

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Μ'

Τετάρτη 28 Νοεμβρίου 2007

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Άδεια απουσίας των Βουλευτών κ. Ε. Αμανατίδου-Πασχαλίδου, Σ. Τσιτουρίδη και Η. Καρανίκα, σελ. 1884, 1895, 1904

2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 4ο Γενικό Λύκειο Γλυφάδας, το 1ο Δημοτικό Σχολείο Ιστιαίας Ευβοίας, το 2ο Δημοτικό Σχολείο Ξυλοκάστρου, το 2ο Τ.Ε.Ε. Επαγγελματικής Σχολής Άργους, το 2ο Δημοτικό Σχολείο Αιγίου, το 2ο Δημοτικό Σχολείο Άμφισσας, πέντε μέλη του Αμερικάνικου Κογκρέσου με επικεφαλής το κ. Α. Σάϊρς, σπουδαστές της σχολής Άμυνας του ΝΑΤΟ και αντιπροσωπεία Βουλευτών από τη Μολδαβία, σελ. 1886, 1891, 1892, 1894, 1897, 1903, 1904, 1906

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 29 Νοεμβρίου 2007, σελ. 1897

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής: «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις», σελ. 1881, 1908

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

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

ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ.,	σελ. 1900, 1901
ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ Δ.,	σελ. 1892
ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ Γ.,	σελ. 1898, 1899, 1902, 1906
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α.,	σελ. 1889
ΔΑΜΑΝΑΚΗ Μ.,	σελ. 1892
ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ Ι.,	σελ. 1883, 1902
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ.,	σελ. 1886, 1887, 1904
ΖΩΙΔΗΣ Ν.,	σελ.
ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ Α.,	σελ. 1896
ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ Π.,	σελ. 1893
ΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Α.,	σελ. 1895
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Π.,	σελ. 1894
ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ Ε.,	σελ. 1884, 1886, 1903, 1904, 1905, 1906
ΠΑΥΛΙΔΗΣ Α.,	σελ. 1881, 1882, 1883, 1900, 1906
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α.,	σελ. 1887, 1888, 1889, 1904, 1905
ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Κ.,	σελ. 1897
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε.,	σελ. 1901
ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ Ν.,	σελ. 1890, 1891

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 Μ'

Τετάρτη 28 Νοεμβρίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 28 Νοεμβρίου 2007, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.39' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Δ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε επί της αρχής στη χθεσινή συνεδρίαση. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου και οι τροπολογίες ως μία ενότητα.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Αριστοτέλης Παυλίδης.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, προτείνω να μεθοδεύσουμε τη συζήτηση. Τα άρθρα είναι είκοσι δυο. Να τα συζητήσουμε σε δυο ενότητες. Μία ενότητα είναι τα άρθρα από το 1 μέχρι το 18, τα αναφερόμενα σ' αυτό καθ' αυτό το σύστημα το οποίο επιχειρούμε να εφαρμόσουμε εφεξής περί ασφαλείας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.

Τα υπόλοιπα άρθρα, καλυπτόμενα διά του τίτλου: «άλλες διατάξεις», είναι μια διαφορετική ενότητα. Εάν, θα συμφωνούσαν και οι συνάδελφοι εισηγητές, να συζητήσουμε το πρώτο μέρος μέχρι το άρθρο 18 και μετά, το δεύτερο μέρος, από το 18 μέχρι το ακροτελεύτιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Παυλίδη, επειδή χθες υπήρξε ομόφωνη απόφαση, ας μείνουμε σ' αυτήν την απόφαση και θα υπάρξει μία ανοχή χρόνου από πλευράς Προεδρείου.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και τα είκοσι δύο άρθρα σε μία ενότητα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Έτσι αποφασίστηκε χθες.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν έχω λόγους να επιμείνω.

Κύριε Πρόεδρε, μετά την επί της αρχής τοποθέτηση των κομμάτων η οποία κατά πλειοψηφία ήταν θετική, αναφερόμενος στα επί μέρους άρθρα, θέλω να πω τα εξής. Το νομοσχέδιο είναι συντεταγμένο κατά τέτοιο τρόπο που μόνο οι τίτλοι των άρθρων περιγράφουν με εξαιρετική ακρίβεια το σύστημα το

οποίο θα ισχύσει αφ' ης στιγμής το νομοσχέδιο γίνει νόμος του Κράτους.

Πέραν των δύο πρώτων άρθρων των αναφερομένων στο σκοπό της προσπάθειας και στους ορισμούς οι οποίοι χρησιμοποιούνται κατά την εξέλιξη της όλης διαδικασίας, το άρθρο 3 καλύπτει, πλήρως, το πεδίο εφαρμογής όσον αφορά στα πλοία τα οποία υπεισέρχονται σ' αυτή τη διαδικασία.

Το άρθρο 4 αφορά στις αρμοδιότητες των εθνικών αρχών. Είναι πολύ καλή η απόφαση η οποία εκφράζεται δια αυτού του άρθρου, ενιαία αρμόδια αρχή να είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και μάλιστα με τελευταίον κρίνοντα και αποφασίζοντα τον κύριο Υπουργό.

Ακούσθηκαν διάφορες απόψεις: «μα ο Υπουργός θα αποφασίζει;». Βεβαίως ο Υπουργός θα αποφασίζει. Έχει ευθύνη. Εδώ θα λειτουργεί ο νόμος περί ευθύνης Υπουργών. Δεν θα αναζητούμε κάποιον. Τον Υπουργό θα αναζητήσουμε. Και, πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, κατά την κρίση μου τουλάχιστον αφίεται σε εσάς η τελική απόφαση και της υπογραφής των σχεδίων τα οποία υποβάλλονται από διαφόρους είτε είναι ιδιώτες, πιστοποιημένοι, που υπεισέρχονται στο σύστημα, είτε άλλες υπηρεσίες.

Στο άρθρο 5, αναφέρονται οι υποχρεώσεις των φορέων μη κρατικών οι οποίοι υπεισέρχονται σε αυτή τη διαδικασία.

Στο άρθρο 6, η διαδικασία αλλαγής επιπέδων ασφαλείας δίδει τη δυνατότητα στον Υπουργό, μετά βεβαίως από εισήγηση αρμόδιας επιτροπής, να αλλάξει τα επίπεδα ασφαλείας. Αυτό είναι και ένα «πολιτικό όπλο» στα χέρια κάθε Υπουργού –της κάθε Αρχής, τέλος ο Υπουργός- δεδομένου ότι προσδιορίζεται έτσι το αν μπορεί να πλησιάσει στα λιμάνια μας πλοίο πληρούν ή κατά την κρίση των Αρχών μη πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές ή κάτι αντίστοιχο να γίνει για λιμένες άλλης περιοχής.

Στο άρθρο 7 έχουμε τις αξιολογήσεις ασφαλείας, πολύ λεπτομερώς περιγραφόμενες, βάσει του Κώδικος ISPS.

Στο άρθρο 8 περιγράφονται τα αναφερόμενα στα σχέδια ασφαλείας, τα οποία συντάσσονται και από τους Α.Ο.Α., τους ανεξάρτητους οργανισμούς, οι οποίοι, βεβαίως, πρέπει να είναι πιστοποιημένοι. Εδώ, στο θέμα της πιστοποίησης, έχουμε υποχρέωση να υπογραμμίσουμε ότι πρέπει να γίνονται, βεβαίως, βάσει ισχύουσας νομοθεσίας, αλλά με εξάντληση όλων των δυνατοτήτων συγκεντρώσεως πληροφοριών περί αυτών οι οποίοι επιδιώκουν να πιστοποιηθούν ότι είναι δηλαδή κατάλληλοι να συντάξουν σχέδια, να αναλάβουν υπηρεσίες ασφαλείας, αυτές που μέχρι προ καιρού ανελάμβαναν κρατικές και μόνο υπηρεσίες. Πρόσφατο σύμπτωμα μας οδηγεί στο να υπογραμμίσουμε για μια ακόμη φορά ότι τέτοια προσοχή είναι, απολύ-

τως, απαραίτητη.

Στο άρθρο 9 ορίζεται ο υπεύθυνος ασφαλείας. Είναι μια νέα –καινοφανή, ας τη βαφτίσουμε- πρωτοβουλία, η οποία φαίνεται, πάντως, ότι είναι απαραίτητη για την εφαρμογή του όλου σχεδίου.

Καθορισμός λιμενικής εγκατάστασης και λιμένα στο άρθρο 10. Είναι μια επιβεβλημένη διάκριση, ο λιμνή και η λιμενική εγκατάσταση. Τρόμαξαν ορισμένοι εκ των συναδέλφων ακούγοντας ότι θα επιβληθούν μέτρα ασφαλείας στους λιμένες και εδόθη η εντύπωση ότι αποκλείονται οι λιμένες από την πρόσβαση των πολιτών σ' αυτούς. Δεν είναι ακριβής αυτή η άποψη.

Η λιμενική εγκατάσταση είναι ένα κομμάτι του λιμανιού στο οποίο εξελίσσονται ειδικές λιμενικές δραστηριότητες και εκεί, υποχρεωτικά, θα λάβει ορισμένα μέτρα, καλή ώρα στα τουριστικά μας λιμάνια, εκεί που εφαρμόζεται η συνθήκη του Σένγκεν –λέω ένα παράδειγμα- της δεν της, θα ακολουθήσεις ορισμένες προδιαγραφές. Το υπόλοιπο λιμάνι είναι ελεύθερο για τις καθημερινές συναλλαγές με τους πολίτες. Στις ειδικές δραστηριότητες όμως και από προηγούμενη νομοθεσία –τώρα κατ' ισχυρότερον τρόπο- έχεις υποχρέωση να λάβεις ειδικά μέτρα.

Στο άρθρο 11 καθορίζεται ότι είναι επιβεβλημένη η παροχή πληροφοριών ασφαλείας από πλοία και γίνεται μάλιστα και δήλωση ασφαλείας. Εδώ χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή. Οι πληροφορίες είναι το άλφα και το ωμέγα. Δεν υπάρχει προοπτική, κύριε Πρόεδρε, κανένα σύστημα τέτοιας μορφής να εφαρμοστεί με επιτυχία, αν δεν έχεις ακριβείς πληροφορίες.

Το «ακριβείς πληροφορίες» σημαίνει οργάνωση ενός παραλήλου δικτύου το οποίο να ελέγχεται και να συμβάλλει ώστε να μην πάρεis αποφάσεις παρατραβηγμένες –έχει συμβεί στο παρελθόν- ή να μην αξιολογήσεις όσο πρέπει τον κίνδυνο που, πιθανώς, να παρουσιάζεται σε ορισμένες περιοχές ή σε ορισμένες στιγμές κατά την εξέλιξη των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Στο άρθρο 12 ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας και εναλλακτικά προσωρινά μέτρα ασφαλείας.

Στο άρθρο 13 είναι οι έλεγχοι και η πιστοποίηση.

Στο άρθρο 14, το οποίο, ιδιαίτερος, υπογραμμίζω, αναφέρεται για τις επιβεβλημένες ασκήσεις και την εκπαίδευση, ώστε το προσωπικό που εντάσσεται σε αυτό το σύστημα να είναι τέτοιο και κατάλληλα εκπαιδευμένο και ικανό να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αυτού του συστήματος.

Η εμπιστευτικότητα και η διάδοση πληροφοριών συναρτάται προς το προηγούμενο άρθρο. Σ' αυτά αναφέρεται το άρθρο 15. Η διατήρηση των αρχείων κατά πέντε ή δέκα χρόνια –κατά την κρίση μου- είναι μια καθιερωμένη διαδικασία. Είναι χρήσιμο τα αρχεία να τηρούνται. Δεν αποτελούν μόνο υλικό ιστορικής αξίας αλλά και υλικό, ιδιαιτέρως, σημασίας κατά την άντληση πληροφοριών. Οι κυρώσεις που επιβάλλονται, τόσο οι ποινικές όσο και οι διοικητικές, ανεφέρθησαν και κατά την εισήγησή μου επί της αρχής.

Μεταβατικές διατάξεις αναφέρονται στην υποχρέωση ή στην ανάθεση, μέχρι να συγκροτηθεί η Σ.Ε.Ν.Α., στο γνωστό Κέντρο Συντονισμού των διαφόρων δραστηριοτήτων. Στον πέμπτο όροφο είναι ακόμα, κύριε Υπουργέ; Ιστορικός ο πέμπτος όροφος του παλαιού κτηρίου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ναι, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ευκαρία να πούμε συγχαρητήρια και στους νυν υπηρετούντες, αλλά και ευχαριστίες στους παλαιότερους υπηρετήσαντες. Έχουν προσφέρει εξαιρετικές υπηρεσίες στους νησιώτες, όπως έρευνα και διάσωση, το άλφα και το ωμέγα για να έχει ο ταξιδεύων το αίσθημα της ασφάλειας.

Η επομένη περίοδος, από το άρθρο 20 μέχρι το 22, καλύπτει τα εξής διακεκριμένα θέματα.

Αρχίζω από το άρθρο 22. Είναι θέμα αναφερόμενο στις εισφορές των ναυτικών που υπηρετούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία άνω των 1.500 κόνων. Ανεβαίνουν οι εισφορές και του εργαζομένου και της πλοιοκτησίας. Έτσι πρέπει να γίνει, να ισχύσουν τα έχοντα εφαρμογή σε πλοία της ακτοπλοΐας.

Στο άρθρο 21 αναφέρονται τα του Ν.Ι.Ε.Ν., για το οποίο χθες έγινε τόσος λόγος. Πιστεύω ότι με αυτή τη διάταξη ξεκαθαρίζει το τοπίο κι επιτέλους θα αξιοποιηθεί ένα ακίνητο, το οποίο ανήκει στο κράτος, υπό την γενική έννοια του κράτους, κι είναι προϊόν, βεβαίως, των εισφορών και των εργαζομένων στη θάλασσα.

Στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος δίνονται δυνατότητες να ασκήσει δραστηριότητες που δεν είχε μέχρι σήμερα και πιστεύω ότι θα τις ασκήσει κι αυτές επιτυχώς.

Άφησα τελευταίο το άρθρο 20. Είναι το ευθέως συνδεδεμένο με την ακτοπλοΐα μας, κύριε Πρόεδρε. Λιμάνια- λιμενικά τέλη. Επαναλαμβάνω τον ορισμό της ακτοπλοΐας, όπως τον καθιέρωσε η πράξη αλλά και η επανάλυση αυτής της αναφοράς στην ακτοπλοΐα. Λιμνή-πλοίο-πλήρωμα- επιβάτης- φορτίο. Αυτή είναι η ακτοπλοΐα μας. Το νομοσχέδιο έχει ευθεία σύνδεση με την ακτοπλοΐα. Διότι η Ευρωπαϊκή Ένωση τι έκαμε; Τα ισχύοντα στα ποντοπόρα τα μετέφερε και σε πλοία α' κατηγορίας στους εσωτερικούς πλόδες, στην ακτοπλοΐα. Αυτή είναι η μία σύνδεση.

Η δεύτερη σύνδεση, δια του νομοσχεδίου δηλαδή, γίνεται με το άρθρο 20, «Λιμενικά τέλη επιβατών και οχημάτων - Σκοπός και τρόπος επιβολής τους». Να μην επανέλθω σ' αυτό το 5% επί του εισιτηρίου, που εφεξής θα κατανέμεται 2,5% στο λιμάνι αναχωρήσεως και 2,5% στο λιμάνι αφίξεως. Το μεγάλο μας θέμα σήμερα είναι τα λιμάνια, για να πηγαίνουν σ' αυτά με ασφάλεια καράβια. Το θέμα μας είναι. Έχουμε λιμάνια; Σε κάποιες περιπτώσεις τολμώ να πω ότι έχουμε. Υπάρχουν όμως κι εκείνες οι περιπτώσεις που υπάρχει ανάγκη συμπλήρωσεως των λιμενικών εγκαταστάσεων. Λιμενική εγκατάσταση είναι στην Κω. Είναι ένα ντοκ και πέφτουν ακροβατούντες, εξαιρετικοί ακτοπλόοι μας κατά τα άλλα. Δένουν με ασφάλεια, φεύγουν με ασφάλεια και, δόξα να έχει ο Θεός, μέχρι σήμερα δεν έχει συμβεί τίποτα. Κάτι παρόμοιο γίνεται και σε πολλές άλλες περιπτώσεις.

Εχάσαμε ευκαιρία από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Έδιδε εξαιρετικές ενισχύσεις για λιμενικά έργα. Όμως είναι παρελθόν αυτό. Τώρα με κάποια μεθόδευση, με κάποιο πρόγραμμα τα τελευταία χρόνια μπήκε το νερό στο αυλάκι και δεν πρόκειται να πάει πίσω ούτε καθόσον αφορά στη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, με τον όποιο ρυθμό κι αν εξελίσσονται αυτές οι επεμβάσεις, ούτε θα πάει πίσω και σ' αυτές καθεαυτές τις «γραμμές» της ακτοπλοΐας. Τώρα, μάλιστα, που είναι πραγματικότητα το προϊόν της ενοποίησης δύο Υπουργείων, υπό την ηγεσία σας σήμερα, κύριε Υπουργέ, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, δηλαδή, και του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε συνάδελφε, θα σας παρακαλέσω να ολοκληρώσετε. Έχετε φθάσει στα δώδεκα λεπτά. Υπήρξε και η ανοχή που υποσχέθηκα στην αρχή.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Υπεσχέθητε άνεση. Αν αυτό που κάνετε τώρα λέγεται άνεση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Υπεσχέθητε ανοχή στο χρόνο. Κι όπως αντιλαμβάνεστε, η ανοχή τώρα εξαντλείται. Σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, έχετε στα χέρια σας τώρα πλέον υπό την μορφή του προϊόντος της ενοποίησης δύο Υπουργείων εξαιρετική δύναμη. Δεν την είχαμε παλαιότερα οι δύο Υπουργοί -αναφέρομαι στη θητεία μου- ο Υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Εκάματε καλή κίνηση. Αξιοποιήσατε το ν. 3511/2006. Πέρυσι πέρασε. Αναθέτει πλέον ο Υπουργός την εκτέλεση δρομολογίων σε συγκεκριμένες γραμμές, χαρακτηριζόμενες ως «άγονες». Είναι η ανάθεση εκτέλεσης δημόσιας υπηρεσίας. Επί χρόνια λέγαμε να χάσουμε από τον ορίζοντα το «άγονες», τώρα καταντήσαμε τα 2/3 του Αιγαίου να είναι άγονες γραμμές. Κλείνει αυτή η παρατήρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ ειλικρινά να ολοκληρώσετε. Έχουμε φθάσει στο δέκατο τέταρτο λεπτό. Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Έτσι καθίσταται δυνατόν να εξυ-

πηρετούνται νησιά που μέχρι πέρυσι δεν μπορούσαμε να τα εξυπηρετήσουμε, παρά τη θέλησή μας.

Το τονίζω αυτό για να ακουστεί, κύριε Πρόεδρε, ισχυρά. Ο ν. 3511/2006 δίνει το δικαίωμα στον Υπουργό να πει σ' ένα ταχύπλοο στην εκλογική μας περιφέρεια, κύριε Ζωΐδη, μπορείς να φύγεις από τη Ρόδο να ανέβεις στο βορρά και να πιάσεις και τους Λειψούς. Είναι προϊόν πρόσφατης νομοθεσίας. Δεν το είχαμε εμείς ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Παυλίδη, ηκούσθη ισχυρά. Σας παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αυτός ο νόμος σας επιτρέπει, κύριε Υπουργέ, να κάνετε επεμβάσεις πλέον ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε!

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ... οι οποίες, πράγματι, θα ανακουφίσουν τα μικρά νησιά, αλλά με φειδώ. Χουβαρνταλίκια δεν τα σηκώνει το Αιγαίο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ. Ολοκληρώστε. Ο χρόνος σας έχει παρέλθει!

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Με φειδώ, κύριε Υπουργέ, διότι είναι δημόσιο χρήμα, δεν είναι ιδιωτικό χρήμα του άλφα ή του βήτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Παυλίδη, σας παρακαλώ, επιτέλους. Ολοκληρώσατε!

Το λόγο έχει ο εισηγητής του Π.Α.Σ.Ο.Κ. κ. Ιωάννης Διαμαντίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συζητάμε στα άρθρα το νομοσχέδιο: «Ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις» και θέλω να πω τα εξής:

Στα άρθρα 1,2 και 3 δεν υπάρχει κάποια ιδιαίτερη παρατήρηση απλώς στο άρθρο 2, στους ορισμούς να διευκρινισθεί η φράση «ιδιωτικής χρήσης». Το είπαμε και στην επιτροπή όπου δώσατε κάποιες εξηγήσεις και ίσως και να έχετε δίκιο, αλλά εν πάση περιπτώσει, θέλω να το ξαναδούμε αυτό. Δηλαδή αυτή η ασφάλεια μπορεί να υπάρχει και στα ιδιωτικά λιμάνια; Αναφέρατε τον Αστακό τότε στην επιτροπή, αλλά μπορεί να επέμβει το κράτος και σε ένα ιδιωτικό λιμάνι που μπορεί να έχει ένας ιδιώτης, όπως για παράδειγμα ο κ. Κυριακού που έχει ιδιωτικό λιμάνι κάπου στην Πελοπόννησο ή δεν ξέρω ποιος άλλος; Θα θέλαμε αυτό να διευκρινισθεί.

Στο άρθρο 3, το πεδίο εφαρμογής το μόνο που πρέπει να πω είναι ότι η εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου 3 ελέγχεται ως προς τη σκοπιμότητά της. Μία διευκρίνιση.

Στο άρθρο 4, αρμοδιότητες Εθνικών Αρχών: Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού συγκροτείται η Αρχή Ασφαλείας του Λιμένα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με αρμοδιότητα το σχεδιασμό και την εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας του λιμένα. Είμαστε σύμφωνοι με το δημόσιο χαρακτήρα της Αρχής αυτής, αλλά έχουμε αμφιβολίες κατά πόσο μπορεί να ανταπεξέλθει στην υποχρέωσή της με δεδομένο ότι τα πρόσωπα που θα την απαρτίζουν θα χρειαστούν ειδική εκπαίδευση ως προς το αντικείμενο. Ίσως θα έπρεπε να ορισθούν τα προσόντα που προβλέπονται για τον υπεύθυνο ασφαλείας της υποπερίπτωσης ε' και για τα υπόλοιπα τέσσερα μέλη της Αρχής.

Η διατύπωση της παραγράφου 7 είναι αρκετά σαφής όσον αφορά τη συνδρομή του Υπουργείου Ναυτιλίας για την αντιμετώπιση απειλών και έκνομων ενεργειών, διότι με τη λέξη «αρμόδιος» δεν διασαφηνίζεται ούτε η παροχή των μέσων και του προσωπικού ούτε ο τρόπος προκειμένου να υπάρχει αμεσότητα και αποτελεσματικότητα.

Επίσης, καλό θα ήταν να γνωρίζουμε εάν τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 8 μπορούν να υλοποιηθούν από τις υφιστάμενες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, δηλαδή εάν υπάρχουν τα μέσα και το απαραίτητο προσωπικό για τους ελέγχους.

Στην παράγραφο 9 δεν είναι κατανοητό τι είδους συνδρομή θα μπορούσε να προσφέρει η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας για την αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών.

Έρχομαι στο άρθρο 5. Στο άρθρο αυτό είχαμε πει στην επι-

τροπή ότι θα το ψηφίσουμε, όπως ψηφίζουμε όλα τα άρθρα το πρώτου μέρους, πλην όμως μετά την επιτροπή, κύριε Πρόεδρε, συνέβησαν κάποια πράγματα και μας έκαναν να διαφοροποιήσουμε την άποψή μας και τη θέση μας. Με το άρθρο αυτό παρέχεται η δυνατότητα σε ιδιώτες να αναλάβουν τις μελέτες για την ασφάλεια των λιμένων. Έρθαν, όμως, στη δημοσιότητα, κύριε Πρόεδρε, κάποια δημοσιεύματα όπου συγκεκριμένη εταιρεία που ανήκει σε πρώην Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας τον κ. Βάιο Σταθόπουλο –βγήκε και στα κανάλια- είχε αναλάβει τη μελέτη αυτή. Συνέταιρος όμως του κ. Σταθόπουλου ήταν ένας άνθρωπος ο οποίος καταδικάστηκε σε ισόβια για εισαγωγή ναρκωτικών.

Και ερωτάται ο Υπουργός και η Κυβέρνηση –δεν ευθύνεται ο σημερινός Υπουργός, ευθύνονται οι προηγούμενοι, για να είμαι σωστός και αντικειμενικός- το εξής: Είναι δυνατόν να αναθέτουμε σε τέτοιες εταιρείες που τις στελεχώνουν και τις διοικούν άτομα, τα οποία καταδικάστηκαν σε ισόβια ή την περίοδο εκείνη ήταν υποδίκια, τη φύλαξη των λιμένων; Καταλαβαίνετε τι θα γίνει αύριο;

Εμείς είμαστε αντίθετοι με αυτές τις λογικές. Θεωρούμε ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα και δεν παρέχεται η ασφάλεια στους ιδιώτες και αποδεικνύεται δυστυχώς, ή αν θέλετε ευτυχώς, πριν από την ψήφιση –και ας αναλάβει η Κυβέρνηση την ευθύνη γι' αυτό το πράγμα- ότι ο ιδιώτης μπορεί να χρησιμοποιήσει το λιμάνι και για άλλου είδους παράνομες ενέργειες.

Βεβαίως, υπάρχει και η Έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, η οποία και αυτή έχει τις επιφυλάξεις της για το άρθρο 5 παράγραφος 3. Συνεπώς, εμείς αυτό το άρθρο, τελικά, δεν θα το ψηφίσουμε.

Στο άρθρο 6, για τη διαδικασία αλλαγής επιπέδων ασφαλείας, συμφωνούμε με τη διαδικασία αλλαγής των επιπέδων ασφαλείας με εντολή του Υπουργού, αλλά διατηρούμε τις επιφυλάξεις μας για τη δυνατότητα της συγκροτούμενης Συμβουλευτικής Επιτροπής να συνεχίζεται, να εισηγείται και να αποφασίζει ταχύτατα σε περίπτωση άμεσων κινδύνων. Την ευθύνη πρέπει να την πάρει το δημόσιο, να την πάρει η ηγεσία του Υπουργείου.

Στα άρθρα 7, 8 και 9 δεν έχουμε καμμία παρατήρηση, για τις αξιολογήσεις ασφαλείας, τα σχέδια ασφαλείας και τον ορισμό υπευθύνων ασφαλείας.

Στο άρθρο 10, για τον καθορισμό λιμενικής περιοχής και λιμένα, θα συμφωνήσουμε με τα διαλαμβανόμενα στη σχετική τροπολογία που υπέβαλε ο Συνασπισμός, δηλαδή να απαιτείται σύμφωνη γνώμη και του εκεί Δημοτικού Συμβουλίου για τον καθορισμό των ορίων. Επιτέλους δεν μπορούμε να αφήσουμε ανεξέλεγκτες τις παραλίες μας, να τα αφήσουμε όλα στην κεντρική διοίκηση και να μην λαμβάνουμε υπ' όψιν και τι λέει η τοπική κοινωνία, τι λένε οι κάτοικοι που ζουν εκεί και βιώνουν καθημερινά τις περιοχές αυτές.

Στο άρθρο 11, για την παροχή πληροφοριών ασφαλείας από πλοία –δήλωση ασφαλείας, δεν έχουμε καμμία παρατήρηση. Το ίδιο ισχύει και για το άρθρο 12 για τις ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας – εναλλακτικά πρόσωπα λιμένα ασφαλείας, για το άρθρο 13 σχετικά με τους ελέγχους και πιστοποίηση, για το άρθρο 14 σχετικά με ασκήσεις και εκπαίδευση, για το άρθρο 15 που αφορά στην εμπιστευτικότητα και διάδοση πληροφοριών, για το άρθρο 16 που αφορά στη διατήρηση αρχείων, για το άρθρο 17 σχετικά με τις κυρώσεις και για το άρθρο 18 για τις μεταβατικές διατάξεις.

Έρχομαι τώρα στις λοιπές διατάξεις του νομοσχεδίου, κύριε Πρόεδρε, στο άρθρο 20 που αφορά τα λιμενικά τέλη επιβατών και οχημάτων – σκοπός και τρόπος αντιμετώπισής τους.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση. Υπάρχουν περιοχές, κύριε Υπουργέ και στον Πειραιά – το είπα και στην επιτροπή- που επιβαρύνονται φοβερά από την κίνηση των οχημάτων, από την κίνηση των επιβατών και δυστυχώς οι εκεί τοπικές κοινωνίες δεν επωφελούνται τίποτα. Παράδειγμα, το Πέραμα και η Σαλαμίνα όπου διακινούνται εκατομμύρια κατοίκων, επιβατών και οχημάτων και δυστυχώς, ο Ο.Λ.Π. δεν παρέχει στις δημοτικές αρχές ούτε το ελάχιστο. Έδινε κάποια χρήματα και αυτά τα μείωσε.

Είναι, λοιπόν, ένα θέμα που πρέπει να το δείτε. Δεν μπορεί να επιβαρύνονται κάποιες περιοχές, κάποιες δήμοι που είναι και φτωχοί δήμοι, περιοχές που κατοικούν άνθρωποι του μεροκάματου και δεν έχει και ο δήμος τη δυνατότητα να προσφέρει περισσότερες υπηρεσίες.

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

Λίγο χρόνο θέλω και εγώ, κύριε Πρόεδρε.

Ως προς την επιβολή του διπλού τέλους στους επιβάτες και στα οχήματα που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε πλοία της ακτοπλοΐας, πρώτον, θα πρέπει να εξαιρεθούν τα οχήματα τα κινούμενα επί τροχών είτε αυτοδυνάμως είτε ρυμουλκούμενα φορτηγά που μεταφέρουν αγαθά ή προϊόντα πρώτης ανάγκης στα νησιά, για να μην επιβαρυνθούν το κόστος οι καταναλωτές της νησιωτικής Ελλάδας, δεδομένης και της μεγάλης ακρίβειας και του επιπλέον κόστους για τη μεταφορά των προϊόντων. Αυτό θα πρέπει να το δείτε.

Δεύτερον, για τους επιβάτες, να εξαιρεθούν οι κοινωνικά ευπαθείς ομάδες και όσοι χρήζουν ειδικής έκπτωσης.

Τρίτον, φορτηγά και οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες κάτω των 20 ναυτικών μιλίων. Παραδείγματος χάριν, δεν μπορεί οι κάτοικοι της Σαλαμίνας, που η απόσταση είναι περίπου 1,5 μίλι και χρησιμοποιούν, καθημερινά, αρκετές φορές το φέριμπος στη γραμμή Σαλαμίνα-Πέραμα, να επιβαρύνονται, συνεχώς, αυτό το κόστος, όταν μάλιστα πέρυσι παρά τις διαβεβαιώσεις του τότε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας έγιναν αυξήσεις της τάξεως του 10%.

Προτείνουμε αυτά τα έσοδα από τα πρόστιμα που επιβάλλονται στην ακτοπλοία να απορροφώνται αντί των διαφυγόντων τελών από τις ανωτέρω εξαιρέσεις.

Στην παράγραφο 7 έχουμε τη γνώμη ότι δεν πρέπει να δοθεί εξουσιοδότηση για αυθαίρετη αύξηση των προβλεπόμενων τελών σε οποιοδήποτε χρόνο και οποιοδήποτε ύψος της αναπροσαρμογής, όταν μάλιστα σήμερα οι τιμές των εισιτηρίων είναι πάρα πολύ υψηλές και όταν πολλά ακούγονται και πολλά γράφονται στον Τύπο για επικείμενες νέες αυξήσεις των τιμών των εισιτηρίων, κάτι που σημαίνει περαιτέρω απομόνωση των νησιών μας.

Η τελευταία παρατήρηση γίνεται για το άρθρο 21 που αφορά το Νοσηλευτικό Ίδρυμα. Ο Υφυπουργός κ. Καμμένος έκανε μία παρατήρηση. Εμείς θα συμφωνούσαμε, αν στο άρθρο αυτό μετά την παράγραφο που γράφει: «για κάθε άλλη χρήση το NAT έχει αποκλειστικά όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από την κυριότητα του επί του ακινήτου αυτού», προστεθεί: «σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της δασικής και της πολεοδομικής νομοθεσίας».

Εγώ δεν είμαι βέβαιος –γιατί δεν ξέρω τι σκέπτεστε να κάνετε– αν πάει για εμπορική χρήση και αν θα προστατευθεί το περιβάλλον. Είναι ένα θέμα σοβαρό. Εκεί υπάρχει πνεύμονας περίπου εκατόν είκοσι στρεμμάτων και δεν μπορεί επ’ ουδενί όποιος πάρει τελικά αυτό το οίκημα, το Νοσοκομείο, δηλαδή, το οποίο αυτήν τη στιγμή δεν λειτουργεί, να μετατρέψει όλη αυτήν την περιοχή σε εμπορικό κέντρο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται εις βάρος των κατοίκων της περιοχής.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, όσον αφορά το άρθρο 22 που έχει σχέση με τις εισφορές ναυτικών και πλοιοκτητών, δεν έχουμε καμμία αντίρρηση.

Μ’ αυτές τις σκέψεις, ολοκληρώνω την εισήγησή μου για τα άρθρα του νομοσχεδίου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ευχαριστούμε κι εμείς, κύριε Διαμαντίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρος Αλαβάνος κατά τη σημερινή συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις», ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο το Βουλευτή του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Θεόδωρο Δρίτσα.

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ανακοινώσω ότι η Βουλευτής Ευαγγελία Αμανατίδου-Πασχαλίδου,

Βουλευτής Β’ Περιφέρειας Θεσσαλονίκης, ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας της στο εξωτερικό από τις 29 Νοεμβρίου 2007.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Το λόγο έχει, τώρα, η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ελπίδα Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, στη συζήτηση επί της αρχής κάναμε αναλυτική τοποθέτηση πάνω στο θέμα του πρώτου μέρους για τους λόγους της διαφωνίας μας στην ενσωμάτωση των οδηγιών στο εθνικό δίκαιο.

Το ζήτημα είναι το εξής. Είπαμε εμείς τα επιχειρήματά μας, τα είπα και η Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση έχει ένα επιχειρήμα που μπορεί να το θεωρήσει κάποιος βάσιμο, ότι δηλαδή αν δεν εφαρμόσουμε τον Κώδικα, τον ISPS, θα υπάρχει πρόβλημα προσέγγισης πλοίων στα λιμάνια με βάση τη γενικότερη κατάσταση που υπάρχει.

Εμείς θέλουμε να μιλήσουμε για το εξής ζήτημα. Δεν θα είναι ο μοναδικός Κώδικας που έρχεται. Θα έρθουν κι άλλοι στην πορεία, δυστυχώς. Δηλαδή, μπαίνουμε σε μια πορεία που δεν έχει τέλος. Στα ζητήματα ασφάλειας εμείς λέμε: «με πρόσχημα την τρομοκρατία», όχι γιατί δεν μπορεί –ο μη γένοιτο!– να σου προκύψει κάτι.

Όμως, δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί, γιατί εδώ υπάρχουν πλέον και σκληρά συμφέροντα. Αυτό είναι. Από τη στιγμή που έχει δημιουργηθεί μια νέα βιομηχανία στα ζητήματα ασφάλειας και σύγχρονης τεχνολογίας, από χρόνο σε χρόνο, από κεντητά σε πενταετία, δεν υπάρχει μέλλον. Θα πρέπει να υπάρχει εξέλιξη. Άρα, θα επιβαρύνεται ο ελληνικός λαός –ειλικρινά το λέω– με τσάμπα χρήμα. Δηλαδή και από τον ουρανό να έπεφτε αυτό το χρήμα, θα έπρεπε να το σκεφτεί κάποιος.

Γι’ αυτό, έστω και στο πλαίσιο της πολιτικής σας και της δικής σας αντίληψης, αυτό πρέπει να το σκεφτείτε σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν είναι δυνατόν δηλαδή να συνεχιστεί αυτό. Δεν μπορούμε στα σοβαρά να υποστηρίξουμε ότι η χώρα μας, εν πάση περιπτώσει, δεν έχει ορισμένα δεδομένα ασφαλείας σε ορισμένα ζητήματα. Αλλά τι αποτελεσματικότητα υπάρχει, πώς λειτουργεί ο κρατικός μηχανισμός κ.λπ., γιατί εδώ που τα λέμε ο κρατικός μηχανισμός –ή ο κατασταλτικός μηχανισμός, καλύτερα– λειτουργεί και εν ριπή οφθαλμού, αντιμετωπίζει τα προβλήματα που έχουν σχέση με κινητοποιήσεις εργαζομένων κ.λπ..

Είδατε στην πορεία του Πολυτεχνείου επτάμισι χιλιάδες κόσμος έφτασε στο κέντρο της Αθήνας. Περισσότερο, δηλαδή, προσανατολίζεται στο κέντρο της Αθήνας, στο Σύνταγμα ο κατασταλτικός μηχανισμός και όχι στο να υπάρχει ένας σχεδιασμός, και να δοθεί βάρος στις διωκτικές αρχές για να κινητήσουν το κοινό έγκλημα και όλα αυτά. Αυτό είναι το ζήτημα. Και το θέτουμε αυτό, χωρίς να θέλω να επανέλθω ξανά στα ίδια ζητήματα, με τα οποία δεν θα άλλαζε και τίποτα στη συζήτηση επί των άρθρων. Σκεφθείτε ότι αυτό ανοίγει ζητήματα.

Όμως, επειδή ακούγεται ότι είναι υποχρεωτικό, θα ήθελα να πω ότι υπάρχουν και οδηγίες, που όμως δεν έχουν έρθει να ενσωματωθούν ολοκληρωτικά, γιατί, ακριβώς, δεν τις θέλουν στη συγκεκριμένη περίπτωση οι εφοπλιστές. Θα σας φέρω ένα παράδειγμα. Λίγο πριν κλείσει η προηγούμενη Βουλή, είχαμε συζητήσει κάποια νομοσχέδια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την ασφάλεια των οχηματαγωγών πλοίων. Είχα θέσει πάλι το ζήτημα και δεν πήρα απάντηση. Γιατί κατ’ απαίτηση των εφοπλιστών δεν έχει υπογραφεί η διεθνής σύμβαση της Αθήνας του 1974 για την ευθύνη των μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές, διεθνείς και εσωτερικές, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο των Αθηνών του 2002. Και υπήρξε μία προσαρμογή, αλλά αυτή η προσαρμογή δεν ανταποκρίνεται σ’ αυτό, στο Πρωτόκολλο του 2002, που είναι πιο πίσω από την πραγματικότητα. Μας το έχουν πει και σε συνάντηση, σε συζήτηση και οι ίδιοι οι ακτοπλοίοι, οι εφοπλιστές ότι δεν δέχονται οι ασφαλιστικές εταιρείες να αναλάβουν αυτήν την ευθύνη. Δηλαδή, καταλαβαίνετε τι γίνεται; Εκεί, λοιπόν, που δεν θέλει ο

άλλος να πληρώσει, που θίγονται εν πάση περιπτώσει τα συμφέροντά του, δεν προσαρμόζονται οι οδηγίες.

Αυτό το φέρνω ως επιχείρημα από τη δική μας πλευρά για να συνειδητοποιήσετε ότι και εμείς δεν είμαστε του «μαύρου» ή «άσπρου», αλλά βεβαίως έχουμε μία άλλη στρατηγική, μία άλλη αντίληψη για τα λιμάνια που είναι στο πλαίσιο μιας άλλης οικονομίας, που εξυπηρετεί, αν θέλετε, τις λαϊκές ανάγκες.

Εμείς συμφωνούμε τα λιμάνια να είναι ανταγωνιστικά. Όμως από την άλλη, και στο πλαίσιο της δικής σας πολιτικής, δεν υπάρχει μία άκρη. Απ' αυτήν την άποψη, λοιπόν, εγώ σας καλώ να το σκεφτείτε. Θα δείτε ότι στην πορεία -εδώ θα είμαστε- θα υπάρξουν προβλήματα απ' αυτήν την άποψη και ο ελληνικός λαός δεν θα έχει κάτι που δικαιούται σε μια χώρα νησιωτική όταν έχει τέτοιο σύμπλεγμα νησιών. Δεν θα μπορούν να λυθούν ζητήματα που έπρεπε να έχουν λυθεί εδώ και δεκαετίες και δεν αντιμετωπίστηκαν ούτε από τους κρατικούς προϋπολογισμούς ούτε από τόσο χρήμα που έχει εισρεύσει στη χώρα μας μέσα από τα πακέτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επομένως, γι' αυτούς τους λόγους, επειδή αυτός ο πυρήνας διαποτίζει όλα τα άρθρα του νομοσχεδίου, δεν ψηφίζουμε κανένα απ' αυτά τα άρθρα του πρώτου μέρους.

Όσον αφορά το δεύτερο μέρος, τις ρυθμίσεις, θα ψηφίσουμε ένα άρθρο, το άρθρο 22 που έχει σχέση με τους ναυτικούς. Αυτή η ρύθμιση μπορεί να έρχεται καθυστερημένα, αλλά πρόκειται για μία δίκαιη ρύθμιση. Κάναμε και μία πρόταση -την οποία ελπίζω να μελετήσετε στην πορεία- η οποία αφορά τα «ο-το». Δηλαδή, οι εργαζόμενοι να έχουν την ίδια ασφαλιστική κάλυψη, να πληρώνουν εισφορές, όπως και στα ακτοπλοϊκά.

Για το ζήτημα του νοσοκομείου, δεν θα επανέλθω πάλι αναλυτικά, γιατί νομίζω ότι τα είπαμε επί της αρχής. Βλέπω ότι από τη μεριά του Υπουργείου υπάρχει μια προσπάθεια να υπάρξει συνεννόηση μετά από όλη αυτήν την αναλυτική συζήτηση.

Εμείς επιμένουμε ότι πρέπει να γίνει συζήτηση από το Υπουργείο σας με τους ναυτικούς, με τα συλλογικά τους όργανα και με βάση αυτήν τη συζήτηση, όντως να υπάρξει λύση.

Όμως, σε καμμία περίπτωση δεν θεωρώ σωστό να μη μελετηθεί το ζήτημα ότι πρέπει να υπάρξει ένα νοσοκομείο στη χώρα μας. Αξίζει τον κόπο να υπάρξει αυτό το νοσοκομείο για τις επαγγελματικές ασθένειες, μια που αυτό είναι το αίτημα και δεν θα πρέπει να σκοντάψουμε στο οικονομικό. Αυτή είναι η πρότασή μας. Βεβαίως και επειδή έγιναν μεγάλες συζητήσεις για το αν υπάρχει εδώ δασική έκταση, θα ήθελα να πω ότι όλα αυτά είναι σύμφωνα με τη νομοθεσία της Δασικής Υπηρεσίας και της Πολεοδομίας.

Όσον αφορά τα λιμενικά τέλη, τα εισιτήρια είναι ακριβά, εντάξει. Και εδώ πρέπει να υπάρξει πολιτική βούληση. Στο πλαίσιο της ανταγωνιστικότητας και της ελεύθερης αγοράς, οι ακτοπλοίοι με διάφορες δικαιολογίες θα ανεβάζουν συνέχεια τα εισιτήρια. Τώρα είναι το πετρέλαιο, τα καύσιμα. Όμως, και όταν δεν ήταν αυτά, πάλι ανέβαζαν τα εισιτήρια. Εδώ πρέπει να υπάρξει ρύθμιση με τη μορφή εξαιρέσης. Διότι η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία είναι με τη μορφή αστικής συγκοινωνίας και ιδιαίτερα σε ορισμένα νησιά.

Και με αφορμή αυτό, θέλω να επαναφέρω αυτό που είχα πει και στην επιτροπή για το θέμα ειδικά της Αίγινας και της Σαλαμίνας, το οποίο σας παρακαλώ να δείτε. Οι συνεργάτες σας μπορούν να έχουν γνώμη πάνω σ' αυτό, δηλαδή ότι το εισιτήριο της Αίγινας αναλογικά με την απόσταση είναι το πιο ακριβό εισιτήριο σε όλη την Ελλάδα.

Θα σας φέρω και ένα άλλο παράδειγμα για να δείτε τι γίνεται. Έχουμε κάνει και μία απλή ερώτηση, περισσότερο μήπως πάρετε κάποιο μέτρο. Στην Ύδρα που είναι ένα από τα κοντινά νησιά, κόψατε τελείως το συμβατικό καράβι. Στα δρομολόγια κάνουν ό,τι θέλουν. Δεν υπάρχει συμβατικό καράβι και πηγαίνει μόνο το γρήγορο, τα flying. Εκεί, λοιπόν, υπάρχουν συχνά τέτοια προβλήματα με τα συμβατικά πλοία, γιατί δεν τους συμφέρει, δεδομένου ότι το νησί έχει λίγο κόσμο.

Τι θα γίνει; Έχει 50 ευρώ το εισιτήριο. Και για λόγους υγείας ηγαιονόρχεται ο κόσμος από την Ύδρα. Πρέπει να αντιμετωπιστεί αυτό το θέμα.

Επιμένω με το θέμα των δρομολογίων ή με τα προβλήματα

που υπάρχουν. Στην Ύδρα δεν είναι επιδοτούμενο το καράβι. Δείτε όμως και το πρόβλημα που είχαμε στα Αντικύθηρα. Και αναφέρομαι στα Αντικύθηρα όχι γιατί μπορεί να έχει ζημιά ένα καράβι και να μην μπορεί να πάει, αλλά γιατί είναι επιδοτούμενο το καράβι. Δεν επιτρέπεται επιδοτούμενο καράβι να μην πληρώνει τους ναυτικούς.

Όσον αφορά τα τέλη, υπάρχει ένα θέμα που πρέπει να το δούμε και δεν μπορούμε να κλείσει, σήμερα. Η σχέση των δήμων με τα λιμάνια. Τι γίνεται εδώ; Επειδή οι δήμοι δεν έχουν χρήματα να τα βγάλουν πέρα προσπαθούν από διάφορες πλευρές να βρουν λεφτά.

Εμείς δεν συμφωνούμε με τη λογική -και ειλικρινά υπάρχει ένα θέμα- να προσπαθεί ο κάθε δήμος από κάπου να παίρνει χρήματα. Δηλαδή τι θα αλλάξει αν αυτό το 5% κοπεί και πάρει λίγο ο δήμος και λίγο ο άλλος; Ο ΟΛΠ ας πούμε ενδιαφέρεται να φτιάξει τη μέσα ζώνη στο Λιμάνι του Πειραιά, άλλος ενδιαφέρεται να φτιάξει έξω, ο δήμος ενδιαφέρεται για κάτι άλλο.

Συνεπώς, πρέπει να υπάρξει εθνικός σχεδιασμός για το τι έργα πρέπει να γίνουν, να υπάρξει βούληση να γίνουν αυτά τα πράγματα και να μη μαλώνουν μεταξύ τους οι διάφοροι φορείς για το ποιος «θα πάρει ένα κοκαλάκι». Η τσέπη του εργαζόμενου είναι αυτή που αδειάζει. Και εδώ τα τέλη θα ανέβουν από το 5%. Γίνεται αυτή η μοιρασιά και το επόμενο διάστημα θα ανέβουν τα τέλη. Αυτό είναι σαφές. Εξάλλου είναι σαφείς και οι οδηγίες που δίνει η τελευταία λιμενική πολιτική των Βρυξελλών στις 18 Οκτωβρίου 2007: «COM (2007) 616 τελικό». Εκεί θέτει και θέμα ανταγωνιστικότητας και ότι τα τέλη θα βγαίνουν στο διαδίκτυο. Αναφέρονται πολλά όχι μόνο για το εσωτερικό αλλά και για την ποntonόπορο ναυτιλία.

Εδώ μπαίνουν πολλά ζητήματα. Από τη μια δεν θα πληρώνουν πολλά τέλη οι ακτοπλοίοι, οι ποntonόποροι για να υπάρχει ανταγωνισμός και από την άλλη ποιος θα επιβαρυνθεί; Ο ελληνικός λαός.

Επομένως, εδώ θα πρέπει να υπάρξει συνολικότερος σχεδιασμός. Όχι ότι εμείς δεν θέλουμε ένας δήμος να πάρει χρήματα για να κάνει κάποια έργα. Και σας φέρνω ένα παράδειγμα. Το 1998 όταν ξεκίνησε να γίνονται ανώνυμες εταιρείες στα δέκα εθνικά λιμάνια ξεκινώντας από τον Πειραιά, κόπηκαν αρκετά χρήματα. Για τον Πειραιά ήταν εκατομμύρια, όπως και για το Δήμο του Περάματος. Αυτά τα χρήματα τα έπαιρνε για την περίπτωση του Πειραιά, ο Ο.Λ.Π.. Και υπήρχε ανταγωνισμός -και το λέμε καθαρά- για το ποιος θα γράψει περισσότερα αυτοκίνητα στο χώρο στάθμευσης ανάλογα με τη ζώνη που είναι, για να μαζέψει χρήματα.

Δεν γίνεται έτσι δουλειά. Υπάρχει θέμα. Υπάρχει θέμα γι' αυτές τις περιοχές που έχουν χάσει τα χρήματα. Υπάρχει θέμα γιατί ο Ο.Λ.Π. πήρε τα χρήματα και δεν πληρώνει για παράδειγμα τα ανταποδοτικά μολονότι και δικαστικές αποφάσεις έχουν δικαιώσει το Δήμο του Περάματος. Και έρχεται και η Δ.Ε.Η. και λέει «δεν μπορώ να του κόψω το ρεύμα, γιατί είναι λιμάνι εθνικής σημασίας». Από τη μια μεριά είναι σωστό αυτό. Από την άλλη είναι και λάθος γιατί δεν πληρώνονται τα ανταποδοτικά. Γιατί ας πούμε πληρώνει ανταποδοτικά ένας που έχει μαγαζί και δεν πρέπει να πληρώσει και ο Ο.Λ.Π.;

Αναφέρω αυτά τα παραδείγματα για να σας δείξω ότι με την οικονομική καχεξία που έχουν οι δήμοι προσπαθούν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα με αυτό τον τρόπο. Δεν υπάρχει πολιτική βούληση από το κράτος να αντιμετωπίζονται αυτά τα θέματα. Και εκεί είναι το πρόβλημα.

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

Όσον αφορά τις τροπολογίες, να κάνω δυο-τρεις παρατηρήσεις. Υπάρχει μια τροπολογία για τους δήμους. Είναι σωστό ένας δήμος -και είναι και θέμα αρχής- να έχει γνώμη για τα όρια του λιμένα και της λιμενικής ζώνης; Πρέπει επιτέλους να συνεννοηθούμε σ' αυτή τη χώρα κάποτε. Ο κάθε δήμος δεν μπορεί να έχει τη δική του γνώμη. Μπορεί να έχει άποψη για το λιμάνι σε σχέση με την οικιστική ανάπτυξη.

Εμείς, λέμε ότι πρέπει να υπάρχουν αρχές για το ποια θα είναι τα όρια του λιμανιού. Με βάση τη δική μας λογική εμείς διαφωνούμε που αυτό το νομοσχέδιο τα κάνει «λάστιχο» αυτά.

Προσέξτε τι γίνεται. Περνάει η οδηγία, γίνεται νόμος του κράτους. Και έρχεται μια πρόταση εδώ από το ΣΥ.ΡΙΖ.Α. –μπορεί να είναι καλοπροαίρετη- που λέει «αν είναι ανώνυμες εταιρείες με βάση το ν.2932/2001, ο καθορισμός και η τροποποίηση των ορίων να γίνει σύμφωνα με τα επιχειρησιακά σχέδια». Τι σημαίνει αυτό; Ότι αποδέχομαι την οδηγία, ότι τα δέκα εθνικά λιμάνια...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Γι' αυτά τα λιμάνια, επομένως, δεν μπορούμε να έχουμε θέση. Άρα, να έχουμε για τα άλλα. Αν η πρόταση γίνεται για το Δήμο του Πειραιά δεν έχει καμμία σχέση. Αφορά άλλες περιοχές. Υπάρχει ένα θέμα εδώ.

Επομένως, είμαστε επιφυλακτικοί με αυτά τα ζητήματα, γιατί πρέπει να υπάρξει ένας κεντρικός σχεδιασμός. Εμείς διαφωνούμε στο να είναι λάστιχο αυτά τα όρια κι αν θέλετε και με πρόσχημα την τρομοκρατία, να έρχονται και οι δήμαρχοι να παίρνουν θέση.

Υπάρχει μια πρόταση για το Ταμείο Αλληλεγγύης του Λιμενικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Παρακαλώ ολοκληρώστε. Αν θέλετε κάτι, πείτε το στη δευτερολογία σας. Έχετε ξεπεράσει ήδη και το δωδέκατο λεπτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ακόμη και 1 ευρώ παραπάνω να πάρουν οι δημόσιοι υπάλληλοι ή ιδιωτικοί, εμείς δεν ξεχωρίζουμε. Ενιαία αντιμετωπίζουμε τους εργαζόμενους. Και παλιότερα είχαμε διαφωνήσει για λόγους ουσίας και όχι για τυπικούς λόγους. Δείτε στη σελίδα 2 της τροπολογίας για τα τέλη αυτά που αναφέρει υπέρ τρίτων. Να λοιπόν γιατί επιβαρύνονται τα εισιτήρια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρία Παντελάκη, σας παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Τέλος λέμε ότι το κράτος πρέπει να εξασφαλίζει την ασφάλιση, τη συνταξιοδότηση και τις καθολικές εισφορές στον κλάδο υγείας και να μη χρειάζεται να κάνει ελεημοσύνη ο ένας με τον άλλο για να αντιμετωπιστούν τα πράγματα. Βεβαίως η αλληλεγγύη μεταξύ των εργαζομένων σε ώρα ανάγκης υπάρχει και δεν νομίζω ότι χρειάζεται νόμος γι' αυτό.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού, προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες της διασποράς 15ος-21ος αι.» «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης», σαράντα μαθητές και μαθήτριες με δύο συνοδούς καθηγητές από το 4ο Γενικό Λύκειο Γλυφάδας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τοποθετήθηκα και χθες αλλά και στις διαδικασίες της αρμόδιας επιτροπής συνολικά και δεν θα επιμείνω σήμερα στα ζητήματα που ήδη έχουμε θέσει για την προστασία των δικαιωμάτων των πολιτών, των ελευθεριών και για την ουσία αυτού του νομοσχεδίου, τι δηλαδή καθεστώς ελέγχου και ασφάλειας θεμελιώνει και τι μηχανισμούς συγκροτεί. Κι αυτά καθόλου δεν ευνοούν τις προοπτικές ανάπτυξης των λιμανιών και ειδικά των ελληνικών λιμανιών, μέσα σε μια προοπτική σύνδεσής τους με αποκομμένες γεωγραφικές περιοχές. Ο μηχανισμός που προτείνεται δεν προσδοκούμε ότι μπορεί να εξασφαλίσει όρους ασφαλείας απέναντι σε μια ισχυρή απειλή. Μόνο σε μικρές περιπτώσεις μπορεί να λειτουργήσει κατασταλτικά, αποτρεπτικά θα το έλεγα. Ενώ αντίθετα μπορεί να παραβιάσει δικαιώματα και μπορεί να δημιουργήσει ένα καθεστώς ζόφου και ισχυρής καταστολής και έναν πανίσχυρο μηχανισμό προς αυτήν την κατεύ-

θυνση.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι τόσο από την πλευρά του Υπουργού όσο και από την πλευρά του εισηγητή της Πλειοψηφίας, στις προηγούμενες συζητήσεις, εντοπίστηκε η απουσία συνολικής λιμενικής πολιτικής. Και κατά κάποιο τρόπο υποσχέθηκε ο Υπουργός ότι αυτό είναι ένα ανοικτό ζήτημα που θα το δει στη συνέχεια το Υπουργείο.

Είναι, πράγματι, πρωθύστερο αυτό το νομοσχέδιο, πέραν όλων των άλλων, ακριβώς, διότι πάρα πολλές από τις ρυθμίσεις και λειτουργίες που εγκαθιδρύει, δεν εντάσσονται σ' ένα συνολικό σχεδιασμό λιμενικής πολιτικής συμπεριλαμβανομένης και της ακτοπλοΐας, της συγκοινωνίας και όλων των άλλων λειτουργιών που αναφέρονται στα λιμάνια. Και εκεί, πραγματικά, μπορούν να ενταχθούν και ζητήματα ασφαλείας αλλά και ζητήματα λειτουργικότητας και ζητήματα που έχουν σχέση με τα τέλη και με την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών και με τα προβλήματα της Αίγινας, της Ύδρας ή των Κυθήρων αλλά και πολλών άλλων νησιών.

Εμείς, όπως γνωστό, από την προηγούμενη κοινοβουλευτική περίοδο έχουμε προτείνει –και αξίζει εδώ να αναφερθεί– ένα δημόσιο φορέα οργάνωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, όπως είναι και αντίστοιχοι φορείς, οι χερσαίοι, όχι κατ' ανάγκη με ιδιοκτησιακή βάση, αλλά με συντονιστικό ρόλο για την αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων των νησιών.

Η έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής θέτει μερικά ζητήματα και αναδεικνύει στα άρθρα 5, 9, 14 και 17 –κατά τη γνώμη μας υπάρχουν και άλλα– αυτό το οποίο έχουμε τονίσει, ότι αυτό το νομοσχέδιο, κοντά σε όλα τα άλλα, θέτει και ένα ζήτημα ανασφάλειας δικαίου, αφού στα δεκαοκτώ πρώτα άρθρα προβλέπει δεκατέσσερις υπουργικές αποφάσεις και τρία προεδρικά διατάγματα. Αφήνει, δηλαδή, να λυθούν με άλλες αποφάσεις διάφορες ρυθμίσεις.

Επίσης, πρέπει να θέσουμε το ζήτημα των ιδιωτικών λιμανιών, που προέκυψε και από τη συζήτηση, αλλά και, όπως αποδείχθηκε, εμπεριέχεται στη λογική διαφόρων άρθρων, χωρίς ρητά να κατονομάζονται: είναι οι «στρατιωτικές ζώνες» των ιδιωτικών λιμανιών που, ίσως, αφορούν τον Ο.Λ.Π., τον Ο.Λ.Θ., τα «ΣΕΜΠΟ» (Σταθμούς Εμπορευματοκιβωτίων), που πρόκειται να ιδιωτικοποιηθούν; Γι' αυτό καλό είναι πρώτα να «στρατιωτικοποιηθούν» ως λιμενικές ζώνες, για να δοθούν στην ιδιωτική εκμετάλλευση; Όλα αυτά είναι ερωτηματικά και ζητήματα πολύ σημαντικά, για τα οποία δεν δόθηκαν απαντήσεις. Όπως, επίσης, δεν δόθηκε απάντηση και από τον Υπουργό σε σχετική επίκαιρη ερώτηση την περασμένη Δευτέρα.

Ερχόμαστε και στο γνωστό πρόβλημα –μίλησα χθες γι' αυτό το θέμα και περιμένουμε τις απαντήσεις του Υπουργείου– το γνωστό σκάνδαλο, θα έλεγα, που έχει προκύψει γύρω από τον εκπρόσωπο της εταιρείας «EUROPEAN SEC», που είναι πιστοποιημένη εταιρεία και λειτουργεί με αυτή την πιστοποίηση. Δεν είναι μόνο όλες οι άλλες παράμετροι, αλλά εδώ να πούμε ότι είχε σπεύσει η ελληνική πολιτεία, το Υπουργείο, η Κυβέρνηση να αναθέσει σε μία ιδιωτική εταιρεία, της οποίας, όπως αποδεικνύεται, η λειτουργία γεννά πολλά ερωτηματικά. Και όχι μόνο αυτό. Αλλά σε όλο αυτό το διάστημα, για να εφαρμοστεί, όπως εφαρμόζεται από τον Ιούνιο του 2004 ο ISPS στα διάφορα λιμάνια, με υπουργική απόφαση έχουν αναλάβει οι άνδρες του Λιμενικού Σώματος να προσφέρουν υπηρεσίες σε τρίτους. Καταλαβαίνετε το οξύμωρο και το πρωθύστερο των νομοθετικών ρυθμίσεων και της έλλειψης μιας συνολικής πολιτικής; Πέρα από όλα τα άλλα, οι άνδρες του Λιμενικού Σώματος προσέφεραν όλα αυτά τα χρόνια, επί τρία έτη, υπηρεσίες σε τρίτους. Κανονικά πρέπει να αμείβονται. Προβλέπεται στη νομοθεσία και η αμοιβή τους, η οποία αυτή τη στιγμή, αν υπολογιστεί με το νόμιμο τρόπο, έχει συσσωρεύσει ένα ποσό 20.000.000 ευρώ, το οποίο οφείλεται στους άνδρες του Λιμενικού Σώματος, διότι ως εργαζόμενοι –και κάτω από ανθυγιεινές συνθήκες– υποστήριζαν το έργο μιας ιδιωτικής εταιρείας.

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

Κύριε Πρόεδρε, προχωρώ, όσο γίνεται πιο γρήγορα, στις κατ' άρθρον επισημάνσεις και στις τροπολογίες που έχω καταθέσει.

Ζητώ λίγο χρόνο, γιατί θα τον χρησιμοποιήσω και για την ανάπτυξη των τροπολογιών.

Για το άρθρο 10 έχουμε καταθέσει μία τροπολογία, η οποία αναφέρεται στα ζητήματα των παρακείμενων περιοχών και των λιμενικών ζωνών, που όντως πρέπει η Τοπική Αυτοδιοίκηση να έχει βαρύνουσα γνώμη και να έχει λόγο για όλα αυτά. Είναι ειδική τροπολογία των συναδέλφων κ.κ. Τσούκαλη, Παπαγιαννάκη, Αμανατίδου-Πασχαλίδου και εμένα, με γενικό αριθμό 31 και ειδικό 2.

Ζητώ, κύριε Υπουργέ, να το αντιμετωπίσετε. Υπάρχει και γι' αυτήν και για το άρθρο 20 ειδικό ψήφισμα του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιά κατά πλειοψηφία.

Η κ. Παντελάκη σάς εξήγησε την άποψή της. Συμμετέχει και εκείνη στο Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιά. Όλες οι άλλες παρατάξεις το ψήφισαν. Θα το καταθέσω στα Πρακτικά. Απευθύνεται και ζητά από τον Υπουργό και γι' αυτό και για το άρθρο 20 να το δει ακριβώς, γιατί είναι ένα πρόβλημα πολύ σημαντικό για τις πόλεις και για την αυτοδιοίκηση.

Για το άρθρο 20 πάλι έχει κατατεθεί από τους ίδιους Βουλευτές η τροπολογία με γενικό αριθμό 30 και ειδικό 1, που αναφέρεται στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των δόμων και των πόλεων από τη δραστηριότητα των λιμανιών και ζητά συμμετοχή στο προβλεπόμενο τέλος.

Και για τα δύο υπάρχει αυτό το ψήφισμα που καταθέτω στα Πρακτικά.

Για το άρθρο 19 και για το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας μίλησα και στη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή. Δεν καταλαβαίνω γιατί ισχύει αυτή η ρύθμιση από 1/1/2007 και δεν πήρα καμία απάντηση γι' αυτά που η εισαγωγική έκθεση αναφέρει σε σχέση με τα «ευγενή καύσιμα» και τη μελέτη κόστους οφέλους που θα κάνει το επιμελητήριο, το οποίο μας ανησυχεί βαθύτατα ως επισημάνση η οποία υποστηρίζει τη νομοθετική ρύθμιση.

Για το άρθρο 21 είπα και χθες ότι το αίτημα της Αυτοδιοίκησης του Δήμου Μελισσίων ομόφωνα στο ψήφισμα, απ' ότι έχω ενημερωθεί, αναφέρεται στη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος, του δασικού περιβάλλοντος. Κανείς δεν μπορεί –επίσης είναι δική μας άποψη– να αμφισβητήσει το ιδιοκτησιακό καθεστώς του Ν.Α.Τ. και του Οίκου του Ναύτου και την κυριάρχη απόφαση του Ν.Α.Τ. και του Οίκου του Ναύτου για τη χρήση του. Είμαστε πρόθυμοι να συμμετάσχουμε σε κάθε διάλογο για τη δημιουργία νοσοκομείου, ειδικών εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών για οποιαδήποτε άλλη χρήση ως νοσοκομείο. Εν πάση περιπτώσει, νομίζω –και έτσι το έχω κατανοήσει– ότι και η Αυτοδιοίκηση των Μελισσίων ζητά κοινωνική χρήση, κοινωνικά ωφέλιμη χρήση και όχι εμπορευματοποίηση με σεβασμό στο δασικό περιβάλλον. Επ' αυτού δεν μπορούμε να έχουμε καμία αμφιβολία. Παρ' όλα αυτά, επειδή το άρθρο αυτό έχει εισαχθεί χωρίς τη γνώμη του Ν.Α.Τ. μετά από όσα έχουν μεσολαβήσει, έχουμε ζητήσει –και χθες το ζήτησα από το βήμα– να έχουμε και με όλες αυτές τις τροπολογίες τη γνώμη του Ν.Α.Τ.. Και ως προς αυτό επιφυλασσόμαστε.

Για το άρθρο 22 όσον αφορά στις συντάξεις είναι το μόνο άρθρο που ψηφίζουμε.

Για το άρθρο 20, που ανέφερα την τροπολογία, θέλω να πω για τα λιμενικά τέλη, ότι επιμένουμε ότι πρέπει να υπάρχει ρύθμιση είσπραξης ανταποδοτικότητας και απόδοσης, γιατί δεν αποδίδονται τα διάφορα τέλη. Από εκεί και πέρα εάν αναμνησθεί ένα συνολικό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Δρίτσα, σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Δεν έχω και το χρόνο των τροπολογιών, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Θα ισχύσει και για σας το ίδιο που ίσχυσε και για τους συναδέλφους που προηγήθησαν.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ολοκληρώνω αμέσως. Δύο τροπολογίες να αναπτύξω αμέσως, γιατί δεν μπορώ να μην αναφερθώ σε αυτές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Επιγραμματικά, κύριε Δρίτσα.

Συνεχίστε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Από αυτήν την άποψη ολοκληρώνω εδώ για το άρθρο 20, για τις εξαιρέσεις. Είμαστε υπέρ των εξαιρέσεων γι' αυτούς που χρησιμοποιούν τα πλοία ως συγκοινωνιακό μέσο ή για τα άτομα με ειδικές ανάγκες ή για όλες αυτές τις κατηγορίες που έχουν αναφερθεί.

Έχουμε καταθέσει και την τροπολογία με γενικό αριθμό 58 και ειδικό αριθμό 5.

Πρόκειται για το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας που στεγάζεται στον Πειραιά, στη Μαρίνα Ζέας. Πρόκειται για μία αδικία η οποία έχει γίνει παραδεκτή απ' όλες τις πλευρές και νομίζω ότι έχει τοποθετηθεί επί του θέματος και ο αξιότιμος κ. Παυλίδης, ο εισηγητής της Πλειοψηφίας.

Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ να το δείτε. Είναι ένα αίτημα της πειραϊκής κοινωνίας, παμπειραϊκό, με ομόφωνα ψηφίσματα του Δημοτικού Συμβουλίου και χρονίζει. Είναι μία αδικία η οποία στερεί σοβαρούς πόρους για την ανάπτυξη του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδας, το οποίο απειλείται με κλείσιμο αυτήν τη στιγμή.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Δρίτσα, σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με την τροπολογία με γενικό αριθμό 40 και ειδικό 4 που αναφέρεται στο Ταμείο Αλληλοβοήθειας υπαλλήλων Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι ένα αίτημα αποδεκτό και από την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι το μόνο Υπουργείο του οποίου οι υπάλληλοι δεν έχουν Ταμείο Αλληλοβοήθειας. Όλα τα άλλα Υπουργεία έχουν. Πρέπει λοιπόν και αυτό το θέμα ο κύριος Υπουργός να το δει με την ευαισθησία που διαθέτει και να το προωθήσει αναλόγως.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ροντούλης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, χρησιμοποιώντας ένα πρωτότυπο σχήμα θα πω ότι χθες εμείς καταψηφίσαμε επί της αρχής το νομοσχέδιο, όμως επί των άρθρων θα υπερψηφίσουμε τα άρθρα 19, 21 και 22 χωρίς κανένα άλλο σχόλιο, ιδιαίτερα αφού προηγήθηκε αυτό που προηγήθηκε σε σχέση με το οικόπεδο κ.λπ. και δεν πειράζεται καθόλου η δασική έκταση.

Έρχομαι τώρα να σχολιάσω τα άρθρα του νομοσχεδίου αφού πω πρώτα ότι κατά δυστυχή συγκυρία το όποιο ηθικό έρεισμα είχε το εν λόγω νομοσχέδιο μετά την εκπομπή του κ. Χατζηνικολάου στο «ALTER» κατέρρευσε, διότι δημιουργήθηκε σε όλους μας το εξής ερώτημα και θα πρέπει να απαντήσουμε στο εξής δίλημμα: Εάν, κύριε Υπουργέ, όσον αφορά το λαθρεμπόριο, όσον αφορά τη διακίνηση «σκληρών» ναρκωτικών, τίθεται ένα ζήτημα που ετέθη στην εκπομπή αναφορικά με τη φύλαξη από ιδιωτικές εταιρείες, τι θα γίνει εάν υπολογίσουμε ζητήματα εθνικής ασφαλείας; Μας πιάνει πραγματικά τρόμος με αυτά τα «τρομομέτρα».

Επομένως, κύριε Υπουργέ, πράγματι δημιουργείται ένα τεράστιο ζήτημα που είναι το κομβικό ζήτημα στο εν λόγω νομοσχέδιο. Όταν κάποιος δεν μπορεί να διασφαλίσει πράγματα που έχουν να κάνουν με έκνομες ενέργειες, τότε πώς είναι δυνατό να διασφαλίσει ζητήματα εθνικής ασφαλείας και εθνικής ακεραιότητας της χώρας; Είναι ένα μεγάλο ερώτημα και εδώ είναι, αν θέλετε, και εκ μέρους του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού η βασική αντίρρηση επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Έρχομαι στο άρθρο 4 παράγραφος 2 που οργανώνει όλο αυτό που λέμε αρχή ασφαλείας λιμένος. Εμείς είχαμε κάνει μία πρόταση. Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας την είδε θετικά και κάποιοι συνάδελφοι την είδαν θετικά. Ετέθη και σε σας το θέμα, διότι εσείς στην επιτροπή αναφερθήκατε σε ΡΒΧΠ απει-

λές και είπαμε ότι δεν είναι δυνατό να λέτε στην επιτροπή ότι είναι δυνατό να εμφανιστούν τέτοιου είδους απειλές και να μην υπάρχει στην επιτροπή ένας άνθρωπος, ένας υπηρεσιακός παράγοντας από μία διεύθυνση υγειονομικού. Είναι αδιανόητο για μας αυτό το πράγμα. Ελπίζουμε να είναι μία παράλειψη. Θα πρέπει γρήγορα να κλείσει το «μέτωπο» αυτό, διότι είναι εκ των ων ουκ άνευ σε μία τέτοια επιτροπή ασφαλείας, όπως την έχετε σκεφθεί, να μη συμμετέχει ένας τέτοιος παράγοντας.

Έρχομαι στο άρθρο 10 που αναφέρεται στα όρια του λιμένας.

Εδώ θα συμφωνήσουμε και με προλαλήσαντες συναδέλφους, που είπαν ότι δεν είναι δυνατόν τα όρια ασφαλείας του λιμένας να καθορίζονται μονομερώς από την αρχή ασφαλείας του λιμένας και να μην μπορεί τουλάχιστον να γνωμοδοτήσει, να εκφέρει άποψη κατά θεσμικό τρόπο, η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Αρα, λοιπόν, οι αιτιάσεις που ακούγονται ότι δημιουργείται πρόβλημα στον αστικό ιστό μιας περιοχής, σε μια πόλη, όσον αφορά την έξοδο στο μέτωπό της προς τη θάλασσα νομίζω ότι αποκτά υπόσταση. Συνεπώς θεσμικά θα πρέπει να προβλεφθούν αυτά τα πράγματα, δηλαδή η συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε σχέση με τον προκαθορισμό της περιμέτρου των ορίων ασφαλείας των λιμανιών μας.

Έρχομαι στο άρθρο 16, που αναφέρεται στη διατήρηση των αρχείων. Εμείς έχουμε να κάνουμε μια κρίσιμη επισημάνση. Αφού πρώτα πούμε ότι διαφωνούμε κάθετα με κάθε μέθοδο τέτοιου είδους αστυνόμευσης που εισάγεται, τουλάχιστον όμως, κύριε Υπουργέ, ας υπάρχει η ευθιξία να θέσουμε όλο αυτόν τον μηχανισμό διατήρησης των αρχείων υπό τον έλεγχο της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Μπορεί να προστεθεί μια φράση, δηλαδή, «υπό τον έλεγχο της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων». Διότι, δύο μέρες τώρα συζητάμε ένα νομοσχέδιο που έχει να κάνει με ζητήματα που άπτονται προσωπικών δεδομένων, διότι θα τοποθετηθούν συστήματα, κάμερες και δεν ξέρουμε πού θα είναι στραμμένες αυτές οι κάμερες. Προς ποια κατεύθυνση θα είναι; Τι υλικό θα έρχεται προς επεξεργασία; Πώς θα διατηρείται αυτό το υλικό; Δεν θα πρέπει να παρεισφρήσει και η Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων; Δεν ακούσαμε αυτόν τον όρο. Πιθανόν, βέβαια, να μην ακούσαμε αυτόν τον όρο λόγω του ότι υπάρχει και η επικαιρότητα και οι παραιτήσεις των μελών αυτής της επιτροπής.

Κύριε Υπουργέ, όταν αρχίσαμε να συζητάμε στην επιτροπή το θέμα, εμείς είχαμε προτείνει –και είχαμε συμφωνήσει και με άλλους συναδέλφους– να υπάρχουν εκπρόσωποι του Λιμενικού Σώματος. Γιατί είχαμε συμφωνήσει σε μία τέτοια πρόταση; Το είχαμε πει, διότι οι άνθρωποι αυτοί ήδη προσέφεραν κάποιες υπηρεσίες. Τους χρωσάμε χρήματα. Προσέφεραν υπηρεσίες προς τρίτους, προς ιδιώτες.

Αρα, λοιπόν, πλην της τεχνοκρατικής επεξεργασίας στην οποία θα μπορούσαν να συνεισφέρουν με τις γνώσεις τους, θα έπρεπε να συζητηθεί και αυτό το ζήτημα, διότι αυτοί οι άνθρωποι περιμένουν να αποκομίσουν τα δεδουλευμένα τους. Περὶ αυτού πρόκειται.

Προτείνουμε, επίσης, να υπάρξει εκπρόσωπος από την Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας. Δεν το προτείνουμε τυχαία αυτό το πράγμα, διότι και αυτοί θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στον όλο προβληματισμό, αλλά επιπροσθέτως υπάρχει εκ μέρους τους και μια πρόταση που και σε εσάς κατετέθη και είναι πάρα πολύ θετική. Τι λέει αυτή η πρόταση της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας; Λέει το αυτονόητο, ότι θα πρέπει κάθε έτος τα έσοδα να δημοσιοποιούνται, είτε πρόκειται για δημοτικό λιμενικό ταμείο είτε πρόκειται για οργανισμό λιμένος. Θα πρέπει να δημοσιοποιούνται, για να διασφαλίζεται καθεστώς διαφάνειας. Και δεν θα πρέπει μόνο να δημοσιοποιούνται τα έσοδα, αλλά θα πρέπει να δημοσιοποιείται και κατάλογος έργων, που είτε βρίσκονται εν εξελίξει είτε στο στάδιο της δημοπράτησης. Αυτό, γιατί δεν το συμπεριλαμβάνατε στο νομοσχέδιό σας; Είναι ένα μέτρο, που βεβαίως προάγει τη διαφάνεια. Νομίζω ότι και εσείς σύμφωνος είστε, αλλά, δυστυχώς, δεν το βλέπουμε ως διάταξη.

Κύριε Υπουργέ, ένα άλλο που πρέπει να τονίσουμε είναι το άρθρο 20. Ειπώθηκαν και χθες διάφορα πράγματα. Θα μου επι-

τρέψετε να σταθώ στα εξής σημεία.

Σας εστάλη, κύριε Υπουργέ, ένα υπόμνημα –τουλάχιστον έτσι με πληροφόρησαν– από τη Συνομοσπονδία των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Δυστυχώς, όσον αφορά δύο θεμελιώδη ζητήματα που ενδιαφέρουν αυτούς τους ανθρώπους, δεν υπήρξε η παραμικρή μέριμνα.

Ζήτημα πρώτο. Τι θα γίνει με την προσβασιμότητα αυτών των ατόμων; Είναι ένα μεγάλο θέμα.

Ζήτημα δεύτερο. Τι θα γίνει σε επίπεδο τελών με τα οχήματα, που είναι αναπόσπαστο κομμάτι αυτών των ανθρώπων; Διότι δεν μπορούν να κινηθούν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ο άνθρωπος με ειδικές ανάγκες ή με ειδικές δεξιότητες πρέπει το όχημα να το έχει δίπλα του, μαζί του.

Αρα, λοιπόν, θα πρέπει σε επίπεδο τελών, αλλά και σε επίπεδο προσβασιμότητας, είτε αφορά πλοίο είτε αφορά πέρασμα από ένα σημείο ελέγχου, να ληφθεί ειδική μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Είναι δείγμα πολιτισμού της κοινωνίας μας και απορώ πώς δεν συμπεριελήφθησαν διατάξεις ειδικά για τους ανθρώπους με ειδικές ανάγκες.

Στο άρθρο 20 υπάρχει, επίσης, η εξής παράγραφος που λέει ότι όσον αφορά τα δικαιώματα, μπορούν, είναι δυνατόν, να τα εισπράττουν και να τα αποδίδουν και εντεταλμένοι τρίτοι. Εμείς το θεωρούμε απαράδεκτο αυτό. Είναι εντελώς απαράδεκτη αυτή η διάταξη και θα πρέπει να αποσυρθεί.

Θεωρούμε, επίσης, θεμελιώδες το εξής: Θα πρέπει ο πολίτης, κύριε Υπουργέ, να γνωρίζει το ύψος των ποσών που πηγαίνει στην ασφάλεια. Διότι μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. θα συνεισφέρει και η πολιτεία, μέσω των τελών βεβαίως. Ο πολίτης έχει δικαίωμα να γνωρίζει επακριβώς το ποσό που θα δίδει γι' αυτά τα τρομομέτρα.

Αρα, λοιπόν, θεωρούμε σκόπιμο και σωστό να αναγράφεται επί του εισιτηρίου ή επί του ναύλου συγκεκριμένα το ποσό που θα πηγαίνει στον τομέα της ασφάλειας.

Σημαντική παράμετρος, επίσης, είναι η οικονομία των νησιών μας. Δηλαδή γι' αυτά τα μέτρα εμείς είπαμε από την αρχή ότι θα επιβαρύνουν και την ανταγωνιστικότητα των λιμένων, αλλά και την εν γένει οικονομική δραστηριότητα των νησιών μας, διότι και η ακρίβεια βαίνει καλπάζουσα. Οι πολυεθνικές έχουν δει τη χώρα μας σαν αγγελάδα της Ευρώπης και την αρμέγουν. Είναι καλπάζουσα η ακρίβεια. Έχουμε, επίσης, και το πετρέλαιο, το οποίο εκτινάσσεται και έχουμε και τα ευγενή καύσιμα, που είναι υποχρεωμένοι οι ακτοπλόοι να έχουν στα πλοία τους. Άρα το κόστος θα εκτιναχθεί.

Συνεπώς θα πρέπει να ληφθεί μια ειδική μέριμνα για την οικονομική ζωή των νήσων, διότι καταλαβαίνετε ότι, εάν δεν υπάρξει αυτή η μέριμνα, οι αρνητικές επιπτώσεις θα είναι πολλαπλασιαστικές.

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

Ειπώθηκε από κάποιους συναδέλφους κατά τη χθεσινή συζήτηση ότι «καλά, είναι δυνατόν να μην ψηφίζεται ένα νομοσχέδιο, που βάσει αυτού του νομοσχεδίου θα καταπολεμηθεί το λαθρεμπόριο, το εμπόριο ναρκωτικών, το trafficking, το σωματεμπόριο και όλα αυτά;». Το δικό μας ερώτημα είναι απλό: Δηλαδή περιμέναμε τις ιδιωτικές εταιρείες να αναλάβουν τη φύλαξη των λιμανιών μας, για να αποσοβηθούν τέτοιου είδους φαινόμενα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Ροντούλη, σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ την ανοχή σας για ένα λεπτό.

Εάν ενισχύσουμε, λοιπόν, το Λιμενικό Σώμα, όπως είναι η δική μας πρόταση, εάν υπάρχει ο κρατικός έλεγχος που πρέπει να υπάρχει –διότι τίθενται– όπως είπα και στην αρχή της ομιλίας μου– και ζητήματα εθνικής ασφαλείας– δεν θα καταπολεμηθούν αυτά τα φαινόμενα; Δηλαδή έρχεται η ελληνική πολιτεία και ανερευθρίαστα δηλώνει ότι ή ο ιδιώτης θα τα κάνει αυτά ή ότι εμείς, η ελληνική πολιτεία, είμαστε ανίκανοι να καταπολεμήσουμε τέτοιες έκνομες συμπεριφορές;

Βεβαίως, ειπώθηκε και το επιχείρημα ότι «εμείς θέλουμε ένα τέτοιο νομοσχέδιο, γιατί ως μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη πρέπει να έχουμε ανοιχτά λιμάνια, ανοιχτές αγορές». Γιατί, πριν που

δεν υπήρχαν αυτά τα μέτρα, τι εμπόδιζε την Ελλάδα να αναδειχτεί σε κυρίαρχη ναυτιλιακή δύναμη παγκόσμιας εμβέλειας; (Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, θέλω ακόμη τριάντα δεύτερα, για να καταθέσω μία πρόταση του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού και να μείνει καταγεγραμμένη στα Πρακτικά, διότι αξίζει τον κόπο.

Πρότασή μας είναι ότι θα πρέπει να υπάρχει επιδότηση στην κατασκευή των πλοίων, διότι χάνουμε μια τεράστια ευκαιρία και η ναυπηγική και επισκευαστική ζώνη της χώρας περνάει μια τεράστια κρίση. Δεκαπέντε χιλιάδες εργαζόμενοι, εξακόσιες πενήντα επιχειρήσεις βρίσκονται στα πρόθυρα της χρεοκοπίας και θα αντιμετωπίσουν το φάσμα της ανεργίας. Αυτό είναι το κυρίαρχο για εμάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Έχουν περάσει τα τριάντα δεύτερα, κύριε Ροντούλη, και παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Λέμε, λοιπόν: Επιδότηση υπό τρεις προϋποθέσεις. Πρώτον, ελληνική σημαία επί του πλοίου. Δεύτερον, το πλήρωμα θα πρέπει να είναι αμιγώς ελληνικό και, τρίτον, το καράβι θα πρέπει να ναυπηγείται σε ελληνικά ναυπηγεία. Έτσι θα επέλθει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Ροντούλη, ολοκληρώσατε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού και από τον κ. Αριστοτέλη Παυλίδη)

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Παυλίδη, για την υποστήριξή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στον κατάλογο των ομιλητών Βουλευτών, που έχουν εγγραφεί για να μιλήσουν επί των άρθρων.

Πρώτος ομιλητής είναι ο συνάδελφος Βουλευτής του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Άδωνις Γεωργιάδης, ο οποίος έχει και το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως αντιλαμβάνεστε, ένα νομοσχέδιο το οποίο κατατίθεται για τη φύλαξη και την ασφάλεια των λιμένων, στην ουσία προσπαθεί να αντιμετωπίσει δύο πράγματα. Το ένα είναι η επί τη ουσία αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφαλείας, της διακίνησης ναρκωτικών, λαθρεμπορίου, trafficking και όλα τα υπόλοιπα και το δεύτερο είναι η εμπέδωση στους πολίτες ενός αισθήματος ασφαλείας, ώστε να αισθάνονται ότι ζουν σε μία χώρα που πράγματι προστατεύονται.

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

Πρέπει να σας πω λοιπόν, επειδή όπως ξέρετε και στην πολιτική, αλλά και στη ζωή ευρύτερα υπάρχει αυτό που λέμε χρονική συγκυρία –νεοελληνικά το λέμε timing– ότι είστε υποχρεωμένος αυτή τη διάταξη του άρθρου 5, παράγραφοι 2 και 3, όπου αναφέρεται στη δυνατότητα ιδιωτικών εταιρειών να προχωρούν στη σχεδίαση αλλά και στη φύλαξη της ασφάλειας των λιμένων, να την ξαναδείτε.

Αναφέρθηκε από άλλους συναδέλφους, αλλά κρίνω σκόπιμο να το επαναλάβω και εγώ, διότι το θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό. Όταν μόλις προ δύο ημερών σε μία εκπομπή πανελλαδικής εμβέλειας, ενός εκ των πλέον γνωστών ονομάτων της ελληνικής δημοσιογραφίας γίνεται μία αποκάλυψη τέτοιου μεγέθους, ότι δηλαδή άνθρωποι οι οποίοι καταδικάστηκαν για εμπόριο ναρκωτικών και συγκεκριμένα για ηρωίνης, ήταν αυτοί οι οποίοι σχεδίαζαν τη μελέτη για τη φύλαξη των λιμένων, άρα ήξεραν οι λαθρέμποροι ναρκωτικών από την αρχή από πού θα μπορούσαν να περάσουν αυτά τα διάφορα πράγματα τα οποία έκαναν, αυτομάτως στους Έλληνες πολίτες έχει δημιουργηθεί μια πολύ μεγάλη κρίση εμπιστοσύνης.

Δεν μπορώ να αντιληφθώ, λοιπόν, πώς είναι δυνατόν εσείς, ένας νέος άνθρωπος και ιδιαίτερα ευφυής να μην καταλαβαίνετε το τεράστιο ρίσκο το οποίο αναλαμβάνετε. Εάν μετά από λίγους μήνες κάποιες από αυτές τις εταιρείες, οι οποίες θα δημιουργηθούν βάσει του δικού σας νομοσχεδίου, αποδειχθεί ότι εμπλέκονται σε ανάλογα πράγματα, τότε αναγκαστικά θα θεωρηθείτε αποκλειστικώς υπεύθυνοι. Στη θέση σας θα την

ξανακοίταζα με πολύ μεγάλη προσοχή όλη αυτήν την ιστορία, διότι φαίνεται ότι από κάπου «μπάζει» και τα πράγματα δεν είναι τόσο απλά.

Η ελληνική πολιτεία έχει φτιάξει το Λιμενικό Σώμα, έχει φτιάξει τα τελωνεία, έχει φτιάξει δημόσιες υπηρεσίες που πρέπει να ενισχύσουμε και να εμπιστευτούμε, διότι ο Έλληνας πολίτης προτιμάει ο έλεγχος του κράτους να είναι στο κράτος, παρά στον οποιοδήποτε ιδιώτη.

Εδώ πρέπει να σας υπενθυμίσω –για όσους παρακολουθούμε τα τεκταινόμενα στο Ιράκ– ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής ήταν οι πρώτοι που εισήγαγαν ιδιωτικές, στρατιωτικές, μισθοφορικές εταιρείες για να αναλάβουν ζητήματα ασφαλείας εκεί, τώρα τις ανακαλούν μία προς μία πίσω, για τις οποίες ανακαλύφθηκε ότι και πολλά χρήματα κόστισαν στους Αμερικανούς φορολογούμενους αλλά και βαρύνονται για πάρα πολλά εγκλήματα και αβλεψίες. Δεν είναι τόσο απλό πράγμα να δίνεις καθήκοντα ασφαλείας σε ιδιώτες, διότι εκεί εμπλέκονται πάρα πολλά συμφέροντα. Εμείς είμαστε εξαιρετικά αντίθετοι σε αυτό.

Το δεύτερο το οποίο θα ήθελα να αναφερθώ και ορμώμαι βεβαίως και εκ του γεγονότος ότι τυγχάνει να είμαι Βουλευτής της Β' Αθηνών και άρα έχω το ειδικότερο ενδιαφέρον να αναφερθώ για ένα θέμα που αφορά την περιφέρειά μου, αλλά πιστεύω ότι το θέμα αυτό αφορά γενικώς τους Έλληνες και ιδιαίτερα τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου, οι οποίοι ανησυχούν για έναν από τους τελευταίους πνεύμονες πρασίνου που έχουν μείνει στην Αττική, είναι ότι στο άρθρο 21 –βεβαίως είπαμε ότι θα το υπερψηφίσουμε στη λογική ότι θέλουμε να λειτουργήσει εκεί το νοσοκομείο– η αλλαγή της διατυπώσεως που καταθέσατε χθες σε σχέση με την αλλαγή της λέξης «του οικοπέδου» σε «περιβάλλοντος χώρου» δεν είναι αρκετή.

Θα μου επιτρέψετε να σας πω, κύριε Υπουργέ, το εξής: Στα Μελίσσια Δήμαρχος είναι ο κ. Γραφάκος. Είναι ο νεότερος Δήμαρχος της Αττικής και έχει εκλεγεί με την υποστήριξη της Νέας Δημοκρατίας. Έχω την εντύπωση ότι η λογική λέει ότι μία Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, για ένα θέμα το οποίο αφορά τόσο πολύ έντονα ένα δήμο στον οποίο η ίδια η Κυβέρνηση, το ίδιο το κόμμα έχει εμπιστευτεί το δήμαρχο και του έχει δώσει το χρίσμα ότι τουλάχιστον μεταξύ τους θα υπάρχει μία επικωνωνία.

Δεν μπορώ, λοιπόν, να πιστέψω ότι αυτό το σχέδιο προτεινόμενης διάταξης για την επαναδιατύπωση του άρθρου 21, το οποίο έχει έρθει σε όλους τους Βουλευτές Β' Αθηνών και σ' εμένα, δεν έχει τεθεί υπ' όψιν της Κυβερνήσεως. Και πρέπει να σας πω ότι γι' αυτήν την επαναδιατύπωση του άρθρου έχουν εργαστεί ειδικοί δικηγόροι που ασχολούνται με το περιβάλλον, έτσι ώστε να υπάρχει μία διατύπωση τέτοια, η οποία και να εξασφαλίζει τη λειτουργία, όπως ακριβώς τη θέλετε, αλλά και να κλείνει όλα τα παράθυρα τα οποία θα μπορούσε κάποιος στο μέλλον να χρησιμοποιήσει, για να δημιουργήσει καταστάσεις όχι ιδιαίτερα ευχάριστες για τους κατοίκους των Μελισσίων ειδικότερα αλλά και του Λεκανοπεδίου γενικότερα.

Σας διαβάζω –και θα το αφήσω και στα Πρακτικά– το σχέδιο προτεινόμενης διάταξης, που, επαναλαμβάνω, προτείνει ο Δήμαρχος Μελισσίων κ. Γραφάκος, εκλεγείς με τη Νέα Δημοκρατία: «Τα κτήρια στα οποία λειτουργούσε το Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εμπορικού Ναυτικού και έχουν ανεγερθεί σε ακίνητο που βρίσκεται στο Δήμο Μελισσίων Αττικής μπορούν να χρησιμοποιούνται ως Γενικό Νοσοκομείο Εμπορικού Ναυτικού. Για τη λειτουργία της χρήσης αυτής οι διατάξεις του ν.δ. 221/73 εφαρμόζονται μόνο για τις λειτουργικές αρμοδιότητες των οργάνων του Οίκου Ναύτου. Για οποιαδήποτε άλλη χρήση του ακινήτου», εδώ είναι το ζουμί, «οι κατά περίπτωση ισχύουσες δασικές και πολεοδομικές διατάξεις και το Ν.Α.Τ. ασκεί όλα τα σχετικά δικαιώματα που απορρέουν από την κυριότητά του επί του ακινήτου».

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

Αυτό το λένε όχι τυχαία, αλλά γιατί στη δική σας διατύπωση του άρθρου γράφετε το εξής: «Για κάθε άλλη χρήση το Ν.Α.Τ.

έχει αποκλειστικά όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από την κυριότητά του επί του ακινήτου αυτού».

Εγώ πείθομαι ότι οι προθέσεις σας είναι αγαθές. Είμαι γενικά καλοπροαίρετος άνθρωπος και το κόμμα μου, έστω και μετ' επιφυλάξεως, θα υπερψηφίσει το άρθρο. Όμως, δεν μπορώ να αντιληφθώ γιατί θα σας πείραζε, αντί να κάνετε αυτήν τη διατύπωση, να κάνετε αυτήν που προτείνει ο δικός σας δήμαρχος από τα Μελίσσια, που κλείνει όλα τα παράθυρα και δεν αφήνει καμμία αμφιβολία για τον οποιονδήποτε στο μέλλον θα ήθελε να σκεφθεί ότι θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει το χώρο, που αποτελεί, μπορώ να σας πω, έναν χώρο πραγματικού πρασίνου. Είναι ένας πραγματικός πνεύμονας πρασίνου και πραγματικά οι κάτοικοι και ο κύριος δήμαρχος δικαίως ανησυχούν ότι, αν εκεί στο μέλλον κοπεί έστω και ένα δένδρο ή αν εκεί αντί για νοσοκομείο αύριο έχουμε ένα εμπορικό κέντρο φερ' ειπείν ή οτιδήποτε άλλο, θα υπάρχουν πάρα πολλά προβλήματα.

Σας προτείνουμε, λοιπόν, και πιστεύω ότι θα τείνεται ευήκοον ους στο δικό σας Δήμαρχο κ. Γραβάκο, να αλλάξετε τη διατύπωση του άρθρου 21, έτσι ώστε να μη μένει η παραμικρή αμφιβολία για τις αληθινές σας προθέσεις.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Νικόλαος Τσουκάλης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, χθες κατά την τοποθέτησή μου προσπάθησα να καταδείξω ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, παρά τις προσπάθειες των δύο κομμάτων, της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑ.ΣΟ.Κ., να το παρουσιάσουν ως καθαρά τεχνικό, εμπεριέχει σαφέστατες ιδεολογικοπολιτικές διαχωριστικές γραμμές, οι οποίες εντοπίζονται κυρίως και πρωτίστως στη φιλοσοφία διαχείρισης του ελεύθερου δημόσιου χώρου. Δημόσιος χώρος, βεβαίως, είναι και οι λιμενικές εγκαταστάσεις.

Μάλιστα, χθες εντοπίσαμε τα βέλη μας και τις αιτιάσεις μας προς τους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ., γιατί τους θεωρούμε κυρίως ως υπεύθυνους για τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμενικών ζωνών σε όλη την Ελλάδα με το ν. 2932. Ευελπιστούσαμε επί της συγκεκριμένης αιτίας να έχουμε μία πειστική απάντηση. Δυστυχώς δεν την είχαμε, προφανώς υπερασπιζόμενοι αυτό το θεσμικό πλαίσιο.

Κύριε Υπουργέ, έχοντας την εμπειρία τουλάχιστον από την περιοχή μου και από ένα μεγάλο λιμάνι που είναι η Πάτρα -και απ' ό,τι πληροφορούμαι το ίδιο συμβαίνει και με όλα τα άλλα μεγάλα λιμάνια της χώρας- με το υπό ψήφιση νομοσχέδιο ανοίγεται ένα καινούργιο μέτωπο κοινωνικής και τοπικής αντίδρασης, το οποίο θα κληθείτε να διαχειριστείτε -δεν ξέρουμε με ποιον τρόπο- με την έννοια ότι οι τοπικές κοινωνίες τώρα συνειδητοποιούν με την εφαρμογή του κώδικα ISPS το τι σήμαινε, όσον αφορά τη φιλοσοφία του, το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο. Έτσι, λοιπόν, πρωτίστως θα πρέπει να διαχειριστείτε τα νέα κινήματα πόλης που θα αναπτυχθούν στις πόλεις-λιμάνια διεκδικώντας το αυτονόητο, δηλαδή, διεκδικώντας οι ίδιες οι τοπικές κοινωνίες και οι φορείς τους να έχουν λόγο ουσιαστικό, όσον αφορά τα χωροταξικά, πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και γενικότερα αναπτυξιακά θέματα του κυριότερου σημείου των πολεοδομικών ιστών.

Ακούσαμε τον κ. Παυλίδη να διαρρηγγύνει τα ιμάτιά του λέγοντας: «Ποιος είπε ότι η εφαρμογή του Κώδικα ISPS θα αποκλείσει τα λιμάνια και τις λιμενικές ζώνες από τις τοπικές κοινωνίες και από τους κατοίκους;». Κύριε Παυλίδη, το λέει το ίδιο το νομοσχέδιο, όχι μόνο αυτό και το προηγούμενο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πώς το λέει;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Το λέει σαφέστατα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Τα σχέδια θα τα κάνετε εσείς, εγώ και θα τα εγκρίνει ο Υπουργός. Ό,τι θέλει θα κάνει ο σχεδιαστής;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Ποιος θα τα κάνει, κύριε Παυλίδη; Τα σχέδια, κύριε Παυλίδη, και η οριοθέτηση, όπως αναφέρεται

στο άρθρο 10, θα τα κάνει υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Και λοιπόν, πού είναι ο φόβος;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τα κάνει, δεν τα κάνουν τα αιρετά, οι φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των τοπικών κοινωνιών.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Αλλόθρησκοι είναι στο Υπουργείο; Αλλοεθνείς; Τι είναι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Παυλίδη, θα σας δώσουμε το λόγο μετά να απαντήσετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Επειδή, λοιπόν, επιμένετε, σας λέω το εξής: Λιμενική ζώνη επτά χιλιομέτρων στην Πάτρα...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Άλλο θέμα αυτό. Μη λέτε ό,τι θέλετε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Ακούστε με παραδείγματα, για να γίνει πιστευτό: Λιμενική ζώνη επτά χιλιομέτρων στην Πάτρα και επειδή δύο-τρία πλοία δένουν στο γνωστό -φαντάζομαι σε όλους- μόλο της Αγίου Νικολάου, ο μόλος της Αγίου Νικολάου, σύμφωνα με τη μελέτη η οποία εκπονείται και δεν ξέρω αν έχει ολοκληρωθεί, εντάσσεται στο σύστημα ISPS. Και πείτε μου, αν εφαρμοστεί στο μόλο της Αγίου Νικολάου το σύστημα ISPS, θα έχει πρόσβαση ο Πατρινός πολίτης;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Θα έχει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Τι μου λέτε; Πώς θα έχει, κύριε Παυλίδη; Με έλεγχο στην είσοδο του μόλου με ταυτότητα; Δεν θα μπορεί να κάνει τον περίπατό του, δεν θα μπορεί να πάει να ψαρεύει όπως ψαρεύει τώρα.

Να σας πω και κάτι άλλο, ποια είναι η αντίληψη της εταιρείας Οργανισμού Λιμένος, όχι μόνο Πάτρας, αλλά όλων των Α.Ε., ότι εξυπηρετώντας τα επιχειρησιακά συμφέροντα του λιμένα και τα κερδοσκοπικά, παρ' όλο που φαίνεται ότι είναι δημοσίου συμφέροντος -επαναλαμβάνω- και ένας είναι ο μέτοχος, το ελληνικό δημόσιο, προσπαθεί να εκμεταλλευτεί και να εντάξει στο σύστημα ISPS και περιοχές οι οποίες δεν πρέπει να ενταχθούν, μόνο και μόνο για να έχει τη δυνατότητα να το εκμεταλλευτεί κατά το δοκούν.

Αυτό το οποίο, λοιπόν, προτείνουμε εμείς στο άρθρο 10, κύριε Υπουργέ, για να εξασφαλίσουμε ακριβώς την αντικειμενικότητα, όσον αφορά την οριοθέτηση και να ξέρουμε ότι η λιμενική εγκατάσταση είναι αυτή πράγματι που χρειάζεται ο λιμένας, είναι να έχει καθοριστικό, αποφασιστικό ρόλο η τοπική κοινωνία. Δεν λέμε ότι σ' ένα τμήμα του λιμανιού δεν θα εφαρμοστεί το ISPS, αλλά πού; Σε ποιο σημείο; Και λέμε ότι δεν έχουμε εμπιστοσύνη στους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. και σε μία υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι απλό. Αυτό το οποίο λέμε είναι τόσο αυτονόητο για τις τοπικές κοινωνίες που το αποδέχονται όλα τα δημοτικά συμβούλια, είναι πάρα πολύ απλό. Αυτό όμως δεν έχει να κάνει με όσα είναι υπέρ σας με αυτό το νομοσχέδιο, έχει να κάνει με το ν. 2932 για το ποιος εκπονεί τα επιχειρησιακά σχέδια και τα στρατηγικά για το λιμάνι. Το ξέρετε πάρα πολύ καλά. Πάλι υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τα εκπονεί αυτά, βέβαια με πρωτοβουλία της εταιρείας, της οποίας το διοικητικό συμβούλιο ξέρει πάρα πολύ καλά πώς συγκροτείται. Η πρότασή μας, λοιπόν...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Το διοικητικό συμβούλιο έχει Πατρινούς μέσα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Αιρετούς, παρατηρητές.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Είναι Πατρινοί;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Μα, τι λέτε; Ο διευθύνων σύμβουλος, κύριε Παυλίδη, είναι Πατρινός, αλλά είναι διευθύνων σύμβουλος της ανώνυμης εταιρείας και λογοδοτεί...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Είναι Πατρινός; Πατριώτης σας δεν είναι;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Τώρα, με συγχωρείτε, με τον πατριωτισμό του καθενός θα λειτουργήσουν τα λιμάνια ή με το θεσμικό πλαίσιο, κύριε Παυλίδη;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εσείς τώρα πατριωτισμό πουλάτε. Τι κάνετε τώρα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Αλήθεια; Πατριωτισμό; Ίσα-ίσα που δεν πουλάω πατριωτισμό και λέω ότι θεσμικά πρέπει να κατοχυρωθεί αυτό, όχι βάσει του πατριωτισμού. Είναι απλό και

θα λογοδοτήσετε απέναντι στις τοπικές κοινωνίες, εγώ σας το λέω, όχι μόνο εσείς.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Εγώ με το μέρος σας είμαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Βουλευτά, δεν επιτρέπεται ο διάλογος. Μην απευθύνεστε προσωπικά. Ολοκληρώστε παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Τελειώνω σε ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Όσον αφορά το άρθρο 20, τα τέλη. Λείπει ο κ. Παπαδημητρίου. Θα ήταν πολύ χρήσιμο να είναι εδώ. Έχετε το υπ' όψιν σας, γιατί υπάρχουν αιτήσεις ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικρατείας και θα έχετε οδυνηρές εκπλήξεις. Γνωρίζετε ότι τα περισσότερα λιμάνια, λειτουργούντα εδώ και πάρα πολλά χρόνια σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο και το ελληνικό και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι «παράνομα»; Ξέρετε ότι αυτά τα λιμάνια λειτουργούν χωρίς περιβαλλοντική αδειοδότηση, όπως είναι και το λιμάνι της Πάτρας; Τα καινούργια απαιτούν περιβαλλοντική αδειοδότηση. Τα παλιά δεν έχουν. Τι λέμε, λοιπόν, στην τροπολογία όσον αφορά τα τέλη 2% να αποδίδονται στις τοπικές κοινωνίες; Λέμε, βάσει των περιβαλλοντικών μελετών, οι οποίες δεν υπάρχουν, η λειτουργία του λιμανιού προκαλεί στις τοπικές κοινωνίες και στον πολεοδομικό ιστό συγκεκριμένες περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

Βάσει αυτών των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, το ίδιο το λιμάνι είναι υποχρεωμένο από τη λειτουργία του να προσφέρει στην τοπική κοινωνία ένα τέλος 2% που μπορεί να είναι και 1%, κατά την κρίση σας, το οποίο όμως δεν θα διατίθεται γενικώς για την κάλυψη μάζυρων τρυπών στον προϋπολογισμό των δήμων, αλλά να διατίθεται αποκλειστικά και μόνο για την αποκατάσταση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων βάσει μελέτης που είναι υποχρεωμένοι οι δήμοι να εκπονούν και να υποβάλουν στα αρμόδια Υπουργεία.

Βάσει αυτής της συγκεκριμένης σκέψης ο Δήμος της Πάτρας προσφεύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας και για την πολεοδόμηση των λιμενικών ζωνών, αλλά και εξαιτίας της μη απόδοσης αυτού του τέλους. Να είστε βέβαιος ότι σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας θα είναι επιτυχής η έκβαση αυτής της αίτησης ακυρώσεως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας πέντε μέλη του Αμερικανικού Κογκρέσου με επικεφαλής τον κ. Άλμπιο Σάιρς.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Ο κ. Ζωίδης, έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, οι θέσεις μας επί των άρθρων του νομοσχεδίου ανελύθησαν από τον εισηγητή του κόμματός μας κ. Διαμαντίδη.

Αρα παρέλκει η αναφορά σε αυτές. Δεν μπορώ όμως παρά να αναφερθώ σε δύο πολυσυζητημένα θέματα που ακούστηκαν στην Αίθουσα και χθες στη συζήτηση επί της αρχής, και σήμερα στην κατ' άρθρον συζήτηση στο περιβόητο πλέον άρθρο 5 και στο άρθρο 20 αν αναφερθώ στα δύο μέρη που χωρίζεται το νομοσχέδιο.

Το άρθρο 5 τιποφορείται «υποχρεώσεις λοιπών φορέων», ενώ το άρθρο 4 που προηγείται «αρμοδιότητες εθνικών αρχών». Όσον αφορά τα λιμάνια και όχι τα πλοία θα θέλαμε οι υποχρεώσεις λοιπών φορέων να μην έχουν θέση. Θα θέλαμε οι υποχρεώσεις των λοιπών φορέων να έχουν σχέση με τα πλοία και ό,τι άλλο έχει να κάνει με τη λειτουργία. Θεωρούμε ιδιαίτερα επικίνδυνη τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης ενδεχομένως –και αυτό είναι δική σας παραδοχή σε συζήτηση επίκαιρης ερώτησης συναδέλφου από το Συνασπισμό– δηλαδή ότι επίκειται η ανάθεση της διαχείρισης τμημάτων έστω των λιμένων σε ιδιωτικούς φορείς, να ακολουθήσει την ανάθεση σε ιδιωτικές εταιρείες της ευθύνης για την εφαρμογή των μέτρων που συζητάμε στο σημερινό νομοσχέδιο.

Επιτρέψτε μου να έχω μια ιδιαίτερα μεγάλη ανησυχία ως νέος νησιώτης Βουλευτής. Ήρθα πρόσφατα στην Αθήνα. Μάθαμε ότι το 51% των νέων επενδύσεων της Δ.Ε.Η. ανατέθηκε σε γερμανική εταιρεία. Και εμείς περιμένουμε στη Ρόδο

εργοστάσιο της Δ.Ε.Η. που ενδέχεται να μη γίνει αν η γερμανική εταιρεία κρίνει ότι δεν είναι συμφέρον γι' αυτήν. Ήδη παρατηρούνται καθυστερήσεις. Συζητείται το θέμα του Ε.Ο.Τ. και της παραχωρήσεώς του σε ιδιωτικά κεφάλαια. Ίσως είμαι και εκτός κομματικής γραμμής.

Επιτρέψτε μου όμως μια ιδιαίτερη ευαισθησία, κύριε Υπουργέ. Δεν θα ήθελα –χρησιμοποιώντας υπερβολή στην έκφραση– να κόβει εισιτήριο για την Ακρόπολη της Λίνδου Γιαπωνέζος και στην Ακρόπολη να σερβίρεται σούσι. Γιατί αν μας τελειώσουν οι πλουτοπαραγωγικές πηγές και δεν έχουμε τίποτε άλλο για να φέρουμε στις καίριες σημασίες πλουτοπαραγωγικές πηγές της πατρίδας μας, ίσως να αρχίσουμε να πουλάμε και τον πολιτισμό και τα μνημεία μας. Σε μια τέτοια διαδικασία δεν θα ήθελα να έχω βάλει ούτε το παραμικρό λιθαράκι.

Επομένως, όσον αφορά τη δυνατότητα παραχώρησης του δικαιώματος της εφαρμογής των κανόνων που προβλέπει το σημερινό νομοσχέδιο, εμείς δεν θα αποδεχθούμε αυτή να γίνει σε ιδιωτικά συμφέροντα, γιατί δεν μπορούμε να εικάσουμε τι, ενδεχομένως, θα ακολουθήσει.

Όσον αφορά εν τάχει, αυτά που είπε ο εκλεκτός συνάδελφος από την Πάτρα –ο οποίος είναι πάλι εκτός Αιθούσης– σχετικά με τη νοοτροπία του ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα του υπενθυμίσω –όπως είπα και εχθές– ότι, όσον αφορά τις θέσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. σε σχέση με τις τοπικές κοινωνίες, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι αυτό που εφήρμωσε, που έδωσε τα λιμάνια στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, κάνοντας τα δημοτικά λιμενικά ταμεία. Τώρα, εάν κάποιες αρμοδιότητες εμπλέκονται στις διαδικασίες του ν. 2932, είναι μια άλλη ιστορία και μπορούμε να τη συζητήσουμε.

Δεν μπορεί όμως κανένας να απευθύνει στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. τη μομφή ότι αφήνει τις τοπικές κοινωνίες έξω από χώρους που πραγματικά για εμάς, τους νησιώτες –επιτρέψτε μας μια ιδιαίτερη ευαισθησία– χτυπάει η καρδιά μας, χτυπάει η καρδιά των τοπικών κοινωνιών, της κοινωνικής και της οικονομικής ζωής, τα λιμάνια μας. Άρα, επιτρέψτε μας, οι ευαισθησίες μας να είναι λίγο περισσότερες από τις ευαισθησίες οποιουδήποτε στεριανού συμπολίτη μας.

Τα δημοτικά λιμενικά ταμεία βρίσκονται μεταξύ φθοράς και αφθαρσίας. Προσπαθούν να επιβιώσουν, διότι οι οικονομικοί τους πόροι είναι συγκεκριμένοι και μικροί, είναι τα λιμενικά τέλη.

Έχουμε επιφυλάξεις για το άρθρο 20, για πολλούς λόγους. Οι λόγοι αυτοί ανεφέρθησαν και από τον εισηγητή. Λέχθηκε στην Αίθουσα ότι τα λιμενικά τέλη είναι επισφαλείς, μερικές φορές, απαιτήσεις των λιμενικών ταμείων. Πρέπει να ξεκαθαρίσουμε το εξής: Δεν επιβάλλεται νέο τέλος 5%. Το 5% υφίσταται. Ως λιμενικό τέλος υφίσταται και σήμερα και βέβαια βαρύνει μόνο το εισιτήριο που εκδίδεται στο λιμένα αναχώρησης.

Τι κάνουμε με το σημερινό νομοσχέδιο; Σπάμε το 5% στα δύο. Ο δικαιούχος του λιμένα αναχώρησης παίρνει 2,5% και άλλα 2,5% ο δικαιούχος του λιμένα άφιξης. Πείτε μου, πώς είναι δυνατόν να ψάξει το λιμενικό ταμείο Πάτμου ή Λέρου στα πρακτορεία εκδόσεως εισιτηρίων του Πειραιά, πού είναι το 2,5% που του αναλογεί για να του αποδοθεί; Μπαίνουν σε περιπέτειες τα ήδη προβληματικά λιμενικά ταμεία. Είναι ένας λόγος, αν θέλουμε να εξυγιάνουμε το σύστημα.

Κύριε Υπουργέ, ειπώθηκε και χθες –και το επαναλαμβάνω– ότι βαρύνονται τα εισιτήρια των συμπατριωτών μας που μετακινούνται με τα πλοία με υπέρμετρες αυξήσεις, που δεν έχουν να κάνουν μόνο με αυτή καθ' αυτή την αύξηση του ναύλου. Έχουν να κάνουν με πρόσθετες επιβαρύνσεις, όπως είναι το 5% των λιμενικών ταμείων ή κρατήσεις υπέρ Ν.Α.Τ., τον επίναυλο, τα δικαιώματα του Ο.Λ.Π. και φυσικά το Φ.Π.Α.. Πρέπει να το δούμε αυτό.

Τα λιμενικά ταμεία ζητούν το 5% –μεταφέρω άποψη των λιμενικών ταμείων τουλάχιστον της ιδιαίτερης περιφέρειάς μου, της Δωδεκανήσου– στην επιβίβαση και 1% στην άφιξη, για να αυξηθούν και λίγο οι πόροι τους. Καθαρίστε τα. Από το 5% που εισπράττουν τα λιμενικά ταμεία το 30%, αν αναφερθούμε σε τέλη επί επιβατών προς τρίτες χώρες, αποδίδεται στο Ν.Α.Τ., παράνομο. Το 5% για τα πλοία της ακτοπλοΐας αποδίδεται στο Μετοχικό Ταμείο των Ναυτικών, παράνομο.

Τα λιμενικά τέλη είναι ανταποδοτικά τέλη. Πρέπει να χρησιμοποιούνται για παρεμβάσεις, για βελτιώσεις, για έργα στις λιμενικές ζώνες. Αν θέλουμε, λοιπόν, να βοηθήσουμε την κατάσταση, ας δούμε αυτά. Ήταν ευκαιρία, κύριε Υπουργέ.

Παρακαλώ, λοιπόν, να δεσμευθείτε ότι το θέμα, το πλέγμα των λιμενικών τελών θα το ξανασυζητήσουμε ή ότι θα έρθει καινούργιο νομοσχέδιο.

Άρα δεν ψηφίζουμε και το άρθρο 20 και γι' αυτούς τους λόγους και διατηρούμε τις επιφυλάξεις μας για το άρθρο 21 αναμένοντας τις διευκρινίσεις σας, με βάση αυτά που και οι λοιποί συνάδελφοι κι ο εισηγητής του κόμματός μας ανέφερε στην πρωτολογία του, κύριε Υπουργέ.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Ζωΐδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεώρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, καθώς και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αιώνας» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης», τριάντα δύο μαθητρίες και μαθητές με τέσσερις συνοδούς καθηγητές του 1ου Δημοτικού Σχολείου Ιστιαιάς Ευβοίας και είκοσι δύο μαθήτρες και μαθητές με ένα συνοδό καθηγητή του 2ου Δημοτικού Σχολείου Ξυλοκάστρου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει η Βουλευτής του ΛΑ.Ο.Σ κ. Δήμητρα Αράπογλου.

ΔΗΜΗΤΡΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα την κατανόησή σας στο ζήτημα του χρόνου γιατί, όπως καταλαβαίνετε, με την απόδοση από τη νοηματική θα χρειαστώ λίγο περισσότερο. Καταλαβαίνετε ότι θα πρέπει ο διερμηνέας να καταλάβει απολύτως το νόημα ώστε να το μεταφέρει σωστά.

Αγαπητοί συνάδελφοι, δεν θέλω να πω τα ίδια και να επαναλάβω πράγματα που ήδη οι άλλοι συνάδελφοι έχουν πει. Θα ήθελα να πω όμως, όπως είπε κι ο συνάδελφός μου κ. Ροντούλης, ότι είναι πολύ σημαντικό το θέμα της προσβασιμότητας για τα άτομα με αναπηρία. Επίσης, η ειδική ρύθμιση σε σχέση με τα τέλη που θα πληρώνουν στο εισιτήριο τα άτομα με αναπηρία. Θα πρέπει να ρυθμιστούν αυτά τα ζητήματα, ώστε τα άτομα με αναπηρία να πληρώνουν λιγότερα χρήματα, ειδικά τα άτομα με κινητική αναπηρία και οι κωφοί. Όπως ξέρετε, όλες οι αναπηρίες δεν είναι το ίδιο. Άλλο κωφός, άλλο κινητικά ανάπηρος.

Θα πρέπει και τα κωφά άτομα να δικαιούνται μειωμένο εισιτήριο, γιατί ως τώρα δεν το δικαιούνται. Δεν θα πρέπει να αφορά αυτό μόνο στις κινητικές αναπηρίες, αλλά και στα κωφά άτομα. Και επίσης πρέπει να υπάρχει προσβασιμότητα σε όλα τα ακτοπλοϊκά μέσα κι οι ιδιωτικές εταιρίες να αποδεχθούν αυτές τις ρυθμίσεις.

Σχετικά με το άρθρο 9: Συμφωνούμε με το άρθρο 9, αλλά υπάρχει μια απορία σχετικά με αυτό που αναγράφεται, σε σχέση με τον ορισμό του Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίων, του Υπεύθυνου Ασφάλειας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων και του Υπεύθυνου Ασφάλειας των Λιμένων με τους αναπληρωτές, αυτά δηλαδή που αναγράφονται στο άρθρο 9. Εγώ θα ήθελα να ρωτήσω όμως το εξής. Αυτή η ασφάλεια αφορά μόνο τις λιμενικές εγκαταστάσεις κι ό,τι βρίσκεται στην ξηρά ή και την ασφάλεια του πλοίου όσο αυτό ταξιδεύει, όσο είναι στη θάλασσα; Γιατί και στη διάρκεια του ταξιδιού μπορεί να υπάρξει κίνδυνος. Πρέπει να υπάρχει και εκεί εξασφάλιση συνθηκών ασφαλείας.

Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει εκπαίδευση του πληρώματος για το πώς να αντιμετωπίζουν ζητήματα ασφαλείας σε σχέση με τους επιβάτες, ώστε να μην θρηνήσουμε θύματα, όπως, πώς θα ειδοποιηθεί ο επιβάτης ή τα σώματα ασφαλείας στην ξηρά. Γιατί είναι σημαντικό να εξασφαλίσουμε την ασφάλεια των επιβατών. Μιλάμε για ανθρώπινες ζωές εδώ.

Επίσης όταν μιλάμε για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής

στη θάλασσα, δεν μιλάμε μόνο για τα λιμάνια. Όλοι οι προηγούμενοι συνάδελφοι μίλησαν για τα λιμάνια και συμφωνώ και εγώ, αλλά πρέπει να σκεφθούμε και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Δεν πρέπει να μεριμνήσουμε για τον ασφαλή πλου των πλοίων και για τα ίδια τα πλοία; Τα παλαιά πλοία, που ήδη κυκλοφορούν, θα πρέπει να ελεγχθούν και κάποια θα πρέπει να αποσυρθούν, αν δεν είναι πλέον ασφαλή. Θα πρέπει να ελεγχθούν αν αυτά τα πλοία αντέχουν να κάνουν μεγάλα ταξίδια. Είναι πάρα πολύ σημαντικό, πάλι, για τους επιβάτες.

Στη σχέση με τις σωστικές λέμβους, έχω παρατηρήσει πολλές φορές ότι οι επιβάτες σε περίπτωση κάποιου ναυαγίου πέφτουν κατευθείαν στη θάλασσα, δεν χρησιμοποιούν τις σωστικές λέμβους. Δηλαδή, αυτές είναι χαλασμένες; Πρέπει να φροντίσουμε και σ' αυτό το θέμα την ασφάλεια των επιβατών. Για παράδειγμα, αν είναι χαλασμένες, θα πρέπει να αγοραστούν καινούριες και να τοποθετηθούν. Υπάρχουν γυναίκες σε κατάσταση εγκυμοσύνης. Θα πρέπει να αναγκαστεί μια έγκυος γυναίκα να πέσει στη θάλασσα ή να κουτροβαλήσει στις σκάλες; Και είναι πολύ μεγάλη απόσταση μέχρι να κατέβει στο επίπεδο της θάλασσας, μπορεί να είναι και είκοσι πέντε μέτρα. Γι' αυτό θα πρέπει να ελέγχονται πάρα πολύ καλά οι σωστικές λέμβοι πριν ξεκινήσει το πλοίο. Επίσης υπάρχουν πολλές ελλείψεις στα σωσίβια. Θα πρέπει να αλλάχθούν τα χαλασμένα, πριν τον απόπλου του πλοίου, κάθε φορά να γίνεται σωστός έλεγχος, για το αν όλα είναι στη θέση τους, αν όλα είναι όπως πρέπει να είναι. Τότε θα μπορούμε να μιλάμε πραγματικά για ασφάλεια και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Όλα αυτά αφορούν στην ασφάλεια των πλοίων και όχι μόνο στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Επίσης θα πρέπει το πλήρωμα να έχει πάντα στο νου του τους επιβάτες. Υπάρχουν άτομα με αναπηρία, υπάρχουν κωφά άτομα που έχουν πρόβλημα στην επικοινωνία. Επίσης το πλήρωμα δεν είναι επαρκές πολλές φορές. Πόσους επιβάτες να εξυπηρετήσουν; Πρέπει να γίνουν προσλήψεις πληρωμάτων.

Το άρθρο 14 αναφέρεται στην περίπτωση ασκήσεων ετοιμότητας. Εγώ όμως αναρωτιέμαι ποιες είναι οι ασκήσεις ετοιμότητας. Στην ξηρά γίνονται οι ασκήσεις ετοιμότητας; Στη διάρκεια του ταξιδιού αντίστοιχα; Δεν θα πρέπει και εκεί να γίνονται ασκήσεις ετοιμότητας, να είμαστε προετοιμασμένοι για οτιδήποτε συμβεί; Σε περίπτωση που συμβεί κάτι στη θάλασσα, θα βρίσκονται όλοι απροετοίμαστοι;

Πρέπει να επιμορφωθεί το πλήρωμα, πρέπει να ξέρει να αντιμετωπίσει κάθε περίπτωση, από ναυάγιο μέχρι οτιδήποτε πρόβλημα παρουσιαστεί. Θα πρέπει να σώσει τις ανθρώπινες ζωές, για τις οποίες είναι υπεύθυνο. Αυτά είναι σημαντικά ζητήματα σε περίπτωση ναυαγίου. Μιλάμε για ανθρώπινες ζωές και πάλι.

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

Σε ένα λεπτό τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Έχω επίσης μια άλλη απορία, σε σχέση με τον Κώδικα Ασφάλειας Λιμενικού Πληρώματος. Ο καπετάνιος και το πλήρωμα ξέρουν τον κώδικα ασφαλείας; Αν συμβεί κάτι ποιος θα αναλάβει την ευθύνη;

Σε σχέση επίσης με τον έλεγχο των караβιών, ποιος είναι αρμόδιος για να διενεργεί αυτό τον έλεγχο; Θα πρέπει να ξέρουμε από πού αγοράστηκε αυτό το πλοίο, δηλαδή να περνά ήδη από έλεγχο. Όμως, ποιος είναι ο πραγματικός υπεύθυνος ώστε να δώσει την έγκριση να αρχίσει να ταξιδεύει αυτό το πλοίο;

Αυτά ήθελα να πω. Τα θεωρώ πολύ σημαντικά και σας ευχαριστώ πάρα πολύ για το χρόνο που μου δώσατε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε και εμείς, κυρία Αράπογλου.

Το λόγο έχει η Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Μαρία Δαμανάκη.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ο εισηγητής συνάδελφος κ. Διαμαντίδης και οι άλλοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχουν αναπτύξει τα θέματα του νομοσχεδίου.

Εγώ παίρνω το λόγο για να αναφερθώ μόνο σε ένα άρθρο, το άρθρο 21. Αφορά μια δασική έκταση, ένα δάσος, στα Μελίσσια.

Έχω συνεργαστεί πολλές φορές με το δήμο και τους κατοίκους γι' αυτό το δάσος και νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να δούμε προσεκτικά τι ακριβώς περιλαμβάνει το άρθρο 21 και τι ακριβώς πρόκειται να συμβεί.

Κυρία Πρόεδρε, έχω την εντύπωση διαβάζοντας το άρθρο 21 ότι ο μόνος λόγος για τον οποίο ήρθε αυτό το άρθρο είναι για να μπορέσει ουσιαστικά να αλλάξει η χρήση του χώρου και να μπορέσει ο ιδιοκτήτης, το Ταμείο Ναυτικών στην προκειμένη περίπτωση, το Ν.Α.Τ., να χρησιμοποιήσει κατά το δοκούν αυτές τις εκτάσεις. Και παρ' όλο που σέβομαι το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο και αντιλαμβάνομαι την ανάγκη να αξιοποιηθεί η περιουσία του, νομίζω ότι πρέπει η όποια αξιοποίηση –και σ' αυτό θέλω να είμαι απολύτως σαφής– να γίνει εντός των πολεοδομικών κανόνων που ισχύουν και εντός των όρων που θέτει η μεγάλη ανάγκη που υπάρχει πλέον για την προστασία του περιβάλλοντος γενικότερα, αλλά ειδικότερα για την ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου.

Για να καταλάβουν οι συνάδελφοι, λέω ότι πρόκειται για μία έκταση εκατόν δέκα στρεμμάτων που στην ουσία είναι δάσος. Υπάρχει ένα κτίσμα. Παλαιότερα, αυτό το κτίσμα είχε χρησιμοποιηθεί ως νοσηλευτικό ίδρυμα του εμπορικού ναυτικού. Σταμάτησε να λειτουργεί από το 1978. Όμως, όλη η άλλη η υπόλοιπη περιοχή είναι δάσος. Γι' αυτό και το συγκεκριμένο κτήριο, το συγκεκριμένο ακίνητο βρίσκεται εκτός σχεδίου. Γι' αυτό και με βάση το Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό δεν μπορεί να οικοδομηθεί.

Στην αρχική διατύπωση του νομοσχεδίου οι προθέσεις είχαν αποσαφηνιστεί περισσότερο. Υπήρχε η αναφορά ότι το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο μπορεί πλέον να έχει οποιοδήποτε δικαίωμα και στο κτίσμα και στον περιβάλλοντα οικοδομικό χώρο. Με μία λέξη ουσιαστικά, δηλαδή, είχε αποχαρακτηριστεί η έκταση από δάσος και είχαμε πάει στην κατηγορία του οικοπέδου.

Απ' ό,τι είδα, ο κύριος Υπουργός σε μία γραπτή διατύπωση που έχει δώσει, έχει αλλάξει και έχει αφαιρέσει αυτή τη λέξη. Αυτό είναι πολύ σημαντικό και θετικό, αλλά κατά την άποψή μου δεν αρκεί. Και εξηγούμαι: Αυτή τη στιγμή υπάρχει το κτίσμα το οποίο χρησιμοποιείται σαν νοσοκομείο. Υπάρχει ο περιβάλλων χώρος που είναι δάσος. Κατά την άποψή μου, δεν μπορεί να γίνεται οποιαδήποτε συζήτηση για να οικοδομηθεί το δάσος το οποίο βρίσκεται ουσιαστικά μέσα σε μία ευρύτερη κατοικημένη περιοχή, αλλά είναι εντός σχεδίου.

Σε κάθε περίπτωση, δηλαδή, δεν μπορεί, ενώ η έκταση έχει χαρακτήρα πολεοδομικό εκτός σχεδίου και έτσι είναι χαρακτηρισμένη και στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο των Μελισσίων, να αλλάξει χρήση διά της πλαγίας οδού με μία άσχετη ρύθμιση που έρχεται στη Βουλή.

Υπάρχει όμως και το κτίσμα. Το κτίσμα έχει συγκεκριμένη χρήση. Είναι νοσοκομείο. Γιατί στη διάταξη η οποία τελικά έρχεται –και μετά την επαναδιατύπωση του κυρίου Υπουργού– γίνεται αναφορά ότι ο ιδιοκτήτης έχει πλέον δικαίωμα για οποιαδήποτε χρήση; Τι ακριβώς θα γίνει εκεί; Θα λειτουργήσει σαν νοσοκομείο; Θα γίνει εμπορικό κέντρο; Ποια είναι η χρήση του; Γιατί γίνεται αναφορά σε οποιαδήποτε άλλη χρήση και όχι ειδικά στη χρήση που είχε το συγκεκριμένο κτήριο ως νοσοκομείο που ασφαλώς κανείς δεν θα μπορούσε να έχει αντίρρηση να συνεχίσει να χρησιμοποιείται έτσι;

Ένα δεύτερο θέμα είναι το εξής: Γιατί δεν γίνεται συγκεκριμένη αναφορά ότι τα δικαιώματα του ιδιοκτήτη –εν προκειμένω, του Ν.Α.Τ.– θα ασκηθούν στο πλαίσιο των γενικών πολεοδομικών ισχυουσών διατάξεων; Γιατί γίνεται μία γενική αναφορά που ουσιαστικά νομιμοποιεί μία εξαίρεση από το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς;

Κυρία Πρόεδρε, το θέμα είναι αρκετά σοβαρό. Εγώ θεωρώ ότι η Κυβέρνηση πρέπει να έχει σαφή θέση απέναντι σ' αυτό το θέμα. Υπάρχει μια διάταξη που λέει ότι οποιαδήποτε διαφορά θα παραπεμφθεί στον Υπουργό. Εν προκειμένω, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτίας κ. Βουλγαράκης θα αποφασίσει. Όμως, όπως καταλαβαίνετε, οποιαδήποτε διαβεβαίωση του Υπουργού δεν μπορεί να μας καλύψει, διότι αύριο μπορεί να έχουμε κάποιον

άλλον Υπουργό, ο οποίος με κάποια άλλα κριτήρια, με κάποια άλλα συμφέροντα, με κάποιες άλλες διαδικασίες, θα προχωρήσει στη λύση των όποιων διαφορών.

Γι' αυτό, κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να πω κάτι και θα είμαι πολύ συγκεκριμένη. Εγώ υποστηρίζω την πρόταση του δήμου –και την πρόταση των κατοίκων της περιοχής– που αναγνωρίζει βεβαίως στο ΝΑΤ τα δικαιώματά του, αναγνωρίζει τη χρήση του κτηρίου ως νοσοκομείου, αλλά από εκεί και πέρα για οτιδήποτε άλλο, παραπέμπει στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο των Μελισσίων και στις ευρύτερες ισχύουσες γενικές πολεοδομικές διατάξεις.

Επιμένω στην πρόταση αυτή, αναγνωρίζοντας ότι και στο παρελθόν πολλές φορές –κακώς, κατά την άποψή μου, όπως φαίνεται εκ των υστέρων βεβαίως– υπήρξε μία ελαστικότητα στο πώς το δημόσιο χρησιμοποιούσε τα οικονομικά και άλλα του δικαιώματα.

Πολλές φορές, δηλαδή και σ' αυτήν την Αίθουσα –και εγώ προσωπικά είμαι παλιά Βουλευτής και έχω αυτήν την αίσθηση– ψηφίζαμε όλοι να υπάρχουν διάφορα δημόσια κτίρια κατά παρέκκλιση –θυμάμαι αυτήν την έκφραση– των ισχυουσών διατάξεων.

Νομίζω, κυρία Πρόεδρε, ότι αυτή η τακτική, η οποία και παλαιότερα ήταν λαθεμένη, πρέπει τώρα πια να σταματήσει. Εάν μιλάμε για μια γενικότερη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση, αν μιλάμε για τα όσα το λεκανοπέδιο έχει να υποστεί και μάλιστα μετά από τις πρόσφατες πυρκαγιές, νομίζω ότι πρέπει να συμφωνήσουμε ότι σε καμιά περίπτωση δεν θα πρέπει να υπάρχει παρέκκλιση ούτε για το δημόσιο ούτε για τα ταμεία, αλλά ούτε για κανέναν εν τέλει από τις ισχύουσες διατάξεις.

Επαναλαμβάνω και κλείνω με το εξής: Το γεγονός ότι αφαιρέθηκε η φράση «οικοπεδικού χώρου» είναι σημαντικό και θετικό και είναι κάτι που αναγνωρίζουμε στον κύριο Υπουργό. Θεωρώ, όμως, ότι για την πλήρη κάλυψη –και για να συνεννοηθούμε– του θέματος ο Υπουργός πρέπει να δεχθεί ότι τα οποιαδήποτε δικαιώματα του ιδιοκτήτη ασκούνται μέσα στο πλαίσιο των γενικών πολεοδομικών διατάξεων και ότι δεν θα υπάρξει έμμεση αλλαγή χρήσης μ' αυτήν τη διάταξη.

Εάν υπάρχει θέμα αλλαγής χρήσεως του κτηρίου, να υπάρξει κανονική αναφορά στην πολεοδομία, στο αρμόδιο Υπουργείο και το αρμόδιο Υπουργείο να αποφασίσει για την αλλαγή χρήσης, αφού εφαρμοστούν και οι σχετικές διατάξεις και αφού και ο δήμος και οι κάτοικοι πουν τη γνώμη τους. Όχι από το παράθυρο αλλαγή χρήσης, όχι από το παράθυρο γενική αναφορά σε παρεκκλίσεις διατάξεις.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε, κυρία Δαμανάκη.

Το λόγο έχει ο κ. Παναγιώτης Μπεγλίτης, Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησα με ιδιαίτερη προσοχή τη συζήτηση του σχεδίου νόμου και χθες και σήμερα το πρωί και θέλω να διατυπώσω την άποψή μου. Θεωρώ ότι αυτή η συζήτηση περιστράφηκε περισσότερο ή λιγότερο γύρω από επιμέρους τεχνοκρατικά ζητήματα. Ωστόσο, συζητούμε ένα ζήτημα κάθε άλλο παρά τεχνοκρατικό. Το θέμα δεν είναι η απλή, θα έλεγα, γραμμική μεταφορά της κοινοτικής έννομης τάξης –του σχετικού κανονισμού 725/2004 και της σχετικής οδηγίας 65/2005– δηλαδή, η ενσωμάτωση και η μεταφορά τους στην εσωτερική συνταγματική έννομη τάξη της χώρας, αλλά έχουμε να κάνουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με ένα κρίσιμο ζήτημα που αφορά το θέμα της ασφάλειας υπό τη διπλή της έννοια. Ασφάλεια ως θεμελιώδες δημοκρατικό δικαίωμα των πολιτών και ασφάλεια ως εθνική ασφάλεια που συνδέεται με τα εθνικά συμφέροντα της χώρας.

Δεν έχουμε απλά να κάνουμε, με την ασφάλεια –πολύ σημαντικό ασφαλώς θέμα– των εργασιακών σχέσεων των λιμενικών εγκαταστάσεων, αλλά με την ασφάλεια όπως αυτή πλέον ορίζεται από το ευρωπαϊκό και διεθνές κεκτημένο μετά την 11η Σεπτεμβρίου του 2001. Βρισκόμαστε πλέον ως χώρα, ως Ευρωπαϊκή Ένωση, ως διεθνές σύστημα σε μία νέα περίοδο, η οποία

ρυθμίζεται και καθορίζεται από την ανασφάλεια, από διεθνείς προκλήσεις και κινδύνους, από το ζήτημα της διεθνούς τρομοκρατίας ως υπαρκτό πρόβλημα και όχι ως πρόσχημα, όπως πολύ επιτυχώς ειπώθηκε και χθες και σήμερα.

Απ' αυτήν την άποψη θα περίμενα από την Κυβέρνηση και τον αρμόδιο Υπουργό κ. Βουλγαράκη, στο σχέδιο νόμου που συζητούμε να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί σε ορισμένα επιμέρους θέματα που συνδέονται με ζητήματα θεμελιωδών δικαιωμάτων των πολιτών όπως είναι η ασφάλεια. Και θα περίμενα σε πολλά από τα επιμέρους άρθρα που συζητούμε, σήμερα, να μην αφήνουμε στη διακριτική ευχέρεια του πολιτικού προϊστάμενου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας -στη συγκεκριμένη περίπτωση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας- να ρυθμίζει με απλές υπουργικές αποφάσεις ή κατόπιν πρωτοβουλίας του μέσω προεδρικών διαταγμάτων κρίσιμα ζητήματα.

Αναφέρω ένα πρώτο παράδειγμα για να είμαι πιο συγκεκριμένος. Αναφέρω ως παράδειγμα το άρθρο 5 και ειδικότερα την παράγραφο 2 του άρθρου 5.

Διαφωνούμε τελείως. Οι συνάδελφοί μου του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ο κ. Διαμαντίδης αναφέρθηκαν εκτεταμένα σε αυτό το θέμα. Δεν μπορούμε να δεχθούμε όμως κυρία Πρόεδρε, να ρυθμίζει ο εκάστοτε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας σημαντικά θέματα παραχώρησης μελετών και αξιολόγησης της ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων σε ιδιωτικές εταιρείες και ο ίδιος ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, με απλή του υπουργική απόφαση, να ρυθμίζει το παράρτημα 4 της σχετικής οδηγίας 65/2005. Είναι, κύριε Υπουργέ, πολύ σοβαρό ζήτημα αυτό. Δεν μπορούμε, να δεχθούμε με την όποια καλοπροαίρετη εμπιστοσύνη έχουμε στον εκάστοτε Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, να αφεθεί ανεξέλεγκτα αυτό το ζήτημα στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την ευκαιρία αυτή θα ήθελα να επισημάνω και κάτι άλλο. Η ανάθεση σε ιδιωτικές εταιρείες της αξιολόγησης της ασφάλειας είναι μια συνειδητή πολιτική επιλογή της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και του αρμόδιου Υπουργού. Πρέπει να είμαστε ξεκάθαροι σ' αυτό. Ούτε ο κανονισμός, ούτε η οδηγία επιβάλλουν στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να προχωρήσουν σε αυτήν τη ρύθμιση. Είναι επί μέρους επιλογή της Κυβέρνησης του κράτους-μέλους. Και αυτό πρέπει να γίνει συνειδητή από όλους. Γι' αυτό λοιπόν δεν το ψηφίζουμε, όπως είπε και ο κ. Διαμαντίδης. Είναι ένα άρθρο και μια παράγραφος που ουσιαστικά αφήνει ανεξέλεγκτα τα ζητήματα ασφάλειας σε ιδιωτικές εταιρείες. Και ερωτώ, κυρία Πρόεδρε: Ζητήματα εμπιστευτικότητας, ασφάλειας, μπορεί να τα διαχειριστεί μια ιδιωτική εταιρεία; Ζητήματα που απαιτούν υψηλή τεχνογνωσία, απαιτούν υψηλό ποσοστό ροής πληροφοριών και εσωτερικών και εξωτερικών; Πως θα εμπιστευτούν η Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών, το Υπουργείο Εξωτερικών, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, να συνεργαστούν με μια ιδιωτική ανεξάρτητη εταιρεία για να αξιολογηθούν ζητήματα ασφάλειας λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων; Πώς μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μια χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης -ας πάρουμε το παράδειγμα που ενδιαφέρει ιδιαίτερα, τις Ηνωμένες Πολιτείες- θα μπορούσαν στην προκειμένη περίπτωση να συνεργαστούν με ιδιωτικές εταιρείες οι οποίες υποστηρίζουν ότι είναι αρμόδιες σε ζητήματα αξιολόγησης κινδύνων και ασφάλειας λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων;

Δεύτερο θέμα που θα ήθελα ιδιαίτερα να επισημάνω, κύριε Υπουργέ: Είπα και στην αρχή της παρέμβασής μου ότι αφήνονται πολλά ζητήματα σε εκκρεμότητα για να ρυθμιστούν από προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις. Αυτό το έχουμε ξαναδεί στο παρελθόν. Διαφωνώ τελείως με μια τέτοια προσέγγιση, πολύ περισσότερο όταν έχουμε να κάνουμε, όπως είπα, με ζητήματα ασφάλειας ως θεμελιώδους δημοκρατικού δικαιώματος και ως κρίσιμου ζητήματος για την ίδια την ασφάλεια της χώρας. Έχουμε δει και στο παρελθόν θέματα σημαντικά να αφήνονται στην εκ των υστέρων κάλυψη και ρύθμισή τους με προεδρικά διατάγματα. Θέλω ιδιαίτερα να αναφερθώ σε έναν παλιό νόμο της δικής μας κυβέρνησης το ν. 2932/2001 και να αναφερθώ, κύριε Υπουργέ, με την ευκαιρία αυτή στο πολύ σημαντικό για τις τοπικές κοινωνίες ζήτημα της μεταφοράς των

αρμοδιοτήτων των λιμενικών ταμείων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Και εμείς τότε είχαμε υποσχεθεί να καλύψουμε αυτό το θέμα με τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων, μέσω προεδρικού διατάγματος. Μέχρι το 2004 δεν το κάναμε. Ωστόσο, στη συνέχεια και ο προηγούμενος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης, επανειλημμένως και στην Ε.Ν.Α.Ε. και κυρίως στην Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. είχε υποσχεθεί τη μεταφορά αυτών των αρμοδιοτήτων. Και ανατρέχοντας στα Πρακτικά των ετήσιων συνεδρίων της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. βλέπω κάθε χρόνο συμπεριλαμβανομένης και αυτής της χρονιάς που έγινε το συνέδριο, να επανέρχεται το αίτημα αυτό. Και θέλω, με την ευκαιρία αυτή κύριε Υπουργέ, να μεταφέρω το αίτημα όλων των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Νομού Κορινθίας, νομού στον οποίο εκλέγομαι, δημάρχων, οι οποίοι δεν είναι κατ' ανάγκη, δήμαρχοι που υποστηρίζονται από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. -πολλοί από τους δημάρχους αυτούς υποστηρίζονται από την κυβερνώσα παράταξη, από τη Νέα Δημοκρατία. Πρέπει αυτό το ζήτημα να λυθεί, εν πάση περιπτώσει με πρωτοβουλία δική σας με προεδρικό διάταγμα αφού έτσι προβλέπει ο νόμος.

Είναι κρίσιμο ζήτημα, όχι απλά διαχείρισης για τις τοπικές κοινωνίες, είναι κρίσιμο ζήτημα που συνδέεται με τη λειτουργικότητα και την αποτελεσματικότητα των λιμενικών ταμείων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε τον κ. Μπεγλίτη.

Γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρείται παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας ενενήντα σπουδαστές της Σχολής Άμυνας του ΝΑΤΟ, οι οποίοι στη συνέχεια θα ξεναγηθούν στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αιώνας» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης».

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Πάνος Παναγιώτοπουλος έχει το λόγο.

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πολύ σημαντικό το περιεχόμενο του νομοσχεδίου που συζητούμε σήμερα. Κι επειδή ακριβώς είναι ένα κρίσιμο νομοσχέδιο, θα έχει ιδιαίτερα μεγάλη βαρύτητα να ψηφιστεί απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής, διότι αποτελεί κοινό τόπο ότι ο ελληνισμός, η Ελλάδα είναι μία χώρα με πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεθνή ποντοπόρο ναυτιλία. Ταυτόχρονα, όμως, η Ελλάδα, λόγω της ιδιαιτερότητας της γεωμορφολογίας της, είναι χώρα αρχιπελαγική. Και με δεδομένο ότι ο τουρισμός είναι μία βασική παράμετρος δημιουργίας πλούτου στην χώρα μας, συμβάλλει αποφασιστικά, δηλαδή, στη διαμόρφωση και στην αύξηση του Α.Ε.Π., γνωρίζουμε ότι τα λιμάνια είναι από τους βασικούς πνεύμονες της οικονομίας μας και ως εκ τούτου λειτουργία των λιμανιών, χωρίς πλήρεις προδιαγραφές ασφαλείας, δεν είναι δυνατόν να υπάρξει.

Ερχεται, λοιπόν, η Ελλάδα σήμερα μέσω της Εθνικής Αντιπροσωπείας της και κυρώνει ένα πλαίσιο διεθνών συμβάσεων και κανόνων που ισχύουν και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αφορούν τον περίφημο Κώδικα ISPS, με την εφαρμογή του οποίου εμπεδώνεται ακριβώς το πλαίσιο των ρυθμίσεων εκείνων που θεωρούνται απαραίτητες να λειτουργούν, για να έχουμε ασφάλεια στα λιμάνια, ιδιαίτερα μετά τις συνθήκες που προέκυψαν στο διεθνές πεδίο, μετά την τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη. Μπορεί κανείς σε επίπεδο, αν θέλετε, πολιτικής -γιατί άκουσα κατά τη διάρκεια του δημέρου της συζήτησης ενστάσεις ότι ο Κώδικας ISPS φέρνει τη σφραγίδα της αμερικανικής κυριαρχίας στη διεθνή ναυτιλία- να έχει τις οποιεσδήποτε ενστάσεις για την αμερικανική πολιτική πάνω στα θέματα αυτά. Αυτό, όμως, για το οποίο δεν μπορεί να αμφιβάλλει, δεν μπορεί να αμφισβητήσει -γιατί αντίκειται προς την κοινή λογική- είναι ότι δεν μπορούμε να έχουμε λειτουργία λιμανιών, χωρίς πιστοποιημένες συνθήκες ασφαλείας. Και αυτό είναι κάτι που πριν απ' όλα και πάνω απ' όλα ενδιαφέρει την

Ελλάδα, ενδιαφέρει τη χώρα μας.

Όπως είπα πριν, τα λιμάνια είναι πνεύμονας για την ελληνική οικονομία, πνεύμονας οξυγόνου για την Ελλάδα και την κοινωνία μας, αλλά επιπλέον είναι μία από τις πύλες μέσα από την οποία θα περάσουν τα μεγάλα οικονομικά σχέδια για την ανάπτυξη της χώρας στον παρόντα και στο μέλλοντα χρόνο. Εμείς, λοιπόν, όχι μόνο δεν πρέπει να διαμαρτυρόμαστε, πρέπει να είμαστε επισπεύδοντες σε τέτοιου είδους διαδικασίες.

Με την ευκαιρία, όμως, της συζήτησης αυτού του πολύ σημαντικού νομοσχεδίου, θέλω να κάνω μία γενικότερη αναφορά στον τρόπο με τον οποίον το πολιτικό σύστημα μέχρι σήμερα και οι λειτουργοί του αντιμετωπίσαμε τον παράγοντα που λέγεται «ναυτιλία, εφοπλισμός». Είναι αλήθεια ότι για πολλές δεκαετίες η δημόσια ζωή της Ελλάδας ταλαιπωρήθηκε από ορισμένα ιδεολογικά σύνδρομα και ορισμένες πολιτικές και ιδεολογικές αγκυλώσεις. Ακούγαμε αφορισμούς, όπως «οι εφοπλιστές», «οι πειρατές», «οι ληστές», «οι εκμεταλλευτές». Θα μου πείτε: δεν υπάρχουν γκρίτζες πλευρές και στον εφοπλισμό; Βεβαίως υπάρχουν, όπως σε κάθε άλλο επάγγελμα, σε κάθε άλλη δραστηριότητα.

Νομίζω όμως ότι σήμερα συνειδητοποιεί πλέον το σύνολο, η μεγάλη πλειοψηφία της κοινής γνώμης, ότι ο εφοπλισμός προσέφερε και μπορεί να προσφέρει ακόμη περισσότερα πράγματα στην Ελλάδα και ότι η Ελλάδα πρέπει να διεκδικήσει και να πιστέψει για τον εαυτό της ότι έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα.

Το λιμάνι, το επίνειο της πρωτεύουσάς μας, των Αθηνών, ο Πειραιάς, αυτήν τη στιγμή έχει εγκατεστημένο το 25% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τι άλλο λοιπόν από το να αναδειχθούμε όλοι το αυτονόητο, ότι η χώρα μας είναι μία διεθνής υπερδύναμη σε θέματα ποντοπόρου ναυτιλίας, να το πιστέψουμε, να το στηρίξουμε!

Επίσης, ακούω κατά καιρούς ορισμένους αφορισμούς, όπως «να φορολογήσουμε τη ναυτιλία, να κάνουμε, να ράνουμε, να δείξουμε». Ακούστε να δείτε: Βεβαίως ο κάθε ένας πρέπει να συνεισφέρει στον εθνικό προϋπολογισμό, βεβαίως ο κάθε ένας πρέπει να συνεισφέρει στα βάρη τα οποία επιωμίζονται όλοι οι Έλληνες και όλες οι Ελληνίδες, αλλά εδώ πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν την ιδιαιτερότητα. Τα πλοία έχουν προπέλες, τα πλοία δεν έχουν κεφαλαιουχικά περιουσιακά στοιχεία μονίμως εγκατεστημένα, η παγκόσμια ναυτιλία έχει τις δικές της προδιαγραφές, το δικό της ανταγωνιστικό πλαίσιο και μέσα σε αυτό πρέπει να κινηθούμε με ευελιξία, πρέπει να έχουμε συνεχή διάλογο με την ελληνοκίνητη ή ελληνική ναυτιλία, για να μπορούμε να πάρουμε αυτό που και αυτοί θέλουν να δώσουν στην πατρίδα, την οποία, στη μεγάλη τους πλειοψηφία, αποδεικνύουν ότι δεν ξεχνούν.

Επίσης, αυτό το οποίο έχουμε ανάγκη είναι η συνολική αναβάθμιση της εικόνας του ναυτικού στην ελληνική κοινωνία. Και αυτό πρέπει να ξεκινήσει από μία αναβάθμιση και έναν γενναίο εκσυγχρονισμό όλου του συστήματος εκπαίδευσης και παιδείας που αναδεικνύει τους Έλληνες ναυτικούς.

Το επάγγελμα του ναυτικού για τον Έλληνα και την Ελληνίδα μπορεί να δώσει μία σημαντική διέξοδο στα όνειρα, στη δημιουργική φαντασία και στο μεράκι εκατοντάδων χιλιάδων παιδιών μας. Είναι στο χέρι μας, λοιπόν, να προχωρήσουμε σε αυτήν την πλήρη αναβάθμιση την οποία χρειάζεται ο τόπος, ζητάει ο εφοπλιστικός κόσμος και να διαμορφώσουμε με έναν συνεχή διάλογο μαζί τους τις καλύτερες δυνατές συνθήκες για να αξιοποιήσουμε το γεγονός. Και το λέω για να ακουστεί για μία ακόμα φορά στην Αίθουσα της Εθνικής Αντιπροσωπείας, ότι η Ελλάδα είναι χώρα πρωταγωνίστρια και είμαστε διεθνής υπερδύναμη στα θέματα της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με δύο-τρεις παρατηρήσεις ακόμα.

Άκουσα πολλές ενστάσεις για το θέμα του φορέα των υπηρεσιών ασφάλειας στα λιμάνια. Νομίζω ότι ο Υπουργός στην ομιλία του έθεσε σωστά το πλαίσιο, αλλά πρέπει να το διευκρινίσουμε περαιτέρω. Τον στρατηγικό σχεδιασμό των θεμάτων ασφαλείας στα λιμάνια –γιατί είναι θέματα εθνικής ασφαλείας– πρέπει να συνεχίσει να τον έχει το Λιμενικό. Από εκεί και πέρα, τη διεκπεραίωση των σχετικών υπηρεσιών δεν υπάρχει λόγος

να την έχει το Λιμενικό, μπορούν να την έχουν οι ιδιώτες μέσα στις συνθήκες και στα πλαίσια που ορίζουν οι κείμενες νομικές διατάξεις αλλά και προβλέπουν και οι διατάξεις του σχετικού νόμου. Μην κάνουμε σύγχυση μεταξύ του ενός και του άλλου. Την πολιτική ασφαλείας των λιμανιών θα τη χαράσσει το κράτος. Από εκεί και πέρα όμως δεν βλέπω γιατί υπάρχουν ενστάσεις για τη σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα. Δεν μπορεί να ενοχοποιούμε στον εικοστό πρώτο αιώνα για τέτοιου είδους συμπεράξεις και τέτοιου είδους δραστηριότητες.

Με αυτές τις σκέψεις θέλω να τονίσω για μία ακόμα φορά πόσο σημαντικό είναι να στείλουμε ένα μήνυμα από εδώ, ότι η Ελλάδα, η πρωταγωνίστρια χώρα διεθνώς στα θέματα ποντοπόρου ναυτιλίας, μία από τις σημαντικότερες διεθνείς δυνάμεις στον τουρισμό, η Ελλάδα η αρχιπελαγική χώρα, προχωρεί και κυρώνει με ομόφωνη απόφαση της Εθνικής της Αντιπροσωπείας αυτό το τόσο σημαντικό πλαίσιο ασφαλείας, χωρίς το οποίο δεν μπορούν να λειτουργήσουν τα λιμάνια, δηλαδή δεν μπορεί να λειτουργήσει αυτός ο τόσο καίριας σημασίας πνεύμονας για την ανάπτυξη, για τον τουρισμό μας για τον παρόντα και τον μέλλοντα χρόνο της χώρας μας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Παναγιωτόπουλε.

Ο Βουλευτής κ. Τσιτουρίδης ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό από 30 Νοεμβρίου 2007 έως 3 Δεκεμβρίου 2007 για προσωπικούς λόγους.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Ντινόπουλος.

ΑΡΓΥΡΗΣ ΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, θα αναφερθώ στο άρθρο 21 του νομοσχεδίου. Πρώτα απ' όλα θέλω να σας δώσω μία εικόνα του τι επικρατεί στο συγκεκριμένο νοσοκομείο διότι εκεί πέρα υπάρχει το κτήριο του νοσοκομείου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Είναι μία εικόνα η οποία πραγματικά απαξιώνει καθ' οιονδήποτε τρόπο τη ναυτιλία μας. Είναι ένα ερείπιο το οποίο μετατρέπεται ενίοτε και σε στέκι περιθωριακών ατόμων. Αναρωτιέμαι εάν η ναυτιλία μας, η οποία λειτουργεί σ' ένα τόσο ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, δεν πλήττεται από μία τέτοια εικόνα η οποία ανά πάσα στιγμή μπορεί να παραχθεί στα διεθνή μέσα ενημέρωσης. «Ξέφραγο αμπέλι» είναι εκεί και βεβαίως γι' αυτό υπάρχουν ευθύνες διότι επί τριάντα συναπτά έτη το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο δεν έχει φροντίσει για την αξιοποίηση του συγκεκριμένου κτιρίου, του συγκεκριμένου νοσοκομείου ή αν μη τι άλλο εάν δεν μπορεί να λειτουργήσει ως νοσοκομείο, τουλάχιστον να μη δίνει αυτήν την εικόνα αθλιότητας που έχει σήμερα.

Η περιοχή αυτή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επλήγη το τελευταίο καλοκαίρι από πυρκαγιές και όλοι γίναμε μάρτυρες στο πώς μπαίνουν αυτές οι πυρκαγιές. Θα σας αναφέρω χαρακτηριστικά, κύριε Υπουργέ, ότι σε διπλανό αλσύλλιο τη μία ημέρα με δικαστική απόφαση –η οποία βεβαίως έχει την έννοια τίτλου ιδιοκτησίας– εξεδόθη δικαστική απόφαση που επιδικάζει δάσος σε ιδιώτη και ύστερα από μερικές ημέρες κάηκε το δάσος. Άρα λοιπόν θα πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί όταν αναφερόμαστε σε τέτοιες εκτάσεις.

Το σύνολο της έκτασης είναι εκατόν είκοσι στρέμματα και αναρωτιέμαι: Αυτό μπορεί να γίνει –όπως λέει το συγκεκριμένο άρθρο– ολικώς ή μερικώς νοσοκομείο. Εάν αξιοποιηθεί για να γίνει νοσοκομείο, καλώς να γίνει μερικώς. Εάν αξιοποιηθεί ολικώς, σε εκατόν είκοσι στρέμματα χτίζουμε δέκα «MEMORIAL».

Υπάρχει ένα ιδιόμορφο καθεστώς. Εάν πάτε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βλέπετε κυριολεκτικά μία δασική έκταση η οποία είναι στο μέσον ενός πολεοδομικού ιστού. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν την τεράστια αξία που έχει το συγκεκριμένο ακίνητο, όχι μόνο για τους κατοίκους της στενής περιοχής, δηλαδή του Δήμου Μελισσιών, αλλά και για την ευρύτερη περιοχή.

Θέλω να πω και κάτι ακόμα. Παράπλευρο γειτονικό ακίνητο εκτάσεως ογδόντα στρεμμάτων που είναι το Νοσοκομείο «Παπαδημητρίου» έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ως δασική έκταση. Αυτό το κτίριο που είναι εκεί πέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποκαλείται νοσοκομείο. Πραγματικά καθόλου δεν τιμά τη χώρα μας το ότι βρίσκεται σ' αυτήν την κατάσταση και νομίζω ότι κρατάει σε μία ιδιότυπη περιβαλλοντική ομηρία την ευρύτερη περιοχή διότι ποτέ δεν αξιοποιήθηκε μέχρι σήμερα επί τριάντα συναπτά έτη.

Πρέπει να τονίσουμε, κύριε Υπουργέ, ότι βεβαίως σεβόμεθα όλοι και μάλιστα σε μία δεδομένη χρονική συγκυρία τα περιουσιακά στοιχεία των ταμείων. Γνωρίζουμε ότι το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο πλείστους όσους ναυτικούς συνταξιούστους, πολύτιμα τα αποθεματικά του, πολύτιμη η κινητή και ακίνητη περιουσία του, αλλά από την άλλη μεριά και το περιβάλλον είναι πλέον στις μέρες μας ένα απόλυτο μέγεθος. Στην εποχή του φαινομένου του θερμοκηπίου, νομίζω ότι πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα ευαίσθητοι όταν αναφερόμαστε σ' έναν από τους τελευταίους πνεύμονες πρασίνου που έχουν απομείνει σε μία περιοχή η οποία έχει έναν ταχύτατο ρυθμό οικιστικής ανάπτυξης.

Θέλω, επίσης, να πω ότι πραγματικά, ακόμη και εάν θέλαμε να δείξουμε αυτήν την επιμονή μας, ότι καλώς, εάν βρεθούν και οι πόροι, κανείς δεν αρνείται το συγκεκριμένο κτίριο να γκρεμιστεί ή, εν πάση περιπτώσει, να μετατραπεί σε ένα σύγχρονο νοσοκομείο, μένουν άλλα εκατό στρέμματα. Τι θα γίνουν αυτά;

Νομίζω, λοιπόν, ότι είναι μία ιδανική περίπτωση, μία σπάνια ευκαιρία για την ευρύτερη περιοχή, αυτή η υπόλοιπη έκταση - δεν ξέρω με ποιο καθεστώς θα είναι, ο Δήμος Μελισσίων έχει εκπονήσει και μελέτες, αλλά υπάρχει και από την πλευρά της δημοτικής αρχής μία πολύ καλή διάθεση συνεργασίας- να αξιοποιηθεί επ' ωφελεία των κατοίκων της περιοχής, αλλά και γενικότερα των βορείων προαστίων, που δεν είναι πλέον και τόπος διαμονής μόνο προνομιούχων. Υπάρχουν συνταξιούχοι, μικρά παιδιά, ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, οι οποίες θα μπορούσαν να απολαύσουν αυτόν το χώρο, στον οποίο τώρα δεν τολμούν να ζυγώσουν, ακριβώς εξαιτίας αυτού του ερειπίου.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι θα μπορούσαμε να προσθέσουμε αυτήν τη διάταξη, ότι απορρέουν από την κυριότητα επί του ακινήτου αυτού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της δασικής και πολεοδομικής νομοθεσίας. Βεβαίως, από στενή νομική άποψη θα μπορούσε να πει κανείς ότι ίσως είναι περιττό, ότι ίσως είναι μια νομική υπερβολή. Εν πάση περιπτώσει, όμως, δεν καταρτίζουμε, δεν νομοθετούμε αυτήν τη στιγμή τον αστικό ή τον ποινικό κώδικα, δεν νομοθετούμε δηλαδή και παράγουμε ένα νομοθέτημα το οποίο, εάν θέλετε, είναι υψηλής νομικής στάθμης. Είναι ένα νομοσχέδιο, στο οποίο νομίζω ότι, εάν προσθέταμε και αυτή τη διάταξη, τρόπον τινά θα καθιστούσαμε την τοπική κοινωνία, διότι υπάρχει μεγάλη ανησυχία. Εάν το θέλετε, πρέπει να πω ότι είναι ένα από τα κυρίαρχα ζητήματα, τα οποία απασχολούν το Δήμο Μελισσίων και τους γειτονικούς δήμους, διότι καθημερινά βλέπουν -και αγωνιούν- την απαξίωση του χώρου.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι δεν θα έβλαπτε, εάν προσθέταμε μια τέτοια διάταξη, αλλά θα ήταν επ' ωφελεία, διότι θα έδινε τη δυνατότητα στην τοπική κοινωνία να μπορέσει και αυτή να αναπτύξει κάποιες προτάσεις, να έρθει σε επαφή με τους αρμόδιους φορείς είτε του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου είτε του ίδιου του Υπουργείου, έτσι ώστε να αξιοποιηθεί μέσα σε ένα πλαίσιο ευρύτερης κοινωνικής αλληλεγγύης. Διότι, εν πάση περιπτώσει, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο έχει μεν την κυριότητα της έκτασης, όπως αυτή απεκτήθη εδώ και πάρα πολλά χρόνια, όταν η ευρύτερη περιοχή ήταν ένα τεράστιο δάσος και βεβαίως τώρα έχει μετατραπεί σε πόλη, αλλά νομίζω ότι μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο ευρύτερης κοινωνικής αλληλεγγύης μεταξύ φορέων, που από τη μια μεριά είναι το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ή και το Υπουργείο και από την άλλη μεριά η Τοπική Αυτοδιοίκηση, θα μπορούσαμε και νοσοκομείο, επιτέλους, να κάνουμε και η ευρύτερη περιοχή να αξιοποιηθεί με τέτοιον τρόπο, ώστε αφ' ενός, μεν, να διασωθεί το συγκεκριμένο δάσος, ένας από τους τελευταίους, επαναλαμβάνω, πνεύμονες πρασίνου, και αφ' ετέρου να αποκτήσει έναν ιδιαίτερα κοινωνικό ρόλο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε, κύριε

Ντινόπουλε.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Απόστολος Κατσιφάρας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, ακόμη και σήμερα η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας δεν κατανοεί τα πραγματικά προβλήματα, αυτά που θα δούμε μπροστά μας αμέσως μετά από την εφαρμογή των μελετών.

Κύριε Υπουργέ, εμείς δηλώσαμε σε όλα τα επίπεδα ότι θέλουμε η ναυτιλία μας να είναι ανταγωνιστική, ότι θέλουμε να παρακολουθεί τις διεθνείς εξελίξεις και να παίζει καθοριστικό ρόλο, ενισχύοντας την οικονομία της, βελτιώνοντας τις υποδομές της και κάνοντας καλύτερη παροχή υπηρεσιών, ακριβώς για να μπορούμε να ανταποκριθούμε στον παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Ταυτόχρονα, όμως, ζητάμε οι τοπικές κοινωνίες να ακούγονται, να έχουν ρόλο, να συμμετέχουν, να μπορούν σε όλα τα βήματα και σε όλες τις θεσμικές επιτροπές να εκφράζονται, προκειμένου να έχουμε μια κοινωνία συνοχής, μια κοινωνία που να σέβεται και να κερδίζει από την ευρύτερη ανάπτυξη με βάση την οικονομία των λιμανιών και, πάνω απ' όλα, ζητάμε σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Σε μία εποχή δε ιδιαίτερα, που όλα κινούνται στην κόψη του ξυραφιού, νομίζω ότι ζητήματα της δημοκρατίας είναι αυτά για τα οποία, εάν τα αναδεικνύουμε, εάν τα κατοχυρώνουμε θεσμικά και εάν διευρύνουμε τις δημοκρατικές κατακτήσεις, τότε πραγματικά μπορεί η ελληνική κοινωνία να κάνει πολλά βήματα προς το μέλλον.

Ζητήσαμε, κύριε Υπουργέ και χθες, αλλά και στην επιτροπή τη συμμετοχή των τοπικών φορέων και κυρίως των δήμων σε όλες τις θεσμικές συγκροτήσεις επιτροπών, προκειμένου να έχουν λόγο, να μπορούν μέσα από εκεί να εκφράζουν τα προβλήματα των κοινωνιών και ταυτόχρονα να είναι συνδιαμορφωτές μιας απόφασης. Δεν το δεχτήκατε. Μιλάμε πολύ συγκεκριμένα για το άρθρο 4 και το άρθρο 10.

Εγώ δεν μπορώ να κατανοήσω και δεν μπορούν και οι θεσμοί να κατανοήσουν, γιατί πραγματικά στον καθορισμό των ορίων των λιμενικών ζωνών, αλλά και των λιμένων να μην συμμετέχει ο αντίστοιχος δήμος σ' αυτές τις επιτροπές, όταν ο δήμος είναι αυτός που φιλοξενεί και είναι αυτός που έχει τον πρώτο λόγο για τα της πόλης του; Εγώ δεν κατανοώ αυτόν τον αποκλεισμό.

Είχατε μια επιχειρηματολογία και λέτε «μα, εδώ είναι ειδικού σκοπού αυτή η επιτροπή» και εμείς ερωτούμε: Αν ελευθερωθούν και αν αποδοθούν στην πόλη και τους πολίτες τμήματα του λιμανιού, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται ή δεν έχουν χαρακτηριστεί «λιμένας», γιατί να μην συμμετέχει ο δήμος; Το δεύτερο με το άρθρο 4 στην Αρχή Λιμενικών Αρχών. Επίσης και εκεί δεν κατανοούμε την εμμονή σας να μην συμμετέχουν οι δήμοι.

Δεν έχω καμία διάθεση, κύριε Υπουργέ, να επανέλθω στα θέματα του λιμανιού της Πάτρας. Νομίζω ότι σας δόθηκε η δυνατότητα να κατανοήσετε γιατί η πλειοψηφία των συναδέλφων Βουλευτών -όχι μόνο του ΠΑ.ΣΟ.Κ.- έθεσαν το θέμα και τις διαστάσεις του σε όλα τα επίπεδα. Δεν κατανοώ, επίσης, γιατί δεν παίρνετε μία πρωτοβουλία να καθίσετε στο τραπέζι με τη δημοτική αρχή, με τους φορείς, με τους θεσμικούς εκφραστές του Νομού Αχαΐας και της πόλεως των Πατρών, προκειμένου να σταθείτε αλληλέγγυος και να δώσετε λύσεις στα κυρίαρχα ζητήματα, τα οποία τα προσδιορίσαμε και χθες και στην επιτροπή. Εγώ τα επαναλαμβάνω. Και θέλω μέχρι τελευταία στιγμή της τελικής ψηφοφορίας να υπάρχει μία απάντηση.

Ο μόλος του Αγίου Νικολάου θα είναι μέσα στα όρια των μελετών ασφαλείας, ναι ή όχι; Θα αποκλείσεται, δηλαδή, ο πατριός από τη βόλτα του στο λιμάνι, ναι ή όχι; Νομίζω ότι είναι μια εύκολη απάντηση και η δέσμευση πρέπει να είναι σαφής.

Το δεύτερο. Είναι η μοναδική πόλη-λιμάνι που όλο το παραλιακό μέτωπο έχει χαρακτηριστεί «λιμένας», χωρίς να υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις. Εγώ σας ξαναρωτώ, κύριε Υπουργέ, είναι στις προθέσεις σας να παραχωρήσετε μέρος της λιμενικής ζώνης που δεν είναι λιμενικές εγκαταστάσεις και το έχουμε προσδιορίσει γεωγραφικά ποιο είναι αυτό, ναι ή όχι;

Επίσης, με την ολοκλήρωση του νέου λιμανιού, τμήματα που

απελευθερώνονται από το παλιό λιμάνι και είναι μέσα στο οικιστικό συγκρότημα της πόλεως των Πατρών, θα απελευθερωθούν και θα δοθούν για χρήση στους πολίτες της Πάτρας, ναι ή όχι;

Νομίζω ότι τα ερωτήματα είναι σαφή και συγκεκριμένα. Είναι καθολικό αίτημα των φορέων και των πολιτών της Αχαΐας και των Πατρών και περιμένουμε μία σαφή απάντηση. Φοβούμαι, κύριε Υπουργέ, ότι στο βωμό της οικονομίας και των μεγάλων συμφερόντων ξεχνούνται οι ανάγκες των πολιτών σε μία εποχή, όπου η ποιότητα ζωής είναι ένα από τα κυρίαρχα ζητήματα. Ξέρετε ότι στις σύγχρονες οικονομίες ακόμα και η εταιρική ευθύνη έχει μια ιδιαίτερη αξία. Εσείς ακόμη και αυτό το απλό δεν το αντιλαμβάνεστε, δηλαδή, το ότι πρέπει μια οικονομική μονάδα, μια επιχειρηματική δραστηριότητα να ξαναγυρίσει προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Νομίζω ότι έχετε τα περιθώρια, κύριε Υπουργέ, όπως είπα και πριν, μέχρι την τελική ψήφιση του νομοσχεδίου, ζητήματα που αφορούν το μέλλον, την ποιότητα ζωής, την αξιοπρέπεια και τα ατομικά δικαιώματα, σε μία σύγχρονη δημοκρατία, να τα κατανοήσετε και ταυτόχρονα, να δώσετε λύσεις.

Θέλω να πιστεύω ότι δεν θα δείτε στατικά και δογματικά το θέμα και θα αποδώσετε αυτά τα οποία οφείλει το κράτος στην κοινωνία, στους θεσμούς, αν θέλουμε να έχουμε μέλλον και ως οικονομία, αν θέλουμε να έχουμε μέλλον ως χώρα και αν θέλουμε να έχουμε και μία συνοχή και έναν σεβασμό σε δικαιώματα, αλλά και ταυτόχρονα, να διαμορφώνουμε υποχρεώσεις και πρωτίστως, όσο ενισχύουμε τη συμμετοχή των φορέων, τόσο ενισχύουμε –αν το θέλετε πραγματικά– και την ίδια την οικονομία μας.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κατσιφάρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης», είκοσι πέντε μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις συνοδοί-καθηγητές από το 2ο Τ.Ε.Ε. Επαγγελματικής Σχολής Άργους.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ολοκληρώνουμε τον κατάλογο των ομιλητών με τον κ. Σπηλιόπουλο Κωνσταντίνο.

Ορίστε, κύριε Σπηλιόπουλε, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώνεται η διαδικασία συζήτησης αυτού του πολύ σημαντικού νομοσχεδίου, που δεν είναι μία απλή εφαρμογή ή μία μεταφορά μίας ευρωπαϊκής οδηγίας στο ελληνικό δίκαιο. Έχει να κάνει με έναν κρίσιμο τομέα της ελληνικής οικονομίας που είναι τα λιμάνια, η ναυτιλία και η οικονομία της χώρας μας. Η εφαρμογή όμως αυτού του νόμου, αυτής της οδηγίας μπορεί να έχει σημαντικά αποτελέσματα για όλα τα λιμάνια της χώρας, ιδιαιτέρως όμως πιστεύω για το λιμάνι της Πάτρας. Γιατί η Πάτρα είναι ένα μεγάλο εμπορικό λιμάνι, αλλά είναι και μία από τις κύριες πύλες της Ελλάδας προς τις άλλες χώρες της Ευρώπης.

Από την Πάτρα φεύγουν τα περισσότερα αυτοκίνητα και οι περισσότεροι επιβάτες με τα πλοία για την Ιταλία. Η πόλη, λοιπόν, έχει πλεονεκτήματα από τη λειτουργία αυτού του λιμανιού, ως μεγάλο λιμάνι-πύλη της χώρας, αλλά έχει και πολλά μειονεκτήματα. Έχει υπερφόρτωση της κυκλοφορίας, έχει περιβαλλοντικά προβλήματα, έχει τη συγκέντρωση λαθρομεταναστών, δυόμισι χιλιάδες και πλέον, που αλλοιώνουν το χαρακτήρα της πόλης και δημιουργούν τεράστια προβλήματα στους πολίτες της Πάτρας. Βεβαίως, πολλά προβλήματα έχουν και οι ίδιοι οι λαθρομετανάστες, με την ποιότητα ζωής την οποία διαβιώνουν στην περιοχή της Πάτρας.

Ζήτησα, όμως, πραγματικά να λάβω το λόγο να δευτερολογίσω, για ένα κρίσιμο ζήτημα που απασχολεί ολόκληρη την πόλη της Πάτρας. Το λιμάνι, το νέο και το παλιό, περιλαμβάνουν όλη την παραλιακή ζώνη της πόλεως των Πατρών, περίπου επτά χιλιόμετρα παραλία. Ουσιαστικά δηλαδή, η πόλη των Πατρών δεν έχει τη δυνατότητα να έχει επαφή με τη θάλασσα. Εάν με τις διατάξεις αυτού του νομοσχεδίου καθοριστεί ως λιμενική ζώνη ασφαλείας όλη αυτή η λιμενική ζώνη, όλη αυτή η παραλία, η πόλη αποκλείεται από τη θάλασσά της. Και εγώ δεν ξέρω πολλές πόλεις στην Ελλάδα, αλλά και σε όλο τον κόσμο, να βρίσκονται πάνω στη θάλασσα και οι πολίτες της να μην έχουν δυνατότητα να φθάσουν ως εκεί και να χαρούν τη θάλασσα.

Ζητώ λοιπόν, τώρα που τελειώνει η συζήτηση και θα μιλήσετε, κύριε Υπουργέ, να συνεργαστείτε με το Δήμαρχο της πόλεως των Πατρών, κάνετε –αν θέλετε– και μία μελέτη ανάπτυξης του λιμανιού. Κατασκευάζεται το νέο λιμάνι και θα υπάρχουν δυνατότητες πολλοί χώροι από το παλιό λιμάνι να εκχωρηθούν στην πόλη. Έτσι και το λιμάνι θα λειτουργήσει καλύτερα, αλλά και η πόλη θα ανασάνει. Έτσι θα μπορέσει να είναι καλύτερη η λειτουργία και η σύζευξη, αν θέλετε, του λιμανιού με την κοινωνία της πόλης, με την Πάτρα, με την πόλη ολόκληρη.

Ζητώ, λοιπόν, να συνεργαστείτε. Μην το θεωρείτε μικρό ζήτημα αυτό, μια πόλη ολόκληρη να είναι στραμμένη προς τα πίσω, να μην μπορεί να δει μπροστά, να μην μπορεί να δει τη θάλασσα. Ζητώ λοιπόν, τώρα που τελειώνουμε αυτήν τη συζήτηση, να δεσμευτείτε για κάτι. Δεσμευτείτε να συνεργαστείτε. Κάντε μελέτη, αν θέλετε, για να δείτε τι χρειάζεται πραγματικά όσον αφορά τις ανάγκες και του εμπορικού και του επιβατικού λιμανιού. Και το υπόλοιπο, δώστε το στην Πάτρα, για να μπορεί πραγματικά να λειτουργήσει και το λιμάνι, αλλά και για να μπορούν να ζήσουν καλύτερα και οι πολίτες της Πάτρας.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Πέμπτης 29 Νοεμβρίου 2007.

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

1.– Η με αριθμό 250/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σίμου Κεδίκογλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη βελτίωση του Εθνικού οδικού δικτύου στην Εύβοια κ.λπ.

2.– Η με αριθμό 271/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Καρτάλη προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με την υλοποίηση των προγραμματικών συμβάσεων του Υπουργείου με φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης κ.λπ..

3.– Η με αριθμό 272/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Ζιγώγα προς τους Υπουργούς Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με τα προβλήματα των εργαζομένων σε εργολάβους στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης κ.λπ..

4.– Η με αριθμό 265/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κυρίας Άννας Φιλίνη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την ενεργοποίηση του ν.2742/99 για την αποκατάσταση των κατεστραμμένων περιοχών από τις πυρκαγιές κ.λπ..

5.– Η με αριθμό 268/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνου Αϊβαλιώτη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση στα Ίμια των Ελλήνων ψαράδων και κτηνοτρόφων κ.λπ..

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

1.– Η με αριθμό 256/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιχαήλ Μπεκίρη προς τους Υπουργούς Εσωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και

Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με την επίλυση του προβλήματος των λαθρομεταναστών στην περιοχή της Πάτρας κ.λπ..

2.- Η με αριθμό 262/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργίου Πεταλωτή προς τους Υπουργούς Εσωτερικών και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τις πρόσφατες πλημμύρες στην περιοχή της Ροδόπης, την αποζημίωση των πληγέντων κ.λπ..

3.- Η με αριθμό 273/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Μωραϊτή προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τα προβλήματα του Κέντρου Αποθεραπείας Φυσικής και Κοινωνικής Αποκατάστασης Αμφιλοχίας κ.λπ..

4.- Η με αριθμό 266/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αναστασίου Κουράκη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη διασφάλιση στέγασης των φοιτητών που διαμένουν στην εστία «Τίμιος Σταυρός» του Ρεθύμνου η οποία θα κλείσει λόγω επικινδυνότητας του κτηρίου κ.λπ..

5.- Η με αριθμό 257/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αστέρη Ροντούλη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τους Σχολικούς Τροχονόμους κ.λπ..

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω κατ' αρχήν να ευχαριστήσω όλους όσους έλαβαν το λόγο και στην επιτροπή αλλά και κατά τη διάρκεια της χθεσινής και της σημερινής συζήτησης και επίσης όσους είχαν την καλοσύνη με παρατηρήσεις τους να βελτιώσουν την προσπάθεια ενσωμάτωσης των κοινοτικών οδηγιών στο εθνικό δίκαιο, προκειμένου να υπάρξει μία ενιαία αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού από όλα τα κράτη- μέλη, συνεπώς και από την Ελλάδα.

Ελέχθη από αρκετούς συναδέλφους –και αυτό είναι πραγματικότητα– ότι η 11η Σεπτεμβρίου πρακτικά άλλαξε τον κόσμο. Είναι δεδομένο ότι ο κόσμος μπήκε σε μία υπερβολή και είναι επίσης σαφές ότι με αφορμή την ανασφάλεια, την οποία αισθανθήκε τότε ολόκληρος ο κόσμος, υπήρξε μία ανάπτυξη της βιομηχανίας των μέτρων ασφαλείας, που σε πάρα πολλές περιπτώσεις επηρέασε κυβερνήσεις, αποφάσεις, μέτρα, οδηγίες και επέβαλε πρακτικά ακόμα και μέτρα τα οποία πολλές φορές δεν είναι αναγκαία. Αυτή είναι μια αλήθεια, για την οποία είχαμε εκφράσει τους φόβους μας πολλές φορές και εμείς ως κόμμα τότε, ως Κυβέρνηση αργότερα, αλλά και πάρα πολλοί άλλοι, οι οποίοι παρακολουθούν τις εξελίξεις στο σύγχρονο κόσμο μέσα από αυτήν την οπτική.

Ανεξάρτητα, όμως, από το αν αυτό συνέβη, με ποιον τρόπο συνέβη και ανεξάρτητα από το αν ο καθένας μπορεί να έχει τις δικές του απόψεις, η πραγματικότητα είναι εντελώς συγκεκριμένη. Δηλαδή, υπάρχουν νέα δεδομένα, τα οποία δεν μπορεί να αγνοήσει κανείς. Δεν υπάρχουν μόνο νέα δεδομένα στα λιμάνια. Υπάρχουν νέα δεδομένα στις συναλλαγές, στο τραπεζικό σύστημα. Υπάρχουν νέα δεδομένα στα ταξιδιωτικά έγγραφα. Όπως ξέρετε, υπάρχουν διαβατήρια, στα οποία εμπεριέχονται και βιομετρικά στοιχεία. Υπάρχουν νέα δεδομένα στις μεταφορές. Υπάρχουν νέα δεδομένα στο ταχυδρομείο.

Αυτά τα νέα δεδομένα, αγαπητές κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορούν να αγνοηθούν πρακτικώς από καμμία χώρα στον κόσμο, διότι, αν τα αγνοήσει, απλώς η χώρα αυτή δεν θα μπορεί να συναλλάσσεται, να ανταλλάσσει, να συμμετέχει στο διεθνές εμπόριο, να συμμετέχει στην κίνηση ανθρώπων, κεφαλαίων, αγαθών κ.λπ. . Εάν η Ελλάς, δηλαδή, πει ότι «Εμείς, κύριοι, δεν θέλουμε να έχουμε βιομετρικά στοιχεία στα διαβατήριά μας, διότι θεωρούμε ότι αυτό είναι αντιδημοκρατικό ή, εν πάση περιπτώσει, ότι προσβάλλει κάποια ανθρώπινα δικαιώματα», τότε το ελληνικό διαβατήριο, παραδείγματος χάριν, δεν θα γίνεται αποδεκτό σε καμμία πύλη εισόδου στον κόσμο. Εάν κατ' αναλογία και κατ' αντιστοιχία η Ελλάς πει ότι «Εμείς δεν θέλουμε να υιοθετήσουμε τον ISPS», CODE, τότε αυτό σημαίνει ότι τα ελληνικά λιμάνια δεν θα μπορούν να δεχθούν ή να αποστείλουν

εμπορεύματα και διάφορα άλλα αγαθά, τα οποία ουσιαστικά χρησιμεύουν για το διεθνές εμπόριο, ένα μεγάλο κομμάτι του οποίου γίνεται από ελληνικά ή ελληνόκτητα πλοία.

Άρα, θέλω να κάνω μια παρατήρηση αρχής. Το πραγματικό ερώτημα που αντιμετωπίζει κάθε χώρα που συζητά τον ISPS CODE, δεν είναι αν θα τον αποδεχθεί ή όχι. Το πραγματικό ερώτημα το οποίο αντιμετωπίζει, είναι αν, δοθέντος ότι αυτός ο κώδικας ισχύει για όλους, θα έχει εκείνες τις τροποποιήσεις, οι οποίες θα μπορούν να συνδυάζουν την ασφάλεια των πολιτών, τα ατομικά δικαιώματα, τη χρήση των λιμένων και τη δυνατότητα να αναπτυχθεί το εμπόριο, δηλαδή να εξευρεθεί η χρυσή τομή.

Υποχρέωση, λοιπόν, δική μας στην Αίθουσα αυτή είναι να εξευρεθεί αυτή η χρυσή τομή και περί αυτού του πράγματος μιλάμε.

Στη συζήτηση τέθηκαν διάφορα ζητήματα, τα οποία σχετίζονται με μία σειρά θεμάτων, τα οποία αντιμετωπίζει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, πάρα πολλά από τα οποία εκφεύγουν από την προσέγγιση την οποία επιχειρεί το συγκεκριμένο νομοθέτημα. Δεν θα τα σχολιάσω, διότι είναι ένα τεράστιο κεφάλαιο και θα έπρεπε να μιλάμε πάρα πολλές ώρες γι' αυτά.

Στην επιτροπή, που είχαμε περισσότερη άνεση, είχα τη δυνατότητα να κάνω ορισμένες παρατηρήσεις για ζητήματα, τα οποία είχαν να κάνουν με αναφορές συναδέλφων και τα οποία σχετιζόνταν είτε με τα λιμενικά ταμεία είτε με την αξιοποίηση άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων κ.λπ., τα οποία πράγματι απασχολούν την Εθνική Αντιπροσωπεία, απασχολούν την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, απασχολούν τον κόσμο, απασχολούν και εμάς. Θα έχουμε τη δυνατότητα, όπως είπα και στην επιτροπή, να τα συζητήσουμε σε μεταγενέστερο χρόνο με άνεση και αφού κάνουμε μία συγκεκριμένη προσέγγιση, η οποία θα είναι συμβατή και με το ελληνικό δικαίκο σύστημα και φυσικά με το δημόσιο συμφέρον το οποίο εμείς καλούμε να υπερασπισθούμε.

Θέλω τώρα να κάνω μία δεύτερη γενική παρατήρηση, για να διευκρινίσω ορισμένες διαφορές ή ορισμένες εν πάση περιπτώσει αμφισβητήσεις, οι οποίες υπάρχουν σχετικά με το ποιος είναι ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος, τι πρέπει να κάνει το Λιμενικό Σώμα, ποιος είναι ο ρόλος των εταιρειών ασφαλείας, τι κάνουν οι εταιρείες ασφαλείας, γιατί επιλέγεται το μεν ή το δε και τι είναι εκείνο το οποίο πρέπει να επιλεγεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει μία πάρα πολύ μεγάλη συζήτηση και στα Σώματα Ασφαλείας και στο Λιμενικό για το ποια είναι η αρμοδιότητα ή ποιος είναι ο ρόλος ή ο βαθμός εμπλοκής των Σωμάτων Ασφαλείας, του Λιμενικού στη διαδικασία ελέγχου. Μόνιμο αίτημα τόσο των συνδικαλιστών στα Σώματα Ασφαλείας όσο και των συνδικαλιστών στο Λιμενικό, είναι να απαλλαγούν από τα λεγόμενα «εξααστυνομικά ή εξωλιμενικά καθήκοντα». Ποια είναι τα καθήκοντα αυτά; Τα καθήκοντα αυτά είναι κυρίως τα «εντός εισαγωγικών» «αστυνομικά ή αστυνομώσεως» και συνακολούθως τα προανακριτικά, δηλαδή ο λιμενικός ή ο αστυνομικός έχει εκ του νόμου την εξουσιοδότηση να κάνει ελέγχους, να προβαίνει σε συλλήψεις, να κάνει προανάκριση, να μπαίνει σε μια διαδικασία, δηλαδή, την οποία το Σύνταγμα τού δίνει τη δυνατότητα να κάνει. Δεν έχει αυτήν τη δυνατότητα ο άνδρας της security, δεν μπορεί να έχει δικαίωμα οπλοκατοχής, δεν μπορεί να κάνει σύλληψη, δεν μπορεί να κάνει ανάκριση, δεν μπορεί να κάνει δικογραφία.

Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι στις περιπτώσεις εκείνες, στις οποίες ο αστυνομικός ή ο λιμενικός πρέπει να επέμβει, πάντα θα επεμβαίνει, πλην όμως και ο αστυνομικός και ο λιμενικός δεν είναι ούτε διαπιστευμένος ούτε υποχρεωμένος να κάνει το «handling», το οποίο επιβάλλει αυτός εδώ ο κώδικας. Όπως εξήγησα στην επιτροπή, αυτό δεν γίνεται ούτε στο αεροδρόμιο. Δηλαδή, για να περάσεις τη βαλίτσα σου χρειάζεται μια διαδικασία. Περνάει από την πύλη ελέγχου, βλέπει ένας υπάλληλος τι υπάρχει μέσα και η βαλίτσα ή η αποσκευή, εν πάση περιπτώσει, περνάει. Αυτό, γιατί να το κάνει ο λιμενικός, παραδείγματος χάριν; Εάν, όμως, από τη βαλίτσα ή από την αποσκευή παρουσιαστεί η ανάγκη να υπάρξει περισσότερη έρευνα, εκεί θα

καλείται το αρμόδιο όργανο, το οποίο θα επεμβαίνει, με βάση τα καθήκοντα που του αναθέτει ο νομοθέτης και του δίνει τη δυνατότητα να κάνει τους ελέγχους τους οποίους κάνει.

Άρα, λοιπόν, θέλω αυτό να είναι απόλυτα σαφές και αυτό ισχύει σε όλα τα μέρη του κόσμου. Αυτό ισχύει και στην Ελλάδα, στο «Ελευθέριος Βενιζέλος», στα αεροδρόμιά μας και το ίδιο κατ' αναλογία θα ισχύει και στα λιμάνια. Περί αυτού πρόκειται και τίποτα διαφορετικό.

Ελέχθησαν βέβαια και ορισμένες υπερβολές από συναδέλφους, κυρίως –ή αλήθεια είναι– από το ΛΑ.Ο.Σ., αναφερόμενοι στο πρόσφατο συμβάν της εταιρείας “EUROPEAN SECURITY”. Μάλιστα, αναφέρθηκε από κάποιους συναδέλφους ότι είναι τρομερό, από την ώρα που μια εταιρεία συμμετείχε ή κάποια μέλη της καταδικάστηκαν για εμπόριο ναρκωτικών, να σκέπτεται κάποιος να δώσει σε ιδιωτικές εταιρείες εν γένει την εκπόνηση μελετών τρωτότητας ή εφαρμογής σχεδίων αντιμετώπισης περιστατικών ασφάλειας στα λιμάνια.

Ξέρετε πού οδηγεί αυτή η λογική; Πριν από δύο μήνες συνελήφθησαν δύο λιμενικοί, οι οποίοι συμμετείχαν σε κύκλωμα λαθρεμπορίου και καταδικάστηκαν. Η επέκταση αυτής της λογικής είναι ότι είναι τρομερό να βάλουμε το λιμενικό να φυλάει, αφού κάποιος λιμενικός καταδικάστηκε. Επίσης, κάποιος αστυνομικός συμμετείχαν σε εμπόριο ναρκωτικών και επίσης καταδικάστηκε. Μ' αυτήν τη λογική, κανείς αστυνομικός δεν μπορεί να φυλάει. Μ' αυτήν τη λογική φθάνουμε σε αδιέξοδο.

Αυτό το οποίο έχει σημασία στην περίπτωση μας, είναι να υπάρχει η δυνατότητα, κατά τη διάρκεια αναθέσεως των έργων και των μελετών, για τις εταιρείες οι οποίες συμμετέχουν, να έχουν νόμιμη άδεια η οποία δίδεται από το πρώην Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Αυτό σημαίνει ότι έχουν καθαρά ποινικά μητρώα και ό,τι ορίζει ο νόμος. Εξ αυτού του λόγου είναι πιστοποιημένοι. Εάν στο μέλλον παρουσιάσουν οποιαδήποτε εμπλοκή, η οποία θα ακυρώνει πρακτικά τη δυνατότητά τους νομίμως να κάνουν τη δουλειά τους αυτό είναι άλλο πράγμα.

Πάντως για το συγκεκριμένο ζήτημα έχει διαταχθεί, από την πρώτη στιγμή που ήρθε στη δημοσιότητα το θέμα, έρευνα από εμένα προσωπικά. Τις επόμενες ημέρες θα έχουμε τα αποτελέσματα της έρευνής. Με βάση αυτά τα αποτελέσματα, εάν χρειαστεί, θα υπάρξουν κυρώσεις. Πάντως, νομίζω ότι τέτοιου είδους υπερβολές οδηγούν σε αντιστροφή αυτού που στην πραγματικότητα συμβαίνει σε όλη την κοινωνία σε διαφορετικές δραστηριότητες.

Έγινε μεγάλη συζήτηση για το Ν.Α.Τ.. Πριν αναφερθώ στο Ν.Α.Τ., πρέπει να πω ότι έγινε και μεγάλη συζήτηση για το άρθρο 5, παράγραφος 2, για τη δυνατότητα των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφάλειας, για το πώς αυτό γίνεται και γιατί γίνεται. Μα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναφέρεται ρητά στην οδηγία. Είναι το άρθρο 6, παράγραφος 3 της οδηγίας και σας το έχω μοιράσει. Λέει ότι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμένα είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας, κατά το άρθρο 11. Και αν πάει κάποιος στο άρθρο 11, αναφέρεται ρητά ότι τα κράτη-μέλη ορίζουν αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας με σκοπούς... κ.λπ. Στην πραγματικότητα, αυτή είναι μια από τις σημαντικότερες παραμέτρους που υπάρχει στην οδηγία.

Αντιλαμβάνεστε ότι όλα αυτά τα οποία συζητάμε, υπό το πρίσμα που σας είπα από την αρχή, πρέπει να εξετάζονται μέσα από τη φιλοσοφία των εγγράφων, τα οποία ούτως ή άλλως ισχύουν για όλες τις χώρες, οι οποίες θα συμμετέχουν στο παγκόσμιο εμπόριο με τους λιμένες τους.

Έγινε μεγάλη συζήτηση για την περιουσία του Ν.Α.Τ. και για το συγκεκριμένο κτήριο, το οποίο ανήκει στο Ν.Α.Τ.. Κατ' αρχήν, θα ήθελα να πω ότι δεν είναι σωστό το ότι εμείς δεν είχαμε καμμία επαφή με το Δήμαρχο των Μελισσίων. Είναι ψέματα. Δέχθηκα τον κύριο Δήμαρχο στο γραφείο μου χτες το πρωί μαζί με τον Υφυπουργό κ. Καμμένο. Συζητήσαμε το θέμα της αξιοποίησης της περιουσίας του Ν.Α.Τ., του συγκεκριμένου κτήματος, του συγκεκριμένου νοσοκομείου και τις ευαισθησίες τις οποίες έχει ο Δήμος Μελισσίων, που ορθώς τις έχει. Δέχθηκα να εξαιρέσω από τη διατύπωση το «οικοπεδικό», με την έννοια του να γίνει σαφές ότι ο περιβάλλον χώρος δεν είναι οικοπεδικός.

Δηλαδή, σε καμμία περίπτωση δεν μιλάμε για οικοπέδο. Μιλάμε για τον περιβάλλοντα χώρο, όπως αποτυπώνεται στις σχετικές μελέτες. Αυτό που είπα, είναι ότι θεωρώ υπερβολή να προστεθεί στη διατύπωση αυτό που ελέγχθη από πολλούς συναδέλφους, «με την τήρηση των εκάστοτε ισχυουσών πολεοδομικών ή δασικών διατάξεων».

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

Μα, εξυπακούεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Δεν μπορεί κάποιος να νομοθετεί χωρίς να έχει υπ' όψιν του το Σύνταγμα και τους νόμους. Ούτε μίλησα για παρέκκλιση, διότι νομίζω ότι η κ. Δαμανάκη είπε «κατά παρέκκλιση των διαδικασιών». Αυτό που θέλει να πει ο νομοθέτης, το λέει με σαφήνεια. Δηλαδή, εάν εμείς επιθυμούσαμε να κάνουμε παρέκκλιση, θα λέγαμε ότι «αυτό ισχύει κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων». Όμως, αυτό δεν το λέμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Πόσο χρόνο χρειάζεστε, κύριε Υπουργέ, για να ολοκληρώσετε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Πρόεδρε, απαντώ σε συναδέλφους. Θέλω ακόμη λίγα λεπτά και τελειώνω.

Θέλω, λοιπόν, να πω ότι ο λόγος για τον οποίο δεν συμπεριελήφθη και αυτή η συγκεκριμένη διατύπωση, δεν είναι διότι εμείς έχουμε στο μυαλό μας να χτίσουμε σε μια δασική έκταση ή να ακυρώσουμε μια δασική έκταση ή να χτιστεί οτιδήποτε που θα έρθει σε αντίθεση με το περιβάλλον. Τουναντίον, είναι ρητή δήλωση που την κάνουμε εδώ στη Βουλή, για να γραφτεί στα Πρακτικά.

Απλώς, νομοτεχνικά δεν είναι σωστό. Θυμίζει αυτό που λέμε: «Κατόπιν του νομίμου δικαιώματός μου το οποίο ασκώ νόμιμα με βάση το νόμο». Αυτά τα πράγματα δεν λέγονται νομοτεχνικά, εάν θέλουμε να νομοθετούμε. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο δεν μπαίνει αυτή η διατύπωση. Εξηγώ, όμως, στην Εθνική Αντιπροσωπεία τι είναι αυτό ακριβώς που θέλω.

Θα δώσω μια μικρή απάντηση για το λιμένα της Πάτρας, όπου ανεφέρθη από πολλούς συναδέλφους το πρόβλημα του προβλήτα του Αγίου Νικολάου. Αυτοί που εκπονούν μελέτες, συμπεριλαμβάνουν στο σκεπτικό τους και συναξιολογούν τα δεδομένα τα οποία υπάρχουν σε κάθε περιοχή. Με την έννοια αυτή, κάνουν μελέτες τρωτότητας, για να ενσωματώσουν αυτό το οποίο ως πραγματικότητα υφίσταται σε κάθε περιοχή στα σχέδια, τα οποία στη συνέχεια θέλουν να εφαρμόσουν.

Είναι, λοιπόν, γεγονός ότι ο προβλήτας του Αγίου Νικολάου είναι προβλήτας, όπου ο κόσμος πηγαίνει, λειτουργεί ως χώρος αναψυχής, κάποιος ψαρεύουν κ.λπ.. Αυτό είναι αλήθεια. Ο μελετητής λοιπόν, στη μελέτη που κάνει –η οποία, σημειωτέον δεν έχει τύχει ακόμη εφαρμογής, αλλά είναι μια πρόταση που κάνει ο μελετητής, γιατί όπως ξέρετε, όλοι οι μελετητές κάνουν προτάσεις, αλλά το αν αυτές γίνονται τελικώς αποδεκτές ή το αν θα εφαρμοσθούν, είναι έτερο ζήτημα– συμπεριλαμβάνει αυτό το δεδομένο και μάλιστα λέει ότι ο προβλήτας του Αγίου Νικολάου θα λειτουργεί με τα μέτρα ασφαλείας μόνο όταν τα πλοία θα εισέρχονται και θα εξέρχονται από το λιμένα ή από το συγκεκριμένο προβλήτα. Μετά την αποχώρηση του πλοίου από τον προβλήτα, ο προβλήτας αυτός με κιγκλιδώματα θα κλείνει, θα ανοίγει και θα είναι ελεύθερος στη χρήση του κοινού.

Πρακτικά, αυτό γίνεται και τώρα. Αν δείτε, δηλαδή, τα μέρη στα οποία υπάρχει απόπλους μεγάλων πλοίων, υπάρχει μια περιμετρική ζώνη στην οποία με μόνιμα ή μη κιγκλιδώματα έχουμε προστασία ουσιαστικά του κόσμου, για να μην υπάρχουν ατυχήματα κ.λπ.. Περί αυτού πρόκειται. Η μελέτη αυτή, λοιπόν, το έχει λάβει αυτό σοβαρά υπόψη.

Τέλος, θέλω να πω ότι θα κάνω δεκτή μια τροπολογία που έχουν υπογράψει συνάδελφοι, ο κ. Βαρβιτσιώτης και ο κ. Μελάς, για την οποία επιχειρηματολόγησαν. Μίλησαν βέβαια και άλλοι συνάδελφοι γι' αυτήν. Η τροπολογία αυτή θα ενσωματωθεί ως επιπλέον άρθρο στο σχέδιο νόμου και αναφέρεται στους αντιπλοιαρχούς των παραγωγικών Σχολών Δοκίμων Υπαξιωματικών του Λιμενικού που αποστρατεύτηκαν, με το ν. 2935, αφού είχαν συμπληρώσει τριάντα πέντε χρόνια πραγματικής υπηρεσίας.

Σύμφωνα μ' αυτό που μέχρι τώρα συνέβαινε, ενώ οι άνθρωποι αυτοί έπαιρναν σύνταξη αρχιπλοίαρχου, πρακτικά, ουσιαστικά, δεν έπαιρναν το βαθμό τιμητικά, ενώ οι υπόλοιποι συνάδελφοί τους παίρνουν το βαθμό αυτό. Είναι η τροπολογία με γενικό αριθμό 39 και ειδικό 3 ή η τροπολογία με γενικό αριθμό 59 και ειδικό 6. Αυτές, λοιπόν, τις κάναμε δεκτές. Ουσιαστικά αποκαθιστούμε ηθικά μια κατηγορία ανθρώπων.

Υπάρχει έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, απάντηση μάλλον σε ερώτηση του κ. Μελά, η οποία λέει: «Αναφορικά με το σχέδιο των διατάξεων που αφορά τη βαθμολογική εξέλιξη αντιπλοίαρχων λιμενικού σώματος που αποστρατεύτηκαν πριν από την ισχύ του ν. 2535, σας γνωρίζουμε ότι, όπως και σε τηλεφωνική επαφή» –λέει εδώ– «οι διατάξεις αυτές είναι διοικητικού περιεχομένου και ως εκ τούτου αρμόδιο για την προώθησή τους είναι μόνο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας». Δεν προκαλεί, δηλαδή, δαπάνη. Άρα, λοιπόν, γίνεται αποδεκτή αυτή η τροπολογία και θα ενσωματωθεί ως άρθρο στο σχέδιο νόμου, το οποίο θα ψηφίσουμε σε λίγο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο ισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Παυλίδης, για να δευτερολογήσει.

Κύριε Παυλίδη, έχετε το λόγο για τέσσερα λεπτά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, μετά τις απαντήσεις επί των ερωτημάτων που ετέθησαν, τις οποίες έδωσε ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, έχω την εντύπωση ότι είναι πλέον πλήρης η περιγραφή του τι ζητείται να ψηφίσει το Κοινοβούλιο.

Έτσι, δεν θα αναφερθώ εκ νέου κατά τη δευτερολογία μου στα τεθέντα ζητήματα, αλλά θα περιορισθώ, κύριε Υπουργέ, στο άρθρο 20, το οποίο αναφέρεται στα λιμενικά τέλη. Είναι ένας γενικός τίτλος, αλλά μας δίνει την ευκαιρία να θίξουμε το μεγάλο θέμα των λιμανιών μας, θέμα το οποίο παρουσιάστηκε από πολλούς συναδέλφους κι ευλόγως δημιουργήθηκαν ερωτήματα για το τι θα γίνει από εδώ και πέρα σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος λήψης μέτρων ασφαλείας.

Προσωπικά δηλώνω και πάλι ότι δεν έχω καμμία ανησυχία. Εμπιστεύομαι τόσο τα στελέχη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής γενικώς όσο και ειδικώς το Λιμενικό Σώμα, το οποίο έχω διαπιστώσει ότι συνεργάζεται με τις τοπικές αρχές, οσάκις πρόκειται να λάβει μια απόφαση έχουσα σχέση με τη ζωή των πολιτών. Επιμένω όμως και υπογραμμίζω το θέμα των λιμανιών, δεδομένου ότι πλέον η σύνδεση, διά του νομοσχεδίου, με την ακτοπλοία είναι ευθεία, ευθυτάτη. Έτσι μας δίνεται η δυνατότητα, τουλάχιστον σ' εμένα, να υπογραμμίσω εκ νέου την ευκαιρία που έχουμε να οργανώσουμε λιμενικές εγκαταστάσεις, που να παρέχουν καλές ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Ο διαχωρισμός πλέον στα λιμάνια, κύριε Υπουργέ, θα γίνει αυτόματα, θέλουμε δεν θέλουμε. Μπορεί τα λιμάνια μας να μην είναι επαρκή. Εδώ, όμως, θα φανεί η αξία αυτών που ο νόμος θα εξουσιοδοτήσει να εφαρμόζουν σχέδιο ασφαλείας, να κάνουν μια καλή τακτοποίηση και –επιμένω– σε συνεννόηση με τις τοπικές αρχές, οι οποίες είναι ένα κομμάτι των διοικούντων τους λιμένες. Αυτό προβλέπει η νομοθεσία, γι' αυτό και δεν δέχομαι την αμφισβήτηση των διοικούντων τα λιμάνια.

Τα λιμενικά Ταμεία είχαν λιμενικές επιτροπές, που ήταν η πρώτη έκφραση συμμετοχής των πολιτών στη διαχείριση των τοπικών θεμάτων. Ήταν οι Λιμενικές Επιτροπές και τα Διοικητικά Συμβούλια των νοσοκομείων, κύριοι συνάδελφοι. Προσέφεραν υπηρεσίες στους πολίτες αμισθί. Αμισθί! Και ο νόμος προσδιόριζε και ποιοι θα είναι. Θα είναι ο εκπρόσωπος των χρηστών, θα είναι ο εκπρόσωπος διαφόρων οργανωμένων κοινωνικών τάξεων. Εγώ, λοιπόν, τους εμπιστεύομαι κι έτσι δεν έχω καμμία αμφιβολία πως θα κάνουν καλή δουλειά, για να προσφέρουν στην ακτοπλοία υπηρεσίες καλύτερες απ' αυτές που έχουμε σήμερα.

Και συνδέοντας το της ακτοπλοίας με την υπόθεση «πλοίο και γραμμές», θα τονίσω και πάλι ότι σήμερα υπάρχει η δυνατότη-

τα, εξασφαλισθέντων όλων των αναγκαίων πόρων, διά του συστήματος αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας και με βάση τον πρόσφατο νόμο, τον προ έτους νόμο που σας επιτρέπει ανάθεση εκτελέσεως έργου χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η διαγωνιστική διαδικασία, να εξυπηρετήσετε το νησιώτη ή τον επισκέπτη των νησιών, που δεν περιμένει πότε θα ολοκληρωθεί η προσφυγή στις διάφορες αρχές για να ξεκαθαρίσει το θέμα του όποιου διαγωνισμού. Η δυνατότητα, λοιπόν, αυτή είναι ακόμη σημαντικότερη απ' ό,τι παλιότερα και επιτρέπει ενέργειες που δεν μπορούσαν ν' αναπτυχθούν.

Κυρία Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να διαλύσω και μια ανησυχία του συναδέλφου κ. Ζωΐδη, συγχωριανού μου...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχει τελειώσει, όμως, ο χρόνος σας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ... την οποία εξέφρασε για το μέλλον, με αφορά στο αν θα κατασκευασθεί εργοστάσιο της Δ.Ε.Η. στη Ρόδο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Μ' αυτό ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ...λέγων: «Όταν δίνετε λιμάνια σε ιδιώτες» - που δεν δίνετε λιμάνια σε ιδιώτες, δεν δίνονται λιμάνια σε ιδιώτες διά του νομοσχεδίου- «όταν λοιπόν» –λέει- «σκέπτεσθε να δώσετε λιμάνια σε ιδιώτες, η Δ.Ε.Η. συζητάει με τους Γερμανούς να αναλάβουν διάφορες επενδυτικές δραστηριότητες» -δηλαδή, πάλι ιδιώτες- «έχουμε πολλές αμφιβολίες αν η πρωτοβουλία της Δ.Ε.Η. να κάμει εργοστάσιο στη Ρόδο, θα προχωρήσει». Είχα την ευκαιρία συνεργασίας με τη διοίκηση της Δ.Ε.Η..

Μεταφέρω στην Αίθουσα, για να γραφεί στα Πρακτικά, ότι δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία για την εξέλιξη του διαγωνισμού και καμμία αμφιβολία ότι το έργο ή μάλλον η αποστολή συμπληρώσεως του ενεργειακού κενού στο Αιγαίο θα προχωρήσει, όπως προχωρούν κι άλλες παρόμοιες δραστηριότητες στο πλαίσιο της νησιωτικής πολιτικής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Αϊβαλιώτης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα είμαι πολύ σύντομος. Αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός σε κάποιες υπερβολές από το «Λάος», όπως είπε. Φυσικά το όνομα του κόμματός μας είναι «Λαός» και εκ παραδρομής το είπατε προφανώς «Λάος». Το Λάος είναι, από ό,τι ξέρω, κράτος της Ασίας και όχι ελληνικό κόμμα!

Υποθέτω ότι μάθατε, κύριε Υπουργέ, για την εκπομπή του κ. Χατζηνικολάου, η οποία αποκάλυψε ανατριχιαστικά πράγματα. Άρα, προφανώς δεν πρόκειται για υπερβολές δικές μας. Ήταν αποκαλύψεις δημοσιογραφικής εκπομπής στο κανάλι «ALTER». Τίθεται θέμα εθνικής ασφάλειας –είναι καταφανές και πασιφανές αυτό– σε κρίσιμες και εθνικής στρατηγικής σημασίας υποδομές.

Και εγώ διερωτώμαι πάντα: Για ποιο λόγο τέτοια λαγνεία με τους ιδιώτες; Σας ρώτησα και χθες το βράδυ, όταν τοποθετήθηκα: Εγγυόμαστε ότι δεν θα εμπολοχωρήσουν Τούρκοι στα θέματα ασφαλείας των λιμανιών; Αυτές οι «τρυφερές» μυστικές υπηρεσίες αυτής της «τρυφερής» χώρας δεν θα ασχοληθούν με την ασφάλεια των λιμανιών μας; Το εγγυόμαστε; Μπορείτε να δεσμευθείτε, κύριε Υπουργέ;

Κάνατε μια ωραία παρουσίαση γι' αυτόν τον κώδικα, τον ISPS. Έχετε δίκιο. Έχει ορισμένες προβλέψεις και είναι υποχρεωτικό να τις ακολουθήσουμε. Για ποιο λόγο πρέπει να γίνει αυτό οπωσδήποτε από ιδιώτες; Γιατί τέτοια λαγνεία, επαναλαμβάνω, με τα ιδιωτικά συμφέροντα; Στο άρθρο 5, παράγραφοι 2 και 3, φαίνεται ότι οι ιδιώτες θα σχεδιάζουν την ασφάλεια των λιμανιών. Πάλι ιδιώτες. Έχουν υπάρξει, κύριε Υπουργέ, οικονομοτεχνικές μελέτες; Το κόστος όλης αυτής της ιστορίας, η αποδοτικότητα; Ρώτησα χθες –και το επαναλαμβάνω και σήμερα– τι θα γίνει αν γίνουν τόσο ακριβά τα λιμάνια μας και σηκωθούν και φύγουν –γιατί ανέφερε πριν ο κ. Παναγιωτόπουλος την παπανδρεϊκή ρήση περί προπέλας στα πλοία και είχε δίκιο– τα πλοία και πιάνουν πλέον στη Τουρκία και αδειάζουν

εκεί το εμπόρευσμά τους; Τι θα γίνει με τα ελληνικά λιμάνια;

Ανέφερε πριν ο εισηγητής μας ότι υπάρχουν δεκαπέντε χιλιάδες άνθρωποι και πάνω από εξακόσιες πενήντα εταιρείες, που εμπλέκονται στο όλο κύκλωμα. Είναι για να χάνονται θέσεις εργασίας σε μια Ελλάδα με δύο εκατομμύρια νεόπτωχους, που δημιούργησε η πολιτική του κόμματός σας και η πολιτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ.;

Εξετάσαμε την ώθηση στις εξαγωγές. Θα υπάρξει από όλο αυτό, το οποίο συζητάμε τόσες ώρες, ώθηση στις εξαγωγές; Ανέφερε ο συνάδελφος κ. Δρίτσας κάτι ανατριχιαστικό. Πραγματικά, για μένα ήταν έκπληξη. Το Λιμενικό Σώμα έχει προσφέρει, είπε ο κ. Δρίτσας, εξυπηρετήσεις οι οποίες –αν σημειώσα καλά το νούμερο, κύριε συνάδελφε– ανέρχονται στα 20.000.000 ευρώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Επί τριάντισι χρόνια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ναι, είπατε από το 2004. Αυτό είναι απίστευτο. Αυτοί οι άνθρωποι είναι δημόσιοι υπάλληλοι και προφανώς έχουν αμελήσει άλλα κομμάτια, γιατί δεν προλαβαίνουν. Είναι και λίγοι και έχουν να κάνουν με θέματα τα οποία εκφεύγουν του ρόλου τους. Μιλάμε για 20.000.000 ευρώ ως προϊόν υπηρεσιών από το ελληνικό Λιμενικό Σώμα!

Έβαλε ο κ. Παναγιωτόπουλος κάποια διλήμματα, νομίζω. Δεν μπορούμε –είπε– να έχουμε ναυτιλία χωρίς πιστοποιημένα ασφαλή λιμάνια. Σωστά, αλλά πάλι ιδιώτες; Δηλαδή, πιστοποιημένα και ασφαλή λιμάνια, σώνει και καλά με τους ιδιώτες στο όλο σύστημα;

Έχουμε κάνει κάποια μελέτη, για να δούμε πόσες νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν μ' αυτήν την ιστορία που συζητάμε; Έχουμε συγκρίνει το κόστος των ελληνικών και των τουρκικών λιμανιών και πόσο θα ανέβει το δικό μας κόστος;

Αναφέρθηκε και η κ. Αράπογλου προηγουμένως στο θέμα του ρατσισμού που υπάρχει για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Δεν υπάρχει εύκολη προσβασιμότητα. Δεν είναι μόνο τα άτομα με κινητικά προβλήματα, είναι και οι κωφοί, όπως πολύ σωστά ανέφερε και είναι και οι τυφλοί. Κάθε άνθρωπος με ειδικές ανάγκες έχει πρόβλημα στην προσβασιμότητα των λιμανιών. Λύνεται αυτό; Μιλάμε για απλά μέτρα. Σχετικά με τα τέλη των αυτοκινήτων των ατόμων με ειδικές ανάγκες, λύνεται το θέμα; Δηλαδή τόσο για υπέργοκο είναι αυτό το κόστος και δεν μπορεί να λυθεί αυτό το θέμα; Μιλάμε για μια μάχη κατά του ρατσισμού, που πρέπει να δοθεί με πράξεις. Εγώ αυτό νομίζω.

Όταν ήμασταν όλοι στη Νέα Δημοκρατία, είχα την τιμή να συνεργαστώ με τέσσερα κορυφαία στελέχη της Νέας Δημοκρατίας την εποχή του ασφυκτικού ελέγχου του κράτους από το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Μιλούσαμε τότε για κάποια χαλάρωση, ώστε να μπορέσουν οι ιδιώτες να ασχοληθούν με παραγωγικές επενδύσεις. Τώρα το ΠΑ.ΣΟ.Κ., το οποίο έχει μετακινηθεί σε νεοφιλελεύθερες θέσεις, σας ακολουθεί κατά πόδας και τα αδιέξοδα διογκώνονται. Συνέχεια μιλάμε για τράπεζες, για μεγαλύτερη εμπλοκή των τραπεζών κ.λπ.. Δεν βλέπετε τι γίνεται με τους ιδιώτες, δεν βλέπετε τι γίνεται με τις τράπεζες; Δηλαδή, σ' έναν κόσμο ο οποίος γδέρνεται από αυτά τα μεγάλα καπιταλιστικά συμφέροντα, που εκπροσωπούν οι τράπεζες, είναι δυνατόν εμείς να θέλουμε να εμπλέξουμε ακόμη περισσότερο τους ιδιώτες σ' όλη αυτήν την ιστορία, όταν υπάρχουν και όλες αυτές οι καταστάσεις, που ανέφερε στην εκπομπή του ο κ. Χατζηνικολάου στο ALTER με τους εμπόρους ναρκωτικών;

Κατά τη γνώμη μου, κύριε Υπουργέ, δεν έχει εξηγηθεί επαρκώς τι κάνατε με τον κύριο Δήμαρχο, τον κ. Γραφάκο, το δικό σας Δήμαρχο, το Δήμαρχο που εξελέγη με τη στήριξη της Νέας Δημοκρατίας, για να είμαι πιο ακριβής. Πρόκειται για εκατό στρέμματα δάσους. Θα είναι εκατό στρέμματα δάσους; Είναι από τους τελευταίους πνεύμονες. Απλά πράγματα. Μπορούμε να δεσμευτούμε ότι θα μείνουν εκατό στρέμματα δάσους; Τόσο απλό είναι. Ο κ. Γραφάκος, αν ήταν λυμένο το πρόβλημα, απλά δεν θα έστελνε επιστολές σε όλους τους Βουλευτές της Β' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας. Να τελειώνει το θέμα του δάσους των Μελισίων!

Τέλος, μία παρατήρηση, για τον κ. Καμμένο, επειδή ανέφερε σήμερα το πρωί στην τοποθέτησή του ότι είμαστε μεγάλη ναυτική δύναμη. Ναι, είμαστε μεγάλη ναυτική δύναμη, πολύ μεγά-

λη, η μεγαλύτερη στον κόσμο. Χτίζονται ελληνικά πλοία στα ελληνικά ναυπηγεία; Είπε ότι χτίζονται εξακόσια πλοία και ότι είμαστε υπερήφανοι που Έλληνες πλοιοκτήτες χτίζουν εξακόσια πλοία. Χτίζονται πλοία στα ελληνικά ναυπηγεία; Πόσα χτίζονται;

Εγώ έχω μεγαλώσει σ' ένα νησί, στο οποίο υπήρχε λιμάνι και ναυπηγεία, στη Σύρο, στο Νεώριο. Ποια πλοία χτίζονται στα ελληνικά ναυπηγεία; Ποιο είναι το κόστος των λιμένων, το οποίο θα έχουμε; Ποια είναι η στελέχωση των πλοίων με ελληνικά πληρώματα σε μια ναυτιλία, η οποία βογκά, πραγματικά, από την αύξηση των τιμών του πετρελαίου; Απλά πράγματα.

Σας παρακαλώ να δοθούν κάποια στοιχεία, για να δούμε αν, σαν μεγάλη ναυτική δύναμη που είμαστε, αντικατοπτρίζεται όλη αυτή η δύναμή μας και στα νούμερα και κυρίως σε θέσεις εργασίας σ' αυτόν τον τόπο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Αϊβαλιώτη.

Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Τοποθετήθηκα χθες επί της αρχής, κύριε Υπουργέ. Θα ήθελα, όμως, να επισημάνω κάτι, το οποίο δεν πρόλαβα να θίξω χθες.

Στο άρθρο 19, όπου δίνετε τις αρμοδιότητες αυτές στο Ναυτικό Επιμελητήριο, για να κάνει τις εταιρείες και όλα αυτά, λέτε πως οι δαπάνες –και αυτό αφορά το εδάφιο β'– υπόκεινται στον έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Δεν το αναφέρετε και για το εδάφιο α', που ίσως αυτό είναι σημαντικότερο στοιχείο, επειδή ουσιαστικά με το εδάφιο α' δίνετε τις αρμοδιότητες εκπαίδευσης στο Ναυτικό Επιμελητήριο και στις εταιρείες που θα δημιουργήσει για το σκοπό αυτό, στα κέντρα εκπαίδευσης δηλαδή. Και θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό, αν πραγματικά θέλουμε να υποστηρίξουμε τη διαφάνεια και, κυρίως, να στηρίξουμε μια προσπάθεια, ώστε να μην υπάρχουν ιστορίες που νομίζω ότι δεν τις επιθυμεί κανείς.

Σε σχέση με το άρθρο 20, αναφερθήκαμε στα τέλη, τα οποία δυστυχώς αυξάνονται συνέχεια και δεν αναφερθήκαμε βέβαια καθόλου στο τι θα γίνει με τους ανθρώπους, κάποιοι από τους οποίους εισπράττονται περιορισμένο ποσοστό από τα τέλη αυτά, όπως είναι, για παράδειγμα, οι λιμενεργάτες ή άλλοι, για τους οποίους νομίζω ότι κάποια στιγμή πρέπει να υπάρξει μία μερίμνα της πολιτείας, αν θέλει να οργανώσει σωστά τα λιμάνια.

Μπαίνουν τέλη ή εισπράττονται κάποια χρήματα από τους επιβάτες, για να καλυφθούν οι δαπάνες –και καλώς– αλλά κάποια στιγμή, νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει η δέσμευση πως αυτοί οι άνθρωποι πρέπει να ενταχθούν στους Οργανισμούς Λιμένων ή στα Λιμενικά Ταμεία, πρέπει να έχει κάποιος την ευθύνη της σωστής λειτουργίας των λιμανιών, ώστε να ησυχάσουν και αυτοί οι άνθρωποι και, κυρίως, να βρούμε έναν τρόπο και μια διαδικασία να απαλλάξουμε το επιβατικό κοινό από τις πρόσθετες αυτές επιβαρύνσεις.

Θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να το ξεκινήσετε, διότι είναι ανάγκη να γίνει. Οι άνθρωποι αυτοί προσφέρουν υπηρεσίες και θα μπορούσαν να προσφέρουν ακόμα περισσότερες, αν έμπαιναν κάτω από μια ομπρέλα ενιαίας διοίκησης, ώστε να μπορέσουν να αξιοποιηθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό.

Θέλω να πιστεύω ότι κάποια στιγμή αυτοί οι άνθρωποι, είτε λέγονται λεμβούχοι είτε λέγονται λιμενεργάτες είτε οτιδήποτε άλλο, που σήμερα επιβαρύνουν τον επιβάτη με τα τέλη αυτά που πληρώνει, πρέπει να τεθούν υπό τη διοίκηση των Λιμενικών Ταμείων ή των Οργανισμών Λιμένων, ώστε να μπορέσουμε πράγματι να τους αξιοποιήσουμε στο μέγιστο δυνατό βαθμό από τη μία πλευρά, αλλά και από την άλλη, να μπορέσουμε να τους δώσουμε μία προοπτική, διότι υπάρχουν ορισμένα λιμάνια που φθίνουν και οι άνθρωποι αυτοί βρίσκονται σε ανεργία. Υπάρχουν κάποια άλλα λιμάνια, που χρειάζονται ενδεχομένως περισσότερη δουλειά και εκεί οι Οργανισμοί Λιμένων προσλαμβάνουν κατά το δοκούν ανθρώπους για να κάνουν εποχικά τις δουλειές τους, αλλά υπάρχουν και άνθρωποι εκεί που δεν αξιοποιούνται.

Θεωρώ ότι είναι κάτι που πρέπει να γίνει, σε μία επόμενη

φάση τουλάχιστον, γιατί θα εξυπηρετήσει τις ανάγκες των λιμανιών και κυρίως θα συμβάλει στην ορθότερη λειτουργία, ιδιαίτερα τώρα που μπαίνουν και τα ζητήματα της ασφάλειας και αυτή η νέα μορφή οργάνωσης, που δεν την είχαμε μέχρι σήμερα.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Στρατάκη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Ιωάννης Διαμαντίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, έχω την εντύπωση ότι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, στο πρώτο μέρος της ομιλίας του, έδωσε την εντύπωση στο Σώμα ότι δεν έχει αποβάλει ακόμα την ιδιότητα του πρώην Υπουργού Δημόσιας Τάξης. Μίλησε περισσότερο σαν πρώην Υπουργός Δημόσιας Τάξης, παρά σαν Υπουργός Ναυτιλίας.

Θέλω μόνο να σταθώ σ' ένα σημείο, που θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ κρίσιμο και σημαντικό στο νομοσχέδιο αυτό, στο άρθρο 5, που αφορά τις προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος για τις μελέτες που δίνονται σε ιδιωτικές εταιρείες.

Εδώ υπάρχει ένα μείζον θέμα, κύριε Υπουργέ. Είναι πολύ μεγάλο το θέμα αυτό που ανέκυψε και από το ALTER και από τον κ. Χατζηνικολάου και από δημοσιεύματα στις εφημερίδες. Υπάρχει ένα κύκλωμα λαθρεμπορίας ναρκωτικών από το 1986, το οποίο αποκαλύφθηκε πριν από λίγα χρόνια, οδηγήθηκαν στα δικαστήρια και καταδικάστηκαν σε ισόβια. Και σ' αυτήν την εταιρεία είναι πρώην Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας με κάποιο συντάγιο του, ο οποίος τυγχάνει να είναι και γαμπρός του, έχει παντρευτεί την αδελφή του. Σ' αυτήν την εταιρεία αναθέσατε τη μελέτη.

Ρωτώ λοιπόν το εξής: Δεν κοιτάξατε πιο μπροστά, δεν ελέγξατε τα ποινικά μητρώα, δεν είχατε διαβάσει τίποτα γι' αυτήν την εταιρεία; Δεν σας είπε κάποιος –όχι σ' εσάς, εσείς είσατε Υπουργός δύο, τριών μηνών, μιλάω για την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου– ότι αυτή η εταιρεία έχει κάτι μεμπτό;

Και εσείς έρχεσθε τώρα και κάνετε Ε.Δ.Ε. Δηλαδή, είναι σαν να λέτε ότι βάλατε το λυκό να φυλάει τα πρόβατα. Αυτό κάνατε. Μετά από μία ισόβια κάθειρξη που επιβλήθηκε από το δικαστήριο, έρχεσθε να κάνετε Ε.Δ.Ε.. Και μας τα λέτε αυτά στο Κοινοβούλιο; Δηλαδή, τι θα βγάλει η Ε.Δ.Ε., κύριε Υπουργέ; Τι θα πει η Ε.Δ.Ε., ότι είναι αθώα η εταιρεία;

Σας παρακαλώ πολύ, λοιπόν, είναι πάρα πολύ σοβαρά αυτά τα θέματα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε συνάδελφε, μου επιτρέπετε μια διακοπή;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Βεβαίως, κύριε Υπουργέ, αν μου κρατήσει το χρόνο η κυρία Πρόεδρος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα ήθελα να κάνω αυτήν τη διακοπή, γιατί το θεωρώ αναγκαίο, προκειμένου να μην υπάρχει θέμα.

Εγώ διέταξα έρευνα, για να δω κάτω από ποιες συνθήκες έγινε τότε αυτή η σύμβαση εργασίας, τι ακριβώς έγινε και πώς εξελίχθηκε η διαδικασία και, κυρίως, αν υπάρχει σημερινή εμπλοκή της εταιρείας στα λιμάνια.

Για να μπορέσει μια εταιρεία να λειτουργήσει στο καθεστώς αυτό, πρέπει να έχει άδεια. Αυτή η άδεια δίδεται από το πρώην Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Για να δοθεί η άδεια, ελέγχονται τα ποινικά μητρώα, η φορολογική ενημερότητα, μια σειρά από πράγματα.

Από την ώρα που μια εταιρεία νομίμως λειτουργεί, οποιοδήποτε άλλο Υπουργείο δεν μπορεί να αποκλείσει μια εταιρεία ούτε έχει τη δυνατότητα –εν προκειμένω, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής– να διερευνήσει ή να αμφισβητήσει την άδεια που έχει δώσει ο άλφα, ο βήτα, ο γάμα ή κάποιο άλλο συναρμόδιο Υπουργείο, όπως θα κάνατε και εσείς ενδεχομένως και οιοσδήποτε.

Όταν, λοιπόν, μια εταιρεία προσκομίζει την άδεια νόμιμης λειτουργίας και όλα τα σχετικά πιστοποιητικά και δεν έχει υπάρξει

καταδίκη μέχρι τότε, από εκεί και πέρα αντιλαμβάνεσθε ότι η τότε διοικητική μονάδα δεν είχε καμμία περαιτέρω υποχρέωση.

Όμως, για όλα αυτά τα ζητήματα και κυρίως για την περαιτέρω εμπλοκή της εταιρείας, έχω διατάξει πράγματι έρευνα, διότι αυτό το οποίο με ενδιαφέρει σήμερα, είναι αν αυτή η εταιρεία δραστηριοποιείται ή όχι στα λιμάνια, αν το σχέδιο το οποίο εκπόνησε εφαρμόζεται –που εγώ σας λέω ότι δεν εφαρμόζεται, αλλά πρέπει να περιμένω τα αποτελέσματα και επισήμως να τα έχω– και, κυρίως, αν σ' όλη αυτήν τη διαδικασία υπήρξε η οποιαδήποτε παρανομία ή εν πάση περιπτώσει δημιουργήθηκε κάποιο πρόβλημα.

Γι' αυτό έγινε η έρευνα, το καταλάβατε; Αυτό είναι το θέμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Η διαφορά, κύριε Υπουργέ, είναι ότι η Ε.Δ.Ε. θα ψάξει να δει αν η συγκεκριμένη εταιρεία έβγαλε νόμιμη άδεια, ενώ εγώ δεν λέω αυτό. Εγώ λέω ότι υπάρχει μια καταδικαστική απόφαση και μάλιστα με ισόβια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Μετά ήταν αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Στις 2 Νοεμβρίου βγήκε η απόφαση. Άρα, έπρεπε τα αντανάκλαστικά του Υπουργείου Ναυτιλίας να λειτουργήσουν αυτόματα και να την είχε αποβάλει αυτήν την εταιρεία.

Τέλος, θα αναφερθώ στο θέμα του νοσοκομείου των Μελισσίων. Είπατε προηγουμένως ότι είδατε το Δήμαρχο των Μελισσίων. Τον είδαμε και εμείς το Δήμαρχο των Μελισσίων, τον είδαμε και χθες, ήρθε και μας βρήκε. Και έφερε την πρότασή του –απ' ό,τι είπε η κ. Παντελάκη, με μειοψηφία των εκπροσώπων του κόμματός του, εν πάση περιπτώσει, είναι πολύ μεγάλη πλειοψηφία– όπου ζητάει –ο Δήμαρχος το ζητάει, δεν το ζητάω εγώ– να συμπεριληφθεί αυτό που λέει «σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της δασικής και της πολεοδομικής νομοθεσίας».

Αυτό εσείς το κρίνετε εκ του περισσού. Δεν καταλαβαίνω γιατί ο δήμαρχος, η δημοτική αρχή και το δημοτικό συμβούλιο επιμένουν –για να είναι κατοχυρωμένοι απόλυτα– και εσείς δεν το βάζετε. Ξέρουμε πολλές φορές, από το παρελθόν, ότι υπάρχουν «παραθυράκια» σε νόμους και αυτά τα «παραθυράκια» τα εκμεταλλεύονται οι επιτηδείοι. Και πολύ φοβάμαι ότι σ' αυτήν την περιοχή, στα Μελίσσια, που είναι πραγματικά μια όμορφη περιοχή, ένας πνεύμονας πρασίνου, όπως ειπώθηκε και από πολλούς συναδέλφους, που πρέπει να τον προφυλάξουμε εμείς πάση δυνάμει, κάποιοι πονηροί θα βρεθούν στο μέλλον –δεν ξέρω αν ήδη έχουν ξεκινήσει τα σχέδιά τους– να εκμεταλλευτούν το χώρο. Βάλτε το αυτό το πράγμα, για να είναι απόλυτα κατοχυρωμένη η περιοχή και απόλυτα κατοχυρωμένος ο περιβάλλον χώρος.

Τελικά, θα ήθελα να πω και δύο λόγια για τις τροπολογίες, γιατί σε κάποιες παρατηρήσεις που κάναμε, δεν μας απαντήσατε.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα πω μόνο δύο λόγια για τις τροπολογίες και θα κλείσω.

Βεβαίως, κάνατε δεκτή μία τροπολογία, την οποία κατέθεσαν συνάδελφοι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Όμως, υπάρχουν και τροπολογίες που κατατέθηκαν και από άλλα κόμματα και αφορούν και το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, αλλά βεβαίως και το Ταμείο Αλληλοβοήθειας Υπαλλήλων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο προηγούμενος Υπουργός είχε δεσμευθεί ότι σε προσεχές νομοσχέδιο θα εξετάσει το θέμα. Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, γιατί δεν φέρνετε το θέμα και γιατί δεν κάνετε δεκτή αυτήν την τροπολογία, προκειμένου να λήξει ένα ζήτημα, το οποίο είναι δίκαιο και ταλαιπωρεί τους υπαλλήλους.

Εν πάση περιπτώσει, δεσμευθείτε ότι θα δείτε το θέμα, όπως δεσμεύτηκε και ο κ. Κεφαλογιάννης και ότι θα το φέρετε εδώ σ' ένα προσεχές νομοσχέδιο, προκειμένου να λήξει ένα θέμα που ταλαιπωρεί όλους τους υπαλλήλους.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Διαμαντίδη.

Το λόγο έχει η εισηγήτρια και Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος

του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Σήμερα, γενικεύθηκε ένα ερώτημα, σχετικά με το γιατί οι εφοπλιστές δεν «χτίζουν καράβια» στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, το θέμα αυτό ήρθε σήμερα και από τον εισηγητή και από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΛΑ.Ο.Σ..

Θέλω, λοιπόν, να πω το εξής πράγμα, δεδομένου ότι θα πρέπει κάποια στιγμή να συνηνεγηθούμε. Και αυτό δεν πρέπει να το θεωρήσετε προσβλητικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρία Παντελάκη, με συγχωρείτε, αλλά θα πρέπει να σας διακόψω.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρείται τη συνεδρίασή μας παρακολουθεί, αφού πρώτα ξεναγήθηκε στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες της Διασποράς 15ος - 21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, αντιπροσωπεία Βουλευτών από τη Μολδαβία.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρία Παντελάκη, μπορείτε να συνεχίσετε.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Έλεγα, λοιπόν, πριν ότι αυτή η άποψη θα πρέπει να τεκμηριωθεί, γιατί τελικώς γίνεται για λαϊκή κατανόηση, για τον κόσμο που παρακολουθεί ενδεχομένως την Ολομέλεια και δεν έχει εντρυφήσει σ' αυτά τα θέματα. Τους εφοπλιστές, λοιπόν, δεν τους υποχρεώνει κανείς να έρθουν να κάνουν καράβια στην Ελλάδα. Τελείωσε. Αυτό είναι. Αυτό είναι ανταγωνιστικότητα, αυτό είναι ελεύθερη αγορά. Αυτός είναι ο πυρήνας αυτής της πολιτικής.

Και επειδή λέγεται ότι είμαστε η πρώτη χώρα και ότι «έχουμε κάνει και ράνει» και ότι έχουμε όλα αυτά τα κέρδη και όλα αυτά που ακούστηκαν σήμερα και από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα να σας πω ότι όλα αυτά δεν έγιναν επειδή ήταν διάνοιες ούτε επειδή ήταν κάτι ξεχωριστό από τους άλλους. Ήταν μια συγκεκριμένη πολιτική επιλογή, η οποία είχε στηριχθεί εδώ και δεκαετίες από το ελληνικό κράτος, στη συγκεκριμένη περίπτωση και από τη δεκαετία του 1950 -με συνταγματική ισχύ από το 1953- τους έχουν δοθεί όλα τα εφόδια και έχουν γίνει αυτοί που είναι σήμερα. Δεν έχουν γίνει από μόνοι τους. Αυτή είναι η κατάσταση.

Έρχονται, λοιπόν, προτάσεις, την ίδια στιγμή που στον τομέα της ακτοπλοΐας έχουν απελευθερωθεί τα δρομολόγια και τα εισιτήρια των πλοίων και πέφτει κλάμα για την κατάσταση και τις συνέπειες. Αυτή είναι η κατάσταση.

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

Εμείς τουλάχιστον που έχουμε μία εντελώς διαφορετική στρατηγική, λέμε ότι όσο έχουν στα χέρια τους τα καράβια εφοπλιστές και όσο υπάρχει αυτή η πολιτική, δεν μπορεί να λυθεί το πρόβλημα στα πλαίσια και αυτής της εξουσίας.

Εν πάση περιπτώσει, και στα πλαίσια της δικής σας πολιτικής προσπαθούμε να σας πούμε να κάνετε ορισμένες ρυθμίσεις στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση επειδή ακριβώς πρέπει να υπάρχουν διακρίσεις ή μέτρα τέτοια τα οποία να διευκολύνουν την κατάσταση και να απαλύνουν ορισμένα πράγματα. Όχι ότι θα τα λύσουν, αλλά να μην ακούμε και τέτοιες υπερβολές, διότι αυτό το έχω ακούσει σε πολλά νομοσχέδια.

Δεν μπορείτε, δηλαδή, από τη μια μεριά να έχετε συμφωνήσει διαχρονικά όλα αυτά τα χρόνια στην οικονομία και στην ανταγωνιστικότητα που υπάρχει και να στηρίζετε «με τα μπούνια» το καπιταλιστικό σύστημα και από την άλλη να έρχεστε και να μας ρίχνετε αντικαπιταλιστικές κορώνες. Και θα μου πείτε «τι σας νοιάζει εσάς; Σας πειράζει που λέμε μια κουβέντα για τον κόσμο που υποφέρει κ.λπ.» Μα, το θέμα είναι ότι αυτήν τη στιγμή αντί να απεγκλωβιστεί ο κόσμος απ' αυτήν τη λογική και πολιτική, εγκλωβίζεται ακριβώς στην ίδια λογική από την πίσω πόρτα. Γι' αυτό και κάνουμε αυτήν την κριτική και είμαστε ανοιχτοί στην κριτική από σας.

Όσον αφορά το ζήτημα που με ιδιαίτερο τρόπο τέθηκε -και

βεβαίως είναι πολύ σοβαρό- από τους Βουλευτές και τον κ. Διαμαντίδη, και αφορά το συμβάν που αποκαλύφθηκε στην τηλεόραση για την εταιρεία και τη λαθρεμπορία ναρκωτικών, δεν θέλω να μιλήσω γι' αυτό καθ' αυτό, το οποίο είναι εξαιρετικά σοβαρό πρόβλημα και δείχνει τις εμπλοκές που υπάρχουν, αλλά αλλού είναι το θέμα. Σ' αυτό το νομοσχέδιο υπήρχε αντιπαράθεση. Δηλαδή, δεν συμφώνησε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ., με το θέμα του να μη δίνεται η ασφάλεια στους ιδιώτες.

Επιτρέψτε μου να πω ότι αυτό είναι εξαιρετικά υποκριτικό και να σας πω γιατί. Το κόμμα σας έχει συμφωνήσει στο να δοθεί η ασφάλεια των αεροδρομίων σε ιδιώτες. Αυτό δεν σας πειράζει, είναι άλλο θέμα. Όμως, θα πω κάτι άλλο. Η ασφάλεια στα λιμάνια -ας πούμε, security- είναι ένα σοβαρό ζήτημα και εμείς έχουμε το θάρρος να πούμε ότι το σύνολο όλου αυτού του συστήματος, από την αρχή μέχρι το τέλος, πρέπει να υπόκειται στον έλεγχο. Δηλαδή, πρέπει να υπάρχει ειδική υπηρεσία και να γίνουν ειδικές προσλήψεις με ειδικό προσωπικό. Όμως, δεν συμφωνούμε στα πλαίσια της λογικής αυτής με την οποία έρχεται η τροπολογία, γιατί εμείς πιστεύουμε ότι όλα αυτά τα πράγματα γίνονται με πρόσχημα την τρομοκρατία και ότι θα συνεχίσει να πληρώνει ο ελληνικός λαός.

Αφού, λοιπόν, διαφωνείτε με το ζήτημα της ασφάλειας, η προηγούμενη κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ξεκίνησε την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Η ιδιωτικοποίηση τι είναι; Συμφωνείτε δηλαδή να ξεκινήσει η παραχώρηση των λιμανιών στους ιδιώτες, γιατί όλα αυτά έχουν ξεκινήσει επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. και συνεχίζονται επί Νέας Δημοκρατίας και πηγαioύνερα η κατάσταση και διαφωνείτε σε αυτό το πράγμα. Δηλαδή, αυτή η αντιφατικότητα και η κριτική που κάνετε είναι φανερή, την ίδια στιγμή που επί της ουσίας όμως στηρίζετε αυτήν την πολιτική. Και αν ήσασταν τώρα στο τιμόνι της διακυβέρνησης και ήταν ένας αντίστοιχος Υπουργός στη θέση του κ. Βουλγαράκη, ακριβώς τα ίδια θα υποστήριζε και ακριβώς την ίδια οδηγία θα είχε φέρει εδώ, γιατί και οι προηγούμενες οδηγίες είχαν ψηφιστεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τις προηγούμενες κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Θα μου πείτε τώρα, γιατί μπαίνει αυτό το ζήτημα τόσο έντονα; Γιατί νομίζω ότι εν πάση περιπτώσει πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ορισμένα πράγματα. Πείτε ότι εμείς διεκδικούμε να έλθουμε στην κυβέρνηση και να τα κάνουμε καλύτερα, αλλά όχι ότι αυτό που θα κάνετε έχει να ωφελήσει τα λαϊκά στρώματα και τον κόσμο. Γιατί νομίζουμε ότι συνολικότερα τα λιμάνια είναι μία πηγή πλούτου και αυτή η πηγή πλούτου πρέπει να επιστρέφει στον ίδιο το λαό.

Ολοκληρώνοντας, κύριε Πρόεδρε, όσον αφορά στο ακίνητο του νοσηλευτικού ιδρύματος όντως έγινε μεγάλη συζήτηση. Όμως στη σημερινή συζήτηση πιστεύω ότι αποκαλύφθηκαν ακόμα περισσότερα πράγματα που διαχέονταν στην Αίθουσα. Πολύ χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα αυτά που ανέφεραν και οι Βουλευτές εδώ μέσα που μίλησαν και από τη Νέα Δημοκρατία, όπως ο κ. Ντινόπουλος.

Εγώ λέω ένα πράγμα, ότι υπάρχει ένα θέμα ακόμα και με αυτήν την τροπολογία όπως έχει, δηλαδή ανοίγει το δρόμο να αλλάξει χρήση αυτό το κτήριο που υπάρχει. Γι' αυτό έρχεται η τροπολογία, για να διευκολύνει αυτό. Να είμαστε ειλικρινείς.

Εμείς δεν συμφωνούμε σε αυτό να αλλάξει χρήση. Εμείς δεχόμαστε και το αίτημα του κόσμου. Εάν ήταν διαφορετικό, εμείς θα το λέγαμε ότι έχουμε αυτήν τη γνώμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Γίνετε σαφής, κυρία Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Αυτό λοιπόν αξίζει και πρέπει να το δει η Κυβέρνηση, να το μελετήσει, να γίνει νοσοκομείο επαγγελματικών ασθενειών κ.λπ.. Όμως, προβληματίζομαι και ειλικρινά δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί η αξιοποίηση της περιουσίας του Ν.Α.Τ. πρέπει να γίνει ζήτημα διαπραγμάτευσης από το Δήμο -εγώ το θέτω ανοικτά εδώ στην Ολομέλεια- ότι δηλαδή υπάρχει ευθύνη αυτήν τη στιγμή στη Δημοτική Αρχή του Δήμου Μελισσίων, η οποία συνδιοικείται και στηρίζεται από τη Νέα Δημοκρατία και από το Συνασπισμό. Όντως έχουν συμφωνήσει και με την παράταξη του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στο δημοτικό συμβούλιο, εκτός από τις δύο άλλες

παρατάξεις, όπου τη μία στηρίζει το Κομμουνιστικό Κόμμα και ο άλλος είναι ανεξάρτητος, ο επικεφαλής.

Τι πράγμα προωθεί ο Δήμος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρία συνάδελφε, έχετε υπέρβαση χρόνου κατά 60%! Με συγχωρείτε!

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Μα, ο χρόνος που μου δώσατε είναι συνολικά μαζί με τις τροπολογίες. Γι' αυτό δόθηκε περισσότερος χρόνος και στους εισηγητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Το έχει λάβει υπ' όψιν του ο νομοθέτης στα τέσσερα λεπτά.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ για την κατανόησή σας.

Το θέμα, λοιπόν, που ενδιαφέρει το δήμο είναι το πώς θα αξιοποιήσει την περιοχή. Κι έχει και σχέδια.

Ο κ. Ντινόπουλος μας είπε ότι έχει εκπονήσει σχέδια για τον περιβάλλοντα χώρο. Εγώ λέω και πάλι ότι είναι ντροπή. Αντί ο δήμος να διεκδικεί όντως στην περιοχή του η δασική έκταση να παραμείνει έτσι και να πει «κάτω τα χέρια από τα δέντρα και από το δάσος» βεβαίως σύμφωνα με την δασική και την πολεοδομική νομοθεσία, εδώ κρύβονται τα σχέδια του δήμου, αν δεν γίνει νοσοκομείο, να αξιοποιήσει ο ίδιος το κτήριο και τον περιβάλλοντα χώρο. Εδώ πρέπει, λοιπόν, να βγουν ιδιαίτερα σημαντικά συμπεράσματα απ' όλους και για όλους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίαση μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασποράς 15ος -21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης», είκοσι επτά μαθητρίες και μαθητές και δύο συνοδοι-δασκαλοι από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Αιγίου.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, κύριοι συνάδελφοι, ο Βουλευτής κ. Ηλίας Καρανίκας ζητά άδεια απουσίας του στο εξωτερικό κατά τη διάρκεια από 5/12 μέχρι τις 11/12.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

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

Ο κ. Δρίτσας έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Είναι φανερό ότι δεν τα καταφέραμε –δεν το ελπίζαμε και πολύ βέβαια– αλλά η Κυβέρνηση μένει απολύτως σταθερή στις θέσεις της.

Δεν ευαισθητοποιήθηκε ούτε από τα επιχειρήματα ότι αυτό το νέο νομοθετικό πλαίσιο και οι μηχανισμοί, είναι τερατώδεις. Αν μη τι άλλο, μηχανισμοί ελέγχου και καταστολής τόσο ισχυροί και με τόσο νέα ζητήματα, θα πρέπει να τυγχάνουν και μιας ισορροπίας εξασφάλισης δημοκρατικών δικαιωμάτων. Δεν υπήρχε καμμία παρέμβαση του Υπουργού ουσιώδης σε σχέση με αυτά. Ο κίνδυνος για τα δικαιώματα και τις ελευθερίες παραμένει προ των πυλών.

Επίσης τίποτα δεν ειπώθηκε για την αναποτελεσματικότητα, διότι ένας τέτοιος τερατώδης μηχανισμός δεν εξασφαλίζει αποτελεσματικότητα –και έχει αποδειχτεί πάρα πολλές φορές αυτό– και καμμία κουβέντα –απόλυτη σιγή– για τη δαπάνη, για το τεράστιο κόστος.

Εν πάση περιπτώσει ενώ όλα αυτά όπως και η αιτιολογική έκθεση αναφέρει, αφορούν την τρομοκρατία, στη διαδικασία της συζήτησης προέκυψαν τα ναρκωτικά –δεν αντιμετωπίζονται με την ασφάλεια λιμένων τα ναρκωτικά– η πειρατεία που εκδηλώνεται στα πελάγη, το trafficking, η σωματεμπορία και οι λαθρομετανάστες.

Παρακαλώ, έχει ξαναθεθεί απ' αυτό το Βήμα το πρόβλημα με τη χρήση της λέξης «λαθρομετανάστες». Οι μετανάστες χωρίς χαρτιά, χωρίς νόμιμα έγγραφα, δεν μπορούν να ονομάζονται έτσι. Κανένα κοινοβούλιο του κόσμου δεν τους ονομάζει έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Με συγχωρείτε

που παρεμβαίνω. Έχει πάρει απόφαση και το δικό μας Κοινοβούλιο γι' αυτό. Απλώς δεν τηρείται.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Χαίρομαι για την παρέμβασή σας, κυρία Πρόεδρε.

Αντίθετα μια παρέμβαση ενός συναδέλφου για τα τοξικά, για την απειλή από τα τοξικά που μεταφέρουν τα πλοία, δεν ελήφθη υπ' όψιν, αν χρειάζονται δηλαδή για την ασφάλεια λιμένων ειδικές προβλέψεις στη νομοθεσία. Αυτό είναι πολύ σημαντικό και δεν μήκη στον προβληματισμό.

Προχωρώ στα επόμενα. Για τους λιμενικούς πράγματι υπάρχει αυτό το ζήτημα των δεδουλευμένων που συνδέεται και με όλες τις προβλέψεις του νομοσχεδίου. Είναι 6 ευρώ ανά ώρα συν 50% νυχτερινό συν αυτοκίνητα για όσους παρέχουν από το Λιμενικό Σώμα και από τις κρατικές υπηρεσίες, υπηρεσίες σε τρίτους. Αυτά δεν είναι δικές μου πληροφορίες. Είναι πασίγνωστα αυτά. Αυτό είναι το κοστολόγιο με νόμους, με υπουργικές αποφάσεις. Υπάρχει υπουργική απόφαση που αναθέτει από το 2004 κατ' εφαρμογή του ISPS, στο Λιμενικό Σώμα να εκτελεί αυτές τις βάρδιες και να παρέχει αυτές τις υπηρεσίες στην ιδιωτική επιχείρηση που έχει προκύψει –και εν πάση περιπτώσει δεν ξέρω αν είναι αυτή ή άλλη– το γνωστό θέμα.

Κύριε Υπουργέ, και χθες είπαμε στον κ. Καμμένο και σήμερα επαναλαμβάνω, το ζήτημα του σκανδάλου της EUROPEAN SEC που προέκυψε. Ενάμιση χρόνος είναι από τότε που συνελήφθη αυτός ο άνθρωπος. Συνελήφθη επ' αυτοφώρω από αρχές του κράτους. Έγινε έρευνα σ' αυτό τον ενάμιση χρόνο κατά πόσο η πιστοποίηση αυτής της εταιρείας έγινε με τους νόμιμους, επαρκείς και πλήρεις τρόπους; Αυτό είναι το μέγα πρόβλημα. Δεν έχετε ευθύνη εσείς. Αλλά έχουμε ενάμιση χρόνο τώρα αδρανείς; Πρέπει να δοθούν εξηγήσεις. Το θέμα δεν είναι ότι καταδικάστηκε. Με το που προέκυψε το θέμα, όφειλε το Υπουργείο να το διερευνήσει.

Όσον αφορά τις τροπολογίες, η συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης –αναφέρομαι στα άρθρα 10 και 20– αγνοήθηκε από τον Υπουργό, δεν έγινε κανένα σχόλιο.

Για το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας, κύριε Υπουργέ, ελπίζω ότι θα δεχθείτε την αντιπροσωπεία του Δήμου Πειραιά, που δεν τη δέχθηκε ο προκάτοχός σας και τη διοίκηση του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας, για να σας εκθέσουν λεπτομερέστερα όλο αυτό το πρόβλημα. Πρέπει να σωθεί το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας που κοσμεί την πόλη με εξαιρετικά εκθέματα.

Για το Ταμείο Αλληλοβοήθειας Υπαλλήλων Υ.Ε.Ν. είχαμε δέσμευση για αποκατάσταση της αδικίας από τον προκάτοχό σας. Πρέπει να μας πείτε τι σκέπτεστε επ' αυτού.

Και για το περίφημο άρθρο 21 και τα Μελίσσια, η ουσία είναι μία: να κατοχυρωθεί η περιουσία των Ελλήνων ναυτικών και να προστατευτεί το δασικό περιβάλλον. Το άρθρο αυτό εμπεριέχει υπόνοιες ότι υπάρχουν σχέδια εμπορευματοποίησης της περιοχής. Αν υπάρχει σκέψη παραγόντων των Μελισσιών να συμμετάσχουν σε αυτά, δεν προκύπτουν από τις προτάσεις που έκαναν. Να προστατευτεί το φυσικό περιβάλλον, καθώς επίσης να προστατευτούν και τα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών από κάθε άλλη χρήση της περιουσίας τους. Αυτά είναι που πρέπει να προσεχθούν.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Θα ολοκληρώσουμε με τον κ. Αστέριο Ροντούλη.

Ορίστε, κύριε Ροντούλη, έχετε το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ν' αρχίσω με μία γλωσσικής φύσεως παρατήρηση. Επειδή κι εμείς αναφερθήκαμε στον όρο «λαθρομετανάστευση» και «λαθρομετανάστες», αγαπητέ κύριε Δρίτσα, πρέπει να ξέρετε ότι υπάρχει ένα επίρρημα στην αρχαία ελληνική γλώσσα, το επίρρημα «λάθρα» –έχει και υπογεγραμμένη στο τελευταίο άλφα– που σημαίνει «κρυφίως».....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε συνάδελφε...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Με αγάπη το λέω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): ... δεν απαντάτε σε συνάδελφο, ομιλείτε στο Προεδρείο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Εντάξει, κυρία Πρόεδρε.

Αν θέλουμε να γίνουμε γλωσσοπλάστες, έχετε κάθε δικαίωμα. Αλλά, αν δείτε ένα λεξικό της νεοελληνικής γλώσσας, θα δείτε τον όρο «λαθρομετανάστευση» -δεν είναι κακό- που σημαίνει ότι κάποιος κρυφίως παραβιάζει τα σύνορα μιας χώρας και μπαίνει κρυφά μέσα. Τίποτε περαιτέρω, χωρίς κανέναν άλλο υπονοούμενο.

Δεύτερον, θα έλθω σε κάτι που ειπώθηκε από την ειδική αγορήτρια του Κ.Κ.Ε., που μας εξέπληξε πραγματικά, διότι θα περιμέναμε τη στήριξη της και όχι τα επικριτικά της σχόλια. Τι είπαμε; Είπαμε ότι πρέπει να υπάρχει επιδότηση των ακτοπλόων μας, προκειμένου να «χτίζουν» τα καράβια τους στα ελληνικά ναυπηγεία, για να βρουν δουλειά οι εργαζόμενοι, να βρουν δουλειά εξακασιές πενήντα επιχειρήσεις και δεκαπέντε χιλιάδες κόσμος.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ποιος θα είναι ο ιδιοκτήτης;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεν σας διέκοψα.

Και μάλιστα είχε την ευγενή καλοσύνη ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο Υπουργός, κ. Παυλίδης να επικροτήσει αυτό που είπαμε και είναι προς τιμήν του και ανταποδίδουμε.

Θα μου επιτρέψετε να πω ότι το κλάμα δεν είναι για τους ακτοπλόους. Το κλάμα είναι για τους εργαζόμενους, είναι για τους δεκαπέντε χιλιάδες που βιώνουν το φάσμα του λουκέτου και της ανεργίας. Άρα, θα περιμέναμε να δείτε, υπό μία άλλη οπτική την όλη στάση της. Και εν τέλει, θα πρέπει να μάθετε -βεβαίως εσείς μπορεί να μην το αποδέχεστε- ότι στη σημερινή, πραγματική οικονομία υπάρχει και η έννοια του κινήτρου. Άρα, εμείς τι κάνουμε; Θέλουμε να δώσουμε ένα κίνητρο σε ανθρώπους οι οποίοι θα «χτίσουν» τα βαπόρια τους εδώ και δεν θα ακολουθήσουμε τη γραμμή του κ. Δούκα, του Υφυπουργού της Κυβέρνησης, ο οποίος προσπαθεί με γεύματα εργασίας και πηγαίνοντας παρακαλεστά να πει στους ακτοπλόους «ελάτε να «χτίσετε»... σας παρακαλούμε πολύ». Διότι οι άνθρωποι, όπως σωστά είπατε, είναι επιχειρηματίες, το συμφέρον τους κοιτούν. Το θέμα είναι πώς θα συνδυάσουμε τα συμφέροντα των ακτοπλόων με τα συμφέροντα των εργαζομένων. Και βεβαίως εσείς μπορεί να έχετε μία ουτοπική θεώρηση των πραγμάτων, αλλά ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός έχει μία πραγματιστική και ρεαλιστική θεώρηση των πραγμάτων.

Θα έλθω σε τροπολογίες κ.λπ.. Εμείς θα ψηφίσουμε τις τροπολογίες που κατατέθηκαν εκ μέρους του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και θα υπερψηφίσουμε, με την έννοια ότι σε λίγο, έτσι όπως πηγαίνουν τα πράγματα με όλα αυτά τα δρακόντεια μέτρα ασφαλείας, τα λιμάνια μας θα καταντήσουν για τον κόσμο μας ένα μουσειακό είδος. Άρα, αληφθεί και αυτό υπ' όψιν, διότι τα πράγματα εκεί οδηγούνται.

Ειπώθηκε, όμως, από τον αγαπητό κύριο Υπουργό και κάτι που μας προξένησε αλγεινή εντύπωση. Είπε, δηλαδή, με την ευκαιρία της εκπομπής που έγινε του κ. Χατζηνικολάου στο ALTER, «τι θέλετε να κάνουμε; Εμείς είχαμε τα έγγραφα απ' όλα τα συναρμόδια Υπουργεία και δώσαμε τις άδειες». Αλγεινότατη εντύπωση μας προκαλέσατε, κύριε Υπουργέ, διότι το ζήτημα είναι αυτό ακριβώς, ότι δεν λειτουργούν οι ελληνικές υπηρεσίες, δεν λειτουργεί το ελληνικό κράτος και φέρνουν την ευθύνη οι εκάστοτε κυβερνώντες. Άρα, λοιπόν, έρχεστε και λέτε ότι «είχαμε όλα τα έγγραφα μπροστά μας και δεν φταίμε εμείς». Ή προσπαθείτε να κάνετε διάχυση των ευθυνών, ή προφανώς δεν αντιληφθήκατε εν τη ρύμη του λόγου σας τι είπατε.

Θα πω και κάτι άλλο. Εμείς δεν είμαστε ένα κόμμα αντίδρασης και στείρας Αντιπολίτευσης. Έχουμε προτάσεις. Βεβαίως δεν θα σας κάνω την πρόταση που κάποιος μπορεί να την πει εξεζητημένη, αλλά γίνεται και ο Βουλευτής μας κ. Βελόπουλος από τη Θεσσαλονίκη την κατέθεσε επισήμως και στο κόμμα μας, στα όργανά μας, περί ενός μέτρου που ήδη υφίσταται στην Ισλανδία.

Ξέρετε τι γίνεται εκεί, κύριε Υπουργέ; Επιδοτούν την κίνηση των πλοίων με υδρογόνο. Βεβαίως εμείς πρώτα πρέπει ν' αρχίσουμε να κάνουμε βαπόρια εδώ και μετά θα περάσουμε και στα οικολογικής φύσεως μέτρα, αλλά σε κάθε περίπτωση βλέπετε ότι έχουμε και προτάσεις και θέσεις τις οποίες σας καταθέτουμε, αλλά τίποτα δεν κάνετε δεκτό. Ενώ επικαλείστε σαν Κυβέρνηση ένα κλίμα συναίνεσης, συνεργασίας κ.λπ., τίποτα δεν

κάνετε δεκτό.

Σας κατετέθησαν κάποιες τροπολογίες. Εμείς εσκεμμένα δεν καταθέσαμε τροπολογίες γιατί θέλουμε εσείς να έχετε την πρωτοβουλία των ενεργειών ως Κυβέρνηση μετά από τα σχόλια που γίνονται είτε στην επιτροπή είτε στη Βουλή. Τέλος πάντων, όλοι εσείς εδώ, μετά από τόση συζήτηση που έγινε, δεν κάνετε τίποτα δεκτό παρά μόνο την τροπολογία που κατετέθη από τον κ. Μελά και τον κ. Βαρβιτσιώτη;

Εμείς θα υπερψηφίσουμε, κύριε Υπουργέ, αυτήν την τροπολογία, αλλά εσείς τέλος πάντων απ' όλην αυτήν τη συζήτηση, απ' ό,τι όλα τα άλλα κόμματα κατέθεσαν, τίποτα δεν βρήκατε σωστό; Όλα είναι για τα σκουπίδια; Άρα μην επικαλείστε ότι έχετε ένα πνεύμα συνεργασίας και αλληλεγγύης κ.λπ.. Αυτά είναι για τη λαϊκή κατανάλωση. Τίποτα σωστό δεν βρήκατε.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα μου δώσετε ένα λεπτό; Ξέρω ότι έχω κάνει κατάχρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Εδικοιούστο δώδεκα λεπτά συνολικώς και έχετε ήδη ξεπεράσει τα 19' και 58''.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Με την ανοχή σας θα ήθελα άλλο ένα λεπτό, διαφορετικά κάθομαι για να σας διευκολύνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Έχετε ένα λεπτό.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κύριε Υπουργέ, για να τελειώνουμε διότι το κεντρικό σας επιχείρημα ήταν το εξής: «Ο κώδικας ISPS» -αυτό είπατε- «θέτει κανόνες ασφαλείας. Δεν θέλετε κανόνες ασφαλείας»; Βεβαίως, κύριε Υπουργέ, θέλουμε κανόνες ασφαλείας, θέλουμε όμως κανόνες ασφαλείας που θα στηρίζονται όχι σε ανθρώπους αμφιβόλου ποιότητας. Θέλουμε κανόνες ασφαλείας με τη σφραγίδα της ελληνικής πολιτείας. Ο ISPS δεν λέει ντε και καλά «δώστε τα στους ιδιώτες, εκχωρήστε τα πάντα» γιατί μέχρι τα τέλη εκχωρείτε σε ιδιώτες. Δύναται -λέει- και κάποιος εντεταλμένος τρίτος να κάνει είσπραξη των τελών και των δικαιωμάτων. Εμείς δεν λέμε ότι δεν θα πρέπει να υπάρχουν κανόνες ασφαλείας στα λιμάνια μας. Ουδέποτε το είπαμε. Αναφερόμαστε όμως στη μεθοδολογία βάσει της οποίας στήνεται ένα ολόκληρο οικοδόμημα ασφαλείας.

Βεβαίως χρησιμοποιήσατε και ένα σόφισμα. Είπατε ότι αν βρεθούν δύο λιμενικοί να κάνουν έκνομες ενέργειες, καταργούμε το Λιμενικό; Όχι, κύριε Υπουργέ. Είναι όμως άλλης ποιότητας αδίκημα όταν έχουμε επίορκο δημόσιο λειτουργό που κάνει όρκο στην πατρίδα του και τον καταπατά και άλλο να έχουμε έναν ιδιώτη που σκέφτεται το κέρδος, ουδέποτε δίνει όρκο στην πατρίδα και κάνει κάποιες άλλες έκνομες δραστηριότητες υπό τον τίτλο «είμαι πιστοποιημένος οργανισμός ασφαλείας». Είναι άλλο πράγμα ο επίορκος δημόσιος λειτουργός και άλλο ο πιστοποιημένος ιδιώτης.

Κύριε Υπουργέ, βεβαίως αφαιρείτε το βασικό καθήκον του Λιμενικού Σώματος αλλά και των αστυνομικών οργάνων εν γένει. Το βασικό καθήκον είναι ο έλεγχος που εδώ, στα λιμάνια, γίνεται βάσει ενός συστήματος που στηρίζεται σε υψηλή τεχνολογία, αν θέλετε. Άρα όταν λέτε «πώς είναι δυνατόν, θα πρέπει να απεμπλέξουμε το Λιμενικό ή τον αστυνομικό από κάποια καθήκοντα», για ποια καθήκοντα μιλάτε; Το κυρίαρχο καθήκον είναι αυτό του ελέγχου.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε, και συγγνώμη για την κατάχρηση του χρόνου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε Ποντούλη, αλλά πρέπει να αποκτήσετε καλύτερη σχέση με το χρόνο.

Η κ. Παντελάκη έχει ζητήσει το λόγο. Ούτε εσείς δικαιούστε τριτολογία, αλλά έχω μειωμένη αντίσταση στους συναδέλφους.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ πολύ. Θα είμαι πάρα πολύ σύντομη.

Θα αναφερθώ σ' ένα μόνο θέμα που ειπώθηκε πάλι για την επιδότηση των εφοπλιστών για να «χτίζουν» καράβια. Αυτό δεν

το έχουν πει ανοιχτά, δημόσια σ' ένα γραπτό κείμενό τους ακόμη. Έχει μείνει η ελληνομάθεια.

Μέχρι στιγμής, η Κυβέρνηση έχει πει ότι στα ακτοπλοϊκά πλοία αυτό θα το αφήσει ως εξαίρεση, γιατί ζητούν οι ακτοπλοϊκοί, οι εφοπλιστές, στα ελληνικά καράβια με ελληνική σημαία και δεν ξέρω, εάν το ξέρει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑ.Ο.Σ....

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Στα ακτοπλοϊκά, όχι στα καράβια.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Το λύσαμε, στα ακτοπλοϊκά, κυρία Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Στα ακτοπλοϊκά.

Με ελληνικά πληρώματα, με ελληνικά καράβια, μέσα σε ελληνικές θάλασσες, τι τολμούν και ζητούν από την Κυβέρνηση; Να μην δουλεύουν μόνο Έλληνες, αλλά στον ξενοδοχειακό εξοπλισμό να δουλεύουν και από τις άλλες χώρες, από τις γειτονικές, Βουλγαρία, Ιταλία κ.λπ.. Αυτό είναι γραπτό, είναι δική τους πρόταση εδώ και ενάμιση χρόνο.

Αυτό, λοιπόν, δεν έχει γίνει ακόμη, στο οποίο λέει η Κυβέρνηση ότι «εμείς δεν μπορούμε να το κάνουμε». Και αυτό με το να χτίζουμε καράβια. Όμως, επιδοτεί ο ελληνικός λαός απευθείας τους εφοπλιστές. Τα καράβια στη δημόσια υπηρεσία επιδοτούνται. Αυτό μόνο έλειπε τώρα, να επιδοτεί ο ελληνικός λαός, για να έχουν στην ιδιοκτησία τους τα πλοία!

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Να χτίζουν εδώ, αυτό είναι το ζήτημα.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Να χτίζουν πλοία εδώ και να είναι στο όνομα των εφοπλιστών! Ωραία δουλειά! Μπράβο! Ο κόσμος ας βγάλει τα συμπεράσματά του.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κυρία Παντελάκη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ορίστε, κύριε Παυλίδη, έχετε το λόγο. Σας παρακαλώ, όμως, εν περιλήψει.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πολύ περιληπτικά, κυρία Πρόεδρε.

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ο κ. Ροντούλης μίλησε οκτώ λεπτά αντί για τέσσερα και θα κάνουμε οικονομία στον εισηγητή, κυρία Πρόεδρε;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Το δικαιούται, κυρία Πρόεδρε.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριοι συνάδελφοι, για την παραχώρηση.

Το θέμα «πληρώματα πλοίων ακτοπλοϊας», το λεγόμενο εις τον Πειραιά manning και το οποίο έχει περιληφθεί στον Κανονισμό περί «απελευθερώσεως» της ακτοπλοϊας, δηλαδή στον Κανονισμό περί «καμποτάζ», προϊόν κυρίως πρωτοβουλιών της ελληνικής Κυβερνήσεως επί Μητσστάκη, με Υπουργό Ναυτιλίας τον ομιλούντα, εκείνο ο Κανονισμός προέβλεψε ότι μόνο οι ομιλούντες την ελληνική γλώσσα, ελληνικά πληρώματα, θα είναι στην ελληνική ακτοπλοΐα. Ο Κανονισμός, τη εισηγήσει μου, ανέφερε ελληνικά πληρώματα. Χαλά ο κόσμος, για να αλλάξει αυτό και καλώς το Υπουργείο σήμερα δια του παρόντος Υπουργού επιμένει στο «όχι». Το manning θα μείνει...

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

...με τους κανόνες –επιτρέψτε μου τη χρησιμοποίηση του όρου– της host country, της φιλοξενούσας δηλαδή χώρας. Οι Ιταλιάνοι με τους Ιταλούς τους, οι Φραντσέζοι με τους Φραντσέζους τους, οι Έλληνες με τα ναυτάκια μας, με τους καπετάνιους μας. Αυτός είναι Κανονισμός, νόμος δηλαδή. Γιατί Κανονισμός θα πει νόμος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Να δεσμευτεί η Κυβέρνηση ότι δεν θα το αλλάξει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ.

Ολοκληρώστε, κύριε Παυλίδη.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεύτερο θέμα: Καράβια ακτοπλοΐας. Είμαι, κυρία Πρόεδρε, ο προτείνων την ιδέα να κάνουμε ό,τι έκαμε η χώρα μας, με διάφορες κυβερνήσεις, για την ξενοδοχία. Είχαμε κεφάλαια εμείς; έχει, όμως, γεμίσει η Ελλάδα

ξενοδόχους. Οι αναπτυξιακοί νόμοι συνέβαλαν αποφασιστικά στο να αποκτήσουμε άριστα ξενοδοχεία, τα οποία «καρπούνται» κυρίως οι φιλοξενούμενοι.

Με το ίδιο σκεπτικό πρέπει να ξεπεράσουμε τις δυσχέρειες της θης και κυρίως της 7ης οδηγίας, η οποία δεν επιτρέπει ευθείες επιδοτήσεις στη ναυπήγηση σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία, και να κάνουμε σχετική κίνηση για μία παροχή προς τους μονίμους κατοίκους, τους νησιώτες. Θέλουμε καράβια. Αυτό είναι το ακτοπλοϊκό μας. Θέλουμε και λιμάνια, για να μην είμεθα «αλίμενον Αιγαίον». Όμως, θέλουμε καράβια, για να μην είμεθα «αβάπορον». Και τα καράβια δεν έρχονται σαν τα ταξί, όπως τηλεφωνείς και έρχεται το ταξί. Πρέπει να χτίσουμε καράβια με αποφάσεις παρόμοιες προς εκείνες των ξενοδόχων, των ξενοδοχείων, και έχουμε δυνατότητα να υποδείξουμε –δεν λέω να επιβάλλουμε– αυτά να χτίζονται στα ναυπηγεία μας. Είναι θέμα προς συζήτηση και ας μην το αρχίζουμε τώρα με κόντρα. Θέμα προς συζήτηση. Και η μία άποψη θα βρει θέση να τοποθετηθεί, αλλά και η άλλη. Καράβια μας λείπουν και καλά καράβια. Τα καράβια θα τα αποκτήσουμε ημείς, βοηθώντας τους καταλλήλους, με δική μας επίβλεψη, ώστε να απολαύσουν όλοι οι νησιώτες εκείνων των υπηρεσιών που απολαμβάνουν κάποιοι, όπου έχουμε καλά καράβια δρομολογημένα και με το σύστημα της επιδοτήσεως των λεγόμενων αγώνων γραμμών, που καιρός είναι να γίνουν Υ.Γ.Ο.Σ.. Ξέρετε τι θα πει Υ.Γ.Ο.Σ.; Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος. Άρα, συγχρηματοδότηση, όπως γίνεται στα έργα, 75% η Κοινότητα και 25% η Ελλάς.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες της Νέας Δημοκρατίας και του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε τον κ. Παυλίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, καθώς και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης» σαράντα μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις συνοδοί δάσκαλοι από το 2ο Δημοτικό σχολείο Άμφισσας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Υπουργέ, ζητήσατε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ναι, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ο Υπουργός κ. Γεώργιος Βουλγαράκης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν θα μπω σε σχολιασμό των όσων ελέγχθησαν, νομίζω ότι έχουν απαντηθεί. Απλώς θέλω να κάνω μια σημείωση στον ενθουσιώδη κύριο συνάδελφο του ΛΑ.Ο.Σ. ότι για να γίνει αποδεκτή οποιαδήποτε...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Του ΛΑ.Ο.Σ., κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Ροντούλη, παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ωραία, εντάξει.

Στον ενθουσιώδη, λοιπόν, κύριο συνάδελφο, του ΛΑ.Ο.Σ., ότι για να γίνει δεκτή οποιαδήποτε τροπολογία, η οποία περιέχει δαπάνη, πρέπει να έχει την έγκριση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Οι τροπολογίες που κατατέθηκαν από τους κυρίους συναδέλφους προφανώς εμπεριέχουν δαπάνη. Συνεπώς και να ήθελα να τις συζητήσω δεν έχουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να εισαχθούν σε συζήτηση. Άρα, λοιπόν, δεν υπάρχει κανενός είδους τέτοιο θέμα. Θα δούμε στο μέλλον. Θα μελετήσουμε και θα δούμε.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριοι συνάδελφοι παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Στη διάρκεια της Επι-

τροπής είχα προσθέσει στο άρθρο 20 παράγραφος 2 μια συμπλήρωση, γιατί είχε γεννηθεί ένα θέμα για τα λιμάνια αποβίβασης και επιβίβασης, όπου το τέλος 5% εδίδετο από μισό στο λιμάνι επιβίβασης και αποβίβασης που συζητούσαμε. Ετέθη ένα θέμα από τον κ. Μπαντουβά, αν δεν με απατά η μνήμη μου, ότι αν ένα από τα δύο λιμάνια είναι της αλλοδαπής, που θα πάει το τέλος;

Είχα κάνει, λοιπόν, μια συμπλήρωση. Στο άρθρο 20 παράγραφος 2, στο τέλος του πρώτου εδαφίου και μετά τη λέξη «αποβίβασης.», προστίθεται η φράση «Σε περίπτωση που ο λιμένας επιβίβασης ή αποβίβασης βρίσκεται στο εξωτερικό, το συνολικό ποσοστό του τέλους εισπράττεται υπέρ του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα του εσωτερικού.».

Αυτό, όμως, δεν έχει συμπεριληφθεί στο κείμενο που μας έχετε μοιράσει και παρακαλώ να συμπεριληφθεί.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Θα συμπεριληφθεί, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 έως και 22 και των τροπολογιών και εισερχόμαστε στην ψήφισή τους κεχωρισμένως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 14 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 14 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 15 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 15 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 16 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 16 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 17 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 17 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 18 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 18 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 19 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 19 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 20 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 20 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 21, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 21 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 22 ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς το άρθρο 22 έγινε δεκτό ομοφώνως ως έχει.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 39 και ειδικό 3, όπως και η τροπολογία με γενικό αριθμό 59 και ειδικό 6 η οποία είναι του αυτού περιεχομένου;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 39 και ειδικό 3 και η τροπολογία με γενικό αριθμό 59 και ειδικό 6 με το αυτό περιεχόμενο έγιναν δεκτές ομοφώνως και εντάσσονται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου του νομοσχεδίου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

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 και επί των άρθρων. Η ψήφιση του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.30' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 29 Νοεμβρίου 2007 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: α) ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Αύξηση συντάξεων του δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις» και β) συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξία και Δημοσίων Έργων: «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, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

