

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΘ'

Τρίτη 27 Νοεμβρίου 2007

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Άδεια απουσίας της Βουλευτή κ. Μ. Σκραφνάκη. σελ. 1824
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές, από το 1ο Γενικό Λύκειο Φλώρινας. σελ. 1832

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών. σελ. 1815
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών. σελ. 1815
3. Συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την οργάνωση συστήματος Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας στη Χώρα μας. σελ. 1822
 - β) Προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με αποστολές χρημάτων στο εξωτερικό. σελ. 1823
 - γ) Προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την κατασκευή του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στο Καστέλλι Κρήτης. σελ. 1824

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: « Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις ». σελ. 1827
2. Κατάθεση Εκθέσεως Διαιτητικής Επιτροπής.
Η Διαιτητική Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στην πρόταση νόμου αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: « Επίδομα Θέρμανσης ». σελ. 1838
3. Ονομαστική ψηφοφορία επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 34 και ειδικό αριθμό 10 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: « Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις ». σελ. 1824, 1841, 1853, 1856

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί των επκαιρών ερωτήσεων:

ΝΑΣΙΩΚΑΣ Ε.	σελ. 1822
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Γ. (Ν. Άρτας)	σελ. 1822, 1823
ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Ι.	σελ. 1823, 1824
ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η.	σελ. 1824
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε.	σελ. 1825
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ.	σελ. 1825

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

ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ.	σελ. 1869
ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ Μ.	σελ. 1871
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ.	σελ. 1861
ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ Ι.	σελ. 1833, 1877
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ.	σελ. 1838, 1839, 1877
ΖΩΪΔΗΣ Ν.	σελ. 1870
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π.	σελ. 1827, 1828, 1866, 1875, 1876, 1879
ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ Α.	σελ. 1856
ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ Α.	σελ. 1868
ΚΟΣΜΙΔΗΣ Ι.	σελ. 1872
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Γ.	σελ. 1874
ΜΕΛΑΣ Π.	σελ. 1873
ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ Κ.	σελ. 1862
ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ Ε.	σελ. 1835, 1837, 1838, 1875
ΠΑΥΛΙΔΗΣ Α.	σελ. 1832, 1833, 1876, 1877, 1879
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α.	σελ. 1839, 1840, 1878, 1879
ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ Π.	σελ. 1866
ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Κ.	σελ. 1859
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε.	σελ. 1863
ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ Ν.	σελ. 1860
ΤΣΟΥΡΗ Ε.	σελ. 1864

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΘ'

Τρίτη 27 Νοεμβρίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 27 Νοεμβρίου 2007, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.03', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΕΛΣΑΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**.

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

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Αστέριο Ροντούλη, Βουλευτή Λαρίσης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επαρχιακό Συμβούλιο Μήλου Κυκλάδων ζητεί την επιδότηση δρομολογίων για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των κατοίκων του νησιού.

2) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Νάξου ζητεί την εξεύρεση κτηρίου για τη στέγαση της Αστυνομικής Διεύθυνσης Νάξου.

3) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος της Κοινότητας Κιμώλου Κυκλάδων ζητεί να συμπληρωθούν οι κενές θέσεις διδακτικού προσωπικού στα σχολεία του νησιού.

4) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Συνταξιούχων Ναυτικών Σύρου ζητεί την τοποθέτηση ιατρού ελεγκτή στον Οίκο Ναύτη της Σύρου.

5) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τοπικό Συμβούλιο του Δ.Δ. Μπατισίου Δήμου Υδρούσας Άνδρου Κυκλάδων ζητεί τη διατήρηση του Αστυνομικού Σταθμού Μπατισίου.

6) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ιερά Μητρόπολις Σύρου Κυκλάδων ζητεί την αναστήλωση των κατακομβών της Μήλου.

7) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Αστυνομίας Πόλεων ζητεί την αναπροσαρμογή των μερισμάτων του Τ.Α.Υ.Α.Π..

8) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αταλάντης Φθιώτιδας ζητεί την αναβάθμιση του Τελωνείου Αταλάντης.

9) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συντονιστική Ομάδα Συμπολιτών Καματερού, «Φωνή Λαού», ζητεί τη λήψη μέτρων αντιπλημμυρικής προστασίας για την περιοχή του Καματερού Αττικής.

10) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Κατοίκων «Φανερωμένης Δημιουργίας» Οικισμού Νεοκτίστων Ασπροπύργου προτείνει χρήσεις γης για την περιοχή των Νεοκτίστων Ασπροπύργου.

11) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Σταματίνα Κοκκινάκη ζητεί τη σύνταξη οριστικών κτηματολογικών πινάκων για την περιοχή του Μαρκόπουλου Αττικής.

12) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μεγαρέων Αττικής ζητεί την αναστολή της εκποίησης δημοσίου ακινήτου.

13) Οι Βουλευτές Β' Πειραιώς κύριοι ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ και ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός Πολιτιστικός Σύλλογος Παλαιάς Κοκκινιάς «Η ΠΡΟΟΔΟΣ» ζητεί την επανασύσταση του αστυνομικού τμήματος στην Παλαιά Κοκκινιά του Πειραιά.

14) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Διοικητικού Προσωπικού Λεωφορείων ζητεί την τροποποίηση διατάξεων που αφορούν στο εργασιακό καθεστώς των εργαζομένων στα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε..

15) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Αιτωλ/νίας ζητεί χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση αρδευτικού έργου.

16) Η Βουλευτής Πέλλας κ. ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ – ΘΕΟΔΩΡΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Πέλλας ζητεί την τοποθέτηση μόνιμου ιατρικού προσωπικού στο Περιφερειακό Ιατρείο Πέλλας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1412/1.11.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Σκουλά δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-538/13.11.07

έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ.Ι. Σκουλάς με θέμα «Μέτρα στήριξης εισοδήματος των οικονομικά αδυνάτων και ειδικοί τιμάρημοι», και κατά το μέρος που τα διαλαμβανόμενα σε αυτή εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Γ.Γ.Εμπορίου - Γ.Γ. Καταναλωτή σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Από το 1992 και μετά, δύναμι της Α.Δ. 16/92, οι τιμές πώλησης στο σύνολο σχεδόν των τροφίμων και ποτών διαμορφώνονται ελεύθερα, με βάση την προσφορά, ζήτηση και τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού, σε όλα τα στάδια εμπορίας τους (βιομηχανία, βιοτεχνία, εισαγωγέας, χονδρέμπορος, λιανοπωλητής), με μόνη εξαίρεση τα οπωρολαχανικά και τις παιδικές τροφές, των οποίων οι τιμές τελούν ακόμα υπό το καθεστώς των ελεγχόμενων ειδών.

Η απελευθέρωση των τιμών ήταν απόρροια της επιτακτικής ανάγκης εναρμόνισης της οικονομίας της ελληνικής αγοράς προς τις αντίστοιχες οικονομίες των άλλων Κρατών-Μελών της Ε.Ε., αφ' ενός μεν γιατί κάτι τέτοιο επιτάσσει η συνθήκη ένταξης της χώρας μας στην Ε.Ε. και αφετέρου γιατί με την απελευθέρωση αυτή διασφαλίστηκε η οικονομική επιβίωση των ελληνικών επιχειρήσεων απέναντι στις ανταγωνιστικές συνθήκες στην Ευρωπαϊκή και Παγκόσμια Αγορά, που είναι αισθητές αλλά και για να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις αυτές να δραστηριοποιηθούν και ανταγωνιστικά μεταξύ τους, προς όφελος των ιδίων και του καταναλωτικού κοινού.

Συνεπεία πλέον της απελευθερωμένης αγοράς οι εκάστοτε κρατούσες συνθήκες, πολλές φορές στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού, εκ των πραγμάτων επηρεάζουν τις τιμές (π.χ. με χαμηλή προσφορά-υψηλή ζήτηση _άνοδος τιμών, με υψηλή προσφορά-χαμηλή ζήτηση _μείωση τιμών).

Το γεγονός ότι οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα, δε σημαίνει ότι δεν υφίσταται μηχανισμός ελέγχου αυτών, αφού σε ισχύ ευρίσκεται το ισχυρό νομικό πλαίσιο του Ν. 703/77 «Περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, που εφαρμόζεται από την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού, νόμος που θεσπίζει κανόνες περί τη λειτουργία της αγοράς μέσα από υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού και επιβάλλει κυρώσεις σε επιχειρήσεις, που για ίδιο και μόνο οικονομικό όφελος, εφαρμόζουν συμπεριφορές και πρακτικές που διαστρεβλώνουν τον ανταγωνισμό (κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένες πρακτικές τιμών, ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές καταστάσεις κ.λ.π.).

Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, ο ανταγωνισμός υπαγορεύει στον καταναλωτή την ανάγκη όπως, για την προστασία του και διασφάλιση των οικονομικών του συμφερόντων, ερευνά την αγορά, για επιλογή των προϊόντων της αρεσκείας του και στις συμφερόουσες γι' αυτόν τιμές.

Όσον αφορά το σκέλος της ερώτησης σχετικά με ανατιμήσεις που έχουν γίνει στις τιμές βασικών προϊόντων σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Α) Οι πολύ υψηλές τιμές διαμόρφωσης των δημητριακών, αφ' ενός μεν λόγω της παρατεταμένης ξηρασίας στην Χώρα μας και αφ' ετέρου λόγω της υψηλής ζήτησης που παρατηρήθηκε στην Κίνα και Ινδία για τα προϊόντα αυτά, είχαν σαν συνέπεια ν' αυξηθούν σημαντικά οι διεθνείς τιμές του είδους, αίτια που επέδρασαν αυξητικά στις τιμές των παραγώγων προϊόντων των δημητριακών (άλευρα, άρτος, ζυμαρικά κ.λ.π.).

Β) Οι αυξήσεις των εισαγωγικών τιμών των κτηνοτροφικών προϊόντων (όπως γάλα, τυροκομικά, κρέατα κ.λ.π.), που συμπαράσφουσαν αυξητικά και τις τιμές των αντίστοιχων εγχωρίων προϊόντων, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι στις αξίες αυτές επέδρασαν και επελθούσες ανατιμήσεις των ζωοτροφών.

Γ) Σε επίπεδο εργοστασιακών τιμών στα παραπάνω προϊόντα δεν πρέπει να διαφεύγει το γεγονός ότι οι τιμές αυτές επηρεάζονται και από άλλους κοστολογικούς παράγοντες που δεν μπορούν να παραγνωρισθούν, όπως:

Η τελική τιμή εργοστασίου, αναμφισβήτητα περιέχει στοιχεία κόστους που εξ' αντικειμένου δεν μπορούν να παραγνωρισθούν, όπως π.χ.

Τιμή κτήσης πρώτης ύλης, μεταφορά στο εργοστάσιο, έξοδα παραγωγής, έξοδα διάθεσης, γενικά έξοδα, καθαρά κέρδη, προμήθεια αντιπροσώπων, κέρδη χονδρεμπόρων, κέρδη λιανοπωλητών, Φ.Π.Α κ.λπ.)

Όσον αφορά τις τιμές των οπωρολαχανικών σας γνωστοποιούμε ότι δύναμι της Α.Δ. 16/92 οι τιμές πώλησης των οπωρολαχανικών όπως προαναφέραμε τελούν ακόμη υπό το καθεστώς των ελεγχόμενων ειδών.

Από αγορανομικής πλευράς στο επίπεδο παραγωγού οι τιμές πώλησης στα οπωρολαχανικά διαμορφώνονται ελεύθερα, σε αντίθεση με τις εμπορικές τιμές, που ελέγχονται για την απαίτηση ή είσπραξη υπερβολικού κέρδους (λεμόνια, πορτοκάλια, μανταρίνια, μήλα, αχλάδια), κατά το άρθρο 30 του Α.Κ. Η περίπτωση αυτή τιμωρείται μόνο με διοικητικό πρόστιμο από 200 έως 6.000 ευρώ. Επίσης για όλα τα υπόλοιπα οπωρολαχανικά, που ελέγχονται για το εμπορικό τους κέρδος (χονδρέμπορος-λιανοπωλητής), όπως αυτό ορίζεται από το άρθρο 3 της Α.Δ. 14/89, η περίπτωση αυτή τιμωρείται με το άρθρο 32 παράγρ. 6 του Α.Κ. με φυλάκιση τουλάχιστον 3 μηνών και χρηματική ποινή.

Από πλευράς αρμοδιότητας της Διεύθυνσης Τιμών Τροφίμων και ποτών της Γ.Γ. Εμπορίου- Γ.Γ. Καταναλωτή ισχύουν μηχανισμοί, μέσω των οποίων παρακολουθείται η διαμόρφωση και εξέλιξη των τιμών τροφίμων και ποτών στην εγχώρια αγορά, όπως:

α) Η Α.Δ. 5/05, με την οποία επιβάλλεται η υποχρέωση σε βιομηχανίες, βιοτεχνίες και εισαγωγείς μεγάλης οικονομικής επιφάνειας (υψηλός κύκλος εργασιών) όπως, επί εκδηλούμενης πρόθεσής τους να μεταβάλλουν τις τιμές των τροφίμων και ποτών (που απαριθμούνται σε 57 προϊόντα), ενημερώνουν απευθείας την Υπηρεσία 10 ημέρες τουλάχιστον, πριν τη μεταβολή αυτή, υποβάλλοντας προς τούτο τον τιμοκατάλογο με τις νέες τιμές.

β) Η σε τακτά χρονικά διαστήματα διενέργεια τιμοληψίας σε βασικά είδη διατροφής από επιλεγμένες πηγές πληροφόρησης (Σούπερ Μάρκετ) της Πρωτεύουσας.

γ) Ο καθημερινός αγορανομικός και τιμοληπτικός έλεγχος στις τιμές οπωρολαχανικών που διαμορφώνονται στις Λαϊκές Αγορές της Πρωτεύουσας.

δ) Η λειτουργία του θεσμού «ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΙΜΩΝ», όπου καταγράφονται οι τιμές πώλησης οπωρολαχανικών που διαμορφώνονται στις Κεντρικές Αγορές Χονδρεμπορίου και στις Λιανικές (Σούπερ-Μάρκετ, Οπωροπωλεία και Λαϊκές Αγορές).

Όλα τα στοιχεία τιμών που συλλέγονται από τους παραπάνω μηχανισμούς καταγράφονται παρακολουθούνται και αξιολογούνται έτσι ώστε να υπάρχει κάθε φορά μια σαφής εικόνα στις τάσεις της αγοράς από πλευράς τιμών και επί τούτων ενημερώνεται η Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης.

Ο αγορανομικός έλεγχος ως προς την κανονικότητα ή μη των τιμών, υπό τη στενή του έννοια, διενεργείται μόνο στις τιμές των οπωρολαχανικών και παιδικών τροφών, επειδή τα είδη αυτά, όπως προαναφέρεται, υπάγονται στην κατηγορία «των ελεγχόμενων ειδών».

Σε όλα τα υπόλοιπα είδη τροφίμων και ποτών η κανονικότητα των τιμών συνδέεται ευθέως με το Ν. 703/77 αρμοδιότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Δεν υπάρχει βέβαια αμφιβολία ότι οι αυξήσεις διεθνώς των τιμών πετρελαίου, έχουν επιπτώσεις στις οικονομίες των Χωρών και κατ' επέκταση και στην Χώρα μας. Αυτονόητο λοιπόν είναι ότι οι αυξήσεις αυτές επιδρούν και στην εσωτερική αγορά μέσω αυξητικού επηρεασμού τιμών και ως εκ τούτου ο παράγοντας «πετρέλαιο» ως στοιχείο επίδρασης στο κόστος των τροφίμων και ποτών δε μπορεί να παραγνωριστεί.

Επίσης ο έλεγχος για την εφαρμογή των διατάξεων του Αγορανομικού Κώδικα και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού ισχυουσών Αγορανομικών Διατάξεων εντάσσεται μέσα στα ημερήσια καθήκοντα των Αρχών που ασκούν αγορανομικούς ελέγχους και όπου διαπιστώνονται παραβάσεις από τους υπόχρεους εφαρμογής των διατάξεων αυτών, κινούνται οι διαδικασίες εφαρμογής των νομίμων κατά των παραβατών.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ»

2. Στην με αριθμό 1030/23-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Ντόλιου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/7527/12-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Ντόλιος, σας γνωρίζουμε ότι η χώρα μας, λόγω της κομβικής γεωγραφικής της θέσης, δέχεται μεγάλο αριθμό λαθρομεταναστών στη νησιωτική περιοχή του Βορείου και του Νοτίου Αιγαίου, αλλά και στην περιοχή του Έβρου, οι οποίοι διακινούνται κυρίως μέσω οργανωμένων κυκλωμάτων δουλεμπόρων. Όπως προκύπτει δε από τα στοιχεία των Υπηρεσιών μας, η είσοδος λαθρομεταναστών έχει αυξηθεί σημαντικά τους τελευταίους μήνες.

Για πρώτη φορά, ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος της διαχείρισης της ροής των λαθρομεταναστών υπήρξε από τον Μάρτιο του 2004, ιδίως με την ίδρυση των δύο πρότυπων Κέντρων Φιλοξενίας Λαθρομεταναστών, τα οποία ανταποκρίνονται πλήρως στις προδιαγραφές που έχουν τεθεί από την Ύπατη Αρμοστεία του Ο.Η.Ε., του Δήμου Κυπρίνου στον νομό Έβρου που λειτουργεί ήδη από τον Απρίλιο 2007 και της Σάμου, με χωρητικότητα τουλάχιστον 300 ατόμων.

Με τον τρόπο αυτόν, μέσα σε τρία μόλις χρόνια, αντιμετωπίζουμε δραστικά, σε μεγάλο βαθμό, ένα χρόνιο πρόβλημα, όπως είναι η διαχείριση και φιλοξενία των παράνομων μεταναστών της περιοχής, υπό συνθήκες που αναμένει κανείς από ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος. Και μάλιστα η λύση αυτή είναι προϊόν αρμονικής συνεργασίας της Κεντρικής Διοίκησης με την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Γιατί η διασφάλιση ανθρωπίνων συνθηκών διαβίωσης στα Κέντρα Φιλοξενίας Λαθρομεταναστών είναι ενδεικτική του επιπέδου των εγγυήσεων τόσο για την προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου όσο και για τον σεβασμό στην αξία και αξιοπρέπεια του Ανθρώπου. Αυτό επιβάλλει, άλλωστε, η παράδοση και ο πολιτισμός μας.

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης στην περιοχή του Έβρου, σας πληροφορούμε ότι στις Αστυνομικές Διευθύνσεις Αλεξανδρούπολης και Ορεστιάδας, συνολικά, λειτουργούν 7 Τμήματα Συνοριακής Φύλαξης, τα οποία έχουν στελεχωθεί με 53 αστυνομικούς και 479 συνοριακούς φύλακες. Τον παρελθόντα μήνα, για την αντιμετώπιση εκτάκτων υπηρεσιακών αναγκών και για χρονικό διάστημα ένδεκα ημερών, τα εν λόγω Τμήματα ενισχύθηκαν με 180 συνοριακούς φύλακες και 10 περιπολικά οχήματα. Παράλληλα, στις εν λόγω Διευθύνσεις λειτουργούν Ομάδες Πρόληψης και Καταστολής της Εγκληματικότητας (Ο.Π.Κ.Ε.), στις αρμοδιότητες των οποίων ανήκει και ο εντοπισμός και σύλληψη λαθρομεταναστών.

Για το θέμα της στελέχωσης των ανωτέρω Υπηρεσιών, σας ενημερώνουμε ότι το Υπουργείο μας θα προχωρήσει στη σταδιακή πλήρωση όλων των κενών οργανικών θέσεων του προσωπικού που έχουν παρουσιαστεί και αφέθηκαν να υπάρχουν ήδη προ του 2004, ώστε να μπορέσουν οι αστυνομικές Υπηρεσίες να επιτελέσουν την αποστολή τους, όπως απαιτεί ο ρόλος τους. Σήμερα οι Υπηρεσίες στελεχώνονται με το απαραίτητο προσωπικό, μέσα από τις δυνατότητες που παρέχει η δύναμη του Σώματος, με ορθολογική κατανομή αυτής, λαμβανομένου πάντα υπόψη και του ισχύοντος καθεστώτος μεταθέσεων του προσωπικού, όπως καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις.

Στο πλαίσιο αυτό έχουν στελεχωθεί και οι εν λόγω Διευθύνσεις με δύναμη, η οποία παρουσιάζει έλλειμμα έναντι της οργανικής τους, όπως συμβαίνει με αρκετές αστυνομικές Υπηρεσίες. Πάντως στα πλαίσια των υπηρεσιακών δυνατοτήτων, κατά τις τακτικές και συμπληρωματικές μεταθέσεις του τρέχοντος έτους, ενισχύθηκαν με 31 αστυνομικούς διαφόρων βαθμών, ενώ πρόσφατα ενισχύθηκαν με 3 αξιωματικούς και 10 αστυφύλακες, νεοεξελθόντες των Σχολών, καθώς και με 3 νεοπροαχθέντες αρχιφύλακες. Το θέμα της πληρέστερης στελέχωσης των Υπηρεσιών των ανωτέρω Διευθύνσεων και της αποτελεσματικότερης λειτουργίας τους θα αντιμετωπισθεί και με την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης - αναδιοργάνωσης των περιφερειακών Υπηρεσιών που προωθούμε, με την οποία συναρτάται και η ανακατανομή της οργανικής δύναμης αυτών, ώστε να εξοικονομη-

θεί προσωπικό, που θα διατεθεί σε μάχιμες Υπηρεσίες.

Αναφορικά με το θέμα του υλικοτεχνικού εξοπλισμού των ανωτέρω Υπηρεσιών, σας πληροφορούμε ότι σε αυτές έχουν χορηγηθεί τα αναγκαία μέσα και εφόδια, για την εκτέλεση της αποστολής τους. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι, κατά την τελευταία τριετία, εκτός των άλλων, χορηγήθηκαν σε αυτές 28 καινούργια οχήματα, διαφόρων τύπων, ενώ στα πλαίσια του έργου «Police on line» όλες οι Υπηρεσίες επιπέδου Αστυνομικού Τμήματος και άνω εφοδιάστηκαν με τρεις (3) ηλεκτρονικούς υπολογιστές (H/Y) και ένα πολυμηχάνημα έκαστη. Επίσης πρέπει να σημειώσουμε ότι οι προαναφερόμενες Υπηρεσίες Συνοριακής Φύλαξης, εκτός των άλλων, κατέχουν, συνολικά, 75 οχήματα, διαφόρων τύπων, διόπτρες ημέρας, κάμερες θερμικής απεικόνισης, διόπτρες νυκτερινής παρατήρησης, συσκευές ανίχνευσης CO₂, αλεξίσφαιρα γιλέκα, αντιβλητικές πλάκες κ.λπ. Περαιτέρω ενίσχυσή τους με οχήματα και λοιπό υλικοτεχνικό εξοπλισμό θα γίνει με την υλοποίηση των διαφόρων προγραμμάτων προμηθειών που βρίσκονται σε εξέλιξη. Ήδη από το Υπουργείο μας εξασφαλίστηκε, μέσω του συγχρηματοδοτούμενου Ευρωπαϊκού προγράμματος Intereg III, η προμήθεια, εντός του τρέχοντος έτους, ικανού αριθμού οχημάτων τύπου τζιπ, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να καλυφθούν οι υπηρεσιακές ανάγκες και των εν λόγω Υπηρεσιών.

Πέραν αυτών σας ενημερώνουμε ότι, με σχέδιο π.δ. που προωθούμε προς συνυπογραφή στους συναρμοδίους Υπουργούς, προβλέπεται η ίδρυση Τμημάτων Δίωξης Λαθρομετανάστευσης, στις Αστυνομικές Διευθύνσεις Λέσβου, Χίου, Σάμου, Δωδεκανήσου και Ευβοίας, ενώ οι αντίστοιχες οργανικές θέσεις συνοριακών φυλάκων αυξάνονται κατά 150, ώστε να υπάρξει αποτελεσματικότερη και ορθολογικότερη διαχείριση του λαθρομεταναστευτικού φαινομένου.

Περαιτέρω το θέμα της λαθρομετανάστευσης ετέθη μετ' επιτάσεως από τον κ. Υπουργό Εσωτερικών κατά την Άτυπη Σύνοδο Υπουργών Εσωτερικών Υποθέσεων και Δικαιοσύνης της Ε.Ε. που πραγματοποιήθηκε στη Λισσαβόνα, στο πλαίσιο της Πορτογαλικής Προεδρίας, την 01-02/10/2007, όπου έγινε σαφής η ευρωπαϊκή διάστασή του, η οποία, ως εκ τούτου, προϋποθέτει από την ενιαία αντιμετώπισή του. Συγκεκριμένα, επισημάνθηκε από τον κ. Υπουργό ότι μόνο μετη συνολική αντίληψη περί εξωτερικών ευρωπαϊκών συνόρων, η οποία λαμβάνει υπόψη της όλες τις παραμέτρους του τι σημαίνει στην πραγματικότητα η ύπαρξη, φύλαξη και προστασία τους, μπορεί να οδηγηθούμε και σ' ένα χρήσιμο και αποτελεσματικό κοινό μοντέλο ολοκληρωμένης διαχείρισής τους. Λόγω δε της τεράστιας σημασίας του μοντέλου αυτού για το μέλλον της Ε.Ε. γενικότερα, η δημιουργία του δεν είναι δυνατό να θυσιαστεί σε κοντόφθαλμες λογικές οικονομικού κόστους ή, δήθεν, γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων. Επίσης τέθηκε το θέμα αυτό από τον κ. Υπουργό και στο Συμβούλιο Υπουργών Εσωτερικών και Δικαιοσύνης της Ε.Ε. την 08-11-2007 στις Βρυξέλλες, όπου τονίστηκε ότι τα ελληνικά σύνορα είναι και εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. και ως εκ τούτου πρέπει και η Ένωση να αναλάβει τις ευθύνες της, τόσο με τη δημιουργία κοινού συστήματος φύλαξής τους όσο και σε εκείνη της άσκησης πιέσεων σε χώρες «είτε θέλουν να διατηρούν καλή σχέση με την Ε.Ε. είτε θέλουν να γίνουν μέλη της», αλλά «άμεσα ή έμμεσα» διευκολύνουν τη λαθρομετανάστευση.

Πάντως, μέσω των αρμοδίων Υπηρεσιών μας του νομού Έβρου υλοποιείται το Πρωτόκολλο Επανεισδοχής μεταξύ Ελλάδος-Τουρκίας, στα πλαίσια της αστυνομικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών. Οι λαθρομετανάστες, που εισέρχονται λάθρα από την τουρκική επικράτεια είτε από τα χερσαία είτε από τα θαλάσσια σύνορα και εφόσον γίνουν δεκτοί από τις τουρκικές Αρχές, μεταφέρονται σε χώρους κράτησης των ανωτέρω Υπηρεσιών μέχρι να παραδοθούν στις τουρκικές Αρχές.

Επίσης πρέπει να σημειώσουμε ότι την 29-10-2007 από τον κ. Υπουργό Εσωτερικών απεστάλη επιστολή προς τον πρόεδρο της Επιτροπής Πολιτικών Ελευθεριών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Jean-Marie Cavada, σε απάντηση επιστολής του, διευκρινίζοντας βασικά σημεία της Έκθεσης της Επιτροπής LIBE, αναφορικά με ζητήματα λαθρομετανάστευσης. Για την πληρέστερη ενημέρωσή

σας, σας διαβιβάζουμε σε φωτοτυπία το από 30-10-2007 δελτίο τύπου του Υπουργείου μας, στο οποίο περιλαμβάνεται η επιστολή του κ. Υπουργού.

Τέλος, σε ό,τι αφορά την προέλευση των λαθρομεταναστών που συνελήφθησαν από τις ελληνικές Αρχές τον παρελθόντα Οκτώβριο, αλλά και γενικότερα το τελευταίο χρονικό διάστημα, σύμφωνα με τα στοιχεία των αρμοδίων Υπηρεσιών μας, αυτοί κυρίως προέρχονται από Αλβανία, Αφγανιστάν, Ιράκ, Παλαιστίνη, Σομαλία κλπ.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ»

3. Στην με αριθμό 902/18-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2550/12-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 902/18-10-2007 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Μαν. Στρατάκης, και αφορά στη δημιουργία υποδομών που θα συμβάλλουν στην εύκολη πρόσβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες στα μεταφορικά μέσα, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

1. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς :

Τα περισσότερα μεταφορικά μέσα των ΕΦΣΕ (δηλαδή ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ) του ΟΑΣΑ διαθέτουν εξοπλισμό κατάλληλο για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ.

Με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου δέκατου της οικονομικής συμφωνίας (ν.2898/2001,ΦΕΚ 71Α'), μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσ/νίκης (ΟΑΣΘ), για τον εκσυγχρονισμό και βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, προβλέπεται η προμήθεια, μετά την 1-1-2001, λεωφορείων εφοδιασμένων με σύστημα κλιματισμού και σύστημα πρόσβασης εμποδιζομένων ατόμων.

Όλοι οι συρμοί και σταθμοί του ΜΕΤΡΟ και ΤΡΑΜ είναι προσβάσιμοι στα άτομα με κινητικές αναπηρίες.

Από τις διατάξεις της παρ. 9 του άρθρου 12 του νέου νόμου 2963/2001 (268 Α') για την «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», προβλέπεται ότι «τα αστικά λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία μετά την ισχύ του νόμου αυτού, δύνανται να φέρουν εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Τα λεωφορεία ιδιοκτησίας των φορέων συγκοινωνιακού έργου και μέχρι ποσοστού, τουλάχιστον, δέκα τοις εκατό (10%) επί του συνολικού στόλου αυτών, φέρουν υποχρεωτικά τον προαναφερόμενο εξοπλισμό».

Ειδικότερες πληροφορίες παρέχει ο ΟΑΣΑ, με το αριθμ. 494 Δ.Σ./30-10-2007 έγγραφο του, το οποίο και σας διαβιβάζουμε.

Αερολιμένες:

Σε εκτέλεση του άρθρου 14 του Κανονισμού 1107/2006 του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 «σχετικά με τα δικαιώματα ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς», αρμόδιος φορέας για την εφαρμογή του έχει ορισθεί, όσον αφορά στους ελληνικούς αερολιμένες και στους αερομεταφορείς, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Ο υπόψη Κανονισμός θα εφαρμοσθεί από 26 Ιουλίου 2008 (εκτός από τα άρθρα 3 και 4 που αφορούν στους αερομεταφορείς και τα οποία εφαρμόζονται ήδη από 26 Ιουλίου 2007).

Η ΥΠΑ έχει φροντίσει για την υλοποίηση των απαιτούμενων υποδομών (ράμπες, ειδικό χώρο στάθμευσης, WC κλπ) και έχει ενημερώσει όλους τους αερολιμένες, σχετικά με τις απαιτήσεις του υπόψη Κανονισμού, καθώς επίσης και τους αερομεταφορείς, οι οποίοι θα πρέπει να κοινοποιούν προς τους αερολιμένες τις πληροφορίες για την ανάγκη συνδρομής των επιβατών με αναπηρία. Ήδη, βρίσκεται υπό επεξεργασία σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος, για τη ρύθμιση θεμάτων σχετικά με την εφαρμογή του ως άνω Κανονισμού.

Αναφέρεται επίσης, η συνεργασία με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑΕΑ) για τον σωστότερο προγραμματισμό της εκπαίδευσης του προσωπικού των αερολιμέ-

νων, των φορέων εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ και των αερομεταφορέων, καθώς και για οποιοδήποτε άλλο θέμα που αφορά στη σωστή εφαρμογή του υπόψη Κανονισμού.

Σχετικό με το θέμα αυτό είναι το με αριθμό 26/30-10-2007 έγγραφο της εταιρείας «Ολυμπιακές Αερογραμμές» Α.Ε, το οποίο και σας διαβιβάζουμε.

3. Σιδηροδρομικοί Σταθμοί.

Για τις παρεμβάσεις που γίνονται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς για την εξυπηρέτηση (των ΑΜΕΑ, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε) απέστειλε το με αριθμό 1057677/31-10-2007 έγγραφο, με το οποίο παρέχει τη σχετική πληροφόρηση και σας διαβιβάζουμε.

Ο Υπουργός
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ»

4. Στην με αριθμό 1101/24.10.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 121090/ΙΗ/12.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1101/24-10-07, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μαν. Σοφ. Στρατάκης σχετικά με την Επαγγελματική Εκπαίδευση, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Ι. Κατά το σχολικό έτος 2007-2008 το Υ.Π.Ε.Π.Θ. προέβη σε εκτεταμένους διορισμούς, μεριμνώντας ώστε κατά την έναρξή του να υπάρχουν όσο το δυνατόν λιγότερα διδακτικά κενά. Συγκεκριμένα:

- με τις αριθ. 89181/Δ2/16.8.07, 96287/Δ2/5.9.07, 89025/Δ2/9.8.07, 94406/Δ2/31.8.07και 94407/Δ2/31.8.07Υπουργικές Αποφάσεις διορίστηκαν 4.172 μόνιμοι εκπαιδευτικοί διαφόρων ειδικοτήτων Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.

-με τις αριθ.108121/Δ2/2.10.07, 112165/Δ2/10.10.07 και 115192/Δ2/16.10.07 Υπουργικές Αποφάσεις προσελήφθησαν 1.878 αναπληρωτές εκπαιδευτικοί για την κάλυψη λειτουργικών κενών Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.

Επιπλέον, χορηγήθηκαν 14.562 ώρες για την πρόσληψη ωρομισθίων εκπαιδευτικών σε σχολεία γενικής παιδείας και 10.020 ώρες για την πρόσληψη ωρομισθίων εκπαιδευτικών σε μουσικά σχολεία.

ΙΙ. Σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 5 και 49 του Νόμου 1566/1985, λαμβάνοντας υπόψη και το έγγραφο με αριθ. πρωτ. 35012/Δ4/27-3-2007 περί υπάρξεως εξοπλισμού, οι τοπικοί Προϊστάμενοι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης σε συνεργασία με τους Περιφερειακούς Διευθυντές Εκπαίδευσης και τους Προϊσταμένους Γραφείων Επαγγελματικής Εκπαίδευσης, υπέβαλαν προτάσεις-εισηγήσεις για το σχολικό έτος 2007-2008 σχετικά με τον καθορισμό τομέων και ειδικοτήτων στα ΕΠΑ.Λ. και μετατροπή των Τ.Ε.Ε. και των ΕΠΑ.Λ. σε ΕΠΑ.Σ. και τον καθορισμό των ειδικοτήτων σε αυτές. Με βάση τις ανωτέρω εισηγήσεις και τις διατάξεις του άρθ. 8 του Ν.3475/2006 (ΦΕΚ 146Α), συντάχθηκαν οι ακόλουθες δύο Υπουργικές Αποφάσεις:

α) Η αριθμ.57020/Δ4/1-6-2007 Υπουργική Απόφαση περί μετατροπής Δημοσίων Τεχνικών Επαγγελματικών Εκπαιδευτηρίων (Τ.Ε.Ε.) και Δημοσίων Επαγγελματικών Λυκείων (ΕΠΑ.Λ.) σε Δημόσιες Επαγγελματικές Σχολές (ΕΠΑ.Σ.) και Εσπερινά ΕΠΑ.Λ.

β) Η αριθμ. 62172/Δ4/14-6-2007 Υπουργική Απόφαση η οποία καθορίζει τους τομείς και τις ειδικότητες των ΕΠΑ.Λ., αναφέροντας αναλυτικά ανά σχολική μονάδα τους τομείς και τις ειδικότητες που δύνανται να λειτουργήσουν.

ΙΙΙ. Σύμφωνα με τις προτάσεις του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, έχουν εκδοθεί Υπουργικές Αποφάσεις με τις οποίες έχουν οριστεί τα βιβλία των ΕΠΑ.Λ. και ΕΠΑ.Σ. για το σχολικό έτος 2007-2008. Συγκεκριμένα, εκδόθηκαν οι Υπουργικές Αποφάσεις με αρ. πρωτ.48557/Γ2/11.5.07 για την Α' τάξη ΕΠΑ.Λ., με αρ. πρωτ. 57631/Γ2/5.6.07 για την Β' τάξη ΕΠΑ.Λ. και με αρ. πρωτ.76449/Γ2/12.7.07 για την Α' τάξη ΕΠΑ.Σ.

ΙV. Στην παρ.1 γ' αρθ.7 της αριθ. πρωτ. 80033/Γ2/4-8-2006 Υπουργικής Απόφασης (ΦΕΚ 1286/τ.Β'/12-9-2006), προβλέπεται ότι οι μαθητές της Α' και Β' τάξης του 1ου κύκλου Τ.Ε.Ε. γρά-

φονται στην Α' ΕΠΑ.Λ..

Επιπλέον, σας ενημερώνουμε ότι τα αναλυτικά προγράμματα που ουσιαστικά εν γένει, έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΠΘ.

Υ. Η πολιτική ηγεσία παρακολουθεί κάθε τομέα του εκπαιδευτικού μας συστήματος, αξιολογεί τα αποτελέσματα από την εφαρμογή των νόμων, ενδιαφέρεται για τις προτάσεις των εταίρων της εκπαιδευτικής κοινότητας, και στο πλαίσιο ενός ανοικτού και ελεύθερου διαλόγου, εργάζεται για την εξαγωγή συμπερασμάτων, τα οποία σε κάθε περίπτωση θα εφαρμοσθούν, με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση της παρεχόμενης μάθησης στις νέες και νέους της χώρας μας. Συνεπώς, και στην περίπτωση της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης, παρακολουθούμε με συστηματικό τρόπο την εφαρμογή του νόμου, συνεχίζουμε τη διαδικασία διαλόγου και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος θα καταλήξουμε σε νέες επιλογές όπου αυτό κριθεί αναγκαίο.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΔΡΕΑΣ Θ. ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ

5. Στην με αριθμό 1240/30.10.07 ερώτηση της Βουλευτού κ. Θεοδώρας Τζάκρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 220/13.11.07 έγγραφο από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε η Βουλευτής κα Θ. Τζάκρη, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η τιμή και οι όροι πώλησης της ζαχαρόπιπτας παραγωγής 2007, καθορίσθηκαν με σκοπό τη συγκράτηση της τιμής της στο χαμηλότερο δυνατό επίπεδο, σε σχέση με την αύξηση της τιμής του προϊόντος στις διεθνείς αγορές.

Η τιμή του καλαμποκιού καθώς και των υπολοίπων ζωοτροφών είναι αισθητά υψηλότερη της ζαχαρόπιπτας, ενώ η θρεπτική ισοδυναμία της ζαχαρόπιπτας, συγκρινόμενη σε νομειτικές μονάδες, είναι περίπου ίδια εκείνης του καλαμποκιού, σε σύγκριση με την τιμή του οποίου προκύπτει η τιμή της ζαχαρόπιπτας.

Η αύξηση στις τιμές των ζωοτροφών όπως και η διαμόρφωση των τιμών των αγροτικών προϊόντων (π.χ., δημητριακών καρπών, μηδικής κ.τ.λ.), που προορίζονται για ζωοτροφές και οι οποίες επηρεάζουν το κόστος παραγωγής και την ανταγωνιστικότητα των κτηνοτροφικών προϊόντων (γάλα, κρέας, κ.λ.π.), γίνεται στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς (προσφοράς και ζήτησης) και δεν είναι δυνατή καμία παρέμβαση για επηρεασμό τους. Ως γνωστό, το σύστημα εμπορίας ζωοτροφών στη χώρα μας έχει απελευθερωθεί μετά το 1990, οι δε κρατικές παρεμβάσεις στην εμπορία αυτών (επιδοτήσεις, ενισχύσεις κ.λ.π.) είναι ασυμβίβαστες προς το κοινοτικό δίκαιο.

Επισημαίνεται ότι η αύξηση των τιμών των ζωοτροφών είναι παγκόσμιο φαινόμενο το οποίο οφείλεται σε κλιματικούς και άλλους περιβαλλοντικούς παράγοντες και επηρεάζει όλα τα Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρακολουθεί με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και εξετάζει τη λήψη μέτρων. Ένα πρώτο βήμα είναι η άρση της υποχρεωτικής εφαρμογής του μέτρου της αγρανάπαυσης του 10% για τις σπορές του φθινοπώρου του 2007 και της άνοιξης του 2008.

Στο πλαίσιο στήριξης της ελληνικής κτηνοτροφίας και του εισοδήματος των Ελλήνων κτηνοτρόφων, λόγω της ραγδαίας αύξησης των τιμών των ζωοτροφών, το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων πρόκειται να χορηγήσει άτοκο δάνειο σε κτηνοτρόφους, ύψους 300 εκ. ευρώ το οποίο και θα αποπληρωθεί σε χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών.

Επίσης αποφασίσθηκε από 5-11-07 η αποπληρωμή σε 90.000 δικαιούχους κτηνοτρόφους των ορεινών και μειονεκτικών περιοχών της εξισωτικής αποζημίωσης του 2007 με συνολικό ποσό 155 εκατ. ευρώ, δέκα (10) μήνες νωρίτερα από τον προβλεπόμενο χρόνο πληρωμής, προκειμένου να διευκολυνθούν στην κάλυψη της δαπάνης αγοράς ζωοτροφών και εξόδων λειτουργίας των κτηνοτροφικών τους εκμεταλλεύσεων.

Η τιμή παραγωγού των κτηνοτροφικών προϊόντων (κρέας, γάλα κ.λ.π.) τόσο στην Ελληνική, όσο και στην Ευρωπαϊκή

αγορά διαμορφώνεται ελεύθερα με βάση την προσφορά και τη ζήτηση και δεν υπάρχει δυνατότητα κρατικής παρέμβασης στον καθορισμό της τιμής παραγωγού. Ωστόσο, το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, στην προσπάθειά του να στηρίξει την τιμή πώλησης του ελληνικού γάλακτος και να αντιμετωπίσει τα προβλήματα διάθεσης των παραδοσιακών γαλακτοκομικών προϊόντων, εφαρμόζει συγχρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε. προγράμματα προώθησης των παραδοσιακών τυροκομικών προϊόντων, καθώς και ειδικούς ελέγχους για την εξυγίανση της αγοράς γάλακτος και κρέατος.

Για τη στήριξη του εισοδήματος των κτηνοτρόφων χορηγείται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) 1782/2003 του Συμβουλίου η ενιαία ενίσχυση. Επίσης σε εφαρμογή του άρθρου 69 του εν λόγω κανονισμού καταβάλλεται πρόσθετη ενίσχυση στους γεωργούς που εκτρέφουν προβατίνες ή και αίγες και παράγουν και παραδίδουν γάλα με συγκεκριμένες ποιοτικές προδιαγραφές σε εγκεκριμένες μονάδες μεταποίησης, καθώς επίσης και στους βοοτρόφους που παράγουν ταύρους (αρσενικά μωσχάρια) καλής ποιότητας.

Επιπλέον, στο πλαίσιο των Κοινών Οργανώσεων Αγορών (ΚΟΑ) γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων, βοείου, χοιρείου, προβαίου και αιγείου κρέατος, προβλέπεται η λήψη ορισμένων μέτρων (π.χ. ιδιωτική αποθεματοποίηση, δημόσια παρέμβαση), όταν διαμορφώνεται ιδιαίτερα δυσχερής κατάσταση στην αγορά για τα προϊόντα αυτά.

Ήδη από τις 26 Οκτωβρίου 2007 έχει τεθεί σε ισχύ κοινοτικός κανονισμός, με τον οποίο έχει ενεργοποιηθεί και στην χώρα μας το καθεστώς της ιδιωτικής αποθεματοποίησης χοιρινού κρέατος, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις από τις χαμηλές τιμές παραγωγού.

Για τη στήριξη, προστασία και προώθηση της εθνικής παραγωγής κτηνοτροφικών προϊόντων, εκτός των ενισχύσεων που χορηγούνται για την ενίσχυση του εισοδήματος των γεωργών (ενιαία ενίσχυση, ποιοτικό παρακράτημα), ενισχύονται και δράσεις για τη βελτίωση - εκσυγχρονισμό της πρωτογενούς παραγωγής και της μεταποίησης-εμπορίας αντίστοιχα. Επίσης χορηγούνται ενισχύσεις για εγκατάσταση νέων γεωργών, γεωργοπεριβαλλοντικά προγράμματα, εξισωτική αποζημίωση στις ορεινές και μειονεκτικές περιοχές, γενετική βελτίωση ζώων, προγράμματα Ανάπτυξης Αγροτικού Χώρου, μετεγκατάσταση κτηνοτροφικών μονάδων κ.λ.π.

Οι παραπάνω δράσεις αναμένεται να συμπεριληφθούν και στην Δ' προγραμματική περίοδο (Δ' ΚΠΣ) για την Αγροτική Ανάπτυξη 2007 - 2013.

Οι κτηνοτρόφοι μπορούν να στηριχθούν στις ανωτέρω δράσεις στο πλαίσιο εφαρμογής του Δ' ΚΠΣ για να εκσυγχρονίσουν τις εγκαταστάσεις τους και να εκπαιδευτούν σε νέες μεθόδους παραγωγής και τυποποίησης.

Επίσης, στην αριθμ. 31054/12-07-2007 ΚΥΑ καθορίζονται τα επενδυτικά σχέδια και λοιπά θέματα που αφορούν ενισχύσεις στην παραγωγή, μεταποίηση και εμπορία των γεωργικών προϊόντων φυτικής και ζωικής προέλευσης και υπάγονται στις διατάξεις του Ν. 3299/2004.

Ο Υπουργός
Α. ΚΟΝΤΟΣ

6. Στην με αριθμό 966/22-10-07 ερώτηση της Βουλευτού κ. Αθανασίας Μερεντίτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 167/14-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Σ. Μερεντίτη, σας πληροφορούμε τα εξής:

Τα θέματα που αφορούν την οικονομική και διοικητική υποστήριξη των Περιφερειακών Δασικών Υπηρεσιών μετά την ισχύ του Ν.2503/1997 και την υπαγωγή των υπηρεσιών αυτών στις Περιφέρειες του Κράτους, υπάγονται και χρηματοδοτούνται από τον Τακτικό Προϋπολογισμό των οικείων Περιφερειών και ρυθμίζονται σε επίπεδο νομού, τόσο με τον προγραμματισμό των αναγκών προσλήψεων μονίμων προσωπικού και της αναγκαίας υλικοτεχνικής υποδομής, όσο και την προώθηση στα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ) και την εν

συνεχεία εκτέλεση των απαραίτητων δασικών έργων και εργασιών.

Τα δασικά μέτρα κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο 2000-2006 (Γ' ΚΠΣ) και μετά την έκδοση του Ν. 2503 /97 «Διοίκηση, οργάνωση, στελέχωση της Περιφέρειας, ρύθμιση θεμάτων για την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 107 Α') υλοποιούνται αποκλειστικά από τις Περιφέρειες μέσω των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ) και όχι κεντρικά.

Τα δασικά μέτρα σύμφωνα με το Συμπλήρωμα Προγραμματισμού του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Θεσσαλίας 2000 - 2006, περιλαμβάνονται στο μέτρο 2.11 «Προστασία και Διαχείριση δασών» του υποάξονα Β «Ολοκληρωμένη ανάπτυξη ορεινών και νησιωτικών περιοχών και δράσεις προστασίας και βιώσιμης διαχείρισης του θεσσαλικού περιβάλλοντος» του άξονα 2 «Ολοκληρωμένη ανάπτυξη της υπαίθρου».

Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο Τεχνικό Δελτίο του μέτρου του Συμπληρώματος Προγραμματισμού του ΠΕΠ το μέτρο στοχεύει στην υλοποίηση έργων / δράσεων πρόληψης και αποκατάστασης από φυσικές καταστροφές και προληπτικών ενεργειών καθώς και στην ανάδειξη της κοινωνικής και οικολογικής αξίας όλων των δασών (δημόσια, δημοτικά / κοινοτικά, ιδιωτικά). Επιπλέον για τα δημοτικά / κοινοτικά, ιδιωτικά δάση, το μέτρο στοχεύει στην εκπόνηση διαχειριστικών και αναπτυξιακών σχεδίων και παραγωγικών επενδύσεων για την διατήρηση της οικονομικής αξίας του δάσους.

Η επίτευξη των παραπάνω πραγματοποιείται με δράσεις, όπως οι ακόλουθες που ισχύουν για όλα τα δάση (δημόσια - δημοτικά / κοινοτικά - συνεταιριστικά/ ιδιωτικά) :

1. Πρόληψη δασικών πυρκαγιών με κατασκευή και βελτίωση δασικών οδών, αντιπυρικών ζωνών, καθαρισμούς, δεξαμενές, υδατοφράγματα και γενικά έργα πρόληψης.

2. Αναδασώσεις για την αποκατάσταση κατεστραμμένου φυσικού τοπίου ή αναδασώσεις για την αύξηση της πυραντοχής των συστάδων, έργα αποκατάστασης κατεστραμμένων περιοχών.

3. Αντιπλημμυρικά έργα και αντιδιαβρωτικής προστασίας (διευθέτηση χειμάρρων που διασχίζουν δασικές εκτάσεις και γειτνιάζουν με οικισμούς, μικρά ορεινά φράγματα για την αποφυγή της διάβρωσης).

4. Προστασία και αποκατάσταση βιοτόπων άγριας πανίδας από φυσικές καταστροφές (καταφύγια, δρυμοί)

5. Περιβαλλοντικές δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του τοπικού πληθυσμού για προστασία των δασών από πυρκαγιές και έργα όπως διαχειριστικά σχέδια και γενικά δράσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της οικολογικής και κοινωνικής αξίας του δάσους (θέσεις θέας, δασικά χωριά, ποδηλατόδρομοι, μονοπάτια, παρατηρητήρια).

6. Άλλες δράσεις αποτροπής πυρκαγιών (πέραν των δασοπονικών έργων υποδομής) όπως κέντρα δασοπροστασίας, υλικά επικοινωνίας και μέσα περιπολίας.

Η Δνση Δασών Περιφέρειας Θεσσαλίας είναι αρμόδια για την περιφερειακή δασική ανάπτυξη και προστασία των δασών (και την εκπόνηση προγραμμάτων αντιπυρικής προστασίας των δασικών εκτάσεων) σύμφωνα με το εδάφιο 7 του άρθρου 6 του Ν. 2503/97, η οποία και θα πρέπει μετά από συνεργασία με τα Δασαρχεία της Περιφέρειας και εν προκειμένω του Ν. Τρικάλων, να αιτείται από την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του ΠΕΠ και εφ' όσον υπάρχουν διαθέσιμες πιστώσεις αυτή να εκδώσει «Πρόσκληση για υποβολή προτάσεων» για τα δασικά μέτρα και την ένταξη των υποβληθεισών προτάσεων στο ΠΕΠ.

Κάθε χρόνο το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (Γενική Δνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Φυσικού Περιβάλλοντος) χρηματοδοτεί τις Περιφερειακές Δασικές Υπηρεσίες από τις πιστώσεις που διατίθενται ετησίως και εγγράφονται στον Τακτικό Προϋπολογισμό Εξόδων του Υπουργείου (Φ.29/110) στον ΚΑΕ 5242, «Πιστώσεις δασοπροστασίας υπό κατανομή».

Από τις πιστώσεις αυτές καλύπτονται καταρχήν:

- οι δαπάνες του εποχιακού προσωπικού (οκτάμηνης απασχόλησης) για την αντιμετώπιση των εποχιακών αναγκών του

Τομέα Δασών και ενδεικτικά για την λειτουργία των εθνικών δρυμών, των κρατικών εκτροφείων θηραμάτων, των Ελεγχόμενων Κυνηγετικών περιοχών και για την υποστήριξη της κρατικής εκμετάλλευσης των δασών (ΚΕΔ). Στη Δ/νση Δασών Ν. Τρικάλων κατανεμήθηκαν φέτος συνολικά 86 άτομα διαφόρων ειδικοτήτων (3 Δασολόγοι, 1 ΠΕ Μηχανολόγος Μηχανικός, 5 Δασοπόντοι, 1 ΤΕ Τεχνολόγος Μηχανικός, 1 ΤΕ Ηλεκτρολογίας - Μηχανολογίας, 1 ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού, 16 ΔΕ Τεχνικών, 6 Οδηγοί αυτοκινήτων, 11 ΔΕ Χειριστές μηχανημάτων, 1 ΔΕ Χειριστής Η/Υ, 4 ΥΕ φύλακες, 2 ΥΕ Εργάτες Εκτροφείων και 34 ΥΕ εργάτες-Δασεργάτες) και πιστώσεις ύψους 398.390,00 ευρώ για την κάλυψη της μισθοδοσίας τους.

- οι δαπάνες για τα συνεργεία που απασχολούνται κατά την αντιπυρική περίοδο με τον καθαρισμό της παρεδάφιας βλάστησης σε κάθε Δασαρχείο (προσωπικό τρίμηνης απασχόλησης). Στη Δ/νση Δασών Ν. Τρικάλων κατανεμήθηκαν 1 Δασοπόντος, 1 Ειδικός Δασικής Προστασίας και 16 εργάτες) και πιστώσεις ύψους 59.500,00 ευρώ για την κάλυψη της μισθοδοσίας τους.

- οι δαπάνες για τη λειτουργία των Περιφερειακών Δασικών Υπηρεσιών τις απογευματινές ώρες και τις εξαιρεσιμες ημέρες για θέματα αντιπυρικής προστασίας, σύμφωνα με την ετήσια σχετική εγκύκλιο στην οποία καθορίζονται τα μέτρα δασοπροστασίας. Στη Δ/νση Δασών Ν. Τρικάλων κατανεμήθηκαν πιστώσεις ύψους 75.350,00 ευρώ.

Στη συνέχεια οι υπόλοιπες πιστώσεις κατανέμονται για να καλυφθούν επικουρικά / συμπληρωματικά οι υποχρεώσεις των Περιφερειακών Δασικών Υπηρεσιών, αναφορικά με τα λειτουργικά έξοδα τους, σε σχέση με το έργο της δασοπροστασίας και την υποστήριξη της λειτουργίας των κρατικών εκτροφείων θηραμάτων, των ελεγχόμενων κυνηγετικών περιοχών και των πεστοφογεννητικών σταθμών (π.χ. τηλεφωνικά τέλη, ηλεκτρικό ρεύμα, προμήθειες υλικών για συντήρηση εξοπλισμού, καύσιμα, προμήθεια φυραμάτων και κτηνιατρικού - υγειονομικού υλικού, προμήθεια φυτοπαθολογικού υλικού, έπιπλα, Η/Υ, οχήματα μεταφοράς προσωπικού μισθώματα μεταφορικών μέσων κ.λπ..

Η Δ/νση Δασών Ν. Τρικάλων δεν συμπεριλήφθηκε στην κατανομή του 1.087.900,00 ευρώ, αφού δεν έχει υποβάλλει μέχρι σήμερα αίτηση, αλλά συμπεριλήφθηκε στην κατανομή των 687.700,00 ευρώ, που, αφορά λειτουργικά θήρας. Της κατανεμήθηκαν πιστώσεις 75.000,00 ευρώ, τόσες όσες είχε ζητήσει με σχετικό έγγραφο της.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΙΑΤΙΔΗΣ»

7. Στην με αριθμό 1336/31-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Σκουλά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 232/13-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

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

Από τα στοιχεία που διαθέτει η Δ/νση Υδάτων & Εσωτερικών Υδάτων του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων για εκτροφή τόνου στην περιοχή της Μεσαράς του Νομού Ηρακλείου Περιφέρειας Κρήτης, δραστηριοποιείται μόνον μία εταιρεία η «POSEIDON TUNA HELLAS A.E.», στην οποία μετέχουν και άλλοι δάποι και συστάθηκε στις 23/10/06 με μετοχικό κεφάλαιο 100.000 ευρώ.

Για τη μονάδα εκτροφής κόκκινου τόνου της εταιρείας «POSEIDON TUNA HELLAS A.E.» έχει εκδοθεί η υπ' αριθμ. 3318/11-10-07 Απόφαση Μίσθωσης του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κρήτης, για εκμίσθωση 102,4 στρ. θαλάσσιας έκτασης με σκοπό την εκτροφή 1100 τόνων τόνου, καθόσον η αρμοδιότητα εκμίσθωσης θαλάσσιων χώρων και η έκδοση των σχετικών αδειών είναι αποκεντρωμένη στις κατά τόπους Περιφέρειες (Ν. 3208/03) και πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισχύουσα Αλιευτική νομοθεσία (Ν. 1845/89), ύστερα από σύμφωνη γνώμη και έκφραση απόφασης των συναρμοδίων Υπηρεσιών (Ν. 2971/01, Κ.Υ.Α. Προεδρίας & Γεωργίας 435111/86), έτσι ώστε να διασφαλισθεί η ισορροπία και παράλληλη ανάπτυ-

ξη όλων των παραγωγικών δραστηριοτήτων της περιοχής.

Ειδικότερα, με το υπ' αριθμ. 332/12.02.2007 έγγραφο της Περιφέρειας Κρήτης, ζητήθηκαν οι απόψεις της Δ/σης Υδατ/γείων και Εσωτερικών Υδάτων του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων για την εν λόγω παραχώρηση και κατόπιν εκτενούς αλληλογραφίας εστάλησαν σχετικές οδηγίες με το υπ' αριθμ. 143221/01.10.2007 έγγραφό μας.

Η χωροταξική-περιβαλλοντική αδειοδότηση, για την εγκατάσταση και λειτουργία της μονάδας, πραγματοποιείται από τις εκάστοτε αρμόδιες Υπηρεσίες Περιβάλλοντος, βάσει της αριθμ. ΗΠ 15393/2332/05.08.02 Κ.Υ.Α. με τις διαδικασίες που προβλέπονται από την αριθμ. ΗΠ 11014/703/Φ104/20.03.03 Κ.Υ.Α., για την έκδοση Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης και το Ν. 1650/86 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 3010/02 αλλά σύμφωνα και με την ανωτέρω Κ.Υ.Α., για την έκδοση της Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων.

Για την περιβαλλοντική αδειοδότηση της μονάδας ουδέποτε ζητήθηκαν οι απόψεις της Δ/σης Υδατ/γείων και Εσωτερικών Υδάτων του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

Ύστερα από τα ανωτέρω, είναι σαφές ότι η αδειοδότηση της εν λόγω μονάδας είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κρήτης και πραγματοποιείται ύστερα από αξιολόγηση των γνωμοδοτήσεων-απόψεων των συναρμόδιων Υπηρεσιών και των τοπικών δεδομένων, έτσι ώστε να διασφαλισθεί η παράλληλη ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων της περιοχής στο πλαίσιο τήρησης της ισχύουσας νομοθεσίας.

Ο Υπουργός
Α. ΚΟΝΤΟΣ»

8. Στην με αριθμό 1067/24-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Παπαγιαννάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 186/14-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. Παπαγιαννάκης, για τα θέματα αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Μετά τη γνωστοποίηση της ύπαρξης νεκρών αιγάδων στην Αντίμηλο, λόγω της λειψυδρίας, η Δ/ση Δασών Κυκλάδων, κατόπιν συνεννόησης με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου, καθώς και με τη συμμετοχή ευαισθητοποιημένων πολιτών, προέβη στις παρακάτω πρωτοβουλίες -ενέργειες:

α) Εξασφάλισε, μέσω του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και

του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τη χορήγηση ελικοπτέρου και πλωτών μέσων με τα οποία πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στο νησί για την τροφοδοσία της παλαιάς υδατοδεξαμενής με νερό καθώς και η ρίψη ζωοτροφών, υλικών κ.λπ..

β) Εξασφάλισε, με παρέμβαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Ν. Αιγαίου, πόρους για την αντιμετώπιση των αναγκών για μεμονωμένες παρεμβάσεις στο νησί και για την παροχή υποστήριξης στις υπάρχουσες υποδομές.

γ) Προέβη, κατόπιν αναθέσεως από το Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας Ν. Αιγαίου, τόσο στις απαιτούμενες υποστηρικτικές ενέργειες, χαρακτηρίζοντάς τις ως «εξαιρετικής επείγουσες», καθώς και τις επιβεβλημένες επιστημονικά παρεμβάσεις όσο και στη συντήρηση του υπάρχοντος στο νησί οικίσκου και των υδατοδεξαμενών, στην απομάκρυνση των φερτών υλών από τη συλλεκτήρια λεκάνη και στη διάνοιξη του κάτω φρέατος.

δ) Το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, τέλος, ανταποκρινόμενο στις ανωτέρω προτεραιότητες, ενέκρινε με την με αριθμ. πρωτ. 100930/5532/17-10-2007 απόφαση τροποποίησης προϋπολογισμού εξόδων, πρόσθετη δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού (συνολικού ύψους 22.000 ευρώ) έτσι ώστε να καλυφθούν οικονομικά οι προαναφερθείσες ενέργειες.

Πέραν των ανωτέρω, η Δ/ση Δασών Κυκλάδων προετοιμάζει και άλλες επισκέψεις με στρατιωτικό ελικοπτερο «Σινόουκ», όπου, εκτός των άλλων (εργάτες, τεχνίτες κ.α.) έχει κληθεί και ειδικός κτηνίατρος, έτσι ώστε να ληφθούν και άλλα δείγματα για γενετική ανάλυση και να γίνει καλύτερη εκτίμηση του πληθυσμού των αιγάδων. Επίσης, ξεκίνησε ήδη η εκπόνηση πλήρους ειδικής διαχειριστικής μελέτης του «Καταφυγίου Άγριας Ζωής Αντιμήλου» και των ζώων. Η μελέτη θα ολοκληρωθεί στις αρχές του 2009 και αμέσως θα υποβληθεί για χρηματοδότηση στο 40 Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Οι παραπάνω ενέργειες έφεραν τα πρώτα θετικά αποτελέσματα, αφού ο πληθυσμός των αιγάδων εμφάνισε ήδη σαφή σημάδια ανάκαμψης και δεν διαπιστώθηκε η ύπαρξη άλλων θανάτων. Η Δ/ση Δασών Κυκλάδων και η Περιφέρεια Ν. Αιγαίου, συνεχίζουν να παρακολουθούν στενά το θέμα, έτσι ώστε να διασφαλιστεί πλήρως η υγιής διαβίωση των αιγάδων στο νησί και να αντιμετωπιστούν εγκαίρως και αποτελεσματικά στο μέλλον τυχόν παρόμοια περιστατικά.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΙΛΤΙΔΗΣ»)

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

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές και ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 803/17-10-2007 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την οργάνωση συστήματος Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας στη Χώρα μας.

Η ερώτηση του κ. Νασιώκα έχει ως εξής:

«Η χώρα έχει ανάγκη ενός οργανωμένου συστήματος πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας. Η ύπαρξη ενός τέτοιου συστήματος θα εξορθολογίσει την εξωνοσοκομειακή περίθαλψη, θα συντόνιζε όλες τις εξωνοσοκομειακές μονάδες υγείας, ιδιωτικές και δημόσιες, θα ήλεγχε την ποιότητά τους με πιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα προσανατόλιζε την πολιτική υγείας της χώρας στην πρόληψη και όχι μόνο στην περίθαλψη, θα περιόριζε τις εισαγωγές ασθενών στα νοσοκομεία, θα ανέπτυξε την κατ' οίκον νοσηλεία, θα ευνοούσε την εκπόνηση επιδημιολογικών μελετών για την καταγραφή των πραγματικών αναγκών κατά περιοχή και θα έδινε τη δυνατότητα περιφρούρησης της δημόσιας υγείας.

Επειδή οι εξαγγελίες της Κυβέρνησης μέχρι σήμερα για την πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας είναι γενικές και αόριστες, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Ποιος είναι ο ακριβής προγραμματισμός της Κυβέρνησης για την πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας και ποιο το ακριβώς χρονοδιάγραμμα υλοποίησης;

2. Αν υπάρχει οικονομοτεχνική μελέτη και πώς θα χρηματοδοτηθεί;»

Ο Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Γεώργιος Παπαγεωργίου έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να ευχαριστήσω το συνάδελφο κ. Νασιώκα που με την ερώτησή του δίνει την ευκαιρία να συζητήσουμε και να αναφερθούμε σ' ένα πολύ σημαντικό θέμα, ένα θέμα που απασχολεί όλο σχεδόν τον ελληνικό λαό και για μας αποτελεί στόχο υψηλής προτεραιότητας.

Αυτό το ενδιαφέρον αποδεικνύεται άλλωστε από τις συγκεκριμένες και εκτεταμένες αναφορές του Πρωθυπουργού κατά τη διάρκεια της συζήτησης των προγραμματικών δηλώσεων, από τις επανειλημμένες τοποθετήσεις του Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Αβραμόπουλου κατά τη διάρκεια της συζήτησης των προγραμματικών δηλώσεων, αλλά και από άλλες συζητήσεις στην Εθνική Αντιπροσωπεία και από άλλες εκδηλώσεις. Φαίνεται ακόμη και καταγράφεται με συγκεκριμένο τρόπο και στο κυβερνητικό μας πρόγραμμα για την υγεία όπου είχα την ιδιαίτερη τιμή να είμαι υπεύθυνος της Επιτροπής για την κατάρτισή του.

Μπορώ, λοιπόν, να σας πω ότι θεωρούμε –και γι' αυτό αποτελεί στόχο πρώτης προτεραιότητας η συγκρότηση ενός δικτύου πρωτοβάθμιας φροντίδας– ότι αυτό είναι εκ των ων ουκ άνευ αν θέλουμε να μιλάμε για ένα πραγματικό και ολοκληρωμένο σύστημα υγείας, ένα εθνικό σύστημα υγείας που θα περιλαμβάνει όλα τα επίπεδα αρμονικά συνεργαζόμενα και αλληλοσυμπληρούμενα. Σ' αυτό το σύστημα υγείας, σύμφωνα με τη σύγχρονη άποψη, κυρίαρχη αντίληψη θα είναι η προστασία της υγείας και όχι μόνο η διαχείριση της ασθένειας, όπως συνέβαινε τις περισσότερες φορές μέχρι σήμερα.

Δυστυχώς στη χώρα μας τέτοιο σύστημα δεν υπάρχει, όμως υπάρχουν τα αρνητικά αποτελέσματα από την απουσία αυτού του συστήματος. Έτσι αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι παρεχόμενες από την πλευρά των ασφαλιστικών ταμείων υπηρεσίες υγείας καλώς ή κακώς να έχουν απαξιωθεί στη συνείδηση του ασφαλισμένου, να έχουν απαξιώσει στο σύνολο σχεδόν –πλην ελαχίστων εξαιρέσεων– το παρεχόμενο από τα ασφαλιστικά ταμεία επίπεδο υπηρεσιών υγείας κι έτσι ο πολίτης να είναι υποχρεωμένος να καταφεύγει στους ιδιώτες γιατρούς και να

ξοδεύεται. Αυτό έχει σαν συνέπεια σταδιακά να μειώνεται το οικογενειακό εισόδημα και ο οικογενειακός προϋπολογισμός.

Απαιτείται, λοιπόν, να ληφθούν μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση διότι αυτή η δυσκολία που παρατηρείται στην πρώτη, άμεση επαφή του πολίτη με το σύστημα, με την πρωτοβάθμια φροντίδα, πολλαπλασιάζεται όταν μιλάμε για επείγουσα ιατρική και γι' αυτό βλέπουμε ότι τα νοσοκομεία υπερφορτώνονται και ότι εδώ και χρόνια καλύπτουν το μεγάλο κενό που υπάρχει στο χώρο της επείγουσας ιατρικής σε πολλά άλλα τμήματα της πρωτοβάθμιας φροντίδας, με αποτέλεσμα να μην μπορούν ν' ανταποκριθούν στην αποστολή τους αυτή.

Σχεδιάσαμε λοιπόν –και είμαστε έτοιμοι να δώσουμε για δημόσια διαβούλευση με πρώτη προτεραιότητα στους εμπλεκόμενους φορείς– το νέο σύστημα πρωτοβάθμιας φροντίδας που θα εξισώνει στο ανάτατο επίπεδο τις παρεχόμενες από πλευράς ασφαλιστικών ταμείων υπηρεσίες υγείας. Οι βάσεις του νέου συστήματος θα είναι αυτό που δεσμευτικά αναφέρεται και στο κυβερνητικό μας πρόγραμμα, η ελεύθερη επιλογή του γιατρού, η ευκολία πρόσβασης χωρίς πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες στις υπηρεσίες υγείας, η αξιοποίηση του συνόλου του ανθρώπινου δυναμικού των επαγγελματιών υγείας και του ιατροτεχνικού εξοπλισμού.

Γνωρίζουμε ότι αυτό δεν είναι εύκολο διότι υπάρχει ένα περιβάλλον αρκετά δύσκολο από πολλές αιτίες και με σοβαρότερη την ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει η χώρα μας να είμαστε η μόνη ευρωπαϊκή χώρα όπου τα ασφαλιστικά ταμεία παράγουν υπηρεσίες υγείας. Αυτό είναι ένα σοβαρό θέμα στο οποίο ευκολότερα θα δινόταν λύση αν είχε αντιμετωπιστεί σε άλλες εποχές όπου τα προβλήματα, οι δυσκολίες και οι πιέσεις ήταν πολύ λιγότερα.

Μεθοδεύσαμε, μελετήσαμε, καταλήγουμε στην τελική απόφαση έτσι ώστε να δώσουμε και να εκπληρώσουμε αυτήν την υπόσχεση χωρίς να παραβαίνουμε το κυβερνητικό χρονοδιάγραμμα διότι θεωρούμε ότι είναι υποχρέωσή μας απέναντι στον ελληνικό λαό, απέναντι στο κοινωνικό σύνολο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ο κ. Νασιώκας έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, δεν αμφισβητώ τις προσωπικές σας καλές προθέσεις, αλλά τέσσερα χρόνια τώρα βλέπουμε την πολιτική της Νέας Δημοκρατίας όχι μόνο να μην προωθεί το Εθνικό Σύστημα Υγείας και να μη δημιουργεί την πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας, αλλά να συμβάλλει με την πολιτική της ούτως ώστε τώρα, σήμερα για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια οι δείκτες δημόσιας υγείας να έχουν δυσμενέστερους ρυθμούς βελτίωσης και από τις είκοσι επτά χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είχε πολλές δεκαετίες να συμβεί, κύριε Υπουργέ.

Και βεβαίως δεν χρηματοδοτείται το Ε.Σ.Υ. από τον προϋπολογισμό του 2003 που ήταν το 2,93% του Α.Ε.Π. τα χρήματα για την υγεία. Φτάσαμε φέτος στον προϋπολογισμό του 2008 στο 2,54%. Ξέρετε πόσο είναι, κύριε Υπουργέ, το 0,39% η διαφορά αφού το 1% του Α.Ε.Π. είναι περίπου πάνω από 2.000.000.000 ευρώ; Προσεγγίζει το 1.000.000.000 ευρώ λιγότερα. Στον προϋπολογισμό του 2008 δεν έχετε εγγράψει πρόβλεψη για την ανάπτυξη της πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας. Γι' αυτό τα λόγια είναι καλά αλλά...

Και ακόμα να σας πω κάτι πολύ πιο σημαντικό. Παραλάβετε ένα πολύ σημαντικό νόμο τον 3235/2004 που ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων με Υπουργό τον κ. Στεφανή που προβλέπει κάρτα υγείας, οικογενειακό γιατρό, ελεύθερη επιλογή γιατρού, οικογενειακό νοσηλευτή Κέντρα Υγείας αστικού τύπου. Και δεν το εφαρμόζετε. Και σ' αυτό πάνω χιτίζετε προβλήματα για την δημόσια υγεία και για την πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας. Για παράδειγμα τα αγροτικά και τα περιφερειακά ιατρεία σε όλη την περιφέρεια βρίσκονται τώρα σε αναστάτωση γιατί δεν είναι καλυμμένα από γιατρούς, κύριε Υπουργέ. Και ξέρετε γιατί; Γιατί πριν λίγους μήνες ψηφίσατε τον ν. 3580/2007 και κάνατε την θητεία του αγροτικού γιατρού έξι μήνες και τώρα είναι ακάλυπτα πάρα πολλά αγροτικά ιατρεία. Τα Κέντρα Υγείας δεν αναπτύχθηκαν.

Αλλά το σημαντικότερο είναι ότι η Κυβέρνηση σταμάτησε τα προγράμματα πρόληψης και αγωγής υγείας: Κάπνισμα, αλκοόλ, διατροφή, άσκηση. Νομοθετήσατε για πρώτη φορά συμμετοχή των ασφαλισμένων στην αγορά των εμβολίων. Και ήρθε ο Υπουργός εδώ και πρότεινε μάλιστα να μπει συμμετοχή και στις προληπτικές εξετάσεις των τσεκάπ που με αντίδραση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και των άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης και των ασφαλισμένων και των εργαζομένων δεν προχώρησε.

Και κλείνω με κάτι που είναι πάρα πολύ σημαντικό, κύριε Υπουργέ. Οι λίστες αναμονής για να κάνει ένας άνθρωπος εξετάσεις στα πολυϊατρεία του Ι.Κ.Α., σε άλλες μονάδες των ταμείων και στα εξωτερικά ιατρεία των νοσοκομείων είναι μεγάλες και αυξάνεται ο χρόνος αναμονής πάνω από έξι μήνες.

Και πάλιν με κάτι που είναι πάρα πολύ σημαντικό, κύριε Υπουργέ. Υποβαθμίστηκαν και δεν λειτουργούν σύμφωνα με τον νόμο τα πρωινά εξωτερικά ιατρεία των νοσοκομείων εις βάρος των απογευματινών. Τα πρωινά που είναι δωρεάν εις βάρος των απογευματινών που πληρώνουν οι ασθενείς ενώ ο νόμος είναι σαφής για το πώς μπορούν να γίνουν απογευματινά από ένα γιατρό αν έχει κάνει ανάλογα πρωινά. Και δεν γίνεται πουθενά.

Γιατί το λέω όλο αυτό; Γιατί είπα δεν αμφισβητώ τις προθέσεις σας. Αλλά δεν βλέπουμε να χτίζετε στην πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας. Δεν βλέπουμε να χτίζετε στο δημόσιο σύστημα υγείας. Βλέπουμε να γκρεμίζετε με την πολιτική σας. Και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό και δεν ανησυχεί μόνο εμάς εδώ στο Κοινοβούλιο. Κυρίως ανησυχεί τους πολίτες που προσβλέπουν σ' ένα τέτοιο σύστημα και το έχουν ανάγκη.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ευχαριστώ.

Αν και θεωρώ ότι δεν προσφέρεται για αντιπαραθέσεις μια συζήτηση που έχει να κάνει με θέματα της υγείας πολύ περισσότερο δεν προτίθεται -μιλώντας μαζί σας που σας εκτιμώ προσωπικά και το γνωρίζετε και δεν είναι προσωπική η όποια αντιπαράθεση- να αναζητήσω και να καταλογίσω ευθύνες. Θα πρέπει, όμως, να δεχθείτε ειλικρινά ότι τα δικά σας λάθη και οι παραλείψεις στον συγκεκριμένο χώρο της πρωτοβάθμιας φροντίδας είναι αυτά που οδήγησαν την όλη κατάσταση σε απαξίωση.

Εγώ δεν αμφισβητώ ότι ο νόμος για την δημιουργία του Ε.Σ.Υ. είναι μια πραγματική τομή στην δεκαετία του '80 αλλά από εκεί και πέρα αφήσατε τα πράγματα στην τύχη τους. Δεν ενδιαφερθήκατε ούτε να βελτιώσετε ούτε να εκσυγχρονίσετε ούτε να το προσαρμόσετε στα νέα δεδομένα πολύ περισσότερο να δημιουργήσετε τον φορέα της πρωτοβάθμιας φροντίδας ώστε να μιλάμε επιτέλους για ένα ολοκληρωμένο σύστημα υγείας.

Σήμερα, λοιπόν, ως αποτέλεσμα αυτής της αδυναμίας εισπράττουμε αυτά τα αποτελέσματα και οι δυσκολίες είναι πολύ μα πολύ περισσότερες. Δεν «δικαιούστε» λοιπόν να μας εγκαλείτε, γιατί μέσα σ' αυτό το χρονικό διάστημα που για εμάς ήταν άλλες οι προτεραιότητες στο χώρο της υγείας, ότι δεν κάναμε ό,τι δεν κάνατε εσείς για είκοσι ολόκληρα χρόνια. Αποτελεί στόχο πρώτης προτεραιότητας γι' αυτήν την τετραετία. Σας εξήγησα ότι μέσα στο χρονοδιάγραμμα που θέτουμε θα προχωρήσουμε στις αλλαγές και θα έχει επιτέλους την δυνατότητα και η χώρα μας να μιλάει για Εθνικό πραγματικό Σύστημα Υγείας που θα καλύπτει όλα τα επίπεδα.

Για την χρηματοδότηση ο χρόνος δεν παίρνει να σας πω. Η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη είναι ευθύνη των ασφαλιστικών φορέων.

Η δημιουργία ενός συστήματος πρωτοβάθμιας φροντίδας δεν προϋποθέτει και νέους, υψηλούς κατ' ανάγκην, πόρους, για να λειτουργήσει. Κατά την άποψή μας, προϋποθέτει μία σωστή, νοικοκυρεμένη, οργανωμένη προσπάθεια, η οποία μπορεί να αποδώσει θετικά αποτελέσματα.

Οδηγός στη μελέτη, την οποία έχουμε, είναι τα αποτελέσματα που έχουν προκύψει από τη διαχείριση του Ο.Π.Α.Δ., που

κατά τεκμήριο παρέχει σήμερα και την υψηλότερου επιπέδου πρωτοβάθμια φροντίδα. Ξέρετε τι λένε τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης; Λένε ότι ο Ο.Π.Α.Δ., με ενάμιση εκατομμύριο περίπου ασφαλισμένους -άρα, το 15% του πληθυσμού της χώρας- έχει δαπάνες και στο υψηλότερο επίπεδο παρεχόμενες υπηρεσίες λιγότερες από το 10%. Και αυτό μέσα σε μία περίοδο, όπου τριακοσιπλασιάστηκε η ιατρική επίσκεψη, διευρύνθηκαν οι παροχές και επιπλέον, καταργήθηκε και η λίστα φαρμάκων, η οποία επιβάρυνε -να το δεχθούμε, εσείς το υποστηρίζετε και εμείς λέμε ότι δεν είναι ακριβώς έτσι- την όλη διαδικασία.

Άρα, μέσα από αυτό που εμείς σχεδιάζουμε να είστε βέβαιοι ότι θα καλύψουμε σύντομα το μεγάλο κενό και έτσι θα δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις που χρειάζονται, ώστε η παρεχόμενη υγεία στον Έλληνα πολίτη να είναι στον υψηλότερο δυνατό βαθμό, κυρίως όμως να είναι ισότιμη, προσβάσιμη, ελεύθερη σε καθένα, σε όποιο ασφαλιστικό ταμείο και αν ανήκει, σε αντίθεση με αυτό που πιστεύουν κάποιοι -δεν ξέρω, εάν είστε και εσείς σε αυτούς, αλλά η παράταξή σας κατά καιρούς το είχε κάνει σημαία- δηλαδή την εμμονή σε κάποιες αγκυλώσεις, σε κάποιους δογματισμούς που έχουν αναθεωρηθεί γύρω από τα συστήματα πρωτοβάθμιας φροντίδας, τα οποία και αυτές οι χώρες τα αναθεωρούν, αλλά εμείς θέλουμε να επιμένουμε.

Το νόμο, στον οποίο αναφερθήκατε, εσείς δεν τον εφαρμόσατε. Δεν προλάβαμε, θα μου πείτε. Όμως, θεωρώ πως ήταν, για να δικαιολογήσετε τα αδικαιολόγητα, όταν σε λιγότερες από είκοσι ημέρες πριν από τις εκλογές τον φέρατε, για να τον ψηφίσετε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: ...γιατί πρέπει να το συζητήσουμε αυτό, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Σας παρακαλώ, όχι διάλογος.

Η δεύτερη με αριθμό 35/1-10-2007 ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Καραθανασόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την κάλυψη των κενών σε ιατρικό -νοσηλευτικό και τεχνικό προσωπικό στα Νοσοκομεία Καλαμάτας και Κυπαρισσίας, δεν συζητείται λόγω κωλύματος του κυρίου Βουλευτή.

Τρίτη είναι η με αριθμό 504/10-10-2007 ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ηλία Πολατίδη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με αποστολές χρημάτων στο εξωτερικό.

Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου αναλυτικότερα έχει ως εξής:

«Η Αθήνα, αλλά και άλλες ελληνικές πόλεις βρίθουν από καταστήματα τα οποία αναλαμβάνουν σε συνεργασία με πολυεθνικές εταιρείες την αποστολή χρημάτων στο εξωτερικό χωρίς να υπάρχει εμπορική συναλλαγή. Εκτός από τα εξειδικευμένα καταστήματα αυτές οι αποστολές διεκπεραιώνονται και από τα ΕΛ.ΤΑ. και από τις τράπεζες.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Α) Ποιο είναι το συνολικό ποσό το οποίο ετησίως αποστέλλεται στο εξωτερικό με αυτήν τη διαδικασία;

Β) Πώς ελέγχετε ότι τα αποστελλόμενα ποσά δεν είναι προϊόν εγκληματικής δραστηριότητας;».

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Παπαθανασίου.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Την αρμοδιότητα για τις συγκεκριμένες δραστηριότητες την έχει η Τράπεζα της Ελλάδος.

Σύμφωνα λοιπόν με την Τράπεζα της Ελλάδος, η μεταφορά κεφαλαίων στο εξωτερικό διενεργείται από τις τράπεζες και από εταιρείες ταχυμεταφορών, εποπτευόμενες όμως από την Τράπεζα της Ελλάδος.

Η μεταφορά κεφαλαίων από τις τράπεζες διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις που αποσκοπούν στον έλεγχο της προέ-

λευσης των χρημάτων από εγκληματικές δραστηριότητες. Το σύνολο των μεταναστευτικών εμβασμάτων στο εξωτερικό το έτος 2006 ήταν 770.000.000 ευρώ.

Τα μέσω των εταιρειών ταχυμεταφορών αποστέλλομενα ποσά γίνονται με μεσολάβηση της Τράπεζας και τα σχετικά ποσά περιλαμβάνονται στο ως άνω ποσό των μεταναστευτικών εμβασμάτων.

Το θεσμικό πλαίσιο της εποπτείας των συγκεκριμένων εταιρειών καθορίζεται πρώτον, με το ν.3148/2003 και την πράξη 2536/2004 του Διοικητού της Τράπεζας της Ελλάδος όσον αφορά την επάρκεια της τεχνικοοικονομικής δομής των εταιρειών, δηλαδή το λογιστικό σύστημα, το σύστημα πληροφορικής, το σύστημα εσωτερικού ελέγχου και το ελάχιστο ποσό των ιδίων κεφαλαίων που είναι 150.000 ευρώ και δεύτερον, με την πράξη 2577/2006 του Διοικητού της Τραπεζικής Ελλάδος ως προς την εποπτεία των διαδικασιών πρόληψης του ξεπλύματος βρώμικου χρήματος και χρηματοδότησης της τρομοκρατίας.

Οι εποπτευόμενες από την Τράπεζα της Ελλάδος εταιρείες παροχής υπηρεσιών διαμεσολάβησης στην μεταφορά κεφαλαίων ανέρχονται σε δώδεκα και διαθέτουν περίπου δύο χιλιάδες εκατόν πενήντα σημεία παροχής υπηρεσιών ανά την Ελλάδα. Από αυτά έχουν αφαιρεθεί τα υποκαταστήματα των τραπεζών πρακτόρων τους, τα οποία και γνωστοποιούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Το έτος 2006 η συνολική αξία των κεφαλαίων, που απεστάλησαν στο εξωτερικό με τη διαμεσολάβησή τους, ανήλθαν στο ποσό των 588. 929.195 ευρώ, το δε μέσο ποσό εξερχόμενου εμβάσματος στα 405 ευρώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Το λόγο έχει ο κ. Πολιτίδης.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ για την απάντησή σας, κύριε Υπουργέ, αλλά μπορώ να πω ότι δεν με ικανοποιεί. Δεν με ικανοποιεί φυσικά, όπως και όλους τους συμπολίτες μας, που προσπαθούν να δράσουν μέσα σε μια οικονομία με ασφυξία ρευστού.

Η ερώτηση ήταν γραπτή. Δεν απαντήθηκε και κατανοώ από την απάντησή σας το λόγο για τον οποίο δεν απαντήθηκε. Διότι δώσατε μια καθαρά τεχνική και νομικίστικη απάντηση, η οποία λέει ότι είναι υπεύθυνη η Τράπεζα της Ελλάδος. Η υπεύθυνη Κυβέρνηση δεν έχει καμμία ευθύνη για το τι πρέπει να γίνει στην οικονομία;

Δεν γίνεται κανένας έλεγχος στα ποσά τα οποία στέλνονται έξω. Οι έλεγχοι είναι υποτυπώδεις και τυπικοί. Υπάρχουν καταστήματα τα οποία έχουν ανοίξει κάποιος αλλοδαπός -δεν ξέρω πώς, με ποια άδεια και με ποιες διαδικασίες- και διαφημίζουν ακριβώς ότι παρέχουν αυτήν την υπηρεσία. Μπορεί ο οποιοσδήποτε έρχεται, είτε Έλληνας είτε αλλοδαπός, να στέλνει καθημερινά ποσά της τάξεως των 3000 ευρώ ημερησίως ανά φορέα και ανά χώρα προορισμού. Αν ένας έρχεται κάθε ένα μήνα και συνεχώς κάθε εργάσιμη μέρα -δηλαδή επί είκοσι μέρες- στέλνει 3000 ευρώ δεν ελέγχει κανείς αυτήν την προέλευση. Πού μόρεσε και βρήκε αυτά τα χρήματα; Είναι προφανές ότι και ξεπλύμα χρήματος γίνεται με αυτόν τον τρόπο -τουλάχιστον με βάση τις καταγγελίες εργαζομένων στα ΕΛ.ΤΑ. από ανθρώπους που δεν είναι δυνατόν με οποιονδήποτε τρόπο να έχουν εξοικονομήσει τέτοια μεγάλα χρηματικά ποσά.

Από κει και πέρα το να λέτε ότι αυτά ανήκουν στην ευθύνη της Τράπεζας της Ελλάδος, αυτό δεν σταματά τις δικές σας ευθύνες. Παρακαλώ να το δείτε, διότι το θέμα είναι σοβαρό. Μπορεί να θεωρείτε εσείς ότι οτιδήποτε έχει σχέση με τη διευκόλυνση της παγκοσμιοποίησης είναι καλό για την οικονομία, αλλά από εκεί και πέρα πρέπει να δείτε τι θα συμβεί μ' αυτήν την ασφυξία του ρευστού που υπάρχει στην ελληνική οικονομία και κάθε μέρα γίνεται και χειρότερη.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Σε ένα ευνοημένο κράτος υπάρχουν κανόνες και θεσμοί. Σε όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τουλάχιστον και όχι μόνο την εποπτεία του τραπεζικού συστήματος την έχουν οι κεντρικές τράπεζες. Έτσι και στη χώρα μας το πώς λει-

τουρούν οι τράπεζες σε συγκεκριμένα θέματα την ευθύνη την έχει η Τράπεζα της Ελλάδος. Αυτή είναι η αρμοδιότητα της Τράπεζας της Ελλάδος. Δεν είναι εκχώρηση αρμοδιότητας ούτε αποφυγή κυβερνητικής ευθύνης. Υπάρχουν όμως θεσμοί και η Τράπεζα της Ελλάδος είναι ένας από αυτούς που ελέγχει το τραπεζικό σύστημα.

Κατόπιν αυτού, οι διαδικασίες οι οποίες υπάρχουν είναι διεθνείς -διότι το θέμα του ξεπλύματος του χρήματος, το θέμα της διακίνησης χρήματος που προέρχεται από παράνομες δραστηριότητες είναι ένα θέμα το οποίο έχει απασχολήσει άλλες χώρες πολύ πριν από τη δική μας- και υπάρχουν κανόνες διεθνείς τους οποίους σέβεται και ακολουθεί η Τράπεζα της Ελλάδος.

Ως εκ τούτου, η αποφυγή της ερωτήσεως δεν ήταν τίποτε άλλο παρά καθυστέρηση. Τα ίδια στοιχεία θα σας έδιναν από την Τράπεζα της Ελλάδος, ότι αυτή είναι αρμόδια να το κάνει. Απλώς, δεν απαντήθηκε εγκαίρως και γι' αυτό έρχομαι να την απαντήσω εδώ στη Βουλή.

Επαναλαμβάνω ότι οι κανόνες για το ξεπλύμα του χρήματος, την προέλευση του χρήματος και τη διακίνηση του χρήματος είναι διεθνείς και πολύ αυστηροί. Αυτούς ακολουθεί και η Τράπεζα της Ελλάδος και από κει και πέρα, επειδή τηρούνται στοιχεία για όλα αυτά τα εμβάσματα, όπου υπάρχουν τέτοια στοιχεία σαν αυτά που αναφέρατε, βεβαίως η Τράπεζα της Ελλάδος και την πληροφόρηση έχει και την επέμβαση κάνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η ονομαστική ψηφοφορία επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 34 και ειδικό αριθμό 10 που αφορά στην ένταξη των υπαλλήλων της ALPHA BANK στο Ε.Τ.Α.Τ. θα διεξαχθεί στις 20.00' ακριβώς, στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών «Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις».

Επίσης, η συνάδελφος κ. Μαρία Σκραφνάκη ζητεί άδεια απουσίας από τις εργασίες της Βουλής την Πέμπτη 29 Νοέμβρη και την Παρασκευή 30 Νοέμβρη λόγω μετάβασής της στην Κωνσταντινούπολη.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Αναφορές και ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Εισερχόμεστε στη συζήτηση της πρώτης με αριθμό 1169/25-10-2007 ερώτησης του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Στρατάκη προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την κατασκευή του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στο Καστέλλι Κρήτης.

Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Είναι γνωστό ότι, έστω και μετά από τέσσερα σχεδόν χρόνια παλινδρομήσεων και αδράνειας, η Κυβέρνηση και μάλιστα δια στόματος του κυρίου Πρωθυπουργού δεσμεύτηκε στις προγραμματικές δηλώσεις ότι θα προχωρήσει στην κατασκευή του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στο Καστέλλι.

Οι ανάγκες είναι μεγάλες και δεν μπορούν να καλυφθούν από το υφιστάμενο αεροδρόμιο Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης», αφού ως γνωστόν είναι το δεύτερο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας και το πρώτο σε πτήσεις τσάρτερ, πέραν των σημαντικών προβλημάτων ασφάλειας των κατοίκων της Ν. Αλικαρνασσού που θα λύσει η μεταφορά του αεροδρομίου.

Επιπλέον, το έργο θα συμβάλει αποτελεσματικά στην ανάπτυξη της κεντρικής και νότιας Κρήτης και θα αναβαθμίσει ουσιαστικά το τουριστικό προϊόν του νησιού.

Η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. παρέδωσε ψηφισμένο από την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής σχέδιο νόμου, το οποίο κατατέθηκε και ως πρόταση νόμου την περασμένη κοινοβουλευτική περίοδο, αλλά δεν έγινε αποδεκτό από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Επειδή στις δηλώσεις του κυρίου Πρωθυπουργού οι λεπτομέρειες που έχουν αναφερθεί προκύπτουν από στοιχεία της προκαταρκτικής μελέτης που επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχε ολοκληρωθεί,

Επειδή το έργο θα γίνει με σύμβαση παραχώρησης, που απαιτεί περισσότερες της μιας νομοθετικές παρεμβάσεις,

Επειδή είναι ανάγκη το έργο να προχωρήσει άμεσα αλλά και να προχωρήσουν οι απαλλοτριώσεις,

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

Με ποιο χρονοδιάγραμμα προτίθενται να υλοποιήσουν τη δέσμευση του κυρίου Πρωθυπουργού που ανέλαβε στις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβέρνησης για το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο στο Καστέλλι και τότε πρόκειται να αναληφθούν οι αναγκαίες πρωτοβουλίες.»

Στην ερώτηση του κυρίου συναδέλφου θα απαντήσει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι το έργο στο οποίο αναφέρεται ο κ. Στρατάκης είναι αναγκαίο και για την Κρήτη και για την Ελλάδα και για την επιβατική κίνηση και για τον τουρισμό και για τις εμπορευματικές μεταφορές και νομίζω ότι πολύ νωρίτερα ίσως θα έπρεπε να είχαμε πάρει την απόφαση όλοι μας να έχουμε επενδύσει σ' ένα τέτοιο έργο, αντί να προσπαθούμε -επί ματαίω- να εκσυγχρονίζουμε το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, το οποίο και λόγω της γεωγραφικής του θέσης μέσα στον αστικό ιστό δεν μπορεί μεσομακροπρόθεσμα να αποτελέσει αξιόπιστη λύση. Έχει ληφθεί, λοιπόν, σωστά αυτή η απόφαση και θα πρέπει να προχωρήσουμε το ταχύτερο δυνατόν μπροστά.

Η ανάγκη βέλτιστης διαχείρισης των διαθέσιμων κονδυλίων επιτάσσει την εξεύρεση σύγχρονων τρόπων χρηματοδότησης και την υλοποίηση του έργου με τη συνδρομή ιδιωτικών κεφαλαίων. Το πιο πρόσφορο προς αυτήν την κατεύθυνση εργαλείο είναι ένας τύπος σύμβασης παραχώρησης που χρησιμοποιήθηκε και στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», ώστε να εκμεταλλευτούμε τα κεφάλαια του ιδιωτικού τομέα αλλά και την τεχνογνωσία των ιδιωτών, πάντα με σκοπό τη μεγιστοποίηση του οφέλους για το φορολογούμενο πολίτη και για τον τελικό χρήστη της υπηρεσίας. Το δε σύνολο του έργου, οι απαλλοτριώσεις και οι δρόμοι πρόσβασης θα συγχρηματοδοτηθούν με υπαγωγή στο νέο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Ξέρετε ότι μέχρι στιγμής έχει εγκριθεί από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. η προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και η αξιολόγηση του έργου και επίσης συντάσσεται από δικηγορική εταιρεία σχέδιο νόμου για τη σύσταση ανώνυμης εταιρείας, που θα έχει αντικείμενο τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και τη λειτουργία του Αερολιμένα. Αυτά είναι τα στοιχεία που έχουμε μέχρι σήμερα.

Πέραν αυτού θέλω να προσθέσω ότι έχουμε συνεννοηθεί με το συναρμόδιο Υπουργό κ. Σουφλιά, καθώς το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. θα είναι το Υπουργείο που θα είναι αρμόδιο για την κατασκευή του Αεροδρομίου, έτσι ώστε να υπάρξει ένας συντονισμός μεταξύ των Υπουργείων και, πιστεύω, ότι σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα θα είμαστε σε θέση να μιλήσουμε με περισσότερες λεπτομέρειες για το συγκεκριμένο έργο.

Βούληση της Κυβέρνησης, κύριε Στρατάκη, είναι να προχωρήσουμε το ταχύτερο δυνατόν σ' ένα έργο αναγκαίο για την Κρήτη, αναγκαίο για την Ελλάδα. Προσωπικά εγώ, όπως κι εσείς άλλωστε, καθώς έχουμε κοινή καταγωγή από την Κρήτη, είμαι ιδιαίτερα ευαίσθητος για την κατασκευή και την ολοκλήρωση αυτού του έργου και πιστεύω ότι πραγματικά πολύ σύντομα θα έχουμε τη χαρά όλοι να έχουμε περισσότερες λεπτομέρειες σε σχέση με τον τρόπο κατασκευής, σε σχέση με το νομοσχέδιο, το οποίο θα διέπει την εταιρεία που θα επιβλέψει το έργο και σε σχέση με όλα τα υπόλοιπα θέματα που αφορούν την κατασκευή αυτού του αεροδρομίου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Στρατάκη, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το ότι μας διατυπώνετε κάθε φορά κι εσείς κι ο κύριος Πρωθυπουργός ότι υπάρχει βούληση της Κυβέρνησης είναι γνωστό. Το θέμα είναι ότι αυτή η βούληση, μέχρι στιγμής

τουλάχιστον, μόνο στα λόγια ακούγεται. Στην πράξη διαφαίνεται ότι δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα, πέραν αυτού που έχετε παραλάβει από την προηγούμενη τετραετία, δηλαδή πριν από τέσσερα περίπου χρόνια, που αφορά την προκαταρκτική μελέτη και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων όσον αφορά το συγκεκριμένο έργο. Πέραν αυτού δεν φαίνεται να έχει γίνει τίποτα.

Διότι μας λέτε εδώ ότι έχετε αναθέσει σε δικηγορικό γραφείο την σύνταξη του σχεδίου νόμου. Μα, αυτό έχει γίνει πολύ πριν από τις εκλογές. Παρόμοιες απαντήσεις έχουμε πάρει πολύ πριν από τις εκλογές. Φοβάμαι, κύριε Υπουργέ, ότι όλα αυτά που λέγονται είναι μόνο για να λέγονται. Διότι διαφαίνεται από κάποια στοιχεία ότι η Κυβέρνηση, παρά το ότι εξήγγειλε αυτό το συγκεκριμένο έργο στις προγραμματικές δηλώσεις της εν τούτοις δεν έχει την αναγκαία -το τονίζω- πολιτική βούληση να υλοποιήσει το έργο.

Και το λέω αυτό, κύριε Υπουργέ, διότι φαίνεται και από το ότι στο Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., που έχει τη μορφή υπουργικής απόφασης αυτήν τη στιγμή και είναι σε διαβούλευση, δεν δίνεται η πρόβλεψη σημασία και δεν αναφέρεται με λεπτομέρειες στο έργο αυτό. Μόνο περιληπτικά αναφέρεται σε νέο αεροδρόμιο, χωρίς ούτε καν να αναφέρει αν είναι διεθνές.

Μάλιστα πρέπει να επισημάνω ότι και στην τοποθέτηση του κυρίου Πρωθυπουργού δεν αναφέρθηκε η λέξη «διεθνές αεροδρόμιο» στο Καστέλλι του Ηρακλείου, που είναι πολύ σημαντικό για το τι θα εξυπηρετήσει το συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Και είναι πραγματικά άδικο να μην μπορεί να είναι διεθνές αεροδρόμιο, παρ'όλο που εξυπηρετεί μεγάλες ανάγκες. Ξέρετε ότι είναι το δεύτερο σε πτήσεις σε όλη την Ελλάδα συνολικά.

Άρα λοιπόν, έχετε υποχρέωση σε σύντομο χρονικό διάστημα -να σταματήσουν επιτέλους τα λόγια- να προχωρήσουν οι αναγκαίες ενέργειες. Το ότι πρέπει να έρθει εδώ ένα σχέδιο νόμου, να κάνουν την ανώνυμη εταιρεία, να ψηφίσουμε γι' αυτήν, είναι αναγκαίο και υπάρχει έτοιμη υποδομή. Σας έχουμε παραδώσει έτοιμο σχέδιο νόμου. Πόσο θα το αλλάξετε, κύριε Υπουργέ; Μακάρι να το αλλάξετε προς το καλύτερο, αλλά δεν νομίζω ότι υπάρχουν τόσα πολλά περιθώρια σ' αυτές τις διαδικασίες ώστε να αλλάξει το σχέδιο νόμου ριζικά, αφού η διαδικασία την οποία κι εσείς θα ακολουθήσετε είναι ταυτόσημη μ' αυτήν που κι εμείς είχαμε εξαγγείλει και μάλιστα είχαμε υλοποιήσει και με σχέδιο νόμου.

Άρα λοιπόν, κύριε Υπουργέ, αν πραγματικά θέλετε να προχωρήσει το έργο με τους ρυθμούς που επιβάλλεται -είναι κρίμα που έχουν χαθεί τέσσερα χρόνια- πρέπει άμεσα να φέρετε το σχέδιο νόμου στη Βουλή και να προχωρήσουμε όσο γίνεται γρηγορότερα.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Στρατάκη, οι δράσεις που ανέφερα είναι δράσεις του 2005 και του 2006. Επομένως αυτονόητα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας απ' αυτά που είπα αποδεικνύεται ότι έχει ασχοληθεί με το συγκεκριμένο θέμα.

Τώρα, σε σχέση με την τελική νομοθετική πρόταση, επειδή δεν πρόκειται για ένα έργο το οποίο γίνεται κάθε μέρα κι έχει την ιδιαίτερότητά του θέλουμε να συνεννοηθούμε με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., τα δυο συναρμόδια Υπουργεία, έτσι ώστε η πρόταση που θα έρθει να βοηθήσει πραγματικά στο να γίνει γρήγορα το έργο, με αποτελεσματικότητα και χωρίς να έχουμε καθυστερήσεις και προβλήματα, που είδαμε σε άλλα έργα.

Τρίτη παρατήρηση: σε σχέση με το αν είναι διεθνές το αεροδρόμιο ή όχι. Αυτονόητο είναι, κύριε Στρατάκη, ότι θα είναι διεθνές. Το Ηράκλειο είναι πια το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας. Τι νόημα έχει να έχουμε αεροδρόμιο στο Ηράκλειο, αν δεν είναι διεθνές; Να πηγαίνουν αεροπλάνα από τα Χανιά στο Ηράκλειο ή από το Ηράκλειο στην Αθήνα; Τι να τα κάνουμε; Είναι αυτονόητο ότι το αεροδρόμιο θα είναι τέτοιων προδιαγραφών.

Επίσης, θα έλεγα ότι όλοι μας, κι εγώ κι εσείς, δεν θα έπρεπε σε αυτήν τη φάση να λέμε πολύ μεγάλα λόγια, γιατί τα μεγάλα λόγια θα τα βρούμε μπροστά μας. Εγώ νομίζω ότι μίλησα μετρημένα. Δεν ήθελα να μιλήσω για συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, την ώρα που δεν μπορώ να μιλήσω τώρα, πριν να τελειώσουμε τις συνεννοήσεις με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., για χρονοδιαγράμματα. Αλλά κι εσείς θα παρακαλούσα να μη λέτε ότι το

έργο δεν θα γίνει ποτέ, γιατί θα γίνει και όταν θα γίνει, θα σας το θυμίσω.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις».

Θα διεξαχθεί ονομαστική ψηφοφορία στις 20.00' ακριβώς.

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και άλλες διατάξεις» σύμφωνα με τα άρθρα 72 παράγραφος 4 του Συντάγματος και 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της από 29 Αυγούστου 2007 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Κοινωνικές παροχές και οικονομικές ενισχύσεις στους πληγέντες από τις πυρκαγιές»».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 15 Νοεμβρίου 2007 η συζήτηση του νομοσχεδίου να γίνει σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στην αυριανή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες ως μία ενότητα.

Ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σπύρος Χαλβατζής ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο στην αποψινή συζήτηση τη Βουλευτή κ. Ελπίδα Παντελάκη.

Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλαβάνος ορίζει ως ειδικό αγορητή τον Βουλευτή κ. Θεόδωρο Δρίτσα.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Αϊβαλιώτης ορίζει ως ειδικό αγορητή τον Βουλευτή κ. Αστέριο Ροντούλη.

Πριν δώσω το λόγο στον πρώτο από τους εισηγητές κ. Παυλίδη, έχετε να κάνετε νομοτεχνικές διορθώσεις, κύριε Υπουργέ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ναι, κυρία Πρόεδρε, έχω να κάνω κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις στο σχέδιο νόμου: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις».

Στην περίπτωση στ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής» οι λέξεις «περιπτώσεων γ' και δ'» αντικαθίστανται με τις λέξεις «περιπτώσεων δ' και ε'».

Στην περίπτωση ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 οι λέξεις «περίπτωσης ε'» αντικαθίστανται με τις λέξεις «περίπτωσης στ'».

Η δεύτερη νομοτεχνική βελτίωση είναι η εξής: Στην παράγραφο 2 του άρθρου 12 με τίτλο «Ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας – Εναλλακτικά προσωρινά μέτρα ασφαλείας» οι λέξεις «περιπτώσεων γ' και δ'» αντικαθίστανται με τις λέξεις «περιπτώσεων δ' και ε'».

Η τρίτη νομοτεχνική βελτίωση στο σχέδιο νόμου αφορά το άρθρο 21.

Εδώ θα ήθελα να σας πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι μετά από συνάντηση που είχαμε σήμερα στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ο Υπουργός ο κ. Βουλγαράκης και εγώ με το Δήμαρχο Μελισσίων και τους δημοτικούς συμβούλους όλων των παρατάξεων, μας εξηγήτη να γίνει κάποια νομοτεχνική βελτίωση, για να μην υπάρξει η οποιαδήποτε παρανόηση σχετικά με τη χρήση του οικοπέδου του Ν.Α.Τ..

Αυτή λοιπόν η νομοτεχνική βελτίωση, η οποία γίνεται έχει σκοπό να ξεκαθαρίσει απόλυτα η υπόθεση αυτή του κτηρίου που βρίσκεται στα Μελίσσια και να είναι ξεκάθαρο ότι περιλαμβάνονται όλες οι διατάξεις και οι ρυθμίσεις που αφορούν και τα δασικά και τη ρυμοτομία.

Στο άρθρο λοιπόν 21 και στο δεύτερο στίχο αυτού, μετά τις λέξεις «μετά του περιβάλλοντος» διαγράφεται η λέξη «οικοπεδικού» και τίθεται η λέξη «αυτού».

Στο άρθρο 21 και στον τρίτο στίχο αυτού μετά τις λέξεις «του Δήμου Μελισσίων» διαγράφεται η φράση «με αριθμό κτηματολογικού διαγράμματος 05992112888013/0/0 του Γραφείου Αμαρουσίου» και τίθεται η φράση «με Κωδικό Αριθμό Εθνικού Κτηματολογίου 050921128013/0/0 του Κτηματολογικού Γραφείου Αμαρουσίου».

Κατόπιν των ανωτέρω νομοτεχνικών βελτιώσεων, οι περιπτώσεις στ' και ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 διαμορφώνονται ως εξής: «στ) στους λιμένες της επικράτειας στους οποίους βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις των περιπτώσεων δ' και ε', εξαιρουμένων των στρατιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων».

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Λίγο πιο αργά, κύριε Υπουργέ, για να παρακολουθούμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα τα καταθέσω, κύριε Πρόεδρε.

Ζ) Σε περιοχές που συνδέονται με τους λιμένες της περίπτωσης στ' όπως αυτές καθορίζονται από τη μελέτη αξιολόγησης ασφαλείας του άρθρου 7.»

Δεύτερον, η παράγραφος 2 του άρθρου 12 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Εναλλακτικά προσωρινά μέτρα ασφαλείας εφαρμόζονται στις λιμενικές εγκαταστάσεις των περιπτώσεων δ' και ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 μέχρι την υλοποίηση του συγκεκριμένου σχεδίου ασφαλείας τους, μετά από πρόταση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσής τους που εγκρίνεται από το Συντονιστικό Κέντρο.»

Η τελευταία νομοτεχνική βελτίωση αφορά στο άρθρο 21, το οποίο διαμορφώνεται ως εξής:

«Το ακίνητο του Νοσηλευτικού Ιδρύματος Εμπορικού Ναυτικού (Ν.Ι.Ε.Ν.), μετά του περιβάλλοντος αυτού χώρου, στα Μελίσσια Αττικής, εκτάσεως 119.458 τ.μ., κείμενο εντός των ορίων του Δήμου Μελισσίων, με κωδικό αριθμό Εθνικού Κτηματολογίου 050921128013/0/0 του Κτηματολογικού Γραφείου Αμαρουσίου, το οποίο περιήλθε και ανήκει στην κυριότητα του νομικού προσώπου του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ), μπορεί να χρησιμοποιείται, ολικώς ή μερικώς, ως Γενικό Νοσοκομείο Εμπορικού Ναυτικού».

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, πιο αργά για να μπορούμε να παρακολουθούμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Αν έχετε την καλοσύνη, κύριε Πρόεδρε, ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Θα διανεμη-

θούν, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ναι, αλλά δεν ακούμε τι αλλαγή κάνετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, θα διανεμηθούν. Έχει γίνει αλλαγή, όσον αφορά τη λέξη «οικοπέδου». Τη διαγράφουμε, για να μην υπάρξει οποιαδήποτε παρανόηση, σε σχέση με το χαρακτήρα της συγκεκριμένης εκτάσεως.

Γνωρίζετε, κύριε Πρόεδρε, ως Βουλευτής της Β' Αθηνών, αρχαιότερος εμού,...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Μένω και εκεί κοντά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): ...ότι εξυπηρετούμε τα συμφέροντα των δημοτών του Δήμου Μελισσίων. Πρέπει να είναι ξεκάθαρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Υπουργέ, δεν χρειάζεται καν να το διαβάσετε. Να διανεμηθεί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Συνεχίζω με το υπόλοιπο της νομοτεχνικής βελτίωσης.

«Στην περίπτωση αυτή οι διατάξεις του ν.δ.221/1973 (Φ.Ε.Κ.

Α' 273) εφαρμόζονται μόνο για τις λειτουργικές αρμοδιότητες των Οργάνων του Οίκου Ναύτου (Ο.Ν.). Για κάθε άλλη χρήση, το Ν.Α.Τ. έχει αποκλειστικά όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από την κυριότητά του επί του ακινήτου αυτού. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας επιλύεται κάθε διαφορά που ανακύπτει από τη χρήση του ακινήτου αυτού, ολικώς ή μερικώς, ως Γενικού Νοσοκομείου Εμπορικού Ναυτικού από το Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εμπορικού Ναυτικού (Ν.Ι.Ε.Ν.).»

Θέλω να σας ενημερώσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι αυτή η αλλαγή ικανοποιεί όλες τις πλευρές του Δήμου Μελισσίων.

Ευχαριστώ πολύ και ζητώ συγγνώμη από τον κ. Παυλίδη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ.

Παρακαλώ να κατατεθούν στα Πρακτικά οι νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Επίσης παρακαλώ τη γραμματεία να φροντίσει να διανεμηθούν.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Παναγιώτης Καμμένος, καταθέτει τις προαναφερόμενες νομοτεχνικές βελτιώσεις οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Παυλίδη, λίγη υπομονή ακόμη γιατί αδημονούν τα παιδιά στο θεωρείο.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων και στις εκθέσεις με θέματα: «Οι Έλληνες στη διασπορά 15ος-21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της μεταπολίτευσης», σαράντα μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί καθηγητές από το 1ο Γενικό Λύκειο Φλώρινας.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Παυλίδης έχει το λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν ενοχλήθηκα αναμένω να ολοκληρωθεί η διαδικασία παρεμβάσεως στο κείμενο του νομοσχεδίου, ούτε για τον χαιρετισμό στους μαθητές που παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας δεδομένου ότι και η μια παρέμβαση έχει τη σημασία της –άλλωστε την εγνώριζα εγώ– αλλά και η παρουσία των μαθητών έχει την αξία της.

Έτσι λοιπόν αρχίζω λέγων κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι κατά την κρίση μου τύχη αγαθή με οδήγησε σήμερα στο Βήμα της Βουλής εισηγούμενον από πλευράς Νέας Δημοκρατίας την επιψήφισή του πρώτου νομοσχεδίου που παρουσιάζεται στο Σώμα, του ενοποιημένου Υπουργείου πλέον, του Υπουργείου, δηλαδή, Εμπορικής Ναυτιλίας-Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Και το λέγω αυτό ως έχων διατελέσει και Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Είναι δε μια καλή σύμπτωση το ότι η συζήτηση επί του νομοσχεδίου ακολουθεί άναπτυσξη επίκαιρης ερώτησης που αναφέρθηκε σε αερολιμένα.

Εμείς σήμερα θα μιλήσουμε για λιμένες στους οποίους επιχειρείται να εισαχθεί σύστημα ασφαλείας, ασφαλείας με το νόημα του «security» όχι του συνήθους «ασφαλίζω», παρόμοιο προς αυτό που ισχύει ήδη σε πολλούς αερολιμένες της χώρας μας. Λήψη ειδικών μέτρων ασφαλείας. Από πού προήλθε αυτή η ανάγκη; Ανεφύη μετά το τραγικό γεγονός της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 στους γνωστούς δίδυμους πύργους της Νέας Υόρκης. Αφυπνίσθη η παγκόσμιος κοινότητα και άρχισε να σκέπτεται ποια μέτρα πρέπει να ληφθούν. Σε ορισμένες περιπτώσεις κατέληξε στη λήψη μέτρων καθ' υπερβολήν. Αλλά πάντως είναι ανάγκη, μας αρέσει, δεν μας αρέσει υπό το νέο καθεστώς τα ηυξημένα μέτρα ασφαλείας να ληφθούν σε πολλά σημεία που σηματοδοτούν την καθημερινή μας ζωή. Και κάποια εξ αυτών είναι ειλημμένα. Η διεθνής κοινότητα, η ναυτιλιακή κοινότητα, εκδηλώνουσα το ενδιαφέρον της παλαιότερα από το 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, έφθασε στο σημείο να καθιερώσει τη γνωστή SOLAS. Μετά το 2001 η Ευρωπαϊκή Ένωση μετά από διάφορες διεργασίες έφερε τον κανονισμό του 2004, τον 725, ο οποίος είναι εντεταγμένος στο εσωτερικό μας δίκαιο και τον βελτίωσε επεκτείνοντας διατάξεις έχουσες σχέση με την ασφάλεια, όπως την καθόρισα και στους εσωτερικούς πλόες του κάθε κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή σε μας στην ακτοπλοΐα. Δηλαδή ακτοπλοΐα συνιστάμενη, κατά την κλασσική ορολογία, από λιμένα, πλοίο, πλήρωμα, επιβάτες, φορτίο.

Σε όλη αυτήν τη διαδικασία προσετέθη η λήψη ειδικών μέτρων τα οποία τα συγκεκριμενοποίησε με την οδηγία 2005/65. Αυτό είναι το φόντο πάνω στο οποίο εκτίσθη ο μηχανισμός ο οποίος σήμερα μετά από τη συζήτηση και την επιψήφισή του νομοσχεδίου, θα γίνει νόμος του κράτους.

Λήψη ειδικών μέτρων. Αυτός ο μηχανισμός περιγράφεται στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Νομοσχέδιο, το οποίο είναι διηρημένο σε δύο τμήματα. Μέχρι το άρθρο 18, η λήψη των ειδικών μέτρων ασφαλείας. Στις λιμενικές εγκαταστάσεις, στα διάφορα λιμάνια μας. Λιμενικές εγκαταστάσεις. Είναι μία κεχωρισμένη έννοια. Δεν λέω, το λιμάνι, αλλά τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Το νομοσχέδιο έχει δεύτερο τμήμα, το οποίο αναφέρεται σε ειδικά ζητήματα. Σε κάποια ανεφέρθη ήδη ο Υφυπουργός ο κ. Καμμένος. Ποια παραδείγματα χάριν θα είναι από εδώ και πέρα η τύχη ενός εγκαταλελειμμένου επί χρόνια κτηρίου. Κτήριο φάντασμα σε δασώδη περιοχή, το περίφημο Νοσοκομείο των

Ναυτικών, το γνωστό ως Ν.Ι.Ε.Ν.. Είναι μία καλή επέμβαση και πιστεύω ότι θα διαλύσει πολλές από τις αμφισβητήσεις που το περιβάλλουν, περί την έκταση της ιδιοκτησίας και εν πάση περιπτώσει τον προορισμό του.

Το δεύτερο, λοιπόν, τμήμα αυτής της ενότητας και την οποία θα αναπτύξω αργότερα είναι τελείως διαφορετικό του πρώτου. Το πρώτο είναι κανόνες ασφαλείας, μηχανισμός. Καθιερώνει, λοιπόν, το νομοσχέδιο το μηχανισμό αυτό, ο οποίος περιγράφεται από την ίδρυση μιας εθνικής, «ενιαίας αρμόδιας αρχής», το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο έχει και την κυρίαν ευθύνη για το σχεδιασμό και την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας στις λιμενικές μας εγκαταστάσεις.

Συνιστά ένα «συντονιστικό κέντρο», στο οποίο καταλήγουν πληροφορίες και διανέμονται, μεταδίδονται αυτές οι πληροφορίες. Προκαλεί τη συνεργασία των συναρμόδιων αρχών πληροφοριών. Διεθνώς είναι καθιερωμένες, εσωτερικά και αυτό. Αλλά, επιτείνεται με τις διατάξεις η ανάγκη –υπογραμμίζεται– να είναι αποτελεσματικότερη αυτή η συνεργασία. Συνιστά «συμβουλευτική επιτροπή ναυτικής ασφαλείας», η οποία έχει έναν ειδικώς σημαντικό σκοπό. Είναι η επιτροπή, η οποία υποδεικνύει στον Υπουργό, αν θα πρέπει να μεταβάλει το επίπεδο μέτρων ασφαλείας και αυτό είναι ένα πολιτικό όπλο. Είναι μεγάλη υπόθεση να λέγεις ότι για να έρθει στα λιμάνια μου το τάδε καράβι, πρέπει να έχει λάβει ήδη μέτρα ασφαλείας το καράβι, ώστε ν' ανταποκριθεί στις αξιώσεις που έχω εγώ. Ή να πει ότι για να έρθουν τα καράβια μου σ' ένα άλλο λιμάνι, να πάνε σ' ένα άλλο λιμάνι, πρέπει αυτά να έχουν ειδικές προδιαγραφές ασφαλείας.

Αυτές είναι οι γενικές αναφορές στο μηχανισμό που επιχειρείται να καθιερωθεί με το παρόν νομοσχέδιο και επιπροσθέτως καθορίζει ότι υπάρχει σε κάθε λιμάνι, σε κάθε λιμενική αρχή «υπεύθυνος ασφαλείας», κάτι που δεν υπήρχε μέχρι τώρα με τέτοια επισημότητα. Επιτρέπει μάλιστα σε «αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας», δηλαδή ιδιώτες –πιστοποιημένους ιδιώτες– να αναλάβουν την οργάνωση μέτρων ασφαλείας, όπως γίνεται στα αεροδρόμια μας.

Κατά τη συζήτηση στην Επιτροπή ηγέρθησαν αμφιβολίες ή και αιτιάσεις προεβλήθησαν. Μα, θα παραδώσουμε σε ιδιώτες την ασφάλεια στα λιμάνια; Δεν μας φθάνει το Λιμενικό Σώμα; Το Λιμενικό Σώμα, το εξαιρετικό αυτό Σώμα, κατά τη γνώμη μου, με δυνατότητες και παροχή υπηρεσιών ιδιαίτερα σημαντική για μια χώρα σαν τη δική μας θα περιοριστεί σε εκείνο που ο νόμος επιβάλλει.

Η παρουσία των ιδιωτών δεν είναι βλαπτική, άλλωστε την έχουμε σήμερα στη ζωή μας. Το «Ελευθέριος Βενιζέλος», καθ' όσον αφορά στην τήρηση μέτρων ασφαλείας, είναι στα χέρια ιδιωτικών επιχειρήσεων, ανεγνωρισμένων υπό του κράτους μας. Περάσαμε ειδικό νόμο σ' αυτήν την Αίθουσα που καθορίζει ποιος έχει τη δυνατότητα ή το δικαίωμα ή την ικανότητα να μετέχει στα συστήματα ασφαλείας σαν ιδιώτης. Αυτοί, λοιπόν, οι ιδιωτικοί οργανισμοί, οι αναγνωρισμένοι, υπό την επιτήρηση της «ενιαίας αρμόδιας αρχής» μπορούν να ασκούν και την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας σε λιμενικές εγκαταστάσεις.

Σήμερα, προς ενημέρωσή σας λέγω, ότι έξι αεροδρόμια στη χώρα μας έχουν ήδη εγκαταστήσει ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες σε συνεργασία με τις αστυνομικές αρχές οργανώνουν, εφαρμόζουν μέτρα ασφαλείας, κατά τη διακίνηση των επιβατών των αεροσκαφών. Καθορίζει, επίσης, το νομοσχέδιο κυρώσεις και διοικητικές και ποινικές. Και όσον αφορά στις διοικητικές, μπορεί λιμενική αρχή να μην επιτρέψει σε πλοίο το οποίο θεωρεί ότι δεν είναι συμμορφωμένο προς τους κανόνες ασφαλείας να μην προσεγγίσει στο λιμάνι της ή να το απομακρύνει από το λιμάνι.

Μεγάλη υπόθεση να απομακρύνεις πλοίο ή να μην του επιτρέψεις να προσεγγίσει. Αντίκτυπος για το πλοίο και την εταιρεία επίσης να επιβάλλει και ποινές στον καπετάνιο ίσα με δύο μήνες φυλάκιση. Θα πει κανείς «μα τι είναι δύο μήνες;». Δύο μήνες στη θάλασσα είναι βαρύτατη ποινή και συνοδεύει τον καπετάνιο δια βίου και στιγματίζει και την εταιρεία. Η συνέπεια ποια είναι; Οι ασφαλιστικές εταιρείες μετέπειτα πράττουν ό,τι μπορούν για να σε βάλουν στο περιθώριο.

Αυτά, λοιπόν, τα μέτρα επιχειρούνται δια του υπ' όψιν νομοσχεδίου να επιβληθούν. Δεν είναι παρατραβηγμένα, όπως ακού-

στηκε κατά τη συζήτηση στην Επιτροπή. Είναι επιβεβλημένα και εν πάση περιπτώσει ο τελικός σχεδιασμός επαφίεται σε εμάς και εμείς θα καθορίσουμε με λογική τι είναι εκείνο που πρέπει να ισχύσει στα λιμάνια μας. Δεν θα τα κάνουμε απαγορευτικά για τους πολίτες είτε είναι μόνιμοι κάτοικοι είτε είναι επισκέπτες. Άλλωστε, εμείς οι νησιώτες γνωρίζουμε ότι το λιμάνι είναι η ζωή μας. Όλοι οι παραλιμενίοι οικισμοί, όλοι οι νησιωτικοί σχεδόν οικισμοί είναι προσανατολισμένοι στο κύριο ή στο δευτερεύον λιμάνι του κάθε νησιού. Δεν θα απαγορεύσουμε την προσέγγιση. Λογική, αλλά λήψη αυστηρών μέτρων, είναι επιβεβλημένο, σε λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες πιθανώς να είναι και ένα κομμάτι του κάθε λιμανιού.

Αυτή η διαδικασία κατά την κρίση μου, με τη βεβαιότητα ότι θα οργανωθεί με πολύ μεγάλη προσοχή, θα οδηγήσει στο να καταστούν οι λιμένες μας μη αμφισβητούμενοι ως παρέχοντες ασφάλεια ή, εν πάση περιπτώσει, ως λιμένες μη έχοντες λάβει τα ειδικά μέτρα ασφαλείας κατά τους διεθνείς κανονισμούς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πικρά η πείρα που είχε η ανθρωπότητα από έκνομες πράξεις, παράνομες πράξεις στη θάλασσα και σε λιμενικές εγκαταστάσεις. Φρόνιμο και σκόπιμο είναι αυτά τα διδάγματα να μην περνάνε απαρατήρητα. Έτσι, λοιπόν, ήρθε η ώρα της εφαρμογής και δια νόμου, διότι και άνευ του νόμου οι έχοντες ενταχθεί στην εφαρμογή του ISPS Code, δηλαδή τα ναυτιλιακά μας γραφεία, τα ποντοπόρα καράβια εφαρμόζουν τις διατάξεις. Αυτούς τους διεθνείς κανόνες τους οποίους έχει επιβάλλει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός κατ' αρχάς, εάν δεν τους ακολουθήσεις, κύριε Πρόεδρε, δεν σε ναυλώνουν οι εταιρείες.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Είναι αργά να γίνω εφοπλιστής και έτσι...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εγώ πάντως, κύριε Πρόεδρε, σας θεωρώ ως πλουσιότατο σε άλλα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ενδιαφέρον ο διάλογος αλλά παράκληση να τελειώσει.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ο κ. Καραμάριος μήπως έχει περιθώρια.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Έχει μια τάση.

Αυτές λοιπόν οι διαδικασίες τις περισσότερες των περιπτώσεων εφαρμόζονται σε όσους έχουν σχέση με τη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ήρθε η ώρα και στο εσωτερικό της χώρας μας, στην περίπτωση της ακτοπλοΐας να ληφθούν ειδικά μέτρα –το τονίζω ξανά- χωρίς υπερβολή. Έχουν κόστος, αυτό πρέπει να το αναγνωρίσουμε.

Σας λέω χαρακτηριστικά ότι στους αερολιμένες θα εφαρμοστεί το σύστημα HPS. Είναι το αντίστοιχο, σ' ένα μέρος, αυτού που συζητούμε σήμερα. Ακούστε κόστος. Στον Αεροσταθμό της Ρόδου του οποίου η επέκταση κόστισε 40.000.000 ευρώ, το σύστημα που πρέπει να εφαρμοστεί και θα εφαρμοστεί θα κοστίσει κοντά 22.000.000 ευρώ. Στην ολοκληρωμένη μελέτη επεκτάσεως του Αεροσταθμού της Κω, κόστους 32.000.000 ευρώ, το σύστημα υπολογίζεται να κοστίσει γύρω στα 16-17 εκατομμύρια ευρώ. Και είναι σύστημα πιστοποιημένο, το οποίο αν δεν το εφαρμόσεις αυτόματα, σου λένε οι διάφοροι που μετέχουν στις αερομεταφορές ότι δεν είσαι ο συγκεντρώνων τους κανόνες, τα στοιχεία ασφαλείας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη λειτουργία του αεροδρομίου. Μπορεί να ξεodέψουμε δηλαδή δισεκατομμύρια για να το κάνουμε και αιφνίδια να μας λένε: «είστε εκτός προδιαγραφών». Γι' αυτό είναι και επιβεβλημένα αυτά τα μέτρα, μας αρέσει δεν μας αρέσει.

Πάντα εγώ υποστηρίζω ότι οι μελέτες που έρχονται ας κοσκινίζονται, κάτι παραπάνω, γιατί δεν είναι και όλοι αθώοι οι μελετούντες τα διάφορα τέτοια ζητήματα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Είναι πολλά τα λεφτά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αυτό, κύριες και κύριοι, είναι το πρώτο μέρος, το οποίο πολύ συνοπτικά παρουσίασα. Είναι εφαρμογή διεθνών κανόνων, καθορίζεται πλέον ο μηχανισμός η Αρχή συν οι συνεργάτες της Αρχής, οι οποίοι επιτηρούν την εφαρμογή του.

Το δεύτερο μέρος, πέρα από το άρθρο που πολύ γενικά ανέφερα για την τύχη του NIEN, έχει και δύο άλλα άρθρα εξαιρετικής σημασίας. Το τελευταίο είναι η δυνατότητα, που παρέχεται

σε κάποιους συνταξιούχους της θάλασσας να αναπροσαρμόσουν κυρία και επικουρική ασφάλιση. Αφορά στη σύνταξη. Είναι μεγάλη υπόθεση, αίτημα πολλών ετών. Περιέχει ένα στοιχείο αναφερόμενο σε αύξηση εισφορών σε πληρώματα, δηλαδή, πλοίων φορτηγών, επιβατηγών – οχηματαγωγών όπως και αυτό της διεκδίκησης των δραστηριοτήτων του ΝΕΕ, άνω των 1.500 κόρων –καλό το μέτρο, κατά την κρίση μου, αλλά το κύριο άρθρο του δευτέρου μέρους είναι τα λιμενικά τέλη.

Αυτό μου δίνει την αφορμή να διατυπώσω και πάλι μια ανάγκη. Η χώρα μας έχει πολυνησία. Για το Αιγαίο, κάποτε απ' αυτού του Βήματος, όταν πρωτοανέλαβα το τότε Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, είπα ότι παραμένει «αβάπορο» –δεν είναι δόκιμος η λέξη, αλλά δεν βρήκα και άλλη- και αλίμενο.

Σήμερα, θα μιλήσουμε για το αλίμενο. Έχουν γίνει βήματα. Είναι και ολιγότερο αβάπορο και ολιγότερο αλίμενο. Αλλά έχουμε δρόμο μπροστά μας. Έχουμε ανάγκη εξαιρετικών λιμενικών εγκαταστάσεων. Εγκαταστάσεις σημαίνει διάθεση πόρων είτε προέρχονται από κοινοτικά ταμεία είτε από εθνικά ταμεία. Ένας εκ των πόρων είναι τα ανταποδοτικά τέλη, τα οποία πρέπει να δούμε πώς εισπράττονται –είναι ανάγκη αυτό- πού διατίθενται –διότι γι' αυτό έχει καθιερωθεί η σχετική νομοθεσία- και πού υπάρχουν και παρεκκλίσεις.

Αυτό το άρθρο «καρδιά» του έχει το στοιχείο, το 5% επί των εισιτηρίων μεταφοράς επιβατών να κατανέμεται μισό-μισό. Λιμνή αναχωρήσεως-απόπλου, λιμνή αφίξεως-κατάπλου. Σήμερα, το 5% το εισπράττει μόνο ο λιμνή αναχωρήσεως. Είναι, λοιπόν, πρακτικό το μέτρο. Υπάρχει ερωτηματικό, αν θα ωφεληθεί όλα τα λιμενικά ταμεία προς τα οποία θα κατευθύνεται το μισό του αρχικού τέλους του 5%. Αλλά, κατά την κρίση μου, αυτό είναι λεπτομέρεια.

Δίδεται, πάντως, αφορμή να τονίσουμε ότι το ναυτολόγιο είναι ανάγκη να αναθεωρηθεί. Το 35% των επιβαρύνσεων υπέρ τρίτων είναι το εισπραττόμενο δια του εισιτηρίου. Για να έλθετε από τη Ρόδο στον Πειραιά, κανονικά, πρέπει να πληρώσετε, αν δεν κάνω λάθος, 41 ευρώ, συν 35% για διάφορους σκοπούς, υπέρ Ν.Α.Τ., υπέρ λιμενικών τελών κ.λπ. .

Χρειάζεται αναθεώρηση. Άλλαξαν τα πράγματα. Το σύστημα αυτό μέχρι κάποια εποχή δούλεψε. Τώρα που καλπάζουν οι τιμές πετρελαίου ή συμβαίνουν και άλλα, χρειάζεται αναθεώρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε Παυλίδη, έχετε ήδη υπερβεί το χρόνο σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Γι' αυτό εξήγησα από το συνάδελφο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, εκ των πρώτων θεμάτων που θα βάλει στην ημερήσια διάταξη των προβλημάτων που θα συζητήσετε, να είναι η αναθεώρηση, η αναμόρφωση, η επανεξέταση του ναυτολογίου ακτοπλοΐας. Είναι επιβεβλημένο να γίνει, όχι μόνο για τους νησιώτες, τους μόνιμους κατοίκους των νησιών και των παρακτίων περιοχών, αλλά και για τους επισκέπτες. Και από εκεί και πέρα, να δούμε κατά ποιον τρόπο θα καλύψουμε τις ανάγκες αυτών, οι οποίοι καρπούνται τις κρατήσεις υπέρ τρίτων επί του εισιτηρίου.

Με αυτές τις παρατηρήσεις εισηγούμαι να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο. Άλλωστε, στην επιτροπή συγκέντρωσε σημαντική πλειοψηφία, πέραν της Νέας Δημοκρατίας και αυτό για δύο λόγους.

Το μεν πρώτο κεφάλαιο, θα το εφαρμόσουμε -υποχρεούμεθα, πρέπει να το εφαρμόσουμε, είναι άλλωστε το συμφέρον του τόπου μας- το δε δεύτερο περιέχει διατάξεις, οι οποίες όλες, η κάθε μια με τον τρόπο της, θα έχει, κατά την κρίση μου, θετικό αποτέλεσμα. Αυτά επί του νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ.

Ο εισηγητής του Π.Α.Σ.Ο.Κ., κ. Ιωάννης Διαμαντίδης, έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου «Ενίσχυση της ασφαλείας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατά-

ξεις» που κατέθεσε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, προκειμένου η χώρα μας να εναρμονιστεί με την κοινοτική νομοθεσία και να κυρώσει τον κανονισμό 725/2004 και την Οδηγία 65/2005, σχετικά με την ενίσχυση ασφάλειας των λιμένων.

Επιτρέψτε μου να κάνω μία σύντομη αναφορά στα κοινότυπα και ενδεχομένως γνωστά σε όλους, για να καταλάβουν και όσοι μας παρακολουθούν τι ήταν αυτό που οδήγησε σ' αυτήν την οδηγία. Ήταν, κυρίως, η τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 στη Νέα Υόρκη που υποχρέωσε τη διεθνή κοινότητα και φυσικά και την Ευρωπαϊκή Ένωση, να λάβει μέτρα για την αποτροπή ανάλογων ενεργειών και την πρόληψη νέων απειλών. Οι θαλάσσιες μεταφορές, φυσικά, δεν ήταν δυνατόν να εξαιρεθούν από τη λήψη αναγκαίων μέτρων για την, κατά το δυνατόν, καλύτερη θωράκισή τους.

Ήδη, όμως, η πρώτη εφαρμογή των μέτρων αυτών για την ασφάλεια των πλοίων, των λιμένων και των λιμενικών εγκαταστάσεων είχε γίνει πριν από δεκαέξι χρόνια περίπου και μετά την πειρατεία που εκτυλίχθηκε στο υπό ιταλική σημαία κρουαζιερόπλοιο «Ακίλε Λάουρο» στις 7 Οκτωβρίου 1985.

Το Δεκέμβριο του 2002, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ενέκρινε τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα και ενέταξε στη σύμβαση ειδικό κεφάλαιο με τίτλο: «Ειδικά Μέτρα για την ενίσχυση της Ασφάλειας στη Θάλασσα» και κατήρτισε περαιτέρω το Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, το γνωστό ISPS.

Μ' αυτόν τον Κώδικα, καθιερώνεται κατ' αρχάς ένα διεθνές πλαίσιο συνεργασίας ανάμεσα στις κυβερνήσεις, τις κρατικές αρχές, τις τοπικές αρχές και τη ναυτιλιακή βιομηχανία, με στόχο τον εντοπισμό και την αξιολόγηση πιθανών τρομοκρατικών απειλών και τη λήψη αναγκαίων προληπτικών μέτρων για την προστασία πλοίων, λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

Για την ιστορία, να αναφέρω, εν συντομία, ότι προβλέπει μέτρα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, των οποίων η εφαρμογή συνδέεται με την ανάλυση κινδύνων και αποτελείται από δύο κεφάλαια.

Στη συνέχεια, η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθετώντας τις απόψεις των Ηνωμένων Πολιτειών, εξέδωσε συμπληρωματικά τον κανονισμό 725/2004 για τη διερεύνηση του πεδίου εφαρμογής του ISPS και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πλοία εσωτερικών πλών πρώτης κατηγορίας.

Ακολούθως, εξεδόθη και η Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, η 65/2005, για την επέκταση εφαρμογής των συγκεκριμένων μέτρων σε όλο το χώρο των λιμένων που περιλαμβάνουν υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Είναι αυτονόητο ότι η χώρα μας έχει την υποχρέωση να εφαρμόσει τα προβλεπόμενα μέτρα ασφάλειας, γιατί σε αντίθετη περίπτωση επέρχονται *de facto* δυσμενείς επιπτώσεις που οδηγούν, ουσιαστικά, στον εμπορικό αποκλεισμό του μη συμμορφωμένου λιμανιού.

Σημειωτέον ότι θεωρείται αδύνατον να συναφθεί με τα σημειωμένα δεδομένα ναυλοσύμφωνο, στο οποίο θα περιλαμβάνεται ως λιμάνι ελλιμενισμού εγκατάσταση που δεν θα έχει εφαρμόσει τα μέτρα του Κώδικα.

Διευκρινίζω, για να μπορούν να αντιλαμβάνονται και οι πολίτες που μας ακούν, ότι –σύμφωνα πάντα με τον Κώδικα– σε μία λιμενική εγκατάσταση οι κρίσιμότερες υποδομές που χρήζουν συνεχόμενης προστασίας είναι οι πύλες εισόδου και εξόδου, οι οδικές και θαλάσσιες προσβάσεις, όπως επίσης και οι περιοχές αγκυροβολίου, όλοι οι χώροι αποθήκευσης φορτίων, εμπορευμάτων και οι εγκαταστάσεις φόρτωσης-εκφόρτωσης, τα συστήματα ενσύρματης και ασύρματης τηλεπικοινωνίας, τα υπολογιστικά συστήματα, τα ίδια τα συστήματα ηλεκτρονικής εποπτείας –για παράδειγμα, οι κάμερες– τυχόν σταθμοί και υποσταθμοί διανομής τάσης, το σύστημα ύδρευσης, οι χώροι αποθήκευσης καυσίμων, το σύστημα διαχείρισης λυμάτων, τα πλοιάρια κοινής ωφέλειας, όπως για παράδειγμα τα ρυμουλκά, οι πιλότοι κ.λπ., καθώς και το σύστημα ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Σε κάθε περίπτωση, ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικών εγκα-

ταστάσεων επιωρίζεται την εφαρμογή των σχεδίων και των διατάξεων του Κώδικα.

Επίσης, ο ίδιος είναι ο πλέον αρμόδιος για την αξιολόγηση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Έχουμε, λοιπόν, την άποψη ότι το πρόσωπο αυτό θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να είναι καταρτισμένο και υπεύθυνο στέλεχος του κρατικού μηχανισμού, ώστε να συνεργάζεται αρμονικά και με το κατάλληλο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος το οποίο χρειάζεται περαιτέρω ενίσχυση και σε προσωπικό, αλλά και σε υλικά.

Πάντως, σε καμία περίπτωση δεν θεωρούμε εφικτό,ρέπον και αποτελεσματικό να χρησιμοποιηθεί το Λιμενικό Σώμα υπό τις διαταγές πολιτικών στελεχών ανωνύμων εταιρειών, στις οποίες, ενδεχομένως, εκτός από τη σύνταξη μελετών, όπως έχει γίνει μέχρι τώρα, θα ανατεθεί η φύλαξη και η ασφάλεια των λιμένων.

Είπε ο κ. Παυλίδης ότι η παρουσία των ιδιωτών δεν είναι απαγορευτική και βλαπτική. Βεβαίως. Όμως, μας ανησυχεί ιδιαίτερα, κύριε εισηγητά της Νέας Δημοκρατίας, χθεσινό δημοσίευμα εφημερίδος, σύμφωνα με το οποίο μεγαλομέτοχοι και μέλη συγκεκριμένης εταιρείας, της «European Security A.E.», καταδικάστηκαν σε ισόβια κάθειρξη για εμπορία ναρκωτικών, εισαγωγή στη χώρα χαπιών «ekstasi».

Η εταιρεία αυτή, όπως σχολιάστηκε και σε χθεσινή τηλεοπτική εκπομπή, φαίνεται ότι πιστοποιήθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας στις 14 Απριλίου 2004 ως αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας και ανέλαβε τη σύνταξη μελετών ασφαλείας για τα λιμάνια του Πειραιά, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, ενώ εκκρεμούσε εις βάρος των στελεχών της κατηγορία για λαθρεμπορία. Τα στελέχη αυτά με πρόσφατη απόφαση, πριν λίγες μέρες, καταδικάστηκαν σε ισόβια. Έτσι λοιπόν θα θωρακίσουμε τα λιμάνια μας, κύριε Υπουργέ; Ανοίγοντας «τρύπες» για τους λαθρέμπορους; Ποια είναι η εγγύηση που μπορεί να μας δώσει ο ιδιώτης;

Στην επιτροπή, ο κύριος Υπουργός, μας είπε ότι υπάρχει εκείνο το νομοθετικό πλαίσιο που δίνει τις εγγυήσεις με το ποινικό μητρώο των μελών των εταιρειών και με τον έλεγχο της δραστηριότητάς τους. Το ερώτημα που τίθεται είναι το εξής. Ο νόμος υπήρχε. Γιατί, λοιπόν, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2004, όταν ανέθεσε τη μελέτη σ' αυτή την εταιρεία της οποίας μάλιστα προϊστάται και στέλεχος της Νέας Δημοκρατίας, δεν έλαβε υπ' όψιν όλα αυτά τα στοιχεία; Περιμένω και εγώ λοιπόν με μεγάλο ενδιαφέρον, όπως και όλος ο ελληνικός λαός, να δούμε τις εξηγήσεις που θα μας δώσει η Κυβέρνηση γι' αυτό το θέμα.

Βεβαίως, υπάρχει και το εξής ερώτημα. Μήπως θα έπρεπε να εξετάσσει το ενδεχόμενο αποκλεισμού των ιδιωτών ακόμη και από τη σύνταξη των μελετών; Γιατί, ενδεχομένως, κάποιοι εύλογα να υποθέσουν ότι αυτό το νομοσχέδιο έρχεται στη Βουλή όχι για το συμφέρον της χώρας ή για την οδηγία που προβλέπεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά για να ωφεληθούν κάποιοι επιτήδριοι. Είναι ερωτήματα και περιμένουμε απαντήσεις, κύριε Υπουργέ.

Δε θα διαφωνήσουμε ότι κατ' αρχάς ο στόχος του νομοσχεδίου είναι η μεγιστοποίηση της ασφάλειας στα εβδομήντα περίπου λιμάνια της χώρας και στις εκατόν εξήντα οκτώ υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Στην ουσία, όμως, πρόκειται μόλις για την πρώτη πράξη, για την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων-Λιμένων-Λιμενικών Εγκαταστάσεων από την Ελλάδα, καθόσον όσοι διαγωνισμοί έγιναν μέχρι σήμερα και οι αντίστοιχες μελέτες για την εφαρμογή μέτρων, σε κάποια λιμάνια έχουν μείνει ασκήσεις επί χάρτου. Δεν νομίζω, λοιπόν, ότι πείθεται ο φορολογούμενος λαός για την αναγκαιότητα των χρημάτων που δαπανήθηκαν ή ο επιβάτης που επιβαρύνεται με τα λιμενικά τέλη και το πανάκριβο εισιτήριο ότι ο πολίτης, ο ταξιδιώτης πρέπει να αισθάνεται πιο ασφαλής όταν βρίσκεται στα Ελληνικά Λιμάνια.

Από δω και πέρα όμως, σύμφωνα με τα λεγόμενα του αρμόδιου Υπουργού και της Κυβέρνησης, ο σχεδιασμός είναι ότι σε πρώτη φάση η εφαρμογή των μέτρων θα γίνει με τη μορφή Σ.Δ.Ι.Τ..

Μιλάμε, λοιπόν, για ένα τεράστιο έργο κόστους 480.000.000 ευρώ περίπου και αναμένεται να ολοκληρωθεί σ' ένα βάθος δεκαετίας. Με ποιες εγγυήσεις όμως θα γίνει αυτό, κύριε Υπουργέ; Θέλουμε να μας απαντήσετε. Με τις προτεινόμενες διατάξεις προβλέπεται η χρηματοδότηση της ασφάλειας με επιβολή ανταποδοτικού τέλους σε πάσης φύσεως οχήματα που μεταφέρονται με πλοία, καθώς επίσης επαναπροσδιορίζεται η έννοια της ανταποδοτικότητας των λιμενικών τελών που ήδη ίσχυε για τους πενήντες οποιουδήποτε πλοίου και των υδροπτερύγων, χωρίς όμως να γίνεται αναφορά στο νομοσχέδιο για τα υδροπλάνα που και αυτά κάνουν χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Δεν γνωρίζω αν αυτό είναι τυχαίο, παράλειψη ή ηθελημένη εξαίρεση.

Πιστεύω όμως ότι εμείς ως κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα πρέπει να δούμε τη δυνατότητα εξαίρεσης πέραν των στρατιωτικών οχημάτων και κάποιων κατηγοριών πολιτών, όπως είναι τα Α.Μ.Ε.Α., αλλά και Δημόσιας Χρήσης φορτηγών αυτοκινήτων τα οποία μεταφέρουν προϊόντα στα νησιά μας που δεινοπαθούν και με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες που πολλά νησιά δεν εξυπηρετούνται, αλλά και, βεβαίως, με την αύξηση του κόστους ζωής των νησιωτών.

Θεωρώ ότι προς τη σωστή κατεύθυνση κινούνται τα κύρια σημεία του σχεδίου νόμου που προβλέπουν καθορισμό αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών, ενιαία αρμόδια αρχή και αρχή ασφάλειας λιμένα, σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής ναυτικής ασφάλειας, καθορισμό της υποχρέωσης για πραγματοποίηση αξιολογήσεων ασφαλείας, καθορισμό της υποχρέωσης για εκπόνηση σχεδίων ασφαλείας των υπόχρεων πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, καθορισμό της υποχρέωσης και διαδικασίας διορισμού υπευθύνου ασφαλείας και αναπληρωτή του σε κάθε υπόχρεο Ελληνικό πλοίο, σε κάθε υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση και σε κάθε υπόχρεο Ελληνικό λιμένα, καθορισμό διαδικασίας των ορίων των περιοχών για κάθε υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση και κάθε υπόχρεο λιμένα. Θέσπιση υποχρέωσης για κάθε πλοίο που προτίθεται να εισέλθει σε τέτοιες λιμενικές εγκαταστάσεις να παρέχει πληροφορίες για το διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας και τα επίπεδα ασφαλείας που εφαρμόζει, καθορισμό της υποχρέωσης για συγκρότηση κατάλληλου μηχανισμού ελέγχου εφαρμογής των σχεδίων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ουσιαστικά συζητάμε σήμερα για την ενσωμάτωση της κοινοτικής οδηγίας στο εθνικό μας δίκαιο με το παρόν νομοσχέδιο. Αυτό πρέπει να γίνει με νόμο και όχι με προεδρικό διάταγμα διότι προβλέπονται ποινικές κυρώσεις.

Εμείς πιστεύουμε ότι με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου γίνεται το πρώτο βήμα για ένα θεσμικό πλαίσιο για την ασφάλεια των λιμανιών της χώρας και των λιμενικών εγκαταστάσεων σε μια περίοδο μάλιστα που δεν μπορούμε να εφησυχάζουμε έστω και αν οι έκνομες και οι τρομοκρατικές ενέργειες βρίσκονται προσωρινά σε ύφεση.

Πρέπει, όμως, η Κυβέρνηση και η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας να λάβουν υπ' όψιν τους τις όποιες επιφυλάξεις, παρατηρήσεις και ενστάσεις υπάρχουν και οι οποίες διατυπώθηκαν και στην επιτροπή καθώς και τις σχετικές τροπολογίες που έχουν υποβληθεί. Συμφωνούμε, μάλιστα, σε κάποιες απ' αυτές, που έχουν σχέση και με το ποσοστό του ανταποδοτικού τέλους στις Τοπικές Αυτοδιοικήσεις.

Είπε ο κ. Παυλίδης ότι η πρόσβαση των πολιτών είναι στην ουσία απαγορευτική σε κάποια λιμάνια. Εμείς στο Πέραμα το ζούμε αυτό. Αλλά υπάρχουν και μεγάλα λιμάνια στη χώρα μας, όπως το λιμάνι της Πάτρας, με μια τεράστια έκταση επτά χιλιομέτρων περίπου, που στην ουσία είναι αποκλεισμένο για τους πολίτες.

Όλα αυτά θα πρέπει να τα δούμε σε μια συγκροτημένη πρόταση που πρέπει να κάνει η Κυβέρνηση. Ο κύριος Υπουργός έκανε κάποιες τροποποιήσεις. Εμείς θα επιφυλαχτούμε γι' αυτές τις τροποποιήσεις και για το Νοσοκομείο στα Μελίσσια αλλά και για το άρθρο 20.

Ψηφίζουμε το νομοσχέδιο αυτό επί της αρχής, αφού οι διατάξεις του αποτελούν επιβεβλημένο και εφαρμοστέο Κοινοτικό

Δίκαιο.

Επιφυλασσόμεθα όμως, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, σε σχέση με τις παρατηρήσεις τις οποίες καταθέσαμε και στην επιτροπή αλλά και εδώ θα καταθέσουμε στα άρθρα, για να γίνει η εφαρμογή των μέτρων αυτών και ρεαλιστική και αποτελεσματική.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. κ. Ελπίδα Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το νομοσχέδιο που συζητούμε αφορά την ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων. Για μια ακόμη φορά είναι ένα νομοσχέδιο με πρόσχημα την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας και επιχειρείται η επιβολή καθεστώτος αστυνόμευσης σε πλοία, λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις με ένα εκτεταμένο δίκτυο παρακολούθησης, φακέλωμα και καταστολής, με βασικό στόχο το χτύπημα της πολιτικής και της συνδικαλιστικής δράσης, τον αποκλεισμό του λαϊκού κινήματος ενάντια στην πολιτική της παράδοσης των λιμανιών στους εφοπλιστές και στους μονοπωλιακούς επιχειρηματικούς ομίλους.

Γι' αυτό, ακριβώς, θωρακίζονται τα λιμάνια και με αυτές τις οδηγίες.

Το νομοσχέδιο εντάσσεται στους γενικότερους σχεδιασμούς που υπάρχουν -και συμφωνεί και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και η Νέα Δημοκρατία- τα προηγούμενα χρόνια και έχουν προετοιμάσει αυτό το έδαφος- για το ρόλο που θα παίξουν τα λιμάνια και οι θαλάσσιες μεταφορές στην ανταγωνιστικότητα. Μάλιστα, είναι κρίσιμο σε τομές για την ανταγωνιστικότητα, τόσο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και σε επίπεδο Ελλάδας. Και τα δύο κόμματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν δεσμευτεί γι' αυτά τα ζητήματα.

Όμως, στην αιτιολογική έκθεση -θα διαβάσω τις τρεις πρώτες γραμμές, θα τις σχολιάσουμε γιατί έχει μία ιδιαίτερη σημασία πολιτική εδώ- γράφει: «Οι σκόπιμες παράνομες ενέργειες και ειδικότερα η τρομοκρατία, συγκαταλέγονται μεταξύ των σοβαρότερων απειλών για τα παγκόσμια ιδεώδη της Δημοκρατίας και της Ελευθερίας και της αξίας της Ειρήνης». Νομίζουμε ότι αυτά τα έξι χρόνια, μετά το τρομοκρατικό χτύπημα στη Νέα Υόρκη, μπορεί να βγάλει ο κόσμος συμπεράσματα. Ενεργοποιήθηκε το άρθρο 5 του ΝΑΤΟ. Ουσιαστικά κήρυξαν τον πόλεμο στους λαούς. Από κοινού συμπορεύτηκε και η αμερικανική ηγεσία και η Ευρωπαϊκή Ένωση και σε επίπεδο τρομοκρατίας, στο επίπεδο των ιδεών. Γνωστό είναι το: «όποιος δεν είναι μαζί μας, είναι με τους τρομοκράτες». Δημιουργήθηκε ο δέσνας του κακού με τις χώρες-περιοχές που ετοιμάζονται να απελευθερωθούν. Βεβαίως πίσω από όλα αυτά δεν κρύβεται τίποτε άλλο, παρά η γεωστρατηγική σημασία που έχουν οι πλουτοπαραγωγικές πηγές.

Αλήθεια, είμαστε πιο ασφαλείς μετά από όλα αυτά τα χρόνια με τους «τρομονόμους», με τα μέτρα καταστολής, τις επεμβάσεις, το κτύπημα θεμελιωδών δικαιωμάτων και ατομικών ελευθεριών; Και όλα αυτά με άλλοθι την τρομοκρατία. Ας το σκεφτούμε. Και μετά ερχόμαστε και λέμε ότι είναι υποχρεωτικό, είμαστε δεσμευμένοι να υλοποιούμε αυτές τις οδηγίες. Μα, είναι συγκεκριμένη επιλογή, έχει συμφωνηθεί. Δεν είναι υποχρεωτικό, δεν στο επιβάλλει κάποιος. Αυτή η πολιτική είναι μία στρατηγική πολιτική, με πρόσχημα την τρομοκρατία που ουσιαστικά παίρνονται μέτρα ενάντια στα θεμελιώδη δικαιώματα και ουσιαστικά θωρακίζουν το καπιταλιστικό σύστημα. Αυτό ήταν το καλύτερο πρόσχημα, που αν δεν το είχαν, μπορεί να το είχαν εφεύρει στην πορεία.

Αναφέρει, λοιπόν, το κείμενο: και «για τα παγκόσμια ιδεώδη της Δημοκρατίας και της Ελευθερίας». Και εδώ μπορούμε να βγάζουμε, αν θέλετε, συμπεράσματα και να πούμε τι έγινε όλα αυτά τα τελευταία χρόνια που έχουν περάσει, ιδιαίτερα μετά στις αλλαγές που υπήρξαν και στις σοσιαλιστικές χώρες μετά το 1989-1990, που έγειρε η πλάστιγγα και ο συσχετισμός σε βάρος των λαών. Η Δημοκρατία και η Ελευθερία στις χώρες της

Βαλτικής, Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία κ.λπ., που δίδονται για τα φρονήματά τους, είχε ως αποτέλεσμα μέσα στα Συντάγματά τους να εξομοιώνουν το φασισμό, το ναζισμό, με τον κομμουνισμό. Τα ξέρουμε αυτά. Λοιπόν, ας βγάλει κάποιος συμπεράσματα. Αλλά δεν είναι μόνο το γενικό.

Πέρα από το γενικό και από την εμπειρία, ας έλθουμε και στο ίδιο το νομοσχέδιο με τα ίδια τα κείμενα της οδηγίας που επιβεβαιώνουν και αποδεικνύουν αυτό που, προηγουμένως, προανέφερα ότι έτσι έχουν τα πράγματα με τον κανονισμό 725/2004 και την οδηγία 2005/65. Κάνω απλή ανάγνωση. Στο άρθρο 2 παράγραφος 13 του κανονισμού δίνεται ο ορισμός της «σκόπιμης και παράνομης ενέργειας» -που γι' αυτό ακριβώς η αιτιολογική έκθεση μιλούσε- που αποτελεί και το στόχο για την αντιμετώπιση -που προωθούνται σε κοινωνικό επίπεδο- εκτεταμένων μέτρων ασφαλείας. Ως «σκόπιμη», λοιπόν, «παράνομη ενέργεια» αναφέρει: «Καθορίζεται κάθε πράξη εκ προθέσεως, η οποία από τη φύση ή το πλαίσιο της μπορεί να βλάψει τόσο τα πλοία που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο, ή τις εθνικές μεταφορές, τους επιβάτες για το φορτίο τους, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται». Είναι, λοιπόν, σαφές ότι σε ένα τέτοιο πλατύ, ευρύ και αόριστο ορισμό κάλλιστα μπορούν να συμπεριληφθούν οι κινητοποιήσεις, για παράδειγμα, των ναυτεργατών στα λιμάνια και στα πλοία, ή οι κινητοποιήσεις που μπορεί να κλιμακωθούν ακόμη περισσότερο το επόμενο διάστημα ενάντια στην ιδιωτικοποίηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων τόσο στον Πειραιά, όσο και στη Θεσσαλονίκη. Και σας θυμίζω ότι τα προηγούμενα χρόνια, το 2002, όταν είχαμε την «πράσινη» επιστράτευση ενάντια στους ναυτεργάτες στον Πειραιά, ήταν Μάιος μήνας του 2002 και το σιδηρόφραχτο φρούριο με τα κάγκελα που δημιουργήθηκαν στον Πειραιά, έγιναν, ακριβώς, δύο μήνες μετά. Τον Αύγουστο ήταν ολοκληρωμένα. Άρα, αυτά τα κάγκελα κυνηγούσαν τρομοκράτες, φαντάσματα, ή το έκαναν, ακριβώς, μετά από εκείνη τη μεγάλη κινητοποίηση που έγινε στο Λιμάνι του Πειραιά; Και αυτό, για να βγάλει συμπεράσματα ο κόσμος.

Δεύτερον, στο παράρτημα 1 της οδηγίας 2005/65 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που προβλέπεται η ενσωμάτωσή της και αφορά την αξιολόγηση ασφαλείας λιμένα, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι: «η σχετική αξιολόγηση καλύπτει τον προσδιορισμό του προσωπικού» -και γίνεται έρευνα του ιστορικού και τότε θα λάβει έγκριση από τις αρχές ασφαλείας, λόγω της εμπλοκής του σε περιοχές υψηλού κινδύνου- «τον προσδιορισμό μέτρων, διαδικασιών και ενεργειών που θα αφορούν μέσα ελέγχου, πρόσβασης, ή περιορισμών σε ολόκληρο το λιμένα, περιλαμβανομένης της ταυτοποίησης επιβατών, λιμενικών υπαλλήλων και άλλων εργαζομένων, επίσης και των πληρωμάτων».

Είναι πάνω-κάτω λοιπόν σχεδόν τα ίδια, ταυτόσημα με τα μέτρα των αεροδρομίων.

Εμείς το λέμε από τώρα καθαρά -και πιστεύω να συμφωνείτε κι εσείς- ότι αυτά τα πράγματα δεν πρόκειται να γίνουν. Αυτός ο έλεγχος δεν πρόκειται να γίνει. Πηγαίνετε στο Λιμάνι του Πειραιά όταν φεύγει ο κόσμος μαζικά να κάνει διακοπές να τους κάνετε αυτόν τον έλεγχο. Όποιον πάει να κάνει αυτόν τον έλεγχο θα τον πάρει στο κυνήγι ο κόσμος. Δεν φτάνει η ταλαιπωρία που έχει, θα υποστεί και αυτό; Αλλά ακριβώς είναι αυτή η οδηγία όπου θέλετε να έχετε αυτά τα μέτρα ασφαλείας γιατί η ενοποίηση αυτών των μέτρων πρέπει να δημιουργεί τις προϋποθέσεις ώστε να προσεγγίσουν τη χώρα μας τα καράβια με βάση το σχεδιασμό που έχετε κάνει για να πλησιάζουν τα καράβια τις διεθνείς πλώδες. Αυτή είναι η ιστορία και τίποτε άλλο.

Πρόκειται, επομένως, για θεσμοθέτηση ενός, πράγματι, τεράστιου και πολυεπίπεδου μηχανισμού καταστολής έτσι όπως περιγράφεται στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου στο οποίο συμμετέχουν έξι Υπουργεία, μεταξύ αυτών τα Υπουργεία Εθνικής Άμυνας, Εξωτερικών, υπηρεσίες της Ε.Υ.Π. και όργανα ασφαλείας και ξεκινούν από τους υπεύθυνους ασφαλείας σε πλοία και λιμένες και προχωρούν σε συντονιστικά κέντρα κ.λπ. για την ενιαία εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας τόσο στην Ελλάδα όσο και σε συντονισμό με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι η κατεύθυνση της χρηματοδότησης για να γίνουν έργα στα λιμάνια είναι η επιλεξιμότητα και

αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για μία χώρα όπως τη δική μας με τέτοιο νησιωτικό σύμπλεγμα όπου είναι όρος ζωής η επικοινωνία της ηπειρωτικής με τη νησιωτική χώρα.

Τι σημαίνει επιλεξιμότητα; Ότι κατ' αρχάς θα επιδοτούνται τα λιμάνια που είναι στο πεδίο εφαρμογής του λιμένα. Αυτό είναι το ζήτημα. Η επιλεξιμότητα δεν είναι να ξεκινάμε να κάνουμε έργα και υποδομές σε εκείνα τα λιμάνια που είναι ανασφαλή και επικίνδυνα και τρέμει το φυλλοκάρδι του κόσμου όταν πρέπει να προσεγγίσει ένα καράβι και δένει στα βράχια και καλά που έχουμε καλούς καπετάνιους και δεν έχουμε μεγαλύτερες ζημιές. Όχι. Η επιλεξιμότητα είναι στο πεδίο εφαρμογής. Ξεκινά στα εθνικά λιμάνια που είναι ανταγωνιστικά και προχωρά στον κύκλο αυτό. Επομένως είναι ένα ζήτημα. Βεβαίως και εδώ ο τρόπος είναι γνωστός, με Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα, να μπουν, λοιπόν παντού οι επιχειρηματίες.

Υπάρχει, επομένως, και ένα άλλο θέμα που πρέπει να δούμε, ότι δηλαδή σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της οδηγίας ο πιο πάνω πολυεπίπεδος μηχανισμός καταστολής επεκτείνεται και πέρα από τα όρια των λιμένων και στις περιοχές που συνδέονται με την ασφάλεια των λιμένων με αποφάσεις της αρχής ασφαλείας κάθε λιμένα. Στο άρθρο 10 υπάρχει η συγκεκριμένη ρύθμιση. Αυτό είναι προκλητικό, δηλαδή τα όρια του λιμένα και της λιμενικής εγκατάστασης είναι «λάστιχο». Αυτό λέει. Ανάλογα με τους κινδύνους, ανάλογα με τα προβλήματα που προκύπτουν θα καθορίζονται και θα τροποποιούνται τα όρια των λιμενικών εγκαταστάσεων. Δηλαδή, στον Πειραιά, για παράδειγμα, η λιμενική εγκατάσταση οπωσδήποτε θα είναι ο ηλεκτρικός σταθμός και η γύρω περιοχή. Ακόμη λοιπόν -είναι υπερβολικό αλλά θα το πω για να κατανοηθεί από τον κόσμο που μας ακούει- θα μπορεί να θεωρηθεί και η περιοχή της Ρετσίνας ως λιμενική εγκατάσταση αν μπορεί να αιτιολογηθεί ότι υπάρχει κίνδυνος τρομοκρατικής ενέργειας. Αυτό είναι και ο καθένας ας βγάλει τα συμπεράσματά του αν τελικά αυτές οι οδηγίες και η ενσωμάτωσή τους κυνηγούν ενδεχόμενες τρομοκρατικές ενέργειες ή αν κυνηγούν αυτούς που τα επόμενα χρόνια θα αντισταθούν απέναντι σ' αυτήν την πολιτική ακόμα πιο μαζικά.

Η ανάθεση όλου αυτού του τομέα της ασφαλείας των λιμένων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, βεβαίως, δίδεται στους ιδιωτικούς φορείς και μάλλον θα είναι προϋπόθεση για ιδιωτικούς φορείς. Μελέτη, αξιολόγηση και έλεγχος. Η δυνατότητα μάλιστα ανάθεσης ελέγχου προβλέπεται στα σχέδια ασφάλισης λιμένων μεταξύ των οποίων ο έλεγχος προσώπων, αποσκευών, φορτίων κ.λπ., κάτι το οποίο έγινε και στα αεροδρόμια και με το οποίο διαφωνήσαμε.

Βεβαίως είναι απαράδεκτο το ότι υπάρχει η δυνατότητα ανάθεσης της εκπαίδευσης των αξιωματικών ασφαλείας των πλοίων, των πληρωμάτων των πλοίων, των υπευθύνων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων και του προσωπικού ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων και σε ιδιωτικούς φορείς. Αυτό το «ανοίγει» το νομοσχέδιο για ναυτική κατάρτιση και επιμόρφωση, κάτι το οποίο, βεβαίως, έχετε ξεκινήσει και με άλλο νομοσχέδιο που αφορά τη Ναυτική Εκπαίδευση και Κατάρτιση.

Στην ασφάλεια πλοίων, λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων εμπλέκεται και το προσωπικό των Ενόπλων Δυνάμεων το οποίο παρέχει τη συνδρομή του για την αντιμετώπιση απειλών και εκνόμων ενεργειών σε πλοία, λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις όταν του ζητηθεί. Εδώ εντάσσεται και ο σχεδιασμός για δημιουργία Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ακτοφυλακής ως κατασταλτικού μηχανισμού με πεδίο δράσης τη θάλασσα και με ιδιαίτερη έμφαση στη δράση του στη Μεσόγειο.

Είναι σαφέστατο τι λέει η οδηγία, γιατί ενσωματώνεται αυτή η οδηγία. Ήδη είχαν ληφθεί μέτρα. Εσείς λέγατε ότι η Κυβέρνηση είχε λάβει τα καλύτερα δυνατά μέτρα ασφαλείας. Μάλιστα ήμασταν το νούμερο δύο μετά την Αμερική εν όψει της Ολυμπιάδας το 2004 και τώρα λέτε ότι αυτά τα μέτρα δεν φτάνουν και θέλετε άλλα μέτρα για να αντιμετωπίσετε το κοινό έγκλημα κ.λπ..

Υπάρχει τέτοιο θέμα; Λέει το Κομμουνιστικό Κόμμα να πάρει τα μέτρα, να πάρει εργαζόμενους, να δημιουργήσετε τέτοια αρτιότητα στην υπηρεσία και στους κατασταλτικούς μηχανισμούς και στις δικτικές αρχές για να κυνηγούν πραγματικά το

κοινό έγκλημα, την εμπορία όπλων, ανθρώπων, ναρκωτικών και να κυνηγάνε τους λαθρεμπόρους και όχι να βασανίζουν τους λαθρομετανάστες. Είχαμε κάποια περιστατικά. Ανεξάρτητα αν γίνεται Ε.Δ.Ε. ή όχι, αυτά βγαίνουν στην δημοσιότητα. Γιατί οι λαθρομετανάστες είναι τα θύματα αυτής της βάρβαρης, αν θέλετε, καπιταλιστικής πραγματικότητας που ζούμε και θέλει ένα ιδιαίτερο χειρισμό.

Και βεβαίως να πάρει μέτρα ιδιαίτερα η Κυβέρνηση, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής για τα άτομα αυτά τα οποία δουλεύουν -το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και όχι μόνο αλλά και των διωκτικών αρχών- που έρχονται αντιμέτωποι με το έγκλημα για να μπορούν οι άνθρωποι να γυρίζουν στο σπίτι τους, γιατί δουλεύουν «παρέα» με το θάνατο. Αυτά τα μέτρα, λοιπόν, γιατί δεν τα παίρνετε;

Αλλά το θέμα είναι άλλο. Όταν λέμε ζητήματα ασφάλειας για μας είναι συνυπολογισμός, αν θέλετε, παραγόντων. Για μας κίνδυνος, τρομοκρατική απειλή στην κυριολεξία που αφορά στην ασφάλεια στα λιμάνια είναι η σημερινή κατάσταση και εικόνα με τα ανασφαλή επικινδύνα λιμάνια με τον ελλιπή στόλο. Είναι οι αποφάσεις που πήρατε απελευθερώνοντας το όριο ηλικίας, είναι τα έργα και οι υποδομές που λείπουν, είναι τα προβλήματα που υπάρχουν ακόμα και στο πρώτο Λιμάνι της χώρας τον Πειραιά, και δεν αντιμετωπίζονται. Αυτά είναι απειλές που πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Φέρνω ένα παράδειγμα τώρα που είπα για το Λιμάνι του Πειραιά. Οι πλοηγοί, η πλοηγική υπηρεσία έχει σαράντα δύο οργανικές θέσεις και καλύπτονται είκοσι εννέα. Το έλεγα και στην επιτροπή που κάναμε. Σαράντα τέσσερις οργανικές θέσεις Ναυτών πριμοδοτών και έχετε προσλάβει δεκαπέντε. Δεκαπέντε οργανικές θέσεις μηχανολόγων και έχετε έντεκα. Μιλάμε για το κέντρο, για το Λιμάνι του Πειραιά. Και δεν έχετε καλύψει και αυτές τις θέσεις οι οποίες δεν καλύπτουν και την ανάγκη της συνολικής μετακίνησης στον Πειραιά που είναι πάνω από δώδεκα εκατομμύρια κόσμος.

Επομένως για μας το ζήτημα και η πρότασή μας είναι αυτή. Αυτό πρέπει να αλλάξει. Και πρέπει να υπάρξει ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Και αυτό πρέπει να είναι ζήτημα του κρατικού προϋπολογισμού που θα δούμε μετά. Αυτές τις ανάγκες να καλύψετε σε μια χώρα όπως τη δική μας που είναι περισσότερο από εκατόν εβδομήντα νησιά. Και όχι να έχουμε το φαινόμενο λες και είμαστε σε πόλεμο ή σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης τα Κύθηρα να αποκλείονται για μια εβδομάδα και να χρειάζεται να πάει SUPER PUMA για να στείλει εφόδια. Βέβαια, σωστά πήγε. Αλλά είμαστε σ' αυτήν την κατάσταση. Τα νησιά μας δεν κινδυνεύουν από τους τρομοκράτες γιατί δεν ηγαίνονται τα καράβια. Πώς να πάνε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Έχουν τον τρόπο.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Επομένως, ο συνυπολογισμός παραγόντων για μας είναι πρώτα και κύρια τα ίδια τα λιμάνια να είναι 100% στο δημόσιο. Να είναι υπέρ των λαϊκών συμφερόντων και όχι υπέρ των επιχειρηματικών ομίλων. Γιατί αυτό είναι το ζήτημα, η ανταγωνιστικότητα. Εδώ παίζει το πράγμα.

Από εκεί και πέρα ο ανθρώπινος παράγοντας είναι όντως παράγοντας ασφάλειας. Για τους ναυτεργάτες θέλουμε πλήρη σταθερή εργασία με αξιοπρεπείς μισθούς για το σύνολο του πληρώματος σε συνθήκες ανθρώπινες και όχι σκληρής εντατικοποίησης. Βεβαίως, ζητήματα που πρέπει να λυθούν όπως της υγιεινής και της ασφάλειας σε καράβια και λιμάνια.

Για τα καράβια. Αξιοπλοα που να εξασφαλίζουν ασφαλή και φθηνή μετακίνηση. Λιμάνια. Εδώ υπάρχει θέμα. Πρέπει να πάρουμε μέτρα. Και πρέπει να δώσετε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για τα απαραίτητα μέτρα που πρέπει να παρθούν - που έπρεπε να είχαν παρθεί εδώ και χρόνια- το αμέσως επόμενο διάστημα, για έργα υποδομών, ρυμουλκά, πλοηγούς, ειδικές εγκαταστάσεις για την πετρέλωση των πλοίων. Επίσης ολοκλήρωση αυτού του περιβάλλοντος συστήματος ελέγχου διακίνησης της κίνησης των πλοίων, του περιβάλλοντος ISPS, που δεκαπέντε χρόνια ολοκληρώνεται και δεν μπορεί να τελειώσει, σε μια χώρα που βρίσκεται σ' αυτό το γεωγραφικό σημείο.

Αυτά για μας είναι ζητήματα επικινδύνα, είναι απειλές και

αυτά έχετε υποχρέωση να λύσετε γιατί έχει δικαίωμα να του απαντηθούν αυτές, οι ανάγκες του κόσμου γιατί, ακριβώς, παράγεται αυτός ο πλούτος για να λύνονται αυτές οι ανάγκες του.

Στις λοιπές διατάξεις υπάρχουν ορισμένα ζητήματα. Τα τρία άρθρα θα τα πούμε με λεπτομέρειες στη συζήτηση επί των άρθρων. Αυτό που θέλω να τονίσω αυτή τη στιγμή είναι ένα ζήτημα για τους ναυτεργάτες. Συμφωνώ. Είναι άλλωστε και το μόνο άρθρο που θα ψηφίσουμε αφού καταψηφίζουμε συνολικά το νομοσχέδιο επί της αρχής. Είναι το μόνο άρθρο όπου αποκαθίσταται αυτή η αδικία απέναντι στους ναυτικούς. Εμείς σας κάναμε πρόταση στην επιτροπή και την επαναλαμβάνουμε, κύριε Υπουργέ. Στα «ΡΡ» πλοία οι εισφορές των ναυτικών να είναι αντίστοιχες με τις εισφορές των ακτοπλοϊκών. Δηλαδή, η τήρηση του 17774 περί οργανικών συνθέσεων και στα «ΡΡ».

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

Σκεφθείτε, μελετήστε το. Οι ίδιοι οι ναυτικοί ζητούν να πληρώσουν την συμμετοχή τους.

Κυρία Πρόεδρε, δείξτε λίγο κατανόηση, θα συντομεύσω.

Για το ζήτημα με τα λιμενικά τέλη έγινε μεγάλη συζήτηση στην επιτροπή. Εμείς λέμε το εξής, ότι είναι ακριβά τα εισιτήρια -«φωτιά» θα έλεγα- γιατί υπάρχουν αλληπάλληλες αυξήσεις από τους ακτοπλοϊούς. Αυτό είναι το κύριο. Από και και πέρα βάζουμε ζήτημα, ακριβώς με όλα αυτά τα τέλη υπέρ τρίτων, αλλά όχι όπως το βάζουν οι ακτοπλοϊοί ή έτσι όπως το βάζουν τα άλλα κόμματα. Οι ακτοπλοϊοί θέλουν αυτό το 30% που είναι για τα τέλη να φύγει και να έχουν τη δυνατότητα να αυξάνουν περισσότερο το εισιτήριο.

Εμείς θέλουμε συζήτηση και ζητάμε απολογισμό. Θέλουμε απολογισμό εικοσαετίας. Όλα αυτά τα χρήματα υπέρ τρίτων που έχουν πάει, σε τι έργα και υποδομές και ποιες κατηγορίες τα παίρνουν, οι λεμβούχοι, οι αχθοφόροι κ.λπ. Θέλουμε εξήγηση γι' αυτό, απολογισμό. Αυτό είναι το ένα, για να δούμε αν είναι δικαιολογημένα, γιατί υπάρχει και το ενδεχόμενο να γίνονται και «καπνός» σε κάποιες τσέπες.

Εάν όμως υπάρχει έστω και ένας άνθρωπος, ο οποίος απ' αυτά παίρνει ασφάλεια και σύνταξη, δεν μπορεί να πειραχτούν αυτά και αυτό να το ξεκαθαρίσουμε. Γιατί αντιμετωπίζουν αυτά τα προβλήματα με τα τέλη, το έλλειμμα του κράτους, που δεν έλυνε ζητήματα που ήταν αυτονόητα.

Επομένως, θέλει μια προσοχή. Εμείς είμαστε ανοικτοί να το κουβεντιάσουμε, αλλά σε καμία περίπτωση με τον τρόπο που το θέλουν οι ακτοπλοϊοί. Η πρότασή μας; Είναι ότι πρέπει να μειωθούν κατά 50% τα εισιτήρια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ολοκληρώστε, κυρία συνάδελφε.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Και αποδεικνύεται ότι είναι, απολύτως, ρεαλιστικό. Όσο για την τιμή των εισιτηρίων και το ποιος κερδίζει και ποιος χάνει με αυτή τη ρύθμιση, λέμε ότι αυτός που χάνει είναι αυτός που πληρώνει το εισιτήριο. Αυτή η κατανομή που κάνετε δεν είναι τίποτα περισσότερο παρά να αναλάβει το κόστος το σύνολο του λαού, ενώ οι χρήστες, οι πραγματικοί, οι μόνιμοι, οι καθημερινοί είναι οι εφοπλιστές. Αυτοί πρέπει να πληρώσουν. Και αν θέλετε, ακόμα και στο πλαίσιο της αγοράς, στο πλαίσιο της δικής σας πολιτικής αυτοί που κερδίζουν, αυτοί πρέπει να πληρώσουν.

Ολοκληρώνοντας, κυρία Πρόεδρε -και ευχαριστώ για την κατανόησή σας- θέλω, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να λάβετε υπ' όψιν ότι στο νομοσχέδιο υπάρχει αυτό το ζήτημα με το Νοσηλευτικό Ίδρυμα του Εμπορικού Ναυτικού. Πρόκειται για μεγάλο σκάνδαλο, για το οποίο πρέπει να απολογηθεί το Π.Α.Σ.Ο.Κ. και η Νέα Δημοκρατία.

Γιατί αυτό το νοσοκομείο από το 1978 εξοπλίστηκε με τα πιο σύγχρονα μηχανήματα, ήταν έτοιμο να λειτουργήσει, δεν λειτουργήσε ποτέ, λεηλατήθηκε, έγινε χώρος βοσκής και τώρα ανοίγει ο δρόμος για άλλα. Και είμαι ιδιαίτερα ανήσυχη από τις ομιλίες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κυρία συνάδελφε, μας είπατε ότι τελειώνετε και επανέρχεστε σε όσα είπατε ήδη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Εκείνο που χρειάζεται είναι ακριβώς να συμβάλλει η Κυβέρνηση, να βοηθήσει για να αξιοποιηθεί αυτός ο χώρος. Ο Οίκος του Ναύτου πού να βρει τα λεφτά για να τον αξιοποιήσει; Το χρόνιο αίτημα για νοσοκομείο για τις επαγγελματικές παθήσεις νομίζω ότι είναι αναγκαίο και απολύτως ρεαλιστικό να προχωρήσει.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, και είναι σαφές ότι επί της αρχής καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ο ειδικός αγορητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Δρίτσας έχει το λόγο.

Όσο έρχεται ο συνάδελφος στο Βήμα, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στην πρόταση νόμου αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Επίδομα Θέρμανσης».

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε δεκαπέντε λεπτά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση κατέθεσε αυτό το σχέδιο νόμου και ισχυρίστηκε και σήμερα στην Αίθουσα διά του εισηγητή, του αξιότιμου συναδέλφου κ. Παυλίδη, αλλά και κυρίως στη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή διά στόματος του κυρίου Υπουργού, ότι είναι ένα τεχνικό νομοσχέδιο και ένα νομοσχέδιο ρουτίνας, που απλώς και μόνο επικυρώνει μια συμβατική υποχρέωση της χώρας μας.

Εδώ κατ' αρχήν θέλω να σταθώ, γιατί νομίζω ότι είναι ένα βαθύτατα πολιτικό νομοσχέδιο και ένα νομοσχέδιο που επιχειρεί να διαμορφώσει ακόμα δυσμενέστερους όρους στο νομικό σύστημα της χώρας. Καταγράφει την πολιτική βούληση της Κυβέρνησης και την αποτυπώνει με πολύ σαφή τρόπο.

Εννοώ ότι μετά την 11η Σεπτεμβρίου του 2001 όντως έγινε συνείδηση, παγκοσμίως, ότι η τρομοκρατία είναι ένα πρόβλημα. Η επίκληση όμως της τρομοκρατίας από τους ηγεμονικούς κύκλους των Ηνωμένων Πολιτειών είναι και ένα «θείο δώρο» γι' αυτούς, μια επιλογή τέτοια που, ακόμα κι αν δεν υπήρχε η τρομοκρατία, θα την εφεύρισκαν.

Είναι μια στρατηγική ενσωμάτωσης και υποταγής όλων των κρατών, όλων των πολιτικών επιλογών στη στρατηγική επιλογή των Ηνωμένων Πολιτειών, πολιτική τρομοκρατική, πολιτική πολέμου, πολιτική σκληρής παραβίασης ανθρωπίνων δικαιωμάτων, πολιτική ανάληψη σε πάρα πολλά επίπεδα, ανθρωπιστικά, κοινωνικά, οικονομικά, εθνικά –και τα ξέρετε όλες και όλοι– και πολιτική, η οποία έχει και κέρδος.

Η επίκληση της τρομοκρατίας, εκτός από το ρόλο της υποταγής των πάντων στις μπερλιαστικές επιλογές των Ηνωμένων Πολιτειών, είναι και μπιζνες. Πράγματι, ανθεί η οικονομία της αντιτρομοκρατικής δράσης, επιβάλλεται με διάφορους τρόπους σε κράτη, σε κοινωνικές κατηγορίες, διαιωνίζεται και ο χορός των δισεκατομμυρίων καλά κρατεί.

Προς αυτή την κατεύθυνση και επειδή τόσο ο κώδικας ISPS όσο και η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήδη στην πραγματικότητα έχουν αρχίσει εδώ και κάποια χρόνια να υλοποιούνται στην ασφάλεια των λιμένων και των πλοίων και στην Ελλάδα –απλώς, έλεπε όλο αυτό το σύστημα των διαδικασιών και των λειτουργιών που θα πλαισιώναν την υλοποίηση αυτού του σχεδίου– μπορούμε κάλλιστα να βγάλουμε συμπεράσματα και από τα πρόσφατα γεγονότα που ήρθαν στο φως της δημοσιότητας, αλλά και από πολλά άλλα για το τι είδους ασφάλεια παρέχει όλο αυτό το σύστημα στην Ελληνική Επικράτεια.

Είδαμε, δηλαδή, τεράστιες επενδύσεις στον τομέα της ασφάλειας κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, που μετέτρεψαν τις πόλεις μας –και έχω πολύ καλή εικόνα από τον έρημο Πειραιά της Ολυμπιάδας, την «πόλη-φάντασμα» κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, όπως ήταν ο Πειραιάς, αφού δεν είχε τουλάχιστον τις πολιτιστικές δράσεις που είχαν άλλες περιοχές της Αθήνας– εν ονόματι της ασφάλειας σε αποστειρωμένη πόλη. Ο Πειραιάς φιλοξένησε περίπου δώδεκα χιλιάδες ανθρώπους σε πλοία, σε υπερωκεάνια, με ένα λιμάνι στρατιωτικοποιημένο από όλες τις μεριές σε μια γιορτή του Αθλητισμού.

Το σύστημα, που χρησιμοποιήθηκε τότε, ήταν πανάκριβο. Πού πήγαν όλα αυτά τα εκατομμύρια εν ονόματι της ασφάλειας;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προς αυτή την κατεύθυνση δεν μπορούμε να περάσουμε αυτό το νομοσχέδιο ως ένα αθώο τεχνικό νομικό κείμενο το οποίο, εν πάση περιπτώσει, κοντά σε όλα τα άλλα είναι και συμβατική υποχρέωση της χώρας μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μπορούσαμε, τουλάχιστον, να έχουμε ως χώρα, ως κυβερνήσεις –και η τωρινή και η προηγούμενη– κάποιες ενστάσεις. Δεν τις έχουμε δει πουθενά. Θα μπορούσαμε σε αυτά τα νομοθετικά κείμενα, για τα οποία θεωρείτε εσείς ως Κυβέρνηση ότι είναι υποχρεωμένη η χώρα, διότι θα έχει φοβερές συνέπειες στην οικονομία, στην ακτοπλοία, στον τουρισμό, στις κρουαζιέρες και σε όλα τα άλλα, να έχουμε ως ένα αντίβαρο, ως ισοσκελισμό κάπου, αυτό που έστω και υποκριτικά το ίδιο το βασικό κείμενο, ο κώδικας ISPS, το κάνει. Διατυπώνει κάποιες παραγράφους κατοχύρωσης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των ελευθεριών των πολιτών και των εργαζομένων. Ούτε αυτό, έστω ως ευχή, ως κατευθυντήρια γραμμή της κυρίαρχης βούλησης της ελληνικής πολιτείας, ως οδηγία προς αυτούς που θα υλοποιήσουν αυτές τις κατασταλτικές μεθόδους, δεν θεωρήθηκε ότι αξίζει να συμπεριληφθεί. Αναφέρομαι, δηλαδή, σε αυτό που περιέχει ο κώδικας ISPS, ότι καμμία διάταξη του παρόντος νόμου δεν θα ερμηνεύεται ή δεν θα εφαρμόζεται κατά τρόπο ασυμβίβαστο με το σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ελευθεριών, όπως ορίζονται στις διεθνείς συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης και της Διακήρυξης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας περί των θεμελιωδών αρχών των δικαιωμάτων των κατά την εργασία, όσον αφορά τους ναυτικούς και τους λιμενεργάτες.

Δεν μπορούσε να γίνει; Το ζητήσαμε εμείς στην επιτροπή από τον κύριο Υπουργό. Τουλάχιστον, για να σηματοδοτεί, σε αυτούς που υλοποιούν τέτοιου είδους κατασταλτικούς μηχανισμούς και νομιμοποιούνται και ιδιώτες κιόλας να τους υλοποιήσουν, ότι όλα αυτά, έστω, γίνονται υπό καθεστώς ανάγκης, χάριν της ασφάλειας, αλλά σε καμμία περίπτωση δεν μπορούν να ανγοούν, τις ελευθερίες, τα δικαιώματα, διότι αλλιώς, ήδη συγκροτούμε το δίκαιο της ασφάλειας και όχι το δίκαιο των ελευθεριών και των δικαιωμάτων των πολιτών. Εν ονόματι της ασφάλειας αλλάζει, συνολικά, η φιλοσοφία του δικαίου του 20ου αιώνα και θα έχουμε φοβερές συνέπειες στο μέλλον, εάν αυτό εγκαθιδρυθεί, χωρίς αμφισβήτηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και για το ένα και για το άλλο, θα ήταν πολύ χρήσιμο να σας διαβάσω –δείτε το στα Πρακτικά των δύο συνεδριάσεων της αρμόδιας επιτροπής– τα όσα είπε ο αρμόδιος Υπουργός ο κ. Βουλγαράκης και για το ζήτημα οικονομικής επιχειρηματικής αξιοποίησης της αντιτρομοκρατικής υστερίας, αλλά και για το ζήτημα των δικαιωμάτων και πώς ευτελίζονται, ακόμη και Υπουργοί σε διάφορα αεροδρόμια του κόσμου και δεν λαμβάνονται υπ' όψιν ακόμη και σε Βουλευτές, σε Υπουργούς τα δικαιώματά τους. Θα χάσω πολύ χρόνο και δεν τον έχω, αλλά είναι χρήσιμο, το ομολογεί ο ίδιος ο Υπουργός και το περιγράφει με πολύ σαφή τρόπο. Δεν τον κάνει αυτό, όμως, να το μετατρέψει σε πολιτική βούληση. Το θεωρεί ένα στοιχείο με τη δημοκρατική του συνείδηση και ευαισθησία, την οποία δεν την αμφισβητώ, να το περιγράψει και να το καταθέσει, αλλά όχι τόσο, ώστε να τον ενεργοποιήσει και να το κατοχυρώσει σε ένα νομοθέτημα, το οποίο αφορά, εν συνεχεία, όχι μόνο αυτήν την Κυβέρνηση, αλλά τις μελλοντικές καταστάσεις, όπου κάποιος δεν ξέρει πώς θα εξελιχθούν και πώς θα υλοποιηθούν τέτοιου είδους νομικά κείμενα. Δεν είναι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τόσο αθώο ένα τέτοιο συμβατικό τεχνικό κείμενο.

Προχωρώ –και θα δούμε και αύριο στις διάφορες επιμέρους διατυπώσεις των επιμέρους άρθρων– στο τι συνεπαγωγή έχει, αν υλοποιηθούν όλες αυτές οι κατασταλτικές επιλογές ασφάλειας των λιμένων. Είναι αυτό που προαναφέρθηκε, τα λιμάνια «φρούρια». Δεν είναι κάτι που έρχεται για πρώτη φορά. Το είπα και στην επιτροπή. Στον Πειραιά το συζητάμε αυτό το πράγμα και ως αυτοδιοικητικοί δημοτικοί σύμβουλοι, εκπρόσωποι παρατάξεων, χρόνια τώρα. Τουλάχιστον δεκαπέντε χρόνια τώρα στον Πειραιά υπάρχουν Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας, υπάρχουν διάφοροι εκπρόσωποι του Λιμενικού ή τεχνοκράτες οργάνωσης λιμένων, που θέλουν να κάνουν τον Πειραιά φρούριο.

Και υπάρχουν και από την άλλη μεριά, επίσης πολιτικοί, επίσης αυτοδιοικητικοί, επίσης τεχνοκράτες, που αντιστέκονται. Δεν είναι καινούριο. Είναι πραγματικό πρόβλημα ανοικτό και σε ένα βαθμό το καταφέρνουν. Αυτό εδώ το κατασκεύασμα, αυτό εδώ το σύστημα ασφαλείας, οδηγεί προς τα εκεί. Οδηγεί προς τα λιμάνια «φρούρια» αποκομμένα από τις πόλεις, με όλες τις συνέπειες που μπορείτε όλοι και όλες να φανταστείτε, τι σημαίνει κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, τι σημαίνει για την ιστορία των πόλεων, για τη σύνδεση του αστικού ιστού με τα λιμάνια, για όλα αυτά τα πράγματα τα οποία μπορείτε και δεν χρειάζεται να επιμείνω να τα κατανοήσετε. Γιατί όλοι έχετε βιώματα σε μια χώρα όπως την Ελλάδα από το τι σημαίνει παραλιμνία πόλη και τι σημασία έχει αυτό για την ανάπτυξη και την ανάπτυξη των ανθρώπων, των παιδιών, των γερόντων και τη ζωή των πάντων. Προς αυτήν την κατεύθυνση, λοιπόν, δεν είναι αθώα αυτή η επιλογή. Και κοντά σε όλα αυτά υπεισέρχεται η διαδικασία της ιδιωτικοποίησης και αυτή, ως αθώα επιλογή, όπως γίνεται -λέει- στα Κ.Τ.Ε.Ο., ή όπως γίνεται στο αεροδρόμιο, το οποίο δεν είναι λιμάνι, δεν είναι φυσικός χώρος, δεν είναι ζωή της πόλης, είναι ένας κλειστός χώρος. Μπορούμε να μιλήσουμε χωριστά αλλά δεν είναι συγκρίσιμα μεγέθη. Παραχωρείται ιδιωτική εκμετάλλευση και αρχίζει η διαδικασία των υπερκερδών και έχουμε αυτό το κρούσμα, το οποίο προαναφέρθηκε και το οποίο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ανησυχητικό.

Διότι η εταιρεία που έχει πιστοποιήσει, ως εγγύηση αυτό έφερε ο Υπουργός στη συζήτηση στην επιτροπή, ότι θα πιστοποιούνται οι εταιρείες -μα έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, σύμφωνα με όλους τους κανόνες- αυτή η εταιρεία είχε μέλος, αντιπρόεδρο του διοικητικού της συμβουλίου και δεν ξέρουμε, πρέπει να γίνει έρευνα και δεν έχει γίνει, διότι αυτό δεν είναι ένα καινούργιο, καινούργιο έγινε χάρη στο γεγονός ότι καταδικάστηκαν προ ημερών σε ισόβια κάθειρξη, αλλιώς η δίωξη έχει γίνει ενάμιση χρόνο πριν και είναι γνωστό στο Υπουργείο από τότε, δεν καταλαβαίνω πώς αυτή η εταιρεία συνεχίζει. Και τώρα ο Υπουργός με το δελτίο Τύπου που εξέδωσε προαναγγέλλει ότι θα διερευνηθεί σε βάθος. Δεν καταλαβαίνουμε πώς αυτή η εταιρεία, η πιστοποιημένη με αυτή την ένδειξη, συνεχίζει χωρίς έρευνα, χωρίς εξέταση, ενάμιση χρόνο τώρα να ασκεί τον έλεγχο ασφαλείας του λιμανιού και των ανθρώπων.

Και αυτό δεν είναι το πρώτο κρούσμα. Έχουμε κι άλλες μαρίνες και λιμάνια στην Ελλάδα που έχουμε επίσης τέτοια κρούσματα ανάλογης σημασίας. Δεν θα αναφερθώ σε ονόματα, ούτε καν σε τόπο, αλλά όλοι τα γνωρίζουμε.

Μάλιστα, είχε και διεθνή έκταση όταν αποκαλύφθηκε σε μία μαρίνα της Ελλάδας ένα τέτοιο κρούσμα διεθνούς διακίνησης ναρκωτικών με πλοία, με στόλους κ.λπ., από τη Ρωσία μέχρι τη Κολομβία και από την Ελλάδα μέχρι, δεν ξέρω κι εγώ ποιες, άλλες χώρες. Και ήταν ιδιωτικοποιημένη μαρίνα από ανθρώπους που είχαν στενή σχέση με τις επιχειρήσεις που είχαν αναλάβει την εκμετάλλευση αυτής της μαρίνας και αυτοί ήταν μπλεγμένοι σε κύκλωμα διεθνούς εμπορίας ναρκωτικών.

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

Και μέχρι τώρα, λοιπόν, δεν έχει φτάσει στη δημοσιότητα τι απέγιναν, αν εκδικάστηκε αυτή η υπόθεση και τι έχει γίνει.

Θα ήθελα ένα λεπτό ακόμη, κυρία Πρόεδρε.

Μπορούμε, λοιπόν, αυτά να τα αφήσουμε αναπάντητα και μπορούμε να πούμε έτσι εύκολα ότι αυτή η ιδιωτικοποίηση είναι μια πολύ απλή διαδικασία και δεν αλλάζει τίποτα; Αντίθετα, κατά τη γνώμη μας, είναι υποκριτική παραδοχή ότι γύρω από το ζήτημα της ασφάλειας υπάρχουν μπιζνες και εκεί είναι το κεντρικό ζήτημα αιχμής. Υπάρχουν μπιζνες και προς αυτή τη κατεύθυνση αναπτύσσονται και όλες αυτές οι περίφημες εταιρείες, οι εξοπλισμοί, τα συστήματα οργάνωσης της ασφάλειας και δεν συμμαζεύεται.

Προχωρώ πολύ γρήγορα. Υπάρχουν τα ζητήματα των πόλεων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Έχει τελειώσει ο χρόνος σας, κυρίες συνάδελφε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε. Δώστε

μου τη δυνατότητα να συνεχίσω για ένα λεπτό.

...οι παρακείμενες περιοχές και το δικαίωμα των δήμων να έχουν λόγο σοβαρό στην επέκταση των ζωνών ασφαλείας των λιμένων. Τα λιμενικά τέλη που πρέπει να δούμε -θα το δούμε και αύριο- δεν είναι μόνο η ανταποδοτικότητα, που είναι καίριο ζήτημα, είναι και το να αποδίδονται, γιατί πάρα πολλά από αυτά τα τέλη δεν αποδίδονται χρόνια τώρα και τα καρπούνται ορισμένοι που δεν ελέγχονται αν τα απέδωσαν ή όχι. Οι δήμοι και οι πόλεις έχουν δικαίωμα στην επιβάρυνση που δέχονται από τους λιμένες. Θα το πούμε όμως αύριο.

Το άρθρο 19 επίσης δεν είναι τόσο αθώο. Το Ν.Α.Τ. και το σκάνδαλο των Μελισσίων, όπου πράγματι κάποιοι πρέπει να λογοδοτήσουν γι' αυτήν την άλωση αυτού του έτοιμου, εξοπλισμένου νοσοκομείου, που έχει γίνει ένα κουφάρι τώρα πια. Κάποιοι πρέπει επιτέλους να λογοδοτήσουν.

Εν πάση περιπτώσει, οι βελτιώσεις που εμφανίζονται, όπως μας ανέφερε ο αρμόδιος Υφυπουργός, με την παρέμβαση της Αυτοδιοίκησης, δεν αρκούν. Χρειάζεται και η γνώμη του Ν.Α.Τ. και παρακαλώ, μέχρι αύριο, να υπάρχει η γνώμη των ναυτεργατικών σωματείων και του Ν.Α.Τ., γιατί αυτούς αφορά, κυρίως, και την κατοχύρωση της ακίνητης περιουσίας τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ!

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Μόνο το άρθρο 22 μπορούμε να ψηφίσουμε, λοιπόν.

Με αυτές τις σκέψεις καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ.

Παρακαλώ τον τελευταίο εκ των εισηγητών και ειδικών αγορητών τον κ. Αστέριο Ροντούλη να έρθει στο Βήμα. Και τον παρακαλώ να μας διευκολύνει με λιγότερο χρόνο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Επειδή σήμερα η συζήτηση είναι επί της αρχής, θα μείνουμε αυστηρά επί της αρχής και θα προσπαθήσω να δώσω μια απάντηση στον αξιγάπητο κ. Παυλίδη, ο οποίος στην ομιλία του προσπάθησε να δώσει ένα διθυραμβικό τόνο και είπε ότι τύχη αγαθή φέρνει το σημερινό νομοσχέδιο στη Βουλή.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν είπα αυτό.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Αξιγάπητε κύριε Παυλίδη, τύχη κακή φέρνει το σημερινό νομοσχέδιο στη Βουλή.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τα παραποιείτε. Είπα τύχη αγαθή για εμένα να το εισηγηθώ.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Σας παρακαλώ έχω πολύ λίγο χρόνο. κυρία Πρόεδρε, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τι είναι αυτά που λέει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Τι να κάνω; Μην τον προκαλείτε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Γιατί τύχη κακή; Για τους εξής λόγους. Λόγος πρώτος. Το 2007, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι ένα έτος ορόσημο για την ελληνική ναυτιλία και είναι ένα έτος ορόσημο, διότι κατασκευάζονται από Έλληνες πλοιοκτήτες επτακόσια ογδόντα εννέα πλοία αξίας 28.000.000.000 δολαρίων. Πού κατασκευάζονται αυτά; Μπορεί να κατασκευάζονται στην Κίνα. Μπορεί να κατασκευάζονται στην Κορέα. Πάντως δεν κατασκευάζονται στη χώρα μας. Στη γειτονική δε Τουρκία, στην Τούσλα, τέσσερα χιλιόμετρα από την Κωνσταντινούπολη, εκατόν είκοσι βαπόρια γίνονται κάθε έτος. Άρα, λοιπόν, τη στιγμή που η ναυπηγοεπισκευή στον ελληνικό χώρο νοσεί, τη στιγμή που εξακόσιες πενήντα επιχειρήσεις, τη στιγμή που δεκαπέντε χιλιάδες εργαζόμενοι νιώθουν το λουκέτο και την ανεργία δίπλα τους, τη στιγμή αυτή έρχονται κάποιοι και δηλώνουν ότι τύχη αγαθή φέρνει το σημερινό νομοσχέδιο. Τύχη κακή. Διότι τι θα πούμε στους ανθρώπους αυτούς της ζώνης ναυπήγησης των πλοίων μας που φθίνει καθημερινά;

Δεύτερον, τύχη κακή φέρνει το σημερινό νομοσχέδιο, διότι δυο μέρες πριν στην εκπομπή του «ALTER» του κ. Χατζηνικολάου διεπιστώθη ότι τα λιμάνια μας δίδονται σε εμπόρους σκληρών ναρκωτικών. Άρα τα αεροδρόμιά μας και τα λιμάνια μας,

στρατηγικής σημασίας υποδομές, παραδίδονται στα χέρια ανθρώπων αμφίβολης ποιότητας.

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

Θα επισημάνω όμως, κύριε εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας και ένα άλλο πάρα πολύ σοβαρό. Διευτυπώθη μια ερώτηση προς την κ. Χούμπνερ, την Επίτροπο, αναφορικά με το τι συμβαίνει με την απορροφητικότητα των πόρων που αναλογούν στην Ελλάδα για τον εκσυγχρονισμό των λιμανιών μας. Ξέρετε ποια ήταν η απάντηση; Ήταν ότι έχει απορροφηθεί από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης μόνο το 1/3.

Άρα, λοιπόν, πού είναι οι υποδομές αξιοπλοΐας; Πού είναι οι λιμενικές εγκαταστάσεις; Πού είναι τα συστήματα ελέγχου και παρακολούθησης της πλεύσης; Δεν υπάρχουν. Και έρχεστε και λέτε «τύχη αγαθή». Αυτά είναι τα σημαντικά πράγματα τα οποία προσπαθείτε να τα αποκρύψετε και να δώσετε ένα διθυραμβικό τόνο για ένα νομοσχέδιο που προσπαθήσατε να το ωραιοποιήσετε. Να δείτε όμως τώρα και την αντίθετη πλευρά. Διότι αναφερθήκατε...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε συνάδελφε...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Θα απαντήσετε, κύριε Παυλίδη, στη δευτερολογία σας. Προς Θεού! Εγώ είμαι και νέος συνάδελφος.

Να πως το εξής λοιπόν. Δόθηκε μια τεχνοκρατική διάσταση λέγοντας τα εξής απλά πράγματα: Έγινε ένα χτύπημα στους διδύμους πύργους. Ε, και τι να κάνουμε; Υπό την πίεση των τρομοκρατικών ενεργειών περάσαμε σε διάφορα νομοθετικά μέτρα.

Να το δούμε όμως από την άλλη οπτική γωνία, να δούμε πώς είναι η κανονική σειρά των πραγμάτων, για να δούμε τη βαθιά πολιτική διάσταση του θέματος. Το 2001 πράγματι έγινε το τρομοκρατικό χτύπημα στους διδύμους πύργους. Η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών αμέσως προχώρησε σε μέτρα προστασίας των λιμένων και καλά έκαναν οι Αμερικανοί φίλοι μας. Όμως είπαν και κάτι άλλο. Ζήτησαν από τους εμπορικούς τους εταίρους κλιμάκια της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. να έρθουν στα λιμάνια τα δικά μας, των εμπορικών εταίρων των Η.Π.Α.. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Αντέδρασε τότε η Ευρωπαϊκή Ένωση και διά της τεθλασμένης οδού οι φίλοι μας οι Αμερικανοί προσέφυγαν στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, στον ΙΜΟ. Εκεί, λοιπόν, πράγματι έχουμε τον πρώτο διεθνή κανονισμό του 2002. Στη συνέχεια, η Ευρωπαϊκή Ένωση πήρε την πατέντα αυτή, το 2004 κάνει τον ευρωπαϊκό κανονισμό και το 2005 έχουμε την οδηγία.

Τι σημαίνει, τι δείχνει όλη αυτή η ιστορία που αναφέραμε; Όλα αυτά τα βήματα τι δείχνουν; Δείχνουν ότι έχουμε ένα κλασικό αποτύπωμα του αμερικανικού *imperialism* στις υποθέσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας. Αυτό να το ομολογήσουμε, διότι είναι η πραγματικότητα. Τα λιμάνια μας έχουν παραδοθεί και θα παραδοθούν μέσω των Σ.Δ.Ι.Τ. σε ιδιώτες που –προσέξτε, αγαπητοί συνάδελφοι– μπορεί να είναι Αμερικανοί, μπορεί να είναι Εγγλέζοι, μπορεί να είναι και Ισραηλινοί σε κοινοπρακτικά σχήματα. Άρα, λοιπόν, τι κάνουμε; Η στρατηγική μας υποδομή, λιμάνια, αεροδρόμια, ευαίσθητα δεδομένα για την άμυνα της χώρας περνάνε σε ιδιωτικά χέρια αμφίβολης ποιότητας. Προς τι η θριαμβική αυτή παρουσίαση του νομοσχεδίου, λοιπόν;

Για να δούμε επίσης τους όρους, είναι άλλο πράγμα ο όρος «security» που αναφέρεται σε εσκεμμένες έκνομες ενέργειες και είναι άλλο ο όρος «safety» που αναφέρεται σε απειλές επί του εργασιακού περιβάλλοντος ή σε απειλές από φυσικές καταστροφές. Και ερωτάται η Κυβέρνηση: Γι' αυτόν τον όρο, για «safety», τι μέτρα έχει πάρει; Τι μέτρα έχει πάρει για την προστασία των εργαζομένων; Υπάρχει ένα τεράστιο νομικό κενό. Τι μέτρα έχει πάρει για προστασία από φυσικές καταστροφές; Το μόνο μέτρο, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι ότι οι λιμενικές αρχές βάσει του σχεδίου «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ» κινητοποιούνται για να μεταφέρουν κόσμο, όταν λάβουν εντολή από την Πολιτική Προστασία. Συνεπώς βλέπουμε ότι υπάρχει ένα τεράστιο κενό σε θεμελιώδη ζητήματα.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κύριοι συνάδελφοι,

σεβαστείτε τον ομιλητή στο Βήμα. Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ καθίστε στις θέσεις σας.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Στα λιμάνια μας δουλεύει κόσμος, δουλεύουν μεροκαματιάρηδες άνθρωποι και οι άνθρωποι αυτοί μένουν εντελώς ανασφάλιστοι με βάση τον όρο «safety». Υπάρχει ένα νομικό κενό. Κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να το δείτε. Θεωρούμε ότι έχετε την ίδια ευαισθησία στον τομέα αυτό και ένα αμέσως επόμενο νομοσχέδιο θα είναι αυτό.

Έρχομαι τώρα στο σχήμα ή στη μεθοδολογία βάσει της οποίας θα προχωρήσει όλη η διαδικασία. Θα γίνουν Σ.Δ.Ι.Τ., λέει η Κυβέρνηση, συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Σας θέτω ευθέως το ερώτημα, κύριε Υπουργέ: Όταν έχουμε εκχώρηση κρατικού ελέγχου, νομιμοποιούνται οι Σ.Δ.Ι.Τ.; Διότι εδώ πέρα εκχωρείται κρατικός έλεγχος. Δεν μπορείτε μέσω Σ.Δ.Ι.Τ.. Και όταν σας ετέθη η ερώτηση, ξέρετε τι απαντήσατε; Και εσείς στην άλλη πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και εσείς τα ίδια κάνατε με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Εμείς δεν θέτουμε το ερώτημα «τι έκανε το ΠΑ.ΣΟ.Κ.» και γι' αυτό είναι εκεί που είναι το ΠΑ.ΣΟ.Κ., για να αποφύγετε την ερώτηση. Σας ξαναθέτω, λοιπόν, το ερώτημα: Όταν έχουμε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, νομιμοποιείται η εκχώρηση κρατικών ελέγχων; Δεν νομιμοποιείται, κύριε Υπουργέ, και το ξέρετε πολύ καλά. Και γι' αυτό ο κ. Παυλίδης εδώ, ευφυώς κινούμενος, έκανε έναν ολόκληρο αγώνα και ανέφερε αερολιμένες κ.λπ. για να υπάρξει σύνδεση των δύο θεμάτων, για να ρίξει ενοχή στην άλλη πλευρά. Αλλά βεβαίως είναι το γνωστό παιχνίδι του δικομματισμού, ο ένας ρίχνει τα βάρη στον άλλον και στο τέλος τα πληρώνει η χώρα.

Όσον αφορά τον όρο που ακούστηκε «λιμάνια φρούρια» πράγματι έτσι είναι. Είναι λιμάνια γκέτο. Έτσι θα γίνουν. Θα γίνουν λιμάνια φρούρια και θα αποκοπεί ο αστικός χώρος από την πρόσβαση στη θάλασσα. Τα λιμάνια μας χρησιμοποιούνται τώρα για περιπάτους, για δραστηριότητες αναψυχής του πολίτη. Θα τα αποκόψετε, διότι πώς θα πάει ο πολίτης με αυτά τα δρακόντεια μέτρα ασφαλείας να κινηθεί κατά τον τρόπο που εκινείτο μέχρι τώρα. Γι' αυτό αντιδρά η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη για κάποια επαφή με την Τοπική Αυτοδιοίκηση επ' αυτών των θεμάτων.

Έρχομαι σε ένα άλλο θέμα, να λιμενικά τέλη του 5% που επιβάλλεται. Προσέξτε το παιχνίδι που γίνεται όσον αφορά τα τέλη. Βγήκε ο γραμματέας σας λιμενικής πολιτικής και είπε ότι όσον αφορά τη χρηματοδότηση της ασφάλειας θα γίνει μόνο με τα εμπορευματοκιβώτια, τέλος επί των εμπορικών κιβωτίων. Δεν είναι έτσι, λέτε ψέματα σε αυτό το σημείο. Διότι αυτό το 5% που θα βάλετε και επί των επιβατών και επί των οχημάτων το ανακατανέμετε σε όλα τα λιμάνια της χώρας, διότι θα πρέπει και οι άλλοι λιμένες να πληρώσουν, οι οποίοι όμως δεν μπορούν, γιατί μόνο σε έξι λιμάνια στην Ελλάδα μπορεί να γίνει μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Και βεβαίως εκεί μπορείτε να επιβάλλετε τέλος. Στα άλλα τι θα γίνει; Άρα τα έσοδα θα τα βρείτε μέσα από τα λιμενικά τέλη επί των επιβατών και επί των οχημάτων. Να αφήσετε, λοιπόν, τα ψέματα ότι δεν φορολογείτε, ότι δεν γίνεται μια λεηλασία του εισοδήματος, ότι δεν υπάρχει ένα νέο χαράτσι, για να πληρώσετε Αμερικανούς, Εγγλέζους και Ισραηλινούς. Αυτή είναι η πραγματικότητα εις βάρος του εργαζόμενου.

Υπάρχει όμως και η εξής παράμετρος, την οποία θα πρέπει να λάβετε σοβαρά υπ' όψιν κύριε Υπουργέ. Καλά είναι τα μέτρα ασφαλείας, καλά είναι να τα λέμε όλα αυτά και να σχεδιάζουμε επί χάρτου. Όμως έχει γίνει μια μελέτη, έχει γίνει μια έρευνα τι σημαίνει αυτό για την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών μας; Υπάρχει κάποια μελέτη τι σημαίνει αυτό το κόστος για την ασφάλεια όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητα, διότι ήδη τα λιμάνια μας είναι ακριβά. Αυτό λένε οι έμποροι που τα χρησιμοποιούν, οι μεγαλοεπιχειρηματίες. Θα επιβαρυνθεί ακόμη περισσότερο η ανταγωνιστικότητα.

Και μια και μιλάμε για τα τέλη, κύριε Υπουργέ, πρέπει να πούμε ότι η Νέα Δημοκρατία το 2004 έδωσε μια υπόσχεση. Βεβαίως είναι από τις πολλές υποσχέσεις που έχετε δώσει. Είχατε πει ότι θα καταργηθεί ο επίναυλος. Γιατί δεν τον έχετε καταργήσει; Τι έχετε να πείτε αυτήν τη στιγμή για τις κρατήσεις

υπέρ τρίτων που φθάνουν στο 32% του εισιτηρίου και τα πληρώνει ο κοσμάκης. Αυτά είναι θέματα που έπρεπε να τα έχετε επιλύσει και μετά να έρθετε με ένα τέτοιο νομοσχέδιο.

Σας επισημαίνω δε, κύριε Υπουργέ, ότι οι ακτοπλοίοι μας θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν τα λεγόμενα ευγενή καύσιμα. Αυτό το επιπλέον κόστος πού θα μετακυλιστεί; Θα μετακυλιστεί στον ιδιώτη, στον καταναλωτή που θα χρησιμοποιήσει τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Για να τελειώσω επειδή έχουμε και την ονομαστική ψηφοφορία και για να σας διευκολύνω, κύριε Πρόεδρε, θα θέσω ένα ερώτημα: Τελικά η ασφάλεια των λιμένων μας, η ασφάλεια της χώρας μας κερδίζεται με αυτά τα τρομομέτρα; Είναι ένα φιλοσοφικής φύσεως επί της αρχής ερώτημα. Ή μήπως η ασφάλεια της χώρας μας και των λιμένων μας έχει να κάνει με την καταπολέμηση των διεθνών εστιών έντασης που παράγουν, που θρέφουν την τρομοκρατία; Διότι σας θέτω ενώπιον ενός διλήμματος. Τι θα κάνετε, κύριε Υπουργέ, αν παρ' όλα αυτά τα δρακόντεια μέτρα υπάρξει ένα τρομοκρατικό κτύπημα, απευκαίω αλλά επιτυχημένο;

Θα καταρρεύσει όλο το σύστημα. Εκατομμύρια επί εκατομμυρίων θα έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός και θα έχει επιβαρυνθεί ο καταναλωτής. Σε αυτά θα πρέπει να απαντήσετε. Η ασφάλεια κερδίζεται όταν καταπολεμούμε την πηγή που προκαλεί την ανασφάλεια κι όχι με τέτοια μέτρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διακόπτουμε τη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Θα εισέλθουμε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις».

Θα διεξαχθεί ονομαστική ψηφοφορία επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 34 και ειδικό 10.

Οι δεχόμενοι την τροπολογία λέγουν «ΝΑΙ».

Οι μη δεχόμενοι την τροπολογία λέγουν «ΟΧΙ».

Οι αρνούμενοι ψήφο λέγουν «ΠΑΡΩΝ».

Καλούνται επί του καταλόγου ο κ. Κωνσταντίνος Γκιουλέκας από τη Νέα Δημοκρατία και ο κ. Δημήτριος Λιντζέρης από το

ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Σας ενημερώνω ότι έχουν έρθει στο Προεδρείο τηλεομοιοτυπίες (φαξ) συναδέλφων, σύμφωνα με το άρθρο 70 Α' του Κανονισμού της Βουλής, με τις οποίες γνωστοποιούν την ψήφο τους επί της υπ' αριθμόν 34/10 τροπολογίας. Οι ψήφοι αυτές θα ανακοινωθούν και θα συνυπολογιστούν στην καταμέτρηση, η οποία θα ακολουθήσει.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Όχι. Δεν υπάρχει διαδικασία, κύριε Βαρβιτσιώτη. Ισχύει ο Κανονισμός της Βουλής.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζήτησα το λόγο πριν αρχίσετε τη διαδικασία, πριν γίνει η διακοπή, για δύο βασικά πράγματα. Το πρώτο είναι η καθυστέρηση διεξαγωγής της ψηφοφορίας...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κύριε Βαρβιτσιώτη, παρακαλώ! Δεν έχετε το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Δεν έχετε το λόγο, κύριε Βαρβιτσιώτη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε το ηλεκτρονικό σύστημα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κύριε Βαρβιτσιώτη, σας παρακαλώ πάρα πολύ! Δεν έχετε το λόγο.

Παρακαλώ να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

(ΜΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Υπάρχει συνάδελφος, ο οποίος δεν άκουσε το όνομά του; Κανείς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι εκτός από τους ψηφίσαντες με επιστολική ψήφο, οι Βουλευτές κ. Αλέξανδρος Αθανασιάδης, η κ. Θάλεια Δραγώνα και ο κ. Δημήτριος Τσιρώνης με επιστολές τους μας γνωστοποιούν ότι αδυνατούν να παρευρεθούν στη σημερινή συνεδρίαση και μας δηλώνουν ότι καταψηφίζουν την τροπολογία.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Σιούφας καταθέτει για τα Πρακτικά τις επιστολικές ψήφους, καθώς και τις προαναφερθείσες επιστολές, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κηρύσσεται περαιωμένη η ψηφοφορία και παρακαλώ τους κυρίους ψηφολέκτες να προβούν στην καταμέτρηση των ψήφων και την εξαγωγή του αποτελέσματος.

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)
(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας.

Ψήφισαν συνολικά 290 Βουλευτές.

Υπέρ της τροπολογίας, δηλαδή «ΝΑΙ» ψήφισαν 151 Βουλευτές.

Κατά της τροπολογίας, δηλαδή «ΟΧΙ» ψήφισαν 139 Βουλευτές, σύμφωνα με το παρακάτω πρωτόκολλο ονομαστικής ψηφοφορίας:

«Ονομαστική Ψηφοφορία στην υπ' αριθμ. 34/10 τροπολογία

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Έβερτ Μιλτιάδης	+	
Σουφλιάς Γεώργιος	+	
Ρουσόπουλος Θεόδωρος	+	
Χηνοφώτης Παναγιώτης	+	
Πατριανάκου Φεβρωνία	+	
Κατσέλη Λούκα		+
Παπαδημητρίου Γεώργιος		+
Ραγκούσης Ιωάννης		+
Δραγώνα Θάλεια		
Κουβέλης Σπυρίδων	+	
Καζάκος Κωνσταντίνος		
Μπανιάς Ιωάννης		+

Α' ΑΘΗΝΩΝ

Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα)	+	
Αβραμόπουλος Δημήτριος	+	
Αλογοσκούφης Γεώργιος	+	
Παυλόπουλος Προκόπιος	+	
Βουλγαράκης Γεώργιος	+	
Πιπιλή Φωτεινή	+	
Μπενάκη-Ψαρούδα Άννα	+	
Σκανδαλίδης Κωνσταντίνος		+
Διαμαντοπούλου Άννα		+
Παπουτσής Χρήστος		+
Ράπτη Αναστασία - Σουλβάνα		+
Αλευράς Αθανάσιος (Νάσος)		+
Κανέλλη Γαρυφαλλιά (Λιάνα)		+
Καφαντάρη Ευθαλία (Λίλα)		+
Φιλίνη Άννα		+
Κοροβέσης Περικλής - Ηλίας		+
Πλεύρης Αθανάσιος		+

Β' ΑΘΗΝΩΝ

Μητσοτάκης Κυριάκος	+	
Μείμαράκης Ευάγγελος -Βασίλειος	+	
Γιακουμάτος Γεράσιμος	+	
Ζαγορίτης Ελευθέριος (Λευτέρης)	+	
Λιάπης Μιχάλης -Γιώργος	+	
Σπηλιωτόπουλος Αριστόβουλος (Άρης)	+	
Χατζηδάκης Κωνσταντίνος	+	
Παπακώστα-Σιδηροπούλου Κατερίνα	+	
Πετραλιά-Πάλλη Φάνη	+	
Καμμένος Παναγιώτης (Πάνος)	+	
Ντινόπουλος Αργύριος	+	
Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης	+	
Πολύδωρας Βύρων	+	
Παναγιωτόπουλος Παναγιώτης (Πάνος)	+	
Σταθάκης Αριστοτέλης (Άρης)	+	
Κασίμης Θεόδωρος	+	
Παπαθανασίου Γιάννης	+	
Λοβέρδος Ανδρέας		+
Ανδρουλάκης Δημήτριος (Μίμης)		+

Χρυσοχοϊδης Μιχαήλ	+
Αποστολάκη Ελένη-Μαρία (Μιλένα)	+
Δημαράς Ιωάννης	+
Δαμανάκη Μαρία	+
Κακλαμάνης Απόστολος	+
Ευθυμίου Πέτρος	+
Παπανδρέου Βασιλική (Βάσω)	+
Παπαδόπουλος Αλέξανδρος (Αλέκος)	+
Γείτονας Κωνσταντίνος	
Ξενογιαννακοπούλου Μαρία-Ελίζα (Μαριλίζα)	+
Σακοράφα Σοφία	+
Χυτήρης Τηλέμαχος	+
Παπαρήγα Αλεξάνδρα	
Χαλβατζής Σπυρίδων	+
Μαυρίκος Γεώργιος	
Πρωτούλης Ιωάννης	+
Μελά Παναγιώτα - Εύα	+
Κουβέλης Φώτιος-Φανούριος	+
Δραγασάκης Ιωάννης	+
Παπαγιαννάκης Μιχαήλ	+
Ψαριανός Γρηγόριος	+
Γεωργιάδης Σπυρίδων - Άδωνις	+
Αϊβαλιώτης Κωνσταντίνος	+

ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ

Μαγγίνας Βασίλειος	+
Σαλμάς Μάριος	+
Λιβανός Σπυρίδωνας - Παναγιώτης (Σπήλιος)	+
Σταμάτης Δημήτριος	+
Μωραϊτης Αθανάσιος (Θάνος)	+
Βερελής Χρίστος	+
Γιαννακά Σοφία	+
Μωραϊτης Νικόλαος	+

ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ

Μανώλης Ιωάννης	+
Παπαδημητρίου Ελισάβετ (Έλσα)	+
Μανιάτης Ιωάννης	+

ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ

Τατούλης Πέτρος	+
Λυκουρέντζος Ανδρέας	+
Ρέππας Δημήτριος	+

ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΗΣ

Παπασιώζος Κωνσταντίνος	+
Παπαγεωργίου Γεώργιος	+
Τσιρώνης Δημήτριος	

ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Βλάχος Γεώργιος	+
Δούκας Πέτρος	+
Καντερές Νικόλαος	+
Σταύρου Απόστολος	+
Μπούρας Αθανάσιος	+
Πάγκαλος Θεόδωρος	+
Χριστοφιλοπούλου Παρασκευή (Εύη)	+
Οικονόμου Βασίλειος	+
Βρεττός Κωνσταντίνος (Ντίνος)	+
Κουμπούρης Δήμος	+
Λεβέντης Αθανάσιος	+
Βορίδης Μαυρουδής (Μάκης)	+

ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ

Μπεκίρης Μιχαήλ	+
Παπαδημάτος Νικόλαος	+
Ράγιου-Μεντζελοπούλου Αναστασία (Νατάσα)	+
Παπανδρέου Γεώργιος	+
Κασιφάρας Απόστολος	+
Βέρρας Μιλτιάδης	+
Σπηλιόπουλος Κωνσταντίνος	+

Καραθανασόπουλος Νικόλαος	+	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
Τσούκαλης Νικόλαος	+	Καραμανλής Κωνσταντίνος	
		Γκιουλέκας Κωνσταντίνος	+
NOMOS ΒΟΙΩΤΙΑΣ		Ιωαννίδης Ιωάννης	+
Μπασιάκος Ευάγγελος	+	Ορφανός Γεώργιος	+
Γιαννάκης Μιχαήλ	+	Ράπτη Ελένη	+
Κουτσούμπας Ανδρέας	+	Καλαφάτης Σταύρος	+
Τόγιας Βασίλειος	+	Τζιτζικώστας Απόστολος - Ιωάννης	+
NOMOS ΓΡΕΒΕΝΩΝ		Βενιζέλος Ευάγγελος	+
Φώλιας Χρήστος	+	Καστανίδης Χαράλαμπος	+
		Αράπογλου Χρυσή	+
NOMOS ΔΡΑΜΑΣ		Καϊλή Ευδοξία - Εύα	+
Δαϊλάκης Σταύρος	+	Μαγκριώτης Ιωάννης	+
Τζίμας Μαργαρίτης	+	Ζιώγας Ιωάννης	+
Αηδόνης Χρήστος	+	Καλαντίδου Σοφία	+
		Κουράκης Αναστάσιος	+
		Καρατζαφέρης Γεώργιος	+
NOMOS ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ			
Παυλίδης Αριστοτέλης	+	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
Βαληνάκης Ιωάννης	+	Καράογλου Θεόδωρος	+
Καραμάριος Αναστάσιος	+	Σαλαγκούδης Γεώργιος	+
Νικητιάδης Γεώργιος	+	Ρεγκούζας Αδάμ	+
Ζωίδης Νικόλαος	+	Γερανίδης Βασίλειος	
		Τσιόκας Θεοχάρης	+
NOMOS ΕΒΡΟΥ		Αμμανατίδου - Πασχαλίδου Ευαγγελία (Λίτσα)	+
Δερμεντζόπουλος Αλέξανδρος	+	Βελόπουλος Κυριάκος	+
Γεροντόπουλος Κυριάκος	+		
Κελέτης Σταύρος	+	NOMOS ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	
Ντόλιος Γεώργιος	+	Καλογιάννης Σταύρος	+
		Τασούλας Κωνσταντίνος	+
NOMOS ΕΥΒΟΙΑΣ		Παντούλας Μιχαήλ	+
Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος)	+	Αργύρης Ευάγγελος	+
Μαρκόπουλος Κωνσταντίνος	+	Αλυσανδράκης Κωνσταντίνος	+
Λιάσκος Αναστάσιος	+		
Περλεπέ-Σηφουνάκη Αικατερίνη	+	NOMOS ΚΑΒΑΛΑΣ	
Παπαγεωργίου Γεώργιος	+	Καλαντζής Γεώργιος	+
Μαρίνος Γεώργιος	+	Παναγιωτόπουλος Νικόλαος	+
		Χριστοφιλογιάννης Δημήτριος	+
NOMOS ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ		Τιμοσίδης Μιχαήλ	+
Καρανίκας Ηλίας	+		
		NOMOS ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	
NOMOS ΖΑΚΥΝΘΟΥ		Σιούφας Δημήτριος	+
Βαρβαρίγος Δημήτριος	+	Τσιάρας Κωνσταντίνος	+
		Ταλιαδούρος Σπυρίδων	+
NOMOS ΗΛΕΙΑΣ		Αναγνωστόπουλος Γεώργιος	+
Κοντογιάννης Γεώργιος	+	Ρόβλιας Κωνσταντίνος	+
Κανελλοπούλου Κρινιώ	+		
Αδρακτάς Παναγιώτης	+	NOMOS ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	
Τζαβάρας Κωνσταντίνος	+	Μπουζάλη Παρασκευή	+
Κουτσούκος Γιάννης	+	Πετσάλνικος Φίλιππος	+
Κατρίνης Μιχάλης	+		
		NOMOS ΚΕΡΚΥΡΑΣ	
NOMOS ΗΜΑΘΙΑΣ		Δένδιας Νικόλαος-Γεώργιος	+
Χαλκίδης Μιχαήλ	+	Γκερέκου Αγγελική (Αντζελα)	+
Φωτιάδης Ηλίας	+	Χαραλάμπους Χαράλαμπος	+
Τσαβδαρίδης Λάζαρος	+		
Σιδηρόπουλος Αναστάσιος	+	NOMOS ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	
		Παρίσης Αλέξανδρος	+
NOMOS ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ			
Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ	+	NOMOS ΚΙΛΚΙΣ	
Αυγενάκης Ελευθέριος	+	Κιλτίδης Κωνσταντίνος	+
Μπαντουβάς Κωνσταντίνος	+	Τσιπουρίδης Σάββας	+
Κεγκέρογλου Βασίλειος	+	Φλωρίδης Γεώργιος	+
Στρατάκης Εμμανουήλ	+		
Σκουλάς Ιωάννης	+	NOMOS ΚΟΖΑΝΗΣ	
Σκραφνάκη Μαρία	+	Κασαπίδης Γεώργιος	+
Αλαβάνος Αλέξανδρος	+	Τσιαρτσιώνης Νικόλαος	+
		Παπαδόπουλος Μιχάλης	+
NOMOS ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ		Παπακωνσταντίνου Γεώργιος	+
Μπέζας Αντώνιος	+	Αθανασιάδης Αλέξανδρος	

NOMOS ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ			Νικολαΐδου Βαρβάρα (Βέρα)	+
Παπαληγούρας Αναστάσιος-Πέτρος	+		Λαφαζάνης Παναγιώτης	+
Κόρκα-Κώνστα Αθηνά	+		Αράπογλου Δήμητρα	+
Κόλλιας Κωνσταντίνος	+			
Μπεγλίτης Παναγιώτης		+	NOMOS ΠΕΛΛΗΣ	
			Καρασμάνης Γεώργιος	+
NOMOS ΚΥΚΛΑΔΩΝ			Τζαμτζής Ιορδάνης (Δάνης)	+
Βρούτσης Ιωάννης	+		Φουντουκίδου - Θεοδωρίδου Παρθένα	+
Μανούσου - Μπινοπούλου Αριάδνη	+		Τζάκρη Θεοδώρα	+
Ρήγας Παναγιώτης		+		
			NOMOS ΠΙΕΡΙΑΣ	
NOMOS ΛΑΚΩΝΙΑΣ			Κωνσταντόπουλος Γεώργιος	+
Σκανδαλάκης Παναγιώτης	+		Κουκοδήμος Κωνσταντίνος	+
Αποστολάκος Γρηγόριος	+		Καρπούζας Αντώνιος	+
Γρηγοράκος Λεωνίδας		+	Αμοιρίδης Ιωάννης	+
			NOMOS ΠΡΕΒΕΖΗΣ	
NOMOS ΛΑΡΙΣΗΣ			Τρυφωνίδης Γεώργιος	+
Χαρακόπουλος Μάξιμος	+		Παπαχρήστος Ευάγγελος	+
Ζώης Χρήστος	+			
Αγοραστός Κωνσταντίνος	+		NOMOS ΡΕΘΥΜΝΗΣ	
Έξαρχος Βασίλειος		+	Κεφαλογιάννη Όλγα	+
Νασιώκας Έκτορας		+	Λαμπίρης Ηλίας	+
Σαχινίδης Φίλιππος		+		
Τσιόγκας Δημήτριος		+	NOMOS ΡΟΔΟΠΗΣ	
Ροντούλης Αστέριος		+	Στυλιανίδης Ευριπίδης	+
			Χατζή Οσμάν Αχμέτ	+
NOMOS ΛΑΣΙΘΙΟΥ			Πεταλωτής Γεώργιος	+
Πλακιωτάκης Ιωάννης	+			
Καρχιμάκης Μιχαήλ		+	NOMOS ΣΑΜΟΥ	
			Θαλασσινός Θαλασσινός	+
NOMOS ΛΕΣΒΟΥ				
Γιαννέλλης-Θεοδοσιάδης Ιωάννης	+		NOMOS ΣΕΡΡΩΝ	
Σηφουνάκης Νικόλαος		+	Καραμανλής Αχιλλέας	+
Σκοπελίτης Σταύρος		+	Κόλλια-Τσαρουχά Μαρία	+
			Λεονταρίδης Θεόφιλος	+
NOMOS ΛΕΥΚΑΔΟΣ			Καρπίδης Αναστάσιος	+
Σολδάτος Θεόδωρος	+		Κουτμερίδης Ευστάθιος	+
			Μπόλαρης Μάρκος	+
NOMOS ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ			Πολατίδης Ηλίας	+
Νάκος Αθανάσιος	+			
Σούρλας Γεώργιος	+		NOMOS ΤΡΙΚΑΛΩΝ	
Καρτάλης Κωνσταντίνος		+	Χατζηγάκης Σωτήριος	+
Ζήση Ροδούλα		+	Λέγκας Νικόλαος	+
Γκατζής Νικόλαος		+	Χαΐδης Χρήστος	+
			Μερεντίτη Αθανασία (Σούλα)	+
NOMOS ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ			Κανταρτζής Αχιλλέας	+
Λαμπρόπουλος Ιωάννης	+			
Σαμαράς Αντώνιος	+		NOMOS ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	
Σαμπαζιώτης Δημήτριος	+		Γιαννόπουλος Αθανάσιος	+
Καλαντζάκου Σοφία	+		Σταϊκούρας Χρήστος	+
Κουσελάς Δημήτριος		+	Σταυρογιάννης Νικόλαος	+
			Καλλιώρας Ηλίας	+
NOMOS ΞΑΝΘΗΣ			Αντωνίου Αντωνία (Τόνια)	+
Κοντός Αλέξανδρος	+			
Μάντατζη Τσετίν		+	NOMOS ΦΛΩΡΙΝΗΣ	
Σγουρίδης Παναγιώτης		+	Κωνσταντινίδης Ευστάθιος	+
			Λιάνης Γεώργιος	+
A' ΠΕΙΡΑΙΩΣ				
Μιχαλολιάκος Βασίλειος	+		NOMOS ΦΩΚΙΔΟΣ	
Μελάς Παναγιώτης	+		Μπούγας Ιωάννης	+
Σημίτης Κωνσταντίνος		+		
Παντελάκη Ελπίδα		+	NOMOS ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	
Δρίτσας Θεόδωρος		+	Βαγιωνάς Γεώργιος	+
Αποστολάτος Βαΐτσης (Βάης)		+	Φλωρίνης Αθηναίος	+
			Δριβελέγκας Ιωάννης	+
B' ΠΕΙΡΑΙΩΣ				
Τραγάκης Ιωάννης	+		NOMOS ΧΑΝΙΩΝ	
Νεράντζης Αναστάσιος	+		Μαρκογιαννάκης Χρήστος	+
Νιώτης Γρηγόρης		+	Βολουδάκης Μανούσος - Κωνσταντίνος	+
Λιντζέρης Δημήτριος		+	Νικηφοράκης Στυλιανός	+
Διαμαντίδης Ιωάννης		+		

Σκουλάκης Εμμανουήλ	+	
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ		
Κοσμίδης Ιωάννης	+	
Τσουρή Ελπίδα		+
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ: «ΝΑΙ»	151	
.....".....".....: «ΟΧΙ»	139	
ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΑΝΤΩΝ	290	

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ»**

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 34 και ειδικό 10 έγινε δεκτή, όπως τροποποιήθηκε από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών κ. Γεώργιο Αλογοσκούφη και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
Εισερχόμεθα στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου του νομοσχεδίου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό ομοφώνως.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων, η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.

Εισερχόμεθα στον κατάλογο των ομιλητών της διακοπείσης συζήτησης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις».

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Αντώνιος Καρπούζας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο εκσυγχρονισμός της λιμενικής νομοθεσίας αλλά και η προσαρμογή αυτής στα διεθνή πρότυπα και ιδιαίτερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ένας από τους στόχους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

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

Με μια σειρά νομοθετημάτων, με επίμονες και συντονισμένες προσπάθειες, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στοχεύει στη μετατροπή της χώρας μας σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Οι επενδύσεις των τελευταίων δύο ετών για την κατασκευή προβλήτας στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ύψους 100.000.000 ευρώ, ο προγραμματισμός για τη δημιουργία έργων στα λιμάνια του Ηρακλείου και της Κέρκυρας επιβεβαιώνουν τη βούληση της Κυβέρνησής μας και της ηγεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την υλοποίηση των αναπτυξιακών στόχων.

Αναζητήθηκαν νέες λύσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των λιμανιών μέσα από συνεργασία για το εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, αναδεικνύοντας και προβάλλοντας πρωτοπόρες και καινοτόμες ιδέες και λύσεις.

Τον Ιούλιο του 2005 υπεγράφη μεταξύ του πρώην Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη και του Αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων πρωτόκολλο χρηματοδότησης ύψους 3.500.000.000 ευρώ για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας. Με την υπογραφή του πρωτοκόλλου αυτού άνοιξαν προοπτικές για την ανάπτυξη των λιμανιών.

Η γεωγραφική θέση της χώρας μας, που βρίσκεται στον άξονα ανατολής-δύσης, είναι μια πρόκληση στο να αναδειχθούν τα ελληνικά λιμάνια σε διεθνείς κόμβους διαμετακομιστικού εμπορίου. Για το σκοπό αυτόν αναζητήθηκαν ευκαιρίες ανάληψης επενδύσεων πρωτοβουλιών. Παράλληλα πραγματοποιήθηκαν έργα εκσυγχρονισμού, με σκοπό την εξυπηρέτηση της επιβατικής και τουριστικής αλλά και εμπορευματικής κίνησης.

Η Ελλάδα ως πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο θα πρέ-

πει να είναι και πρώτη από πλευράς λιμενικών υποδομών. Τα λιμάνια της χώρας μας δεν έπαιξαν μεταπολεμικά το στρατηγικό τους ρόλο, εξαιτίας της συγκέντρωσης σχεδόν όλων των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στα λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας.

Παράλληλα, η έλλειψη συγκεκριμένου σχεδιασμού και η άναρχη ανάπτυξη των θαλάσσιων και χερσαίων εγκαταστάσεων κατά μήκος των ακτών δημιούργησαν ένα υποβαθμισμένο περιβάλλον. Η προσπέλαση είναι δύσκολη. Η σύνδεση με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αδύνατη.

Η πολιτική πρωτοβουλία της Κυβέρνησής μας να γίνει διεθνής προκήρυξη για παραχώρηση υπηρεσιών του Εμπορικού Λιμένα Πειραιώς σε ιδιώτες, αν και είναι πολύ σωστή, προσέκρουσε σε διακομματική αντίδραση των λιμενεργατών, με αποτέλεσμα επί επτά εβδομάδες το λιμάνι να υπολείπεται και μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες να εξετάζουν το ενδεχόμενο αποχώρησης και μεταφοράς δραστηριοτήτων σε άλλο λιμάνι εκτός Ελλάδος.

Κύριοι συνάδελφοι, βασική προϋπόθεση είναι η προσέλκυση νέων επενδύσεων –και γιατί όχι, ξένων επενδύσεων– με στόχο την ανάπτυξη των λιμανιών της χώρας μας. Αν κανείς επισκεφτεί τα λιμάνια της Ευρώπης, θα απογοητευτεί για την κατάσταση που επικρατεί στη χώρα μας. Μάλιστα, ορισμένα αποτελούν παράδειγμα στον τομέα κατασκευής και λειτουργίας τους.

Ενδεικτικά θα αναφερθώ στο λιμάνι του Αμβούργου, το οποίο είναι κατασκευασμένο σε ποταμό και παρ' όλες τις δυσκολίες, έχει αναπτυχθεί σε όλα τα επίπεδα, καλύπτοντας όλες τις δραστηριότητες, ακόμα και στον τομέα της ναυπηγικής. Αναπτύχθηκε και ένα σύστημα ασφαλείας διατηρώντας τον παραδοσιακό χαρακτήρα του εκεί όπου πρέπει, παρέχοντας συνθήκες ασφάλειας για τη σωστή λειτουργία, τόσο των πλοίων όσο και των εγκαταστάσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για πολλά χρόνια η ελεύθερη ζώνη λιμένων περιοριζόταν μόνο για οικονομικούς λόγους, προκειμένου να ελέγχονται τα εμπορεύματα για λόγους επιβολής τελωνιακού τέλους εισαγωγής.

Σήμερα επιβάλλεται επιπλέον εξαιτίας πολλών και διαφόρων αιτιών. Πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν και την εγκληματικότητα, η οποία καλπάζει τα τελευταία χρόνια, τη λαθρεμπορία, τη διακίνηση ναρκωτικών, την εμπορία οργάνων, τη σωματεμπορία, την τρομοκρατία, το οργανωμένο έγκλημα. Η πολιτεία θα πρέπει να εξασφαλίσει συνθήκες ανάλογες, ώστε ο καθένας να αισθάνεται ασφαλής και να μην κινδυνεύει.

Ο έλεγχος είναι απαραίτητος. Όμως, πρέπει να γίνεται στα πλαίσια του σεβασμού της αξιοπρέπειας και της διασφάλισης του απορρήτου. Τον έλεγχο δεν τον θέλουν όσοι νιώθουν παράνομοι ή ζουν στην παρανομία. Υπάρχουν όμως και πολίτες που δεν δυσανασχετούν με τον έλεγχο, αλλά και την επιτήρηση, κάτι που παρατηρούμε να εφαρμόζεται σε άλλες χώρες όπου υπάρχουν συγκεκριμένοι χώροι –οριοθετημένοι μάλιστα– οι οποίοι παρακολουθούνται εντονότερα για την προστασία των πολιτών.

Η επίκληση διαφόρων αιτιών για τη μη ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου δεν έχει βάση. Η αναφορά στην Ανεξάρτητη Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων δηλώνει άρνηση ανάληψης ευθυνών. Η αναφορά συναδέλφων –κυρίως της Ελάσσονος Αντιπολίτευσης– ότι τα λιμάνια θα αποκλειστούν με τη λήψη μέτρων ασφαλείας από τους πολίτες δεν ευσταθεί. Σήμερα, η κατασκευή των πλοίων, αλλά το μέγεθος αυτών και η τεχνική τους, από μόνα τους αποκλείουν τη δυνατότητα επαφής των επιβατών και αυτών που ενδεχομένως βρίσκονται για καλωσόρισμα ή ξεπροβόδισμα στην προβλήτα του λιμανιού.

Τα λιμάνια, κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να παρέχουν την ίδια υψηλή ασφάλεια με αυτή των αεροδρομίων και το επίπεδο αυτό θα πρέπει να επεκταθεί και σε άλλους τομείς, όπου ενδεχομένως χρειάζεται. Εγώ θα πρότεινα και στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, ακόμα και στους σταθμούς των υπεραστικών λεωφορείων.

Θα ήθελα να επισημάνω την ιδιαίτερη σημασία των μικρών λιμανιών της χώρας μας, τα οποία λειτουργούν υπό την εποπτεία των λιμενικών ταμείων και των δημοτικών λιμενικών ταμείων.

ων και χαρακτηρίζονται ως αλιευτικά καταφύγια κυρίως.

Εδώ υπάρχει μία σύγχυση αλλά και μία απαράδεκτη κατάσταση. Θα μπορούσαν αυτά τα μικρά λιμανάκια να αναπτυχθούν στην κατεύθυνση όχι μόνο της εξυπηρέτησης των αλιέων και των ερασιτεχνών αλιέων αλλά συγχρόνως της τουριστικής και της εμπορικής ανάπτυξης. Και επειδή το παρόν νομοσχέδιο δεν εξαιρεί αυτά τα μικρά λιμάνια, θεωρώ ότι η ασφάλεια που επιδιώκεται μέσα από αυτό το νομοσχέδιο δεν διασφαλίζεται στο σύνολό της με τη διατήρηση της κατάστασης των μικρών αυτών λιμανιών υπό το καθεστώς που ισχύει σήμερα.

Οι δυνατότητες επιπλέον που δίνονται από την εφαρμογή των Σ.Δ.Ι.Τ. δεν μπορούν να υλοποιηθούν με διοικήσεις λιμενικών ταμείων, διορισμένες, χωρίς κίνητρο, χωρίς γνώσεις και χωρίς την ανάλογη στελέχωση. Θα πρέπει επιτέλους όλα τα λιμάνια –και ιδιαίτερα αυτά τα μικρά λιμάνια στα οποία αναφέρονται- τουλάχιστον να έχουν τη δυνατότητα βιωσιμότητας από την είσπραξη και διαχείριση των λιμενικών τελών που θα πρέπει να εισπράττουν.

Πιστεύω ότι μπορούν να είναι βιώσιμες επιχειρήσεις στην υπηρεσία του πολίτη, αλλά και στην ανάπτυξη της περιοχής.

Μέσα από συγκεκριμένες προτάσεις και μετά από μελέτη μπορούν να δημιουργηθούν βιώσιμες λιμενικές επιχειρήσεις μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα ή να παραχωρηθούν μέσω συμπράξεων σε ιδιώτες. Ο ερασιτεχνισμός ο οποίος επικρατεί σήμερα δεν μπορεί να συνεχιστεί άλλο, κύριοι συνάδελφοι. Για παράδειγμα θα αναφερθώ σε ένα έγγραφο του Υπολιμεναρχείου Σκάλας Κατερίνης, το οποίο προσωπικά ζήτησα. Για το σύνολο των τεσσάρων λιμανιών –αλιευτικών καταφυγίων –και καταθέτω το έγγραφο- του νομού μας εισπράχθηκαν λιμενικά τέλη για το έτος 2006, 22.095,79 ευρώ και για το 2007 μέχρι σήμερα συνολικά 26.480,10 ευρώ, πράγμα που αποδεικνύει ότι κάτι δεν πάει καλά και ότι κάτι πρέπει να διορθωθεί.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αντώνιος Καρπούζας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΡΠΟΥΖΑΣ: Το λιμάνι της Πίδνας του Νομού Πιερίας παραδείγματος χάριν, ένα φυσικό λιμάνι, θα μπορούσε να αναπτυχθεί επικουρικά με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Βρίσκεται δίπλα στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης-Αθήνας, διέρχεται πλησίον σιδηροδρομική γραμμή, όπου δίνεται η δυνατότητα και κατασκευής σιδηροδρομικού σταθμού για τη μεταφορά μεταξύ των άλλων και του αλατιού από τις παρακείμενες εγκαταστάσεις των αλυκών, κάτι που θα αρκούσε από μόνο του ώστε το λιμάνι αυτό να αναπτυχθεί και να είναι βιώσιμο. Μπορεί επιπλέον να προσφέρει τη δυνατότητα τουριστικής ανάπτυξης και ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών και σκαφών αναψυχής καθ' όσον έχει κορσεστεί η Θεσσαλονίκη, που απέχει τριάντα χιλιόμετρα περίπου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας θα ήθελα να επισημάνω τη σημασία αυτού του νομοσχεδίου για την ασφάλεια των λιμανιών της χώρας και να προτρέψω όλους τους συναδέλφους να στηρίξουμε την προσπάθεια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στην κατεύθυνση αυτή, ώστε κάποια στιγμή να αποκτήσουμε λιμάνια και σύγχρονα αλλά και ασφαλή, που θα αναβαθμίζουν τη χώρα μας σε όλα τα επίπεδα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το νομοσχέδιο που συζητάμε για την ασφάλεια των πλοίων, των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι πραγματικά πολύ σημαντικό για τη χώρα μας. Και είναι σημαντικό γιατί η χώρα μας έχει πολλά λιμάνια, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις μετακινήσεις μέσω των πλοίων και επομένως αυτό το νομοσχέδιο έχει πολύ μεγάλη σημασία. Θέλω να τονίσω από την αρχή ότι δεν είναι η μεταφορά μιας απλής οδηγίας στο ελληνικό δίκαιο, όπως προσπάθησε να πει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, αλλά και ο Υπουργός στην επιτροπή. Η μεταφορά αυτής της οδηγίας εδώ γίνεται με τη μορφή ενός νομοσχεδίου και μάλιστα με πολύ σημαντικές, πολύ ουσιαστικές παρεμβάσεις για την ασφάλεια των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Δηλαδή προβλέπονται σημαντικές παρεμβάσεις και αλλαγές στη λειτουργία των λιμανιών.

Μέχρι σήμερα γνωρίζαμε ότι για την ασφάλεια των λιμανιών, των λιμενικών εγκαταστάσεων κ.λπ. την ευθύνη την είχαν κρατικές υπηρεσίες, το Λιμενικό Σώμα, τα τελωνεία, οι Υπηρεσίες Ασφαλείας του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και άλλες κρατικές υπηρεσίες. Σήμερα με το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε και σύμφωνα με τις δηλώσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας φαίνεται ότι η δυνατότητα αυτή της ασφάλειας των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων παραδίδεται σε ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας. Έχει ανακοινώσει μάλιστα ο Υπουργός ότι πρόκειται μέσω συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα - τις γνωστές Σ.Δ.Ι.Τ. - να παραχωρήσει τη λειτουργία αυτή των λιμανιών σε ιδιωτικές εταιρείες. Μάλιστα έχει ανακοινώσει -και βρίσκεται και προς το τέλος από ό,τι διαβάζουμε- την ανάδειξη τεχνικού συμβούλου, ο οποίος θα προετοιμάσει όλες τις απαραίτητες ενέργειες για να γίνει η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Θέλω όμως, να τονίσω κάτι, κύριε Υπουργέ, το είπα και στην επιτροπή. Αν προσέξετε το νόμο που έχουμε ψηφίσει εδώ στη Βουλή για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, στο άρθρο 2 λέει σαφώς ότι κρατικές υπηρεσίες ασφαλείας δεν μπορεί να είναι αντικείμενο συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Και μάλιστα σε έναν ευαίσθητο χώρο, αυτόν των λιμανιών, που έχει να κάνει με την εθνική ασφάλεια, την άμυνα, αν θέλετε, και τη δημόσια τάξη. Και αυτό βέβαια ο νόμος των Σ.Δ.Ι.Τ. το στηρίζει στην απαίτηση του Συντάγματος. Πώς εσείς έρχεσθε σήμερα λοιπόν και λέτε: αυτήν την αρμοδιότητα την εκχωρούμε σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, σε ιδιωτικές εταιρείες, χωρίς να λάβετε υπ' όψιν σας αυτήν τη διάταξη;

Όμως, θέλω να κάνω ένα ερώτημα, κύριε Υπουργέ. Οι αρμόδιες υπηρεσίες που είπα προηγουμένως, το Λιμενικό, τα τελωνεία, οι υπηρεσίες ασφαλείας του κράτους, που είχαν μέχρι σήμερα τον έλεγχο στα λιμάνια, δεν μπορούν αν εξοπλιστούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις αυτής της οδηγίας και

αυτού του κανονισμού;

Η Ελλάδα, κύριε Υφυπουργέ, έκανε Ολυμπιακούς Αγώνες και είχε πολύ μεγάλη επιτυχία. Μάλιστα, πάρα πολλοί Υπουργοί - και εσείς ενδεχομένως ή ο κύριος Υπουργός - έχουν τονίσει πολλές φορές ότι θα εξάγουμε και τεχνογνωσία σ' αυτόν τον τομέα, γιατί η χώρα μας απέκτησε δυνατότητες, απέκτησε τεχνογνωσία, απέκτησε εμπειρίες στα θέματα ασφαλείας. Και τώρα εσείς έρχεστε και λέτε ότι όλα αυτά τα διαγράφουμε και εκχωρούμε σε ιδιωτικές εταιρείες της ασφάλειας των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Εν πάση περιπτώσει, φαίνεται ότι έχετε αποφασίσει να εκχωρήσετε αυτήν την αρμοδιότητα -και επαναλαμβάνω ότι σύμφωνα με το νόμο και το Σύνταγμα είναι αποκλειστικά κρατικής ευθύνης- σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Έχετε αποφασίσει απ' ό,τι φαίνεται, με έναν προϋπολογισμό 480.000.000 ευρώ, όπως έχει γραφεί, να εκχωρήσετε την ασφάλεια των δώδεκα μεγαλύτερων λιμανιών σε ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας. Μάλιστα έχετε ανακοινώσει ότι βρίσκεται στο τέλος, όπως είπα προηγουμένως, η διαδικασία ανάθεσης τεχνικού συμβούλου.

Επίσης, έχει δημοσιευθεί στον Τύπο και ποιες εταιρείες ενδιαφέρονται λίγο-πολύ να αναλάβουν την ανάδειξη του τεχνικού συμβούλου αλλά και ποιες ενδιαφέρονται για τα θέματα ασφαλείας.

Το ερώτημα, όμως, είναι άλλο. Ποιος θα πληρώσει αυτά τα χρήματα; Ποιος θα πληρώσει τα 480.000.000 ευρώ που είναι η σύμπραξη; Θα μπουν ως τέλος ή θα μπουν στις δημόσιες επενδύσεις; Ποιος θα πληρώσει, λοιπόν, αυτό το τέλος, αυτό το κόστος των 480.000.000 ευρώ, τα οποία θα κοστίζουν για δέκα χρόνια αυτή η υπηρεσία για τα δώδεκα λιμάνια;

Και, εν πάση περιπτώσει, όπως τόνισε και ο εισηγητής μας, με ποιες διαδικασίες θα γίνει η ανάθεση αυτού του έργου, αυτής της υπηρεσίας; Διότι γνωρίζουμε πολύ καλά ότι τα έργα και οι υπηρεσίες, που ανατίθενται μέσω της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, είναι κατά παρέκκλιση κάθε θεσμικού πλαισίου για τα έργα και τις υπηρεσίες που ανατίθενται από το κράτος. Άρα, λοιπόν, εδώ υπάρχει ένα θέμα, διαφάνειας και ελέγχου.

Θέλω όμως να τονίσω και κάτι ακόμη, κύριε Υφυπουργέ. Φαίνεται ότι προτρέχετε και μάλιστα επειδή προτρέχετε, έχετε σκοπτάσει κιόλας. Πριν από μερικές μέρες, έγινε γνωστό ότι έχετε αναθέσει σε μια εταιρεία που έχει την επωνυμία «EUROPEAN SEC» τη μελέτη για την ασφάλεια των λιμανιών του Πειραιά, της Κέρκυρας και της Ηγουμενίτσας. Ανακοινώθηκε, λοιπόν, ότι δύο ή τρία στελέχη αυτής της εταιρείας καταδικάστηκαν από την ελληνική δικαιοσύνη ως έμποροι ναρκωτικών. Σ' αυτούς αναθέτετε, κύριε Υφυπουργέ, τη μελέτη της ασφάλειας των λιμανιών και κατ' επέκταση την ασφάλεια; Τι να πει ο πολίτης ο οποίος ακούει τέτοια θέματα;

Όμως, θέλω να τονίσω και κάτι ακόμη. Με το άρθρο 10 δίνεται η δυνατότητα στο λιμενάρχη, μετά από πρόταση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμανιού, να καθορίζει τη λιμενική ζώνη. Ξέρουμε ότι όπου να' ναι τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, Πειραιάς και Θεσσαλονίκη, ιδιωτικοποιούνται. Σε λίγο έρχεται και η σειρά και άλλων μεγάλων λιμανιών. Φανταστείτε, λοιπόν, να έχουν ιδιωτικοποιηθεί τα λιμάνια και να έχει παραχωρηθεί και η υπηρεσία ασφαλείας των λιμανιών σε ιδιώτες. Τότε το κράτος τι θα κάνει; Θα πρόκειται περί ενός άβατου και δεν θα μπορεί να πλησιάσει κρατική υπηρεσία, δεν θα μπορεί να πλησιάσει κανένας. Θα είναι στον αποκλειστικό έλεγχο ιδιωτικών επιχειρήσεων που έχουν ως σκοπό το κέρδος και μόνο, χωρίς κανέναν απολύτως έλεγχο.

Άρα, λοιπόν, πιστεύω ότι εδώ θα πρέπει να υπάρξουν διορθώσεις. Εάν πράγματι ενδιαφέρεστε για την ασφάλεια των λιμανιών και κυρίως για την προστασία των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου και των Ελλήνων πολιτών, θα πρέπει εδώ υποχρεωτικά να δεχθείτε ότι θα πρέπει να εισηγούνται και να γνωμοδοτούν γι' αυτά τα θέματα της οριοθέτησης των λιμανιών και οι τοπικοί φορείς. Για παράδειγμα, στην Πάτρα έχουμε εφτά χιλιόμετρα λιμενική ζώνη και είναι ίσως η μοναδική πόλη στην Ελλάδα που δεν έχει «μέτωπο» στη θάλασσα. Φανταστείτε, λοιπόν, αύριο ο λιμενάρχης με τη λιμενική επιτροπή, η οποία ορί-

ζεται από τον Υπουργό, να καθορίσουν τα όρια και να βγάλουν όλη την πόλη απ' έξω. Τότε, κανένας δεν θα έχει πλέον καμμία δυνατότητα παρέμβασης σ' αυτήν τη διαδικασία και σ' αυτόν το σχεδιασμό, της λιμενικής ζώνης.

Εν πάση περιπτώσει, πιστεύω, κύριε Υφυπουργέ, ότι αυτό το νομοσχέδιο, που είναι πάρα πολύ σημαντικό όπως είπα στην αρχή, έχει μια πλήρη εφαρμογή στην Πάτρα. Γιατί το λέω; Για δύο θέματα.

Το πρώτο θέμα είναι οι λαθρομετανάστες. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι εκεί έχουμε δυόμισι χιλιάδες λαθρομετανάστες. Όσο περνάει ο καιρός αυξάνεται αυτός ο αριθμός. Γιατί οι χώρες από τις οποίες προέρχονται αυτοί οι λαθρομετανάστες, έχουν μεγάλα προβλήματα φτώχειας, έχουν συγκρούσεις. Είναι οι Κούρδοι, οι Ιρακινοί, οι Αφγανοί κ.λπ.. Συνωστίζονται όλοι στην Πάτρα, γιατί θέλουν όλοι να περάσουν μέσα από το λιμάνι προς τις άλλες χώρες της Ευρώπης.

Τι έχετε κάνει γι' αυτό; Μεταθέτετε μονίμως το πρόβλημα στους τοπικούς φορείς και λέτε «οι τοπικοί φορείς να λύσουν το θέμα». Μα, είναι θέμα τοπικών φορέων το ζήτημα της ασφάλειας, της λαθρομετανάστευσης; Δεν είναι θέμα δικό σας, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Υπουργείου Εξωτερικών, του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης; Γιατί δεν ασχολείστε με το ζήτημα και έχετε μετατρέψει μια ολόκληρη περιοχή της Πάτρας σε τριτοκοσμικό μέρος;

Το δεύτερο θέμα είναι συναφές με το προηγούμενο, είναι ο καθορισμός των ορίων των λιμανιών. Είναι δυνατόν η πόλη της Πάτρας να μην έχει δυνατότητα να βγει στο λιμάνι, στη θάλασσα και να έχει επτά χιλιόμετρα λιμενική ζώνη; Τώρα κατασκευάζεται καινούργιο λιμάνι.

Εν πάση περιπτώσει όταν θα λειτουργήσει το καινούργιο λιμάνι, το παλιό τι θα γίνει; Έχετε σκοπό κι αυτό να το ιδιωτικοποιήσετε; Διαφορετικά θα πρέπει να μας ενημερώσετε εδώ ότι δεν έχετε τέτοιο σκοπό.

Έχετε ή δεν έχετε σκοπό να ιδιωτικοποιήσετε το λιμάνι της Πάτρας; Ακόμη τα δύο λιμάνια (Πειραιάς και Θεσ/νίκης) θα ιδιωτικοποιηθούν; Πρέπει να μας πείτε τι θα γίνει. Γιατί άκουσα πριν από λίγο το συνάδελφό μου να λέει ότι δεν ιδιωτικοποιήθηκαν μέχρι σήμερα γιατί υπήρχε αντίδραση από τους εργαζόμενους.

Τελειώνοντας ερωτώ: Πρόκειται να ιδιωτικοποιήσετε τα μεγάλα λιμάνια; Πέστε μας θα συνεργαστείτε με τους τοπικούς φορείς για να έχουν και οι πόλεις και οι νομαρχίες κάποια αρμοδιότητα και κάποια εξουσία σ' αυτούς τους χώρους και όχι μόνο οι ιδιωτικές επιχειρήσεις και τα ιδιωτικά συμφέροντα;

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Σπηλιόπουλε.

Το λόγο έχει ο κ. Τσούκαλης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φαίνεται ότι με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο Νέα Δημοκρατία και ΠΑ.ΣΟ.Κ. αποφάσισαν με πλήρη ομοφωνία την πορεία ολοκληρωτικής ιδιωτικοποίησης και ολοκληρωτικής εμπορευματοποίησης των λιμανιών. Υπάρχει πραγματικά μία συμπίεση η οποία όμως κρύβει την κρίσιμη ταμπάκαρα.

Συμφωνούν και τα δύο κόμματα ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι αποκλειστικά και μόνο τεχνικό και εφαρμόζει, υλοποιεί στη χώρα μας ανειλημμένες διεθνείς υποχρεώσεις που έχουμε αναλάβει όσον αφορά το Διεθνή Κώδικα ISPS. Όμως, παραβλέπεται ένας παράγοντας κρίσιμος, ο οποίος θα καταστήσει περαιτέρω ασφυκτικό και επαχθή το πλαίσιο λειτουργίας και διαχείρισης όλων των λιμενικών ζωνών και κυρίως αυτών που διέπονται από το καθεστώς των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε..

Θα ήθελα, κύριοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., να είμαι περισσότερο επικριτικός για σας και λιγότερο για τη Νέα Δημοκρατία. Η Νέα Δημοκρατία έχει επιλέξει μια συγκεκριμένη πολιτική την οποία εφαρμόζει. Αλλά, δυστυχώς, αυτήν την πολιτική που εφαρμόζει, τη στηρίζει σε ένα καθεστώς το οποίο, δυστυχώς, εγκαθιδρύσατε εσείς με το ν. 2932/2001, ο οποίος ψηφίστηκε επί Υπουργίας κ. Παπουτσή. Και δυστυχώς, αυτός ο νόμος ψηφίστηκε στον κολοφώνα της νεοφιλελεύθερης πολιτικής που εκείνη την εποχή είχε συνεπάρεται όλο το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ολόκληρο το σημερινό κόμμα της

Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. τότε με το νόμο αυτό είχε να επιλέξει μεταξύ δύο μοντέλων-επιλογών διαχείρισης των λιμανιών της χώρας. Μοντέλα που εμπεριείχαν σαφέστερες πολιτικές επιλογές και εφαρμόζονταν ήδη στην Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο.

Το πρώτο μοντέλο –το είχαμε δίπλα μας, εφαρμόστηκε στην Ιταλία και σε άλλες χώρες- το οποίο, δυστυχώς, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. τότε δεν μπόρεσε να το υιοθετήσει. Το ένα, λοιπόν, μοντέλο χαρακτήριζε τις λιμενικές ζώνες και τα λιμάνια ως ένα πάγιο οικονομικό στοιχείο της γενικότερης επιχειρηματικής λειτουργίας του λιμανιού, παραβλέποντας εντελώς τις πολεοδομικές, χωροταξικές, κυκλοφοριακές παραμέτρους των περιοχών αυτών. Αυτό είναι το μοντέλο που δεν εφαρμόστηκε στην Ιταλία. Με συγχωρείτε.

Η δεύτερη επιλογή-μοντέλο είναι αυτό που, συνυπολογίζοντας όλες τις προαναφερόμενες παραμέτρους, παρείχε στις τοπικές κοινωνίες μέσω των φορέων τους, δηλαδή τους δήμους και τις νομαρχίες, αποφασιστικές αρμοδιότητες, όσον αφορά το χαρακτήρα της ανάπτυξης λιμενικής ζώνης, κυρίως αυτών που δεν κάλυπταν λιμενικές εγκαταστάσεις, λιμενικές χρήσεις. Εκπονούνταν από κοινού τα γενικά σχέδια ανάπτυξης της πόλης-λιμανιού, τα λεγόμενα «city port master plans», με τα οποία η λιμενική ζώνη ήταν ενταγμένη στα γενικά πολεοδομικά σχέδια των πόλεων.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με το ν. 2932/2002 επέλεξε, κατόπιν ψυχρών υπολογισμών, το πρώτο μοντέλο. Δεν ακολούθησε το παράδειγμα της Ιταλίας, με αποτέλεσμα την πλήρη απεμπλοκή και παραγκωνισμό όλων των τοπικών κοινωνιών και των τοπικών φορέων, και κυρίως της Αυτοδιοίκησης, από το συνολικό σχεδιασμό των αλληλοεπιδράσεων των πόλεων με τα λιμάνια τους. Έτσι, με το νόμο αυτό ανατέθηκε αποκλειστικά και με καθοριστικό τρόπο στην κυβέρνηση και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τότε να σχεδιάζει, να επεκτείνει, να συρρικνώνει τη λιμενική ζώνη, να καθορίζει τις κυκλοφοριακές συνθήκες, να πολεοδομεί, να χωροτάσσει και γενικώς να πράττει οτιδήποτε θα έκρινε σκόπιμο για την ευδόση των επιχειρηματικών και κερδοσκοπικών επιδιώξεων των ανωνύμων εταιρειών.

Οι λιμενικές ζώνες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην Ελλάδα, και κυρίως στις περιοχές όπου υπάρχει το καθεστώς των ανωνύμων εταιρειών, είναι μαύρες τρύπες στα γενικά πολεοδομικά σχέδια. Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας ένα τμήμα της λιμενικής ζώνης είναι εκτός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Και δεν είναι μόνο αυτό. Ακριβώς επειδή είναι εκτός γενικού πολεοδομικού σχεδιασμού, έχουν διαφορετικούς συντελεστές δόμησης, διαφορετικά ύψη, διαφορετικούς όγκους κτηρίων, διαφορετικές χρήσεις γης, διαφορετικές κυκλοφοριακές συνθήκες. Ο σχεδιασμός εκπονείται εν λευκώ και κατά το δοκούν από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης των Λιμένων, της λεγόμενης Ε.Σ.Α.Λ. Εφαρμόζεται, έτσι, ένας εντελώς ανορθολογικός, παράνομος και άκρως αντισηματικός πολεοδομικός σχεδιασμός σε βάρος των πόλεων, από ένα υπηρεσιακό όργανο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Η Ε.Σ.Α.Λ. λαμβάνει αποφάσεις μειζονος σημασίας και σπουδαιότητας που υποκαθιστούν στην πράξη τον πολεοδομικό και οικιστικό σχεδιασμό. Και αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χωρίς τις στοιχειώδεις συνταγματικές εγγυήσεις που προβλέπουν για τα υπόλοιπα πολεοδομικά σχέδια (έκδοση προεδρικών διαταγμάτων και προηγούμενη επεξεργασία από τις αρμόδιες επιτροπές επεξεργασίας του Συμβουλίου της Επικρατείας). Το αποτέλεσμα του συγκεκριμένου μοντέλου είναι η ανάπτυξη μιας άνευ προηγουμένου και αναμενόμενης συγκρουσιακής κατάστασης μεταξύ των φορέων των τοπικών κοινωνιών και της λειτουργίας εκμετάλλευσης των λιμανιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτή τη στιγμή σε όλες τις πόλεις-λιμάνια επικρατεί ένας αναβρασμός άνευ προηγουμένου, γιατί αυτήν τη στιγμή έχουν συνειδητοποιήσει τι σημαίνει το καθεστώς αυτό που ίσχυε από το 2001 για την εφαρμογή του κώδικα ISPS.

Το θεσμικό αυτό πλαίσιο το κληρονόμησε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και το εκμεταλλεύτηκε απόλυτα γιατί ταί-

ριαζε στις πολιτικές επιλογές της, δηλαδή η χωρίς προσχώματα και γραφειοκρατία ιδιωτικοποίηση και το πλαίσιο αυτό τη βοηθούν απόλυτα όσον αφορά τις χρήσεις γης και για την εφαρμογή του ISPS.

Πάνω σ' αυτό το πλαίσιο λοιπόν πρόκειται να εφαρμοστούν οι διατάξεις του συγκεκριμένου νομοσχεδίου και εδώ βρίσκεται το ζητούμενο. Αυτός είναι ένας άλλος λόγος για τον οποίο καταψήφισαμε φανατικά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Είναι ένα πλαίσιο που προσφέρει «παρθένο» και καθαρό το χώρο εφαρμογής του στις κυβερνητικές επιδιώξεις, όταν μάλιστα φέρεται ως πιθανό ενδεχόμενο η Κυβέρνηση να αναθέσει την εφαρμογή των συστημάτων ασφαλείας των λιμένων σε εφαρμογή του κώδικα ISPS με σύμβαση παραχώρησης, γιατί αυτό θα οδηγήσει σε μη αναστρέψιμο αποκλεισμό των λιμενικών ζωνών.

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

Τελειώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά τη συγκεκριμένη οριοθέτηση των λιμενικών ζωνών όπου θα εφαρμοστεί το ISPS, μ' αυτό το καθεστώς είναι κατανοητό πλέον ότι πραγματικά η σχέση πόλης και λιμανιού στην Ελλάδα είναι τελειωμένη υπόθεση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Τσούκαλη.

Ο κ. Βελόπουλος έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, συμπαθώ ειλικρινά και εσάς και τον κ. Παυλίδη και τον κ. Κεφαλογιάννη ο οποίος δεν είναι εδώ, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι θα σας χαριστώ. Το λέω αυτό διότι χθες βρέθηκα σε τηλεοπτικό σταθμό, στο ALTER, στην εκπομπή του Νίκου Κατζηνικολάου και είδα με έκπληξη και με θλίψη ταυτόχρονα, την έλλειψη σοβαρότητας σε επίπεδο πολιτείας για τον έλεγχο των ανθρώπων – αυτό είναι πολύ σημαντικό – που έρχονται να κάνουν μελέτες για την ασφάλεια των λιμανιών μας. Είναι τρομακτικό. Δεν ξέρω πόσοι το αντιληφθήκαμε αυτό, αλλά σε μία εταιρεία που κάνει μελέτες για την ασφάλεια των λιμανιών υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι καταδικάστηκαν σε ισόβια για εμπορία ναρκωτικών. Υπάρχουν μέτοχοι. Αυτό ήταν το πρώτο σοκ. Θα μου πείτε ότι μπορεί να τύχει. Συμφωνώ απόλυτα, κύριε Υπουργέ. Στην Ελλάδα συμβαίνουν πολλά περιεργα γιατί έτσι κι αλλιώς είμαστε πρώτοι στη διαφθορά στην Ευρώπη, άρα λοιπόν όλα είναι όχι τυχαία αλλά δεδομένα στην Ελλάδα, όλα γίνονται. Αυτό το ξέρουμε γιατί επί τριάντισι χρόνια, από τότε που ξεκινήσατε να κυβερνάτε τον τόπο, βγήκατε με τη «σημαία» της πατάεως της διαφθοράς και της διαπλοκής, αλλά ακόμη και σήμερα το «σάπιο» και το διεφθαρμένο δυστυχώς υπάρχουν στον τόπο.

Αυτό όμως που μου προκαλεί μεγαλύτερη εντύπωση είναι ότι έρχεται αυτή η ιστορία ως «ουρά», αν θέλετε, της προσπάθειας και της βουλήσεως να ιδιωτικοποιήσετε τα λιμάνια. Είναι δεδομένο αυτό, είναι πάγια τακτική η ιδιωτικοποίηση των λιμένων.

Θα μου πείτε ότι ζούμε σε μία παγκοσμιοποιημένη κοινωνία και θα έχετε και δικίο και οι ιδιωτικοποιήσεις και οι αποκρατικοποιήσεις καλύτερα είναι ένας βαθμός ώστε να πάρουμε κάποια χρήματα και να βγάλουμε από το «σβέρκο» του οικονομικού προϋπολογισμού κάποια χρήματα ως βάρος. Θα πω ναι, αλλά είναι αδιανόητο να πωλούνται μόνο οι κερδοφόρες επιχειρήσεις. Να μιλήσω για τον Ο.Τ.Ε., να πω για τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης;

Το χειρότερο απ' όλα είναι ότι μαζί με την ασφάλεια και την ιδιωτικοποίηση-αποκρατικοποίηση των λιμένων υπάρχει και κάτι άλλο. Γνωρίζω ότι Αραβες – και το λέμε όλοι – και Κινέζοι θέλουν να πάρουν τα λιμάνια. Δείτε λοιπόν συνδυαστικά αυτά τα δύο: Κινέζοι με τη γνωστή ιστορία των εμπορευμάτων και των φτηνών προϊόντων που έρχονται, με το ότι ο έμπορος σήμερα έχει πρόβλημα και με το ότι τα κινεζικά προϊόντα δημιουργούν πρόβλημα στην οικονομία μας και Αραβες. Δεν το συνδέω με την τρομοκρατία που έχετε κάνει ολόκληρο αγώνα εσείς προσωπικά, κύριε Υπουργέ, κατά το παρελθόν, αλλά ως γνωστόν αν

ψάξουμε λίγο τις ρίζες αυτής της ιστορίας, εξ' όσων γνωρίζω δημοσιογραφικά, οι ρίζες πηγαίνουν στη Σαουδική Αραβία. Δεν ξέρω κατά πόσο αυτή η ιστορία σαουδαρικών κεφαλαίων μπορεί να βοηθήσει την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, αλλά φοβάμαι. Ο.Τ.Ε., λιμάνια και πάει η ιστορία πολύ πιο μακριά απ' ό,τι φανταζόμαστε.

Εκείνο που μου προκαλεί κατάπληξη είναι ότι ως Κυβέρνηση – αλλά και η προηγούμενη – μιλάτε για ανάπτυξη λιμένων κ.λπ.. Με 30% απορροφητικότητα από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης μιλάμε για ανάπτυξη;

Δηλαδή μας δίνουν 100 ευρώ και παίρνουμε 30. Η ανικανότητα είναι ξεκάθαρη και πασιφανής. Τι να συζητάμε για ασφάλεια λιμένων, για διασφάλιση και να ασφαλίσουμε τα λιμάνια; Από ποιούς; Ας διασφαλίσουμε πρώτα την Ελλάδα από την ανικανότητά σας και μετά να συζητάμε για την ασφάλεια. Και δεν ομιλώ προσωπικά προς τον Υπουργό – προς Θεού! – αναφέρομαι στην ανικανότητα συνολικά, ώστε να μπορέσουμε να απορροφήσουμε κεφάλαια. Και δεν είναι μόνο του Υπουργείου σας ευθύνη, είναι και των υπολοίπων.

Άκουσα και ένα επιχείρημα, το οποίο μου φάνηκε περίεργο. Ξέρετε, λέει, τα λιμάνια θα γίνουν ανώνυμες εταιρείες και άρα, πρέπει να έχουμε ασφάλεια, security, μια και είναι ιδιωτικές εταιρείες. Θα γίνει σύμπραξη, λέει, δημοσίου και ιδιωτικού, άρα είναι ιδιωτικός ο χώρος, θα βάλουμε και security, να βγάλουμε τους λιμενικούς απ' έξω. Να τους κάνουμε τροχονόμους, λοιπόν. Ο λιμενικός θα γίνει τροχονόμος.

Ας ψάξουμε να δούμε τι λένε οι λιμενικοί. Γιατί, μιλώντας με λιμενικούς, είδα ότι έχει απαξιωθεί το λειτουργήμα του λιμενικού και δυστυχώς ερχόμαστε σήμερα να τους κάνουμε τροχονόμους. Αντί, λοιπόν, να τους δώσουμε συστηματικότερες αρμοδιότητες και να τους κάνουμε κοινωνούς της προστασίας της ασφαλείας, τους πετάμε έξω και βάζουμε μια εταιρεία security.

Με το ίδιο σκεπτικό, κύριε Υπουργέ, αφού αυτή η ιδιωτική εταιρεία που θα πάρει τα λιμάνια θα γίνει ανώνυμη εταιρεία στο τέλος, τότε και οι Π.Α.Ε. είναι ανώνυμες εταιρείες, αλλά οι αστυνομικοί φρουρούν τα γήπεδα. Γιατί δεν βάζετε τους λιμενικούς, λοιπόν, και βάζετε ιδιωτικές εταιρείες μέσα;

Θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο ακόμη. Το δυστύχημα στην Ελλάδα είναι ότι από αρχαιότατων χρόνων – γιατί, κύριε Παυλίδη, ξέρετε πολύ καλύτερα εσείς ιστορία από εμένα – η Ελλάς είχε ναυσιπλοία. Όμως, ουδέποτε μέχρι σήμερα τα λιμάνια ανήκαν σε ιδιώτες. Η Ελλάδα είχε το Αιγαίο ως προπομπό της οικονομικής της ανάπτυξης, είχε τα πλοία, τους ναυτικούς, γιατί είχε λιμάνια δημόσια. Σε καμία πόλη-κράτος της αρχαίας Ελλάδας δεν υπήρχε ιδιώτης με δικό του λιμάνι. Μόνο στην Ελλάδα συμβαίνει σήμερα και δυστυχώς είστε στην ιστορική αυτή στιγμή που ανατρέπετε τη λογική.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ποιο λιμάνι είναι το ιδιωτικό;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Σας επαναλαμβάνω – και δεν θέλω να κάνω, κύριε Υπουργέ, διάλογο μαζί σας – ότι, όταν πωληθούν τα λιμάνια...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Λέτε «θα πωληθούν».

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα πωληθούν. Δεσμεύεστε ότι δεν θα πωληθούν; Δεν δεσμεύεστε. Δεν είστε Υπουργός, ούτε Πρωθυπουργός. Δεν δεσμεύεστε ως Κυβέρνηση. Είναι γνωστό ότι θα πωληθούν, ότι θα αποκρατικοποιηθούν, κύριε Υπουργέ, και δεν συνεχίζω.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Σας διαβεβαιώ, δεν θα πωληθούν.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, έχετε τη συνήθεια να διακόπτετε τους άλλους. Το κάνατε και σε προηγούμενο συνάδελφο και δεν είναι σωστό. Ευχαριστώ πολύ.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Τον αγαπάμε τον κύριο Υπουργό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Πάντοτε. Όποιον αγαπάς ενοχλείς συνήθως.

Συνεχίζοντας, λέω το εξής: Μιλάμε για λιμάνια. Είμαι από τη Θεσσαλονίκη, αλλά εκλέγομαι στη Β' Περιφέρεια που δεν έχει λιμάνι, έχει όμως τη Μηχανιώνα. Εκεί ακόμη κάνετε το λιμάνι, και εσείς και οι προηγούμενοι. Όμως, ευκαιρίας δοθείσης, θέλω να πω ότι εκεί λιμοκτονούν οι ψαράδες, γιατί κάνουμε εισαγω-

γή ψαριών.

Ξέρετε ότι η Θεσσαλονίκη, το δεύτερο λιμάνι της Ελλάδος, δεν έχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με το Αιγαίο; Το γνωρίζετε όλοι σας. Για ποια λιμάνια μιλάμε; Για ένα λιμάνι που δεν έχει σύνδεση ακτοπλοϊκή, που είναι αποκομμένο από την υπόλοιπη νησιωτική Ελλάδα, ένα λιμάνι ανύπαρκτο, το οποίο όμως είναι μητρόπολη της Βαλκανικής, που θα φέρουμε τον εμπορευματοκό σταθμό εκεί και κάνουμε τον προβλήτα του λιμανιού και καλά κάνουμε και τον κάνουμε. Όμως, δεν έχει πλοία. Θα έχει μόνο κινέζικα εμπορεύματα, φαντάζομαι, τα οποία θα έρθουν να χτυπήσουν τη ραχοκοκαλιά της οικονομίας των μεσαίων στρωμάτων.

Υπάρχει το επιχείρημα ότι στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» η ασφάλεια είναι σε ιδιώτες. Ναι, κύριε Υπουργέ, αλλά ο σεβασμός απέναντι στο Βουλευτή από αυτούς τους κύριους είναι απαράδεκτος. Προσωπικά εγώ δέχθηκα –ειλικρινά το λέω– ταπεινωτικό έλεγχο από υπάλληλο του αεροδρομίου, ο οποίος δεν σεβάστηκε ότι είμαι Βουλευτής και εγώ και οι υπόλοιποι συνάδελφοι που ήμασταν μαζί.

Άρα, εγώ θέλω αυτοί οι υπάλληλοι, οι ιδιώτες, να σέβονται πρώτα το Βουλευτή. Αυτή η απαξία τους απέναντι σε εμένα και τους υπόλοιπους συναδέλφους με οδηγεί σήμερα να πω ότι δεν είναι τα πάντα και πανάκεια η ιδιωτική πρωτοβουλία, δεν είναι το άπαν. Δεν σέβονται. Ας πούμε την αλήθεια. Στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» δεν σέβονται οι υπάλληλοι τους Βουλευτές, δεν σέβονται τους πολίτες.

Μιλήσαμε για συστήματα ασφαλείας. Είπε –έχει απόλυτο δικίο– ο κύριος Υπουργός για 20.000.000 ευρώ, για 30.000.000 ευρώ στην Κω, στη Ρόδο, κ.λπ.. Μα, μιλάμε για 20.000.000 ευρώ, όταν πριν από μία ώρα χαρίσατε όλοι μαζί 1.000.000.000 ευρώ στον κ. Κωστόπουλο στην ALPHA BANK; Μιλάμε για 20.000.000 ευρώ που θα δοθούν για την ασφάλεια και είναι δύσκολο, όταν χαρίζουμε μια ώρα πριν 1.000.000.000 ευρώ; Είναι αντιφατικά όλα αυτά.

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ., βέβαια, με τη σειρά του, ανησυχεί για τους ιδιώτες. Ξέρετε, όμως, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει μια ευθύνη. Άνοιξε τους «ασκούς του Αιόλου» των αποκρτικοποιήσεων το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Έχει το δικό του μερίδιο ευθύνης το κόμμα της Αντιπολιτεύσεως, δεν απαλλάσσεται.

Κλείνοντας, να πω ότι με το πρόσχημα της ασφάλειας, κατά τη δική μου άποψη, δημιουργείται ανασφάλεια στους πολίτες. Δημιουργείται ανασφάλεια στους εργαζόμενους μέσα στα λιμάνια. Δημιουργείται ανασφάλεια σε όλους εμάς για το τι θα γίνει στο αύριο, γιατί τα λιμάνια δεν είναι ένας απλός χώρος. Είναι χώρος όπου περνούν και ναρκωτικά. Ο υπεύθυνος των ναρκωτικών κ. Γιάγκου από την Κύπρο λέει ότι όλη η κίνηση των ναρκωτικών δεν γίνεται από τα σύνορα που νομίζουμε όλοι, από λιμάνια γίνεται. Δεν τα λέω εγώ. Ας ψάξουμε, λοιπόν, το θέμα λίγο βαθύτερα. Πλοία, λιμάνια, ασφάλεια, τα χαρίζετε σε ιδιώτες, όταν στο δημόσιο διορίζετε αναφανδόν δικούς σας κρατικούς λειτουργούς. Δεν είναι αντιφατικό αυτό; Αλλά όπου βολεύει είμαστε με τους ιδιώτες και όπου δεν βολεύει, δηλώνουμε τους δικούς μας και τους βολεύουμε στο δημόσιο.

Κύριε Υπουργέ, για εμένα η ασφάλεια των λιμανιών δεν είναι θέμα ιδιωτών και κερδοσκόπων. Είναι θέμα κοινής ωφέλειας και ασφάλειας του τόπου. Αντιληφτείτε το, πριν είναι αργά και πριν σας υβρίζουν και σας λοιδορούν οι επόμενοι πολίτες.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Ο συνάδελφος κ. Κωνσταντίνος Μπαντουβάς έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καίτοι δεν σας αφορά, κύριε Υπουργέ, θέλω και εγώ να συμφωνήσω με τον προλαλήσαντα συνάδελφο ότι οι αρμόδιοι υπάλληλοι στα αεροδρόμια δεν σέβονται τον κόσμο. Θεωρώ, όμως, ότι και ο Βουλευτής πρέπει να είναι στη σειρά -αν είσαι και παπάς με την αράδα σου θα πας- να δέχεται τον έλεγχο, θα πρέπει όμως οι υπάλληλοι αυτοί του αεροδρομίου να είναι πιο ευγενικοί. Δεν σας αφορά βέβαια αυτό εσάς, αλλά το ανέφερα έτσι απλώς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναμφισβήτητο ο εικοστός πρώτος αιώνας σηματοδεύτηκε στο λυκαυγές του από το τραγικό τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου. Το χτύπημα αυτό αποτέλεσε πραγματικό σοκ για όλον τον κόσμο, όχι μόνο λόγω του μεγάλου αριθμού των ψυχών που χάθηκαν άδικα, αλλά και λόγω του πρωτοφανούς σχεδιασμού και του καινοτόμου και σύνθετου τρόπου εκδήλωσής του. Η τρομοκρατία έκανε την εμφάνισή της με αναπάντεχο τρόπο, χρησιμοποιώντας ως φονικό μέσο ένα επίτευγμα της ανθρώπινης δημιουργίας και της τεχνολογίας, το πιο σύγχρονο και κατά τεκμήριο ασφαλές μέσο μεταφοράς, το αεροπλάνο.

Ο λόγος που επέλεξαν οι τρομοκράτες το συγκεκριμένο τρόπο εκδήλωσης της πρωτοφανούς τρομοκρατικής τους ενέργειας, είναι προφανής. Πρώτον, η ανυπαρξία σοβαρών και αυστηρών μέσων και μέτρων ασφαλείας, όπως τουλάχιστον τότε ίσχυαν στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, καθώς δεν περνούσε από τον ανθρώπινο νου η πιθανότητα εκδήλωσης τρομοκρατικής ενέργειας με αυτόν τον τρόπο και δεύτερον, η δύναμη της εικόνας και το σοκ, το δέος που δημιουργούσε στον κόσμο στο χτύπημα αυτό.

Το τρομοκρατικό χτύπημα στους δίδυμους πύργους αποτέλεσε ορόσημο για την παγκόσμια κοινότητα και τον τρόπο που τουλάχιστον τα δυτικά κράτη αντιμετωπίζουν πλέον το φαινόμενο της τρομοκρατίας. Η πρόληψη είναι το καλύτερο μέσο αντιμετώπισης του φαινομένου της τρομοκρατίας. Δυστυχώς, αποδεικνύεται ιστορικά ότι οι τρομοκράτες έχουν το πλεονέκτημα του αιφνιδιασμού. Συνεπώς, η εκ των υστέρων καταστολή του φαινομένου, δεν αποτελεί λυσιτελή τρόπο αντιμετώπισης του. Οι πληγές ενός τρομοκρατικού χτυπήματος δεν επουλώνονται.

Είναι σχεδόν βέβαιο ότι το αυξημένο επίπεδο μέτρων ασφαλείας που έχουν ληφθεί σε παγκόσμια κλίμακα, στον τομέα των εναέριων μεταφορών αποκλείουν σχεδόν το ενδεχόμενο εκδήλωσης νέας τρομοκρατικής ενέργειας με τον τρόπο αυτό. Ήδη όμως, στο Τόκυο, στη Μαδρίτη και στο Λονδίνο αποτέλεσαν στόχο τα επίγεια αστικά και περιαστικά μέσα μαζικής μεταφοράς, με τα χτυπήματα στο σταθμό των τρένων και το μετρό αντίστοιχα.

Τα τρομοκρατικά χτυπήματα υποδηλώνουν ότι στόχος του διεθνούς οργανωμένου εγκληματικού δικτύου, είναι οι μεγαλύτερες δυνατές απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και ο εντυπωσιασμός, αλλά προπαντός η δημιουργία κλίματος φόβου και ανασφάλειας. Παράλληλα, όμως, υπάρχει κατά τη γνώμη μου και μια σημειολογική πτυχή στην επιλογή των στόχων, οι τρομοκράτες χτυπούν τις δομές της σύγχρονης δυτικής κοινωνίας. Χτυπούν σε σημεία και μέσα που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της καθημερινότητας του σύγχρονου δυτικού πολίτη, αλλά ταυτόχρονα αποτελούν και μέσα εκδήλωσης και συνεπικουρίας της οικονομικής δραστηριότητας. Βλέπετε αεροπλάνα, τρένα, μεταφορές εν γένει.

Αυτός ο προβληματισμός, βεβαίως, δεν οδηγεί άνευ εταίρου στην εξαγωγή της βεβαιότητας ότι θα υπάρξουν νέες τρομοκρατικές ενέργειες σε άλλου είδους μέσα μεταφοράς.

Εξάλλου οι εν δυνάμει τρομοκρατικοί στόχοι είναι αμέτρητοι, όμως, οφείλουμε σε κάθε περίπτωση να προνοούμε.

Με τα δεδομένα αυτά συνάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι η χώρα μας, ως κατεχοχήν ναυτική χώρα και παγκόσμια υπερδύναμη στον τομέα της ναυτιλίας, οφείλει να είναι πρωτοπόρος στον τομέα της ασφαλούς διεξαγωγής των θαλασσίων μεταφορών. Αυτό πράττει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση με το παρόν νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο έρχεται να εισαγάγει στο εθνικό δίκαιο με τον πλέον άμεσο και αποτελεσματικό τρόπο τα διεθνή στάνταρ ασφαλείας που υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO, στη διπλωματική συνδιάσκεψη του Λονδίνου το 2002 και ενσωματώθηκαν στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Safety Of Life At Sea) 1974, το λεγόμενο «SOLAS '74», βάσει των οποίων θεοπίστηκε ο κώδικας ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκατα-

στάσεων ISPS, ο οποίος κυρώθηκε από την Ελλάδα με το προεδρικό διάταγμα 56/2004.

Ακολουθώντας δε τις επιταγές των καιρών η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε αρχικά τον Κανονισμό 725/2004 και εν συνεχεία εξέδωσε την οδηγία 65/2005, σχετικά με την ενίσχυση ασφαλείας των λιμένων.

Η ελληνική Κυβέρνηση και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής πρωτοπορώντας σε ευρωπαϊκό επίπεδο προωθεί το παρόν νομοσχέδιο και το καταθέτει στο Εθνικό Κοινοβούλιο προς ψήφιση προκειμένου να εντάξει στο εθνικό δίκαιο την ανωτέρω οδηγία.

Με το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, θεσπίζεται ένα νομικό πλαίσιο ασφαλείας και προστασίας στις ακτοπολικές συγκοινωνίες με στόχο την πρόληψη και την έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση τυχόν τρομοκρατικών ενεργειών εις βάρος των δομών, των μέσων και των υποδομών των θαλασσίων μεταφορών. Στις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου αυτού υπάγονται εβδομήντα εθνικοί λιμένες και εκατόν εξήντα οκτώ λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες προσεγγίζουν πλοία με προέλευση από τρίτες χώρες. Στόχος του νομοσχεδίου είναι να αποκτήσουν τα λιμάνια και οι λιμενικές εγκαταστάσεις αυξημένα επίπεδα ασφαλείας, κατά τα πρότυπα που ισχύουν στους διεθνείς αερολιμένες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα σας κουράσω απαριθμώντας τα κύρια σημεία του νομοσχεδίου. Άλλωστε πολύ αναλυτικά και περιεκτικά το έπραξε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο αξιότιμος συνάδελφος τέως Υπουργός και βαθύς γνώστης των θεμάτων κ. Παυλίδης. Θα ήθελα μόνο να σταθώ σε ορισμένα επιμέρους σημεία του νομοσχεδίου.

Κατ' αρχάς, με την διάταξη του άρθρου 5, παράγραφος 3 του νομοσχεδίου παρέχεται στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων η δυνατότητα να αναθέτουν σε ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας την άσκηση των ελέγχων που προβλέπεται από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας.

Στο σημείο αυτό οφείλω να επισημάνω, κύριε Υπουργέ, ότι οφείλουμε ως πολιτεία να διασφαλίσουμε και τις θέσεις εργασίας των ήδη υφισταμένων λιμενοφυλάκων. Αντιλαμβάνομαι και όλοι αντιλαμβάνομαστε ότι οι ανάγκες και οι απαιτήσεις των καιρών, εν όψει και του γενικότερου λαϊκού αιτήματος για ασφάλεια και τάξη, απαιτούν επαγγελματικά οργανωμένες δομές στην παροχή υπηρεσιών ασφαλείας για τη θωράκιση και την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφαλείας στα λιμάνια, πράξει όμως να διασφαλίσουμε και το επαγγελματικό μέλλον των ανθρωπίνων αυτών που προσφέρουν επί χρόνια και υπό αντίξοες συνθήκες τις υπηρεσίες τους στα λιμάνια.

Το δεύτερο σημείο στο οποίο θα ήθελα να κάνω μια επισημάνση, αφορά την επιβολή ειδικού ανταποδοτικού τέλους λιμένα στους ναύλους των επιβαλλόμενων και αποβιβαζομένων οχημάτων και σε πλοία γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού με ελληνική ή ξένη σημαία, όπως προβλέπεται από το άρθρο 20.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Η ανταποδοτικότητα του τέλους αυτού θα συνίσταται στον προορισμό των αποδιδόμενων ποσών αποκλειστικά για την κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία και εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών, αποσκοπώντας με τον τρόπο αυτό στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στους τελικούς χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων, δηλαδή στους επιβάτες.

Κύριε Υπουργέ, είμαι σύμφωνος με την επιβολή του τέλους αυτού, ελπίζω όμως και θεωρώ εκ των ων ουκ άνευ προϋπόθεση να περιφρουρηθεί η ανταποδοτικότητά του και να μην ευτελιστεί το τέλος αυτό, όπως το περίφημο και ψευδεπίγραφο ανταποδοτικό τέλος παρεπιδημούντων που επιβάλλεται από τους δήμους στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, για το οποίο πολλές φορές έχω ασκήσει κοινοβουλευτικό έλεγχο.

Γι' αυτό απαιτείται αυστηρός έλεγχος στην είσπραξη και διαχείριση του τέλους αυτού.

Ελπίζω βέβαια, κύριε Υπουργέ, τα τέλη αυτά που θα εισπράτ-

τονται από το Λιμένα Ηρακλείου, στην ιδιαίτερη πατρίδα μου, να διατίθενται πράγματι στην αναβάθμιση του λιμένα, ώστε να δύναται να δεχθεί κάθε βυθίσματος πλοίο και ώστε οι αφίξεις των κρουαζιεροπλοίων να αυξηθούν αλλά και κάποια κοντύτερες μεγάλοι βάθους να μπορούν να προσεγγίσουν στη Κρήτη. Η γεωγραφική θέση του Ηρακλείου προσφέρεται για προσέγγιση πλοίων κοντύτερες και δεν χρειάζεται να στησουμε νέο διαμετακομιστικό λιμάνι κοντύτερες στη νότια πλευρά της Κρήτης. Στο νότο θα πρέπει να προχωρήσουμε στην κατασκευή ενός διεθνούς επιβατικού - εμπορικού λιμένα, που θα καταστεί πύλη εισόδου-εξόδου της Ευρώπης με την Βόρειο Αφρική και την Εγγύς Ανατολή, κύριε Υπουργέ.

Τέλος, επικροτώ κύριε Υπουργέ τις ρυθμίσεις του άρθρου 19, με τις οποίες αναβαθμίζεται ουσιαστικά ο ρόλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος με πλούσια ιστορία, παράδοση και προσφορά στη ναυτιλία και την ελληνική οικονομία και κοινωνία γενικότερα από το 1936, αναβαθμίζεται ουσιαστικά με κατοχυρωμένο πλέον το θεσμικό του ρόλο.

Με βάση όλα τα ανωτέρω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, δεν διστάζω να υποστηρίξω και να υπερψηφίσω στο σύνολό του το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Το λόγο έχει ο κ. Στρατάκης.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, εισέβαλαν οι Κρήτες.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Μαζί με τους Δωδεκανήσιους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ναι, οι Κρήτες. Ο ένας διαδέχεται τον άλλον.

Ορίστε, κύριε Στρατάκη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα είναι μια νησιωτική χώρα, όπως ξέρουμε όλοι, με πολλά λιμάνια και θα πρέπει, ενδεχομένως, να αποκτήσει ακόμη περισσότερα, μια και οι θαλάσσιες μεταφορές παίζουν, αλλά μπορούν να παίξουν ακόμα καθοριστικότερο ρόλο στην εξέλιξη και την αναπτυξιακή πορεία της χώρας μας. Με βάση αυτήν τη συλλογιστική θα έλεγα, ακούγοντας και τον προηγούμενο συνάδελφο, ότι η Κρήτη και ιδιαίτερα η νότια Κρήτη έχει ανάγκη ένα λιμάνι στο νότο, που να είναι πύλη εισόδου, μια και είναι το ακρότατο σημείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά ένα λιμάνι όχι σαν αυτό που σχεδιάζει η Κυβέρνηση και που λίγο ή πολύ μας απαντάει στις ερωτήσεις ότι θα κάνει, που ουσιαστικά θα εξυπηρετεί τα συμφέροντα κάποιων εταιρειών της Άπω Ανατολής. Ουσιαστικά εμείς θέλουμε ένα λιμάνι που να είναι πύλη εισόδου, που να είναι διεθνές εμπορικό - επιβατικό, ένα λιμάνι που να συμβάλλει στην τοπική ανάπτυξη, να έχει με τα εθνικά συμφέροντα και όχι με τα συμφέροντα ξένων εταιρειών και χωρών.

Με αυτήν την έννοια, λοιπόν, θα έλεγα ότι πράγματι η Κυβέρνηση θα πρέπει να σταθμίσει τι πρέπει να κάνει σε σχέση με τα λιμάνια που χρειαζόμαστε ως χώρα, ώστε να έχουμε από όλες τις πλευρές τις κατάλληλες εισόδους, τις πύλες εισόδου τις οποίες έχουμε ανάγκη, αν θέλουμε πραγματικά να παίξουμε καθοριστικό ρόλο και σε επίπεδο Ευρώπης αλλά και ως χώρα που είμαστε στη καρδιά της Μεσογείου.

Τα ειδικά αυτά μέτρα που θεσπίστηκαν για την ενίσχυση της ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, όπως ακριβώς ορίζεται, είναι μία διαδικασία η οποία προέκυψε εξαιτίας της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 και των διδύμων πύργων, αλλά εμείς, ανεξάρτητα και από αυτό, τα ζητήματα αυτά θα έπρεπε ίσως να τα έχουμε προσεγγίσει ακόμα και νωρίτερα. Όντως είμαστε υποχρεωμένοι, αν θέλουμε πράγματι να είμαστε συνεπείς προς τις διεθνείς μας υποχρεώσεις, να ακολουθήσουμε τις διαδικασίες που έχουν μπει από τους κανονισμούς, τις οδηγίες κ.λπ.. Όμως, τα προσεγγίζουμε δυστυχώς με έναν επιπόλαιο τρόπο.

Και να μην εμείς επί της αρχής ψηφίζουμε το νομοσχέδιο, γιατί πράγματι καλύπτει ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο, αλλά δεν το καλύπτει με την πρόποσα προσοχή. Απλά το επισημαί-

νω, διότι δυστυχώς το σχέδιο νόμου που συζητάμε αφήνει τα περιθώρια στον Υπουργό να δράσει ανεξέλεγκτα. Ουσιαστικά προβλέπεται σωρεία προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων, που σημαίνει στην πράξη ότι αύριο θα έρθει η Κυβέρνηση να υλοποιήσει αυτό το πλαίσιο που εμείς εδώ σήμερα θα ψηφίσουμε. Και θα έπρεπε προς αυτήν την κατεύθυνση να διατυπώνεται και να προκύπτει μέσα από το σχέδιο νόμου μια διαφορετική αντίληψη απ' αυτήν που προκύπτει ακολουθώντας, ενδεχομένως, κάποιες οδηγίες.

Και θα κάνω κάποιες επισημάνσεις, για να γίνει περισσότερο κατανοητό αυτό που θέλω να πω. Για παράδειγμα, προβλέπεται η εκπόνηση σχεδίων ασφαλείας, προσδιορίζεται ότι πρέπει να μπαίνουν οι υπεύθυνοι ασφαλείας στα πλοία, στις εταιρείες, στα λιμάνια κ.ο.κ..

Η ίδια η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής επισημαίνει ότι δεν προσδιορίζεται μέσα στο σχέδιο νόμου το καθεστώς που θα διέπει αυτούς τους υπεύθυνους και είναι ένα ζήτημα πιστεύω πολύ σημαντικό, αν πράγματι θέλουμε να είμαστε συνεπείς με αυτό που στην πράξη πιστεύω ότι πάμε εδώ να υπερηφανευόμαστε, δηλαδή την ασφάλεια. Είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα και νομίζω ότι θα έπρεπε να το δείτε και θα έπρεπε τουλάχιστον, αν υπήρχε ο απαιτούμενος σεβασμός στην Εθνική Αντιπροσωπεία, αρχές της διαδικασίας αυτής να προβλέπονται στο νομοσχέδιο, κάτι που δεν γίνεται, ένα στοιχειώδες πλαίσιο του καθεστώτος που θα είχε να κάνει με αυτά τα συγκεκριμένα όργανα.

Βεβαίως, λέει ότι πρέπει να υπάρξει άδεια της λιμενικής αρχής για να υπάρξουν όλα αυτά τα οποία προβλέπονται στο σχέδιο νόμου, αλλά εδώ γίνονται κάποιες επισημάνσεις που θα ήθελα και εγώ να σταματήσω σ' αυτές. Λέγεται, για παράδειγμα, ότι όλες αυτές οι διατάξεις των άρθρων -λεγόταν και προηγούμενα σε σχέση και με το αεροδρόμιο- είναι αντίθετες με την παράγραφο 3 του άρθρου 1 και του άρθρου 26 παράγραφος 2 του Συντάγματος και βέβαια σε ό,τι αφορά τουλάχιστον την αστυνομική ή στη συγκεκριμένη περίπτωση τη λιμενική εξουσία και βέβαια ως έκφραση κυριαρχίας, που είναι κατ' εξοχήν δημόσια εξουσία, θα έπρεπε να ασκείται μόνο από τις λιμενικές αρχές.

Βέβαια, εδώ λέει το άρθρο 2 παράγραφος 3 του ν. 3389/2005 επιπλέον ότι δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα συμβάσεις συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για εκτέλεση έργου για την παροχή υπηρεσιών στους τομείς αρμοδιότητας του δημόσιου φορέα, αυτό δηλαδή που έχετε κάνει εσείς με προεδρικό διάταγμα και έχετε ήδη αναθέσει τις μελέτες ασφαλείας των λιμανιών και όλα αυτά, τις δώδεκα συγκεκριμένες μελέτες. Υπάρχουν ουσιαστικά ζητήματα δηλαδή, κύριε Υπουργέ, που νομίζω ότι θα έπρεπε εδώ να τα ξεκαθαρίσουμε, διότι, ιδιαίτερα από τη στιγμή που έρχεται η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής και επισημαίνει αυτές τις αδυναμίες του σχεδίου νόμου, νομίζω ότι εσείς είχατε την υποχρέωση τα ζητήματα αυτά να τα ξεκαθαρίσετε.

Βεβαίως, μπαίνει ένα θέμα και με τα όρια των λιμενικών εγκαταστάσεων των λιμένων που είναι ένα τεράστιο ζήτημα, ιδιαίτερα όπου τα λιμάνια κλείνουν την πρόσβαση των πόλεων προς τη θάλασσα. Εδώ αναφέρθηκε προ ολίγου της Πάτρας, αλλά και στο Ηράκλειο ένα παρεμφερές φαινόμενο έχουμε. Κλείνεται η πόλη προς τη θάλασσα εξαιτίας του λιμανιού, τη στιγμή μάλιστα που θα μπορούσε να προσδιοριστεί ποιος είναι ο τόπος, όπως το λέει κάπου το νομοσχέδιο, αλλά δεν το ξεκαθαρίζει, που πρέπει να περιφραχθεί ή εν πάση περιπτώσει να περιφρουρηθεί για να διασφαλιστεί η ασφάλεια που θέλουμε να διασφαλίσουμε.

Βλέπω μία τάση να επεκτείνονται τα λιμάνια πέρα και έξω από τις λιμενικές εγκαταστάσεις και να τα κάνουμε άλλης μορφής επιχειρήσεις. Το αποτέλεσμα ξέρετε ποιο είναι; Τουλάχιστον αυτό βιώνουμε εμείς στην ιδιαίτερή μου πατρίδα, να μην γίνεται κανένα ουσιαστικό έργο σε ό,τι αφορά το λιμάνι και τις δυνατότητες που έχει να γίνει είτε διαμετακομιστικό κέντρο στις εμπορευματικές ή άλλες μεταφορές είτε να εξυπηρετήσει κάποιες ανάγκες που είναι υπαρκτές. Για παράδειγμα, έρχονται κρουα-

ζιερόπλοια, τα οποία δεν μπορούν λόγω βυθίσματος να προσεγγίσουν το λιμάνι. Είναι καταστάσεις πραγματικά που θα έπρεπε να τις αντιμετωπίσουν οι Οργανισμοί Λιμένος ή τα λιμενικά ταμεία ανάλογα με το φορέα που διοικεί σε κάθε περίπτωση τα λιμάνια. Δεν γίνονται, λοιπόν, αυτά γιατί ασχολούνται με άλλα πράγματα που δεν είναι της αρμοδιότητάς τους και θα έπρεπε πραγματικά αυτό να αντιμετωπιστεί με άλλον τρόπο από την πλευρά του Υπουργείου και ήταν ευκαιρία που υπήρχε ένα σχέδιο νόμου τώρα που θα μπορούσαν κάποια τέτοια ζητήματα να τα ξεκαθαρίσουμε.

Για τις κυρώσεις, που είναι ένα άλλο κορυφαίο ζήτημα, όλα στο ίδιο καλάθι. Τουλάχιστον -λέει- δύο μήνες ό,τι και αν κάνει, όποιος και να είναι, όπως και αν εμπλέκεται. Νομίζω ότι εδώ έπρεπε να υπάρξει μια διάκριση, να ξεκαθαριστούν κάποια πράγματα, ώστε πραγματικά αυτό που λέμε ότι είναι ένα μέσο για να μπορέσουμε να διατηρήσουμε κάποια πράγματα επί της ουσίας να είναι ουσιαστικό μέτρο, να μην τους περνάμε όλους από την ίδια διαδικασία και να βάζουμε τα ίδια ποινολόγια σε όλες τις περιπτώσεις. Ενώ τα παραπτώματα και η παραβατικότητα που παρατηρείται είναι διαφορετική και ακριβώς επειδή είναι διαφορετική, θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί με άλλον τρόπο.

Βάζετε τα τέλη αυτά τα ανταποδοτικά, όπως λέτε, για να έρθω στο άλλο κεφάλαιο που λέει πέραν των δεσμεύσεων που υπάρχουν και με τις οδηγίες και τους Κανονισμούς. Το ανταποδοτικό τέλος το καταργήσατε από τους δήμους με το ν. 3448/2006, επειδή δήθεν δεν ήταν ανταποδοτικό. Μα, δεν έχουν επιπτώσεις οι δήμοι από τη διέλευση των βαρέων φορτηγών που πάνε στο εξωτερικό που είναι όλα πάνω από σαράντα τόνους, στους δρόμους, στις πόλεις μέσα και έχει μόνο το λιμάνι; Και ποια έργα θα κάνει; Και πώς προσδιορίζονται τα έργα που θα κάνει; Αντίθετα μάλιστα εγώ πιστεύω ότι, έτσι όπως μπαίνει εδώ, θα ισχύσει αυτό που ισχύει και από το άλλο τέλος, το 5% που βάζετε, εξαιρούνται μάλιστα τα λιμάνια που μπορούν και έχουν εκδώσει ειδικά τιμολόγια και εδώ πραγματικά παρατηρείται ένα αρνητικό φαινόμενο σε σχέση με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ή -αν θέλετε- του τουρισμού της κρουαζιέρας. Εδώ, δηλαδή, το λιμάνι έρχεται και επιβάλλει τα δικά του τιμολόγια σε κάθε περίπτωση, που μπορεί να είναι και πέραν του 5%, με τη μορφή της ανταποδοτικότητας, όπως λέγεται, αλλά στην ουσία είναι ένα ζήτημα το οποίο επιβαρύνει τον τουρισμό και τις επισκέψεις, διότι εδώ υπάρχει μία αυθαιρέσεια.

Και εγώ θα έλεγα ότι θα πρέπει σε αυτό το σχέδιο νόμου να δείτε όπως ακριβώς εδώ επιβάλλετε το 5%, 2,5% και 2,5% και που μπορεί μόνο με υπουργική απόφαση να αλλαχθεί, να ισχύσει το ίδιο και για τις περιπτώσεις των οργανισμών που εκδίδουν τιμολόγια ώστε να μην υπάρχει αυτή η αυθαιρέσεια. Και βέβαια εκείνο που προέχει και που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί σε κάθε περίπτωση κύριε Υπουργέ, είναι να επαναφέρετε στα διοικητικά συμβούλια αυτών των φορέων του τοπικούς φορείς. Ενδιαφέρονται πολύ περισσότερο από τον οποιονδήποτε διορισμένο της οποιας Κυβέρνησης. Θεωρώ ότι είναι απαράδεκτο αυτό που έχει γίνει μέχρι στιγμής. Πραγματικά είναι ανάγκη σε αυτούς τους οργανισμούς να συμμετέχουν οι φορείς της αυτοδιοίκησης με εκπροσώπους τους, διότι θα συμβάλουν ουσιαστικά στην αναβάθμιση των λιμανιών της χώρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ο κ. Γεωργιάδης έχει το λόγο.

Απών, διαγράφεται.

Η κ. Τσουρή έχει το λόγο.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Κύριε Υπουργέ, όπως καταλάβατε από τους συναδέλφους Βουλευτές και ειδικά της νησιωτικής Ελλάδας, έχουν τεθεί μια σειρά από ζητήματα που αφορούν τα λιμάνια. Δεν έχουν άμεση σχέση με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, αλλά αφορούν μια σειρά από θέματα τα οποία είναι υπαρκτά και πρέπει να τα αντιμετωπίσουμε στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης συζήτησης η οποία πρέπει να γίνει στη Βουλή αλλά μέχρι στιγμής δεν έχει υπάρξει.

Με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου, ολοκληρώνεται έστω και καθυστερημένα, η ενσωμάτωση της κοινοτικής νομοθεσίας στο

εθνικό μας δίκαιο, μιας κοινοτικής νομοθεσίας η οποία αποτελεί το επιστέγασμα μιας πάγιας προσπάθειας και της πολιτικής βούλησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο κρίσιμο ζήτημα της ενίσχυσης των υποδομών οι οποίες αφορούν στις θαλάσσιες μεταφορές. Η Ελλάδα ως παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη, έχει το δικαίωμα αλλά και την υποχρέωση να δραστηριοποιείται ενεργά, θέτοντας υψηλούς στόχους και προδιαγραφές, μέσα στο διεθνές πλαίσιο συνεργασίας για τη λήψη αναγκαίων προληπτικών μέτρων που αφορούν στον εντοπισμό και στην αξιολόγηση πιθανών τρομοκρατικών απειλών έχοντας ως στόχο την προστασία των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Είναι παραπάνω από προφανές ότι ενδεχόμενη μη συμμόρφωση της χώρας μας στους διεθνείς κανόνες ασφαλείας θα επιφέρει πολλές εντυπώσεις σε πολλούς οικονομικούς κρίσιμους τομείς όπως αυτοί του παγκόσμιου εμπορίου και του τουρισμού. Θα πρέπει ωστόσο να παρατηρήσουμε ότι για εξαιρετικά κρίσιμα και ευαίσθητα θέματα και πτυχές αυτής της νομοθετικής πρωτοβουλίας παρέχεται εξουσιοδότηση για τη διευθέτησή τους μέσω προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα: εξουσιοδότηση στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να εκδώσει απόφαση με την οποία ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις δραστηριοποίησης ιδιωτικών εταιρειών, παροχής υπηρεσιών ασφαλείας. Δεύτερον, προβλέπεται έκδοση προεδρικού διατάγματος προκειμένου να ρυθμιστεί η πιστοποίηση και η διαδικασία διενέργειας ελέγχων στα λιμάνια και στις λιμενικές εγκαταστάσεις σε σχέση με την εφαρμογή των εγκεκριμένων σχεδίων ασφαλείας. Τρίτον, προβλέπεται η έκδοση απόφασης για τη ρύθμιση θεμάτων ασκήσεων ετοιμότητας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και για την εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας.

Είναι προφανές ότι τα ζητήματα αυτά είναι εξαιρετικά λεπτά και ευαίσθητα και κρίσιμα για την εθνική μας ασφάλεια. Και ασφαλώς στη διαδικασία έκδοσης των προεδρικών διαταγμάτων και των υπουργικών αποφάσεων είναι αυτονόητο για μας ότι θα επιδειχθεί τουλάχιστον η απαραίτητη προσοχή.

Ο σχετικός κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει τεθεί σε ισχύ από τον Ιούλιο του 2004. Δυστυχώς, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν έχει να επιδείξει έργο κύριε Υπουργέ στον τομέα αυτόν. Τα τελευταία τρία χρόνια το μόνο που μπορεί να διαπιστώσει κανείς είναι σοβαρότατες καθυστερήσεις στην υιοθέτηση και απορρόφηση των μέτρων ασφαλείας για τα λιμάνια. Οι διαδικασίες ένταξης των ελληνικών λιμανιών στο δίκτυο ασφαλείας των ευρωπαϊκών και διεθνών κανονισμών παρουσιάζουν αξιοσημείωτες καθυστερήσεις με την Κυβέρνηση να παρουσιάζει όλο αυτό το διάστημα προθέσεις και μέτρα τα οποία μέχρι σήμερα δεν είναι παρά ασκήσεις επί χάρτου. Πιο συγκεκριμένα υπάρχουν κρίσιμα ερωτήματα και θέματα στα οποία ο κύριος Υπουργός θα πρέπει να μας απαντήσει για να μας ενημερώσει.

Πρώτον, γνωρίζουμε ότι ακόμη δεν έχουν καν ολοκληρωθεί και πολύ περισσότερο εγκριθεί οι προβλεπόμενες μελέτες αξιολόγησης ασφαλείας και σχεδίων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων για το σύνολο των δημόσιων λιμενικών εγκαταστάσεων, προκειμένου να ξεκινήσουν τα έργα υλοποίησης. Γιατί τόσο καθυστέρηση; Ποια είναι η κατάσταση στα εξήντα οκτώ λιμάνια, στα οποία φορείς διαχείρισης είναι τα λιμενικά ταμεία;

Δεύτερον, σε όλο αυτό το διάστημα μέχρι την εκπόνηση και υλοποίηση των μελετών ασφαλείας θα έπρεπε να εφαρμόζονται ισοδύναμα μέτρα από τις κατά τόπους αρμόδιες λιμενικές αρχές, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «SOLAS». Ποια είναι αυτά τα ισοδύναμα μέτρα; Είναι ίδια για όλες τις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις; Και με ποια υπουργική απόφαση θεσπίστηκαν και διαβιβάστηκαν στον ΙΜΟ αυτά τα ισοδύναμα μέτρα;

Τρίτον, υπάρχουν ογδόντα τρεις ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις που διαθέτουν εγκεκριμένες από την αρμόδια Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. μελέτες αξιολόγησης ασφαλείας και σχέδια ασφαλείας. Έχουν ελεγχθεί από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν. και σε ποιο βαθμό εφαρμόζουν τα προβλεπόμενα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας; Έχουν διαπιστωθεί παραβάσεις;

Τέταρτον, πώς είναι δυνατόν τα στελέχη του Λιμενικού Σώμα-

τος να ελέγχουν την εφαρμογή των μέτρων και των διαδικασιών ασφαλείας από τους αρμόδιους φορείς όταν ουσιαστικά στους έντεκα υπόχρεους Οργανισμούς Λιμένων και στα εξήντα οκτώ τουλάχιστον λιμενικά ταμεία δεν εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα μέτρα, αλλά και τα όποια ισοδύναμα μέτρα, αν εφαρμόζονται, εφαρμόζονται από το ίδιο το Λιμενικό Σώμα, το οποίο και τα ελέγχει; Είναι γνωστό ότι με υπουργική απόφαση έχει παραχωρηθεί προσωπικό του Λιμενικού Σώματος σε εισηγμένες στο Χρηματιστήριο εταιρίες, να επιτελούν το έργο χωρίς να τους καταβάλλονται μάλιστα και οι εκ του νόμου αποζημιώσεις.

Πέμπτον, έχουν τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος εκπαιδευθεί; Πώς, πού και πότε; Γνωρίζουν τον τρόπο εφαρμογής των προβλεπόμενων στα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας μέτρων και διαδικασιών στις λιμενικές εγκαταστάσεις;

Έκτον, διαθέτουν οι κατά τόπους λιμενικές αρχές το απαιτούμενο προσωπικό και τον κατάλληλο εξοπλισμό για τη διενέργεια τέτοιων ελέγχων, την αντικειμενική δηλαδή δυνατότητα για αποτελεσματική παρέμβαση σε ενδεχόμενους κινδύνους ασφαλείας;

Έβδομον, υπάρχει στα εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων και έχει εγκριθεί από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν. σχετικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των προβλεπόμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, όπως απαιτείται από τον κώδικα ISPS; Το μόνο για το οποίο μας διαβεβαίωσε η Κυβέρνηση στην αρμόδια επιτροπή και που βέβαια το γνωρίζαμε ήδη, είναι ότι το Υπουργείο βρίσκεται στο στάδιο επιλογής, μέσω της γραμματείας των Σ.Δ.Ι.Τ., κοινοπραξίας συμβούλων, η οποία θα μελετήσει το περιβάλλον ασφαλείας που πρέπει να έχει ο κάθε Οργανισμός Λιμένα. Ο φάκελος όμως, κύριε Υπουργέ, του έργου εγκατάστασης και λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας στους δώδεκα Οργανισμούς Λιμένων υποβλήθηκε στην ειδική Γραμματεία Σ.Δ.Ι.Τ. του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών στις 29 Ιανουαρίου 2007 –κλείνει χρόνος- και εγκρίθηκε και από τη διυπουργική επιτροπή. Ακόμη ψάχνουμε το σύμβουλο, ενώ οι προδιαγραφές του έργου, τα κριτήρια επιλογής και οι υποχρεώσεις του αναδόχου είναι ακόμη άγνωστα.

Αναμφίβολα σημαντική, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι και η οικονομική διάσταση του θέματος. Είναι πιθανόν βεβαίως να απαιτηθούν τεράστια ποσά, αφού το κόστος λειτουργίας αυτών των συστημάτων ασφαλείας είναι ανυπολόγιστο λόγω της χρήσης τεχνολογιών αιχμής, που γρήγορα απαξιώνονται και τίθενται σε αχρησία. Και το κόστος αυτό βεβαίως ουδείς γνωρίζει μέχρι αυτή τη στιγμή πώς θα καλυφθεί. Εκείνο που είναι βέβαιο είναι ότι θα πρέπει να κινηθούμε με γρηγορότερους ρυθμούς, ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος για τη χώρα να αποτελέσει έναν αδύναμο κρίκο στην ανάπτυξη του δικτύου ασφαλείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, θα ήθελα να κάνω κάποιες επισημάνσεις σχετικά με το άρθρο 20 στις λοιπές διατάξεις του νομοσχεδίου, το οποίο αφορά στην ορθή αξιοποίηση των κονδυλίων από την είσπραξη των λιμενικών τελών επί επιβατών και οχημάτων υπέρ των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων. Όποια σχετική διάταξη αναφέρεται σ' αυτό το θέμα θα συμφωνείτε μαζί μου ότι θα πρέπει να διασφαλίζει κατ' αρχάς, την αποτελεσματική απόδοση των οφειλομένων τελών στα ταμεία των λιμένων. Και, κατά της άποψής μου, η δυνατότητα που δίνετε για ανάθεση σε ιδιώτες της είσπραξης των τελών είναι τουλάχιστον άστοχη.

Σε κάθε περίπτωση, είναι γνωστό ότι απαιτούνται σημαντικά κονδύλια για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των λιμένων και δυστυχώς η Κυβέρνηση στον τομέα αυτό δεν αξιοποίησε τα αντίστοιχα κοινοτικά κονδύλια από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αλλά ούτε και το πολυδιαφημισμένο Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο των 3.000.000.000 ευρώ με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Θα είναι χρήσιμο, λοιπόν, να ακούσουμε –ελπίζω σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα μας και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου είναι νέα- τον προγραμματισμό και το σχεδιασμό της Κυβέρνησης για το πώς θα γίνουν λιμάνια στα νησιά μας, για το πώς θα εξυπηρετηθούν οι ανάγκες των κατοίκων των νησιών γιατί, βέβαια, κύριε Υπουργέ, το γνωρίζετε πολύ καλά, οι

συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα δεν μπορεί να είναι το φάρμακο δια πάσαν νόσον. Και εν πάση περιπτώσει, μπορείτε να βρείτε εσείς έναν ιδιώτη ο οποίος θα ενδιαφερθεί να κατασκευάσει για παράδειγμα το λιμάνι της Χίου, αλλά αν δεν βρεθεί ιδιώτης, προφανώς η Χίος και πολλά άλλα νησιά του Αιγαίου θα πρέπει να μείνουν ισοβίως, κατά την αντίληψη αυτή, χωρίς λιμάνι.

Κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι μετά από τέσσερα χρόνια απραξίας στον τομέα αυτόν, είναι καιρός αλλά και πεδίο δόξης λαμπρόν για σας να περάσετε από τα λόγια στα έργα!

Ευχαριστώ.

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

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, όπως είπαν όλοι οι προλαλήσαντες από του Βήματος της Βουλής με το νομοσχέδιο αυτό ενσωματώνουμε τον κανονισμό 725/2004 στο εθνικό μας δίκαιο. Όπως οφείλαμε, αυτό κάνουμε και όχι με προεδρικό διάταγμα αλλά με νόμο. Ήδη βέβαια έχουμε καθυστερήσει γιατί έπρεπε να ισχύσει αυτός ο κανονισμός από την 1η Ιουλίου του 2004. Σήμερα έχουν περάσει τρία χρόνια και υπάρχει αυτή η καθυστέρηση. Θέλω, λοιπόν, εδώ στην Αίθουσα να πω ότι ενσωματώνουμε στο εθνικό μας δίκαιο τον κανονισμό αυτό. Δεν είναι οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου την οδηγία την εφαρμόζουμε, εάν θέλετε, κατά το δοκούν.

Δεν πήρα, όμως, το λόγο για να πω αυτά στην Αίθουσα που τα είπαν και άλλοι συνάδελφοι. Θα ήθελα λίγο να αναφερθώ στο παρασκήνιο και στις προεκτάσεις του παρασκήνιου που οδήγησαν στο να έχουμε αυτόν τον κανονισμό. Μετά την 11η Σεπτεμβρίου του 2001, μετά το κτύπημα των δίδυμων πύργων, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής υποχρέωσαν το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO να τροποποιήσει τη διεθνή σύμβαση «SOLAS» και να καταρτίσει το Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, αυτό το οποίο συζητάμε, το ISPS. Αυτόν τον κανονισμό δεν τον ήθελε ούτε η Ευρωπαϊκή Ένωση, κύριοι συνάδελφοι, αλλά ούτε και η Ελλάδα που είναι η κατ' εξοχήν ναυτιλιακή δύναμη στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν τον ήθελε. Και όμως, τους επεβλήθη. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι η οικονομική ισχύς αν δεν συνοδεύεται από στρατιωτική ισχύ, είναι γράμμα κενό. Οι Ηνωμένες Πολιτείες το απαίτησαν και το επέβαλαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ξέρω πάρα πολύ καλά ότι έγιναν πολλές διαβουλεύσεις μέχρι να φτάσουμε από την 11η Σεπτεμβρίου του 2001 σ' αυτόν τον κανονισμό που έγινε το 2004 και έχει αριθμό 725. Δεν θέλω να γίνω μάντης κακών, αλλά με την κατρακύλα που έχει πάρει το δολάριο, μην εκπλαγείτε αν θα δείτε μια πτώχευση του κεφαλαίου 13 ή του κεφαλαίου 11 από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τι εννοείτε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Ενώ το κεφάλαιο 13 ή το κεφάλαιο 11, γιατί το 7 είναι ολική. Ξαναρχίζουν από την αρχή, «Chapter 7». Λοιπόν, αυτοί μάλλον θα πάνε στο chapter 11 και άντε να ψάξει η Κίνα και η Ινδία ή οποιοσδήποτε έχει το νόμισμα αυτό να κάνει πόλεμο στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Τέλος πάντων, δεν θέλω να γίνω μάντης κακών, αλλά εάν η οικονομική ισχύς δεν συνοδεύεται από αμυντική ισχύ, τότε όπως είπα και προηγουμένως, είναι γράμμα κενό.

Πάντως ο Κοινοτικός αυτός κανονισμός δίνει περιθώρια ώστε να μην είναι υπόχρεα για συμμόρφωση όλα τα λιμάνια αλλά μόνο αυτά από τα οποία υπάρχουν διεθνείς πλόες.

Εγώ δεν μπορώ να καταλάβω για ποιο λόγο έχουν συμπεριληφθεί λιμάνια απ' όπου δεν έχουμε διεθνείς πλόες και υποχρεώνονται σε τέτοιο δυσβάσταχτο κόστος ελέγχου ασφάλειας, όταν δεν χρειάζεται να τον έχουν.

Οι εγκαταστάσεις ελέγχου έχουν τεράστιο κόστος, γιατί θα πρέπει ακόμα και τα φορτηγά, ακόμα –αν θέλετε– και τα κοντέινερς, τα οποιαδήποτε εμπορεύματα διακινούνται, να περνάνε μέσα από ακτίνες ελέγχου, για να μην υπάρχουν όπλα και εκρηκτικά. Όπως καταλαβαίνετε, όταν αυτές οι εγκαταστάσεις στοιχίζουν πανάκριβα για τα αεροδρόμια, φανταστείτε τι κόστος έχουν για τα λιμάνια και για αυτούς τους μεγάλους όγκους που

πρέπει να ελεγχθούν!

Δεν ξορκίζω σε καμμία περίπτωση τις εκτός υπηρεσιών προσφορές υπηρεσιών από ιδιώτες, όμως δεν σας έχω εμπιστοσύνη, κύριοι της Κυβέρνησης, ως προς τη διαφάνεια των διαγωνισμών, ως προς το θέμα των πιστοποιήσεων των φορέων που θα κάνουν αυτούς τους ελέγχους αν είναι πιστοποιημένοι φορείς, όπως επίσης και στον εποπτικό έλεγχο που θα ασκεί το κράτος.

Και αυτό είναι το κομβικό σημείο, ότι κατά βάση δεν εκχωρείται η εποπτεία στους ιδιώτες. Η διαδικασία ελέγχου εκχωρείται στους ιδιώτες και απλώς και μόνο είναι υπό τον εποπτικό έλεγχο του κράτους οι υπηρεσίες αυτές που προσφέρονται. Ειδάλως, είμαστε εκτός Συντάγματος.

Η έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής αναφέρει: «Εξάλλου σημειώνεται ότι συμφώνως προς το άρθρο 2, παράγραφος 3 του ν. 3389/2005 οι δραστηριότητες που κατά το Σύνταγμα ανήκουν άμεσα και αποκλειστικώς στο κράτος και ιδίως η αστυνόμευση δεν μπορούν να αποτελούν αντικείμενο συμπράξεως δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, κατά την έννοια των ανωτέρω νόμων, προκειμένου περί εκτελέσεως έργων ή παροχής υπηρεσιών προς τους τομείς αρμοδιότητος του δημοσίου φορέα.»

Αν δηλαδή ο έλεγχος είναι σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, αυτό αντίκειται προς το Σύνταγμα. Εσείς τι κάνετε; Τον εποπτικό ρόλο τον έχει το κράτος, αλλά απλώς οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τους ιδιώτες είναι στο να κάνουν τους ελέγχους υπό την εποπτεία του κράτους.

Οφείλω να πω ότι εμείς ψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο. Δεν θα ψηφίσουμε κάποια άρθρα που θεωρούμε ότι θα πρέπει να γίνουν πιο εξορθολογισμένα. Θα υπάρξουν κάποιες προτάσεις αύριο.

Με αυτές τις σκέψεις ψηφίζω επί της αρχής το νομοσχέδιο αυτό.

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

Ο Υφυπουργός κ. Καμμένος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από δεκατέσσερα χρόνια σε αυτήν την Αίθουσα, έχω την τιμή να εισηγούμαι το πρώτο νομοσχέδιο ως μέλος της Κυβέρνησης, ως Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και μάλιστα το πρώτο νομοσχέδιο του νεοσύστατου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ενός Υπουργείου που ενώνει τις δυνάμεις της εμπορικής ναυτιλίας, της ποταμολογίας, της ναυτιλίας με τις δυνάμεις του Αιγαίου μας και της νησιωτικής πολιτικής που αποτελεί πλέον μια ευρωπαϊκή πολιτική.

Είμαι στην ευχάριστη θέση σήμερα να σας ανακοινώσω ότι η Κυβέρνηση κατάφερε να θέσει τη χώρα ως επικεφαλής για τη νησιωτική πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προχθές στις Αζόρες, στη νέα χάραξη της ευρωπαϊκής πολιτικής για τα νησιά μας.

Με το παρόν νομοσχέδιο ενισχύεται το θεσμικό πλαίσιο της χώρας για την ασφάλεια των πλοίων, των λιμένων και των λιμενικών εγκαταστάσεων σε μια περίοδο που έχει διεθνώς συνειδητοποιηθεί η επιτακτική ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Όλοι σχεδόν οι συνάδελφοι –και εκείνοι που συμφωνούν και εκείνοι που διαφωνούν με το νομοσχέδιο– αναφερθήκατε στις τρομοκρατικές ενέργειες που έγιναν τα τελευταία χρόνια, με κορυφαίο παράδειγμα την επίθεση στις Ηνωμένες Πολιτείες, της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, που άλλαξε τη μορφή του κόσμου.

Απέδειξαν ότι τα μεταφορικά μέσα αποτελούν πρόσφορο πεδίο, αλλά και μέσο για τη διάπραξη ιδιαίτερα επικίνδυνων τρομοκρατικών ενεργειών, ενέργειες σε μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως της 11ης Μαρτίου στη Μαδρίτη, στο Λονδίνο στον υπόγειο σιδηρόδρομο, στο Τόκιο ή ακόμα και στη Μόσχα. Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα δεν αποτελούν ασφαλώς εξαίρεση.

Μετά τα γεγονότα αυτά, ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, ο IMO, αντέδρασε άμεσα και ξεκίνησε τις εργασίες για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα το Φεβρουάριο του 2002. Οι εργασίες αυτές ολοκληρώθηκαν το Δεκέμβριο του 2002, στο πλαίσιο της διπλωματικής διάσκεψης του IMO, με την έγκριση

της τροποποίησης της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, γνωστής ως SOLAS 74, SAFETY OF LIFE AT SEA και ενός διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Ο κώδικας αυτός ονομάστηκε ISPS, INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITIES SECURITY CODE.

Η χώρα μας με το ενδιαφέρον της παγκόσμιας ναυτιλιακής δύναμης που συμμετέχει πάντοτε ενεργά στις εργασίες του IMO -και μάλιστα ο γενικός γραμματέας του IMO, ο κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, ανανέωσε τη θητεία του για τα επόμενα τέσσερα χρόνια, μέχρι το 2011, πριν από λίγες μέρες- κύρωσε τόσο τις τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης SOLAS 74, όσο και τον Κώδικα ISPS με το π.δ. 56/2004.

Θα πρέπει, όμως, να σημειωθεί ότι ενώ η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS 74 και το πρώτο μέρος του Κώδικα ISPS περιέχουν αποκλειστικά δεσμευτικές διατάξεις, το δεύτερο μέρος του κώδικα περιλαμβάνει συστάσεις, τις οποίες καλούνται να εφαρμόσουν τα συμβαλλόμενα κράτη.

Παράλληλα, το ίδιο χρονικό διάστημα, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσε τον κανονισμό 725/2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο κανονισμός αυτός έχει σκοπό την επίτευξη του στόχου της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, των πολιτών που τις χρησιμοποιούν και του περιβάλλοντος, υπό την απειλή διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών, με την υιοθέτηση των κατάλληλων μέτρων στον τομέα της πολιτικής θαλασσίων μεταφορών μέσω της διαμόρφωσης κοινών κανόνων για την ερμηνεία, την εφαρμογή και τον έλεγχο εντός της κοινότητας των διατάξεων που ενέκρινε η διπλωματική διάσκεψη του IMO, ως προαναφέρα. Επίσης, με τον κανονισμό αυτό επιχειρείται να καταστεί δεσμευτική εντός της Κοινότητας η εφαρμογή των συστάσεων που περιλαμβάνονται στο δεύτερο μέρος του Κώδικα ISPS.

Επειδή δε η Ευρωπαϊκή Ένωση έκρινε ότι με τον προαναφερθέντα κανονισμό δεν επιτυγχάνεται πλήρως το επιδιωκόμενο επίπεδο επαρκούς ασφάλειας για τις συναφείς με τη ναυτιλία αλυσίδες μεταφορών σε όλη την έκτασή τους, καθώς και η εφαρμογή του κανονισμού αυτού περιορίζεται σε μέτρα ασφάλειας επί των πλοίων και την άμεση διεπαφή του πλοίου λιμένα, δηλαδή τη λιμενική εγκατάσταση, εξέδωσε την οδηγία 65/2005, σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων.

Με την οδηγία αυτή, προκειμένου να επιτευχθεί πληρέστερα ο στόχος της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, προβλέπεται η λήψη μέτρων και η εφαρμογή διαδικασιών στις ζώνες λιμένων που δεν καλύπτονται από τον προαναφερθέντα κανονισμό, καθώς και στις παρακείμενες λιμενικές περιοχές, όπου αυτό είναι αναγκαίο.

Δεν μιλάμε, λοιπόν, για μία κατάσταση αποκλεισμού των λιμανιών μας και των γύρω περιοχών με κάποια νομοθεσία που ενεπνεύσθη η δική μας Κυβέρνηση. Μιλάμε για την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Δικαίου και της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ενωσης, η οποία ισχύει για όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μάλιστα έχει υιοθετηθεί από πολλές χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να υπάρχουν κοινοί κανόνες ασφαλείας.

Με τις διατάξεις του συζητούμενου σχεδίου νόμου επιδιώκεται ο σχεδιασμός σε εθνικό επίπεδο των αρμοδιοτήτων και δράσεων, καθώς και ο συντονισμός αυτών για τη διασφάλιση της εφαρμογής του κανονισμού 725/2004 και της Ευρωπαϊκής οδηγίας 65/2005 για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων.

Ειδικότερα, θεσμοθετείται το κατάλληλο πλαίσιο εναρμονισμένης εφαρμογής μέτρων σε θετικό πλαίσιο για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές, αλλά και στις ενδομεταφορές, καθώς και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες της επικράτειας.

Συγκεκριμένα, στο συζητούμενο σχέδιο νόμου προβλέπονται τα ακόλουθα: Ορίζεται πρώτα απ' όλα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ως ενιαία αρμόδια αρχή, η οποία θα είναι υπεύθυνη σε εθνικό επίπεδο για το συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής των μέτρων ασφα-

λείας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Το κράτος, λοιπόν, όπως βλέπουμε, είναι εκείνο το οποίο ελέγχει την ασφάλεια, εκείνο το οποίο συντονίζει ως ενιαία αρμόδια αρχή σε εθνικό επίπεδο την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΠΑΝΤΖΗΣ**.)

Προβλέπεται η συγκρότηση με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής στην περιοχή ευθύνης κάθε λιμενικής αρχής, Αρχής Ασφάλειας Λιμένα, που αποτελεί συλλογικό όργανο και έχει ως αρμοδιότητα την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίων ασφάλειας λιμένα ή λιμένων.

Καθορίζεται η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ως συντονιστικό κέντρο για την ασφάλεια στη θάλασσα και λειτουργεί ως σημείο επαφής για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τα κράτη-μέλη της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74.

Προβλέπεται η σύσταση Συμβουλευτικής Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, η οποία εισηγείται στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής την αναγκαιότητα αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας και τη λήψη τυχόν πρόσθετων μέτρων ασφαλείας.

Παρέχεται εξουσιοδότηση με προεδρικό διάταγμα για τη σύσταση του Κέντρου Αναφορών Ασφάλειας στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Αυτό το Κέντρο θα λειτουργεί επί εικοσιτετραώρου βάσεως και θα λαμβάνει τις προειδοποιήσεις ασφαλείας πλοίων, καθώς και όλες τις αναφορές σχετικές με την ασφάλεια προβλημάτων από πλοία, λιμένες, λιμενικές εγκαταστάσεις και εταιρείες.

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

Προβλέπεται ο ορισμός υπευθύνων ασφαλείας στα υπόχρεα πλοία και στις εταιρείες διαχείρισης και εκμετάλλευσής τους, καθώς και στους υπόχρεους λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις.

Προβλέπεται η δυνατότητα να θεθούν, κατόπιν εξουσιοδοτήσεων της ενιαίας αρμόδιας αρχής, οι μελέτες αξιολόγησης της ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων σε αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας, με τις διαδικασίες που αναγνωρίζονται από όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, με διεργασίες στις οποίες συμμετέχει και η ελληνική δικαιοσύνη, αλλά και όλες οι αρχές ασφαλείας.

Προβλέπεται, επίσης, ο καθορισμός των ορίων των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων για την εφαρμογή του παρόντος σχεδίου νόμου. Θεσπίζονται δε σύμφωνα με τις αρχές της αποτελεσματικότητας και της αναλογικότητας και όχι σχετικά με τις παραβάσεις της νομοθεσίας αυτής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου αποσκοπεί στη μεγιστοποίηση της ασφάλειας σε εβδομήντα υπόχρεα λιμάνια και εκατόν εξήντα οχτώ υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις που υπάρχουν στη χώρα μας. Στην κατεύθυνση αυτή έχει ήδη εγκριθεί από τη Διυπουργική Επιτροπή Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα το υποβληθέν πρόγραμμα για την ανάθεση του έργου της ασφάλειας των δώδεκα λιμένων της χώρας που λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρείες.

Ήδη δε, βρίσκεται σε εξέλιξη διαγωνισμός για την επιλογή συμβούλου που θα παρέχει στο δημόσιο τις απαραίτητες νομικές, τεχνικές και οικονομικές υπηρεσίες για την προκήρυξη του διαγωνισμού και την ασφάλεια των λιμένων, που θα γίνει, όπως προαναφέρα, μέσω Σ.Δ.Ι.Τ..

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

Θα ήθελα μέσα σε δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, να απαντήσω αρκετά σύντομα σε ορισμένα θέματα που ετέθησαν. Όσον αφορά τον εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κ. Διαμαντίδη που αναφέρθηκε στο θέμα των υδροπλάνων, θα ήθελα να πω ότι τα υδροπλάνα δεν χρησιμοποιούν τις υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά -όπως έχει προβλεφθεί από το

ν.3333/2005 και την κοινή συμφωνία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών- ειδικά για τα υδροπλάνα δημιουργούνται ειδικές εγκαταστάσεις στους λιμένες εντελώς αυτόνομες που προβλέπεται να ακολουθούν τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας πτήσεων. Το δε υδροπλάνο από τη στιγμή της προσθαλασσίωσης, θεωρείται θαλάσσιο μέσο.

Παρ' όλα αυτά, στη διαδικασία η οποία αυτή τη στιγμή εξελίσσεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, καλύπτουμε το σύνολο των μέτρων εκείνων που θα διασφαλίζουν την ασφαλή χρήση των υδροπλάνων.

Όσον αφορά την κοινοτική εναρμόνιση, εγώ θα σας πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή αναφέρθηκε και από άλλους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι αυτό το οποίο έγινε σχετικά με την ασφάλεια των αεροδρομίων -νόμος που ψηφίστηκε από την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ο νόμος αυτός αναφέρεται στη συνεργασία ιδιωτικών εταιρειών με την Ελληνική Αστυνομία- ακριβώς το ίδιο μοντέλο εφαρμόζεται και στα λιμάνια. Τότε δεν ήταν δυνατόν να μιλούσαμε για ξεπούλημα του συμφέροντος των δημοσίων υπηρεσιών προς τις ιδιωτικές εταιρείες.

Όσον αφορά δε τις αναφορές συναδέλφων -που δίκιο έχουν για την υπέρβαση πολλές φορές της εξουσίας που κάποιοι ιδιωτικοί φορείς ασκούν και ιδιαίτερα τις αναφορές που έγιναν για τα αεροδρόμια, θα θυμίσω ότι πάντα σε όλες τις εγκαταστάσεις υπάρχει παρουσία της κρατικής αρχής.

Στα αεροδρόμια υπάρχει η Ελληνική Αστυνομία, η οποία μόλις κληθεί επεμβαίνει για τέτοιου είδους περιπτώσεις.

Το ίδιο θα ισχύει και για τα λιμάνια. Ουδέποτε μπορεί να βάλει κάποια κυβέρνηση πάνω από τις κρατικές αρχές, πάνω από το Λιμενικό Σώμα, πάνω από την Ελληνική Αστυνομία την οποιαδήποτε ιδιωτική εταιρεία. Το Δημόσιο είναι εκείνο που ελέγχει, το Δημόσιο είναι εκείνο το οποίο είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια, οι κρατικές αρχές είναι αυτές οι οποίες θα επέμβουν σε περίπτωση συγκρούσεων.

Θέλω να πω δύο λόγια γι' αυτά τα οποία είπε η εισηγήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας. Συμφωνούμε για το θέμα των προσλήψεων. Πράγματι, υπάρχουν ελλείψεις και πράγματι, προς αυτήν την κατεύθυνση κινείται η ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, προκειμένου να καλυφθούν αυτά τα κενά.

Και ευχαριστούμε για την αναφορά την οποία κάνατε. Θα χρειαστούμε και τη στήριξη όλων των κομμάτων, προκειμένου να προχωρήσουμε σε προσλήψεις για την κάλυψη κενών τα οποία πράγματι υπάρχουν. Στα νησιά μας πηγαίνουν καράβια και πηγαίνουν όλο και περισσότερα καράβια και πιο συχνά. Ήδη με ένα πρόγραμμα που έχουμε ξεκινήσει, έχουμε αρχίσει να καλύπτουμε ένα μεγάλο μέρος της Δωδεκανήσου και τις επόμενες μέρες θα προχωρήσουμε στις Κυκλάδες, στο Βόρειο Αιγαίο, στη διασύνδεση με τη Βόρεια Ελλάδα, με την Κρήτη, αλλά και τη διανησιωτική σύνδεση, η οποία θα δώσει τη δυνατότητα ανάπτυξης στα νησιά μας, της παραμονής των νέων παιδιών στα νησιά και της ανάπτυξης νέων μορφών τουρισμού που θα βοηθήσουν στην επέκταση της τουριστικής περιόδου.

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

Κύριε Πρόεδρε, αν έχετε την καλοσύνη, δώστε μου δύο-τρία λεπτά ακόμα.

Δεν θέλω να σχολιάσω αναφορές οι οποίες έγιναν από ορισμένους συναδέλφους, σχετικά με τα τελευταία γεγονότα τα οποία είδαμε στην τηλεόραση, για έναν απλό λόγο. Διότι η αντίδραση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ακόμα και σε μία απλή αναφορά, ο' ένα δημοσίευμα, σε μία τηλεοπτική εκπομπή ήταν να διαταχθεί άμεσα έρευνα με καταληκτική ημερομηνία επτά ημέρες. Το Σάββατο που μας έρχεται λοιπόν, μεθαύριο, θα έχουμε στα χέρια μας το αποτέλεσμα αυτής της έρευνας, το οποίο βεβαίως θα ανακοινωθεί στη Βουλή, για να δούμε εάν υπάρχουν ευθύνες και να μην έχετε καμμία αμφιβολία ότι αυτές θα καταλογιστούν.

Όμως, δεν θα πρέπει να φθάνουμε στο σημείο να περνάμε την εντύπωση ότι υπάρχει ελληνική Κυβέρνηση που θα δίνει τη

δυνατότητα σε κακοποιούς να συμμετέχουν στην ασφάλεια των λιμανιών. Αυτό δεν πιστεύω ότι το πιστεύει κανείς από εσάς. Επίσης, δεν μπορώ να πιστέψω ότι προτείνεται από συναδέλφους να προχωρήσουμε σε μεθόδους δημιουργίας υπόπτων πριν καν έχει διαπραχθεί το έγκλημα. Αυτές είναι μέθοδοι άλλων εποχών και άλλων καθεστώτων και όχι μιας δημοκρατικής χώρας.

Πάντως, να ξέρετε ότι η έρευνα θα φτάσει σε βάθος και θα αποδοθούν πλήρως οι ευθύνες, εάν κάποιες απ' αυτές υπάρχουν.

Εμείς είμαστε στη διάθεση του Κοινοβουλίου για να συζητήσουμε προτεινόμενες αλλαγές σ' αυτόν το νέο σχεδιασμό και όσον αφορά την ασφάλεια των λιμένων και όσον αφορά τη ναυτική πολιτική και όσον αφορά τη νησιωτική πολιτική.

Ήδη η συνηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σήμερα, μετά από παρέμβαση του Δήμου Μελισσίων και του συνόλου του δημοτικού συμβουλίου, προχώρησε σ' αυτές τις αλλαγές τις οποίες δεχτήκατε οι περισσότεροι από εσάς, για να είναι ξεκάθαρο το άρθρο 21 που προβλέπει την εκμετάλλευση του πρώην Νοσοκομείου, περιουσία του Ν.Α.Τ., που βρίσκεται στα Μελίσσια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής κ. Απόστολος Κατσιφάρας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Κύριε Υπουργέ, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες που κάνατε στο τέλος της ομιλίας σας, υπάρχει ένα μεγάλο κενό. Και νομίζω ότι το Ελληνικό Κοινοβούλιο πρέπει να διαφωτιστεί περισσότερο. Πρόκειται για ένα ηθικό και πολιτικό σκάνδαλο και έγινε την τελευταία τριετία. Καλά, κανείς δεν γνώριζε; Κανείς δεν έμαθε; Κανείς δεν άκουσε; Κανείς δεν παρακολουθούσε ή συμβαίνει κάτι άλλο;

Θέλω να πιστεύω ότι δεν θα υπάρχει περαιτέρω κάλυψη, γιατί είναι ένα θέμα που αγγίζει την ηθική του πολιτικού μας συστήματος. Εμείς οφείλουμε να υπερασπιστούμε το αξιακό μέρος και της πολιτικής και των θεσμών και της διοίκησης. Και νομίζω ότι επαρκώς δεν απαντήσατε.

Πράγματι, η ελληνική ναυτιλία ως κλάδος έχει ιδιαίτερη συμβολή στην εθνική οικονομία και ως τέτοια πρέπει να την αντιμετωπίσουμε. Χρειάζεται πολιτικές, αναβάθμιση των υποδομών μας, εκσυγχρονισμός και να θωρακίσουμε το θεσμικό πλαίσιο σε όλο το δίκτυο το οικονομικών καθώς και των επιμέρους οικονομικών κλάδων. Ταυτόχρονα χρειάζεται να παρακολουθούμε και τις διεθνείς εξελίξεις. Είναι σκληρός ο ανταγωνισμός. Πολύ θέλουν να έχουν τον πρώτο ρόλο στη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο. Εμείς πέρα από την ιστορική κληρονομιά έχουμε και παρά πάνω λόγο, γιατί η χώρα μας είναι σε τέτοιο γεωπολιτικό σημείο και έχει τέτοιο γεωγραφικό ανάγλυφο, όπου πραγματικά μπορεί να παίξει καθοριστικό ρόλο και για το μέλλον της ίδιας της χώρας και της κοινωνίας, της οικονομίας και γενικά για την παραγωγική διαδικασία. Βεβαίως χρειάζεται να παρακολουθούμε και το διεθνή ανταγωνισμό. Ένα στοιχείο αυτής της πολιτικής είναι τα ασφαλή λιμάνια μας, ο ασφαλής προορισμός σε διεθνές επίπεδο.

Πράγματι, εμείς σαν χώρα θέλουμε να έχουμε ασφαλή λιμάνια. Θέλουμε να έχουμε ελκυστικά λιμάνια. Λιμάνια που να έχουν υποδομές που να ανταποκρίνονται στις σημερινές ανάγκες τόσο σε εμπορευματικό επίπεδο, όσο και στη μεταφορά επιβατών.

Αγαπητέ, κύριε Υπουργέ, υπάρχουν όμως ζητήματα. Δεν μπορεί εν ονόματι αυτής της αναγκαιότητας, που πραγματικά την έχουμε και πρέπει να την υπηρετήσουμε, να αγνοούμε βασικά ζητήματα που αφορούν την ποιότητα της δημοκρατίας μας, το περιεχόμενο της δημοκρατίας μας και έχει να κάνει με τα ατομικά δικαιώματα και τα δικαιώματα της κοινωνίας των πολιτών, όχι μόνο των εργαζομένων -βεβαίως και των εργαζομένων- όχι μόνο των ιδιοκτητών, αλλά συνολικά της ελληνικής κοινωνίας και πρωτίστως των τοπικών κοινωνιών.

Βεβαίως, υπάρχουν και θέματα εθνικής ασφάλειας της χώρας μας. Και πολλές φορές χαλαρώνουμε με μια σειρά εκχω-

ρήσεων σε ιδιωτικές εταιρείες, με μια πλήρη ιδιωτικοποίηση. Στο τέλος θα διαπιστώσουμε ότι το πρόβλημα θα έχει διογκωθεί σε τέτοιο βαθμό, που θα χρειαζόμαστε άλλες πολιτικές, για να τα πάρουμε πάλι πίσω.

Κύριε Υπουργέ, είχα την ευκαιρία και στην επιτροπή να θέσω τα αιτήματα της Πάτρας. Θα τα ξαναπώ και σήμερα, γιατί νομίζω ότι η Πάτρα δικαιούται να θέσει πάλι σήμερα τα αιτήματά της από το Βήμα της Βουλής. Δεν θα το έκανα αν είχα πάρει επαρκείς ή έστω κάποιες απαντήσεις στην επιτροπή, προχθές που συνεδρίασαμε. Δεν μίλησε κανείς.

Θέλω, όμως, πρωτίστως να σας πω ότι ασφάλεια λιμανιού να, να υπάρχει, δικαιώματα πολιτών επίσης. Εδώ, όμως, επιχειρούμε το πρώτο και αγνοούμε το δεύτερο. Αν πραγματικά αυτό περάσει με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο χωρίς να πάρετε σήμερα αποφάσεις, η Πάτρα, η τρίτη μεγάλη πόλη της χώρας, δεν θα έχει πρόσβαση στη θάλασσα. Θα είναι η θάλασσα μακρινό όνειρο του κάθε πατρινού. Και ο δήμος με πρωτοβουλία του - και μπράβο του- θα κάνει δημοψήφισμα του χρόνου. Όσο εσείς και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου δεν συζητάτε μαζί του, δεν πάτε σε ένα διάλογο, δεν ακούτε τα αιτήματα, δεν επιχειρείτε να βρείτε μία προσέγγιση στα δίκαια αιτήματα, ο Δήμος Πατρέων θα οδηγηθεί σε ένα τοπικό δημοψήφισμα για να απαντήσουν οι ίδιοι οι πολίτες.

Τότε, όμως, θα είναι πολύ αργά και για την πολιτική εξουσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ποιο είναι το αίτημα που τίθεται; Δεν υπάρχει πόλη της Ελλάδος που όλο το παραλιακό μέτωπο να έχει χαρακτηριστεί λιμένας ή λιμενικές εγκαταστάσεις, χωρίς να είναι. Η Θεσσαλονίκη έχει επτά χιλιόμετρα παραλιακό μέτωπο και είναι μόνο δύο χιλιόμετρα λιμένας, λιμενικές εγκαταστάσεις. Η Πάτρα έχει έξι χιλιόμετρα παραλιακό μέτωπο και τα έξι χιλιόμετρα είναι ή λιμένας ή λιμενικές εγκαταστάσεις. Σας δώσαμε την ευκαιρία να απαντήσετε και δεν το κάνατε.

Ξαναθέτω με τον πιο επίσημο τρόπο σήμερα εδώ το αίτημα του κάθε Αχαιού, του κάθε Πατρινού πολίτη και όλων των φορέων: να παραχωρήσετε τους δύο χώρους που δεν υπάρχουν σήμερα λιμενικές εγκαταστάσεις. Από το ποτάμι του Διακονιάρη και μέχρι τον Άγιο Ανδρέα και από τη Θεσσαλονίκη μέχρι το Μήλιχο που δεν υπάρχει και δεν λειτουργεί καμμία λιμενική εγκατάσταση. Το δεύτερο που ζητάμε είναι: το μώλο -η βόλτα του κάθε Πατρινού εδώ και έναν αιώνα μέσα από τη διαδικασία της ασφάλειας του λιμένα- να μην τον εγκλωβίσετε μέσα στο σχέδιο. Είναι ένα δίκαιο αίτημα, είναι ένα καθολικό αίτημα και οφείλετε, αντί να σφυρίζετε αδιάφορα, να πάρετε συγκεκριμένη θέση.

Εγώ θα καταθέσω με τον πιο επίσημο τρόπο το ψήφισμα στις 23.11.2007 του δημοτικού συμβουλίου με ομόφωνες όλες τις παρατάξεις.

Συμβολικά θα καταθέσω κάποια δημοσιεύματα που λένε «Η Πάτρα ζητά τη θάλασσά της», την ανοιχτή επιστολή-παρέμβαση: «Η αντίστροφη μέτρηση άρχισε» και: «ΣΟΣ για να σωθεί η λιμενική ζώνη».

Επίσης, τιμητικά, θα καταθέσω για τα Πρακτικά το αίτημα της πόλεως των Πατρών, το αίτημά μας και θέλουμε να μη μας αγνοείτε. Σκύψτε πάνω στο πρόβλημα -συζητήστε, έχουμε περιθώριο μέχρι αύριο, υπάρχουν τροπολογίες- και δεν μπορείτε να αγνοείτε τους κοινωνικούς θεσμούς. Δεν μπορείτε, δηλαδή, να αποκλείεις αυτόν που είναι αφέντης στο σπίτι του, εν ονόματι της οικονομίας και του κέρδους.

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

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε τον κ. Κατσιφάρα.

Έχει ζητήσει το λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης.

Ορίστε, κύριε Αϊβαλιώτη, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κατ' αρχάς να δώσω στον κύριο Υφυπουργό ευχές -μάλλον

μπαγιάτικες γιατί έχουν περάσει δύο μήνες- και να του πω συγχαρητήρια που έγινε Υφυπουργός. Θυμάμαι ότι την τελευταία φορά είχαμε έναν καυτό διαξιφισμό σε προεκλογικό πάνελ. Χαίρομαι σήμερα που σας βλέπω ως Υφυπουργό. Σας το είχα ευχηθεί κιόλας, αν το θυμάστε. Λυπάμαι μόνο που η λέξη «Αιγαίο» στριμώχνεται σε έναν τίτλο-«σιδηρόδρομο» του Υπουργείου σας. Δεν ευθύνεστε εσείς γι' αυτό. Είναι άσχημο που η λέξη «Αιγαίο», που είναι η ψυχή μας -νομίζω και γι' αυτό ονομάστηκε Υπουργείο Αιγαίου πριν κάποια χρόνια- σήμερα στριμώχνεται ανάμεσα σε άλλους τίτλους του νέου Υπουργείου. Καλή επιτυχία, παρ' όλα αυτά.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, είναι αποθέωση, όπως έχουν πει πολλοί ομιλητές μέχρι τώρα, του ρόλου των ιδιωτών. Επειδή αναφέρθηκε ο κ. Παυλίδης στους ιδιώτες και στα Σπάτα και είπε ότι δεν είναι τόσο κακό πράγμα να ανακατεύονται οι ιδιώτες -να υπάρχουν ιδιώτες, να υπάρχει ιδιωτική οικονομία, επιχειρηματίες να αναλαμβάνουν αρμοδιότητες- να πούμε ότι οι ιδιώτες στα Σπάτα πράγματι έχουν ανακατευτεί με το αεροδρόμιο, πλην όμως, νομίζω, είναι από τα πιο ακριβά αεροδρόμια της Ευρώπης. Τουλάχιστον αυτό φαίνεται στα εισιτήρια. Θυμάμαι τι εισιτήριο πλήρωνα για να έρθω από τις Βρυξέλλες στο παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού, το Δυτικό ή το Ανατολικό και τι εισιτήριο πληρώνουμε τώρα λόγω των φόρων που υπάρχουν. Ανέβηκε το κόστος με το αεροδρόμιο και νομίζω ότι και στο διεθνή Τύπο αυτό είναι εμφανές.

Άκουσα για το ρόλο του Λιμενικού. Έχετε απόλυτο δίκιο. Να αφήσουμε το Λιμενικό, να το αποδυναμώσουμε να ασχοληθεί με άλλα πράγματα. Είναι επαρκής όμως ο αριθμός των λιμενικών; Και αν δεν είναι επαρκής, υπάρχει πρόβλημα να πάρουμε περισσότερους; Νομίζω ότι είναι λογικό και επόμενο να περιμένουμε να ενισχυθεί αυτό το Λιμενικό.

Μου ανέφερε πριν η συνάδελφος κ. Αράπογλου, η οποία είναι ως γνωστόν άτομο με ειδικές ανάγκες και ασχολείται ιδιαίτερα με τα άτομα με ειδικές ανάγκες, ότι δεν υπάρχουν συνοδοί, κύριε Υφυπουργέ, για τα άτομα με ειδικές ανάγκες στα λιμάνια, που είναι ζήτημα και θέαμα απαράδεκτο για μία σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα.

Επαναλαμβάνω, δεν υπάρχουν συνοδοί για τους ανθρώπους που έχουν κινητικά προβλήματα, ώστε να συνοδεύονται στα πλοία. Δεν ξέρω αν με την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών αυτό το πρόβλημα θα λυθεί, αλλά υποθέτω ότι ιδιωτικοποίηση σημαίνει, ότι αναθέτω και σε ιδιωτική εταιρεία, αφού οι ιδιώτες μπαίνουν παντού, να μου φτιάξουν τα πρότυπα ασφαλείας κάθε λιμανιού. Είμαστε σίγουροι ότι χωρίς την κρατική παρέμβαση, χωρίς τις ασφαλιστικές δικλίδες του κράτους, τα ναρκωτικά και τα λαθραία με την είσοδο των ιδιωτών δεν θα μπαίνουν σε μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι μπαίνουν σήμερα; Το έχουμε ελέγξει αυτό, το έχουμε διασφαλίσει;

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι η «λυδία λίθος» είναι αν βρίσκει ο κόσμος δουλειά, αν αυξάνεται ο όγκος του εμπορίου και κυρίως αν αυξάνουν οι εξαγωγές μας, γιατί νομίζω ότι ξέρουν όλοι τι συμβαίνει, σχετικά με το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, το οποίο έχει φτάσει πλέον σε ύψος ρεκόρ. Άρχισε το χάλι φυσικά με το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Διογκώθηκε στη συνέχεια με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, είναι μεγάλο το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου. Νομίζω ότι αυτή είναι η «λυδία λίθος». Εκεί βλέπουμε, αν είναι κάποιο μέτρο που παίρνουμε επιτυχές. Βρίσκει ο κόσμος δουλειά; Αυξάνονται οι εξαγωγές μας; Μιλάμε για τη μείωση της ανεργίας και αναφέρθηκε πριν από τον εισηγητή μας, για τα ελληνικά χέρια στα ναυπηγεία. Δουλεύουν ελληνικά χέρια στα ναυπηγεία;

Εδώ αναφέρθηκε ότι δεκαπέντε χιλιάδες εργαζόμενοι στα λιμάνια κινδυνεύουν με ανεργία, την ίδια ώρα που στην απέναντι πλευρά η Τουρκία χτίζει πλοία. Έχει 100.000.000.000 ευρώ σε εξαγωγές φέτος. Έχει 20.000.000.000 ευρώ άμεσες ξένες επενδύσεις, FOREIGN DIRECT INVESTMENT, δηλαδή το FDI που λέμε και έχει στόχο να γίνει, έως το 2013, η πέμπτη χώρα στον κόσμο σε προσέλκυση ξένων άμεσων επενδύσεων, την ίδια ώρα που στα λιμάνια το 67% των πόρων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης δεν έχει απορροφηθεί.

Ένα ερώτημα θέλω να κάνω και θα εκτιμούσα ιδιαίτερα αν

μπορούσατε να μου δώσετε μια απάντηση. Όταν παραδίδονται λιμάνια σε ιδιώτες διασφαλίζουμε ότι αυτοί οι ιδιώτες θα είναι μόνο Έλληνες; Μπορούμε να το κάνουμε αυτό; Και αν δεν μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι δεν θα είναι παραδείγματος χάριν τούρκοι; Θα αποκλείσουμε ως πούμε, τουρκικές εταιρείες security; Μπορούμε να το κάνουμε αυτό; Αναφέρθηκε πριν από λίγο κάποιος ομιλητής σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, το περίφημο Σ.Δ.Ι.Τ.. Έχουν πια αναχθεί για την Κυβέρνησή σας οι συμπράξεις αυτές, ως η πανάκεια. Ο Επίτροπος, όμως, ο κ. Μακ Γκρίβι, ο οποίος ασχολείται με το θέμα, έχει δηλώσει –διαβάζω επί λέξει– ότι δεν υπάρχει νομική βάση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Σ.Δ.Ι.Τ.. Αυτό δημιουργεί ένα ζήτημα. Δηλαδή στον αέρα γίνονται αυτές οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα; Γιατί τις έχουμε θεοποιήσει σε τέτοιο βαθμό; Έχουμε εξετάσει επίσης, αν υπάρχει κόστος για την ανταγωνιστικότητα από αυτήν την ιδιωτικοποίηση που γίνεται στα λιμάνια;

Πρέπει να θυμίσω ότι δίπλα μας οι τουρκικές μαρίνες και τα αεροδρόμια –αλλά αυτό είναι ένα άλλο θέμα– γίνονται όλο και πιο ελκυστικά. Τα τουρκικά αεροδρόμια και οι τουρκικές μαρίνες. Αν γίνουν και τα λιμάνια τα τουρκικά ακόμη πιο ελκυστικά, μήπως θα έχουμε εκτροπή εμπορίου; Μήπως θα πηγαίνουν όλοι στην Τουρκία και εμείς θα μένουμε μόνο με τους ιδιώτες security, με τις Σ.Δ.Ι.Τ. και με τις υποδομές που θα έχουν δημιουργήσει οι ιδιώτες, οι οποίες θα έχουν κοστίσει φυσικά, πανάκριβα, αλλά αποτέλεσμα δεν θα έχουν;

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε και εμείς και για τη συντομία σας, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Ζωίδης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Με συναίσθημα ιδιαίτερης ευθύνης, κύριε Πρόεδρε, παρά το προκεχωρημένο της ώρας και των κενών της Αιθούσης, ανέρχομαι για πρώτη φορά στο Βήμα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Από τότε που εκλεγήκατε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Ναι, έχω είκοσι ημέρες που εξελέγην.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Χαιρετίζουμε αυτή τη σημαντική ημερομηνία για εσάς, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Και η ευθύνη μου γίνεται ακόμη σοβαρότερη, γιατί καλούμαι να αναφερθώ σε ένα νομοσχέδιο που έχει να κάνει με χώρους, ιδιαίτερα σημαντικούς για εμάς τους νησιώτες και για εμένα προσωπικά, γιατί διετέλεσα επί έξι χρόνια Πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Δωδεκανήσου, ο τελευταίος διορισμένος Πρόεδρος, του Ενιαίου Λιμενικού Ταμείου Δωδεκανήσου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Καλός πρόεδρος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το βεβαιώνει και ο κ. Παυλίδης αυτό, από ό,τι βλέπετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Επειδή, λοιπόν, πολλά ακούστηκαν, να βάλουμε τα πράγματα στην πραγματική τους βάση. Σήμερα συζητούμε επί της αρχής για ένα νομοσχέδιο που σκοπεύει να διασφαλίσει την εφαρμογή του κανονισμού 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και ενσωματώνει την οδηγία 65/2005, επίσης, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων. Καθιερώνονται, δηλαδή, κοινοί κανόνες για την ερμηνεία, την εφαρμογή και τον έλεγχο εντός της Κοινότητας των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας της θάλασσας, με αναφορά στην Διεθνή Σύμβαση του 1974, τη γνωστή μας SOLAS 74, και το Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, το γνωστό μας Κώδικα ISPS, όπως υιοθετήθηκαν από τη Διπλωματική Διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια του Λονδίνου το 2002. Ως χώρα, δηλαδή, η οποία σέβεται τις υπογραφές της, η οποία έχει αποδεχθεί τις Συνθήκες και τους διεθνείς Κανονισμούς, που ανέφερα προηγουμένως, υποχρεούμεθα να ψηφίσουμε, να πάρουμε τα μέτρα εκείνα που μας οδηγούν στο να ενισχύσουμε την ασφάλεια των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων.

Μέχρι εδώ η θέση του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος, ότι αποδέχεται επί της αρχής το νομοσχέδιο, μας βρίσκει απολύτως σύμφωνους με την Κυβέρνηση, με τη Νέα Δημοκρατία.

Δεν αντέχω, όμως, στον πειρασμό –και αρχίζω ίσως ανορθόδοξα– να μην αναφερθώ στους συναδέλφους της άλλης Αριστεράς, οι οποίοι μονίμως έχουν την επωδό «Π.Σ.Ο.Κ. και Νέα Δημοκρατία».

Ακούστηκε από τον κ. Τσουκάλη, ο οποίος κατήλθε από το Βήμα πριν από λίγο, ότι το Π.Σ.Ο.Κ. απέκλεισε τις τοπικές κοινωνίες και την Τοπική Αυτοδιοίκηση από τα λιμάνια. Όμως, το Π.Σ.Ο.Κ. θέσπισε –και αυτό ίσως είναι και ελέγξιμο– τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Έδωσε τα λιμάνια στους δήμους και ακούγεται στην Αίθουσα ότι το Π.Σ.Ο.Κ. απέκλεισε τις τοπικές κοινωνίες και την Τοπική Αυτοδιοίκηση από τα λιμάνια;

Ακούστηκε, επίσης, ότι θα εφαρμοστούν τα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων. Το νομοσχέδιο, βεβαίως, αναφέρεται και σε άλλες διατάξεις και πολύ σωστά ο εισηγητής σε συγχωριανός μου, ο κ. Παυλίδης, το διεχώρησε σε δύο επίπεδα.

Αναφερόμαστε, λοιπόν, στο πρώτο μέρος, όπου υποχρεούμεθα αυτά τα μέτρα να τα λάβουμε ως χώρα σε εβδομήντα λιμάνια και εκατόν εξήντα οκτώ –τόσες είναι υπόχρεες– λιμενικές εγκαταστάσεις. Προβλέπεται, κύριε Υπουργέ, να εφαρμοστούν με τη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα σε δώδεκα λιμάνια και σε αυτά τα λιμάνια έχουν ανατεθεί οι μελέτες και οι εφαρμογές των μέτρων με τη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Για τα υπόλοιπα, τι γίνεται; Απλώς υπενθυμίζω –και μπορώ να το ξέρω– ότι το 2004 με κατεπείγον έγγραφο ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κατέστησε τις λιμενικές αρχές υπεύθυνες να συνεργαστούν με τους φορείς διαχείρισης, δηλαδή τα λιμενικά ταμεία, στην εφαρμογή ισοδύναμων μέτρων, εκτιμώντας στο ίδιο έγγραφο ότι μέχρι το τέλος του 2004 θα είχαν υπογραφεί οι αναθέσεις των μελετών.

Αντί του 2004, το 2006 ο προηγούμενος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έλαβε απόφαση, με την οποία ενέκρινε την επιλογή προμηθευτών για την υποβολή προσφορών για εκπόνηση μελετών ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων προϋπολογισμού 1.496.000 ευρώ. Η Δωδεκάνησος θα έπαιρνε για την εκπόνηση αυτών των μελετών σε δύο ομάδες λιμένων περίπου 220.000 ευρώ.

Στη συνέχεια, το Υπουργείο ανέκρουσε πρύμνα και σήμερα έχει ανατεθεί στα πτωχά λιμενικά ταμεία –και θα επανέλθω στις άλλες διατάξεις, αγαπητέ συνάδελφε– να κάνουν μόνα τους τις μελέτες. Επ' αυτού, κύριε Υπουργέ, ξεκαθαρίστε ποιος πληρώνει την εκπόνηση των μελετών.

Υπήρξε επιφύλαξη για τη δυνατότητα ανάθεσης παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε ιδιωτικές εταιρείες. Βέβαια και εγώ προσωπικά και το κόμμα μου δεν είμαστε κατά της επιβολής των ιδιωτικών συμφερόντων και σε τέτοιου είδους διεργασίες.

Βέβαια, προσωπικά και το κόμμα μου δεν είναι κατά της επιβολής των ιδιωτικών συμφερόντων και σε τέτοιου είδους διεργασίες. Εδώ όμως υπάρχει επιφύλαξη, γιατί παράλληλα με την εκχώρηση των υπηρεσιών ασφαλείας φημολογείται –και πλέον είναι βέβαιο, διότι δεν έχει διαψευστεί– ότι θα παραχωρηθεί και η διαχείριση των λιμενικών ζωνών σε ιδιώτες.

Άρα, υπάρχει το ενδεχόμενο να έχουμε ελέγχοντες και ελεγχόμενους τους ίδιους και κανείς δεν είναι δυνατόν να διασφαλίσει ότι αυτοί που θα έχουν την ευθύνη τήρησης των μέτρων ασφαλείας, δεν θα απολογούνται σε αυτούς που θα έχουν τη διαχείριση και άρα δεν θα εξυπηρετούν τους δικούς τους σκοπούς. Εδώ είναι η επιφύλαξη για την επιβολή των ιδιωτών στην τήρηση των μέτρων ασφαλείας που απαιτούνται.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Γενική τοποθέτηση: Το νομοσχέδιο –εγώ δεν είμαι νομικός, μηχανικός είμαι και προσπαθώ να ακριβολογώ– διέπεται από μία σειρά επιτροπών με επάλληλες αρμοδιότητες. Οι νομικοί λένε

ότι ένας καλός νόμος είναι ένας απλός νόμος. Το βέβαιο είναι ότι το νομοσχέδιο αυτό δεν είναι απλό. Προβλέπει επάλληλες αρμοδιότητες που οργανώνονται ή από τον Υπουργό ή πρέπει να εκδοθούν προεδρικά διατάγματα, όπου ο ένας μπαίνει στις αρμοδιότητες του άλλου κ.ο.κ.

Όσον αφορά για τις λοιπές διατάξεις και κυρίως για το άρθρο 20 και ως αυτό διαλαμβάνει, επιφυλάσσομαι να αναφερθώ στη συζήτηση κατ' άρθρο.

Πιστεύω ότι χάνουμε μία μοναδική ευκαιρία να ξεκαθαρίσουμε με ποιο τρόπο μπορούμε να διασφαλίσουμε τη βιωσιμότητα των φορέων διαχείρισης, κυρίως των μικρών λιμανιών και φορείς διαχείρισης είναι τα λιμενικά ταμεία, υπό την όποια μορφή. Αν υπάρχει πρόθεση να αλλάξει αυτή η μορφή να το πούμε τώρα, κύριε Υπουργέ, άλλως δεν μπορώ να καταλάβω ποιος θα κληθεί να εφαρμόσει τα μέτρα ασφαλείας που όλοι - και εμείς τουλάχιστον - πιστεύουμε ότι πρέπει να λάβουμε.

Επιφυλάσσομαι στη συζήτηση κατ' άρθρο, να είμαι πιο αναλυτικός.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ και εγώ, κύριε συνάδελφε. Η πρώτη σας ομιλία εκτός της πληρότητας της ήταν και σύντομη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Έτσι είναι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Παυλίδη, επικροτείτε το σύντομο, ως συγχωριανός του κιόλας.

Το λόγο έχει ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε ένα πάρα πολύ σοβαρό νομοσχέδιο, άσχετα εάν πολλοί από τους ακροατές μας και τους παρατηρητές το καταλαβαίνουν ή όχι. Είναι σημαντικό, γιατί ουσιαστικά κυρώνουμε μία από τις βασικές συνθήκες για την ασφαλή λειτουργία των λιμανιών μας.

Η Ελλάδα, ως ναυτιλιακή δύναμη, οφείλει πάντοτε να είναι στην πρωτοπορία της κυρώσεως των διεθνών αποφάσεων σε σχέση με τη ναυτιλία. Η λογική πάνω στην οποία πολιτεύθηκε η Ελλάδα γύρω από τα ναυτιλιακά θέματα παραδοσιακά και πετυχημένα, θα έλεγα, είναι ακριβώς να βρίσκεται στην πρωτοπορία του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού, του οποίου σήμερα ηγείται ο ναύαρχος εν αποστρατεία του Λιμενικού Σώματος, κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος και να ζητάει από όλες τις υπόλοιπες χώρες να κυρώνουν ανάλογες συμφωνίες, οι οποίες εξασφαλίζουν αυτό το οποίο λέγεται στα ναυτιλιακά, αλλά και στα διεθνή οικονομικά «open plan field».

Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ανοιχτό πεδίο δράσης. Γιατί θέλουμε εμείς ανοιχτό πεδίο δράσης; Γιατί θέλουμε διεθνείς κανόνες; Γιατί θέλουμε να υπάρχει ένας ισχυρός IMO; Γιατί χρειαζόμαστε διεθνείς κανόνες που θα επιβάλλονται σε όλους; Τους χρειαζόμαστε, γιατί είμαστε η παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη. Τους χρειαζόμαστε, γιατί σήμερα τα ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία, αποτελούν τη μεγαλύτερη δύναμη παγκοσμίως. Άρα, λοιπόν, χρειαζόμαστε όλοι, όλες οι χώρες να κυρώνουν κανόνες τους οποίους να εφαρμόζουν.

Φανταστείτε, λοιπόν, τι θα γίνονταν αν η κάθε χώρα ή η κάθε γεωγραφική περιοχή του πλανήτη εφαρμόζε τους δικούς της κανόνες. Καινούργιες δεσμεύσεις, καινούργιες υποχρεώσεις, πολλαπλά έξοδα και τελικά κλειστές αγορές.

Όταν λοιπόν κάπου είσαι ο πρώτος, αυτό που θέλεις είναι να είναι ανοικτές οι αγορές. Όπως σε άλλες περιπτώσεις αισθανόμαστε εμείς ότι προστατεύουμε ντόπια συμφέροντα, όταν κλείνουμε το μάτι ή δεν εφαρμόζουμε απολύτως διεθνείς κανόνες είτε του Διεθνούς Κανονισμού Εμπορίου είτε ακόμη και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δίνουν τη δυνατότητα σε ξένες εταιρείες να έρθουν και να δράσουν στην Ελλάδα, αυτό απαιτούμε στο χώρο της ναυτιλίας. Γι' αυτό λοιπόν οφείλουμε να είμαστε πρωτοπόροι και οφείλουμε να στηρίζουμε τέτοιου είδους πρωτοβουλίες.

Τι είναι ο ISPS; Το είπα και στην Επιτροπή και επιτρέψτε μου να το επαναλάβω, γιατί θεωρώ ότι ο ISPS είναι ένας Κώδικας ο οποίος εξασφαλίζει τόσο το πλοίο όσο και το λιμάνι από τους οποιουδήποτε τύχον κινδύνους. Και δεν είναι μόνο οι κίνδυνοι της τρομοκρατίας οι οποίοι είναι πασιφανές ότι μετά το 2001

προβληματίζουν τις κυβερνήσεις ανά τον κόσμο. Είναι ο κίνδυνος του λαθρεμπορίου. Είναι ο κίνδυνος του εμπορίου των ναρκωτικών. Είναι ο κίνδυνος του trafficking, του εμπορίου δηλαδή λευκής σαρκός. Είναι ο κίνδυνος της λαθρομετανάστευσης. Για όλους αυτούς τους κινδύνους εμείς οφείλουμε όχι μόνο να προστατέψουμε τα λιμάνια μας, αλλά να προστατέψουμε και τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία. Γι' αυτό και ο κώδικας αυτός δίνει συγκεκριμένες δυνατότητες στην πολιτική ηγεσία, αλλά και στις διοικήσεις των λιμανιών να προχωρήσουν σε μέτρα αφού πρώτα απ' όλα εκπονηθούν οι ανάλογες μελέτες, για να μπορέσουν τα λιμάνια και ιδιαίτερα τα διεθνή λιμάνια της χώρας να αποκτήσουν την διεθνή πιστοποίηση.

Άκουσα από συναδέλφους διάφορες ενστάσεις. Άκουσα και την ένσταση όμως της ανταγωνιστικότητας, ότι κάτι τέτοιο δηλαδή θα αυξήσει πάρα πολύ το κόστος των λιμενικών υπηρεσιών, πράγμα το οποίο τελικά θα μας οδηγήσει στο να είναι τα ελληνικά λιμάνια ασύμφορα για προσέγγιση από ξένα πλοία. Μα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν τα λιμάνια μας είναι ασφαλή, θα είναι προσεγγίσιμα; Θα αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα; Θα έχουν χώρο στη διεθνή αγορά, αν δεν πληρούν βασικούς κανόνες ασφαλείας που πληρούν τα γειτονικά λιμάνια;

Το ερώτημα περί της ανταγωνιστικότητας, λοιπόν, των λιμανιών θεωρώ ότι είναι έωλο. Και όχι μόνο είναι έωλο, είναι και καταχρηστικό στη φύση του από την άποψη του ότι δεν εξυπηρετεί ακριβώς αυτή την μεγέθυνση της ασφαλείας και τη διαφάνεια στην ασφάλεια την οποία επιβάλλει ο ISPS.

Θα ήθελα, όμως, να έρθω σε δύο επιμέρους παρατηρήσεις. Η πρώτη παρατήρηση, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, είναι ότι σήμερα τα λιμάνια της χώρας δεν είναι ασφαλή. Σήμερα τα λιμάνια της χώρας αποτελούν χώρο περιπάτου. Σήμερα τα λιμάνια της χώρας δεν πληρούν προϋποθέσεις σωστής εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Σήμερα τα λιμάνια της χώρας αποτελούν -δεν θα ήθελα να πω τη λέξη «ξέφραγο αμπέλι» γιατί νομίζω ότι είναι πολύ αγοραία- διαρκή στόχο λαθρομεταναστών και οποιωνδήποτε επιβουλεύονται να εκμεταλλευτούν τα ελλείμματα στην ασφάλεια. Γι' αυτό, σας προκαλώ και σας παρακαλώ να προχωρήσετε με γρηγορότατους ρυθμούς στο να θεωρακίσετε τα λιμάνια της χώρας, να θεωρακίσετε βασικά τα μεγάλα επιβατικά λιμάνια: τον Πειραιά, την Ηγουμενίτσα, την Πάτρα, το Ηράκλειο, τη Ρόδο, τη Θεσσαλονίκη. Από εκεί και πέρα να δούμε τις επιμέρους ρυθμίσεις με τις τοπικές κοινωνίες, ιδιαίτερα στο κυκλαδίτικο περιβάλλον, πώς αυτά τα λιμάνια ακριβώς και θα προστατεύουν τα πλοία και θα προστατεύουν τους επιβάτες και θα δημιουργούν τις υποδομές, χωρίς να αποκοπεί η λειτουργία τους από τον κοινωνικό ιστό.

Η δεύτερη παρατήρηση που θα ήθελα να σας κάνω είναι σε σχέση με την αύξηση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Χαιρόμαι που προβλέπεται μέσα από τις διατάξεις του νομοσχεδίου η σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, γιατί η υπέρμετρη αύξηση του όγκου και του αριθμού των υπηρετούντων στο Λιμενικό Σώμα θα μας οδηγήσει τελικά στο να κάνουμε ένα κρατικό τμήμα security το οποίο δεν θα έφερνε αποτελέσματα.

Αντίθετα, το Λιμενικό Σώμα, το οποίο οφείλει να αυξηθεί και σε όγκο και σε ποιότητα, θα πρέπει να έχει περισσότερο επιτελικό χαρακτήρα και περισσότερο αποτρεπτικό χαρακτήρα στη θάλασσα και όχι στο λιμάνι.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, έρχομαι σε δύο παρατηρήσεις. Πρώτον, θα ήθελα να συγχαρώ και να ευχαριστήσω τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας που δέχτηκε τις ενστάσεις των τοπικών αρχών των Μελισσιών σχετικά με τη διάταξη που αφορά το Ναυτικό Νοσοκομείο. Είχα από την επιτροπή εκφράσει τις επιφυλάξεις μου για τον τρόπο με τον οποίο αυτό το Ναυτικό Νοσοκομείο έχει εγκαταλειφθεί στα Μελίσσια και σήμερα έρχεται με τις επιπλέον ρυθμίσεις το Υπουργείο και δέχεται ακριβώς τις επιφυλάξεις της τοπικής κοινωνίας που δεν θέλει να δει ένα χώρο πρασίνου να μετατρέπεται άκριτα σε ένα εμπορικό κέντρο.

Δεύτερον, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω, γιατί δεχτήκατε την τροπολογία που και εγώ και άλλοι συνάδελφοι καταθέσαμε

σε σχέση με την αναβάθμιση ανθρώπων που υπηρέτησαν το Λιμενικό Σώμα δικαιώθηκαν από τα αρμόδια δικαστήρια και παρ' ότι δεν έχουν συνταξιοδοτικό όφελος, δεν έχουν πάρει ακόμα τους βαθμούς που τους αναλογούν. Είναι πολυεπίπεδα τα προβλήματα τα οποία έχουμε να αντιμετωπίσουμε στους ανθρώπους που βρίσκονται στην αποστρατεία, σίγουρα όμως εμείς ως ευνομούμενη πολιτεία, ως Κοινοβούλιο, δεν θέλουμε να στερήσουμε την ηθική διάκριση από ανθρώπους που τη δικαιούνται.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ και εγώ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής της ναυτομάνας Χίου, ο κ. Κοσμίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΣΜΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα στην Εθνική Αντιπροσωπεία το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις». Το σχέδιο νόμου χωρίζεται σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος αναφέρεται στα σχέδια ασφαλείας και τα μέτρα ασφάλισης των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων που πρέπει να λαμβάνονται ώστε να πληρούνται οι προδιαγραφές ασφαλείας που προβλέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις, τον Κανονισμό 725/2004 και την Κοινοτική Οδηγία 65/2005.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η 11η Σεπτεμβρίου του 2001, ημέρα της τρομοκρατικής επίθεσης της Νέας Υόρκης, σημάδεψε την παγκόσμια ζωή. Μετά την ημέρα αυτή κατέστη κοινή πεποίθηση το ευάλωτο των παγκόσμιων μεταφορικών υποδομών. Οι λιμένες αποτελούν ουσιαστικό κρίκο στο σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας, καθώς συνδέουν τις ροές του θαλάσσιου και του χερσαίου εμπορίου και των επιβατών. Συχνά οι λιμένες αποτελούν το σημείο όπου συγκεντρώνονται οι αποστολές επικίνδυνων φορτίων, σημαντικά κέντρα παραγωγής χημικών και πετροχημικών ή και βρίσκονται κοντά σε πόλεις. Είναι εμφανές ότι οι τρομοκρατικές επιθέσεις σε λιμένες μπορούν εύκολα να έχουν ως αποτέλεσμα σοβαρές διαταραχές των συστημάτων μεταφορών και να αποτελέσουν αίτια σοβαρών επιπτώσεων σε παρακείμενες βιομηχανίες, καθώς και να πλήξουν πρόσωπα που ζουν και κινούνται εντός του λιμένα ή της παραλιμενίας περιοχής. Στα πλαίσια αυτά, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ως υπεύθυνος για την ασφάλεια της παγκόσμιας ναυτιλίας θέσπισε μία σειρά μέτρων που συνιστούν τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και έτσι διαμορφώθηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

Εκτιμούμε ότι πράξεις παράνομες και η τρομοκρατία συγκαταλέγονται μεταξύ των πιο σημαντικών απειλών των ιδανικών της δημοκρατίας και της ελευθερίας και των αξιών της ειρήνης. Η ασφάλεια των προσώπων, των υποδομών και των υλικών, περιλαμβανομένων και των μέσων μεταφοράς, τόσο σε λιμένες όσο και στις σχετικές με αυτούς παρακείμενες ζώνες πρέπει να προστατεύεται κατά παράνομων ενεργειών και των καταστρεπτικών τους συνεπειών. Η προστασία αυτή αναμένεται ότι θα αποβεί προς όφελος των χρηστών των μεταφορών, της οικονομίας και της κοινωνίας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσαν τον κανονισμό 725/2004 για τη ναυτική ασφάλεια. Τα μέτρα ναυτικής ασφαλείας που επιβάλλονται με τον κανονισμό αυτό αποτελούν μέρος μόνο των αναγκαίων μέτρων για την επίτευξη επαρκούς επιπέδου ασφαλείας και τις αλυσίδες μεταφορών, τις συναφείς με την ναυτιλία. Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού περιορίζεται σε μέτρα ασφαλείας επί πλοίων και την άμεση επαφή πλοίου – λιμένα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι με τον πιο πάνω Κανονισμό δεν επιτυγχάνεται πλήρως το επιδιωκόμενο γενικότερο επίπεδο ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές και εξέδωσε την οδηγία 65/2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων.

Η νέα αυτή υποχρέωση αφορά κάθε λιμένα όπου υπάρχουν

μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, καλυπτόμενες από τον κανονισμό. Αυτήν την Κοινοτική Οδηγία και τον Κανονισμό ενσωματώνουμε στη λιμενική νομοθεσία μας με το παρόν σχέδιο νόμου.

Στο σημείο αυτό θεωρώ ότι είναι σκόπιμο να κάνω τις παρακάτω παρατηρήσεις: Όλα τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να σέβονται τα θεμελιώδη ατομικά δικαιώματα. Αυτό είναι αυτονόητο. Πρέπει να μελετήσουμε προσεκτικά τις συνέπειες της ενίσχυσης της ασφαλείας των λιμένων. Οι υψηλές δαπάνες που προκύπτουν από την εφαρμογή των μέτρων πρέπει να καλυφθούν σε επαρκή βαθμό από το κράτος για να μη μετακυληθεί το κόστος στους χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων, να μην αυξηθούν υπερβολικά οι ναύλοι επιβατών και εμπορευμάτων, ώστε οι ναύλοι να είναι ανταγωνιστικοί, ειδικά για τα μικρά νησιά.

Επίσης, πρέπει να δείξουμε την απαραίτητη προσοχή, ώστε να αποφύγουμε την εκτροπή των συναλλαγών, προς όφελος ορισμένων λιμένων, λόγω αυξημένων μέτρων ασφαλείας εις βάρος άλλων. Οι μικροί λιμένες ενδέχεται να πληγούν ιδιαίτερα από μία τέτοιου είδους εκτροπή λιμενικών δραστηριοτήτων. Τα μέτρα ασφαλείας δεν θα πρέπει να αποτελέσουν ζητήματα ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων. Μεγάλη προσοχή πρέπει να δοθεί στην κατάρτιση δυσανάλογων τεχνικών προδιαγραφών στις υποδομές ασφαλείας, πράγμα που μπορεί να εκληφθεί ως πρώιμη συγκεντρωμένη εμπορικών συμφερόντων.

Ένα άλλο ζήτημα που πρέπει να μας απασχολήσει είναι ο ρόλος της Μεσογείου θαλάσσης στα θέματα ασφαλείας των λιμένων. Με τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης η Μεσόγειος θάλασσα, αποκτά σημαντικότατο ρόλο. Το γεγονός ότι βρίσκεται πλησίον περιοχών από τις οποίες μπορούν να προκύψουν προβλήματα ασφαλείας, τονίζει την ανάγκη να δοθεί μεσογειακή διάσταση στην πολιτική ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών.

Τέλος, ως γενική παρατήρηση πιστεύω ότι στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να αναληφθεί διεθνής πρωτοβουλία σε ό,τι αφορά την εκπόνηση ενός ευρύτερου πλαισίου για την ασφάλεια το οποίο θα εξετάζει τα αίτια της τρομοκρατίας και δεν θα αποσκοπεί αποκλειστικά και μόνο στην πρόληψη ή στην εξάλειψη των αποτελεσμάτων της.

Στο δεύτερο σκέλος του σχεδίου νόμου θα τοποθετηθώ επί του άρθρου 20 για τα λιμενικά τέλη επιβατών και οχημάτων. Πιστεύω ότι με αυτό το άρθρο έχουμε μία δικαιότερη κατανομή των εισπραττομένων τελών από τους μεταφερόμενους επιβάτες ή τα οχήματα. Με την εισαγόμενη διάταξη επαναπροσδιορίζεται η έννοια της ανταποδοτικότητας των λιμενικών τελών, ώστε τα λιμενικά έργα να κατασκευάζονται απ' αυτά τα έσοδα και να ωφελούν άμεσα αυτούς που βαρύνονται με την καταβολή τους. Επιβολή τέλους τόσο στους επιβαζόμενους, όσο και στους αποβιβαζόμενους επιβάτες και οχήματα.

Επίσης διασαφηνίζεται η έννοια αυτών που εμπίπτουν στις ρυθμίσεις επιβολής τέλους οχημάτων. Προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις των εκδιδόντων τα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων, ο τρόπος αμοιβής τους και τα δικαιώματα των φορέων διοίκησης. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε αυτό που ελέγχθη από τον εισηγητή της Πλειοψηφίας για τις υπέρ τρίτων επιβαρύνσεις που ανέρχονται στο 35% του εισιτηρίου επιβάτη και οχήματος. Πρέπει να εξετάσουμε την ανταποδοτικότητα αυτών των επιβαρύνσεων αλλά και τη νομική βάση επιβολής τους. Πληττεται η ανταγωνιστικότητα του προορισμού και κυρίως του νησιωτικού προορισμού. Και με την τεράστια αύξηση των τιμών του πετρελαίου οι τιμές των ακτοπλοϊκών ναύλων υπάρχει κίνδυνος να αυξηθούν και άλλο. Θα έχουμε επιπλέον επιβάρυνση της ανταγωνιστικότητας των νησιών ως τουριστικών προορισμών.

Στο θέμα αυτών των επιβαρύνσεων θα ήθελα να επισημάνω ότι τουλάχιστον εφόσον δεν είναι εφικτή η κατάργησή τους ως υπάρχει μεγαλύτερη διαφάνεια και σαφήνεια ως προς τα διάφορα στοιχεία που τις συνιστούν. Παραδείγματος χάριν θα μπορούσε να αναγράφεται με σαφήνεια επί του εισιτηρίου πόσος είναι ο καθαρός ναύλος και πόσες είναι οι επιβαρύνσεις. Επίσης επιβάλλεται να αντιμετωπιστεί και το θέμα του Φ.Π.Α., ο

οποίος χρεώνεται στο λιμάνι του Πειραιά με προορισμό τα νησιά του βορείου Αιγαίου. Να επιβάλλεται μειωμένος Φ.Π.Α. στους επιβάτες που κατευθύνονται σε αυτά τα νησιά, όπως βέβαια και στα οχήματα. Αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών. Πρέπει να είναι ένα θέμα που θα σας απασχολήσει στο επόμενο νομοσχέδιο του Υπουργείου σας, στη χάρτα των δικαιωμάτων του επιβάτη στην ακτοπλοία.

Με τις διατάξεις του άρθρου 21 συμφωνούμε. Μετά απ' αυτό επιβάλλεται, ώστε το Υπουργείο σας και το Ν.Α.Τ. να αναλάβουν τις αναγκαίες πρωτοβουλίες για την αξιοποίηση του ακινήτου προς όφελος των απομάχων ναυτικών μας.

Με αυτές τις σκέψεις κλείνω την ομιλία μου και προτείνω στο Σώμα την υπερψήφηση του σχεδίου νόμου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ο κ. Μελάς έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι. Συζητάμε σήμερα ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο που έχει ως αντικείμενο κυρίως την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμένων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και εμπεριέχονται και άλλες διατάξεις. Είναι επιτακτική ανάγκη σήμερα να υπάρξει όσο το δυνατόν καλύτερη ασφάλεια των πλοίων και των επιβατών στα διάφορα λιμάνια, που θα προέλθει μέσα από την αναβάθμιση των διαδικασιών και των κανόνων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η ανάγκη αυτή πρέπει να πούμε ότι προήλθε από την αφύπνιση που υπέστη η διεθνής Κοινότητα μετά από την επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 στη Νέα Υόρκη. Κατέστη πλέον επιβεβλημένο οι μεταφορικές υποδομές και κυρίως οι θαλάσσιες, να προστατευθούν όσο το δυνατόν περισσότερο αποτελεσματικά. Θεσπίστηκαν λοιπόν κανόνες τόσο σε διεθνές επίπεδο, όπως ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, όσο και σε κοινοτικό επίπεδο με τον κανονισμό 725/2004 και την οδηγία 65/2005.

Για τη χώρα μας, η οποία είναι κατ' εξοχήν ναυτική δύναμη τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στην ακτοπλοία, η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι ζήτημα ζωτικής σημασίας. Σκοπός λοιπόν του παρόντος νομοσχεδίου, όπως σας ανέφερα, είναι η εφαρμογή του κανονισμού 725/2004 και της οδηγίας 65/2005, δηλαδή ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων, ο σχεδιασμός και ο συντονισμός των δράσεων για την ασφάλεια των πλοίων, για την ασφάλεια των λιμένων μας.

Η ευθύνη της υλοποίησης όλων αυτών εμπίπτει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως το λέμε σήμερα, και ειδικότερα στη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Θα συγκροτείται κατά περιοχή ευθύνης κάθε λιμεναρχείου μία Αρχή Λιμενικής Ασφαλείας, η οποία θα καταρτίζει και θα εφαρμόζει σχέδιο ασφαλείας του λιμένα.

Σημαντικό ρόλο θα έχει το Κέντρο Αναφορών Ασφαλείας, το οποίο θα λειτουργεί ως σημείο επαφής με τα πλοία και τους υπεύθυνους ασφαλείας των πλοίων, των εταιρειών και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Το Κέντρο αυτό θα λειτουργεί επί εικοσιτετραώρου βάσεως και θα λαμβάνει τους συναγεμικούς ασφαλείας από ενέργειες πλοίων και όλες τις αναφορές σχετικές με την ασφάλεια προβλημάτων από πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις.

Προβλέπεται η δυνατότητα να γίνεται ανάθεση της άσκησης των ελέγχων και από ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας –και είδα ότι ορισμένοι συνάδελφοι εδώ θέλησαν να το κατηγορήσουν- οι οποίες όμως φυσικά θα έχουν την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια από τις κατά τόπους αρμόδιες λιμενικές αρχές, αλλά και την απαιτούμενη τεχνογνωσία, ούτως ώστε να προσφέρουν όσο το δυνατόν καλύτερες υπηρεσίες ασφαλείας. Και αυτό θα γίνεται για να απεγκλωβίζονται οι λιμενικές αρχές από την εφαρμογή των διαδικασιών και των κανονισμών ασφαλείας και να επικεντρωθούν κυρίως στο κύριο καθήκον τους, που είναι η αστυνόμευση των λιμένων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Θα δημιουργηθεί ακόμη Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας, στην οποία θα συμμετέχουν εκπρόσωποι όλων των δημοσίων φορέων, που σχετίζονται με θέματα ασφαλείας πλοίων και λιμένων. Κύρια αρμοδιότητα της επιτροπής είναι, σε περίπτωση απειλής ή πληροφορίας για απειλή κατά της ασφαλείας, να εισηγείται στον αρμόδιο Υπουργό την αναγκαιότητα αλλαγής του επιπέδου ασφαλείας και τη λήψη πρόσθετων μέτρων ασφαλείας.

Ακόμη θεσπίζεται στο νομοσχέδιο αυτό η υποχρέωση για κάθε πλοίο που εισέρχεται σε ελληνικό λιμένα, να παρέχει πληροφορίες σχετικά με το διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας που φέρει, για την καλύτερη προστασία των λιμένων μας.

Όπως σας είπα και στην αρχή, έχει κι άλλες διατάξεις αυτό το νομοσχέδιο και θα αναφερθώ σε μερικές απ' αυτές.

Με τις λοιπές διατάξεις του νομοσχεδίου, αναβαθμίζεται το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και του δίνεται η δυνατότητα να υπηρετεί καλύτερα τη ναυτιλία μας, που είναι το στήριγμα της ελληνικής οικονομίας. Του δίνεται, δηλαδή, η δυνατότητα, που έχουν και τα άλλα επιμελητήρια, της ίδρυσης εταιρείας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα για την καλύτερη λειτουργία και την επίτευξη των σκοπών του.

Επίσης, γίνεται αλλαγή στην απόδοση των λιμενικών τελών, χωρίς φυσικά αυτά να αυξάνονται. Ενώ μέχρι σήμερα όλο το τέλος χρήσεως λιμένα, που ανέρχεται σε ποσοστό 5% στην τιμή του εισιτηρίου, αποδιδόταν ολόκληρο στο φορέα διοίκησης και διαχείρισης του λιμένα επιβίβασης, με το παρόν νομοσχέδιο θα αποδίδεται το 2,5% στο φορέα του λιμένα επιβίβασης και το 2,5% στο φορέα του λιμένα αποβίβασης.

Αποσαφηνίζεται το ιδιοκτησιακό καθεστώς του ακινήτου του Νοσηλευτικού Ιδρύματος του Εμπορικού Ναυτικού στα Μελίσσια Αττικής. Εδώ θέλω να τονίσω, κύριε Υπουργέ, ότι το κτήριο αυτό του νοσοκομείου έχει τελειώσει εγκαταλειφθεί εδώ και πολλά χρόνια. Εγώ πριν από χρόνια το είχα επισκεφθεί και πραγματικά απογοητεύτηκα. Γι' αυτό είναι ανάγκη, όσο το δυνατόν γρηγορότερα, αυτός ο χώρος να χρησιμοποιηθεί και να αξιοποιηθεί για το καλό του ναυτικού κόσμου, για το καλό της κοινωνίας μας.

Τελειώνοντας, θέλω, κύριε Υπουργέ, να σας επισημάνω μια τροπολογία που κατέθεσα, αλλά που κατέθεσαν πιθανώς και άλλοι συνάδελφοι και που αφορά την ηθική ικανοποίηση των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, που προέρχονται από τους υπαξιωματικούς και που έχουν αποστρατευθεί με το βαθμό του αντιπλοίαρχου προ της ισχύος του ν.2935/2001. Όλοι οι αντίστοιχοι λιμενικοί αξιωματικοί, μετά την ισχύ του νόμου που σας ανέφερα, αποστρατεύονται μέχρι σήμερα με το βαθμό του πλοίαρχου. Θέλω να τονίσω εδώ ότι η ηθική ικανοποίηση των αξιωματικών αυτών δεν έχει καμμία οικονομική επιβάρυνση. Και το λέω αυτό, επειδή το είχαμε συζητήσει αυτό το θέμα και με την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου. Είχα κάνει ερώτηση στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και μου απάντησε εγγράφως ότι η διάταξη αυτή είναι διοικητικού περιεχομένου και ως εκ τούτου αρμόδιο, για την προώθηση είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Σας καταθέτω λοιπόν την απάντηση αυτή του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, για να την έχετε υπόψη σας.

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

Γι' αυτό επιμένω να ψηφιστεί αυτή η διάταξη, η οποία –επιαναλαμβάνω– δεν έχει κανένα οικονομικό κόστος, όπως έχει απαντήσει και το Γενικό Λογιστήριο, γιατί όλοι αυτοί οι αξιωματικοί παίρνουν σήμερα σύνταξη όχι πλοίαρχου, αλλά αρχιπλοίαρχου. Μόνο, λοιπόν, ηθική ικανοποίηση προς τους ανθρώπους αυτούς θα υπάρξει και νομίζω ότι είναι ανάγκη να προσφέρουμε σ' αυτούς τους ανθρώπους, που έχουν για πολλά χρόνια προσφέρει τις υπηρεσίες τους στο Λιμενικό Σώμα, ένα χαμόγελο ηθικής ικανοποίησης στα χείλη τους!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το λόγο έχει ο τελευταίος των εγγεγραμμένων αγορητών επί της αρχής, κ. Ιωάννης Κουτσούκος.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, αναμφίβολα συζητάμε ένα πάρα πολύ σοβαρό νομοσχέδιο, ένα νομοσχέδιο που έχει πολιτικές διαστάσεις και δεν είναι μόνο τεχνικού χαρακτήρα, με την έννοια, δηλαδή, της εφαρμογής μιας οδηγίας και ενός κανονισμού. Και είναι σοβαρό το νομοσχέδιο, διότι άπτεται των ζητημάτων της ασφάλειας των λιμένων. Είμαστε μία χώρα νησιωτική, είμαστε μια χώρα ιδιαίτερος τουριστική και γνωρίζουμε όλοι πάρα πολύ καλά ότι τα ζητήματα της ανάπτυξης, της γενικότερης ανάπτυξης, της τουριστικής ανάπτυξης, συνδέονται στην εποχή μας με τα ζητήματα της ασφάλειας, βιώνοντας όλοι τις εξελίξεις των τελευταίων ετών.

Θα έλεγα ότι για μένα, ως Βουλευτή Ηλείας, το νομοσχέδιο είναι επίσης σοβαρό, διότι η Ηλεία μπορεί να μην είναι νησί, έχει όμως δύο μεγάλα λιμάνια, την Κυλλήνη και το Κατάκολο οι προδιαγραφές των οποίων τα έχουν χαρακτηρίσει διεθνούς σημασίας. Σας θυμίζω ότι το Κατάκολο ήταν ολυμπιακός λιμένας και ότι προσεγγίζεται από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια με δύο και τρεις χιλιάδες επισκέπτες, οι οποίοι επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από το λιμάνι του Κατακόλου, ταξιδεύοντας προς την αρχαία Ολυμπία.

Η δε Κυλλήνη είναι το δεύτερο, αν δεν κάνω λάθος, σε επιβατική κίνηση λιμάνι της χώρας μας, μια και συνδέει τη δυτική Ελλάδα με το Ιόνιο. Αναμφίβολα προκύπτει, από την ανάγνωση του νομοσχεδίου, ότι τα ζητήματα της ασφάλειας αφορούν και αυτά τα μεγάλα λιμάνια και θα έρθω στη συνέχεια σ' αυτό.

Δράττομαι, όμως, της ευκαιρίας της παρουσίας σας, κύριε Υπουργέ, να σας θυμίσω ότι ο προκάτοχός σας, για τα δύο αυτά λιμάνια, μας είχε προτείνει ένα σχέδιο μετατροπής τους σε ανώνυμες εταιρείες, για να τύχουν συμμετοχής στο χρηματοδοτικό πρωτόκολλο. Βέβαια, μας έταζε «λαγούς με πετραχήλια», υπονοώντας ότι έχει βρει επενδυτές είτε από την Αραβία είτε από την Ιαπωνία είτε από την Κορέα. Μας παρουσίασε και κάποια σχέδια. Δεν ξέρω ποια θα είναι η συνέχεια αυτής της πολιτικής. Αναμένουμε με ενδιαφέρον τις δικές σας πρωτοβουλίες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην εποχή μας, όταν συζητούμε τα ζητήματα της ασφάλειας, μπαίνουν πάρα πολλά διλήμματα, διλήμματα που συνδέονται πρώτα-πρώτα με τις ελευθερίες και τα κατοχυρωμένα δικαιώματα των πολιτών, διλήμματα που συνδέονται, δεύτερον, με το δημόσιο και το ιδιωτικό συμφέρον, με το κατά πόσο, δηλαδή, η ασφάλεια παρέχεται προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος ή είναι ένα εμπορεύσιμο αγαθό, για να κερδοσκοπήσουν ορισμένοι και, τρίτον, με το κατά πόσο η ασφάλεια μπορεί να αποκόψει τις τοπικές κοινωνίες από τους χώρους, τους οποίους δημιουργήσαν και με τους οποίους έχουν ιστορικά, οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά συνδεθεί, όπως είναι τα λιμάνια.

Οφείλουμε, όταν συζητάμε εδώ, στο ναό της δημοκρατίας, να είμαστε ιδιαίτερα ευαίσθητοι, όταν μπαίνουν τέτοια ζητήματα και μάλιστα να είμαστε ευαίσθητοι, όταν έχουμε μια Κυβέρνηση, που τα τελευταία δείγματα της οποίας δεν μας δίνουν τα εχέγγυα ότι τα ζητήματα της ασφάλειας λύνονται πάντα υπέρ των πολιτών, υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, υπέρ του τοπικού συμφέροντος. Τα ζητήματα της ασφάλειας, αυτή η Κυβέρνηση τα αντιμετωπίζει μ' έναν τρόπο υπέρ της συντήρησης, υπέρ των κατασταλτικών μηχανισμών, υπέρ των ιδιωτικών συμφερόντων, με αποκλεισμό όμως των τοπικών κοινωνιών.

Έχουμε το πρόσφατο παράδειγμα με τις κάμερες και την παρατήρηση της ανεξάρτητης αρχής για τα προσωπικά δεδομένα. Πρόσφατο παράδειγμα, επίσης, είναι αυτό που συνέβη στο λιμάνι του Πειραιά με την πιστοποιημένη, κατά τα άλλα, εταιρεία που είχε αναλάβει τη μελέτη και αν δεν αποκαλυπτόταν αυτό το σκάνδαλο, θα αναλάμβανε ενδεχόμενα να εκπονήσει και το σχέδιο της ασφάλειας. Ακόμη, πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα αποκλεισμού μιας τοπικής κοινωνίας, είναι αυτό που ανέφεραν συνάδελφοι από την Αχαΐα για την Πάτρα.

Τα κουβεντιάζουμε αυτά, λοιπόν, εκφράζοντας τις επιφυλάξεις μας, διότι είναι άλλο πράγμα η χώρα μας να υιοθετεί –και πρέπει να υιοθετεί– μια οδηγία και να παίρνει μέτρα ασφάλειας και άλλο πράγμα είναι να τα εφαρμόζει μ' έναν τρόπο που μπορεί να αφήνει αμφιβολίες για το πώς αυτά τα πράγματα θα

εφαρμοστούν σε βάρος των πολιτών.

Βλέπουμε, λοιπόν, σ' αυτό το νομοσχέδιο ότι έχουμε επάλληλες αρχές, όπως είναι η Αρχή Διαχείρισης, η Αρχή Ασφαλείας, οι πιστοποιημένοι οργανισμοί που θα υλοποιήσουν αυτές τις πολιτικές, οι ιδιωτικές εταιρείες που θα αναλάβουν να εφαρμόσουν τα μέτρα. Μέσα απ' αυτές τις επάλληλες αρχές είναι βέβαιο ότι, αν δούμε τα παραδείγματα που έχουμε νωπά, υπ' όψιν μας και σε άλλες περιοχές όπου έχει εμφιλοχωρήσει ο ιδιωτικός τομέας, δεν θα υπάρχει ο απαραίτητος σεβασμός του πολίτη. Και έχουμε πάρα πολλά παραδείγματα επώνυμων πολιτών, που διασύρθηκαν από τέτοιες, ιδιωτικού χαρακτήρα, πρωτοβουλίες. Μάλιστα, στην περίπτωση εδώ του νομοσχεδίου, πρέπει να σημειώσουμε ότι τίθενται στο περιθώριο οι δημόσιες αρχές, που εν προκειμένω είναι οι λιμενικές αρχές.

Κάνει μια αναφορά και η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής, κύριε Υπουργέ, και καλό είναι να τη συμβουλευτούμε, γιατί σε πάρα πολλά σημεία μιλά για τις διευκρινίσεις που χρειάζονται στο νομοσχέδιο για τα όρια των αρμοδιοτήτων, για το ρόλο και τα καθήκοντα αυτών των αρχών. Σε πολλά σημεία αναφέρεται, βεβαίως, με παραπομπές σε υπουργικές αποφάσεις που θα οριοθετήσουν όλα αυτά. Θα δούμε ότι η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής σημειώνει –και πάρα πολύ καλά κάνει– ότι οι του δημοσίου συμφέροντος, οι αστυνομικές δηλαδή κατά κύριο λόγο, αρχές δεν μπορούν να πάνε στους ιδιώτες.

Βεβαίως, το νομοσχέδιο δεν προβλέπει κάτι τέτοιο, αλλά πρέπει να δούμε την τρέχουσα πρακτική, που την έχουμε συναντήσει πάρα πολλές φορές από τις εταιρείες security και μάλιστα και σε ιδιωτικούς χώρους, αλλά και σε δημόσιους, για να δούμε με ποιο τρόπο θα τα περιφρουρήσουμε αυτά, ώστε αυτή η πολιτική της ασφάλειας να μη μετατραπεί σε μια πολιτική σε βάρος των δικαιωμάτων των πολιτών.

Είμαι υποχρεωμένος να εκφράσω αυτήν την ένσταση και να την εκφράσω κυρίως από το γεγονός ότι όλη η συζήτηση που γίνεται αυτήν την περίοδο, αφορά την ιδιωτικοποίηση και την εκχώρηση αρμοδιοτήτων εντός των λιμένων, όπου η Αρχή Ασφάλειας θα καθορίζει η ίδια τη ζώνη επιτήρησης, που σημαίνει ότι πέρα από το ρόλο της ασφάλειας, θα οριοθετεί και τις οικονομικές και άλλες δραστηριότητες που συνδέονται με την περιοχή. Κατά συνέπεια, είμαστε υποχρεωμένοι να είμαστε πάρα πολύ επιφυλακτικοί και να τα επισημάνουμε όλα αυτά.

Και θα κλείσω την τοποθέτησή μου –γιατί πάρα πολλά θα μπορούσε να σημειώσει κάποιος– με τις διατάξεις που αφορούν το τέλος για τις αρχές διαχείρισης, που είναι ένα τέλος που θα επιβαρύνει τους επιβάτες. Εκφράστηκαν από πάρα πολλούς συναδέλφους επιφυλάξεις. Εκφράζω και εγώ τις δικές μου.

Θέλω, επίσης, κύριε Υπουργέ, δραπτόμενος της ευκαιρίας που είστε εδώ, να σας ρωτήσω τι γίνεται εκείνο το περίφημο νομοσχέδιο, που μας είχε φέρει ο προκάτοχός σας για τα δικαιώματα των επιβατών και για το οποίο έγινε τόσος ντόρος εδώ προεκλογικά. Διότι θεσπίζεται τέλος υπέρ αυτών που θα εκμεταλλεύονται τα λιμάνια, αλλά υπάρχει ένα μεγάλο ζήτημα με τα δικαιώματα των επιβατών μέσα στο καράβι, με τα δικαιώματα των επιβατών όταν ακυρωθούν οι πλόες κ.ο.κ., αλλά και με τα δικαιώματα των επιβατών έναντι εγκαταστάσεων και υποδομών που δεν τους παρέχουν τα λιμάνια, είτε αυτοί είναι κανονικοί άνθρωποι είτε είναι άτομα με ειδικές ανάγκες είτε είναι μητέρες είτε είναι υπερήλικες είτε πρόκειται για άλλες κατηγορίες.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Άρα, βάζοντας το θέμα του τέλους, αν θέλατε να έχετε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, θα έπρεπε να θέσετε και το θέμα για τα δικαιώματα των επιβατών αντίστοιχα, για να είναι ολοκληρωμένη η πολιτική σας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Και εγώ ευχαριστώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ποιο τέλος εννοείτε; Δεν κατάλαβα. Υπάρχει το τέλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Παυλίδη, τα τέλη δεν έχουν τέλος.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω να κάνω την εξής πρόταση στο Σώμα: Επειδή η ώρα είναι προχωρημένη και έχουμε συνεννοηθεί να τελειώσουμε στις δώδεκα τα μεσάνυχτα και επειδή το Σώμα έχει καταπονηθεί, δεν ξέρω αν συμφωνείτε να περιορίσουμε το χρόνο των δευτερολογιών από οκτώ λεπτά, που είχε έκαστος, σε πέντε λεπτά.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το Σώμα συμφώνησε ομοφώνως.

Το λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. κ. Ελπίδα Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ασχοληθώ μ' ένα θέμα και συγκεκριμένα με το νοσοκομείο. Θέλω να μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, να σας κάνω μια ερώτηση. Είπατε: «Π

ροβλέπει την εκμετάλλευση του πρώην νοσοκομείου;». Είπατε τη λέξη «πρώην»; Μπορεί να μην άκουσα καλά, γιατί είμαστε και πολλές ώρες εδώ. Θέλω να μιλήσω πάνω σ' αυτό. Ειλικρινά, είπατε τη λέξη «πρώην», κύριε Υπουργέ; Ζήτησα τα Πρακτικά, αλλά δεν πρόλαβα να τα πάρω.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είπα: «του νοσοκομείου που λειτουργούσε». Το νοσοκομείο αυτό, όπως ξέρετε, κάποια στιγμή λειτούργησε και εν συνεχεία αυτήν τη στιγμή βρίσκεται σε πολύ άσχημη κατάσταση. Δεν λειτουργεί.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Είπατε, λοιπόν, «του πρώην νοσοκομείου».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είπα: «του νοσοκομείου που λειτουργούσε». Αυτή ήταν η έκφραση την οποία χρησιμοποίησα.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Καλά, εντάξει. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Είναι σαφές. Τώρα είναι βέβαιο ότι δεν λειτουργεί. Ό,τι δεν λειτουργεί τώρα, είναι πρώην.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Δεν θέλω να σας αδικήσω. Μου έκανε ειλικρινά μεγάλη εντύπωση.

Επί της ουσίας τώρα. Υπάρχει πρόβλημα ως προς αυτό το ζήτημα και δεν θα ξαναλέμε αυτά που είπαμε πριν. Το νοσοκομείο, νομίζω ότι θα πρέπει να πάτε να το δείτε και οι δυο σας. Πρέπει να πάμε να το δούμε. Έχουν ζηλωθεί και τα πλακίδια, κύριοι. Θα πρέπει, λοιπόν, να συνεννοηθούμε για ένα ζήτημα.

Φάνηκε, όμως, όταν μιλήσατε –επιτρέψτε μου να το πω αυτό, εγώ δεν μιλώ ποτέ προσωπικά– ότι δεν πονάτε καθόλου το θέμα και μιλήσατε μ' έναν τρόπο που ήταν πολύ ενάντια στους ναυτεργάτες, ανεξάρτητα από το τι επιλογή έχετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ποιος; Εγώ;

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Θα πρέπει να κάνει μια συζήτηση το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Υγείας με το Διοικητικό Συμβούλιο του Ν.Α.Τ., να καθίσετε σ' ένα τραπέζι και να πείτε: «Τι γνώμη έχετε γι' αυτό, πώς προχωράμε;» και μετά να βγαίνει και να λέει εκπρόσωπος της Κυβέρνησης από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «το πρώην νοσοκομείο». Διότι εδώ υπάρχουν μαγειρέματα, υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι βλέπουν ως φιλέτο αυτό το νοσοκομείο. Έχουν γίνει πάρα πολλά, υπάρχουν τόσα πολλά προβλήματα, που δεν είναι ανάγκη να έχουμε και τριβές μ' αυτό.

Εγώ, λοιπόν, θα μελετήσω το θέμα. Δεν ξέρω γιατί άλλαξε το νούμερο. Είναι λάθος ή είναι πραγματικότητα ότι έχουμε άλλο κτηματολογικό αριθμό; Αν είναι διαφορετικός, δεν ξέρω τι σημαίνει αυτό. Επιφυλάσσομαι μέχρι αύριο γι' αυτό. Έχει αλλάξει ο αριθμός.

Η ουσία τώρα ποια είναι; Υπάρχει ένα αίτημα, αυτό το κτήριο το οποίο δεν λειτούργησε ποτέ, το οποίο εγκαταλείφθηκε, το οποίο λεηλατήθηκε –και γι' αυτό δεν έχει απολογηθεί κανείς, για τα χρήματα, δηλαδή, του ελληνικού λαού– να γίνει ένα νοσοκομείο επαγγελματικών ασθενειών.

Εγώ καταλαβαίνω και μπαίνω στη δική σας λογική, καθώς μπορείτε να πείτε ότι εφόσον δεν αντέχει η οικονομία, δεν μπο-

ρούμε να κάνουμε μία τέτοια εξαγγελία για ένα τέτοιο ζήτημα. Ένα το κρατούμενο. Όμως, μην πετάτε στον κάλαθο των αχρήστων αυτήν την πρόταση. Αυτό μπορεί μ' ένα χρονοδιάγραμμα να πάει λίγο αργότερα. Εγώ δεν σας είπα ότι αύριο το πρωί μπορεί να πει η Κυβέρνηση ότι θα το κάνει αυτό. Όμως, είναι ένα αίτημα που δεν είναι για τους ναυτικούς, αλλά είναι γενικότερο. Δεν έχουμε τέτοιο πράγμα στην Ελλάδα. Και, εν πάση περιπτώσει, επειδή δεν είναι μόνο της αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, άστε το, να το κρατήσουμε αυτό, να γίνουν συζητήσεις, διαβουλεύσεις πάνω σ' αυτό το θέμα. Αξίζει τον κόπο να το σκεφτούμε αυτό. Αξίζει πραγματικά!

Η μία πλευρά είναι αυτή. Από την άλλη τώρα...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Αν μου επιτρέπετε, θα ήθελα να σας πω κάτι. Είχε γίνει λάθος στην αποτύπωση του αριθμού στο κατατεθειμένο νομοσχέδιο. Η διευκρίνιση η οποία έγινε, είναι ότι αλλάξαμε τον αριθμό.

Πάντως, εγώ θα ήθελα να ακούσω και την πρότασή σας. Τι προτείνετε να γίνει; Προτείνετε να μη χρησιμοποιηθεί ως περιουσία του Ν.Α.Τ.; Να μην το χρησιμοποιήσουμε για το καλό των ασφαλισμένων;

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Εμείς πήραμε τη γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Α.Τ.. Υπάρχει ένα αίτημα χρόνων και επιμένον. Υπάρχει μία κατάσταση, η οποία είναι ντροπή να παραμείνει έτσι. Αυτό είναι σίγουρο. Πρέπει κάτι να γίνει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Άρα, συμφωνούμε.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Βεβαίως. Όμως, αυτό που πρέπει να γίνει, είναι ότι όντως αυτό το αίτημα πρέπει να το λάβουμε υπ' όψιν, ότι θέλουν, δηλαδή, να προχωρήσει σαν νοσοκομείο. Δεν λέω να το κλείσουμε τώρα –θα ήταν επιτόλαιο να το πούμε αυτό το πράγμα– αλλά να διερευνηθεί αυτό το ζήτημα. Να μην το αποκλείετε και να μη λέτε: «πρώην νοσοκομείο».

Εδώ, ο ίδιος ο Δήμαρχος, από τα Μελίσσια, λέει: «Δεν θα γίνει νοσοκομείο και αν δεν γίνει νοσοκομείο, θέλω να το πάρω εγώ». Και, ειλικρινά, είναι ντροπή! Δεν τον είδα προσωπικά το Δήμαρχο. Ήρθε εδώ, αλλά εμείς μιλήσαμε μόνο στο τηλέφωνο. Και το λέω δημόσια αυτό το πράγμα. Πρώτον, δεν έχει πάρει ομόφωνη απόφαση το Δημοτικό Συμβούλιο. Συμφωνεί, λοιπόν, η παράταξη η οποία στηρίζεται από τη Νέα Δημοκρατία και συνδιοικεί με το Συνασπισμό. Και είναι ντροπή και για τις δύο παρατάξεις, που αυτήν τη στιγμή, αντί να διεκδικούν να γίνει ένα νοσοκομείο που το θέλουν οι ναυτικοί και το ζητάνε χρόνια, σκέφτονται: «Ευτυχώς, να μη γίνει νοσοκομείο, για να πάρουμε το οικόπεδο».

Δεύτερον, συμφωνεί και η παράταξη του Π.Α.Σ.Ο.Κ. –για να καταλαβαίνει και ο κόσμος που μας ακούει, αλλά θα τα ακούσουν κάποια στιγμή κι ως μη βλέπουν τηλεόραση τώρα– μ' αυτήν τη λογική.

Δεν είναι ομόφωνη η πρόταση. Η παράταξη, ας πούμε, που στηρίζει το Κ.Κ.Ε. και άλλη μία δεν συμφωνούν. Άρα, υπάρχουν και προβλήματα στο δήμο. Γιατί θέλετε να μπει ανάμεσά τους, στα προβλήματα; Κάντε μία συζήτηση με το Διοικητικό Συμβούλιο του Ν.Α.Τ., για να βρεθεί μία άκρη. Είναι η περιουσία, ο κόπος των ναυτικών και, δυστυχώς, έχει λεηλατηθεί. Και μόνο γιατί έχετε ευθύνη τόσα χρόνια, πρέπει τουλάχιστον να πείτε: «Εμείς θα το συζητήσουμε, θα το σκεφτούμε». Τίποτα άλλο. Δεν είναι δυνατόν αυτό! Καμμία διαφορά δεν υπάρχει! Δεν ανακύπτει διαφορά! Είναι συγκεκριμένο το πού ανήκει αυτό το ακίνητο. Και δεν μπορεί να το λύνει μόνο ο Υπουργός σε κάθε περίπτωση. Εδώ υπάρχει ζήτημα, υπάρχει η Δασική Υπηρεσία, υπάρχει η Πολεοδομία.

Μιλάμε γι' αυτό το κτήριο. Ήθελα να επικεντρώσω εδώ, γιατί έχει κάποια σημασία. Είναι σοβαρό το ζήτημα και σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να δείξετε ευαισθησία γι' αυτό έστω τώρα, στη δευτερολογία σας.

Ευχαριστώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Αν μου επιτρέπετε, θα ήθελα να σας δώσω μία διευκρίνιση, γιατί είναι αρκετά σοβαρό.

Επειδή υπάρχει διακομματική συμφωνία, το θέμα το οποίο έθεσε η δημοτική αρχή και το σύνολο των δημοτικών συμβούλων όλων των παρατάξεων...

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Όχι, δεν συμφωνούσαν. Σας το είπα επώνυμα, ο Τάσος Καρατζάς...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Υπουργέ μου, μήπως θα πρέπει να απαντήσετε στο τέλος προς όλους;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι, όχι. Πολύ σύντομα θα απαντήσω, για να μην υπάρξει παρεξήγηση. Κλείνω σε είκοσι δευτερόλεπτα.

Το θέμα που έθεσαν, είναι ότι γύρω από το νοσοκομείο υπάρχει μία περιοχή, την οποία θεωρούν δασική. Και ζήτησα να βγει η λέξη «οικόπεδο», για να μη θεωρηθεί ότι η Βουλή νομοθετεί και ερχόμαστε εδώ και αποχαρκτηρίζουμε το συγκεκριμένο μέρος που, κατά τη δική τους άποψη, είναι δασική περιοχή.

Γι' αυτόν το λόγο βγήκε η λέξη «οικόπεδο», για να μην υπάρχει καμμία αμφιβολία για το ότι εμείς πάμε να νομοθετήσουμε έτσι. Και «οικόπεδο» να λεγόταν, πάλι δεν αποχαρκτηρίζεται τίποτα. Οι ευαίσθητες σας περί του περιβάλλοντος είναι γνωστές. Υπεύθυνη να το χαρακτηρίσει έτσι είναι η Δασική Υπηρεσία, είναι οι αρμόδιες υπηρεσίες.

Εμείς σεβόμαστε απόλυτα και τους ρυμοτομικούς νόμους και τη Δασική Υπηρεσία και τους πάντες. Αυτή ήταν η διαφορά, δεν έχει να κάνει με την ιδιοκτησία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει τώρα ο κ. Αριστοτέλης Παυλίδης, ο οποίος μεταξύ των άλλων έχει διατελέσει και Υπουργός Ναυτιλίας και Υπουργός Αιγαίου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακολουθών, μετά προσοχής, τους συναδέλφους αγορεύοντες επί της αρχής του νομοσχεδίου, ετρόμαξα. Αισθάνομαι τρομαγμένος. Ηκούσθη ότι θα εισβάλουν Κινέζοι να πάρουν τα λιμάνια μας και Άραβες. Επίσης, ηκούσθη ότι θα απαγορευθεί η προσέγγιση στους λιμένες μας. Εγώ το νησιωτάκι, δηλαδή, θα κάθομαι «αλάργα», θα βλέπω το λιμάνι από μακριά!

Αισθάνθηκα και ένοχος, διότι είμαι ο εισηγητής, ο οποίος προσπαθεί να πείσει το Κοινοβούλιο να ψηφίσει ένα νομοσχέδιο, το οποίο προβλέπει και καθορίζει μηχανισμούς απαγορεύσεως προσεγγίσεως των πολιτών στους λιμένες ή και αναθέσεως της εκμεταλλεύσεώς τους σε υπόπτους.

Καθ' όσον αφορά, λοιπόν, στο «υπόπτους», λέγω και εγώ ότι καταδικάζω τους παρανόμους και την παρανομία -όποιο κι αν είναι αυτοί- και αξιώνω και εγώ, όπως και εσείς, κύριοι συνάδελφοι, επ' ευκαιρία ή επ' αφορμή του τελευταίου συμβάντος, αυτού που βγήκε στην επιφάνεια και έχει σχέση με εταιρεία αναλαβούσα να οργανώσει σύστημα ασφαλείας σε λιμένες, να λειτουργήσει -και πιστεύω ότι θα λειτουργήσει- η δικαιοσύνη, όπως πρέπει σ' αυτήν την περίπτωση, αλλά και σε παρόμοιες περιπτώσεις.

Αυτό, όμως, το παρ' ολίγον συναίσθημα ενοχής, μου το διέλυσαν, κύριοι συνάδελφοι, δύο αναφορές οι οποίες πρέπει να αναφερθούν, διότι τι κάνουμε εμείς εδώ; Εμείς εδώ -το είπατε, άλλωστε, όλοι- ενσωματώνουμε κοινοτική νομοθετική πρωτοβουλία στο εθνικό μας δίκαιο. Στην ουσία, αυτό κάνουμε, στο πρώτο μέρος. Ο κανονισμός ούτως ή άλλως είναι οιοσδήποτε νόμος. Όμως, η οδηγία έχει ανάγκη εντάξεώς της δια της αποφάσεως του Κοινοβουλίου.

Τόσο, λοιπόν, ο κανονισμός όσο και η οδηγία μου επιτρέπουν να πω ότι ανάσανα. Δεν αισθάνομαι ένοχος. Διότι ο κανονισμός στο προοίμιό του, παράγραφος 6, λέγει σαφέστατα το εξής: «Ο παρών κανονισμός σεβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αναγνωρισμένες, ιδίως από το Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αρχές». Αυτό είναι δήλωση και μάλιστα, είναι προϊόν συμπράξεως -για να γίνει κανονισμός- του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στο οποίο μετείχαν και εκπρόσωποί μας Έλληνες όλων των τότε κομμάτων, των εν τω Ευρωπαϊκό Κοινοβουλίο κομμάτων.

Ας προχωρήσουμε, λοιπόν, τώρα στην οδηγία και ας δούμε το προοίμιό της, όπου στην παράγραφο 14 λέγεται τα εξής: «Η παρούσα οδηγία σεβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις

αρχές που έχουν αναγνωρισθεί ειδικότερα από το Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης». Αυτή είναι η ασφαλιστική δικλίδα. Θα κάμει ο κάθε Υπουργός του κεφαλιού του; Θα πάει κόντρα στους πολίτες; Δυνάμεις κατοχής θα φέρει στα λιμάνια; Τι είμαστε εμείς και εσείς;

Εγώ, λοιπόν, πιστεύω ότι οι φόβοι δεν έχουν ισχύ. Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αλλά και στους άλλους διεθνείς οργανισμούς και προπάντων στο Συμβούλιο της Ευρώπης, έμαθα τη λέξη «xenophobia». Κάθε λίγο και λιγάκι, μας έλεγαν: «Προσέξτε, μη μας καταλάβει η «xenophobia», η ξενοφοβία». Απόψε, εκφράστηκε η «ιδιωτικοφοβία». Φοβάσθε τον ιδιώτη; Ο ιδιώτης θα κάνει του κεφαλιού του; Το κράτος και εμείς οι νομοθέτες είμαστε πάνω από τον όποιο ιδιώτη. Αν δεν καταφέρουμε να προσδιορίσουμε μηχανισμούς που να υποχρεώνουν τον ιδιώτη εις την μη παρεκτροπή, εμείς δεν θα είμαστε άξιοι, το Κοινοβούλιο και η Κυβέρνηση, την οποία Κυβέρνηση στηρίζει το Κοινοβούλιο. Αυτήν την «ιδιωτικοφοβία» δεν την ασπάζομαι.

Ξέρετε τι μου θυμίσατε οι «φοβούμενοι»; Μου θυμίσατε -εσείς, κύριε Πρόεδρε, ασφαλώς θα τον θυμάσθε- το μακαρίτη τον Μπάλκο, τον Υπουργό Δημόσιας Τάξεως, ο οποίος επιχείρησε να περάσει τότε νομοσχέδιο, ώστε οι αστυνομικοί σκύλοι να μπουν στο σύστημα τηρήσεως της δημοσίας τάξεως. Τέσσερις φορές το πήρε πίσω και απόθανε με τον καημό των αστυνομικών σκύλων. Και εσείς τους φέρατε -το ΠΑ.ΣΟ.Κ. τους έφερε- σχεδόν μέσα στα σπίτια μας. Κάθε φορά που γίνεται κάτι, εμφανίζεται εκεί ένας ειδικός μάλιστα αστυνομικός, ειδικά εκπαιδευμένος, με τον αστυνομικό σκύλο. Και καλά κάνει.

Τι άλλο μου θυμίσατε; «Δικαιοπραξίες στις παραμεθόριες περιοχές». Βρέθηκε ένας τρόπος να δοθεί το δικαίωμα στους κοινοτικούς πολίτες να αποκτούν ακίνητα στις παραμεθόριες περιοχές, που προ της εντάξεώς μας στην τότε Ε.Ο.Κ. ήταν απαγορευμένο. Εγώ ήμουν εισηγητής στο νομοσχέδιο. Και τι δεν ακούστηκε! Ότι θα καταλάβουν τα νησιά μας οι ξένοι, θα τα αγοράσουν οι ξένοι, θα πάρουν την Κρήτη, θα κάνουν, να φτιάξουν, θα έρθουν οι Εβραίοι να αγοράσουν τα σπιτικά μας. Σήμερα τι γίνεται; Πολλοί παρακαλούν: «Ελάτε να πάρετε ένα κομμάτι γη να χτίσετε κοντά σε μας». Δεν παρακαλούν, προσφέρουν ανέτως, είτε είναι δεξιός είτε είναι αριστερός είτε είναι κεντρώος, ότι να είναι.

Λοιπόν, όλα αυτά που ακούστηκαν, φοβόμαστε ότι έχουν την αίσθηση της υπερβολής.

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

Τι κάνουμε σήμερα; Προσπαθούμε να συντονιστούμε προς όσα διεθνώς ισχύουν και χωρίς το νόμο μας. Πηγαίνετε στα ναυτιλιακά γραφεία. Μόλις πάτε, θα δείτε ένα μεγάλο πίνακα με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούν οι εταιρείες. Και έχουν ειδικούς υπαλλήλους για κάθε διαδικασία, ώστε να εφαρμόζουν αυτούς τους κανονισμούς. Γιατί, επαναλαμβάνω, αν δεν τους εφαρμόσουν, το βαπόρι δεν ναυλώνεται. Δεν πάει να έχει η ελληνική πλοιοκτησία χιλιάδες βαπόρια; Έχουν υποχρέωση να ακολουθήσουν τους διεθνείς κανονισμούς.

ΙΜΟ, με Θύμιο Μητρόπουλο σήμερα, Ελληνόπουλο, Γενικό Γραμματέα. ΙΜΟ, δεν σημαίνει Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών. Δεν προχωρεί έτσι η ναυτιλία. Και έγινε ένα βήμα, που εμείς πρέπει να το χειροκροτήσουμε σήμερα με την υιοθέτηση των προτάσεων εφαρμογής των μέτρων του συζητούμενου νομοσχεδίου.

Αυτά τα μέτρα εφαρμόζονται σε λιμένες εκτός ελληνικής επικράτειας ή και σε πλοία προσεγγίζοντα εκείνους τους λιμένες. Αυτά τα φέρνουμε μέσα στο σπίτι μας, στην ακτοπλοία μας, αλλά με λογική, υποθέτω, για να μην πω ότι είμαι βέβαιος. Δεν μπορεί να φαντασθώ έναν Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σήμερα και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, να πηγαίνει κόντρα στους νησιώτες και να είναι σε νησιωτική πολιτική κόντρα με μας. Ούτε εσένα, φίλε Πάνο ούτε το φίλο μου το Βουλγαράκη. Δεν μπορώ να φανταστώ Λιμενικό Σώμα ως σώμα κατοχής των λιμένων. Άμα έχουμε παρεκκλίσεις, εδώ είμαστε. Και λέγω και σε σας, κύριε Υφυπουργέ: Τους παρανόμους, βαράτε τους. Όλοι με το μέρος σας θα είναι.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει ξανά το κουδούνι λήξεως του χρό-

νου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Προχωρώ, λοιπόν, επιζητών να σας πείσω – να σας πείσω όσο μπορώ να σας πείσω – ότι το νομοσχέδιο δεν πρέπει να προκαλεί φόβο. Ίσα-ίσα είναι μια ευκαιρία να γίνουν κινήσεις, διεθνώς επιβεβλημένες, που θα ανεβάσουν και τα λιμάνια μας. Και είναι και μια αφορμή να ταχτοποιηθούν κάπως. Η αταξία των λιμανιών μας είναι το σύνηθες. Η ευταξία είναι το ασύνηθες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ πολύ, τελειώνετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Έτσι, λοιπόν, πρότασή μου είναι να ψηφισθεί «επί της αρχής» το νομοσχέδιο και μετέπειτα να περάσουμε στα άρθρα, τα οποία έχουν ορισμένα σημεία που πράγματι μας δίδουν την αφορμή να κάνουμε προτάσεις για τις λιμενικές ζώνες, για την εκμετάλλευση των λιμένων, για τον καθορισμό των ορίων των λιμενικών ζωνών, μέσα στο δεύτερο τμήμα του νομοσχεδίου σας.

Καθ' όσον αφορά στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, να σας πω από τώρα «μπράβο». Δίδετε ευκαιρία σ' ένα ιδιαίτερος αξιόλογο όργανο της πολιτείας μας – είναι ο επίσημος σύμβουλος στην κάθε έκφραση της ναυτιλιακής δραστηριότητας – να αναπτύξει τις δράσεις του και να προσφέρει στην πολιτεία αυτά τα οποία απολαμβάνουν άλλες χώρες, που έχουν ήδη παραχωρήσει παρόμοια δικαιώματα σε παρόμοιους οργανισμούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Παυλίδη.

Το λόγο έχει για δευτερολογία ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και υπεύθυνος του τομέα ναυτιλίας, Βουλευτής της Β' Περιφέρειας Πειραιά και συντοπίτης μου κ. Γιάννης Διαμαντίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως ήταν αναμενόμενο, η απόφαση για τη λήψη των απαραίτητων μέτρων, με στόχο την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS, έχει εγείρει και κάποιες αντιδράσεις. Ακούστηκαν στο Κοινοβούλιο και δεν θα τις επαναλάβω.

Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει βεβαίως μια δικαιολογημένη ανησυχία στην κοινή γνώμη για το «μεγάλο αδελφό», για το «μεγάλο αυτό», το «ECHELON», για το σκάνδαλο των υποκλοπών της «VODAFONE» κ.ο.κ..

Είναι, λοιπόν, εν μέρει δικαιολογημένη η ανησυχία των φιλήσυχων πολιτών για το γεγονός ότι «φυτεύουν» παντού στους δημόσιους χώρους κάμερες, αόρατα μάτια και ότι αόρατοι άνθρωποι θα χειρίζονται αυτές τις κάμερες. Η φύλαξη όμως και η διασφάλιση της δημόσιας περιουσίας και η προστασία της ανθρώπινης ζωής δεν πρέπει να προκαλούν αισθήματα φόβου για μείωση των ατομικών ελευθεριών, αφού τίποτα δεν πρόκειται να αλλάξει ως προς τη σχέση των πολιτών με το λιμάνι.

Φυσικά υπάρχει ένα κόστος για τη δημοκρατία. Νομίζουμε ότι είναι σχετικά μικρό, αν αναλογιστούμε ότι πάνω απ' όλα επιβάλλεται η προστασία των ανθρωπίνων ζωνών και η προστασία των λιμένων μας και των περιουσιών. Υπάρχει όμως και ένα δεύτερο κόστος, το οικονομικό, το οποίο δεν είναι αμελητέο, με τις παρούσες συνθήκες. Γι' αυτό, τόσο η ευθύνη, κύριε Υφυπουργέ, όσο και το οικονομικό κόστος της ασφάλειας, πρέπει να βαρύνει όλους τους εμπλεκόμενους – το προτείνω αυτό – δηλαδή και το κράτος και τους πολίτες, αλλά και τις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Η λογική αυτή είναι σαφής και βασίζεται στο γεγονός ότι το πλοίο, σαν λειτουργική μονάδα, είναι αναπόσπαστο κομμάτι του λιμανιού και το αντίστροφο. Επιπλέον, πολιτεία και εταιρεία, σαν δύο «επιχειρηματικές μονάδες», πρέπει να ακολουθούν κοινούς κανόνες και διαδικασίες για την απρόσκοπτη και αποτελεσματική συνεργασία τους.

Όσον αφορά την εφαρμογή του Κώδικα στη χώρα μας, κατά το προηγούμενο διάστημα το Υπουργείο Ναυτιλίας εξουσιοδότησε συγκεκριμένες ιδιωτικές εταιρείες παροχής ασφάλειας, ώστε να διενεργήσουν αξιολογήσεις για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων και να καταρτιστούν τα σχέδια αξιολόγησης, αφού πρώτα τα πιστοποιήσε ως Α.Ο.Α., δηλαδή ως Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας. Εμείς, κύριε Πρόεδρε, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ως Αξιοματική Αντιπολίτευση και σαν υπεύθυνη δύναμη, δεν μπορούμε για λόγους αντιπολιτευτικούς και μόνο να αμφισβητήσουμε την καταλληλότητα και την επάρκεια

τους.

Όμως, θέλω να επισημάνω το εξής: Όπως γνωρίζουμε, ο ISPS προβλέπει τρία κλιμακούμενα επίπεδα ασφάλειας. Το πρώτο επίπεδο είναι η εγκατάσταση και η ασφάλεια, τα βασικά μέτρα ασφάλειας – για τα οποία δεν έχουμε καμμία αντίρρηση – οι σκοπιές, οι κάμερες, ο έλεγχος. Το δεύτερο επίπεδο ενισχύεται λόγω της αύξησης του ενδεχόμενου εκδήλωσης μιας τρομοκρατικής ενέργειας και ενός κινδύνου. Και το τρίτο επίπεδο είναι τα μέτρα εκείνα που παίρνουμε σαν πολιτεία, που χαρακτηρίζονται ως έκτακτα και εφαρμόζονται στις περιπτώσεις που υπάρχουν απόλυτα επιβεβαιωμένες πληροφορίες για κάποια επικείμενη παράνομη ενέργεια. Αν η κατάσταση αξιολογηθεί ως εξαιρετικά κρίσιμη, τότε τα μέτρα του τρίτου επιπέδου, κύριε Υπουργέ, μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα, χωρίς να χρειάζεται η εφαρμογή των μέτρων των προηγούμενων επιπέδων.

Σας καλώ, κύριε Υφυπουργέ – και βεβαίως πρέπει να πω ότι δεν είστε εσείς υπεύθυνος για αυτά τα μέτρα ασφάλειας που σήμερα εφαρμόζονται, υπήρχε η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας – με το χέρι στην καρδιά να μας πείτε: Είναι υλοποιήσιμα τα όσα έχουν σχεδιαστεί μέχρι σήμερα για κάποια λιμάνια; Θεωρούνται πλήρη και αποτελεσματικά τα όσα προβλέπονται για τη μετάπτωση από το επίπεδο δύο στο τρία; Θα σας πω ενδεικτικά κάποια πράγματα, που ενδεχομένως θα μας γελοιοποιήσουν ή μας γελοιοποίησαν στο παρελθόν. Μήπως, δηλαδή, πρόκειται για εύκολες ασκήσεις Τ.Α.Σ., δηλαδή για τακτικές ασκήσεις όπως λέμε στο στρατό ή μήπως όταν έρθει η ώρα των τακτικών ασκήσεων μετά στρατευμάτων – όχι χωρίς στρατεύματα – εκεί γινόμαστε πρωτοσέλιδα;

Να θυμίσω – και το θυμάται ο κύριος Πρόεδρος, που είμαστε από την ίδια περιφέρεια – αυτά τα χολλουντιανά και θεαρινίστικα, τα οποία συνέβησαν στη Δραπετσώνα, στην περιοχή μας, όταν κάποιοι «ληστές» από τη Δραπετσώνα – υποτιθέμενοι ληστές – πήγαν στο λιμάνι και είδαμε μέσα στο λιμάνι πάνωπλες ομάδες από λιμενικούς με καπνογόνα, με κινηματογραφικές ενέργειες να τρομοκρατούν τους πολίτες, τους επιβάτες, τα πληρώματα των πλοίων κ.ο.κ.; Τελικά τι απεδείχθη; Ότι δεν έγινε τίποτα απολύτως.

Είναι, λοιπόν, υποχρέωσή μας να καλέσουμε τη νέα ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να σταθεί με υπευθυνότητα απέναντι στο θέμα, που ίσως να φαίνεται διαδικαστικό και άχαρο, αλλά θα μπορούσε να εκθέσει τη χώρα μας διεθνώς. Και εμείς δεν θέλουμε η Ελλάδα να εκτίθεται διεθνώς, όταν συζητάμε θέματα ναυτιλίας, εφόσον είναι παγκόσμια δύναμη η χώρα μας και η ναυτιλία είναι – αν θέλετε – και η βαριά μας βιομηχανία.

Δείτε, λοιπόν, με προσοχή και το πώς θα διατεθούν τα χρήματα του ελληνικού λαού και, απ' ετέρου, προβληματιστείτε για το γεγονός ότι η ασφάλεια ή τουλάχιστον ο έλεγχος των μέτρων ασφαλείας, θα έπρεπε να είναι ένα ζήτημα που αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες και το Λιμενικό Σώμα και όχι τον οποιονδήποτε πιστοποιημένο ή όχι, με καλό ή κακό τρόπο, ανεξέλεγκτο ιδιώτη, ο οποίος μπορεί να κάνει χίλια δύο πράγματα.

Δεν θέλω να πάρω άλλο χρόνο, θα τα πω αύριο, κύριε Πρόεδρε. Όμως, έκανε κάποιες αναφορές ο κύριος Υφυπουργός για τα Σ.Δ.Ι.Τ., για προσλήψεις στο Λιμενικό Σώμα. Αυτό είναι ένα άλλο θέμα και θα έρθουμε στη Βουλή με συγκεκριμένες κοινοβουλευτικές διαδικασίες. Μας είπατε ότι διατάξατε Ε.Δ.Ε. γι' αυτά που έγιναν πρωτοσέλιδα. Θα τα πούμε αύριο στην κατ' άρθρο συζήτηση.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι σε σχέση με το νοσοκομείο στα Μελίσσια, υπάρχουν κάποιες ενστάσεις, τις οποίες θα εκθέσω αύριο, όταν θα μιλούμε στα άρθρα.

Ευχαριστώ για την ανοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Διαμαντίδη.

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα αφήσω για αύριο τις λοιπές διατάξεις, καθώς και τις επι-

σημάνσεις και παρατηρήσεις, σχετικά με τα διάφορα άρθρα του νομοσχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του θέματος που εθίγη για την περιουσία του Ν.Α.Τ. και του Οίκου του Ναύτου στα Μελίσσια. Θα τα πούμε αναλυτικότερα αύριο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι ο πρώτος από τους συναδέλφους που πήρε το λόγο μετά τους εισηγητές και τους ειδικούς αγορητές, ο συνάδελφος από την Πλειοψηφία, προσδιόρισε πολύ καλά το πού πάει η λογική που διέπει αυτό το νομοσχέδιο και όσα ακούστηκαν εδώ. Είπε, δηλαδή: «Τον έλεγχο δεν τον θέλουν οι παράνομοι, οι νομοταγείς πολίτες τον επιδιώκουν». Αυτό είναι το σύγχρονο δόγμα. Το κράτος δικαίου, που υποχρεούται να θεωρεί αθώους τους πολίτες μέχρι αποδείξεως του εναντίου, έχει πάει περίπατο πολύ καιρό πριν μ' αυτό το νέο νομικό καθεστώς που επιβάλλεται στην ανθρωπότητα μετά την 11η -και όχι μόνο- Σεπτεμβρίου. Όλοι είμαστε παράνομοι, σύμφωνα μ' αυτήν τη νομική επιλογή και πρέπει να αποδεικνύουμε την αθωότητά μας, ώστε να μας αφήνουν να περνάμε ελεύθερα ή, εν πάση περιπτώσει, να μη μας ενοχλούν.

Αυτή είναι η ανατροπή του νομικού πολιτισμού του 20ού αιώνα, κύριε Παυλίδη και γι' αυτό, πράγματι, η Ευρωπαϊκή Ένωση στην απόφασή της φρόντισε να το συμπεριλάβει. Ο ίδιος ο Κώδικας το αναφέρει πληρέστερα. Το είπα από το Βήμα και ζήτησα από τον Υπουργό να το συμπεριλάβει για κάθε, έστω ενδεικτική, εξασφάλιση, αλλά δεν το δέχεται ο Υπουργός. Το θεωρεί ίσως νομικό πλεονασμό. Δεν πρόκειται, όμως, περί αυτού. Για τόσο σημαντικούς νόμους, που εγκαθιδρύουν τέτοια τερατώδη συστήματα ελέγχου και ασφάλειας, είναι αναγκαίες αυτές οι επισημάνσεις.

Προχωρώ, λοιπόν, προς αυτήν την κατεύθυνση. Μας μίλησε ο κύριος Υπουργός για εβδομήντα λιμάνια και εκατό τόσες λιμενικές εγκαταστάσεις. Αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι πρόκειται για ένα μεγάλο δίκτυο μηχανισμών, ανθρώπων διαδικασιών, γραφειοκρατίας, μηχανημάτων, εξοπλισμών, ώστε να λειτουργήσει όλο αυτό το δίκτυο. Αυτονομούνται αυτά τα πράγματα, κυρίες και κύριοι της Πλειοψηφίας, όταν τους δίνουμε τόση εξουσία. Δεν αρκεί η διαβεβαίωση «Εγώ είμαι εδώ ως Υπουργός να το ελέγχω». Δεν έγινε ποτέ στην ιστορία της ανθρωπότητας και της διοίκησης του κράτους κάτι τέτοιο. Είναι τέρατα που δημιουργούνται. Αυτές οι νομοθεσίες προωθούν το νομικό πολιτισμό του ζόφου. Ε, δεν πρέπει.

Προς αυτήν την κατεύθυνση είναι αξιοσημείωτη η παρατήρηση του συναδέλφου κ. Βαρβιτσιώτη. «Έχουν καταντήσει» -κάτι τέτοιο είπε, να μην τον αδικήσω- «τα λιμάνια, χώροι περιπάτου». Μα, αυτή είναι η μεγαλύτερη ασφάλεια των λιμανιών, οι ειρηνικοί χώροι συνύπαρξης των ανθρώπων, μαζί με πολλά άλλα που πρέπει να κάνει μια πολιτεία και ένα κράτος, για να προωθεί τη διεθνή ειρήνη και φιλία. Όμως, το ότι είναι χώροι περιπάτου, είναι εγγύηση ασφαλείας. Δεν είναι οι ράμποι η εγγύηση της ασφαλείας. Έχετε την εντύπωση ότι με όλα αυτά, εάν επιχειρηθεί μια ισχυρή τρομοκρατική ενέργεια, καλά οργανωμένη, μπορούν να την αντιμετωπίσουν;

Είναι σαν το ανέκδοτο μ' αυτόν που πούλαγε το βοτάνι στην Ομόνοια για να διώχνει τους ελέφαντες. Και τον ρωτάει ο άλλος: «Μα, πού τους είδε τους ελέφαντες; «Του απαντάει: Μα, είδες τι αποτελεσματικό είναι το βοτάνι μου;». Δεν υπάρχουν ελέφαντες στην Ομόνοια. Μη συζητάμε, λοιπόν, ότι αυτά τα πράγματα μπορούν να γίνουν.

Δεν έχω άλλο χρόνο, τα υπόλοιπα θα τα πω αύριο. Θα κλείσω με το εξής. Κύριε Υπουργέ, δεν σας κατηγορήσε κανείς ούτε εσάς ούτε τον κ. Βουλγαράκη ούτε κανένα άλλο ούτε τους προκατόχους ότι υποθάλπετε εγκληματίες που έχουν αναλάβει τη φύλαξη, την ασφάλεια και τις επιχειρήσεις. Θα ήταν αδιανόητο αυτό το πράγμα.

Υπάρχουν, όμως, όπως δηλώσατε, κάποια κενά σ' αυτήν την υπόθεση. Εσείς δώσατε τώρα την εντολή, αλλά ενώ η πράξη τελέστηκε -συνελήφθη επ' αυτοφώρω ο κατηγορούμενος, αυτός που καταδικάστηκε- στις 16.5.2006, αντικαταστάθηκε από τη θέση του στο διοικητικό συμβούλιο στις 22 Μαΐου, δηλαδή μια βδομάδα μετά. Και εκδόθηκε η απόφαση ενάμιση χρόνο μετά.

Όλοι γνώριζαν προφανώς στο Υπουργείο ενάμιση χρόνο

τώρα την ύπαρξη αυτού του προβλήματος. Θα το αφήσω έτσι, μ' αυτόν το χαρακτηρισμό. Δεν ανησύχησε κάποιος, ώστε να διατάξει μία έρευνα για το κατά πόσο έχει διαβρωθεί το σύστημα ασφαλείας και ενδεχομένως διακινούνται ναρκωτικά μέσω αυτού; Το ότι θα δοθούν απαντήσεις σε επτά ημέρες, δεν αρκεί. Έχουμε μία ολιγωρία ενάμιση έτους. Προφανώς, όχι με συνειδητή ή συγκάλυψη ή με κίνητρα τέτοιου τύπου από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου. Αυτονόητο είναι αυτό, το ότι δεν μπορεί να ισχύει. Υπάρχει ολιγωρία, όμως, ενάμιση έτους. Δεν μπορεί να μείνει αναπάντητο αυτό.

Ευχαριστώ πάρα πολύ. Τα υπόλοιπα αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Δρίτσα.

Το λόγο έχει τώρα, ο τελευταίος κατά σειρά εκ των ειδικών αγορητών, ο κ. Αστέριος Ροντούλης, Βουλευτής του ΛΑ.Ο.Σ..

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όπως γνωρίζετε, οι ομιλητές του ΛΑΟΣ συνηθίζουν να συμβάλλουν στο έργο σας, για να μην κουράζουμε το Σώμα.

Κύριε Υφυπουργέ, θα ήθελα να σας κάνω την εξής ερώτηση και θα παρακαλούσα πάρα πολύ να έχω μία απάντηση τώρα. Ακολουθείται η εξής μεθοδολογία. Υπάρχει ένας σύμβουλος που προσλαμβάνεται από το Υπουργείο, προκειμένου να οργανώσει την προκήρυξη για το διαγωνισμό. Έρχεται, λοιπόν, ο διαγωνισμός και κάποια εταιρεία εκ των πιστοποιημένων οργανισμών ασφαλείας, αναλαμβάνει τη μελέτη αξιολόγησης. Ερώτημα: Η ίδια εταιρεία θα μπορούσε ή μπορεί να αναλάβει και τον εξοπλισμό, ναι ή όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Όχι. Ωραιότατα. Έγινε μία διευκρίνιση, διότι το ρώτησα στην επιτροπή και δεν έλαβα απάντηση. Ευχαριστώ πολύ.

Παρακολούθησα επίσης τη γλαφυρότητα του λόγου του κ. Παυλίδη και θα ήθελα να κάνω ορισμένες επισημάνσεις επί των λεχθέντων. Βεβαίως, πιθανόν όχι με την ίδια γλαφυρότητα, αλλά με την ίδια ευθύτητα.

Κύριε Παυλίδη, καταδικάζετε βεβαίως τέτοια φαινόμενα -και καλά κάνετε, αν είναι δυνατόν- υπόπτων, όπως είπατε. Το ερώτημα είναι: Καταδικάζετε και την πρακτική του πρώην Υπουργού Ναυτιλίας, του κ. Κεφαλογιάννη, που όπως φάνηκε χθες στην εκπομπή κάλεσε το διευθύνοντα σύμβουλο της πιστοποιημένης εταιρείας που είχε αναλάβει πέντε λιμένες και είπε: Άφησε τους δύο, να μη δώσουμε και πολύ στόχο -διότι αυτό κατηγγέλλη- και κράτα τους τρεις, να μη βγάζουμε και τα μάτια μας; Νομίζω ότι θα πρέπει να καταδικάσετε και αυτήν την πρακτική.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Θα απαντήσετε, κύριε Παυλίδη, εγώ ένα ερώτημα θέτω, αν το καταδικάζετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ. Επειδή είστε νέος Βουλευτής, πρέπει να σας υπενθυμίσω τη διάταξη του άρθρου 66 παράγραφος 5 του Κανονισμού, που λέει ότι οι ομιλητές αποτείνονται αποκλειστικά προς τη Βουλή και ποτέ προς Βουλευτή...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ναι, αλλά ο κ. Παυλίδης έθεσε κάποια ερωτήματα σε μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ!

Συνεχίζω...ή Βουλευτές...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Καλά έκανε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Μα, περιμένετε, δεν έχετε το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ένας γόνιμος διάλογος γίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Μα, μιλάω εγώ, δεν έχετε το λόγο.

Σας παρακαλώ!

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Επαναλαμβάνω, λοιπόν. Οι ομιλητές αποτείνονται αποκλειστικά προς τη Βουλή και ποτέ προς Βουλευτή ή Βουλευτές. Και απευθύνονται από τη θέση τους προς τον Πρόεδρο και από το Βήμα προς τη Βουλή.

Σας παρακαλώ, λοιπόν, να μην απευθύνεστε στον κ. Παυλίδη και για οικονομία χρόνου, διότι ο κ. Παυλίδης έχει πλούσιο

οπλοστάσιο, θα υποχρεωθεί να σας ανταπαντήσει και καταλαβαίνετε ότι θα δυσανασχετείτε και εσείς ο ίδιος μετά. Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Απευθύνομαι σ' εσάς λοιπόν, αγαπητέ Πρόεδρε.

Ειπώθηκε -για να μην απευθύνομαι, σε κάποιο λοιπόν- ότι κάποιοι νοιώθουν τρόπο από αυτά που ελέχθησαν. Βεβαίως, θα πρέπει να πούμε ότι καλά κάνουν και νοιώθουν τρόπο, διότι τρόπο θα νοιώσουν και οι Έλληνες πολίτες αν δουν την ουσία του νομοσχεδίου αυτού. Διότι υπάρχει και το εξής ερώτημα: Ποια μπορεί ή θα μπορούσε να είναι η χώρα -δεν λάβαμε απάντηση και θα μπορούσε να είναι η οποιαδήποτε- προέλευσης μιας ιδιωτικής εταιρείας, η οποία θα αναλάβει τη φύλαξη των λιμανιών μας; Και εκεί, μέσα στην εταιρεία, θα μπορούσαν να εμφολοχωρήσουν και διάφορα άλλα στοιχεία, για να μην τα κατονομάζουμε. Νομίζω ότι όλοι αντιλαμβανόμεθα για τι πράγμα μιλάμε, όταν έχουμε να κάνουμε, με ευαίσθητες πληροφορίες που αφορούν τη στρατηγική υποδομή της χώρας. Άρα, λοιπόν, βεβαίως ο Έλληνας πολίτης δικαιούται να νιώθει τρόπο.

Ειπώθηκε επίσης ως παράδειγμα ότι φτάσαμε στο σημείο, Έλληνες πολίτες να παρακαλάμε ξένους να πάρουν ένα κομμάτι από τη γη μας. Σ' αυτό το σημείο φτάσαμε! Βεβαίως, αυτό εμένα μου προκαλεί ντροπή, διότι στην Αθηναϊκή Δημοκρατία του 5ου π.Χ., θα πρέπει να σας πω ότι οι μέτοικοι είχαν δικαίωμα βεβαίως να εκδιπλώνουν κάθε εμπορική δραστηριότητα στην πόλη των Αθηνών, αλλά δεν είχαν το δικαίωμα επ' ουδενί να έχουν γη ή ακίνητο στην επικράτεια της Αθηναϊκής Δημοκρατίας. Αυτό κάτι σημαίνει. Οι πρόγονοί μας από κάποια πράγματα πήγαιναν να προστατευτούν. Άρα, περιποιεί τιμή για εμάς να λέμε ότι θέλουμε να πουλήσουμε τη γη μας σε ξένους; Βεβαίως, κάποιοι άνθρωποι υπό την πίεση καταστάσεων ανέχειας μπορεί να θέλουν να πουλήσουν, αλλά βεβαίως αυτό δεν θα το φέρουμε και ως παράδειγμα προόδου, ότι γίνονται βήματα προς τα εμπρός τα οποία και πρέπει να ακολουθήσουμε.

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

Τελείωσα, αγαπητέ Πρόεδρε, για να σας διευκολύνω, αν και θα μπορούσα να κάνω χρήση του χρόνου διότι με διακόψατε, αλλά δεσμεύτηκα στην αρχή ότι θα σας βοηθήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τη ζημιά την έχετε κάνει, θα την δείτε ευθύς αμέσως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Μπορώ να έχω το λόγο κύριε Πρόεδρε;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Παρακαλώ το λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη, δεν έχετε το λόγο. Δεν έχετε δευτερολογία, να το ξέρετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Το παρεμπόμπτον θέμα, κατά τον Κανονισμό, δεν μπορεί να περάσει απαρατήρητο. Είναι το παρεμπόμπτον θέμα, η αναφορά στο πρόσωπό μου σε συσχετισμό προς το πρόσωπο του κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη, του φίλου μου του Μανώλη Κεφαλογιάννη.

Κύριε Πρόεδρε, ο Μανώλης Κεφαλογιάννης είναι τίμιος άνθρωπος. Το γνωρίζουμε χρόνια. Έχει κοινοβουλευτική ιστορία, αλλά και εξωκοινοβουλευτική. Οι υποψίες περί συναλλαγής και άλλα παρόμοια, είναι εκτός Μανώλη Κεφαλογιάννη. Αυτό θέλω να καταθέσω, λόγω της αναφοράς την οποία έκανε ο συνάδελφος εκ μέρους του ΛΑ.Ο.Σ..

Καθ' όσον αφορά τις αγορές γης από «κοινοτικούς», ξέρετε πόσοι Έλληνες έχουν αγοράσει γη, ακίνητα, σε όλες τις κοινοτικές χώρες και αλλού; Τη μία πλευρά μόνον θα κοιτάτε; Ελληνόπουλα και όχι «κροίσοι», καθημερινοί άνθρωποι, έχουν κάμει αγορές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Η απάντησή μου λοιπόν αναφέρεται πρώτον, εις τα περί Μανώλη Κεφαλογιάννη και δεύτερον, στα όσα είπα εγώ περί αγοράς σε παραμεθόριες περιοχές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Η Έδρα συντάσ-

σεται με την άποψη του κ. Παυλίδη, σχετικά με το θέμα του προηγούμενου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο Υφυπουργός κ. Καμμένος έχει το λόγο για τρία λεπτά, για να κλείσει τη συζήτηση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για να μην υπάρχουν παρεξηγήσεις, θα ήθελα να ξεκαθαρίσουμε ορισμένα πράγματα.

Όσον αφορά το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, αναφερόμαστε στις διαδικασίες που προβλέπονται από κοινοτικές οδηγίες και από διεθνείς συμφωνίες στα πλαίσια του Ι.Μ.Ο. και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών όπου η χώρα συμμετέχει και είναι ισότιμη με τις υπόλοιπες άλλες χώρες, τις οποίες σεβόμαστε, με τις οποίες συνυπογράφουμε, τις οποίες και καλούμε να επενδύσουν και με τις οποίες υπογράφουμε κοινούς κώδικες όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία, μία εμπορική ναυτιλία όπου η Ελλάδα αυτήν τη στιγμή βρίσκεται στην πρώτη θέση.

Είμαστε υπερήφανοι που «χτίζονται» αυτήν τη στιγμή πάνω από εξακόσια πλοία από εταιρείες ελληνικών συμφερόντων και θα κάνουμε το παν, προκειμένου να μπει η ελληνική σημαία και να ακολουθούν τους διεθνείς κανονισμούς.

Όσον αφορά τα λιμάνια μας, για τα λιμάνια μας θα κάνουμε πάλι τα πάντα, προκειμένου να διέπονται από αυτούς τους κανόνες ασφαλείας, που θα αποτρέψουν την οποιαδήποτε απειλή, που θα δώσουν τη δυνατότητα να γίνονται συναλλαγές και να φέρνουν ναυτιλιακό συνάλλαγμα προς τη χώρα, ώστε να μπορέσει η χώρα να εισπράττει από το διεθνές εμπόριο και από την εμπορική ναυτιλία και από την ποντοπόρο ναυτιλία.

Από εκεί και πέρα, επειδή ειπώθηκαν αρκετά όσον αφορά τις διαδικασίες, θέλω να ξεκαθαρίσω ότι οι διαδικασίες που προβλέπονται για τις εταιρείες ασφαλείας, είναι συγκεκριμένες και σ' αυτές τις διαδικασίες εμπλέκεται στο τελικό στάδιο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Την αξιολόγηση δεν την κάνει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Την αξιολόγηση την κάνει, όπως προβλέπεται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία, η ελληνική δικαιοσύνη, το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως, το οποίο χορηγεί την άδεια και βεβαίως το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο έχει αποφασίσει πάνω και πέρα από τους διεθνείς κανονισμούς που υπάρχουν, για να υπάρχει απόλυτη ασφάλεια και απόλυτη διαφάνεια, ώστε να μην μπορεί η ίδια εταιρεία να κάνει τη μελέτη και η ίδια εταιρεία να κάνει το έργο. Και μάλιστα, το διαχωρίζει αυτό και σε διαφορετικά Υπουργεία. Άλλος ρόλος στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και άλλος ρόλος στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι διατάξαμε την Ε.Δ.Ε., προκειμένου να διερευνηθεί αν υπάρχει έστω και μια σκιά και να αποδοθούν οι ευθύνες. Και αυτό, γιατί είμαστε διατεθειμένοι, όλες αυτές τις υποθέσεις να ερχόμαστε στο Κοινοβούλιο να τις συζητούμε μαζί σας, να γίνεται κοινοβουλευτικός έλεγχος και να υπάρχει η απόλυτη κρυστάλλινη θέση της ελληνικής Κυβέρνησης.

Θέλω βέβαια να σας διαβεβαιώσω, όσον αφορά τις δυνατότητες του Λιμενικού Σώματος, τις δυνατότητες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και όλων των μονάδων και των ειδικών μονάδων, ότι θα είμαστε στην ευχάριστη θέση αρκετά σύντομα να καλέσουμε κοινοβουλευτική αντιπροσωπεία, όπως γίνεται με τις διαδικασίες της Επιτροπής Εθνικής Άμυνας της Βουλής των Ελλήνων, από όλα τα κόμματα, για να παρακολουθήσει το έργο του Λιμενικού Σώματος, για το οποίο είμαστε υπερήφανοι και στο οποίο, αν θέλετε, έχουμε επενδύσει, προκειμένου να προϊσταται όλων αυτών των φορέων, ιδιωτικών ή μη, για την ασφάλεια των λιμανιών μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας ευχαριστώ και εγώ, κύριε Υπουργέ.

Με ακρίβεια, η οποία προσεγγίζει τα συμβαίνοντα στο βρετανικό Κοινοβούλιο, καθώς πλησιάζει η ώρα δώδεκα τα μεσάνυχτα, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και

Νησιωτικής Πολιτικής: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις» έγινε

δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 23.53', λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 28 Νοεμβρίου 2007 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

