφίλη, ολοκληρώστε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Ναι, εντάξει, αλλά να είμαστε ίσοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Είμαστε ίσοι. Είστε στα δέκα λεπτά, όσο μίλησαν και οι άλλοι συνάδελφοί μας. Έτσι με ενημερώνουν.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Λέω, λοιπόν, ότι εμείς δεν υπερασπιζόμαστε, αλλά μου έλεγε ένας μηχανικός στην Ολυμπιακή παλιά ότι «εγώ για να βάλω υπογραφή να σηκωθεί αεροπλάνο πρέπει να είναι τέλειο, αλλιώς δεν τη βάζω, γιατί θα πάρω την ευθύνη». Ενώ στον ιδιωτικό τομέα, αν τον εκβιάσεις, τη βάζει. Ιδιωτικοποιείτε, με αποτέλεσμα να υπάρχουν προβλήματα στην ασφάλεια της θάλασσας.

Όσον αφορά τα ναυπηγεία, η τροπολογία δεν καλύπτει. Πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι θα το πάρουν οι εργαζόμενοι και ότι θα είναι σίγουρο ότι θα πάει στους εργαζόμενους.

Όμως, η ιστορία των ναυπηγείων είναι χαρακτηριστική για το τι έχει συμβεί στην Ελλάδα. Ποιος τα είχε τα ναυπηγεία πριν; Οι ιδιώτες. Πόσα δισεκατομμύρια δώσατε στον Νιάρχο για να πά-

ρετε ένα μέρος των ναυπηγείων; Πόσο τους αποζημιώσατε; Ήλθε η κοινωνικοποίηση του ΠΑΣΟΚ. Πλήρωσε ο ελληνικός λαός όλα τα χρέη και μετά, αφού τα ξεπλήρωσε, πήγε να τα δώσει ξανά στους ιδιώτες. Και πάλι δεν μπορούν να λειτουργήσουν. Και εκεί μπήκε η Συνθήκη του Μάαστριχτ και η ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου δεν μπορείτε να κάνετε τίποτα θα σε καταδικάσει αν επιδοτήσεις τα ναυπηγεία.

Είναι αδιέξοδη, λοιπόν, αυτή η πολιτική, όπως είναι αδιέξοδη και αυτά που λέτε εσείς. Γιατί τι θα κάνετε, δηλαδή, αύριο; Θα τα κάνετε κρατικά ενιαίο φορέα ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, όπως ζητούσε όλο το συνδικαλιστικό κίνημα, που αποκλειστικά θα ανήκει στο δημόσιο; Δεν μπορείτε. Πρέπει να φύγετε. Εσείς λέτε, όμως, πάση θυσία στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Τελείωσα, κυρία Πρόεδρε.

Γι' αυτό λέμε συνολικά, λοιπόν, ότι η λύση δεν μπορεί σήμερα να δοθεί ούτε με μεταρρυθμίσεις ούτε με παραβατικές καταστάσεις. Όσο προχωρά η κρίση του καπιταλισμού και η σήψη του, που είναι αδιέξοδη, τόσο πιο επιτακτική θα γίνεται η ανάγκη ο λαός να αναλάβει να τον ανατρέψει.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κυρία Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, μισό λεπτό.

Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, θα παίρνετε το λόγο για πέντε λεπτά από τη θέση σας. Έχει συμφωνηθεί –νομίζω– πριν έλθω εγώ. Επειδή είναι πάρα πολλοί εγγεγραμμένοι συνάδελφοι, θα πρέπει να είμαστε πολύ συνεπείς στο χρόνο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το χρόνο για ένα λεπτό.

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

Κύριε Παφίλη, κανείς δεν κατέχει την απόλυτη αλήθεια. Ούτε το Κομμουνιστικό Κόμμα. Μιλήσατε για εργασιακό μεσαίωνα. Ας το δούμε ένα λεπτό και σας καλώ να συμφωνήσουμε τώρα.

Στην ποντοπόρο ναυτιλία έχουμε τρεις χιλιάδες διακόσια φορτηγά άνω των τριών χιλιάδων κόρων ολικής χωρητικότητας. Σ' αυτά, κατά μέσο όρο, υπηρετούν είκοσι άτομα. Αναφέρω ειδικότητες: έξι ναύτες, έξι ναυτοπαιδες, τρεις-τέσσερις αντλιοροί, ένας ναύκληρος, ένας καθαριστής, δύο καμαρότοι, ένας μάγειρας. Αν κάνετε το λογαριασμό, είναι περίπου εξήντα με εβδομήντα χιλιάδες θέσεις απασχόλησης. Πόσοι από αυτούς σήμερα είναι Έλληνες;

Στο δε θαλάσσιο τουρισμό, έχουμε περίπου δεκαεπτάμισι χιλιάδες σκάφη αναψυχής. Κατά μέσο όρο, στα κατώτερα πληρώματα υπηρετούν ένας έως τρεις. Ο λογαριασμός βγάζει είκοσι, εικοσιπέντε χιλιάδες, σύνολο ογδόντα, ενενήντα χιλιάδες θέσεις εργασίας. Το ποσοστό απασχόλησης αλλοδαπών είναι συντριπτικό. Ξεπερνάει το 98%-99%.

Άρα ποιους γυρίζουμε σε εργασιακό μεσαίωνα; Δεν μπορώ να αντιληφθώ.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Γυρίζουμε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):

Δεν γυρίζουμε, γιατί δεν έχουμε πάει πουθενά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, δεν απαντάτε, δεν κάνουμε διάλογο. Σας έδωσα το λόγο για να τοποθετηθείτε για δύο λεπτά. Τοποθετηθείτε και μετά αν θέλετε στο τέλος, σας παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Θα σας πω και κάτι ακόμα, ένα τελευταίο. Μέσα σε αυτούς είναι και κοινοτικοί, από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστώ πολύ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Επειδή τυχαίνει να έχω και μία εμπειρία, μπειτέ να δείτε πώς δουλεύουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Παφίλη, σας παρακαλώ, δεν έχετε το λόγο.

Ο κ. Σάββας Αναστασιάδης έχει το λόγο.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Και εγώ, αναφερόμενος στον τελευταίο ομιλητή, τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος, θα ήθελα να πω ότι βεβαίως δεν κατανοώ τη λογική σας και φυσικά δεν θα μπορούσα να κατανοήσω την αναφορά σας ότι αυτό το νομοσχέδιο εξυπηρετεί τους εφοπλιστές. Φυσικά δεν θα ήταν κατανοητό από μένα, γιατί, όπως πολύ σωστά το τοποθετήσατε, ξεκινάμε από διαφορετική ιδεολογική βάση.

Εμείς προσπαθούμε με την παρέμβαση αυτή, με το νομοσχέδιο αυτό, να ενισχύσουμε, να αναδείξουμε τη ναυτιλία, για την οποία όλοι οι Έλληνες υπερηφανευόμαστε για την πρωτιά που κατέχει στο διεθνή χώρο. Προσπαθούμε να την ενισχύσουμε και να την κάνουμε ακόμη καλύτερη και πιο σύγχρονη, αλλά εσείς ανακοινώνετε ότι, όταν θα σας δοθεί η ευκαιρία, θα την κάνετε λαϊκή περιουσία, χωρίς βέβαια να γνωρίζουμε τον τρόπο.

Κυρία Πρόεδρε, η κατάργηση του Υπουργείου Ναυτιλίας πριν από μερικά χρόνια και η διάσπασή του και η διασπορά των υπηρεσιών του σε διάφορα Υπουργεία αποδείχθηκε εκ των πραγμάτων και από τη λειτουργία του ένα τραγικό λάθος, γιατί επέφερε δυσλειτουργίες, επέφερε μεγάλο κόστος και πλημμελή εξυπηρέτηση των πολιτών.

Η απόφαση στη συνέχεια της σημερινής Κυβέρνησης για επανασύσταση, κύριε Υπουργέ, του Υπουργείου Ναυτιλίας κρίθηκε πολύ σωστή. Ήταν πολύ σωστή, ακριβής και στοχευμένη, γιατί ικανοποιεί με τον καλύτερο τρόπο την απαίτηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων, εξυπηρετεί ενιαία –με μία δομή– τις ανάγκες της ναυτιλίας και της ναυτικής οικονομίας και ανταποκρίνεται, βέβαια, στις σύγχρονες ανάγκες.

Πέρα από αυτό, ενισχύει τη μεγάλη εθνική προσπάθεια που κάνουμε όλοι οι Έλληνες –με πρωτεργάτη τον Πρωθυπουργό, την Κυβέρνηση και τα αρμόδια Υπουργεία– εξόδου της χώρας από την κρίση και ανάπτυξη της χώρας, αφού η ναυτιλία μας εξυπηρετεί τον τουρισμό, εξυπηρετεί τις μεταφορές, εξυπηρετεί τη ναυτική οικονομία, εξυπηρετεί τον πολιτισμό. Άρα είναι ένας χώρος ο οποίος έχει αναφορά σε όλες τις δραστηριότητες της κοινωνικής ζωής.

Η ανασυγκρότηση δε του Υπουργείου Ναυτιλίας που φέρνετε, κύριε Υπουργέ, με το παρόν νομοσχέδιο ανταποκρίνεται απόλυτα στις σύγχρονες ανάγκες της κοινωνίας, γιατί οι ανάγκες εκσυγχρονίζονται, οι ανάγκες γίνονται μεγαλύτερες, άρα και τα νομοθετήματα, άρα και οι υπηρεσίες, άρα και οι οργανισμοί που εξυπηρετούν αυτές τις ανάγκες πρέπει να προσαρμόζονται στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Μέσα από αυτήν την παρέμβαση ενισχύεται ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος, ενός σώματος που έχει την ευθύνη της τάξης, της επιτήρησης, αλλά και της καταπολέμησης της παρανομίας, που ξέρουμε ότι στο θαλάσσιο χώρο είναι πάρα πολύ ανεπτυγμένη ή, τέλος πάντων, μέσα από το θαλάσσιο χώρο γίνονται μεγάλες προσπάθειες παρανομίας.

Με την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών του Υπουργείου πετυχαίνεται η ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών, η αποτελεσματικότητα, η παραγωγικότητα. Αυτό το νομοσχέδιο είναι μία βαθιά τομή και μια μεγάλη διοικητική μεταρρύθμιση.

Πρέπει, όμως, να αναφερθώ σε ένα, δύο συγκεκριμένα θέματα, γιατί ο χρόνος μάς πιέζει.

Με το άρθρο 22, κύριε Υπουργέ, αναβαθμίζετε τη ναυτική εκπαίδευση. Λύνετε ένα χρόνιο, ένα τεράστιο πρόβλημα, που αφορά την πρακτική των σπουδαστών στις ακαδημίες ναυτικής εκπαίδευσης. Είναι ένα πρόβλημα που είχαν όλοι οι σπουδαστές, κυρίως, όμως, οι γυναίκες.

Θεωρώ πάρα πολύ σημαντική την παρέμβασή σας. Επίσης, πρέπει να βάλετε ως σημαντικό στόχο και την παρέμβαση στις υποδομές. Στην περιοχή μου, στη βόρειο Ελλάδα, στη Θεσσαλονίκη έχουμε την Ακαδημία Ναυτικής Εκπαίδευσης της Νέας Μηχανιώνας.

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

Ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Γνωρίζετε τα προβλήματα υποδομών που υπάρχουν εκεί. Έχουμε ασχοληθεί πάρα πολύ και σκύψατε μάλιστα, καταβάλλοντας μεγάλη προσπάθεια, για να λύσετε ορισμένα από αυτά.

Νομίζω ότι αναβάθμιση της εκπαίδευσης σημαίνει και αναβάθμιση των υποδομών.

Θα ήθελα να αναφερθώ εν συντομία στα λιμάνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ. Τελείωσε ο χρόνος σας. Αν θέλετε μία φράση για να ολοκληρώσετε, παρακαλώ.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Μία φράση για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, για το οποίο εμείς έχουμε μία πραγματική εμπειρία.

Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ιστορικά και διαχρονικά στηρίχθηκε η ανάπτυξη της βορείου Ελλάδας και της ίδιας της πόλης. Γίνεται μία μεγάλη προσπάθεια να γίνει ανταγωνιστικό και να αναβαθμιστεί. Ακούσαμε διάφορα εδώ για το πώς θα δοθούν τα λιμάνια. Έχουμε και μια εμπειρία σήμερα με το λιμάνι του Πειραιά.

Νομίζω ότι αυτή η προσπάθεια είναι πάρα πολύ σημαντική και πρέπει να συνεχιστεί, διότι για εμάς είναι ζωτικής σημασίας και όχι μόνο για τη Θεσσαλονίκη και για τη βόρειο Ελλάδα. Σε αυτήν την περιοχή έχουμε υδατοκαλλιέργειες, όπως ξέρετε, που είναι μοναδικές στην Ελλάδα. Το 80% της μυδοκαλλιέργειας γίνεται στο Θερμαϊκό. Υπάρχουν θέματα σημαντικά εκεί και πρέπει να λυθούν. Δεν μου επιτρέπει, όμως, ο χρόνος να αναφερθώ με λεπτομέρειες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε πάντως, κύριε Αναστασιάδη, και για την κατανόηση. Εσείς πάντως δεν είστε νησιώτης.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Όχι, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ο κ. Κωνσταντίνος Σκρέκας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Άκουσα πολύ προσεκτικά πολλούς συναδέλφους σήμερα, όλη την ημέρα, και κυρίως τους συναδέλφους που προέρχονται από το χώρο της Αριστεράς, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΚΚΕ. Και λέω «Αριστερά», γιατί σήμερα φάνηκε πολύ ξεκάθαρα ότι η ισόρροπη ανάπτυξη, ο τρόπος με τον οποίο ο ΣΥΡΙΖΑ αντιμετωπίζει και προσδοκά να φέρει ισόρροπη ανάπτυξη στην Ελλάδα, είναι μέσα από τη γενικόλογη ρητορική του ΚΚΕ. Σήμερα οι απόψεις τους ταυτίστηκαν απόλυτα. Σήμερα έπεσαν οι μάσκες. Βλέπετε, όταν βαθαίνουμε στα διάφορα ζητούμενα τα οποία απασχολούν την κοινωνία μας σήμερα, χάνεται το στρογγύλεμα και η επικάλυψη του εκσυγχρονισμού, που θέλει να φέρει ο ΣΥΡΙΖΑ με έναν άλλο τρόπο, και ασκούν μία ρητορική όπως του παραδοσιακού ΚΚΕ.

Δεν μπορώ, λοιπόν, να μην αναφερθώ σε κάποια πράγματα που ανέφερε ο κ. Γλέζος -το σεβαστό αυτό πρόσωπο, του οποίου την ιστορία σέβομαι όπως και τη διαδρομή του- όπως και ο κ. Παφίλης, όπως και πολλοί άλλοι εισηγητές και ομιλητές από τον ΣΥΡΙΖΑ και από το ΚΚΕ για το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Μέσα εκεί ανέφερε και κάποια ζητήματα αντίστασης και, κατά την προσφιλή του μέθοδο, κάποια ζητήματα που αφορούσαν το ναζισμό.

Θέλω να σας πω το εξής. Το να διαβάζουμε την ιστορία μας και να μαθαίνουμε την ιστορία μας είναι καλό. Αλλά θα πρέπει να σταματήσουμε να κρυβόμαστε και να κρύβουμε τα λάθη που κάνουμε σήμερα πίσω από τα επιτεύγματα των ιστορικών προγόνων μας. Θα πρέπει, επιτέλους, να αναλάβουμε δράση σήμερα και εμείς οι νεοέλληνες να γράψουμε νέες χρυσές σελίδες σε ό,τι αφορά την ιστορία μας.

Το νομοσχέδιο που συζητείται σήμερα ήρθε από ένα νεοσύστατο Υπουργείο Ναυτιλίας. Εδώ πάλι πρέπει να δούμε για ποιο λόγο φτάσαμε στην κατάσταση στην οποία έχουμε φτάσει σήμερα. Να εξετάσουμε τα αίτια που μας έχουν οδηγήσει εδώ και όχι τα αποτελέσματα. Η συνέχεια του κράτους είναι ένα παράδειγμα. Δεν υπάρχει συνέχεια στο κράτος. Αλλάζουν οι κυβερνήσεις. Το Υπουργείο Ναυτιλίας υπήρχε και καταργήθηκε. Τώρα ερχόμαστε να το επανασυστήσουμε. Αυτό είναι πολύ σωστό, γιατί η ναυτιλία συμμετέχει κατά 7% στο ΑΕΠ της χώρας, γιατί απασχολούνται πάνω από διακόσιες χιλιάδες άνθρωποι στην κατ'εξοχήν ναυτιλία αλλά και σε παράλληλα επαγγέλματα με αυτήν. Μία αύξηση στη ναυτιλία φέρνει αύξηση στα έσοδα του κράτους και στο ΑΕΠ της χώρας.

Μίλησαν η κ. Καλογερά, η κ. Βαλαβάνη, η κ. Χρυσοβελώνη για συνθήκες δουλείας. Είπαν ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι κατάπτυστο. Ο κ. Μιχελογιαννάκης ανέφερε ότι οι φοροαπαλλαγές που

έχουν οι εφοπλιστές τούς οδήγησαν το πρώτο τρίμηνο να κατασκευάσουν ή να παραγγείλουν σαράντα έξι νέα πλοία. Μακάρι τελικά μόνο με φοροαπαλλαγές να μπορούσαμε να φέρουμε τέτοια ανάπτυξη, γιατί σαράντα έξι νέα τέτοια πλοία σημαίνει ότι χιλιάδες νέοι εργαζόμενοι θα απασχοληθούν σε αυτά και ολόκληρα επαγγέλματα θα ζήσουν απ' αυτά.

Δυστυχώς, θα πρέπει να δούμε την πραγματικότητα και να την βλέπουμε στην κρίσιμη στιγμή στην οποία βρισκόμαστε σήμερα: Η ευελιξία στην εργασία, η αλλαγή πραγμάτων τα οποία δυσκόλευαν τη ναυτιλία δεν βοηθάει τους πλοιοκτήτες, αλλά, κατά κύριο λόγο, τους εργαζόμενους.

Γιατί από τη μια κατηγορούν τους πλοιοκτήτες και από την άλλη η κ. Βαλαβάνη εκθειάζει το γεγονός ότι το Εμπορικό Ναυτικό και η ελληνική ναυτιλία είναι η νούμερο ένα ναυτιλία στον κόσμο, καταλαμβάνοντας περίπου 20% ποσοστό στον παγκόσμιο στόλο. Άρα πρέπει να αποφασίσουμε τι θέλουμε να κάνουμε.

Νομίζω ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι στη σωστή κατεύθυνση. Λύνει χρόνια προβλήματα. Δίνει τη δυνατότητα σε νέους Έλληνες ναυτικούς να εισέλθουν στο χώρο της ναυτιλίας και με αυτόν τον τρόπο να έρθει εισόδημα στη χώρα, πράγμα που αυτήν τη στιγμή λείπει.

Εμείς θα πρέπει, ως υπεύθυνη Κυβέρνηση, να δούμε και να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα που έχει η σημερινή ελληνική οικονομία σε όλους τους χώρους και να δώσουμε συγκεκριμένες λύσεις, που θα δημιουργήσουν μακρόπνοη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και ευημερία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Και εμείς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Μάξιμος Σενετάκης.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ιστορικά, σε κάθε περίοδο κρίσης και μετά από κάθε κρίση οι Έλληνες στρέφονταν στη θάλασσα, για να ανασυνταχθούν και να δημιουργήσουν τις συνθήκες μιας νέας αρχής.

Η ελληνική ναυτική παράδοση ήταν ανέκαθεν το πυρηνικό όπλο στη φαρέτρα των Ελλήνων. Η πρωτοπορία της ελληνικής ναυτιλίας δεν προέκυψε τυχαία. Είναι η αγάπη και η στενή σχέση που Έλληνα με τη θάλασσα, που παρακίνησε Έλληνες με όραμα και φιλοδοξία να επενδύσουν σε αυτήν.

Πιστεύω, λοιπόν, πως η πολιτεία οφείλει και οφείλει να μην είναι απλά αρωγός, αλλά παρακινητής μιας μεγάλης πολυσύνθετης και πολυεπίπεδης προσπάθειας, που επιδιώκει να διατηρεί την ελληνική ναυτιλία στην παγκόσμια πρωτοπορία. Η πολιτεία οφείλει να διαμορφώσει τους όρους με τους οποίους η ελληνική ναυτιλία θα δώσει διέξοδο σε χιλιάδες Έλληνες, που σήμερα βρίσκονται σε δυσχερή οικονομική κατάσταση. Με απλά λόγια, η ελληνική ναυτιλία πρέπει και μπορεί να δώσει δουλειές σε χιλιάδες Έλληνες, πρέπει και μπορεί να αποτελέσει έναν από τους βασικούς πυλώνες της ανάπτυξης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι δυνατόν οι Έλληνες εφοπλιστές να επενδύουν μόνο εν έτει 2012, 309 εκατομμύρια για την αγορά νέων πλοίων και η ανεργία των Ελλήνων ναυτικών να φτάνει στο 27%. Κάτι δεν γίνεται σωστά. Κάτι θα πρέπει να αλλάξουμε.

Είναι χρέος της πολιτείας να βρει τον τρόπο. Είναι χρέος της πολιτείας να μεσολαβήσει καταλυτικά για την επίτευξη μίας νέας συμφωνίας μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών, που θα είναι αμοιβαία επωφελής. Κι όμως, αντί να εστιάζουμε σε αυτό, αντί να συζητάμε τον καλύτερο δυνατό τρόπο για να το πετύχουμε, αναλωνόμαστε στην αναχρονιστική μέθοδο των αντιπαραθέσεων και σε αναλύσεις του αυτονόητου.

Η εμμονή της Αντιπολίτευσης σε ιδεοληψίες, που θέλουν την Κυβέρνηση να υπερασπίζεται τα συμφέροντα των εφοπλιστών σε βάρος των εργαζομένων, εμποδίζει την εξεύρεση μιας λύσης που θα επαναφέρει τους Έλληνες ναυτικούς στα ελληνόκτητα πλοία.

Αναρωτιέμαι όμως αν αυτή η διαρκής άρνηση σε οποιοδήποτε ρυθμίσεις, που θα έδιναν κίνητρα στους Έλληνες εφοπλιστές να εμπιστευθούν τον Έλληνα ναυτικό, διασφαλίζει πράγματι

τα συμφέροντα των Ελλήνων ναυτικών ή κινείται ενάντια σε αυτά.

Και είναι η ίδια άρνηση που ενεργοποιεί τον κοινωνικό αυτοματισμό, κάθε φορά που αυτή μετατρέπεται σε τυφλή διεκδίκηση πολλές φορές δίκαιων αιτημάτων.

Ουδείς αρνείται το δικαίωμα στην απεργία οποιουδήποτε κλάδου, αρκεί όμως να μη θίγει συμφέροντα άλλων κλάδων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να εξετάσουμε την τροπολογία για το πλοίο ασφαλείας, όταν οι απεργιακές κινητοποιήσεις των ναυτεργατών υπερβούν τις σαράντα οκτώ ώρες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Υπουργός Ναυτιλίας έπρεπε να πιάσει το νήμα από την αρχή, να ξεκινήσει από τα βασικά, όπως η επαναφορά του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας, το Υπουργείο που αυτή η Κυβέρνηση επανέφερε ως αυτόνομο Υπουργείο.

Θεωρώ, λοιπόν, πως το νομοσχέδιο που παρουσίασε, κατόπιν εξαντλητικής διαβούλευσης με τους αρμόδιους φορείς, κινείται προς μία θετική κατεύθυνση, τέτοια που δημιουργεί αισιοδοξία για το μέλλον και την επίτευξη του βασικού μας στόχου: Η θάλασσα να ξαναδώσει δουλειά στους Έλληνες.

Κυρίες και κύριοι, θα περίμενε κανείς ότι σε μία χώρα όπου ο θαλάσσιος πλούτος είναι προνόμιο και ευλογία οι κάτοικοί της θα επωφελούνταν από αυτόν. Και όμως οι Έλληνες δεν μαθαίνουν τα μυστικά της θάλασσας, αγνοούν τα μυστικά της ναυτικής τέχνης. Αυτό πρέπει να αλλάξει. Πρέπει να ξαναδούμε το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης, ακόμη και από την πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

Η κοινωνία αντιλαμβάνεται πως η έξοδος από την κρίση μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω θαλάσσης. Σκεφτείτε μόνο ότι τα τελευταία δύο χρόνια πολλές ελληνικές οικογένειες παρακινούν τα παιδιά τους να σπουδάσουν στις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού. Είναι μία νέα πραγματικότητα, που δεν μπορεί να μας αφήνει αδιάφορους και χαίρομαι που στο παρόν νομοσχέδιο συμπεριλαμβάνονται ρυθμίσεις που αναβαθμίζουν τη ναυτική εκπαίδευση.

Αναφέρομαι συγκεκριμένα:

Στο άρθρο 22, που υποχρεώνει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να προσλαμβάνουν για εκπαιδευτικά ταξίδια, κατ' ελάχιστον, αντίστοιχο αριθμό σπουδαστών των ΑΕΝ σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας που διαχειρίζονται.

Όπως χαίρομαι που το άρθρο 23 προνοεί για το μέλλον. Όταν θα αυξηθεί ο αριθμός των σπουδαστών των ΑΕΝ, να προσλαμβάνονται σπουδαστές σε πλοία με σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτης χώρας, μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Επιπλέον, ως νησιώτης Βουλευτής χαίρομαι ιδιαίτερα που το νομοσχέδιο επιλαμβάνεται θεμάτων που άπτονται της νησιωτικής μας πολιτικής, με την εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας στο άρθρο 33.

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

Κυρία Πρόεδρε, λίγο χρόνο ακόμη, παρακαλώ.

Η σύσταση Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής στο άρθρο 34, που θα χαράξει και θα υλοποιεί πολιτικές στους διαφόρους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των νησιών, με βρίσκει απολύτως σύμφωνο και αισιοδοξώ πως θα διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στην αναβάθμιση των νησιών μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που καλούμαστε να ψηφίσουμε ρυθμίζει μία σειρά σημαντικών θεμάτων, που φιλοδοξούν να τονώσουν την ελληνική ναυτιλία και να δώσουν ζωή στα ελληνικά νησιά.

Η πρόβλεψη για γραφείο μίας στάσης για την προσέλκυση και διευκόλυνση ναυτιλιακών επενδύσεων, με την αναβάθμιση της Επιτροπής Σχεδιασμού Ανάπτυξης Λιμένων, στο άρθρο 45, όπως και οι διατάξεις για την αξιοποίηση και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμανιών, μέσα και από τη συγχώνευση των οργανισμών λιμένων, αποδεικνύουν πως η Κυβέρνηση προσεγγίζει με ρεαλισμό και υπευθυνότητα τον τομέα της ελληνικής ναυτιλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα κάνουμε μόνο την αρχή, για να κάνουμε πράξη αυτό που όλοι θέλουμε. Η ελληνική ναυτιλία να αποτελέσει το κεντρικό σημείο για τον αναπροσανατολισμό της οικονομίας στη χώρα μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Η κ. Ευσταθία Γεωργοπούλου-Σαλτάρη έχει το λόγο.

ΕΥΣΤΑΘΙΑ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΑΛΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, με το παρόν νομοσχέδιο: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» χάνεται για άλλη μία φορά, κατά τη γνώμη μας, η ευκαιρία να χαραχτεί μια συνολική στρατηγική ανάπτυξης των λιμανιών στο πλαίσιο μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής.

Επειδή τον προσανατολισμό και τη φιλοσοφία του παρόντος νομοσχεδίου ανέλυσαν χθες και σήμερα οι συνάδελφοί μου από τον ΣΥΡΙΖΑ- Ενωτικό Κοινωνικό Μέτωπο, θα ήθελα να αναφερθώ στο δέκατο κεφάλαιο, που αφορά την ανάπτυξη του εθνικού λιμενικού συστήματος, και ειδικά στα άρθρα 39 και 43, όπου γίνεται μνεία για τα δημοτικά και κρατικά λιμενικά ταμεία.

Σύμφωνα με το άρθρο 43 του νομοσχεδίου τα λιμενικά ταμεία θα πρέπει να υποβάλουν προτάσεις -και ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων- για το ...αν θα συγχωνευτούν μεταξύ τους και θα δημιουργήσουν ανώνυμη εταιρεία - περιφερειακού λιμενικού δικτύου ή αν θα προσχωρήσουν σε ένα από τα κεντρικά λιμενικά δίκτυα της χώρας.

Ουσιαστικά, με τη μετατροπή των λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες ανοίγει ο δρόμος για την ιδιωτικοποίησή τους και αφαιρείται ο έλεγχος από την τοπική κοινωνία, αν λάβουμε υπ' όψιν ότι με την εφαρμογή των μνημονίων είκοσι τρία λιμάνια και μαρίνες μεταφέρονται στο ΤΑΙΠΕΔ, έχει καταργηθεί το ελάχιστο ποσοστό του δημοσίου στους δώδεκα οργανισμούς λιμένων και με το τρίτο μνημόνιο έχει συμφωνηθεί η «αξιοποίηση» -εντός εισαγωγικών η λέξη- από το ΤΑΙΠΕΔ με παραχωρήσεις και όχι με πωλήσεις. Ωστόσο, τα εγχώρια συμφέροντα υπαγορεύουν την πλήρη ιδιωτικοποίηση των λιμανιών και την πώληση των μετοχών των ανωνύμων εταιρειών σε ιδιώτες, με αποτέλεσμα τον πλήρη έλεγχο των λιμανιών της χώρας από ιδιωτικά συμφέροντα.

Εξ άλλου, η παροχή στο ΤΑΙΠΕΔ του δικαιώματος να προχωρά σε μελέτες βιωσιμότητας των λιμένων ανωνύμων εταιρειών είναι δηλωτική των προθέσεων της συγκυβέρνησης. Θα αναφέρω δύο παραδείγματα, με τα οποία καταδεικνύεται η επιχειρούμενη, ουσιαστικά, στέρηση εσόδων των τοπικών κοινωνιών και των δήμων στους οποίους υπάγονται τα Λιμενικά Ταμεία του Κατάκολου και της Κυλλήνης, στο Νομό Ηλείας και τα δύο. Το λιμάνι του Κατάκολου σήμερα κατέχει την τρίτη θέση πανελλαδικά, μετά τον Πειραιά και τη Σαντορίνη, ως λιμάνι κρουαζιέρας. Η αυξητική τάση που έχει τα τελευταία χρόνια, σύμφωνα με στοιχεία του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πύργου, έχει φτάσει στο 1 εκατομμύριο επισκέπτες, συμπεριλαμβανομένων των πληρωμάτων που εξέρχονται από τα κρουαζιερόπλοια, τα οποία -σημειωτέον- φτάνουν τα τετρακόσια ετησίως.

Ο λόγος είναι ότι το συγκεκριμένο λιμάνι έχει το φθηνότερο ελλιμενισμό στη Μεσόγειο κατ' άτομο και ανά πλοίο. Τα έσοδα του κράτους μόνο από τον ΦΠΑ ανέρχονται σε 15 εκατομμύρια ετησίως ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία οι επισκέπτες δεν καταναλώσουν ή αγοράσουν τίποτα, απλώς με το να κατέβουν από το πλοίο και να επισκεφθούν την Ολυμπία, ως είθισται, ή άλλους κοντινούς προορισμούς.

Πάνω από 700.000 είναι τα έσοδα του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου, τα οποία προκύπτουν από το ναύλο των πλοίων, από τη χερσαία ζώνη -τα καταστήματα δηλαδή- και από το 5% του τζίρου στα αφορολόγητα είδη. Επίσης, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο και ο Δήμος έχουν πολλαπλάσιες δυνατότητες οικονομικού οφέλους στο άμεσο μέλλον από την υδροδότηση και την περιουσιολογία των απορριμμάτων των караβιών και πρέπει να το λάβουμε υπ' όψιν μας.

Πρέπει επίσης να αναφέρω ότι στις αρχές Οκτωβρίου του 2012 εντάχθηκαν στο ΕΣΠΑ μια σειρά συμπληρωματικά έργα ύψους 6.734.000 ευρώ στο συγκεκριμένο λιμάνι. Γεννιέται εύλογα το ερώτημα: Με την προοπτική παραχώρησης διά μέσου των Ανωνύμων Εταιρειών, θα παραχωρηθούν και τα υπό εκτέλεση έργα τα οποία χρηματοδοτούνται από το ΕΣΠΑ; Τότε για τι

είδους ανάπτυξη μιλάμε; Διότι το συγκεκριμένο λιμάνι έχει ανάγκη και άλλων παρεμβάσεων και υποδομών. Αν παραχωρηθούν ή πωληθούν, ο ιδιώτης επενδυτής θα ενδιαφερθεί να χρηματοδοτήσει έργα που έχει ανάγκη το λιμάνι, για να αναβαθμιστεί περισσότερο και να γίνει ακόμη πιο σημαντικός μοχλός ανάπτυξης για την περιοχή; Όμως οι πληροφορίες λένε ότι το επενδυτικό ενδιαφέρον δεν υπάρχει. Το ομολόγησαν και οι εκπρόσωποι του ΤΑΙΠΕΔ που επισκέφθηκαν το Κατάκολο: ιδιώτης που θα μπορούσε να βάλει 15 εκατομμύρια για να εκτελεστούν έργα στο λιμάνι δεν υπάρχει. Πρέπει όμως να πωληθεί, αρκεί να μην ανήκει στο δημόσιο, στο δήμο, έστω και αντί μηδαμινού ποσού, όπως δήλωσαν από το ΤΑΙΠΕΔ. Αρκεί να εισπραχθούν, δηλαδή, κάποια χρήματα -γελοία, θα έλεγα, μπροστά στην αξία των υποδομών και στα έσοδα από την εκμετάλλευσή- τα οποία θα πάνε στη «μαύρη τρύπα» του χρέους.

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

Η καραμέλα περί ανάπτυξης πρέπει να σταματήσει πια, εκτός αν κάτι δεν καταλαβαίνουμε σωστά. Ανάπτυξη και θέσεις εργασίας για την τοπική κοινωνία ή ανάπτυξη ιδιωτικών συμφερόντων; Σε καμία χώρα δεν υπάρχουν ιδιωτικά λιμάνια με την έννοια της ιδιωτικής λιμενικής Αρχής. Στη Βρετανία η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών που είχε αρχίσει σταμάτησε και πολλά λιμάνια επέστρεψαν στο δημόσιο έλεγχο. Το 96% των λιμανιών της Ευρώπης βρίσκονται υπό δημόσιο έλεγχο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρία συνάδελφε, κλείστε, παρακαλώ, είχατε χρόνο πέντε λεπτών.

ΕΥΣΤΑΘΙΑ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΑΛΤΑΡΗ: Μάλιστα, κυρία Πρόεδρε.

Εμείς πρέπει οπωσδήποτε να εφαρμόσουμε ένα αποτυχημένο μοντέλο ή μήπως και εδώ έχουν κάποιοι στο μυαλό τους το μοντέλο των τουριστικών παραθεριστικών χωριών με το καθεστώς του all inclusive, με την υποχρεωτική πρόσβαση των επιβατών σε ελεγχόμενα καταστήματα εντός ή εκτός του πλοίου από ιδιώτη;

Ανάλογα οικονομικά μεγέθη και όφελος για την τοπική κοινωνία ισχύουν και για το λιμάνι της Κυλλήνης, το τέταρτο λιμάνι στην Ελλάδα σε αριθμό διακίνησης επιβατών προς τα νησιά του Ιονίου. Ενάμισι εκατομμύριο επιβάτες διακινούνται ετησίως, με οικονομικό όφελος του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου 700.000 ευρώ ετησίως.

Πρέπει να επισημάνω για άλλη μια φορά ότι σε ένα νομό ο οποίος έχει πληγεί ανεπανόρθωτα από φονικές πυρκαγιές, σεισμούς και πλημμύρες και είναι προτελευταίος στην ανάπτυξη πανελλαδικά, ενώ έχει τις καλύτερες προϋποθέσεις σε όλους τους τομείς, θα αποτελέσει πραγματική καταδίκη η πιθανή απώλεια εισοδημάτων της τοπικής οικονομίας και της τοπικής αυτοδιοίκησης από τα δύο λιμάνια.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Ο κ. Παναγιώτης Ρήγας έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Είναι προφανές ότι στα πέντε λεπτά δεν μπορούμε να κάνουμε παρά μόνο κάποιες σημειολογικές παρατηρήσεις για ένα νομοσχέδιο, το οποίο ρυθμίζει πολύ σημαντικά ζητήματα.

Κύριε Υπουργέ, τοποθετηθήκαμε ως κόμμα ότι το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Παρ' όλα αυτά, όμως, χρειάζεται να κάνουμε κάποιες συγκεκριμένες επισημάνσεις. Η αναφορά στη νησιωτικότητα είναι θετική. Από εκεί και πέρα, βεβαίως, η νησιωτικότητα αναγνωρίζεται και προστατεύεται με τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων.

Κάποια απ' αυτά τα μέτρα εμπεριέχονται στο νομοσχέδιο. Όμως, θα έλεγα ότι η μέριμνα που λαμβάνεται ώστε κατά τους χειμερινούς μήνες να υπάρχει μία μειωμένη σύνθεση πληρωμάτων και μία δυνατότητα αλλαγής στο μέγεθος των πλοίων είναι λύση μερική και δεν απαντά στο σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η ακτοπλοία και έχει να κάνει με το κόστος λειτουργίας. Το μισθολογικό κόστος επιβαρύνει το λειτουργικό κόστος της ακτοπλοίας, αλλά δεν μπορεί να θεωρείται ως η κύρια αιτία.

Επομένως, κύριε Υπουργέ, αυτό αφορά μια συνολικότερη πα-

ρέμβαση που πρέπει να γίνει σ' αυτόν τον τομέα και έχει να κάνει με μία μείωση του λειτουργικού κόστους στην ακτοπλοία, που περισσότερο έχει σχέση με τα καύσιμα και με άλλα κόστη τα οποία επιβαρύνουν την ακτοπλοία και όχι βεβαίως αποκλειστικά και μόνο με τη μείωση του μισθολογικού κόστους στην ακτοπλοία.

Η ακτοπλοία μας περνά μία πολύ δύσκολη περίοδο και είναι προφανές ότι θα βρεθούμε -κυριότερα ο νησιώτικος χώρος- μπροστά σε πολύ απρόβλεπτες καταστάσεις, εάν δεν υπάρξει ουσιαστική παρέμβαση στον τομέα της ακτοπλοίας. Υπάρχει μεγάλος κίνδυνος όχι μόνο για την εξυπηρέτηση των νησιών -όσον αφορά τη μεταφορά των νησιωτών από τα νησιά προς την ηπειρωτική χώρα και το αντίθετο- αλλά κυρίως για την ανάπτυξη των νησιών και την εξυπηρέτηση του τουρισμού.

Σ' αυτό το σημείο, λοιπόν, θεωρώ ότι πρέπει να αναληφθεί μία συνολικότερη προσπάθεια από πλευράς της Κυβέρνησης για την αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα η ακτοπλοία.

Το δεύτερο έχει να κάνει με ένα ζήτημα που απασχόλησε την Αίθουσα. Δεν θα μείνω στο ποιος αγαπά περισσότερο τους νησιώτες ή ποιος αγαπά περισσότερο τους εργαζόμενους στη ναυτιλία. Θα μείνω στο πρόβλημα αυτό καθ' αυτό. Η ακτοπλοία είναι πλωτή γέφυρα ζωής και ανάπτυξης για τα νησιά. Επομένως δεν είναι δυνατόν να κλείνουμε τα μάτια και να φερόμαστε με δογματικό και ιδεοληπτικό τρόπο για το αν καταργείται το δικαίωμα της απεργίας, όταν διακυβεύεται το μείζον αγαθό της ζωής και της επικοινωνίας στο νησιώτικο χώρο.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι εδώ το ΠΑΣΟΚ διά του συναδέλφου κ. Κεγκερόγλου έχει καταθέσει μία πάρα πολύ σοβαρή και μελετημένη τροπολογία, που έχει να κάνει με την αντιμετώπιση του προβλήματος επικοινωνίας των νησιών όχι επιλεκτικά, σε περιόδους απεργίας, αλλά όποτε και για οποιονδήποτε λόγο υπάρχει θέμα σωστής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης -γιατί η ακτοπλοία είναι συγκοινωνία, τελικά- των νησιών.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι αυτή η τροπολογία που έχει κατατεθεί από τον συνάδελφο κ. Κεφαλογιάννη είναι μία ελλειπής προσέγγιση στο πρόβλημα και πολύ καλύτερα αντιμετωπίζει το συγκεκριμένο ζήτημα η ολοκληρωμένη τροπολογία που έχει κατατεθεί από το συνάδελφο κ. Κεγκερόγλου, την οποία θα πρέπει και να εξετάσετε.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά μία ρύθμιση που πολύ σωστά γίνεται και αφορά τα ναυπηγεία της Ελευσίνας. Είναι μια συναντίληψη που επικράτησε στην Αίθουσα αυτήν κι έχει να κάνει με την έξοδο του δεύτερου σημαντικότερου ναυπηγείου της χώρας από τον κίνδυνο που διατρέχει να οδηγηθεί σε οριστικό κλείσιμο. Πολύ σωστά, λοιπόν, κάνουμε και ρυθμίζουμε -αν και με τρόπο αποσπασματικό και σε ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει- το θέμα αυτό.

Όμως, κύριε Υπουργέ -χωρίς να θέλω να το προβάλω σε αντιστάθμισμα αυτής της λύσης που δίνουμε- ένα άλλο πρόβλημα που υπάρχει στο νησιώτικο χώρο, είναι το πρόβλημα που αντιμετωπίζει με παρόμοιο ζήτημα το ναυπηγείο της Σύρου. Θα έλεγα, λοιπόν, ότι θα πρέπει πολύ σύντομα, επειδή είναι αντίστοιχο το πρόβλημα που αντιμετωπίζει με αυτό της Ελευσίνας, να μπορούμε να προχωρήσουμε σε μία ρύθμιση για την οποία δεν θα έχει κανένας αντίρρηση σ' αυτήν την Αίθουσα, ώστε να μπορέσουμε και στο ναυπηγείο της Σύρου -που είναι ένα περιφερειακό ναυπηγείο και απασχολούνται πεντακόσια άτομα από μία κοινωνία είκοσι χιλιάδων κατοίκων- να δούμε πώς θα ξεπεράσουμε με νομοθετική ρύθμιση ένα πρόβλημα βιωσιμότητας που αντιμετωπίζει αυτήν τη στιγμή.

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

Κύριε Υπουργέ, κλείνω, λέγοντας ότι η προσέγγιση που κάνουμε σε θέματα σχετικά με την ακτοπλοία είναι εντελώς σημειοτική, όπως είπα στην αρχή. Θα πρέπει πολύ σύντομα να ξαναδούμε το ζήτημα της ακτοπλοίας, όχι κάτω από την πίεση της συγκυρίας, που είναι εκρηκτική, αλλά σε έναν συνολικό αναχεδιασμό του τρόπου λειτουργίας της ακτοπλοίας στη χώρα μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ολοκληρώστε, κύριε Ρήγα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ: Είναι ένα ζήτημα το οποίο το Υπουργείο οφείλει να αντιμετωπίσει και εδώ στη Βουλή θα κατατεθούν πράγματι ουσιαστικές και σημαντικές προτάσεις.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

Η κ. Ελένη Ζαρούλια έχει το λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Είναι σύνθημα και διαχρονικό φαινόμενο οι Υπουργοί, οι Υφυπουργοί, οι Γραμματείς και οι Διευθυντές Υπουργείων, τους οποίους διορίζουν οι ελληνικές κυβερνήσεις, να είναι στην πλειοψηφία τους άσχετοι με το αντικείμενο του Υπουργείου τους. Σε ό,τι αφορά το Υπουργείο Ναυτιλίας, η μόνη σχέση που έχουν οι Υπουργοί με τα πλοία είναι μόνο ως επιβάτες κρουαζιερόπλοιων ή και θαλαμηγών.

Οι μέχρι τώρα κυβερνήσεις κατάφεραν καίρια πλήγματα στην ελληνική ναυτιλία και τον Έλληνα ναυτικό.

Πρώτον, αντικατέστησαν πρώτα τα κατώτερα πληρώματα με Φιλιππινέζους και διάφορους Ασιάτες, που και τους μισθούς έριξαν και την ανεργία ανέβασαν στα ύψη και την ασφάλεια έθεσαν σε κίνδυνο και ζημιές στα πλοία προκάλεσαν με την ασχετοσύνη τους.

Δεύτερον, διέλυσαν το NAT, το πλουσιότερο ταμείο, και τώρα κάνουν πλιάτσικο στην ακίνητη περιουσία του μέσω του ΤΑΙΠΕΔ. Το NAT και η περιουσία του, που δημιουργήθηκαν με το αίμα και τον ιδρώτα των Ελλήνων ναυτικών.

Τρίτον, μείωσαν τις συντάξεις των ναυτικών σε σημείο οικονομικής εξαθλίωσης, όταν οι Έλληνες ναυτικοί στήριζαν την ελληνική οικονομία με εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ σε συνάλλαγμα.

Τέταρτον, οι υποδομές στα μικρά λιμάνια, όπως είδαμε πρόσφατα και στα ΜΜΕ, θυμίζουν τριτοκοσμικές χώρες.

Πέμπτον, ο τουρισμός έχει πληγεί άμεσα και έμμεσα. Τα νησιά μαραζώνουν. Οι μαρίνες και τα λιμάνια ξεπουλιούνται σε πολυεθνικές, στις οποίες συμμετέχουν και Τούρκοι επιχειρηματίες.

Έκτον, τα ναυπηγεία, που θα έπρεπε να δουλεύουν ασταμάτητα με ελληνικά και ξένα πλοία, διαλύθηκαν. Μιλάμε για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, τη νούμερο ένα παγκόσμια ναυτική υπερδύναμη. Η ίδια η συγκυβέρνηση το παραδέχεται. Ο Υπουργός Οικονομικών κ. Στουρνάρας έκανε λόγο για μοντέλο ανάπτυξης με όπλο τη ναυτιλία μας. Και ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Μουσουρούλης είχε δηλώσει ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι κυρίαρχη.

Πώς όμως, θα το πετύχετε αυτό; Πώς θα εξακολουθήσει να είναι κυρίαρχη η ελληνική ναυτιλία; Με μνημόνιο και στη ναυτιλία μας; Με τις πολιτικές αφελληνισμού της ναυτιλίας μας και της εξαθλίωσης Ελλήνων ναυτικών, που σας προείπα;

Κύριοι της συγκυβέρνησης, για εσάς όλα είναι μνημονιακές δεσμεύσεις. Εδώ είναι η διαφορά μας. Εμείς θέλουμε ανάπτυξη και δουλειά για τους Έλληνες και όχι για τους ξένους, όχι για την τρόικα.

Ο κ. Γεωργιάδης χαρακτήρισε τους Έλληνες ναυτικούς ως «προνομιακή συντεχνία». Δεν περιμέναμε κάτι άλλο από πολιτικούς και κόμματα που αθετούν καθεμία από τις προεκλογικές υποσχέσεις τους.

Κύριοι της τριμερούς, πουλάτε λιμάνια, την Πλοηγική Υπηρεσία, τα λιμενικά ταμεία, τη ζώνη του Περάματος, απελευθερώνετε τους περιηγητικούς πλόες. Δηλαδή, ό,τι είχε μείνει υπό κρατικό έλεγχο το ξεπουλάτε.

Σε σχέση με το άρθρο 55, κερδισμένα είναι τα σκάφη με σημαίες τρίτων χωρών με μεταφορική ικανότητα άνω των σαράντα εννέα επιβατών. Με απλά λόγια, ανοίγετε διάπλατα την πόρτα σε εταιρείες τρίτων χωρών να εκμεταλλεύονται τις ελληνικές θάλασσες, αντί να στηρίξετε την ελληνική ναυτοσύνη.

Αποποιείστε έσοδα για το δημόσιο προερχόμενα από την ανάρτηση της ελληνικής σημαίας. Το κράτος θα χάσει από νηολόγια, εισφορές προς NAT, καθώς όλοι οι «μεγαλοκαρχαρίες» θα κάνουν τις εταιρείες τους offshore, θα δηλώνουν επαγγελματικά τα σκάφη αναψυχής -δηλαδή τα μεγάλα σκάφη τους, τα γιοτ- που με σημαίες ευκαίριες θα αλωνίζουν στις ελληνικές θάλασσες με μηδενικό κόστος.

Ο Έλληνας ναυτικός δεν είναι ένας απλός εργαζόμενος. Ο Έλληνας ναυτικός όταν τελειώνει τη βάρδιά του δεν γυρίζει στο σπίτι του, δεν βλέπει την οικογένειά του. Ο Έλληνας ναυτικός εργάζεται κάτω από αντίξοες συνθήκες και αντιμετωπίζει ακραίες καταστάσεις, διακινδυνεύοντας ακόμα και τη ζωή του. Ο Έλληνας ναυτικός αγαπάει την πατρίδα του και την προβάλλει σε όλη την υφήλιο. Τα ελληνικά πλοία θεωρούνται ελληνικό έδαφος. Αποτελούν μια κοινωνία ανθρώπων που έχουν ανάγκη τη στήριξη όλων μας.

Σε ό,τι αφορά το Λιμενικό Σώμα, θεωρούμε ότι θα πρέπει να αναβαθμιστεί ο ρόλος του στην πάταξη της εισβολής των λαθρομεταναστών μέσω των θαλασσίων οδών, η οποία βρίσκεται σε έξαρση ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Με τις πολιτικές σας θα φέρετε το τέλος του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού. Οδηγείτε τους τουρίστες στην Τουρκία, ενώ θα μπορούσατε να μειώσετε το ΦΠΑ στις παραμεθόριες νησιωτικές περιοχές, καθιστώντας τες πόλο έλξης για Έλληνες και ξένους τουρίστες.

Με τις πολιτικές που εφαρμόζετε χάνει συνεχώς η Ελλάδα, χάνει το ελληνικό κράτος, χάνονται ελληνικά πληρώματα, έσοδα, εισφορές προς NAT, σκοτώνετε τη ναυτοσύνη μας.

Εμείς, η Χρυσή Αυγή, θέλουμε τη ναυτιλία μας ως μοχλό ανάπτυξης για την Ελλάδα και τους Έλληνες. Θέλουμε ελληνικά πλοία με Έλληνες ναυτικούς. Θέλουμε λιμάνια που να τα διαχειρίζονται Έλληνες προς όφελος της χώρας και κυρίως θέλουμε την ελληνική σημαία υψωμένη σε όλα τα ελληνικά πλοία και σε όλα τα ελληνικά εδάφη, νησιά και βραχονησίδες.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Και εμείς ευχαριστούμε, κυρία Ζαρούλια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω διτικά 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, σαράντα επτά μαθητές και μαθήτριες, ο Βουλευτής κ. Κόνσολας και επτά συνοδοί-καθηγητές από το Δημοτικό Σχολείο Βασιλικών Θεσσαλονίκης και από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Καρπάθου.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο κ. Δημήτριος Γάκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, είμαι και εγώ δωδεκανήσιος και ίσως να έπρεπε να είμαι και εγώ εκεί πάνω μαζί με τα παιδιά και τον κ. Κόνσολα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ίσως να έπρεπε να πάτε και εσείς εκεί και να μας τα πείτε από εκεί. Καλωσορίζουμε τα παιδιά!

Έχετε το λόγο, λοιπόν, κύριε συνάδελφε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΑΚΗΣ: Χαιρετώ, λοιπόν, τους συμπολίτες μας μαθητές.

Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου δεν έρχεται σαν το στρατηγικό σχέδιο μιας αναπτυξιακής προσπάθειας στη νησιωτική χώρα, όπως αναφέρει στον τίτλο του, ούτε σαν το πρότυπο ανασυγκρότησης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η ανασυγκρότησή του, εκφράζεται με μια νέας μορφής υπέρβαση του κράτους και των λειτουργιών του, με την παλιά συνταγή της επανίδρυσης και με την επαναφορά ενός «βελτιωμένου» Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ενός οργανωτικού μοντέλου που έχει αποτύχει ξεκάθαρα.

Η μετατόπιση των στόχων μιας πραγματικά λειτουργικής δομής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου γίνεται στο πλαίσιο της εξυπηρέτησης των εφοπλιστικών και άλλων επιχειρηματικών συμφερόντων χωρίς ισοδύναμες πρόνοιες για τη νησιωτική κοινωνία, παρά το γεγονός ότι αναγνωρίζει την ιδιαιτερότητά της, με την απαξίωση όμως κάθε εργασιακού δικαιώματος των εργαζομένων όλων των κλάδων της ναυτιλίας και τη δέσμευση των υποδομών στα νησιά σαν εγγύηση των νεοφιλελεύθερων κυβερνητικών πολιτικών ξεπουλήματος του δημόσιου πλούτου.

Τα προβλήματα του νησιωτικού κοινωνικού χώρου, δεν είναι συγκυριακά και δεν λύνονται με μείγμα κριτηρίων αξιολόγησης

και ισοδύναμα δημοσιονομικά μέτρα, όπως περιγράφει το σχέδιο νόμου σας.

Και τώρα θα ήθελα να κάνω τέσσερις παρατηρήσεις όσον αφορά στα επιμέρους άρθρα του σχεδίου νόμου.

Πρώτον, η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας στην ποντοπόρο ναυτιλία, δυστυχώς θα επεκταθεί και στην ακτοπλοία για τα κατώτερα πληρώματα. Ουσιαστικά καταργείται η δεκάμηνη δρομολόγηση των συμβατικών πλοίων, αφού η δέμηνη ακινησία μπορεί να παραταθεί για σαράντα πέντε ακόμα μέρες με υπουργική απόφαση έπειτα από σύμφωνη γνώμη του ΣΑΣ, η οποία βεβαίως μπορεί να θεωρείται δεδομένη.

Δεύτερον, σε περίπτωση μονοβάθρων εταιρειών δεν θα είναι δυνατή η αντικατάσταση του πλοίου με άλλο πλοίο.

Τρίτον, με το πνεύμα του νομοσχεδίου τα ταχύπλοα πλοία δεν εντάσσονται στη βασική ακτοπλοία αλλά θεωρούνται σαν συμπληρωματικά, ένα είδος πολυτελείας και μόνο κατά το τετράμηνο της θερινής περιόδου.

Έτσι, η ακτοπλοία, λόγω και της υψηλής τιμής καυσίμων, θα επιστρέψει στις ταχύτητες δεκαοκτώ με είκοσι μιλίων, πράγμα που ζούμε ήδη σήμερα με τις μειωμένες ταχύτητες για εξοικονόμηση καυσίμων. Θα επιστρέψουμε, δηλαδή, στην εποχή του 1960 όταν το ταξίδι Πειραιάς - Ρόδος μέσω των νησιών Πάτμου, Λέρου, Καλύμνου και Κω διαρκούσε εικοσιτέσσερις ώρες.

Τέταρτον, η μείωση του χρόνου λειτουργίας των ταχύπλων σκαφών από επτάμις μήνες, που ίσχυε μέχρι σήμερα, σε τέσσερις και μάλιστα στο τετράμηνο τουριστικής αιχμής, από Ιούνιο μέχρι Σεπτέμβριο, θα είναι καταστροφική για τον τουρισμό και την οικονομία των μικρότερων νησιών. Μοιραία η τουριστική περίοδος θα συρρικνωθεί γι' αυτά τα νησιά στους δύο, δύομις μήνες αφού τα ταχύπλοα είναι εκείνα που επιτρέπουν τη διάχυση της τουριστικής κίνησης από τα μεγάλα νησιά, Ρόδο προς Χάλκη, Ρόδο προς Τήλο, Ρόδο προς Νίσυρο, Κω προς Νίσυρο, Πάτμο προς Λειψούς και Λέρο προς Λειψούς.

Συνεπώς, ο χρόνος λειτουργίας των ταχύπλων δεν είναι δυνατόν να περιοριστεί στους τέσσερις μήνες όταν η τουριστική περίοδος διαρκεί τουλάχιστον επτά μήνες, με προοπτική και σχεδιασμό αυτή να επιμηκυνθεί.

Πέραν αυτού, τα ταχύπλοα είναι εκείνα που μεταφέρουν ασθενείς ή τραυματίες από τα μικρότερα και απομακρυσμένα νησιά στα νοσοκομεία των μεγαλύτερων νησιών, όπως επιβεβαιώνει η εμπειρία από τα ταχύπλοα της Δωδεκανήσου. Καθώς, μάλιστα, τα περισσότερα νησιά μας δεν διαθέτουν ελικοδρόμια ή αεροδρόμια και πολυδύναμη ιατρεία τα οποία ήδη έχουν διαλυθεί λόγω των μνημονιακών πολιτικών, το πρόβλημα θα γίνει μεγαλύτερο.

Τέλος, η τετράμηνη δρομολόγηση πέραν από το γεγονός ότι θα στείλει πρόωρα στην ανεργία εκατοντάδες ναυτικούς, θα αναπτύξει τον καιροσκοπισμό των ακτοπλοϊκών εταιρειών οι οποίες θα δρομολογούν, πλέον, τα ταχύπλοά τους στους νησιωτικούς προορισμούς με τη μεγαλύτερη τουριστική, επιβατική κίνηση, διαγράφοντας από το νησιωτικό χάρτη τα υπόλοιπα νησιά με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τις οικονομίες και τις τοπικές κοινωνίες τους.

Αυτή, κύριε Υπουργέ, θα είναι η εικόνα για τα νησιά μας εν έτει 2013, αποτέλεσμα της μνημονιακής σας πολιτικής, μιας πολιτικής που υποθηκεύει το μέλλον και της νησιωτικής χώρας.

Αυτό περιγράφει το νομοσχέδιο σας γι' αυτό και το καταψηφίζουμε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας ευχαριστούμε, κύριε Γάκη.

Το λόγο έχει ο κ. Βασίλειος Κεγκερογλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, θα απευθυνθώ σε εσάς προκειμένου να είναι ενήμερος και ο Υπουργός, γιατί πιστεύω ότι μετά από λίγο θα πρέπει να μας απαντήσει για συγκεκριμένα θέματα και προτάσεις που έχουν κατατεθεί στην Αίθουσα ή που κατατίθενται, προκειμένου να βελτιώσουμε το νομοσχέδιο και να αντιμετωπίσουμε προβλήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Αυτό ετοιμάζεται να κάνει όπως καταλάβατε, κύριε Κεγκερογλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Να πω κατ' αρχάς ότι θα πρέπει

να αποδεχτεί την πρόταση για το ελεγκτήριο δαπανών. Δεν μπορεί να συνεχίζεται αυτή η κατάσταση, να μην ελέγχονται οι δαπάνες και τα δικαιολογητικά των λιμενικών και να υπάρχει τόσο μεγάλη καθυστέρηση στην πληρωμή αυτών που δικαιούνται.

Το δεύτερο θέμα, αφορά το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής. Θα πρέπει να προστεθεί σήμερα, συμπληρωματικά, από την πλευρά του Υπουργού, το ΕΛΚΕΘΕ που αποτελεί το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών και αφορά ουσιαστικά τα νησιά και το θαλάσσιο χώρο, θα πρέπει να προστεθεί το Πανεπιστήμιο Αιγαίου μαζί με το Πανεπιστήμιο Κρήτης, όπως ήδη έχει προταθεί, και το Πολυτεχνείο Κρήτης και τα ΤΕΙ.

Δεν γίνεται συμβούλιο με το ρόλο που τάζει η συγκεκριμένη διάταξη και να λείπουν τα εκπαιδευτικά ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης της χώρας μας και ιδιαίτερα του χώρου για τον οποίο να συζητήσουμε.

Έχει γίνει πολύ συζήτηση για τη ρήτρα νησιωτικότητας. Η απλή καταγραφή της επιταγής του Συντάγματος σε ένα νόμο είναι θετική αλλά δεν λέει τίποτα. Θα πρέπει να υπάρξει συγκεκριμένη πολιτική που να υλοποιεί αυτή τη ρήτρα νησιωτικότητας.

Έχει γίνει πάρα πολλή συζήτηση σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα με διαστρεβλώσεις, γκρίζα προπαγάνδα, όπως είπα και χθες, και πολλές αντιπαράθεσεις για το ζήτημα της ελάχιστης εξυπηρέτησης των νησιών. Θα πρέπει επιτέλους να αποφασίσουμε ποιο είναι το ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών, αν για οποιονδήποτε λόγο οι κοινωνικιακές συνθήκες διακόπτονται. Αυτό πρέπει να το αποφασίσουμε. Δεν μπορούμε να παίζουμε κρυφτούλι. Δεν μπορούν να συνεχίζονται οι κοινωνικές συγκρούσεις κάθε φορά που είτε χαλάει ένα πλοίο είτε γίνεται απεργία –που είναι αναφαίρετο δικαίωμα των εργαζομένων και των ναυτικών– ή οποιοδήποτε άλλο γεγονός.

Η Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ από τη Σάμο απευθύνθηκε στην Αίθουσα - υποθέτω και στους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ- και έβαλε δυο ερωτήματα. Τι θα απαντήσετε στον άρρωστο νησιώτη που δεν μπορεί να μεταφερθεί στο νοσοκομείο; Δεύτερο ερώτημα. Τι θα απαντήσετε στη νησιώτισσα μητέρα που μετά από δυο μέρες χωρίς πλοίο δεν έχει γάλα για το παιδί της;

Σωστές επισημάνσεις και σωστά ερωτήματα.

Όμως, ποια είναι η απάντηση της Αίθουσας και βεβαίως της παράταξης της κυρίας συναδέλφου από τη Σάμο; Τι επιλέγουν; Βλέπω ότι μέχρι τούτη την ώρα τουλάχιστον, ανάμεσα στους νησιώτες και τη λογική των εφοπλιστών επιλέγουν την λογική των εφοπλιστών. Ανάμεσα στο συμφέρον των Ελλήνων αγροτών, της αγροτικής παραγωγής και των εισαγωγών αλλά και των αγροτών άλλων χωρών, επιλέγουν τους αγρότες άλλων χωρών και τους εισαγωγείς.

Ανάμεσα σε διάφορα συμφέροντα, λοιπόν, με τη μονομερή αυτή επιλογή, ασφαλώς τάσσεσαι ενάντια στο συμφέρον της νησιωτικότητας, των νησιών, των νησιωτών και βεβαίως ενάντια στο δημόσιο συμφέρον. Θα πρέπει εδώ να αποφασίσουμε.

Καλώς τον Υπουργό να ξεφύγει από τη λογική της επιστράτευσης και των απεργοσπαστικών μηχανισμών, να κάνει δεκτή την πρόταση την οποία καταθέτουμε, τη θεσμική συγκρότηση του ελάχιστου επιπέδου επικοινωνίας των νησιών, προκειμένου να μπορούν κανόνες. Δεν μπορεί να συνεχίζεται αυτό το οποίο συμβαίνει κάθε φορά που έχουμε οποιαδήποτε διακοπή των τακτικών δρομολογίων. Αν η ρήτρα νησιωτικότητας δεν πάρει σάρκα και οστά, θα είναι μια θεωρία.

Αναμένω, λοιπόν, την τοποθέτησή του και την αποδοχή της πρότασης που έχουμε καταθέσει. Ας την αποδεχθεί κι ως μπει επιτέλους σε ονομαστική ψηφοφορία. Ας μπει σε ονομαστική ψηφοφορία. Να την αποδεχθεί όμως. Δεν μπορεί να διαπιστώνει το πρόβλημα, να λέει ότι υπάρχει πρόβλημα και να το αφήνει να λυθεί στο μέλλον. Δεν μπορεί!

Και, βέβαια, δεν θέλω να ακούσω ότι δεν προχωράει λόγω της αντίδρασης του ΣΥΡΙΖΑ ή άλλων κομμάτων. Άνοιξε το θέμα και πρέπει να κλείσει με τον καλύτερο τρόπο. Δεν θα μεταφέρει αυτήν την αντιπαράθεση και με άλλους τρόπους στο μέλλον, χωρίς να διασφαλίζουμε τα συμφέροντα των νησιωτών, των αγροτών, των αρρώστων, όπως είπαν όλοι, χωρίς να διασφαλίζουμε το δημόσιο συμφέρον εν πάση περιπτώσει.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Ο κ. Αθανάσιος Δαβάκης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, στον ελάχιστο χρόνο τον οποίο έχω στη διάθεσή μου, θα ήθελα να θέξω ορισμένα ζητήματα τα οποία άπτονται κυρίως της ναυτικής εκπαίδευσης σε σχέση με το νομοσχέδιο για το οποίο μιλούμε, άπτονται βασικά πάνω στα ζητήματα που αφορούν σε γενικότερες εγκαταστάσεις των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος.

Παρ' όλα αυτά, ήθελα να τοποθετηθώ όσον αφορά αυτήν καθαυτήν τη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησεως, την πολιτική επιλογή που σηματοδοτεί ουσιαστικώς την επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Σπανίως εγκληματικά, πολιτικά, ενέργειες, όπως η κατάργηση του Υπουργείου Ναυτιλίας, επιφέρουν αυτό το καλό. Να επανερχόμεθα, θέτοντας τον δάκτυλον επί τον τύπον των ήλων, δίνοντας λύση και απάντηση όχι σε ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η χώρα μας αλλά στα ασύγκριτα πλεονεκτήματα -όσα της έχουν απομείνει πλέον- που είναι η ελληνική ναυτιλία.

Η προσέγγιση εκ μέρους της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως σχετικά με ό,τι υπάρχει σε αυτό το νομοσχέδιο και ειδικά την αποτύπωση του κάθε άρθρου απέναντι στη μνημονιακή πολιτική, προκαλεί τον κάθε καλόπιστο παρατηρητή να πει ότι, εν πάση περιπτώσει θα θέλαμε διακαώς να ακούσουμε αντιστοίχως και την αντιμνημονιακή πολιτική, η οποία μπορεί να δώσει λύση σε αυτήν την κακή μνημονιακή πολιτική, που είναι αναγκασμένη αυτή η Κυβέρνηση να ακολουθεί.

Αυτό το οποίο είπα στην αρχή της σύντομης παρεμβάσεως μου, σχετίζεται με την ναυτική εκπαίδευση, γεγονός που γενικότερα θα έλεγα ότι δεν προσδίδει ιδιαίτερη υπερηφάνεια σε όλους εκείνους οι οποίοι ασχολούνται με την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Εντοπίζω κυρίως τις παρατηρήσεις μου σε ζητήματα των ναυτικών σχολών μας, των εγκαταστάσεων αλλά και του υλικοτεχνικού εξοπλισμού των εγκαταστάσεων αυτών από τον Ασπρόπυργο, τη Θεσσαλονίκη μέχρι και των άλλων περιφερειακών ναυτικών σχολών της χώρας μας, οι οποίες δυστυχώς από τις κτηριακές εγκαταστάσεις μέχρι και τον υλικοτεχνικό εξοπλισμό θα έλεγα ότι δεν θα πρέπει να μας κάνουν να υπερηφανευόμαστε.

Παράλληλα, κυκλοφορεί τελευταία ότι θα καταργηθούν οι περιφερειακές ναυτικές σχολές και θα μείνουν μόνο αυτές του Ασπρόπυργου και της Θεσσαλονίκης. Θεωρώ έγκλημα να έχει και ίχνος αληθείας αυτή η φήμη, δεδομένου ότι αντί να ενδυναμώσουμε τη ναυτική εκπαίδευση και την εξειδικευμένη ναυτική εκπαίδευση των Ελληνοπαίδων, θα φτάσουμε στο σημείο να κλαίμε επί ζητημάτων τα οποία θα μπορούσαμε να τα είχαμε αποφυγεί.

Νομίζω ότι ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης με σύγχρονους μεθόδους, με ό,τι τελειότερο υπάρχει, οφείλουμε και ως πολιτική ηγεσία να επιλεγεί και όλοι εμείς, δυναμώνοντας τη φωνή μας, να κατατείνουμε προς αυτήν την κατεύθυνση, ούτως ώστε να έρχονται και από άλλα κράτη πολλοί οι οποίοι θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Αυτό έπρεπε να ήταν δεδομένο για την Ελλάδα, ούτως ώστε να ακολουθήσουν την πανεπιστημιακή -εντός εισαγωγικών ή εκτός εισαγωγικών- εξειδικευμένη, εν πάση περιπτώσει, εκπαίδευση των ναυτικών σχολών.

Η ανεργία των πλοιαρχων έχει να κάνει κυρίως και με αυτό το οποίο προείπα, γεγονός το οποίο πρέπει όλους μας να μας βάλει σε ιδιαίτερες σκέψεις, όσον αφορά τη διάρθρωση αυτού του νομοσχεδίου. Πολλές φορές στο γραφείο μου έρχονται παιδιά από τον τόπο μου, από τη Λακωνία, τα οποία είναι απόφοιτοι των ναυτικών σχολών, κυρίως κορίτσια, που λόγω της ανεργίας έχουν και αυτά καταφύγει στο ναυτικό επάγγελμα και ζητούν παρέμβαση για να κάνουν την πρακτική τους.

Θεωρώ, κύριοι υπηρεσιακοί παράγοντες κυρίως του Υπουργείου και, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει και ο εφοπλιστικός κόσμος να ευαισθητοποιηθεί προς αυτήν την κατεύθυνση, ούτως ώστε πέραν των φιλοτίμων προσπαθειών του Ιδρύματος Ευγενίδου,

αλλά και όλων των άλλων, να παρασχεθούν τα κατάλληλα πλοία, ή εν πάση περιπτώσει να υπάρχει αθρόα προσέλευση χωρίς προβλήματα και εμπόδια σε αυτά τα νέα παιδιά.

Θα κλείσω -και ζητώ την ανοχή σας, κυρία Πρόεδρε- αναφέροντας δύο τοπικά ζητήματα της περιοχής μου, που δυστυχώς ακόμη δεν έχουν υλοποιηθεί. Και αυτά αφορούν τα Λιμεναρχεία του Γυθείου και της Νεαπόλεως, που καλύπτουν τεράστιες εκτάσεις.

Χαρακτηριστικά το Λιμεναρχείο του Γυθείου καλύπτει μία έκταση διακοσίων εξήντα οκτώ χιλιομέτρων από τον Αρχάγγελου του Λακωνικού Κόλπου μέχρι τη Χοτάσια του Μεσσηνιακού Κόλπου και το Λιμεναρχείο της Νεαπόλεως καλύπτει περίπου εκατόν πενήντα χιλιόμετρα.

Έχουν ιδρυθεί από το 1993 με προεδρικό διάταγμα -έχω και τον αριθμό- λιμενικοί σταθμοί τόσο στην περιοχή του Πύργου Δυρού ή στον Γερολιμένα όσο και στην περιοχή της Πλύτρας. Και ακόμη αυτοί οι λιμενικοί σταθμοί δεν έχουν υλοποιηθεί.

Πρέπει άμεσα και απαραίτητα η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας να δει αυτό το θέμα, δεδομένων όλων εκείνων των διαδικασιών, πέραν της ελλείψεως στελεχιακού δυναμικού, που δυστυχώς μαστίζει και τα δύο λιμεναρχεία, αλλά και όλης εκείνης της υλικοτεχνικής υποδομής. Θα πρέπει οι δύο λιμενικοί σταθμοί, μόλις ιδρυθούν -και καλώ την πολιτική ηγεσία να προχωρήσει- να καλύψουν ή να απαλύνουν τον φόρτο αυτών των δύο λιμεναρχείων.

Θέλω να πιστεύω ότι αυτό το νομοσχέδιο θα αποτελέσει μία ευοίωνη προοπτική για το μέλλον της χώρας, το οποίο περνάει και από την ελληνική ναυτιλία και από την ελληνική θάλασσα.

Ευχαριστώ.

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

Ο κ. Στέφανος Σαμοΐλης έχει το λόγο.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΣΑΜΟΪΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω με το γνωστό αντιδραστικό τρόπο του ΣΥΡΙΖΑ, τον αρνητικό -είμαι υποχρεωμένος να ξεκινήσω έτσι- χαρακτηρίζοντας το νομοσχέδιο τουλάχιστον ως αντιαναπτυξιακό και άρα καταστροφικό για τη χώρα. Και γιατί το λέω αυτό; Διότι ένα από τα βασικά πράγματα που βάζει στο Κεφάλαιο Γ' είναι η ομαδοποίηση. Τα κεντρικά λιμενικά δίκτυα της χώρας, δηλαδή, τα οποία μεταβιβάζονται στο ΤΑΙΠΕΔ για ξεπούλημα. Και αυτό δεν το λέω επειδή μου αρέσει να κατηγορώ την τρικομματική Κυβέρνηση. Το λέω με στοιχεία.

Για παράδειγμα στην Κέρκυρα, από την οποία εκλέγομαι Βουλευτής, πωλείται το κομμάτι της προβλήτας των κρουαζιερόπλοιων αντί 3.500.000 ευρώ -έτσι έχει κυκλοφορήσει- όσα είναι, δηλαδή, τα κέρδη του λιμανιού της Κέρκυρας για ένα χρόνο. Το ένα, λοιπόν, βασικό στοιχείο είναι το ξεπούλημα.

Το δεύτερο στοιχείο για το οποίο ισχυρίζομαι ότι είναι αντιαναπτυξιακό ο νόμος και άρα καταστροφικός για τη χώρα, είναι η εξής απλή σκέψη. Πώς είναι δυνατόν -διότι όλοι αναφερθήκαμε εδώ πέρα για την ανάπτυξη, για τον τουρισμό που θα αναπτυχθεί, για όλα τα σωστά πράγματα που είπαμε πριν, για τον ασθενή πώς θα περάσει κ.λπ.- μία χώρα να κάνει ανάπτυξη, χωρίς τίποτα; Θα κοιταζόμαστε στα μάτια και η ανάπτυξη θα γίνεται. Αεροδρόμια δεν θα έχουμε. Θα έχουν ξεπουληθεί. Ο ορυκτός πλούτος θα έχει ξεπουληθεί. Τα λιμάνια θα έχουν ξεπουληθεί. Κι εμείς θα μιλάμε για ανάπτυξη.

Με συγχωρείτε, πάρα πολύ αλλά για ανάπτυξη δεν θα μιλάμε εμείς, θα μιλάνε οι εφοπλιστές και οι εταιρείες οι οποίες θα εκμεταλλεύονται τον πλούτο των λιμανιών, των αεροδρομίων κ.λπ.. Είναι απλή η σκέψη αυτή και είναι μία πραγματικότητα.

Κοιτάξτε, αυτήν τη στιγμή στο λιμάνι της Κέρκυρας γίνονται έργα θαλάσσης, η προβλήτα κρουαζιερόπλοιων, η οποία στοιχίζει 25.000.000 ευρώ, ελληνικό χρήμα, «ζεστό». Από την τσέπη μας το πληρώνουμε. Και θα παραδώσουμε ένα λιμάνι τεράστιο -το κομμάτι των κρουαζιερόπλοιων- σε όποιον ιδιώτη. Δεν έχω τίποτα με όποιον ιδιώτη. Τη δουλειά του κάνει. Κοιτάξτε, ο ιδιώτης κάνει τη δουλειά του. Εμείς, όμως, εδώ είμαστε η κοινωνία, είμαστε το δημόσιο και πρέπει να κάνουμε κι εμείς τη δουλειά μας.

Δυστυχώς, αυτό το νομοσχέδιο κάνει τα συμφέροντα των εφοπλιστών, των εφοπλιστικών εταιρειών και ξεπουλάει όλον τον δη-

μόσιο πλούτο. Αυτή είναι η μοναδική αλήθεια.

Θα σας πω από την εμπειρία μου από την Κέρκυρα, ότι υπάρχουν περίπου –δεν θυμάμαι ακριβώς το νούμερο– είκοσι έξι ή είκοσι επτά μικρά λιμανάκια, τα οποία ονομάζουμε «ορφανά» επειδή δεν έχουν πατέρα, μάνα, δεν έχουν τίποτα, δεν έχουν λιμενικό ταμείο, δεν έχουν ανώνυμη εταιρεία, ΟΛΚΕ, οργανισμό λιμένος κ.λπ.. Νομίζω ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν αντιμετωπίζει το θέμα αυτό των «ορφανών λιμανιών». Διότι ναι μεν αναφέρει στη σελίδα 27, άρθρο 39, στο σημείο δ' ότι «Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, μετά από γνώμη των οικείων δημοτικών συμβουλίων, δύνανται να υπαχθούν στην αρμοδιότητα των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, λιμάνια ή λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις», αλλά ο Δήμος Κέρκυρας είχε ζητήσει από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου να κάνει δημοτικό λιμενικό ταμείο.

Εδώ θα ήθελα να κάνω μία παρένθεση και να πω ότι θα συνεχίσω να το επαναλαμβάνω ως Βουλευτής που προέρχομαι από το Ιόνιο Πέλαγος και όχι από το Αιγαίο Πέλαγος. Και δεν το βάζω σε αντιπαράθεση, διότι μου αρέσει, το σέβομαι και καταλαβαίνω το ρόλο που παίζει το Αιγαίο Πέλαγος που είναι δίπλα στην Τουρκία. Ας αλλάξει, όμως, ο τίτλος, διότι υπάρχει και το Ιόνιο και το Κρητικό Πέλαγος.

Του το απαγόρευσε το Υπουργείο Ναυτιλίας βάσει κάποιας προηγούμενης νομοθεσίας, προεδρικών διαταγμάτων κ.λπ.. Θα ήθελα μια απάντηση για το συγκεκριμένο, διότι θα συνεχίσουν, απ' ό,τι καταλαβαίνω, «τα ορφανά λιμάνια» να είναι ορφανά.

Ένα άλλο θέμα που έχουμε θέσει επανειλημμένα και με ερωτήσεις είναι τι γίνεται με τα δρομολόγια από την Ιταλία. Η Κέρκυρα ως ένα νησί με οικονομία κατεξοχήν τουριστική, είχε μεγάλα έσοδα, μεγάλο τζίρο και είσοδο συναλλάγματος από τα καράβια τα οποία έρχονταν από Τεργέστη, Βενετία, Αγκόνα, Μπάρι, Πρίντεζι. Σήμερα δεν σταματάνε αυτά τα καράβια στην Κέρκυρα, με αποτέλεσμα ολόκληρες τουριστικές επιχειρήσεις –όπως κάμπινγκ– να έχουν κλείσει, να μην μπορούν να δουλέψουν. Έχει απομονωθεί, δηλαδή, η Κέρκυρα σε αυτό.

Επίσης, ένα άλλο σημείο κριτικής κατά την άποψή μου πολύ βασικό, το οποίο αναφέρθηκε προηγουμένως και από άλλους συναδέλφους, είναι η νησιωτικότητα και το μεταφορικό ισοδύναμο. Πότε θα εφαρμοστεί εν πάση περιπτώσει αυτό το μεταφορικό ισοδύναμο, ούτως ώστε τα νησιά μας να είναι ισάξια ανταγωνιστικά με την υπόλοιπη χώρα;

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας ευχαριστούμε και εμείς για τις παρατηρήσεις σας.

Το λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Κουράκος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, η ελληνική ναυτιλία είχε, πράγματι, εκατό χιλιάδες ναυτικούς πριν από είκοσι πέντε, τριάντα χρόνια, ενώ σήμερα έχει περίπου είκοσι χιλιάδες. Αυτό ίσως για την Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας να είναι και η αιτία να καταργηθεί το υπό σύσταση Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Δύο φορές εχθές στο λόγο της είπε: «Ίσως να μη χρειάζεται το Υπουργείο, έτσι όπως το σκέπτομαι τώρα, για είκοσι χιλιάδες ναυτικούς». Σελίδα 257. Και στη σελίδα 258 λέει: «Το νούμερο κάτω από είκοσι χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς είναι ντροπιαστικό. Δεν έπρεπε καν να το συζητάμε. Αναθεωρώ την άποψή μου για το θέμα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

Γιατί το λέω αυτό; Διότι ακόμα δεν προλάβουμε να στήσουμε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, μήπως σκέπτεται η Κυβέρνηση να το καταργήσει; Η προηγούμενη του ΠΑΣΟΚ δύο φορές το κατήγγιζε. Μήπως σκέπτεται έτσι;

Για να συνεχίσω, λοιπόν, όσον αφορά το μέγιστο νούμερο των 2.884 ευρώ: Ο μάγισρας της ποντοπόρου ναυτιλίας πράγματι παίρνει 2.884 ευρώ καθαρά και σε αυτά συμπεριλαμβάνονται και οι εκατόν εξήντα ώρες που παίρνει ως over time που λένε οι ναυτικοί.

Όσον αφορά τον κ. Άδωνι Γεωργιάδη, θα του έλεγα να μην παίζει με το ευρώ ή το δολάριο. Το ίδιο πράγμα είναι τα 2.884 ευρώ με τα 4.000 δολάρια. Διότι έλεγε ένα τέτοιο νούμερο προηγουμένως.

Γιατί, όμως, φτάσαμε στους είκοσι χιλιάδες ναυτικούς; Ποιος φέρει την ευθύνη αυτή; Τη φέρουν οι εκάστοτε Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας που με έντεκα εγκριτικές πράξεις μείωσαν τους Έλληνες ναυτικούς στην ποντοπόρο ναυτιλία. Αυτή είναι μία πραγματικότητα. Περί αυτού πρόκειται. Οι εκατό χιλιάδες πώς έγιναν είκοσι χιλιάδες; Οι Έλληνες Υπουργοί της Εμπορικής Ναυτιλίας οδήγησαν στη συρρίκνωση τη ναυτιλία και τους Έλληνες ναυτικούς.

Κύριε Υπουργέ, πέρα από τα άρθρα, θα ήθελα να σας πω μερικά πράγματα για τη ναυτιλία, για ορισμένους ναυτικούς. Δεν έχετε δώσει ακόμα το βοήθημα ενίσχυσης των ανέργων ναυτικών. Γνωρίζετε ότι το 90% από τους άνεργους ναυτικούς δεν το παίρνουν, γιατί έχετε βάλει ασφαλιστικές δικλίδες τέτοιες. Τουλάχιστον δώστε το σε αυτούς που το δικαιούνται για να περάσουν το Πάσχα τους.

Δεύτερον, τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος δεν έχουν πάρει ακόμα την αναπροσαρμογή του 10% των πτητικών επιδομάτων, εν αντιθέσει με τις Ένοπλες Δυνάμεις και την ΕΛΑΣ, που τα έχουν πάρει.

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να ρωτήσω τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που στενοχωριούνται που ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος παίρνει ελάχιστη σύνταξη, πού οφείλεται αυτό. Δεν οφείλεται στα μνημόνια που οδήγησαν οι τελευταίες κυβερνήσεις τη χώρα; Στην εξαθλίωση όχι μόνο του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, αλλά και των στελεχών και των απλών λιμενοφυλάκων;

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

Θα ήθελα να μου δώσετε λίγο χρόνο, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να μιλήσω και για ένα άλλο θέμα. Σας κατέθεσα χθες ερώτηση που είχα κάνει για τις άγονες γραμμές. Από τις απαντήσεις του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Ναυτιλίας, βλέπω αποκλίσεις μεγάλες. Το 2007 υπήρχε απόκλιση 900.000 περίπου. Το 2008 είχε απόκλιση 10 εκατομμύρια περίπου. Το 2009 είχε 18 εκατομμύρια. Το 2010 έπεσε στα 5 εκατομμύρια. Θέλω μια απάντηση από εσάς, κύριε Υπουργέ. Βέβαια, δεν είστε έτοιμος ακόμη αλλά περιμένω αυτήν την απάντηση.

Θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση στον εκπρόσωπο της Χρυσής Αυγής ότι δεν μπορεί να αναφέρεται στα κατώτερα πληρώματα κι όταν μάλιστα ο εισηγητής της είναι καπετάνιος και ανήκει στους αξιωματικούς της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κύριε Υπουργέ, το άρθρο 11 πρέπει να το διορθώσετε. Δεν μπορεί να είναι πάνω από τριάντα πέντε χρόνια καράβια στο Αιγαίο. Είναι θέμα ασφάλειας.

Το άρθρο 19, το τροποποιήσατε, το διορθώσατε. Σταματήστε το. Δώστε εθνικές συλλογικές συμβάσεις. Όλη η ναυτιλία, όλοι οι ναυτεργάτες και στην ποντοπόρο ναυτιλία, αυτό περιμένουν γιατί φοβούνται ότι θα πάει και στους αξιωματικούς και στις υπόλοιπες κατηγορίες.

Όσον αφορά το άρθρο 30, δεν μπορείτε να κάνετε μείωση 50% στους ναυτεργάτες. Αυξάνετε την ανεργία τους. Θα πρέπει να δώσετε άμεσες λύσεις.

Σχετικά με το άρθρο 38 «Θαλάσσιες ενδομεταφορές», δεν μπορείτε να έχετε το δικαίωμα να αποφασίζετε εσείς μαζί με την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Πρέπει να βάλετε κανόνες παιχνιδιού, που θα είναι και διαυγείς και διάφανοι και προς όλους γνωστοί.

Καταργείτε τη δεκάμηνη δρομολόγηση συμβατικών πλοίων της ακτοπλοΐας και την επτάμηνη δρομολόγηση των ταχυπλόων. Σας κάνω έκκληση από εδώ, με όλο το σεβασμό, να τα δείτε πάλι. Είναι θέματα που καίνε τους Έλληνες ναυτικούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Η κ. Χαρά Καφαντάρη έχει το λόγο.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Να τελειώσουν οι δύο συνάδελφοι και θα σας δώσω το λόγο, κυρία Βούλτεψη.

Ορίστε, κυρία Καφαντάρη, έχετε το λόγο.

ΧΑΡΟΥΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι και κυρίες Βουλευτές, πολλά θέματα ανοίγουν σ' αυτό το εν λόγω σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας. Εγώ θα ανα-

φερθώ αποκλειστικά στο Λιμενικό Σώμα και στη διάρθρωση του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Σχετικά με διατάξεις που αφορούν την οργάνωση του Υπουργείου, θα ήθελα να πω ότι ουσιαστικά το Αρχηγείο του Λιμενικού υποτάσσεται στα μέτρα του Υπουργείου. Οι αρμοδιότητες εξαφανίζονται και ο χαρακτήρας του Λιμενικού Σώματος αλλιώνεται. Επαναφέρονται κάποιες δομές του παρελθόντος που δεν μπορούν να έχουν καμμία σχέση με τις νέες συνθήκες και τις απαιτήσεις της χώρας.

Επιχειρείται κατά κάποιον τρόπο η επιστροφή στο διοικητικό μοντέλο του παλιού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Επί της ουσίας, φτιάχνετε μια ιεραρχική δομή υπουργοκεντρική. Ο Υπουργός κατευθύνει και ελέγχει το σύνολο των υπηρεσιών, υποστηριζόμενος από μια ομάδα αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. Το Υπουργείο στρατιωτικοποιείται και τυπικά, καθώς το Λιμενικό Σώμα εμπλέκεται στο σύνολο σχεδόν των αρμοδιοτήτων της εμπορικής ναυτιλίας. Οι πολιτικές διευθύνσεις που λειτουργούσαν και με στρατιωτικό προσωπικό, ουσιαστικά μπαίνουν σε στρατιωτική ιεραρχία και οι πολιτικοί υπάλληλοι περιθωριοποιούνται.

Η νέα ιεραρχική δομή που προτείνετε, αποτελεί απαίτηση – εκτιμάμε – των εφοπλιστών που θέλουν μέσω και του Υπουργού να ελέγχουν το σύνολο της λειτουργίας του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η δομή αυτή ουσιαστικά είναι πρωτότυπη σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς τα θέματα ναυτιλίας τα χειρίζονται Υπουργεία με πολιτική δομή και στελέχωση. Η ιεραρχική δομή γίνεται περισσότερο γραφειοκρατική και δεν είναι διακριτός ο αναπτυξιακός ρόλος του Υπουργείου σε σχέση με τις υπηρεσίες Ακτοφυλακής που αποτελούν και την κύρια αποστολή του Λιμενικού.

Το Λιμενικό Σώμα υποβαθμίζεται ως προς την κύρια αποστολή του και περιορίζεται στην διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας. Επίσης, το ίδιο το Λιμενικό Σώμα αναγνωρίζεται πλέον ως στρατιωτικό σώμα σύμφωνα με τις διατάξεις του σχεδίου νόμου και όχι ως σώμα ασφαλείας.

Για θέση του ΣΥΡΙΖΑ-Ενωτικό Κοινωνικό Μέτωπο ήταν και είναι ότι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας που έχουν αναπτυξιακό, παραγωγικό χαρακτήρα, θα πρέπει να έχουν πολιτική δομή και στελέχωση και το Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή θα πρέπει να ενισχυθεί και να αναβαθμισθεί επιχειρησιακά. Για την ουσιαστική μεταβαση στην πολιτική δομή και στελέχωση των αναπτυξιακών παραγωγικών υπηρεσιών θα πρέπει να υπάρξει μια μεταβατική περίοδος στην οποία θα αξιοποιηθεί η γνώση και η εμπειρία στελεχών του Λιμενικού Σώματος.

Σ' αυτό το νομοσχέδιο το καλύτερο που θα μπορούσε να κάνει ο κύριος Υπουργός θα ήταν να αποσύρει διατάξεις που ουσιαστικά προκαθορίζουν τη δομή του Υπουργείου, η οποία θα περιγραφεί με προεδρικό διάταγμα. Η επαναφορά του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής δεν θα πρέπει να μείνει μόνο στο όνομα αλλά θα πρέπει να είναι ουσιαστική με τις δικές του υποστηρικτικές υπηρεσίες που θα αναβαθμίζουν την επιχειρησιακή του ικανότητα και θα ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις της κοινωνίας. Αντί στο νομοσχέδιο αυτό να δίνονται λύσεις στα χρονίζοντα προβλήματα του Λιμενικού Σώματος και του προσωπικού για να μπορεί να ανταποκριθεί στις αρμοδιότητες του Σώματος όπως αυτές περιγράφονται και στο ν.3922/2011, με το νομοσχέδιο αυτό επιχειρείται η μετατροπή του Λιμενικού Σώματος σε ένα γραφειοκρατικό σώμα που θα χρησιμοποιεί ο εκάστοτε Υπουργός για να εξυπηρετεί, κυρίως, συμφέροντα εφοπλιστών.

Επί της ουσίας, και ο όρος «Ελληνική Ακτοφυλακή» να μπει δίπλα στο «Λιμενικό» δεν επιλύει ουσιαστικά κανένα από τα προβλήματα και τις δυσλειτουργίες που αντιμετωπίζει το προσωπικό καθημερινά στα λιμεναρχεία, στα επιχειρησιακά μέσα. Δεν λύνει προβλήματα αντικειμενικών κρίσεων, προαγωγών και εξέλιξης του προσωπικού. Δεν αντιμετωπίζει προβλήματα εκσυγχρονισμού της εκπαίδευσης και διαρκούς μετεκπαίδευσης. Δεν γίνεται καμμία αναφορά στην Ακαδημία Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής που παραμένει στα χαρτιά. Και φυσικά ούτε λόγος γίνεται για εισαγωγή στο Σώμα μέσω πανελλαδικών.

Εδώ θα ήθελα να πω ότι δεν μπορούμε να μη σημειώσουμε ότι είναι απαράδεκτο στον 21ο αιώνα να υπάρχουν λιμενικοί που να

ελέγχονται και να έχουν Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα. Ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας έγινε για να αντιμετωπιστούν αδικήματα σε περιόδους πολέμου και για να διοικηθούν στρατόπεδα. Οι λιμενικοί συναναστρέφονται κάθε μέρα με πολίτες και δεν μπορεί να οδηγούνται σε ναυτοδικεία. Το Υπουργείο και τα Λιμεναρχεία εξυπηρετούν πολίτες, δεν είναι στρατόπεδα.

Σε ό,τι αφορά την Πλοηγική Υπηρεσία, θα πούμε για την αντίθεσή μας στο άρθρο 49 του νομοσχεδίου με το οποίο προβλέπεται η μετατροπή της σε ανώνυμη εταιρεία και με αυτόν τον τρόπο ανοίγει ο δρόμος για την ιδιωτικοποίησή της. Αυτό το οποίο είναι περίεργο –να μην το χαρακτηρίσω αλλιώς– είναι ότι ουσιαστικά νομοθετείτε το πρωτοφανές, δηλαδή απόλυση μόνιμων δημοσίων υπαλλήλων, των υπαλλήλων της Πλοηγικής Υπηρεσίας και την επαναπρόσληψη αυτών των υπαλλήλων με σχέση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου μιας και προβλέπεται η δημιουργία της ανώνυμης εταιρείας.

Εμείς πιστεύουμε ότι η Πλοηγική Υπηρεσία πρέπει να διατηρήσει το δημόσιο χαρακτήρα της γιατί η λειτουργία της είναι πολύ σημαντική για την ασφάλεια των επιβατών, των πληρωμάτων των πλοίων καθώς και των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων που μπορεί να ισχύσουν.

Τέλος, έχουμε καταθέσει μια σειρά από τροπολογίες και στην επιτροπή και σήμερα στην Ολομέλεια που αφορούν το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και πρέπει να γίνουν δεκτές γιατί λύουν χρονίζοντα προβλήματα, επιφέρουν ισορροπία στην υπηρεσία και αίρουν αδικίες σε βάρος του προσωπικού του Λιμενικού έναντι και των άλλων Σωμάτων Ασφαλείας, όπου ισχύουν ήδη οι αντίθετες ρυθμίσεις.

Αυτές τις τροπολογίες, κύριε Υπουργέ, νομίζουμε ότι πρέπει να τις κάνετε δεκτές γιατί το Λιμενικό Σώμα και οι Έλληνες λιμενικοί είναι οι φύλακες των πυλών εισόδου και εξόδου της χώρας μας, είναι αυτοί που είναι επιφορτισμένοι με την εθνική ασφάλεια, με τη διακίνηση των επιβατών και των αγαθών, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την πάταξη της αρχαιοκαπηλίας και δουλίζουν με το φιλόδοξο του τόσα χρόνια, βλέποντας πολλές φορές και από την τσέπη τους για να συντηρήσουν τα μέσα που δεν έχουν αντικατασταθεί ή είναι σε κακή κατάσταση.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

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

Κυρία Βούλτεψη, ζητήσατε το λόγο επί προσωπικού.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Ζήτησα το λόγο και νομίζω ότι έχει αξία να μιλήσω αμέσως μετά τον κ. Κουράκο, γιατί ξέρετε ότι όταν κάποιος παρακολουθεί από την τηλεόραση μια συνεδρίαση, θέλει να ακούσει αμέσως την απάντηση.

Μου κάνει εντύπωση, κυρία Πρόεδρε, πώς είναι δυνατόν ο κ. Κουράκος να προστέθηκε ξαφνικά στους διαστρεβλωτές των όρων είπα. Μάλιστα, το έκανε συνειδητά, γιατί έχει αντιληφθεί πλήρως για ποιο λόγο είπα αυτά που είπα. Και είναι παράδοξο αφού κανένας άλλος από του συναδέλφους δεν αισθάνθηκε την ανάγκη να στηλιτεύσει αυτά που είπα, διότι το αντελήφθησαν.

Είναι σαφές ότι αυτό το οποίο είπα και το οποίο μετέφερε από τα Πρακτικά, ειπώθηκε -αν δει κανείς την εικόνα- με έναν αστείονόμο. Ήταν σχήμα λόγου ακριβώς για να δώσω έμφαση στο γεγονός ότι όλοι μας κατάπληκτοι πληροφορούμεθα ή γνωρίζουμε ότι έχουν απομείνει μόνο δέκα επτά χιλιάδες ναυτικοί. Και είπα να αναθεωρήσουμε και τη γνώμη μας. Τόσο καιρό κάνουμε φασαρία γι' αυτό το θέμα.

Θέλω να πω ότι δεν συνιστά ούτε κοινοβουλευτικό ήθος ούτε συναδελφική αλληλεγγύη το να διαστρεβλώνεις συνάδελφο. Φαίνεται, όμως –θα το πω, ενώ δεν ήθελα– ότι η αβλαβής διέλευση μεταξύ διαφόρων κομμάτων οδηγεί και στην απώλεια του χιούμορ.

Ευχαριστώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ο κ. Κουράκος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Εάν η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας που έχει χιούμορ, πριν προλάβει να επα-

νιδρυθεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας βγαίνει δυο φορές και λέει «Πραγματικά ίσως να μη χρειαζόταν το Υπουργείο, έτσι όπως το σκέπτομαι τώρα, για είκοσι χιλιάδες ναυτικούς» -στη σελίδα 257- και ότι «Το νούμερο κάτω από είκοσι χιλιάδες Έλληνες ναυτικοί είναι ντροπιαστικό, δεν έπρεπε καν να το συζητάμε, σας λέω ότι αναθεωρώ την άποψή μου για το θέμα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» -στη σελίδα 258- συν το άλλο για τις 5.500 ευρώ που είπε για τους ναυτικούς -και το λέει εδώ στην ίδια σελίδα- «Άρα προφανώς δεν έχει κανείς όρεξη να πάει στη θάλασσα να δουλέψει και να πάρει 5.500 ευρώ το μήνα»- κι έρχεται σήμερα και μας λέει ότι ποτέ δεν ανέφερε νούμερο, τότε λυπάμαι πολύ.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρία Βούλτεψη, ένα λεπτό σας παρακαλώ. Ας κλείσει αυτή η συζήτηση.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κυρία Πρόεδρε, ο κ. Κουράκος είναι απαράδεκτος. Εγώ δεν ανέφερα ποτέ το νούμερο εξίμισι χιλιάδες και δεν θα το βρείτε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Πεντέμισι χιλιάδες.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Εξίμισι χιλιάδες είπε ο κ. Καμμένος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Εγώ μιλάω για πεντέμισι χιλιάδες.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κύριε Κουράκο, σας παρακαλώ μην επιμένετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Υπάρχουν Πρακτικά, υπάρχει η εικόνα της Βουλής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Είναι στη σελίδα 257.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ακουστήκατε και οι δύο, κύριε Κουράκο, σας παρακαλώ.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κύριε Κουράκο, μην επιμένετε γιατί υποτιμάτε τη νοημοσύνη σας. Όλοι κατάλαβαν ότι επρόκειτο για χιούμορ και για σχήμα λόγου. Μην υποτιμάτε άλλο τη νοημοσύνη σας. Σταματήστε το! Το έχουν καταλάβει όλοι στην Αίθουσα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Κουράκο, αν είναι να ξαναπείτε τα ίδια, έχουν καταγραφεί, αν μου επιτρέπετε.

Έχετε το λόγο πάντως.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Μου αρέσει να υποτιμάω τη νοημοσύνη μου. Αν η νοημοσύνη μου είναι αυτή της κ. Βούλτεψη, προτιμώ τη δική μου υποτιμημένη νοημοσύνη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Κουράκο, σας ευχαριστώ πολύ.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κυρία Πρόεδρε, κι εγώ προτιμώ τη δική μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Εντάξει, ο κα-

θένας έχει τη νοημοσύνη του, για να μη μαλώνουμε, λοιπόν, και ο καθένας καταλαβαίνει. Εύχομαι και αυτοί που μας είδαν, να κατάλαβαν.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ – ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Ένας έμεινε, κυρία Πρόεδρε. Μόνο εγώ είμαι. Θα μπορούσε να ακούσει κι εμένα ο Υπουργός.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Είναι αρκετοί ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς έχετε οκτώ λεπτά. Και, βέβαια, περιμένουν όλοι να τοποθετηθείτε και στις τροπολογίες που έχουν γίνει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κάντε τη διαίρεση, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Έχετε οκτώ λεπτά. Αν χρειαστείτε παραπάνω χρόνο, προφανώς θα τον έχετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Για να κλείσουμε το προηγούμενο θέμα, όλες οι πτέρυγες της Βουλής, όλα τα κόμματα διαχρονικά, τιμούν, σέβονται και υποκλίνονται στο μεγαλείο των Ελλήνων ναυτικών. Τελεία. Οι πολιτικές του καθενός κρίνονται στην πράξη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα χρόνο πριν, το διακύβευμα -θυμηθείτε τον Απρίλη του 2012- ήταν αν θα επιβιώσει η χώρα. Σήμερα έχουμε πετύχει τη σταθεροποίηση. Η κατάσταση είναι κρίσιμη κι εμείς εδώ είμαστε για να δίνουμε λύσεις, όποιες και να είναι οι συνθήκες, όσο κρίσιμη και να είναι η κατάσταση. Γι' αυτό είμαστε εδώ.

Αντιλαμβάνομαι και δέχομαι την αμφισβήτηση. Προσοχή, όμως. Δέχομαι το δημιουργικό σκέλος της αμφισβήτησης. Το άλλο σκέλος δεν πρέπει να γίνεται το άλλοθι για να μη δίνονται λύσεις, όποιες και να είναι οι συνθήκες, θετικές ή αρνητικές. Αυτό είναι ένα γενικό σχόλιο.

Κατ' αρχάς, πριν σχολιάσω τις τροπολογίες και πω τις απόψεις μου, θέλω να καταθέσω μια νομοτεχνική βελτίωση στο στοιχείο γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 39: Η λέξις «της οικείας κατά περίπτωση γενικής συνέλευσης» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του οικείου κατά περίπτωση Διοικητικού συμβουλίου». Αυτό αφορά τα μικρά λιμάνια, προκειμένου οι αποφάσεις, εφόσον ενταχθούν σε υφιστάμενους οργανισμούς λιμένων ή σε περιφερειακά λιμενικά δίκτυα, να λαμβάνονται από τα διοικητικά συμβούλια των λιμένων.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Κωνσταντίνος Μουσουρούλης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

«

Νομοτεχνικές Βελτιώσεις

στο Σχέδιο Νόμου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου
Ναυτιλίας και Αγροτών και άλλες διατάξεις»



Στο στοιχείο γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 39

οι αξίες «εξ της οικείας κατά περίπτωση Γενικής Συνέ-
λευσης» αντικαθίστανται από τις αξίες «εξ του οικείου
κατά περίπτωση Διοικητικού Συμβουλίου».

Αθήνα, 17/4/2013

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΤΑΦΟΥΛΗΣ

»)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Έρχομαι τώρα στο θέμα των τροπολογιών. Θα μου επιτρέψετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μην αναφερόμαι στους τίτλους των τροπολογιών, για οικονομία χρόνου, αλλά στους αριθμούς. Αλλιώς, θέλω μισή ώρα τουλάχιστον, για να πω τις πενήντα μία τροπολογίες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Να μας λέτε και το θέμα, τον τίτλο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Θα προσπαθήσω, όσο γίνεται πιο συνοπτικά.

Οι τροπολογίες με γενικό αριθμό 432, 445, 447, 420 και 419, γίνονται αποδεκτές. Αφορούν, συνοπτικά, το θέμα της κατ' εξαίρεσης καθορισμού οργανικής σύνθεσης για πλοία αναψυχής, ελικόπτερα έρευνας-διάσωσης, κατάργηση έκδοσης νομικών αδειών κλπ. από λιμενικές αρχές. Η τροπολογία με γενικό αριθμό 445 αφορά στην ΕΥΔΑΠ, στις μεταφορές από φορτηγά οχήματα όπως και σε άλλες ρυθμίσεις. Η επόμενη τροπολογία αφορά τις τράπεζες της Κύπρου, στη μεταβίβαση των στοιχείων των τραπεζών. Η τροπολογία με γενικό αριθμό 420 αφορά στις αποδοχές ναυτικού προσωπικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Και η τροπολογία με γενικό αριθμό 419 αφορά στην παράταση-απόσπαση αξιωματικού Λιμενικού Σώματος σε διεθνείς οργανισμούς για ένα επιπλέον έτος.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 440, που αφορά στα ρυμουλκά, καθώς και η τροπολογία με γενικό αριθμό 431, που αφορά στο ίδιο θέμα, αναδιατυπώνεται ως εξής: Η τροπολογία με γενικό αριθμό 431 καλύπτεται. Η τροπολογία με γενικό αριθμό 440 γίνεται αποδεκτή ως προς τις παραγράφους 1, 2 και 4 και όχι η παράγραφος 3.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 433, αφορά ρυθμίσεις του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη. Γίνεται εν μέρει δεκτή, μόνο στην παράγραφο 3 που αφορά στη μεταβίβαση κυριότητας του Γενικού Νοσοκομείου Κερκύρας.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 441, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή αυτήν τη στιγμή. Αφορά την εισαγωγή στελεχών στο Λιμενικό Σώμα, στο ελεγκτήριο δαπανών και τα πλεύσιμα.

Οι τροπολογίες με γενικό αριθμό 293, 403 και 402, που αφορούν σε θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια δεν γίνονται αποδεκτές, ωστόσο καλύπτονται εν μέρει ορισμένες διατάξεις τους και από την τροπολογία με γενικό αριθμό 432. Μπορούμε να τα δούμε αναλυτικά. Κάθε συνάδελφος που θέλει, να έρθει να του εξηγήσω. Απλώς υπάρχει μερική κάλυψη.

Οι τροπολογίες με γενικό αριθμό 405, 409, 429, 379, 435, που αφορούν σε συνταξιοδοτικά ζητήματα, είναι αρμοδιότητες των Υπουργείων Εργασίας και Οικονομικών και δεν μπορούν να εξεταστούν στο παρόν νομοσχέδιο. Πολλές τροπολογίες, ξαναλέω, είναι ίδιες ή επικαλυπτόμενες. Απλώς, έχουμε κάνει μια ομαδοποίηση των τροπολογιών.

Στην τροπολογία με γενικό αριθμό 356, που αφορά συνδικαλιστικά και συνταξιοδοτικά θέματα του Λιμενικού Σώματος -είναι νομίζω τροπολογία του ΣΥΡΙΖΑ- πρέπει και αυτά να αντιμετωπιστούν στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών. Εμείς, πάντως, για τα ζητήματα αυτά, με επιστολή μας από τις αρχές Απριλίου έχουμε ζητήσει τις ίδιες ρυθμίσεις να τις αντιμετωπίσουν τα συναρμόδια Υπουργεία Οικονομικών και Εργασίας.

Το ίδιο αφορά και στις τροπολογίες με γενικό αριθμό 439 και 426. Είναι τέτοιου είδους ζητήματα, ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά, που δεν μπορούν να ρυθμιστούν εδώ. Αλλά και η τροπολογία με γενικό αριθμό 314, είναι στην ίδια κατηγορία. Αφορά στο επίδομα του χρόνου υπηρεσίας των αξιωματικών και στην απευθείας κατάταξη. Αυτή η διάταξη έχει, επίσης, συμπεριληφθεί σε επιστολή του Υπουργείου -δική μας επιστολή από τις 3 Απριλίου- προς το Υπουργείο Οικονομικών για να εισαχθεί στο αντίστοιχο νομοσχέδιο.

Το ίδιο και για την τροπολογία με γενικό αριθμό 438, πάλι από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Όσον αφορά τις τροπολογίες 329, 437 και 427 που αφορούν τα totals, τα πλεύσιμα και το ελεγκτήριο δαπανών, ήδη αναφέρθηκε σε σχέση και με την αντίστοιχη τροπολογία που κατέθεσε ο συνάδελφος κ. Πλακωτάκης, όπως και για την τροπολογία 428.

Έρχομαι στις τροπολογίες 411 και 361 που αφορούν στη Ρυθ-

μιστική Αρχή Λιμένων. Έγιναν πολλά πράγματα αποδεκτά από αυτά που αναφέρονται στην τροπολογία, κύρια Ρεπούση, και έχουν ενσωματωθεί με νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Η τροπολογία 360 αφορά σε οργανωτικά ζητήματα του Υπουργείου Ναυτιλίας. Αυτή καλύφθηκε, επίσης, με νομοτεχνικές βελτιώσεις, όπως και οι τροπολογίες που θα σας πω παρακάτω, οι οποίες έχουν όλες σχεδόν καλυφθεί με αναδιατυπώσεις και νομοτεχνικές βελτιώσεις άλλες όπως ακριβώς ζητήθηκαν από τους συναδέλφους και άλλες με παρεμφερείς διατυπώσεις.

Είναι η τροπολογία 364, για το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, η τροπολογία 413 για τους φύλακες παροπλισμένων πλοίων, η τροπολογία 383 για το ίδιο θέμα και η τροπολογία 416, για τη ναυτολόγηση σπουδαστών των ακαδημιών, η τροπολογία 412, η τροπολογία 363 και το άρθρο 39 για την απορρόφηση κρατικού λιμενικού ταμείου από δημοτικό. Δηλαδή, ένα κρατικό να μπορεί να απορροφάται από ένα δημοτικό ταμείο με προεδρικό διάταγμα. Υιοθετήθηκε η πρόταση αυτής της τροπολογίας και έγινε αποδεκτή αυτούσια με νομοτεχνική βελτίωση.

Η τροπολογία 414 για το φόρουμ δεν γίνεται αποδεκτή.

Η τροπολογία 421, που αφορά στην εξαίρεση των εργαζομένων στη διώρυγα Κορίνθου είναι ένα σοβαρό αίτημα και δίκαιο. Όμως, αυτό θα εξεταστεί με το Υπουργείο Οικονομικών που έχει τη συναρμοδιότητα.

Το ίδιο θέμα αντιμετωπίζει και η τροπολογία 430 για τη διώρυγα της Κορίνθου και το μισθολόγιο.

Η τροπολογία 382, δεν γίνεται αποδεκτή. Αφορά στη ναυτολόγηση σπουδαστών σε πλοίο, με την προϋπόθεση να υπάρχει τουλάχιστον ένας Έλληνας αξιωματικός. Θα εξεταστεί, όμως, στο πλαίσιο της σχετικής κατάρτισης μιας υπουργικής απόφασης η οποία αναφέρεται στο άρθρο 23 και όχι στο άρθρο 22, όπως λέει η ίδια τροπολογία.

Η τροπολογία 442, αφορά επενδυτικά σχέδια για ΑΠΕ, για παραγωγή από βιομάζα κ.λπ.. Αυτό αφορά άλλο Υπουργείο και άλλο νομοσχέδιο.

Από τις τροπολογίες 417 και 418, έχουν ληφθεί υπ' όψιν οι παρατηρήσεις τους, που αφορούν σε οργανωτικά ζητήματα του Υπουργείου. Αυτές οι παρατηρήσεις θα αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο της κατάρτισης του προεδρικού διατάγματος με το οποίο ρυθμίζονται θέματα οργανισμού του Υπουργείου.

Η τροπολογία 384, για απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας και από υπαξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος δεν γίνεται αποδεκτή. Για ποιο λόγο; Διότι η σχετική νομοθεσία και νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας αναφέρεται μόνο σε αξιωματικούς.

Έρχομαι στην τροπολογία 355, η οποία αφορά ζητήματα της τροπολογίας στην οποία ήδη αναφέρθηκα, για το Λιμενικό, για την εισαγωγή, για την τροποποίηση της παραγράφου 6 του άρθρου 55 του π.δ. 81. Είναι η τροπολογία του ΣΥΡΙΖΑ. Όχι οι ρυθμίσεις 1, 2, 3, της τροπολογίας 355, αλλά η ρύθμιση 4 έχει γίνει ήδη δεκτή με νομοτεχνική βελτίωση που σας έχει μοιραστεί.

Το ίδιο και η τροπολογία 436, επίσης του ΣΥΡΙΖΑ, για την οποία έχει γίνει νομοτεχνική βελτίωση.

Αντίστοιχα και για την τροπολογία 425 της κ. Ιατρίδη, έχει γίνει νομοτεχνική βελτίωση.

Η τροπολογία 424, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή. Αφορά σε εκπώσεις εισιτηρίων ακτοπλοΐας. Εδώ υπάρχει ζήτημα εναρμόνισης με τον Κανονισμό και δεν μπορούν να ρυθμιστούν εν γένει εκπώσεις. Αυτό το θέμα, όμως, θα αντιμετωπιστεί, κυρία Ιατρίδη, με μια ευρύτερη νομοθετική ρύθμιση, πάντα σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία.

Έρχομαι στην τροπολογία 432 του κ. Κεφαλογιάννη και στην τροπολογία 448 του κ. Κεγκερόγλου για το πλοίο ασφαλείας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Η 423, είναι του κ. Κεφαλογιάννη, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Με συγχωρείτε, έχετε δίκιο. Είναι η 423 του κ. Κεφαλογιάννη και η 448 του κ. Κεγκερόγλου για το πλοίο ασφαλείας.

Δεν θα γίνει αποδεκτή ούτε η μία ούτε η άλλη τροπολογία. Ωστόσο, καλώ όλες τις παρατάξεις να μας υποβάλουν τις προτάσεις τους προς το Υπουργείο, τις οποίες θα λάβουμε σοβαρά

και άμεσα υπ' όψιν, προκειμένου να διαμορφώσουμε ένα σταθερό και απολύτως ασφαλές θεσμικό πλαίσιο, έτσι ώστε ο στόχος να μπορεί να λειτουργήσει. Αυτός ο στόχος είναι να μη διαρραγεί ή να μη διαταράσσεται η εδαφική συνέχεια της χώρας κάτω από ακραίες περιπτώσεις.

Νομίζω ότι αναφέρθηκαν αρκετά σ' αυτά τα ζητήματα και στην πρωτολογία μου, μίλησα για τη δημόσια υπηρεσία και ανέπτυξα το θέμα και νομικά. Θα επανέλθουμε, αφού είμαστε απολύτως βέβαιοι ότι επιτυγχάνουμε και αυτόν τον στόχο της διασφάλισης της συνέχειας.

Όσον αφορά την τροπολογία 362 για τα ζητήματα της ναυτολόγησης, δηλαδή στο άρθρο 19, έχουμε κάνει νομοτεχνικές βελτιώσεις δύο ή τρεις φορές, σε μία κατεύθυνση -πιστεύω- απολύτως θετική να μην υπάρχει η παραμικρή αμφιβολία ότι καταργούνται συλλογικές συμβάσεις -δεν υπήρξε ποτέ η παραμικρή σκέψη ή πρόθεση για κάτι τέτοιο- να είναι απολύτως σαφές ότι δεν πρόκειται να υποστεί το NAT οικονομική ζημία και ο χαρακτήρας να είναι ξεκάθαρο ότι είναι έκτακτος για συγκεκριμένη χρονική περίοδο και αφορά τα δύο ζητήματα που είπαμε, δηλαδή τον θαλάσσιο τουρισμό -σκάφη αναψυχής- και την ποντοπόρο ναυτιλία.

Πιστεύουμε ότι έγινε κάθε δυνατή προσπάθεια να ανοίξει αυτό το παράθυρο ευκαιρίας στα νέα παιδιά της χώρας σε μία τόσο κρίσιμη και δύσκολη περίοδο για τη χώρα. Πιστεύω ότι οι συνάδελφοι που επιχειρηματολόγησαν και υπέρ και κατά μπορούν να καταλάβουν τι εννοώ και να στηρίξουν αυτήν τη ρύθμιση.

Η τροπολογία 415 και η τροπολογία 434 που είναι το ίδιο -και ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε, έχω καταχραστεί τον χρόνο- αφορούν στο άρθρο 60 για τις αξιώσεις των εργαζομένων στην ακτοπλοία. Μίλησα γι' αυτό στην προηγούμενη παρέμβασή μου. Αυτές οι τροπολογίες δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές τώρα. Ωστόσο, δεσμευθήκαμε ότι σε συνεννόηση με το NAT και την ΠΝΟ θα επανέλθουμε σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Ναυτιλίας, η οποία έρχεται -είναι το νομοσχέδιο για τον θαλάσσιο τουρισμό, που θα βγει εντός των προσεχών ημερών σε δημόσια διαβούλευση για να το αντιμετωπίσουμε εκεί.

Η τροπολογία 449 δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή, γιατί αφορά το ίδιο ακριβώς θέμα, το άρθρο 60.

Τέλος, η τροπολογία 450, που αφορά στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, έγινε αποδεκτή από μένα το πρωί.

Νομίζω ότι κάλυψα όλες τις τροπολογίες. Πιστεύω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι δώσαμε, στο μέτρο του δυνατού, αντικειμενικές και τεκμηριωμένες λύσεις σε πάρα πολλά προβλήματα. Πιστεύουμε ότι οι λύσεις είναι δύσκολες. Εύκολες λύσεις δεν είναι λύσεις. Σε μια χώρα, όπως η δική μας, με τη θάλασσα να είναι στοιχείο των γενετικών μας χαρακτηριστικών, χάρη στον Έλληνα ναυτικό, χάρη στον Έλληνα πλοιοκτήτη αλλά και στα στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης έχουν γίνει θαύματα και θα γίνουν ακόμα περισσότερα.

Νομίζω ότι η γνωστή ρήση του Θουκυδίδη «Έχουμε γη και πατρίδα, όταν έχουμε πλοία στη θάλασσα» για εμάς ουσιαστικά αποτελεί δόγμα ανάπτυξης, ισχύος, ασφάλειας αλλά και εδαφικής και κοινωνικής συνοχής.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Κύριε Παπαδημούλη, έχετε ζητήσει τον λόγο για δευτερολογία. Θα έχετε την ανοχή να μιλήσουν δυο-τρεις ακόμα συνάδελφοι από τέσσερα λεπτά ο καθένας πριν από εσάς;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ναι, παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ωραία. Τον λόγο έχει ο κ. Υψηλάντης για τέσσερα λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ- ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ βέβαια δεν θα ξεκινήσω την ομιλία μου με τον γνωστό αντιδραστικό τρόπο, όπως είπε ο αγαπητός κατά τα άλλα συνάδελφος του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Σαμοϊλής ούτε και βέβαια αυτών που ακούστηκαν και από άλλες πλευρές της Αντιπολίτευσης σήμερα στην Αίθουσα αυτήν. Αλλά, επισημαίνοντας ότι είναι ενθαρρυντικό τη δύσκολη αυτήν περίοδο, που διέρχεται η χώρα μας να λαμβάνονται τέτοιες πρωτοβουλίες, που

ενισχύουν θεσμούς και που έχει ανάγκη ο τόπος.

Πιστεύω ότι το υπό ψήφιση νομοσχέδιο κινείται στο πλαίσιο αυτά, αφού λαμβάνεται η πρόνοια για ένα στρατηγικό σχεδιασμό στο χώρο της ναυτιλίας, οργανώνεται, βελτιώνεται, αναπτύσσεται και προστατεύεται η ελληνική ναυτιλία, διασφαλίζεται περαιτέρω η ασφαλής ναυσιπλοΐα και ο έλεγχος των θαλασσίων συνόρων της χώρας, επαναπροσδιορίζεται η υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ενισχύεται ο ρόλος του με επανάκτηση σειράς αρμοδιοτήτων και δημιουργείται θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης.

Στα κεφάλαια αυτά επιθυμώ να κάνω ορισμένες επισημάνσεις, που ενδεχομένως στην προσπάθειά μας για το άριστο στο μέλλον να τις συμπεριλάβουμε. Θα πρέπει, κατά την άποψή μου, να ενισχυθούν περαιτέρω τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης πλοίων με εκπαιδευμένους επιθεωρητές, προκειμένου να αποκεντρωθεί ο όγκος εργασίας και να λειτουργήσει ποιοτικά και παραγωγικά το σύστημα αποφεύγοντας τις καθυστερήσεις. Βέβαια, κάποια πράγματα προβλέπονται σήμερα στο άρθρο 13 του νομοσχεδίου.

Κύριε Υπουργέ, υπάρχει πρόβλημα με τις επιχειρήσεις, που διεξάγουν τοπικά δρομολόγια με έντονη εποχικότητα σε σχέση με τις συλλογικές συμβάσεις, όπως ισχύουν σήμερα. Θα πρέπει κάποια στιγμή να αντιμετωπίσουμε κατάματα αυτό το πρόβλημα. Είναι εκείνες οι εταιρείες που κρατούν ζωντανά τα νησιά και τους νησιώτες μας. Δεν πρέπει να τους παραμελούμε στο βωμό οποιονδήποτε άλλων συμφερόντων, από αυτά τα πολλά, που ακούσαμε σήμερα σ' αυτήν την Αίθουσα.

Σχετικά με το άρθρο 30, να επανεξεταστούν οι οργανικές θέσεις των πλοίων κάτω από τριάντα ναυτιλιακά μίλια, έτσι ώστε να προσαρμοστούν στη νέα τεχνολογία, αφού ο σχετικός σε ισχύ νόμος ισχύει από τα τέλη της δεκαετίας του 1970.

Το άρθρο 37, αφορά στην ανάπτυξη περιφερειακού λιμενικού συστήματος, η εξέταση συμμετοχής στα συμβούλια διοίκησης εκπροσώπων των τοπικών κοινωνιών, όπως επίσης και η διασφάλιση διάχυσης των πόρων και σε δευτερευούσης σημασίας λιμάνια ως μέσο ουσιαστικής καταπολέμησης των προβλημάτων της νησιωτικότητας.

Σήμερα στην Αίθουσα αυτήν ακούστηκαν πολλά για τα περι νησιωτικότητας και για το ενδιαφέρον της σημερινής Κυβέρνησης για τους νησιώτες.

Το άρθρο 33, αποτελεί το επιστέγασμα για να αποκτήσει ουσία η προσπάθεια πλήρους αντιμετώπισης των ιδιαιτεροτήτων των νησιών σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα. Ουσιαστικά είναι η υλοποίηση της συνταγματικής επιταγής του άρθρου 101 παράγραφος 4 του Συντάγματος. Η κατάσταση και τα αιτήματα των νησιών μοιάζουν με τους καιρούς τους, αλλάζει συχνά και πολλές φορές αφορούν την ίδια την επιβίωσή μας. Αυτό ακριβώς έρχεται να ιατρεύει σήμερα το άρθρο 33.

Επιθυμώ να σας συγχαρώ, διότι όσον αφορά σε αυτά τα οποία ακούστηκαν σήμερα εδώ, ότι δεν υπάρχει πολιτική για τη νησιωτικότητα, ποιοι ήταν εκείνοι οι οποίοι, πραγματικά, θέσπισαν την αρχή της νησιωτικότητας και την κατοχύρωσαν συνταγματικά και ποιοι είναι εκείνοι που σήμερα με τις αυτές ενέργειες την προωθούν; Ας μας δώσουν μία απάντηση και ας αφήσουν τις κορώνες.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ- ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ολοκληρώσω. Υπήρξε ανοχή για συναδέλφους που μίλησαν επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Εντάξει, κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε τη σκέψη σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ- ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Δεν έγιναν αποδεκτές οι τροπολογίες του συναδέλφου Κεφαλογιάννη και του κ. Κεγκέρογλου για το πλοίο ασφαλείας. Πρέπει, όμως, να το δούμε κατάματα, διότι δεν μπορεί για καμμία αιτία και ιδιαίτερα για παράνομες και καταχρηστικές αιτίες και για λόγους καιρού τα νησιά μας να μένουν έστω και μία μέρα χωρίς πλοίο. Αυτό η ελ-

ληνική πολιτεία πρέπει να το αντιμετωπίσει καθοριστικά.

Τέλος, υπήρξαν προβληματισμοί σχετικά με τη λειτουργία του άρθρου 35 για τη δημιουργία Ερευνητικού Ινστιτούτου Νησιωτικής Πολιτικής.

Δεν θα ήθελα η υπόδειξή μου αυτή να εκληφθεί ως τοπικιστική κορώνα αλλά υπενθυμίζω ότι στη Ρόδο λειτουργεί το Ινστιτούτο για το Δίκαιο της Θάλασσας και το Ναυτικό Δίκαιο, το οποίο θα μπορούσαμε να ενισχύσουμε εντάσσοντας σε αυτό και θέματα νησιωτικής πολιτικής. Άλλωστε, το συγκεκριμένο ινστιτούτο προσφέρει σπουδαίο εθνικό έργο και έχει άμεση διασύνδεση με το πανεπιστήμιο.

Θα κλείσω, κυρία Πρόεδρε, με ένα χθεσινό γεγονός. Η Κάσος είχε περάσει κάποιες μέρες χωρίς πλοίο για διαφόρους λόγους. Αίτημα της Κάσου χθες ήταν να περάσει το συντομότερο δυνατόν το πλοίο από το ακριτικό μας νησί με αλλαγή του δρομολογίου. Το Υπουργείο και ο ίδιος ο κύριος Υπουργός αντέδρασαν άμεσα. Ανταποκρίθηκε το νεοσύστατο Υπουργείο σε μία συγκεκριμένη ανάγκη κάποιου νησιού μας. Αυτό επιδιώκουμε σήμερα με την ορθή οργάνωση του Υπουργείου, την οποία επιδιώκουμε μεταξύ άλλων με την υπερψήφιση αυτού του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας ευχαριστούμε, κύριε Υψηλάντη.

Ο κ. Κουίκ έχει το λόγο.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουμε άλλους δύο-τρεις συναδέλφους που είναι στην Αίθουσα και θέλουν να μιλήσουν και μετά θα δώσω το λόγο στους κοινοβουλευτικούς.

Ορίστε, κύριε Κουίκ, έχετε το λόγο για τέσσερα λεπτά.

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω να ξεκινήσω με μία διαπίστωση, διότι μιλούσαμε αυτές τις δύο μέρες για τη νησιωτική πολιτική και είχαμε συνέχεια κατά 99,9% στο μυαλό μας το Αιγαίο. Το Ιόνιο το αφήναμε κάπου στα αζήτητα. Είναι σαν το Υπουργείο του κ. Μουσουρούλη, που είναι Ναυτιλίας και Αιγαίου αλλά δεν είναι των Ιονίων Νήσων. Αυτή είναι και η ένσταση που είχα από την πρώτη στιγμή, κύριε Υπουργέ, για την ονομασία του Υπουργείου, γιατί και τα Ιόνια νησιά έχουν τα προβλήματά τους. Η Ιθάκη για παράδειγμα είναι ένα νησί, το οποίο πλέον έχει αποστερηθεί των πάντων. Δεν έχει τίποτα επάνω παρά μόνο κάποιους κατοίκους, που περιμένουν να περάσει το πλοίο για να πάνε να κάνουν τη δουλειά τους στην Κεφαλλονιά.

Γιατί όταν μιλάμε για νησιωτική πολιτική -και βεβαίως δεν είναι ευθύνη του Υπουργείου, το ξεκαθαρίζω- είναι θέμα μιας συνολικής κυβερνητικής πολιτικής του πώς αντιλαμβάνεται τη διαβίωση των κατοίκων στα νησιά, τα οποία οι μνημονιακοί θέλουν διακαώς να αδειάσουν από κατοίκους για να κοπούν κοστολόγια.

Από την άλλη πλευρά, η νησιωτική πολιτική, κύριε Υπουργέ, πρέπει να περιλαμβάνει και τα ζητήματα τα οποία τέθηκαν από τον Πρόεδρό μας, δηλαδή θέματα φορολογίας. Πρέπει να περιλαμβάνει θέματα που έχουν να κάνουν με το πώς μπορούν αυτά τα νησιά να ανταγωνιστούν στα ίσια αυτούς που είναι ακριβώς απέναντί, οι οποίοι δουλεύουν με 8% φορολογία, όταν εμείς δουλεύουμε με 23%. Η Κυβέρνηση δεν μπορεί να κάνει ούτε καν μείωση του δείκτη ΦΠΑ εστίασης, διότι δεν το επιτρέπουν η τρόικα, ο Τόμσεν και η παρέα του.

Το θέμα της ναυτιλίας είναι πολύπλοκο και αναφέρομαι στην συγκοινωνιακή σύνδεση των νησιών. Έχουμε την ευλογία να έχουμε τον ωραιότερο πολυπληθή νησιωτικό παράδεισο, ο οποίος όμως ταυτόχρονα δημιουργεί και ζητήματα που σχετίζονται με το πώς θα σχεδιάσεις την ακτοπολική σύνδεση. Αν θέλουμε, όμως, να κρατήσουμε τους κατοίκους στα νησιά τους και να μη βλέπουμε για παράδειγμα αυτήν τη στιγμή την Ψέριμο να μην έχει πια ούτε έναν μαθητή, θα πρέπει να αρχίσουμε να ασκούμε γενικότερες πολιτικές.

Πραγματικά πιστεύω ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής -ή όπως αλλιώς θέλετε να το πείτε- θα πρέπει να κάνει παρεμβάσεις όχι απλά και μόνο σε επίπεδο τεχνοκρατικό δικό σας αλλά γενικότερες παρεμβάσεις. Δηλαδή πρέπει να αναλύσετε ώρες, προσπαθώντας να πείσετε το κάθε Υπουργείο ξεχωριστά και βεβαίως πάνω από όλα τον κ. Στουρνάρα ότι αν δεν πέσουν χρήματα στα νησιά, τα νησιά μας θα ρημάξουν.

Προχθές γύρισα από τη Χίο, την εκλογική σας περιφέρεια, κύριε Υπουργέ. Στη Χίο ξέρετε πολύ καλά ότι τους απασχολούν διάφορα ζητήματα, όπως για παράδειγμα το ζήτημα των ΚΤΕΛ. Έχετε αναγκάσει, λόγω της πολιτικής του Υπουργείου Εσωτερικών, με ένα εκατομμύριο ευρώ που χρωστάει το κράτος μέσω των περιφερειών στα ΚΤΕΛ, να μη μεταφέρουν τους μαθητές και όχι μόνο αυτό αλλά όπως μου είπε ο Πρόεδρος των υπεραστικών ΚΤΕΛ, να σπρώχνονται στους τοκογλόφους για να βρίσκουν λεφτά προκειμένου να κινούν τα λεωφορεία τους.

Έχω την τιμή ως Βουλευτής Επικρατείας των Ανεξάρτητων Ελλήνων να έχω υπό τη βουλευτική μου -αν θέλετε- «υιοθεσία» το βόρειο Αιγαίο, το νότιο Αιγαίο και τα νησιά του Ιονίου Πελάγους.

Πραγματικά, είμαι από εκείνους που και δημοσιογραφικά γνώρισα και κατέγραφα τα προβλήματά τους, τις χαρές τους και τις λύπες τους. Πρέπει να σας πω ότι βρισκόμαστε σε μια εκρηκτική κατάσταση, την οποία την επιδεινώνουν -κυρίως στο Ιόνιο- και η κατάσταση με το σχέδιο «Αθήνα».

Από εκεί και πέρα έκανε την τοποθέτηση της η τομεάρχης μας, η Μίκα Ιατρίδη, η οποία δικαίως εξερράγη πριν από λίγο λέγοντας ότι δεν μπορούν εκείνοι, οι οποίοι ενδεχομένως δεν ξέρουν που πέφτουν οι παραλίες της Αττικής, να μιλούν για το πως ζουν οι νησιώτες στις περιοχές τους.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε κ. Κουίκ.

Ξέρω ότι έχουμε να πούμε πολλά για τα νησιά μας αλλά πρέπει να είμαστε συνεπείς στο χρόνο.

Ο κ. Θεόδωρος Δρίτσας έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θέλω κατ' αρχάς να εκφράσω την ικανοποίησή μας για την ωριμότερη σκέψη και μη δεχθείτε για τη σκεπτική συζήτηση αυτήν την τροπολογία για το πλοίο ασφαλείας. Η νησιωτική αυτοδιοίκηση και οι ναυτεργατικές ενώσεις -η ΠΝΟ και τα άλλα ναυτεργατικά σωματεία- μπορούν -και πρέπει- λέμε εμείς- να έχουν ένα δημόσιο, κοινωνικό διάλογο, όπου μέσα από αυτόν προσεγγίζονται και τις πιο πολλές φορές λύνονται με τον καλύτερο τρόπο τέτοιου είδους ζητήματα, αλληλέγγυα και με συνεννόηση. Αυτή είναι η καλύτερη λύση και δεν χρειάζονται οι αυταρχικές παρεμβάσεις του κράτους ή ακόμη και του Κοινοβουλίου και μάλιστα, με τέτοιο τρόπο.

Από την άλλη μεριά θέλω να εκφράσω τη θλίψη μου, διότι δεν ευοδώθηκε ούτε και τώρα -περίπου δυο χρόνια εκκρεμεί- η ρύθμιση για τους υπαλλήλους, εργαζόμενους της εταιρείας «ΑΓΟΥ-ΔΗΜΟΣ» που τους έχει αφήσει χωρίς να τους έχει πληρώσει τα δεδουλευμένα και τις αποδοχές τους. Κάποια στιγμή πρέπει να λυθεί αυτό το ζήτημα.

Έρχομαι τώρα στο θέμα για το οποίο πήρα το λόγο. Θα ασχοληθώ με την τροπολογία αναφορικά με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας.

Πέρα από το σκανδαλώδες αδιέξοδο που συνιστά -και αποδεικνύεται πια- όλη αυτή η ιστορία της ιδιωτικοποίησης των ναυπηγείων και Σκαρμαγκά και Ελευσίνας, το οποίο πρέπει να είναι διδακτικό για όλες τις συζητήσεις περί ιδιωτικοποιήσεων και περί αποκρατικοποιήσεων που γίνονται αυτήν την περίοδο, νομίζω ότι πρέπει να πούμε μερικά πράγματα για αυτήν την τροπολογία.

Εμείς διατηρούμε βάσιμες -είμαι βέβαιος- επιφυλάξεις για την αρτιότητα αυτής της νομοθετικής ρύθμισης, όπως είναι διατυπωμένη. Επίσης, διατηρούμε επιφυλάξεις στο κατά πόσο θα επιφέρει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Είναι παρών πλέον και ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, θα μας δώσει τις εξηγήσεις του και θα τις αξιολογήσουμε. Παρ' όλα αυτά, όσο κι αν μελετήσαμε τα ζητήματα που προκύπτουν, δεν μπορεί παρά να έχουμε τις επιφυλάξεις μας. Θα μπορούσε η ρύθμιση αυτή να μην αναφέρεται σε καταβολή αλλά σε προκαταβολή. Αυτό το αφήνω.

Εκείνο, όμως, που χρειάζεται -κατά τη γνώμη μας- τουλάχιστον είναι η σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και επίσης η ρητή αναφορά στο κείμενο της διάταξης νόμου ότι η προκαταβολή ή η καταβολή -εν πάση περιπτώσει όπως εισάγεται- χορηγείται υπό τον όρο της κατά προτεραιότητα εξόφλησης οφειλών προς τους εργαζόμενους των ναυπηγικών μονάδων και με την προϋπόθεση της αποκατάστασης των εργασιακών

σχέσεων με πλήρη απασχόληση των εργαζομένων.

Αυτά είναι στοιχειώδεις εγγυήσεις για να πει κανείς ότι αξίζει να υπερβεί άλλου τύπου, νομικού χαρακτήρα, επιφυλάξεις που δεν μπορεί παρά να τις έχει. Δεν θέλω να επεκταθώ περισσότερο επ' αυτού.

Περιμένουμε τον κύριο Υπουργό. Νομίζω ότι οι επιφυλάξεις μας -τις χαρακτηρίζω πολύ σεμνά- είναι βάσιμες, γιατί ακριβώς οι εργαζόμενοι πρέπει να πληρωθούν και τα ναυπηγεία πρέπει να ξαναλειτουργήσουν και χρειαζόμαστε στέρεη βάση γι' αυτό, που δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι εξασφαλίζεται με αυτήν εδώ την τροπολογία.

Ευχαριστώ.

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

Η κυρία Όλγα Βαλαβάνη έχει το λόγο.

ΟΛΓΑ-ΝΑΝΤΙΑ ΒΑΛΑΒΑΝΗ: Κύριε Υπουργέ, όσον αφορά λιμάνια το νομοσχέδιο είναι στην πραγματικότητα «μαγική εικόνα». Αυτό που φαίνεται σε πρώτο επίπεδο είναι η αναδιοργάνωση και συνένωση τους σε ανώνυμες εταιρείες, πράγμα που από μόνο του δεν θα ήταν απολύτως καταδικαστέο, αν δεν υπεισερχόταν η υποψία ότι οι μετοχές ως «πακέτα» ή συνολικά η μετοχική βάση της εταιρείας είναι ο ευκολότερος τρόπος μεταβίβασης της δημόσιας περιουσίας του δημοσίου, που σύμφωνα με το Σύνταγμα της χώρας δεν μεταβιβάζεται.

Επιπλέον, την όμορφη εικόνα αξιοποίησης των λιμανιών που ζωγραφίζει το νομοσχέδιο, χαλάει το πανταχού παρόν ΤΑΙΠΕΔ. Τι αξιοποίηση να κάνει, δηλαδή, το ΤΑΙΠΕΔ; Το ΤΑΙΠΕΔ από το συστατικό του νόμου είναι «κατασκευή» με έναν και μόνο στόχο: Να πουλήσει την ιδιωτική και δημόσια περιουσία του δημοσίου και κάθε φορά, εντός δέκα ημερών, να καταθέτει το αντίτιμο στον ειδικό λογαριασμό των δανειστών στην Τράπεζα της Ελλάδας, για να το ρουφήξει η «μαύρη τρύπα» ενός μη βιώσιμου χρέους, που αντί να μειώνεται, αυξάνεται.

Τι «μελέτες βιωσιμότητας λιμένων» να εκπονήσει το ΤΑΙΠΕΔ, καθήκον που του βάζει αυτό το νομοσχέδιο; Το ΤΑΙΠΕΔ ό,τι δεν μπορεί να πουλήσει, υποχρεωτικά, από το συστατικό του νόμου δεν μπορεί να το επιστρέψει πίσω στο δημόσιο αλλά το στέλνει αναγκαστικά στον εκκαθαριστή. Άρα, αν η μελέτη του κρίνει «μη βιώσιμο» το συγκεκριμένο λιμάνι, του οποίου διαθέτει τις μετοχές, το μόνο που μένει από κει και πέρα να κάνει, είναι να το κλείσει.

Αλλά τι είναι και το μικρότερο λιμάνι από ό,τι η πύλη για όλη την οικονομική ζωή της περιοχής; Με τι δικαίωμα, δηλαδή, θα μπορεί το ΤΑΙΠΕΔ να το κλείνει, λες και είναι οικογενειακή του επιχείρηση; Και γιατί, δηλαδή, θα πρέπει να υπάρχει εισήγηση του ΤΑΙΠΕΔ για να απορροφηθούν κρατικά από δημοτική λιμενικά ταμεία; Για να δημιουργούνται οι πιο πρόσφοροι για την ιδιωτικοποίηση συνδυασμοί; Και ποια είναι, δηλαδή, η τεχνολογία του ΤΑΙΠΕΔ, που επικαλείται το νομοσχέδιο για αξιοποίηση; Να ξεπουλάει και ως ανώνυμη εταιρεία, με αποκλειστικό ιδιοκτήτη το δημόσιο, να καταγράφει το ίδιο ζημιές, όπως έγινε το 2012; Θα ήταν ενδιαφέρον να μάθουμε πόσο κόστισαν οι διάφορες διεθνείς και ελληνικές εταιρείες συμβούλων και τα αντίστοιχα δικηγορικά γραφεία στο λίγο παραπάνω από ενάμιση χρόνο λειτουργίας του.

Στην πραγματικότητα το χαοτικό στοιχείο στα σχέδια συνενώσεων κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του λιμενικού συστήματος, είναι απολύτως εσκεμμένο χάος, για να μην ξεδιπλωθεί στο φως της δημοσιότητας σε όλη του την έκταση το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα και να έχει ελεύθερα τα χέρια του για «κοπτοραπτική» λιμανιών το ΤΑΙΠΕΔ, σύμφωνα με ό,τι μπορεί να εμφανιστεί και να απαιτηθεί από distress ή και vulture funds μεταμφιεσμένα σε «επενδυτές».

Η βασική φιλοσοφία του νομοσχεδίου ως προς την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών είναι η βασική φιλοσοφία με την οποία η τρόικα υπαγόρευσε τον ιδρυτικό νόμο του ΤΑΙΠΕΔ. Το τίμημα για την ενενηταετηνική κτήση ούτε λίγο ούτε πολύ των λιμανιών είτε είναι αυτό εφάπαξ είτε έχει και κάποιο ετήσιο ποσοστό, πηγαίνει στους δανειστές. Τα κέρδη από τη λειτουργία των λιμανιών πηγαίνουν στους «επενδυτές». Και το κόστος των επενδύσεων και του εκσυγχρονισμού των λιμανιών το επωμίζεται το δημόσιο,

δηλαδή ο Έλληνας φορολογούμενος. Αυτή είναι η τεχνολογία του ΤΑΙΠΕΔ. Α ναι, και οι επιβάτες αναλαμβάνουν να πληρώσουν μέσω του εισιτηρίου τους μέρος του κόστους των άγονων γραμμών.

Και η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων είναι τόσο ανεξάρτητη αρχή, ώστε αντί να είναι επί της ουσίας δεσμευμένη στην πολιτική των μνημονίων και της τρόικας, όπως είναι η ΡΑΕ και οι άλλες δήθεν ανεξάρτητες αρχές, αποτελεί και τυπικά δομή του ίδιου του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Τι θα ρυθμίζει αυτή η -και τυπικά εξαρτημένη- ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων; Τον ανταγωνισμό ανάμεσα στα λιμάνια. Και τι έπιασε ξαφνικά τα λιμάνια για να ανταγωνίζεται το ένα το άλλο; Εδώ δεν πρόκειται για τη «μαγική εικόνα» αλλά για τη «μαγική λέξη» του νομοσχεδίου: «Ιδιωτικό λιμάνι». Γι' αυτό γίνεται, εξάλλου, και όλη η φασαρία.

Υπενθυμίζω -και κλείνω- ότι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης είναι σοβαρά κερδοφόρος και, μάλιστα, τα τελευταία δύο χρόνια. Είχε κέρδη ύψους 26 εκατομμυρίων μετά την πληρωμή των φόρων πέρυσι. Ο ΟΛΠ, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, πήρε διεθνές βραβείο καλύτερου εμπορικού λιμανιού στο τέλος του 2012. Δεν το πήρε η «COSCO», ο ΟΛΠ το πήρε το βραβείο «COSCO»: Άνοδος διακίνησης containers πολύ σοβαρή και ακόμα σοβαρότερα σχέδια για μεγαλύτερη άνοδο φέτος -και ζημιές, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στην Ευρώπη. Γι' αυτό πιέζει την ελληνική πολιτεία για την κατάργηση και ενός μικρού ετήσιου επιμίσθιου πάνω από το μίσθωμα, που πληρώνει -λόγω καταγραμμένων ζημιών.

Ας μη μας πει η Κυβέρνηση για τη συμφωνία «HEWLETT PACKARD» - «COSCO» κ.λπ.. Όλο αυτό εξαρτιόταν -και έπρεπε να έχει γίνει εδώ και δεκαετίες- από το να κατασκευαστεί αυτή η μικρή γραμμή που ενώνει το Θριάσιο με το Ικόνιο, που, βέβαια, είχε προγραμματιστεί πολύ πριν εμφανιστεί η «COSCO» στο προσκήνιο, και η οποία δίνει τη δυνατότητα να γίνεται και από τον Πειραιά, ανοίγοντας τεράστιες δυνατότητες -θα πάνε ιδιωτικά, όμως τα κέρδη τους και, μάλιστα, πουλιέται και το τρένο- κάτι που γινόταν από χρόνια στην ίδια τη Θεσσαλονίκη, όπου υπήρχε αυτή η σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κλείστε, σας παρακαλώ, κυρία Βαλαβάνη.

ΟΛΓΑ - ΝΑΝΤΙΑ ΒΑΛΑΒΑΝΗ: Κλείνω, κυρία Πρόεδρε.

Όλα αυτά βάζουν, βέβαια, ένα ερώτημα. Ανάπτυξη προς όφελος τίνος; Γιατί τι να κάνει η χώρα, οι εργαζόμενοι και ο λαός της μια ανάπτυξη που δεν αυξάνει αλλά μειώνει τις θέσεις εργασίας, που οδηγεί σε μισθούς πείνας, που δεν αφήνει στη χώρα προσιθέμενη αξία, που δεν πληρώνει φόρους και τέλη και που πετάει -όπως επιτρέπει να γίνει και αυτό το νομοσχέδιο- την περιβαλλοντική νομοθεσία στο «καλάθι των ακρήτων», προκειμένου η ιδιωτικοποίηση της θαλάσσιας αλλά και της χερσαίας ζώνης -σε πόσο βάθος, άραγε, της χερσαίας ζώνης;- να επιτευχθεί ανενόχλητη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε πάρα πολύ, κυρία Βαλαβάνη.

ΟΛΓΑ - ΝΑΝΤΙΑ ΒΑΛΑΒΑΝΗ: Δεν πρέπει να προχωρήσουν αυτά τα σχέδια. Και οι εργαζόμενοι στα λιμάνια, όσο και οι ίδιες οι ησιωτικές κοινωνίες, πρέπει να πάρουν αυτήν την υπόθεση, του να βάλουν φραγμό σ' αυτά τα σχέδια, στα χέρια τους.

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας ευχαριστούμε.

Ο κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα είναι η πρώτη φορά που αναφέρομαι στη σημασία των ελληνικών θαλάσσιων για την ελληνική ιστορία, κοινωνία και οικονομία. Τα τελευταία, τουλάχιστον, πέντε χιλιάδες χρόνια το ελληνικό έθνος θεωρεί και χρησιμοποιεί τη θάλασσα ως προστάτη και αρωγό είτε για το βιοπορισμό του είτε για την επικράτησή του έναντι των εισβολέων.

Για όλους αυτούς τους λόγους, θεωρώ ότι η κατάργηση του Υπουργείου Ναυτιλίας από την προηγούμενη κυβέρνηση, του κ.

Παπανδρέου, υπήρξε μία πραγματικά άστοχη ενέργεια. Επελέγη συνειδητά να στερήσουμε στο σημαντικότερο πλουτοπαραγωγικό πόρο της χώρας τη θεσμική σημασία που του οφείλουμε.

Η ίδρυση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, βάσει του π.δ. 85/2012, ήταν η πρώτη κίνηση να επαναφέρουμε τη θάλασσα ως βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

Το παρόν νομοσχέδιο για την «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και άλλες διατάξεις», αποτελεί την αναμενόμενη συνέχεια των προσπαθειών μας να αναβαθμίσουμε το σημαντικότερο πλουτοπαραγωγικό μέσο στη στρατηγική, θεσμική θέση που του αρμόζει. Παρέχει, δηλαδή, ένα ξεκάθαρο νομικό πλαίσιο για την εύρυθμη λειτουργία του Υπουργείου Ναυτιλίας και των υφιστάμενων υπηρεσιών, διευθετώντας αρκετά οργανωτικά ζητήματα σε επίπεδο κρατικού μηχανισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προκειμένου να διορθώσουμε παρελθόντες αμαρτίες, θεσμοθετούμε ένα Υπουργείο υπεύθυνο πλέον για το σχεδιασμό της ελληνικής ναυτικής πολιτικής αλλά και για τον εθνικό συντονισμό, για την παρακολούθηση της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όλες οι προβλέψεις του νομοσχεδίου εντάσσονται στην ευρύτερη προσπάθειά μας για εξορθολογισμό του κρατικού μηχανισμού, για την ενίσχυση της ασφάλειας των πολιτών και, τέλος, για την οικονομική ανάκαμψη της χώρας.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ σε ορισμένα παραδείγματα:

Από τα στοιχεία προκύπτει ότι το Αιγαίο αποτελεί πλέον την κύρια πύλη εισόδου παράνομης μετανάστευσης στη χώρα μας. Όσες φορές έχω επισκεφθεί τόσο τη Σάμο, όσο και την Ικαρία, το συγκεκριμένο φαινόμενο βρίσκεται πολύ ψηλά στις συζητήσεις και στις προτεραιότητες των κατοίκων.

Η ενίσχυση του λιμενικού Σώματος αποτελεί το πρώτο αντίμετρο, ώστε να εξασφαλίσουμε τους πόρους και τα μέσα που θα του επιτρέψουν να εκτελεί το έργο του απρόσκοπτα και με τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα. Είτε αναφερόμαστε στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης είτε αναφερόμαστε στη διασφάλιση των ελληνικών συνόρων, η ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος παίζει σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια των ελληνικών θαλασσών τόσο για τους επισκέπτες της χώρας, όσο και για τους κατοίκους των νησιών μας.

Από την άλλη πλευρά, ορισμένες μεταρρυθμίσεις έχουν διαφορετικό χαρακτήρα και επικεντρώνονται στην ανάπτυξη και διασφάλιση της ναυτικής εργασίας και εκπαίδευσης.

Οι απόφοιτοι των σχολών θα μπορούν να βασίζονται πλέον στην ποιότητα και ανταγωνιστικότητα των γνώσεων που έχουν λάβει κατά τη φοίτησή τους.

Η προτεινόμενη λιμενική πολιτική αξιοποιεί θεσμούς και διαδικασίες, για να αναδιορθώσουμε το εθνικό λιμενικό δίκτυο, προκειμένου να καταστήσουμε τα ελληνικά λιμάνια δελεαστικότερα για επενδύσεις, οι οποίες σημαίνουν δουλειά και ανάπτυξη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι τα τελευταία χρόνια δεν έχουμε καταφέρει να εκμεταλλευτούμε στο έπακρο τις δυνατότητες που μας προσφέρουν οι ελληνικές θάλασσες. Είτε ως πηγή απασχόλησης είτε ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, οι ελληνικές θάλασσες έχουν θρέψει γενιές Ελλήνων και επέτρεψαν στους άξιους ναυτικούς μας να κατακτήσουν τις θάλασσες όλου του κόσμου και να μεταφέρουν πίσω στην πατρίδα σημαντικό πλούτο.

Δεν έχουμε πλέον την πολυτέλεια να παραβλέψουμε τη σημασία που έχει για τους Έλληνες η θάλασσα.

Οι διατάξεις του νομοσχεδίου: «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» αποσκοπούν στην αναθεώρηση και ανανέωση του θεσμικού πλαισίου που θα επιτρέψει στη χώρα μας να ανακάμψει από την παρούσα οικονομική κρίση, αξιοποιώντας τον παλαιότερο ίσως σύμμαχο της χώρας μας, τις ελληνικές θάλασσες.

Θα ήθελα να κάνω μία πολύ σύντομη αναφορά σχετικά με τη συνταγματική επιταγή για τη νησιωτικότητα. Είναι μία πολύ θετική ρύθμιση που υπάρχει στο άρθρο 33 του παρόντος νομοσχεδίου.

Τέλος, όσον αφορά την τροπολογία που απεσύρθη, σχετικά με τα «πλοία ασφαλείας», εγώ θα έλεγα στον κύριο Υπουργό ότι

θα έπρεπε να ξαναδούμε τη συγκεκριμένη ρύθμιση. Είναι πολύ σημαντική όσον αφορά τα νησιά μας και της Κρήτης, βέβαια, συμπεριλαμβανομένης. Δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση ούτε αιχμή ούτε στρέφεται κατά του νομίμου δικαιώματος της απεργίας. Σε κάθε περίπτωση, όμως, πρέπει να διασφαλιστούν και τα υπόλοιπα δικαιώματα τόσο των παραγωγών όσο και των κατοίκων των νησιών.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστώ και εγώ, κύριε Κεφαλογιάννη.

Με την κ. Αφροδίτη Θεοπεφτάτου τελειώνει ο κατάλογος των ομιλητών.

Ορίστε, κυρία Θεοπεφτάτου, έχετε το λόγο.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εν μέσω αυτής της βαθιάς κρίσης η ζωή στα νησιά μας, σταδιακά απαξιώνεται και δυσχεραίνεται εξαιτίας της κατάρτησης υπηρεσιών και δομών και της αύξησης των εισιτηρίων, των μεταφορών, της μείωσης των δρομολογίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επωμίζονται οι πολίτες τα προβλήματα σε θέματα υγείας, επαγγελματικά και άλλα.

Εν μέσω, λοιπόν, αυτής της βαθιάς κρίσης και της ανεργίας, πολλοί από τους νέους μας έχουν στραφεί στη ναυτική εκπαίδευση -αυτό το θέμα θα ήθελα να αναδείξω- και λόγω της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού που λειτουργεί στην Κεφαλλονιά, στο Αργοστόλι και λόγω του Ναυτικού ΕΠΑΛ Ιθάκης.

Όντως, η ναυτιλία είναι ένας σημαντικός πυλώνας της οικονομίας μας. Ως εκ τούτου, η ναυτική εκπαίδευση θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί με τη δέουσα επιμέλεια και φροντίδα.

Εντούτοις, στο παρόν νομοσχέδιο ουσιαστικά δεν παρατηρούμε κάποια αλλαγή σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης. Οι δημόσιες ναυτικές ακαδημίες αντιμετωπίζουν σωρεία προβλημάτων και βλέπουμε ότι δεν υπάρχει πολιτική βούληση για την επίλυσή τους, καθώς και για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

Μερικά προβλήματα, που έχουμε ήδη επισημάνει με παρεμβάσεις μας, είναι εν συντομία. Το κτηριακό, ο υποτυπώδης εξοπλισμός για τη διεξαγωγή εργαστηρίων και μαθημάτων με χρήση προσομοιωτών και οι βιβλιοθήκες. Επίσης, υπάρχει έλλειψη μόνην καθηγητών ναυτικών μαθημάτων ειδικότητας πλοιάρχων σε όλες τις σχολές της χώρας.

Το πρόβλημα είναι ότι είναι δυσχερής η εξεύρεση ωρομίσθιων καθηγητών τέτοιας ειδικότητας λόγω του πενιχρού μισθού και της ολιγόμηνης ασφάλισής τους.

Για πρώτη φορά, κύριοι συνάδελφοι, παρουσιάστηκε το φαινόμενο στο νησί μας καθηγητές μέσης εκπαίδευσης που διορίστηκαν να μην κάνουν δεκτό τον διορισμό ή να ζητήσουν άδεια άνευ αποδοχών, γιατί ο μισθός τους δεν μπορούσε να ανταποκριθεί στο αυξημένο κόστος διαβίωσης στα νησιά.

Επίσης, στις περισσότερες ακαδημίες υπάρχει υποστελέχωση σε στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό, με συνέπεια να καθίσταται δυσχερής η εύρυθμη λειτουργία τους.

Συγκεκριμένα, έχουμε ορισμένες προτάσεις.

Στο άρθρο 20, όπου αναφέρεται το Μητρώο Ενεργών Ναυτικών, ενεργός ναυτικός θεωρείται αυτός που έχει τουλάχιστον οκτώ μήνες συνεχή υπηρεσία την τελευταία τετραετία. Όμως, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, τα μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού ναυτικών μαθημάτων δικαιούνται ανά τριετία ειδική εκπαιδευτική άδεια έως τρεις μήνες για ναυτολόγηση σε πλοίο κατόπιν έγκρισης από τον Υπουργό.

Συνεπώς, στην καλύτερη περίπτωση, εάν εγκριθεί η άδεια τους, θα έχουν έξι μήνες υπηρεσία σε πλοία τα τελευταία έξι χρόνια. Επακόλουθα, θα καταργείται γι' αυτούς η έννοια του ναυτικού. Νομίζουμε ότι πρέπει να γίνει κάποια ρύθμιση σε αυτό το σημείο.

Σε ό,τι αφορά επίσης το άρθρο 21 για τους επίκουρους καθηγητές και καθηγητές εφαρμογών, ενώ διευθετείται το νομοθετικό κενό, που υπήρχε στο ν. 2638/98, για την προβλεπόμενη διαδικασία νομιμοποίησής τους, εντούτοις υπάρχει αδυναμία στην εξέλιξή τους στην επόμενη βαθμίδα. Αναφέρεται ότι οι καθηγητές θα πρέπει να υποβάλουν τα στοιχεία τους όταν το Υπουργείο

κάνει προκήρυξη. Στην πράξη, όμως, αυτό δεν ακολουθείται, γιατί το Υπουργείο, με τα μέχρι τώρα δεδομένα, δεν έχει προκηρύξει θέσεις για την εξέλιξή τους. Έτσι, παραμένουν εγκλωβισμένοι στο βαθμό του επίκουρου καθηγητή ή καθηγητή εφαρμογών, χωρίς να μπορούν να προαχθούν.

Προτείνουμε, λοιπόν, να συμπεριληφθεί στο νομοσχέδιο ότι με τη συμπλήρωση της τριετίας των μόνιμων επίκουρων καθηγητών ή καθηγητών εφαρμογών, γίνεται άμεση σύγκληση εκλεκτορικού σώματος από το Υπουργείο και αξιολογούνται εφόσον συμπληρώνουν τα προσόντα που προβλέπονται από το νόμο.

Μία τελευταία επισημάνση, κυρία Πρόεδρε, σχετικά με το άρθρο 24 για την ίδρυση γραφείου σταδιοδρομίας. Θα προτείναμε να λειτουργεί περιφερειακά, ώστε να είναι προσβάσιμο προκειμένου οι νέοι, οι σπουδαστές να ζητούν οποιαδήποτε στιγμή πληροφορία και συμβουλή κοντά στον τόπο που σπουδάζουν και ζουν.

Σε αντίθετη περίπτωση, το γραφείο σταδιοδρομίας δεν θα είναι προστό και ελέγξιμο και θα απαιτείται να διανύουν μεγάλες αποστάσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Σας ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Το λόγο για τέσσερα λεπτά έχει ο Υπουργός Άμυνας, κ. Πάνος Παναγιωτόπουλος.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, θέλω να ευχαριστήσω τις κυρίες και τους κύριους συναδέλφους οι οποίοι αναφέρθηκαν στο συγκεκριμένο θέμα. Είναι η τροπολογία υπ' αριθμόν 450.

Βρίσκομαι εδώ από καθήκον να τους ενημερώσω, σεβόμενος ακριβώς τις τοποθετήσεις τους, ασχέτως του σημείου εκκίνησης των τοποθετήσεων αυτών.

Για να έχει κανείς πλήρη εικόνα, πρέπει να λάβει υπ' όψιν μαζί με την τροπολογία και τη συμφωνία-πλαίσιο, η οποία έχει επιτευχθεί μεταξύ των ναυπηγείων και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ποιων ναυπηγείων;

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Των Ναυπηγείων Ελευσίνος. Είναι σαφές εδώ. Την έχουμε διανέμει την τροπολογία. Ο κ. Δρίτσας νομίζω ότι την έχει. Θα την καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής. Έχουμε τρία πρωτότυπα. Το ένα από τα πρωτότυπα αυτά το καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής, για να γίνει αναπαραγωγή και να πληροφορηθούν όλοι οι συνάδελφοι.

Βεβαίως, αυτή η νέα συμφωνία - πλαίσιο ανοίγει το δρόμο για την τροποποίηση της σύμβασης, για να μπορέσει το ελληνικό δημόσιο να πάρει τις πυραυλάκατους που έχει παραγγείλει στα Ναυπηγεία Ελευσίνος, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη θωράκιση της εθνικής άμυνας της χώρας στη θάλασσα και ταυτόχρονα για να συνεχίσουν να λειτουργούν τα Ναυπηγεία Ελευσίνος, να συνεχίσουν να υπάρχουν οι θέσεις απασχόλησης εκεί, κάτι πάρα πολύ σημαντικό για χίλιους σχεδόν εργαζομένους.

Επιτρέψτε μου ορισμένες σκέψεις. Και επιτρέψτε μου αυτές τις σκέψεις να τις μοιραστώ μαζί σας. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, όπως γνωρίζετε, δεν είναι αρμόδιο για τη ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα. Είναι αρμόδιοι άλλοι συνάδελφοι, που προσπαθούν φιλότιμα και αποτελεσματικά από την πλευρά τους, ο κ. Χατζηδάκης, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Μουσουρούλης. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, όμως, ενδιαφέρεται άμεσα για το θέμα των ναυπηγείων. Πρώτον, διότι στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, όπως ξέρετε, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας έχει παραγγείλει τα υποβρύχια - τις βρήκαμε αυτές τις συμβάσεις - και στα Ναυπηγεία Ελευσίνος έχει παραγγείλει τις πυραυλάκατους. Η εθνική άμυνα της χώρας χρειάζεται και τα υποβρύχια και τις πυραυλάκατους. Αποτελεί ειλημμένη απόφαση της Κυβέρνησης να δουλέψουμε με όλες τις πτέρυγες της Βουλής, να δουλέψουμε μαζί με τους εκπροσώπους των εργαζομένων, για να λύσουμε τα προβλήματα, να ανοίξουμε το δρόμο, ώστε και να πάρει το Πολεμικό Ναυτικό τα πλοία τα οποία χρειάζεται αλλά και να διασώσουμε αυτόν τον ισχυρό βραχίονα της βαριάς βιομηχανίας στην

Ελλάδα, μιας βαριάς βιομηχανίας, που στο σύνολό της βρίσκεται σε συρρίκνωση τα τελευταία χρόνια.

Θεωρώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι πρέπει να πετύχουμε συνθέσεις σε αυτό το θέμα. Είναι εθνική υπόθεση τα ναυπηγεία, διότι η εθνική άμυνα μιας χώρας, για να είναι ισχυρή, πρέπει να βασίζεται και σε μία εγχώρια αμυντική βιομηχανία.

Τα προβλήματα που έχουν προκύψει δεν προέκυψαν επί των ημερών μας. Τα βρήκαμε, τα κληρονομήσαμε. Θεωρούμε καθήκον μας όμως να τα λύσουμε, όπως είπα επιτυχάνοντας συνθέσεις και συνεννοούμενοι με όλες τις πτέρυγες της Βουλής, με τη Γενική Συνομοσπονδία, με τους εκπροσώπους των εργαζομένων.

Θέλω να τονίσω, σε απάντηση των όσων έθεσε ο κ. Δρίτσας, ότι αυτή η νέα συμφωνία- πλαίσιο κατοχυρώνει και το θέμα των εργαζομένων. Στην παράγραφο 10 λέει «ο ανάδοχος δεσμεύεται να καταβάλει άμεσα τα οφειλόμενα στους εργαζομένους των ναυπηγείων».

Επιτρέψτε μου να τονίσω ακόμη ότι με αυτήν τη συμφωνία επιτυγχάνονται τα εξής: Πρώτον, δεν κλείνουν τα Ναυπηγεία Ελευσίνος και λειτουργούν άμεσα.

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

Δεύτερον, οι χίλιοι εργαζόμενοι εργάζονται κανονικά, δεν χάνουν τη δουλειά τους. Είναι περίπου χίλιοι.

Τρίτον, οι πυραυλάκατοι, αναγκαίες για το Πολεμικό Ναυτικό, αρχίζουν να παραδίδονται με νέο πρόγραμμα. Δεσμεύουμε την εργοδοσία να παραδώσει σε συγκεκριμένες ημερομηνίες τα πλοία, με πρώτο την πυραυλάκατο «ΠΙΤΣΟ».

Τέταρτον, δεν υπάρχει αύξηση τιμήματος, παρά αυτά που ζητάει η εργοδοσία.

Πέμπτον, υπογράφηκε συμφωνία-πλαίσιο για πληρωμή των εργαζομένων, παράδοση των πυραυλάκων με χρονοδιαγράμματα πληρωμών και εργασιών.

Έκτον, θα υπογραφεί σύντομα και τροποποίηση της σύμβασης, χωρίς αύξηση τιμήματος, η οποία, βεβαίως, τροποποίηση της σύμβασης θα έρθει στη Βουλή.

Όλα τα παραπάνω πραγματοποιούνται μετά από έκθεση του ΣΟΛ και πιστοποιεί ό,τι αναφέρει ακριβώς η νομοθετική ρύθμιση, δηλαδή αντιστοιχία καταβληθέντος τιμήματος με εκτελεσθέν έργο και τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για καθένα από τα συγκεκριμένα πλοία.

Επιτρέψτε μου -για να μη μακρηγορήσω- να πω ότι είμαι στη διάθεση όλων των συναδέλφων από όλες τις πτέρυγες της Βουλής για την παροχή περαιτέρω στοιχείων στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

Επιπλέον, θα ήταν παράλειψη εκ μέρους μου αν δεν διατύπωνα δημόσια τις ευχαριστίες μου για τις κοινές προσπάθειες στη Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος, στο Πολεμικό Ναυτικό, οι διαδοχικές ηγεσίες του οποίου και τα στελέχη του οποίου έδωσαν και δίνουν τον καλύτερό τους εαυτό για να λύσουμε αυτά τα προβλήματα που κληρονομήσαμε, στον Γενικό Γραμματέα της Κυβέρνησης, τον Τάκη Μπαλτάκο, τον Ειδικό Γραμματέα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, τον Αντώνη Οικονόμου, στους στενούς μου συνεργάτες που ασχολήθηκαν με το θέμα και εξακολουθούν να καταβάλλουν σκληρή προσπάθεια, στους εκπροσώπους των εργαζομένων που δίνουν και αυτή καθημερινά μια δύσκολη μάχη, επικοινωνούν μαζί μας και μαζί σας για να ξεπεράσουμε το πρόβλημα, το οποίο κληρονομήσαμε ως γόρδιο δεσμό και πρέπει να το υπερβούμε, να το λύσουμε.

Τέλος, επιτρέψτε μου να πω ότι θέλω να ενημερωθείτε για αυτήν τη συμφωνία. Πρέπει να κινηθούμε -και το κάνουμε- και θα ενημερώσουμε άμεσα τη Βουλή για τις διαπραγματεύσεις που γίνονται για να λυθούν και τα θέματα του Σκαρμαγκά, γιατί, όπως είπα, τα υποβρύχια που είναι στο Σκαρμαγκά τα χρειάζεται η εθνική άμυνα της χώρας, όπως χρειάζεται και τις πυραυλάκατους που είναι στην Ελευσίνα, πόσω μάλλον που τώρα το στρατηγικό ενδιαφέρον της Ελλάδος δεν είναι μόνο ο Έβρος και το Αιγαίο αλλά λόγω του θέματος των υδρογονανθράκων είναι και η Νοτιοανατολική Μεσόγειος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κύριε Υπουργέ, κλείστε σας παρακαλώ.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας):

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε, με την άδειά σας.

Δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στα θέματα αυτά. Είμαι στη διάθεσή σας, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για οποιοδήποτε συμπληρωματικό στοιχείο και όπως είπαμε, θα επανέλθουμε στη Βουλή για τις κυρώσεις και την τροποποίηση της σύμβασης.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Πάνος Παπαναγιώτου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ: Δεν μας είπε ο Υπουργός και για το Νεώριο της Σύρου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Προφανώς και για το Νεώριο της Σύρου.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Θα σας ενημερώσουμε και γι' αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ο κ. Παπαδημούλης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, έχει το λόγο για έξι λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Είχαμε την ευκαιρία στη διάρκεια της συζήτησης και επί της αρχής και επί των άρθρων να εκφράσουμε την αντίθεσή μας στη φιλοσοφία του νομοσχεδίου, καθώς και στις κρίσιμες ρυθμίσεις που αυτό εισάγει.

Έχουμε διατυπώσει ήδη αίτημα ονομαστικής ψηφοφορίας σε μια σειρά άρθρων που συμπυκνώνουν κατά την άποψή μας – όπως εξηγήσαμε αναλυτικά και δεν επιθυμώ να επανέλθω και τα αρνητικά σημεία του νομοσχεδίου.

Σημειώνω ότι στην αναφορά του λίγο πριν ο Υπουργός, από όσες τροπολογίες κατέθεσε ο ΣΥΡΙΖΑ δεν αποδέχτηκε περίπου τίποτα. Δεν είναι, όμως, αυτό το θέμα μας. Έχουμε συνηθίσει σε μια τέτοια συμπεριφορά από τους εκάστοτε κυβερνώντες.

Αυτό που θέλω να τονίσω με την ευκαιρία, κυρία Πρόεδρε, είναι ότι πρέπει να αλλάξει ο τρόπος με τον οποίο νομοθετούμε και ψηφίζουμε. Διότι αυτή η αποδοχή την τελευταία στιγμή, αλλαγών βουλευτικών τροπολογιών, ρυθμίσεων κ.λπ., έχει τέτοια προχειρότητα που μπορεί να οδηγήσει σε ανεπαρκείς ρυθμίσεις ή και σε διαβλητές ρυθμίσεις.

Δέκα μέρες πριν, είχαμε το παράδειγμα με τους τραπεζίτες και τα δάνεια σε κόμμα και άλλους οργανισμούς.

Ξέρω ότι δεν είναι της ώρας να το αποφασίσουμε. Απευθύνομαι, όμως, και στο Προεδρείο και λέω ότι πρέπει να αλλάξει ο Κανονισμός, έτσι ώστε η ώρα της αποσαφήνισης των κυβερνητικών προθέσεων από την ώρα της ψήφισης, να απέχει ένα ικανό διάστημα κι όχι λίγα λεπτά της ώρας που κανείς δεν μπορεί να αξιολογήσει και να κρίνει. Και δεύτερον, να εισάγουμε επιτέλους και στη Βουλή των Ελλήνων –κάτι που σε άλλα κοινοβούλια ισχύει εδώ και χρόνια ή δεκαετίες– την ηλεκτρονική ψηφοφορία επί συζητημένων νομοσχεδίων, που μαζεύονται όλα μαζί και μετά λόγω γνώσεως όλοι ψηφίζουν («ΝΑΙ», «ΟΧΙ», «ΠΑΡΩΝ», αποχή κ.λπ., αλλιώς θα αθροίζουμε είτε σκανδαλώδεις ρυθμίσεις είτε ανεπαρκείς ρυθμίσεις και μία νομοθεσία στο γόνατο.

Τρίτη παρατήρηση. Ο τομεάρχης ναυτιλίας, ο συνάδελφος κ. Θεωδωρής Δρίτσας, αρμόδιος για τα θέματα που συζητούμε εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας, εξέφρασε τις επιφυλάξεις μας για τη ρύθμιση, με δεδομένη την επιθυμία μας να ξαναλειτουργήσουν τα ναυπηγεία, να πληρωθούν οι εργαζόμενοι, να σταματήσει αυτή η κατάσταση της διαρκούς αφαίμαξης, συγκίνησης και κατάργησης του ελληνικού ναυπηγοεπισκευαστικού και ναυπηγικού τομέα. Και όλα είπε, τα προσυπογράφω για λόγους συντομίας αλλά και ουσίας.

Προσθέτω, όμως, κύριε Υπουργέ, ότι ενώ και ο κ. Μουσουρούλης, μιλώντας για την τροπολογία 450, αναφέρθηκε στα Ναυπηγεία Ελευσίνας κι ενώ κι εσείς εξηγώντας αναφερθήκατε στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, προσθέτοντας ως επιχείρημα κι ένα συμφωνητικό που δεν ενσωματώνεται σε αυτά που νομοθετούμε...

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Το καταθέτω και θα έρθει στη Βουλή.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ακούστε τι θα σας πω. Η προτεινόμενη ρύθμιση αναφέρεται στις συμβάσεις προμήθειας πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού από ναυπηγικές μονάδες που

λειτουργούν στην Ελλάδα, όχι μόνο την Ελευσίνα, αλλά και το Σκαρμαγκά.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Θα σας το εξηγήσω μετά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Και για το Σκαρμαγκά θυμόμαστε πως όταν ήρθε η σύμβαση, η τροποποιημένη, Βενιζέλου, που άλλαζε μία άλλη αμαρτωλή σύμβαση της περιόδου Τσοχατζόπουλου, εμείς είχαμε εκφράσει και αντιθέσεις και επιφυλάξεις και ενστάσεις. Και υλοποιούμενη οδηγεί τον κ. Σάφα, τον νέο ιδιοκτήτη των ναυπηγείων, να εισπράττει λεφτά χωρίς να παραδίδει έργο.

Οι επιφυλάξεις μας, λοιπόν, είναι επειδή ακριβώς θέλουμε να σιγουρευτούμε ότι τα λεφτά θα τα πάρουν οι εργαζόμενοι, ότι θα δουλέψουν τα ναυπηγεία και δεν θα τα πάρει μέσω «καραμπόλας» ο κ. Σάφα για να συνεχίσει να κάνει όσα σκανδαλώδεις δεν κάνει.

Παρακαλώ, λοιπόν, αυτό το πνεύμα που εκφράσατε στα λόγια, να μεταφραστεί και στην πράξη και να μη νομοθετούμε πράγματα, που να απέχει από το γραπτό κείμενο και από τους προφορικούς ισχυρισμούς.

Τέλος, προσθέτω κι εγώ την ικανοποίησή μου, παρά την έντονη διαφωνία που είχαμε στη διάρκεια της συζήτησης με τον Υπουργό Ναυτιλίας τον κ. Μουσουρούλη για την αξιολόγηση του νομοσχεδίου ως συνόλου, για την απόφασή του να μην υιοθετήσει την τροπολογία Κεφαλογιάννη, την τροπολογία 423.

Εμείς πιστεύουμε ότι είναι προτιμότερο από μία αναρχική, πρόχειρη νομοθετική ρύθμιση, που οδηγεί στον Καιάδα και καταργεί ουσιαστικά το δικαίωμα της απεργίας, να αναζητηθεί, με πρωταρχική συμμετοχή και συνευθύνη σε έναν κοινωνικό διάλογο των συνδικάτων της ναυτεργασίας και των παραγωγών των νησιών, αλλά και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης των νησιών, εκείνος ο Κώδικας Δεοντολογίας και Κοινωνικής Συνεννόησης που θα διασφαλίζει το δικαίωμα της απεργίας, αλλά ταυτόχρονα, θα σέβεται και το δικαίωμα της επικοινωνίας.

Προσβλέπουμε σε ένα τέτοιο κοινωνικό διάλογο, που μακάρι να αποδώσει και να μπορέσουμε κι εμείς να επισφραγίσουμε και αυτήν την κατάληξη θετικά.

Σε ό,τι μας αφορά, στο διάλογο που ζητήσατε θα μετάρχομε με τις γνώστές μας θέσεις, τις οποίες εκφράσαμε και στο Κοινοβούλιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε πολύ.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κυρία Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω το λόγο για ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ζήτησα το λόγο, για να μην αφήσουμε κάτι, το οποίο πιθανόν δεν θα έχει διευκρινιστεί μέχρι το τέλος. Η κατάσταση που κληρονομήσαμε στα θέματα των ναυπηγείων είναι πολύ μπλεγμένη και πρέπει να είμαστε σαφείς και ξεκάθαροι προς κάθε κατεύθυνση, για να βρούμε τη λύση. Πρέπει να βρούμε τη λύση και για την Ελευσίνα και για το Σκαρμαγκά και για το Νεώριο που είπε ο κ. Κουίκ.

Δεν ενσωματώθηκε στην τροπολογία το νέο πλαίσιο της συμφωνίας, γιατί δεν επέτρεπαν οι διαδικασίες. Θα αναρωτηθείτε γιατί υπήρχε βιασύνη να κατατεθεί η τροπολογία με πρωτοβουλία Βουλευτών. Είμαστε σε συνεννόηση. Η κατάσταση στα ναυπηγεία δεν μπορεί να πάρει άλλες αναβολές. Έρχεται Πάσχα και οι εργαζόμενοι έχουν τεράστια προβλήματα επιβίωσης στην καθημερινότητά τους. Το ξέρετε, το εισπράττετε κι εσείς. Είμαι βέβαιος ότι όλες οι πτέρυγες της Βουλής σκύβουν στο πρόβλημα με την ίδια ανθρώπινη ευαισθησία και πρέπει η λύση να είναι άμεση.

Σας είπα, όμως, ότι το καταθέτω στα Πρακτικά εν πρωτοτύπω. Ένα από τα τρία πρωτότυπα θα κυρωθεί από τη Βουλή και στη συνέχεια θα φέρουμε σε πολύ σύντομο χρόνο την τροποποίηση της συμβάσεως, για να λήξει το θέμα, προκειμένου να μπορέσουμε να ασχοληθούμε μετά με το Σκαρμαγκά.

Είμαστε αποφασισμένοι να τα λύσουμε τα θέματα και σας ζητούμε να συμπράξουμε. Πρέπει να συνθέσουμε αντιρρήσεις, να

δούμε τις διαφωνίες μας και όλοι να υπηρετήσουμε μία κοινή εθνική υπόθεση που είναι τα ναυπηγεία μας, η εθνική ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε πολύ.

Η κ. Σοφία Βούλτεψη έχει το λόγο.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Απ' όλη αυτήν τη συζήτηση που κάναμε αυτές τις μέρες εδώ, θα ήθελα τουλάχιστον από την πλευρά μας να μείνουμε στην ουσία, η οποία αναδείχθηκε, αλλά όχι με τόσο ανάγλυφο τρόπο και τόσο ρεαλιστικά.

Η ουσία είναι ότι η ελληνική ναυτιλία είναι παγκοσμίως πρώτη αλλά δεν έχει Έλληνες εργαζόμενους. Αυτό είναι το κρίσιμο μέγεθος, πάνω στο οποίο πιστεύω ότι πρέπει να σταθούμε όλοι και να συνεννοηθούμε, για να δούμε τι θα κάνουμε επί του θέματος. Από εκεί πέρα, τον καθένα ό,τι τον φωτίσει ο Θεός και η συνείδησή του.

Επειδή ακούστηκαν πάρα πολλά μέσα στην Αίθουσα που τελικά λοξοδρομούσαν αυτήν τη συζήτηση, για την οποία πιστεύω ότι είναι πολύ κρίσιμη, λέω αυτό που λέω αυτήν τη στιγμή. Αντί να κουνάμε ο ένας το δάχτυλο στον άλλο και κάποιοι να κουνάνε το δάχτυλο στους άλλους και να τους λένε τι να κάνουν γι' αυτά που έπρεπε να κάνουν οι ίδιοι και αντί να βλέπουμε εδώ ένα σωρό φαινόμενα πολιτικού γενιτισαρισμού ουσιαστικά, όπως τα ονομάζω εγώ, πρέπει να δούμε τι θα γίνει στη χώρα και πώς οι νέοι μας θα επιστρέψουν στη θάλασσα. Αυτό είναι βασικό. Δεν λέω ότι θα επιστρέψουν και ότι θα είναι μεγαλύτεροι ή μικρότεροι οι μισθοί αλλά λέω ότι μπορεί να υπάρχουν πολλές προτάσεις πάνω σ' αυτό.

Όσον αφορά στις τροπολογίες, πράγματι έθεσε κάποια θέματα ο κ. Παπαδημούλης. Μα γι' αυτό υπάρχει η διαδικασία της εκπρόθεσμης και της εμπρόθεσμης τροπολογίας. Όμως, παρ' όλα αυτά, επειδή, πράγματι, η Βουλή είναι κάτι το ζωντανό και την ώρα που ψηφίζεται κάτι, μπορεί κάποιος να έχει να προτείνει κάτι άλλο, δεν μπορούμε να πάμε σε τόσο σκληρά και άκαμπτα σχήματα –έτσι πιστεύω εγώ– όπου δεν θα μπορεί κανείς την ώρα που συζητείται και που βλέπει το λάθος και το σωστό, να πει κάτι εκείνη την ώρα, γιατί τότε δεν θα έχει και νόημα να συνεδριάζουμε. Θα τα έχουμε όλα συμφωνήσει από πριν. Αυτήν την έννοια έχει η κατάθεση των τροπολογιών.

Εγώ, κύριε Παπαδημούλη, δεν θεωρώ ότι έχω ψηφίσει σκανδαλώδη τροπολογία. Ξέρετε ότι αυτό αφορούσε όλα τα κόμματα, όπως και όλα τα κόμματα που ήταν στην προηγούμενη Βουλή, καθώς και το δικό σας κόμμα. Από εκεί και πέρα πια, όσο διαιωνίζεται αυτή η συζήτηση, νομίζω ότι απλώς ρίχνουμε νερό στο μύλο της Χρυσής Αυγής.

Θέλω να πω μία κουβέντα ακόμα –δεν θέλω να πάρω άλλο χρόνο– γι' αυτήν την ιστορία με το πλοίο ασφαλείας. Το πλοίο ασφαλείας δεν επρόκειτο να λύσει κανένα πρόβλημα. Απλώς θα ήταν για μία ώρα ανάγκης. Δεν υπήρχε περίπτωση να μπει δεύτερο πλοίο ασφαλείας. Νομίζω ότι έγινε μία συζήτηση πολύ μεγάλη για ένα θέμα που δεν θα μπορούσε ουσιαστικά να προκαλέσει απεργοσπαστικό μηχανισμό. Όσοι ξέρουμε από απεργίες σε διάφορους τομείς, ξέρουμε ότι με ένα πλοίο δεν μπορείς να σπάσεις μία απεργία στο Αιγαίο ή στο Ιόνιο, αφού είναι πάρα πολλές οι ανάγκες. Αυτό θα ήταν για ώρα ανάγκης, γιατί ξέρουμε τι συμβαίνει. Είδαμε τι συνέβη και με τη Κρήτη και με το ένα και με το άλλο.

Από εκεί και πέρα, πρέπει να βρούμε έναν τρόπο –διότι βεβαίως ούτε τα λιμάνια ανήκουν στον ελληνικό λαό ούτε οι θάλασσες ανήκουν σε μία κατηγορία εργαζομένων, ανήκουν στο ελληνικό λαό– να μην πλήττεται το δικαίωμα του ελληνικού λαού να έχει σε λειτουργία τα λιμάνια του. Δεν γίνεται αυτό; Δεν μπορεί να αποφασιστεί; Πρέπει να καταλάβουμε όλοι ότι υπάρχουν κάποιες κατηγορίες εργαζομένων, που όταν κάνουν κάτι, πλήττουν το σύνολο του λαού. Δεν πλήττουν μόνο μια συγκεκριμένη κατηγορία ή μόνο τους εργοδότες.

Τέλος, αυτό που θέλω να σημειώσω και συμφωνώ και εγώ με πολλούς συναδέλφους που το έθεσαν, είναι ότι δεν υπάρχει ηθική Βουλευτής και πρωτευσιασμός Βουλευτής και ορεινός Βουλευτής και δεν ξέρω τι άλλο. Υπάρχει εθνικός Βουλευτής. Το

Σύνταγμα το λέει σαφέστατα, ότι από την ώρα που εκλέγεται ο Βουλευτής, είναι εθνικός Βουλευτής. Και γι' αυτό πολλές φορές έχω και ενοχληθεί όταν πρέπει να λέμε κάτι και για την περιοχή μας. Προσωπικά, δεν το έχω κάνει ποτέ. Είναι εθνικός Βουλευτής και δεν μπορεί να ακούμε εκφράσεις του τύπου «άνθρωποι που δεν έχουν πάει στα νησιά, δεν ξέρουν τι τους γίνεται». Ποιος δεν έχει πάει στα νησιά; Ποιος δεν ενδιαφέρεται για τα νησιά; Ποιος μπορεί να θεωρηθεί εδώ ότι είναι Βουλευτής και δεν ενδιαφέρεται για τη νησιωτική Ελλάδα ή για την ορεινή Ελλάδα ή για τις πόλεις ή για τα λαγκάδια; Είναι δυνατόν να συζητάμε τέτοια πράγματα;

Επαναλαμβάνω και τελειώνω: Δεν υπάρχει τοπικός Βουλευτής μετά την εκλογή του. Ο Βουλευτής είναι Εθνικός και δικαιούται να μιλά για όλους και για όλα.

Ευχαριστώ.

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

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχάλης Χρυσοχοϊδης.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Έθεσα προηγουμένως το ζήτημα της τροπολογίας, την οποία κατέθεσε ο Υπουργός Άμυνας στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας για το θέμα των Ναυπηγείων της Ελευσίνας, διακατεχόμενος από μεγάλη αγωνία και συζητώντας, κύριε Υπουργέ, και με τους άλλους συναδέλφους των άλλων κομμάτων, συμπολιτευόμενων και αντιπολιτευομένων, που ήθελαν να στηρίξουν αυτήν την τροπολογία και πραγματικά υπήρχε ένα μεγάλο ερωτηματικό.

Τελικώς, ευτυχώς έγινε αυτή η κουβέντα και ήρθατε στη Βουλή, φέρατε την πρόσθετη συμφωνία μεταξύ του Υπουργείου και του εργοδότη επιχειρηματία και λύνονται μία σειρά από ζητήματα. Εγώ, ειλικρινά θέλω να σας επαινέσω γι' αυτό και το κάνω εντελώς άδολα. Χρειάζεται ένας έπαινος στο Υπουργείο Άμυνας που λύνει αυτό το θέμα.

Εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε να κάνουμε με εργαζόμενους οι οποίοι επέδειξαν ευθύνη. Έχουμε να κάνουμε με εργαζόμενους, οι οποίοι πριν από δύο χρόνια περίπου έστειλαν επιστολή στη Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ζητώντας και προτείνοντας σε δεσμευτικές και ρητές προθεσμίες και ημερομηνίες να παραδίδουν, χωρίς καθυστερήσεις, τα όπλα πλοία έρχονται για συντήρηση στο ναυπηγείο τους. Αντισταθμίζονται την ανάγκη το ναυπηγείο να παίξει ένα ρόλο μέσα στην αγορά με όρους αγοράς και ανταγωνισμού. Όμως, από την άλλη πλευρά, είναι εργαζόμενοι οι οποίοι έχουν να πληρωθούν εδώ και ενάμιση περίπου χρόνο, με ό,τι σημαίνει αυτό.

Ταυτόχρονα, όμως, το ναυπηγείο της Ελευσίνας πρέπει να πούμε ότι χάριν στους εργαζόμενους και χάριν στους αγώνες που κάνουν και οι επιχειρηματίες, είναι έτοιμο αύριο το πρωί να δουλέψει. Και αυτό είναι σημαντικό για τις δικές σας ανάγκες, κύριε Υπουργέ.

Πιστεύω ότι αυτό που έχει αξία αυτήν τη στιγμή, είναι πράγματι η επαναλειτουργία του ναυπηγείου, η πληρωμή των εργαζομένων και ταυτόχρονα ο επιχειρηματίας μαζί με το Υπουργείο, το Επιτελείο του Πολεμικού Ναυτικού και τις αρμόδιες υπηρεσίες, να καταλήξουν σε αποφάσεις. Το ίδιο πρέπει να γίνει και με τα ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, ώστε να κλείσουν όλες αυτές οι πληγές που ταλαιπωρούν και την οικονομία και την άμυνα και τους εργαζόμενους.

Σ' ό,τι αφορά το ζήτημα του νομοσχεδίου, επιτρέψτε μου να προσθέσω δύο λόγια. Αυτό το σχέδιο νόμου ουσιαστικά δημιουργεί τις προϋποθέσεις να χτίσουμε ένα Υπουργείο Ναυτιλίας για το μέλλον και περιέχει κυρίως οργανωτικού χαρακτήρα διατάξεις, προκειμένου να κάνουμε καλύτερα τη δουλειά μας το επόμενο διάστημα.

Όμως, αυτό που προέχει αυτήν τη στιγμή, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι να εφαρμόσουμε πολιτικές που απαντούν στην κρίση, πολιτικές που απαντούν στην ανάπτυξη, πολιτικές που θα δώσουν μια προστιθέμενη αξία στο ΑΕΠ της χώρας, μέσα από την περαιτέρω ανάπτυξη, δραστηριοποίηση και αύξηση της ναυτιλίας στη χώρα και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Διότι αυτό είναι το ζητούμενο, δηλαδή η απασχόληση, η

ανάπτυξη, η αύξηση των εσόδων του προϋπολογισμού και άρα η ευημερία στον τόπο μας.

Έχουμε, λοιπόν, ορισμένα ζητήματα άμεσης ενέργειας, όπως είναι το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης, που είναι ένα κρίσιμο-τατο ζήτημα σε ό,τι αφορά το μέλλον της ναυτοσύνης στην πατρίδα μας.

Επίσης, έχουμε το ζήτημα της επιθεώρησης πλοίων, που είναι ζήτημα ασφάλειας και εμπιστοσύνης.

Ακόμα, έχουμε το ζήτημα της FRONTEX και της περαιτέρω παρουσίας της στη χώρα, γιατί αυτό αποτελεί μια κατάκτηση, ένα βήμα, ενώ η έδρα της FRONTEX στον Πειραιά αποτελεί μια επιτυχία της πατρίδας μας. Τα επόμενα βήματα, λοιπόν, πρέπει να είναι η περαιτέρω επέκτασή της και η παρουσία της σε ένα χώρο –και το λέω, επειδή δίπλα σας βρίσκεται ο Υπουργός Άμυνας– εξαιρετικά ευαίσθητο, όπως είναι τα ευρωπαϊκά σύνορα.

Τέλος, έχουμε και το ζήτημα της ακτοπλοΐας που, όπως προανέφερα, είναι ένα ευαίσθητο ζήτημα που έχει κοινωνικές προεκτάσεις και βέβαια, ακραία οικονομικές που αφορούν ένα πολύ ευαίσθητο κομμάτι της πατρίδας μας, όπως είναι τα νησιά μας.

Όμως, κύριε Υπουργέ, εγώ θα περιμένω πολύ σύντομα το επόμενο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και όχι μόνο του Υπουργείου Ναυτιλίας. Το επόμενο σχέδιο νόμου της Κυβέρνησης, που ουσιαστικά θα φέρετε εδώ –ίσως ο Υπουργός Ανάπτυξης σε συνεργασία με εσάς– θα είναι ένα σχέδιο νόμου το οποίο θα βάζει τις προϋποθέσεις για να δημιουργήσουμε μια ζώνη ναυτιλίας και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στη χώρα. Αυτό το ισχνό και μικρό μέρος – δυσανάλογα μικρό σε σχέση με το μέγεθος της ναυτιλίας μας που έρχεται σήμερα στην Ελλάδα– μπορεί να γίνει πάρα πολύ μεγάλο.

Υπάρχει, λοιπόν, μια πρόκληση και οφείλουμε να απαντήσουμε στην κρίση με μια άμεση και τολμηρή παρέμβαση την οποία πρέπει να κάνουμε.

Σας ευχαριστώ.

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

Κύριοι 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, τριάντα δύο μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις συνοδοί-καθηγητές από το Γυμνάσιο Πολυκάστρου Κιλκίς.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Επαμεινώνδας Μαριάς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, τότε θα μιλήσουμε για την ονομαστική ψηφοφορία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κάτι θα πούμε και για την ονομαστική, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Μαριά, έχετε το λόγο.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, καθώς ολοκληρώνεται η συζήτηση του σχεδίου νόμου, προκύπτει προφανώς ζήτημα και σε σχέση με τις τροπολογίες. Γι' αυτό εγκαίρως είχαμε ζητήσει και από τον κύριο Υπουργό να απαντήσει και να τοποθετηθεί, αλλά κυρίως επανέρχεται αυτό το οποίο έχουμε θέσει εδώ και αρκετές ημέρες. Ένα σύστημα ηλεκτρονικής ψηφοφορίας είναι σίγουρο ότι διαμορφώνει συνθήκες πραγματικά πολιτισμένες, κάτω από τις οποίες ψηφίζουμε και ταυτόχρονα αν ακολουθήσουμε παραδείγματα άλλων Κοινοβουλίων, που εμπροθέσμως έρχονται οι τροπολογίες, τις έχουν διαβάσει οι Βουλευτές και μετά έχουν την άνεση τουλάχιστον είκοσι τεσσάρων ωρών να τις δουν για να τις ψηφίσουν, πραγματικά θα διασφαλιστεί το να μη γίνονται σφάλματα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ**)

Αυτά που ακούγονται την ώρα που διαβάζουμε, όπως «να κάνομε καμμία μικροδιορθοσύλα, για να μην κάνομε κάποιο λαθάκι» είναι πράγματα που δεν έχουν καμμία σχέση με λειτουργίες Κοινοβουλίων.

Επίσης, μια άλλη σωστή λογική θα ήταν να μπαίνουν όλες οι

τροπολογίες σε ψηφοφορία και όχι μόνο αυτές που κάνει δεκτές ο Υπουργός. Αυτά ως παρατήρηση, αν θέλουμε πραγματικά να περάσουμε σε ένα άλλο επίπεδο.

Δεύτερον, είχαμε πει από την αρχή ότι υπόθεση για το πλοίο ασφαλείας ήταν μια πολιτική συγκεκριμένων κομματικών στελεχών, που ήθελαν να παίξουν ένα δικό τους παιχνίδι και μάλιστα τοπικό. Και χαίρομαι πάρα πολύ που ο κύριος Υπουργός δέχθηκε τις παρατηρήσεις που κάναμε εξ αρχής και από χθες που υπήρχε η μεγάλη πίεση τοπικών, δήθεν, συμφερόντων σε ορισμένες περιοχές που, δήθεν, ήθελαν πάση θυσία το πλοίο ασφαλείας.

Και εξηγήσαμε ότι μόνο με μία ήρεμη διαδικασία θέλουμε να διασφαλίσουμε το δικαίωμα επικοινωνίας, αυτό είναι το βασικό, το δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας. Και βεβαίως, όταν προκύπτουν ζητήματα απεργιών, αυτά να ρυθμίζονται με βάση το Σύνταγμα, με βάση την αρχή της αναλογικότητας, με βάση τη στάθμιση των συμφερόντων και ταυτόχρονα να ακολουθηθεί μία διαδικασία όπου θα είναι εμπλεκόμενοι όλοι οι φορείς, όπου θα συζητήσουν τις προτεινόμενες διατάξεις και τελικά, να έρθει αυτό το νομοσχέδιο.

Το είπαμε και χθες, κύριε Υπουργέ, και σήμερα το επαναλάβαμε και χαϊρόμαστε πραγματικά για την τοποθέτηση που κάνατε ότι αυτό το ζήτημα πρέπει να έρθει για να αντιμετωπιστεί και να κληθούν όλοι όσοι πρέπει να συμβάλλουν σε αυτήν την προσπάθεια. Αλλά όσοι παρίσταναν ότι δήθεν είναι οι κήνορες, οι προστάτες των αγροτών της Κρήτης, που καταστρέφονται κ.λπ., αποδείχθηκε ότι παίζεται ένα ολόκληρο προσημασμένο παιχνίδι εδώ. Πριν παιχτεί εδώ αυτό το παιχνίδι, κύριε Υπουργέ, παιζόταν στην Κρήτη από διάφορους κομματάρχες και παράγοντες για να προκαλέσουν ζήτημα.

Άρα, λοιπόν, να αντιμετωπίσουμε τα θέματα. Και σωστά το Υπουργείο τοποθετείται –κατά την άποψή μας– να έρθει η διάταξη, να έρθει νομοσχέδιο, για να το συζητήσουμε ήρεμα. Με αυτήν την έννοια είμαστε θετικοί στην απόφαση που πήρατε, ότι δεν κάνετε δεκτή τη συγκεκριμένη τροπολογία.

Από εκεί και πέρα, θα επικεντρωθώ στην τροπολογία για την Τράπεζα Κύπρου. Εδώ, κύριοι συνάδελφοι, αποδεικνύεται ότι τα πάντα θα μπορούσαν να γίνουν στην περίπτωση της Τράπεζας Κύπρου, υπό τον όρο ότι υπήρχε πολιτική βούληση να σωθεί. Τι λέει η αιτιολογική έκθεση; Προσέξτε: «Δεν υφίσταται συγκεκριμένο Κοινοτικό ή Διεθνές Νομοθετικό Πλαίσιο για τέτοιες περιπτώσεις». Δηλαδή το πρόβλημα που παρουσιάστηκε στην Κύπρο με τη διάσωση ή μη των τραπεζών είχε ένα νομικό κενό. Άρα, τα ζητήματα ήταν πολιτικά, να υπήρχε η πολιτική βούληση, να υπήρχαν τα εργαλεία, να υπήρχε η οικονομική βάση, για να πάμε στην α' ή στην β' κατεύθυνση. Και εξηγήσαμε ότι το σχέδιο και η πρόταση της Κύπρου για να φτιαχτεί η συγκεκριμένη εταιρεία, ο Οργανισμός Αλληλεγγύης που χρειαζόταν και 2 δισεκατομμύρια ευρώ από την Ελλάδα, θα μπορούσε να υπάρξει, απλά η Ελληνική Κυβέρνηση δεν είχε τη βούληση να το κάνει. Και αφού συμφωνήσε σε μία ρύθμιση στο Eurogroup –όπου, επισήμως για άλλη μια φορά ότι δεν παράγει έννομες συνέπειες σε απόφαση του, είναι ένα άτυπο όργανο, δεν νομοθετεί– τώρα ψάχνει να βρει εδω απίθανα πράγματα.

Όσοι είναι νομικοί, βλέπουν απίθανα πράγματα εδώ. Ότι δηλαδή τι μας λέει; Ότι δεν υπάρχει τίτλος μεταβίβασης όλων αυτών των υποκαταστημάτων και ότι θα πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος για να υπάρξει αυτός ο τίτλος μεταβίβασης, που μπορεί να είναι ιδιωτικό συμφωνητικό. Αν αφορά και ακίνητα, πώς θα γίνει η μεταγραφή αυτή; Μπορεί να γίνει μεταγραφή άνευ συμβολαιογραφικού εγγράφου; Μπορεί να γίνει χωρίς να ακολουθηθούμε το Εμπράγματο Δίκαιο;

Εδώ, λοιπόν, έρχεστε και λέτε απίθανα πράγματα. Και απευθύνομαι βεβαίως στο Υπουργείο Οικονομικών που λέει: «Στην περίπτωση αυτή η σύμβαση μεταβίβασης που καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο αποτελεί το νόμιμο τίτλο κτήσης χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε άλλης διατύπωσης». Αυτές οι καταστάσεις δείχνουν ότι δεν υπήρχε νομοθετικό πλαίσιο –προσπαθεί τώρα να βρει ένα νομοθετικό πλαίσιο ο κύριος Υπουργός των Οικονομικών, που ήρθε, ανακοίνωσε και έφυγε για να ασχοληθεί με άλλα ζητήματα– και κυρίως όπως λέει η αιτιολογική έκθεση και του Γενικού λογιστηρίου του Κράτους, πρώτον, ο τρόπος που θα

γίνει η προικοδότηση της Τράπεζας Πειραιώς με τα υποκαταστήματα των κυπριακών τραπεζών εδώ, θα οδηγήσει σε φοροαπαλλαγές. Και μάλιστα, έρχεται εδώ και λέει ότι δεν μπορούμε να υπολογίσουμε το ύψος των φοροαπαλλαγών, αλλά η όποια απώλεια –προσέξτε, κύριοι συνάδελφοι– θα αναπληρωθεί από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού. Δηλαδή, θα ξαναπληρώσουμε από πάνω τις απώλειες των φοροαπαλλαγών.

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

Άλλη φωτογραφική διάταξη. Εφόσον παίρνει η Πειραιώς όλο αυτό το πακέτο, θα πρέπει να βάλει και το αντίστοιχο αντίτιμο κατά τη διαδικασία της ανακεφαλαιοποίησης με το 10%.

Εδώ λοιπόν τι λέει; Ότι στο 10% που θα βάλει η Πειραιώς στην ανακεφαλαιοποίηση –ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε– δεν θα λάβει υπ' όψιν του το επιπλέον ποσό που αφορά τα κεφάλαια των κυπριακών τραπεζών. Εφ' όσον προστέθηκαν νέα περιουσιακά στοιχεία στην Τράπεζα Πειραιώς, τότε το 10% θα πρέπει να υπολογιστεί, κατά την άποψή μας, και επί των νέων περιουσιακών στοιχείων. Για παράδειγμα, αν έχει ένα κεφάλαιο άλφα θα είναι άλφα, συν τα Κυπριακά περιουσιακά στοιχεία. Λέει, λοιπόν, εδώ η διάταξη κατά παρέκκλιση ότι το 10% δεν θα υπολογιστεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν προσδιορίζει μάλιστα ότι είναι ad hoc για την περίπτωση των κυπριακών τραπεζών στη συγκεκριμένη στιγμή, αλλά το αφήνει ανοιχτό, έτσι όπως διαμορφώνεται η διάταξη.

Εμείς αυτήν τη διάταξη την καταψηφίζουμε. Έχουμε τοποθετηθεί για τις άλλες διατάξεις και όταν έρθει η ψηφοφορία, θα τοποθετηθούμε για κάθε άρθρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριοι συνάδελφοι, κανείς άλλος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος δεν βλέπω να είναι εδώ, οπότε εισερχόμαστε στη δευτερολογία των εισηγητών.

Ο κ. Πλακιωτάκης, έχει το λόγο για τέσσερα λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνοντας αυτό το νομοσχέδιο θέλω για μία ακόμη φορά να τονίσω τη σημαντικότητά του, απαντώντας σε μια σειρά από ζητήματα που ετέθησαν από τους ναυτιλιακούς φορείς, αλλά και από το σύνολο των φορέων οι οποίοι μίλησαν στην αρμόδια επιτροπή, μέσα από έναν εκτενή διάλογο που έγινε όλο αυτό το διάστημα.

Πρέπει, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να αποσαφηνίσουμε και να ξεκαθαρίσουμε ορισμένα πράγματα μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα.

Η ποντοπόρος ναυτιλία έχει στηρίξει διαχρονικά την επιτυχία της σαφώς και στους ναυτικούς μας, αλλά βεβαίως και στους Έλληνες πλοιοκτήτες. Πρόκειται για μία ποντοπόρο ναυτιλία, που λειτουργεί μέσα σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον και αν θέλουμε να διατηρήσουμε, τόσο την ελληνική πλοιοκτησία, όσο και την ελληνική ναυτοσύνη, σαφώς θα πρέπει επιτέλους να υπάρξει μία συμφωνία κυρίων. Και αν θέλουμε να προσελκύσουμε νέους στο ναυτικό επάγγελμα, αυτό εξαρτάται σαφώς από την εκπαίδευση, η οποία θα πρέπει να αναβαθμιστεί και βεβαίως, μέσα από έναν εκτενή διάλογο όλων των συναρμοδίων φορέων, για να μπορέσουμε να αυξήσουμε και την απασχόληση και εν προκειμένω τα έσοδα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Δεν γίνεται να παίρνουμε αποσπασματικές αποφάσεις. Γι' αυτό κι εγώ είπα ότι και στο άρθρο 19 –που σαφώς δίνει μία δυνατότητα σε άνεργους ναυτικούς να βρουν εργασία– δεν καταλύονται σε καμμία περίπτωση οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας, τουναντίον, χωρίς να θίγονται ούτε τα συνταξιοδοτικά ούτε τα ασφαλιστικά δικαιώματα είναι μία διέξοδος, έτσι ώστε να βρεθεί μία διόδος ως προς την απασχόληση των ναυτικών μας. Το ζητούμενο είναι ότι θα πρέπει να είμαστε και ανταγωνιστικοί. Διαφορετικά, μιλάμε επί κενού περιεχομένου.

Επίσης, κύριε Πρόεδρε, θέλω να τονίσω, όσον αφορά το χώρο των λιμένων –επειδή πολύς λόγος έγινε περί ξεπουλήματος, περί ιδιωτικοποιήσεων, περί κρατικοποιήσεων– και να ξεκαθαρίσω τα εξής: Τα λιμάνια μας πρέπει να είναι ανταγωνιστικά. Ανταγωνι-

στικά λιμάνια σημαίνει ότι πρέπει να υπάρχει ασφάλεια, πρέπει να υπάρχει τεχνογνωσία, πρέπει να υπάρχουν φορτία. Και αυτά μπορούν να διασφαλιστούν μόνο από παγκόσμιους λιμενικούς διαχειριστές. Γιατί μπορεί για παράδειγμα το δημόσιο να είναι σε θέση να κάνει τις επενδύσεις, όμως εδώ χρειαζόμαστε μία σειρά από διαδικασίες, χρειαζόμαστε τεχνογνωσία, χρειαζόμαστε πλοία, χρειαζόμαστε φορτία. Γι' αυτό ήταν επιτυχής η σύμβαση παραχώρησης.

Τι κάναμε στο λιμάνι του Πειραιά; Νοικιάσαμε –για να το πω με απλά ελληνικά– μία προβλήτα, χωρίς κρατικές εγγυήσεις, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, δηλαδή, διασφαλίσαμε θέσεις εργασίας, διασφαλίσαμε επενδύσεις, διασφαλίσαμε ενοίκιο ανά έτος. Και βεβαίως, όλες αυτές οι επενδύσεις, και κατά τη διάρκεια συμβάσεως, αλλά και μετά τη λήξη αυτής, παραμένουν στην ιδιοκτησία του ελληνικού δημοσίου.

Από πού, λοιπόν, προκύπτει το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας; Πρέπει να γίνει εκμετάλλευση. Πρέπει να αναδειχθεί και ο γεωπολιτικός και ο γεωστρατηγικός ρόλος των ελληνικών λιμένων. Αυτό μπορεί να γίνει σ' αυτές τις δύσκολες δημοσιονομικά περιόδους μόνο με συμβάσεις παραχώρησης στα πρότυπα της σύμβασης παραχώρησης «COSCO-ΟΛΠ» στο λιμάνι του Πειραιά.

Από εκεί και πέρα, κύριε Πρόεδρε, θέλω να τονίσω ότι οι τροπολογίες που καταθέσαμε και έγιναν δεκτές από τον Υπουργό, που αφορούν την ασφάλιση του μισθολογικού της Πλοηγικής Υπηρεσίας, αλλά και τη δυνατότητα χρονικής επιμήκυνσης των αξιωματικών του Λιμενικού που υπηρετούν σε διεθνή φόρα, είναι πάρα πολύ σημαντικές.

Βεβαίως, θα πρέπει να εξεταστεί το ζήτημα των εργαζομένων στη διώρυγα της Κορίνθου. Ο ίδιος ο Υπουργός μας είπε ότι είναι δίκαιο το αίτημα και σαφώς θα πρέπει να ικανοποιηθεί.

Επίσης, μια σειρά από αιτήματα των λιμενικών, τα οποία δεν έχουν κανένα δημοσιονομικό κόστος θα πρέπει και αυτά να επανεξεταστούν άμεσα από το αρμόδιο Υπουργείο Οικονομικών.

Επαναλαμβάνω, κύριε Πρόεδρε, ότι είναι αιτήματα όπως τα πλεύσιμα, όπως το Ταμείο Αρωγής του Λιμενικού Σώματος, όπως η δημιουργία του Ελεγκτηρίου Υγειονομικών Δαπανών. Είναι ρυθμίσεις που δεν έχουν κανένα απολύτως δημοσιονομικό κόστος.

Καλώ το αρμόδιο Υπουργείο να τα επανεξετάσει άμεσα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε.

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

Ορίστε, κύριε Παφίλη, έχετε το λόγο για έξι λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συνώνυμη για το ανακάτεμα, αλλά είχα την εντύπωση ότι θα μιλήσουν και άλλοι και ήμουν εκτός Αιθούσας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κανένα πρόβλημα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Η συζήτηση νομίζουμε ότι ήταν αποκαλυπτική. Απαντά ποιος είναι με ποιον. Δεν θέλω να δώσω συνέχεια. Τοποθετηθήκαμε και η εισηγήτριά μας κι εγώ εκ μέρους του ΚΚΕ.

Απλώς ήθελα να σταθώ σε δυο θέματα.

Το ένα είναι η τροπολογία Κεφαλογιάννη –όπως ονομάστηκε– και η απόσυρσή της. Εμείς δεν είμαστε καθόλου εφησυχασμένοι. Το αντίθετο, μάλιστα. Γιατί ό,τι έρχεται ως τροπολογία και αποσύρεται, επανέρχεται με χειρότερο τρόπο. Αυτή είναι πάγια τακτική. Άλλωστε, εμμέσως πλην σαφώς, όπως συνηθίζουμε να λέμε, ο κύριος Υπουργός είπε «θα την ξαναφέρουμε όταν τη μελετήσουμε καλύτερα».

Πράγματι, υπήρξε κατακραυγή. Υπάρχει μια απόσυρση, αλλά η φιλοσοφία της Κυβέρνησης είναι γνωστή και παραμένει. Τώρα, όμως, με αφορμή αυτό ξαναγίνεται συζήτηση που λέει: Βεβαίως, σεβόμαστε το δικαίωμα της απεργίας, αλλά δεν πρέπει να απεργούν οι ναυτεργάτες, γιατί αποκλείονται τα νησιά. Δεν πρέπει να απεργούν τα λεωφορεία, γιατί δεν υπάρχει συγκοινωνία. Δεν πρέπει το ένα, δεν πρέπει το άλλο. Στην πράξη, δηλαδή, να μην απεργούν. Γιατί το δικαίωμα της απεργίας σαν ένα όπλο των ερ-

γαζομένων, σαν μια μορφή πάλης θα το χρησιμοποιήσουν οι εργαζόμενοι για να πιέσουν. Φυσικά και πλήττονται τμήματα της κοινωνίας. Είναι λογικό. Και όταν εκείνα τα τμήματα κινητοποιούνται, πλήττονται κάποιοι άλλοι.

Αυτό, όμως, που είναι υποκριτικό στη συγκεκριμένη περίπτωση απ' αυτούς που υποστηρίζουν την κατάργηση του δικαιώματος της απεργίας –δεν το λένε καθαρά, αλλά ουσιαστικά υποστηρίζουν την κατάργηση του δικαιώματος της απεργίας– είναι το εξής: Θυμάστε τα νησιά, το κοινωνικό σύνολο, τους αγρότες και όλα τα υπόλοιπα, όταν απεργούν οι εργαζόμενοι. Όταν οι εφοπλιστές, όμως, δεν βάζουν καράβια, γιατί δεν έχουν εκείνο το ποσοστό κέρδους που θέλουν, τότε δεν σας πειράζει. Τότε δεν υπάρχει πρόβλημα αποκλεισμού των νησιών! Μόνο όταν αποφασίζουν να κινητοποιηθούν οι εργαζόμενοι ξαφνικά ξεσηκώνονται όλοι οι αντίπαλοι των εργαζομένων και λένε: «να σκεφτούμε το κοινωνικό σύνολο».

Και μια και επικαλείστε τους αγρότες, πάλι θα σας πω ότι αυτά που ξέρατε αρχίζουν πλέον να τελειώνουν. Γιατί και οι αγρότες που συντρίβονται από την ίδια πολιτική άρχισαν να συμπαράτασσονται με τους ναυτεργάτες. Υπάρχουν τα πρώτα βήματα συμπαράταξης και αλληλεγγύης με τους ναυτεργάτες. Δεν είναι μόνο οι αγρότες. Είναι και άλλα τμήματα των λαϊκών στρωμάτων.

Το δεύτερο θέμα αφορά την τροπολογία για τα ναυπηγεία. Έφυγε ο κύριος Υπουργός που μας μίλησε με στόμφο για την εθνική ναυπηγική βιομηχανία της Ελλάδος. Δηλαδή, ποια; Την «HDV», την «Thyssen», την «Abu Dhabi Mar» ή τον Νιάρχο και όλους τους άλλους παλιότερα; Γι' αυτήν την εθνική ναυπηγική βιομηχανία μιλάτε, που τη δούλεψαν Έλληνες ιδιώτες, που κέρδισαν αμύθητα, που τις παράτησαν χρεοκοπημένες, που ήρθε το ΠΑΣΟΚ τότε κι εσείς μαζί με τα «κοινωνικοποίησε»;

Δηλαδή, πλήρωσε ο ελληνικός λαός τα χρέη τους, τους πλήρωσε και από πάνω. Ακόμη δεν ξέρουμε πόσα πήρε ο Νιάρχος. Ακόμη δεν έχει βγει το ποσό, πόσα δισεκατομμύρια είχε πάρει τότε σε εκείνες τις συνθήκες. Και φυσικά, τις ξαναϊδιωτικοποίησε με όλα αυτά τα αποτελέσματα, με αποτέλεσμα να ξεχαρβαλωθεί ένας από τους πιο ισχυρούς τομείς που έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα η χώρα μας. Αυτά έγιναν και στο πλαίσιο του καταμερισμού μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Άλλες χώρες πιέζαν, τμήματα του κεφαλαίου δηλαδή, και γι' αυτόν τον λόγο.

Επομένως, δεν μιλάμε για εθνική ναυπηγική βιομηχανία. Αυτό θέλει άλλη πολιτική και άλλη κατάσταση, ενιαίο φορέα ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, ενταγμένα και τα πέντε ναυπηγεία που υπήρχαν στη χώρα μας και να είναι ιδιοκτησία του λαού και να κυβερνάει ο λαός και να είναι μέσα σε ένα κεντρικό σχέδιασμα. Τέτοια δεν υπάρχουν. Στο αντίθετο είσαστε και στο ξεπούλημα θα πάμε.

Επομένως εμείς, για να τοποθετηθούμε για την τροπολογία, δεν έχουμε απλώς επιφυλάξεις. Λέω εκ των προτέρων ότι θα ψηφίσουμε «ΠΑΡΩΝ». Γιατί; Διότι διαφωνούμε συνολικά με την πολιτική σας και με τις συμφωνίες με τον Ταβουλάρη ή οποιονδήποτε. Δεν έχει σημασία. Διαφωνούμε με όλη τη γραμμή της πολιτικής σας και δεν μπορούμε να συνυπογράψουμε αυτά που προωθείτε τώρα.

Αλλά δεν μπορούμε να τις καταψηφίσουμε για ένα και μόνο λόγο: γιατί προβλέπει –και αυτό πρέπει να διασφαλιστεί ακόμη καλύτερα– ότι 11,5 εκατομμύρια, αν δεν κάνω λάθος, από τα 25 εκατομμύρια, που θα δοθούν, θα πάνε για να εξοφληθούν οι εργαζόμενοι. Κάνουμε, δηλαδή –το λέω έτσι– ένα συμβιβασμό σε όφελος των εργαζομένων.

Υπάρχουν και άλλοι που έχουν επιφυλάξεις. Οι επιφυλάξεις, όμως, που έχουν είναι μήπως προκαλέσει τιμωρία από την Ευρωπαϊκή Ένωση –έτσι λέγεται ως έμμεση ή άμεση κρατική επιδότηση– πράγμα που από τη Συνθήκη του Μάαστριχ και τις κοινοτικές οδηγίες απαγορεύεται αυστηρώς και διά ροπάλου. Δεν μας ενδιαφέρει εμάς. Να πληρωθούν οι εργαζόμενοι. Γι' αυτό λέμε, απειθαρχία και έξοδος από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εκείνοι που θέλουν να είναι «και με τον αστυφύλαξ και με τον χωροφύλαξ», ας πάνε να τα εξηγήσουν στους εργαζόμενους, εάν έρθουν και όταν έρθουν διάφορα πρόστιμα. Αυτό που προέχει πάντως και που καθορίζει το «ΠΑΡΩΝ» που ψηφίζουμε εμείς, είναι να πληρωθούν οι εργαζόμενοι, οι οποίοι βρίσκονται σε

άσχημη κατάσταση και σε αδιέξοδο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Νικόλαος Συρμαλένιος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κύριε Υπουργέ, φτάνοντας στο τέλος αυτής της συζήτησης, εμείς εκθέσαμε τις απόψεις μας γιατί διαφωνούμε ριζικά με το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας, το οποίο εξακολουθούμε φυσικά και μετά τη συζήτηση να λέμε ότι καλύπτει ουσιαστικά τα εφοπλιστικά συμφέροντα, πλήττει τα συμφέροντα των εργαζομένων στο χώρο της ναυτιλίας, όπως επίσης πλήττει και την προοπτική ακτοπλοϊκής διασύνδεσης της νησιωτικής Ελλάδας συνολικά.

Θέλω να αναφερθώ και να απαντήσω σε δύο-τρία σημεία, λέγοντας κατ' αρχήν ότι σχεδόν όλες οι τροπολογίες τις οποίες καταθέσαμε για το Λιμενικό Σώμα, δεν έγιναν δεκτές. Παραπέμποντας ο Υπουργός τις ρυθμίσεις αυτές στο Υπουργείο Εργασίας και Οικονομικών, καταλαβαίνουμε ότι δεν θα γίνουν δεκτές συνολικά, διότι θα επικαλεστείτε για άλλη μία φορά τα θέματα της δημοσιονομικής προσαρμογής και το ασφυκτικό πλαίσιο των μνημονίων στα οποία μας έχετε φέρει.

Από εκεί και έπειτα, θα ήθελα να πω το εξής: Σε ό,τι αφορά το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής και την έκκλησή σας να το κάναμε δεκτό, δεν διαφωνούμε με το θεσμό του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής. Διαφωνούμε με το ότι στη σύνθεσή του δεν υπάρχουν ούτε εργαζόμενοι ούτε περιβαλλοντικές – οικολογικές οργανώσεις, διότι και το θέμα της εργασίας εσείς το θεωρείτε δευτερεύον και προτάσατε μόνο το χώρο των επιχειρηματιών. Βεβαίως, πρέπει να συμμετέχουν και τα επιμελητήρια και οι ξενοδόχοι και οι τουριστικοί επιχειρηματίες. Δεν μπορεί, όμως, να αγνοούνται τα εργατικά κέντρα και οι εκπρόσωποί τους, διότι και οι εργαζόμενοι αποτελούν συστατικό στοιχείο της οικονομικής ανάπτυξης του νησιωτικού χώρου.

Επίσης, μιλάμε για συγκριτικά πλεονεκτήματα της νησιωτικής Ελλάδας, για το περιβάλλον και τον πολιτισμό μας. Παντού, όλοι τα λένε με πολύ ωραία λόγια και περιγράφουν το εξαιρετικό κάλλος και την ομορφιά της νησιωτικής Ελλάδας και ιδιαίτερα του Αιγαίου. Δεν συμμετέχουν, όμως, εκπρόσωποι των περιβαλλοντικών οργανώσεων.

Γι' αυτό το λόγο θα ψηφίσουμε «ΠΑΡΩΝ» σε αυτό το θέμα. Διότι θέλουμε να γίνει Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής, όχι όμως αγνοώντας αυτούς τους συγκεκριμένους χώρους.

Το ίδιο θα κάνουμε και στο Παρατηρητήριο Νησιωτικότητας.

Όσον αφορά το θέμα της ακτοπλοΐας, θα ήθελα να εκφράσω κι εγώ την ικανοποίησή μας για την απόσυρση της περίφημης τροπολογίας για το πλοίο ασφαλείας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Για τη μη αποδοχή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Για τη μη αποδοχή. Όπως θέλετε.

Βεβαίως, πιστεύουμε ότι πρέπει να υπάρξει διάλογος μεταξύ όλων ενδιαφερομένων μερών και κυρίως μεταξύ της τοπικής αυτοδιοίκησης, των κοινωνικών φορέων, των Ναυτεργατικών Σωματείων και της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

Εμείς θα εκθέσουμε τις δικές μας απόψεις σε αυτό το ζήτημα, διότι θεωρούμε ότι τη σημερινή εποχή πλήττονται καίρια όλα τα δικαιώματα των εργαζομένων. Έχουν καταργηθεί τα πάντα με την λαίλαπα των τριών τελευταίων ετών.

Από την άλλη, όμως, πλευρά και τα νησιά μας έχουν πληγεί ανεπανόρθωτα με τις ακολουθούμενες κυβερνητικές πολιτικές.

Τα είπα και στην πρωτολογία μου σήμερα το πρωί και δεν θέλω να τα επαναλάβω.

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

Μισό λεπτό ακόμα δώστε μου, κύριε Πρόεδρε.

Στο θέμα, λοιπόν, της ακτοπλοΐας η πρότασή μας δεν είναι μία πρόταση που βασίζεται σε πηλίνα πόδια. Είναι μία πρόταση την οποία δεν μπορώ να παρουσιάσω, γιατί δεν μου φτάνει ο χρόνος. Είναι, όμως, μία πρόταση που απαντά στο γεγονός ότι είμαστε η μόνη χώρα που μόνο ιδιωτικός τομέας διαχειρίζεται το χώρο της

ακτοπλοίας. Άρα, ο δημόσιος κοινωνικός φορέας είναι αυτός ο οποίος μπορεί να καλύψει την ακτοπλοία ως κοινωνικό δικαίωμα και όχι μόνο ως εμπόρευμα.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι στο θέμα των ναυπηγείων υπάρχει και το θέμα του Νεωρίου, όπως πολύ σωστά ειπώθηκε προηγουμένως, όπου υπάρχει σε εκκρεμότητα το ζήτημα της ανάθεσης των δύο πλωτών δεξαμενών του Πολεμικού Ναυτικού εδώ και πάρα πολύ καιρό από το Υπουργείο Άμυνας. Υπήρξε μία εμπλοκή εκεί -είναι γνωστά αυτά τα ζητήματα- με το Ελεγκτικό Συνέδριο. Περιμένουμε κι εκεί να προωθηθούν λύσεις.

Τέλος, σε ό,τι αφορά το θέμα των Ναυπηγείων Ελευσίνας -η τροπολογία με αριθμό 450- εμείς ψηφίζουμε «ΠΑΡΩΝ» για τους λόγους τους οποίους εξέθεσαν, τόσο ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, όσο και ο κ. Δρίτσας ως τομεάρχης Άμυνας και Ναυτιλίας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ, κ. Κωνσταντίνος Τριαντάφυλλος, για τέσσερα λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα αναφερθώ στο σύνολο των άρθρων. Θα κάνω μία, δύο παρατηρήσεις σε συγκεκριμένα άρθρα, τα οποία εκκρεμούν ακόμα.

Θεωρώ ότι έχουν γίνει αρκετά βήματα τα οποία διανύσαμε το συγκεκριμένο διήμερο. Και νομίζω ότι, πέραν των πολλών εκτός θέματος πραγμάτων που ακούσαμε, ακούστηκαν και πάρα πολλά πράγματα τα οποία ήταν χρήσιμα και για το δημόσιο διάλογο, αλλά και για τη ναυτιλιακή και ναυτική μας πολιτική, ούτως ώστε να μπορούμε να συνεχίσουμε -όπως πολύ σωστά είτε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος- σε ένα πραγματικά μεταρρυθμιστικό βήμα με νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου.

Ανάμεσα στα ζητήματα που ακούστηκαν, που δυστυχώς ήταν άνευ περιεχομένου, ακούστηκαν και διάφορα θέματα τα οποία έχουν να κάνουν με τις αμοιβές των ναυτικών, του κατώτερου πληρώματος, όπου πολλοί συγχέουν τους όρους του ανώτερου πληρώματος, των αξιωματικών, των μαγείρων, των ναυτών. Αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει να ξεκαθαριστεί, ούτως ώστε να μην υπάρχει κανένα ζήτημα παρερμηνείας.

Γι' αυτόν τον λόγο θα καταθέσω στα Πρακτικά τα αμοιβολόγια, όπως αυτά ισχύουν σήμερα και στις ελληνικές συλλογικές συμβάσεις, αλλά και στην ΙΤΦ, που είναι η Διεθνής Οργάνωση Εργατών στις μεταφορές, στην οποία βέβαια ανήκει και η δική μας ΠΝΟ και η οποία προβλέπει τις κατώτερες αμοιβές οι οποίες ισχύουν διεθνώς. Δηλαδή, ισχύουν και στην ελληνόκτητη πλοιοκτησία που δεν φέρει την ελληνική σημαία.

Αυτό διότι ακούσαμε εξωφρενικές αμοιβές. Και ακούστηκε μέσα στην Αίθουσα ότι κάποιοι υπερασπίζονται τα 5.000 ευρώ που παίρνει ο Έλληνας μάγειρας, τη στιγμή που ο Φιλιππινέζος παίρνει 1.200 ευρώ.

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

Να έρθω τώρα στο κύριο θέμα, το οποίο αφορά το άρθρο 19.

Στο άρθρο 19, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι πρέπει να επέλθουν σοβαρές νομοτεχνικές βελτιώσεις κατά τη δική σας τοποθέτηση, προκειμένου να μπορέσουμε να μεταβάλουμε τη δική μας στάση ως Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ, που αυτήν τη στιγμή είναι αρνητική.

Ανάμεσα στις νομοτεχνικές βελτιώσεις θεωρούμε ότι πρέπει να είναι τα εξής:

Πρώτον, ότι κατοχυρώνονται, δεν αμφισβητούνται, τα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών στις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, καθώς επίσης ότι δεν αμφισβητείται η ισχύς αυτών.

Δεύτερον, ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξει κατώτερη αμοιβή από αυτές οι οποίες κατοχυρώνονται από τις διεθνείς Οργανώσεις των ναυτικών, όπως είναι η ΙΤΦ.

Τρίτον, ότι ο χρόνος πρέπει να είναι συγκεκριμένος -έγινε μία νομοτεχνική βελτίωση πάνω σε αυτό- αλλά σε κάθε περίπτωση

ότι δεν αφορά τις υπάρχουσες εργασιακές σχέσεις, αλλά είναι ένα μέτρο προώθησης της ναυτικής εργασίας και αντιμετώπισης της μεγάλης ανεργίας που μαστίζει κυρίως τη νέα γενιά, με την κατοχύρωση ότι αυτή η διάταξη θα εφαρμοστεί μόνο στους νεοεισερχόμενους και όχι στους ενεργούς ή απογραφέντες ναυτικούς.

Με αυτές τις παρατηρήσεις στο σύνολό τους, όχι διαζευκτικά, εμείς μπορούμε να δούμε θετικά τη συγκεκριμένη ρύθμιση, αλλά μόνο υπό τις συγκεκριμένες παρατηρήσεις και προϋποθέσεις.

Ως προς το άρθρο 30, θεωρούμε ότι θα μπορούσε να προβλεφθεί αναλογική μείωση. Αντισταθμιζόμαστε το αντικειμενικό γεγονός που αντιμετωπίζει η ελληνική ακτοπλοία. Θεωρούμε, όμως, ότι θα μπορούσε το Υπουργείο σας να χειριστεί το ζήτημα της αναλογικής μείωσης των συνθέσεων κατά τους χειμερινούς μήνες.

Θεωρούμε, επίσης, ότι η έννοια του «πλοίου ασφαλείας», κύριε εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, δεν είναι απεργοσπαστικός μηχανισμός, όπως προτάθηκε από τον κ. Γεγκέρογλου και διαφέρει κατά πάρα πολύ από την πρόταση του κ. Κεφαλογιάννη. Καλό είναι, λοιπόν, να μην τα συγχέουμε. Εμείς επιχειρούμε να κατοχυρωθεί το δικαίωμα στην απεργία, όπως και το δικαίωμα στη συγκοινωνία των ελληνικών νησιών.

Το τελευταίο, κύριε Πρόεδρε -και σας ευχαριστώ για την ανοχή σας- αφορά το άρθρο 49, στο οποίο, κύριε Υπουργέ, γνωρίζω ότι έχετε τη διάθεση να μην προκαταβάλτε και να μην προλάβετε ουσιαστικά μία διαδικασία, την οποία ξεκινάτε εσείς με τη συγκρότηση της συγκεκριμένης επιτροπής.

Ταυτόχρονα, νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να υπάρξει η δέσμευση πως μετά το πόρισμα της συγκεκριμένης επιτροπής θα μπορούσαμε να έχουμε στη Βουλή των Ελλήνων μια διαδικασία στην αρμόδια επιτροπή, η οποία θα εγκρίνει το υπό δημοσίευση προεδρικό διάταγμα, για το οποίο προφανώς μπορούμε από τώρα να σας εξουσιοδοτήσουμε, εφ' όσον όμως δεν υπάρχει αναφορά σε συγκεκριμένη ρύθμιση από τώρα σε σχέση με την Πληροίκτη Υπηρεσία.

Ταυτόχρονα, θα υπάρχει η προϋπόθεση της προηγούμενης έγκρισης από την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής, που δεν είναι άλλη από την επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Κλείνω λέγοντας ότι δεν είδα νομοτεχνική βελτίωση σε σχέση με το άρθρο 57 για την περιουσία του Λιμενικού Σώματος της Ελληνικής Ακτοφυλακής. Είναι μια λεπτομέρεια. Υποθέτω ότι μπορείτε να το δείτε. Αφορά το άρθρο 23 του ν. 3922, το οποίο με την κατάργησή του αφήνει ένα νομικό κενό σε σχέση με την περιουσία του Λιμενικού Σώματος της Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

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

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση για το νομοσχέδιο. Ο κύριος Υπουργός έκανε τις βελτιώσεις, που έκρινε εκείνος ότι έπρεπε να κάνει. Η ουσία, όμως, δεν έχει αλλάξει. Και δεν έχει αλλάξει, διότι η βασική πολιτική του Υπουργού και της Κυβέρνησης δεν αλλάζει. Ο ναυτικός, δυστυχώς, καλείται να επωμιστεί το βάρος και τις αστοχίες άλλων. Όσον αφορά αυτό το θέμα, δεν θα προσθέσω κάτι άλλο.

Ο κύριος Υπουργός έκανε κάποιες αλλαγές, οι οποίες σε ορισμένα άρθρα κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση. Και όπως σας είπα, κάποια από αυτά θα τα ψηφίσουμε και θα τα στηρίξουμε.

Λυπάμαι που η τροπολογία για τους εργαζόμενους στη διώρυγα Κορίνθου δεν έγινε αποδεκτή. Κύριε Υπουργέ, εύχομαι να δείτε το θέμα στο μέλλον, όπως είπατε κι εσείς.

Επίσης, για τους μόνιμους κατοίκους στα νησιά που έχουν μεγάλο ποσοστό αναπηρίας, θεωρώ ότι και αυτό θα το δείτε στην πορεία, όπως είπατε. Και χαίρομαι που το αναφέρατε.

Σε ό,τι αφορά τώρα τους μισθούς των ναυτικών, θυμίζω ότι αυτοί οι μισθοί ισχύουν για έξι - επτά μήνες τον χρόνο. Οπότε, πρέπει να κάνουμε τη διαίρεση δια του δώδεκα και να δούμε πραγματικά πόσο αμείβονται τον μήνα.

Επομένως, θα πρέπει να είμαστε συγκεκριμένοι, να μην δημιουργούμε εντυπώσεις και κυρίως να είμαστε πολύ προσεκτικοί όταν αναφερόμαστε στις οικογένειες των ναυτικών και στους ναυτικούς τους ίδιους.

Είναι θετικό το ότι ο Υπουργός θέτει σε ευρύτερο διάλογο το ζήτημα του «πλοίου ασφαλείας». Είναι μια απόφαση που τον τιμά και είναι ευκαιρία να το ξαναδούμε στη σωστή βάση. Σε κάθε περίπτωση, η ακτοπλοία είναι ζήτημα ζωής για τους νησιώτες και για τα νησιά μας. Και ακτοπλοία, δεν υπάρχει χωρίς Έλληνες ναυτικούς.

Είπαμε στον κύριο Υπουργό ότι πρέπει να αναζητήσει κι άλλους τρόπους για να βελτιώσει τη ζήτηση και την αύξηση του μεταφορικού έργου στην ακτοπλοία. Ας δείτε, κύριε Υπουργέ, με τον Υπουργό Οικονομικών -όπως είπαμε- και το ζήτημα του ΦΠΑ και στα καύσιμα.

Είπατε ότι εύκολες λύσεις δεν υπάρχουν. Το κόστος διαχείρισης του πλοίου πρέπει να το δείτε συνολικά. Μπορείτε να το δείτε. Και πιστεύω ότι θα πρέπει να συνεννοηθείτε και με την τρόικα, παρ' όλο που όλοι έχουμε δει ότι η τρόικα είχε «αλλεργία» από την πρώτη στιγμή στη μείωση φόρων. Τουλάχιστον, κάντε μια προσπάθεια.

Εμείς οι νησιώτες κρατάμε το Αιγαίο ζωντανό. Και όπως σας είπα και προηγουμένως, η παρουσία η δική μας στα Δωδεκάνησα, στο Καστελόριζο, εξασφαλίζει την ΑΟΖ και τη χάραξη εθνικής πολιτικής. Ας προσέξουμε όλοι, επομένως, να μην χάσουμε το Αιγαίο και τους κατοίκους του.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει η κ. Μαρία Ρεπούση, ειδική αγορήτρια της Δημοκρατικής Αριστεράς, για τέσσερα λεπτά.

ΜΑΡΙΑ ΡΕΠΟΥΣΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι και από την πλευρά μας και από άλλες πτέρυγες της Βουλής, συζητήσαμε όλα τα ζητήματα που θέτει αυτό το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Σε ό,τι μας αφορά, έχουμε καθορίσει τη στάση μας. Οι αντιρρήσεις μας είναι βασικά στο άρθρο που αφορά τα εργασιακά και τις ατομικές συμβάσεις εργασίας, το οποίο θα καταψηφίσουμε. Και περιμένουμε μια βελτίωση από τον Υπουργό για το άρθρο 49 και την Πλοηγική Υπηρεσία, για να καθορίσουμε τη στάση μας.

Θα ήθελα, όμως, να αξιοποιήσω το χρόνο που μου δίνετε, για να αναφερθώ σε ένα ζήτημα που απασχόλησε τους συναδέλφους -και δικαίως κατά τη γνώμη μου- τη Βουλή των Ελλήνων και στην αρμόδια επιτροπή, αλλά και στην Ολομέλεια, το οποίο δεν έχει να κάνει με το νομοσχέδιο αυτό καθ' αυτό, αλλά με ένα ζήτημα που έχει να κάνει με τη ναυτιλία και τα λιμάνια. Θα αναφερθώ, λοιπόν, στο θέμα των ιδιωτικοποιήσεων των λιμανιών και στις απόψεις που ακούστηκαν σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα.

Θα ήθελα να ξεκινήσουμε από την παραδοχή ότι τα λιμάνια της χώρας μας είναι στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη αυτού του τόπου κι ότι στην κατάσταση που βρίσκονται σήμερα τα λιμάνια είναι σαν γίγαντες που κοιμούνται. Αν το ένα λιμάνι έχει πλεονάσμα -τα περισσότερα κατά την άποψή μου, έτσι όπως έχω δει τα στοιχεία, έχουν ζημιές- πάντως είναι ένας αναξιόποιητος εθνικός πλούτος, που ανεξάρτητα από την κρίση στην οποία βρίσκεται η χώρα, θα έπρεπε να μας απασχολήσει.

Τι γίνεται, λοιπόν, με την αξιοποίηση των λιμανιών; Γνωρίζετε πολύ καλά ότι υπάρχουν πολλά και διαφορετικά σενάρια. Το ένα σενάριο είναι υπέρ της πώλησης ενός πλειοψηφικού μετοχικού πακέτου για τις εταιρείες, τους οργανισμούς, τις λιμενικές αρχές, που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο, δηλαδή τον ΟΛΠ -τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά- και τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης.

Δεν είναι, όμως, αυτό το μοναδικό σενάριο για την αξιοποίηση. Για παράδειγμα, εμείς στη Δημοκρατική Αριστερά προκρίνουμε ένα άλλο σενάριο που επιχειρεί να συνδυάσει τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού, να διασφαλίσει για το δημόσιο συμφέρον το δημόσιο χαρακτήρα των λιμανιών και ταυτόχρονα να μη σταματήσει την αξιοποίησή τους από το ιδιωτικό κεφάλαιο.

Εμείς πιστεύουμε ότι τα λιμάνια της χώρας χρειάζονται διαρ-

κείς επενδύσεις, για να βελτιώσουν τις υποδομές τους και να ανταποκριθούν στις διαρκώς μεταβαλλόμενες συνθήκες μιας αγοράς που θέλει νέες τεχνολογίες για τη φορτοεκφόρτωση ή βελτιωμένες κάθε φορά συνθήκες για την επιβίβαση και για τη χρήση των επιβατών. Άρα, χρειαζόμαστε επενδύσεις.

Οι επενδύσεις αυτές θα μπορούσαν να εξασφαλιστούν μέσα από συμβάσεις παραχώρησης από τη μεριά της λιμενικής αρχής, δηλαδή του Οργανισμού και μέσα απ' αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης να έχουμε την επιθυμητή αξιοποίηση των λιμανιών, με εισροή ιδιωτικού κεφαλαίου και ταυτόχρονα επενδύσεις για την ανάπτυξη. Δεν είναι, δηλαδή, μονόδρομος η λεγόμενη ιδιωτικοποίηση ή αξιοποίηση των λιμανιών. Υπάρχουν πολλές λύσεις που μπορούν να λειτουργήσουν συνδυαστικά και για το δημόσιο συμφέρον, αλλά και για την ανάπτυξη. Γιατί, έτσι όπως είμαστε σήμερα, φαίνεται ότι το δημόσιο από μόνο του είναι αργό και δεν μπορεί δυστυχώς να εξασφαλίσει τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση για τα λιμάνια.

Θα ήθελα να πω μια κουβέντα για την ακτοπλοία, επειδή έγινε πολύς λόγος γι' αυτήν και δίκαια. Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι έτσι όπως έχει σήμερα η κατάσταση, το ζήτημα θα ξανατεθεί. Είναι πολύ ακριβή η ακτοπλοία. Έχει μεγάλο κόστος και για τον επιβάτη και για τα αγαθά. Αν δεν αλλάξουμε αυτήν την κατάσταση, το μεταφορικό αγαθό για τους νησιώτες -τους οποίους όλοι φροντίζουμε και για τους οποίους θέλουμε να μιλάμε- θα επιδεινώνεται.

Χρειαζόμαστε ριζικές αλλαγές σ' αυτό και από τη μεριά του κράτους και της πολιτείας -γιατί γι' αυτό μιλάμε- και ενδεχομένως από τη μεριά των επιχειρηματιών της θάλασσας. Για παράδειγμα, η πολιτεία θα πρέπει να ξανασκεφθεί πώς επιδοτεί τα μεταφορικά μέσα, τις δημόσιες συγκοινωνίες, τι δίνει για τις οδικές δημόσιες συγκοινωνίες και τι δίνει για τις ακτοπλοϊκές δημόσιες συγκοινωνίες.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή 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, τριάντα εννιά μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί από το 4^ο Γυμνάσιο Πολυκάστρου Κιλκίς.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

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

Θα ήθελα να καταθέσω ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Η πρώτη αφορά στην τροπολογία με αριθμό 355 συναδέλφων του ΣΥΡΙΖΑ και να διευκρινίσω ότι γίνεται δεκτή μόνο ως προς την παράγραφο 13. Απλώς, εκ παραδρομής, όταν έκανα την ανάγνωση και το σχολιασμό των τροπολογιών, αντί να αναφερθώ στο άρθρο 13, αναφέρθηκα στην παράγραφο 4. Αυτή είναι η πρώτη νομοτεχνική βελτίωση. Να σας θυμίσω ότι αφορά ιεραρχία, προαγωγές, μετατάξεις, αποστράτεία, ειδικές υποχρεώσεις και απαγορεύσεις προσωπικού Λιμενικού Σώματος.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Ποιο άρθρο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Είναι τροπολογία. Δεν είναι άρθρο.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Τι τροποποιεί;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Στο άρθρο 57...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Η παράγραφος 3 του άρθρου 10 του π.δ. 81/2012. Αυτή είναι η πρώτη νομοτεχνική βελτίωση.

Η δεύτερη νομοτεχνική βελτίωση είναι η εξής: Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 61 -πρώην 62- οι λέξεις «της παραγράφου 5 του άρθρου 16» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των παραγράφων 4 και 5 του άρθρου 16». Ειπώθηκε και από τους συναδέλφους σαν νομοτεχνική βελτίωση. Θα σας πω, αν πάρω το λόγο λίγο αργότερα, τι ακριβώς αφορούν αυτές οι παράγραφοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, έχετε το λόγο, κύριε Υπουργέ. Εξηγήστε μας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Η νομοτεχνική βελτίωση αφορά σχόλια συναδέλφων, αλλά δεν θυμάμαι ακριβώς. Θα τη μοιράσω.

Όσον αφορά το άρθρο 19, διαβάζω την προσθήκη παραγράφου 5, ως ακολούθως: Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν θίγουν, μεταβάλλουν ή με οποιονδήποτε τρόπο περιορίζουν το δικαίωμα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, σύναψης συλλογικών συμβάσεων εργασίας και της ισχύος αυτών.

Ολοκληρώνω, αν μπορούν να με βοηθήσουν λίγο με τη νομοτεχνική βελτίωση αυτή...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εν πάση περιπτώσει, επειδή δεν έχουμε χρόνο, να κατατεθούν, να διανεμηθούν και μετά βρείτε την αιτιολογία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Τελευταία νομοτεχνική είναι για το άρθρο 49, το οποίο αναδιατυπώνεται στο σύνολό του και θα το καταθέσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Αναγνώστε το, κύριε Υπουργέ. Πώς αναδιατυπώνεται;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): «1. Με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου και το οποίο παρουσιάζεται και συζητείται ενώπιον της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής, καθορίζεται ο τρόπος παροχής πλοηγικών υπηρεσιών στους εμπορικούς λιμένες και στο θαλάσσιο χώρο της επικράτειας, με σκοπό την αποτελεσματικότερη διοικητική και επιχειρησιακή οργάνωσή τους.

2. α. Προς το σκοπό αυτό, εκπονείται αναλυτική μελέτη από ειδική προς τούτο επιτροπή, η οποία συστήνεται εντός τριάντα (30) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Στην Επιτροπή μετέχουν: ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ως Πρόεδρος, ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ένας (1) Αρχιπλοηγός, ένας (1) εκπρόσωπος

από κάθε συνδικαλιστικό όργανο του ναυτικού προσωπικού της υφιστάμενης Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας, ένας (1) εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ένας (1) εκπρόσωπος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, ένας (1) εκπρόσωπος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης και ένας (1) εκπρόσωπος του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής και Πειραιώς. Την επιτροπή δύναται να επικουρούν στο έργο της, χωρίς δικαίωμα ψήφου, δύο (2) επιστήμονες εγνωσμένου κύρους, ειδικοί σε σχέση με τα ανωτέρω ζητήματα.

β. Η ανωτέρω μελέτη περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα: α) την ολοκλήρωση του λογιστικού κλεισίματος των ισολογισμών του Ειδικού Κεφαλαίου της Πλοηγικής Υπηρεσίας, καθώς και την ολοκλήρωση της σύνταξης των αναλυτικών ισοζυγίων πληρωμών και την επαλήθευση των ταμειακών διαθεσίμων του Ειδικού Κεφαλαίου της Διεύθυνσης αυτής και β) τη διενέργεια από εμπειρογνώμονα εγνωσμένου κύρους της λειτουργικής επισκόπησης, καθώς και του οικονομικού και λογιστικού ελέγχου (audit) της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Βάσει των ανωτέρω, η μελέτη περιλαμβάνει ειδικώς αιτιολογημένη πρόταση για τα θέματα της παραγράφου 1.

γ. Το έργο της Επιτροπής ολοκληρώνεται εντός έξι (6) μηνών από τη σύστασή της. Τα λειτουργικά έξοδα της, καθώς και κάθε άλλη δαπάνη που συνεπάγεται η εκπόνηση της ανωτέρω μελέτης, καλύπτονται από το Ειδικό Κεφάλαιο της Πλοηγικής Υπηρεσίας».

Επανερχομαι στη νομοτεχνική βελτίωση και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε. Επειδή έγινε δεκτή η παράγραφος 13 της τροπολογίας με αριθμό 355 του ΣΥΡΙΖΑ, με τη νομοτεχνική βελτίωση καταργείται η παράγραφος 4 του άρθρου 16 του ν. 3922/2011, λόγω του ότι ρυθμίζει το ίδιο ακριβώς ζήτημα, το οποίο έγινε δεκτό και με την τροπολογία με αριθμό 355. Η τροπολογία με αριθμό 355 είναι δική σας, μπορείτε να την αναζητήσετε και να δείτε τι ακριβώς ρυθμίζει.

Καταθέτω, λοιπόν, τις νομοτεχνικές βελτιώσεις.

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



Νομοτεχνική Βελτίωση στο Σχέδιο Νόμου

«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

17/4/2013
3' 45' 00" 00"
αφ

Η τροπολογία με αριθμό 355/4/27.3.2013 γίνεται δεκτή ως προς την παράγραφο 13 αυτής, η οποία εντάσσεται στο άρθρο 57 του νομοσχεδίου.

Αθήνα, 17 Απριλίου 2013

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

Μορφοτεχνική Βελτίωση

στο Σχέδιο Νόμου

«Αναδιοργάνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου
και άλλες διατάξεις»

Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 61
(πρώην 62) οι λέξεις «της παραγράφου 5 του άρθρου 16»
αντικαθίστανται από τις λέξεις «των παραγράφων 4 και
5 του άρθρου 16».

Αθήνα, 17/4/2013

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ


ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

Νομοτεχνική Βελτίωση

Στο σχέδιο νόμου "Ανασυμπλήρωση του Υπουργείου
Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις"

Στο άρθρο 19 προτίθεται παράγραφος 5 ως ακολούθως:
"5. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν θίγουν, μεταβάλλουν
ή με οποιονδήποτε τρόπο περιορίζουν το δικαίωμα,
σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, σύναψης συλλογικών
συμβάσεων εργασίας και της ισχύος αυτών."

Αθήνα 17-4-2013

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ


Κ. ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ.



Νομοτεχνική Βελτίωση στο Σχέδιο Νόμου

«Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Το άρθρο 49 αναδιατυπώνεται ως εξής:

Άρθρο 49: Παροχή πλοηγικών υπηρεσιών

†
και το
σηείο πα-
ρονδιάζεται
και συζητεί-
ται ενώπιον
της αρμόδιας
επιτροπής
της Βουλής,



1. Με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζεται ο τρόπος παροχής πλοηγικών υπηρεσιών στους εμπορικούς λιμένες και στο θαλάσσιο χώρο της επικράτειας, με σκοπό την αποτελεσματικότερη διοικητική και επιχειρησιακή οργάνωσή τους.

2. α. Προς το σκοπό αυτό, εκπονείται αναλυτική μελέτη από ειδική προς τούτο Επιτροπή, η οποία συστήνεται εντός τριάντα (30) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Στην Επιτροπή μετέχουν ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ως Πρόεδρος, ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ένας (1) Αρχιπλοηγός, ένας (1) εκπρόσωπος από κάθε συνδικαλιστικό όργανο του ναυτικού προσωπικού της υφιστάμενης Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας, ένας (1) εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ένας (1) εκπρόσωπος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, ένας (1) εκπρόσωπος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης και ένας (1) εκπρόσωπος του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής και Πειραιώς. Την επιτροπή δύναται να επικουρούν στο έργο της, χωρίς δικαίωμα ψήφου, δύο (2) επιστήμονες εγνωσμένου κύρους, ειδικοί σε σχέση με τα ανωτέρω ζητήματα.

β. Η ανωτέρω μελέτη περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα: α) την ολοκλήρωση του λογιστικού κλεισίματος των ισολογισμών του Ειδικού Κεφαλαίου της Πλοηγικής Υπηρεσίας, καθώς και την ολοκλήρωση της σύνταξης των αναλυτικών ισοζυγίων πληρωμών και την επαλήθευση των ταμειακών διαθεσίμων του Ειδικού Κεφαλαίου της Διεύθυνσης αυτής και β) τη διενέργεια από εμπειρογνώμονα εγνωσμένου κύρους της λειτουργικής επισκόπησης, καθώς και οικονομικού και λογιστικού ελέγχου (audit) της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Βάσει των ανωτέρω, η μελέτη περιλαμβάνει ειδικώς αιτιολογημένη πρόταση για τα θέματα της παραγράφου 1.

γ. Το έργο της Επιτροπής ολοκληρώνεται εντός έξι (6) μηνών από τη σύστασή της. Τα λειτουργικά έξοδά της, καθώς και κάθε άλλη δαπάνη που συνεπάγεται η εκπόνηση της ανωτέρω μελέτης, καλύπτονται από το Ειδικό Κεφάλαιο της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

Αθήνα, 17 Απριλίου 2013

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

»»)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Επειδή αντιλαμβάνομαι ότι δεν θα ξαναπάρω το λόγο, θα ήθελα να ευχαριστήσω ειλικρινά όλους τους συναδέλφους για την προσπάθεια που έκαναν με την κριτική τους, αλλά και με τις προτάσεις τους, τόσο στις επιτροπές, αλλά και στην Ολομέλεια, ώστε να ολοκληρωθεί αυτή η προσπάθεια του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Επίσης, θα ήθελα να πω και να υπογραμμίσω, ότι είμαστε ανοιχτοί σε ζητήματα που τέθηκαν εδώ και είτε δεν μπορούν να φιλοξενηθούν σε νομοσχέδιο δικό μας, αλλά και θέματα τα οποία έχουμε δεσμευθεί ότι θα αντιμετωπίσουμε, να σας ακούσουμε και στο πλαίσιο του νέου νομοσχεδίου για το θαλάσσιο τουρισμό, το οποίο θα εισηγηθεί το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου να τα αντιμετωπίσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Σας ευχαριστώ όλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Το λόγο έχει η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος, κ. Μανωλάκου. Ορίστε, κυρία Μανωλάκου, έχετε το λόγο για τέσσερα λεπτά.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Αν κάποιος παρακολουθούσε τη συζήτηση, θα καταλάβαινε γιατί το εφοπλιστικό κεφάλαιο, αν και είναι κοσμοπολίτικο, θέλει να έχει μία χώρα αναφοράς. Αυτό συμβαίνει, γιατί υπάρχουν οι κυβερνήσεις οι οποίες περνάνε νόμους στα μέτρα τους: συνθήκες γαλέρας, κατάργηση συλλογικών συμβάσεων, κέρδη τρελά. Η σημερινή συζήτηση ήταν αποκαλυπτική.

Θα αναφερθώ σε ορισμένες επί μέρους τροπολογίες. Μπορεί να μην ψηφίστηκε σήμερα, αλλά την παραπέμπετε την τροπολογία, η οποία ουσιαστικά χτυπάει το δικαίωμα της απεργίας. Είναι εξάλλου το μοναδικό που απέμεινε στους εργαζόμενους. Και αυτό, όμως, φαίνεται στις διαθέσεις σας ότι θα το καλοδουλέψετε, για να έχετε μεγαλύτερη σύμπνοια. Σας έχει τρομάξει η αποφασιστικότητα και η αγωνιστικότητα των ναυτεργατών. Δεν φοβήθηκαν ούτε την πολιτική επιστράτευση. Απείργησαν επανειλημμένα, σύσσωμοι και έχουν αυξήσει και την αλληλεγγύη και τη στήριξη τους και αυτό σας φοβίζει. Ουσιαστικά, μεθοδεύετε να νομιμοποιήσετε την απεργοσπασία. Δεν σημαίνει ότι θα περάσει. Ούτε θα εμποδίσετε την κοινωνική συμμαχία εργατιάς και αγροτιάς. Να ξέρετε ότι αυτές τις μέρες, πάμπολλες ανακοινώσεις στήριξης στην απεργία των ναυτεργατών βγήκαν από πολλούς ζωντανούς αγροτικούς συλλόγους -όχι σφραγίδες- και στην Κρήτη και στη Μυτιλήνη και στη Σάμο, που έδιναν δίκιο και εκφράζανε την αλληλεγγύη τους προς τους ναυτεργάτες.

Σε ό,τι αφορά το ζήτημα της ασφάλειας, δεν μπορείτε να εξισώνετε ανάμοια πράγματα. Όταν μπαίνει προσωπικό ασφάλειας σε μια απεργία, μπαίνει διότι θέλει να προστατέψει από προβοκάσιες, από φωτιές, από οτιδήποτε. Επίσης, δεν συγκρίνετε με το θέμα της ανθρώπινης ζωής, όταν υπάρχει προσωπικό ασφάλειας σε νοσοκομεία.

Μπήκε το ζήτημα για εργαζόμενους φιλιππινέζους ή όχι σε πλοία με ελληνική σημαία. Διαβάστε πιο προσεκτικά τι είπε ο Πρόεδρος των Ελλήνων εφοπλιστών. Ήταν σαφέστατος. Δεν τον νοιάζει ποιος είναι ο εργαζόμενος, ο σκλάβος του, που θα του δουλεύει. Αυτός τι ζητάει; Φιλιππινέζικη σύμβαση, όποιος και να είναι. Αυτό το εξασφαλίζει με τους δικούς σας νόμους-καρμινόλα. Μπορεί μερικοί να χύνετε εδώ μέσα μαύρο δάκρυ για τα κατώτατα πληρώματα, όμως, δεν λέτε κουβέντα για τις συλλογικές συμβάσεις που γίνονται φιλιππινέζικες, χωρίς Φιλιππινέζους, αλλά με Έλληνες κατοπληρωμένους, «χωρίς στον ήλιο μοίρα» και δουλεύουν και δεν απολαμβάνουν αυτό που παράγουν, διότι ο εφοπλιστής τον απομυζά.

Για την τροπολογία που αφορά καταβολή τιμήματος, ανάλογα με την πορεία ναυπήγησης του πλοίου, ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος είπε, ότι παρά τις επιφυλάξεις που έχουμε γι' αυτήν καθ' αυτήν τη σύμβαση, θα ψηφίσουμε λευκό, μόνο και μόνο, για να πληρωθούν οι εργαζόμενοι.

Για την τροπολογία που αφορά την αγορά των κυπριακών πιστωτικών υποκαταστημάτων από την Πειραιώς, να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι έχετε δύο μέτρα και δύο σταθμά. Ποιανού ήταν αυτή η τροπολογία; Δεν ήταν του Υπουργείου Οικονομικών; Γιατί απορρίψατε άλλες τροπολογίες που βελτίωναν τη θέση εργαζομένων, όπως ήταν οι εργαζόμενοι στην Ανώνυμη Εταιρεία της

Διώρυγας Κορίνθου και άλλοι; Γιατί το παραπέμπετε στο Υπουργείο Οικονομικών; Από κοινού μπορείτε να το επεκτείνετε ή να μην το δεχτείτε. Γιατί; Διότι στη συγκεκριμένη αυτή τροπολογία, τι σας ενδιαφέρει; Όχι προσωπικά, την Κυβέρνηση. Ενδιαφέρει να μεγεθύνετε τη συγκεκριμένη τράπεζα για συγκεκριμένα συμφέροντα, που βέβαια είναι σε αντίθεση με τα λαϊκά συμφέροντα, και γι' αυτό την επιδοτείτε και τη φοροαπαλλάσσετε. Εξάλλου, στην έκθεση που μας έχετε δώσει, ο κ. Σταϊκούρας που την υπογράφει, είναι σαφέστατος και πολύ καθαρός ότι οι απώλειες του κρατικού προϋπολογισμού από τις φοροαπαλλαγές που δίνονται στο πιστωτικό ίδρυμα, αυτό το συγκεκριμένο, θα αναπληρωθούν από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, δηλαδή, τα χαράτσια στα λαϊκά νοικοκυριά. Έτσι είναι. Εφοπλιστές και τραπεζίτες τους μπουκώνετε με χρήμα και τους εξασφαλίζετε κέρδη. Για τους άνεργους δεν έχετε ούτε επίδομα.

Επειδή υπάρχουν και ορισμένες άλλες τροπολογίες για τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού, λέμε ότι θα τις καταψηφίσουμε. Μάλιστα, τις θεωρούμε και πιο αντιδραστικές. Και για την ΕΥΔΑΠ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Τελειώνοντας, θα σας αναγνωρίσω, κύριε Υπουργέ, ότι είστε ειλικρινής, όταν λέτε ότι θέλετε να δημιουργείτε μεγέθυνση. Αλήθεια είναι. Είναι η συγκέντρωση και συγκεντρωποίηση που προωθεί η στρατηγική 2020 της Ευρώπης, είναι μία ολοκληρωμένη πολιτική. Η μεγέθυνση είναι το μονοπώλιο, δηλαδή το βάσανο του εργαζόμενου, αυτό που πρέπει να παλέψει για να καταργήσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ζητήσει ο κ. Κεγκερογλου για ένα λεπτό.

Κύριε Κεγκερογλου, έχετε το λόγο για δύο λεπτά, αλλά θα τηρήσετε το χρόνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, δεν δεχθήκατε την πρόταση που έχει να κάνει με τη συμμετοχή στο Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής του ΕΛΚΕΘΕ, του μεγάλου ερευνητικού ιδρύματος της χώρας μας που ασχολείται με τη θάλασσα, το θαλάσσιο περιβάλλον και το θεωρώ μεγάλο λάθος αυτό, όπως επίσης και εκπροσώπους από την τριτοβάθμια εκπαίδευση, το Πολυτεχνείο Χανίων, το Πανεπιστήμιο Κρήτης, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και τα ΤΕΙ. Θεωρώ ότι θα πρέπει να μουν. Δεν μπορεί να υποκατασταθεί το ΕΛΚΕΘΕ ούτε κατά διάνοια από οποιοδήποτε ινστιτούτο δημιουργήσετε.

Δεύτερο θέμα. Δεν θέλω να πιστεύω -και δεν πιστεύω- ότι το γεγονός πως δεν αποδεχθήκατε την πρόταση για το πρόγραμμα δρομολογίων ελάχιστης επικινδυνότητας των νησιών είχε να κάνει με την αντίδραση ορισμένων Βουλευτών, που μάλιστα εκλέγονται σε νησιά είτε του ΣΥΡΙΖΑ είτε άλλων κομμάτων. Δεν παρακολουθήσα για να δω αν ήταν από όλα τα κόμματα ή από ορισμένα.

Πιστεύω ότι δεν την αποδεχθήκατε, γιατί δεν θέλατε να πείτε στον Γραμματέα της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Κεφαλογιάννη, ότι η πρότασή του δεν είναι σωστή. Και δεν είναι αποτελεσματική και δεν είναι σωστή. Να αποδεχθείτε το θεσμικό πλαίσιο το οποίο σας προτείνουμε, το οποίο αφήνει ανοικτό στο πλαίσιο του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών να γίνει ο διάλογος, η διαβούλευση και να συμφωνηθεί το πρόγραμμα. Δεν είναι κάποιο συγκεκριμένο πρόγραμμα που προτείνουμε. Προτείνουμε το πλαίσιο λειτουργίας, προκειμένου να εκπονηθεί ένα μόνιμο πρόγραμμα. Αυτό θεωρώ ότι έπρεπε σήμερα να γίνει, γιατί θα είναι αντικείμενο διαβούλευσης, αμέσως μετά τη θεσμοθέτησή του, το θέμα με βάση το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Ελπίζω, όμως, και είμαι συγκρατημένα αισιόδοξος, γιατί με τα τελευταία σας λόγια αναφερθήκατε στην πρόθεσή σας, μετά από τις προτάσεις που θα κατατεθούν, να δημιουργηθεί ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση του προβλήματος που θα αντιμετωπίζει και τις κοινωνικές συγκρούσεις που έχουμε κάθε φορά που συμβαίνει κάποιο γεγονός, αλλά και το πρόβλημα με την εξυπηρέτηση των νησιών.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μουσού-

ρούλης για δύο λεπτά για μία σύντομη τοποθέτηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου): Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι οι περισσότεροι αναγνωρίζετε πως οι τροπολογίες που κατατέθηκαν και στον αριθμό και στο εύρος τους μας οδήγησαν σε τέτοια προχωρημένη ώρα να συζητούμε το νομοσχέδιο και να ολοκληρώνουμε τώρα αυτή τη συζήτηση.

Εύχομαι όλοι να αποδέχστε πως εγώ δεν έκανα διάκριση ποιος συνάδελφος προτείνει ποια τροπολογία, ποια ρύθμιση και από ποιο κόμμα προέρχεται, αλλά την ουσία. Γι' αυτό και έγιναν αρκετά πράγματα αποδεκτά από όλες τις παρατάξεις.

Αγαπητέ κύριε Κεγκερογλου, επί της αρχής το αποδέχθηκα από την πρώτη στιγμή, από τη συζήτηση στην επιτροπή και συνεχίζω και τώρα. Απλώς, πρέπει το θεσμικό περιβάλλον που θα φτιάξουμε να είναι σταθερό, όπως είπα και πριν, και να μπορεί να εφαρμοστεί χωρίς πρόβλημα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Το λόγο έχει ο κ. Αυγενάκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τι είναι αυτό τώρα;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Έχουν δικαίωμα και οι Βουλευτές για δευτερολογία από τον Κανονισμό.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Έχουμε, κύριε συνάδελφε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Επωφελούνται του γεγονότος ότι ο Πρόεδρος είναι από την Κρήτη!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Εκτός από τους αξιωματούχους μιλούν και οι Βουλευτές πότε-πότε, κατά τον Κανονισμό!

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Έχουμε και εμείς το δικαίωμα, κύριε Παπαδημούλη, εάν δεν το ξέρετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Αυγενάκη, έχετε το λόγο.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Ενημερώθηκα με ενδιαφέρον για το θέμα της εξέλιξης σχετικά με το πλοίο ασφαλείας, ένα θέμα το οποίο ξεκίνησε από παραγωγικούς φορείς ως πάγιο αίτημα αυτών.

Αναφέρομαι συγκεκριμένα σε ό,τι αφορά την Κρήτη και λέω ότι ήταν και παραμένει πάγιο αίτημα των αγροτών της Κρήτης. Αναφέρομαι -επιμένω σε αυτό και το υπογραμμίζω- γιατί κάποιοι πήγαν να πουν άλλα ή να μεταφέρουν κάποια άλλα ζητήματα, ότι κάθε άλλο παρά οι αγρότες ζήτησαν τέτοια πράγματα. Καλό θα ήταν, λοιπόν, οι εκπρόσωποι του ΣΥΡΙΖΑ την Κυριακή το βράδυ που ήμασταν προσκεκλημένοι όλοι οι Βουλευτές της Κρήτης στα γραφεία της Ομοσπονδίας Αγροτικών Συλλόγων Ηρακλείου να ήταν εκεί ή έστω κάποιοι εκπρόσωποί τους, για να ενημερωθούν για άλλη μια φορά για το πάγιο αίτημα των αγροτών.

Αυτό, λοιπόν, το αίτημα χαίρομαι, που μια εξέλιξη όπως η σημερινή, δείχνει ότι ανήκαμε τον ΣΥΡΙΖΑ να κάνει μερικά βήματα πίσω, δηλαδή κοινώς άλλη μια κωλοτούμπα όπως αυτές που έχει μάθει να κάνει. Βεβαίως, χαίρομαι και με τη στάση του Υπουργού, όπου δείχνει ότι είναι οπαδός της συζήτησης και του διαλόγου και τις επόμενες ημέρες έχουμε μια ολοκληρωμένη, σωστά μελετημένη, πρόταση, που βεβαίως θα θεσπίσει το πλοίο ασφαλείας για την ασφαλή μετακίνηση όλων των νησιωτών και κυρίως των ευπαθών ομάδων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Μαρτιάς έχει ζητήσει τον λόγο για ένα λεπτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κι εγώ για ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κι εγώ για δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Να τελειώσουμε κάποια στιγμή;

Ορίστε, κύριε Μαρτιά, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή εμείς είμαστε εδώ στην συζήτηση καθ' όλη τη διάρκεια, να το διευκρινίσουμε για άλλη μια φορά, επειδή και καταγράφονται στα Πρακτικά και μας ακούει και ο ελληνικός λαός.

Εμείς θεωρούμε ότι πρέπει να διασφαλιστεί το δικαίωμα επι-

κοινωνίας και το δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας. Αυτό είναι το βασικό ζήτημα. Ξεκινούμε με το θετικό στοιχείο, όχι με το αρνητικό, τι θα γίνεται σε περίπτωση απεργιών. Τα υπόλοιπα εντάσσονται σε ένα συνταγματικό πλαίσιο, όπως είπαμε, και της διασφάλισης του δικαιώματος της απεργίας και των άλλων δικαιωμάτων που έχουν οι πολίτες και της αρχής της αναλογικότητας.

Στο πλαίσιο αυτό, η άποψή μας ήταν από την πρώτη στιγμή, από χθες, αλλά και σήμερα δύο φορές -και τρίτη φορά το λέω, για να μην υπάρχουν παρανοήσεις στην Αίθουσα αυτή- ότι πρέπει συντεταγμένα να έρθει μία συγκεκριμένη ρύθμιση, η οποία θα δώσει την ευκαιρία και στην αντίστοιχη επιτροπή να τοποθετηθούν οι φορείς και να μην έχει νομοτεχνικά προβλήματα και να υπάρχει και ΦΕΚ που να προσδιορίζει πώς θα γίνεται η διαδικασία...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τελειώνετε, κύριε Μαρτιά.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι, με συγχωρείτε, σας έδωσα τον λόγο χωρίς να τον δικαιούστε.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Η τριτολογία μου είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι, μίλησε ο Αρχηγός σας και δεν δικαιούστε τριτολογία. Τουλάχιστον σεβαστείτε τον χρόνο.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Με συγχωρείτε, ανέβηκα προηγουμένως και ρώτησα τι δικαιούμαι και αυτό μου είπαν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι, δεν το δικαιούστε. Παρά ταύτα, για το καλό κλίμα, σας έδωσα ένα λεπτό. Όσο μιλούν οι Ευρωβουλευτές στο Ευρωκοινοβούλιο. Η τοποθέτηση του Ευρωβουλευτή στο Ευρωκοινοβούλιο είναι ένα λεπτό.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Ωραία, από δύο λεπτά μου το μειώσατε σε ένα. Τουλάχιστον να τελειώσω τη φράση μου. Θέλετε να σταματήσω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ, τελειώστε.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Αν δεν θέλετε, θα τα πούμε αύριο. Αύριο θα έχουμε την ευκαιρία, τα ίδια θα λέμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρία Βούλτεψη, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω πολύ σύντομα κάτι σχετικά με την τροπολογία για την εξαγορά των κυπριακών τραπεζών απ' την Τράπεζα Πειραιώς.

Πρώτον, επειδή ακούστηκε ότι το Eurogroup και οι αποφάσεις του δεν παράγουν έννομα αποτελέσματα, θέλω να πω ότι το Eurogroup είναι οι δεκαεπτά Υπουργοί Οικονομικών της Ευρωζώνης, έχουν αποφασίσει κουρέματα χρεών, έχουν αποφασίσει επιμήκυνση δανείων, έχουν αποφασίσει εκταμίευση δόσεων και όλα αυτά αποτελούν παραγωγή εννόμων αποτελεσμάτων, όπως και το Ecofin, που περιλαμβάνει τους είκοσι επτά Υπουργούς Οικονομικών των είκοσι επτά. Τα έννομα αποτελέσματα είναι καθημερινά.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Δεν τα ξέρετε καλά, να τα μάθετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ, ησυχία, κύριοι συνάδελφοι, τώρα που τελειώνουμε δεν θα τα χαλάσουμε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Έννομα είναι τα αποτελέσματα του Eurogroup και γι' αυτό γίνονται και σεβαστά και ακολουθούνται από όλους.

Δεύτερον, υπήρχε νομικό κενό. Πράγματι, υπήρχε νομικό κενό, διότι η λύση που δόθηκε για την Κύπρο δόθηκε πρώτη φορά, εγκαταλείφθηκε το bail out...

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

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Πέρασε το λεπτό.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Θα με αφήσετε, κύριε συνάδελφε; Αρ-

κετά! Σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Μαριά, για ποιον λόγο διαμαρτύρεστε;

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ (ΝΟΤΗΣ) ΜΑΡΙΑΣ: Γιατί πέρασε το λεπτό. Ένα λεπτό σας έδωσε, κυρία Βούλτεψη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εντάξει, τρία λεπτά δικαιούται η συνάδελφος.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Εμένα δεν έχει μιλήσει ο Αρχηγός μου και θα μιλήσω, λοιπόν, όσο δικαιούμαι. Εσείς το λεπτό δεν το δικαιούσασταν καθόλου.

Πόσο δικαιούμαι, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Δικαιούστε τρία λεπτά. Σας έδωσα ένα λεπτό, αλλά δεν σας άφησε ο κ. Μαριάς να μιλήσετε. Μιλήστε, παρακαλώ, για να τελειώνουμε.

ΣΟΦΙΑ ΒΟΥΛΤΕΨΗ: Υπήρχε, λοιπόν, νομικό κενό και έπρεπε να καλυφθεί. Διότι εάν δεν καλυπτόταν το νομικό κενό, δεν θα μπορούσε να γίνει εξαγορά των υποκαταστημάτων της Λαϊκής Τράπεζας και της Τράπεζας Κύπρου και θα είχαμε μεγάλο πρόβλημα στη χώρα, διότι σ' αυτές τις τράπεζες κατατίθενται και οι συντάξεις συνταξιούχων από ασφαλιστικά ταμεία. Υπήρξαν συνταξιούχοι που τηλεφώνησαν σε μένα και μου είπαν «Δεν λες στην Κυβέρνηση για δυο μήνες να μην μας τις καταθέσει καθόλου μέχρι να πάμε σε άλλη τράπεζα, μη χάσουμε τα λεφτά μας;».

Και τι λέτε τώρα σε αυτούς τους ανθρώπους; Ότι έπρεπε να καταρρεύσουν και να υποκαταστήματα, να μην πάρουν ούτε τις παλιές τους συντάξεις ούτε τις καινούργιες. Είναι προφανές αυτό! Πώς καταψηφίζεται αυτή η τροπολογία; Τι λένε, δηλαδή, σε αυτούς που είχαν καταθέσεις, σε αυτούς που είχαν συντάξεις;

Πήρε, λοιπόν, η Τράπεζα Πειραιώς -και μάλιστα σε αμφίβολο χρόνο, που δεν ξέραμε ούτε τι γίνεται με την Κύπρο ούτε αν θα σωθεί η Κύπρος ούτε αν θα γίνουν δεκτές οι αποφάσεις ούτε τίποτα- ακριβώς για να σωθούν οι καταθέσεις και οι συντάξεις των Ελλήνων που ήταν στα κυπριακά υποκαταστήματα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας ευχαριστούμε πολύ.

Κύριε Παπαδημούλη, επιμένετε να πάρετε το λόγο;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν επρόκειτο να μιλήσω, αν δεν δινόταν ο λόγος στους συναδέλφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Έχετε το λόγο, κύριε Παπαδημούλη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κοιτάξετε, είχα την ευκαιρία, όταν συζητιόταν το θέμα μετά την παρέμβαση του Υπουργού, τόσο εγώ όσο και ο αρμόδιος τομεάρχης Ναυτιλίας και ο εισηγητής μας, ο κ. Νίκος Συρμαλένιος, σε μια στιγμή που οι συνάδελφοι που μίλησαν τελευταίοι, επιχειρώντας να δημιουργήσουν εντυπώσεις σε βάρος του ΣΥΡΙΖΑ και διαστρεβλώνοντας τη θέση μας, να εκφράσω την ικανοποίησή μας γιατί ο κύριος Υπουργός δεν αποδέχτηκε την τροπολογία Κεφαλογιάννη.

Η θέση μας είναι απλή: Μπορούμε και πρέπει, με κοινωνικό διάλογο, να διασφαλίσουμε το δικαίωμα της επικοινωνίας και το δικαίωμα της μεταφοράς ευπαθών προϊόντων, χωρίς να καταργούμε το δικαίωμα της απεργίας, όπως έκανε η τροπολογία Κεφαλογιάννη. Ανοίγει με τη μη αποδοχή αυτής της πρότασης από τον κύριο Υπουργό ένα περιθώριο διαλόγου, κοινωνικού και πολιτικού, στον οποίο εμείς θα συνδράμουμε με τις δεδομένες θέσεις μας. Όσοι προσπάθησαν και στην Κρήτη και αλλού για ψηφάκια να κάνουν εργολαβία αντιΣΥΡΙΖΑ, άξιος ο μισθός τους;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» και θα γίνει η ψήφισή τους χωριστά.

Για το άρθρο 1 έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας από Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Παρών.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 2 γίνεται δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Για τα άρθρα 4 και 5 έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας από Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 14 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς, το άρθρο 14 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το ζώο: Πνείται δεκτό το
οιήθηκε από τον κύριο Υπομονό:

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 63, πρώην 64, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς το άρθρο 63, πρώην 64, έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 432 και ειδικό αριθμό 40 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 432 και ειδικό αριθμό 40 έγινε δεκτή όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 445 και ειδικό αριθμό 52 ως έχει

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 445 και ειδικό αριθμό 52 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Για την τροπολογία με γενικό αριθμό 447 και ειδικό 53 έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας από Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 450 και ειδικό αριθμό 56 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Παρών.

ΤΣΑΜΠΙΚΑ ΙΑΤΡΙΔΗ: Παρών.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς, η τροπολογία με γενικό αριθμό 450 και ειδικό αριθμό 56 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 420 και ειδικό αριθμό 29 ως έχει

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 420 και ειδικό αριθμό 29 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό

αριθμό 419 και ειδικό αριθμό 28 ως έχει

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 419 και ειδικό αριθμό 28 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 440 και ειδικό αριθμό 48 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 440 και ειδικό 48 έγινε δεκτή, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 433 και ειδικό 41, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 433 και ειδικό 41 έγινε δεκτή, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο κατά πλειοψηφία.

Σας ενημερώνω ότι η ονομαστική ψηφοφορία επί των άρθρων και της τροπολογίας που κατατέθηκε από Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ-EKM θα διεξαχθεί αύριο περίπου στις 12.00'.

Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Παρασκευής 15 Μαρτίου 2013, της Τρίτης 19 Μαρτίου 2013, της Τετάρτης 20 Μαρτίου 2013 και της Πέμπτης 21 Μαρτίου 2013 και ερωτάται το Σώμα αν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Παρασκευής 15 Μαρτίου 2013, της Τρίτης 19 Μαρτίου 2013, της Τετάρτης 20 Μαρτίου 2013 και της Πέμπτης 21 Μαρτίου 2013 επικυρώθηκαν.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 20.20' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 18 Απριλίου 2013 και ώρα 09.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

