Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συζήτηση και ψήφιση, σύμφωνα με το άρθρο 70 παρ. 2 του Συντάγματος, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: «Ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» με εισηγητές τον κ. Φλώρο και τον κ. Βαρίνο.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού θα προηγηθεί συζήτηση ερώτησης που έχει κατατεθεί από τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας κ.κ. Βαρβιτσιώτη, Παυλίδη, Βαρίνο, Τσιπλάκη και Μελά.

Το λόγο για την ανάπτυξη της ερώτησης έχει το κ. Αριστοτέλης Παυλίδης για δέκα λεπτά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, καταθέσαμε αυτή την ερώτηση αξιοποιούντες τη διαδικασία που καθιερώνει πλέον ο Κανονισμός της Βουλής, προκειμένου και στο Κοινοβούλιό μας να συζητηθεί ένα τόσο μεγάλο θέμα, όπως είναι αυτό της διεθνούς ναυτιλίας, το οποίο ωστόσο συνδέεται άμεσα με την ελληνική ναυτιλία και προπάντων με τους ναυτικούς μας.

Όσον αφορά την απόφαση, διαρκούσης της ελληνικής Προεδρίας, για την οριστικοποίηση της επισπεύσεως αποσύρσεως των δεξαμενοπλοίων,

πετρελαιοφόρων μονού κήτους, εκτιμούμε ότι πρόκειται για μια εσπευσμένη απόφαση, η οποία μάλλον έχει ληφθεί εν θερμώ και υπό την πίεση εντυπώσεων ενός πράγματι ναυαγίου που επέφερε καταστροφή περιβάλλοντος και του οποίου πάντως τα αίτια ακόμη δεν έχουν αποσαφηνιστεί πλήρως.

Γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι και στις χώρες οι οποίες θεωρούνται ως άμεσα ενδιαφερόμενες, δεδομένου ότι υπέστησαν τις συνέπειες λόγω του ναυαγίου, υπάρχουν πολλές αμφιβολίες για τους ορθούς χειρισμούς των αρμόδιων αρχών εν τη εξελίξει του συμβάντος.

Κύριοι συνάδελφοι, για όσους δεν γνωρίζουν θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι ένα καράβι έξω από τις ισπανικές ακτές επί μια εβδομάδα ζητούσε βοήθεια και ο Έλληνας πλοίαρχος υπεδείκνυε τι πρέπει να γίνει, ώστε τελικά να μην συμβεί ό,τι συνέβη με τις συνέπειες που προβλέπαμε ποιες θα ήταν.

Οι ισπανικές αρχές αντί να ακούσουν τις οδηγίες ή τις υποδείξεις ή την έκκληση του πλοιάρχου, άφησαν το καράβι μια εβδομάδα στο πέλαγος με εξαιρετικά έντονο καιρό. Τελικώς, το καράβι βούλιαξε και βεβαίως είναι γνωστές οι συνέπειες για τις ακτές, άρα και οι πολιτικές συνέπειες ήταν ιδιαίτερα εντυπωσιακές. Αναφέρομαι στις πολιτικές συνέπειες, δεδομένου ότι και στην Ισπανία υπάρχει αντίδραση όχι μόνο από αντικυβερνητική μερίδα αλλά και φιλοκυβερνητική, όσον αφορά τους χειρισμούς των αρμοδίων αρχών.

Ερχόμαστε λοιπόν τώρα εμείς, πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, και συναινούμε, κύριε Υπουργέ, στο να ληφθεί μια απόφαση η οποία θεωρώ προσωπικώς ότι προοιωνίζει εντυπωσιακά την επόμενη απόφασή σας.

Κύριε Υπουργέ, κάθε φορά που γίνεται ένα ναυάγιο είναι φυσικό να συγκινείται η κοινή γνώμη. Ωστόσο, δεν αιτιολογώ το να συγκινούνται στον ίδιο βαθμό οι γνώστες των πραγμάτων. Για παράδειγμα, στο «ΕΡΙΚΑ» -ναυάγιο, καταστροφή- ελήφθησαν κάποια μέτρα και επεβλήθη η εφαρμογή τους. Μετέπειτα είχαμε δεύτερο πακέτο «ΕΡΙΚΑ».

Τώρα, με το ναυάγιο του «PRESTIGE» λαμβάνεται απόφαση άμεσης απόσυρσης ενός μεγάλου αριθμού δεξαμενοπλοίων, και τονίζω πάλι, χωρίς κατά τη γνώμη μας να ζυγιστούν οι συνέπειες. Οι συνέπειες δεν αφορούν μόνο το ότι οι πλοιοκτήτες θα χάσουν περιουσιακά τους στοιχεία –κατά τους ισχυρισμούς τους η περιουσία τους δημεύεται- ότι θα ακυρωθούν τα σύμφωνα που έχουν συνάψει και τα οποία βρίσκονται σε εξέλιξη και το τι θα γίνει με τα υπό κατασκευή μονού ή διπλού τοιχώματος πλοία, αλλά και το ποια θα είναι τα αποτελέσματα επί των ναυτικών μας.

Εάν, κύριοι συνάδελφοι, ού μη γένοιτο –αλλά το πιθανότερο είναι να γίνει- έχουμε ακόμη ένα ναυάγιο, ποια θα είναι η επόμενη απόφασή σας, κύριε Υπουργέ; Υποψιαζόμαστε ότι θα είναι παρόμοια με αυτή που αναγιγνώσατε ως

πρόταση μελών του Συμβουλίου της Ευρώπης την οποία σας γνωστοποίησα και σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την άμεση αντίδρασή σας.

Κύριοι συνάδελφοι, μέλη του Συμβουλίου της Ευρώπης υπό τον επηρεασμό εκείνης της κατάστασης, προέτειναν απαγόρευση προσέγγισης πλοίων στα λιμάνια τους. Δηλαδή, το επόμενο βήμα σε ένα επόμενο ναυάγιο θα είναι να δέσουμε τα καράβια στα λιμάνια, αντί να εφαρμόζουμε αυτό που ακούγεται τώρα δειλά-δειλά, ό,τι συμφωνήσαμε δηλαδή η διεθνής ναυτιλιακή κοινωνία, και κυρίως η εν Ευρώπη, δηλαδή τους τακτικούς και συστηματικούς ελέγχους των πλοίων από τις αρχές του κράτους του λιμένος, το λεγόμενο port state control –είχα την τιμή να υπογράψω εκείνο το memorandum of understanding στο Παρίσι και το οποίο καθορίζει πώς θα γίνονται αυτοί οι έλεγχοι, ώστε να έχουμε όλοι μια γενική αντίληψη της κατάστασης των πλοίων.

Κύριοι συνάδελφοι, εκείνη η σύμβαση προβλέπει έλεγχο των εισερχομένων στον ευρωπαϊκό λιμένα πλοίων σε ποσοστό 25%. Αυτό έχει εφαρμοστεί; Τώρα, μετά το ναυάγιο του «PRESTIGE», βγήκε στην επιφάνεια ότι οι χώρες οι οποίες κυρίως υψώνουν φωνή είναι και οι αποκλίνουσες από αυτή την υποχρέωση. Έχουμε φτάσει δηλαδή στο σημείο η Γαλλία να έχει ελέγξει κατά μέσο όρο τα τελευταία χρόνια μόνο το 9%.

Μετά το «PRESTIGE» όχι μόνο αποσύρονται τα πλοία, αλλά χαράσσουν πορείες που είναι εκτός της οικονομικής ζώνης. Θεωρούμε ότι αυτές οι αποφάσεις

είναι πρωτοφανείς και το ακόμη εντυπωσιακότερο για μας είναι ότι αυτές ελήφθησαν εν ομοφωνία.

Τώρα ερχόμαστε σε σας, κύριε Υπουργέ. Αντιλαμβανόμαστε -και ιδιαίτερα όσοι έχουν πείρα για το πώς αντλούνται αυτές οι αποφάσεις- ότι σε μια τέτοια περίπτωση μάλλον βρεθήκατε σε μια δύσκολη θέση. Η Ελλάς δεν είχε συμμάχους ακόμα και αν ήθελε να υπερασπίσει ιδιαίτερα τα συμφέροντά της. Και πρόκειται για συμφέροντά μας το να προασπίζουμε τα συμφέροντα της ναυτιλίας, δηλαδή τα συμφέροντα που αναφέρονται στους ναυτεργάτες. Ήδη, σύμφωνα με βεβαιωμένα στοιχεία από το ΓΕΝΕ (Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας), έχουμε 2.200 άνεργους ναυτεργάτες. Εγώ, κύριε Υπουργέ, τα στοιχεία τα εμπιστεύομαι. Εάν εσείς έχετε κάτι άλλο να μας πείτε, ευχαρίστως να το δεχθούμε. Πρόκειται λοιπόν για τα συμφέροντα ναυτεργασίας, πλοιοκτησίας και γενικότερα τα συμφέροντα της ναυτιλίας μας.

Θα ήθελα, εν τη αναπτύξει αυτής της ερωτήσεως, να μας λέγατε τις εκτιμήσεις σας ή μάλλον την καταμέτρηση όσον αφορά το πόσα πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας θα αποσυρθούν αμέσως;

(ΝΡ)

Θέλω τις εκτιμήσεις σας για το πόσα πλοία θα απεσύροντο με την προηγουμένη παρόμοια κατάσταση και πώς προτίθεστε να αντιμετωπίσετε το ζήτημα στις 5 Ιουνίου, που θα έχετε την ευκαιρία στο Συμβούλιο των Υπουργών να λάβετε μια οριστική απόφαση.

Οι μέχρι σήμερα πληροφορίες λένε ότι θα συμβεί κάτι, επίσης, πρωτοφανές: Παρακάμπτεται πλήρως ο ΙΜΟ. Θεωρώ ότι είναι κακή παρουσίαση της όλης καταστάσεως με το να ισχυρίζεται κανείς, από πλευράς ελληνικής προεδρίας ή και άλλων ενδιαφερομένων χωρών, ότι το θέμα θα πάει στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Θα πάει, όμως, αφού θα έχει εκδοθεί ο ευρωπαϊκός κανονισμός. Δεν μπορώ να παραγνωρίσω το γεγονός της συγχύσεως, κύριε Υπουργέ. Σύγχυση μεταξύ ναυτιλιακών παραγόντων της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας!

Κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν αυτήν την ώρα δύο νομικές απόψεις: η μία είναι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι δύναται να βγει κανονισμός και να εφαρμοστεί αμέσως, η δεύτερη είναι του ΙΜΟ, ότι υπερισχύει η οποιαδήποτε θέση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Αυτήν τη θέση υποστηρίζει και το Γενικό Τμήμα του Γενικού Γραμματέως του Ο. Η. Ε.. Ανακύπτουν δηλαδή μεγάλα ζητήματα, τα οποία στο βάθος ενέχουν και έναν άλλο κίνδυνο, ο οποίος ανεδύθη, κύριοι συνάδελφοι, κατά την «ακρόαση» που προκάλεσε στο Συμβούλιο της Ευρώπης στο Παρίσι επ' αυτού του θέματος και εκλήθησαν εκπρόσωποι των

ναυλωτών, των ασφαλιστών, των τραπεζιτών, των νηογνωμόνων, των πλοιοκτητών, των ναυτεργατών. Αυτό που βγαίνει στο βάθος είναι αν θέλουμε ή όχι τον ΙΜΟ. Αν θέλουμε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, να τον στηρίξουμε.

Εμείς τώρα κινδυνεύουμε να υποστούμε τις συνέπειες μιας λεγομένης «περιφερειακής» αποφάσεως. Εμείς, οι Ευρωπαίοι, αποφασίζουμε να μην δεχόμεθα στα λιμάνια μας τα τάδε τύπου πλοία.

Κύριε Πρόεδρε, μεθαύριο πιθανόν οι Βορειοαφρικανοί, τα κράτη της Μαγκρέμπ, για κάποιον άλλο λόγο που εκείνα θεωρούν ιδιαίτερα ισχυρό, θα πάρουν μια παρόμοια απόφαση. Μετά από λίγο οι Λατινοαμερικανοί. Τότε πού πάμε; Μπαίνουμε σε μια περίοδο με αυτήν την απόφαση, κατά την κρίση μου, ιδιαιτέρως επικίνδυνη.

Η ερώτησή μας γίνεται για να στηρίξουμε εσάς, κύριε Υπουργέ, ώστε μεθαύριο στο Συμβούλιο Υπουργών να έχετε ως επιχείρημα αυτό που έχουν όλοι οι πολιτικοί και οι κυβερνήσεις τους στην Ευρώπη. Ξέρετε στη χώρα μου υπάρχει για τις συνέπειες αυτής της αποφάσεως. Είμεθα φανατικά τοποθετημένοι υπέρ της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Πιστεύω ότι δεν υπάρχει κανείς σε αυτήν την Αίθουσα που να μην βλέπει αυτόν τον φανατισμό. Εμείς, όμως, φθάνουμε σε ακρότητες.

Γι' αυτό, παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να λάβετε υπόψη σας τις θέσεις μας και αναλόγως να χειριστείτε τα θέματα υπό το πνεύμα πάντοτε, βεβαίως, της

προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, αλλά με λογική και με εκτίμηση των συνεπειών των όποιων αποφάσεων. Απόφαση περί επισπεύσεως, αποσύρσεως των μονοχάλ πλοίων πρώτον, πλήττει ναυτικούς, δεύτερον πλήττει ιδιοκτήτες, τρίτον, πλήττει τη ναυτιλία και τους καταναλωτές. Το κόστος αυτών των συνεπειών τελικώς το πληρώνουμε εμείς, οι Ευρωπαίοι καταναλωτές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Παυλίδη. Το λόγο τώρα έχει ο κύριος Υπουργός για 10 λεπτά. Θα ακολουθήσουν κατά σειρά οι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ κ. Λεβογιάννης και κ. Φλώρος για 3 λεπτά, οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας κ. Τσιπλάκης και κ. Μελάς για 3 λεπτά, ο κ. Γκατζής του Κ.Κ.Ε. για 3 λεπτά και ο κ. Λαφαζάνης για 3 λεπτά. Μετά θα υπάρχουν δευτερολογίες του πρώτου ερωτώντος και του κυρίου Υπουργού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μόνο δύο Κόμματα βρίσκονται εδώ;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ): Ακολουθούμε τον Κανονισμό, κύριε Λαφαζάνη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πρέπει να μιλούν όλοι οι Βουλευτές. Εμείς θα μιλούμε πάντα στο τέλος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ): Εγώ τηρώ τις διατάξεις του Κανονισμού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν τηρείτε διατάξεις Κανονισμού. Εδώ τηρείτε τη δικομματική...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ): Τότε, να τα πάμε με εναλλαγή. Να μιλήσει ο κύριος Υπουργός, ο πρώτος Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, θα μιλήσει το ΚΚΕ, ο Συνασπισμός, μετά η Νέα Δημοκρατία και μετά το ΠΑΣΟΚ. Λύθηκε το πρόβλημα; Ο Κανονισμός, όμως, το προβλέπει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Εντάξει. Για τον Κανονισμό λέμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ): Το λόγο τώρα έχει ο κύριος Υπουργός για 10 λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Οφείλω να πω ότι η κατάσταση με τις ειδικές αυτές διατάξεις μιας ερώτησης με το θέμα, αλλά και την τελική ερώτηση που μου απευθύνει η Νέα Δημοκρατία με εξέπληξε. Γιατί μια τέτοια ερώτηση, όταν έχω έρθει δύο φορές στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και σας έχω ενημερώσει, αγαπητοί συνάδελφοι, όταν με ερωτήσεις και επερωτήσεις έχουμε συζητήσει αυτό το θέμα, με εξέπληξε γιατί κατατίθεται τώρα και μάλιστα με αυτές τις αιχμές, δηλαδή ότι η χώρα μας δεν αντέδρασε, γιατί συμφωνήσαμε στις προτάσεις άλλων ευρωπαϊκών χωρών που εκπορεύτηκαν από πολιτικές σκοπιμότητες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις 6 Δεκεμβρίου 2002, μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «PRESTIGE», όλες οι χώρες πήραν μια πολιτική απόφαση να αντιμετωπίσουν τα θέματα των υπέργηρων δεξαμενόπλοιων, ακόμη πιο πέρα απ' αυτά που περιέγραφε ο κανονισμός 417/2002. Η Επιτροπή κατέθεσε τις απόψεις της το Δεκέμβριο. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κορυφής της Κοπεγχάγης ασχολήθηκε με αυτό το θέμα και μας έδωσε κατευθύνσεις. Το Εαρινό Συμβούλιο των Βρυξελλών πάλι συζήτησε αυτό το θέμα και πάλι μας έδωσε ομόφωνα κατευθύνσεις. Το Ευρωκοινοβούλιο συζήτησε αυτό το θέμα στην αρμόδια επιτροπή «KRAT» και φυσικά το συζήτησε το Συμβούλιο Υπουργών το Μάρτιο. Ταυτόχρονα, γι' αυτό το θέμα συναντηθήκαμε, δύο φορές εγώ, με το Γενικό Γραμματέα του IMO, τον William O' Neil, και η συναντήθηκε και η Επίτροπος, για να δούμε τι θα κάνουμε με αυτό το θέμα.

Απέναντι, λοιπόν, σε όλα αυτά καταλήξαμε σε μια ομόφωνη απόφαση, η οποία διαμορφώθηκε μέσα από την κατάσταση των προτάσεων της χώρας μας. Δεν υιοθετήθηκε η αρχική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε κανένα σημείο. Δεν μπορούμε, λοιπόν, να πούμε ότι η Ελληνική Προεδρία δεν συνέβαλε στο να διαμορφωθεί μια λύση, την οποία έκαναν ομόφωνα δεκτή όλα τα άλλα μέλη.

Θα έλεγα ότι αν έκανα ένα σημείο ισορροπίας, ένα «Τ», από τη μια μεριά, έτσι όπως εμφανίζεται το θέμα, θα έβαζα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την προεδρία, τα 25 κράτη –γιατί τώρα είμαστε 25 και

έχουμε την ίδια άποψη- και την ευαισθησία όλων για θέματα τα οποία έχουν σχέση με τη μεταφορά των πετρελαίων και τη μόλυνση του θαλασσίου περιβάλλοντος και από την άλλη τις απόψεις της Νέας Δημοκρατίας υπέρ των ελάχιστων εκείνων απόψεων που ακούστηκαν κατά –γιατί περί αυτού πρόκειται- αφού η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών δεν έχει πάρει θέση. Και έχει πάρει θέση –προς τιμήν της υπέρ της ποιοτικής ναυτιλίας, που είναι η ελληνική μας στρατηγική, και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Και όσοι εκ του Λονδίνου νομίζουν ότι η ελληνική Κυβέρνηση θα είναι το μαύρο πρόβατο και θα στηρίζει τα «σαπιοκάραβα» και τους «αλήτες των ωκεανών», όπως είπε ο Σιράκ, ε, αυτό έχει τελειώσει!

Εμείς θα στηρίξουμε την ελληνική σημαία, αλλά και τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Τα ελληνόκτητα θα τα στηρίξουμε. Όχι, όμως, στα νησιά Φουτούνα, τα Μπαρμπάντος και το Φίτζι. Θα τα στηρίξουμε στα ευρωπαϊκά όργανα. Γιατί στην ελληνική Βουλή μιλάμε για την ελληνική ναυτιλία. Και χαίρομαι, διότι η ελληνική ναυτιλία είναι η πρώτη στον κόσμο χώρα που το 70% των δεξαμενόπλοιων, την στιγμή αυτή που μιλάμε, είναι διπλού τοιχώματος. Το τονίζω. Το 70% των ελληνικών δεξαμενόπλοιων είναι διπλού πυθμένα! Να γιατί η Ελλάδα, ακριβώς επειδή έχει αυτήν την πρωτοπορία στην ναυτιλία και στα δεξαμενόπλοια, στηρίζει αυτές τις αποφάσεις και δεν χαρίζεται σε κανέναν. Και εκείνοι οι ελάχιστοι εφοπλιστές που δεν έχουν καταλάβει σε ποιον αιώνα ζούμε καλά κάνουν και είναι

στα Φουτούνα, στα Μπαρμπάντος και στα λοιπά νησιά αγνώστου διοίκησης και αγνώστου σημαίας για τους περισσότερους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λέει η ερώτηση της Νέας Δημοκρατίας: Γιατί συμφωνήσαμε στις προτάσεις άλλων ευρωπαϊκών χωρών; Μα, σας απέδειξα δεν είναι άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Είναι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες.

(ΖΕ)

Και πιστεύω, και σωστά επεσήμανε ο κ. Παυλίδης, δεν είναι θέμα πολιτικής ισορροπίας, επειδή όλοι οι άλλοι ήταν έτσι. Είχαμε τις δικές μας απόψεις και τις καταθέσαμε.

Με ρωτήσατε, αγαπητέ συνάδελφε κύριε Παυλίδη, πόσα πλοία θα αποσυρθούν. Μα, τα έχω πει, τα έχουμε δώσει στον Τύπο, τα έχω δώσει στο κόμμα σας, τα έχω δώσει παντού. Τα έχουμε καταθέσει σε πίνακες, σε διαγράμματα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Είναι ένα τίποτα. Και αυτοί οι δήθεν ειδικοί συνεργάτες που γράφουν στις διάφορες εφημερίδες, λένε ανοησίες. Η επίπτωση στον ελληνικό στόλο είναι ένα τίποτα. Γιατί, λοιπόν, εμείς θα ταυτιστούμε με το τίποτα, όταν είμαστε η μεγάλη παγκόσμια πανευρωπαϊκή δύναμη και πρωτοπορούμε; Έχουν επενδύσει 30 δισεκατομμύρια ευρώ, δύο δηλαδή κοινοτικά πακέτα τα τελευταία πέντε χρόνια οι ελληνικές εταιρίες, για να έχουμε αυτόν τον καταπληκτικό σύγχρονο στόλο των διπλών τοιχωμάτων. Γιατί θα ταυτιστούμε εμείς με εκείνους τους ελάχιστους, που δεν ξέρω πού διαβιούν, που μολύνουν το θαλάσσιο περιβάλλον;

Η Ελλάδα, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, έχει μία στρατηγική και χαίρομαι γιατί πέρασε στο λεξιλόγιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Συμβουλίου Υπουργών ακόμη και στο τελευταίο άτυπο συμβούλιο. Είναι η λέξη «ποιοτική ναυτιλία». Αυτό σημαίνει πρώτα ασφάλεια των πλοίων, ασφάλεια των πληρωμάτων, προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών και στο τέλος φυσικά ανταγωνιστικότητα και επιχειρηματικότητα. Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, γιατί ενώ

συνταυτιζόμαστε με τις απόψεις των πιο προοδευτικών ναυτιλιακών εταιριών, ενώ στηρίζουμε τις απόψεις εκείνων που θέλουν να στηρίξουν τον ανανεωμένο και δυνατό ελληνικό στόλο, δεν κατάλαβα γιατί η Νέα Δημοκρατία μέμφεται την Κυβέρνηση πρώτον, λέγοντας ότι δεν αντέδρασε, ενώ εγώ σας αποδεικνύω ότι αντιδράσαμε.

Έχω έναν πίνακα, τον οποίο θα καταθέσω στα πρακτικά. Τον έχω δώσει στον Τύπο, τον έχω δώσει στο Κόμμα σας, τον έχω δώσει παντού, που λέει ποια είναι τα θέματα, ποια ήταν η πρόταση της επιτροπής, ποια ήταν η πρόταση της Ελλάδας και ποια είναι η κοινή θέση του συμβουλίου. Δεν είναι κρυφό και δεν καταλαβαίνω –θα συμφωνήσετε, κύριε Παυλίδη και κύριοι συνάδελφοι- γιατί δεν μπορούμε να συζητήσουμε εδώ τα ειδικά τεχνικά θέματα. Γιατί είμαι βέβαιος ότι αν αρχίσω και τα θέτω, θα δείτε ότι εμείς έχουμε δίκιο και θα δείτε τι κάναμε για να τα πετύχουμε. Και φυσικά επειδή είναι ειδικά τεχνικά θέματα, δεν απαιτώ από τον καθένα να τα ξέρει. Διότι το πιο σημαντικό σ΄ αυτό, τη νέα κοινή θέση των Υπουργών σ΄ αυτήν την αναθεώρηση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 417/2002, δεν είναι, αν θέλετε, το χρονολόγιο της ταχύτερης απόσυρσης. Για μένα είναι ο ορισμός των βαρέων κλασμάτων πετρελαίου, όπου κατέθεσε άλφα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τελικά ψηφίσαμε ωμέγα χάρη στις δικές μας γνώσεις. Γιατί εμείς, η ελληνική ναυτιλία, η Ελληνική Κυβέρνηση, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τα στελέχη του, είναι αυτοί που ξέρουν τα θέματα.

Φυσικά δεν έχω σκοπό να αρχίσω να μιλάω για την πυκνότητα το ιξώδες και το API εδώ μέσα, για να σας δείξω τι δουλειά έχει γίνει, ώστε να προστατεύσουμε τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας.

Αναφερθήκατε στον ΙΜΟ. Γνωρίζετε όμως ότι η αρχική πρόταση της επιτροπής δεν είχε τον ΙΜΟ μέσα. Η Ελλάδα απέκτησε και επειδή πραγματικά τα θέματα ασφάλειας είναι θέματα της Διεθνούς Κοινότητας, συνεννοηθήκαμε με τον ΙΜΟ και το θέμα πάει εντός του έτους, από τον Ιούλιο ξεκινώντας, στον ΙΜΟ. Και αυτό, την ελληνική πρόταση την αποδέχθηκαν όλες οι χώρες.

Δεν ξέρω ποιες είναι οι πολιτικές σκοπιμότητες, που αναφέρεται ότι εκπορεύτηκαν, τις πολιτικές σκοπιμότητες σ΄ αυτά που συμφωνήσαμε. Να είσθε βέβαιος ότι αυτές οι πολιτικές σκοπιμότητες αν αφορούν τον κ. Σιράκ και τον κ. Αθνάρ, είναι θέματα που δεν αφορούν εμάς, αλλά αφορούν εσάς.

Και μία παρατήρηση: Εγώ ξέρω τις μάχες που δίνει ο κ. Παυλίδης για το θαλάσσιο περιβάλλον. Ξέρω προσωπικά τι κάνει και το εκτιμώ ιδιαίτερα. Αλλά θέλω να ξεκαθαρίσω προς κάθε άλλη πλευρά: Δεν θα λέμε άλλα στους εφοπλιστές, άλλα στο Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα, άλλα στην Ελληνική Βουλή. Δεν θα λέμε διαφορετικά πράγματα. Χαίρομαι για τη δράση, γιατί πραγματικά η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι το πιο σημαντικό θέμα και χαίρομαι, γιατί στο άτυπο συμβούλιο που διεξήχθη το τελευταίο τριήμερο, πείσαμε την επιτροπή και τους είκοσι πέντε να λάβουμε συγκεκριμένο κείμενο θέσεων για το θαλάσσιο περιβάλλον, το οποίο δέχθηκε

και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ονομάστηκε «Διακήρυξη της Πάτμου για το θαλάσσιο περιβάλλον». Αυτό είναι μια μεγάλη κατάκτηση και πρέπει να το κρατήσουμε.

Αλλά "θαλάσσιο περιβάλλον" δεν σημαίνει ότι θα υπερασπίζουμε και το πλοίο Χ του κυρίου Ψ, για να μη λέω ονόματα εδώ μέσα, ναυπηγημένο το 1943. Δεν σημαίνει ότι θα υπερασπίζουμε τα μικρά εκείνα πλοία που έχουν ηλικία 32,5 έτη.

Εμείς, λοιπόν, διαμορφώσαμε μια θέση. Στις ακραίες αρχικές θέσεις λόγω συναισθηματικής φόρτισης, αντιλαμβάνομαι, κάποιων κρατών, κατεβήκαμε στο πεδίο της διαπραγμάτευσης με δικές μας θέσεις, που είναι οι προτάσεις της Ελλάδος και περάσαμε το 90% των προτάσεών μας, γιατί ήταν τεχνικά επεξεργασμένες, γιατί υπηρετούν ισόρροπα επομένως την ελληνική ναυτιλία.

Τώρα, επειδή λέει το κείμενο ότι τα νέα μέτρα θα έχουν σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις, αυτό δεν το κατανοώ, διότι εμείς γνωρίζουμε τι επιπτώσεις θα έχουμε και γνωρίζουμε ότι δεν είναι καθόλου σοβαρές οι οικονομικές επιπτώσεις, σε συσχετισμό με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Θα ήθελα να κλείσω, λέγοντας ότι συμπορευτήκαμε μαζί με την επιτροπή και γνωρίζετε, ειδικά εσείς κύριε Παυλίδη, ότι η Επίτροπος, Ισπανίδα στην καταγωγή, κάτω από την πίεση της κοινής γνώμης δικής της χώρας αντέδρασε σωστά και δέχθηκε τις ελληνικές προτάσεις, για να κάνουμε έναν καλύτερο κανονισμό, που να μπορεί να σταθεί.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι αδικείται η Νέα Δημοκρατία με το να ταυτίζει τις πολιτικές της με τα σαπιοκάραβα και τα καράβια εκείνα, τα οποία δεν προσφέρουν τίποτα στην ελληνική ναυτιλία. Είμαι βέβαιος ότι δεν ήταν αυτή η πρόθεσή σας, αλλά έτσι όπως διατυπώνεται και μας εγκαλείτε γιατί συμφωνήσαμε στις προτάσεις άλλων χωρών, που εκπορεύτηκαν από πολιτικές σκοπιμότητες, ότι εμείς κινηθήκαμε με πολιτικές σκοπιμότητες. Μα, αν είχαμε πολιτικές σκοπιμότητες, δεν θα ταυτιζόμαστε με τον κ. Αθνάρ και τον κ. Σιράκ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δεν λέει έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε. Στη δευτερολογία σας τα υπόλοιπα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Τα νέα μέτρα δεν έχουν σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις. Δεύτερον, η Ελλάδα αντέδρασε. Τρίτον, βγάλαμε έναν κανονισμό. Τέταρτον, πάνω στη στρατηγική της ποιοτικής ναυτιλίας, για μας το θαλάσσιο περιβάλλον έχει πρωτεύουσα θέση.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανωμερίτης καταθέτει στα πρακτικά του προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος έχει ως εξής:

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 417/2002

α/α	Θέματα	Πρόταση Επιτροπής	Πρόταση Ελλάδας	Κοινή θέση Συμβουλίου Υπουργών 21/3
1.	**Αρμοδιότητα του ΙΜΟ**	Γενική μόνο αναφορά για τον ΙΜΟ	Τα θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος αποτελούν θέματα διεθνή και πρέπει να αποφασισθούν στον ΙΜΟ. Να διαφυλαχθεί το Δίκαιο της Θάλασσας και το κύρος του ΙΜΟ.	Έγινε δεκτή η θέση της Ελλάδας και στο κείμενο κοινών θέσεων προστέθηκε ότι «θα γίνει παράλληλη προώθηση του θέματος στον ΙΜΟ με υποβολή κειμένου στις 11/4/ 2003» στη Διάσκεψη MEPC.
	ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Η χώρα μας κινήθηκε άμεσα και πέτυχε συναντήσεις μεταξύ ΙΜΟ, Ε.Ε. και ΙΜΟ-Προεδρίας, ΙΜΟ-Ελλάδας. Πέρασε στα κείμενα κορυφής διατάξεις για το σεβασμό του Δικαίου της Θάλασσας και των Διεθνών Συμβάσεων του ΙΜΟ (Κοπεγχάγη – Βρυξέλλες).			
2.	**Ορισμός βαρέων κλασμάτων πετρελαίου**	Η Επιτροπή κατέθεσε ορισμό τελωνιακού χαρακτήρα, ο οποίος απέκλειε καθολικά τη μεταφορά πετρελαίου με μονοπύθμενα.	Τα βαρέως τύπου κλάσματα πετρελαίου θα πρέπει να έχουν συγκεκριμένες τιμές πυκνότητας και ιξώδους. (πυκνότητα 925 kg/m³ και ιξώδες 180 σε 15° C)	Έγινε δεκτή η θέση της Ελλάδας και αποφασίστηκαν οι τιμές 900 kg/m³ και 180 cst (API<25,7) σε 15° C.
	ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Μετά την κατάθεση της Ελληνικής Πρότασης η Ε. Επιτροπή απέσυρε τη δική της. Οι τιμές που εγκρίθηκαν επιτρέπουν τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίων και με μονοπύθμενα.			

6/1 26

α/α	Θέματα	Πρόταση Επιτροπής	Πρόταση Ελλάδας	Κοινή θέση Συμβουλίου Υπουργών 21/3
3.	**Ταχύτερη απόσυρση**	Προσαρμογή μονοπύθμενων σε διπύθμενα μέχρι το 2010 για όλα τα Δ/Ξ.	Να παραμείνει το χρονοδιάγραμμα μέχρι το 2015. Αν επικρατήσει η θέση για το 2010 τότε να εξαιρεθούν τα πλοία εκείνα που τεχνικά είναι ισοδύναμα με τα διπύθμενα και να ενοποιηθούν οι κατηγορίες I και II.	Αποσύρσεις : Κατηγορία I :2005 Κατηγορίες II και III :2010 Εξαιρούνται : Πλοία 13 G Marpol, OPA, μέχρι 2015 ή 25 έτη. Υιοθετήθηκε νέος ορισμός για τα διπλού κύτους αναφερόμενος σε ισοδύναμα (13 f, 13 G Annex I MARPOL 73/78).
	ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Από τα 241 ελληνικά Δ/Ξ τα 149 (62%) είναι ήδη διπύθμενα, (στοιχεία 2002)ενώ μόνο ένα 20 % εξ' αυτών μεταφέρει πετρέλαια του ορισμού. Η αποδοχή των εξαιρέσεων και η 25ετία δίνουν τη δυνατότητα πλοία ισοδύναμα των διπλού κύτους να κυκλοφορούν και μετά το 2010, αφού τα 15 έτη θα τυγχάνουν των ειδικών επιθεωρήσεων.			
4.	**Μικρά πλοία (600-5000 dwt)**	Να ισχύουν οι ίδιες διατάξεις όπως στα μεγάλα πλοία αμέσως μετά την ψήφιση του Κανονισμού	Να δοθεί χρονική παράταση μέχρι το 2010 και να εξαιρεθούν εκείνα τα οποία εξυπηρετούν λιμένες, ποτάμια, νησιά.	Έγινε δεκτή παράταση μέχρι το 2008 και οι εξαιρέσεις που πρότεινε η Ελλάδα.
	ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Η Ελλάδα διαθέτει 87μικρά Δ/Ξ από τα οποία μόνο 3 μεταφέρουν βαρέα πετρέλαια. Η μέση ηλικία τους είναι 32 χρόνια. Η εξαίρεση που δόθηκε δεν θίγει κανένα, παρότι ο στόλος αυτός θεωρείται «γερασμένος» και θα πρέπει να ανανεωθεί, ανεξαρτήτως των νέων μέτρων της Ε.Ε.			
5.	**Πλαίσιο ψήφισης**	Μάρτιος 2003	ΙΜΟ και Ιούνιο 2003 για Ε.Ε.	Στο Συμβούλιο Υπουργών Ιουνίου. Το Δεκέμβριο 2003 στον ΙΜΟ (MEPC).

-23-

27/11

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο κ. Λεβογιάννης από το ΠΑΣΟΚ έχει το λόγο για τρία λεπτά.

Επειδή δεν υπάρχει φωτεινό ταμπλό στην αίθουσα, θα σας προειδοποιώ εγώ με χτύπημα του κουδουνιού.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μόνο έκπληξη μπορεί να προκαλεί –χρησιμοποιώ ήπιο χαρακτηρισμό- αυτή η ερώτηση της Νέας Δημοκρατίας στην Επιτροπή.

Κατ΄ αρχήν, θέλω να ζητήσω από τον κύριο Υπουργό να καταθέσει στη Βουλή τα ονόματα των Ελλήνων πλοιοκτητών, που έχουν αυτά τα σαπιοδεξαμενόπλοια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πού να τα βρει;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν ξέρω. Λέω, αν είναι δυνατόν, για να δούμε εν πάση περιπτώσει, και ποιους υπερασπίζεσθε όταν την ίδια μέρα καταθέτετε στη Βουλή αυτήν την ερώτηση. Την ίδια στιγμή όλη η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας ζητά με αίτησή της από την Ελληνική Βουλή τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, τυμβωρυχώντας πάνω σε ένα δραματικό τροχαίο ατύχημα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε συνάδελφε, δεν τυμβωρυχούμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι!

(TL)

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Απαράδεκτη έκφραση!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Εντάξει, κύριε Παυλίδη, διαμαρτυρηθήκατε.

Συνεχίστε, κύριε Λεβογιάννη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Είναι μια κριτική...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Απαράδεκτη έκφραση!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Είναι μια κριτική άποψη πάνω σε αυτή την ενέργεια.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Είναι απαράδεκτη έκφραση! Έχετε υποχρέωση να επέμβετε, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Έρχεστε με την αίτηση για εξεταστική επιτροπή να κατηγορήσετε την Κυβέρνηση για αδιαφορία, για αμέλεια σε ό,τι αφορά την οδική ασφάλεια και τα μέτρα για την προστασία των πολιτών στους δρόμους. Την ίδια ώρα, λοιπόν, επικρίνετε την Κυβέρνηση για τη στάση που κράτησε, για το ότι οι απόψεις της έγιναν ομόφωνα δεκτές στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και όχι μόνο, αλλά και της οικονομίας,, του πολιτισμού, της φύσης στην Ελλάδα και σε ολόκληρο τον κόσμο. Αυτό είναι μια διγλωσσία, που πραγματικά μόνο έκπληξη προκαλεί.

Κύριοι συνάδελφοι, όταν έγινε το ναυάγιο του περιβόητου δεξαμενόπλοιου «Πρεστίζ», μια ελληνική εφημερίδα έκανε προσομοίωση, όπως το λένε στην τεχνική γλώσσα, του ναυαγίου στην Ελλάδα, δηλαδή εξέτασε τι θα γινόταν αν το ναυάγιο αυτό συνέβαινε στην Ελλάδα. Και το τοποθέτησε σε μια περιοχή ανάμεσα στη Μύκονο και στη Νάξο. Και μιλούσε για βιβλική καταστροφή. Θα καταστρεφόταν μια από τις ωραιότερες περιοχές της χώρας μας: Σύρος, Τήνος, Μύκονος, Πάρος, Νάξος. Η καταστροφή θα ήταν ανεπανόρθωτη.

Δεν θα έπρεπε, λοιπόν, αυτό να μας έχει συγκλονίσει; Δεν θα έπρεπε να έχει συγκλονίσει ολόκληρη την Ελλάδα και ολόκληρο τον πολιτικό κόσμο; Για άλλη μια φορά η ελληνική Κυβέρνηση και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έδειξε την ετοιμότητά του και την ευαισθησία του και προέβλεψε αυτές τις ρυθμίσεις, που έγιναν ομόφωνα δεκτές. Ναι, να απαγορευτεί, όπως έγινε, και όχι μόνο στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά παντού, αυτά τα σαπιοκάραβα των όποιων –για να μη χρησιμοποιήσω βαριές εκφράσεις- τυχοδιωκτών «εφοπλιστών», που δυσφημούν την ελληνική ναυτιλία, που έχει τόσο μεγάλη ιστορία και τόσο μεγάλη συμβολή στην ανάπτυξη του εμπορίου και την προβολή της χώρας μας.

Ας μη λησμονούμε ότι και για το ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ» η Νέα Δημοκρατία είχε ζητήσει τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής, όταν και εκεί αποδείχτηκε εκ των υστέρων ότι υπήρχαν προβλήματα σε αυτό το πλοίο.

Δεν πρέπει, λοιπόν, να παίρνονται μέτρα; Πρέπει να παίρνονται μέτρα και να γίνονται πιο αυστηρά. Ας αποφασίσουν οι εφοπλιστές και οι πλοιοκτήτες να σέβονται –οι ελάχιστοι που δεν το σέβονται- το περιβάλλον, τον πολιτισμό και το μέλλον της χώρας μας.

Με την ευκαιρία αυτή –και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε- θα ήθελα να προτείνω στον κύριο Υπουργό –αν και δεν το έχω μελετήσει σε βάθος, το λέω τώρα πρόχειρα- να δούμε αν θα έπρεπε να απαγορευτεί η διέλευση των δεξαμενόπλοιων, είτε είναι μονοπύθμενα είτε είναι διπύθμενα, από περιοχές θαλάσσιες ανάμεσα στα νησιά. Στην περιοχή Νάξου-Πάρου, στο Μπουγάζι, περνάνε δεξαμενόπλοια. Έξω από την Ίο. Αν, ο μη γένοιτο, συμβεί ένα ατύχημα, καταλαβαίνετε πόσο θα θρηνήσει η χώρα μας για τις καταστροφές που θα προκληθούν. Μήπως, λοιπόν, θα έπρεπε, όπου αυτό είναι δυνατόν, να απαγορευτεί τέτοια διέλευση και να υποχρεωθούν να περνούν από τις ανοιχτές θάλασσες, έξω από τα νησιά. Δεν ξέρω πόσο μπορεί να γίνει αυτό στα πλαίσια των κανόνων διεθνούς ναυσιπλοΐας, είναι πάντως ένα ζήτημα που απασχολεί τους νησιώτες και τρέμουν πραγματικά, ιδιαίτερα μετά την περίπτωση του «Πρεστίζ» μη συμβεί κάτι τέτοιο στη χώρα μας, στα νησιά μας και τις τραγικές επιπτώσεις του.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Το λόγο έχει ο κ. Λαφαζάνης, να μας μιλήσει για τα μονοπύθμενα, τα διπύθμενα και τα απύθμενα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Το λιγότερο που έχω να πω είναι ότι λυπάμαι πάρα πολύ για την παράταξη της Νέας Δημοκρατίας...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πολλή λύπη σήμερα εδώ μέσα. Μαζέψτε τα μαντήλια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Κύριε Παυλίδη, παρακαλώ! Θορυβείτε!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Λυπάμαι πάρα πολύ για την παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, λυπάμαι για τους συναδέλφους που υπέγραψαν αυτή την ερώτηση και θέλω να πω ότι αυτό που κάνατε πρέπει να είναι μοναδικό στα χρονικά των κοινοβουλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μια ομόφωνη απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, η οποία στοιχειωδώς επιχειρεί να προστατεύσει το θαλάσσιο περιβάλλον, αντί –στη χειρότερη των περιπτώσεων- να γίνει αποδεκτή, έρχεστε αυτή τη στιγμή να την τινάξετε στον αέρα και να λέτε ότι δεν εξυπηρετεί –υποτίθεται- τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας. Καταλαβαίνετε τι κάνετε;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Βεβαίως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Έχετε συναίσθηση του τι κάνετε;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Βεβαίως και έχουμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ξέρετε ότι έγινε τις προάλλες το «Έρικα», το μεγάλο...

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Βεβαίως, βεβαίως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Με συγχωρείτε, θα με ακούσετε;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ακούμε και απαντάμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ε, δεν μπορεί να απαντάτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Να μην απαντάτε τώρα, κύριε Παυλίδη. Να απαντήσετε στη δευτερολογία σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Είχαμε το μεγάλο ατύχημα του «Έρικα», με τρομακτικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Έπρεπε να χτυπήσει ο κώδωνας του κινδύνου και να χτυπήσει πρώτα απ' όλα από την Ελλάδα. Γιατί στην Ελλάδα δεν υπάρχουν μόνο οι εφοπλιστές με τα σαπιοκάραβα. Η Ελλάδα περιβάλλεται από θάλασσα, η Ελλάδα στηρίζει την οικονομία της στη θάλασσα και στο θαλάσσιο περιβάλλον, έχει μεγάλο τουρισμό, έχει το Αιγαίο. Το Αιγαίο είναι χώρος διέλευσης των μεγάλων δεξαμενόπλοιων. Αν ένα ατύχημα τύπου «Έρικα» ή «Πρεστίζ» γινόταν στο Αιγαίο, η Ελλάδα δεν θα πάθαινε απλώς μια ζημιά. Θα πάθαινε εθνική καταστροφή.

Επομένως, μια χώρα σαν την Ελλάδα έπρεπε να ήταν η πρώτη που θα σηκώσει τη φωνή και να πει ότι πρέπει να μπει κάποιος φραγμός στην ασυδοσία του εφοπλιστικού κεφαλαίου, εκείνου του τμήματος του εφοπλιστικού κεφαλαίου, το οποίο θέλει να βγάζει υπερκέρδη σε βάρος και με κίνδυνο του περιβάλλοντος. Αντί,

λοιπόν, η Ελλάδα να υποστηρίξει αυτή την κατεύθυνση, έρχεστε αυτή τη στιγμή να πείτε ότι κακώς βγήκε αυτή η απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου.

Και θέλω να σας πω και κάτι ακόμη: έπρεπε να γίνει κριτική στην Κυβέρνηση. Τι είδους όμως κριτική; Όχι αυτή που κάνετε. Η κριτική έπρεπε να γίνει για το «ροκάνισμα» το οποίο επιχείρησε η ελληνική Κυβέρνηση, στο όνομα κάποιων εφοπλιστών, των προτάσεων της Επιτροπής. Εγώ σας λέω ότι θα είναι υπεύθυνοι αν στο μεσοδιάστημα των μεγάλων παρατάσεων, οι οποίες δόθηκαν και με την παρότρυνση της ελληνικής Κυβέρνησης, γίνει πάλι ένα μεγάλη, εγκληματικό «ατύχημα», που ίσως επηρεάσει και τις ελληνικές θάλασσες.

Βεβαίως, το θέμα μας δεν είναι μόνο οι ελληνικές θάλασσες. Και σας ρωτάω, κύριοι συνάδελφοι: ξέρετε τη σχετική νομοθεσία που υπάρχει στις Ηνωμένες Πολιτείες;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Βεβαίως και την ξέρουμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τι μας λέτε λοιπόν τώρα; Τριτοκοσμικά πρότυπα θα υιοθετήσουμε;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Πότε γινήκατε αμερικανόφιλος;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τα πρότυπα αυτά θα υιοθετήσουμε, τα οποία είναι τα πιο προηγμένα, τα οποία προσπαθούν να συνδυάσουν την ποιοτική ναυτιλία με την απασχόληση και την προστασία του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Γιατί, ξέρετε και κάτι ακόμα; Χωρίς θαλάσσιο περιβάλλον δεν μπορεί να υπάρξει ναυτιλία. Και το θαλάσσιο περιβάλλον έχει τεθεί σε κίνδυνο παγκοσμίως πλέον. Και είναι πρώτη προτεραιότητα να το προστατεύσουμε. Μπορεί τα ψάρια και οι θάλασσες να μην ψηφίζουν, αλλά είναι θέμα ζωής για τους ανθρώπους.

Έχουμε μια Κυβέρνηση, η οποία δυστυχώς ακολουθεί μια πορεία –και θα το αποδείξω μιλώντας μετά για το νομοσχέδιο- εξυπηρέτησης των συμφερόντων των εφοπλιστών. Το δυστύχημα σε αυτή τη χώρα είναι ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση είναι «εφοπλιστικότερη» των εφοπλιστών.

(ΒΑ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς και αυτή η απόφαση βασίζεται στο νεοαποικιακό θεσμικό πλαίσιο του Ν.2687/1953 και πάνω σ' αυτό ορκίζεστε και οι δύο. Τότε τον ψήφισε η Νέα Δημοκρατία, σήμερα το νόμο αυτό ...

ΑΡΙΣΤΟΣΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Ο Μαρκεζίνης. Εξαιρετικός νόμος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Γι' αυτό λέω ότι τον επικαλείσθε και οι δύο. Σήμερα μάλιστα τον επικαλέστηκε και ο κύριος Υπουργός. Ποιο είναι το κριτήριο των δύο κομμάτων κύριε Πρόεδρε στα θέματα της ναυτιλίας; Το πώς ουσιαστικά θα έχουν περισσότερα κέρδη. Και αυτό το βλέπουμε με απανωτά νομοσχέδια και νόμους που έχουν ψηφιστεί που δίνουν φοροαπαλλαγές, κίνητρα και, και στους εφοπλιστές οι οποίοι λειτουργούν ενάντια στους εργαζόμενους με νόμους που είναι ακόμα προμεταξικοί, μεταξικοί, χουντικοί, όπως ο 330. Μόνο εκεί ισχύουν.

Μπαίνει το ερώτημα: Αν έχουμε διπλό ή και τριπλό τοίχωμα θα εξασφαλίζεται η ασφάλεια των πλοίων, η ζωή των επιβατών και των ναυτών, όταν μοναδικό κριτήριο είναι το κέρδος; Δεν θα τα εξασφαλίζει.

Σας βάζω και ένα ερώτημα κύριε Πρόεδρε. Ο Πρωθυπουργός μετά το EXPRESS SAMINA που πέρασαν 32 μήνες από τότε, είπε ότι το μαχαίρι θα φθάσει στο κόκαλο, όσο ψηλά και αν είναι οι υπεύθυνοι. 'Εχουν περάσει 32 μήνες και δεν έχουμε τίποτα κύριε Πρόεδρε. Αυτή είναι η πολιτική που ακολουθεί η κυβέρνηση και φυσικά που υπεραμύνεται και υπερκερνά η Νέα Δημοκρατία.

Πνίγηκαν 80 άνθρωποι και μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει τίποτα. Και το μαχαίρι όχι απλώς δεν έχει φθάσει στο κόκαλο, ακόμα δεν έχει αγγίξει την επιδερμίδα. Όταν κριτήριο είναι το κέρδος των εφοπλιστών ούτε το μονό ούτε το τριπλό τοίχωμα χρειάζεται. Χρειάζονται άλλα μέτρα, χρειάζεται άλλη πολιτική. Χρειάζεται πάνω απ' όλα η ναυτιλία μας να έχει ένα κριτήριο κέρδους, αν θέλετε, και των εφοπλιστών, αλλά κύριο στόχο τα προβλήματα των εργαζόμενων, την ασφάλειά τους, τη σύγχρονη ασφαλή μεταφορά των επιβατών και ασφάλεια των εργαζομένων. Και αυτό με την πολιτική που υπηρετεί η κυβέρνηση και υποστηρίζει και η Νέα Δημοκρατία δεν πρόκειται να λυθεί. Χρειάζονται ριζικές αλλαγές για να μπορέσουν να λυθούν τέτοια σοβαρά προβλήματα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ο κ. Τσιπλάκης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, προτρέποντας τους ομιλητάς πλην του ομιλητού της Νέας Δημοκρατίας, θέλω να πω να μη βάζουν κουβέντες στο στόμα μας που δεν λέμε και να επιδεικνύουν περισσότερη προσοχή και στο γράμμα και στην ουσία του πνεύματος των όσων λέμε. Τώρα διαχρονικά εγώ προσωπικά δεν έχω την αίσθηση ότι κατανοείτε τι λέμε, αλλά επισταμένα, επιμελημένα, συνειδητά καθ' υποτροπήν, καθ' επάγγελμα, καθ' έξη, κατά συνήθεια έτσι ενεργείτε, προσάπτετε στη Νέα Δημοκρατία ό,τι μπορεί να της προσδίδει κακή ιδιότητα, ιδιότητα τέτοια που, προς Θεού, είναι

αποτρεπτέα κάθε προσέγγιση του ελληνικού λαού σ' αυτή τη διαχρονικά «ζημιά» που επέφερε η Νέα Δημοκρατία και κατά τη διακυβέρνηση της χώρας, αλλά και κατά την ενάσκηση της αντιπολιτευτικής της τακτικής. Να το πω στη λαϊκή ρήση «μη τρελαθούμε κιόλας».

'Ηταν πάρα πολύ έγκυρη, ουσιαστική, σοφή η εκφρασθείσα άποψη εκ μέρους του κ. Παυλίδη. Συνυπογράφουμε τα όσα δια πολλών είπε στο συγκεκριμένο υποβληθέν γραπτώς αίτημα και επισημαίνω και εγώ ότι κυριολεκτούμε στην επιχειρηματολογία μας, η οποία δεν κατενοήθη πρωτευόντως από τον κύριο Υπουργό, στον οποίο επ' ευκαιρία λέω: Πρέπει να σκεφτόμαστε ότι πήγαμε πάλι σε θεσμοθέτηση τέτοιων συγκεκριμένων ρυθμίσεων αναλόγων και αντιστοίχων των ρυθμίσεων που πετύχαμε, όταν είσαστε κύριε Υπουργέ Υπουργός Γεωργίας, τον κανονισμό για το βαμβάκι. Και μη μου πείτε ότι δεν είναι διάχυτη και αναμφισβήτητη η άποψη ότι τότε αποδεχθήκαμε κάτι που δεν καταλάβαμε ακριβώς το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που εμπεριείχε. Εμείς απευχόμαστε να προκύψει μια τέτοια άλλη περίπτωση. Τι λέμε εμείς; Τίθενται σε δοκιμασία ρυθμίσεις του ΑΜΟ, του μόνο εξειδικευμένου διεθνούς οργανισμού υπευθύνου, αρμοδίου κατά κυρίαρχο λόγο σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας. Και αν δείτε το δελτίο τύπου που δώσατε εσείς 31.3.2003, θα δείτε ότι είναι επιβεβαίωση των όσων και ουσιαστικά και επιγραμματικά με την επίκληση αυτής της συγκεκριμένης φρασεολογίας από το αίτημα που εγώ αυτή τη στιγμή κάνω. Εσείς μιλάτε για

συμβιβαστική φόρμουλα, εσείς μιλάτε για εσπευσμένη επιβολή συγκεκριμένων ρυθμίσεων. Μη μου πείτε τώρα ότι τα συμβιβαστικά και τα εσπευσμένα ότι υποδηλώνουν σωστές προσεγγίσεις. Τι λέει η Νέα Δημοκρατία λοιπόν: Μακριά από μικροπολιτικές σκοπιμότητες. Αν ελήφθησαν κάποιες αποφάσεις σε επίπεδο διεθνούς οργανισμού, δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να επέλθουν κάποιες νεότερες αναλόγως των διαμορφούμενων συνθηκών. Προς Θεού, δεν μπορούν αυτές να επέρχονται υπό το κράτος πανικού, δεν μπορεί να επέρχονται διότι κάποιοι θέλουν να εξυπηρετήσουν μικροπολιτικές σκοπιμότητες. Δεν μπορεί να επέρχονται όταν δεν έχουμε συγκεκριμένα πορίσματα για τέτοια ατυχήματα που πραγματικά -θέλω να πιστεύω- ενεργοποιούν όλων την ευαισθησία. Διότι μη μου πείτε ότι η Νέα Δημοκρατία δεν έχει τέτοιες ευαισθησίες και κάποιοι αυθεντικά μόνο μπορεί να εκφράζουν ότι σ' αυτούς ενυπάρχει η ευαισθησία και στη Νέα Δημοκρατία δεν ενυπάρχει. Τι λέει λοιπόν η Νέα Δημοκρατία; Τα αίτια της συγκεκριμένης καταστροφής, τα οποία δεν έχουν επισημανθεί ακόμη επισήμως, δεν είναι προφανές ότι εγγίζουν την παραμονή επί πολλές μέρες σε συγκεκριμένο χώρο του συγκεκριμένου πλοίου;

Αντικρούομε κάθε τι που είναι συγκεκριμένο και που είναι συνδεδεμένο με μια επικοινωνιακή επίθεση κατά της Νέας Δημοκρατίας -και απορώ γιατί είσθε ταυτόσημοι αντικρούοντας το κάθε τι που λέει η Νέα Δημοκρατία- ότι εμείς είμαστε

οι εφοπλιστικοί κύκλοι, ότι εμείς είμαστε μακριά από περιβαλλοντικές ευαισθησίες...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Κύριε Τσιπλάκη, έχει τελειώσει ο χρόνος σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Τελείωσα κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ο κ. Φλώρος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, μου προξενεί αλγηνή εντύπωση το γεγονός ότι η Νέα Δημοκρατία ταυτίζεται με τα συμφέροντα μιας οπισθοδρομικής μειοψηφίας του ελληνικού εφοπλιστικού κόσμου που με τη συμπεριφορά του προσβάλει διεθνώς και προκαλεί την ελληνική ναυτιλία. Εγώ απορώ με το θράσος της Νέας Δημοκρατίας να καταθέσει μια τέτοια ερώτηση τη στιγμή που έχουν γίνει στα διεθνή for a στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση σε όλες τις επιτροπές περιβάλλοντος και ναυτιλίας στους διεθνείς οργανισμούς και να ζητά μ'' αυτό τον τρόπο τη διατήρηση των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων τα οποία αποτελούν διαπιστωμένα αυτή τη μεγάλη απειλή για το περιβάλλον. Δεν πιστεύω ότι ο φίλος κ. Παυλίδης θα υποστήριζε με αυτό τον τρόπο την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας στην Επιτροπή Περιβάλλοντος και Γεωργίας του Συμβουλίου της Ευρώπης που τυχαίνει να είμαστε μαζί μέλη.

ΜΤ

Όταν έγινε η έκτακτη συζήτηση για το Prestige, ο κ. Παυλίδης μίλησε. Δεν μίλησε για τα μονοπύθμενα πλοία. Απορώ πώς είναι δυνατόν να έρχεται σήμερα και να υποστηρίζει μια τέτοια πρόταση, εκτός πια αν έχει γίνει λάθος ή αν έχει γίνει μια γκάφα και κατέθεσαν μια τέτοια πρόταση.

Αν, κύριοι συνάδελφοι, είχε γίνει το ναυάγιο του Prestige στις ελληνικές θάλασσες, θα βγαίνατε σήμερα και θα ζητούσατε τη διατήρηση των μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων; Νομίζω ότι έχει γίνει κάποιο λάθος. Νομίζω ότι δεν τιμά τη Νέα Δημοκρατία αυτού του είδους η πρόταση.

Εγώ θα ήθελα να σας συμβουλεύσω να την αποσύρετε το γρηγορότερο δυνατό, διότι αυτό το θέμα δεν πρόκειται να μείνει εδώ. Εγώ θα την στείλω στην Επιτροπή Περιβάλλοντος του Συμβουλίου της Ευρώπης που είμαι μέλος. Ντρέπομαι πραγματικά σαν Έλληνας, τη στιγμή που έχουμε τη μεγαλύτερη ναυτιλία, να βγαίνουμε έξω και να υποστηρίζουμε τα πιο οπισθοδρομικά κομμάτια του εφοπλιστικού κόσμου.

Ποιες είναι οι εταιρείες που έχουν τα μονοπύθμενα πλοία και γιατί σώνει και καλά έχει συμφέρον ο Έλληνας καταναλωτής; Αυτά τα πράγματα είναι σοβαρά. Αρνούμαι να τα ακούω, να μου λέτε τώρα ότι ο Έλληνας καταναλωτής έχει συμφέρον να διατηρηθούν τα μονοπύθμενα πλοία. Αν θέλετε να κάνουμε μια σοβαρή συζήτηση, να κάνουμε. Αλλά δεν είναι δυνατόν να λέγονται αυτά τα πράγματα εντός του Κοινοβουλίου.

Αυτά είχα να πω, κύριε Πρόεδρε. Δεν θέλω να επεκταθώ. Νομίζω ότι έχει γίνει ένα τεράστιο λάθος και το συντομότερο δυνατόν θα πρέπει σαν χώρα να ανασκευάσουμε τις θέσεις μας και να μη βγούμε έτσι προς τα έξω, ούτε στην Ευρωπαϊκή Ένωση –η μόνη αντίθετη σε μια απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η Νέα Δημοκρατία- αλλά ούτε και στους διεθνείς οργανισμούς, όπου άνθρωποι σαν τον κ. Παυλίδη χαίρουν κάποιας εκτίμησης. Πραγματικά δεν ξέρω τι να πω. Με έχετε αφοπλίσει σήμερα, κύριε Παυλίδη.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ευχαριστώ τον κ.Φλώρο, γιατί ήταν συνεπής και στον χρόνο του.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο για τρία λεπτά, στη θέση του κ. Μελά.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πραγματικά εκπλήσσομαι όχι μόνο από την τοποθέτηση του συναδέλφου κ. Φλώρου, αλλά εκπλήσσομαι και από τα δημοσιεύματα που φαίνεται ότι προήλθαν από συστηματικές διαρροές του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο μας έχει συνηθίσει άλλα να λέει μέσα στην Αίθουσα της Βουλής –προσπαθώντας να παρουσιάσει ένα συναινετικό πρόσωπο- και άλλα να διαρρέει στον κατευθυνόμενό του Τύπο, περί δήθεν πληρωμένων Βουλευτών, διότι είδα και δημοσίευμα που έλεγε: «αυτοί τους ταΐζουν».

Απορώ πραγματικά, όπως και ο κ. Φλώρος είπε, ποιος ταΐζει ποιόν. Γιατί μου φαίνεται ότι η ελληνική Κυβέρνηση εδώ μας ταΐζει «κουτόχορτο». Άλλα έρχεται και μας λέει εδώ, άλλα λέει στους εφοπλιστές, άλλα πράττει στο Λονδίνο και στις Βρυξέλλες.

Κατ' αρχήν, ο κύριος Υπουργός από τις 15/11 έχει δηλώσει ότι: «Μονομερή μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια και το περιβάλλον ούτε την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας ωφελούν, ούτε τους βασικούς μας στόχους προωθούν». Δεύτερον, είχε δηλώσει σε συνέντευξή του στις 21/11/2002, αμέσως μετά το Prestige: «Δεν μπορεί κάποιοι βουνίσιοι να έλθουν και να μας πουν τώρα να βάλουμε ακόμα και τριπλά τοιχώματα». Δηλαδή, λέει «Αν το πλοίο είχε διπλό τοίχωμα και είχε βυθιστεί το διπλό ή το μονό τοίχωμα, θα έφταιγε;».

Συνεχίζει ο κύριος Υπουργός και μας λέει σε διάφορες επικοινωνίες του, όπως στην ενημέρωση που μας έκανε εδώ στη Βουλή: «Πιστεύω ότι τον Μάρτιο, παρά τις πιέσεις που έχουμε από τη Γαλλία και την Ισπανία, δεν θα καταλήξουμε σε κάποια συμφωνία, δεδομένου ότι το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας στις 6 Δεκεμβρίου έχει θέσει ως όριο απόφασης τον Ιούνιο». Ποια ήταν η απόφαση που ελήφθη τον Μάρτιο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Σωστά! Στις 5 Ιουνίου θα αποφασιστεί.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Το έχετε αποφασίσει ήδη, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ένα λεπτό ακόμα έχετε, κύριε Βαρβιτσιώτη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό που αποφασίστηκε, τι είναι; Ο κ. Φλώρος βγήκε υπερασπιστής των περιβαλλοντικών ευαισθησιών όλου του κόσμου. Αυτό που αποφασίστηκε είναι η επίσπευση του χρονοδιαγράμματος -για να ξέρουμε γιατί μιλάμε- κατά 1 έως 5 έτη, ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων και μάλιστα με πάρα πολλές ανωμαλίες.

Δηλαδή, σήμερα πλοίο το οποίο έχει 28 χρόνια ζωής και είναι μονού τοιχώματος, μπορεί να κυκλοφορεί γιατί είναι primar pole, ενώ πλοίο το οποίο έχει 14 χρόνια ζωής και είναι μετά τη mar pole, θα πρέπει να αποσυρθεί. Έχει τέτοιες στρεβλώσεις το σχέδιο το οποίο προτείνετε.

Τι λέει λοιπόν; Ότι ο κανονισμός ο οποίος ψηφίστηκε πριν από ένα χρόνο, βάσει μελετών, μετά απ' όλη αυτή τη διαπραγμάτευση και τη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, γύρω από το Erika, δεν είναι καλός κανονισμός και θα πρέπει να έλθει το Συμβούλιο των Υπουργών –με πολιτικά και μόνο κριτήρια- μόνο και μόνο για να εξευμενίσει την κοινή γνώμη της Γαλλίας και της Ισπανίας...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ολοκληρώστε, κύριε Βαρβιτσιώτη.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Έχετε ήδη υπερβεί το χρόνο σας κατά ένα λεπτό. Σας παρακαλώ, εγώ είμαι εδώ για να τηρώ τον Κανονισμό. Παρακαλώ πολύ, ολοκληρώστε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Λέει λοιπόν ότι είναι άκυρος ο Κανονισμός, δεν είναι καλός και θα πρέπει να επισπεύσουμε. Ποιος έρχεται λοιπόν επισπεύδων; Η ελληνική Κυβέρνηση.

Η ερώτηση είναι η εξής: Πώς η ελληνική Κυβέρνηση έρχεται και αντιτίθεται όχι μόνο στα συμφέροντα κάποιων εταιρειών, γιατί κάποιες εταιρείες τις κάνουν ό,τι θέλουν. Εδώ έχω ανακοινώσεις δελτίου τύπου των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, του Bimco που είναι το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο, του ICS που είναι το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, της Διεθνούς Ένωσης Δεξαμενοπλοίων, όπου παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο και τη χρειαζόμαστε, της INTERTANCO, και της INTERCARGO, οι οποίοι λένε...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τι σημαία έχουν αυτά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Σας παρακαλώ.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: ...για τυφλές εκτιμήσεις. Επειδή ο κ. Λαφαζάνης δεν γνωρίζει, πρέπει να του πω ότι αυτοί οι οργανισμοί ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Το PRESTIGE, τι σημαία έχει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Κύριε Λαφαζάνη, καθήστε κάτω, σας παρακαλώ.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Όλοι αυτοί οι διεθνείς οργανισμοί θα παίξουν πάρα πολύ μεγάλο ρόλο και στη μεθαυριανή εκλογή, ως γενικού γραμματέα του ΙΜΟ, του Έλληνα του κ. Μητρόπουλου, που θα είναι η πρώτη εκλογή σε ανώτερη θέση διεθνούς οργανισμού...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ολοκληρώσατε, κύριε συνάδελφε. Θα αναγκαστώ να σας διακόψω το μικρόφωνο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: ...που λέει ότι η πρόταση επιτάχυνσης του χρονοδιαγράμματος αποσύρσεως των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος και της απαγορεύσεως μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου από τέτοια πλοία, αποτελεί αποτέλεσμα περισσότερο πολιτικών και εμπορικών πιέσεων και όχι παραγόντων σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η μόνη ερώτηση που καταθέτουμε, είναι γιατί αίφνης άλλαξε η θέση της ελληνικής Κυβέρνησης που πριν από λίγο καιρό έλεγε ακριβώς τα ίδια που λέμε και εμείς σήμερα. Αυτό θέλουμε να μας πει ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Βαρβιτσιώτη.

Βέβαια, το απόγευμα έχουμε εξεταστική επιτροπή για το ατύχημα στα Τέμπη. Εγώ αναρωτιέμαι εάν τυχόν συμβεί ένα ατύχημα στα νησιά, εκεί μεταξύ Πάρου και

Νάξου που είπε προηγουμένως ο κ. Βλαχογιάννης, τι θα γίνει; Θα κάνουμε αίτηση για εξεταστική επιτροπή γιατί η ελληνική Κυβέρνηση δεν πήρε μέτρα για να έχουμε ασφάλεια στα καράβια; Αυτή είναι η τακτική της Νέας Δημοκρατίας.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Ο κ. Παυλίδης έχει το λόγο για 5 λεπτά.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Περιοριστείτε στα καθήκοντά σας, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Μη στρατεύεστε όλοι σε λανθασμένες κατευθύνσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Εγώ έκανα υπόθεση από την έδρα, προβληματιζόμενος γι' αυτή την κατάσταση, αφού το απόγευμα έχουμε αίτηση για Εξεταστική Επιτροπή. Εξάλλου μιλάμε για το φόρο της ασφάλτου, αν μιλάγαμε για το φόρο των μονοπύθμενων ή των διπύθμενων... Εγώ μίλησα και για απύθμενα.

Ο κ. Παυλίδης έχει το λόγο για 5 λεπτά.

ΑΝΕΣΤΗΣ ΑΓΓΕΛΗΣ: Δεν μας έχετε συνηθίσει σ' αυτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Μια απορία εξέφρασα. Αυτό εξαρτάται άλλωστε και από το βάσανο στο οποίο με υποβάλλετε, αφού υπερδιπλασιάσατε τους χρόνους σας.

Ορίστε, κύριε Παυλίδη, έχετε το λόγο.

CMB

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η ένταση που προκλήθηκε κατά τη συζήτηση αποδεικνύει ότι συζητούμε θέμα ουσίας. Δεν περνάει δηλαδή απαρατήρητο και η σκληρά αντίθεση συνηγορεί υπέρ αυτής της απόψεως. Με οδηγείτε έτσι να θυμηθώ εκείνη την ωραία αρχαιοελληνική έκφραση «ταράττει τους ανθρώπους ου τα πράγματα, αλλά η περί τα πράγματα θεώρηση».

Έχουμε κοινές απόψεις περί το πράγμα. Ποιο είναι το πράγμα; Προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος και ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Διαφωνεί κανείς εκ των Βουλευτών, μελών του Ελληνικού Κοινοβουλίου; Μπορούμε να σας μεταφέρουμε μετέχοντες στους διεθνείς οργανισμούς σε κοινοβουλευτικές συνελεύσεις, όπως πολύ καλά είπε ο κ. Φλώρος, ότι επ' αυτού ουδείς διαφωνεί. Ποια είναι η διαφορά μας; Η προσέγγιση. Εμείς σήμερα, κύριε Υπουργέ, γνωρίζοντες το τι θα εγείρετο - και δημοσιογραφικώς και αλλέως πως- καταθέσαμε αυτή την ερώτηση, επαναλαμβάνω, για να στηρίξουμε εσάς. Γνωρίζουμε τη δυσχέρεια του έργου. Το κάνουμε λοιπόν για να στηρίξουμε εσάς, κάνοντας πάντως και κριτική με την έκφραση των απόψεών μας.

Υπάρχει θέμα και θέμα ουσίας, ναυτιλιακής πολιτικής. Κανείς δεν συζητά την ανάγκη προστασίας του θαλασσίου και παρακτίου περιβάλλοντος. Κανείς δεν συζητά τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση των κανόνων ασφαλείας εν πλω. Κανείς δεν το συζητά. Συζητά όμως την πολιτική πλευρά και εμείς είμαστε πολιτικό σώμα, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Υπουργέ ο 417/2002 είναι ένας κανονισμός ο οποίος καλά-καλά δεν άρχισε να εφαρμόζεται. Πριν αρχίσει η εφαρμογή του, κύριοι συνάδελφοι, αιφνιδιασθέντες από ένα δυστύχημα ναυτικό, ναυάγιο, με τις συνέπειες που είχε, λαμβάνεται μια απόφαση που, κατά την κρίση μας, δεν είναι απαραίτητη. Υπάρχουν 300 άλλοι τρόποι. Τα σαπιοκάραβα τα σημαίας Μπαρμπάντος, Φίτζι, κι εγώ δεν ξέρω τι, να πάνε στην άκρη. Εφαρμογή της συνισταμένης νομοθεσίας. Στα χέρια μας είναι το port state control. Ξεθεώστε τους στους ελέγχους, να μην μείνει ούτε ένα ακατάλληλο πλοίο εν πλω. Το κάνουμε αυτό; Η απάντηση από τους ίδιους τους ενδιαφερομένους είναι πως δεν έγινε.

Να πάμε παρέκει. Υπάρχει θέμα νομικό; Κύριοι συνάδελφοι, η ελληνική προεδρία -και καλώς έπραξε- μεταξύ των προτάσεών της, αυτών που μας διανείματε κύριε Υπουργέ, τι ζητήσατε; Δύο πράγματα: Να διαφυλαχθεί το δίκαιο της θάλασσας και το κύρος του IMO. Αυτό είναι το ένα. Και το δεύτερο που ζητήσατε, κατά το κείμενο που μας διανείματε, είναι να παραμείνει το χρονοδιάγραμμα μέχρι το 2015 και αν επικρατήσει η θέση της επισπεύσεως της αποσύρσεως για το 2010, να αξιοποιηθεί η ιδέα του ισοδυνάμου προς τα double hull.

Πάμε στο πρώτο, το δίκαιο της θαλάσσης. Υποθέτω ότι γνωρίζετε τη γνωμοδότηση του οργανισμού ο οποίος είχε την ευθύνη για τη σύνταξη του νέου δικαίου της θαλάσσης το Montego Bay και έχει και την ευθύνη εφαρμογής. Είναι ο

Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών. Τι σας λέει ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών; Δίκαιο θαλάσσης: «Λυπούμεθα –λέει- αυτά τα μέτρα δεν είναι σε συμφωνία με την UNCLOS, άρθρο 58. Δεν συνάδουν προς το δίκαιο της θαλάσσης, το οποίο εσείς καλώς υποστηρίζετε ότι πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και να εφαρμοστεί. Σας λέει παραπέρα ότι υπάρχουν αμφιβολίες αν αυτά τα μέτρα είναι σε συμφωνία γενικώς με το δίκαιο της θαλάσσης και για μας στην Ελλάδα η απόπειρα να παρέμβουμε στην αναμόρφωση του δικαίου της θαλάσσης είναι λάθος πολιτική κίνηση. Αλίμονο αν βάλουμε χέρι σε κάτι το οποίο επί 14 χρόνια το διαπραγματευόμεθα και καταλήξαμε σε σημείο, το οποίο η Ελλάς μπορεί να το αξιοποιήσει κατά τρόπο εντυπωσιακό. Αυτά είναι τα θέματα.

Ο ΙΜΟ: Στηρίζεται ο ΙΜΟ όταν παίρνουμε απόφαση –αυτά που λέτε εσείς δηλαδή, επιθυμείτε την στήριξή του- που θα αρχίσει να εφαρμόζεται είκοσι μέρες μετά; Στις 5 Ιουνίου θα πάρετε την απόφαση την οριστική, θα πάει για κανονισμό μετέπειτα, θέλει είκοσι μέρες να δημοσιευτεί στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, έχετε βάλει σαν στόχο μου φαίνεται την 1η Ιουλίου ή 1η Αυγούστου για άμεση εφαρμογή. Ο ΙΜΟ προβλέπει ότι σ' αυτές τις περιπτώσεις ό,τι αποφασίζεται αρχίζει να εφαρμόζεται 18 μήνες μετά τη λήψη της αποφάσεως. Κομφούζιο η υπόθεση! Δεν είναι τόσο απλό το πράγμα, είμαστε με τους εφοπλιστές, κόντρα στους εφοπλιστές, με τους ναυτεργάτες, κόντρα στους ναυτεργάτες. Αυτά μου θυμίζουν την εποχή του καλού μας συναδέλφου του κ.

Κάππου. Το κ. Κάππο τον αποστρατεύσατε. Πάει, τέλος. Εδώ σήμερα έχουμε θέματα, αυτά που σας λέγω. Αυτά είναι τα θέματά μας. Πως θα λειτουργήσει το σύστημα; Ο ένας λέει 18 μήνες μετά την λήψη της αποφάσεως, ο ΙΜΟ θα συνέλθει -αν δεν κάνω λάθος- τον προσεχή Δεκέμβριο, μεθαύριο λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμογή του νέου κανονισμού...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Λέτε για τη διαδικασία που θα απορριφθεί η πρόταση;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Όχι, κύριε συνάδελφε. Λέω ότι η πρόταση του 417...

Με ρώτησε ο κ. Λαφαζάνης τι λέω. Το τονίζω και παρακαλώ οι πρακτικογράφοι, όπως το λέω: Ο 417 του 2002, κανονισμός ο οποίος προέβλεπε την απόσυρση των μονού τοιχώματος πλοίων, καλώς προέβλεψε. Συνεφωνήθη και υποστηρίζω ότι έπρεπε να συνεχίσει να εφαρμόζεται, εφαρμοζομένων παραλλήλως και των άλλων μέτρων τα οποία έχουμε συμφωνήσει και αναφέρονται στον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια.

Κύριοι συνάδελφοι, λοιπόν, ξαναγυρνώντας στον ΙΜΟ όλη αυτή η διαδικασία επέφερε φοβερή σύγχυση και φοβούμαι ότι τελικά και ο κανονισμός – όποιος κανονισμός τελικά διαμορφωθεί- δεν θα καταστεί δυνατόν να εφαρμοστεί.

Έχουμε λοιπόν θέματα τα οποία αναφέρονται σε ό,τι λέει η ελληνική προεδρία. Η ελληνική προεδρία ζητεί τη στήριξη του ΙΜΟ, σεβασμό του δικαίου της

θαλάσσης και οι δύο ενδιαφερόμενοι αυτοί οργανισμοί, ο ΟΗΕ και ο ΙΜΟ, λέγουν ότι δεν συνάδουν τα αποφασιζόμενα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ενώσεως με αυτούς τους στόχους και έρχεται μετέπειτα και η Ελλάς, η οποία έχει γνώμη. Είμεθα το 67% του ευρωπαϊκού στόλου, με ελληνικές, μαλτέζικες και κυπριακές σημαίες. Δεν είναι όλα αυτά τα πλοία για πέταμα. Κάποια πιθανώς εξέτισαν το βίο τους και θα πρέπει να αποσυρθούν, αλλά ελάτε να δούμε με λογική τι θα γίνει.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ**)

Επαναλαμβάνω, κύριε Υπουργέ, την άποψη ότι ελήφθη μια απόφαση εν σπουδή. Υπήρχαν τρόποι να βελτιωθεί το σύστημα των ελέγχων, αφού θα εξησφαλίζετο η άσκηση των ελέγχων. Και εν πάση περιπτώσει, τώρα που θα πάτε στο συμβούλιο των Υπουργών, εμείς σας ενισχύουμε ώστε να ληφθεί η καλύτερη δυνατή απόφαση η οποία να μην δημιουργεί πρόβλημα ούτε πρακτικό ούτε νομικό. Και θέλω να ξεκαθαρίσω τελικώς αυτό που το θεωρώ –συγχωρήστε μου την έκφραση, γνωρίζω την ευαισθησία σας για διάφορα περί την ναυτιλία θέματα και από την εποχή που ήσασταν στο Υπουργείο Γεωργίας- «κορώνα»: «Πλοίο χ κυρίου ψ ναυπηγημένο το 1943 –λέει ο κ. Γιώργος Ανωμερίτης- δεν το δέχομαι». Λέω και εγώ το μέλος του Κοινοβουλίου, ο κ. Παυλίδης: «Με το μέρος σας είμαι. Ούτε και εγώ το δέχομαι, πλοίο χ κυρίου ψ ναυπηγηθέν το 1943», αλλά δεν μιλούμε γι' αυτά. Μιλούμε, κύριε Υπουργέ, για θέματα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Ανθόπουλος): Ο χρόνος έγινε 2 ω όμως. Έχει διπλασιαστεί. Συντομεύετε, σας παρακαλώ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ...για θέματα πρακτικά, τα οποία εμείς οι διδάσκοντες τη ναυτιλία πρέπει να τα επιβάλλουμε. Και η τελευταία μας ευκαιρία πιστεύω ότι είναι η 5η Ιουνίου, όπου θα έχετε τη δυνατότητα να προεδρεύσετε και πάλι του Συμβουλίου Υπουργών Ναυτιλίας

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν μας είπατε είσαστε υπέρ της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Βεβαίως είμαστε υπέρ της απόσυρσης.

Η ερώτηση του συναδέλφου εκ Κυκλάδων, κ. Λεβογιάννη, είναι: «κύριε Παυλίδη, είστε υπέρ της απόσυρσης;» και απαντώ: «Ναι, είμαι».

(PD)

Και είμαι υπέρ του Κανονισμού 417/2002 ο οποίος προβλέπει απόσυρση. Πως να το κάνουμε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Για την επίσπευση;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Είμαι κατά της επισπεύσεως. Δεν με καταλάβατε; Αλλά είμαι υπέρ μιας άλλης απόψεως κύριε Πρόεδρε, την οποία και σεις τη ζείτε.

Κύριοι συνάδελφοι, οι ευρωπαϊκές χώρες –μιλάμε γι' αυτές επειδή είναι πιο κοντά στη γειτονιά μας- έχουν λάβει μέτρα και έχουν όργανα τα οποία παρακολουθούν τα διάφορα φαινόμενα που δημιουργούνται από τις κινήσεις των πλοίων των επικινδύνου φορτίου. Και καλώς κάνατε και τα βαρέως κλάσματα τα ταξινομήσατε όπως τα ταξινομήσατε. Και έχουν ινστιτούτα, έχουν εργαστήρια, έχουν παρατηρητήρια τα οποία μας εντυπωσιάζουν κάθε φορά στις συναντήσεις που έχουμε με το τι μας παρουσιάζουν καθ' όσον αφορά στην παρακολούθηση όλων αυτών των στοιχείων που ενέχουν κινδύνους ρυπάνσεως.

Και ερωτώ τους Έλληνες Βουλευτές και όχι την κυβέρνηση μόνο, είναι δικό μας θέμα, εμείς, η Ελλάς, η κινδυνεύουσα μονίμως από επωνύμους και ανωνύμους εχθρούς, εν προκειμένω από την προοπτική ρυπάνσεως θαλασσών, τι έχουμε; Ένα ωκεανογραφικό ινστιτούτο που ψάχνεις να το βρεις.

Στο Παρίσι όταν έγινε η ακρόαση που σας προανέφερα μας κατέπληξαν οι Ισπανοί και οι Γάλλοι, οι οποίοι τεχνικοί και επιστήμονες με τα στοιχεία που

παρουσίασαν και με τις απόψεις τους δεν συμφωνούσαν με τις κυβερνητικές θεωρίες. Αλλά μας κατέπληξαν κύριε Υπουργέ, με τα στοιχεία που παρουσίασαν που είναι προϊόντα τα στοιχεία αυτά, παρακολουθήσεως, μελέτης.

Ήμουν προχθές ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Ανθόπουλος): Κύριε Παυλίδη, θερμή παράκληση, τα πέντε λεπτά έχουν γίνει ήδη δώδεκα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: ... στην Ιταλία, θέμα: Διάβρωση των ακτών. Με κατέπληξαν οι Ιταλοί τι μελέτη έχουν φτιάξει για τη Ρώμη, για το σπίτι μου. Μελέτη διαβρώσεως ακτών. Κίνδυνος.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Επιτροπής κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ)

Χάνουμε κάθε χρόνο κύριοι συνάδελφοι, οι καταβάλλοντες το υψηλότερο ποσοστό του ΑΕΠ για αμυντικούς λόγους, δηλαδή να διαφυλάξουμε την ακεραιότητα της χώρας μας, χάνουμε ένα νησάκι λόγω διαβρώσεως. Ένα νησί χάνεται κάθε χρόνο λόγω διαβρώσεως!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτρης Πιπεργιάς): Μόνο που διαβρώνετε και το χρόνο, 13 λεπτά! Τα 5 τα κάνατε 13.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Οι θέσεις μας είναι ξεκαθαρισμένες, οι απόψεις της Νέας Δημοκρατίας είναι ως εξετέθησαν σαφείς και παρακαλούμε θερμώς λάβετέ τες υπόψη σας κατά την επόμενη διαπραγμάτευση με τους ομολόγους σας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ(Δημήτρης Πιπεργιάς): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελληνική Προεδρία είχε κάνει από πέρσι τέτοιο καιρό τον δικό της σχεδιασμό, είχε βάλει τους στόχους της και τις προτεραιότητές της. Και χαίρομαι γιατί πλησιάζει το τέλος της προεδρίας και έχουμε πετύχει όλους τους στόχους τους οποίους θέσαμε για το εξάμηνό μας.

Η Ελληνική Προεδρία είχε να διαχειριστεί ένα έκτακτο θέμα. Το θέμα που προέκυψε από την τεράστια μόλυνση του περιβάλλοντος των ακτών της Γαλικίας και όχι μόνο. Και επειδή είπε ο κ. Λεβογιάννης ότι αν αυτό το ατύχημα είχε συμβεί στην Πάρο και στη Νάξο θα είχε μολυνθεί η γύρω περιοχή, θέλω να του πω ότι είναι ακόμη χειρότερα τα πράγματα, διότι η έκταση της μόλυνσης των ακτών στην περίπτωση του ΠΡΕΣΤΙΖ ξεκινάει από τη Σαντορίνη και φθάνει στη Θεσσαλονίκη. Μιλάμε για όλο το Αιγαίο. Δεν θα είχε μείνει έξω ούτε η Χίος, ούτε η Μυτιλήνη, κανένα κομμάτι του Αιγαίου.

Σ' αυτό λοιπόν, το μεγάλο θέμα είχαμε να απαντήσουμε στον Κανονισμό 417/2002 ο οποίος έχει πράγματι αποφασισθεί και σε επίπεδο ΙΜΟ και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης αν θα έπρεπε να κάνουμε παρεμβάσεις και προτάθηκε η ταχύτερη απόσυρση δεξαμενοπλοίων, η αλλαγή του ορισμού κλπ. Η πρόταση της επιτροπής κατατέθηκε τον Δεκέμβριο, κάτω από τις εντολές του συμβουλίου κορυφής του Δεκεμβρίου και φυσικά με μια σειρά ενεργειών και μέχρι τον Μάρτιο

ελήφθη η πρώτη πολιτική απόφαση. Και αυτό φυσικά είναι ένα κατόρθωμα της Ελληνικής Προεδρίας, γιατί όλοι γνωρίζουν ότι σε 2-3 μήνες τέτοια θέματα δεν επιλύονται. Θέλουν μήνες χρόνια ίσως πολλές φορές. Παρ' όλα αυτά εμείς ξεκινήσαμε από την πρώτη στιγμή να απαντήσουμε σε κάποια θέματα.

Πρώτον, ότι το πλοίο αυτό το οποίο αποτελεί όπως έχω ξαναπεί τη φρικτή εικόνα μιας άναρχης παγκοσμιοποίησης αφού εμπλέκονται 12 χώρες, να αποποινικοποιήσουμε τους λανθασμένους Ισπανικούς χειρισμούς για τα θέματα των ακτοφυλακών τους αλλά και να προσπαθήσουμε να βγάλουμε τον έλληνα πλοίαρχο έξω από το στημένο παιχνίδι κατά την άποψή μου που ήθελαν να αποδώσουν τις ευθύνες μόνο σ' αυτόν.

Απέναντι στα θέματα των πετρελαιοφόρων έχουν ληφθεί οι κανόνες και έχουν ληφθεί και προτάθηκαν νέοι. Εμείς λοιπόν, πρώτον απέναντι στο αίτημά σας ότι δεν αντιδράσαμε σας κατέθεσα και κατέθεσα στην επιτροπή ποια ήταν η θέση, η πρόταση της επιτροπής, ποια ήταν η πρόταση της Ελλάδας και ποια ήταν η θέση του συμβουλίου. Άρα η Ελλάδα αντέδρασε. Κάναμε ότι μπορούσαμε να κάνουμε για να έχουμε έναν σωστότερο κανονισμό που να λειτουργεί και επομένως πιστεύουμε ότι δεχθήκαμε τα δυο βασικά σημεία και την ταχύτερη τελικά στην κοινή θέση απόσυρση για το 2010 με εξαίρεση τα ισοδύναμα, τα ΟΡΑ και τα λοιπά του αμερικάνικου κανονισμού τα οποία είναι και από τον ΙΜΟ, βάλαμε έναν ορισμό

βαρέων κλασμάτων πετρελαίου πολύ πιο σωστό και φυσικά δεχθήκαμε την απόσυρση των μικρών δεξαμενοπλοίων και φυσικά δεχθήκαμε το 2010 και το 2015.

Επομένως πιστεύω ότι με τη συμβολή της χώρας μας φθάνουμε σε ένα νέο θεσμικό καθεστώς. Και δεν είναι τυχαίο ότι αυτό τον κανονισμό τον αποδέχθηκε η επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και εν πάση περιπτώσει όλες οι χώρες. Και τον αποδέχθηκαν όχι μόνο τα συμβούλια Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας αλλά και τα συμβούλια Περιβάλλοντος. Αυτό είναι σίγουρα κάτι πολύ σημαντικό.

Θα πρέπει να πω εδώ ότι μου κάνει κατάπληξη γιατί σε όλη αυτή την πορεία –αντιλαμβάνομαι ότι η Νέα Δημοκρατία πιθανόν δεν έχει θέσεις, γιατί δεν μας έχει δώσει ακόμη το πρόγραμμά της για τη ναυτιλία- δεν πήρα και ένα έγγραφό σας κύριοι συνάδελφοι, που να μου υποδεικνύετε κάτι ή να με βοηθάτε όπως λέτε. Όχι τώρα που σχεδόν τελειώνει το θέμα, αλλά σε όλη αυτή την πορεία με ένα έγγραφό σας τουλάχιστον, να μου λέτε τι να κάνουμε με βάση τα στοιχεία τα οποία εσείς έχετε.

Αλλά να σας πω και κάτι άλλο; Μου κάνει εντύπωση, με εκπλήσσει αυτή η ερώτηση. Το θέμα αυτό πήγε στην αρμόδια επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και οδηγήθηκε στο Ευρωκοινοβούλιο. Οι Ευρωβουλευτές σας γιατί το στηρίζουν; Να σας πω γιατί; Γιατί όπως σας είπα και στην αρχή άλλη γλώσσα μιλάμε έξω, άλλη γλώσσα μιλάμε μέσα και άλλη γλώσσα μιλάμε προς επαγγελματικές ή άλλες ενώσεις. Εγώ θέλω να σας πω ένα απλό θέμα. Ατυχήματα

γινόντουσαν και θα γίνονται. Πρέπει να παίρνουμε όμως όλα τα μέτρα. Και είναι ένα σύστημα μέτρων. Η ηλικία ενός πλοίου είναι ένα στοιχείο. Τα λιμάνια καταφυγής είναι δεύτερο στοιχείο. Και θα ήθελα να πω στον κ. Λεβογιάννη σε μια παρατήρηση που έκανε, ότι συμφωνώ απόλυτα μαζί του και το έχω εξαγγείλει πριν από τρεις μήνες για το θέμα των ευαισθήτων περιοχών. Και μάλιστα όχι μόνο έκανα τη πρόταση, αλλά βρήκε και θετική απήχηση στο άτυπο συμβούλιο Υπουργών Γεωργίας και θα καθοριστούν για τα επικίνδυνα και μεγάλα πλοία μεταφοράς πετρελαίου από το Βόσπορο προς το Σουέζ, από το Βόσπορο προς τα Κύθηρα και από το Σουέζ προς την Ευρώπη διάδρομοι διέλευσης. Όπως γίνεται στα αεροπλάνα, όπως γίνεται στα αυτοκίνητα. Αυτό δεν θα γίνεται για όλα τα πλοία, αλλά για τα πλοία που θα μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία. Η διέλευσή τους θα γίνεται από θαλάσσιους διαδρόμους και για να τα ελέγχουμε και για να τα προστατεύουμε και για να τους υποδεικνύουμε τι πρέπει να κάνουν. Και σ' αυτό συμφωνώ και ως πρόεδρος του συμβουλίου Υπουργών στις Βρυξέλλες είπα ότι οι ευαίσθητες περιοχές είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα και πραγματικά θα το προστατεύσουμε.

Εγώ δεν θέλω να οδηγήσω σε άλλες αντιπαραθέσεις αυτό το θέμα. Πιστεύω ότι η Ελληνική Κυβέρνηση και η Ελληνική Προεδρία –γι' αυτό και πήρε εύσημα- κατάφερε να βγάλει μια κοινή θέση απέναντι σ' αυτό το θέμα. Και όποιος ξέρει τα κοινοτικά θέματα, ξέρει ότι και με τους 15 αλλά και τώρα με τους 25 δεν είναι εύκολο

να πηγαίνεις από τη μια πλευρά στην άλλη και να προσπαθείς να βγάλεις μια κοινή θέση. Όμως ταυτόχρονα θέλω να σας πω ότι αυτή η κοινή θέση ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των πολιτών. Και εγώ συμφώνησα προχθές με την αντιπρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και θα πάω στη Γαλικία τις επόμενες εβδομάδες, για να εξηγήσουμε σ' αυτούς τους απλούς ανθρώπους που έχουν καταστραφεί, τους ψαράδες, αυτούς που ασχολούνται με τον τουρισμό ότι θα τους βοηθήσουμε.

(ΜΝ)

Θα πρέπει να τους εξηγήσουμε ότι θα βοηθήσουμε με κάθε τρόπο και χαίρομαι γιατί με πρωτοβουλία και της δικής μας χώρας το ύψος των αποζημιώσεων πενταπλασιάστηκε και έφθασε το 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Αυτό είναι μια μεγάλη κατάκτηση γιατί έγινε στο ΙΜΟ.

Πράγματι η χώρα μας επειδή είναι η μεγάλη δύναμη και στην Ευρώπη και στο κόσμο πρέπει να δει μέσα σ' αυτό το σύστημα το συμφέρον της που κατά την άποψή μου ταυτίζεται μ' αυτό που ονομάσαμε και καθιερώθηκε ως όρος στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση ποιοτική ναυτιλία.

Δεν μπορούμε να ταυτιζόμαστε ιστορικά με ό,τι είναι μαύρο, άραχνο και δύσμοιρο. Αν θέλουμε να στηρίξουμε το μέλλον της ναυτιλίας μας να δεχθούμε αυτά τα μέτρα γιατί αυτά τα μέτρα τα υπηρετεί σήμερα σε δεξαμενόπλοια μόνο η ελληνική σημαία,

Και σας ανακοινώνω ότι από σήμερα για μια ακόμα χρονιά για δεύτερη χρονιά η ελληνική σημαία μπήκε στη λευκή λίστα των πλοίων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Τι σημαίνει αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Από την περασμένη βδομάδα που ανακοινώθηκαν τα στοιχεία του Paris mou ξαναείμαστε στη λευκή λίστα των πλοίων. Σημαίνει ότι το memorandum των Παρισίων καταγράφει κάθε χρόνο με βάση τους ελέγχους που γίνονται στα λιμάνια ποια πλοία και ποιας εθνικότητας έχουν πρόβλημα. Ας πούμε η Κύπρος έχει μαύρη

σημαία. Μετά είναι η γκρι με διαφορές χρωμάτων και μετά η λευκή. Μπήκαμε λοιπόν, μετά από πολλά πολλά χρόνια στη λευκή λίστα.

Ειμαστε λοιπόν μια παντοδύναμη ναυτιλιακή χώρα και θα βοηθήσουμε τους 'Ελληνες εφοπλιστές, είναι υποχρέωσή μας, εφόσον υπηρετούν αυτές τις πολιτικές. Και σας ξαναλέω ότι το 70% των δεξαμενοπλοίων με ελληνική σημαία έχει διπλά τοιχώματα. Γιατί να βοηθήσουμε το 30% και όχι το 70%. Δεν το καταλαβαίνω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πόσα πλοία είναι; Γιατί δεν μας το λέτε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Κύριε Βαρίνο, σας παρακαλώ, δεν είσθε μέλος της επιτροπής αυτής.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κλείνω με μια φράση λοιπόν, ποιοτική ναυτιλία και στήριξη αυτής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Σήμερα είμαι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): 'Ησασταν αντικαταστάτης του κ. Βαρβιτσιώτη, σήμερα όμως ήρθε, άρα έχω δίκιο.

Πάντως το ζήτημα είναι να κρατήσουμε τις λευκές λίστες και να μη σηκώνουμε λευκές σημαίες!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πάντως, καλά θα κάνουν αν θέλουν να είναι στη λευκή λίστα της ελληνικής σημαίας,

κάποιοι να εγκαταλείψουν τις σημαίες ευκαιρίας. Αν είναι μαύροι και άραχνοι ας κάτσουν εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα πρακτικά της Τρίτης 15ης Απριλίου 2003, της Πέμπτης 17ης Απριλίου 2003 πρωινή συνεδρίαση, της Πέμπτης 17ης Απριλίου απογευματινή συνεδρίαση, της Τρίτης 15ης Απριλίου 2003, και της Παρασκευής 18ης Απριλίου 2003.

Ερωτάται η Επιτροπή αν επικυρώνονται.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Πιπεργιάς): Συνεπώς, τα Πρακτικά της Τρίτης 15ης Απριλίου 2003, της Πέμπτης 17ης Απριλίου 2003 πρωινή συνεδρίαση, της Πέμπτης 17ης Απριλίου απογευματινής συνεδρίασης, της Τρίτης 15ης Απριλίου 2003, και της Παρασκευής 18ης Απριλίου 2003, επικυρώθηκαν.

Ο κ. Φλώρος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες της ανάπτυξης της ναυτιλίας μας, ήταν και συνεχίζει να είναι το υψηλό επίπεδο παιδείας των ναυτικών μας και η εκπαίδευση που παρέχεται στον τομέα αυτό.

Η ορθή αξιοποίηση του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας και καθώς και η επάνδρωση των εμπορικών μας πλοίων με ικανούς και έμπειρους ναυτικούς αποτελούν στόχους άμεσης προτεραιότητας. Η αναβάθμιση των επαγγελματικών