

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ II

ΠΑΚΕΤΟ ΣΗΜΕΙΩΣΕΩΝ

ΜΕΡΟΣ II: ΒΟΗΘΗΜΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ



**ΧΑΡΙΛΑΟΣ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.**

ΑΘΗΝΑ, ΜΑΪΟΣ 2007

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν είναι το Μέρος ΙΙ του πακέτου σημειώσεων του μαθήματος «Οικονομική Θαλασσίων Μεταφορών ΙΙ» (8^ο εξάμηνο, κατ' επιλογήν υποχρεωτικό). Προορίζεται ως συνοδευτικό βοήθημα του βιβλίου μου «Ελληνική Ακτοπλοΐα και cabotage» (εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενιδου, 2006). Το βιβλίο αυτό, από το ακαδημαϊκό έτος 2006-2007, διανέμεται δωρεάν στους σπουδαστές του ως άνω μαθήματος.

Το Μέρος ΙΙ περιγράφει τις συζητήσεις που έλαβαν χώρα στην από το ΥΕΝ συσταθείσα επιτροπή αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας το 2000. Δίνει έτσι μια επιπρόσθετη πληροφόρηση για τα όσα διελήφθησαν μεταξύ των εμπλεκομένων φορέων σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι πριν από τη αλλαγή που τελικά επήλθε με το Νόμο 2932/2001.

Περισσότερες λεπτομέρειες για το θέμα της θεσμικής αναμόρφωσης και το θέμα της ακτοπλοΐας γενικότερα μπορούν να βρεθούν στο βιβλίο, καθώς και στη σχετική με την ακτοπλοΐα σελίδα του δικτυακού τόπου του Εργαστηρίου Θαλασσίων Μεταφορών του ΕΜΠ (www.martrans.org).

Με εξαίρεση το ως άνω βιβλίο, το οποίο διατίθεται δωρεάν μόνο στους σπουδαστές του συγκεκριμένου μαθήματος (αλλά είναι διαθέσιμο στους άλλους ενδιαφερόμενους σε εξουσιοδοτημένα βιβλιοπωλεία), το υλικό του μαθήματος της «Οικονομικής Θαλασσίων Μεταφορών ΙΙ» που είναι αναρτημένο στο δικτυακό τόπο του Εργαστηρίου Θαλασσίων Μεταφορών είναι ελεύθερα προσβάσιμο από όλους. Η χρήση του για εμπορικούς σκοπούς απαγορεύεται.

Αθήνα, Μάιος 2007

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών
Τομέας Μελέτης Πλοίου και Θαλασσίων Μεταφορών
Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ
Δ/ΝΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Ταχ.Δ/νση : Γρ.Λαμπράκη 150
Ταχ.Κώδικας : 185 18
TELEFAX :
Τηλέφωνο :

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 11/17/2000

Αρ.Πρωτ.: 3352/οι/2000

ΠΡΟΣ : ΩΣ Π.Δ.

Α Π Ο Φ Α Σ Η

ΘΕΜΑ : « Συγκρότηση Επιτροπής»

Έχοντας υπόψη :

- α.Τις διατάξεις του Κανονισμού Συμβουλίου ΕΟΚ 3577/92 από 7/12/92
- β.Τις διατάξεις των άρθρων 164 έως 180 α του Ν.Δ. 187/73 (Κ.Δ.Ν.Δ)
- γ.Τις διατάξεις της παραγρ. 9 (γ) του άρθρου 9 του Ν.2575/98 «Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας ΥΕΝ».
- δ)Την υπάρχουσα στην Υπηρεσία σχετική αλληλογραφία

Έχοντας διαπιστώσει

Την αναγκαιότητα έκδοσης κατευθυντηρίων γραμμών που θα διέπουν το νέο θεσμικό πλαίσιο των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών και θα αποτελέσουν σημαντικό βοήθημα στην νομοθετική του ρύθμιση

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ο Υ Μ Ε

Την συγκρότηση επιτροπής αποτελούμενη από τους κατωτέρω :

1. ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ Βασίλειος Δικηγόρος πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ως Πρόεδρος
- 2.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ Σπυρίδων Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος
- 3.ΑΝΤΑΜΠΑΣΗΣ Αντώνιος Καθηγητής Εμπορικού Δικαίου Πανεπιστημίου Αθηνών
- 4.ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Άγγελος Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α). Σύμβουλος Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας
- 5.ΒΟΛΤΗΣ Κων/νος Αντιπρόεδρος Νομικού Συμβουλίου του Κράτους. Νομικός Σύμβουλος Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
- 6.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ Δημήτριος Νομικός Σύμβουλος Ευρωπαϊκής Επιτροπής
- 7.ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ Γεώργιος Πρόεδρος Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος
- 8.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ Θεόδωρος Πρόεδρος Ένωσης Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Ελλάδας-Υπερνομάρχης Αττικής
- 9.ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Πάρις Πρόεδρος Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας Δήμαρχος Κοζάνης
- 10.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ Κων/νος Εκπρόσωπος Δ/νσης Περιφερειακής Ανάπτυξης Υπουργείου Αιγαίου
- 11.ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Μαρία-Ελίζα Δικηγόρος, Διευθύντρια Γραφείου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας
- 12.ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Αθανάσιος Δικηγόρος, Σύμβουλος Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

- 13.ΣΥΡΙΓΟΣ Ανδρέας Αρχηγός Λιμενικού Σώματος, Αντιναύαρχος Λ.Σ.
14.ΣΦΗΝΙΑΣ Παντελής Πρόεδρος Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας
15.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ Δημήτριος Πρόεδρος Επιτροπής Ανταγωνισμού, Επίκουρος Καθηγητής
Εμπορικού Δικαίου Πανεπιστημίου Αθηνών
16.ΧΑΛΑΣ Ιωάννης Πρόεδρος Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας
17.ΨΑΡΑΥΤΗΣ Χαρίλαος Καθηγητής Θαλασσιών Μεταφορών Εθνικού Μετσόβιου
Πολυτεχνείου, Διευθύνων Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. ως Μέλη

2.Έργο της Επιτροπής θα είναι να μελετήσει την ισχύουσα νομοθεσία, τις διατάξεις του προαναφερθέντος Κανονισμού ΕΟΚ, τις προτάσεις φορέων σχετικά με το θέμα και όποιο άλλο κατά κρίση της στοιχείο προκειμένου να προσδιορίσει τις κατευθυντήριες γραμμές που θα διέπουν το νέο θεσμικό πλαίσιο των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών στα πλαίσια απελευθέρωσής του.

3.Η ανωτέρω Επιτροπή θα πλαισιωθεί από τους ακόλουθους εμπειρογνώμονες του ΥΕΝ στα πλαίσια υποβοήθησης του έργου της :

α)Πλοίαρχος ΛΣ (Τ) ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ Απόστολος

β)Αντ/ρχος ΛΣ (Τ) ΜΠΑΣΔΑΝΗ Ελένη

γ)Πλωτάρχης ΛΣ ΜΠΑΝΤΙΑΣ Δημήτριος

δ)Πλωτάρχης ΛΣ ΧΟΝΔΡΟΝΑΣΙΟΣ Αθανάσιος

Χρέη γραμματέα της Επιτροπής θα εκτελεί ο νεώτερος των ανωτέρω.

4.Το έργο της Επιτροπής να ολοκληρωθεί το ταχύτερο δυνατόν και όχι αργότερα από 30/9/2000 με την κατάθεση σχετικής έκθεσης στο ΥΕΝ/ΔΘΣ Α'.

5.Η με αριθμ. 1316.22/23/99/5-11-99 Απόφαση ΥΕΝ/ΔΘΣ 1^ο καταργείται.

6.Να κοινοποιηθεί για εκτέλεση.-

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΡΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Οι αναφερόμενοι στο κείμενο

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΓΙΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1.ΥΕΝ/Γρ.κ.ΥΕΝ

2.ΥΕΝ/Γρ.κ.Γ.Γ.

3.ΥΕΝ/Γρ.κ.Α.Δ.Σ

4.ΥΕΝ/Γρ.κ.Β' Υ.Δ.Σ

5.ΥΕΝ/Γρ.κ.Κ.Ν.Π

6.ΥΕΝ/ΔΘΣ-Δ.ΝΕΡ-Δ.Λ.Λ.Ε



ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ – ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

1. Απελευθέρωση Θαλασσιών Συγκοινωνιών

- 1.1 Τι σημαίνει απελευθέρωση: ενσωμάτωση κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών.

Σύμφωνα με το άρθρο 63 του κανονισμού 3577/92 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας από 1/1/2004 απελευθερώνονται τα καθεστώς δρομολόγησης πλοίων με Σημαία των Κρατών – Μελών στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές ώστε οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες με πλοία Σημαίας Κράτους Μέλους να δρομολογούν ελεύθερα τα πλοία τους και με τους ίδιους όρους όπως με τα πλοία Ελληνικής Σημαίας. Με τον ίδιο Κανονισμό προβλέπεται ότι σε κανόνες επάνδρωσης (manning) των Ε/Γ-Ο/Γ θα είναι αυτοί του Κράτους αποδοχής – (Host State).

- 1.2 Πως θα ρυθμιστεί η απελευθέρωση: διαδικασία ελεύθερης εκδήλωσης ενδιαφέροντος ή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για συγκεκριμένες γραμμές και για προσδιορισμένη χρονική περίοδο.

Σύμφωνα με την υφιστάμενη Ελληνική Νομοθεσία οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες πρέπει να υποβάλλουν αιτήσεις για έγκριση δρομολόγησης των πλοίων τους μέχρι 10/9 εκάστου έτους για τα δρομολόγια Χειμερινής ή Ετήσιας περιόδου τα οποία ισχύουν από 1/11 μέχρι 30/10 του επόμενου έτους.

Η νέα ρύθμιση πρέπει να προβλέπει ελεύθερη εκδήλωση ενδιαφέροντος για δρομολόγηση πλοίων Ετήσιας περιόδου η οποία πρέπει να είναι δεσμευτική και να συνοδεύεται από Εγγυητική Επιστολή Τραπεζής.

π.χ.

Καλούνται οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες να εκδηλώσουν ενδιαφέρον και να υποβάλουν δρομολόγια για όλες τις γραμμές της Χώρας μέχρι 30/7 εκάστου έτους για δρομολόγια που θα ισχύουν από 1/11 μέχρι 30/10 του επόμενου έτους.

Οι Αιτήσεις είναι δεσμευτικές και συνοδεύονται από Εγγυητική Επιστολή Τραπεζής.

Οι Υπηρεσίες του ΥΕΝ επεξεργάζονται τα δρομολόγια και καλούν τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν συμπληρωματικές αιτήσεις προς κάλυψη όλων των συγκοινωνιακών αναγκών (πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για συγκεκριμένες γραμμές) μέχρι 30/8.

Είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα υπάρξουν γραμμές για τις οποίες δεν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον διότι είναι αντιοικονομικές. Αυτές οι γραμμές προσδιορίζονται, χαρακτηρίζονται "άγονες" και προκηρύσσεται Δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός και επιδοτούνται από το Κράτος.

1.3. Προϋποθέσεις απελευθέρωσης

Η δυναμική της Ελληνικής Ακτοπλοίας εξασφαλίζει την ομαλή λειτουργία των θαλασσιών συγκοινωνιών εφόσον καταργηθεί ο Προστατευτισμός και παρεμβατισμός.

Οι δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς και του ανταγωνισμού θα ενεργοποιηθούν και θα δημιουργηθεί ένα σύστημα λειτουργίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων παρόμοιο με αυτό διαφόρων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Προστατευτισμός

Να καταργηθούν οι άδειες σκοπιμότητας. Το Π.Δ. 684/76 "προστατεύει" τον Έλληνα Πλοιοκτήτη και έχει δημιουργήσει ένα κλειστό επάγγελμα. Η φιλοσοφία των κλειστών επαγγελματιών και του προστατευτισμού είναι προς την κατεύθυνση της επιβίωσης του κλάδου ώστε να συνεχίζονται να παρέχονται οι υπηρεσίες. Αυτό είναι τεράστιο λάθος και εξυπηρετεί ιδιωτικά συμφέροντα και σε καμία περίπτωση το Δημόσιο συμφέρον.

Παρεμβατισμός

Να καταργηθούν όλες οι παρεμβατικές διαδικασίες που δημιουργούν προβλήματα στην λειτουργία της ακτοπλοϊκής επιχείρησης και βάζουν "βαρίδια" στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό.

Οι παρεμβατικές διατάξεις και νομοθετήματα που υφίστανται και πρέπει να καταργηθούν ή/και αναστρεφθούν αφορούν τα κατωτέρω θέματα:

- Ναυτολόγιο
- Δρομολόγια
- Επένδρωση
- Κανονισμός Ενδιαίτησης Επιβατών
- Κανονισμοί Ασφαλείας που επιβάλλει η Εθνική Νομοθεσία όσον αφορά το αυστηρότερο και παράτυπες ερμηνείες που επιβάλλει η ΔΕΕΠ σε αντίθεση με την νομοθεσία Ασφαλείας (EUROCOLAS) της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Αγορανομικές Διατάξεις
- Κρατήσεις υπέρ τρίτων-διαφυγούσα εργασία λιμενεργατών με Νόμο του Μεταξά που επιβαρύνει τον κάτοικο των νησιών και τον μεταφορέα – NAT (αδικαιολόγητη εισφορά για να καλύψει τα ελλείμματα του Ταμείου)

Λιμενικά Τέλη χωρίς ανταποδοτικό χαρακτήρα.

Παροχές υπηρεσιών μονοπωλιακού και εκβιαστικού χαρακτήρα από τα Λιμάνια (ύδρευση – αποκομιδή σκουπιδιών – καταλοίπων κλπ)

1.4 Καθορισμός Ναυτολογίου

Το ναυτολόγιο πρέπει να αφεθεί ελεύθερο και να διαμορφώνεται ελεύθερα από τον Πλοιοκτήτη και προς τα πάνω και προς τα κάτω.

Προς αποφυγή όμως κερδοσκοπικών τάσεων είναι δυνατόν να καθιερωθεί "πλαφόν" ανά μίλι διαδρομής/εισιτήριο Οικονομικής Θέσεως και μέτρο/φορτηγό παρόμοιο με τον μέσο όρο ναύλων αντίστοιχων διαδρομών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (όπου δεν υπάρχει πουθενά κρατικό ναυτολόγιο).

1.5 Καθεστώς Λιμενικών τελών

Τα Λιμενικά Τέλη πρέπει να είναι αποδοτικά.

Τα λιμάνια εισπράττουν το 5% του ναυτολογίου θα πρέπει ένα μεγάλο τμήμα αυτών των εσόδων να επενδύεται σε έργα μικρά ή μεγάλα που εξυπηρετούν τα πλοία.

Εάν σε κάποιο λιμάνι δεν γίνονται έργα για τα πλοία το Λιμενικό Τέλος 5% να μειώνεται σταδιακά μέχρι να περιορισθεί σε ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξεως του 1%.

1.6. Θέματα λιμενικής εξυπηρέτησης σε σχέση με το καθεστώς απελευθέρωσης.

Οι Διοικήσεις των Λιμένων δεν πρέπει και δεν μπορούν να κάνουν διάκριση στις παροχές των υπηρεσιών τους ταυτόχρονα θα πρέπει να προσφέρουν την δυνατότητα στους χρήστες να οργανώνουν μέσα στο λιμάνι τις δικές τους υπηρεσίες π.χ. Terminals, Ράμπες, χειρ. σιό χώρο με μακροχρόνιες συμβάσεις.

2. Διασφάλιση Δημοσίου συμφέροντος

2.1 Πως ορίζεται το δημόσιο συμφέρον.

Το Δημόσιο συμφέρον ορίζεται από τις εξής παραμέτρους

- Διαρκής και ικανοποιητικού επιπέδου θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ των Νήσων και της ενδοχώρας όπως επίσης και των Νήσων μεταξύ τους κατά Νησιωτικό σύμπλεγμα που αποτελεί Διοικητική ή Γεωγραφική περιφέρεια.
- Τα επίπεδα του ναυτολογίου μέσα από τον ανταγωνισμό θα διαμορφωθούν σε λογικά πλαίσια πλην όμως για τις επιδοτούμενες γραμμές θα υπάρχει πλαφόν για τους ναύλους Οικονομικής Θέσεως, Ι.Χ. και Φορτηγών.
- Το θέμα της Εθνικής Ασφάλειας αναφέρεται χωρίς να έχει πλέον ιδιαίτερη βαρύτητα.

2.2 Κριτήρια επιλογής γραμμών Δημοσίου συμφέροντος.

Οι γραμμές Δημοσίου Συμφέροντος πρέπει να σχεδιασθούν από Ειδική Επιτροπή υπό την προεδρία της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών και συμμετοχή εκπροσώπων:

- 1/ Εφοπλιστών
- 2/ ΠΝΟ
- 3/ Υπουργείου Αιγαίου
- 4/ Εκπροσώπου Τοπικής Αυτοδιοίκησης κατά περιφέρειες.
- 5) Ν.Ε.Ε

Τα κριτήρια της επιλογής και του προσδιορισμού των Αγόνων γραμμών είναι τα κάτωθι:

- Δυνατότητα επικοινωνίας των νήσων με το Κέντρο (Ενδοχώρα)
- Επικοινωνία των νήσων μεταξύ του κατά διοικητική περιφέρεια..
- Επικοινωνία των νήσων κατά γεωγραφική περιφέρεια
- Οι γραμμές και τα νησιά που δημιουργούν το δίκτυο γραμμών Δημοσίου Συμφέροντος προσδιορίζονται από την διαδικασία 1.2

2.3 Κριτήρια επιλογής λιμένων Δημοσίου συμφέροντος.

Οι λιμένες Δημοσίου συμφέροντος επιλέγονται ως ανωτέρω.

Ο χαρακτηρισμός Λιμένας Δημοσίου συμφέροντος προϋποθέτει επίσης από την Γεωγραφική του θέση αλλά είναι διαφορετικός από τον χαρακτηρισμό Εθνικού χαρακτήρα ή Τοπικού χαρακτήρα.

Κατό κανόνα οι λιμένες της ενδοχώρας είναι Εθνικού χαρακτήρα διότι εξυπηρετούν την σύνδεση με τα νησιά ενώ αντιθέτως τα λιμάνια των νησιών χαρακτηρίζονται Τοπικού χαρακτήρα διότι εξυπηρετούν το ίδιο το νησί.

Εξοίρεση αποτελούν τα νησιά που συνδέονται με το εξωτερικό ή έχουν προγραμματισθεί Κρουαζιέρες που συνδέονται με το εξωτερικό

Π.χ. Νήσοι : Κέρκυρα, Ρόδος, Κρήτη είναι Εθνικού Χαρακτήρα.
Νήσοι: Μύκονος – Σαντορίνη – Πάτμος είναι Εθνικού Χαρακτήρα.

Νήσοι: π.χ. Άνδρος – Πάρος – Κεφαλονιά – Ίος – Αμοργός – Ιθάκη είναι Τοπικού Χαρακτήρα.

Το θέμα αυτό χρειάζεται περισσότερη ανάλυση.

2.4 Διαδικασία καθορισμού γραμμών ή και λιμένων Δημοσίου συμφέροντος.

Η διαδικασία καθορισμού γραμμών ή και λιμένων Δημοσίου Συμφέροντος αναφέρθηκε ανωτέρω και θα είναι αντικείμενο εργασίας και μελέτη της επιτροπής Γραμμών Δημοσίου Συμφέροντος της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ.

2.5 Δυνατότητα επιδότησης γραμμών Δημοσίου συμφέροντος ή θέσπιση άλλων κινήτρων.

Το κόστος επιδότησης των γραμμών Δημοσίου Συμφέροντος υπολογίζεται σε περίπου 6 Δις και προσδιορίζεται από την ανάγκη κάλυψης της λειτουργικής δαπάνης 5 πλοίων με 1,2 Δις ανά πλοίο.

Η δαπάνη αυτή εξασφαλίζεται από Δημόσιους πόρους ολικώς ή μερικώς και συμπληρωματικά από επιναύλο της τάξεως του 1% επί των πλέον παραγωγικών γραμμών.

Άλλα κίνητρα της μορφής χορήγησης αδειών σκοπιμότητας με υποχρέωση προσέγγισης στα άγονα νησιά δεν λειτουργήσαν ικανοποιητικά και δημιουργούν παρεμβατισμούς και εξαρτήσεις.

Για την ελαχιστοποίηση των εξόδων των πλοίων των άγονων γραμμών είναι δυνατόν αν παρασχεθούν κίνητρα που έχουν σχέση με την λειτουργία τους π.χ. φθηνότερα καύσιμα, απαλλαγή από Λιμενικά Τέλη, Απαλλαγή από NAT κ.λ.π.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΓΙΑ ΤΟ
ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

ΚΩΣΤΑΣ
ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
ΠΡΑΚΤΙΚΑ
& ΟΡΓΑΝΩΣΗ
ΣΥΝΕΔΡΩΝ

ΕΘΝΙΚΟΥ Κ. 10022 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 200480 - FAX 200747

20 ΙΟΥΛΙΟΥ 2000

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΠΕΜΠΤΗ 20 ΙΟΥΛΙΟΥ 2000

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΒΑΣΙΛΗΣ ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ

ΠΑΡΟΝΤΕΣ:

- ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
- ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ
- ΒΟΛΤΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
- κ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ αντικαθιστά τον κ.ΚΑΣΙΜΑΤΗ
- ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
- κ.ΓΙΑΝΝΑΡΑΚΗΣ αντικαθιστά τον ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟ ΠΑΡΗ
- ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
- ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΛΙΖΑ
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΘΑΝΑΣΗΣ
- ΚΑΡΑΜΙΧΑΛΑΚΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ αντικαθιστά τον ΣΥΡΙΓΟ ΑΝΔΡΕΑ
- ΣΦΗΝΙΑΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
- ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
- ΚΟΥΖΙΛΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ αντικαθιστά τον ΧΑΛΑ ΙΩΑΝΝΗ
- ΨΑΡΑΥΤΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ
- ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ
- ΜΠΑΣΔΑΝΗ ΕΛΕΝΗ
- ΧΟΝΔΡΟΝΑΣΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΑΠΟΝΤΕΣ

- ΑΝΤΑΜΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
- ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
- ΜΠΑΝΤΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ - ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

1. **Απελευθέρωση θαλασσίων συγκοινωνιών**
 - Τι σημαίνει απελευθέρωση: ενσωμάτωση κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών - μελών.
 - Πώς θα ρυθμιστεί η απελευθέρωση: διαδικασία ελεύθερης εκδήλωσης ενδιαφέροντος ή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για συγκεκριμένες γραμμές και για προσδιορισμένη χρονική περίοδο.
 - Προϋποθέσεις απελευθέρωσης.
 - Καθορισμός ναυτολογίου.
 - Καθεστώς λιμενικών τελών.

- Θέματα λιμενικής εξυπηρέτησης σε σχέση με το καθεστώς απελευθέρωσης.
- 2. Διασφάλιση Δημοσίου συμφέροντος**
- Πώς ορίζεται το Δημόσιο συμφέρον.
 - Κριτήρια επιλογής γραμμών Δημοσίου συμφέροντος.
 - Κριτήρια επιλογής λιμένων Δημοσίου συμφέροντος.
 - Διαδικασία καθορισμού γραμμών ή και λιμένων Δημοσίου συμφέροντος.
 - Δυνατότητα επιδότησης γραμμών Δημοσίου συμφέροντος ή θέσπιση άλλων κινήτρων.
- 3. Φορέας ή φορείς που θα διασφαλίζουν:**
- Τον υγιή ανταγωνισμό.
 - Τη λειτουργία συστήματος προς όφελος του Δημοσίου συμφέροντος.
 - Την ασφάλεια και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.
 - Την τήρηση των εργασιακών κανόνων.
- 4. Διασφάλιση υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας των ακτοπλοϊκών πλοίων και εκσυγχρονισμού του ακτοπλοϊκού στόλου. Ισχύουσα Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία**
- Ηλικία πλοίου (είσοδος - έξοδος).
 - Απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.
 - Σύστημα πρόωσης πλοίου και άλλα τεχνικά θέματα.
 - Ενδιαίτηση και καθορισμός αριθμού επιβατών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ θέλω να σας χαιρετήσω και να προτείνω, μια και είναι η πρώτη στην ουσία συνεδρίαση της Επιτροπής, να κάνουμε πρώτα 10 - 15 λεπτά μια ανοιχτή συζήτηση για τον τρόπο οργάνωσης και ό,τι άλλο θέμα έχουμε.

Να εκφράσω τη λύπη μου για τις απουσίες. Οποιος δεν μπορεί να είναι στην Επιτροπή να μην μετέχει. Τους θέλουμε και τους θεσμικούς και τους εξωθεσμικούς και όλους τους ανθρώπους που μπορούν να συνεισφέρουν, αλλά για μένα αν μετέχει κάποιος σε μια Επιτροπή είναι υποχρέωσή του να έρχεται και μόνο σε περίπτωση ανυπέρβλητου κωλύματος μπορεί να παρακαλέσει, να μας πει ή να μας υποδείξει ότι θα έρθει κάποιος, ο οποίος, όμως, να μπορεί να έχει τη συνέχεια στην παρακολούθηση του θέματος.

Το θέμα με το οποίο ασχολείται και θα ασχοληθεί η Επιτροπή είναι πάρα πολύ σοβαρό. Για μένα είναι υψίστης σημασίας για την ακτοπλοΐα, για τη ναυτιλία και τη χώρα και πρέπει με την ανάλογη σοβαρότητα και συνέπεια να το αντιμετωπίσουμε. Θα μιλήσω με τα επιμέρους μέλη που απουσιάζουν και θα ξεκαθαρίσω μαζί τους πώς θα συνεχίσουμε, αν θα συνεχίσουμε.

Ο χρόνος που έχουμε για να διεκπεραιώσουμε αυτό το έργο είναι περιορισμένος. Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου αντιλαμβάνομαι ότι υφίσταται τεράστιες πιέσεις για να προχωρήσει και εμείς, για να είμαστε

συνεπείς στην εντολή που πήραμε αυτή; πρέπει να δουλέψουμε όλες αυτές τις μέρες που έχουμε μπροστά μας. Αλλωστε όλοι λίγο - πολύ έχουμε κάποια υποδομή ή κάποιους ανθρώπους να μας βοηθήσουν, είτε στα γραφεία μας, είτε στα σπίτια μας, είτε στον κοινωνικό και επαγγελματικό μας περίγυρο.

Νομίζω πως στην αρχή τουλάχιστον πάρα πολλά θέματα δεν θα πάρουν τόσο μεγάλη έκταση, γιατί πρέπει να προηγηθεί δουλειά γραφείου και μελέτη.

Για ορισμένους από εσάς, όπως είναι ο κ.Αλεξανδράτος, όπως είναι ο κ.Σφηνιάς, όπως είναι οι υπεύθυνοι της ακτοπλοΐας Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, όπως είναι ο εκπρόσωπος του... και η Πρόεδρος ποιος είναι, τα πράγματα δεν είναι πάρα πολύ δύσκολα, έχουν κάποιες θέσεις πάγιες καταλαβαίνω, αλλά αυτό που ζητάμε εμείς δεν είναι να μας στείλουν κάποια αντίγραφο προηγούμενης θέσης, θέλουμε να το συζητήσουμε μαζί τους, για να δούμε αν μπορούμε αυτές τις θέσεις να τις βελτιώσουν στο σημείο και στο επίπεδο που βελτιώνονται ή αν θα τις λάβει υπόψη η Επιτροπή όπως έχουν. Θέλω να πω με αυτό δηλαδή ότι χρειάζεται πάρα πολλή δουλειά.

Το άλλο που θα παρακαλέσω πάρα πολύ το Υπουργείο της Εμπορικής Ναυτιλίας είναι, στη διάθεση της Επιτροπής να θέσει όση πληροφόρηση έχει στα χέρια του, όσα χαρτιά και έγγραφα είναι σχετικά, γιατί νομίζω πως μόνο με σωστή και πολλή πληροφόρηση βγαίνουν τα σωστά συμπεράσματα.

Ξεχωριστά θέλω να ευχαριστήσω τον κ.Ψαραύτη, ο οποίος μετά μια πρόχειρη συζήτηση που είχαμε εδώ την περασμένη φορά μου έχει στείλει τόσα πολλά χαρτιά, έγγραφα, μελέτες, παραμελέτες, που με έχει κάνει μέχρι τις πέντε η ώρα το πρωί να είμαι ξύπνιος και να διαβάζω. Πραγματικά, ευχαριστώ πάρα πολύ κ.Ψαραύτη, έτσι είναι τα εξηγημένα πράγματα και οι ανοιχτές συνεργασίες. Με κουμπώματα οι δουλειές δεν βγαίνουν, μόνο με ανοίγματα.

Ο Γραμματέας της Επιτροπής, ο κ.Χονδρονάσιος, έχει ετοιμάσει τους άξονες του προβληματισμού και θα ήθελα να τον παρακαλέσω να το διανείμει στα μέλη της Επιτροπής, για να κάνουμε αμέσως - αμέσως μια συζήτηση πάνω σε αυτό, αφού έτσι και αλλιώς τα θέματα είναι γνωστά.

Παράλληλα, θα ήθελα όποιος από εσάς τώρα θέλει να λάβει το λόγο και να πει σκέψεις τις οποίες δεν εξέφρασε στην προηγούμενη συνεδρίαση ή που θα παίξουν κάποιο ρόλο για τη διεκπεραίωση του έργου μας, να τις εκφράσει τώρα.

Ευχαριστώ.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Ευχαριστώ για την ενημέρωση στην εισαγωγή και στην υποδοχή μας, καλημερίζω και τον κ.Κατριβάνο που μας δίνει τη χαρά να τον έχουμε κοντά μας.

Θα έλεγα κ.Πρόεδρε για την οικονομία του χρόνου και για την αποτελεσματικότητα της Επιτροπής, μήπως θα ήταν σωστό, με βάση την ατζέντα, που δεν την έχω διαβάσει, βέβαια, που έχει καταγράψει η Γραμματεία, να υποβάλλονταν από κάθε μέλος της Επιτροπής οι απόψεις του και αυτές η Γραμματεία να τις ενσωμάτωνε σαν γενικές θέσεις σε κάθε κεφάλαιο, προκειμένου εδώ να συζητάμε επί των διαφορών.

Γιατί αυτή την στιγμή σήμερα εδώ δηλαδή τι θα κάνουμε; Θα κάνουμε παράθεση ο καθένας απόψεων; Ποιος θα καταγράφει; Και πότε αυτές οι απόψεις, που μπορεί να είναι πολλές και διαφορετικές, θα τυγχάνουν επεξεργασίας, για να δούμε πού συγκλίνουμε και πού αποκλίνουμε, για να υπάρχει επόμενη φάση αξιολόγησης; Αυτό σαν μια γενική τοποθέτηση το λέω.

Θα πρόσθετα και κάτι άλλο. Επειδή ως Ένωση, μια και μας αφορά απόλυτα, προϋπάρχουμε σε κουβέντες πάλι που είχε διοργανώσει το Υπουργείο, έχουμε καταθέσει και η αρμόδια υπηρεσία θα πρέπει να έχει τις θέσεις μας. Μήπως θα πρέπει, λοιπόν, οι συνάδελφοι στην Επιτροπή, που είναι καινούριοι, που συμμετέχουν, με ίσες καινούριες ιδέες και θέσεις, να συνεισφέρουν μια βάση απόψεων, που όλα αυτά να τα επεξεργαστεί η Γραμματεία, ίσως και εσείς και να είναι η αφετηρία πλέον του προβληματισμού.

Ευχαριστώ.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω θα ήταν χρήσιμο, βέβαια δεν διάβασα αυτό που μας μοιράσατε τώρα, να οριοθετηθεί το αντικείμενο της Επιτροπής.

Επειδή σε γενικό πλαίσιο είναι η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου και το θεσμικό πλαίσιο είναι ένα τεράστιο αντικείμενο, υπάρχουν θέματα που ξεκινάνε από ναυτολόγιο, από γραμμές, από άγονες γραμμές, από όρια ηλικίας, από συνθέσεις πληρωμάτων, θέματα ασφάλειας, ένα σωρό πράγματα, να αποφασίσουμε ποια από όλα αυτά θα κοιτάξουμε κατ' αρχήν, ούτως ώστε να έχει κάποιο νόημα η συζήτηση.

Βέβαια, αντιλαμβάνομαι ότι έχετε κάποιο αρχικό σκελετό εδώ πέρα, αλλά νομίζω ότι το πρώτο πράγμα που πρέπει να κάνουμε είναι αυτό. Και μετά, βέβαια, από εκεί και πέρα να δούμε πώς θα το κάνουμε αυτό που αποφασίσαμε ότι θα κάνουμε, σαν αρχή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άλλος θέλει να λάβει το λόγο; Ο κ.Αλεξανδρής έχει το λόγο, εκπρόσωπος της Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος, αντικαθιστά τον κ.Κασιμάτη.

κ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ: Επειδή εκπροσωπούμε και τα νησιώτικα επιμελητήρια, που είναι οι άμεσοι ενδιαφερόμενοι, θα πρέπει να είμαστε σε μια άμεση επαφή μαζί τους, για να ρωτάμε τις απόψεις τους, να τους λέμε τι ειπώθηκε, κλπ, να τους ενημερώνουμε γενικά.

Θα ήθελα να πω ότι θα πρέπει να καθορίσουμε όσο το δυνατόν τακτές ημερομηνίες, να ξέρουμε να προγραμματίσουμε, για να έχουμε τις απαντήσεις και να είμαστε ενήμεροι, να σας ενημερώνουμε και εσάς σχετικά με τις γνώμες και τις αποφάσεις που θα πρέπει να ληφθούν. Αν είναι δυνατόν, όσο είναι δυνατόν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άλλος κανείς;

ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: (Μιλάει μακριά από το μικρόφωνο) Εγώ μία ερώτηση θέλω να κάνω. Αυτό το πλαίσιο συζήτησης που έχετε σήμερα και που μας το κοινοποιείτε τώρα, σωστό θα ήταν να το είχαμε πιο νωρίς. Δηλαδή... να ακολουθήσουμε το πλαίσιο της συζητήσεως ή επί του πλαισίου θα πούμε απόψεις που να μεταβληθούν;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άλλος είναι που θέλει να πάρει το λόγο; Να υποδείξει τίποτα; Ο κ.Αλεξανδράτος έχει το λόγο.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Πιστεύω ότι αυτή η δουλειά που έκανε η Γραμματεία οριοθέτησε και ομαδοποίησε τα θέματα τα οποία θα συζητήσουμε.

Πρώτα από όλα πρέπει να συμφωνήσουμε νομίζω εάν αυτά τα θέματα μας πληρούν για αυτή τη δουλειά που μας έχει ανατεθεί να κάνουμε και αυτό είναι θέμα περισσότερο δικό σας και των συναδέλφων του Συμβουλίου που απαρτίζει αυτή την ομάδα εργασίας. Εάν αυτά μας πληρούν, επάνω σε αυτά, έτσι όπως είναι ομαδοποιημένα, νομίζουμε ότι κάθε φορέας θα πρέπει να είναι έτοιμος και να πει τις απόψεις του.

Για την ανησυχία του κ.Αλεξανδρή, νομίζω ότι θα πρέπει να ενημερωθεί από τα κατά τόπους επιμελητήρια, διότι, όπως καταλαβαίνετε, από ότι αντελήφθημεν όλοι στο πρώτο Συμβούλιο, που δεν ήσαστε, υπάρχει μία χρονική πίεση που την έχει η Πολιτεία και θα πρέπει να είμαστε και εμείς κοντά στο χρονοδιάγραμμα που έχει βάλει. Θα συνιστούσα, χωρίς να θέλω να κάνει ορμήνια, να έχετε μια επαφή, δίνοντάς του αυτά τα θέματα που θα συζητήσουμε, για να μην καθυστερούμε και να μπορεί να προχωρήσει.

Αυτά ήθελα κ.Πρόεδρε. Τίποτε άλλο. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και εγώ ευχαριστώ. Άλλος κανείς; Με τον κ.Αλεξανδράτο συμφωνώ, ότι θα προσπαθήσουμε να τηρήσουμε το χρονοδιάγραμμα που μας έχει τεθεί από την Πολιτεία.

Στον κ.Κατριβάνο ήθελα να πω ότι αυτό το σημείωμα, με το πλαίσιο της συζήτησης και τους κύριους άξονες του προβληματισμού, θα έπρεπε να έχει δοθεί πιο μπροστά, αλλά ήταν η πρώτη φορά που έγινε αυτή η εργασία και εγώ το έχω πάρει από χθες και έχω να κάνω μερικές παρατηρήσεις, τις οποίες θα κάνω αργότερα.

Θα προσπαθήσουμε να είμαστε όσο μπορούμε πιο γρήγορα με έγγραφα και σημειώματα στη διάθεσή σας, για να μπορέσετε και εσείς γρήγορα να μας δώσετε τις απαντήσεις.

Συμφωνώ ότι βάσει των συζητήσεων πρέπει να είναι τα σημειώματα και οι θέσεις των εκπροσώπων, αλλά από την άλλη μεριά νομίζω ότι πρέπει να μελετήσουμε πολλά πράγματα και ίσως πρέπει, για το κάθε ένα από τα θέματα που αναφέρονται στο σημείωμα αυτό να οριστούν εισηγητές, που θα τα επεξεργαστούν και θα τα παρουσιάσουν σε αυτή την ομάδα εργασίας, στην οποία μετέχουμε.

Αν δεν σας πειράζει, λίγο - πολύ όλοι είμαστε εξοικειωμένοι με τα θέματα, θα ήθελα να κάνω μερικές παρατηρήσεις πάνω στην ατζέντα, ας την πούμε έτσι. Και στο πρώτο θέμα, που είναι Απελευθέρωση Θαλασσιών Συγκοινωνιών, θα πρότεινα να προστεθεί και μια μελέτη για τον εντοπισμό των διαφορών, συγκλίσεων και δυνατοτήτων εναλλακτικών εφαρμογών της εθνικής και της κοινοτικής νομοθεσίας, σε σχέση με τις καταστάσεις που έχουν διαμορφωθεί από την πρακτική σε άλλα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ενα μεγάλο κεφάλαιο είναι η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, που είναι το 2 της ατζέντας.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: (Μιλάει μακριά από το μικρόφωνο) ...υπάρχουν μελέτες.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Υπάρχουν μελέτες κ.Κατριβάνο. Εμείς δεν παίρνουμε τίποτα δεδομένο. Παίρνουμε μόνο δεδομένο το πλαίσιο που έθεσε ο κ.υπουργός στην προηγούμενη συνεδρίαση. Από εκεί και πέρα, αν δούμε ότι υπάρχουν μελέτες που τις εγκρίνει η Επιτροπή, τις εγκρίνουμε, τις αναμορφώνουμε, τις βελτιώνουμε, τις περιορίζουμε, ανάλογα.

Στο 2ο θέμα, που είναι η Διασφάλιση του Δημοσίου Συμφέροντος, πρέπει να καθοριστούν και τα κριτήρια για τις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης, καθώς να πούμε και κάτι για τις τοπικές πορθμιακές γραμμές, εάν πρέπει. Αυτό πρέπει να το συνεννοηθείτε με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, το τελευταίο.

Πρέπει να υπάρξει μια διαδικασία δρομολόγησης των πλοίων στις αντίστοιχες γραμμές, να καθοριστούν οι υποχρεώσεις των εταιρειών και να υπάρξουν εγγυήσεις καλής εκτέλεσης των αναλυθεισομένων δρομολογίων. Να εξεταστεί και η συμμετοχή ή μη των φορέων της εκμετάλλευσης των λιμενικών εγκαταστάσεων στον καθορισμό των δρομολογίων, με τη διάθεση ή μη των εγκαταστάσεων στις ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες.

Υπάρχουν και κάποια θέματα που αφορούν κυρίως στην εξασφάλιση της συχνής εξυπηρέτησης των απομονωμένων νησιωτικών Περιφερειών, με ανταποκρίσεις στα κομβικά λιμάνια, με δρομολόγηση μικρότερων και πιο ευέλικτων πλοίων. Αυτό νομίζω πως είναι στο 2.

Στο 3, εκτός από τα άλλα, πρέπει να πούμε και να προσδιορίσουμε τις δυνατότητες άσκησης ελέγχου και επιβολή κυρώσεων, είτε είναι αυτές διοικητικές, είτε είναι ποινικές ή άλλης μορφής.

Στο 4 οι παράγραφοι 3 και 4, δηλαδή το Σύστημα Πρόωσης Πλοίου και άλλα Τεχνικά Θέματα, Ενδιαίτηση και Καθορισμός Αριθμού

Επιβατών, δεν νομίζω πως πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο προβληματισμού της παρούσας Επιτροπής, γιατί αυτά είναι καθαρώς τεχνικά θέματα, καλύπτονται από τα πιστοποιητικά ασφαλείας των πλοίων.

Αλλά από την άλλη μεριά νομίζω ότι πρέπει να τεθούν ορισμένα θέματα, όπως η σύνθεση και η στελέχωση των πλοίων, αν δηλαδή πρέπει να ισχύσει το δίκαιο του κράτους στη σημαία που θα φέρει το πλοίο ή της εθνικής μας νομοθεσίας. Και να δούμε τι θα γίνει και τι πρέπει να γίνει με τους κοινοτικούς περιορισμούς που υπάρχουν σε σχέση με τις άδειες σκοπιμότητας και την ισχύ της οδηγίας για την άσκηση του καμποτάζ

Αυτά εδώ σας τα δίνω να τα επεξεργαστείτε και να είμαστε σε επαφή για να δούμε εάν θα αφαιρέσουμε ή θα προσθέσουμε κάτι. Στο 3 και 4 κυρίως στο 4, νομίζω ότι δεν πρέπει να είναι και το αντικείμενο της δικής μας του προβληματισμού μας.

Λίγο πολύ έχετε δει τώρα την ατζέντα, θα ήθελα να παρακαλέσω να μην μείνουμε μόνο σε νομικά θέματα και να πάμε σε θέματα ουσίας και γι' αυτό το λόγο θα ήθελα να παρακαλέσω κάποιους που μπορούν να αναλάβουν εισηγήσεις επί των θεμάτων που αναγράφονται στο σημείωμα αυτό.

Αν κάποιος νιώθει πολύ εξοικειωμένος με το θέμα και μπορεί να προσφέρει, να το πει από τώρα, ώστε το Υπουργείο, ή η Γραμματεία να του διαθέσει το ανάλογο υλικό και να προχωρήσουμε. Ευχαριστώ.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Θα ήθελα κύριε πρόεδρε, εάν μου δίδετε την ευχέρεια, αφού μελετήσουμε με περισσότερη άνεση την ατζέντα, το πλαίσιο της συζήτησης, να συμπληρώσει καθένας από μας κεφάλαια που νομίζουμε αξία λόγου, εγώ έχω αρκετά και θα μπορούσα να πω μερικά τώρα εκ του προχείρου έτσι όπως τα διάβασα, γιατί δεν βλέπω πουθενά να λείπει τίποτα για τις συνθέσεις των ακτοπλοϊκών πλοίων.

Επίσης δεν βλέπω να είναι το κεφάλαιο, αν η εξυπηρέτηση όπως θα την καθορίσουμε θα επιτρέπει την είσοδο μη ακτοπλοϊκών πλοίων, θα υπάρχει χαρακτηρισμός ακτοπλοϊκού πλοίου; Έχω και ένα μικρό μεν σε αξία ίσως θέμα, αλλά είναι πολύ επίκαιρο σήμερα, αυτό που λέει απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, ισχύει στην πατρίδα μας ότι άνω των οκτώ μποφόρ δεν ταξιδεύουν τα πλοία, σ' όλες τις διεθνείς γραμμές ταξιδεύουν, σήμερα έχουμε ένα πλοίο που κατεβάζει 500 επιβάτες στην Πάρο διότι απαγορεύεται. Με βάση τον Διεθνή Κανονισμό όμως επιτρέπεται.

Όλα αυτά, το επεισοδιάκι το σημερινό, είναι όμως στοιχείο που πρέπει να το σκεφτούμε και αυτό, γιατί αύριο ένα ακτοπλοϊκό πλοίο δεν θα μπορεί να ταξιδεύει στον εθνικό χώρο και θα ταξιδεύει πέραν του εθνικού χώρου εάν κάνει προέκταση, δηλαδή παράδειγμα Πάτρα - Κέρκυρα, σύμφωνα με την ακτοπλοία απαγορεύεται αν είχαμε 8 μποφόρ και πιο πάνω επιτρέπεται. Σας λέω προβληματισμούς.

Αλλά για να μην φάω το χρόνο των μελών της Επιτροπής, για όλα αυτά θα ετοιμαστούμε και αν μας επιτρέπετε, να στείλουμε στη γραμματεία και σε σας, κεφάλαια καινούργια ίσως, τα οποία είναι άξια προβληματισμού.

Γιατί είπατε προηγουμένως κάποια στιγμή και συμφωνώ απόλυτα, πρέπει να δούμε οι εθνικοί κανόνες όπως έχουν καταγραφεί, ή θα βελτιωθούν, πόσο συγκλίνουν ή αποκλίνουν με το Κοινοτικό Δίκαιο. Ας πούμε μια άλλη λεπτομέρεια, είναι το θέμα της 35ετίας, που δεν το θίγουμε, γιατί ξέρω ότι υπάρχει μια γενικότερη ευαισθησία, αλλά δεν υπάρχει στην Κοινότητα, τι θα γίνει αύριο το πρωί θα ερχόμαστε με Κοινοτική Σημαία και θα επιτρέπεται και αν έχουμε Εθνική δεν θα επιτρέπεται;

Είναι αυτό τις τελευταίες μέρες επίκαιρο με το θέμα των συνθέσεων στα νέας τεχνολογίας πλοία. Πιο κάτω στην ενδιαίτηση και καθορισμού αριθμό επιβατών που είπατε και θεωρήσατε ότι είναι υποδεέστερης σημασίας, εάν η ενδιαίτηση αφορά την σύνθεση είναι μεγίστης σημασίας, διότι το να επιβλέπει η πολιτεία την σύνθεση που διαχειρίζεται το πλοίο δηλαδή την ναυτοσύνη των μελών του πληρώματος το θεωρούμε σωστό, αλλά τον ξενοδοχειακό χώρο, η εξέλιξη της κοινωνίας, τρέχει με ρυθμούς ταχύτατους, πρέπει να το δούμε σε όλη του την έκταση.

Σήμερα αυτό που λέτε ενδιαίτηση σας εμπλουτίζω τις γνώσεις σας λέγοντας ότι, η σύνθεση των μελών των κλαδικών σωματείων που απαρτίζουν την συνολική σύνθεση ενός πλοίου, για το χώρο του ξενοδοχειακού, μαγειρείων κλπ, η αναλογία βγαίνει από τα τετραγωνικά, δηλαδή με τα τετραγωνικά ξέρουμε πόσα άτομα θα πάρουμε για να μαγειρέψουν.

Νομίζω ότι είναι τόσα κεφάλαια που πρέπει να ανοίξουν, που αν θέλει η Επιτροπή και φαντάζομαι ότι είναι όλων μας φιλοδοξία να θέλει να έχει ένα θετικό αποτέλεσμα που να γίνει αποδεκτό απ' όλες τις πλευρές, πρέπει να μην αφήσουμε κομμάτια που ενώ είναι παρόντα στο κάθε μέρα, δεν θα ήταν θέμα που μας απασχολεί.

Σταματώ εδώ, ζητώντας την έγκρισή σας, την δυνατότητα να συμπληρώσουμε και βεβαίως εσείς θα επιλέξετε, εάν πρέπει να συμπληρωθεί ή όχι, με κεφάλαια και παρατηρήσεις το πλαίσιο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Σφηνιά ευχαριστώ πάρα πολύ για τις παρατηρήσεις, εγώ δεν είπα ότι το θέμα 4 παράγραφος 3 και 4 είναι υποδεέστερης σημασίας, απλώς είπα ότι αυτά τα κανονίζουν οι Διεθνείς Συμβάσεις, είναι ξεκαθαρισμένα τα θέματα και δε ξέρω τι μπορεί να προσφέρει η Επιτροπή, αυτή είναι ξεκαθαρισμένα θέματα.

Όπως το σύστημα της προώθησης του πλοίου και άλλα τεχνικά θέματα. Για την σύνθεση και εμένα μου έχει τραβήξει την προσοχή και το αναφέρω σε ένα σημείωμα που έδωσα εγώ, τώρα στη Γραμματεία ή

υποσχέθηκα ότι θα το δώσω, που λέει ακριβώς για την σύνθεση. Όμως είναι ευχής έργον όλοι σας μέχρι την Δευτέρα 10, 11 η ώρα, να τα έχετε δώσει τα σημειώματά σας, για την συμπλήρωση της ατζέντας, ώστε η επιτροπή σε συνεργασία και με μένα, να προσδιορίσει επακριβώς την ατζέντα των θεμάτων που θα είναι για συζήτηση.

Επομένως την Δευτέρα στις δέκα η ώρα. Ο κύριος Κατριβάνος έχει το λόγο.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Διότι κυρίως έχει πολιτικό περιεχόμενο, τα άλλα έχουν και τεχνικά ζητήματα και τα οποία μπορούν να μην φορτωθούν σε μας, γιατί εγώ τουλάχιστον είμαι τελείως ταμπουλαράσας σ' αυτό το θέμα. Αλλά στην διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, ήθελα να ρωτήσω, περιλαμβάνεται και το κοινό συμφέρον;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα το βάλουμε στην επιτροπή να το αποφασίσει ή είναι αυτονόητο; Ο κύριος Κουτρούλος.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Εγώ νομίζω ότι το δημόσιο συμφέρον εδώ ταυτίζεται με το κοινό συμφέρον, το συμφέρον του κοινού, του επιβατικού κοινού που λέμε, γιατί αυτοί θα εξυπηρετηθούν και αυτοί είναι οι πελάτες της ακτοπλοΐας και αυτό πρέπει να δούμε πολύ σωστά είπατε, το άλφα και το ωμέγα που πρέπει να καθορίσουμε από την αρχή, είναι οι γραμμές του δημοσίου συμφέροντος.

Που κατά την άποψή μου είναι δυο ειδών, είναι οι γραμμές δημοσίου συμφέροντος, που έχουν κάποια έσοδα και μπορεί να ζήσουν και χωρίς επιδότηση με κάποια ρύθμιση και είναι και οι γραμμές δημοσίου συμφέροντος που είναι τελείως άγονες και χωρίς επιδότηση δεν μπορούν να σταθούν ούτε μια μέρα. Αρα τα νησιά τα άγονα τα μικρά δεν θα έχουν πλοίο.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Υπάρχει διάκριση μεταξύ δημοσίου συμφέροντος και κοινού συμφέροντος και μάλιστα, όπως θα γνωρίζετε εσείς καλύτερα από εμένα και έχει δρομολογηθεί και στην νομολογία του Συμβουλίου Επικρατείας, άλλο το κοινό συμφέρον και άλλο το δημόσιο συμφέρον.

Το δημόσιο συμφέρον είναι καταλυτικό, κάθετο, το κοινό συμφέρον αρχίζει και παίζεται, μη μου φέρετε επί του θέματος αυτού αντίρρηση.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Στην περίπτωση αυτή νομίζω ότι ταυτίζεται.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Συγκεκριμένα ρώτησα λοιπόν, εάν εμείς αποφασίσουμε ότι το δημόσιο και το κοινό συμφέρον είναι ταυτόσημα έληξε το ζήτημα, μόνο θα πρέπει να περιφράξουμε με ακριβή ορισμό, αυτό το θέμα συμφέρον δημόσιο και κοινό, ώστε να μην υπάρχει αμφισβήτηση.

Και όταν λέω κοινό συμφέρον π.χ., το συμφέρον διά την ανάπτυξη μιας οικονομικής δραστηριότητας είναι κοινό συμφέρον, δεν είναι

συμφέρον στην στενή έννοια εθνικό, είναι κοινό συμφέρον. Στην ανάπτυξη του τουρισμού π.χ. μπορεί να συγκρούονται, αφ' ενός μεν το ειδικό συμφέρον των αγώνων περιοχών π.χ. και αφ' ετέρου της γενικότερης αντιμετώπισης του ζητήματος από πλευράς τουρισμού.

Όλα αυτά θα ανακύψουν στην πορεία και πρέπει να τα δούμε, γι' αυτό είπα ότι την διασφάλιση του συμφέροντος που είναι το σοβαρότερο θέμα και έχει και πολιτικό έντονα χαρακτήρα, πρέπει να τον εξασφαλίσουμε, πάντως ταυτότητα δημοσίου και κοινού συμφέροντος, δεν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τελικά απ' ότι βλέπω συμφωνείτε και οι δυο και συμφωνούμε όλοι, αλλά να το αφήσουμε λίγο. Να αφήσουμε τα πολλά νομικά για να προχωράμε πιο γρήγορα. Μέσα στο φάκελο που μας έχουν δώσει, υπάρχει και ανάλυση του δημοσίου συμφέροντος, όχι στο σημερινό στο προηγούμενο.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Δεν μας αρέσει η ανάλυση, είναι στενή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τότε κάντε μια εισήγηση να βελτιωθεί, είναι στενή γιατί είναι συγκεκριμένη δηλαδή, εδώ η υπηρεσία του Υπουργείου απ' ότι έχω καταλάβει, μετά από συζήτηση πολλών ετών και με τους ενδιαφερόμενους φορείς το έχει συγκεκριμενοποιήσει.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Επίσης μια δεύτερη ερώτηση που ήθελα να κάνω, υπάρχει εδώ μια έκθεση μιας επιτροπής που λέει τι συμβαίνει στις διάφορες χώρες. Αυτό είναι αποτελεί υλικό εξακριβωμένο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κυρία που είναι διευθύντρια της ακτοπλοΐας δεν ξέρω εάν άκουσε την ερώτηση, νομίζω ότι έχει λίγο περιθώριο για μελέτη ακόμα έτσι δεν είναι;

ΕΛ.ΜΠΑΣΔΑΝΗ: Επειδή ήμουν και μέλος αυτής της Επιτροπής της ομάδας εργασίας που μέσω αλληλογραφίας συνέλεξε πληροφορίες, σε σχέση με το καθεστώς που υφίσταται σε άλλες χώρες, τόσο κοινοτικές, όσο και μη κοινοτικές, κυρίως νησιωτικές που έχουν ενδιαφέρον και έχουν ακτοπλοΐα.

Υπάρχουν διαφορετικές απόψεις και διαφορετικά θεσμικά πλαίσια, αλλού είναι πιο απελευθερωμένα, σε άλλες περιπτώσεις υπάρχει ένας προστατευτισμός, ειδικά στις νησιωτικές περιοχές και σε χώρες που είναι, για παράδειγμα η Ιαπωνία και μπορεί κανείς αυτά να τα μελετήσει γι' αυτό σας μοιράσαμε όλο αυτό το υλικό και να δει αυτές τις διαφοροποιήσεις.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Η ερώτησή μου είναι αν αυτά, μπορούμε εμείς να τα έχουμε αφετηρία για παραπέρα κρίσεις, δηλαδή είναι βέβαιο ότι είναι έτσι τα πράγματα.

ΕΛ.ΜΠΑΣΔΑΝΗ: Είναι δεδομένα, βεβαίως.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Αυτό ρώτησα, για το άλλο είδα τις διαφοροποιήσεις που υπάρχουν και οι οποίες όμως μας δίνουν το δικαίωμα να δούμε ότι και εμείς, ως εκ της ιδιαίτερης καταστάσεως που υπάρχει στο Αιγαίο πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικότεροι και για το εθνικό συμφέρον και για πολλά άλλα πράγματα, ακριβώς γιατί οι διαφοροποιήσεις που υπάρχουν σε διάφορα κράτη ιδιαίτερα είδα την βόρεια περιοχή, ότι έχει μια άνεση, έχει διαφοροποίηση σε ορισμένα νησιά, χωρίς μάλιστα να έχει και λόγο όπως έχουμε εμείς, εθνικού συμφέροντος, αλλά είναι καθαρώς εμπορευματική οικονομική αντιμετώπιση των ζητημάτων, αυτό λοιπόν μας υποχρεώνει να είμαστε και ειδικότερα προσεκτικοί στο θέμα του εθνικού συμφέροντος.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Ζητώ συγνώμη αν έχω ζητήσει πολλές φορές το λόγο, να έχω την άνεση να το κάνω, ήθελα να θέσω επίσης υπ' όψη σας κύριε Πρόεδρε και των μελών της Επιτροπής, ότι στο παρελθόν είχε συσταθεί και δεν ξέρω εάν ισχύει, ή αν λειτουργεί μια άλλη επιτροπή που λέγεται και διορθώστε με αν κάνω λάθος, ΣΕΘΑΜ, η οποία νομίζω ότι είναι Συμβούλιο Επεξεργασίας Θαλασσιών Συγκοινωνιών ή κάτι παρεμφερές, καταργήθηκε αυτό;

Αυτή η επιτροπή είναι εν ισχύ, θα κάνει παραπλήσιο με μας έργο, καταργείται, θα την λάβουμε υπ' όψη μας, τι θα γίνει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν υπάρχει άλλη επιτροπή, μια είναι η επιτροπή αυτή εδώ, δεν υπάρχει άλλη επιτροπή, αγνωώ την ύπαρξή της και ούτε πρόκειται να ασχοληθώ με την άλλη επιτροπή και δεν νομίζω ότι πρέπει να ασχοληθούμε, αλλιώς να περιμένουμε να βγάλει κάποιο πόρισμα η άλλη επιτροπή για να μας πουν, νομίζω ότι όλοι είμαστε άνθρωποι έμπειροι εδώ πέρα και μπορούμε να έχουμε θέσεις αν όχι σήμερα, σε λίγες μέρες.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Από επιτροπές είμαστε περισσευούμενοι.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Για την επιτροπή που λέει ο κ. Σφηνιάς, αυτή η επιτροπή υπάρχει και είμαστε μέλη και εγώ και η κα Μπασδάνη, η επιτροπή αυτή το έργο της το έχει αναλάβει μια εταιρεία, για να κάνει την αξιολόγηση πάνω στα πλοία, στις γραμμές κλπ και σε ένα χρόνο περίπου θα βγει το πόρισμα, πως θα είναι οι κόμβοι οι δευτερεύουσες που λέμε, το θεσμικό πλαίσιο, αυτή είναι μια άλλη επιτροπή που είχε συσταθεί, αλλά ανέθεσε κατόπιν διαγωνισμού σε μια εταιρεία που θα κάνει αυτό το έργο κλπ.

Αλλά το έργο της επιτροπής αυτής που θα πάρουμε, της εταιρείας που θα κάνει την μελέτη αυτή, θα είναι χρήσιμο φαντάζομαι.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Υλικό θα είναι δηλαδή της επιτροπής το έργο για μας.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Ακριβώς, και για την κάθε υπηρεσία και για τον κάθε υπουργό, αλλά αυτό θα καθυστερήσει, αυτό ήταν το πρόβλημα, ότι θα ήταν μετά ένα χρόνο.

ΕΛ.ΜΠΑΣΔΑΝΗ: Πληροφοριακά στα μέλη της παρούσας επιτροπής, δεν πρόκειται κατ' ουσίαν για επιτροπή που έχει την έννοια να συλλέξει

απόψεις κλπ. Η επιτροπή που ανέφερε ο κ. Κουτρούλος, είναι επιτροπή παρακολούθησης του έργου που έχει ανατεθεί στον ανάδοχο για να εκπληρώσει κάποιες προδιαγραφές συγκεκριμένες, όπως προδιαγράφηκε το έργο, πρόκειται για ένα έργο, δηλαδή είναι μελέτη, είχε ένα στάδιο μελέτης και στη συνέχεια θα γίνει κάποιο software προκειμένου να δοθεί στη διοίκηση και να βοηθάει επεξεργαζόμενο στοιχείο στατιστικά κίνησης, οικονομικά κ.ο.κ. για την λήψη αποφάσεων, δεν έχει δηλαδή άμεσα να κάνει με το θεσμικό πλαίσιο, έτσι όπως έχει προδιαγραφεί.

Την επιτροπή την λένε επιτροπή παρακολούθησης, σε οποιοδήποτε έργο αναθέτει το δημόσιο, ορίζει και μια επιτροπή, που παρακολουθεί το έργο και τις μελέτες που παραδίδει ο ανάδοχος ότι έχουν καλώς και είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτό έχει ξεκαθαρίσει, ότι εμείς δεν περιμένουμε την επιτροπή και δεν θα περιμένουμε καμία άλλη επιτροπή. Εμείς είμαστε η επιτροπή που θα προτείνουμε το πλαίσιο. Τώρα εάν η άλλη επιτροπή κάνει κάποιο έργο μετά από ένα, δυο, ή τρία χρόνια και είναι χρήσιμο στην υπηρεσία, στην διοίκηση και στην πολιτεία μακάρι, για μας δεν υπάρχει άλλη επιτροπή.

Να προχωρήσουμε τώρα στον ορισμό των εισηγητών στα επιμέρους θέματα; Έχει κανείς την διάθεση να προτείνει μόνος του, ή να αρχίσω εγώ με τον κ. Βολτή;

(Διαλογικές Συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Αλεξανδράτος και ο κ. Ψαραύτης πρέπει να πάρουν πρωτοβουλίες τώρα και αποφάσεις γρήγορες την αιζέντα την είδατε, ο κ. Χαλλάς δεν είναι εδώ, αλλά ξέρουμε περίπου τι θα θέλει να πει.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Από το Ναυτικό Επιμελητήριο. Εγώ θα ήθελα να συμπληρώσω το εξής, το κύριο κομμάτι του έργου της Επιτροπής είναι να καλύψουμε την μεταβατική περίοδο μέχρι την καταληκτική ημερομηνία που είναι 31.12.2003, πως θα το καλύψουμε αυτό το πράγμα και το δεύτερο, από την 1.1.2004, πως θα λειτουργήσει σύμφωνα με την Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική και τις ιδιαιτερότητες που έχει η χώρα μας.

Ας μην πιάσουμε τις λεπτομέρειες, οι λεπτομέρειες είναι κάτι που πιστεύω ότι η υπηρεσία και αξία είναι και θα έχει και τα στοιχεία και θα παρακολουθεί και θα κάνει τις τυχόν βελτιώσεις πάνω σ' αυτό το πλαίσιο που θα τελειώσει η Επιτροπή. Θα ήθελα και κάτι άλλο, αν είναι εύκολο να ορίσουμε τις ημερομηνίες συνεδριάσεων, γιατί ο χρόνος είναι ταγμένος από την πολιτεία, ο καθένας από μας έχει προγραμματίσει να πάει διακοπές και εγώ είμαι ένας απ' αυτούς και θα ήθελα να έχω ένα πρόγραμμα, αν είναι δυνατόν από τη γραμματεία, από σας κύριε πρόεδρε, που να ξέρουμε κάθε πότε πρέπει να είμαστε όλοι μαζί εδώ κοντά, να είμαστε ενήμεροι, να είμαστε έτοιμοι σ' αυτά που θέλει η επιτροπή αυτή για να προχωρήσει το έργο της.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κύριε Αλεξανδράτο, νομίζω ότι θα το κάνουμε αυτό, μετά από συνεννόηση μαζί σας, αλλά πρέπει τουλάχιστον τώρα, που ο κόσμος ακόμα δεν έχει φύγει για διακοπές, να έχουμε συνεδριάσεις σε πολύ σύντομα χρονικά διαστήματα, να μην αφήσουμε βδομάδα με βδομάδα δηλαδή, ξέρω πως απαιτείται μελέτη, αλλά ξέρω πως όλοι είμαστε και μελετηροί και ενήμεροι στα θέματα.

Μπορεί να υπάρχει μια δυσχέρεια για τους ανθρώπους της τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά και αυτοί με ένα τηλεφώνημα και με μια συζήτηση με τους ανθρώπους που είναι περισσότερο ενδιαφερόμενοι και γνώστες των θεμάτων, μπορούν γρήγορα να μας εξυπηρετήσουν, παραδίδοντάς μας τις σχετικές μελέτες.

Εγώ θα ξαναπάω στο θέμα, τώρα το 2004, ή το 2003 αυτό δεν έχει ακόμα προσδιοριστεί από την Επιτροπή, μπορεί να προκύψει ότι πρέπει να γίνει απελευθέρωση και ένα χρόνο νωρίτερα, γιατί το 2004, είναι 2004 με τους Ολυμπιακούς Αγώνες, με όλες τις ιστορίες που επέρχονται και θέλει να το προσέξουμε και αυτό με σύνεση, με προσοχή και με γνώμονα και φαντασία, γιατί δεν ξέρω τι μπορεί να προκύψει στο 2004.

Δηλαδή θα έχουμε χιλιάδες ή εκατομμύρια ανθρώπους, θα έχουμε άλλες ιστορίες και καλό είναι να το δούμε και αυτό σαν επιτροπή. Δεν μου είπατε όμως κύριε Αλεξανδράτο σε ποιο θέμα θα μας εισηγηθείτε;

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Εγώ θα μπορούσα σαν επιμελητήριο, να εισηγηθώ στο πρώτο και στο δεύτερο θέμα. Απελευθέρωση θαλασσιών συγκοινωνιών και διασφάλιση δημοσίου συμφέροντος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ποιος άλλος θα μπορούσε να βοηθήσει σ' αυτά τα θέματα που είναι και τα βασικά; Ο κύριος Ψαραύτης, σε όλα μπορείτε να βοηθήσετε εσείς, απ' ότι έχω καταλάβει από τις μελέτες και τις δημοσιεύσεις σε όλα μπορείτε να βοηθήσετε.

Εγώ θα ήθελα να παρακαλέσω τον κ. Βολτή να κοιτάξει το θέμα που παρακάλεσα, είναι σε συμπλήρωση των όσων ο κύριος Κατριβάνος που έθιξε, δηλαδή το θέμα των διαφορών και συγκλίσεων και των δυνατοτήτων εναλλακτικών εφαρμογών της Εθνικής και Κοινοτικής Νομοθεσίας. Δεν είναι μέσα θα το προσθέσουμε μάλλον αυτό, αυτό επειδή είναι λεπτό νομικό θέμα, καλό είναι να το παρακολουθήσετε, σε συνεργασία νομίζω ότι είναι ο κύριος συνάδελφος που απουσιάζει σήμερα, που είναι και νομικός ο κ. Γκουλούσης.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Με τον κ. Γκουλούση θα μπορούσα άλλωστε να συνεργαστώ στο θέμα, είναι συμφοιτητής μου και φίλος μου. Αλλά κύριε Πρόεδρε, μου δίνεται η ευκαιρία να σας πω όταν είπαμε νέο θεσμικό πλαίσιο εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών, που θα φθάσουμε;

Εθεσε μερικά θέματα ο κ. Σφηνιάς για την ενδιαίτηση κλπ, θα φθάσουμε σε τέτοια θέματα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν εξαιρέσα εγώ πρότεινα να εξαιρεθούν το 3 και 4 της τέσσερα, επειδή είναι καθαρά τεχνικά θέματα.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Το λέω αυτό να μην εκτεθούμε, μπορεί να τεθεί ένας περιορισμός, δηλαδή, οδηγούμεθα σε κατάργηση των Αρθρων 164 έως 180, αυτή την έννοια θα έχει το αποτέλεσμα της εργασίας του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και συναφώς των Προεδρικών Διαταγμάτων αποφάσεων που είναι μ' αυτά;

Το λέω αυτό γιατί δεν ξέρω, εγώ έλειπα την πρώτη φορά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω ότι από την ομιλία του Υπουργού προκύπτει και αυτό, δεν θα πάμε με το υπάρχον σύστημα, εμείς όμως δεν θα κάνουμε το νόμο, εμείς θα προσδιορίσουμε το πλαίσιο και άλλη επιτροπή ή άτομα, που θα ορίσει ο Υπουργός, θα επεξεργαστούν το νόμο με βάση αυτό το θεσμικό πλαίσιο.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Εκεί βρίσκω μια αδυναμία στο να συνεισφέρω, όπως ξέρετε το νομικό μου έργο θα ήταν στην νομοτεχνική ας πούμε διατύπωση, στο τι τίγεται σε σχέση με το Κοινοτικό Δίκαιο, ή το Σύνταγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτά θα τα έχει υπ' όψη του ο Υπουργός και μάλιστα είπε σε κάποια στιγμή, δεν ξέρω εάν κρατούσε κανείς πρακτικά, αλλά εάν κατάλαβα καλά είπε ότι, κάθε κεφάλαιο που τελειώνει η δική μας επιτροπή, θα έχει κανονίσει μηχανισμό με νομικούς, να το κάνουν σχέδιο νόμου για να μην καθυστερήσει, έχει κάποιους λόγους που δεν θέλει να καθυστερήσει, ίσως είναι ο φόρτος της Βουλής, τα προγράμματα τα έχει δει αυτός απ' ότι κατάλαβα.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Αν μου επιτρέπεται, μήπως θα πρέπει να ξέρουμε και τους λόγους για τους οποίους δεν πρέπει να καθυστερήσει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο λόγος είναι ότι έχουμε καθυστερήσει πολύ και ότι δεν μπορεί να τα αφήσουμε όλα, να τα λύσουμε το 2004. Δεν υπάρχει άλλος λόγος.

(Διαλογικές Συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είμαστε στην εντατική, νομίζω ότι υπάρχει άνεση χρόνου και τα θέματα έχουν μελετηθεί πάρα πολλές φορές αυτά. Δεν θέλω να υποβαθμίσω το έργο της Επιτροπής, αλλά νομίζω ότι άμα καθίσουμε να δουλέψουμε όλοι μας, μπορούμε να τελειώσουμε γρήγορα και αν είναι κάτι που πρέπει να ζητήσουμε κάποια παράταση χρόνου και ο κ. Αλεξανδράτος και εγώ και εσείς το βάλουμε στον Υπουργό και θα το δει με κατανόηση. Προς το παρόν όμως δεν άκουσα να έχει αλλάξει τις προθεσμίες.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Αν μου επιτρέπεται κύριε Πρόεδρε, γιατί το λέω αυτό, η κυβέρνηση βεβαίως και όλοι έχουν μπροστά τους άφθονο υλικό, γιατί νομίζετε ότι δεν προχώρησε; Διότι δεν υπήρχε προετοιμασία, δεν υπήρχε η επιτροπή η δική μας;

Γιατί τα θέματα είναι εντόνως πολιτικά, εντόνως κοστίζουν και καθένας έχει μια συνείδηση μέσα του, αν αύριο το πρωί εισηγηθεί κάτι, ότι αυτό το κάτι πρέπει να έχει πλήρη πεποίθηση ότι είναι το σωστό, διότι συνδέεται με ένα από τα σοβαρότερα θέματα του μέλλοντος της χώρας μας. Η καθυστέρηση που έγινε, οφείλεται αποκλειστικώς και μόνο σε πολιτικά αίτια και σε ευθύνες και γι' αυτό το λόγο είπα ότι δεν είμαστε απλώς τεχνική επιτροπή ή ας το πούμε μια γνωμοδοτική επιτροπή. Μιλάμε και ως υπεύθυνοι εκπρόσωποι ο καθένας του χώρου τον οποίο αντιπροσωπεύει.

Εγώ π.χ. στο θέμα της διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος, θα είμαι με το πιστόλι στο χέρι, γιατί; Γιατί με υποχρεώνει η ίδια η πραγματικότητα και νομίζω ότι έτσι εκφράζω και την βούληση των υπολοίπων, αυτό λέω να το προσέξουμε διότι επαναλαμβάνω και πάλι, η καθυστέρηση οφείλεται αποκλειστικώς και μόνο, στο ότι δεν τολμούσε κανένας να αναλάβει την ευθύνη της απελευθέρωσης με τις σημερινές συνθήκες στις οποίες βρίσκεται η χώρα μας.

Γι' αυτό το λόγο να το προσέξουμε και να μας δίνεται μια άνεσης για να μπορούμε να αποφασίζουμε με την συνείδηση ήσυχη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ για την παρατήρηση κύριε Κατριβάνο, όμως αν είσαστε από την αρχή της προηγούμενης συνάντησης, θα θυμόσαστε ότι περισσότερο χρόνο κατανάλωσε στο δημόσιο συμφέρον ο Υπουργός, παρά σε άλλα θέματα. Επομένως αυτό είναι δεδομένο, εδώ υπάρχει βούληση της πολιτείας, να προχωρήσουμε, εμείς δεν πάμε ως αμνοί, αλλά έχοντας ο καθένας την δική του γνώση και την δική του θέση σε ορισμένα θέματα, θα έρθει εδώ να συζητήσει και αν τα θέματα αυτά είναι ανεπίκαιρα, ή δεν ταιριάζουν με τις περιστάσεις, γιατί κοιτάξτε, καθυστέρησε η πολιτεία, καθυστέρησε, τώρα δεν έχει άλλη καθυστέρηση, γιατί δεν είναι μόνο η ελληνική πολιτεία είναι και οι άλλες οι πολιτείες, που πολλές φορές γελάνε μαζί μας για ορισμένα θέματα.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Θα μου επιτρέψετε να πω το εξής, είναι λάθος να δεχόμεθα ότι γελάνε, διότι την ίδια δουλειά και χειρότερη κάνουν και οι άλλες πολιτείες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι σ' αυτό το θέμα κύριε Κατριβάνο.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Παράδειγμα είναι το διαφορετικό υφιστάμενο καθεστώς σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Βεβαίως όταν εμένα μου ικανοποιεί εκείνες τις απαιτήσεις που χρειάζομαι για την χώρα μου, από εκεί και πέρα, το τι θα γίνει για την Ελλάδα, γαία μιχθείτω πυρί, όμως να μην έχουμε την αντίληψη ότι γελάνε οι άλλες χώρες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Γιατί τι έκανε η Ιταλία, τι έκανε η Γαλλία, που καθυστέρησε; Δεν έχει καθυστερήσει όχι, στα βασικά θέματα όχι. Να μην συνεχίσουμε, σας παρακαλώ κύριε Κατριβάνο αν έχετε κάτι να το γράψετε, γιατί είναι σαν να πηγαίνουμε δώδεκα χρόνια μ'αυτά που λέτε, αφού σας λέω ότι

είναι ειλημμένη απόφαση της πολιτείας, υπάρχουν διεθνείς υποχρεώσεις να προχωρήσει η χώρα στην απελευθέρωση.

Και αυτό που μας κάλεσε ο Υπουργός να κάνουμε, είναι να προσδιορίσουμε το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθεί η νομοθεσία και το κράτος στο μέλλον, με δεδομένα ορισμένα πράγματα που τα θεωρούμε όλοι δεδομένα.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Δεν έγινα αντιληπτός που είναι η διαφωνία μου. Η διαφωνία μου είναι σε τούτο το σημείο, ότι και τα άλλα κράτη με την δύναμη της υπεροχής τους, που ανθρωπινό είναι να την έχουν και φυσικό είναι εμείς ως μικρότεροι να την αποδεχόμεθα, αφού επέτυχαν ορισμένα αποτελέσματα το προχώρησαν. Και αφού βλέπουν ότι και να συμπεριληφθεί και η Ελλάς στην υπόθεση αυτή, είναι ένα θετικό στοιχείο και πρέπει να το επιδιώξουν γι' αυτό το λόγο ενδεχόμενο είναι να μας χλευάζουν, αλλά όμως δεν πρέπει να την αποδεχόμεθα εμείς αυτή την χλεύη. Οτι κάνουμε, το κάνουμε από τους δισταγμούς που έχουμε για την όλη υπόθεση.

Τώρα ότι είναι ορθότατη η πρωτοβουλία του κ. Υπουργού και εγώ τον συνεχάρηνα για το θέμα αυτό και ότι πρέπει να τολμήσουμε και με κόστος, και με ζημία, διότι δυστυχώς, εις την υπόθεση των διεθνών πραγμάτων, παίζει ρόλο και ο συσχετισμός των δυνάμεων που εκφράζει ο καθένας, της δύναμης που εκφράζει ο καθένας, αλλά από εκεί και ύστερα, εκεί που διαμαρτυρήθηνα εδώ, είναι να μην λέμε ότι μας χλευάζουν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τότε να σας το πω διαφορετικά, δεν υπάρχει άλλη προθεσμία, πώς να το κάνουμε

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Ναι αυτό ναι, ότι μας βάζουν προθεσμία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και η ιστορία όπως έχει παρουσιαστεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα ξέρουμε και τα παρακολουθούμε πολύ καιρό όπως και εσείς φαντάζομαι τα παρακολουθείτε. Ας τελειώσουμε μ' αυτό κύριε Κατριβάνο, όταν έχει κάποιος κάποια θέση ή διαφοροποιημένη, την καταχωρεί.

ΜΕΛΟΣ: Σε κάποιο σχόλιο που έκανε ο κ.Βολτής εάν στο πλαίσιο σε κάποια στιγμή που θα φτάσει και πόσο θα φτάσει όσον αφορά σε μετατροπές και αλλαγές του κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και άλλων διατάξεων. Σίγουρα θα πρέπει και εκεί να φτάσει.

Διότι πολλά άρθρα, πολλοί κανονισμοί που λειτουργούν τώρα, σε πολλές περιπτώσεις φέρνουν σε σύγκρουση είτε την πολιτεία, είτε τους ναυτεργάτες, ή τους ναυτικούς, είτε τα όργανα και καθημερινώς αντιμετωπίζουμε προβλήματα στα οποία δίδεται η ευκαιρία να μπορούμε με αναμόρφωση των διατάξεων, επαναδιατύπωση ή εκσυγχρονισμό στις σημερινές συνθήκες και εποχή, να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε και τα τρία μέρη.

Πράγματι ενδιαφερόμεθα για το συμφέρον. Νομίζω ότι δίδεται η ευκαιρία όπως κανονισμοί Λιμένος κι όλα αυτά τα σχετικά. Ίσως στους ορισμούς της νομολογίας να έχουμε κάποια δυσκολία, αλλά στην πράξη μπορούμε να διατυπώσουμε ξεκάθαρα και με απλά παραδείγματα κάποιες θέσεις.

Εδώ θέλω να μου επιτρέψετε να κάνω ένα σχόλιο σαν καθαρά μάχιμος προερχόμενος από τη ναυτιλία και τα αντιμετωπίζουμε και εγώ και οι συνάδελφοι καθημερινώς, θέλω να βάλουμε στο μυαλό μας σαν Επιτροπή και όσοι θα συνεχίσουν και για όσο, μέσα στα όρια που έχει ορίσει ο κ.Υπουργός, ότι η ναυτιλία έχει την ιδιαιτερότητά της, πρέπει να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο που να δίδει ευελιξία, ευχέρεια σε λήψη αποφάσεων και όχι κάθε φορά να κάνουμε και κάποιο Συμβούλιο για να παρθεί μια σωστή απόφαση για τη ναυτιλία.

Επειδή είναι στενά τα περιθώρια του χρόνου, εάν προσπαθήσουμε να κάνουμε ανακύκλωση του παρελθόντος τι έπρεπε να γίνει και δεν έγινε, τι έγινε και γιατί έγινε και πως έγινε, φοβάμαι ότι θα αναλώσουμε και το χρόνο και αποτελέσματα θα φτάσουν και θα καταγραφεί μια άλλη Επιτροπή που δεν έχει προσφέρει τίποτε. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Αλεξανδρής έχει τον λόγο.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ: Θα ήθελα να ξέρω μέχρι ποίου σημείου θα ενημερώνονται τα νησιά, τα επιμελητήρια των νησιών σχετικά με αυτή την Επιτροπή και τις αποφάσεις της. Θα πρέπει να τους ενημερώνουμε πλήρως σε όλα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Από εσάς εξαρτάται και εσείς νομίζω πως έχετε τέτοια υποχρέωση κυρίως στους ανθρώπους της νησιώτικης Ελλάδας.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ: Σε αυτή την περίπτωση έχουμε πολύ δουλειά να κάνουμε τότε εμείς σαν Ένωση και αυτή θα είναι συνεισφορά μας, να συγκεντρώνουμε τις γνώμες, να τις κοσκινίζουμε και να τις φέρνουμε εδώ πέρα συμπυκνωμένες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι δουλειά, αλλά νομίζω πως αυτοί που ζουν στα νησιά τη δουλειά αυτή την ξέρουν λίγο παραπάνω και περισσότερο από εμάς.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ: Ναι αλλά πως θα τα περνάει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχουν περάσει, έχουν στείλει στο Υπουργείο χιλιάδες έγγραφα και πολλά. Θα πρέπει να τους ενημερώνεται είναι δικό σας θέμα αυτό, αλλά αν αφορά θέμα χρόνου υπάρχει ανταπόκριση είναι ενήμεροι οι άνθρωποι. Αν έφερνε τον συνεργάτη του ο κ.Κατριβάνος στο Νομάρχη των Κυκλάδων θα μπορούσε να μας μιλήσει για μια ώρα σήμερα επί συγκεκριμένων θεμάτων χωρίς να τον έχω γνωρίσει ποτέ τον κύριο.

Για το ένα και δύο είπαμε ότι θα συνεργαστεί ο κ.Αλεξανδράτος του Ναυτικού Επιμελητηρίου με τον κ.Ψαραύτη και νομίζω ότι θα πρέπει για το τρία να μας πει ποιος μπορεί να μας βοηθήσει.
(Διαλογικές συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Στο τρία θα είναι ο κύριος από την "ΠΝΟ". Θα ορίσετε κάποιον από την ΠΝΟ μετά από συνεννόηση.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Αισθάνομαι πλήρη αδυναμία να τα παρακολουθήσω διότι είμαι στεριανός και μάλιστα από την Αρκαδία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Σφηνιάς έχει τον λόγο.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ χωρίς να διαφωνήσω απλώς αν μου επιτρέπετε και λόγω του ότι το θέμα μας αφορά κατ' απόλυτο τρόπο θα ήθελα να μου δώσετε το δικαίωμα να έχουμε θέση και να την καταγράψουμε και να σας στείλουμε για όλα, θεωρώντας ότι έχουμε αρκετή εμπειρία που θα συμβάλλουμε σε αυτή την επεξεργασία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οι άνθρωποι που ορίζονται εισηγητές για διευκόλυνση της επιτροπής είναι. Αλλιώς όλοι, η κα Αντιπλοίαρχος που έχει την περισσότερη γνώση γιατί έχει το καλύτερο αρχείο από όλους μας, μέχρι τον κ.Καραμιχαλάκο από τον εκπρόσωπο της "ΠΝΟ" μέχρι εμένα που είμαστε πιο άσχετοι, έχουμε τον ίδιο λόγο μέσα στην επιτροπή κι έτσι συνεπώς σε όλα θα λάβετε μέρος. Απλώς το θέμα είναι τεχνικά ποιος θα μας βοηθήσει. Γι' αυτό ήθελα να παρακαλέσω στο τρία ποιος θα μας βοηθήσει να μας πει.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Εγώ θα βοηθήσω σε όλα, αυτούς που θα οριστούν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα βοηθήσετε σε όλα όλους. Επί της Επιτροπής δηλαδή.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Ο κ.Αλεξανδράτος που ανέλαβε για την εισήγηση τον συντονισμό του ένα και δύο, θα έχει τη συνδρομή μου και θα έχουμε για την άνεση την ευχέρεια να μιλάμε εκτός επιτροπής για να δώσουμε αυτό το υλικό, όπως επίσης και όποιος οριστεί για το τρία ή το τέσσερα. Προτιμώ να είμαι υλικό βοήθειας προς όλους. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το ίδιο θα κάνουμε όλοι. Το θέμα είναι τεχνικά τώρα ποιος θα βοηθήσει. Στο τρία ποιος θα μας βοηθήσει;

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Ποιος θα είναι ο βασικός εισηγητής.

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, φαντάζομαι ότι θα είναι ένα θέμα που κι εγώ με την ιδιότητα του Προέδρου της Επιτροπής ανταγωνισμού θα έπρεπε να προβληματιστούμε αν θα έχουμε μια επιτροπή όπως σε διάφορους ειδικούς τομείς οικονομίας έχουμε δει ήδη να υπάρχει στις τηλεπικοινωνίες η ρυθμιστική αρχή ενέργειας κλπ., ή αν θα ανατεθεί σε άλλη αρχή ή θα πάει στην επιτροπή ανταγωνισμού, ή εν πάση περιπτώσει αν είναι ειδικότερη αρχή πως θα συνεργάζεται και πως θα οριοθετήσει τις αρμοδιότητές της αυτή η αρχή με την επιτροπή ανταγωνισμού.

Υπό αυτή την έννοια εγώ ως μη ειδικός επί του ναυτικού δικαίου και επ' αυτών των θεμάτων θα ήθελα παρ' όλα αυτά να έχω εδώ μια συμμετοχή για να προσπαθήσω να συμβάλλω για το τρία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το τρία λοιπόν ο κ.Τζουγανάτος. Ποιος άλλος θέλει να είναι μαζί του;

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Θα αισθανόμουν ασφαλέστερα αν έχω και κάποιον ο οποίος έχει συνδιαμορφώσει το δύο, ούτως ώστε έχουμε το δημόσιο συμφέρον και την αρχή που θα το διασφαλίζει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και "ΠΝΟ" είπαμε.

Για το τέσσερα είναι πολύ τεχνικά τα θέματα. Για το τέσσερα θα μιλήσετε με τον κύριο αρχηγό κι αν κάποιος από εδώ νομίζει ότι μπορεί συνεισφέρει στο τέσσερα να το πει τώρα.

Ο κ.Ψαραύτης έχει τον λόγο.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Έχει τεθεί ένα θέμα κατά πόσο το θέμα της σύνθεσης των πληρωμάτων θα είναι ή δεν θα είναι αντικείμενο, εγώ νομίζω ότι πρέπει να είναι και κυρίως το θέμα του ξενοδοχειακού προσωπικού το οποίο αυτή τη στιγμή η πολιτεία αποφασίζει πόσοι μάγειροι είναι σε κάθε κουζίνα πλοίου. Δεν ξέρω κατά πόσο θα πρέπει να συνεχιστεί αυτό το 2004 αλλά νομίζω ότι πρέπει να τεθεί. Δεν μπορεί να μην τεθεί ένα τέτοιο θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το ίδιο έχω βάλει κι εγώ στο σημείωμά μου που έχω παραδώσει στον Γραμματέα.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Οσον αφορά για το τέσσερα θα μπορούσα να συμβάλλω. Αλλά ίσως κάποιος άλλος θα έπρεπε να το εισηγηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το τέσσερα θα πείτε στον κ.αρχηγό. Για την απαγόρευση του απόπλου το έθιξε ο κ.Σφηνιάς, είναι μέσα στα θέματα. Να δούμε πότε θα μας έρθουν αυτές οι εισηγήσεις.0

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Και πότε θα τις πάρουμε εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αμέσως θα τις πάρουμε.

Εσείς εκεί που είσαστε οι πολύ εξειδικευμένοι και γνώστες ακτοπλοΐας γιατί δεν βοηθάτε κάποιους εδώ.

Α.ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ: Αν μιλάτε για εμένα εγώ είμαι διευθυντής λιμένων. Εγώ θα μπορούσα να βοηθήσω όσον αφορά τα θέματα λιμενικής εξυπηρέτησης, δηλαδή στο ένα. Και στα λιμενικά τέλη. Είναι θέματα που έχουν σχέση με τη δική μου διεύθυνση. Εμείς δεν συμμετέχουμε στην επιτροπή απλούστατα βοηθάμε σε οτιδήποτε θέμα και θέλετε και μας δώσετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εμείς νομίζουμε ότι μπορείτε να βοηθήσετε σε όλα τα θέματα και με τη γνώση και την υποδομή που έχετε.

Μια παρατήρηση δική μου πάνω στο ένα, το προτελευταίο θέμα καθεστώς λιμενικών τελών, μπορεί να είναι σοβαρό δεν ξέρω αν πρέπει να είναι μέσα στο πλαίσιο της παρούσης επιτροπής. Αυτό, θα το δουν ο κ.Ψαραύτης και ο κ.Αλεξανδράτος και θα βγει. Δική μου παρατήρηση είναι ανατρέχοντας σε ορισμένες μελέτες που μου έχει παραδώσει η υπηρεσία σας.

Το ένα πότε μπορείτε να μας το παραδώσετε;

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Ελπίζω μέχρι την ερχόμενη Τετάρτη το αργότερο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και το δυο κ.Ψαραύτη;

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Μαζί θα συνεργαστούμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Χαίρομαι πάρα πολύ. Ο κ.Βολτής τι λέει;

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Θα πρέπει να κάνω επαφή με τον (κ.Γκουλούση)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να πούμε μία ημέρα για να μπορούμε να προσδιορίσουμε με βάση αυτό και την επόμενη συνεδρίαση.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Εγώ είπα Τετάρτη ή Πέμπτη το αργότερο. Εγώ έχω και την προεδρία τμήματος διακοπών τώρα και είναι δύσκολη η θέση μου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν δεν μπορείτε την Τετάρτη κι είναι την Πέμπτη δεν πειράζει. Δηλαδή επειδή η Παρασκευή το καλοκαίρι είναι δύσκολη ημέρα για όλους και πρέπει να γίνει Παρασκευή πρωί, να το βλέπαμε λιγάκι. Εσείς κρίνετε.

Και στο τέσσερα θα ήθελα να είναι κι ένας εκτός υπουργείου, παρ' όλο που είναι τεχνικό θέμα.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Όλα είναι τεχνικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Στο τρίτο είναι ο κ.Βολτής κι ένας άλλος.
(Διαλογικές συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Στο τέσσερα θα συνεννοηθείτε με τον κ.αρχηγό. Ο κ.εκπρόσωπος της ΠΝΟ με τον κ.Τζουγανάτο πότε θα μας δώσουν τη εργασία; Στο διάστημα που θα τα δώσουν και οι άλλοι;

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Θέλω να ρωτήσω κάτι. Δεν ξέρω εάν αυτή η εισήγηση που θα σας κάνω γι' αυτό το θέμα των φορέων που θα διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον αν θα πρέπει να αποτελεί μια έκφραση της επιτροπής ανταγωνισμού ή δική μου προσωπική.

Γιατί το λέω αυτό. Γιατί ίσως έχετε διαβάσει στις εφημερίδες η επιτροπή ανταγωνισμού είναι σε μια φάση ανασυγκρότησης. Δηλαδή πέρασε ήδη αυτή την εβδομάδα στη Βουλή τροποποίηση του νόμου που αλλάζει τη σύνθεση της επιτροπής.

Αρα είμαστε σε μια ενδιάμεση φάση όπου λήγει η θητεία της μιας επιτροπής με συγκεκριμένη σύνθεση -δεν συζητώ για πρόσωπα, είναι και η σύνθεση διαφορετική- των εκπροσωπημένων φορέων. Και πρόκειται να διοριστεί καινούρια.

Με αυτή την έννοια εάν θέλουμε την έκφραση απόψεων της επιτροπής ανταγωνισμού, αυτή τη στιγμή είμαστε σε ένα κενό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ξέρετε που πάνε τα ρεύματα, αφού έχετε δει και το σχέδιο νόμου;

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Το σχέδιο του νόμου το έχω γράψει εγώ, άλλο λέω...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αρα ξέρετε και που πάει.

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Δηλαδή η επιτροπή σαν συλλογικό όργανο δεν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν το θέλουμε αυτό, εσάς θέλουμε. Εσάς έχει επιλέξει ο κ.υπουργός ως μέλος της Επιτροπής.

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΟΣ: Ναι αλλά υπό μια συγκεκριμένη ιδιότητα και δεν ξέρω αν ήθελε να εκφραστεί η επιτροπή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ θέλω να χρεώσω ορισμένα πράγματα στον κ.Γκουλούση και στον (κ.Αντάμπαση) που δεν είναι εδώ.

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε με συγχωρείτε, αλλά νομίζω ότι ο κ.Αντάμπασης τουλάχιστον στο τρίτο θέμα θα μπορούσε να βοηθήσει

διότι εκτός από έγκριτος γνώστης του αστικού δικαίου, έχει διατελέσει και πρόεδρος της επιτροπής ανταγωνισμού.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τον κ.Αντάμπαση ειδοποιήστε τον εκ μέρους μου. Θα παρακαλέσετε και θα τον παρακαλέσουμε κι εμείς βοηθήσει στο τρία σίγουρα. Και να βάλουμε τον κ.Γκουλήση στο 1.1.2. και ρωτήστε τον που θέλει και φέρτε τον σε επαφή με τους κ.κ.Αλεξανδράτο, Ψαραύτη. Ο κ.Σφηνιάς είναι εφ' όλης της ύλης και το Λιμενικό είναι εφ' όλης της ύλης. Οι παλαιότεροι και καλύτεροι που λέμε.

Οι κύριοι και οι κυρίες του Λιμενικού είναι εδώ πέρα για να μας βοηθήσουν όχι τώρα μόνο στην επιτροπή, αλλά και στις εργάσιμες και μη εργάσιμες ημέρες, δίνοντάς μας πληροφόρηση και γνώση. Είμαστε σύμφωνοι; Πότε θέλετε επομένως, είτε μέσω του κ.Χονδρονάσιου, ή απευθείας για να συντομεύουμε. Αν και ο κ.Χονδρονάσιος είναι πιο γρήγορος από εμάς.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Έχω μια ερώτηση. Θα έχουν υπερωριακή αμοιβή οι εργαζόμενοι υπάλληλοι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτοί που φοράνε στολή δεν έχουν.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Γιατί;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι αλλιώς. Ετσι νομίζαμε κι εμείς προτού έρθουμε στο Υπουργείο.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Μήπως πρακτικά θα ήταν αυτή τη στιγμή χρήσιμο στα τηλέφωνα του κ.Καμαρινάκη, της κας Μπασδάνη και της κας Μπαζιά που εγώ βέβαια θα έχω μέσα στο Υπουργείο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να τα σημειώσουν τώρα όλα τα μέλη. Ολων όλα σε όλους. Ο κ.Χονδρονάσιος να τα στείλει με fax σήμερα κιόλας.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Το ενδιαφέρον μου είναι διότι νομίζω ότι πρέπει οι εργαζόμενοι για να προσφέρουν να αμείβονται για την καλύτερη απόδοσή τους.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Είπατε προηγουμένως κ.Πρόεδρε να συμπληρώσουμε το πλαίσιο της συζήτησης με άλλα κεφάλαια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτό όμως μέχρι τη Δευτέρα το μεσημέρι.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Συμφωνώ απόλυτα. Απλώς θα έχουμε μια επιστροφή ότι περνούν αυτά ή δεν περνούν;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μέχρι τις 10 όσοι έχετε παρατηρήσεις επί τις ατζέντας θα τις δώσετε, μέχρι το απόγευμα της Δευτέρας ή το αργότερο την Τρίτη το πρωί θα σας τα έχουμε δώσει. Αλλωστε τέτοια θέματα δεν υπάρχουν.

Ο κ.Σφηνιάς λέει ότι ενδεχομένως να έχει παρατηρήσεις όπως έχω κι εγώ πάνω στην ατζέντα. Εγώ τώρα τις έδωσα τις παρατηρήσεις. Οποιος έχει παρατηρήσεις επί της ατζέντας και επειδή δεν θα είναι μεγάλες θεμελιώδεις οι αλλαγές, θα πρέπει να τις κάνει μέχρι τη Δευτέρα στις 10 η ώρα.

Και τη Δευτέρα το βράδυ ή την Τρίτη στις 10.30-11 γιατί το Λιμενικό ξεκινάει νωρίς εμείς λίγο αργότερα, εμείς θα προσδιορίσουμε την καινούρια ατζέντα εάν χρειαστεί.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, οι εισηγήσεις σε εμάς πότε θα έρθουν;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τα είπαμε. Τετάρτη 2, Τετάρτη η 3 και Πέμπτη η 4.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Αμέσως θα τις έχουμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αμέσως μετά θα τις έχετε. Δεν πρόκειται να τις παραποιήσουμε καθόλου.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Επειδή έχω την εμπειρία κι έχω υπηρετήσει σε πολλά υπουργεία θα σας πω ότι αν διεκδικούσαν υπερωρίες στο Λιμενικό θα έπρεπε να διπλασιαστεί ο προϋπολογισμός. Δουλεύουν, να μην σας πω τα ωράριά τους, είναι πολύ δύσκολα. Δεν διεκδικούν πάντως υπερωρίες, μαζί με αυτούς κι εγώ.

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Είστε αξιωματικός κι εσείς;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι νομικός σύμβουλος του κράτους.
(Διαλογικές συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Χανδρονάσιος θα δώσει τώρα ή εντός της ημέρας τα τηλέφωνα όλων σε όλους και τα fax. Εγώ είμαι στη διάθεσή σας νομίζω για να συντομεύσουμε κιόλας.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε πάλι από το Υπουργείο Αιγαίου ήθελα να κάνω μια επισήμανση. Μήπως θα διευκόλυνε τους συναδέλφους που θα ασχοληθούν με το ένα και δυο θέμα στις εισηγήσεις τους να έχουν μια άποψη από την υπηρεσία και από το Υπουργείο Αιγαίου ποιές και πόσες θα είναι αυτές οι γραμμές που θα είναι ελεύθερο ανταγωνισμού; Ποιές θα είναι αυτές οι γραμμές που θα είναι οι συμβάσεις που λέμε δημοσίου συμφέροντος χωρίς επιδότηση και πόσες ή ποιές θα είναι αυτές οι γραμμές που θα γίνουν συμβάσεις δημοσίου συμφέροντος με επιδότηση για να κάνουν μια εισήγηση προς την σωστή κατεύθυνση;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω πως και οι δυο είναι πολύ έμπειροι άνθρωποι και έχουν την σχέση με το Υπουργείο και θα τα δουν αυτά. Έχει ασχοληθεί ο κ.Ψαυράτης, ο κ.Αλεξανδράτος με το συγκεκριμένο θέμα, να μην τους περιορίσουμε, θα το δουν.

Αλλωστε εδώ πέρα το έργο της Επιτροπής είναι να παρουσιάσει τις κατευθυντήριες γραμμές, ένα πλαίσιο. Πρέπει να το ξέρει αυτό και να το λάβει υπόψη του και νομίζω πως αυτά είναι πολύ γνωστά στο Υπουργείο και το Υπουργείο είπαμε ότι έγγραφα θα ανταλλάσσονται μέσω του κ.Χανδρονάσιου για να μην υπάρξει απώλεια ή απώλειες, αλλά πληροφόρηση ότι ώρα θέλει, όποιος θέλει επισκέπτεται τους κυρίους μετά από τηλεφώνημα για να μπορέσει να συζητήσει μαζί τους, για να τον βοηθήσουν με την πληροφόρηση και τα έγγραφα και τα στοιχεία που έχουν για να μπορέσει να διεκπεραιωθεί γρήγορα το έργο.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Εγώ από την πλευρά μας σαν Υπουργείο Αιγαίου ήθελα να δώσω στον κ.Ψαυράτη ένα σχέδιο που είναι όλες οι άγονες

γραμμές, ποιές είναι οι επιδοτήσεις, ποιά είναι η συχνότητα ούτως ώστε να έχουν μια εικόνα ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πολύ ωραία να το δώσετε στον κ.Χονδρονάσιο. Είπαμε έγγραφα στον κ.Χονδρονάσιο, πληροφόρηση οτιδήποτε.

(Διαλογικές Συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν δεν είναι έτοιμος ο κ.Αντάπασης θα σας διαθέσουμε εμείς άλλον νομικό που θα μπορέσει να σας βοηθήσει στο συγκεκριμένο θέμα και εδώ στο Υπουργείο ότι θέλετε το έχετε. Υπάρχουν χιλιάδες μελέτες αν δεν κάνω λάθος έτσι δεν είναι;

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Από μελέτες άλλο τίποτε κ.Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οχι, όχι μπορείτε εύκολα, κάποιος άνθρωπος που έχει βασικές γνώσεις μπορεί εύκολα να καθοδηγηθεί από το υλικό που υπάρχει στο Υπουργείο.

Τώρα ήθελα να παρακαλέσω την κ.Μπασδάνη, τον κ.Καμαρινάκη και τους άλλους υπηρεσιακούς ότι χρήσιμο έγγραφο έχουν που θα βοηθήσει το έργο των εισηγητών να τους το διαθέσουν γιατί οι εισηγητές δεν μπορούν να ξέρουν τι χαρτιά έχετε εσείς που θα τους βοηθήσουν.

Θα ήθελα λοιπόν να παρακαλέσω να τους διαθέσετε πολύ γρήγορα τα στοιχεία που νομίζετε ότι μπορούν να τους βοηθήσουν από δική σας πρωτοβουλία και με δική σας πρωτοβουλία.

Αν δεν μπορεί ο κ.Αντάπασης την Πέμπτη θα μιλήσουμε και αύριο πάρτε με τηλέφωνο όποτε θέλετε και το Σάββατο και την Κυριακή, θα παρακαλέσουμε κάποιον άλλον από εδώ από το Υπουργείο και εγώ να σας διαβάσω στο συγκεκριμένο θέμα.

Να πούμε τώρα τις ομάδες όπως έχουν γίνει, τους εισηγητές;

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Ναι, να γίνει μια συνοπτική επανάληψη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Στο ένα είναι ο κ.Αλεξανδράτος και ο κ.Ψαραύτης και μας έχουν πει για την Τετάρτη. Σύμφωνοι; Είμαστε σύμφωνοι;

Στο δυο είναι οι ίδιοι εισηγητές πάλι για την Τετάρτη. Την Πέμπτη είναι το τρία το έχει ο κ.Τζουγανάτος με τον κ.Αντάπαση και τον εκπρόσωπο της ΡΝΟ και αν ο κ.Αντάπασης δεν μπορεί θα μου πει ο κ.Χονδρονάσιος και θα διαθέσω εγώ έναν νομικό ο οποίος με ή χωρίς συνεννόηση με τον κ.Αντάπαση θα βοηθήσει τα μέλη της Επιτροπής στο έργο.

Το 4 προς το παρόν το έχει το Υπουργείο όλο, δηλαδή ο κ.Αρχηγός ως μέλος της Επιτροπής και θα έπρεπε κάποιος νομίζω ότι έπρεπε η ΡΝΟ εδώ να είναι μέσα, εκτός από την γενική συμμετοχή του κ.Σφηνιά, γιατί αφορά το 3 τουλάχιστον, αφορά την απαγόρευση απόπλου και τουλάχιστον του Πλοιάρχου και του πληρώματος την γνώμη θα την θέλαμε.

Ηθελα να παρακαλέσω την κα Μπασδάνη στο θέμα της απαγόρευσης του απόπλου, υπάρχει μια προϊστορία νομίζω θα πρέπει να μας δώσετε τον φάκελο να δούμε πως ελήφθη. Αυτή είναι Υπουργική Απόφαση ή νόμος, μάλλον Υπουργική Απόφαση πρέπει να είναι έτσι;

Ο κ.Καραμιχαλάκος θα φροντίσει να μας δώσει στοιχεία για το πως μπήκε η απαγόρευση, πότε μπήκε και γιατί μπήκε και από εκεί και πέρα θα μιλήσουμε και στην Επιτροπή.

κ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Θα ήθελα κάτι διαδικαστικό, εγώ θα συνεργαστώ με τον κ.Ψαραύτη, ο κ.Ψαραύτης έρχεται σαν εκπρόσωπος του Εθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου που έχει και την έδρα των θαλασσιών μεταφορών.

Εγώ έρχομαι σαν Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. Αυτά που θα στείλουμε, θα είναι πάνω σε έγγραφα των φορέων που εκπροσωπούμε ή προσωπικές θέσεις;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θέσεις προσωπικές εξυπακούεται. Εγώ τουλάχιστον που σήμερα έφερα τον κ.Περιβολάρη μαζί μου για να βοηθήσει εμένα και κάποιους σε νομικά ακόμα θέματα, που μπορεί να ξέρω και λίγο περισσότερο γιατί έχω 20 χρόνια δικηγορία παραπάνω από αυτόν.

Όλοι μας δηλαδή ότι υποδομή έχουμε να την διαθέσουμε, αλλά στην Επιτροπή συμμετέχουμε ως προσωπικότητες.

κ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Σφηνιάς έχει τον λόγο.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Ελπίζω να διατηρηθώ στην Επιτροπή ως μη ενοχλητικός. Ελεγα για να ενισχύσω την θέση σας περί των απαγορεύσεων, γιατί μια και εκσυγχρονιζόμαστε, να εκσυγχρονιστούμε σε όλα.

Λέω σήμερα -απλώς το καταθέτω σαν ενημέρωση- ότι ένα πλοίο μας μικρότερο ενός άλλου ταξιδεύει και ένα μεγαλύτερο σύμφωνα με τον κατασκευαστή δεν ταξιδεύει, γιατί όλα αυτά θέλουν ακριβώς εκσυγχρονισμό.

Δηλαδή εάν δεν προχωρήσουμε σε βάθος το περί απελευθέρωσης θέμα που να αφορά τα πάντα, θα μείνει σαν αίσθηση στον πολίτη κατά την άποψη μου ότι είναι μόνο θέαμα αν θα βάζει κάποιος καράβι οπότε θέλει ή θα τα βγάξει. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι αυτό που ξαναείπε στην αρχή ο κ.Σφηνιάς, το είπε στην αρχή και το λέει περιληπτικά. Πάντως κ.Σφηνιά μην αγχώνεστε διότι το θέμα έχει μπει στην Επιτροπή από την ατζέντα που έχει προσδιοριστεί και θα το δούμε τι πρέπει να γίνει και πως πρέπει να γίνει και στο κάτω κάτω αυτό είναι και ένα θέμα που δεν θα έπρεπε να είναι στην Επιτροπή, είναι θέμα πολιτικής ηγεσίας και βάλτε και με συνέπειες νομικές οι οποίες δεν έχουν γίνει αντιληπτές ακόμα.

Τον κ.Βολτή παρακαλέσαμε να κοιτάξει τις διαφορές, Θα είναι πολύ εύκολο σε συνεργασία με την κα Μπαζδάνη, γι' αυτό μην κολλάτε στο θέμα του κ.Γκουλούση, έχει αρχεία, να δώσουμε το υλικό και

Μπασδάνη στον κύριο, για την σύγκλιση που δηλαδή συμπίπτουμε με τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που διαφοροποιούμεθα και που είναι τα πράγματα, αφού είσαστε και εδώ μια γειτονιά μπορείτε να τα βρείτε εύκολα, εμείς το δικό σας ρετουσάρισμα θέλουμε.

Και εγώ στην διάθεση σας για το συγκεκριμένο για να βοηθήσω, θέλουμε το δικό σας ρετουσάρισμα και την δική σας προσωπική άποψη.

Ο κ.Κατριβάνος έχει να προσθέσει τίποτε;

Θ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Όχι να μας προσδιορίσετε πότε θα συνέλθουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αλεξανδράτο τίποτε άλλο θέλετε να πείτε; Ο κ.Ψαυράτης ο παλαίμαχος φίλος μου.

ΜΕΛΟΣ: Δεν τον αναφέραμε όμως από την αρχή τον παλαίμαχο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι παρών και έτοιμος να βοηθήσει οπουδήποτε.

κ.ΓΙΑΝΝΑΡΑΚΗΣ: Να πούμε ενημερωτικά ότι κάναμε ήδη ένα δίκτυο Δημάρχων πάλι σε προσωπικό επίπεδο, γιατί δεν έχουμε την εμπειρία της πόλης, της παράκτιας περιοχής και στα μεγάλα νησιά, ώστε να έχουμε μια γρήγορη -με το υλικό που θα μας έρχεται- μια γρήγορη γνώμη.

Βεβαίως θα ακουστούν και πράγματα που μπορεί να μην ταιριάζουν, αλλά εδώ είμαστε να τα κρίνουμε όλα με καθαρό μυαλό και ανοιχτό και σε όποιο βάθος μπορούμε, διότι και η εντολή του Υπουργού είναι ότι ψάξτε το όσο μπορείτε, το υλικό να είναι πιο βαθύ, πιο μεγάλο, δηλαδή να τα πιάσει όλα.

Μ' αυτή την έννοια ήδη δημιουργήσαμε ένα άτυπο δίκτυο, γύρω στις 15 μέχρι στιγμής, αλλά ίσως και λίγο περισσότερες, με το E-mail αμέσως θα στέλνω εγώ τα σημειώματα και θα έχω τις δικές αντιδράσεις ώστε να είμαστε πληροφορημένοι για την αντίδραση των τοπικών κοινωνιών πάνω στα ζητήματα που τίθενται, σε όποιο μέτρο βέβαια μπορούν και με την λιγότερη εξειδίκευση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν προλάβετε αυτά πολύ σας ευχαριστούμε και πραγματικά πάρα πολύ ευχαριστώ και εκ μέρους των άλλων μελών της Επιτροπής. Ηθελα μόνο να παρακαλέσω να προλάβετε αυτά τα στέλνετε στον Αλεξανδράτο, στον κ.Ψαραύτη μέσω του κου Κοτρωνάτου για να μην βγειτε με άλλη εισήγηση και έτσι θα μπορείτε να λάβετε μέρος στην συζήτηση πολύ πιο άνετα την επόμενη φορά.

Ο καπετάνιος έχει να πει τίποτε; Όχι. Η κα Μπασδάνη έχει τον λόγο.

Ε.ΜΠΑΣΔΑΝΗ: Ο κ.Υπουργός όρισε στην Επιτροπή πέρα από τα μέλη τα τακτικά και 4 άτομα τα οποία είναι πιο κοντινά στα αντικείμενα που θα εξεταστούν γι' αυτό ακριβώς τον σκοπό, ότι είμαστε στην διάθεση όλων των μελών, ήδη θα μοιραστούν σε fax όλα τα τηλέφωνα και οι υπηρεσίες ούτως ώστε να μπορέσουμε να παρέχουμε κάθε πληροφορική σχετική με τα θέματα. Είμαστε στην διάθεση δηλαδή όλων των μελών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μπράβο, ευχαριστούμε αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί νομίζω πως το Υπουργείο έχει συμπυκνωμένη σοφία και πολύ πληροφόρηση και η περισσότερη πληροφόρηση που θα έχουμε, περισσότερο θα βοηθηθούμε να καταλήξουμε στις σωστές αποφάσεις.

Ο κ.Ψαραύτης έχει τον λόγο.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Πριν να μας τηλεφωνήσουν οι δημοσιογράφοι για το τι έγινε σήμερα ποιά είναι η πολιτική της Επιτροπής. Εγώ θα πρότεινα να μην πούμε τίποτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχουμε κανένα μυστικό, αλλά εγώ δεν συνηθίζω να μιλάω στους δημοσιογράφους προπαντός για θέματα που επεξεργαζόμαστε στην Επιτροπή.

Αν θελήσει να κάνει κάποια ανακοίνωση μπορεί να την κάνει ο Υπουργός, γιατί μπορεί να είμαι εγώ Πρόεδρος της Επιτροπής, αλλά είναι θέμα πολιτικής ηγεσίας, πολιτικής. Εμείς είμαστε Επιτροπή εδώ που εξετάζουμε κύρια τεχνικά θέματα και θα εισηγηθούμε αυτά που νομίζουμε ότι είναι σωστά.

Αλλά ας το αφήσουμε το θέμα της πληροφόρησης στο Υπουργείο.

κ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Μπορεί να βγάλει ένα ανακοινωθέν αν παραστεί ανάγκη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έτσι νομίζω πως είναι το πιο σωστό. Άλλος κύριος θέλει να πει τίποτε.

κ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Την επόμενη συνεδρίαση;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Την επόμενη συνεδρίαση θα την κάνουμε Σάββατο πρωί κ.Αλεξανδράτο.

κ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Σάββατο πρωί πόσο έχει ο μήνας;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οχι Σάββατο.

κ.ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ: Οχι γιατί εμείς κάνουμε και τέτοια πράγματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εμείς δεν κάνουμε εδώ. Εδώ στον Πειραιά τα έχουμε καταργήσει τα Σάββατα, είμαστε στο συνεχές ωράριο εδώ και 25 χρόνια, 30 και έχουμε καταργήσει όμως τα Σάββατα εδώ και 50.

Να δώσει ο θεός να είναι οι εισηγήσεις έτοιμες την Τετάρτη και την Πέμπτη, θέλουμε και 2-3 μέρες να τα διαβάσουμε αυτά. Να το πούμε για την Τρίτη κάποια ώρα;

Νομίζω ότι την Τρίτη θα είμαστε έτοιμοι για να συνεδριάσουμε και να ασχοληθούμε. Την Τετάρτη; Τι ώρα σας εξυπηρετεί;

Να πούμε την Τετάρτη που εξυπηρετούμαστε όλοι; Ή να το κάνουμε στις 2 του μήνα; 2 Αυγούστου, 1.00 η ώρα. Σύμφωνα.

(Διαλογικές Συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Την Τετάρτη το είπαμε. Ο κ.Χονδρονάσιος θα τα παρακολουθήσει και θα μας πει και θα τα δούμε και εμείς και εγώ ο ίδιος θα συμμετέχω όπως ο κ.Σφηνιάς σε όλες τις Επιτροπές θα βοηθά όλους τους εισηγητές.

Ο κ.Χονδρονάσιος θα μας πει ποια θέματα θα συζητηθούν την Τετάρτη στις 2 του μήνα στις 1.00 ώρα.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Ανεξάρτητα από την θέληση μου Πρόεδρε, εάν τα θέματα είναι περισσότερα, βέβαια κάποια στιγμή θα διακόψω, αλλά αν καθυστερήσω μισή ώρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν μας πειράζει, το βάζουμε παραπίσω, μην μιλάμε, δεν πρόκειται να τελειώσουμε την Τετάρτη, θα γίνουν αρκετές συνεδριάσεις ως τότε, αλλά έτσι είναι ο μοναδικός τρόπος να μαζέψουμε το υλικό μας την Τετάρτη.

Εν τω μεταξύ και να μην είμαι σχολαστικός και φορτικός επαναλαμβάνω αυτό που είπα πολλές φορές από τις προηγούμενες φορές, όλο το Υπουργείο είναι στην διάθεση όλων των μελών, είτε μέσω του κ.Χονδρονάσιου, είτε και απευθείας για να μας βοηθήσει και να μας δώσει την πάσα πληροφόρηση για να καταλήξουμε σε σωστά συμπεράσματα ο καθένας μας.

Όλα αυτά θα συζητηθούν στην Επιτροπή, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΓΙΑ ΤΟ
ΘΕΣΜΙΚΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΤΕΤΑΡΤΗ 2 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2000

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΒΑΣΙΛΗΣ ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ

ΠΑΡΟΝΤΕΣ:

- ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
- ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ
- ΒΟΛΤΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
- Γ.ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ
- ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΡΗΣ
- ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
- ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
- ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΛΙΖΑ
- ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
- κ.ΛΕΦΑΚΗΣ αντικαθιστά τον ΣΦΗΝΙΑ ΠΑΝΤΕΛΗ
- ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
- ΧΑΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
- ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ
- ΨΑΡΑΥΤΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ
- ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ
- ΜΠΑΣΔΑΝΗ ΕΛΕΝΗ
- ΧΟΝΔΡΟΝΑΣΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΑΠΟΝΤΕΣ

- ΚΑΤΡΙΒΑΝΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΘΑΝΑΣΗΣ
- ΜΠΑΝΤΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καλημέρα σας. Μπορούμε να ξεκινήσουμε και όπως είχαμε συνεννοηθεί θα εγίνοντο οι εισηγήσεις από το κύριο Ψαραύτη και το κύριο Αλεξανδράτο. Θα ήθελα να παρακαλέσω να αναπτύξουν την εισήγησή τους με τη σειρά που θέλουν. Ευχαριστώ.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, υποθέτω ότι μιλάμε μόνο για το Νο 1. Παρ' όλο που κατά τη γνώμη μου συνδέονται τα δύο θέματα, το οποίο θα προκύψει και από τη συνέχιση της συζήτησης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν μου επιτρέπεται μια διακοπή. Στο μέτρο που επιβάλλεται, θα έλθετε και σε άλλα, στα 2 και 3, ή και 4 της Ημερησίας Διάταξης, αλλά εμείς σήμερα θα συζητήσουμε το Νο 1.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Επίσης εάν μπορώ να κάνω την υπόθεση ότι έχετε διαβάσει αυτό που σας μοίρασε ο Πρόεδρος. Απλώς θα ήθελα να κάνω ορισμένες επεξηγήσεις στην εισήγηση.

Το πρώτο θέμα ήταν τι σημαίνει απελευθέρωση. Κατά τη γνώμη μου σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να δρομολογεί, έχει ελευθερία να δρομολογεί όποιο πλοίο θέλει, σε όποια γραμμή θέλει, όποτε θέλει με ό,τι ναύλους θέλει και ό,τι υπηρεσίες επί του πλοίου θέλει. Δηλαδή εστιατόρια, καμπίνες κ.λ.π.

Το ποιές θα είναι οι ελεύθερες γραμμές αυτό είναι ένα θέμα, το οποίο θα κριθεί από την επιτροπή, δεν μπαίνω σε αυτό το θέμα αυτή τη στιγμή. Και ότι σε αυτή τη διαδικασία, η μόνη άδεια που θα χρειάζεται να πάρει από το Υπουργείο θα αφορά τις προδιαγραφές ασφαλείας του πλοίου.

Ομως για λόγους που μπορώ να εξηγήσω πιο κάτω, θα πρέπει να εξασφαλίσει στα λιμάνια στα οποία θα πάει, ότι υπάρχει η απαραίτητη υποδομή και η δυνατότητα να έρχεται το πλοίο και να φεύγει την ώρα που επιθυμεί ο πλοιοκτήτης στους συγκεκριμένους χρόνους που θέλει. Και σε αυτό υπάρχει ένα πρόβλημα που θα πρέπει να το δούμε στη συνέχεια. Και θα πρέπει να έχει μια υποχρέωση, ενημέρωση του κοινού, επί θεμάτων δρομολογίων, ναύλων κ.λ.π.

Το καθεστώς αυτό υπάρχει αυτή τη στιγμή στο διάδρομο της Αδριατικής, όπου αυτό που απαιτείται είναι μία δήλωση περί δρομολόγησης σε ένα μήνα πριν από τη δρομολόγηση και είναι μία διαδικασία η οποία υπάρχει μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.

Όσον αφορά τις προϋποθέσεις θα πρέπει η εταιρεία, η οποία δραστηριοποιείται στις ελεύθερες γραμμές να μην έχει προβλήματα φορολογικά ή οικονομικά, να μην είναι υπό πτώχευση, ή εκκαθάριση και να τηρούν τα πλοία της τις προδιαγραφές ασφαλείας που ορίζει η σχετική διεθνής νομοθεσία και οι χώροι ενδιαίτησης του πλοίου να έχουν ορισμένες προδιαγραφές καθαριότητας και υγιεινής.

Όσον αφορά τώρα το ναυτολόγιο, εάν μιλάμε για ελεύθερη δρομολόγηση οι ναύλοι θα πρέπει να διαμορφώνονται από τη ναυτιλιακή εταιρεία χωρίς καμία παρέμβαση, από το Υπουργείο, ή κάποιο άλλο Υπουργείο, για το οποίο θα ισχύει και για τις εκπτώσεις οι οποίες θα υπάρχουν στους ναύλους.

Υπάρχει εδώ πέρα ένα θέμα, ότι εάν οι ναύλοι αυτοί σε ορισμένες περιπτώσεις κριθούν ότι δημιουργούν κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης σε μια γραμμή θα μπορούσε να παρέμβει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, ή κάποιο άλλο ειδικά θεσμοθετημένο όργανο, για τέτοιες περιπτώσεις.

Όσον αφορά τα λιμενικά τέλη, νομίζω, ότι το θέμα δεν έχει άμεση σχέση με την απελευθέρωση. Υπάρχει και η Πράσινη Βίβλος της

Ευρωπαϊκής Ένωσης, για το πώς ακριβώς πρέπει να γίνεται η τιμολόγηση.

Εγώ νομίζω, ότι θα πρέπει τα τέλη να χρεώνονται ανταποδοτικά, δηλαδή, να αντανakλούν το κόστος, το οποίο υφίσταται το λιμάνι και βέβαια σε περίπτωση που δεν κριθεί σκόπιμο να κριθεί το κόστος από τους χρήστες, π.χ. για λιμάνια της περιφέρειας, θα μπορούσε να το καλύψει η πολιτεία.

Και θα μπορούσαν επίσης τα λιμάνια να κάνουν συμφωνίες με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, για τη δημιουργία TERMINAL ή για τη παραχώρηση χώρων, κρηπιδωμάτων κ.λ.π.

Όσον αφορά το θέμα της λιμενικής εξυπηρέτησης, νομίζω, ότι κατά τη γνώμη μου είναι από τα πιο βασικά θέματα που αγγίζουν την απελευθέρωση, δεδομένου ότι αναμένεται η κίνηση.

Και να σας πω και τη δική μας εμπειρία στο λιμάνι του Πειραιά, ότι δημιουργείται πολλές φορές συμφόρηση σε ώρες αιχμής, κυρίως τις πρωινές ώρες που όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θέλουν να φύγουν περίπου την ίδια ώρα.

Για να μπορέσουμε να ικανοποιήσουμε αυτό το αίτημα θα πρέπει να έχουμε μεγαλύτερη χωρητικότητα, απ' ότι έχουμε αυτή τη στιγμή. Ήδη φτιάχνουμε καινούρια λιμενικά έργα. Αυτά τα έργα έχουν ένα κόστος, το οποίο κάποιος θα πρέπει να το πληρώσει.

Αυτή τη στιγμή βέβαια όσον αφορά το Πειραιά, είμαστε ελλειμματικοί στο επιβατικό λιμάνι και νομίζω ότι δημιουργούνται και διάφορες παρεξηγήσεις. Ερχονται πολλές φορές οι εταιρείες και λένε μα γιατί έβαλες αυτόν εκεί και γιατί όχι εμένα και θέλουμε την ίδια θέση όλο κ.λ.π.

Θα υπάρχει ένας μηχανισμός κατανομής αυτής της χωρητικότητας. Δεν ξέρω ποιός θα είναι αυτός ο μηχανισμός, θα μπορούσαμε να τις βγάλουμε στο πλειστηριασμό αυτές τις θέσεις και να τις μοιράζουμε με κάποιο τρόπο. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει κάποιο σύστημα.

Το σύστημα είναι εντελώς αυθαίρετο, είσαι εσύ, μετά έρχεται κάποιος άλλος, συνήθως το μαθαίνουμε την τελευταία στιγμή, ότι έρχεται ένα μεγάλο πλοίο της ANEK 200 μέτρα, το οποίο θα το βάλουμε όρθιο; Δεν ξέρω. Αλλά είναι ένα θέμα, το οποίο μέχρι στιγμής δεν έχει αντιμετωπιστεί και θα πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Όσον αφορά τα υπόλοιπα νομίζω, ότι θα πρέπει μέσα στους κανόνες του παιχνιδιού να διευκρινιστούν ορισμένα θέματα, σχετικά με το καθεστώς σύνθεσης του πληρώματος.

Η δική μου προσωπική γνώμη είναι ότι θα πρέπει η πολιτεία να μην εμπλέκεται καθόλου στο θέμα της ξενοδοχειακής σύνθεσης. Βέβαια υπάρχουν προδιαγραφές ασφαλείας, όσον αφορά το προσωπικό ασφαλείας που χρειάζεται, αλλά το πόσοι μάγειροι σαν συνάρτηση του τονάζ που είναι οι τρέχουσες νομοθεσίες και όλα αυτά, νομίζω, ότι δεν θα πρέπει να εμπλακεί.

Και όσον αφορά το όριο ηλικίας, νομίζω, ότι θα πρέπει να εναρμονιστούμε με τη διεθνή νομοθεσία. Ετσι και αλλιώς τα παλαιά πλοία δεν θα πληρούν τις καινούριες προδιαγραφές ασφαλείας που υπάρχουν και ούτε νομίζω θα επιζηήσουν κιόλας σε μια αγορά απελευθερωμένη.

Και νομίζω, ότι γενικά και αυτό βέβαια άπτεται και του δεύτερου θέματος, ότι η διαδικασία η σημερινή που υπάρχει στη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας, θα πρέπει να τροποποιηθεί ριζικά για να περάσουμε στο καινούριο σύστημα.

Αυτό είναι σε πολύ γενικές γραμμές, τα υπόλοιπα νομίζω, ότι μπορούμε να τα συζητήσουμε στη συνέχεια.

Δεν έθεσα καθόλου θέμα, Νο 2 δηλαδή, το καθεστώς των δημοσίων υπηρεσιών, γιατί είπατε ότι θα πρέπει να εστιαστούμε στο Νο 1, αλλά υπάρχει σαφής εξάρτηση του ενός ή του άλλου.

Δηλαδή, εάν αποφασίσει η πολιτεία, ότι αυτές οι α, β, γ, γραμμές είναι ελεύθερες οι υπόλοιπες δεν θα είναι ελεύθερες γραμμές και το θέμα είναι πώς και με ποιές προϋποθέσεις λειτουργούν οι υπόλοιπες γραμμές. Ετσι; Το ποιές είναι οι ελεύθερες γραμμές είναι κάτι το οποίο θέλει κάποια ανάλυση. Θα μπορούσαν να είναι αυτές που έχουν μεγάλη κίνηση, αλλά θα πρέπει να υπάρχει μια διαδικασία που να διαπιστωθεί ποιές είναι αυτές οι γραμμές, για τις οποίες υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Ψαραύτη εγώ νομίζω, ότι εφ' όσον θέλετε και είστε προετοιμασμένος, προχωρήστε στην ανάπτυξη χωρίς να θεωρήσετε ότι αποτελεί εμπόδιο ο χωρισμός σε δύο ενότητες. Και θα δούμε πάρα πέρα πώς θα το χειριστούμε το θέμα.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Εάν θέλετε μπορώ να σας πω και μερικά πράγματα, για το Νο 2.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καλύτερα. Εφ' όσον συνδέεται με αυτό, ναι.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Το πώς ορίζεται το δημόσιο συμφέρον. Εχω εδώ πέρα έναν ορισμό ο οποίος δεν είναι αναγκαστικά ο μόνος, αλλά θα μπορούσε να ήταν ο εξής ορισμός.

Η εξασφάλιση τακτικών, αξιόπιστων και προσιτών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ανάμεσα στη ηπειρωτική Ελλάδα και τα κατοικήσιμα νησιά της Ελλάδος, καθώς και σε επιλεγμένες πορθμειακές γραμμές, ώστε να εξασφαλίζονται η συνοχή, η κινητικότητα του ρυθμού και η οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας.

Εάν απελευθερωθούν όλες οι γραμμές είναι προφανές ότι δεν θα έχουμε αυτή την εξασφάλιση διότι ορισμένες γραμμές θα μπορούν να σταθούν στα πόδια τους και ορισμένες άλλες γραμμές αρκετές κατά τη γνώμη μου δεν θα σταθούν.

Στο Καστελόριζο κανένας δεν θέλει να πάει. Ακόμα και στη Σίφνο που πηγαίνουν το καλοκαίρι, το χειμώνα πιθανόν να μην θέλει να πάει κανένας. Το θέμα είναι πώς ρυθμίζεται αυτό.

Ο κανονισμός ο 3577 παρέχει τη δυνατότητα στο Υπουργείο να διασφαλίσει αυτό το στόχο μέσω του άρθρου 4, τις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, αλλά για να γίνει αυτό θα πρέπει να αλλάξει η διαδικασία έτσι όπως είναι τώρα. Η οποία έτσι όπως είναι τώρα, όλα τα δρομολόγια ανάμεσα σε όλα τα νησιά και την ηπειρωτική Ελλάδα, καθορίζονται από το ΥΕΝ.

Μερικά από αυτά τα δρομολόγια, μερικά από αυτά τα λιμάνια, οι πλοιοκτήτες οικειοθελώς τα πηγαίνουν, επειδή υπάρχει ζήτηση και εμπορικό ενδιαφέρον, άλλα όμως δεν τα θέλανε. Επομένως αυτό που γίνεται τώρα, είναι ότι το Υπουργείο δίνει στις ενδιαφερόμενες εταιρείες, σε αντάλλαγμα για ορισμένα νησιά τα οποία θέλει η εταιρεία να εξυπηρετεί και ορισμένα άλλα, τα οποία δεν θέλει.

Δηλαδή, θέλεις π.χ. τη Κρήτη, πάρε να πηγαίνεις και στους Φούρνους, ή ξέρω εγώ σε κάποιο άλλο λιμάνι, το οποίο δεν θα το έκανε ο πλοιοκτήτης οικειοθελώς.

Και το ερώτημα είναι εάν θα μπορούσε να συνεχιστεί ένα τέτοιο σύστημα και μετά το 2004. Η γνώμη μου είναι ότι δεν θα μπορούσε διότι αντίκειται στο πνεύμα του κανονισμού περί ελευθερίας, επομένως θα πρέπει να αλλάξει βασικά αυτή η διαδικασία.

Επίσης γνώμη μου είναι ότι το σημερινό σύστημα δεν διασφαλίζει αναγκαστικά το δημόσιο συμφέρον, διότι και σε ορισμένες περιπτώσεις οι ναύλοι δεν είναι τόσο προσιτοί, δηλαδή, είναι πιο ακριβοί απ' ό,τι θα ήταν σε ανάλογη απόσταση ξέρω εγώ στην Ιταλία και μερικές φορές, η ποιότητα των υπηρεσιών δεν είναι αυτή που θα ήταν εάν θα υπήρχε ο ανταγωνισμός. Δηλαδή, στη γραμμή της Ιταλίας είναι τα καλύτερα πλοία αυτή τη στιγμή. Εδώ βλέπουμε ότι τα πλοία δεν είναι τόσο καλά όσο εκεί πέρα.

Τώρα, το κεντρικό ερώτημα είναι πώς διαλέγουμε ποιές είναι γραμμές αυτές του δημοσίου συμφέροντος. Αυτό είναι θα έλεγα το κεντρικό ερώτημα που υπάρχει. Λιμάνια δημοσίου συμφέροντος είναι αυτά τα οποία δεν θα επέλεγε κάποιος, πλοιοκτήτης οικειοθελώς, σκεπτόμενος στενά το εμπορικό του συμφέρον.

Δηλαδή, κάποιος κρίνει, ότι δεν με συμφέρει στη Κίμωλο το χειμώνα, αλλά η πολιτεία κρίνει ότι η Κίμωλος πρέπει να εξυπηρετείται. Επομένως θα πρέπει να ενταχθεί στο σύνολο λιμένων δημοσίου

συμφέροντος, για να υπάρχει εξυπηρέτηση αυτού του νησιού, όπως και πολλών άλλων.

Πώς μπορεί να γίνει αυτή η διαδικασία; Νομίζω ανάποδα. Θα πρέπει πρώτα να εκδηλωθεί το ενδιαφέρον για τις ελεύθερες γραμμές, αλλά να υπάρχει μια εξασφάλιση ότι αυτό ενδιαφέρον είναι υπαρκτό και όχι υποθετικό, βάζοντας π.χ. κάποιες εγγυήσεις, ή εγγυητικές επιστολές. Και ανάποδα βλέποντας αφού ξέρουμε ποιό είναι το ενδιαφέρον, για οικειοθελή δρομολόγηση σε ορισμένα λιμάνια τα υπόλοιπα πόσο θέλει η πολιτεία να τα εξυπηρετήσει και με ποιιά συχνότητα και με ποιό στάνταρς εξυπηρέτησης.

Για τα λιμάνια αυτά, τα οποία θα πρέπει να προσδιοριστούν από το Υπουργείο, θα μπορούσαν να γίνουν διαγωνισμοί, όπου η πολιτεία θέτει ορισμένες προδιαγραφές εξυπηρέτησης αυτών των λιμανιών.

Π.χ. θέλω να εξυπηρετείται η Κίμωλος τρεις φορές την εβδομάδα, με ένα πλοίο, το οποίο έχει τα εξής ελάχιστα χαρακτηριστικά. Δηλαδή, προκηρύσσεται δημόσιος διαγωνισμός και θα συνάπτονται ορισμένες συμβάσεις για την εξυπηρέτηση αυτών των λιμανιών.

Θα υπάρχει δυνατότητα επιδότησης εάν υπάρχει αποδεδειγμένα ζημιά στη λειτουργία της γραμμής της δημόσιας υπηρεσίας και η προσωπική μου γνώμη, επειδή έχει ακουστεί και η άποψη, κάπου το διάβασα, σε κάποιο έγγραφο, ότι θα πρέπει να γίνεται η επιδότηση από επίναυλο στις ελεύθερες γραμμές, νομίζω, ότι ένας τέτοιος επίναυλος θα δημιουργούσε στρέβλωση του ανταγωνισμού σε αυτές τις ελεύθερες γραμμές και καλύτερα θα ήταν, η όποια επιδότηση αυτών των γραμμών, του δικτύου αυτών των δημοσίων υπηρεσιών να γίνεται από το κρατικό προϋπολογισμό.

Θα μπορούσαν επίσης να υπήρχαν ορισμένα κίνητρα σε αυτές τις εταιρείες ως επιδότηση επιτοκίων για δάνεια, για πλοία τα οποία ναυπηγούνται ή άλλα κίνητρα, αλλά θα πρέπει να γίνει με προσοχή, ούτως ώστε να μην υπάρξει στρέβλωση του ανταγωνισμού στις ελεύθερες γραμμές.

Αυτό έχω μέχρι στιγμής να πω. Νομίζω, ότι τα δυο θέματα είναι αλληλένδετα. Το έχω συζητήσει και με το κύριο Αλεξανδράτο και έχει γίνει μια μεγάλη συζήτηση και με το κύριο Σφηνιά και το κύριο Λεφάκη τη προηγούμενη βδομάδα. Υπάρχουν βέβαια ορισμένες διαφορές απόψεων, οι οποίες φαντάζομαι θα τις ακούσουμε στη συνέχεια. Δεν έχω τίποτε άλλο προς το παρόν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εάν τελειώσατε να συνεχίσει ο κύριος Αλεξανδράτος.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Δεν έχω να πω πολλά περισσότερα, γιατί όσοι έχουν διαβάσει του κυρίου Ψαραύτη και τις δικές μου εισηγήσεις δεν έχουμε σχεδόν διαφορές, καμία διαφορά.

Εγώ θα ήθελα να πω το εξής: Οτι η πολιτεία κατάφερε να πάρει αυτή τη καταληκτική ημερομηνία της άρσεως του καβοντάζ μέχρι την 31.12.2003, για εθνικούς σκοπούς κ.λ.π.

Εμείς τώρα αυτή τη στιγμή νομίζω, ότι πρέπει να προετοιμαστούμε σαν Έλληνες περισσότερο και να αρθεί το καμποντάζ μεταξύ των Ελλήνων.

Θα πρέπει να είναι ελεύθερα τα πράγματα ούτως ώστε να είμαστε προετοιμασμένοι, όταν αυτή η καταληκτική ημερομηνία έλθει να μην έχουμε να φοβηθούμε τίποτε. Σαν Έλληνες και σαν επιχειρήσεις, οι οποίες είναι εξειδικευμένες επάνω στην ακτοπλοΐα, στην επιβατηγό ακτοπλοΐα.

Δεν έχω να πω περισσότερα πράγματα. Πιστεύω πλέον να δίδεται η ευκαιρία στο κάθε ένα με ορισμένες προϋποθέσεις, που να θέλει να δρομολογήσει ένα πλοίο να εξυπηρετείται το επιβατικό κοινό, να έχουμε καλύτερες υπηρεσίες. Βέβαια να μην υπάρχει το κράτος από πάνω, το οποίο να είναι δεσμευτικό.

Όταν ζητάμε ελευθερία, ζητάμε ελευθερία σε διάφορα πράγματα. Και νομίζω, ότι είναι το κυρίως θέμα, ότι όταν ζητάμε να είναι μία ελεύθερη δρομολόγηση και έχει τις προϋποθέσεις αυτές, οι οποίες θα είναι μία μεγάλη εγγυητική επιστολή, για την τήρηση της ετήσιας διάρκειας της γραμμής. Θα πρέπει να μην υπάρχει παρεμβατισμός στο ναυτολόγιο, στα δρομολόγια, στην επάνδρωση, στο κανονισμό ενδιαίτησης επιβατών, τα οποία αυτά τα έχω γράψει.

Και επίσης στα λιμάνια, διότι τα πλοία πλέον έχουν αλλάξει, η νέα τεχνολογία είναι μαζί μας τώρα. Θα πρέπει να έχουμε σαν πολιτεία, να έχουμε δημιουργήσει τις προϋποθέσεις, να μπορούν και τα πλοία αυτά της νέας τεχνολογίας και όχι μόνο να είναι ασφαλή και να έχουν τις προϋποθέσεις, που πρέπει να έχουν από θέμα λιμενικής υποστηρίξεως.

Δεν θα ήθελα κύριε Πρόεδρε, περισσότερα πράγματα να πω. Εξ άλλου τα έχω δώσει εγγράφως και εάν υπάρχει καμία ερώτηση από τους συναδέλφους, πάνω σε αυτά θα είμαι σε θέση να θέσω μια απάντηση. Με κάλυψε και ο κύριος Ψαραύτης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ κύριε Αλεξανδράτο. Θα ήθελα μόνο να σας πω, ότι όταν μελετήσαμε τις εισηγήσεις, τη δική σας και του κυρίου Ψαραύτη, πράγματι δεν είδαμε να υπάρχουν αντιθέσεις, αλλά υπάρχουν ορισμένα θέματα, τα οποία εσείς έχετε υπερτονίσει και ορισμένα άλλα τα οποία έχει υπερτονίσει ο κύριος Ψαραύτης.

Στο σημείο αυτό εμείς έχουμε κάνει ένα πίνακα. Δεν ξέρω εάν έκανα το λάθος να μην το έχω δώσει στη γραμματεία και θα σας το δώσω τώρα και στους δύο, ώστε να δούμε εάν πρέπει να τονιστεί κάποιο θέμα.

Ρίξτε μια ματιά εάν θέλετε σε αυτό και εάν είναι κάτι που πρέπει να τονίσει ή ο άλλος, για να τελειώσουμε με αυτό.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Στο 4 του κυρίου Ψαραύτη, ότι δεν έχει άμεση σχέση με την απελευθέρωση, η χρέωση πρέπει να γίνεται ανάλογα με το κόστος της σχετικής υποδομής, πρόταση για δημιουργία (ENJOY ENVENSUS) με εταιρείες, για σύναψη συμβάσεων, για λειτουργία (TERMINATS). Και εγώ το γράφω δυνατότητα οργάνωσης TERMINATS με συμβάσεις.

Δηλαδή, είναι θέμα διαφοράς έκφρασης, η ουσία δεν είναι έτσι. Για εμένα έχει τελειώσει. Δεν βλέπω τίποτε από τη μεριά μου. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Χαλάς έχει το λόγο.

Ι.ΧΑΛΑΣ: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να τονίσω το εξής: Κατ' αρχήν δεν θα ήθελα να δώσω τη παραμικρή ένταση στη συζήτηση, αλλά η συζήτηση, όπως εξελίσσεται και ύστερα από τα χαρτιά τα οποία είδα, τις εισηγήσεις τόσο του κυρίου Ψαραύτη, όσο και του κυρίου Αλεξανδράτου, αλλά τώρα έχοντας και το χαρτί της ενώσεως εφοπλιστών, πιστεύω ότι κακώς καθόμαστε εδώ κύριε Πρόεδρε, θα έπρεπε να προετοιμάζουμε το κόσμο να βγει έξω από τα βαπόρια αυτή τη στιγμή. Απλά αυτό εισαγωγικά το λέω.

Και θέλω να σας πω το εξής: Ολόκληρη τη δεκαετία του '90, από το 1992 και μετά τόσο εμείς σαν Πανελλήνια Ναυτικής Ομοσπονδία, όσο και το κράτος σαν Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αυτό που προσπαθούσε να εξασφαλίσει ήταν οι όροι υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού μέσα στα πλαίσια της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας.

Και μέσα σε αυτά τα πλαίσια έχουμε κινηθεί προς όλες τις κατευθύνσεις και έχουμε πετύχει τουλάχιστον η επάνδρωση να έχει σχέση και να υπάγεται μέσα στη νομοθεσία του κράτους υποδοχής.

Τόσο ο κύριος Ψαραύτης, όσο και ο κύριος Αλεξανδράτος, αλλά και η ένωση μιλάνε για απελευθέρωση κάποιων καταστάσεων.

Το θεωρούμε απαράδεκτο, το θεωρούμε ότι πράγματι είμαστε εκτός πραγματικότητας, θεωρούμε ότι αυτή τη στιγμή βαλλόμεθα έσωθεν και θα πρέπει να βρούμε λύσεις μέσα σε αυτό το κομμάτι.

Θα ήθελα να πω εμάς, αυτό το οποίο θέλω να πω και θα σας το εξηγήσω και θα σας δώσω και τα χαρτιά μας, απελευθέρωση των θαλασσιών συγκοινωνιών, στο εσωτερικό των κρατών μελών της Ένωσης, πραγματοποιείται με βάση τις διατάξεις του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3577 του '92. Έτσι δεν είναι; Η κάνω λάθος γι' αυτό; Ερωτώ.

Αυτό σημαίνει ότι οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες με σημαίες της Ένωσης έχουν πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας μας. Αυτό θα πει το πλαίσιο αυτό που κινούμεθα.

Δεύτερο, πάγια θέση της ΠΝΟ, αλλά πάγια θέση και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι σήμερα, είναι ότι θα πρέπει σε καμία περίπτωση να οδηγήσει αυτό στη νόθευση των κανόνων υγιούς

ανταγωνισμού, πράγμα που προϋποθέτει, αλλά και επιβάλλει την εφαρμογή στα ανωτέρω πλοία των κανόνων του κράτους υποδοχής για όλα τα θέματα τα σχετικά με την επάνδρωση.

Σχετική στη προκειμένη περίπτωση είναι η παράγραφος, η διάταξη του άρθρου 3 της παραγράφου 2, του προαναφερθέντος κανονισμού, ο οποίος ορίζει, ότι για τα σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, αλλά όλα τα θέματα τα σχετικά με την επάνδρωση, εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους, το οποίο το κράτος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές. Κράτος υποδοχής.

Η έννοια της διάταξης αυτής, ειδικότερα σ' ότι αφορά τη διατύπωση όλα τα θέματα τα σχετικά με την επάνδρωση αφορά τόσο την οργανωτική σύνθεση, όσο και την εθνικότητα των ναυτικών που υπηρετούν στα πλοία που δεν πρέπει να είναι άλλοι από ευρωπαίοι και στην εφαρμογή των αντίστοιχων διατάξεων της νομοθεσίας.

Κατά συνέπεια κοινοτικής σημαίας πλοίο, το οποίο θα εκτελεί θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εσωτερικό της Ελλάδος, οφείλει να συμμορφώνεται με το σύνολο των διατάξεων της ελληνικής νομοθεσίας, που αφορούν την εθνικότητα των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων των κοινοτικών υπηκόων και την οργανική σύνθεση στην οποία ως γνωστό περιλαμβάνεται ολόκληρο το ξενοδοχειακό προσωπικό.

Δεν μπορείς κανείς να μας πει, ότι μέσα στο πλαίσιο της νομοθεσίας μας δεν υπάγεται το ξενοδοχειακό προσωπικό. Και θέλω να σας πω ιδιαίτερα σε αυτό το πράγμα, ότι πέραν από τις υπηρεσίες που προσφέρει στους επιβάτες το ξενοδοχειακό προσωπικό παίζει σπουδαίο ρόλο και στην ασφάλεια του πλοίου.

Αυτά όσον αφορά την επάνδρωση. Όσον αφορά πάντως τη διασφάλιση υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας των ακτοπλοϊκών πλοίων δεν μπορεί και δεν επιτρέπεται να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης.

Κατά συνέπεια απαιτείται διατήρηση των κανονισμών ασφαλείας, που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία με παράλληλη αναβάθμιση του περιεχομένου της σε τρόπο ώστε να διαθέτει η χώρα μας υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας των ακτοπλοϊκών πλοίων με ύστατο στόχο την ελαχιστοποίηση των πιθανοτήτων ναυτικού ατυχήματος. Συναφής με τα πάρα πάνω είναι και η παράμετρος της ηλικίας το πλοίου και η θέσπιση ηλικίας εξόδου του. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Μελέτης έχει το λόγο.

Γ.ΜΕΛΕΤΗΣ Κύριε Πρόεδρε, εκτός του ότι με έχει καλύψει πλήρως ο κύριος Χαλάς, αλλά επειδή εδώ είμαι σαν αναπληρωματικός του κυρίου Χαλά, αλλά και που εκπροσωπώ το 50% του πληρώματος του κάθε επιβατηγού πλοίου, δεν ξέρω εάν θα πρέπει να παραμείνω εδώ με το κύριο Χαλά, να συνεχίσω τη συζήτηση, γιατί θα πω τη κουβέντα του Ανδρέα Παπανδρέου, ότι το Αιγαίο δεν διαπραγματεύεται.

Ετσι, λοιπόν, δεν είναι και υπό διαπραγμάτευση η παραμονή των Ελλήνων ναυτικών, του προσωπικού των γενικών υπηρεσιών στα πλοία.

Εάν είναι δυνατόν λοιπόν, να καθόμαστε σε αυτό το τραπέζι να διαπραγματευτούμε πόσοι θα μείνουμε και πόσοι θα φύγουμε.

Λοιπόν, κάτω από τις προϋποθέσεις ότι υπάρχει μέσα στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας και η εκδίωξη των Ελλήνων ναυτικών από τα υπό ελληνική σημαία πλοία στον ελλαδικό χώρο, νομίζω, ότι η θέση η δική μας δεν είναι εδώ, αλλά είναι στο λιμάνι να προετοιμάσουμε το κόσμο εντός της εβδομάδος για τις απεργιακές κινητοποιήσεις, για τις οποίες δεν θα είμαστε υπεύθυνοι εμείς, αλλά κάποιοι άλλοι εισηγητές αυτού θέματος.

Και δεν είμαστε ούτε απεργιομανείς, ούτε θέλουμε να βάλουμε το κόσμο σε ταλαιπωρία. Ομως, εκεί μας σπρώχνουν αυτοί που μας σπρώχνουν, λοιπόν, ας προσέξουν και εάν δεν αφαιρεθεί από το διάλογο αυτό, του θεσμικού πλαισίου, η διαπραγμάτευση και η δρομολόγηση για το πόσοι μείνουμε. Να ξέρετε ότι εκεί θα κατευθυνθούμε. Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πριν δώσω το λόγο στο κύριο Ψαραύτη που πραγματικά θέλει να μιλήσει, θέλω να εκφράσω την απορία μου, για την ένταση που υπάρχει και γι' αυτές τις απειλές, γιατί είναι εκτός τόπου και χρόνου. Δηλαδή, δεν κατάλαβα τι θέλετε να πείτε και δεν κατάλαβα γιατί το λέτε αυτό το πράγμα.

Εάν αυτά που λέτε αφορούν την Επιτροπή, ή κάποια άλλη αρχή, πάλι δεν ταιριάζει, γιατί νομίζω πώς είναι οι παρατηρήσεις οι δικές σας, θα έπρεπε να γίνουν.

Κατ' αρχήν εκπροσωπείται η ΠΝΟ από το κύριο Χαλά, αλλά επειδή υπάρχει ευχέρεια αναπλήρωσης ή και συμπλήρωσης μιλάτε και εσείς. Αλλά δεν το βλέπω, δεν βλέπω κάποιο λόγο να έχετε τόσο μεγάλη ανησυχία και τόσο μεγάλη ένταση στη συζήτηση.

Ο κύριος Ψαραύτης έχει το λόγο.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Και εγώ μπορώ να πω, ότι εκπλήττομαι για την ένταση, εγώ εξέφρασα ορισμένες προσωπικές απόψεις και δεν θέλω να επιβάλλω αυτές τις απόψεις στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει ό,τι θέλει. Από εκεί και πέρα δικαίωμα του καθενός είναι να πει τη γνώμη του νομίζω. Εκτός και εάν δεν είναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Αλεξανδράτος έχει το λόγο.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Επειδή αναφέρθηκε το όνομά μου παίρνω το λόγο.

Εγώ δεν ζήτησα να κοπεί κανένας ναυτικός, αλλά εάν τα πλοία γίνουν διαφορετικά από σήμερα μέσα στο αεροπλάνο, δεν μπορούμε να έχουμε κουζίνα. Δυστυχώς η τεχνολογία θα μας πει να κάνουμε άλλα πράγματα. Δεν είπα να κοπεί κανένας ναυτικός, ούτε να χάσει κανένας ναυτικός τη δουλειά του κύριε Χαλά.

Και ξέρετε ότι έχω ιδιαίτερη ευαισθησία για τους ναυτικούς, γιατί από εκεί προέρχομαι, ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να καλωσορίσω και το κύριο Κουκουλόπουλο, ο οποίος είναι ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ και μέλος της Επιτροπής. Νομίζω πως έχει μελετήσει το φάκελο και θα παρακολουθήσει.

Ο κύριος Αντάπασης έχει το λόγο.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Κάποιες αποσαφηνίσεις κύριε Πρόεδρε. Στο πλαίσιο της συζήτησης που έχει τεθεί, αναγράφεται απελευθέρωση θαλάσσιων συγκοινωνιών.

Νομίζω, ακριβέστερα είναι να κάνουμε λόγο για απελευθέρωση των υπηρεσιών που λαμβάνουν χώρα στο πλαίσιο αυτό. Ποιές είναι οι απελευθερούμενες υπηρεσίες.

Αυτό είναι το ακριβέστερο και αυτό είναι και σύμφωνο και με τη Συνθήκη της ΕΟΚ, αλλά και με το κανονισμό. Αλλά αυτό δεν είναι τώρα το θέμα μου.

Ακριβώς γι' αυτό και από αυτά που άκουσα προηγουμένως ο κύριος Ψαραύτης έκανε αναφορά και στις λιμένες εξυπηρετήσεις. Θα περιληφθούν και αυτές οι υπηρεσίες, στις οποίες φαντάζομαι μπορεί να περιληφθούν και οι ρυμουλκικές υπηρεσίες λιμένος, ή μπορεί να είναι και οι πλοηγικές. Και αυτές είναι υπηρεσίες λιμένος, θα περιληφθούν και αυτές στο αντικείμενο της συζήτησης της επιτροπής;

Δεν αποκλείεται ανάλογα πώς θα ερμηνεύσει κανείς, πώς θα ερμήνευε κανείς το οικείο άρθρο της Συνθήκης για τη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών στη λέξη μεταφορική υπηρεσία, μπορούσε να περιλάβει κανείς και τις λιμενικές υπηρεσίες, τις λιμενικές, ή τις ρυμουλκικές ή τις πλοηγικές, οι οποίες αποτελούν, προετοιμάζουν είναι βοηθητικό της κύριας θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας.

Δεν αποκλείεται επίσης εάν κανείς το ερμηνεύσει σωστά, να τις θέσει αυτές εκτός και αυτές που θα υπαχθούν απευθείας πλέον στις γενικές διατάξεις της Συνθήκης. Και να θεωρηθούν δηλαδή, απελευθερωμένες. Είναι ένα θέμα το οποίο πρέπει να μας απασχολήσει αφού ετέθη. Το ένα θέμα είναι αυτό.

Να επισημάνω ένα άλλο θέμα, το οποίο ετέθη ιδίως από τη πλευρά του κυρίου Χαλά. Σκοπός της Επιτροπής αυτής δεν είναι νομίζω να τροποποιήσει το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο. Ούτε μπορεί και να το τροποποιήσει.

Δηλαδή, ό,τι και να πει αυτή η Επιτροπή ως υποθέσουμε, δεν μπορεί να τροποποιηθεί ο κανονισμός του '92, έτσι; Και επομένως όσον αφορά το θέμα του προσωπικού των πλοίων υπάρχει ένα καθεστώς και η ελληνική νομοθεσία έχει προσαρμοστεί όπως ξέρετε σε αυτό το καθεστώς. Έχουν εκδοθεί προεδρικά διατάγματα, που την έχουν προσαρμόσει.

Συνεπώς μέσα σε αυτό το πλαίσιο θα κινηθεί και εμείς δεν νομίζω, ότι η αποστολή μας είναι αυτή. Υπερβαίνει την εξουσία της Επιτροπής στο σημείο αυτό, η παρέμβασή της νομίζω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος έχει ζητήσει το λόγο.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Θα ήθελα να απαντήσω πάνω στα θέματα που ετέθησαν. Επειδή ήμουν τότε όταν δουλεύαμε αυτό το κανονισμό της ΕΟΚ, ένας από τους εκπροσώπους της Ελλάδος στην ομάδα εργασίας και ήμουν από τους ανθρώπους που φτάσαμε το 2004 την υπόθεση της ακτοπλοΐας έχω μια έτσι άποψη πάνω στο θέμα και θα παρακαλέσω.

Εδώ όμως θα πρέπει να κινηθούμε με βάση το πλαίσιο του κανονισμού. Το πλαίσιο του κανονισμού είναι δεδομένο σε αυτά τα ζητήματα που θέσατε, εάν θα πάτε στο άρθρο 2.

Στο άρθρο 2 ο Κανονισμός ο συγκεκριμένος γράφει τι είναι η υπηρεσία θαλασσιών μεταφορών και προσδιορίζει στη συνέχεια, τι εννοεί δηλαδή, ο νομοθέτης εδώ, ποιές είναι αυτές οι θαλάσσιες υπηρεσίες και πάει με παράγραφο α', β', γ' και τις εξειδικεύει.

Εάν λοιπόν, παρατηρήσαμε εκεί σαφέστατα είναι ένα το γεγονός, ότι αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, ή εμπορευμάτων. Σε καμία περίπτωση και παίρνει εδώ εκδοχή από ηπειρωτική σε νησιά, από νησιά σε ενδοχώρα κ.ο.κ.

Σε καμία περίπτωση λοιπόν, δεν αναφέρεται σε ρυμουλκικές πλοηγικές ή άλλες υπηρεσίες.

Αρα το λοιπόν, εδώ η συζήτηση νομίζω εάν μου επιτρέπεται, άποψη εκφράζω και εγώ, όπως και εσείς, αλλά είναι δεδομένα στοιχεία πλέον του κανονισμού, θα πρέπει να περιστραφεί κατά τη δική μου εκτίμηση και άποψη και με βάση τα δεδομένα του κανονισμού στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, προς νησιά. Από νησιά σε νησιά κ.ο.κ.

Σε καμία περίπτωση δεν θα πάμε στις δευτερεύουσες υπηρεσίες οι οποίες όμως σε καμία περίπτωση σαφέστατα δεν αποτελούν αντικείμενο εδώ του κανονισμού.

Η πλοηγική υπηρεσία, η υπηρεσία των ρυμουλκών είναι άλλες υπηρεσίες, οι οποίες δεν αντιμετωπίζονται κατά την έννοια νομίζω που θέλει να αντιμετωπίσει ο κανονισμός τα θέματα αυτά. Σας ευχαριστώ.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Εάν έθεσα το θέμα είναι επειδή ο κύριος Ψαραύτης αναφέρθηκε στις λιμένες, λιμενικές υπηρεσίες, έτσι λέτε στην εισήγησή σας.

Έχετε ένα κεφάλαιο που αναφέρεται στις λιμενικές υπηρεσίες. Μα, δεν είναι το θέμα μας εκεί. Είναι για να το αποσαφηνίσουμε.

Αν έθεσα το θέμα είναι ότι κύριε Αρχηγέ, το πρόβλημα απασχολεί τη θεωρία. Μολονότι ο κανονισμός και σωστά είπατε και οι προπαρασκευαστικές του εργασίες, δεν περιέχουν τίποτε, που να αναφέρεται στη ρυμουλκική, ή που να αναφέρεται στη πλοηγική και γενικά στις λιμένες υπηρεσίες. Ούτε οι προπαρασκευαστικές υπηρεσίες.

Επειδή όμως υποστηρίζεται από μια μερίδα της επιστήμης ότι η απαρίθμηση του άρθρου 2 παράγραφος 1 είναι ενδεικτική και δεν είναι περιοριστική, για το λόγο αυτό, θα μπορούσε να θεωρηθεί και έχει υποστηριχθεί από ορισμένους και στο πλαίσιο ακόμα, απ' ότι θυμάμαι ήταν όταν ήταν ο κύριος Μπλόνκ διευθυντής εκεί στις θαλάσσιες μεταφορές, ότι θα μπορούσε να υποστηριχθεί, ότι και αυτό το μέρος ως προπαρασκευαστικό της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών καλύπτεται.

Αυτό γιατί το κάνει; Αυτό το κάνει, για να δώσει και σε αυτό μια δυνατότητα έκδοσης ενδεχομένως ειδικού κανονισμού, διότι εάν δεν το υπαγάγεις εκεί, τότε εμπίπτει στις γενικές διατάξεις και επομένως με βάση τη νομολογία που υπάρχει, αυτές οι υπηρεσίες πρέπει να θεωρηθούν απελευθερωμένες.

Επομένως και το προνόμιο που ισχύει γι' αυτές πρέπει να θεωρηθεί καταργημένο. Αυτό είναι κάτι που θα πρέπει να αποσαφηνιστεί.

Εγώ δεν έχω αντίρρηση να μείνουμε στην άποψη, ότι ο κανονισμός αφορά μόνο τις υπηρεσίες μεταφορών, προσώπων, ή πραγμάτων και ιδίως από την ηπειρωτική Ελλάδα, ή στη νησιωτική. Αλλά όμως είναι ένα πρόβλημα. Και ενδεχομένως να γίνει αντικείμενο άλλης επιτροπής. Αλλά εάν αυτό συμβεί θα πρέπει να το κάνουμε εν συνειδήσει.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Ηδη στα πλαίσια της ΕΟΚ συγκεντρώνουν στοιχεία για άλλα θέματα, που είτε η εθνική νομοθεσία, είτε εν πάση περιπτώσει των κρατών μελών, αλλά είτε η κοινοτική νομοθεσία, δίνει προνόμια, ή δημιουργεί θέματα ειδικότερα που χρειάζεται εξέταση.

Σε εκείνο που θα ήθελα να συμφωνήσω και εγώ πάντως είναι ότι αντί για να λέμε θαλάσσιες συγκοινωνίες πρέπει να μιλάμε για υπηρεσίες. Αλλωστε αυτό είναι σαφέστατο και από το άρθρο 1 του κανονισμού.

Εκεί λέει απελευθέρωση θαλασσιών υπηρεσιών, αλλά αυτό είναι δευτερεύον θέμα, νομίζω είναι το πώς το λέει κανείς τώρα, εμείς όταν λέμε υπηρεσίες εννοούμε τις συγκοινωνίες.

Αλλά στο δεύτερο σκέλος επιτρέψτε μου, επειδή ήμουν και εγώ τότε στη συζήτηση ήταν σαφής η βούληση του νομοθέτη και γι' αυτό

άλλωστε υπήρξε ειδικότερη αναφορά για να μη γίνει παρεξήγηση όταν λέει ποιές είναι οι θαλάσσιες υπηρεσίες, αναγκάστηκε ο νομοθέτης στο άρθρο 2 να το αποσαφηνίσει με τις επί μέρους παραγράφους α', β' και γ' που πλέον σαφέστατα προσδιορίζει και τη βούλησή του. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Βολτής έχει τον λόγο.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Με αφορμή τις παρατηρήσεις του κυρίου Χαλά και του κυρίου Μελέτη, θα πρέπει να πω ότι η συζήτηση τελικά επικεντρώθηκε σε ένα νομικό θέμα, στην ερμηνεία του άρθρου 3 του κανονισμού.

Εάν θέλετε να την κάνουμε τώρα την κάνουμε, αλλά θα έπρεπε κύριε Χαλά νομίζω πρώτα να έχετε απόψεις νομικής υπηρεσίας δικής σας και μετά να παίρνετε θέση, διότι δεν έχει καμία σχέση η δέσμευση η νομική από το κανονισμό με διεκδικήσεις που ενδεχόμενα προβάλλετε σε αυτή την Επιτροπή.

Εδώ έχουμε μία δέσμευση σαφή, έχουμε εκφράσεις, που δίνεται η ερμηνεία τους στο άρθρο 1 των ορισμών του κανονισμού. Κάνει διακρίσεις για θαλάσσιες ενδομεταφορές, μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και είπαμε ποιές είναι αυτές και ποιές είναι οι δεσμεύσεις ως προς την επάνδρωση και επίσης κάνει διάκριση στις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένος σε νησιά, όπου επίσης καθορίζει πώς γίνεται η επάνδρωση.

Όσον αφορά το κανόνα της απελευθέρωσης δεν μπορούμε να πούμε τίποτε άλλο.

Ως προς την εξαίρεση εάν μπορούν να γίνουν προσαρμογές κατά τα αιτήματα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας αυτό είναι ένα άλλο θέμα.

Πάντως γεγονός παραμένει ότι υπάρχει ήδη νομική δέσμευση. Μπορεί να αλλάξει αυτό το πράγμα; Τι μπορείτε να πετύχετε μέσα στο πλαίσιο αυτών εδώ των ορισμών των νομικών δεσμεύσεων του άρθρου 3 να το δούμε. Εν πάση περιπτώσει αυτό ήταν επειδή επικεντρώσαμε τη συζήτηση στο άρθρο 3.

Γενικά κύριε Πρόεδρε εάν μου επιτρέπεται εν όψει των αναπτύξεων των εισηγήσεων δεδομένου ότι είχα κάνει και εγώ μια εισήγηση η οποία διανεμήθει, νομίζω, ότι μοιραία συγκλίνουμε όλοι στο ίδιο θέμα. Δηλαδή, κάπου ανάγλυφα έχουν ξεπηδήσει τα θέματα. Είναι ο κανόνας της απελευθέρωσης. Τέλειωσε, σε ποιό μέγεθος θα γίνει, πού μπορούμε να περιορίσουμε μερικά πράγματα και δεν μπορούμε, στο κανόνα. Και από εκεί και πέρα είναι η εξαίρεση, η χρήση της δημόσιας υπηρεσίας και το δημόσιο συμφέρον.

Νομίζω, ότι ως προς το κανόνα κάπου περιορισμένα είναι τα πράγματα και κατ' ιδίαν όπως αναφέρθηκαν από τις εισηγήσεις, οι

προϋποθέσεις απελευθέρωσης. Οι προϋποθέσεις απελευθέρωσης νομίζω, ότι να είναι, λέει ο κύριος Ψαραύτης η εταιρεία συνεπής κ.λ.π. Όλες αυτές θα υπάρχουν και θα εκπορεύονται από ένα πλαίσιο κανόνων δημόσιας τάξης, το οποίο θα εκφράζεται είτε από διεθνείς συμβάσεις, είτε από το Κοινοτικό Δίκαιο, τις γενικότερες διατάξεις της Συνθήκης, είτε από εσωτερικούς κανόνες δημόσιας τάξης, όπως είναι η επιθεώρηση κ.λ.π. των πλοίων.

Λοιπόν, αυτά πρέπει να τα βρούμε ένα - ένα. Εάν μας ενδιαφέρουν. Πάντως από μόνη της η απελευθέρωση θα έχει και κάποιες δεσμεύσεις, οι οποίες είναι από αυτούς τους κανόνες.

Το ίδιο νομίζω, ότι είναι και για τους ναύλους και για τις εκπτώσεις στους ναύλους. Εχουμε διατάξεις που προβλέπουν εκπτώσεις, ας πούμε πολεμιστές, άτομα με ειδικές ανάγκες κ.λ.π. Να μην πω ότι κάποτε που υπέπεσε στην αντίληψή μου το εύρος των εκπτώσεων, έτριβα τα μάτια μου. Δηλαδή, δεν πρέπει να υπάρχει κάποιος που να μη δικαιούται έκπτωση, όπως είδα στα ναυολόγια αυτά.

Εν πάση περιπτώσει νομίζω ότι και αυτές πρέπει να τις δούμε ως όρια των δυνατοτήτων, για να παρασχεθούν εκπτώσεις. Ποιές μπορούν να μείνουν και ποιές συμβιβάζονται με κοινοτικούς κανόνες και ποιές δεν συμβιβάζονται.

Κατά τα λοιπά και εγώ νομίζω, ότι η διάθεση θέσεων εργασίας, θέσεων στα λιμάνια, αυτό το πράγμα εάν έχουμε απελευθέρωση από τη πλευρά των ακτοπλόων, νομίζω, ότι και αντίστοιχη απελευθέρωση πρέπει να υπάρχει και από τη πλευρά ιδιαίτερα, με τη νομική μορφή των λιμανιών, να διαθέτουν και αυτοί με το οικονομικό όφελος τις θέσεις.

Είναι θέμα λοιπόν, αμοιβαίων συμφερόντων ιδιωτών και των ακτοπλόων και των εχόντων τη διαχείριση των λιμανιών. Των φορέων. Αυτά να πω και νομίζω πάντως γενική διαπίστωση είναι και από τη δική μου την εισήγηση ότι όλοι γυρίζουμε γύρω στο ίδιο θέμα. Ο κανόνας της απελευθέρωσης και η εξαίρεση στην οποία θα πρέπει να δώσουμε μια συγκεκριμένη υπόσταση και εάν εκεί εντοπιστούμε νομίζω, ότι θα γίνει πιο ευχερές το έργο της επιτροπής.

Χωρίς βέβαια με τέτοιες παρεμβάσεις, όπως ήταν και να μου επιτρέψει ο κύριος Χαλάς που είναι φίλος, ή συνδικαλιστικές απαιτήσεις που δεν μπορούν να προβάλλονται εδώ πέρα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Λεφάκης έχει το λόγο.

ΛΕΦΑΚΗΣ: Κατ' αρχήν θα ήθελα πάνω στην έννοια της απελευθέρωσης να κάνω μια επισήμανση, την οποία τουλάχιστον μέχρι στιγμής δεν την έχω ακούσει στην αίθουσα αυτή.

Με το υπάρχον καθεστώς, το υπάρχον νομικό πλαίσιο εν πάση περιπτώσει για την είσοδο στην ακτοπλοΐα ελληνικών πλοίων, δεν νομίζω, ότι υπάρχει θέμα απελευθέρωσης. Δηλαδή, δεν υπάρχει κάποια

απαγόρευση σε ελληνική εταιρεία να δρομολογήσει κάποιο πλοίο, κάτω από κάποιες συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Η απαγόρευση ουσιαστικά υπάρχει για κοινοτικά πλοία και η οποία λήγει 31.12.2003.

Αρα λοιπόν, νομίζω, ότι όταν θα μιλάμε για απελευθέρωση συζητάμε για την απελευθέρωση η οποία θα προκύψει στις 31.12.2003 και όχι για απελευθέρωση Ελλήνων πλοιοκτητών, για την είσοδο ή έξοδο στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, οι οποίες μέχρι στιγμής είναι ελεύθερες κάτω από κάποιες προϋποθέσεις, που αυτές είναι γνωστές, είναι η χορήγηση άδεια σκοπιμότητας και εν πάση περιπτώσει μια σειρά προϋποθέσεων που έχει βάλει μέχρι στιγμής το ελληνικό κράτος.

Θεωρώ λοιπόν, ότι προ των πυλών του 2004 καλούμεθα να δημιουργήσουμε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο ώστε να μπορούμε να βρεθούμε και απέναντι στη Κοινότητα και να ξεπεράσουμε το πρόβλημα της χορήγησης αδειών, ή των όποιων απαγορεύσεων που μπορεί αυτή τη στιγμή να δημιουργεί πρόβλημα και να δημιουργήσουμε ένα θεσμικό πλαίσιο, ώστε αυτό να λειτουργήσει και για τον Έλληνα πλοιοκτήτη, πιθανόν και μέχρι το 2004 και νωρίτερα δηλαδή και με το ίδιο θεσμικό πλαίσιο θα αντιμετωπιστεί και ο κοινοτικός μετά το 2004.

Η έννοια της ελεύθερης δρομολόγησης, η οποία ακούστηκε τουλάχιστον και από το κύριο Ψαραύτη και από το κύριο Αλεξανδράτο, επειδή μπήκε σε πολύ γενικές γραμμές, εγώ δεν ξέρω εάν κάνοντας περισσότερη συζήτηση εμφανίζαμε κάποιες απόψεις, αλλά η έννοια της ελεύθερης εισόδου σε οποιοδήποτε πλοίο σε ακτοπλοϊκή γραμμή χωρίς προϋποθέσεις, δεν ξέρω εάν θα μπορέσει να ευσταθήσει στα ελληνικά δεδομένα με την ιδιαιτερότητα που υπάρχει στο νησιωτικό μας σύμπλεγμα, το οποίο είναι γνωστόν, ότι είναι σημαντικό σε όλη την Ευρώπη.

Δηλαδή, δεν υπάρχει αντίστοιχο τέτοιο σύμπλεγμα νησιωτικό με χιλιάδες νησιά τα οποία πρέπει να συνδεθούν μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα και επομένως αυτό το στοιχείο δημιουργεί μια ιδιαιτερότητα, η οποία πρέπει να ληφθεί πάρα πολύ υπόψη σαν μοναδικό στοιχείο για την Ελλάδα.

Εάν βάζαμε γενικά την έννοια της ελεύθερης δρομολόγησης με ένα μοντέλο της γραμμής Ελλάδος, Ιταλίας εν πάση περιπτώσει, για να μιλήσουμε λίγο πιο συγκεκριμένα, για να μπορούμε να κατανοούμε και τις έννοιες, που εκεί πλέον οποιοσδήποτε μπορεί να δρομολογήσει ένα πλοίο για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα όποτε θέλει και να το αποδρομολογήσει με τον ίδιο τρόπο.

Φανταστείτε ότι στην ελληνική ακτοπλοΐα αυτό θα συνέβαινε για ένα διάστημα το πολύ 50 ημερών. Το ενδιαφέρον εν πάση περιπτώσει των Ελλήνων πλοιοκτητών από πλευράς εκμετάλλευσης είναι σε διάστημα 50 ημερών.

Όλοι οι πλοιοκτήτες εάν ήταν ελεύθεροι να σταματήσουν τα πλοία τους μετά τις 30.9 και έως την 1.6 θα το είχαν κάνει. Εάν δεν το κάνουν αυτή τη στιγμή αυτό, είναι διότι υπάρχουν οι δεσμεύσεις που έχουν απέναντι στο ελληνικό κράτος και γι' αυτό συνεχίζουν και λειτουργούν τα πλοία τους σε 9μηνη, ή 12μηνη βάση.

Μετά από όλα αυτά λοιπόν, όπως σας αναφέρουμε και το σημείωμα το οποίο έχουμε στείλει βέβαια λίγο καθυστερημένα σήμερα, δεν ξέρω εάν έχετε προλάβει να το διαβάσετε, εμείς κάνουμε κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις και θα σας τις πω έτσι λίγο επιγραμματικά.

Θεωρούμε ότι θα μπορούσαν οι γραμμές να χωριστούν σε δύο κατηγορίες, σε γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης και σε γραμμές δημόσιου συμφέροντος.

Σαν γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι είναι οι γραμμές που ενώνουν ηπειρωτικά λιμάνια. Που εκεί πλέον θα μπορούσαμε να μιλάμε για πλήρη απελευθέρωση με την έννοια ότι ο οποιοσδήποτε μπορεί να μπει όποτε θέλει, να λειτουργήσει όποτε θέλει και να φύγει όποτε θέλει, διότι εκεί δεν κινδυνεύουμε από την αποξένωση των λιμανιών αυτών, διότι υπάρχει πάντα και η κάλυψη του οδικού δικτύου.

Η δεύτερη κατηγορία των γραμμών του δημοσίου συμφέροντος, θεωρώ ότι θα πρέπει να είναι όλες οι συνδέσεις μεταξύ Ηπειρωτικής Ελλάδος και νησιωτικής Ελλάδος και των λιμανιών μεταξύ τους. Διότι εκεί υπάρχει πράγματι το πρόβλημα, ότι σε περίπτωση αδυναμίας κάλυψης των συγκοινωνιακών αναγκών, μιλάμε για αποξένωση των νησιών.

Στις γραμμές δημόσιου συμφέροντος, θεωρούμε ότι η είσοδος και η έξοδος των πλοίων, μάλλον η δρομολόγηση των πλοίων θα πρέπει να γίνεται κάτω από συγκεκριμένες προδιαγραφές. Μπορεί αυτό να μη λέγεται άδεια σκοπιμότητας, όπως λέγεται τώρα και να είναι με κάποια μορφή εκδήλωσης ενδιαφέροντος, που θα καταλήγει σε κάποια μορφή σύμβασης. Διότι έστω και εάν δεν το ομολογούμε, ακόμα και στην ελεύθερη δρομολόγηση είμαι σίγουρος, ότι εάν προχωρούσαμε τη κουβέντα και λέγαμε, ότι θέλαμε να δρομολογήσουμε κάποια πλοία στη γραμμή Πάρο - Νάξο - Ιο - Σαντορίνη, το πρώτο ερώτημα που θα έμπαινε αμέσως είναι για πόσο καιρό θα δρομολογηθεί το πλοίο αυτό. Και πόσο χρονικό διάστημα μέσα στο έτος θα λειτουργεί.

Διότι βεβαίως η πλοιοκτήτρια εταιρεία εάν την άφηνε κανείς ελεύθερη, θα το δρομολογούσε για τρεις μήνες. Και του χρόνου πάλι θα το έφερνε. Δεν θα είχε κανένα λόγο να δουλέψει τους υπόλοιπους εννέα μήνες, διότι είναι δεδομένο και αυτό τουλάχιστον είναι γνωστό και στις υπηρεσίες του Υπουργείου, ότι οι εννέα μήνες είναι παθητικοί. Οι τρεις μήνες είναι αυτοί οι οποίοι έχουν κάποιο ενδιαφέρον και οι οποίοι μπορούν και λειτουργούν το υπόλοιπο διάστημα.

Αρα λοιπόν, θα έμπαινε αυτομάτως η αναγκαιότητα του να μπει κάποια προδιαγραφή σε αυτό. Που αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει σύμβαση, σημαίνει κάποιους όρους.

Αρα, αρχίζουμε επομένως και δημιουργούμε πάλι κάποιους κανόνες και δημιουργούμε κάποιες προϋποθέσεις, με τις οποίες μπορεί να δρομολογηθεί ένα πλοίο, οι οποίες αυτές θα μπορούσαν να καταγραφούν σε μια σύμβαση.

Η προκήρυξη αυτή θα μπορούσε να είναι με συγκεκριμένες προδιαγραφές για τύπο πλοίου, ποιότητα πλοίου, ταχύτητα πλοίου, ηλικία πλοίου. Και το αποτέλεσμα του διαγωνισμού αυτού θα είναι στη κατάληξη μιας σύμβασης που θα υπογράφει μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του κράτους, η οποία βέβαια θα έχει συγκεκριμένες δεσμεύσεις και σίγουρα μία από τις δεσμεύσεις αυτές θα πρέπει να είναι η εγγύηση των καλών όρων της σύμβασης, όπως τελικά συμβαίνει σε οποιοδήποτε έργο, το οποίο αναλαμβάνει κάποιος ιδιώτης.

Διότι το να γίνει δρομολόγηση και η οποιαδήποτε εταιρεία να φύγει πολύ πριν του χρόνου που τις έχει δοθεί στη σύμβαση, ή να αλλάξει τα δεδομένα στη σύμβαση, αυτό σίγουρα μετά θα αρχίσει να δημιουργεί προβλήματα στην εξυπηρέτηση των νησιών.

Αρα λοιπόν, θεωρούμε ότι αυτό θα πρέπει να καλύπτεται από μία εγγυητική επιστολή και μάλιστα τέτοιου ύψους, παρ' ότι δεν το αναφέρουμε εδώ, αλλά μπορώ να σας το πω, ώστε το ποσό της εγγυητικής επιστολής εάν χρειαστεί να καταπέσει, να μπορεί να καλύψει για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα, που έχει υπογραφεί η σύμβαση τη ναύλωση από το κράτος ενός πλοίου.

Ετσι, με αυτό τον τρόπο δηλαδή, θεωρούμε ότι μπορεί να αποφευχθεί ο κίνδυνος ώστε κάποια νησιά να μείνουν χωρίς πλοία.

Επίσης θεωρούμε πολύ σημαντικό το ότι ο νεοεισερχόμενος σε μια γραμμή θα πρέπει να καταβάλλει ένα σημαντικό ποσό υπέρ του NAT και αυτό το βάζουμε για τον εξής λόγο που είναι σε συνδυασμό με την εγγυητική επιστολή.

Θα πρέπει οι εταιρείες οι οποίες θα μπουνε στο χώρο αυτό να είναι υγιείς εταιρείες και για να είναι μία εταιρεία υγιής το πρώτο στοιχείο είναι η οικονομική της ευρωστία, ώστε να μην έλθει για ένα χρονικό διάστημα τριών μηνών του καλοκαιριού και από εκεί και πέρα εξαφανιστεί.

Και μέσα στο πλαίσιο αυτό των συμβάσεων, νομίζω, ότι θα υπάρχει η δυνατότητα, αφού γίνει πρώτα μια λεπτομερέστατη μελέτη των ακτοπλοϊκών συνδέσεων, αυτό είναι βασική προϋπόθεση, ώστε να καταγραφούν όλες οι ακτοπλοϊκές μελέτες. Ηδη, αυτό γίνεται τώρα με την Επιτροπή. Να καταγραφούν όλες οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις, να καταγραφούν όλες οι ανάγκες. Να γίνει ένας διαχωρισμός των συνδέσεων σε τρεις κατηγορίες, σε κύριες δευτερεύουσες και άγονες γραμμές και

θεωρούμε ότι στις συμβάσεις αυτές, μάλλον στις προκηρύξεις αυτές, θα μπορούσαν να προκηρυσσονται γραμμές και από τις τρεις αυτές κατηγορίες, έτσι ώστε ο συμμετέχων να υποχρεούται να εξυπηρετήσει και τις τρεις αυτές γραμμές. Δηλαδή, να το πω λαϊκά, μαζί με το φιλέτο να πάρει και το κόκαλο.

Έτσι, με το φιλέτο αυτό δεν θα υπάρξει και η αναγκαιότητα της επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού.

Αυτές όλες είναι οι σκέψεις οι δικές μας τουλάχιστον ξέροντας τις ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου και τα στοιχεία της εκμετάλλευσης του νησιωτικού χώρου. Διότι η ιδιαιτερότητα είναι γνωστή σε όλους, ότι έχουμε πάρα πολλά νησιά, αλλά τα στοιχεία της εκμετάλλευσης δυστυχώς δεν είναι γνωστά σε όλους.

Εμείς έτσι θεωρούμε, ότι πρέπει κατά κάποιο τρόπο να δομηθεί το καινούριο θεσμικό πλαίσιο.

Από την άλλη μεριά και αυτή είναι η πρόταση η δική μας, εάν τελικά καταλήξουμε η Επιτροπή, ή τελικά και ο Υπουργός, ο οποίος θα έχει τον τελευταίο λόγο, να αποφασιστεί ένα σύστημα τελείως ελεύθερης δρομολόγησης, μπαίνω όποτε θέλω, βγαίνω όποτε θέλω, δουλεύω όσο θέλω, εξυπηρετώ όσο θέλω και στη περίπτωση αυτή, εμείς δεν θα είμαστε αντίθετοι, αλλά με κάποιες προϋποθέσεις.

Η απελευθέρωση αυτή έτσι όπως την ανέφερα να είναι σε γενική κλίμακα.

Και εδώ θα συμφωνήσω και με τους προλαλήσαντες, ότι σε αυτή τη περίπτωση η απελευθέρωση πρέπει να φτάνει και στο ναυτολόγιο, να φτάνει στη κατάργηση των υπέρ τρίτων κρατήσεων, να φτάνει στην ελεύθερη διαχείριση του πληρώματος και όσο πάλι αυτό θα στενοχωρήσει τον αγαπητό μου κύριο Χαλά, παρ' όλο που εμείς σας λέω και σας το τονίζω για να μη παρεξηγηθείτε, ότι δεν το πρεσβεύουμε στη πρότασή μας, αυτό το βάζουμε στην εναλλακτική λύση της πλήρους απελευθέρωσης. Αυτό για να γίνει σαφές.

Οπότε στη περίπτωση αυτή, οπότε ο καθένας μπορεί να κανονίσει το κόστος λειτουργίας του, εφ' όσον είναι ελεύθερη η διαχείριση του πλοίου του, μπορεί να κανονίσει και το κόστος λειτουργίας του. Εκεί πλέον δεν θα είχαμε και εμείς αντίρρηση. Δεν ξέρω πόσο μπόρεσα να σας δώσω την εικόνα που ήθελα. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Κασσιμάτης έχει το λόγο.

Γ.ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Εκπροσωπώντας την ελληνική επιχειρηματικότητα, σαν Πρόεδρος της Ενώσεως Επιμελητηρίων Ελλάδος, θα ήθελα να σας πω ότι βρισκόμαστε σε μία δύσκολη θέση από άποψη χρόνου, το είχα τονίσει άλλωστε, να έχουμε απαντήσεις από 59 επιμελητήρια-της χώρας.

Ο πρώτες βέβαια απαντήσεις και οι πρώτες παρατηρήσεις ήλθαν μόλις χθες και γι' αυτό δεν σας έχουμε στείλει κάποια εισήγηση.

Πριν όμως σας πω για τις παρατηρήσεις θα ήθελα να ενημερώσω τους αγαπητούς συναδέλφους και εσάς, ότι η Ένωση Νησιωτικών Επιμελητηρίων της Ευρώπης, η οποία συνεδριάζει δύο φορές το χρόνο και η τελευταία γενική της συνέλευση έγινε στη Σαρδηνία έχει σαν στόχο την ισόρροπη ανάπτυξη της νησιωτικής Ευρώπης με την ηπειρωτική Ευρώπη.

Μέσα σε αυτά τα πλαίσια και βάση και των διατάξεων, κανονισμών και από τις ντιρεκτίβες, συνάγεται ότι η ισόρροπη ανάπτυξη ειδικότερα σε μας που η νησιωτική Ελλάδα είναι πολύ μεγάλη, της νησιωτικής λοιπόν, Ευρώπης με την ηπειρωτική Ευρώπη κατά κύριο λόγο έχει τις μεταφορές και κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές.

Έχουμε πάρα πολλές φορές και με το Πανεπιστήμιο του Αιγαίου μελέτες οι οποίες έδειξαν ότι είναι πολύ δύσκολο έως ακατόρθωτο να υπάρχει τουλάχιστον στον ελλαδικό χώρο μια ανάπτυξη, η οποία θα κρατήσει το πληθυσμό της νησιωτικής χώρας, εκεί που γεννήθηκε.

Ετσι λοιπόν, σήμερα με αυτή την ευκαιρία που μας δίδεται για την απελευθέρωση των θαλασσιών υπηρεσιών όπως ακούστηκε, για μας και για την επιχειρηματικότητα της νησιωτικής Ελλάδας, το Νο 1 σε αυτό που πάμε να δημιουργήσουμε είναι το θέμα κόστος.

Ένα κόστος το οποίο είναι απαγορευτικό εάν σκεφτείτε ότι σε ευτελούς αξίας προϊόντα, το κόστος πολλές φορές, της μεταφοράς καλύπτει το κόστος του προϊόντος.

Σκεφτείτε ότι αυτό το μπουκάλι το νερό, που έχει 200 δρχ. προτεινόμενη τιμή πώλησης στους Λειψούς έχει 200 δρχ. κόστος για να φτάσει. Και ίσως και στους Φούρνους και ίσως και σε μικρότερα συμπλέγματα ελληνικών νησιών.

Θα ήθελα να σας τονίσω για μία ακόμα φορά, ότι πέραν το ότι θα πρέπει να δούμε μαζί το ποιό είναι το κόστος και εάν είναι απαγορευτικό ή όχι, παράλληλα θα πρέπει να δούμε και τις υπηρεσίες τις προσφερόμενες σήμερα και τις υπηρεσίες που θα προσφερθούν αύριο.

Ένα άλλο σημείο το οποίο θα ήθελα να τονίσω είναι ότι η απελευθέρωση των θαλασσιών συγκοινωνιών υπηρεσιών, δεν σημαίνει και ασυδοσία.

Εμείς δεν θα δεχτούμε δηλαδή, σε καμία περίπτωση να φτάσουμε σε μία, ή μάλλον να δούμε πώς μπορούμε να προστατεύσουμε από αισχροκέρδεια τον επιχειρηματικό κόσμο. Έχουμε συμπτώματα τα τελευταία χρόνια πολύ άσχημα στα θέματα και στα κόστη μεταφοράς. Νομίζω, ότι όλοι έχουμε γίνει κοινωνοί του γεγονότος.

Εκείνο λοιπόν, που θα παρακαλούσα πολύ είναι να την βλέπαμε την απελευθέρωση αυτή των υπηρεσιών έστω και στο στενό πλαίσιο, όπως ετέθη αυτών καθαυτών των συγκοινωνιών, των θαλασσίων συγκοινωνιών από θέμα κόστους.

Επιφυλάσσομαι να σας στείλω κάποιο σημείωμα και με άλλα δευτερευούσης σημασίας θέματα, που θίγουν κυρίως τη νησιωτική Ελλάδα και τα επιμελητήρια της νησιωτικής Ελλάδας, τόσο από τη Κρήτη, όσο και από τα μικρότερα νησιά, αυτά της Σάμου, των Κυκλάδων κ.λ.π.

Επίσης κύριε Πρόεδρε θα ήθελα να παρακαλέσω σε κάθε εισήγηση την οποία μας στέλνουν οι αγαπητοί συνάδελφοι και για καλύτερη κωδικοποίηση ή εάν θέλετε καλύτερη συζήτηση να υπάρχει ένα περιληπτικό σημείωμα της μιας σελίδας των θέσεων έστω επιγραμματικά, ότι εμάς η θέση μας είναι αυτή κ.λ.π. Διότι το σύντομο χρονικό διάστημα το οποίο μεσολαβεί από τη μία συνεδρίασή μας στην άλλη και αυτή την εποχή ειδικά δεν έχουμε τη πολυτέλεια από τη μια να λαμβάνουμε από τους δικούς μας και να προσπαθούμε να κωδικοποιήσουμε τα πράγματα και από την άλλη να έχουμε αρκετές σελίδες που με πολύ κόπο βέβαια έχουν κάνει τόσο ο κύριος Αλεξανδράτος, όσο και ο κύριος Ψαραύτης.

Καλό θα είναι λοιπόν, να υπάρχουν έτσι επιγραμματικά στη πρώτη σελίδα, στο εισηγητικό εάν θέλετε, οι θέσεις πιο περιληπτικά.

Αυτά ήθελα να σας πω με τη σκέψη πάντοτε, ότι ερχόμαστε και είμαστε κοντά στην επιτροπή να βοηθήσουμε εποικοδομητικά και όχι αρνητικά και ποτέ συνδικαλιστικά από μας τουλάχιστον. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Αντάπασης έχει το λόγο.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Ηθελα μόνο να αποσαφηνίσουμε ένα θέμα. Νομίζω, ότι ο κύριος Χαλάς από τη πλευρά των ναυτικών που έθεσε το θέμα, ίσως λίγο φορτισμένος δεν το αποσαφηνίσει πλήρως. Εάν σας κατάλαβα καλά.

Οντως και από αυτή την άποψη θα πρέπει να το δούμε. Χρειάζεται μια συγκεκριμενοποίηση του Κανονισμού. Και ίσως θα πρέπει να υπάρχει κάτι στο θέμα, το ποιά θα είναι τα πληρώματα στη χώρα υποδοχής. Τι προβλέπει η χώρα υποδοχής για τα πληρώματα.

Τι θέλω να πω με αυτό. Σε εκείνο που θα πρέπει να εμμείνουμε πολύ ως επιτροπή και ως κράτος μέλος, είναι ότι θα πρέπει να μείνουμε πολύ στη σημαία του κράτους μέλους. Δηλαδή, το πλοίο που θα έρχεται εδώ, πρέπει να φέρνει τη σημαία κράτους μέλους.

Αλλά επειδή υπάρχουν κάποιες τάσεις τροποποίησης και οι οποίες κάνουν λόγο για εγκατάσταση και όχι για σημαία, γι' αυτό ίσως θα πρέπει να εμμείνουμε σε αυτό. Ενα είναι αυτό.

Το δεύτερο είναι ότι υπάρχουν πλοία που φέρνουν τη σημαία δεύτερου νηολογίου κράτους μέλους. Ετσι; Π.χ. ξέρω εγώ στη Γαλλία είναι το νηολόγιο των νήσων ΓΚΕΡΓΚΕΛΕΝ, λέω ένα παράδειγμα.

Αυτά τα πλοία λειτουργούν, έχουν πιο φθηνό κόστος προσωπικού. Αυτά τα πλοία θα μπορούν να κάνουν ενδομεταφορές; Με αυτό το πιο φθηνό κόστος προσωπικού που έχουν που το προβλέπει η σημαία του κράτους μέλους της ΕΟΚ;

Κατ' αρχήν πρέπει να απαντήσει κανείς αρνητικά. Αλλά επειδή δεν μπορούμε να στηρίζουμε τη νομοθετική πολιτική, στον ερμηνευτή του Δικαίου θα πρέπει να πάρουμε θέση. Από αυτή την άποψη λοιπόν, είναι ένα πρόβλημα, το οποίο θα πρέπει να μας απασχολήσει.

Και εν πάση περιπτώσει θα πρέπει να απαιτήσουμε ότι σε όσα πλοία φέρουν τη σημαία εδαφών εξαρτημένων από κράτος μέλος της ΕΟΚ, πρέπει σε αυτά τα πλοία να εφαρμόζεται η κοινοτική νομοθεσία. Αλλιώς θα πρέπει να αποκλείονται χωρίς καμία συζήτηση. Ένα είναι αυτό το θέμα που θέλω να επισημάνω κύριε πρόεδρε.

Δηλαδή, το βάζω σαν μία γραμμή εμμονής στη σημαία κράτους μέλους της ΕΟΚ και η οποία θα περιλαμβάνει και τα νηολόγια όπως τα λέμε. Τα δεύτερα νηολόγια.

Μία μικρή επίσης επισήμανση αναφέρεται στο εξής: Όπως έχει τροποποιηθεί το άρθρο 5 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού δικαίου με το Π.Δ. 11 του 2000, αυτό το Π.Δ. αξίωσε μεταξύ άλλων να ασκείται η διαχείριση του πλοίου από την Ελλάδα και στην οποία θα είναι εγκατεστημένος εκπρόσωπος εγγυητής και διαχειριστής.

Αυτό το διάταγμα βάζει όρους πολύ πιο σοβαρούς για τη νηολόγηση ενός πλοίου στη χώρα απ' ότι έρχεται η Κοινοτική Νομολογία, για την άσκηση ή δραστηριότητα στην Ελλάδα.

Δηλαδή, η κοινοτική νομολογία τι έλεγε; Για να ασκήσεις στην Ελλάδα μια δραστηριότητα ναυτιλιακή θα πρέπει να έχεις δευτερεύουσα εγκατάσταση στην Ελλάδα.

Αυτή η δευτερεύουσα εγκατάσταση είναι λιγότερο επαχθής από του άρθρου του νέου διατάγματος. Και που οδηγεί αυτό; Οδηγεί στο ότι θα έχουμε άσκηση δραστηριοτήτων από πλοία κρατών μελών εδώ, τα οποία πριν βγει το διάταγμα, θα έπρεπε να εγγραφούν στο ελληνικό νηολόγιο. Τώρα, όμως δεν θα γράφονται. Αυτό σαν μία γενική παρατήρηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Γκουλούσης έχει το λόγο.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Θα ήθελα να κάνω μια γενική παρατήρηση, η οποία αφορά τα λεχθέντα από όλους.

Εδώ τα καθήκοντα της Επιτροπής διαγράφονται από την απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και είναι να προσδιορίσουμε τις κατευθυντήριες γραμμές που θα διέπουν το θεσμικό πλαίσιο των θαλασσίων συγκοινωνιών.

Επομένως νομίζω τώρα, ότι το να επεκτεινόμεθα, άκουσα ερμηνείες διαφόρων διατάξεων του Κανονισμού. Κατ' αρχήν δεν ανήκει ούτε στην Επιτροπή μας, ούτε στην ελληνική διοίκηση η ερμηνεία ενός Κανονισμού. Αυτή ανήκει στο δικαστήριο των Κοινοτήτων κατ' αρχήν.

Επανερχόμενος στα καθήκοντα της Επιτροπής, όπως αυτά λέω διαγράφονται στην απόφαση του κυρίου Υπουργού, νομίζω ότι θα πρέπει περιοριστούμε σε δύο πράγματα. Στο κανόνα, δηλαδή, στην απελευθέρωση, στην έννοια της απελευθέρωσης και δεύτερο, στην εξαίρεση, δηλαδή, στις συμβάσεις του άρθρου 4 και στις υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας. Αυτά είναι αυτά τα οποία θα πρέπει να μας απασχολήσουν.

Δεν θα πρέπει να επεκταθούμε όπως έγινε μέχρι τώρα και εγώ είμαι νομικός και θα μπορούσα να μπω στο πειρασμό να αρχίσω τις ερμηνείες και να πω τις απόψεις μου σε αυτά που ελέχθησαν, τις νομικές, αλλά δεν νομίζω, ότι είναι μέσα στις αρμοδιότητες της Επιτροπής.

Νομίζω, ότι πρέπει να περιοριστούμε επαναλαμβάνω στην έννοια της απελευθέρωσης και στην έννοια, ή μάλλον στο κανονισμό κατευθυντηρίων γραμμών εάν θέλετε, εφαρμογής του άρθρου 4.

Το άρθρο 4 επίσης μας περιορίζει. Δηλαδή, τα κράτη δεν μπορούν να συνάψουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλλουν υποχρεώσεις, παρά μόνο μέσα στα πλαίσια του κανονισμού και δη στο άρθρο 4.

Η παράγραφος 2 αυτού του άρθρου ορίζει ρητά πού τα κράτη μέλη μπορούν, ή μάλλον τι μπορούν τα κράτη μέλη να ζητήσουν, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επαναλαμβάνω λοιπόν, ότι η Επιτροπή μας πρέπει να περιοριστεί σε αυτά τα δύο πράγματα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Βόλτης έχει το λόγο.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Και εγώ για να συμπληρώσω αυτό το περίγραμμα που λέει ο κύριος Γκουλούσης, βλέπω ότι γίνεται χρήση του όρου στις εισηγήσεις ενσωμάτωσης κ.λ.π.

Πρέπει να αντιληφθούμε μπροστά σε ένα πλέον εκτεθειμένο δίκαιο του κανονισμού. Δεν είναι θέμα ενσωμάτωσης, είναι θέμα εφαρμογής του.

Και γι' αυτό όπως είπε ο κύριος Γκουλούσης θα πρέπει να δούμε με βάση το κανόνα της απελευθέρωσης ποιές είναι οι κατευθυντήριες γραμμές και νομίζω, ότι όλα έχουν τεθεί. Με τις εισηγήσεις του κυρίου Ψαραύτη, του κυρίου Αλεξανδράτου και τις παρατηρήσεις του κυρίου Σφηνιά όλα τα θέματα έχουν τεθεί. Μπορούμε να τα επιλέξουμε και να τα μορφοποιήσουμε πλέον σε κανόνες.

Και δεύτερο την εξαίρεση. Εκεί έχουμε τις δυνατότητες να κάνουμε με βάση τη δική μας ιδιαιτερότητα, τα πολλά νησιά και ενδεχόμενα, δεν ξέρω εάν υπάρχει περιθώριο επίκλησης που είναι έργο πλέον της Επιτροπής των διατάξεων αυτών που λέει ο Κανονισμός, για σοβαρές διαταραχές της εσωτερικής αγοράς μεταφορών.

Αυτά τα πράγματα όμως δεν είναι της Επιτροπής, νομίζω, ότι όπως και άλλα που εθίγησαν θα έπρεπε να τεθούν στο πλαίσιο παρατηρήσεων στην Επιτροπή για ενδεχόμενη νέα ρύθμιση και τίποτε άλλο.

Και το επαναλαμβάνω αυτό. Έχουμε ένα κανονισμό, δεν είναι θέμα ενσωμάτωσης, δεν υπάρχουν δεσμευτικές διατάξεις και θέτουμε εν όψει όλων όσων έχουν ήδη λεχθεί τις κατευθυντήριες γραμμές της απελευθέρωσης και των αναθέσεων γραμμών δημοσίου συμφέροντος.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Δεν πρέπει να είναι θέμα προσαρμογής του εθνικού καθεστώτος;

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Δεν είναι θέμα προσαρμογής και απ' ότι είπατε προηγουμένως, πάλι θερμά ερμηνευτούν του Δικαίου είναι όλα τα θέματα.

Δεν είναι θέμα της Επιτροπής, είναι θέμα ερμηνείας του Κανονισμού και Εφαρμογής του Κανονισμού από το Δικαστήριο πλέον.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Το πρόβλημα εάν το έχω αντιληφθεί καλά είναι ότι εμείς καλούμεθα να κάνουμε κάποιες κατευθυντήριες γραμμές προσαρμογής του εθνικού καθεστώτος του δικού μας στο κανονισμό. Γιατί ο Κανονισμός υπάρχει. Ούτε ερμηνεία θα κάνω του Κανονισμού, ούτε μπορώ να τον τροποποιήσω και είναι και αμέσως εφαρμοστέος, έτσι;

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Θα προτιμούσα αντί προσαρμογής να έλεγα συμμόρφωσης άμεσης.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Τώρα, όπως θέλετε πείτε 'το. Αλλά έχουμε κάποια άρθρα του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που αφορούν την ακτοπλοΐα και όλα αυτά. Και αυτά δεν θα κάνουμε κάποιες βασικές γραμμές πώς θα προσαρμοστούν;

Διότι όλες οι χώρες έχουν κάνει αντίστοιχες νομοθεσίες προσαρμογής. Οχι όλες, ξέρω εγώ αυτές που έχω υπόψη μου. Η Ισπανία π.χ. αντίστοιχες προσαρμογής και αυτές οι νομοθεσίες που τις προσαρμόζουν.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Να κλείσω επειδή το θέμα της Ισπανίας και το αντιμετώπισα στην εισήγησή μου.

Πράγματι η πιο συγγενής περίπτωση θα έλεγα μέχρι τώρα είναι αυτή. Ηδη, όμως η Ισπανία έχει αντιμετώπισει και από πλευράς του Κανονισμού πρόβλημα και έχει τεθεί προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και είναι υπό τη κρίση της Επιτροπής, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ως αμφίβολης νομιμότητας ορισμένες ρυθμίσεις.

Και επειδή έτερος εξ' ετέρου σαφώς νομίζω, ότι εγώ δεν είχα τις πηγές, πράγματι το καθεστώς του διατάγματος που ορίζει τα των

ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της Ισπανίας θα πρέπει να το δούμε, να έχουμε το κείμενο, για να δούμε πού μπορούμε να το μεταφέρουμε και πού δεν μπορούμε να το μεταφέρουμε εν όψει των ήδη υπάρχουσών αμφιβητήσεων. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Γκουλούσης σας παρακαλώ.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Είναι νομικό το θέμα, μεταξύ των νομικών. Πράγματι στη περίπτωση εκδόσεως κανονισμού δεν τίθεται θέμα προσαρμογής της εθνικής νομοθεσίας, αυτό τίθεται όταν έχουμε Οδηγία. Οπου τα κράτη μπορούν να παίξουν λίγο.

Ο Κανονισμός εφαρμόζεται αμέσως. Εάν υποτεθεί ότι αυτή τη στιγμή ή και το 2004 διατηρούνται εν ισχύ οι διατάξεις του Ελληνικού Δικαίου που αντίκεινται στο Κανονισμό, αφ' εαυτών, αυτές δεν εφαρμόζονται. Ας τις διατηρήσουμε.

Ίσως για τη νομική σαφήνεια θα έπρεπε να καταργηθούν ορισμένες διατάξεις, οι οποίες αντίκεινται στο Κανονισμό. Αλλά αυτό δεν απαιτείται απαραίτητως. Ο Κανονισμός εφαρμόζεται αμέσως. Δηλαδή, από τη 1η Ιανουαρίου του 2004 ό,τι και να κάνουμε, ό,τι και να νομοθετήσουμε θα εφαρμόζεται ο Κανονισμός. Και εάν διατηρούμε διατάξεις αντίθετες, δεν μπορούν να εφαρμοστούν αυτές. Είναι σαφές. Ευχαριστώ.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Θέλω να πω το εξής: Ναι, βεβαίως και το είπα και είναι ο Κανονισμός αμέσως εφαρμοζόμενος, δεν έχει καμία αμφιβολία, αλλά ο κανονισμός παρέχει πάντοτε δυνατότητα να ψηφιστεί σε εθνικό επίπεδο, ένα νομοθέτημα το οποίο να κινείται στο πλαίσιο του Κανονισμού. Οπως έχει γίνει και σε άλλες χώρες.

Και αυτό το νομοθέτημα θα έχει κάποιες κατευθυντήριες ενδεχομένως γραμμές και ενδεχομένως αυτό να είναι νομίζω το κύριο μέλημά μας. Ενδεχομένως. Κατά τα άλλα δεν διαφωνούμε σε τίποτε με αυτά που είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να το αφήσουμε λίγο αργότερα κύριε Χαλά. Διότι νομίζω ότι είδατε τη προτελευταία παράγραφο του σημειώματος του κυρίου Σφηνιά και γι' αυτό εκραγήκατε.

Ι.ΧΑΛΑΣ: Οποτε θέλετε, δεν έχω πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Βολτής έχει το λόγο.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Εκτός από απόψεις, δεν ξέρω εάν δέχεστε και προβληματισμούς θα ήθελα μια και έγινε νομική συζήτηση και κυρίως από το κύριο καθηγητή, από το κύριο Γκουλούση και από εσάς η διάταξη του άρθρου 9 του Κανονισμού που λέει:

"Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής, ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα, που θεσπίζονται με τον τρόπο αυτό."

Από εδώ μπορούμε να συναγάγουμε ότι υπάρχει περιθώριο προσαρμογών γιατί είπαμε μέχρι τώρα και εάν υπάρχει διαδικαστική υποχρέωση να ζητήσουμε τη γνώμη της Επιτροπής; Δεν ξέρω, δεν το έχω μελετήσει, αλλά τη βλέπω τη διάταξη και κάπου με προβληματίζει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Γκουλούσης έχει το λόγο.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Το άρθρο 9 όταν αναφέρεται σε θέσπιση νομοθετικών κανονιστικών διοικητικών διατάξεων, λέει κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Π.χ. διατάξεις οι οποίες θα αποσκοπούν τις κατευθυντήριες γραμμές του άρθρου 4, για τις συμβάσεις αναθέσεως δημοσίας υπηρεσίας ή υποχρεώσεις.

Αυτές πριν νομοθετηθούν θα πρέπει να ζητηθεί η γνώμη της Επιτροπής, όχι η σύμφωνη γνώμη. Η γνώμη της Επιτροπής και μετά όταν θα νομοθετηθούν θα πρέπει να ενημερωθεί η Επιτροπή ότι νομοθετήθηκαν.

Τώρα, εάν η Επιτροπή φρονεί ότι οι διατάξεις αυτές αντίκεινται στο Κανονισμό τότε θα κινήσει τη διαδικασία παραβάσεως κατά της χώρας μας. Αυτό θα γίνει.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Ακριβώς αυτό, αυτή τη στιγμή λοιπόν, εμείς θα κάνουμε την εφαρμογή του άρθρου 4 και θα δούμε ορισμένες εξαιρέσεις, κάτι θα δούμε για τις συμβάσεις. Αυτά χρειάζονται να υποβληθούν;

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Βεβαίως. Αλλά δεν είναι διατάξεις προσαρμογής, όπως τις λέμε. Δηλαδή, ο όρος προσαρμογή νομικός είναι ατυχής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ο κύριος Συρίγος έχει το λόγο.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Εδώ η έννοια του νομοθέτη, στο άρθρο 9 ήταν ότι όπως γνωρίζετε και σε πάρα πολλά σημεία του Κανονισμού υπάρχουν θέματα τα οποία αφήνετε να προσδιοριστούν από τα επί μέρους κράτη μέλη.

Ενα από αυτά είναι τα θέματα των συμβάσεων που έθιξε ο κύριος Κουλούρης, το άλλο θέμα είναι το θέμα της επάνδρωσης και πολλά άλλα θέματα που θα δείτε εάν τα μελετήσουμε πολύ λεπτά.

Εκεί το λοιπόν, αφήνει τα κράτη μέλη να πάρουν θέση. Ομως εδώ υπήρχε η αμφιβολία εάν μου φέρεις το νομοθέτημα τελειωμένο και πλέον μου το έχεις βγάλει στον αέρα γιατί να μπλέξουμε μετά σε διαδικαστικούς άλλους αγώνες όπως είναι προσφυγές στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κ.λ.π.

Καλόν είναι πριν φτάσουμε σε αυτές τις διαδικασίες, να έχω και εγώ σαν Επιτροπή μια άποψη να εκφράσω.

Αυτό δεν σημαίνει όπως είπε και ο κύριος Γκουλούσης ότι η Επιτροπή έρχεται καταχρηστικά. Απλώς ενημερώνεται, παρακολουθεί τους κανόνες και τα πλαίσια μέσα στα οποία κινήθηκε για να διευκρινίσει

τα συγκεκριμένα, ή να θεσμοθετήσει τα συγκεκριμένα θέματα το κάθε κράτος μέλος.

Θα δοθούν κάποιες αμοιβές, εξηγήσεις, ή διευκρινίσεις εάν απαιτηθεί και στη συνέχεια το σχετικό νομοθέτημα θα προχωρήσει εφ' όσον δεν υπάρξουν αντιδράσεις, ή τα σημεία διατάξεων εκείνα που αντιβαίνουν στο κεκτημένο Κοινοτικό Δίκαιο.

Αρα καταλήγοντας αυτά, νομίζω, ότι αφού βγούνε οι κατευθυντήριες γραμμές και αφού αρχίσει και γίνεται νομικό πλαίσιο πλέον εφαρμογής των κατευθυντηρίων γραμμών, αυτό το σχέδιο νόμου, οι διατάξεις, οι όποιες εν πάση περιπτώσει μορφή πάρουν, πριν υλοποιηθούν, ή εν πάση περιπτώσει θεσμοθετηθούν θα πρέπει να τεθούν υπόψη της Επιτροπής.

Δ.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, συγγνώμη που παίρνω για πολλοστή φορά το λόγο, αλλά ίσως δεν έχω γίνει σαφής.

Ενα παράδειγμα θέλω να πω, για να δούμε εάν μπορούμε να διαμορφώσουμε κατευθυντήριες γραμμές στο πλαίσιο του Κανονισμού.

Ενα παράδειγμα: Νομίζω, ότι η διατήρηση του καθεστώτος των αδειών σκοπιμότητας που προβλέπει η νομοθεσία μας είναι αντίθετη με το Κανονισμό. Αυτή είναι η προσωπική μου άποψη και νομίζω, ότι είναι της πλειοψηφίας. Γενικά της επιστήμης.

Λοιπόν, το πρόβλημα είναι εάν θα υπάρξει άδεια, σχετική άδεια διοικητική για να ασκήσεις ακτοπλοΐα ή όχι. Μπορεί να είναι όχι. Ο Κανονισμός σε αυτό το σημείο δεν αξιώνει άδεια. Όπως δεν αξιώνει π.χ. στις μεταφορές, στις χερσαίες μεταφορές.

Στις χερσαίες μεταφορές πρέπει να υπάρχει άδεια διοικητική. Αναρωτιέμαι μια τέτοια διοικητική άδεια που θα μπορεί να καθιερωθεί ως εξαίρεση και η οποία θα μπορεί να στηρίζεται σε αδιαφανείς και αντικειμενικούς όρους δεν μπορεί να αποτελέσει μία αρχή που να απασχολήσει την Επιτροπή; Αυτό ήθελα να πω. Βεβαίως στο πλαίσιο ανάπτυξης, γιατί ετέθη ότι δεν χρειάζεται άδεια, είπαν ορισμένοι.

Μπορεί άλλοι να πούνε ότι ως εξαίρεση θα έχουμε άδειες σε αυτή τη περίπτωση, αλλά θα τηρήσουμε κάποιους όρους, που θα εγγυηθούν τις προϋποθέσεις για τη παροχή των υπηρεσιών. Και αυτό να είναι μία αρχή κατευθυντήρια της επιτροπής μας.

Με αυτή την έννοια έλεγα και εννοούσα ότι να προσαρμοστούμε στο Κανονισμό, δηλαδή, να λειτουργήσουμε στο ρυθμιστικό του πλαίσιο. Ευχαριστώ πολύ.

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ επειδή είμαι λιγότερο ειδικός από όλους σας εδώ πέρα μέσα σε αυτό το αντικείμενο, ίσως τα βλέπω τα πράγματα διαφορετικά.

Λοιπόν, εγώ ήθελα να πω το εξής: Η εντύπωση που μου δίδεται διαβάζοντας το Κανονισμό είναι ότι το πλαίσιο το οποίο θέτει είναι γενικό. Και με αυτή την έννοια επιτρέπει να κάνεις και ειδικότερες ρυθμίσεις ανάλογα με τις ανάγκες σου.

Όταν λέει για απελευθέρωση με τη δική μου την αντίληψη δεν σημαίνει ότι οποιοσδήποτε έχει πλοίο μπορεί να το βάλει σε μία συγκεκριμένη γραμμή, έτσι δεν είναι; Πρέπει να υπάρχει ένα ορισμένο πλαίσιο το οποίο να επιτρέπει την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς.

Έχεις ας πούμε και αλλού ο Κανονισμός διατάξεις, όπου φαίνεται επίσης η δυνατότητα, ειδικότερων ρυθμίσεων. Όταν λέει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει α, β, γ. Το ιδιαίτερα σημαίνει ότι μπορεί να περιλαμβάνει και άλλα πράγματα, τα οποία στον ενδεικτικό αυτό κατάλογο δεν απαριθμούνται.

Υπό αυτή την έννοια νομίζω, ότι συμφωνούμε και με το καθηγητή το κύριο Αντάπασση, αλλά και γενικότερα ότι μπορούν να υπάρξουν ειδικότερες ρυθμίσεις, ότι δεν είναι απόλυτα δεσμευτικός ο Κανονισμός αυτός.

Αυτό το οποίο εγώ τουλάχιστον αντιλαμβάνομαι ότι ο Κανονισμός θέλει είναι να εξομοιώσει τη πρόσβαση στην αγορά των Κοινοτικών Πλοίων με τα ελληνικά. Να αντιμετωπιστούν με τον ίδιο τρόπο και να μην υπάρχουν διακρίσεις λόγω σημαίας κ.λ.π.

Δεν σημαίνει ότι απελευθερώνονται τα πάντα και τελειώσαμε. Δεν ξέρω ως μη ειδικός σε αυτά, αυτό αντιλαμβάνομαι.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Έχετε δει ένα περίγραμμα, κανόνας ελεύθερος και εξαίρεση. Αυτό είναι. Μπορεί να λέει, για να ισχύσει πρέπει να το ανακοινώσει πριν από ένα μήνα, όπως είπε προηγουμένως κάποιος. Η μπορεί να υπάρχει ένας έλεγχος (αποστεριόρι).

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Εάν το συγκρίνει κανείς και με τη νομοθεσία περί τηλεπικοινωνιών, θα μου πείτε εκεί πρόκειται για Οδηγίες και δεν πρόκειται για κανονισμούς.

Αλλά και πάλι υπάρχει η ειδική αρχή τηλεπικοινωνιών, η εθνική επιτροπή τηλεπικοινωνιών και ταχυδρομείων, η οποία δίνει και άδειες. Η οποία δίνει και εγκρίσεις. Και παρ' όλα αυτά μιλάμε για ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά και για την άσκηση ελεύθερου ανταγωνισμού, αλλά παρ' όλα αυτά δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει και μία διαδικασία πριν από την είσοδο μιας επιχείρησης στην αγορά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Κουτρούλας έχει το λόγο.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΑΣ: Εγώ ήθελα να επισημάνω αυτά που είπε ο κύριος Τζουγανάτος νομίζω.

Πράγματι σήμερα και όπως είπε και ο κύριος Λεφάκης τα πράγματα είναι ελεύθερα για τους Έλληνες ακτοπλόους, γιατί εκεί που πάνε, που θέλουν να πάνε πηγαίνουν με την άδεια σκοπιμότητας.

Αρα δηλαδή, έχουμε κατά κάποιον τρόπο τις γραμμές τις ελεύθερες που μπορούμε να πούμε και τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος, που είναι πέραν από τις 29, 30 που έχει το Υπουργείο Αιγαίου και μισθώνει με δημόσιο μειοδοτικό διαγωνισμό κάθε ένα χρόνο, ή κάθε δύο χρόνια και οι γραμμές αυτές όπως θα ξέρετε και δεν το έχει πει κανείς μέχρι τώρα καθορίζονται από τη πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου, η οποία ισχύει για πέντε χρόνια και τώρα έχουμε 2000, από το '96 στο 2001, τον Απρίλιο τελειώνει αυτή η πενταετία.

Επομένως για την απελευθέρωση που λέμε, που θα έλθουν και τα κοινοτικά πλοία στις ελεύθερες αυτές γραμμές εάν δεν μπουνε κάποιιο όροι, δεν θα έχουμε τη συνέχεια όλο το χρόνο που θέλουμε, τα δρομολόγια που θέλουμε και εκτός αυτού θα πέσουν σε μία γραμμή κερδοφόρα πέντε, δέκα πλοία που θα μειωθούν τα έσοδά τους κατά κάποιον τρόπο και στο τέλος θα φύγουν όλοι, ή θα ανεβάσουν τα εισιτήρια στα ύψη.

Νομίζω, ότι θα πρέπει να το δούμε και σε αυτή τη κατεύθυνση του κόστους που είπε και ο κύριος Κασσιμάτης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Χαλάς έχει τον λόγο.

Ι.ΧΑΛΑΣ: Το κακό είναι ότι εμείς από εδώ δεν καταλαβαίνουμε πολύ τα νομικά και δεν ξέρω κάπου έχουμε μπλεχτεί.

Εμείς βλέπουμε τα πράγματα όπως είναι και προσπαθούμε να δώσουμε λύσεις με τα γεγονότα.

Θα ήθελα το εξής να διευκρινίσω κατ' αρχήν. Υπάρχει η ελληνική νομοθεσία όσον αφορά για την επάνδρωση, η οποία λέει πρέπει να είναι Έλληνες οι ναυτικοί. Με την Ευρωπαϊκή Ένωση που είμαστε το "Έλληνες" έχει γίνει "Ευρωπαίοι ναυτικοί." Εντάξει.

Επομένως όταν μιλάμε για επάνδρωση, μιλάμε για ευρωπαίους ναυτικούς. Νο 1.

Νο 2. Αναφερθήκατε στα δεύτερα νηολόγια. Σίγουρο είναι ότι συμπεριλαμβάνονται και τα δεύτερα νηολόγια εδώ πέρα. Δεν ξέρω εάν φαίνεται πουθενά, αλλά είναι σίγουρο, έχει αποφασίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα δεύτερα νηολόγια.

Επομένως και αυτά θα πρέπει εφ' όσον έλθουν πλοία με δεύτερο νηολόγιο να εναρμονιστούν με τα δεδομένα εδώ, ευρωπαίοι ναυτικοί και όχι τριτοκοσμικοί και όχι τέτοια πράγματα.

Τώρα, όσον αφορά το άλλο το οποίο συζητιέται. Πράγματι ας πούμε με την ελεύθερη διακίνηση και όχι κ.λ.π. εάν μπορεί ο καθένας, ο κάθε πλοιοκτήτης να βάλει το πλοίο να το δρομολογήσει για όποιο χρονικό διάστημα κ.λ.π.

Εμείς δεν πρόκειται σε καμία περίπτωση σαν Ομοσπονδία, αλλά και γενικότερα σαν άνθρωποι που ζούμε σε αυτό το χώρο και είμαστε και νησιώτες τουλάχιστον, ότι δεν θα πρέπει να ξεχνάμε κύριε Πρόεδρε, ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες έχουν το κοινωνικό τους χαρακτήρα και αυτό το κοινωνικό χαρακτήρα δεν πρέπει να τον χάσουμε. Και για να διατηρηθεί αυτό το πράγμα, πρέπει να υπάρχει ένα σημείο αναφοράς. Πού θα υπάρχει και πώς θα υπάρχει είναι ένα θέμα, το οποίο οι κύριοι νομικοί, μπορούν να το βρουν αναλύοντας και το Κανονισμό και τη νομοθεσία μας. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Χαλά εγώ ήθελα να σας ευχαριστήσω γιατί τη δεύτερη φορά μιλήσατε σαν μέλος της Επιτροπής που το ενδιαφέρει όχι μόνο το συνδικαλιστικό θέμα, αλλά και τα άλλα θέματα, τα κοινωνικά και προπαντός η μεταφορά, η ασφαλής μεταφορά, η συνεπής μεταφορά από τον ένα τόπο, στον άλλο τόπο.

Νομίζω πως έγινε μια συζήτηση πολύ ελεύθερη και ελέχθησαν πράγματα, που είναι χρήσιμα και ωφέλιμα σε όλους, είναι πολύ χρήσιμα σε όλους, γιατί εμείς καλούμαστε να καθορίσουμε το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθεί.

Θα υποδείξουμε ένα πλαίσιο το οποίο θα χρησιμοποιήσει το Υπουργείο, για να κάνει ένα σχέδιο νόμου, ένα νόμο που θα καθορίζει τα πράγματα της θαλάσσιας μεταφοράς στο μέλλον.

Επομένως ό,τι ελέχθη καλώς ελέχθη και νομίζω πως αυτή η συζήτηση που έγινε ήταν πάρα πολύ χρήσιμη. Ήθελα μόνο μια επισήμανση να κάνω, ότι πολλά από τα θέματα που συζητηθήκανε έχουν αναφερθεί στις εισηγήσεις του κυρίου Αλεξανδράτου και του κυρίου Ψαραύτη και το θέμα καλύφτηκε κατά 80 με 85%.

Υπάρχουν ορισμένα θέματα, λεπτομέρειες που εγώ έχω εντοπίσει, αλλά νομίζω πως αυτά θα διατυπωθούν στο κείμενο που θα διαμορφωθεί με βάση τις εισηγήσεις του κυρίου Αλεξανδράτου και του κυρίου Ψαραύτη.

Για το θέμα της επάνδρωσης υπάρχει ο κανονισμός 3577 του '92, από το Δίκαιο του κράτους υποδοχής θα καθορίζονται αυτά και επομένως δεν μπορεί να καταργηθεί κάτι που ισχύει και θα ισχύει και αργότερα. Συνεπώς δεν υπάρχει λόγος να τρέξουμε όλοι στο λιμάνι τώρα καλοκαιριάτικα. Τρέξτε το χειμώνα.

Το θέμα της εκδήλωσης ενδιαφέροντος και υποβολής δρομολογίων έχει κάνει μια εισήγηση το κύριος Αλεξανδράτος ή ο κύριος Ψαραύτης που λέει ότι πρέπει αυτό να γίνεται μέχρι στις 30.7 κάθε έτους για δρομολόγια που θα ισχύουν από 1.11 έως 3.12 του επομένου έτους.

Ενα άλλο θέμα που θα έπρεπε να μας απασχολήσει και δεν ξέρω εάν θα πρέπει να είναι, να συμπεριληφθεί στα πορίσματα, αλλά επειδή

είμαστε υπεύθυνοι άνθρωποι και όταν προσδιορίζουμε υποδεικνύουμε το πλαίσιο πρέπει να ξέρουμε γιατί το υποδεικνύουμε και πραγματικά να έχουμε μελετήσει τα θέματά μας είναι και το θέμα του εάν θα πρέπει να μπει κάποιο πλαφόν, ή να είναι ελεύθερη η διαμόρφωση.

Αυτό θα πρέπει να σας απασχολήσει, θα το φέρουμε όχι σαν θέμα συζήτησης, αλλά σαν θέμα εισήγησης. Το καθεστώς των λιμενικών τελών είναι μάλλον δευτερεύον θέμα, αλλά το θίγει ο κύριος Ψαραύτης και κάποια άλλα θέματα που θίγει στην εισήγησή του ο κύριος Αλεξανδράτος σε σχέση με τη μείωση του ποσοστού των τελών επί των ναυολογίου.

Οτι η χρέωση πρέπει να είναι ανάλογη με το κόστος της σχετικής υποδομής και της λειτουργίας και αυτό που είδα είναι ότι υπάρχουν ταυτόσημες απόψεις των δύο εισηγητών, για το θέμα του (ENJOY INVERCIUS) από τις εταιρείες και τα λιμενικά Ταμεία, ή η σύναψη συμβάσεων για λειτουργία terminals.

Μια θερμή παράκληση προς το κύριο Ψαραύτη να μας εξηγήσει με λίγα λόγια πώς φαντάζεται, ή πώς νομίζει ότι μπορεί να λειτουργήσει ο θεσμός των SLOT.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Υπάρχει κάτι ανάλογο στα αεροδρόμια αν και δεν ξέρω ακριβώς λεπτομέρειες, αλλά θα μπορούσε το λιμάνι να πει, ότι ορίζω και χωροταξικά το λιμάνι, αλλά και χρονικά σε κομμάτια και κατανέμω το κάθε ένα από αυτά ανάλογα με το ποιός το θέλει.

Εάν θέλουν δύο ταυτοχρόνως για το ίδιο κομμάτι, το ίδιο κρητίδωμα στον ίδιο χρόνο προφανώς δεν γίνεται. Θα πρέπει λοιπόν, να υπάρχει μια διαδικασία κατανομής με κάποια κριτήρια.

Τα κριτήρια αυτά είναι υπό συζήτηση. Εάν π.χ. μία ναυτιλιακή εταιρεία κάνει μια σύμβαση με το λιμάνι, ότι θα έχει αυτό το χώρο για κάποιο χρονικό διάστημα, θα μπορούσε κάπως έτσι να ρυθμιστεί. Αλλιώς, ανάλογα με τη ζήτηση, αλλά δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό που γίνεται τώρα, που μαθαίνουμε την τελευταία στιγμή, ότι τα εξής 15 πλοία θέλουν να φύγουν την ίδια ώρα και θέλουν όλοι τον ίδιο χώρο και να μην μπορούμε δυστυχώς να ικανοποιήσουμε αυτά τα αιτήματα.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το ερώτημά μου στο κύριο. Εγώ έθεσα το θέμα και είπα προηγουμένως για λιμενικές υπηρεσίες, εξυπηρετήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτή η εξυπηρέτηση είναι βασική.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Να σας εξηγήσω πώς το εννοώ. Εάν υπάρξει μεγάλη αύξηση της κίνησης λόγω των ολιγοήμερων λόγων. Αυξάνετε η κίνηση, απελευθερώνονται οι γραμμές και θέλουν όλοι να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι την ίδια χρονική στιγμή, τι θα κάνουμε; Πώς θα το λύσουμε αυτό το θέμα;

Δεν είναι θέμα νομοθετικής ρύθμισης, αλλά είναι θέμα διαδικασίας, πως θα διαχειριστεί το λιμάνι τη χωρητικότητά του. Δηλαδή, έμμεσα μπαίνει, δεν είναι θέμα θεσμικού πλαισίου. Αλλά εμμέσως στην όλη διαδικασία "αδειοδότησης" θα πρέπει να μπει και αυτό. Το οποίο

συμβαίνει και στα αεροδρόμια. Και μάλιστα τα αεροδρόμια, ένα από το κυριότερο θα έλεγα περιουσιακό στοιχείο της κάθε εταιρείας σε κάθε αεροδρόμιο είναι τα (laning sloats) δηλαδή η Ολυμπιακή έχει ορισμένα στο Χίθροου αυτή τη στιγμή. Έχει το δικαίωμα να προσγειώνεται και να απογειώνεται, τα οποία εάν θέλει μπορεί να τα πουλήσει σε κάποια άλλη εταιρεία και να τα πουλήσει και πολύ ακριβά.

Λοιπόν, επειδή υπάρχει κάτι ανάλογο στα αεροδρόμια, νομίζω, ότι κάποτε αναγκαστικά θα πάει και στα λιμάνια.

Ο Πειραιάς δεν είναι το μόνο. Μπορεί να είναι και άλλα λιμάνια που έχουν μεγάλη κίνηση. Άμεσα όχι, αλλά έμμεσα θα εμπλακεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι από τα θέματα που θα βασανίσουν το Υπουργείο και την υπηρεσία όταν θα εφαρμοστεί το καθεστώς της κατάργησης των αδειών σκοπιμότητας, γιατί το να τα λέμε ξεκάθαρα, τώρα κάποιοι μιλήσανε για σκοπιμότητα, άδειες και το ένα και το άλλο. Αυτά δεν θα υπάρχουν.

Η άδεια σκοπιμότητας θα καταργηθεί, όπως έπρεπε να έχει καταργηθεί εδώ και πολύ καιρό.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Εχω επιχειρήσει στην εισήγησή μου, να εκφράσω την αγορά που υπάρχει αυτή τη στιγμή. Τη μορφή της αγοράς στην ακτοπλοΐα ως διαφοροποιημένο ρυθμιζόμενο ολιγοπώλιο. Κάπου το έχω δει.

Άκουσα εδώ ότι είναι ελεύθερη τώρα. Είναι βασικό νομίζω να ξεκινήσουμε. Εάν αυτή η υπάρχουσα κατάσταση σήμερα παρέμενε δεν ήταν αντίθετη με τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού. Είναι ή δεν είναι κάτι τέτοιο που θέλω να το πω, το ολιγοπώλιο. Είναι ελεύθερη; Να το αφήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Βολτή είναι ξεκαθαρισμένο. Και αυτό είναι ξεκαθαρισμένο, όπως το λέτε και στην εισήγησή σας, την οποία δεν αναλύσαμε γιατί νομίζαμε ότι έπρεπε να γίνει μεταγενέστερα.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Δεν νομίζω ότι έχει και πολλά για ανάλυση. Είναι συνοπτικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το θέμα των λιμανιών νομίζω ότι πρέπει να προσεχθεί πάρα πολύ, γιατί είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την ομαλή μεταφορά και την ομαλή κίνηση των πλοίων.

Και υπάρχουν διάφορα θέματα, γύρω από αυτό το πράγμα, τα οποία μπορεί άμεσα να μη συνδέονται με τα θέματα της Επιτροπής αλλά δεν μπορείς να το παραβλέψεις.

Δεν ξέρω εάν θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο πλαίσιο που θα δημιουργήσουμε, που θα προτείνουμε, αλλά όμως είναι κάτι που θα πρέπει να μας βασανίσει εμάς γιατί όταν ψηφίσουμε κάτι και όταν αποδεχτούμε κάτι ή όταν προτείνουμε κάτι, να είμαστε σίγουροι, ότι το προτείνουμε, γιατί ξέρουμε τι προτείνουμε και τι συνέπειες θα έχει.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Και από το κύριο Λεφάκη ειπώθηκε ότι σήμερα είναι ελεύθερα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Βολτή τα είπαμε αυτά, εντάξει. Αυτά τα είπε ο κύριος Λεφάκης μίλησε ο κύριος Χαλάς, δυστυχώς η εισήγηση του κυρίου Σφηνιά ήλθε πάρα πολύ αργά, ήλθε πέντε λεπτά προτού ξεκινήσει η συνεδρίαση.

Εχουμε υποχρέωση όλοι να το δούμε. Δεν είμαστε δικαστήριο. Και το άλλο είναι ότι δεν είμαστε δικαστήριο και επειδή κάποιιοι από μας έχουν κατάρτιση νομική και είναι νομικοί να μην κάνουμε τη συζήτηση νομική, να την κάνουμε μια συζήτηση πραγματική, ουσίας, εμπορική, της πιάτσας, ώστε να βγάλουμε κάτι καλό και χωρίς να παραβλέπουμε το νόμο να μπορέσουμε να πούμε κάτι σημαντικό αυτή τη φορά.

Εχω σκεφτεί κάτι και θέλω να σας απασχολήσει και εσάς όπως και εμένα με απασχολεί κάπως. Λέμε ότι 31.12.2003. Και ξέρουμε ότι το 2004 θα λάβουν χώρα οι Ολυμπιακοί Αγώνες και θα δημιουργήσουν μεγάλες απαιτήσεις, καινούριες καταστάσεις, συνέπειες απρόβλεπτες, όγκο επιβατών, όγκο αντικειμένων, εμπορευμάτων. Θα γίνουν χίλια δύο πράγματα. Και δεν ξέρω δηλαδή, εάν εκείνη την ώρα θα είμαστε έτοιμοι να αντιμετωπίσουμε τις καταστάσεις που θα δημιουργηθούν και θα τρέχουμε και δεν θα φτάνουμε, εννοώ το Υπουργείο, η διοίκηση, οι επιτροπές Ολυμπιακών Αγώνων, τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας, τα υπουργεία Πολιτισμού, η κυβέρνηση, η χώρα, ο τόπος όλος και μήπως θα πρέπει να δούμε το θέμα λίγο διαφορετικά. Και να πούμε ότι αφού θα γίνει που θα γίνει, μήπως και πρέπει να το φέρουμε λίγο νωρίτερα, για να υπάρχει η ανάλογη προετοιμασία, η οποία δεν έχει γίνει μέχρι τώρα ενδεχομένως, αλλά και να υπάρχουν οι ανάλογες δοκιμές, γιατί εδώ πέρα θα πάμε σαν ξυπόλυτοι στα αγκάθια.

Αυτή είναι η προσωπική μου άποψη και θα ήθελα να ακούσω και τη γνώμη των άλλων μελών της Επιτροπής. Να τους ακούσουμε όλοι, γιατί νομίζουμε πως και αυτό το θέμα είναι πάρα πολύ σοβαρό.

Ο κύριος Λεφάκης έχει το λόγο.

ΛΕΦΑΚΗΣ: Ως προς τη παρατήρησή σας κύριε Πρόεδρε τουλάχιστον εμείς συμφωνούμε απόλυτα και κατά κάποιο τρόπο το έχουμε βάλει και στις προτάσεις μας, ότι το θεσμικό πλαίσιο, πρέπει να καθοριστεί άμεσα.

Και για τους λόγους που αναφέρατε εσείς, αλλά και για να γίνουν και ξεκάθαροι οι κανόνες του παιχνιδιού για τους ήδη δραστηριοποιούμενους. Αυτή είναι και η επιθυμία η δική μας και ευχή μας το να γίνει το δυνατόν συντομότερα.

Αλλά μια και πήρα το λόγο θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση χωρίς να συνεχιστεί η συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μέχρι εδώ καλά δεν είναι;

ΛΕΦΑΚΗΣ: Δυστυχώς πρέπει να απαντήσω σε αυτό και στη παρατήρηση του κυρίου Βολτή, για τις ολιγοπρωλιακές καταστάσεις που υπάρχουν.

Και ειδικά ο κύριος Βολτής που είναι και ο νομικός σύμβουλος του Υπουργείου και γνωρίζει πάρα πολύ καλά ότι η υπάρχουσα νομοθεσία και

συνεχίζω και το πιστεύω, ότι δεν απαγορεύει σε κανέναν Έλληνα πλοιοκτήτη να δρομολογήσει πλοίο στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Πέστε μου ποια διάταξη το απαγορεύει να περάσει μέσα από τη νόμιμη διαδικασία. Ενώ δεν μπορεί ο Ολλανδός. Αυτό το πολύ απλό πράγμα είπα. Αυτό τι σημαίνει; Πού προκύπτει η ολιγοπωλιακή κατάσταση.

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν 100, λέω ένα νούμερο στην τύχη, ακτοπλοϊκές εταιρείες, ή 102, θα έπαυε να ήταν ολιγοπωλιακή; Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ κωλύομαι να απαντήσω, αλλά μόνο η λέξη άδεια σκοπιμότητας απαντάει. Οπότε δεν λέω τίποτε.

ΛΕΦΑΚΗΣ: Η άδεια σκοπιμότητας πάντως μου επιτρέπετε, είμαι σίγουρος ότι θα αντικατασταθεί με την έννοια της σύμβασης.

Δηλαδή, είναι αδύνατον να μην μπει κάποια έννοια και κάποια μορφή διαδικασίας, η οποία θα ρυθμίσει την είσοδο των πλοίων.

Άδεια νομιμότητας εάν θέλετε τη λέτε, άδεια σκοπιμότητας τη λέτε, σύμβαση τη λέτε, πάντως οπωσδήποτε θα είναι βάση κάποιων κανόνων και η άδεια σκοπιμότητας δεν έκανε τίποτε άλλο παρά να βάζει κάποιους κανόνες. Ευχαριστώ.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Εάν είναι ολιγοπώλιο να μας το πούνε οι οικονομικοί αναλυτές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Επειδή αυτό το θέμα δεν μας ενδιαφέρει, γιατί η άδεια σκοπιμότητας θα είναι παρελθόν. Δεν υπάρχει λόγος να το συζητάμε.

Θα ήθελα να παρακαλέσω να επικεντρωθούμε στο σημείο του δικού μου προβληματισμού, δηλαδή να μου πείτε εάν θα πρέπει να υπάρξει ένα στάδιο δοκιμής, ένα στάδιο προετοιμασίας, για να μη βρεθούμε προ ανεξέλεγκτων καταστάσεων το 2004.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ συμφωνώ με αυτό που είπατε, να ξεκινήσουμε όσο μπορούμε πιο νωρίς όπως είπε και ο κύριος Υπουργός στην εναρκτήρια συζήτηση. Το θεσμικό πλαίσιο να ισχύσει όσο μπορεί πιο γρήγορα.

Όσον αφορά το άλλο που είπε ο κύριος Βόλτης ότι έθιξε το ίδιο θέμα με το κύριο Λεφάκη, εγώ είπα στην ουσία, δεν είπα στην ερμηνεία του νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να μην το συζητάμε άλλο αυτό, γιατί δεν υπάρχει λόγος.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Στην ουσία όποιος θέλει μια άδεια σκοπιμότητας, λίγο πολύ την παίρνει.

Το πρόβλημα όμως είναι σήμερα οι άγονες γραμμές. Ποιός πάει στις άγονες γραμμές; Εκεί τι γίνεται; Εγώ επιμένω και δεν βλέπω από την Επιτροπή να δίνουμε βάρος στις γραμμές δημοσίου συμφέροντος.

Δηλαδή, πιο πολύ τονίσαμε τα λιμάνια και το θέμα της ΠΝΟ, παρά το θέμα των ελεύθερων και άγονων γραμμών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εάν υπάρχει λόγος να το συζητήσουμε τώρα, επειδή δεν θα μπορείτε να παρακολουθήσετε άλλη συνεδρίαση της Επιτροπής.

Όμως, μη το εξαφανίζουμε αυτό το ζήτημα της άδειας σκοπιμότητας, γιατί υπάρχουν χρόνοι, διαστήματα καιροί, που δίδονται ή δίνονταν άδειες σκοπιμότητας αφειδώς.

Υπάρχουν χρόνοι που τις άδειες σκοπιμότητας τις έδινε το Υπουργείο όταν έπρεπε και όταν το ίδιο Υπουργείο θεώρησε ότι ήταν κορεσμένες δεν έδινε άδειες. Δηλαδή, δεν θέλω να μιλήσω από προηγούμενες εμπειρίες υπηρεσίας στο χώρο αυτό, αλλά υπάρχει κατάσταση σκοπιμοτήτων, της άδειας σκοπιμότητας.

Επομένως αφού δεν θα υπάρχει με το νόμο που θα γίνει δεν είναι ανάγκη να το βασανίζουμε και να βασανιζόμαστε άλλοι, γιατί άλλος είναι υπέρ και άλλος είναι κατά.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Προς Θεού κύριε Πρόεδρε, εμείς σαν Υπουργείο Αιγαίου συμφωνούμε ότι οι άδειες σκοπιμότητας έχουν τελειώσει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το θέμα σας για το δημόσιο συμφέρον θα συζητηθεί στην επόμενη συνεδρίαση. Εάν δεν κάνω λάθος είναι το δεύτερο.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Και μάλιστα θα ήθελα να πω, ότι ο κύριος Μπουρούσης που είναι στην επιτροπή να μελετήσει λίγο περισσότερο την ιδιαιτερότητα της Ισπανίας, διότι η Ισπανία απ' ότι είδαμε χαρακτήρισε όλες τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος. Η Ισπανία και όχι η Ελλάδα με τα 101 νησιά. Αρα εμείς τι θα κάνουμε;

Ποιές είναι οι ελεύθερες γραμμές όπως είπα και πριν; Οι δικές μας, αυτές οι κερδοφόρες που θα μπουνε δέκα πλοία και θα έχουν κέρδος. Δεν ξέρω εάν υπάρχουν κάποιες τέτοιες γραμμές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να περιμένουμε να γίνει εισήγηση για το συγκεκριμένο θέμα. Η οποία εισήγηση θα έλθει πολύ πιο μπροστά στα μέλη, όπως ήλθαν και οι προηγούμενες εισηγήσεις του κυρίου Αλεξανδράτου και του κυρίου Ψαραύτη και είχαμε όλοι χρόνο για μελέτη του θέματος, όχι μόνο του θέματος, ή των θεμάτων, που αναφέρονταν στις εισηγήσεις, αλλά και πάρα πάνω, γιατί και το Υπουργείο μας είχε θέσει όλο το υλικό του στη διάθεσή μας, για να κάνουμε ο καθένας τη μελέτη του και τη προετοιμασία για τη σημερινή συνεδρίαση.

Αντώνη ό,τι θέλεις κάνεις. Εσύ κάνεις ό,τι θέλεις. Είσαι μια γειτονιά εδώ στο Υπουργείο, είσαι παλαιότερος από μένα στο Υπουργείο, κάνεις ό,τι θέλεις. Αλλά δεν είναι σωστό μετά από είκοσι μέρες που έχουμε κάνει το πλαίσιο να λέει κάποιος, ότι το πλαίσιο έπρεπε να αλλάξει και να λέει ξέρω εγώ (φρέιν). Να το αφήσουμε.

Είναι ορισμένα πράγματα άλλωστε που δεν επηρεάζουν την ουσία. Να μιλήσουμε λιγάκι για το πότε θα ξεκινήσουμε αυτή την ιστορία εν όψει του 2004;

Ο κύριος Κουκουλόπουλος έχει το λόγο.

Π.ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ πολύ περισσότερο από το κύριο Τζουγανάτο, δεν το κατέχω το θέμα. Είμαι εντελώς χερσαίος, ως τουρίστας μια φορά το έτος γνωρίζω τι συμβαίνει στην ακτοπλοΐα.

Ακουσα με ιδιαίτερη προσοχή, είχα μελετήσει φυσικά και το φάκελο. Ακουσα μια ιδιαίτερη προσοχή και όλους τους συναδέλφους στη επιτροπή και θέλω να κάνω μερικές παρατηρήσεις.

Πρώτα απ' όλα κατ' αρχήν να πω, ότι διαβιβάστηκε σε αρκετούς δημάρχους που έχουν σχέση με το νησιώτικο χώρο και άρα με το συζητούμενο θέμα εντελώς άμεσα και βέβαια δεν προλάβαμε να καταθέσουμε γραπτά απόψεις, ωστόσο εάν μπορούσαν να συμπυκνώσουν κυριολεκτικά με δύο λόγια, αυτά που έχουν θέσει ως ένα κοινό τόπο σε γενικές γραμμές είδα και στους συναδέλφους μου την ίδια ανησυχία που διαπίστωσα και εδώ στην Επιτροπή, για τη θέσπιση συγκεκριμένων εξαιρέσεων, έτσι ώστε όπως το είπε ο κύριος Λεφάκης πολύ χαρακτηριστικά να μην ξεχωρίζουν τα φιλέτα από τα κόκαλα. Να το πω έτσι πολύ απλά δηλαδή, απελευθέρωση, ναι να μπούνε κάποιιοι, γιατί να μη μπούνε και να μπούνε πολλοί, αλλά ωστόσο με τη δέσμευση για όλο το χρόνο και τι γίνεται με τις άγονες γραμμές και όλα αυτά.

Ωστόσο θέλω λιγάκι να προχωρήσω και να θέσω κάποια ερωτήματα. Πρώτα απ' όλα να πω κύριε Πρόεδρε, ότι ταυτίζομαι απόλυτα με την άποψή σας, για να επισπεύσουμε το χρόνο.

Πιστεύω πως το τέλος του 2002, είναι ένας επαρκέστατος χρόνος, για να συμβούν ακόμα και σεισμικού χαρακτήρα, αλλαγές στην ακτοπλοΐα.

Πιστεύω ότι ως Έλληνας πολίτης, ότι κάθε φορά που η χώρα μας διεκδίκησε τη παράδοση προθεσμιών για ανάλογης σημασίας θέματα, ή την εναρμόνιση με το Κοινοτικό Δίκαιο, ή την απελευθέρωση σε κάποιους τομείς έχασε τελικά και δεν κέρδισε ποτέ.

Το να το φέρουμε με πρωτοβουλία μας μία ώρα νωρίτερα, ένα έτος συγκεκριμένο όπως είπατε, νομίζω, ότι είναι κάτι επιβαλλόμενο και όχι απλά καλό.

Να συνεχίσω. Θα ήθελα μολονότι δεν το γνωρίζω, επαναλαμβάνω, ότι δεν το γνωρίζω καλά το θέμα, θα ήθελα ωστόσο να θέσω κάποια ερωτήματα. Τι είναι η απελευθέρωση όπως λέει και η εισήγηση του κυρίου Ψαραύτη και των άλλων βέβαια, του κυρίου Βολτή κ.λ.π. που προσπαθούν να απαντήσουν στο θεματολόγιο του πρώτου θέματος της Ημερήσιας Διάταξης.

Η απελευθέρωση γενικά έχει δύο παράγοντες. Ποιότητα, εξυπηρέτηση και κόστος. Γι' αυτό υιοθετείται η απελευθέρωση ως μέθοδος απ' ότι γνωρίζω.

Κατά συνέπεια πιστεύω ότι πρέπει να γίνουμε λίγο πιο ανοικτοί και πιο προωθημένοι και όχι τόσο συντηρητικοί, αναζητώντας διαρκώς την ιδιαιτερότητά μας.

Η ιδιαιτερότητα της χώρας με τον ιδιόρρυθμο νησιώτικό της χώρο νομίζω ότι είναι δεδομένη. Προσωπικά μάλιστα έχοντας μια κάποια εμπειρία και από όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν νομίζω, ότι θα κουραστούμε ιδιαίτερα να πείσουμε για την ιδιαιτερότητα του ελληνικού νησιώτικού χώρου. Είναι δεδομένος, δεν υπάρχει αλλού στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο ελληνικός νησιώτικός χώρος για να πείσουμε γι' αυτό.

Υπάρχει ζητούμενο, εδώ είναι το πρώτο ερώτημα που θέλω να θέσω. Υπάρχει ζητούμενο από την απελευθέρωση για τη χώρα μας; Αντί διαρκώς να λέμε οι ξένοι και εμείς κ.λ.π. υπάρχει ζητούμενο; Εγώ πιστεύω ότι υπάρχει. Και η ποιότητα δεν είναι καλή της εξυπηρέτησης. Είναι πεπαλαιωμένος κατά τεκμήριο ο στόλος που εξυπηρετεί εμπορεύματα και πολίτες, είτε αυτοί είναι Έλληνες, είτε ξένοι μετακινούνται προς τα νησιά και το κόστος, όπως είπε ο Πρόεδρος ο κύριος Κασσιμάτης των Επιμελητηρίων δεν είναι πάντα το καλύτερο, ας μου επιτραπεί να πω.

Υπάρχει λοιπόν, αντικείμενο στην απελευθέρωση; Εγώ πιστεύω ότι υπάρχει τεράστιο αντικείμενο.

Αρα λοιπόν, την απελευθέρωση οφείλουμε να την υιοθετήσουμε, όχι γιατί μας την επιβάλλουν κάποιοι, αλλά οφείλουμε να την υιοθετήσουμε, γιατί υπάρχουν σοβαροί εθνικοί λόγοι.

Εάν θέλετε να προσθέσω και ένα ακόμα λόγο ότι συνεχώς για να ενισχύσουμε την ιδιαιτερότητα της χώρας μας και ειδικότερα βέβαια του νησιώτικού μας χώρου, επικαλούμαστε διαρκώς την ιδιαιτερότητα, την ιδιαιτερότητα, την ιδιαιτερότητα και όλα αυτά, αλλά εγώ πρέπει να σας μεταφέρω από την αυτοδιοίκηση του νησιώτικού χώρου και δεν αναφέρομαι βέβαια στη Ρόδο, στη Κρήτη και τα Επτάνησα, ότι διαμαρτύρονται για τη κατάσταση που επικρατεί όλο το χρόνο.

Δεν είναι λοιπόν, επακριβώς επιχείρημα τι θα γίνει τον υπόλοιπο χρόνο. Και εάν θέλετε να προσθέσω για να προκαλέσω λίγο και την ομήγυρη εδώ της Επιτροπής, ήθελα να θέσω έτσι δύο παραμέτρους ως προβληματισμό και θα ήθελα πραγματικά και μία απάντηση.

Θα βάλω έτσι δίκην ερωτήματος δύο υποθετικές καταστάσεις, που δεν είναι καθόλου υποθετικές βέβαια και θα ήθελα να ακούσω απαντήσεις, ακριβώς για να κατανοήσω και εγώ, για να συμβάλλουμε και εμείς σε αυτό το διάλογο που ξεκίνησε καλύτερα.

Παράδειγμα πρώτο. Σκέφτομαι ως δήμαρχος. Εγώ εάν ήμουν δήμαρχος της Σάμου λοιπόν και τα έχω πει στο φίλο μου το Φίλιππα, το δήμαρχο της Σάμου αυτά και αναλυτικότερα μάλιστα. Εάν ήμουν δήμαρχος της Σάμου προσωπικά δεν θα ήμουν καθόλου αδιάφορος στο να δρομολογηθούν τη θερινή περίοδο, που υπάρχει ενδιαφέρον διάφορα

δρομολόγια που θα πολλαπλασιάζουν τη δυνατότητα πρόσβασης και γρηγορότερης και φθηνότερης προς το νησί μου και εάν αυτό οδηγούσε σε μία ανάπτυξη του τουρισμού, πολύ πιο θεαματική από αυτή που σήμερα έχω ως νήσος Σάμος, αυτό θα μου επέτρεπε γιατί όχι με το εισόδημα και με τη συνακόλουθη δυνατότητα του Οργανισμού Αυτοδιοίκησης μέσα από μία κοινή πρωτοβουλία φορέων τοπικών να λύσουμε μόνοι μας το πρόβλημα για τους υπόλοιπους εννέα μήνες.

Εγώ αυτό που λέω δεν είναι τυχαίο. Εγώ αυτό το κάνω στη πόλη της Κοζάνης με ιδιωτική εταιρεία για τις αεροπορικές γραμμές.

Επειδή δεν μπορώ να ξυπνήσω από το λήθαργό της και την Ολυμπιακή Αεροπορία μπαίνω μέτοχος με 200.000.000 σε ιδιωτική αεροπορική εταιρεία και την φέρνω με καθημερινό δρομολόγιο στη Κοζάνη και τελείωσε το παραμύθι.

Καλύπτω το ρίσκο που κατά τη γνώμη μου δεν υπάρχει και την φέρνω σε μία γραμμή που θεωρείται κατά τεκμήριο άγονη. Η Κοζάνη - Αθήνα για παράδειγμα. Το παράδειγμά μου δεν είναι θεωρητικό, λοιπόν, είναι παράδειγμα που μπορεί να έχει πράξη.

Δεύτερη εκδοχή, την οποία θα ήθελα να ακούσω, γιατί νομίζω, ότι αυτό είναι το πραγματικό πλαίσιο απελευθέρωσης. Εγώ ξαναλέω ακτοπλοΐα δεν ξέρω, όμως ξέρω πολύ καλά τι σημαίνει απελευθέρωση.

Ξέρω πολύ καλά για παράδειγμα τις ενέργειες, γιατί προέρχομαι από τη ΔΕΗ και ξέρω ότι δεν ωφελήθηκε καθόλου ούτε στη χώρα, ούτε στη ΔΕΗ που ζηταγε διαρκώς παρατάσεις.

Ξέρω ότι δεν ωφεληθήκαμε ούτε στις τηλεπικοινωνίες που ζητάγαμε διαρκώς παρατάσεις, γι' αυτό και είπα ταυτίζομαι με την άποψή σας. Λέω λοιπόν, ότι το δεύτερο παράδειγμα που είναι ακραίο επίσης και στο οποίο θα έπρεπε να απαντήσουμε ως πραγματικό ζήτημα.

Είμαι εταιρεία χώρας τάδε, τρίτης χώρας από την Ιαπωνία και έρχομαι και λέω στα πλαίσια κανόνων και αδειών σκοπιμότητας. Εγώ θέλω να καλύψω το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών, πόσες ακτοπλοϊκές γραμμές έχετε στην Ελλάδα; 1117; Εγώ θέλω να δρομολογήσω πλοία και στις 1117 τι λέτε;

Είναι μία ανοικτή πρόκληση αυτό για την ακτοπλοΐα. Νομίζω πως με ένα τέτοιο χαρακτήρα που ναι μεν είναι θεωρητικός, αλλά τελικά η ίδια πράξη αποδεικνύει ότι δεν απέχει καθόλου από τη πραγματικότητα, έτσι πρέπει να αντιμετωπίσουμε το επερχόμενο πλαίσιο και όχι με τρόπο περιοριστικό. γιατί τελικά μόνο έτσι, θα μπορέσουμε να προστατεύσουμε και τα συμφέροντα των Ελλήνων επιχειρηματιών που έχουν επενδύσει δισεκατομμύρια, με όποια αρνητικά μπορεί να υπάρχουν όλα αυτά τα χρόνια και τα συμφέροντα το ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού και βέβαια την ομαλή και ισόρροπη όπως ειπώθηκε ανάπτυξη του νησιώτικου χώρου

Νομίζω, λοιπόν, ότι θα πρέπει να την δούμε ως δεδομένη την απελευθέρωση, να θεωρούμε επίσης, εγώ δεν μπορώ να το εγγυηθώ πιστεύω ότι πρέπει να θεωρούμε δεδομένη επίσης την ιδιαιτερότητα, όλες αυτές τις άγονες γραμμές και από εκεί και πέρα με αυτό σαν βάση να κάνουμε τις προτάσεις που καλούμαστε να κάνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Κασιμάτης έχει τον λόγο.

Γ.ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μια λέξη μόνο, θα συμφωνήσω μαζί σας ότι θα πρέπει να έχουμε χρόνο εφαρμογής το 2003.

Και νομίζω ότι μπορούμε σε αυτό το χρόνο μέσα, ό,τι δεν έχει προσαρμοστεί σωστά, να το προσαρμόσουμε ή να το ανασκευάσουμε ή να το φτιάξουμε, αλλά πρέπει να είναι ένα χρόνο πριν το πλαίσιο έτοιμο να λειτουργεί δηλαδή. Να λειτουργήσει από 1.1.2003.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ κύριε Κασιμάτη. Ο κύριος αρχηγός.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ είμαι σε δύσκολη θέση, γιατί είμαι υπηρεσιακός παράγων.

Αλλά σαν Συρίγος μιλώ, ότι θα πρέπει να γίνει νωρίτερα η απελευθέρωση και τούτο διότι να πω ένα παράδειγμα και θα αποδειχτεί με αυτό το παράδειγμα αυτό που λέω.

Είχαμε τα θέματα με τα θαλαμηγά σκάφη. Προσδιορίζαμε συγκεκριμένο χρόνο που έπρεπε να γίνουν οι αλλαγές των αδειών. Παρά τις υπομνήσεις, παρά τα πλαίσια του χρόνου, παρά όλα αυτά που κάναμε, εν τούτοις έρχεται σήμερα 13.7 να έχει πλέον λήξει η προθεσμία και να σου έρχονται τώρα από διάφορα σημεία της Ελλάδος και να σου λένε δεν μπορέσαμε να αντικαταστήσουμε τις άδειες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θαλαμηγά, τα επαγγελματικά εννοείτε;

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Ναι. Φανταστείτε κύριε Πρόεδρε, εάν κάτι τέτοιο ήθελε να συμβεί και στα πλαίσια της απελευθέρωσης και έρχεται ο άλλος την ώρα που αρχίζουν οι Ολυμπιακοί Αγώνες και σου λέει δεν το κατάλαβα. Του Νόμου 438. Αντιλαμβάνεστε λοιπόν, εάν στη πράξη συμβούν αυτά τη 1.1.2000 δεν ξέρω τι θα γίνει.

Επίσης υπάρχουν και επί μέρους θέματα, στα οποία θα απαιτηθούν ενδεχομένως διευκρινίσεις. Δεν μπορεί εκείνη την ώρα με εγκυκλίους η διοίκηση να πάρει το βάρος και να αρχίσει πλέον ένας αγώνας είτε αμφισβητήσεων είτε άλλων μη κατανοήσεων. Με αυτά τα δεδομένα σταματώ κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κυρία Ξενογιαννακοπούλου έχει το λόγο.

Μ.ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Και εγώ θα συμφωνήσω με το σκεπτικό όπως έχει εκφραστεί και από άλλους εδώ συναδέλφους στην Επιτροπή.

Δηλαδή, πιστεύω ότι είναι λογικό και νομίζω ότι εκφράστηκε από όλους, ότι είναι σωστό και για τις εταιρείες και το είπε ο κύριος Λεφάκης νομίζω, να έχουν σαφή γνώση των κανόνων του παιχνιδιού, για να

μπορούν εγκαίρως να οργανώσουν και τον εκσυγχρονισμό τους και την οργάνωση των δικών τους επιχειρηματικών σχεδίων.

Ταυτόχρονα φυσικά απαιτείται και μια μεγάλη προετοιμασία από τη πλευρά της διοίκησης, η οποία και εκείνη πρέπει με τη σειρά της να προσαρμοστεί. Και όπως είπε σωστά ο κύριος Κουκουλόπουλος είναι ένα θέμα το οποίο έχει πάρα πολλές πτυχές. Αφορά δηλαδή και τις τοπικές κοινωνίες και τη προετοιμασία των λιμενικών υποδομών, όπως είπε πολύ σωστά ο κύριος Ψαραύτης.

Δηλαδή, πιστεύω ότι απ' όλες τις πτυχές όπως έχει εκφραστεί σήμερα στην Επιτροπή μας, υπάρχει η ανάγκη και να επιταχύνουμε ώστε να έχουμε ένα σαφές πεδίο και ένα σαφές πλαίσιο γρήγορα ξεκάθαρο και ταυτόχρονα να υπάρχει και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, ένας αρκετός χρόνος δοκιμής αυτού του πλαισίου, δηλαδή, εφαρμογής αυτού του πλαισίου και με δυνατότητες φυσικά μέσα από τη δοκιμή να μην υπάρχει κανένα πρόβλημα, όταν θα σημειωθούν οι πολύ μεγαλύτερες απαιτήσεις που θα χρειαστεί να ανταπεξέλθει κατά τη περίοδο του 2004.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Γκουλούσης έχει το λόγο.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Και εγώ κύριε Πρόεδρε θα συμφωνήσω με αυτή τη πρότασή σας.

Θα είναι μάλιστα και μία από τις σπάνιες περιπτώσεις όπου θα μας απονεμίει και έπαινο η Επιτροπή των Κοινοτήτων, γιατί συνήθως όλα στο τέλος τα κάνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Τζουγανάτος. Εκφραστήκατε και συμφωνείτε με το προβληματισμό;

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Ακριβώς και νομίζω, ότι η αγορά τηλεπικοινωνιών έρχεται να επιβεβαιώσει αυτό. Η εντύπωσή μου είναι ότι όσο γρηγορότερα πάμε σε ρύθμιση του καθεστώτος και σε απελευθέρωση τόσο επωφελές θα είναι για όλους.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Καθηγητής έχει το λόγο.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε αυτό το μεταβατικό στάδιο είχε χορηγηθεί και μάλιστα ήταν εξαιρετικό μεγάλο και πρωτοφανές θα έλεγα στο πλαίσιο της Κοινότητας, για να προστατευθούν οι ημεδαπές εταιρείες. Αυτός ήταν ο κύριος λόγος του μεταβατικού σταδίου.

Συνεπώς η συντόμευση αυτού του χρόνου εξαρτάται και από το ποιο θα είναι το νομοθετικό καθεστώς στο οποίο θα λειτουργήσουμε στη συνέχεια. Και εάν στα πλαίσια αυτού του νομοθετικού καθεστώτος περιλάβουμε κάποιες διατάξεις, που θα υποβοηθούσαν έμμεσα τις ημεδαπές εταιρείες.

Εάν αυτό το πράγμα συμβεί μπορούμε πολύ γρήγορα να φτάσουμε στο αποτέλεσμα της απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Γιατί για να δοθεί παράταση από τη Κοινότητα το θεωρώ απίθανο.

Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι εμάς δεν πρέπει να μας απασχολήσει ως Επιτροπή. Π.χ. για να γίνω πιο συγκεκριμένος. Για να προχωρήσει η Ισπανία όπως θα είδατε στην απελευθέρωση προέβη σε πολυετείς συμβάσεις με τις ημεδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις της χώρας της οι οποίες ουσιαστικά κατέστησαν την ισπανική θαλάσσια μεταφορική αγορά, μη προσβάσιμη για το διάστημα που ισχύουν αυτές οι συμβάσεις σε άλλες κοινοτικές επιχειρήσεις.

Βέβαια γι' αυτό το θέμα έχει προσφύγει η Κοινότητα στο ΔΕΚ και γιατί θεωρεί αυτές τις συμβάσεις ως έμμεσο είδος κρατικών ενισχύσεων. Αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει και εμείς, κατ' αρχήν συμφωνούμε, αλλά θα πρέπει να εξετάσουμε τη δυνατότητα, εάν μπορούμε να κάνουμε ορισμένες παρεμβάσεις στα πλαίσια της κοινοτικής νομιμότητας, που να προστατεύουν τις ημεδαπές επιχειρήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω ότι σχεδόν όλοι, ή όλοι συμφωνούμε με αυτό το πράγμα και γι' αυτό το λόγο να μην επιμείνουμε άλλο σε αυτή τη συζήτηση, εκτός εάν ο κύριος Χαλάς έχει τίποτε επιφυλάξεις.

Ι.ΧΑΛΑΣ: Αυτό που ήθελα να πω κύριε πρόεδρε, ότι μια και ξεκινήσαμε να προχωρήσουμε και να τελειώνουμε. Αλλά οπωσδήποτε αυτά είναι θεωρητικά. Η πράξη είναι διαφορετική από τη θεωρία.

Εγώ θα έλεγα να είμαστε έτοιμοι όσο γίνεται πιο γρήγορα. Να δούμε δοκιμαστικά πώς πάει. Σε τελευταία ανάλυση να δούμε στη πράξη, μήπως κάποιες εναλλακτικές λύσεις μας βοηθούν κ.λ.π. και εάν χρειαστεί να ζητήσουμε και παράταση ακόμα τις ημερομηνίες εάν δεν είμαστε έτοιμοι να κάνουμε κάτι σωστό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Αργυρακόπουλος έχει το λόγο.

Α.ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Η χρονική σύμπτωση τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων με την απελευθέρωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα και πολύ σωστά το θέσατε.

Συμφωνώ και εγώ με την άποψη της πλειονότητας των μελών της Επιτροπής, ήθελα όμως να υποβάλλω μια πρόταση και παρακαλώ τους νομικούς να μας πούνε τις απόψεις τους.

Μήπως θα μπορούσε να απελευθερωθεί συγκεκριμένη γραμμή για να χρησιμεύσει σαν πιλοτική εφαρμογή, να δούμε τυχόν προβλήματα ή δυσλειτουργίες που θα παρουσιαστούν ούτως ώστε να αντιμετωπιστούν αργότερα. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτά τώρα δεν γίνονται θα πάμε σε πιλοτική γραμμή, για να βρούμε μία γραμμή; Δεν το βάζουμε ούτε θέμα. Ευχαριστούμε.

Ο κύριος Αλεξανδράτος έχει το λόγο.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Και την ευθύνη και τη διεύθυνση της συζήτησης τις έχετε εσείς. Εμείς λέμε τη γνώμη μας. Νομίζω, ότι δεν πρέπει να αργήσουμε καθόλου. Δεν έχει νόημα. Είναι απλό το πράγμα.

Τα πράγματα θα έλθουν, είτε θα έλθουν το 2003 ή το 2002, με σύνεση που όλοι την έχουμε εδώ πέρα και οι υπηρεσίες έχουν και αυτή τη

λαμπρά τους εμπειρία, νομίζω, ότι θα γίνει μια διαδοχή της υπάρχουσας καταστάσεως, ενός καθεστώτος που υπάρχει στις γειτονικές μας χώρες.

Και νομίζω, ότι όλα θα πάνε κατ' ευχήν και δεν έχω και καμία αμφιβολία, διότι και το δαιμόνιο του Ελληνα που επενδύει στη θάλασσα δεν θα πάψει να υφίσταται και οι τεχνολογίες και τα νέα μέσα, είναι κάτι τα οποία μας κάνουν να είμαστε πολύ κοντά και να τα παρακολουθούμε. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Ψαραύτης έχει τον λόγο.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Και εγώ συμφωνώ προφανώς ότι θα πρέπει να γίνει νωρίτερα και να είναι γνωστοί οι κανόνες του παιχνιδιού όσο το δυνατόν πιο γρήγορα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, γι' αυτό τελειώσαμε τώρα. Νομίζω ότι συζητήθηκε μέχρι ενός σημείου και το 2. Αλλά καλό θα είναι οι εισηγητές που νομίζω ότι είναι οι κύριοι Ψαραύτης και Αλεξανδράτος πάλι έχουν δώσει τις εισηγήσεις τους.

Σε συνδυασμό με την εισήγηση που έχει κάνει ο κύριος Βολτής, η οποία επανειλημμένες αναφέρθηκε στη σημερινή συζήτηση.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Οχι και επανειλημμένως.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έγινε σημείο αναφοράς κύριε Βολτή. Μα, το πηγαίναμε για την άλλη φορά, αλλά το πιέσατε.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Δεν διεκδικώ τα εύσημα γι' αυτή την εισήγηση. Ήταν προϊόν ταχύτητας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το γράψατε κιόλας. Το κάνατε πολύ ωραίο και είχατε και τη γνώμη του κυρίου Γκουλούση. Και τώρα επειδή στο 2 δούλεψε πολύ ο κύριος Γκουλούσης, θα μας βοηθήσει στη σύνταξη του κειμένου που θα κάνουμε για το ένα και για το 2.

Νομίζω, ότι μπορούμε τώρα να ξεκινήσουμε στη σύνταξη του κειμένου για το υπ' αριθ. 1 και για το υπ' αριθ. 2 θα το συζητήσουμε στη πρώτη συνεδρίαση μετά από αυτή και το Σεπτέμβρη θα συζητήσουμε το 3 και 4 και συνολικά.

Ένα άλλο θέμα που είχε απομείνει να συζητηθεί είναι ότι εκπροσωπείται η Ένωση των Εφοπλιστών της ακτοπλοΐας, όπως λέγεται αυτό το σωματείο, από το κύριο Σφηνιά και έχει έλθει ο αναπληρωτής του ο κύριος Λεφάκης σήμερα.

Υπάρχει ένας όγκος πλοίων που είναι έξω από την ένωση και έχουν στείλει κάποια σημειώματα ή υπομνήματα. Αυτά θα ήθελα να τα λάβουν τα μέλη της Επιτροπής έγκαιρα και θα ήθελα μερικές υποδείξεις, για το εάν θα πρέπει να μείνουμε στα υπομνήματα που έχουν κάνει, εάν έχουν κάνει όλοι, εγώ δεν τα έχω δει ακόμα, ή εάν θα πρέπει να τους καλέσουμε, να τους ακούσουμε και τους άλλους, ατύπως.

Δεν συμμετέχουν στην επιτροπή και το θέμα της εκπροσώπησης των ακτοπλόων έχει λυθεί είναι οι κύριοι. Νομίζω πως είναι η ANEK, η ΔΑΝΕ, η ΝΕΛ και κάποιοι άλλοι.

Είναι θέμα για το οποίο εγώ δεν αποφασίζω μόνος μου. Θα ήθελα να ακούσω τις εισηγήσεις και τις θέσεις και των άλλων μελών της Επιτροπής. Ορισμένοι από σας θα ξέρετε πως έχει δημιουργηθεί κάποιο θέμα με την εκπροσώπηση, αλλά τυπικά και αρκετά ουσιαστικά εκπροσωπείται η Ένωση από το Προεδρείο της.

Όμως πείτε μου και εσείς εάν πρέπει να τους καλέσουμε, να τους ακούσουμε σε μια ακρόαση, ή εάν θα πρέπει να παραμείνουμε στα σημειώματά τους. Ο κύριος Αλεξανδράτος έχει το λόγο.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Ας δούμε τα σημειώματά τους και εάν έχουμε μεγάλες διαφορές τότε να τους καλέσουμε, γιατί νομίζω, ότι όσο πιο πολυπληθής είναι μία επιτροπή, τόσο δεν τελειώνει ποτέ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είπα να τους καλέσουμε ως μέλη της Επιτροπής, μήπως έπρεπε κάποια ώρα να τους ακούσουμε και τους άλλους σε μία συνεδρίαση.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Αφού θα τους διαβάσουμε, θα χρειαστεί και να τους ακούσουμε.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Ναι, συμφωνώ με αυτό που λέτε.

ΛΕΦΑΚΗΣ: Εγώ δεν νομίζω ότι έχουν διαφορά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τα ίδια θα είναι, δεν τα έχω δει, γι' αυτό.

Γ.ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ: (Μιλάει μακριά από το μικρόφωνο).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Μελέτης έχει το λόγο. Μη μου το πας συνδικαλιστικά πάλι. Ασε 'το, ξέχασέ 'το.

Γ.ΜΕΛΕΤΗΣ: Εδώ η επιστολή σχετικά με τα θέματα είναι γραμμένη από τη ΜΕΝΟΑΝ FLYING DOLFIN, δεν είναι από την Ένωση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω, ότι το έχει στείλει από κάποιο φαξ. Και εγώ πήγα να το κοιτάξω, αλλά το έχει στείλει από φαξ της εταιρείας.

Αυτά να τα κοιτάζει ο κύριος Αντάπασης, ο κύριος Γκουλούσης και οι άλλοι νομικοί. Εμείς δεν είμαστε νομικοί.

Ι.ΧΑΛΑΣ: Εάν υπάρχουν διαφορετικές θέσεις γιατί να μην τις ακούσουμε. Εάν βοηθάνε αυτές οι θέσεις έτσι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κύριος Μελέτης τις λέει;

Γ.ΜΕΛΕΤΗΣ: Συμφωνώ με το κύριο Χαλά, καλόν είναι να τους ακούσουμε όλους. Εγώ όμως κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μου δώσετε το λόγο, γιατί έχω κάτι μέσα στο στόμα μου και δεν μπορώ να μην το πω, γιατί θα σκάσω.

Επειδή μιλήσατε και για Ολυμπιακούς Αγώνες και θα πάμε ξυπόλυτοι στα αγκάθια θέλω να σας πω το εξής: Επειδή ακούγεται ότι θα επανδρωθούν και πολλά κρουαζιερόπλοια για να καλύψουν τις ξενοδοχειακές ανάγκες, μήπως θα πρέπει το Υπουργείο Ναυτιλίας να δει πού θα βρεθεί και το κατάλληλο και εκπαιδευμένο προσωπικό, για να επανδρώσουν όλα αυτά τα πλοία, για να υπάρχει και η σωστή εξυπηρέτηση σε όλους αυτούς που θα επισκεφτούν την Ελλάδα το 2004 για να το δει και από πλευράς εκπαίδευσης και από κάτι άλλο; Έτσι, το βάζω εδώ, για να ακουστεί λιγάκι. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτά θα τα πείτε κάτω στο λιμάνι και θα τα πείτε και στον Υπουργό. Η Επιτροπή τι να κάνει εδώ, δεν είναι Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων.

Να διευκολύνουμε έτσι τη συνολική προσπάθεια του λαού, για την επιτυχή έκβαση των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά και να του πούμε τώρα του Υπουργού, ή της διεύθυνσης εργασίας, πώς θα επανδρώσει τα κρουαζιερόπλοια που θα έλθουν να φιλοξενήσουν τους Σπανιόλους και τους Κινέζους είναι άλλο θέμα, είναι έξω από την Επιτροπή.

Γ.ΜΕΛΕΤΗΣ: Είναι θέμα εκπαίδευσης και έκδοσης των σχετικών φυλλαδίων.

Ι.ΧΑΛΑΣ: (Μιλάει μακριά από το μικρόφωνο)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει πολλά στελέχη. Εμείς είμαστε παλαιομοδίτες, έχουμε μείνει πίσω.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Εγώ συμφωνώ με το κύριο Κασιμάτη να διαβάσουμε τις εισηγήσεις και εάν είναι διαφορετικές να τις ακούσουμε.

ΠΟΡΕΔΡΟΣ: Και ο κύριος Σωτηρακόπουλος το ίδιο και ο Αντώνης το ίδιο, ο κύριος Τζουγανάτος το ίδιο, ο κύριος Γκουλούσης το ίδιο, η κυρία Ξενογιαννακοπούλου και ο Δήμαρχος.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: (Μιλάει μακριά από το μικρόφωνο)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν ξέρω αλλά είναι τα συν τόσα πολλά. Νομίζω, ότι έγινε μια συζήτηση σήμερα που περίπου καταλάβαμε τι συζητάμε για το θέμα της απελευθέρωσης.

Εμείς θα αρχίσουμε να γράφουμε το κείμενο, το οποίο θα το θέσουμε υπόψη σας, θα το μοιράσουμε πολύ νωρίς και έγκαιρα στα μέλη της Επιτροπής. Και όπου υπάρχουν παρατηρήσεις να γίνονται γρήγορα. Και έγκαιρα ώστε να μπορούμε να συνεννοούμεθα έστω και τηλεφωνικώς, για να μπορέσουμε να προσαρμοστούμε με τη γνώμη, με τη βούληση και των μελών της Επιτροπής.

Εκείνο που ήθελα να ξαναπώ είναι ότι κατά μέγα μέρος καλύφτηκε αυτό από τις εισηγήσεις του κυρίου Αλεξανδράτου και του κυρίου Ψαραύτη. Και ένα βασικό ρόλο θα παίξει και ο κύριος Γκουλούσης σε όλη την ιστορία αυτή, γι' αυτό θα ήθελα να λαβαίνει γνώση των σημειωμάτων έγκαιρα κύριε Χονδρονάσιο, πιο γρήγορα και από μένα, γιατί είναι θέματα που άπτονται και συνδέονται άρρηκτα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο στο οποίο εμείς έχουμε μια εμπειρία μόνο μερικών ετών.

Θα ήθελα να σας παρακαλέσω να μου πείτε πότε λέμε να κάνουμε την επόμενη συνεδρίαση; Μετά την 15η Αυγούστου, οπωσδήποτε. 30 Αυγούστου 2000, Τετάρτη 1 η ώρα.

Κυρία Μπασδάνη ξεκινάμε το γράψιμο για 1 και 2, γιατί και το 2 ατύπως συζητήθηκε κατά 70%. Είναι πολύ δύσκολο θέμα θα το κρατήσετε μόνο εσείς, για να το έχετε για την άλλη φορά. Δεν πρόκειται να κυκλοφορήσει το 2. Θα κυκλοφορήσει το 1. Αλλά να ετοιμαζόμαστε και για το 2.

Εμείς έχουμε τρεις ανθρώπους που ασχολούνται με τα θέματα αυτά του γραφείου. Είναι στη διάθεσή σας μέρα και νύχτα, για να σας βοηθήσουν, επειδή καταλαβαίνω, ότι θα έχετε έλλειψη προσωπικού, λόγω των αδειών του Αυγούστου.

Ε.ΜΠΑΣΔΑΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, πότε να είναι έτοιμο αυτό το κείμενο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μια βδομάδα πιο μπροστά, πέντε μέρες πιο μπροστά να έχει μοιραστεί.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΓΙΑ ΤΟ
Θ Ε Σ Μ Ι Κ Ο
Π Λ Α Ι Σ Ι Ο Τ Η Σ
Α Κ Τ Ο Π Λ Ο Ϊ Α Σ

ΚΩΣΤΑΣ
ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
ΠΡΑΚΤΙΚΑ
& ΟΡΓΑΝΩΣΗ
ΣΥΝΕΛΕΣΙΩΝ

ΣΟΛΩΜΟΥ 45, 10562 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ 2004460 - FAX 2047447

30 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2000

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΤΕΤΑΡΤΗ 30 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2000

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΒΑΣΙΛΗΣ ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ

ΠΑΡΟΝΤΕΣ:

- ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΤΡΕΑΣ
- ΡΗΓΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ αντικαθιστά τον ΘΕΟΔΩΡΟ ΚΑΤΡΙΒΑΝΟ
- ΓΙΑΝΝΑΡΑΚΗΣ ΣΤΕΛΙΟΣ αντικαθιστά τον ΠΑΡΗ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟ
- ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΛΙΖΑ
- ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
- ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
- ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΓ.
- ΜΠΑΣΔΑΝΗ ΕΛΕΝΗ
- ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ
- ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
- ΧΑΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
- ΛΕΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ αντικαθιστά τον ΣΦΗΝΙΑ ΠΑΝΤΕΛΗ
- ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
- ΨΑΡΑΥΤΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΘΑΝΑΣΗΣ
- ΒΟΛΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
- ΧΟΝΔΡΟΝΑΣΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
- ΠΕΡΙΒΟΛΑΡΗΣ ΧΡ.

ΑΠΟΝΤΕΣ:

- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
- ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
- ΜΠΑΝΤΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα ήθελα να καλωσορίσω τους κυρίους και να ευχηθώ καλό υπόλοιπο καλοκαιριού, καλό χειμώνα, υγεία και ιδιαίτερα να καλωσορίσω τον κ.Ρήγα που είναι ο Νομάρχης Κυκλάδων και θα αναπληρώνει τον κ.Κατριβάνο. Νομίζω πως θα είναι χρήσιμη η παρουσία του, γιατί ξέρει πολλά, έχει δει πολλά και καλό είναι να διαβάσει και λίγα.

Θα ήθελα να παρακαλέσω τον κ.Αλεξανδράτο και τον κ.Ψαραύτη να κάνουν την εισήγηση στο 2 για να προσπαθήσουμε στη συνέχεια να ενοποιήσουμε το 1 με το 2, το οποίο μπορούσε να είναι ξεχωριστό όπως έχει γίνει ή μπορούσε να είναι κι ένα ενιαίο κείμενο και ως ενιαίο θέμα μπορούσε να παρουσιαστεί. Ευχαριστώ.

Ο κ.Ψαραύτης έχει τον λόγο.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε. Ήδη από την προηγούμενη φορά είχα δώσει μια γεύση για το 2 το οποίο αφορά την έννοια του δημοσίου συμφέροντος, το 1 αφορούσε την έννοια της απελευθέρωσης και έχω γράψει ορισμένα πράγματα σχετικά με το 2, το οποίο νομίζω ότι το έχετε μοιράσει κιόλας.

Πως ορίζεται το δημόσιο συμφέρον. Ένας ορισμός θα μπορούσε να ήταν: η εξασφάλιση τακτικών, αξιόπιστων και προσιτών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ανάμεσα στη ηπειρωτική Ελλάδα και τα κατοικήσιμα νησιά της Ελλάδας, καθώς και σε επιλεγμένες πορθμειακές γραμμές, ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή, η κινητικότητα του πληθυσμού και η οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας.

Ο κανονισμός παρέχει τη δυνατότητα στο ΥΕΝ να διασφαλίσει αυτό το στόχο μέσω του άρθρου 4 για τις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών. Αλλά για να γίνει αυτό πρέπει να αλλάξει η σημερινή διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας, η οποία σήμερα καλύπτει όλα τα δρομολόγια από προς και ανάμεσα σε όλα τα νησιά. Και μερικά από αυτά τα νησιά οι πλοιοκτήτες θέλουν να τα εξυπηρετούν και δεν χρειάζεται κανένα κίνητρο για να το κάνουν.

Αλλά δεν έχουν αυτή την ελευθερία και προκειμένου να αποκτήσει άδεια σκοπιμότητας για τη λειτουργία ενός πλοίου, ο πλοιοκτήτης πρέπει να δεχτεί να εξυπηρετήσει και νησιά που δεν επιθυμεί να εξυπηρετήσει κάτω από όρους που υπαγορεύονται από το Υπουργείο και αφορούν όλες τις πλευρές της υπηρεσίας που παρέχεται.

Οπότε αν δεχτεί αυτό το μέρος του πακέτου θα του επιτραπεί να εξυπηρετεί κι άλλα νησιά που του διαλέγει το Υπουργείο και κάτω από όρους που υπαγορεύονται από το Υπουργείο. Το ερώτημα είναι θα δεχτεί

η Κοινότητα ότι όλες οι γραμμές θα πρέπει να καθορίζονται από το Υπουργείο;

Η γνώμη μου είναι όχι διότι αντίκειται στο πνεύμα του κανονισμού, περί ελευθερίας του ανταγωνισμού που είναι ο στόχος για τον οποίο και δημιουργήθηκε ο κανονισμός. Επομένως θα πρέπει ο συμβιβασμός μεταξύ του κανονισμού και της πρακτικής που ακολουθείται από το Υπουργείο να δοθεί μια λύση από το Υπουργείο.

Η δική μου γνώμη είναι ότι το σημερινό σύστημα δεν διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον διότι υπάρχουν ορισμένες μονοπωλιακές καταστάσεις που έχουν δημιουργηθεί για διάφορους λόγους, π.χ. ούτως ώστε οι γραμμές να είναι βιώσιμες, ούτε οι ναύλοι είναι τόσο προσιτοί όσο θα μπορούσαν να ήταν αν υπήρχε ανταγωνισμός, ούτε η ποιότητα υπηρεσιών είναι η καλύτερη που θα μπορούσε να είναι. Παραδείγματος χάρη τα περισσότερα καινούρια πλοία πάνε στην Αδριατική, εκεί που υπάρχει ανταγωνισμός και οι ναύλοι είναι ανά μονάδα απόστασης πιο χαμηλοί.

Ποια είναι τα κριτήρια επιλογής των γραμμών δημοσίων υπηρεσιών.

Το άρθρο 4 ορίζει ότι αυτές είναι οι γραμμές τις οποίες ο πλοιοκτήτης αν σκεφτεί στενά το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα επέλεγε να εξυπηρετήσει οικειοθελώς. Επειδή με την απελευθέρωση η έννοια της γραμμής καθίσταται περισσότερο ρευστή διότι θα μπορούσε να υπήρχε ένα τεράστιο πλήθος γραμμών όχι αναγκαστικά αυτές που υπάρχουν σήμερα, αλλά η κάθε εταιρεία να έχει το δικό της δίκτυο, νομίζω ότι είναι καλύτερα να μιλήσουμε για λιμάνια δημοσίου συμφέροντος το οποίο το αναφέρατε κι εσείς στον κατάλογο που έχετε.

Ποια είναι τα λιμάνια δημοσίου συμφέροντος; Νομίζω ότι πρέπει να οριστούν αυτοί που ο πλοιοκτήτης αν σκεφτεί στενά το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα αποφάσιζε οικειοθελώς να εξυπηρετήσει ή θα το αποφάσιζε μόνο για το καλοκαίρι κάποια περίοδο που η κίνηση είναι επαρκής.

Πως επιλέγονται; Νομίζω ότι θα πρέπει να γίνει με μια διαδικασία που θα περιγράψω αμέσως. Από το σύνολο των λιμανιών μερικά με εξαιρετικά μικρή κίνηση ή σε απομακρυσμένες περιοχές είναι σαφές ότι ανήκουν σε αυτή την κατηγορία δηλαδή στην κατηγορία που δεν θα επέλεγε κάποιος πλοιοκτήτης σκεπτόμενος στενά το δικό του συμφέρον να εξυπηρετήσει Φούρνοι, Λειψοί και διάφορα άλλα.

Άλλοι λιμένες με μεγάλη κίνηση π.χ. Πειραιάς, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Χανιά, Χίος, Μυτιλήνη ανήκουν στους λιμένες που θα επέλεγε κάποιος πλοιοκτήτης οικειοθελώς να εξυπηρετήσει. Και υπάρχουν και μερικοί λιμένες οι οποίοι είναι κάπου ενδιάμεσα που δεν είναι εξ αρχής σαφές σε ποια κατηγορία ανήκουν, ή ανήκουν στη μια κατηγορία το καλοκαίρι και στην άλλη κατηγορία το χειμώνα, π.χ. Σίφνος που πηγαίνω κάθε καλοκαίρι, Κύθηρα πιθανό αυτοί οι λιμένες θα ήθελε κάποιος πλοιοκτήτης από μόνος του να τους εξυπηρετήσει το καλοκαίρι, αλλά το χειμώνα μπορεί να μην ήθελε.

Αυτό μπορεί να προσδιοριστεί από το Υπουργείο ποιοι είναι οι λιμένες αυτοί κατά κατηγορία, μετά από κάποια ανάλυση της κίνησης της ζήτησης δηλαδή σε αυτούς τους λιμένες και μετά από αξιολόγηση του ενδιαφέροντος των ακτοπλοϊκών εταιρειών να εξυπηρετήσουν τους λιμένες αυτούς οικειοθελώς.

Δηλαδή ποιοι από τους πλοιοκτήτες θέλουν να εξυπηρετήσουν τον τάδε και τάδε λιμένα οικειοθελώς, μετά από κατάλληλη πρόσκληση ενδιαφέροντος σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Και εδώ νομίζω ότι πρέπει να υπάρχει κάποια δικλίδα ασφαλείας δηλαδή εγγυήσεις ούτως ώστε το ενδιαφέρον που θα εκδηλωθεί, να είναι πραγματικό και όχι υποθετικό.

Μετά από την κατηγοριοποίηση των λιμένων σε αυτές τις κατηγορίες, νομίζω ότι θα πρέπει η Πολιτεία να σχεδιάσει το δίκτυο λιμένων δημοσίου συμφέροντος του καλοκαιριού και κάποιο αντίστοιχο δίκτυο το χειμώνα, γιατί δεν θα είναι αναγκαστικά τα ίδια για τα λιμάνια στα οποία δεν υπάρχει ενδιαφέρον ελεύθερης δρομολόγησης, ή υπάρχει περιορισμένο ενδιαφέρον.

Και θα πρέπει η Πολιτεία να καθορίσει σε ελάχιστες επιθυμητές συχνότητες, εξυπηρέτησης αυτών των λιμανιών μετά από κάποια ανάλυση

της κίνησης, τα ελάχιστα προσόντα πλοίων που πρέπει να πηγαίνουν εκεί, καθώς και πιθανόν μέγιστα επίπεδα ναύλων. Γιατί κάποιος μπορεί να πει ότι "εγώ θα ήθελα να εξυπηρετήσω το τάδε λιμάνι αλλά ο ναύλος να είναι αστρονομικός".

Και θα μπορούσαν να κατηγοριοποιηθούν αυτοί οι λιμένες σε υποδίκτυα, π.χ. είναι οι δυτικές Κυκλάδες, οι ανατολικές Κυκλάδες, Αργοσαρωνικός κλπ., και για κάθε ένα από αυτά τα υποδίκτυα θα μπορούσε να προκηρυχθεί ένας δημόσιος διαγωνισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για να ανατεθεί η εξυπηρέτηση των λιμανιών αυτών σε ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Να υπογραφούν δηλαδή συμβάσεις οι οποίες θα προβλέπουν διάρκεια π.χ., η δική μου πρόταση να είναι το πολύ πενταετής, τα λιμάνια που προσεγγίζουν, η συχνότητα, τα προσόντα των πλοίων, οι ναύλοι, κριτήρια και προϋποθέσεις επιδότησης, καθώς και εγγυήσεις καλής εκτέλεσης. Δηλαδή αν κάποιος δεν είναι συνεπής στις υποχρεώσεις του να υπάρχουν κυρώσεις.

Όσον αφορά το άλλο σημείο που θέτετε εδώ πέρα, τη δυνατότητα επιδότησης και θέσπιση άλλων κινήτρων. Νομίζω ότι θα πρέπει να υπάρχει επιδότηση στον πλοιοκτήτη εάν αποδεδειγμένα υπάρχει ζημιά στη λειτουργία μιας γραμμής δημόσιας υπηρεσίας και νομίζω, η προσωπική μου γνώμη είναι ότι θα πρέπει η επιδότηση αυτή να γίνεται από τον κρατικό προϋπολογισμό και όχι από επίνευλο στις ελεύθερες γραμμές, γιατί το δεύτερο θα δημιουργούσε νομίζω στρέβλωση στην αγορά και δεν υπάρχει και λόγος αυτοί οι οποίοι πηγαίνουν διακοπές το καλοκαίρι να επιδοτούν το δίκτυο.

Νομίζω ότι είναι θέμα στρατηγικού συμφέροντος όλης της χώρας η διατήρηση και η δημιουργία ενός δικτύου δημοσίων υπηρεσιών και νομίζω ότι θα πρέπει η όποια επιδότηση να γίνεται από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Όσον αφορά τα κίνητρα στους πλοιοκτήτες που βάζουν πλοία σε αυτές τις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, θα μπορούσαν να υπάρχουν διάφορα όπως φοροαπαλλαγές, επιδότηση επιτοκίων, δάνεια για την ναυπήγηση και διάφορα άλλα. Αλλά θα πρέπει να δοθεί μια προσοχή

ούτως ώστε αυτά τα κίνητρα να μην στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό στις ελεύθερες γραμμές.

Αυτό είναι μια περίληψη της εισήγησής μου. Τα επιμέρους ίσως αργότερα διευκρινιστικά, αν υπάρχει κάποια ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοι έχουμε ερωτήσεις, αλλά καλύτερα να τις αφήσουμε για μετά, αφού τελειώσει ο κ.Αλεξανδράτος και ο κ.Βολτής.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε. Ήδη αυτά τα έχω καταθέσει στην Επιτροπή απλώς θα κάνω μια ανάγνωση και θα πω και ορισμένα στοιχεία που θέλω να πω.

Ολοι μας εδώ πέρα καθόμαστε για να αλλάξουμε το πλαίσιο της Ακτοπλοΐας και να μπορεί η χώρα να έχει την ικανοποιητική και ποιοτική θαλάσσια συγκοινωνία. Το δημόσιο συμφέρον ορίζεται από τις εξής παραμέτρους:

Διαχείριση ικανοποιητικού επιπέδου θαλάσσιας συγκοινωνία μεταξύ των νήσων και της ενδοχώρας, ως επίσης και των νήσων μεταξύ τους κατά νησιώτικα συμπλέγματα που αποτελεί η διοικητική και η γεωγραφική περιφέρεια. Τα επίπεδα του ναυλογίου μέσα από τον ανταγωνισμό πιστεύω ότι θα διαμορφωθούν σε λογικά πλαίσια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγγνώμη δεν κατάλαβα την τελευταία φράση.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Λέω ότι το δημόσιο συμφέρον ορίζεται από τις εξής παραμέτρους: διαρκής και ικανοποιητικού επιπέδου θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ ενδοχώρας και νήσων και μεταξύ νήσων, κατά το νησιώτικο σύμπλεγμα που αποτελεί διοικητική ή γεωγραφική περιφέρεια. Αν υπάρχει καμιά απορία από τους συναδέλφους, θα εξηγήσω τι εννοώ.

Πιστεύω ότι τα επίπεδα ναυλογίου μέσα από τον ανταγωνισμό θα διαμορφωθούν σε λογικά πλαίσια, πλην όμως για τις επιδοτούμενες γραμμές θα υπάρξει ένα πλαφόν για τους ναύλους οικονομικής θέσης ΙΧ και φορτηγών. Για τα κριτήρια επιλογής γραμμών δημοσίου συμφέροντος είναι ένα πρόβλημα.

Οι γραμμές δημοσίου συμφέροντος πρέπει να σχεδιαστούν από μια ειδική επιτροπή υπό την προεδρία της Διεύθυνσης Θαλασσιών

Συγκοινωνιών και με τη συμμετοχή εκπροσώπων από τους εφοπλιστές, από την ΠΝΟ, από το Υπουργείο Αιγαίου, από τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Περιφέρειας και από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας.

Τα κριτήρια της επιλογής των άγονων γραμμών είναι: δυνατότητα επικοινωνίας των νήσων με το κέντρο, επικοινωνία των νήσων μεταξύ του κατά διοικητική περιφέρεια, επικοινωνία των νησιών κατά γεωγραφική περιφέρεια, οι γραμμές και τα νησιά που δημιουργούν το δίκτυο γραμμών δημοσίου συμφέροντος προσδιορίζονται από τη διαδικασία 1, 2 που έχω ήδη καταθέσει.

Θα πάμε μετά για τα κριτήρια επιλογής λιμένων δημοσίου συμφέροντος. Με έχει καλύψει ο κ.Ψαραύτης κατά πολύ, αλλά θα επαναλάβω κι εγώ τα δικά μου.

Οι λιμένες δημοσίου συμφέροντος επιλέγονται ως ανωτέρω:

Ο χαρακτηρισμός λιμένος δημοσίου συμφέροντος προσδιορίζεται επίσης από τη γεωγραφική του θέση, αλλά είναι διαφορετικός από τον χαρακτηρισμό εθνικού χαρακτήρα ή τοπικού χαρακτήρα. Κατά κανόνα οι λιμένες της ενδοχώρας είναι εθνικού χαρακτήρα, διότι εξυπηρετούν τη σύνδεση με τα νησιά, ενώ αντιθέτως τα λιμάνια των νησιών χαρακτηρίζονται τοπικού χαρακτήρα διότι εξυπηρετούν το ίδιο το νησί.

Εξαιρέση αποτελούν τα νησιά που συνδέονται με το εξωτερικό, ή έχουν προγραμματιστεί κρουαζιέρες που συνδέονται με το εξωτερικό, π.χ. Κέρκυρα, Ρόδος, Κρήτη είναι εθνικού χαρακτήρα, Μύκονος, Σαντορίνη, Πάτμος είναι εθνικού χαρακτήρα. Νήσοι π.χ. Άνδρος, Πάρος, Κεφαλονιά, Ιος, Αμοργός, Ιθάκη είναι τοπικού χαρακτήρα. Το θέμα αυτό χρειάζεται μια περισσότερη ανάλυση και συζήτηση.

Η διαδικασία καθορισμού γραμμών ή και λιμένων δημοσίου συμφέροντος αναφέρθηκε πάνω και θα είναι αντικείμενο εργασίας και μελέτης της Επιτροπής γραμμών δημοσίου συμφέροντος από τη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ.

Για το θέμα της επιδοτήσεως των γραμμών δημοσίου συμφέροντος ή η θέσπιση άλλων κινήτρων. Το κόστος επιδότησης των

γραμμών δημοσίου συμφέροντος υπολογίζεται περίπου στα 6 δις και προσδιορίζεται από την ανάγκη κάλυψης λειτουργικής δαπάνης 5 πλοίων με 1,2 δις ανά πλοίο.

Η δαπάνη αυτή εξασφαλίζεται από δημόσιους πόρους ολικώς ή μερικώς και συμπληρωματικά από ένα επίνευλο όχι παραπάνω από 1% επί των πλέον παραγωγικών γραμμών.

Αλλα κίνητρα της μορφής χορήγησης αδειών σκοπιμότητας με υποχρέωση προσέγγιση στα άγονα νησιά, δεν λειτούργησαν ικανοποιητικά και δημιουργούν παρεμβατισμούς και εξαρτήσεις. Αυτά είχα να πω κ.Πρόεδρε δεν έχω τίποτε παραπάνω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εσείς διαφοροποιείτε με τον κ.Ψαραύτη στον τρόπο της επιδότησης των γραμμών δημοσίου συμφέροντος, λέγοντας ότι τα 5 πλοία, $5 \times 12 = 60$ είναι 6,2 δις. Αυτός είναι υπολογισμός που κάνει το Υπουργείο ή το δικό σας Επιμελητήριο;

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Αυτό είναι από στοιχεία που έχω πάει μέσα από το Επιμελητήριο από υπηρεσίες του Υπουργείου ότι περίπου στοιχίζει η επιδότηση των άγονων γραμμών 6 δις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και εσείς μιλάτε για επίνευλο από ό,τι κατάλαβα.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Μιλάω για επίνευλο για βαπόρια που έχουν καλύτερες γραμμές που θα επιβαρυνθούν οι επιβάτες κατά 1% πάνω στο εισιτήριο ούτως ώστε αυτά να βοηθήσουν την άγονη γραμμή, η οποία θα επιδοτηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οι επιβάτες δηλαδή της οικονομικής θέσεως και αυτοί που έχουν οχήματα μαζί τους.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Και αυτοί που έχουν οχήματα ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εκεί θέλει συζήτηση λίγο. Θα το αναλύσουμε νομίζω παραπέρα.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Είναι πολύ κοντά σε μια απόκλιση 1%.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ενώ ο κ.Ψαραύτης λέει για τον προϋπολογισμό.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Η, ένας άλλος που θα πάρει μια καλύτερη γραμμή εκεί και θα είναι μια κοντινή γραμμή που είναι άγονη να μπορέσει εκεί στο εισιτήριο αυτό, να επιδοτήσει την άγονη γραμμή. Αυτό νομίζω ότι είναι κατά περίπτωση που θα πρέπει να συζητηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Γκουλούσης έχει τον λόγο.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Ούτως ή αλλιώς ο κανονισμός υποχρεώνει πριν από τη λήψη νομοθετικών ή και διοικητικών μέτρων να ζητηθεί η γνώμη της Επιτροπής. Βέβαια γνώμη λέει ο κανονισμός δεν είμαστε υποχρεωμένοι να συμμορφωθούμε, αλλά στην πράξη εάν η Επιτροπή δεν εγκρίνει ορισμένα από αυτά, δηλαδή είναι αντίθετης γνώμης δεν θα μπορεί η χώρα να προχωρήσει διότι προφανώς η Επιτροπή θα κινήσει τη διαδικασία παραβάσεως. Αρα η χώρα θα προτείνει μια λύση εκάστοτε την οποία θα υποβάλλει στην Επιτροπή και θα περιμένουμε την έγκρισή της μοιραία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τώρα πως θα περιμένουμε εμείς να μας πει η Ευρωπαϊκή Ένωση αν η πρόταση που κάνουμε στον Υπουργό, ή το σχέδιο νόμου που θα καταθέσει ο Υπουργός... Αυτό θα το διερευνήσουμε. Γιατί εκεί θέλουμε μόνο το θέμα του να προσδιορίσουμε το δημόσιο συμφέρον το οποίο έχουμε και τις εμπειρίες μας όλοι, θα ρωτήσουμε και λίγο παραπέρα θα ανατρέξουμε σε άλλες πηγές και θα το προσδιορίσουμε αυτό. Τότε θα υποβληθεί αυτό. Αλλά να είναι βέβαιο ότι θα εγκριθεί από την Επιτροπή.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Όχι ο κανονισμός δεν απαιτεί έγκριση, γνώμη της Επιτροπής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ούτε γνώμη. Και η γνώμη νομίζω τουλάχιστον η δική μας, θα είναι εγκυρότερη από της Επιτροπής.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Εν πάση περιπτώσει δεν μπορούμε να ψηφίσουμε ένα νόμο λ.χ. πριν τον υποβάλλουν εκείνοι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εμείς είμαστε Επιτροπή εδώ πέρα και πρέπει να καταλήξουμε.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Δεν μιλώ για την Επιτροπή τώρα, μιλώ για το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ λέω εάν εσείς σαν μέλος της Επιτροπής, αυτά που ακούτε, νομίζετε ότι αντιβαίνουν σε αυτά που θα είναι η γνώμη της Επιτροπής.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν βλέπετε.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Βολτής έχει τον λόγο.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Κανονικά θα έπρεπε να ρωτήσω τι θα πει ο κ.Βολτής γιατί δεν έχω ενημερωθεί. Προφανώς εννοείτε να πω επί της εισηγήσεώς μου, η οποία είναι κάπως απομακρυσμένη και εγώ διέκοψα για τις διακοπές και πρέπει να ανασυγκροτηθώ λίγο να θυμηθώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι επίκαιρη όμως και αναγκαία και ταιριάζει με τα πράγματα.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Δεν ειδοποιήθηκα πάντως για να κάνω μια ειδικότερη ανάπτυξη και αναγκαστικά θα είμαι λίγο επιγραμματικός.

Το θέμα που είχα να εισηγηθώ ήταν: "Εθνική και κοινοτική νομοθεσία για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, διαφορές, συγκλίσεις και δυνατότητες εναλλακτικών δυνατοτήτων". Περιέλαβα ένα διάγραμμα, το εθνικό νομικό καθεστώς των θαλάσσιων μεταφορών του εσωτερικού μας δικαίου και το κοινοτικό νομικό καθεστώς και τη σύγκλιση των δυο καθεστώτων.

Τώρα θα επαναλάβουμε τα γνωστά. Το εθνικό νομικό καθεστώς χαρακτηρίζεται από το προνόμιο των ελληνικών πλοίων για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, από τη χορήγηση της διοικητικής άδειας, της γνωστής άδειας σκοπιμότητας για τη διενέργεια, για τη δρομολόγηση για ακτοπλοϊκές γραμμές, τον καθορισμό της οργανικής σύνθεσης του προσωπικού των πλοίων και την υποχρεωτική επάνδρωσή του, καθορισμό ναυλογίου επιβατών και οχημάτων και από τις ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών.

Από το καθεστώς αυτό απομένει πλέον μετά την "προσαρμογή", μετά την υποχρεωτική εφαρμογή του κανονισμού, θα απομένει μόνο το θέμα των ειδικών ρυθμίσεων για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών διότι αυτό και μόνο αφιέται και προβλέπεται σαν εξαίρεση από τον κανόνα πλέον του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Εν μέρει θα μπορούσε να πει κανείς ότι παραμένει και κάποιο θέμα οργανικής σύνθεσης δεδομένου ότι ο κανονισμός προβλέπει για επάνδρωση των πλοίων και παραμένει και ενδεχόμενα -πάλι είναι θέμα υπό συζήτηση- ένας τρόπος καθορισμού ναυλογίου σε ορισμένα και σε κάποιο μέτρο.

Έχω επιφυλάξεις βέβαια γι' αυτά, δεν έχω ασχοληθεί ειδικότερα. Εκείνο που έχει σημασία είναι να τονιστεί ότι το κοινοτικό νομικό καθεστώς ήδη στον τομέα των μεταφορών γενικά έχει διαμορφωθεί. Είναι οι αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού, η οικονομία της ανοιχτής αγοράς και όταν πλέον ολοκληρωθεί και ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών που εκκρεμεί τουλάχιστον όσον αφορά την Ελλάδα μέχρι της λήξεως του μεταβατικού καθεστώτος, νομίζω ότι αυτομάτως πλέον έχουμε εμπέσει στις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού, της οικονομίας της ανοιχτής αγοράς και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Από αυτό συνάγεται ότι υπάρχει ένας κανόνας και νομίζω ότι δεν θα απασχοληθεί πολύ η Επιτροπή στο να θέσει πλέον κανόνες ελεύθερου ανταγωνισμού, αυτοί είναι δεδομένοι, όσον αφορά πλέον τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Εκείνο που απομένει και ετέθη προς συζήτηση και ήδη είναι το επίκεντρο κάθε συζήτησής μας είναι η εξαίρεση. Δηλαδή ποιες θα είναι οι γραμμές όπου θα γίνεται ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας, ή οι γραμμές δημόσιου συμφέροντος όπως τις είπαμε.

Εδώ θα μου επιτρέψετε επειδή έχω μια παρατήρηση, όταν είπε ο κ.Ψαραύτης για λιμένες δημοσίου συμφέροντος, νομίζω ότι πρέπει να αποφύγουμε τη σχέση με τους λιμένες, διότι ήδη θα δημιουργηθεί μια σύνθεση ορολογική. Υπάρχει νομικό καθεστώς για τους λιμένες οι οποίοι είναι τοπικού ενδιαφέροντος, εθνικού ενδιαφέροντος και νομαρχιακού ενδιαφέροντος.

Αν κάνουμε τη διαστολή περαιτέρω σε σχέση με τους εθνικούς συμφέροντες, λιμένες δημοσίου συμφέροντος κλπ., θα έχουμε κάποιες συγχύσεις. Νομίζω ότι καλύτερα είναι να ασχοληθούμε με γραμμές δημόσιου συμφέροντος όπως έχει τεθεί το θέμα.

Εκεί πάνω στο θέμα αυτό ήδη υπάρχει το υπόβαθρο με τη μίσθωση των άγονων γραμμών, μπορεί να γίνει κάποια προσαρμογή για τις διαδικασίες, τη δημοπρασία κλπ., νομίζω ότι εκεί πάνω ήδη με βάση αυτή, μπορούμε να ασχοληθούμε.

Παραπέρα δεν θα μπορώ να πω λεπτομέρειες. Εγώ έχω εναποθέσει την εγγύτερη έρευνα στην ανεύρεση του βασιλικού διατάγματος που έχει κάνει ήδη η Ισπανία την προσαρμογή της στο θέμα αυτό, του χαρακτηρισμού γραμμών δημοσίου συμφέροντος, έχει κάνει μια γενικότερη προέκταση, ίσως έχει επωφεληθεί περισσότερο από όσο επιτρέπει ο κανονισμός για να χαρακτηρίσει γραμμές δημόσιας υπηρεσίας περισσότερες, δηλαδή από ηπειρωτικά λιμάνια σε όλα τα νησιά της.

Και γι' αυτό όπως είχα παρατηρήσει στην εισήγηση υπάρχει θέμα που εκκρεμεί στην Επιτροπή, δηλαδή είναι αμφίβολης νομιμότητας σε σχέση με το κοινοτικό δίκαιο αυτό το διάταγμα και επίσης υπάρχει και προδικαστικό ερώτημα ισπανικού δικαστηρίου στο ευρωπαϊκό δικαστήριο για το ίδιο θέμα.

Εχω συνεννοηθεί και με τον κ.Γκουλούση να βρούμε σε όλες τις λεπτομέρειες τη ρύθμιση αυτή του ισπανικού δικαίου ώστε πάνω εκεί να τοποθετηθούμε κι εμείς να δούμε τι μπορεί να μείνει, τι είναι πράγματι έξω από τα όρια που θα επέτρεπε το κοινοτικό δίκαιο να γίνει η ορθή αυτή χρήση της εξαίρεσης για την ανάθεση της δημόσιας υπηρεσίας και με βάση αυτό να τοποθετηθούμε περισσότερο συγκεκριμένα.

Δεν θυμάμαι να μπορώ να πω τίποτα άλλο κ.Πρόεδρε σας είπα και πάλι αιφνιδιάστηκα λίγο. Δεν μου είχε πει κανείς τίποτε για θέμα ανάπτυξης εισηγήσεως, εν πάση περιπτώσει είμαι στη διάθεσή σας ό,τι άλλο χρειάζεται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κ.Βολτή. Αλλωστε το λακωνίζεις...

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Είμαι και Λάκων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Καμαρινάκης έχει τον λόγο.

Α.ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ: Ήθελα να δώσω μια διευκρίνιση για τους λιμένες που ετέθη από τον κ.Βολτή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτά θα τα πούμε μετά όταν θα έρθει η σειρά σας. Νόμιζα για την Ισπανία θέλατε

Ο κ.Γκουλούσης έχει τον λόγο, να προσθέσει πάνω στο συγκεκριμένο θέμα.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Όπως είπε ο κ.Βολτής έχουμε συνεννοηθεί, εγώ μάλιστα αυτές τις ημέρες τηλεφώνησα στις Βρυξέλλες αλλά λόγω του

Αυγούστου δεν μπόρεσα να βρω κάποιον, τις πρώτες ημέρες του Σεπτεμβρίου ελπίζω ότι θα βρω και θα βρω και το διάταγμα αυτό, αλλά και τις παρατηρήσεις που θα έχει κάνει η Επιτροπή σε αυτό το προδικαστικό ερώτημα που εκκρεμεί ενώπιον του δικαστηρίου των Κοινοτήτων, επίσης θα μας είναι πολύ χρήσιμες. Και θα σας τις φέρω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία ευχαριστούμε. Μήπως το έχει το Υπουργείο; Έχετε πάρει τίποτα;

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Το Υπουργείο είχε ασχοληθεί με τις απόψεις για το προδικαστικό ερώτημα τις οποίες προσυπέγραψε, τις έστειλε και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Αλλά δεν είναι σε τέτοια μορφή, μάλλον είχαμε αποφύγει να πάρουμε θέση, για να μην υποχρεωθούμε περιμένοντας στην εξέλιξη του θέματος.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Δηλαδή αν κατάλαβα κ.Βολτή, έχει παρέμβει η Ελλάς στην υπόθεση;

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Η Ελλάδα έκρινε ότι δεν πρέπει να παρέμβει σε αυτό το θέμα για λόγους σκοπιμότητας. Να δούμε πως θα εξελιχθεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι αλλά μήπως αυτό το ερώτημα που έχουν κάνει υπάρχει κάποιος φάκελος που μπορούμε να καθοδηγηθούμε για το τι ισχύει στην Ισπανία και τι εκκρεμότητες έχει;

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Υπάρχει σε γενικές γραμμές όπως σας είπα και είπε και ο κ.Γκουλούσης. Δεν έχουμε όμως το υλικό. Δεν έχουμε το αμφισβητούμενο διάταγμα.

Ν.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Το μόνο που θα έχουμε θα είναι το προδικαστικό ερώτημα, το οποίο κοινοποιείται σε όλα τα κράτη. Εν πάση περιπτώσει σας λέω ότι εντός των πρώτων ημερών εγώ θα βρω τις προτάσεις της Επιτροπής και θα βρω και το επίδικο βασιλικό διάταγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία ευχαριστούμε πολύ. Οσο μπορούμε πιο γρήγορα και παράλληλα να προσπαθήσει και το Υπουργείο να στείλει κάποιο σήμα εκεί να μπορέσει να τα πάρει, ώστε γρήγορα να τα έχουμε να τα επεξεργαστούμε.

Ο κ.Αλεξανδράτος έχει τον λόγο.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να σας ρωτήσω το εξής: είχε πει η υπηρεσία να μας διανείμει στις 22 του μηνός στη συνεδρίαση της 2

Αυγούστου που κάναμε, πως διαμορφώνεται το 1. Υπάρχει αυτό από την υπηρεσία; Έχει προχωρήσει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αλεξανδράτο το 1, είπαμε να το κάνουμε 1 και 2 μαζί, λόγω της συνάφεια των θεμάτων. Και έτσι θα σας το δώσουμε πολύ σύντομα. Αφού ακούσουμε εσάς ξανά μια φορά, γύρω από ορισμένα πράγματα της εισήγησής σας και του κ.Ψαραύτη, δηλαδή να πάμε λίγο παραπέρα γιατί εμείς καταλαβαίνουμε ότι θα αλλάξουν πολλά πράγματα και θα πάμε σε ένα στάδιο από την άδεια σκοπιμότητας που υπάρχει μέχρι τώρα και θα υπάρχει για όσο καιρό θα ισχύει, θα πάμε σε ένα άλλο καθεστώς.

Διακρίνω στις γραμμές και των δυο εισηγήσεων και από αυτά που είπατε, ότι θα γίνεται μια προκήρυξη για ένα χρόνο για να καλύπτεται και ο χειμώνας και το καλοκαίρι -μιλώ τώρα για του εθνικού συμφέροντος γραμμές.

Αυτό πως περίπου το φαντάζεστε τεχνικά ότι μπορεί να λειτουργήσει; Εντάξει, είπατε ότι θα είναι Ευρωπαϊκής Ένωσης εμβέλειας και αυτά, αλλά λίγο πιο πρακτικά.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Από ό,τι ξέρω και σήμερα το καθεστώς είναι ότι πρέπει μέχρι τον Σεπτέμβριο να δώσουν τα δρομολόγια για το χειμώνα και το επόμενο καλοκαίρι. Κάπως έτσι θα λειτουργήσει αυτό το πράγμα, θα υπάρχει εκδήλωση ενδιαφέροντος, θα πει ο καθένας ότι "ενδιαφέρομαι να τοποθετήσω ένα βαπόρι σε αυτή την γραμμή" και θα υπάρχουν ορισμένοι όροι πάνω στο παιχνίδι αυτό.

Οτι ναι μεν εγώ θα βάλω το πλοίο τάδε, αλλά θα αναλάβω και ορισμένες δεσμεύσεις για την καλή τήρηση της λειτουργίας αυτού που αναλαμβάνω, ότι θα πρέπει ένα χρονικό διάστημα -το οποίο είναι προς συζήτηση- της τάξεως των 10 μηνών εγώ θα κινώ το πλοίο και θα έχω και μία εγγυητική επιστολή τραπεζής ή κάτι άλλο, για να μπορέσω να πάρω αυτή την άδεια για να δρομολογήσω ένα βαπόρι.

Αλλά νομίζω ότι θα πρέπει να φτάσουμε στο θέμα, έτσι το φαντάζομαι εγώ προσωπικά να δουλέψει, για να μπορεί και να υπάρχει εξυπηρέτηση της θαλάσσιας μεταφοράς, της θαλάσσιας συγκοινωνίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Ψαραύτη, έχετε να πείτε τίποτα πάνω σε αυτό;

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Δεν έχω να προσθέσω. Είναι περίπου τα ίδια αυτά που λέω εγώ και ο κ.Αλεξανδράτος. Δηλαδή δεν υπάρχει καμιά ιδιαίτερη διαφορά. Νομίζω ότι θα πρέπει να ξεχωρίσουμε τη διαδικασία για τις ελεύθερες γραμμές και τη διαδικασία για τις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών. Άλλο το ένα και άλλο το άλλο. Δεν είναι το ίδιο πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ παρακάλεσα να γίνει ένα ξεκαθάρισμα των σκέψεων γύρω από το καθεστώς που θα ισχύσει μετά από την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας. Δηλαδή τώρα εμείς έχουμε τις άδειες σκοπιμότητας στο Υπουργείο, όλο αυτό το πράγμα. Μετά πως το βλέπετε τεχνικά να δουλεύει; Η, το Υπουργείο έχει σκεφτεί πως θα γίνεται αυτό το πράγμα; Θα γίνεται διαγωνισμός;

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Αν ρωτάτε εμένα, εγώ νομίζω ότι πρώτα θα πρέπει να προσδιοριστεί το ενδιαφέρον για ελεύθερη δρομολόγηση για όποιες γραμμές υπάρχει τέτοιο ενδιαφέρον. Θεωρητικώς μπορεί να μην υπάρξει για καμία, αλλά το θεωρώ απίθανο. Νομίζω ότι για ορισμένες γραμμές θα υπάρχει ενδιαφέρον για ελεύθερη δρομολόγηση. Δηλαδή να βάλει κάποιος ένα πλοίο στην Κρήτη ή στην Μυτιλήνη.

Από εκεί και πέρα οι υπόλοιπες γραμμές για τις οποίες δεν υπάρχει ενδιαφέρον για ελεύθερη δρομολόγηση ή υπάρχει περιορισμένο ενδιαφέρον για ελεύθερη δρομολόγηση, αυτές είναι οι οποίες θα πρέπει να καθοριστούν ως γραμμές δημοσίων υπηρεσιών και θα πρέπει από εκεί και πέρα η Πολιτεία να καθορίσει τι θέλει γι' αυτές τις γραμμές.

Δηλαδή θέλει 3 πλοία την ημέρα για την Κίμωλο; Ένα πλοίο την ημέρα; Ένα πλοίο την εβδομάδα; Να βγουν αυτά τα κριτήρια και με βάση αυτά που θα είναι τι θέλει η Πολιτεία για τις υπόλοιπες αυτές γραμμές, να γίνει η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος και να γίνει διαγωνισμός και να υπάρξει επιδότηση σε περίπτωση που υπάρχει ζημιά, που πιθανό να υπάρξει.

Με αυτή τη σειρά το βλέπω εγώ. Δηλαδή πρώτα να προσκληθεί το ενδιαφέρον για οικειοθελή δρομολόγηση σε ορισμένες γραμμές και ανάλογα με το τι θα μείνει, γραμμές οι οποίες δεν ενδιαφέρεται κανένας σκεπτόμενος μονάχα το δικό του εμπορικό συμφέρον, από εκεί και πέρα η

Πολιτεία να βγει και να κάνει ένα διαγωνισμό ή μια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το πρόβλημα δεν είναι το δημόσιο συμφέρον, όσο υπάρχει παραδάκι για να πληρώνεις τη γραμμή ή το λιμάνι. Τα πρακτικά προβλήματα μπορεί να ανακύψουν με τις μεγάλες γραμμές, αυτές που εσείς λέτε εθνικού συμφέροντος, εγώ τις λέω κερδοφόρες ή πολύ κερδοφόρες γραμμές, όπου εκεί θα μαζευτούν 120 πλοία να πάνε στην Κρήτη ή στην Χίο.

Από εκεί και πέρα τι γίνεται όταν παρουσιαστούν ας πούμε, λέτε ότι θέλουμε να δρομολογήσουμε πλοία με το νέο σύστημα, με το νέο καθεστώς για την Κρήτη. Αν παρουσιαστούν περίπου 50 καράβια να θέλουν να πάνε στην Κρήτη τι θα γίνει;

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Θα πρέπει τα καράβια αυτά -νομίζω- να έχουν εξασφαλίσει ότι μπορούν να έχουν χώρους για να ελλιμενιστούν για να το κάνουν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δηλαδή θα φύγουμε από το ΓΕΑ να πάμε στο λιμενάρχη ή στον διευθυντή του λιμανιού; Θεωρητικά, εγώ δεν έχω ασχοληθεί σε βάθος στο συγκεκριμένο θέμα.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Αν το λιμάνι έχει μια θέση μονάχα δεν μπορεί να πάνε 50, θα πάει 1.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και ποιος θα την παίρνει; Σας λέω ότι θα δημιουργηθεί συνωστισμός για την Κρήτη.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Μα κι εμείς έχουμε πρόβλημα αυτή τη στιγμή, γιατί έχουμε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οχι, δεν μιλώ για συγκεκριμένο θέμα. Κοιτάξτε, επειδή μιλάμε και διαβάζουμε, να καταλαβαίνουμε εμείς που είμαστε λίγο παραέξω τι λέτε ή τι λέμε. Δηλαδή θα πούμε ότι είναι για τη μεγάλη γραμμή της Χίου ή της Κρήτης κι εκεί θα μαζευτούν όλοι οι εφοπλιστές, όλοι όσοι διαθέτουν πλοία να πάνε εκεί πέρα. Γιατί έχει δουλειά και το χειμώνα, έχει δουλειά και το καλοκαίρι και ίσως να είναι και πολύ κερδοφόρος η γραμμή. Από εκεί και πέρα πως θα γίνεται η επιλογή ή ο περιορισμός. Γιατί σας λέω ότι για την Κρήτη θα παρουσιαστούν 70 καράβια.

ΣΠ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Πιστεύω κ. Πρόεδρε ότι ο κάθε άνθρωπος ο οποίος ασχολείται με την ακτοπλοΐα κι έχει μια εξειδίκευση θα δει που θα πάει. Ναι μεν θα ζητήσει την Κρήτη, όταν βλέπει όμως ότι στην Κρήτη έχουν πέσει 50 βαπόρια -όπως είπατε- θα κοιτάξει να φύγει να πάει κάπου αλλού, εκείνη την ώρα. Θα το μετρήσει αυτό το πράγμα.

Σήμερα δουλεύει η ακτοπλοΐα με την άδεια σκοπιμότητας η οποία ισχύει όσο υπάρχει το πλοίο μέχρι να έχει τις προϋποθέσεις το πλοίο ηλικίας που αποχωρεί. Αρα έχει μια συνεχή προΐκα. Και μπορεί κάποιος αύριο το πρωί να θέλει να βάλει σε μια γραμμή είτε Κρήτη λέγεται αυτή, είτε Μυτιλήνη, είναι δικό του ρίσκο αυτό που θέλει να το βάλει και να εξυπηρετήσει μια γραμμή.

Κανένας δεν θα πάει εκεί που πάνε όλοι να πάθει μια οικονομική ζημία γιατί δεν είναι άνθρωποι άσχετοι με το γεγονός και την επιβατική κίνηση ξέρουν και την ταχύτητα του πλοίου τους ξέρουν και σου λέει "ας τους να πάνε αυτοί οι 5 εκεί, εμείς θα πάμε αλλού" και θα δημιουργηθεί μόνη της μια δυναμική στην ελεύθερη αγορά και θα γίνει η σωστή επιλογή.

Γιατί ένα βαπόρι δεν μπορεί να πάει σε ένα τέτοιο λιμάνι, αλλά μπορεί να αποδώσει σε ένα άλλο λιμάνι. Αυτό δεν είναι θέμα της Επιτροπής, αυτό είναι θέμα των ανθρώπων οι οποίοι θα εργαστούν και θα έχουν την επιθυμία να επενδύσουν και να κάνουν αυτή τη γραμμή. Δεν με τρομάζει αυτό το πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οι λεπτομέρειες μπορεί αυτές να μην είναι της Επιτροπής, αλλά νομίζω πως τα μέλη πρέπει να ξέρουν ορισμένα βασικά πράγματα. Και εγώ καταλαβαίνω ότι σίγουρα θα πρέπει να επιλεγεί το φτηνότερο και καλύτερο καράβι για τη συγκεκριμένη γραμμή ή για κάθε γραμμή, αλλά θα υπάρξουν πολλά προβλήματα.

Δηλαδή πάλι θα πηγαίνουμε προς το καλό καράβι, το φτηνό καράβι στην καλή γραμμή με λίγα χρήματα που είναι και το συμφέρον όλου του κράτους και των εξυπηρετούμενων και των χρηστών, αλλά εμείς θέλουμε να υπάρχει συγχρόνως κατοχυρωμένο, να μην αγνοούμε εντελώς και τα συμφέροντα των πλοιοκτητών, γιατί το να πτωχεύσουν αυτοί οι άνθρωποι εν μια νυκτί σε ένα διαγωνισμό χωρίς σοβαρή μελέτη, δεν είναι το επιθυμητό.

Αυτό που θέλουμε δηλαδή είναι να υπάρχουν καλές ισορροπίες. Γι' αυτό νομίζω ότι κάπου πρέπει να γίνει κάποια μνεία ότι πρέπει να υπάρχουν αυστηρά κριτήρια, σοβαρά κριτήρια για τις επιλογές. Δηλαδή αυτά που λέτε: να μην έχει πτωχεύσει, να έχει τις προδιαγραφές και όλα.

Εκεί το θέμα του λιμανιού δεν ξέρω πως μπορεί να γίνει πρακτικά. Βέβαια θα πει το λιμάνι ή η πόλη, ο Δήμαρχος, η Αυτοδιοίκηση ότι δεν μπορούν να πάρουν παραπάνω από τόσα, αλλά θα υπάρχει κάποιο θέμα.

Νομίζω ότι πρέπει να τα επεξεργαστούμε αυτά τα πράγματα κι όταν καταλήξουμε να το ψηφίσουμε στο σύνολό του να ξέρουμε όλοι μας για τι μιλάμε. Γιατί λέμε "εντάξει ελεύθερα όλα". Το πρώτο "ντου" που θα γίνει, θα είναι όλοι να πάνε στην καλή γραμμή. Μετά θα πάνε και στη δεύτερη γραμμή.

Και από εκεί και πέρα δεν είναι στόχος και σκοπός του Υπουργείου, της Πολιτείας, του Υπουργού να αφήσουν 15-20-30 χαρακτηρισμένες γραμμές ως δημοσίου συμφέροντος και ό,τι δεν βγάζει πολλά κέρδη να πάνε εκεί.

Γι' αυτό πρέπει να υπάρξει κάποια ισορροπία. Εγώ νομίζω να προβληματιστούμε όλοι να το συζητήσουμε αυτό, γιατί είναι θέμα που άπτεται άμεσα του πλαισίου που συζητάμε κι εκεί τουλάχιστον να ξέρουμε για τι μιλάμε.

Ο κ.Βολτής έχει τον λόγο.

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αναπτύξατε εν μέρει αυτό που ήθελα κι εγώ να πω, αλλά λέγοντας ανάπτυξη ελεύθερου ανταγωνισμού με το νόημα που έδωσε ο κ.Αλεξανδράτος, εννοούμε μια προοπτική. Τώρα στα πρώτα βήματα δεν είναι δυνατόν να ξεχάσουμε ότι υπάρχουν κανόνες δημοσίας τάξεως που ορίζουν την αστυνόμευση των λιμένων, το ένα και το άλλο. Αυτές, νομίζω ότι υπάρχουν.

Δεν είναι δυνατόν να έχουμε την εικόνα ότι θα μπαίνουν όλα τα πλοία σε ένα λιμάνι επειδή είναι ο ελεύθερος ανταγωνισμός. Αρα θα λειτουργήσουν οι κανόνες, δεν ξέρω πόσο θα προσαρμοστούν οι κανονισμοί λιμένων ή άλλες διατάξεις αστυνομικής φύσεως που έχουμε

στο θέμα αυτό, αλλά πάντως υπάρχει πλαίσιο κανόνων δημοσίας τάξεως που θα ρυθμίζουν αυτά τα θέματα.

Ο κ.Ψαραύτης είχε πει σε προηγούμενη συζήτηση ότι θα πρέπει κάθε εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται να έχει αναπτύξει κάτι αντίστοιχο με τα terminals των αεροπορικών εταιρειών. Νομίζω ότι αυτά τα θέματα μπαίνουν σε κάποια ρύθμιση, χωρίς να επηρεάζεται ή να στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός, δηλαδή υπό μορφή διατάξεων δημοσίας τάξεως, κανονισμών κλπ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Ρήγας έχει τον λόγο.

Π.ΡΗΓΑΣ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε, θα μου συγχωρέσετε ίσως το γεγονός ότι η απουσία μου την προηγούμενη φορά μου στερεί κάποιες από τις πληροφορίες που ίσως τα άλλα της Επιτροπής έχουν. Θα ήθελα δυο τρεις παρατηρήσεις να κάνω και ίσως και μια δυο ερωτήσεις προς τον κ.Βολτή τον οποίο θεωρώ ότι μάλλον μπορεί να μας δώσει κάποια πληροφόρηση πιο συγκεκριμένη.

Κατ' αρχήν κι εγώ σαν πρώτη παρατήρηση έχω να κάνω καθαρά θέματα ορολογίας. Δηλαδή θεωρώ εντελώς αδόκιμο τον όρο λιμάνι δημοσίου συμφέροντος. Οπως και τον όρο γραμμή δημοσίου συμφέροντος θεωρώ αδόκιμο ως όρο. Καλύτερα να χρησιμοποιούσαμε τις ορολογίες γραμμή χρίζουσα εξυπηρέτηση από δημόσια υπηρεσία, από σύμβαση δημοσίας υπηρεσίας.

Γιατί και στην ελληνική γλώσσα θα σημαίνει σίγουρα κάτι διαφορετικό το γραμμή δημοσίου συμφέροντος, ή το λιμάνι δημοσίου συμφέροντος.

Το δεύτερο. Πάλι σε κάποιους ορισμούς που δώσατε για να προσδιορίσετε το τι μπορεί να είναι ένα λιμάνι δημοσίου συμφέροντος ή μια γραμμή δημοσίου συμφέροντος, το κάνατε κατά τρόπο αρνητικό. Δηλαδή οι ορισμοί που δώσατε: δημοσίου συμφέροντος είναι αυτό που δεν θεωρείται οικεία βουλήση συμφέρον για τον πλοιοκτήτη. Ίσως θα έπρεπε να βασανιστούμε λίγο περισσότερο, να δώσουμε κάποιους θετικούς ορισμούς σε αυτούς τους όρους και όχι με αρνητικό τρόπο να προσδιορίζουμε τι θεωρείται κάτι σαν δημοσίου συμφέροντος.

Και θα ήθελα τελικά να απευθυνθώ προς τον κ.Βολτή και να τον ρωτήσω από τη γνώση και την εμπειρία που έχει, η έννοια του δημοσίου συμφέροντος πόσο μπορεί να αξιοποιηθεί ώστε να μην θεωρηθεί στρέβλωση της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού. Δηλαδή έχουμε προσδιορίσει τα περιθώρια που έχει το εθνικό κράτος στην προσπάθειά του να προστατεύσει το δημόσιο συμφέρον να κάνει κάποιες παρεμβατικές ρυθμίσεις οι οποίες όμως να μην αντίκεινται σε αυτό που ονομάζουμε ελεύθερο ανταγωνισμό;

Και εξηγούμαι. Μπορούμε για να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα που ο κ.Πρόεδρος έθεσε και είναι προφανέστατα, δηλαδή εάν δεν υπάρξουν κάποιες ρυθμίσεις και θεωρήσουμε ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός θα λύσει από μόνος του τα προβλήματα, πολύ φοβάμαι ότι θα βρεθούμε μπροστά σε αδιέξοδα. Δηλαδή δεν είναι υποθετικό το ερώτημα ότι μπορεί ξαφνικά 30 πλοιοκτήτριες εταιρείες να πουν ότι "εμείς επιθυμούμε να δρομολογήσουμε το πλοίο μας προς την Κρήτη".

Και εκεί, δεν μπορείς με κανόνες δημόσιας τάξης να τους αντιμετωπίσεις, θα πρέπει προφανώς να βάλουμε ένα πλαίσιο στο οποίο πρέπει να ανταποκρίνονται αυτές οι εταιρείες. Δηλαδή οι προϋποθέσεις και οι όροι δρομολόγησης πρέπει να είναι κάπως πιο συγκεκριμένοι που αν δεν ανταποκρίνονται αυτές οι εταιρείες, ίσως θα αποκλειστούν λογικά κάποιες.

Το ερώτημά μου είναι το εξής: τι περιθώρια έχει το ελληνικό δημόσιο, το ελληνικό κράτος να θεσμοθετήσει προϋποθέσεις και όρους που να μην θίγουν την αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού, αλλά να μας αποκλείουν από την εμφάνιση φαινομένων σαν κι αυτά που ο Πρόεδρος ανέφερε και που πολύ φοβάμαι ότι θα υπάρξουν.

Και αν δεν υπάρξουν ο ελεύθερος ανταγωνισμός πάλι μπορεί να νοθευτεί με κάτι που ακούστηκε που κι αυτό είναι φυσιολογικό "θα τα βρουν". Δηλαδή εντάξει είναι σαν τις εργολαβίες των δημοσίων έργων, θα πουν κάποιιοι "πάρτε εσείς αυτή τη γραμμή, εμείς θα πάμε στην άλλη γραμμή".

Αυτό, μπορεί να είναι ελεύθερος ανταγωνισμός αλλά υποκρύπτει ουσιαστικά και μια συμφωνία στο τραπέζι της οποίας δεν βρίσκεται το

Υπουργείο, δεν βρίσκεται κανένας από εμάς αλλά βρίσκονται οι πλοιοκτήτριες εταιρείες. Αυτό είναι ένα άλλο είδος νόθευσης του ελεύθερου ανταγωνισμού, με διαφορετικό τρόπο.

Για να κλείσω και να μην σας κουράζω θα ήθελα αν μπορέσετε να μας απαντήσετε τι περιθώρια έχουμε, χωρίς να νοθεύσουμε τον ελεύθερο ανταγωνισμό να καλύψουμε αυτούς τους φόβους και επίσης να επιβάλλουμε στους πλοιοκτήτες αυτό που τώρα γίνεται -κατά την άποψη του κ.Αλεξανδράτου δεν αποδίδει, κατά την άποψή μου δεν είναι απόλυτο- να υποχρεωθούν να καλύπτουν την εξυπηρέτηση αυτών των γραμμών στα πλαίσια της δρομολογικής γραμμής την οποία παίρνουν, δηλαδή τη γραμμή "φιλέτο" όπως λέμε, αν μπορούμε να τους υποχρεώσουμε να καλύπτουν, ή αν μπορεί να βάλει τέτοιους όρους το Υπουργείο ή το κράτος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω ότι το ερώτημά σας μπορεί να απευθυνθεί μέσω εμού στον κ.Βολτή. Και γι' αυτό τον λόγο θα ήθελα να σας παρακαλέσω, ο κανονισμός τα θέματα δημοσίου συμφέροντος είναι ξεκάθαρα. Δηλαδή μέσω εμού στον κ.Γκουλούση θα έπρεπε να πάει αλλά δεν πειράζει, αυτά είναι ξεκαθαρισμένα τα θέματα του δημοσίου συμφέροντος. Καλά κάνετε και προβληματίζεστε.

Δεν νομίζω ότι ο κ.Αλεξανδράτος και ο κ.Ψαραύτης θα τα βρουν με την έννοια ότι θα κάνουν κοινοπραξίες ή άλλου είδους ιστορίες, ούτε οι φόβοι ή οι ενδοιασμοί, ή η ιδέα που εξέφρασα εγώ είναι τόσο πολύ επικίνδυνη, δεδομένου ότι και το Υπουργείο είναι σε θέση -γιατί εμείς δεν θα πάμε λεπτομερειακά να τους πούμε "θα κάνετε αυτό, αυτό κι αυτό"- να βρει τον τρόπο να εξυπηρετείται η χώρα με τον ελεύθερο ανταγωνισμό για το καλό και των χρηστών, αλλά και για το καλό των πλοιοκτητών. Γιατί αυτός ο πόλεμος που γίνεται δεν τους συμφέρει γι' αυτό δεν είδαμε και καμία εταιρεία να έχει σταδιοδρομία παραπάνω από 30-40-50 χρόνια.

Ο κ.Ψαραύτης έχει τον λόγο.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Μία διευκρίνιση σε αυτά που είπατε και ίσως να βοηθήσω την κουβέντα. Δεν έδωσα το δικό μου ορισμό στο θέμα του δημοσίου συμφέροντος. Απλώς θέλω να παραπέμψω στον ορισμό που δίνει ο ίδιος ο κανονισμός άρθρο 4 παρ. 4.: "ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της

Κοινότητας αν αναλάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους". Αυτός είναι ο ορισμός του κανονισμού. Είναι σαφές. Δηλαδή δεν είναι κάτι το οποίο όρισα εγώ ή κάποιος άλλος.

(Διαλογικές συζητήσεις)

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Εάν απαντούσα ευθέως στο ερώτημα που ρώτησε ο κ.Νομάρχης, νομίζω ότι θα ελύετο και η επιτροπή. Δεν θα είχε νόημα να υπάρξει. Εκείνο είναι το ζητούμενο.

Εν πάση περιπτώσει όπως είπε ο κ.Ψαραύτης και όπως τουλάχιστον έτσι μεθοδολογικά εμείς οι νομικοί ξεκινάμε τις σκέψεις μας και τις αναπτύξεις, τη σύμβαση ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπει ο κανονισμός, λέει: "είναι μεταξύ των αρχών κι ενός πλοιοκτήτη με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών". Από εδώ βγαίνει ότι δημόσιο συμφέρον είναι η εξυπηρέτηση στο κοινό όσον αφορά τις μεταφορές. Αυτό είναι η βάση.

Τώρα, λέει ο ίδιος ο κανονισμός: "η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει -δεν είναι περιοριστικός, ενδεικτικός- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας. Συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών, υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών για ορισμένες συνδέσεις.

Αυτά προσδιορίζουν, οριοθετούν τις δυνατότητες που έχει το κράτος να εξυπηρετήσει το δημόσιο συμφέρον και να μην είναι έξω από το κοινοτικό δίκαιο, όπως τίθεται. Και πέραν αυτού όπως λέει και ο κ.Ψαραύτης έχει ένα αρνητικό ορισμό: τι δεν θα έκανε στον ελεύθερο ανταγωνισμό ένας πλοιοκτήτης. Βέβαια δια της άτοπο απαγωγής δεν μπορούμε να βγάλουμε εμείς κανόνες.

Γι' αυτό είπα ότι θα διαμορφωθούν με την εξέλιξη του ανταγωνισμού οι συνθήκες και εν πάση περιπτώσει πιστεύω ότι μένουν ενεργοί όλοι οι κανόνες αυτοί οι οποίοι θα προσδιορίζουν τις ώρες

αφίξεων, το χώρο που θα πηγαίνει κάθε καράβι. Δεν μπορεί να είναι ελεύθερος ανταγωνισμός = ό,τι θέλουμε κάνουμε.

Όπως άλλωστε λειτουργούμε και στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού σε άλλους τομείς της οικονομίας και περισσότερο βέβαια απάντηση όσον αφορά την στρέβλωση του ανταγωνισμού κ.Νομάρχη είναι θέμα οικονομικών παραγόντων. Εμείς οι νομικοί έχουμε την αιτία, έχουμε το κακό και εκεί πάμε να δούμε εάν είναι έξω ή όχι από το αν θεραπεύεται με βάση το νόμο. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω πως οι εισηγήσεις των κ.κ.Ψαραύτων και Αλεξανδράτου, ξεκαθαρίζουν τα πράγματα. Απλώς βάζουμε ορισμένα ζητήματα για μας που ψηφίζουμε να ξέρουμε τι ψηφίζουμε, γιατί το ψηφίζουμε και γιατί το υιοθετούμε. Νομίζω ότι με μια περαιτέρω ανάλυση από τους κυρίους που έχουν κάνει τις εισηγήσεις, ή και χωρίς αυτή την ανάλυση, τα πράγματα είναι ξεκάθαρα.

Απλώς φαίνεται ότι μέχρι να πάμε στην πλήρη απελευθέρωση, θα έχει πολύ δουλειά το Υπουργείο για να κανονίσει ορισμένα πράγματα τα οποία απαιτούνται. Θέλει πολύ δουλειά μέσα στο Υπουργείο. Αυτό όμως είναι δουλειά του Υπουργείου, δεν είναι δική μας δουλειά.

Εγώ έθιξα αυτό το θέμα γιατί θέλω ειλικρινά όταν ψηφίσω κάτι, να ξέρω ότι το έχω κατανοήσει, ότι το πιστεύω και γίνεται σε εκπλήρωση των στόχων που έχει βάλει το πλαίσιο το οποίο και πραγματικά πίστεψα από την αρχή, ξέχωρα αν είναι υποχρέωση του δημοσίου απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή όχι.

Αν ήθελε κάτι να προσθέσει ο κ.Ψαραύτης ή ο κ.Αλεξανδράτος να το προσθέσει τώρα αλλιώς να πάμε με τη σειρά να δώσουμε τον λόγο στους κυρίους για παρατηρήσεις ή οτιδήποτε συμπληρώσεις έχουν να κάνουν.

Ο κ.Αλεξανδράτος έχει τον λόγο.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Σας ευχαριστώ που επεμβήκατε πάνω στο θέμα αυτό, δεν είπα κ.Νομάρχη για καμία στρέβλωση να τα βρουν μεταξύ τους, είπα θα τα βρουν οι επιχειρηματίες διότι ένας επιχειρηματίας ξέρει τη δυναμικότητά του και ξέρει τη δυναμικότητα του πλοίου του. Δεν θα βάλει

ένα πλοίο σε μια γραμμή που θα είναι υποβαθμισμένο έναντι των άλλων και δεν θα έχει μια καλή απόδοση. Με αυτή την έννοια το είπα. Τώρα, εάν γίνει κάτι και τα βρουν μεταξύ τους είναι θέμα που δεν απασχολεί την Επιτροπή και είναι άλλοι φορείς που θα ελέγχουν αυτό το πράγμα. Ευχαριστώ.

Ι.ΛΕΦΑΚΗΣ: Θα ήθελα κ.Πρόεδρε να ζητήσω κάποιες διευκρινίσεις από τον κ.Αλεξανδράτο και τον κ.Ψαραύτη σχετικά με τις εισηγήσεις τους οποίες ουσιαστικά διατυπώθηκαν κατά κάποιο τρόπο και από εσάς, αλλά για να πω την αλήθεια δεν έχουν γίνει πλήρως αντιληπτές από εμένα.

Κατ' αρχήν για τη διαδικασία των γραμμών δημοσίου συμφέροντος κατάλαβα ότι θα γίνει με κάποια προκήρυξη αν το πούμε διαγωνισμό ή εν πάση περιπτώσει εκδήλωση ενδιαφέροντος. Και όπως είπε και ο κ.Βολτής υπάρχουν αυτή τη στιγμή ήδη οι διαδικασίες για να δοθούν γραμμές όπως ήταν η διαδικασία των άγονων γραμμών.

Αυτό που δεν κατάλαβα είναι ποια θα είναι η διαδικασία για τη δρομολόγηση πλοίων στην ελεύθερη δρομολόγηση. Δηλαδή είναι απλώς μια πρόσκληση "ελάτε και βάλτε όσα πλοία έχετε"; Πέραν του θέματος του καθορισμού αυτό είναι μια άλλη υπόθεση.

Αλλά εν πάση περιπτώσει από ό,τι καταλαβαίνω από τις εισηγήσεις και ειδικά όπως τόνισε και ο κ.Ψαραύτης πρώτα πρέπει να γίνει η διαδικασία της ελεύθερης δρομολόγησης για να δούμε τι θα απομείνει. Αλλά δεν κατάλαβα με ποια διαδικασία θα γίνει αυτή η ελεύθερη δρομολόγηση, το πως θα γίνει πρακτικά.

Και θεωρώ ότι δεν είναι λεπτομέρεια, διότι εάν προχωρήσουμε κάπου στο ψάξιμο κάποιων διαδικασιών, μπορεί να βρούμε πράγματα τα οποία κάπου μπορεί να μας σταματήσουν και να πούμε ότι πράγματι αυτό δεν λειτουργεί. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να ξαναπάμε πίσω στον κ.Ψαραύτη, που στην προηγούμενη συνεδρίαση είχε σχεδόν αναλύσει το θέμα. Δεν νομίζω ότι δεν γίνεται. Γίνεται. Αλλά και πάλι έχουμε πει ότι η Επιτροπή δεν είναι αυτή που θα προσδιορίσει τις λεπτομέρειες της προκήρυξης.

Ι.ΛΕΦΑΚΗΣ: Συγγνώμη, δεν κατάλαβα ότι υπάρχει θέμα προκήρυξης για την ελεύθερη δρομολόγηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ την είπα προκήρυξη.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Ούτε κι εγώ είχα πει για προκήρυξη την προηγούμενη φορά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ την είπα προκήρυξη.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Να επαναλάβω περίπου τι είχα πει την προηγούμενη φορά για την ελεύθερη δρομολόγηση. Ελεύθερη δεν σημαίνει ελεύθερη στα πάντα. Δηλαδή θα πρέπει να έχει ορισμένες προδιαγραφές ασφαλείας του πλοίου κατ' αρχήν. Δεν μπορεί να βάλει ένα πλοίο το οποίο να μην τηρεί τις προδιαγραφές ασφαλείας.

Επίσης θα πρέπει να έχει εξασφαλίσει από τα λιμάνια στα οποία δρομολογεί το πλοίο ότι υπάρχει η δυνατότητα προσόρμησης και ελλιμενισμού για τους συγκεκριμένους χρόνους που θέλει. Διότι αν υπάρχει ένα λιμάνι το οποίο είναι κορεσμένο από ήδη υπάρχοντα πλοία, πως θα βάλει το καινούριο πλοίο. Και αυτό επειδή συζητήθηκε και την προηγούμενη φορά.

Εμπλέκεται εμμέσως στην όλη διαδικασία. Αυτή τη στιγμή έχουμε μεγάλο πρόβλημα στον Πειραιά ότι έρχεται ένα πλοίο 200 μέτρα το οποίο έχει μόνο μία συγκεκριμένη θέση στην οποία μπορεί να πάει. Δεν υπάρχει άλλη θέση στην οποία μπορεί να πάει. Θα το βάλουμε βέβαια στη θέση αυτή, αλλά για να το βάλουμε θα πρέπει να βγάλουμε κάποιο άλλο.

Επειδή είναι πεπερασμένη η χωρητικότητά μας και δεν έχουμε τη δυνατότητα να την επεκτείνουμε βραχυπρόθεσμα όσο θα θέλαμε και υπάρχει και κάποιο κόστος, θα πρέπει αυτή η διαδικασία να εμπλακεί άμεσα στη διαδικασία δημιουργίας των ελεύθερων γραμμών, δηλαδή θα πρέπει να υπάρχει η εξασφάλιση των δυο λιμανιών ή των ν λιμανιών αν η γραμμή έχει παραπάνω από δυο λιμάνια, ότι υπάρχει αυτή η δυνατότητα προσόρμησης και ελλιμενισμού.

Πως θα γίνει αυτό; Θα μπορούσε να γίνει κάποια σύμβαση μεταξύ της εταιρείας και των λιμανιών ότι την τάδε μέρα που θα έρχομαι θα σου έχω θέση, ή θα μπορούσε να γίνει μια σύμβαση παραχώρησης του κρηπιδώματος για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ή να φτιάξει

terminals η εταιρεία στο λιμάνι αυτό που να έχει την αποκλειστική χρήση, ή κάποια προτεραιότητα στη χρήση.

Από εκεί και πέρα οι γραμμές της Αδριατικής έχουν κάποια συγκεκριμένη διαδικασία ελεύθερης δρομολόγησης. Υπάρχει θεσμοθετημένο. Αυτό που απαιτείται είναι μια δήλωση στο Υπουργείο περί δρομολόγησης ένα μήνα πριν από την έναρξη αν δεν απατώμαι. Είναι το νομοθετικό διάταγμα 288/11.11.69 ΦΕΚ Α182 άρθρο 2.

Νομίζω ότι κάτι παρόμοιο θα μπορούσε να γίνει κι εδώ, βέβαια ένας μήνας είναι ίσως μικρό, αλλά θα μπορούσε να γίνει ένα χρόνο πριν. Νομίζω ότι από τη στιγμή που υπάρχουν πρώτον οι προδιαγραφές ασφαλείας, δεύτερον η δυνατότητα από τα λιμάνια να υπάρξει ελλιμενισμός και προσόρμηση και τρίτον νομίζω ότι πρέπει να υπάρχει κάποια ελάχιστη υποχρέωση ενημέρωσης του κοινού περί δρομολογίου ωραρίου και κάποιο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων και κράτησης εισιτηρίων.

Νομίζω αυτά είναι, δεν βλέπω να υπάρχει κάποιο άλλο. Βέβαια θα μπορούσε να υπάρχει και μια εγγυητική επιστολή ότι σε περίπτωση που σηκωθεί και φύγει και αφήσει ξεκρέμαστη τη γραμμή, να υπάρχει κάποια κύρωση. Αλλά νομίζω ότι αυτές είναι οι προϋποθέσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω πως το ερώτημα είναι πως θα λαβαίνει γνώση ο μεταφορέας για την ύπαρξη της ανάγκης εξυπηρέτησης της γραμμής και νομίζω ότι θα πρέπει να γίνεται κάποια ανακοίνωση κάθε φορά αφού δημιουργηθούν τα δρομολόγια.

Στη συνέχεια ας εξεταστεί καλύτερα και από το Υπουργείο το καθεστώς που ισχύει στην Αδριατική κι αν αυτό είναι ικανοποιητικό, νομίζω είναι λίγο πιο ανοιχτό αυτό, ίσως θα πρέπει να υπάρξουν ορισμένες κατοχυρώσεις, αλλά αυτό είναι θέμα που θα το ξανασυζητήσουμε ξανά και ξανά, εάν και εφόσον αποτελεί θέμα της δικής μας Επιτροπής.

Δηλαδή περίπου αυτοί οι κανόνες. Θα υπάρχει μια ανακοίνωση όμως γιατί εδώ δεν θα υπάρχει τέτοια ανακοίνωση. Θα πρέπει να υπάρξουν ορισμένες εγγυήσεις, προδιαγραφές, κριτήρια να το πούμε έτσι

και νομίζω πως δεν θα υπάρχει και πρόβλημα με την Ευρωπαϊκή Ένωση όταν είναι έτσι τα πράγματα.

Ο κ.Λεφάκης έχει τον λόγο.

Ι.ΛΕΦΑΚΗΣ: Το ένα όπως το θέσατε είναι το θέμα της διαδικασίας που είπατε ότι μπορεί να γίνει με κάποια ανακοίνωση. Και αυτό είναι μια απάντηση στο ένα σκέλος του ερωτήματος. Το δεύτερο όμως το οποίο θεωρώ ακόμη αναπάντητο είναι η διαδικασία της επιλογής. Αυτό είναι στοιχείο το οποίο δεν το έχω καταλάβει τουλάχιστον από τα λεγόμενα.

Διότι όπως είπα και πριν και είναι και μια πραγματικότητα, δεν είναι θεωρητικό αυτό, όταν θα ανακοινωθεί ότι ζητούνται πλοία για την Κρήτη, πράγματι μπορεί να έρθουν 50 πλοία. Η επιλογή ποια θα είναι; Αν αρχίσουμε με το σκεπτικό που άκουσα από τον κ.Ψαραύτη, αν υπάρχει θέση στο λιμάνι, αν μπορεί να εξυπηρετηθεί, αυτά όλα σημαίνουν περιορισμούς. Πως θα γίνει η επιλογή; Θα πούμε όσοι προλάβετε; Διότι συγχρόνως γίνεται αυτό. Θα γίνει μια ανακοίνωση "ελάτε να προσφέρετε πλοία για την Κρήτη". Ηρθαν 50. Ποια θα επιλεγούν από τα 50;

Αυτό τον προβληματισμό μου τον καταθέτω γιατί όπως και στην προηγούμενη συνεδρίαση έκανα μια τοποθέτηση που πράγματι εγώ τον ελεύθερο ανταγωνισμό δεν έχω καταλάβει ότι δεν τον έχουμε αυτή τη στιγμή έστω και με τη διαδικασία των αδειών σκοπιμότητας. Διότι είχα τονίσει και την άλλη φορά ότι άδειες σκοπιμότητας μπορεί αυτή τη στιγμή να πάρει οποιαδήποτε ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία. Δεν υπάρχει κάποιος περιορισμός.

Αρα μπαίνει πάλι το θέμα της επιλογής. Δηλαδή κάπου πάλι θα έρθει το Υπουργείο και θα επιλέξει "εσύ μπαίνεις - εσύ δεν μπαίνεις" ό,τι έκανε αυτή τη στιγμή και με τις άδειες σκοπιμότητας. Υποτίθεται ότι το κριτήριο που είχε το Υπουργείο ήταν το θέμα του κορεσμού. Και το θέμα του κορεσμού στην ακτοπλοΐα, είναι ένα στοιχείο το οποίο πρέπει να ληφθεί πάρα πολύ υπόψη.

Τώρα με την ευκαιρία αυτή μου δίνετε τη δυνατότητα να πω το εξής: οι κερδοφόρες ή μη κερδοφόρες γραμμές, εξαρτώνται από τον αριθμό των πλοίων. Η γραμμή της Κρήτης αυτόματα θα γίνει μη κερδοφόρα αν πάνε 50 πλοία και θα γίνει κερδοφόρα η γραμμή της

Σίκινου αν δεν υπάρχει κανένα πλοίο. Αυτά είναι όλα σχετικά, αλλά δεν είναι εκεί το θέμα.

Εμένα αυτό που με ενδιαφέρει είναι το στοιχείο της επιλογής. Δεν ξέρω πως το έχουν σκεφτεί οι εισηγητές αυτό το στοιχείο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν πρόκειται να ανατραπούν έτσι εύκολα τα πράγματα και η Σίκινος να γίνει κερδοφόρα, αλλά οπωσδήποτε θέλει το θέμα συζήτηση και προπαντός δουλειά από το Υπουργείο.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Μια διευκρινιστική ερώτηση. Εγώ δεν είμαι σίγουρος αν τίθεται θέμα επιλογής. Θέμα επιλογής για τη γραμμή της Αδριατικής υπάρχει; Ποιος κάνει την επιλογή αυτή τη στιγμή στη γραμμή της Αδριατικής; Νομίζω κανένας. Οπως κανένας δεν κάνει την επιλογή για την γραμμή της Αδριατικής, κανένας δεν θα κάνει την επιλογή για τις άλλες γραμμές. Πως επιλύεται το θέμα της επιλογής για τις γραμμές της Αδριατικής; Κάποιος κεντρικά αποφασίζει ποιος θα βάλει γραμμή στην Αδριατική; Κανένας δεν αποφασίζει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Αλεξανδράτος έχει τον λόγο.

ΣΠ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Νομίζω ότι ξεφύγαμε κ.Πρόεδρε. Εδώ πέρα δεν μπορεί να μιλάμε για κανένα προστατευτισμό και για τίποτα. Κάθε πλοίο το οποίο είναι "αξιόπλου" και έχει τις διεθνείς και τις εθνικές προδιαγραφές, έχει δικαίωμα να ζητήσει να δρομολογηθεί κάπου.

Εάν το Υπουργείο έχει μια άποψη και δεν δρομολογήσει το πλοίο αυτό, αντιβαίνουμε τον κανονισμό. Ο κάθε άνθρωπος, ο κάθε επιχειρηματίας έχει δικαίωμα να ζητήσει και να έρθει στην εκδήλωση ενδιαφέροντος. Δεν θα πουν ότι 10 βαπόρια θα πάνε, ας πάνε 40. Θα κοιτάξουμε το θέμα πως θα δημιουργηθεί.

Δεν νομίζω ότι είναι άνθρωποι όλοι αυτοί που ασχολούνται με την ακτοπλοΐα κι όσοι πρόκειται να ασχοληθούν με την ακτοπλοΐα που να μην μετρήσουν. Δηλαδή στη φορτηγό ναυτιλία που παίρνεις ένα βαπόρι, ξέρεις που θα πας να βρεις δουλειά και τότε θα βρεις δουλειά; Μην μας πιάνουν τρομάρες! Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Λεφάκης έχει άποψη πάνω στην τοποθέτηση του κ.Αλεξανδράτου και του κ.Ψαραύτη και στον δικό μου προβληματισμό; Αν

έχετε άποψη καλύτερα να την καταθέσετε τώρα. Γιατί νομίζω ότι είχατε κάνει υπαινιγμό στην προ-προηγούμενη συνεδρίαση. Υπαινιγμό, όχι άσχημο, προς Θεού.

Ι.ΛΕΦΑΚΗΣ: Στην προηγούμενη. Απλώς μια παρατήρηση στην τοποθέτηση του κ.Αλεξανδράτου, ότι δεν είναι συγκρίσιμο στοιχείο η εμπορική ναυτιλία η οποία αναφέρεται στην υψηλίο σε παγκόσμιο επίπεδο, με την ακτοπλοΐα η οποία αναφέρεται σε ένα τόσο περιορισμένο χώρο. Δεν είναι συγκρίσιμα στοιχεία. Όπως θεωρώ ότι δεν είναι και συγκρίσιμο το στοιχείο της Αδριατικής. Διότι στην Αδριατική εάν υπάρχουν ή αν δεν υπάρχουν βαπόρια, δεν νομίζω ότι ενδιαφέρει πάρα πολύ κανέναν. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Χαλάς έχει τον λόγο.

Ι.ΧΑΛΑΣ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε. Εμένα οι απόψεις μου είναι κάπως διαφορετικές. Εγώ θέλω να είμαι στην ουσία, να είμαι στη λύση του προβλήματος κι όχι στη θεωρία. Η θεωρία είναι πολύ καλή, αλλά στην πραγματικότητα τα πράγματα δεν λύνονται.

Θέλω να πω ότι είμαι υπέρ του ελεύθερου ανταγωνισμού, έτσι είμαι γεννημένος, έτσι προχωρώ και το επάγγελμά μου αυτό έδειχνε μέχρι τώρα, αλλά εδώ υπάρχουν ιδιαιτερότητες, που αν δεν προσέξουμε τις ιδιαιτερότητες θα χάσουμε το παιχνίδι.

Κατ' αρχήν θα ήθελα να διευκρινίσω το εξής: καμία σχέση δεν έχει η Αδριατική με την ακτοπλοΐα. Έχετε υπόψη σας ότι η Αδριατική διακινεί για 2 έως 3 μήνες τα μισά από τα πλοία. Το άλλο χρονικό διάστημα είναι εκτός εργασίας. Τα περισσότερα πλοία και ιδίως αυτά τα πλοία τα οποία φέρνουν διάφορες σημαίες, δουλεύουν 2 έως 3 μήνες. Εδώ πέρα μιλάμε για μια ακτοπλοΐα για ένα πλοίο το οποίο πρέπει να δουλεύει 10 μήνες. Και για να δουλεύει 10 μήνες θα πρέπει να υπάρχει εποχή που θα κερδίζει περισσότερα και εποχή που θα κερδίζει λιγότερα.

Πέρα από το τι πιστεύω στον ελεύθερο ανταγωνισμό, εδώ πρέπει να υπάρχει κι ένα είδος παρεμβασμού. Τι παρεμβασμός θα είναι αυτός; Θα τον βρούμε. Και δεν νομίζω ότι δεν μπορούμε να κάνουμε ένα κανονισμό τέτοιο ο οποίος να δίνει λύση στο πρόβλημα και όχι να δημιουργεί προβλήματα.

Δεν είναι ανάγκη να πάνε 50 πλοία στην Κρήτη ή στο Ηράκλειο π.χ., θα πρέπει να υπάρχει ένα όργανο το οποίο πρέπει να είναι του Υπουργείου ή κάποιο άλλο όργανο, το οποίο να έχει γνώσεις και να ξέρει τι χρειάζεται.

Να μελετήσει πέρα από αυτά τα οποία ειπώθηκαν, τι δυνατότητες έχουν τα λιμάνια, τι δυνατότητες έχουν τα πλοία, τι δυνατότητες έχουν τα διάφορα νησιά μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων, αυτοκινήτων κλπ. Και εκεί να κάνει τον υπολογισμό τον οποίο χρειάζεται, ότι για τη γραμμή του Ηρακλείου π.χ. χρειαζόμαστε 15 πλοία αυτής της χωρητικότητας, αυτών των προδιαγραφών θέλω και όποιος θέλει ας έρθει να πάρει τα 15 πλοία. Μετά τα 15 πλοία ο 16ος είναι εκτός. Εάν οι συνθήκες το επιτρέπουν αργότερα είναι άλλο πράγμα.

Πάντως σε καμιά περίπτωση δεν μπορούμε να πούμε γιατί δεν είναι μονάχα η Κρήτη, δεν είναι μονάχα δηλαδή εκεί πέρα που θα τρέξουν πράγματι οι επιχειρηματίες να βρουν εργασία, ή να προσφέρουν πλοία, εδώ πέρα μιλάμε για τα πλοία που είναι ο συνδυασμός κρίκος της νησιωτικής Ελλάδας με την ηπειρωτική Ελλάδα. Θα πρέπει δηλαδή ολόκληρο το φάσμα αυτό να λειτουργεί σωστά.

Και για να λειτουργεί σωστά θα πρέπει αυτό το όργανο το οποίο είπα να βάλει τους όρους, να βάλει τις προδιαγραφές και μέσα εκεί να κηρυχθούν και να προκηρυχθούν διαγωνισμοί. Είναι απαραίτητο αυτό το πράγμα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Κασιμάτης έχει τον λόγο.

Γ.ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ: Σε αυτά που ελέχθησαν. Βλέπω ότι υπάρχει έντονος προβληματισμός και ειδικότερα από την πλευρά των πλοιοκτητών το πόσα πλοία, αν θα είναι 50 τα πλοία, αν θα είναι 15 τα πλοία της Κρήτης, αν θα υπάρχει η δυνατότητα ελλιμενισμού... Πολλά ελέχθησαν εδώ.

Ελπίζω αυτό που θα επιχειρήσω τώρα Πρόεδρε να μην έχει την αρνητική εικόνα της Επιτροπής, αντίθετα θέλω να βοηθήσω επειδή γνωρίζω αρκετά πράγματα πάνω σε αυτό που θα πω. Μέχρι πρότινος ο εθνικός μας αερομεταφοράς ήταν η Ολυμπιακή. Σήμερα υπάρχουν άλλες έξι οργανωμένες τουλάχιστον εταιρείες οι οποίες έχουν αρχίσει και πετάνε

και όχι μόνο Αθήνα Θεσσαλονίκη και στη Μυτιλήνη και στην Αλεξανδρούπολη και στη Χίο και σε όλα σχεδόν τα νησιά χειμώνα καλοκαίρι.

Εκείνο το οποίο εξασφάλισαν οι ελληνικές αρχές από αυτές τις εταιρείες, είναι ότι αυτά τα αεροσκάφη τα οποία πετάνε έχουν την έγκριση της "ΑΙΤΑ". Και το δεύτερο το ότι έχει τη δυνατότητα το αεροδρόμιο το οποίο δέχεται το αεροσκάφος, να εφοδιάσει το αεροσκάφος, να το ελλιμενίσει θα λέγαμε στο αεροδρόμιο, με την ευρεία έννοια του όρου και να το εξυπηρετήσει.

Είδατε εσείς να παρουσιάζεται καμία δυσκολία στην εναρμόνιση των αερομεταφορών μετά την απελευθέρωση; Αντιθέτως. Είδαμε να πέφτουν οι ναύλοι, να υπάρχουν καλύτερα αεροσκάφη, να υπάρχει μεγαλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, να πολλαπλασιάζονται μέρα με την ημέρα οι γραμμές και νομίζω ότι το αποτέλεσμα ήταν υπέρ της Ελλάδας.

Κάτι παρόμοιο θα συμβεί με τη ναυτιλία. Ο καπετάνιος προηγουμένως είπε για 15 πλοία τα οποία πιθανό να χρειάζεται η Κρήτη και θα πουν ότι το 16ο δεν θα χωράει. Όχι. Για να μην χωράει, θα πρέπει να είναι μη αξιόπλοο. Δεν θα χωράει γιατί θα κρίνει ο ιδιοκτήτης του ότι δεν μπορεί να πάει γιατί τα 15 άλλα υπερτερούν διότι σήμερα έχουμε άλλα 15-20 πλοία που πηγαίνουν στην Κρήτη και μην μου πείτε ότι ο πελάτης που είναι ο επιβάτης δεν κοιτάζει να πάει με το καλύτερο και το φθηνότερο. Και τα δυο δηλαδή κρίνει.

Δεν θέλω να μπω σε λεπτομέρειες, αλλά το γνωρίζετε όλοι. Δεν είναι δυνατόν να έχουμε ίδια πλοία. Κάπου θα υπερτερεί το ένα, κάπου θα μειονεκτεί το άλλο. Αλλά αυτά, κάτω από μία λογική του ότι θα υπάρχει από πάνω μια υψηλή εποπτεία -δεν ξέρω πως θα λέγεται- το ότι αυτό το πράγμα είναι αξιόπλοο. Όπως έρχεται η ΑΙΤΑ και λέει της Agean "κύριε θα δρομολογήσεις αυτό το αεροσκάφος σου δίνω την έγκριση. Δεν σου δίνω την έγκριση να δρομολογήσεις αυτό το αεροσκάφος, γιατί το αεροδρόμιο έτσι, γιατί δεν έχω τη δυνατότητα να σου προσφέρω τις υπηρεσίες στο αεροδρόμιο που θα σου προσφέρω".

Κατά τον ίδιο τρόπο νομίζω ότι θα πρέπει να σκεφτούμε και σήμερα. Να μην απασχολήσει έτι περισσότερο το θέμα το πως θα γίνεται και πως θα βρεθεί η ιδανική λύση. Θέλω να πιστεύω ότι και η ελληνική ναυτιλία και οι Έλληνες πλοιοκτήτες, αλλά και το επιβατικό κοινό θα εξυπηρετηθεί καλύτερα με την απελευθέρωση και ας αφήσουμε να λειτουργήσει αυτή η απελευθέρωση με τα συν και τα πλην που θα παρουσιαστούν. Μόνο του το πράγμα θα βρει το δρόμο του.

Δεν ξέρω αν η σύγκριση ήταν η ιδανική, πάντως βλέπετε ότι έχουμε μια εξέλιξη στις αερομεταφορές τέτοια, που μπορεί βέβαια ο εθνικός αερομεταφορέας δυστυχώς να έπαθε ζημιά γιατί περνάει δύσκολες μέρες, αλλά από την άλλη πλευρά έχουμε έναν έντονο ανταγωνισμό με πολύ καλές τιμές, με τιμές που μέσα σε χρονικές περιόδους -προσέξτε κι αυτό είναι πολύ σημαντικό- πέφτουν οι ναύλοι. Είδατε που μπαίνουν κάποιες διαφημίσεις, κάτι σποτ και λέει "με 15 χιλιάδες Αθήνα - Ηράκλειο" κλπ.

Και αυτά θα συμβούν στη ναυτιλία και αυτά θα παίξουν το ρόλο τους. Αν θα είναι ευεργετικά ή όχι, αυτό θα το δούμε. Αλλά σήμερα έχει ευεργετηθεί το επιβατηγό κοινό που μετακινείται με τις αερομεταφορές. Θέλω να πιστεύω και να ελπίζω ότι αυτό θα συμβεί και με την ακτοπλοΐα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Γκουλούσης έχει το λόγο.

Α.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Τώρα εγώ δεν ξέρω αν θα πρέπει να συμεριστώ ή όχι την αισιοδοξία του κ.Κασιμάτη, γιατί το θέμα είναι καθαρά τεχνικό. Αλλά βλέπω και ένα νομικό πρόβλημα.

Το πρόβλημα το νομικό είναι το εξής: Στην πρώτη φάση της απελευθερώσεως ενδεχομένως να υπάρξει συρροή. Δηλαδή, πράγματι, μπορούν να πουν 100 πλοιοκτήτες ότι θέλουν να δρομολογήσουν στην Κρήτη. Εδώ το όριο θα είναι προφανώς η δυνατότητα του λιμένος να υποδεχθεί τόσα πλοία.

Δηλαδή εάν το λιμάνι του Ηρακλείου μπορεί να υποδεχθεί 50 πλοία, τελείωσε, δεν θα βάλουμε 51. Είναι θέμα ασφαλείας. Αυτό μπορεί το κράτος να το προτάξει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Να πει "τον 51ο δεν

μπορώ να τον ικανοποιήσω, διότι το λιμάνι μου δεν χωράει 51 πλοία". Και, βέβαια, εκεί τίθεται το θέμα ποιοι θα είναι οι 50.

Επομένως η δυσκολία για μένα θα υπάρξει μόνο στην πρώτη φάση. Εάν στην πρώτη φάση υπάρξουν πολλοί που θα θελήσουν σε μία γραμμή, εκεί θα πρέπει να μπει ένα κριτήριο αντικειμενικό. Το λέω τελείως αόριστα αυτή την στιγμή και επαναλαμβάνω, δεν μπορώ εγώ να το προσδιορίσω νομικώς. Είναι καθαρά τεχνικό το θέμα.

Στην εξέλιξη δεν θα υπάρξει πρόβλημα. Αν δηλαδή στην αρχή προσδιορίσουμε και πούμε ότι το λιμάνι του Ηρακλείου μπορεί να δεχθεί 50 πλοία και έχουμε εκείνη την στιγμή λιγότερα από 50, έχει καλώς. Εν συνεχεία θα μπορούν να γίνονται δεκτές οι αιτήσεις μέχρι του 50, με μια σειρά χρονικής προτεραιότητας. Επαναλαμβάνω, το πρόβλημα είναι μόνο την πρώτη στιγμή της απελευθέρωσης, αλλά είναι υπαρκτό. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κα Ξενογιαννακοπούλου έχει το λόγο.

Μ.ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε. Θα ήθελα να προσθέσω δύο σημεία προβληματισμού, από όλα αυτά τα ενδιαφέροντα που ακούσαμε σήμερα.

Το πρώτο έχει να κάνει με αυτά που είπαμε για τις δυνατότητες των λιμανιών, τα οποία, από ό,τι φαίνεται και αναδεικνύεται από τη συζήτηση, θα παίξουν πολύ σημαντικό και οι οργανισμοί διοίκησης των λιμένων, αλλά και οι δυνατότητες των λιμένων αυτή καθ' εαυτή για τη δυνατότητα ομαλής εξέλιξης της ελεύθερης αγοράς. Και το δεύτερο είναι ένα σχόλιο για τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος.

Για τα λιμάνια, χωρίς να θέλω εδώ να μπω σε λεπτομέρειες, δεν ξέρω και σε ποιο βαθμό, σίγουρα παίζει ρόλο σε αυτή τη συζήτηση, αλλά ένα τμήμα χωρά και μια ευρύτερη λιμενική πολιτική, είναι σαφές ότι πρέπει να λειτουργήσουν οι λιμένες και οι οργανισμοί τους, είτε είναι ανώνυμες εταιρείες, είτε θα είναι τα λιμενικά ταμεία υπό την ευθύνη των δήμων και των νομαρχιών, μέσα στο πνεύμα του πλαισίου της απελευθερωμένης ακτοπλοΐας. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Πιστεύω, επίσης, ότι θα πρέπει να είναι στη λογική του να εξυπηρετούν όσο το δυνατόν περισσότερο την ομαλή λειτουργία της

αγοράς, αλλά, ταυτόχρονα, θα πρέπει να υπάρχει και μία -αυτό το θέτω ως προβληματισμό και σε εσάς κ.Πρόεδρε και στους εισηγητές μας- ενιαία αντιμετώπιση, ενιαίοι κανόνες, για το πώς θα δίνουν τη θέση ελλιμενισμού στα πλοία. Δηλαδή δεν θα μπορεί ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς να έχει άλλα κριτήρια από τον Οργανισμό Ηρακλείου ή Θεσσαλονίκης.

Φαντάζομαι ότι θα πρέπει αυτά τα κριτήρια να είναι και κάπως ενιαία στον ευρύτερο ελληνικό χώρο, αλλά ταυτόχρονα να μπορεί να υπάρχει και ένας έλεγχος. Δηλαδή να υπάρχει έλεγχος διαφάνειας, έλεγχος ότι δεν θα γίνονται στρεβλώσεις της αγοράς.

Φαντάζομαι ότι αυτό ίσως είναι και ένα θέμα για την επόμενη συζήτηση, ότι θα μιλήσουμε για τη ρυθμιστική αρχή. Δηλαδή ενδεχομένως, τώρα δεν ξέρω, μπορεί να μην είναι η κατάλληλη αρχή ρυθμιστική, αλλά, όπως είπε και ο κ.Κασιμάτης, είπε ένα πολύ καλό παράδειγμα, που είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία προσπαθεί κάθε φορά να εξυπηρετήσει.

Αρα, λοιπόν, σίγουρα φαίνεται πια ότι αναδεικνύεται από τη συζήτηση, ότι τα λιμάνια και οι οργανισμοί που θα διοικούν τα λιμάνια έχουν να παίξουν καθοριστικό ρόλο σε όλη αυτή τη διαδικασία.

Επίσης, εδώ ένα τελευταίο σχόλιο προς προβληματισμό. Έχει μεγάλη σημασία, επίσης, ότι αν θα έχουμε κάποιο χρονικό πλαίσιο ανακοινώσεως ενδιαφέροντος -λέω παράδειγμα ετήσιο- ο λιμένας θα πρέπει κατά κάποιο τρόπο να ακολουθεί. Δηλαδή δεν θα μπορεί να δίνει σε ένα καράβι λιγότερο ή περισσότερο. Δηλαδή δεν ξέρω και αυτό είναι προς προβληματισμό, δεν έχω εγώ άποψη συγκεκριμένη.

Απλά αναδεικνύω ένα πρόβλημα. Δηλαδή αν θέλει ένας καινούριος πλοιοκτήτης να μπει, ο οποίος εκδηλώνει το ενδιαφέρον και οι προηγούμενοι είναι ήδη στα διάφορα λιμάνια, έχουν τις θέσεις τους, θα έχουν και αυτοί κάποιο χρονικό πλαίσιο; Αλλιώς τότε να ξαναλέμε ότι όποιοι μπουκ στην αρχή στην αγορά, η αγορά θα κλείσει μια που δεν θα έχουν δυνατότητα οι λιμένες, ακόμα και αν υπάρχει η δυνατότητα εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Είναι θέματα προς προβληματισμό.

Τώρα ένα δεύτερο θέμα, για να ξανάρθω στις γραμμές δημοσίου συμφέροντος ή δημόσιες υπηρεσίες όπως είπε ο κ.νομάρχης. Πιστεύω ότι αναδείχθηκαν πάλι από τους εισηγητές δύο κατηγορίες γραμμών. Είναι οι κατηγορίες οι οποίες δεν εξυπηρετούνται καθόλου ή ελλιπώς, όπου είναι πολύ εύκολο να τις χαρακτηρίσουμε, να τις προσδιορίσουμε και να θέσουμε και ένα πλαίσιο προκηρύξεων, όπως πολύ σωστά είπατε 5ετές, όπως είπε ο κ.Ψαραύτης ή όποια άλλη χρονική περίοδο.

Και υπάρχει μια δεύτερη κατηγορία, που κατά την γνώμη μου θα δημιουργήσει περισσότερο θέμα και ίσως θέλει και περισσότερο προβληματισμό από την Επιτροπή μας, αυτές που θα λέγαμε χειμερινού προβλήματος. Το είπε νομίζω λίγο ο κ.Ψαραύτης. Δηλαδή άλλο τα άγονα νησιά, οι άγονες γραμμές και άλλο κάποια νησιά που το καλοκαίρι, λόγω τουριστικής περιόδου, έχουν ιδιαίτερη εξυπηρέτηση, αλλά βλέπουμε το χειμώνα να υπάρχει ελλιπές ή καθόλου ενδιαφέρον.

Συνεπώς εκεί πάλι τέθηκαν δύο διαφορετικές κατευθύνσεις προβληματισμού, που πρέπει να εμβαθύνουμε πιστεύω. Ο ένας ήταν από τον κ.Ψαραύτη, που είπε ότι να μπαίνουν πολλά πλοία για να εξυπηρετηθεί η ανάπτυξη των νησιών το καλοκαίρι, αλλά να υπάρχει ένα δίκτυο χειμερινό. Και ο άλλος προβληματισμός, ότι να είναι ετήσια η εκδήλωση ενδιαφέροντος, με ελάχιστες υποχρεώσεις από τον πλοιοκτήτη. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Γιανναράκης έχει το λόγο.

Σ.ΓΙΑΝΝΑΡΑΚΗΣ: Είναι σαφές ότι αναζητούμε αυτό που λέει ο απλός άνθρωπος: Και τον σκύλο χορτάτο και την πίτα ολόκληρη. Εγώ συμφωνώ με τον καπετάνιο, όπως συνηθίζει ο Πρόεδρος να σας αποκαλεί.

Νομίζω ότι θα πρέπει, μέσα από τις δυνατότητες που δίνονται στην Επιτροπή, που είναι λογικά περιορισμένες, διότι πολύ σωστά παρατηρήθηκε ότι τα θέματα που απομένουν είναι κυρίως τεχνικά και εκεί πρέπει να οργανωθεί, κυρίως από το Υπουργείο, η βάση της όποιας προστασίας και των διαδικασιών.

Αλλά δεν μπορεί κανείς, τουλάχιστον εμείς που εκπροσωπούμε και ο νομάρχης και εγώ και τους τοπικούς πληθυσμούς, να ξεχάσουμε δύο πράγματα: Οτι ένα μεγάλο μέρος των καλών γραμμών έχει εξυπηρετηθεί

και έχει δομηθεί από εταιρείες που οι τοπικές κοινωνίες δημιούργησαν, κυρίως στην Κρήτη και στη Μυτιλήνη αναφέρομαι. Ένα ζήτημα που έδειξε ο τοπικός πληθυσμός. Οι τοπικές δυνάμεις ξεκινήσανε αυτές τις τόσο επιτυχημένες σήμερα γραμμές, όπως είναι οι Μινωικές, η ANEK, η NEL και οι άλλες. Ένα θέμα.

Και ένα δεύτερο θέμα, επίσης των τοπικών πληθυσμών, που ουρλιάζει ο δήμαρχος των Ψαρρών και λέει "κοροϊδεύει ο καπετάνιος, γιατί του το έχει πει ο πλοιοκτήτης, ότι έχει καιρό και δεν μπορεί να μπει μέσα στα Ψαρρά το βαπόρι και έτσι μας κόβει τα δρομολόγια και είμαστε αποκλεισμένοι ένα μήνα με 5 Μποφόρ, τα οποία τα παρουσιάζουν 7 και ότι δεν έχει εξυπηρέτηση το λιμάνι και τα έχουμε πει με τον υπουργό και τι θα γίνει με το λιμάνι μας;", κλπ.

Εκεί, λοιπόν, είναι υποχρεωτικό να υιοθετήσουμε με πολύ προσεκτικό τρόπο και να αναζητήσουμε τις διατυπώσεις και τα όρια, σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση κυρίως, κ.Βόλτη για αυτό σας κοιτάω πιο έντονα αυτή την στιγμή, με τα οποία θα μπορέσουμε με μέτρο, χωρίς να αλλοιώνουμε την ουσία του ανταγωνισμού, να προστατεύσουμε αυτές τις δύο αρχές.

Γιατί ξαφνικά εμένα θα με στεναχωρήσει πάρα πολύ εάν π.χ. η ANEK διαλυθεί, διότι θα έρθει μια δανέζικη εταιρεία με μεγάλα πλοία, η οποία θα έχει καλύτερες προδιαγραφές στα βαπόρια της και όλα αυτά και ξαφνικά θα βρεθούν οι Κρητικοί, που ουσιαστικά υποστηρίζουν την εταιρεία τους οι Χανιώτες φανατικά και δεν μπαίνουν σε άλλο καράβι, να είναι υποχρεωμένοι να παίρνουν το δανέζικο βαπόρι.

Οχι ότι δεν πρέπει να τον αφήσουμε να έρθει. Να έρθει. Αλλά κάπου να βρούμε τα όρια. Το είπε και ο Πρόεδρος πολλές φορές και εμένα με είχε εντυπωσιάσει, γιατί ξέρω ότι ο κ.Σαραντίτης έχει τεράστια πείρα. Πάντως, εγώ εκείνο που διατηρώ από την κουβέντα σου Βασίλη είναι ποιο πράγμα; Οτι καμία από αυτές τις εταιρείες δεν μπόρεσε να ξεπεράσει τα 30 με 50 χρόνια, που σημαίνει ότι είναι δύσκολες επιχειρήσεις, δύσκολο να ζήσουν.

Εάν, λοιπόν, τους προσθέσουμε και ένα ανταγωνισμό και πολύ ελεύθερο, όσα χωράει το Ηράκλειο βαπόρια, ελάτε 100, τότε είναι σίγουρο ότι πάμε να τους εξαφανίσουμε σε κάποια στιγμή.

Και, δεύτερον: Εάν δεν βάλουμε με κάποιους τρόπους την υποχρέωση, όπως πας στο χασάπη και σου βάζει και ένα κομμάτι κόκαλο μαζί με το κρέας, να δούμε και αυτή τη μέθοδο αν είναι δυνατόν, ότι "παίρνεις την καλή γραμμή του Ηρακλείου; Θα πάρεις λοιπόν και τα Ψαρρά κάποια στιγμή". "Πας στη Μυτιλήνη; Θα πας και στη Λήμνο, δεν γίνεται". Αυτό ήθελα να πω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η προσπάθεια αυτή είναι πραγματικά να γίνουν και οι επιχειρήσεις βιώσιμες. Διαβλέπω και διαισθάνομαι ότι θα γίνουν μεγάλες ανακατατάξεις στο χώρο της ακτοπλοΐας. Συνεπώς οι φόβοι ξεπερνιούνται.

Νομίζω πως τα προβλήματα με τον κιμά και τον κατιμά δεν λύνουν το πρόβλημα και μετά από κάποια ώρα πρέπει να απεξαρτηθούν και οι πλοιοκτήτες από τα ΓΕΑ, από τα Υπουργεία, από τους υπουργούς, από τους παράγοντες, γιατί, εντάξει, μπορεί να εξυπηρετήσανε καταστάσεις για πολλά χρόνια, αλλά μέχρι εδώ ήταν, είτε το θέλουμε, είτε δεν το θέλουμε. Εγώ προσωπικά πιστεύω πως θα είναι για καλό.

Ο κ.Ρήγας έχει το λόγο.

Π.ΡΗΓΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μεταφέροντας προφανώς την ιδιαιτερότητα ενός νομού, τον οποίο εκπροσωπώ και ο οποίος απασχολεί και το Υπουργείο και τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και γενικότερα κάθε χρόνο με τα προβλήματά του, αλλά τα ίδια πάνω - κάτω προβλήματα έχουν και άλλοι πολυνησιακοί νομοί, όπως είναι τα Δωδεκάνησα, θα ήθελα να τονίσω κατ' αρχήν ότι οι παρομοιώσεις ή οι προσπάθειες εξίσωσης κάποιων καταστάσεων δεν μπορεί κατ' ανάγκη να μας οδηγήσει σε συμπεράσματα, τα οποία θα είναι και ορθά.

Δηλαδή θεωρώ ότι ο νησιωτικός χώρος της πατρίδας μας δεν έχει αντιστοιχία, ούτε με την Αδριατική, ούτε βεβαίως έχει απόλυτη αντιστοιχία με το ό,τι συμβαίνει στις αεροπορικές μεταφορές.

Μιλάμε για ένα χώρο ο οποίος δεν έχει την αναλογία του στην Ευρώπη. Πιστεύω ότι έρχεται να εξυπηρετήσει η οργάνωση του ακτοπλοϊκού μας συστήματος δύο βασικές. Η μία έχει να κάνει με αυτή καθ' εαυτή την εθνική μας οικονομία, δηλαδή ο τουρισμός της Ελλάδας βρίσκεται στο νησιωτικό χώρο.

Αρα εμείς δεν πάμε να εξυπηρετήσουμε τα νησιά που κάπως δευτερευόντως απασχολούν τις μητροπολιτικές χώρες της Ευρώπης. Εμείς πάμε να εξυπηρετήσουμε αφ' ενός την οικονομία της χώρας μας και των νησιών, δηλαδή την εξυπηρέτηση του τουρισμού και ένας δεύτερος όρος που πάει να εξυπηρετηθεί είναι η εξυπηρέτηση των νησιών, δηλαδή των ντόπιων, των κατοίκων αυτών των νησιών, που εδώ είναι όρος επιβίωσης πλέον.

Οι δύο αυτές ανάγκες πιστεύω ότι πρέπει να εξεταστούν με πολύ μεγάλη προσοχή, έτσι ώστε το σύστημα το οποίο θα επιβληθεί, χωρίς να στρεβλώνεται ο ελεύθερος ανταγωνισμός, να έχει λύσεις σε όλες τις λεπτομέρειες, τις ερωτήσεις οι οποίες μπαίνουν. Δηλαδή δεν είναι τόσο τεχνικά και δευτερεύοντα τα ζητήματα τα οποία μπήκανε από τον κ.Λεφάκη και από κάποιους άλλους που έθεσαν αυτά τα ερωτήματα.

Θα ήθελα, λοιπόν, να βάλω και εγώ δύο προβληματισμούς. Το ένα είναι και ίσως έχει απαντηθεί και το έχω σαν απορία γιατί δεν ήμουν στις προηγούμενες συναντήσεις: Έχει τη δυνατότητα κατ' αρχήν το Ελληνικό Κράτος να καθορίζει τις ακτοπλοϊκές γραμμές;

Δηλαδή όταν κάνει πρόσκληση -ας το πούμε- ενδιαφέροντος, θα τις κάνει με ένα καθορισμό που θα λέει "κάνω πρόσκληση ενδιαφέροντος για την γραμμή Σύρου - Τήνου - Μυκόνου - Πάρου - Νάξου"; Εάν αυτή τη δυνατότητα την έχει, προφανώς θα έχει και τη δυνατότητα να πει "Σύρου - Τήνου - Πάρου - Νάξου - Κουφονησιών - Σχοινούσας - Δονούσας - Ηρακλείας". Αυτό είναι ένα ερώτημα, που αν απαντηθεί θετικά, πιθανόν να μας λύσει και κάποια προβλήματα που θα αντιμετωπίζουν τα μικρότερα νησιά.

Εάν το Ελληνικό Κράτος δεν έχει τη δυνατότητα να καθορίσει τις ακτοπλοϊκές γραμμές, αλλά γενικώς θα μιλάει για εξυπηρέτηση των Κυκλάδων, τότε τα προβλήματα που ανακύπτουν είναι πάρα πολλά. Δεν

ξέρω αν υπάρχει απάντηση συγκεκριμένη σε αυτό το ερώτημα. Επαναλαμβάνω, αν είναι θετική η απάντηση, μας λύνει πάρα πολλά προβλήματα.

Το δεύτερο: Η εκδήλωση ενδιαφέροντος σε ετήσια βάση. Εδώ θα πρέπει να επιλύσουμε το πρόβλημα της οργάνωσης του τουρισμού μας. Δηλαδή η έλλειψη γνώσης από πλευράς του επιχειρηματικού τουριστικού κυκλώματος για το τι δρομολόγια υπάρχουν που εξυπηρετούν τα νησιά, σημαίνει ένα τρομερό πρόβλημα για την οργάνωση της τουριστικής αγοράς.

Εάν δηλαδή στα τυφλά σχεδιάζει και προγραμματίζει ο νησιωτικός χώρος, που -επαναλαμβάνω- είναι ο κατ' εξοχήν χώρος που στηρίζει την τουριστική βιομηχανία, δεν μπορεί να προγραμματίσει με βάση συγκεκριμένα δρομολόγια τα οποία υπάρχουν, δεν έχει γνώση αυτών των δρομολογίων, καταλαβαίνετε ότι το βασικό αίτημα που μπαίνει επί χρόνια από την τουριστική αγορά, να ξέρουμε τι δρομολόγια υπάρχουν για να μπορούν να κλείσουν τα τουριστικά τους πακέτα, θα σημαίνει ότι αυτό που λέμε σε ετήσια βάση εκδήλωση ενδιαφέροντος είναι ιδιαίτερα προβληματικό.

Επομένως για να ολοκληρώσω λέω το εξής: Οτι θα πρέπει να απαντηθούν αυτά τα ερωτήματα. Δεύτερον: Θα πρέπει να λυθεί το ζήτημα του ποιοι είναι οι 50 πρώτοι που θα πάνε στην Κρήτη, οι 30 πρώτοι που θα πάνε στη Σύρο. Και, επίσης, το θέμα των λιμανιών που τέθηκε είναι ιδιαίτερα σοβαρό, δηλαδή τι δυνατότητα έχουν αυτή την στιγμή τα λιμάνια μας να εξυπηρετήσουν;

Επίσης, η πολιτική που θα ακολουθήσουν οι φορείς διαχείρισης των λιμανιών έχει πολύ μεγάλη σημασία, διότι μπορεί εκεί πέρα, μέσω της πολιτικής της τιμολογιακής που θα ακολουθήσουν οι διαχειριστικές αρχές των λιμένων, να αποκλειστούν κάποια καράβια.

Εάν πωλούνται οι θέσεις στα λιμάνια, αν προκηρύσσονται οι θέσεις στα λιμάνια από τις διαχειριστικές αρχές των λιμανιών, θα πρέπει και αυτό να διευκρινιστεί. Δηλαδή πώς θα γίνεται ο ελλιμενισμός; Θα γίνεται με τον τρόπο που γίνεται τώρα ή θα προκηρύσσονται οι θέσεις και

στα λιμάνια από τη διαχειριστική αρχή του λιμανιού, οπότε εμμέσως θα αποκλείονται κάποιες εταιρείες με αυτό το τρόπο;

Όλα αυτά πιστεύω ότι είναι ερωτήματα που πρέπει να μας απασχολήσουν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αρχηγός έχει το λόγο.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Τα θέματα που συζητάμε θέλουν μεγάλη προσοχή και εκφράζω προσωπικές απόψεις και θέσεις κ. Πρόεδρε, για να μην παρεξηγηθώ. Και έχουν και πάρα πολύ λεπτές έννοιες.

Συγκεκριμένα, αν θα δείτε στο άρθρο 4, είναι δύο οι τοποθετήσεις. Η μία είναι σύναψη σύμβασης ανάληψης δημοσίας υπηρεσίας και η άλλη είναι η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Εάν θα πάρουμε όμως και τις δύο έννοιες, θα δείτε ότι από τη μία έννοια, αν το μελετήσουμε, μπορούμε να βρούμε στοιχεία και της άλλης έννοιας.

Βέβαια, ο νομοθέτης έρχεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 και πλέον εδώ προσπαθεί να εξειδικεύσει όταν λέει ότι τα κράτη - μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προσδιορίζουν κάποια πράγματα. Και αναφέρεται στα λιμάνια που θα εξυπηρετούν, στη συνέχεια, στη συχνότητα, στην ικανότητα, στην παροχή πληροφοριών, στα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Όμως, εάν θα πάμε πάλι στην παράγραφο 3 του άρθρου 2, διαπιστώνουμε στην έννοια εκεί που δίνεται της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, κάποια από αυτά τα στοιχεία που προανέφερα να συνυπάρχουν.

Για να γίνω πιο σαφής. Εδώ έρχεται και βάζει σαν βάση ένα στοιχείο βασικό: Επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Αρα το πρώτο εδώ στοιχείο είναι οι επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών, που σημαίνει ότι οι υπηρεσίες που θα προσφέρονται σε όποια γραμμή, χωρίς να σημαίνει ότι στην γραμμή αυτή που θα προσφέρονται δεν μπορεί να υπάρχει αυτό που λέμε το κόκαλο. Διότι αν θα δείτε λέει: "Οι υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας".

Αλλά πάει και από κάτω και μου βάζει ένα στοιχείο. Ενδεικτικά είναι αυτά, δεν είναι δεσμευτικά, αλλά είναι ενδεικτικά, αλλά, όμως, έχουν μία φιλοσοφία. Λέει: "Συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών" και περαιτέρω "υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα" και έρχεται και λέει "για ορισμένες -προσέξτε το αυτό- συνδέσεις".

Δηλαδή εάν ένα πλοίο μου κάνει μια τακτική γραμμή π.χ. Κυκλάδων και είναι Σύρος - Νάξος - Πάρος και του βάλω την Αμοργό, η οποία είναι ορισμένης σύνδεσης, που δεν θέλει να πάει κανείς, μπορώ να τη συνδυάσω.

Εκεί, λοιπόν, στη συγκεκριμένη αυτή σύνδεση, την ορισμένη σύνδεση, κατά την άποψή μου, μπορώ να του επιβάλλω ένα ειδικό κόμιστρο, να προσδιορίσω μία ειδική φόρμουλα ναύλου, ενώ στην υπόλοιπη την άλλη, την τακτική γραμμή, να το αφήσω να κινείται μέσα σε πλαίσια ελευθεροποιημένα. Αυτό είναι για να δημιουργήσω κίνητρο στο συγκεκριμένο σημείο της σύνδεσης, που είναι συμπληρωματική μεταφορά, είναι συμπληρωματική υπηρεσία.

Εκείνο, όμως, που θα προσέξετε, έχει νόημα η παράγραφος 5 στο άρθρο 2. Η παράγραφος 5 βάζει ορισμένα ερωτήματα, που στη φάση αυτή δεν ξέρω αν η Επιτροπή μας είναι αρμόδια να απαντήσει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είναι κ. Αρχηγέ.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Δεν είναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ούτε η Επιτροπή. Αυτό τον κανονισμό δεν τον έχουμε διαβάσει όλοι. Προτού έρθουμε στην Επιτροπή. Αφήστε τα για τη μετέπειτα επεξεργασία.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Αυτά είναι θέματα στη συνέχεια που θα προκύψουν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Που είναι τα θέματα εάν υπάρχει πλεόνασμα προσφοράς, πώς θα διαμορφωθεί αυτό το πλεόνασμα. Αρα στην πρώτη φάση αφήνει να εννοηθεί ότι το κράτος - μέλος για μεν τη δημόσια σύμβαση προσδιορίζει κάποιους κανόνες, μέσα στους οποίους θα κινηθούν τα δεδομένα.

Αυτό θα παρακολουθήσει στη συνέχεια, κατά την άποψή μου, την εφαρμογή των κανόνων αυτών, αν δημιουργούν υγιείς ανταγωνισμούς και πλαίσια διαμόρφωσης υγιούς αγοράς και στη συνέχεια, αν χρειαστεί, αφήνει να εννοηθεί ο νομοθέτης εδώ στον κανονισμό ότι μπορούν να μπου κάποιοι κανόνες, οι οποίοι θα περιορίζουν ή θα διαμορφώνουν μια άλλη κατάσταση. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Παπαγεωργίου έχει το λόγο.

Θ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ: Νομίζω ότι όπου πραγματικά μιλάμε για ανταγωνισμό ελεύθερο και υγιή και αυτό είναι μία παγκόσμια εμπειρία, επιχειρείται ο συνδυασμός αφ' ενός μεν της εξυπηρέτησης των πολιτών και αφ' ετέρου μια κερδοφόρα επιχειρηματική δράση, που αυτό το πλαίσιο ουδείς νομίζω έχει πρόθεση και ούτε θέλει και ούτε έχει ειπωθεί μέχρι στιγμής, να το ανατρέψει.

Αυτό το πλαίσιο έχει δύο επιβαλλόμενους περιορισμούς και από τη νομοθεσία παγκοσμίως, ακόμα και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το ένα είναι το πλαίσιο των κανόνων ασφάλειας, που είναι ξεκάθαρο και το δεύτερο η υποχρέωση των ιδιωτών, όπου οι συγκοινωνίες είναι ιδιωτικές, να συνδέουν κάθε μεριά της εθνικής επικράτειας. Αυτοί οι δύο περιορισμοί είναι οι επιβαλλόμενοι, όχι μόνο οι επιτρεπόμενοι, από τη διεθνή εμπειρία. Ασφάλεια από τη μία και υποχρέωση επικοινωνίας των διαφόρων περιοχών μιας επικράτειας.

Αρα, λοιπόν, όσον αφορά τα θέματα της ασφάλειας, επιτρέπονται οι παρεμβάσεις. Δεν θεωρούν ότι καταργούν τον ανταγωνισμό, νομίζω. Και από την άλλη πλευρά, βεβαίως, η υποχρέωση του ιδιώτη που εκτελεί μια δημόσια μεταφορά να εξυπηρετεί όλες τις περιοχές της επικράτειας. Αρα νομίζω σε αυτό το πλαίσιο πρέπει να κινηθούμε.

Το δεύτερο, όσον αφορά ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, δηλαδή θαλάσσιες μεταφορές, αντιμετωπίζεται ιδιαίτερα, λόγω του ότι υπάρχουν τα νησιά και ιδίως στην Ελλάδα που έχει μεγάλη σημασία.

Κατά την γνώμη μου, η οποιαδήποτε προσπάθεια επιβολής πέραν αυτού του πλαισίου άλλου περιορισμού, ακριβώς νοθεύει τον πυρήνα της έννοιας του ελεύθερου υγιούς ανταγωνισμού. Αυτό πιστεύω ότι πρέπει να είναι το πλαίσιο, όπως τουλάχιστον εγώ το βλέπω στο μυαλό μου.

Ναι, ασφάλεια, ξεκάθαροι κανόνες από τη μία και η Πολιτεία επιβάλλει τη σύνδεση όλων των νησιών και μεταξύ τους, που τουλάχιστον όσον αφορά τη Σύρο, που είναι π.χ. πρωτεύουσα των Κυκλάδων, με τις άλλες περιοχές του νομού ή με το κέντρο.

Στα πλαίσια, λοιπόν, αυτά, ακριβώς πιστεύω ότι δεν πρέπει ως Επιτροπή θεσμικού πλαισίου να ξεπεράσουμε αυτά τα πλαίσια, γιατί ξεφεύγουμε από την ουσία του εγχειρήματος.

Πιο συγκεκριμένα, θέλω να πω το εξής: Εγώ δεν έχω την ειδική εμπειρία ενός ανθρώπου που ασχολείται με την ακτοπλοΐα. Εχω, όμως, άμεσα και πολύ καλά την εμπειρία του επιβάτη.

Θεωρώ ότι π.χ. για την Κρήτη ή για οποιαδήποτε άλλη γραμμή, ότι οποιοσδήποτε επιχειρήσει να ρίξει χαμηλότερα από ότι είναι το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών και επιχειρηματικά ο ίδιος δεν θα το κάνει γιατί όλοι τουλάχιστον δείχνουν ότι είναι σώφρονες και ξέρουν τους κανόνες της αγοράς, αφ' ετέρου δεν μπορεί μια τέτοια υποβάθμιση της ήδη παρεχόμενης ποιότητας περαιτέρω να γίνει αποδεκτή από το κοινό.

Παραδείγματος χάριν, ένα πλοίο το οποίο έχει 30 καμπίνες και πάει τώρα στις Κυκλάδες, δεν μπορεί ποτέ ο επιχειρηματίας κατ' αρχήν και εν συνεχεία, βεβαίως, το επιβατηγό κοινό, να το απορροφήσει ή να το βάλει να πάει στην Κρήτη, όπου τουλάχιστον χρειάζεται π.χ. πολλαπλάσιες καμπίνες.

Και με δεδομένο ότι είναι δεδομένος ο αριθμός συνολικά των πλοίων της ακτοπλοΐας, αυτών που σήμερα λειτουργούν, αυτών που ήδη ναυπηγούνται και αυτών που σύμφωνα με τα επιχειρηματικά σχέδια των εταιρειών θα ναυπηγηθούν στο άμεσο χρονικό διάστημα, νομίζω ότι δεν είναι τόσο πολύ μεγάλος, κατά την γνώμη μου, ο κίνδυνος, όπως παραδειγματικά αναφέρθηκε, να υπάρχουν για την Κρήτη 50 αιτήσεις για πλοία να πάνε εκεί, ελληνικά τουλάχιστον.

Δεν νομίζω ότι υπάρχουν 50 πλοία που θα μπορούσε επιχειρηματίας ή το κοινό να απορροφήσει σε γραμμές της Κρήτης, που έχουν συνηθίσει όλοι επιβάτες και κυρίως οι Κρητικοί σε μια α' ποιότητα.

Αρα νομίζω ότι ακριβώς αυτά τα θέματα, όταν υπάρχει σαφές θεσμικό πλαίσιο και κανόνες, ακριβώς εκεί είναι η ουσία του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού. Να τα λύνει δηλαδή στην πράξη, είτε από τους ίδιους τους επιχειρηματίες, είτε από το ίδιο το κοινό.

Οπωσδήποτε στην αρχή -και τελιώνω με αυτό- στη λειτουργία ενός νέου θεσμικού πλαισίου, υπάρχουν προβλήματα συνήθως. Δεν υπάρχει κανένα μεταβατικό στάδιο, από μία εποχή σε μια άλλη εποχή, που να μην περάσεις από προβλήματα. Πουθενά στον κόσμο και στην Ελλάδα δεν υπάρχει κάτι τέτοιο.

Βεβαίως, ακριβώς εκεί είναι ο ρόλος και του Υπουργείου και της Πολιτείας και των εταιρειών και όλων των φορέων, στο πώς στο κρίσιμο μεταβατικό στάδιο θα μπορέσουν να ρυθμίσουν έτσι τα θέματα, που και όλοι οι κανόνες ασφάλειας να εκπληρώνονται και να μην υπάρχει τόπος, νησί, που να μείνει χωρίς συγκοινωνία. Αν αυτά κατορθωθούν, νομίζω ότι θα είναι μια επιτυχής μετάβαση από μία εποχή σε μια άλλη εποχή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Αλεξανδράτος έχει το λόγο.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Θα ήθελα να συμφωνήσω με τον κ.Παπαγεωργίου για αυτά που είπε και να εκφράσω μια προσωπική μου άποψη, πιστεύοντας ότι τα πράγματα ήδη έχουν ξεκαθαρίσει.

Ανθρωποι που θέλουν να πάνε στην Κρήτη, στην Κρήτη θα πάνε. Ανθρωποι που θέλουν να πάνε στις Κυκλάδες, στις Κυκλάδες θα πάνε. Εχουν φτιάξει τα κατάλληλα πλοία και δεν θα τολμήσει κανένας άλλος να πάει εκεί που λέγεται Κρήτη. Μην μας φοβίζει αυτό το πράγμα.

Εγώ θα κάνω και μια ιστορική αναδρομή, επειδή γεννήθηκα σε αυτό το λιμάνι, στον Πειραιά και από μικρός παρακολουθώ την ακτοπλοΐα. Εχουν περάσει πολλές εταιρείες, όπως το είπατε και δεν έχουν μεγάλες ιστορίες.

Η εταιρεία της Κρήτης, η ANEK, ξεκίνησε το 1966 με το ναυάγιο του Ηρακλείου και αναπτύχθηκε μια πρωτοβουλία, η οποία ήταν για να βελτιώσει τις θαλάσσιες συγκοινωνίες μεταξύ Κρήτης και ηπειρωτικής Ελλάδας. Και μεγαλούργησε. Μεγαλούργησε με ορισμένες προϋποθέσεις,

όμως. Με ένα κλειστό και μονοπωλιακό καθεστώς. Ενώ τώρα θα είναι το παιχνίδι ίσο για όλους.

Δεν μπορεί π.χ. ο Κρητικός να χρησιμοποιεί τα πειραϊκά κρηπιδώματα και ο Πειραιώτης να μην έχει το δικαίωμα το αντίστοιχο να χρησιμοποιήσει τα κρητικά κρηπιδώματα. Και πλέον τώρα με το Χρηματιστήριο έχουν χάσει και την ταυτότητα την τοπική οι επιχειρήσεις. Ερχονται θεσμικοί επενδυτές και αγοράζουν πακέτα μεγάλα. Εγώ που είμαι από τον Πειραιά έχω αγοράσει κρητικών εταιρειών ή ο οποιοσδήποτε άλλος. Λοιπόν, νομίζω ότι έχει ξεκαθαρίσει το θέμα.

Και να σας πω και κάτι άλλο. Στην Αδριατική για πρώτη φορά φέτος είδαμε πολλά νέα βαπόρια στην ακτοπλοΐα. Γιατί έγινε αυτό; Εν όψει της απελευθέρωσης και του ανταγωνισμού. Το αγώι ξυπνάει τον αγωγιάτη.

Στο θέμα της Αδριατικής: Υπήρχαν εταιρείες παλιές, οι οποίες φύγανε, μείνανε πίσω. Και τι γίνανε αυτή την στιγμή; Σχεδόν πάμε να έχουμε μόνο νεότευκτα βαπόρια στην γραμμή της Αδριατικής, γιατί υπάρχει ένας συναγωνισμός και ένας ανταγωνισμός. Λοιπόν, δεν πρέπει να μας φοβίζουν.

Οποσδήποτε συμμαρίζομαι αυτά που είπε ο κ. Παπαγεωργίου, ότι σε κάθε αλλαγή θα υπάρξουν ορισμένα προβλήματα, τα οποία προβλέπονται και από το άρθρο 5, ότι θα καθίσει η Επιτροπή και θα δώσει μία προσωρινή λύση σε ένα πρόβλημα. Δεν μπορεί να είναι όλα στρωμένα με ένα κόκκινο χαλί και να προχωρήσουμε.

Αλλά προσωπικά δεν ανησυχώ και νομίζω πως θα είναι καλύτερο και για την Ελλάδα και για το επιβατηγό κοινό και γενικότερα για την αξιοποίηση των νησιών μας. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ τελειώνοντας θέλω να πω ότι οι φόβοι που εκφράσαμε, οι ανησυχίες, για πιθανό ή απίθανο συνωστισμό, θα είναι μόνο για το μέχρι το στάδιο της ανάληψης εργασίας του μεταφορικού έργου. Νομίζω ότι προτού καν λειτουργήσει η απελευθέρωση θα έχουν λυθεί τα προβλήματα αυτά.

Παράλληλα, με τη συζήτηση που έγινε και την προβολή ορισμένων επιφυλάξεων, προβληματισμών από τα διάφορα μέλη, φάνηκε πόσο σωστές και σοβαρές είναι οι εισηγήσεις των κ.κ. Ψαραύτη και Αλεξανδράτου και νομίζω πως από μόνες τους απαντούν στα ερωτήματά μας. Δηλαδή αν ξαναδούμε αυτές τις εισηγήσεις, θα δούμε ότι δεν υπάρχουν προβλήματα που θα απασχολήσουν το Υπουργείο και το κοινό.

Θα ήθελα να παρακαλέσω να προσδιορίσουμε την επόμενη συνεδρίαση, αν είναι δυνατόν για τις 11 Σεπτεμβρίου, επειδή τουλάχιστον εγώ μπορώ τη Δευτέρα και την Τρίτη που μας έρχεται, αλλά όχι Τετάρτη, Πέμπτη, Παρασκευή. 11 Σεπτεμβρίου συμφωνείτε; Στη μία η ώρα.

Νομίζω ότι ίσως θα πρέπει να κανονίσουμε και το θέμα των εκτός ενώσεως ακτοπλόων ή πλοιοκτητών, που θέλουν να τους ακούσει και αυτούς η Επιτροπή. Αν δεν έχετε αντίρρηση, να τους πούμε να έρθουν κάποια μέρα. Θέλετε να τους πούμε να έρθουν τη Δευτέρα στη μία η ώρα ή μιάμιση, δύο; Νομίζω πως δεν βλάπτει να τους ακούσουμε.

(Διαλογικές συζητήσεις)

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή με ρωτήσατε, έχω την γνώμη ότι εάν αναφερθούν σε κάποια θέματα θα είναι γενικότερα. Καλό είναι να έχουμε εμείς την πληρότητα, όπως είπε και ο κ.Κασιμάτης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα μας πουν, όμως, "γιατί μας καλέσατε τότε, αφού έχετε τελειώσει;"

Κ.ΒΟΛΤΗΣ: Μα δεν έχουμε τελειώσει.

(Διαλογικές συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Αλεξανδράτος έχει το λόγο.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Εγώ είχα πει και στην περασμένη συνεδρίαση, αν έχουν τίποτα διαφορές μεγάλες από τα σημειώματα που μας στείλανε, να τους καλέσουμε. Εάν συμφωνούν με το πνεύμα γενικότερα της Επιτροπής, νομίζω ότι δεν θα χρειαστεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Λεφάκης έχει το λόγο.

Ι.ΛΕΦΑΚΗΣ: Εγώ θεωρώ ότι με τα σημειώματα τα οποία έχουν στείλει, δεν βλέπω το λόγο της προσωπικής παρουσίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Χαλάς έχει το λόγο.

Ι.ΧΑΛΑΣ: Εγώ είπα και την προηγούμενη φορά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δηλαδή το ερώτημα είναι: Θα τους καλέσουμε τώρα ή αργότερα; Αυτό είναι το θέμα.

Ι.ΧΑΛΑΣ: Δεν ξέρω. Εάν πρόκειται να τους καλέσουμε, καλύτερα να τους καλέσουμε πιο γρήγορα, να δούμε τις θέσεις τους.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Κουτρούλος έχει το λόγο.

Κ.ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ: Εγώ νομίζω να τους καλέσουμε αργότερα. Οχι αυτή που θα έρθει, τη μεθεπόμενη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Κασιμάτης έχει το λόγο.

Γ.ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε και για λόγους δημοκρατικότητας, πρέπει να τους ακούσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Γκουλούσης έχει το λόγο.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Εγώ είμαι υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κα Ξενογιαννακοπούλου έχει το λόγο.

Μ.ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, απλά να διευκρινίσω ότι αυτοί που μας στείλανε υπομνήματα δεν θέλουν να έρθουν, από ότι έχω καταλάβει, να μιλήσουν. Αυτοί που θέλουν να έρθουν να μιλήσουν, είναι αυτοί οι οποίοι δεν θέλανε να στείλουν υπόμνημα. Το αφήνω σε εσάς. Οποτε εσείς κρίνετε ότι είναι πιο σκόπιμο και πιο ώριμη η συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Γιανναράκης έχει το λόγο.

Σ.ΓΙΑΝΝΑΡΑΚΗΣ: Να τους καλέσουμε γρήγορα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, ας έρθουν τη Δευτέρα στις 11 του μήνα να τους ακούσουμε, στη μία η ώρα. Κύριε Ψαραύτη, λίγο αν θέλετε ασχοληθείτε, 5 γραμμές παραπάνω, για το θέμα αυτό, για το οποίο εκφράστηκαν ορισμένες επιφυλάξεις από τον κ.νομάρχη, από εμένα και από ορισμένους άλλους.

Οι δικές μου επιφυλάξεις έχουν αρθεί. Δηλαδή λιμάνι, τέρμινα. 5 - 6 γραμμές παραπάνω πώς μπορεί να λειτουργήσει. Για μένα, μετά από τη συζήτηση που έγινε, έχουν αρθεί και οι επιφυλάξεις ή τυχόν οτιδήποτε ήταν στο μυαλό μου.

Καλό είναι, όμως, επειδή απασχολεί όλο τον ελληνικό λαό αυτό το θέμα, επειδή ξέρω πως έχετε και τις απαντήσεις έτοιμες, το βλέπω και από την εισήγηση του κ.Αλεξανδράτου και τη δική σας, με μία σελίδα να το τελειώσουμε αυτό.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΓΙΑ ΤΟ
ΘΕΣΜΙΚΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΚΩΣΤΑΣ
ΠΑΠΑΘΑΜΑΣΙΟΥ
ΠΡΑΚΤΙΚΑ
& ΟΡΓΑΝΩΣΗ
ΣΥΝΕΔΡΙΩΝ

ΣΟΛΩΜΟΥ 46 - 10522 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ 2004460 - FAX 2047447

11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2000

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ 11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2000

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΒΑΣΙΛΗΣ ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ

ΠΑΡΟΝΤΕΣ:

- ΧΟΝΔΡΟΝΑΣΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
- ΨΑΡΑΥΤΗΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ
- ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
- ΣΦΗΝΙΑΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
- ΧΑΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
- ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ
- ΜΠΑΣΔΑΝΗ ΕΛΕΝΗ
- ΣΤΡΙΤΖΗΣ Γ.- κ.ΚΡΗΤΙΚΟΣ Εκπρόσωπος BLUE STAR FERRIES
- ΖΑΜΠΕΤΑΚΗΣ ΣΤ. Εκπρόσωπος ΑΝΕΚ
- ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ Εκπρόσωπος ΝΕΛ
- ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ ΠΑΡΗΣ Ένωση Πορθμείων
- ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
- ΡΗΓΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ αντικαθιστά τον ΘΕΟΔΩΡΟ ΚΑΤΡΙΒΑΝΟ
- ΓΙΑΝΝΑΡΑΚΗΣ ΣΤΕΛΙΟΣ αντικαθιστά τον ΠΑΡΗ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟ
- ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΛΙΖΑ
- ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
- ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
- ΚΟΥΚΟΥΛΑΣ Δ. - κ.ΚΑΛΟΓΕΡΑΤΟΣ Εκπρόσωπος ΔΑΝΕ
- κ.ΜΑΡΑΘΑΚΗΣ Εκπρόσωπος ΑΝΕΝ
- ΑΛΕΒΙΖΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ Εκπρόσωπος ΛΑΝΕ

ΑΠΟΝΤΕΣ:

- ΒΟΛΤΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΘΑΝΑΣΗΣ
- ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
- ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ

- ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
- ΜΠΑΝΤΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καλημέρα σας και καλή εβδομάδα. Δεν έχουν έρθει ακόμη ο κ.Αντάμπασης και ο κ.Κασιμάτης, επίσης ο κ.Βολτής μας έχει ειδοποιήσει ότι δεν θα έρθει, γιατί βρίσκεται στο εξωτερικό. Νομίζω ότι μπορούμε να ξεκινήσουμε τώρα και καλό θα είναι να ξεκινήσουμε ακούγοντας τους εκπροσώπους των εταιρειών, που δεν είναι μέλη της Επιτροπής.

Ο κ.Στρίτζης έχει τον λόγο.

Γ.ΣΤΡΙΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε και μέλη της Επιτροπής ευχαριστώ πάρα πολύ που μας καλέσατε να εκφράσουμε και προφορικά τις απόψεις μας. Από 21.8. στείλαμε στην κα Μπασδάνη μια επιστολή την οποία μόλις προ ολίγου πληροφορήθηκα ότι τα μέλη της Επιτροπής σας δεν την έχουν λάβει. Δεν ξέρω αν θεωρείτε σκόπιμο να την διαβάσω ή να αναπτύξω διάφορα θέματα κατ' επιλογήν από αυτή την επιστολή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγγνώμη για τη διακοπή, νομίζω ότι εμείς έχουμε την επιστολή, δεν ξέρω πως έχει έρθει στα χέρια μας, για κάποιο λόγο δεν έχει μοιραστεί. Η συνήθης τακτική μέσα στην Επιτροπή είναι ότι κάποιος αναπτύσσει το θέμα κάπως περιληπτικά κι έχοντας στα χέρια του ένα αντίγραφο μπορεί να βλέπει, να ακούει και να καταλαβαίνει. Ευχαριστώ.

Γ.ΣΤΡΙΤΖΗΣ: Θα ήθελα να πω το εξής: είναι πάρα πολλά χρόνια που η εταιρεία μας προσπαθεί να προβάλλει την ανάγκη ύπαρξης ανταγωνισμού στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας. Θεωρούμε ότι για να υπάρχει ανταγωνισμός δεν πρέπει να υπάρχει προστατευτισμός και κρατικός παρεμβατισμός. Αυτή είναι η βασική αρχή προς την οποία πρέπει να κινηθεί το νέο θεσμικό πλαίσιο.

Μέσα στην επιστολή μου έχω αναπτύξει επ' ακριβώς τις θέσεις μας, αλλά πολύ περιληπτικά συνοψίζω ότι ο μη προστατευτισμός και ο μη κρατικός παρεμβατισμός, πρέπει να εστιάζονται σε πέντε στοιχεία. Το ένα είναι οι άδειες σκοπιμότητας, το δεύτερο είναι το ναυολόγιο, το τρίτο είναι τα δρομολόγια τα ωράρια, το τέταρτο είναι οι ακινησίες των πλοίων και το πέμπτο είναι η επάνδρωση των ακτοπλοϊκών πλοίων.

Αυτές οι πέντε ενότητες κατά τη γνώμη μας θα πρέπει να τύχουν νέας νομοθετικής ρύθμισης και να εναρμονιστούν όλα τα θέματα που σχετίζονται με αυτά, με αυτό που λειτουργεί σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Διότι θεωρούμε ότι με την απελευθέρωση του συστήματος, δηλαδή με την άρση του καμποτάζ, δεν φτάνει μόνο να υπάρξει εναρμόνιση στα θέματα της επάνδρωσης. Θεωρούμε δηλαδή ότι όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη λειτουργία της ακτοπλοϊκής επιχείρησης, πρέπει να είναι εναρμονισμένα με αυτά τα θέματα όπως λειτουργούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με τον κανονισμό του καμποτάζ εναρμονίστηκε η επάνδρωση των ακτοπλοϊκών πλοίων, καθορίζοντας ότι τα πλοία που φέρνουν σημαίες άλλων κρατών μελών, μπορούν να δρομολογούνται στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές, εφόσον εφαρμόζουν τον τρόπο επάνδρωσης του κράτους υποδοχής.

Αυτό κατά τη γνώμη μας δεν είναι επαρκές. Θα σας αναφέρω ότι η Ελλάδα έχει θεσπίσει πολλά άλλα μέτρα τα οποία δεν ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια, θέματα που σχετίζονται γενικότερα με τον τρόπο λειτουργίας της ακτοπλοϊκής επιχείρησης.

Πέρα από αυτά τα πέντε σημεία που σας ανέπτυξα, ένα επιπλέον στοιχείο το οποίο κατά τη γνώμη μας είναι σημαντικό για την εξυγίανση πλέον του τρόπου λειτουργίας της ακτοπλοϊκής επιχείρησης, είναι το πως ακριβώς λειτουργούν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.

Σήμερα στο χώρο μας υπάρχουν ανώνυμες εταιρείες, εταιρείες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο οι οποίες διέπονται από κανονισμούς και νόμους οι οποίοι είναι αυστηρότατοι και πρέπει να έχουν κρυστάλλινη διαφάνεια. Αντίθετα υπάρχουν ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις οι οποίες λειτουργούν υπό καθεστώς ναυτικής εταιρείας.

Για να σας το πω πιο απλά, εμείς πρέπει να ακολουθούμε ένα συγκεκριμένο λογιστικό σχέδιο, το οποίο δεν επιτρέπει αυθαιρεσίες, το οποίο δεν αφήνει περιθώρια όχι μόνο στην ακτοπλοϊκή επιχείρηση αλλά ούτε στους υπαλλήλους της, ούτε στους συνεργάτες της να αυθαιρετούν.

τηρώντας βιβλία 3ης κατηγορίας και εφαρμόζοντας το εθνικό λογιστικό σχέδιο.

Ενώ αντιθέτως άλλες εταιρείες έχουν ιδρύσει ναυτική εταιρεία και τηρούν βιβλία εσόδων - εξόδων. Δηλαδή βιβλία που αυτή τη στιγμή τηρούν τα εμπορικά καταστήματα και να πω πολύ συγκεκριμένα τα ψιλικατζίδικα.

Θεωρούμε ότι το πως λειτουργούμε όλοι μας σαν ακτοπλοϊκή επιχείρηση, πρέπει να μπει σε μια τάξη ώστε όλοι να έχουμε ίσες ευκαιρίες και να αποφεύγεται κάθε είδος αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ μας. Αυτό είναι ευθύνη της πολιτείας και αντιλαμβάνομαι ευθύνη της δικής σας Επιτροπής να βάλετε όλα αυτά τα πράγματα στη θέση τους.

Σημαντικό στοιχείο επίσης θεωρούμε ότι το ακτοπλοϊκό εισιτήριο θα πρέπει να απελευθερωθεί από επιβαρύνσεις μη ανταποδοτικού χαρακτήρα. Υπάρχουν απόψεις που αυτή τη στιγμή εκφράζονται με τη δήλωση ότι το ακτοπλοϊκό εισιτήριο είναι ακριβό.

Φαινομενικά μπορεί να είναι ακριβό, αλλά για τον επιχειρηματία είναι πάμφθηνο και θα έλεγα ότι σε πολλές περιπτώσεις και κάτω του κόστους. Ιδιαίτερα για τα νέα πλοία το κόστος του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου είναι χαμηλότερο από το πραγματικό κόστος.

Χαρακτηριστικά σας αναφέρω ότι υπάρχουν επιβαρύνσεις στα εισιτήρια από πλευράς λιμενεργατών, για διαφυγούσα εργασία η οποία εγένετο πριν από δεκαετίες και εφαρμόζονται πρακτικές που κατά τη γνώμη μας είναι τριτοκοσμικές ως εξής: υπάρχουν λιμενεργάτες σε διάφορα λιμάνια της χώρας οι οποίοι με ένα μπλοκάκι μπλοκάρουν την είσοδο των επιβατών στα πλοία και με δική τους ευθύνη και με δικά του συστήματα εισπράξεως, εισπράττουν τέλη για διαφυγούσα εργασία.

Αυτό το θέμα το έχουμε αναφέρει επανειλημμένως στο Υπουργείο. Φαίνεται ότι είναι ένα θέμα το οποίο έχει κάποιο κοινωνικό χαρακτήρα. Κατά τη γνώμη μας δεν έχει κανένα κοινωνικό χαρακτήρα διότι αυτοί οι οποίοι καρπούνται τα δισ από αυτά τα τέλη, είναι μια ολιγομελής ομάδα πρώην φτωχών λιμενεργατών και τώρα υιών και

εγγονών και απογόνων των λιμενεργατών του 1936 της εποχής του Μεταξά.

Επίσης θεωρούμε ότι και η επιβάρυνση κατά 7% του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου υπέρ NAT δεν είναι ανταποδοτικού χαρακτήρα και πρέπει να καταργηθεί.

Με λίγα λόγια κ.Πρόεδρε, νομίζουμε ότι είναι μια ευκαιρία πολύ σημαντική για την ακτοπλοϊκή επιχείρηση το έργο το οποίο θα παράγει η επιτροπή σας, να μην περιοριστεί απλά και μόνο εις την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας ή στην αναμόρφωση ενός συστήματος σύμφωνα με το οποίο πάλι προστατευτισμός και πάλι κρατικός παρεμβατισμός.

Κατά τη γνώμη μας πρέπει να αφεθούν ελεύθερες οι δυνάμεις της οικονομίας, αυτού του πολύ σημαντικού τομέα και από εκεί τα πράγματα θα λειτουργήσουν όπως ακριβώς λειτουργούν στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως ακριβώς λειτουργούν στην Ιταλία.

Εχω ακούσει ότι έχουν εκφραστεί απόψεις ότι με την απελευθέρωση π.χ. του ναυτολογίου μπορεί να υπάρξουν αυξήσεις. Μπορεί να υπάρξουν αυξήσεις αλλά σας διαβεβαιώ ότι θα υπάρξουν και μειώσεις, όπως ακριβώς με την απελευθέρωση των αεροπορικών συγκοινωνιών υπήρξαν μειώσεις. Όπως υπάρχουν μειώσεις και πολύ χαμηλότερα εισιτήρια σε συγκεκριμένες περιόδους στις γραμμές της Ιταλίας ή και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης.

Ταυτόχρονα όμως θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο η ακτοπλοϊκή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται κεφάλαια πολλών δισεκατομμυρίων τα οποία ανήκουν σε μετόχους του ελληνικού Χρηματιστηρίου, δεν θα πρέπει οι διοικήσεις αυτών των επιχειρήσεων, να στραγγαλίζονται κυριολεκτικά από την παρέμβαση του κράτους.

Θεωρούμε ότι με την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας και του ναυτολογίου οι δυνάμεις της αγοράς θα λειτουργήσουν και θα δοθούν τα απαραίτητα κίνητρα για την ανανέωση του στόλου. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οι ερωτήσεις των μελών της Επιτροπής είναι καλύτερα να γίνουν μετά το πέρας των εισηγήσεων που θα κάνουν οι εκπρόσωποι των εταιρειών. Υπάρχει από την ίδια εταιρεία και δεύτερος εκπρόσωπος;

Γ.ΣΤΡΙΤΖΗΣ: Εδώ είναι και ο κ.Κρητικός -ο κ.Περικλής Παναγόπουλος και ο Αλέξανδρος Παναγόπουλος λείπουν στο εξωτερικό και οι δύο- είναι μέλος της διοίκησης των επιχειρήσεων Αττικής, ο οποίος παρίσταται εκπροσωπώντας τον όμιλό μας. Έχουμε μπροστά μας το κείμενο το οποίο έστειλε στην Επιτροπή ο κ.Περικλής Παναγόπουλος ο οποίος λείπει, μήπως θεωρείτε σκόπιμο να το αναγνώσει ο κ.Κρητικός ή εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το έχουμε διαβάσει όλοι μας.

Γ.ΣΤΡΙΤΖΗΣ: Καλώς. Τότε περριτεύει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν θέλει κάτι ο κ.Κρητικός να προσθέσει, πολύ ευχαρίστως.

κ.ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Είναι σαφές το κείμενο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Μαυραγάνης έχει τον λόγο.

ΣΤ.ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ: Κύριοι, εκ μέρους της ναυτιλιακής εταιρείας Λέσβου ευχαριστούμε για την πρόσκληση που μας κάνατε να ακούσετε τις απόψεις μας προτού προχωρήσετε στην εφαρμογή του σχεδίου του νέου πλαισίου της Ακτοπλοΐας.

Θα θέλαμε προτού πούμε τις απόψεις μας να σας υπενθυμίσουμε ότι ο νόμος περί αδειών σκοπιμοτήτων εφαρμόστηκε από τον αείμνηστο Κωνσταντίνο Καραμανλή τότε που όλοι οι εφοπλιστές, ο ένας μετά τον άλλον, χρόνο με το χρόνο χρεωκοπούσαν. Και κανείς δεν μπορούσε να στεριώσει στην Ακτοπλοΐα. Τότε που πήγαιναν τα πλοία στη Χίο και Μυτιλήνη κι έλεγαν "όλοι με τον Πίλαρο κι ένα πιάτο μακαρόνια δωρεάν". Αυτός ο νόμος έσωσε την Ακτοπλοΐα. Αυτά τα λέγω για τους νεότερους γιατί μπορεί να μην τα θυμούνται, ούτε να τα έχουν υπόψη τους.

Με την Ευρωπαϊκή Ένωση τα πράγματα αλλάζουν. Πρέπει να θεσπιστεί νέος νόμος ο οποίος από τη μια πλευρά θα πρέπει να εκσυγχρονίσουμε την Ακτοπλοΐα, να εξυπηρετήσουμε το επιβατικό κοινό, να αναπτύξουμε τα νησιά μας οικονομικά ακόμη καλύτερα και από την άλλη έχουμε τη γνώμη ότι πρέπει η Πολιτεία όταν θεσπίσει το νέο πλαίσιο να λάβει υπόψη και την Ακτοπλοΐα πως θα επιβιώσει.

Διότι το να κάνουμε συνέχεια παροχές εις βάρος των αποτελεσμάτων διαχείρισεως της Ακτοπλοΐας, όταν μάλιστα οι συνθήκες

με την αύξηση των καυσίμων και του δολαρίου είναι τόσο δυσμενείς, είναι επόμενο ότι θα δημιουργηθεί σε λίγο χρονικό διάστημα μια νέα κατάσταση την οποία δεν θα μπορεί κανείς να ελέγξει. Και όπως είπε ο προλαήσας συνάδελφός μου οι περισσότερες εταιρείες οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο διαχειρίζονται χρήματα του ελληνικού λαού. Και θα πρέπει κι αυτό να το λάβουμε υπόψη με τις αποφάσεις τις οποίες θα πάρουμε.

Προτείνουμε η απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας να γίνει εφόσον θα είναι πλήρης και εφόσον θα υπάρχουν οι προϋποθέσεις εκείνες οι οποίες θα της δώσουν τη δυνατότητα να λειτουργήσει εποικοδομητικά για το σύνολο του ελληνικού κράτους και για το σύνολο της οικονομίας.

Πιο συγκεκριμένα η πρόωγη απελευθέρωση πρέπει να είναι με κάποια προθεσμία. Να καταργηθούν όλα τα υπέρ τρίτων και τα υπέρ των εργαζομένων προνόμια τα οποία θα είναι εμπόδιο για να μπορέσει να επιβιώσει η Ακτοπλοΐα και να συμμορφωθούμε με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε πολύ κ.Μαυραγάνη. Ο κ.Ζαμπετάκης έχει τον λόγο.

ΣΤ.ΖΑΜΠΕΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε θέλω κι εγώ να σας ευχαριστήσω για τη θετική σας ανταπόκριση στο αίτημά μας να παρευρεθούμε σήμερα στη συνεδρίαση της Επιτροπής και να εκθέσουμε τις απόψεις μας.

Εκτιμούμε και πιστεύουμε ότι αυτό θα πρέπει να συνεχιστεί, μια και οι εταιρείες οι οποίες εκλήθησαν σήμερα χωρίς να είναι μόνιμα μέλη της Επιτροπής, είναι εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται σε όλες τις γραμμές του εσωτερικού και σίγουρα έχουν άποψη και λόγο να καταθέσουν που πιστεύουμε ότι θα συμβάλλει στην καλύτερη λειτουργία της Επιτροπής και στην λήψη των σωστών αποφάσεων.

Όταν ζητήθηκε από την Ελλάδα η εξαίρεσή της στο θέμα του προστατευτισμού και δόθηκε παράταση από τις ευρωπαϊκές Κοινότητες μέχρι το 2004 υπήρχαν συγκεκριμένοι λόγοι τους οποίους τότε οι υφιστάμενοι ακτοπλόοι είχαν υιοθετήσει όλοι και σε συνεργασία με την Κυβέρνηση προχώρησαν στη διατύπωση αυτού του αιτήματος το οποίο έχει γίνει και αποδεκτό.

Το ερώτημα είναι αν σήμερα έχουν αρθεί αυτοί οι λόγοι και κατά πόσο είναι έτοιμη η Πολιτεία να αντιμετωπίσει ένα φαινόμενο όπου θα μένουν νησιά χωρίς εξυπηρέτηση, όπου θα υπάρχουν πλοία τα οποία θα δένουν πολύ περισσότερο χρονικό διάστημα από ότι δένουν σήμερα, όταν θα υπάρχουν πλοία τα οποία θα έχουν περιορισμένη σύνθεση ή θα δούμε στη σύνθεση και μη ελληνικά πληρώματα.

Εκτιμούμε ότι ο ορίζοντας του 2004 επέτρεψε στις εταιρείες να προχωρήσουν σε ένα προγραμματισμό με αυτό τον χρονικό ορίζοντα και προχωρήσαμε όλοι μας και σε επενδύσεις, αλλά και σε μεταξύ μας συνεργασίες, εξαγορές, συγχωνεύσεις με σκοπό τη δημιουργία του κρίσιμου εκείνου μεγέθους που θα επιτρέψει την ομαλή και απρόσκοπτη δραστηριότητά μας, με πάντα σαν στόχο βέβαια την εξυπηρέτηση αφ' ενός των νησιών και του επιβατικού κοινού, αλλά παράλληλα και την υγιή οικονομική δραστηριότητα.

Εκτιμούμε ότι θα πρέπει μέσα σε αυτό το πλαίσιο τουλάχιστον για 2 ακόμη έτη, να μην υπάρξει μεταβολή. Θα πρέπει να υπάρξει μέσα σε αυτό το διάστημα η προσαρμογή των εταιρειών στα νέα δεδομένα τα οποία διαμορφώνονται με κύριο βέβαια ότι δεν μπορεί αφ' ενός να απελευθερώνονται οι γραμμές, ενώ από την άλλη να υπάρχει κρατικός παρεμβατισμός σε ό,τι αφορά την τιμή του εισιτηρίου, στη σύνθεση των πληρωμάτων, στις κρατήσεις υπέρ τρίτων και σε κάποια άλλα.

Όλα αυτά συνυπολογιζόμενα θα πρέπει να οδηγήσουν την Επιτροπή η οποία από το θεσμικό της πλαίσιο οργάνωσης και μια είναι η Επιτροπή από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το οποίο υποχρεούται να λάβει υπόψη του κι όλες τις άλλες παραμέτρους και μπορεί να το κάνει μια και είναι ουσιαστικά κυβερνητικό όργανο, δεν συνδέεται δηλαδή το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μονάχα με τη δρομολογιακή εξυπηρέτηση, αλλά λαμβάνει υπόψη του κι άλλες παραμέτρους, σε συνεργασία ενδεχομένως και με άλλα Υπουργεία όπως είναι το Υπουργείο Οικονομικών και Ανάπτυξης.

Θα πρέπει αυτά συνυπολογιζόμενα να οδηγήσουν σε μια σταδιακή απελευθέρωση. Εκτιμούμε ότι θα πρέπει να δοθεί μια διετής περίοδος προσαρμογής και μέσα από την ενασχόλησή μας με το θέμα και σε συνεχή επαφή με τις υπηρεσίες τόσο του Υπουργείου όσο και

οπωσδήποτε με την Επιτροπή, να βρεθεί η σωστή λύση την οποία προσωπικά πιστεύω ότι μπορεί να δοθεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε. Νομίζω πως είναι και κάποιος άλλος εκπρόσωπος της ANEK ο κ.Μαραθάκης θέλει να προσθέσει τίποτε;

ΣΤ.ΖΑΜΠΕΤΑΚΗΣ: Ο κ.Μαραθάκης δεν παρευρίσκεται, οπότε εξέθεσα εγώ τις απόψεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία ευχαριστούμε.

Ο κ.Αλεβίζος εκ μέρους της ΛΑΝΕ έχει τον λόγο.

Γ.ΑΛΕΒΙΖΟΣ: Και εμείς με τη σειρά μας θα θέλαμε να σας ευχαριστήσουμε για την πρόσκληση να καταθέσουμε τις απόψεις μας. Συμφωνώντας με τις προτάσεις κατά σειρά του κ.Στρίτση, του κ.Μαυρογιάννη και του κ.Ζαμπετάκη, επειδή όμως ως μικρή εταιρεία μη δραστηριοποιούμενη στις κύριες γραμμές, αλλά έχοντας την εμπειρία των δευτερευουσών και προβληματικών, θα θέλαμε κάπως να εξειδικεύσουμε ορισμένα πράγματα κι αν μου επιτρέπεται να τα αναγνώσω για 3-4 λεπτά.

Επειδή η ΛΑΝΕ επί του παρόντος δραστηριοποιείται σε πρώτον δευτερεύουσα γραμμή Πειραιά - Μήλο - Αγιο Νικόλαο - Σητεία και δεύτερον προβληματική γραμμή Σητεία - Κάσο - Κάρπαθο - Διαφάνι - Χάλκη - Ρόδο, κυρίως προτείνουμε: βελτίωση λιμανιών Μήλος - Αγιος Νικόλαος - Σητεία κρίνονται μερικώς ανασφαλή λιμάνια, Κάσος - Κάρπαθος - Πηγάδια - Διαφάνι - Χάλκη κρίνονται τελείως ανασφαλή. Το κόστος της κάθε προσέγγισης λόγω πολλαπλών ζημιών θεωρείται πολύ υψηλό και επιζήμιο.

Η οποιαδήποτε επιδότηση προσεγγίσεως δεν είναι αρκετή να καλύψει την απώλεια άγκυρας, καδένας, το κόψιμο κάβων, στο στράβωμα του καταπέλτη, τα μπασίματα στις πλευρές, τις απώλειες των πρυμναίων μπαλονιών, τα κραχ στα πρυμναία στεγανά, τις απώλειες φτερών προπέλας, την ολοσχερή καταστροφή των "μπόου" θραύστες. Σας επισυνάπτουμε φωτογραφίες λιμένος Κάσου κατά την προσέγγιση του πλοίου μας Βισσέτζου Κορνάρου στη νέα προβλήτα η οποία λόγω κακοτεχνιών και παραλείψεων έπαψε να υφίσταται.

Διατήρηση του ελέγχου χορήγησης αδειών σκοπιμότητας. Με τα στατιστικά δεδομένα της κίνησης κάθε γραμμής, κύριας ή δευτερεύουσας

και κάθε πλοίου χωριστά, η εκάστοτε επιτροπή ή ο φορέας που θα δημιουργηθεί θα κρίνει αν χρειάζονται επιπλέον πλοία. Γενικώς είμαστε κατά της πλήρους απελευθέρωσης και εννοούμε βέβαια τις γραμμές στις οποίες εμείς δραστηριοποιούμαστε.

Για δευτερεύουσες γραμμές: κατάργηση λιμενικών τελών, δωρεάν προμήθεια πόσιμου νερού από τα λιμάνια προσεγγίσεως, δωρεάν αποκομιδή απορριμμάτων από δημοτική υπηρεσία, διατήρηση χειμερινής οργανικής σύνδεσης και τους θερινούς μήνες, δυνατότητα ναυτολογήσεως αλλοδαπών εργαζομένων σε ποσοστό 25% για συγκεκριμένες ειδικότητες ναυτόπαιδες, καθαριστές, επίκουροι θαλαμηπόλοι εφόσον διαθέτουν κάρτα εργασίας.

Εγώ θα στενοχωρήσω τον συνάδελφο τον κ.Χαλά, αλλά αυτή τη στιγμή στην Κρήτη αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα μη ευρέσεως ναυτικών. Έχουμε δώσει κατά καιρούς ανακοινώσεις, συμπεριλαμβανομένης και της MINQA LINES, διότι δεν προσφέρονται νέοι ναυτικοί.

Για προβληματικές γραμμές εκτός από τα προτεινόμενα της παραγράφου 3 επιπλέον να αποζημιώνεται η πλοιοκτήτρια εταιρεία με βάση το πραγματικό λειτουργικό κόστος και σε ετήσιο κύκλο ταξιδίων. Οι ναυτιλιακές εταιρείες λαϊκής βάσης εκτός Χρηματιστηρίου και ανάλογα με το κοινωνικό έργο που επιτελούν για θέματα που δεν άπτονται της ασφάλειας του πλοίου θα πρέπει να αντιμετωπίζονται φιλικότερα και ελαστικότερα από τις αρμόδιες αρχές, όπως Λιμεναρχεία, Ναυτολογία, NAT, ΙΚΑ, Εφορεία κλπ.

Επίσης θα θέλαμε να προσθέσουμε όσον αφορά το θέμα των εισιτηρίων. Επανελημμένα έχουμε ζητήσει την αύξηση. Τα πολιτιστικά Σωματεία της Αττικής βάζουν ως οροφή τα αεροπορικά εισιτήρια της Ολυμπιακής Αεροπορίας, της οποίας το έλλειμμα αυτή τη στιγμή προβλέπεται γύρω στα 50 δις. Και καλείται το κράτος να πληρώσει αυτό το έλλειμμα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν επιχορηγούνται.

Επομένως είναι λάθος η σύγκριση. Θα μου πείτε "πότε θα ξεφύγουμε από το βραχνά της Ολυμπιακής;". Βεβαίως όταν απελευθερωθούν και οι ολυμπιακές συγκοινωνίες. Οι δε ιδιωτικές εταιρείες αυτή τη στιγμή, όλες έχουν παθητικό. Είναι πάρα πολύ φτηνό το εισιτήριο

ιδιαίτερα χωρίς κρεβάτι. Από τον Πειραιά στη Μήλο το εισιτήριο έχει 4.000 δραχ., όσο κάνει ένα ΤΑΞΙ από το αεροδρόμιο στο Μαρούσι. Και κάθεται ο επιβάτης σε ένα σαλόνι κλιματιζόμενο με υπηρεσίες 5 Αστέρων. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Κούκουλας εκ μέρους της ΔΑΝΕ έχει τον λόγο.

Δ.ΚΟΥΚΟΥΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι μέλη της Επιτροπής ευχαριστούμε κι εμείς με τη σειρά μας για την πρόσκληση. Λίγο πολύ έχουμε καλυφθεί από τους προλαλήσαντες. Εμείς θέλουμε να αναφερθούμε λίγο στις ιδιαιτερότητες τις οποίες αντιμετωπίζουμε.

Η δική μας εταιρεία δραστηριοποιείται σε μια γεωγραφική περιοχή που σίγουρα η πλήρη απελευθέρωση, θα δώσει και το στίγμα του προβλήματος. Μας εξυπηρετεί αφάνταστα να μην πηγαίνουμε στο Καστελόριζο μια φορά την εβδομάδα, ή κάθε εβδομάδα, 9 ώρες ταξίδι για να φέρουμε ένα επιβάτη. Αυτό είναι όμως θέμα το οποίος θα πρέπει να λάβετε σοβαρά υπόψη, όταν αποφασίσετε ποιο τελικά θα είναι το τελικό πλαίσιο το οποίο θα προκρίνετε.

Από την άλλη πλευρά αυτό που σίγουρα πρέπει να συνεκτιμηθεί είναι κατά πόσο στη λογική ενός άκρατου ανταγωνισμού οδηγηθούμε σε επενδύσεις τέτοιου μεγέθους οι οποίες τελικά δεν θα μπορέσουν να εξυπηρετηθούν κι εκεί θα πρέπει να λάβουμε υπόψη, αυτό που προηγουμένως είπε ο κ.Στρίτζης ότι ο περισσότεροι διαχειριζόμεστε χρήματα εταιρειών οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, είναι χρήματα ευρείας επενδυτικής συμμετοχής. Θα πρέπει να σταθμιστούν ανάλογα κατά πόσο οι συνθήκες που θα διαμορφωθούν δεν θα δημιουργήσουν κάποια σοβαρά προβλήματα στις εταιρείες όπως είναι αυτή τη στιγμή οι οικονομικά δομημένες.

Από την άλλη πλευρά θέλω να πω ότι ο νησιωτικός χώρος της Ελλάδας, τουλάχιστον όπως είναι στην δική μας περιοχή των Δωδεκανήσων με την σημαντική ιδιαιτερότητα που έχει, δεν μπορεί να εκτιμηθεί και να κριθεί με τους ίδιους όρους και με ίδιες αποφάσεις με τις οποίες ίσως εκφράζονται απόψεις που έχουν σχέση με γραμμές της εταιρείας, με γραμμές οι οποίες είναι μόνο ενός λιμανιού αναχώρησης και προσέγγισης. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Τσάγκαρης εκ μέρους της Ένωσης των Πορθμείων έχει τον λόγο.

Π.ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστούμε πολύ κι εμείς με τη σειρά μας που μας καλέσατε σήμερα. Θα σας παρακαλούσαμε να μου δώσετε την ευκαιρία σήμερα να ακούσω τους κυρίους εκπροσώπους των εταιρειών και τους εισηγητές και επιφυλάσσομαι στην επόμενη σύσκεψη, αν μας δώσετε την ευκαιρία να πούμε τις απόψεις μας. Σήμερα βρέθηκα συμπτωματικά στο Υπουργείο για άλλο θέμα και πληροφορήθηκα από τον κ.εισηγητή ότι πρόκειται να γίνει αυτή η σύσκεψη και παρευρέθηκα εκτάκτως. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για το ζήτημα που αναφέρατε προηγουμένως, νομίζω ότι θα ξανασυνεδριάσουμε μερικές φορές τα μέλη της Επιτροπής. Αν δεν είσαστε έτοιμος για σήμερα, μπορείτε κι αύριο και μεθαύριο να μας θέσετε υπόψη τις απόψεις εγγράφως και να είστε σίγουρος ότι εμείς θα τις μελετήσουμε.

Π.ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Αυτό προτίθεμαι να κάνω και σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για τους άλλους κυρίους που ανέπτυξαν τα θέματα, εκ μέρους των εταιρειών, θα ήθελα να τους πω ότι εμείς θα ζητήσουμε από τη Γραμματεία να ετοιμάσει τα πρακτικά πολύ γρήγορα, να τα μελετήσουμε σε συνδυασμό και με τα σημειώματά σας. Αν χρειαστούμε διευκρινίσεις θα σας ενημερώσει η Γραμματεία και αν χρειαστεί θα σας ξανακούσουμε.

Νομίζω όμως ότι τα θέματα έχουν τεθεί όπως έπρεπε να τεθούν. Ορισμένα πράγματα πρέπει να τα δούμε γραμμένα στα πρακτικά, να ξανακοιτάξουμε και τα σημειώματα όπως είπα προηγουμένως κι αν χρειαστεί κάτι θα σας ενημερώσουμε. Θέλω να σας ευχαριστήσω πάρα πολύ κι εμείς τώρα θα συνεχίσουμε ως Επιτροπή, με τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Ευχαριστώ.

Γ.ΣΤΡΙΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με την άδειά σας θα ήθελα να προσθέσω κάτι ακόμη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο,τι θέλετε.

Γ.ΣΤΡΙΤΖΗΣ: Ξέρετε στη σημερινή συνεδρίαση, παρευρίσκονται αγαπητοί συνάδελφοι που κατά σύμπτωση εκπροσωπούν τις λεγόμενες κατά το παρελθόν εταιρείες λαϊκής βάσης. Ήθελα για την ιστορία και μόνο να αναφέρω σε εσάς και στα μέλη της Επιτροπής, ότι αυτό το πλαίσιο των

νομοθετημάτων προστατευτικού χαρακτήρα, λειτούργησε με τις ευλογίες της Πολιτείας τις περασμένες δεκαετίες υπέρ αυτών των εταιρειών λαϊκής βάσης, όπου πραγματικά με πολιτική βούληση των κυβερνήσεων προστατεύτηκαν αυτές οι εταιρείες, διότι πράγματι δεν θα διαφωνήσω με τον κ.Μαυραγάνη κατά το παρελθόν υπήρξαν εφοπλιστές που είχαν δραστηριοποιηθεί στη Ακτοπλοία και πτώχευσαν.

Ταυτόχρονα όμως θα πρέπει να επισημάνουμε ότι σε όποιες ακτοπλοϊκές γραμμές κατά τις τρεις τελευταίες δεκαετίες που λειτουργεί αυτό το θεσμικό πλαίσιο δεν υπήρξαν αυτού του είδους οι προστατευτισμοί, αυτές οι εταιρείες λαϊκής βάσεως επτώχευσαν. Όχι οι συγκεκριμένες που ακόμη λειτουργούν, άλλες οι οποίες λειτουργούσαν ανταγωνιστικά με τους ιδιώτες.

Πτώχευσαν, καλώς ή κακώς δεν το κρίνω εγώ σήμερα, θα ήθελα όμως να σας πω ότι τα νησιά δεν στερήθηκαν τις καλές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Θα ήθελα να σας αναφέρω ότι έχει πτωχεύσει η εταιρεία λαϊκής βάσεως Σάμου, η ναυτιλιακή εταιρεία Νάξου, της Κεφαλληνίας και της Ιθάκης.

Αντιστοίχως οι εταιρείες της Κρήτης, της Χίου - Μυτιλήνης και της Δωδεκανήσου, παρέμειναν και παραμένουν στο προσκήνιο διότι γι' αυτές τις συγκεκριμένες γραμμές, η Πολιτεία ηθελημένα δεν έδωσε σε ιδιώτες άδειες σκοπιμότητας. Αντίθετα για άλλες γραμμές όπου υπήρξαν εταιρείες λαϊκής βάσεως και όπου υπήρξε ο ιδιωτικός ανταγωνισμός αυτές οι εταιρείες λαϊκής βάσεως, πτώχευσαν.

Χωρίς να θέλω να φέρω κάποια οξύτητα στο τραπέζι, θα ήθελα να επισημάνω ότι ο συνάδελφος που μίλησε προ ολίγου ανέφερε το εξής χαρακτηριστικό: θα θέλαμε να διατηρηθεί αυτό το ισχύον σύστημα προστατευτισμού για τις γραμμές μας. Διότι παρατηρείται ακριβώς αυτό το φαινόμενο. Κάποιοι εκ των συναδέλφων, να επιθυμούν να διατηρηθεί κάποιο σύστημα για τα δικά τους, δηλαδή είναι κατά το κοινώς λεγόμενο "τα δικά μας δικά μας και τα δικά σας πάλι δικά μας".

Αυτό θα πρέπει να το προσέξει πάρα πολύ η Επιτροπή και εν πάση περιπτώσει να πω για άλλη μια φορά ότι είναι υποχρέωσή μας να εναρμονιστούμε με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα. Είναι θέμα χρόνου

Κατά τη γνώμη μας θα πρέπει η Επιτροπή να προσδιορίσει επ' ακριβώς αυτό το χρονοδιάγραμμα της απελευθέρωσης. Θα είναι σε ένα χρόνο ή σε δύο; Διότι σε τρία ούτως ή άλλως είναι. Θα πρέπει η Επιτροπή να πει "απελευθερώνουμε ή την 1.1.2001 ή την 1.1.2002 ή την 1.1.2003". Διότι το 2004 είναι δεδομένη η απελευθέρωση.

Ταυτόχρονα όμως θα πρέπει για να πάμε εκεί να έχουν ρυθμιστεί και άλλα θέματα, κάτι το οποίο δεν έγινε με την απελευθέρωση του Καμποτάζ στα κρουαζιερόπλοια. Διότι δόθηκε το χρονοδιάγραμμα για την απελευθέρωση του καμποτάζ στα κρουαζιερόπλοια και ισχύει από 1.1.1999 χωρίς να έχουν ρυθμιστεί όλα αυτά τα θέματα που εναρμονίζουν την εταιρεία την κρουαζιεροπλοίων σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική.

Αντίθετα η Ακτοπλοΐα θα πρέπει να ρυθμίσει τα του οίκου της με τέτοιο τρόπο, σωστό και πραγματικό, ώστε με την απελευθέρωση πράγματι να λειτουργούμε όπως λειτουργούν όλες οι ευρωπαϊκές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Μαυραγάννης έχει τον λόγο.

ΣΤ.ΜΑΥΡΑΓΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μετά την παρέμβαση του κ.Στρίτζη θα ήθελα να πω δυο λόγια. Ξεχνάει ίσως ο κ.Στρίτζης ότι η δραστηριοποίηση των εταιρειών λαϊκής βάσης έφερε ουσιαστική αναβάθμιση στην ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των νησιών. Μιλώντας ιδιαίτερα για την Κρήτη δεν χρειάζεται να θυμίσω εδώ -ίσως οι παλαιότεροι θα είχαν ταξιδέψει στην Κρήτη πριν την ίδρυση αυτών των εταιρειών- τις συνθήκες με τις οποίες ταξίδευαν και το κατά πόσο εξυπηρετούνται ή όχι.

Το όλο οικοδόμημα το μέχρι σήμερα υφιστάμενο δεν στηρίχθηκε μονάχα στο θεσμό των αδειών σκοπιμότητας, αλλά όπως πολύ σωστά έχουν αναφέρει όλοι οι προηγούμενοι και σε μια άλλη σειρά μέτρων που αφορούν τη σύνθεση των πληρωμάτων, που αφορούν την παρεμβατική κρατική πολιτική στην τιμή του εισιτηρίου, στις κρατήσεις υπέρ τρίτων κλπ. Όλα λοιπόν είναι πακέτο.

Επιπλέον θα ήθελα να πω ότι όπως σωστά ανέφερε ο κ.Κούκουλας -κι αυτό αξίζει να επισημανθεί ακόμη μια φορά- δεν πρέπει να φέρουμε σαν παράδειγμα τις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας. Κι εμείς σαν

ΑΝΕΚ δραστηριοποιούμαστε με ιδιαίτερη επιτυχία στις γραμμές της Ελλάδας - Ιταλίας, αλλά είναι κάτι διαφορετικό. Το νησιωτικό ελληνικό σύμπλεγμα δεν έχει αδελφό σε καμία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ίσως σε ελάχιστα μέρη του κόσμου.

Εκτός από το ότι υπάρχουν πάρα πολλά νησιά, υπάρχουν κι άλλοι πολλοί λόγοι -τους οποίους το Υπουργείο γνωρίζει και δεν είναι ανάγκη να θέσω εγώ- που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όταν αποφασίζονται τέτοια πράγματα. Μήπως τελικά δηλαδή μετά από ένα ιστορικό κύκλο όπου υπήρξε ουσιαστική -πιστεύουμε- αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των νησιών και των επιβατών, να ξαναγυρίσουμε σε πρακτικές που εφαρμόζονταν πριν 30 χρόνια. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άλλος κανείς θέλει να δευτερολογήσει ή να προσθέσει κάτι; Ο κ.Κρητικός έχει τον λόγο.

κ.ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Θα ήθελα να πω σαν απάντηση σε αυτό που είπε ο κ.Ζαμπετάκης πριν από λίγο ότι το παράδειγμα των γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας είναι το κατ' εξοχήν παράδειγμα το οποίο πρέπει να έχουμε σαν υπόδειγμα, διότι ακριβώς εκεί έχουμε έμπρακτα απόδειξη του τι ακριβώς επιφέρει ο καλός ανταγωνισμός όπου βελτιώθηκαν και οι εταιρείες οι οποίες ήταν εκεί τόσα χρόνια κι αναγκάστηκαν να βελτιωθούν.

Ας μην ξεχνάμε ότι οι κύριες εταιρείες από τις εταιρείες των γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας δραστηριοποιούνται και στο εσωτερικό της χώρας, κυρίως στις γραμμές της Κρήτης και αυτές οι εταιρείες αναγκάστηκαν να βελτιωθούν πάρα πολύ και να ακολουθήσουν την εταιρεία SUPER FAST η οποία έβαλε γρήγορα και καινούρια πλοία.

Αν υπήρχε η δυνατότητα να υπάρχει κάποιο καθεστώς προστατευτισμού στις γραμμές της Ιταλίας, βεβαίως δεν θα υπήρχε καμία ανάπτυξη εκεί πέρα. Ας μην ξεχνάμε ότι λόγω του καθεστώτος του προστατευτισμού στο εσωτερικό, τα νέα βαπόρια τα οποία έχτισαν αυτές οι εταιρείες κατευθύνθηκαν στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας. Αυτό απέφερε καλό για όλους.

Απέφερε καλό και για τις εταιρείες αυτές οι οποίες αυτή τη στιγμή έχουν νέο στόλο, όλοι έχουν νέο στόλο και στην ουσία είναι ένας ανταγωνισμός ο οποίος είναι μεταξύ ελληνικών εταιρειών στις γραμμές

Ελλάδας - Ιταλίας. Νομίζω πως όλοι συμφωνούμε ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ ελληνικών εταιρειών μπορεί να φέρει πάρα πολύ καλά αποτελέσματα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κι εμείς ευχαριστούμε. Ο κ Αλεβίζος έχει τον λόγο.

Γ.ΑΛΕΒΙΖΟΣ: Επειδή αναφερθήκαμε στη διατήρηση του ελέγχου των αδειών για τις δευτερεύουσες γραμμές. Οι λόγοι που υποστηρίζουμε αυτή την άποψη είναι ότι η ΛΑΝΕ μη εισηγμένη στο Χρηματιστήριο είχε τη δυνατότητα να αντλήσει κεφάλαια από τη λαϊκή βάση, για 6 χρόνια εξυπηρετεί το κομμάτι αυτό της γραμμής που ουδέποτε ιδιώτης είχε επιχειρήσει να εξυπηρετήσει.

Αυτή τη στιγμή δεν είναι κερδοφόρα η γραμμή ή έστω δεν είναι επιζήμια. Αλλά παρουσιάζει μια ετήσια ανάπτυξη, ώστε κάποια στιγμή να αποκομίσουν και κάποια οφέλη οι μέτοχοι. Στα πλαίσια της εξόντωση των μικρών θα μπορούσε κάποιος μεγάλος να δρομολογήσει ένα πλοίο για κάποιο διάστημα και στη συνέχεια όλοι να ξαναπηγαίνουμε πάλι από τις κύριες γραμμές που θα ήταν το Ηράκλειο ή τα Χανιά, ή κάποια άλλα λιμάνια, δεν ξέρω αν υπάρχουν κι άλλα λιμάνια. Αυτή είναι η πρόταση. Δηλαδή περισσότερο από κοινωνικό χαρακτήρα πλέον αυτές οι περιοχές πρέπει να εξυπηρετηθούν.

Τα όσα ακούσαμε στο παρελθόν ότι θα μειωθούν οι τιμές των εισιτηρίων στις κύριες γραμμές, αλλά θα προστεθεί ένας επίναυλος για τις δευτερεύουσες. Δηλαδή που είναι η μείωση; Στην κύρια γραμμή θα προστίθετο ο επίναυλος ώστε αυτός που θα ταξιδεύει στο Ηράκλειο να πληρώνει και την άγονη γραμμή ή τη δευτερεύουσα. Αρα δεν θα έχουμε μείωση. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Κούκουλας έχει τον λόγο.

Δ.ΚΟΥΚΟΥΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να θυμίσω στον κ.Στρίτζη ότι τουλάχιστον στην περιοχή Δωδεκανήσων δραστηριοποιείται η εταιρεία και ιδιωτική εταιρεία εδώ και πολλά χρόνια. Ήταν η εταιρεία "GFS" του κ.Αγούδημου η οποία συνλειτουργήσε με τη ΔΑΝΕ.

Τα αποτελέσματα φαντάζομαι λίγο πολύ είναι γνωστά. Αυτό που σε τελευταία ανάλυση έχει μεγάλη σημασία για μας, είναι πως θα

επιβιώσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Δεν είχα ακούσει καθόλου να αναφέρεται κανείς στον πόλεμο των αεροπορικών εταιρειών.

Τον πόλεμο τον οποίο θα έχουν υποστεί οι ναυτιλιακές εταιρείες και κυρίως οι δικές μας που είναι της μεγάλης Ακτοπλοΐας κι έχουν μια σημαντική πίεση τιμών, οροφή τιμών από τα αεροπλάνα. Πόλεμος, ο οποίος θα συνεχίσει να γίνεται διαρκώς εντονότερος, διαρκώς μεγαλύτερος και αν θέλετε καταναλωτικές συνήθειες που αλλάζουν χρόνο με το χρόνο.

Κατά συνέπεια όλα αυτά τα πράγματα θα πρέπει να τα συνεκτιμήσετε και θα πρέπει παράλληλα να δείτε και πως θα καλυφθούν τα μικρότερα νησιά με τις ιδιαιτερότητες που έχουν όλα αυτά. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Κρητικός έχει τον λόγο.

κ.ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Θα ήθελα να προσθέσω κάτι. Μιλήσατε για πόλεμο των αεροπορικών εταιρειών. Οι αεροπορικές εταιρείες κάνουν τη δουλειά τους. Θα έλεγα ότι θα πρέπει όλοι να επιστρέψουμε τα επιτελεία μας και να δούμε πως οι ίδιοι μπορούμε να γίνουμε καλύτεροι. Κανείς δεν πρόκειται να μας χαριστεί. Μεταφέρουμε ανθρώπους, πηγαίνουμε στα νησιά, βεβαίως δεν υπάρχει -όπως είπε ο κ.Ζαμπετάκης- του ελληνικού συμπλέγματος, αλλά κανείς όταν κάνει τη δουλειά του σωστά, με γνώμονα την ανάπτυξη, δεν θα φοβηθεί κανέναν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω ότι τελειώσαμε. Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ και για τις εισηγήσεις που κάνατε και για τον ωραίο διάλογο που είχατε. Εμείς θα μελετήσουμε τα πρακτικά και παραμένω στα όσα είπα προηγουμένως. Αν χρειαστεί, θα επικοινωνήσει η Γραμματεία μαζί σας. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Γ.ΣΤΡΙΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω κι εγώ από τη δική μας πλευρά για την ευκαιρία που μας δώσατε, αλλά πραγματικά θα είμαστε ευτυχείς αν υπήρχαν ερωτήσεις είτε από εσάς, ή από άλλα μέλη της Επιτροπής πριν αποχωρήσουμε, με μεγάλη χαρά θα μπορούσαμε να απαντήσουμε. Ισως κάποια μορφή διαλόγου να αναπτυχθεί περαιτέρω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ νομίζω ότι είναι καλύτερα -κι αυτό θα προτείνω στα μέλη της Επιτροπής- να διαβάσουμε τα πρακτικά που θα μας τα δώσει η

υπηρεσία στις επόμενες 2-3 ημέρες, σε συνδυασμό με τα σημειώματα που έχετε κάνει και εφόσον χρειαστεί σίγουρα θα σας καλέσουμε. Ευχαριστώ πολύ.

Προτού πάμε στο επόμενο θέμα, θα ήθελα να παρακαλέσω τον κ. Ψαραύτη να μας πει πέντε πράγματα σχετικά με το σημείωμα που μας έχει δώσει, όπως του είχαμε ζητήσει την περασμένη φορά.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου είχατε αναθέσει την προηγούμενη φορά να φέρω ορισμένες διευκρινίσεις σχετικά με το θέμα των slots, δηλαδή είναι ένα θέμα το οποίο σχετίζεται έμμεσα με το θεσμικό πλαίσιο, δεν έχει κάποια άμεση σχέση, αλλά είχα πει στην προηγούμενη εισήγησή μου για την ενότητα 1, ότι για ελεύθερη δρομολόγηση θα πρέπει, μεταξύ άλλων, η ναυτιλιακή εταιρεία να εξασφαλίσει από τα λιμάνια, στα οποία θα δρομολογήσει το πλοίο, ότι υπάρχει η απαραίτητη δυνατότητα προσόρμισης και ελλιμενισμού κατά τους συγκεκριμένους χρόνους που θα πάει. Οπότε μου είχατε ζητήσει ορισμένες διευκρινίσεις για το πώς θα μπορούσε να λειτουργήσει αυτό το σύστημα.

Αυτό σημαίνει ότι η έναρξη του δρομολογίου προϋποθέτει ότι η εταιρεία θα έχει εξασφαλίσει το απαραίτητο slot, δεν μπόρεσα να βρω μια κατάλληλη ελληνική λέξη για αυτό, αλλά επειδή χρησιμοποιείται για τα αεροδρόμια, την χρησιμοποιώ και εδώ. Κυρίως για τα λιμάνια μεγάλης κίνησης, όπως του Πειραιά, ότι υπάρχει η θέση τον χρόνο που θέλει.

Τι θα πει slot; Σημαίνει συνδυασμός θέσης και χρόνου, κατάληψης της θέσης από το πλοίο. Θα πρέπει να γίνεται η κατανομή των slots με κάποια συγκεκριμένη διαδικασία και με κριτήρια σαφή και αντικειμενικά.

Παράδειγμα slot: Λιμάνι Ηρακλείου, του χρόνου τον Ιούλιο, οι δέστρες υπ' αριθμόν τάδε έως τάδε, από τις 6 το πρωί μέχρι 8 το πρωί, κάθε μέρα. Αυτό το δίνουμε στην τάδε εταιρεία. Ή δέστρες τάδε έως τάδε από τις τρεις μέχρι τις έξι το απόγευμα, κάθε Τρίτη, Πέμπτη και Σάββατο, δίνεται στο τάδε πλοίο ή στην τάδε εταιρεία.

Αυτό που προτείνω είναι να μην γίνεται η κατανομή των slot κεντρικά από το Υπουργείο, αλλά να υπάρχει ένα ενιαίο πρόγραμμα και πλαίσιο εφαρμογής και τα λιμενικά τέλη τα αντίστοιχα δεν θα είναι

αναγκαστικά ομοιόμορφα και θα μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη ζήτηση. Δηλαδή αν υπάρχει μεγάλη ζήτηση θα μπορεί να είναι μεγαλύτερο και αν δεν υπάρχει να είναι πολύ χαμηλό.

Νομίζω, επίσης, ότι τα λιμενικά τέλη στα διάφορα λιμάνια θα πρέπει να αποσυνδεθούν από εκείνα του Πειραιά. Σήμερα υπάρχει μία σύνδεση μεταξύ τους. Δηλαδή αν αυξησει ο ΟΛΠ π.χ. τα λιμενικά τέλη, θα αυξηθεί και όλης της Ελλάδας. Υπάρχει ένας νόμος ή κάποια εγκύκλιος, που λέει ότι αυτομάτως γίνεται αναπροσαρμογή των τελών με τα τέλη του Πειραιά. Νομίζω ότι δεν θα πρέπει να υπάρχει τέτοια σύνδεση. Το κάθε λιμάνι να μπορεί να χρεώνει αυτά που νομίζει.

Τώρα πώς μπορεί να γίνει αυτή η κατανομή των slots, γιατί σήμερα δεν υπάρχει σύστημα, όποιος προλάβει βασικά. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι και πιθανόν να υπάρχουν και άλλοι, εκτός από αυτούς που θα αναφέρω. Το ένα θα είναι με κάποια μακροχρόνια σύμβαση παραχώρησης κρηπιδωμάτων κατόπιν διαγωνισμού ή με πλειστηριασμό εκ μέρους του λιμένος των slots που αυτό θα διαθέσει.

Ο πλειστηριασμός θα μπορεί να έχει μια τιμή εκκίνησης και να δίνεται στον πλειοδότη και θα πρέπει να υπάρχει συμβατότητα του πλοίου με το λιμάνι. Αυτό το τίμημα θα μπορούσε να αντικαταστήσει τα σημερινά τέλη πρυμνοδέτησης ή παραβολής και θα πρέπει να υπάρχει και μία πρόνοια να κρατηθούν ορισμένα slots για γραμμές δημοσίων υπηρεσιών.

Ενας άλλος τρόπος θα μπορούσε να ήταν με join venture, δηλαδή κοινή επιχειρηματική δραστηριότητα μεταξύ λιμανιού και ναυτιλιακής εταιρείας, που θα μπορούσε π.χ. να γίνει ένα terminal ή από κοινού ή με σύμβαση, στην οποία να προβλέπεται αυτή η παραχώρηση των slots.

Η κατανομή των slots για όλα τα λιμάνια θα πρέπει να είναι ετήσια και να ανακοινώνεται ένα χρονικό διάστημα προκαταβολικά, π.χ. το Σεπτέμβριο. Τώρα, βέβαια, ορισμένα slots μπορεί να είναι αδιάθετα. Δηλαδή κανένας να μην τα θέλει. Αυτά θα διατίθενται σύμφωνα με το ισχύον σύστημα, με βάση ότι πρώτος έρχεσαι, πρώτος εξυπηρετείσαι. Βέβαια, η εταιρεία που έχει ένα slot θα μπορούσε να το ενοικιάζει ή να το διαθέτει αν δεν το θέλει και θα μπορούσε να υπάρχει ένα σύστημα αν δεν

έρθει το πλοίο μέσα στο slot που του έχει δοθεί, να ελλιμενιστεί σε άλλο slot, αν υπάρχει.

Αυτό βασικά. Αν ένα πλοίο καταλαμβάνει αυθαίρετα ένα slot που δεν του έχει δοθεί θα υπάρχει κάποια επιβάρυνση και το τέλος αυτό μπορεί να κατανεμηθεί μεταξύ του λιμανιού και του πλοίου, το οποίο αναγκάζεται να περιμένει επειδή το άλλο πλοίο καταλαμβάνει το slot που έχει δοθεί στο άλλο πλοίο.

Βέβαια, αυτό επαναλαμβάνω ότι μόνο εμμέσως συνδέεται με το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, στο βαθμό που θα χρειαστεί για τις ελεύθερες γραμμές να εξασφαλιστεί η δυνατότητα, ότι την ώρα που θέλει η ναυτιλιακή εταιρεία έχει το χώρο διαθέσιμο.

Θα μπορούσε να υπάρχει και ένα άλλο σύστημα, αλλά νομίζω ότι θα πρέπει να υπάρχει κάποιο σύστημα. Αυτή την στιγμή δεν υπάρχει. Το σύστημα αυτό νομίζω πρέπει να υπάρχει κυρίως σε λιμάνια μεγάλης κίνησης. Αυτή την στιγμή έχουμε πρόβλημα στον Πειραιά σε ορισμένες χρονικές περιόδους, όπου πραγματικά δεν μπορούμε να εξυπηρετήσουμε όλη την κίνηση την ώρα που ζητείται, με αποτέλεσμα να μην μπορούμε να τους εξυπηρετήσουμε όλους.

Τώρα μας είχε έρθει ένα αίτημα από τις Μινωικές Γραμμές, ότι υπάρχει και ένα τεράστιο πλοίο, το οποίο έρχεται μετά από ένα μήνα περίπου, όπου υπάρχει μία μόνο θέση στο λιμάνι, από ότι έχω καταλάβει, που μπορεί να διατεθεί σε αυτό το πλοίο.

Αυτή η θέση τώρα έχει δοθεί σε μια άλλη ναυτιλιακή εταιρεία και πρέπει να ψάξουμε να βρούμε για τους χρόνους αυτούς που θα πρέπει να πάει η άλλη. Θα το βρούμε τελικά και θα εξυπηρετήσουμε και τις δύο, αλλά πολλές φορές υπάρχει πρόβλημα ταυτόχρονης διάθεσης χωρητικότητας σε όλα τα πλοία.

Σε άλλα λιμάνια μπορεί να μην υπάρχει καθόλου τέτοιο πρόβλημα. Αν έρχεται ένα πλοίο την εβδομάδα π.χ. ή ένα την ημέρα, δεν υπάρχει κανένα θέμα κατανομής των slots, αλλά σε λιμάνια μεγάλης κίνησης, όπως του Πειραιά, σίγουρα θα υπάρχει πρόβλημα. Υπάρχει και τώρα και θα υπάρχει και το 2004.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όπως λέχθηκε, το σημείωμα που έχει στείλει στην Επιτροπή ο κ.Ψαραύτης δεν είναι άμεσα συνδεδεμένο με τα θέματά μας, είναι έμμεσα όμως και χρειαζόταν. Για αυτό παρακαλέσαμε τον Γραμματέα της Επιτροπής να το διανείμει στα μέλη, ώστε να υπάρχει για το φάκελο.

Θα ήθελα τώρα να παρακαλέσω να πάμε στο θέμα 3, που είναι φορέας ή φορείς που θα διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον. Νομίζω πως την εισήγηση έχει ο κ.Αντάπασης και ο κ.Τσουγανάτος και ο κ.Γκουλούσης μαζί. Ποιος κύριος θα το αναπτύξει;

Ο κ.Τσουγανάτος έχει το λόγο.

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, όπως θα έχετε δει, είναι αρκετά σύντομη αυτή η εισήγηση. Έχει και σχέση με αυτό το θέμα που μόλις ανέπτυξε ο κ.Ψαραύτης, ότι έχουμε μια απελευθέρωση, η οποία, όμως, απελευθέρωση εκ των πραγμάτων πρέπει να μπει σε ορισμένα πλαίσια και έχει ορισμένα όρια. Υπ' αυτή την έννοια, χρειάζεται και ένας φορέας για να διασφαλίσει ότι η απελευθέρωση θα ισχύει για όλους με τον ίδιο τρόπο.

Και τα θέματα της εύρυθμης λειτουργίας και του ελλιμενισμού, αλλά και τα θέματα της τιμολογιακής πολιτικής και συγκεκριμένα της αποτροπής πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού ή της αποτροπής καταστάσεων μονοπωλιακών, οι οποίες μπορεί να επέλθουν με κάποιες πρακτικές των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, είναι αντικείμενα ελέγχου από κάποιο φορέα.

Στις γραμμές, βέβαια, για τις οποίες υπάρχει ζήτηση και στις οποίες υπάρχει ανταγωνισμός. Αντίστοιχα και για τις γραμμές που δεν υπάρχει ζήτηση, αυτός ο φορέας θα πρέπει να εποπτεύει τον τρόπο με τον οποίο γίνεται και εξασφαλίζεται η επικοινωνία σε γραμμές, στις οποίες δεν υπάρχει ενδιαφέρον. Επίσης, αντικείμενο ελέγχου είναι η ασφάλεια και η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών. Έχουμε, λοιπόν, ένα φορέα, ο οποίος λίγο - πολύ θα εποπτεύει και θα ελέγχει αυτές τις παραμέτρους.

Η σύγχρονη τάση στο ευρωπαϊκό δίκαιο είναι στις αγορές από τις οποίες αποχωρεί το κράτος και απελευθερώνονται οι δυνάμεις του

ανταγωνισμού, έστω και βαθμιαία, να ανατίθενται σε κάποιες ανεξάρτητες διοικητικές αρχές.

Το σύστημα αυτό το είχε ακολουθήσει και ο Έλληνας νομοθέτης και στον τηλεπικοινωνιακό τομέα, με την ίδρυση της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και στην ενέργεια, με την ίδρυση της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας. Αυτό βασίζεται στο σκεπτικό ότι κάποιος φορέας, ο οποίος είναι διαφορετικός από το κράτος, παρέχει περισσότερα εχέγγυα αντικειμενικότητας και ίσης μεταχείρισης ελληνικών και των λοιπών κοινοτικών επιχειρήσεων ή δημοσίων επιχειρήσεων και ιδιωτικών επιχειρήσεων.

Επομένως θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς σαν πρώτη σκέψη, ότι αυτή η εποπτική δραστηριότητα, η ελεγκτική δραστηριότητα, για τη διασφάλιση των συνθηκών απελευθέρωσης και ανταγωνισμού, θα μπορούσε να ανατεθεί σε μια τέτοια αρχή, σε ένα τέτοιο φορέα, ο οποίος, βέβαια, το πρώτο που θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς και να διερωτηθεί είναι: Από ποιους θα πρέπει να αποτελείται;

Αυτό είναι μια συζήτηση που έχει γίνει στο πλαίσιο των ειδικότερων διοικητικών αρχών, όπως είναι η Αρχή των Τηλεπικοινωνιών και η Αρχή της Ενέργειας, όπου έχουμε μια ομάδα τεχνοκρατών στους οποίους έχει ανατεθεί αυτή η αρμοδιότητα.

Έχουμε και ένα άλλο μοντέλο, το οποίο ακολουθούμε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, όπου είναι ένα μικτό σύστημα θα έλεγα, μελών που ορίζονται από τεχνοκράτες και πανεπιστημιακούς, από τον υπουργό Ανάπτυξης και εκπροσώπων των ενδιαφερομένων φορέων, όπως είναι ο ΣΕΒ, η ΓΣΕΒΕΕ, η ΕΣΕΕ, κλπ.

Θα έλεγα ότι και εδώ το σύστημα θα έπρεπε να είναι μικτό. Δηλαδή αποτελούμενη θα έπρεπε να είναι αυτή η αρχή και από τεχνοκράτες, αλλά και από ανθρώπους οι οποίοι έχουν άμεση σχέση με το θέμα και το εποπτεύουν τώρα, όπως Λιμενικό ή Επιμελητήριο. Θα μπορούσε να το συζητήσει κανείς αυτό. Απλώς δεν έχω καμία πρόταση. Είναι ένα θέμα προς συζήτηση η σύνθεση αυτής της Επιτροπής, αυτού του φορέα, ο οποίος θα εποπτεύει την απελευθέρωση.

Η αρχή αυτή θα πρέπει να έχει δύο ειδών αρμοδιότητες. Αφ' ενός μεν αποφασιστικές αρμοδιότητες, σε περίπτωση που υπάρχουν θέματα παράβασης των κανόνων της απελευθέρωσης, αλλά από την άλλη μεριά θα πρέπει να έχει και γνωμοδοτικές αρμοδιότητες, όπως θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να γνωμοδοτεί στον υπουργό για θέματα ανεπάρκειας π.χ. του νομοθετικού πλαισίου ή συμπλήρωσης του νομοθετικού πλαισίου ή θα πρέπει να είναι σε θέση να γνωμοδοτεί όταν της τίθενται θέματα, όχι μόνο από τον υπουργό τον αρμόδιο της Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά ενδεχομένως και από άλλους φορείς.

Θα πρέπει ως εποπτεύουσα και ελέγχουσα αρχή, να έχει τις εξουσίες φορολογικού ελεγκτή για τη διεξαγωγή ερευνών και να επιβάλλει ενδεχομένως πρόστιμα σε περίπτωση που διαπιστώνει παραβάσεις του νόμου.

Και, επίσης, θα πρέπει να λάβει κάποιες υπόψη του, ότι αφού η αρχή αυτή θα είναι μία αρχή που θα ελέγχει, μεταξύ των άλλων, τις συνθήκες ανταγωνισμού, θα επικαλύπτεται ως προς τις αρμοδιότητές της σε μεγάλο βαθμό με τις αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού, που δεν περιορίζεται σε κάποιο συγκεκριμένο τομέα της οικονομίας, αλλά εκτείνεται σε όλους.

Αυτές οι επικαλύψεις των αρμοδιοτήτων θα πρέπει να προσεχθούν στο νόμο, όπως π.χ. έγινε στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο για τις τηλεπικοινωνίες, όπου θεωρήθηκε ότι θέματα που ήταν άμεσα συναφή με τον ανταγωνισμό παραπέμπονται από την Αρχή Τηλεπικοινωνιών στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Πώς ακριβώς θα αντιμετωπιστεί είναι ένα άλλο θέμα. Απλώς επισημαίνω ότι εδώ υπάρχει ένα ζήτημα, το οποίο θα έπρεπε να προσεχθεί.

Αυτά τα λίγα λόγια είχα εγώ. Είπα και την άλλη φορά ότι ως μη ειδικός είμαι πολύ προσεκτικός σε αυτά τα αμπελοχώραφα και συνεπώς θα ήθελα να μείνω εκεί. Δεν ξέρω αν ο κ.Γκουλούσης ή ο κ.Αντάππας θα ήθελαν να προσθέσουν κάτι σε αυτές τις σκέψεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο Καθηγητής κ.Αντάππας αν θέλει να προσθέσει κάτι. Και συγκεκριμένα δηλαδή, για να το πούμε ξεκάθαρα, εγώ θα ήθελα να ακούσω προσωπικά για αυτό το φορέα. Τι είναι ο φορέας; Να το κάνουμε

λίγο πιο αναλυτικό, να καταλάβουμε τι αρμοδιότητες θα έχει ο φορέας και τι είδους αρχή θα είναι δηλαδή. Πώς το βλέπετε; Όπως αυτό το Ραδιοτηλεοπτικό ή κάτι άλλο; Να γίνουμε λίγο πιο συγκεκριμένοι, για να καταλάβουμε τι περίπου εξυπηρετεί.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Δεν το λέμε; Το λέμε. Θα είναι μία ανεξάρτητη διοικητική αρχή. Αναφέρεται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι εννοείτε όταν λέτε αρχή;

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Ανεξάρτητη διοικητική αρχή σημαίνει ότι είναι μία αποκεντρωμένη δημόσια υπηρεσία, η οποία μπορεί να δρα ανεξάρτητα από την εποπτεύουσα κυβερνητική εξουσία και να είναι δεσμευτικές οι αποφάσεις της για τη διοίκηση και την κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οχι γνωμοδοτική δηλαδή.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Μπορεί να έχει και γνωμοδοτική. Μπορεί να έχει αποφασιστική αρμοδιότητα, που μας ενδιαφέρει περισσότερο, μπορεί να έχει και γνωμοδοτική σε ορισμένα θέματα, που θα διευκρινίζει ο νόμος. Αυτό είναι μία τάση, όπως είπε ο κ.Τσουγανάτος, που υπάρχει. Μας απασχόλησε λίγο και το είχαμε πει και με τον κ.Γκουλούση, αν θα πρέπει να μείνουμε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού ή θα πρέπει να δημιουργηθεί μία αρχή.

Μάλλον κλίνουμε προς την άποψη ότι πρέπει να δημιουργηθεί μια ανεξάρτητη αρχή, διότι ιδίως είμαστε σε ένα στάδιο αρχικής εφαρμογής ενός πλαισίου, στο οποίο η Επιτροπή Ανταγωνισμού -το υπαινίχθηκε ο κ.Τσουγανάτος που είναι και Πρόεδρός της- με τη σύνθεσή της, δεν θα είναι αρμόδια, δηλαδή π.χ. από πλευράς τεχνοκρατικών γνώσεων. Δεν θα είναι ικανή από τεχνογνωσίας, να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αυτής της σχετικής ακτοπλοϊκής αγοράς, όπως λέμε. Επομένως για αυτό το λόγο κυρίως.

Εκείνο το οποίο χρειάζεται μία αποσαφήνιση, είναι το εάν θα περιλάβουμε σε αυτή την Επιτροπή και θέματα του νόμου 146, δηλαδή του νόμου περί αθέμιτου ανταγωνισμού, δεδομένου ότι υπάρχουν διατάξεις, όπως γνωρίζετε, στην ακτοπλοία, που είναι πολύ παλιές, από το 1934 και '32 και οι οποίες αφορούν τον αθέμιτο ανταγωνισμό.

Ας υποθέσουμε αν θα πρέπει να αποπλέουν τα ακτοπλοϊκά σκάφη μέσα σε ορισμένο πλαίσιο χρονικό και να μην φεύγει ο καθένας όποτε θέλει, αυτό ρυθμίστηκε παλαιότατα, δηλαδή όταν λέω παλαιότατα εννοώ από το 1932 και έδωσε στο πλαίσιο των διατάξεων του αθέμιτου ανταγωνισμού. Εθεωρήθη δηλαδή σαν πράξη αθέμιτου ανταγωνισμού το να ξεκινά ο καθένας όποτε θέλει και να πάει όπου θέλει.

Αυτό το σύστημα που ορισμένοι λένε και έχει υποστηριχθεί και από τη διοίκηση, ιδίως σε μία αντιδικία που είχαν οι Μινωικές Γραμμές με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τέθηκε το θέμα εκεί, υποστηρίχθηκε ότι αυτές οι διατάξεις -υποστηρίχθηκε από τη διοίκηση, δεν ξέρω αν ήταν ο κ.Βολτής ή άλλος- έχουν καταργηθεί. Αν έχουν καταργηθεί ή όχι αυτές οι παλιές διατάξεις είναι ένα άλλο θέμα, που θέτουν θέμα εφαρμογής στην ακτοπλοία του Ν.146 για τον αθέμιτο ανταγωνισμό.

Εκεί, λοιπόν, είναι το θέμα που πρέπει ίσως να δούμε επίσης ειδικότερα, αν θα υπαγάγουμε σε αυτή την αρχή και αυτές τις διατάξεις. Δεν θεωρώ αναγκαίο ότι θα τις υπαγάγουμε ή τουλάχιστον την επίλυσή τους, γιατί σε αυτές είναι αρμόδια τα δικαστήρια. Ούτε και η Επιτροπή Ανταγωνισμού παρεμβαίνει, έτσι δεν είναι;

Σε ένα, όμως, άλλο πλαίσιο διοικητικό, ενδεχομένως αυτή η αρχή να μπορεί να εκφράσει μια έστω γνωμοδοτική άποψη, αν όχι αποφασιστική. Κατά τα άλλα, όμως, συμφωνώ με αυτά που περιέχει η εισήγηση.

Πώς φαντάζομαι αυτό το φορέα; Ο φορέας αυτός μπορεί να απαρτίζεται από δημοσίους υπαλλήλους τεχνοκράτες, που γνωρίζουν τα θέματα της ναυτιλίας, μπορεί να είναι συνταξιούχοι, απόστρατοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος -λέω ένα παράδειγμα- μπορεί να είναι καθηγητές πανεπιστημίων, είτε νομικών, είτε και μη νομικών σχολών, μπορεί να είναι ένας οικονομικών επιστημών, που ασχολείται με τη ναυτιλιακή οικονομία ή του Πολυτεχνείου που ασχολείται με τη ναυτιλιακή οικονομία και τα λιμενικά έργα και γενικά την υδροδυναμική, γιατί αυτό έχει κάποια σχέση ενδεχομένως με λιμάνια.

Θα συνιστάται αυτή ενδεχομένως, πάντα με πράξη κυβερνητική, δεν μπορεί να μην συνιστάται με πράξη κυβερνητική, όπως συμβαίνει και

τώρα δηλαδή, αλλά δεν έχουν να δώσουν λόγο εις την κυβέρνηση, θα δίνουν λόγο στη Βουλή των Ελλήνων. Έτσι δεν συμβαίνει και τώρα; Και εις τον Πρόεδρο της Βουλής. Θα δίνει λόγο στην ετήσια έκθεση, την οποία θα συντάσσει. Αυτή είναι η έννοια της ανεξαρτησίας της.

Επίσης, το πρόβλημα που τίθεται, είναι ένα μεγάλο πρόβλημα, το έθιξε και ο κ.Τσουγανάτος, αν θα είναι εκπροσωπευτική των συμφερόντων του κλάδου. Αν δηλαδή θα συμμετέχουν στην Επιτροπή μόνο τεχνοκράτες, δημόσιοι λειτουργοί και μη ή αν θα συμμετέχει π.χ. εκπρόσωπος της Ένωσης Ελλήνων Ακτοπλόων ή εκπρόσωπος της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας ή εκπρόσωπος άλλης σχετικής οργάνωσης που μπορεί να υπάρχει, αν υπάρχει κάποια οργάνωση εργαζομένων στους λιμένες της χώρας.

Αυτό είναι ένα πρόβλημα που απασχολεί και απασχολεί και την Επιτροπή Ανταγωνισμού και έχει λυθεί, έχει βρεθεί μια μέση λύση, έτσι δεν είναι; Έχει βρεθεί μια μέση λύση: Συμμετέχουν και αυτοί, οι εκπρόσωποι των διαφόρων ενδιαφερομένων φορέων, αλλά δεν έχουν την πλειοψηφία, επειδή κυρίως είναι θέματα που είναι πολλές φορές νομοτεχνικά και πολλές φορές χρειάζεται μία ειδικότερη γνώση για την κατανόησή τους και τη διατύπωσή τους.

Κάπως έτσι. Δεν ξέρω αν σας εκφράζω και εσάς ή αν έχετε να πείτε κάτι κ.Γκουλούση, ευχαρίστως. Εγώ δεν έχω τίποτε άλλο να προσθέσω. Αν θέλετε να με ρωτήσετε τίποτα μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οχι, εντάξει. Εμείς καταλάβαμε τι περίπου λέει και το σημείωμα. Θα ήθελα να παρακαλέσω τον κ.Γκουλούση αν έχει κάτι να προσθέσει ή να αφαιρέσει.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Να συμπληρώσω το εξής, επειδή επιμένετε πολύ στον κ.Αντάπαση τι είναι αυτές οι ανεξάρτητες διοικητικές αρχές. Πρώτα - πρώτα πρέπει να πούμε ότι είναι λίγο της μόδας τελευταίως. Είναι απλό. Οι διοικητικές αυτές αρχές δεν υπόκεινται στην εκτελεστική εξουσία, δεν υπόκεινται στον υπουργό. Για αυτό και μάλιστα έχει αμφισβητηθεί στην επιστήμη και η συνταγματικότητά τους και τούτο διότι κατά το Σύνταγμα την εκτελεστική εξουσία την ασκεί η κυβέρνηση.

Επομένως κατά την άποψη αυτή δεν νοείται η ύπαρξη μιας αρχής, η οποία είναι ανεξάρτητη και ασκεί τρόπον τινά εκτελεστική εξουσία. Για αυτό και έχω πληροφορίες ότι αντιμετωπίζεται τώρα στην Αναθεώρηση του Συντάγματος να προβλεφθεί στο Σύνταγμα. Δηλαδή ορισμένες από τις λεγόμενες ανεξάρτητες διοικητικές αρχές να προβλεφθούν στο Σύνταγμα, οπότε, βέβαια, δεν τίθεται θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Νομίζω σύμφωνα με την αρχή της λαϊκής κυριαρχίας.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Οχι. Οτι αντίκειται στις διατάξεις περί εκτελεστικής εξουσίας. Δηλαδή αυτές οι αρχές τελικώς ασκούν εκτελεστική εξουσία και δεν υπόκεινται στον υπουργό. Δεν θα υπόκεινται στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τώρα αυτό είναι θέμα πολιτικής επιλογής, δηλαδή αν η κυβέρνηση θέλει να κρατήσει αυτή μόνη της, δηλαδή ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ή να τα αναθέσει σε μια λεγόμενη ανεξάρτητη διοικητική αρχή, της οποίας οι αποφάσεις θα προσβάλλονται κατευθείαν πλέον στα δικαστήρια. Δεν σημαίνει ότι αυτή η αρχή είναι ανέλεγκτη. Υπόκειται στον έλεγχο των δικαστηρίων οπωσδήποτε. Δεν θέλω να πω τίποτε άλλο κ.Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ. Αυτή η τάση για τις αρχές έχει ξεκινήσει εδώ και περίπου 10 χρόνια νομίζω, έτσι δεν είναι;

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Σήμερα, αν θυμάμαι καλά, έχουμε το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο, έχουμε την Αρχή Προστασίας των Προσωπικών Δεδομένων, που έγινε πολύ γνωστή τελευταία, ο Συνήγορος του Πολίτη, έχουμε το ΑΣΕΠ και αυτό είναι μία ανεξάρτητη διοικητική αρχή και έχουμε και τη ΡΑΕ, της Ενεργείας. Δεν ξέρω αν παρέλειψα καμία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εντάξει, ευχαριστούμε. Να πούμε τώρα ότι η συνεδρίαση η επόμενη θα είναι στις 19, Τρίτη δηλαδή. Το θέμα 4, συγκεκριμένα τη διασφάλιση των προδιαγραφών, κλπ, θα το εισηγηθεί στην πρώτη συνεδρίαση ο κ.αρχηγός του Λιμενικού Σώματος.

(Διαλογικές συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα μας δώσετε το σημείωμα, θα μας το διανεμίει ο κ.Γραμματέας και θα το συζητήσουμε. Αν χρειαστεί κάτι θα σας ρωτάμε τηλεφωνικώς, μπορούμε. Κάποιος από τα μέλη που θέλει να ρωτήσει κάτι;

γύρω από τα σημερινά θέματα οπωσδήποτε, γιατί έχουμε πάρα πολλά να πούμε στις επόμενες συνεδριάσεις. Αλλά γύρω από τα σημερινά θέματα, έχει κανείς να πει τίποτα;

Ο κ. νομάρχης έχει το λόγο.

Π.ΡΗΓΑΣ: Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Πιστεύω ότι σωστά επιμένετε να δοθούν κάποιες διευκρινίσεις για το χαρακτήρα αυτής της ανεξάρτητης διοικητικής αρχής και για τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες τις οποίες θα έχει.

Βεβαίως, η εισήγηση με κάπως γενικό τρόπο προσδιορίζει αυτές τις αρμοδιότητες, χωρίς, όμως, να απαντάει στα εύλογα ερωτηματικά τα οποία έχουμε όλοι μας. Γιατί; Γιατί είναι μια αρχή η οποία έρχεται να ρυθμίσει ένα τοπίο, που είναι λίγο διαφορετικό από αυτό που ρυθμίζουν οι άλλες διοικητικές αρχές.

Δηλαδή η διοικητική αρχή στον τομέα της ενέργειας έχει να κάνει με τη ρύθμιση ενός τοπίου, το οποίο δημιουργείται μετά την απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας, που μέχρι σήμερα ελεγχόταν από το κράτος. Κάτι τέτοιο άμεσα δεν έχουμε στον τομέα της ακτοπλοΐας. Μπορεί να έχουμε κάποιες διατάξεις προστατευτικού χαρακτήρα, αλλά δεν έχουμε ενεργοποίηση - δραστηριοποίηση του κράτους στον τομέα της ακτοπλοΐας.

Μερικές, λοιπόν, από τις αρμοδιότητες, τις οποίες φαίνεται ότι θα ασκεί αυτή η Επιτροπή, τις ασκούν δημόσιες υπηρεσίες σήμερα. Δηλαδή το αν έφυγε σωστά στην ώρα του, επειδή ακούστηκε σαν παράδειγμα αρμοδιότητας, π.χ. αν είναι για την προστασία μόνο του ελεύθερου ανταγωνισμού, υπάρχει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία μπορεί να παρέμβει σε τέτοια ζητήματα.

Αν έχει να κάνει με την τήρηση της νομοθεσίας, όσον αφορά τη σύνθεση του πληρώματος. Εάν παραβιάζεται αυτός ο κανόνας, πιστεύω ότι υπάρχουν κάποιες αρχές του Υπουργείου Εργασίας ή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που μπορούν να παρέμβουν. Αν παραβιάζονται τα ωράρια ή η σωστή εκτέλεση των δρομολογίων. Υπάρχουν αντίστοιχες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που το κρίνουν.

Δεν μπαίνω αξιολογικά. Λέω, λοιπόν, ότι θα πρέπει και εγώ συμφωνώ ότι ίσως πρέπει να γίνει μια διοικητική αρχή, δεν πιστεύω, όμως, ότι εξαντλήσαμε το θέμα για το ποιες αρμοδιότητες πρέπει να έχει αυτή η Επιτροπή. Πρέπει να επιμείνουμε πολύ περισσότερο σε αυτό. Δηλαδή δεν πιστεύω ότι είμαστε ικανοποιημένοι από το βάθος και το εύρος με το οποίο προσεγγίστηκε ο χαρακτήρας, η μορφή, αλλά κυρίως οι αρμοδιότητες αυτής της Επιτροπής.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Τζουγανάτος έχει το λόγο.

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εμάς η σκέψη μας ήταν να κάνουμε μία πρόταση, η οποία θα μπορούσε από την Επιτροπή να γίνει ή να μην γίνει αποδεκτή σαν εισήγηση. Επομένως θα ήταν πρόωρο να λαμβάναμε σαν δεδομένη τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής, ούτως ώστε να επεξεργαστούμε περαιτέρω αυτή την οργάνωση και τη λειτουργία της ανεξάρτητης διοικητικής αρχής.

Πάντως, όπως είπε σωστά προηγουμένως ο κ.Αντάπασης, αυτή η ανεξάρτητη διοικητική αρχή, αν υποθέσουμε ότι αυτή δεχόμαστε σαν εποπτεύουσα αρχή της απελευθέρωσης, όπως και τις Αρχές των Τηλεπικοινωνιών ή της Ενέργειας, είναι ουσιαστικά μια προσωρινή λύση μέχρι να ολοκληρωθεί η απελευθέρωση.

Μετά η φυσική θέση, μάλιστα για την αποφυγή οποιονδήποτε επικαλύψεων και συγκρούσεων, θα ήταν, αλλά δεν ξέρω, βέβαια, αυτό τότε και αν θα μπορέσει να επιτευχθεί, να ανήκει στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, όπου θα υπάρχει μία διεύθυνση, η οποία θα ασχολείται με τις τηλεπικοινωνίες, μία με την ακτοπλοΐα, μία με την ενέργεια, σαν ειδικές διευθύνσεις εκεί.

Αλλά προσωρινά, μέχρι να ολοκληρωθεί η απελευθέρωση, επειδή ακριβώς είναι πολύ εξειδικευμένος ο χαρακτήρας των προβλημάτων και δύσκολα μια γενικής φύσεως αρχή θα μπορούσε να ασχοληθεί και να τα αντιμετωπίσει και αυτό ήταν η σκέψη η πρώτη, ότι μια ανεξάρτητη διοικητική αρχή, στο μοντέλο αυτών που προανέφερα, θα μπορούσε με σύνθεση, την οποία θα αποφασίσει η Επιτροπή η δική μας, η οποία θα είναι μικτή ή έτσι ή αλλιώς, δεν έχει σημασία, να ασχοληθεί, μέχρι να φτάσουμε στην ολοκλήρωση της απελευθέρωσης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε. Ο κύριος καθηγητής έχει τον λόγο.

Α.ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ: Να αποσαφηνίσω πρώτον ότι δεν είπα ή μάλλον δεν έγινε ίσως από υπαιτιότητα μου, αντιληπτός ότι είπα ότι οι περιπτώσεις του αθέμιτου ανταγωνισμού θα είναι αντικείμενο αρμοδιότητας αυτής της ανεξάρτητης αρχής.

Είπα ότι υπάρχει ένα ζήτημα που πρέπει να αποσαφηνιστεί και ότι μάλλον πρέπει να μείνει η κατάσταση όπως έχει και να αφευθεί στα δικαστήρια και να μην αποτελέσει αντικείμενα αυτής της αρχής.

Επομένως η αρχή αυτή κύριο έργο θα έχει. Ούτε να ελέγξει την σύνθεση του πληρώματος, ούτε αν το πλοίο είναι αξιόπλοον ή όχι, αυτά είναι άσχετα με την αρχή αυτή.

Αυτή η αρχή σκοπό θα έχει να εμπεδώσει με μια αμεροληψία την οποία αμεροληψία θα κατοχυρώνει ακριβώς η ανεξαρτησία της ή τουλάχιστον θα δημιουργεί στους τρίτους την εντύπωση ότι είναι αμερόληπτη ακριβώς επειδή δεν είναι άμεσα εξαρτημένη από την κυβερνητική και γενικότερα την εκτελεστική εξουσία.

Θα δημιουργηθεί λοιπόν η εντύπωση ότι είναι αμερόληπτη και θα προσπαθεί να εμπεδώσει αυτό το σύστημα που εμείς θα προτείνουμε και ένα σχέδιο νόμου, ένας νόμος θα υλοποιηθεί.

Και θέματα μάλιστα όπως είπε και ο κ.Τζουγανάτος, που θα άπτονται της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αν υπάρχει μια κατάργηση δεσπόζουσας θέσης ή μια συγχώνευση μεταξύ εταιρειών. Αν αυτή η συγχώνευση που γίνεται μεταξύ εταιρειών παραβιάζει τον νόμο 703, αυτό μπορεί η Επιτροπή αυτή να το παραπέμψει στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Δεν έχει ως αντικείμενο δηλαδή θέματα που ήδη είναι αρμοδιότητες κατά βάση των λιμενικών αρχών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για το ίδιο θέμα κ.Αρχηγέ;

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Κύριε Πρόεδρε άκουσα με πολύ προσοχή τα λεγόμενα γύρω από την Διοικητική Επιτροπή, χωρίς όμως να παρεξηγηθώ, γιατί είμαι νομικός εγώ και πάντα κολλάω στον νόμο.

Όταν θα πάρουμε τον κανονισμό και τον μελετήσουμε προσεκτικά, επειδή τον είχαμε δουλέψει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διαπιστώνονται ορισμένα πράγματα. Δηλαδή εάν θα δείτε τόσο την φιλοσοφία του άρθρου 2, όσο την φιλοσοφία του άρθρου 3, αλλά περισσότερο του άρθρου 4, εκεί το κράτος είναι εκείνο που θα είναι υπεύθυνο και θα υπογράψει συμβάσεις.

Το κράτος είναι εκείνο που θα μεσολαβήσει το να μην υπάρξει σοβαρή διαταραχή της αγοράς των μεταφορών. Διερωτάτο το λοιπόν εάν η Επιτροπή αυτή, ο φορέας αυτός είναι ανεξέλεγκτος όπως λέμε, που συμφωνώ από μια άποψη, μια φιλοσοφία εξυπηρετεί, όμως από την άλλη πλευρά, όταν η κυβέρνηση όποια κυβέρνηση και αν είναι, είναι εκείνη υπεύθυνη η οποία θα υπογράφει τις συμβάσεις, το κράτος, διότι το κράτος θα είναι όποια κυβέρνηση.

Από εκεί και πέρα ποιός κατοχυρώνει αυτή την κυβέρνηση, αυτό το κράτος όταν αυτή η ανεξέλεγκτη αρχή με τον τρόπο της, κάνει προτάσεις τέτοιες που ενδεχόμενα μεν να είναι λογικές, αλλά να δημιουργούν κάποια προβλήματα στο κράτος, όσον αφορά την σοβαρή διαταραχή της στρατηγικής αγοράς και μεταφορών, είναι ένα θέμα πολύ λεπτό, θέλει πολύ φιλοσοφία, θέλει πολύ σημασία να δώσει κανείς και να μην μιλάμε έτσι γενικότερα.

Αρα εάν ήθελε εν πάση περιπτώσει η πλειοψηφία οδηγηθεί προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να προσδιοριστούν πολύ συγκεκριμένα δεδομένα ποιά η σχέση των αποφάσεων της σε σχέση με την υλοποίηση από το κράτος; Ποιά θα είναι τα δεδομένα σε περίπτωση που η Επιτροπή αυτή ή πάμε στην βουλή; Μα αυτό είναι δεδομένο ότι θα πάει κάπου να απολογηθεί.

Όταν όμως προκαλέσει καταστάσεις που θα οδηγούν την όποια κυβέρνηση σε μια αναστάτωση, σε μια κατάσταση που ενδεχόμενα τότε θα είναι δύσκολα να τις διορθώσει τι κάνουμε; Είναι δεδομένα που πρέπει να προσεχθούν, διότι συμφωνώ μπορώ να πω ότι η ενδεχόμενη αρμόδια διεύθυνση του Υπουργείου μπορεί να χρειαστεί μια πλαισίωση κάποιων ανθρώπων ή ενδεχόμενα μέσα στο Υπουργείο να υπάρξει μια πλαισίωση τεχνοκρατική ή περισσότερο εξειδικευμένη και σε άλλους τομείς, είτε

ενώσεων, είτε ναυτεργατικό, αλλά αυτό μπορεί να γίνει με μια ευρύτερη γκάμα, αλλά όχι όμως να γίνεται μια ανεξάρτητη υπηρεσία η οποία θα αποφαίνεται κάτι, θα είναι υποχρεωμένος ο όποιος Υπουργός είναι εφ' όσον αυτή θα είναι ανεξέλεγκτη και χωρίς κανένα δεδομένο να δέχεται την άποψη της.

Από εκεί και πέρα θα υπάρχει Δευτεροβάθμια Επιτροπή η οποία θα μπορούσε να ελέγξει αυτό το αποτέλεσμα, διότι δεν μπορεί να υπάρξει Επιτροπή έτσι ανεξέλεγκτη και χωρίς δευτεροβάθμιο έλεγχο. Εδώ θα δείτε και στις προμήθειες υπάρχει πρωτοβάθμια, υπάρχει δευτεροβάθμια, υπάρχει το Ελεγκτικό Συνέδριο, υπάρχει το Συμβούλιο Επικρατείας. Τι θα είναι; Οι προφέσορες τεχνοκράτες οι οποίοι όλοι τα ξέρουν και ήρθαν ως επί μηχανής όταν είναι άνθρωποι 30 και 40 χρόνια εδώ που δουλεύουν αυτά τα θέματα να αναλάβουν να επιλύσουν το πρόβλημα.

Είναι θέματα που χρειάζονται μεγάλη προσοχή και φιλοσοφία για μην πέσουμε σε λάθη. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε και εμείς.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Μια μικρή διευκρίνιση. Είπα και στην αρχή ότι η επιλογή εάν τα θέματα αυτά θα τα αναλάβει το Υπουργείο όπως τα έχει σήμερα ή μια ανεξάρτητη διοικητική αρχή, είναι πολιτική οπωσδήποτε, αλλά εν πάση περιπτώσει δεν είναι ορθό αυτό το οποίο ελέγχθη τώρα ότι η αρχή αυτή θα είναι ανέλεγκτος, όχι δεν είναι.

Υπόκειται στον έλεγχο των δικαστηρίων, ούτως ή άλλως και προφανώς στον νόμο αν γίνει αύριο μια ανεξάρτητη διοικητική αρχή θα πρέπει να προβλεφθεί ότι κατά των αποφάσεων της Επιτροπής αυτής θα μπορεί να προσφέρει και ο Υπουργός στο δικαστήριο, όχι μόνο ένας πολίτης, ο οποίος θα θίγεται.

Επομένως δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι είναι ανέλεγκτος, ούτε καμία από τις υπάρχουσες σήμερα ανεξάρτητες διοικητικές αρχές είναι ανέλεγκτες δηλαδή δεν ξεφεύγουν από τον έλεγχο του δικαστηρίου, αυτό δεν μπορεί να γίνει θα ήταν αντισυνταγματικό.

Η κυβέρνηση θα την υπογράφει οπωσδήποτε, εκτός αν ο νόμος θελήσει να δώσει αυτή την εξουσία και στην αρχή αυτή

Αλλά σας λέω ότι δεν είναι ανέλεγκτος μην το φοβάστε δηλαδή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ θα επιθυμούσα να γίνει αυτή η συζήτηση άλλη φορά, παρελθόν βέβαια γιατί νομίζω πως η τάση είναι υπέρ των Επιτροπών, γιατί είναι αυτές που διασφαλίζουν την κοινωνική και την οικονομική ζωή του τόπου και την ανάπτυξη των κοινωνιών.

Οπωσδήποτε το θέμα θα το βάλουμε και εδώ σε ψηφοφορία, για να δούμε αν θα πρέπει ή δεν πρέπει να υιοθετήσουμε αυτού του τύπου τον φορέα να δεχθούμε ή να προτείνουμε στον Υπουργό.

Όσον αφορά για τις λεπτομέρειες που είπε ο κ. Νομάρχης, εγώ τις ήθελα για να ενημερωθούμε και μπορεί να ξανάρθουμε πάλι στο θέμα να το συζητήσουμε, αλλά τις λεπτομέρειες θα τις κανονίσει το νομοθέτημα, εμείς πλαίσιο καθορίζουμε.

Ο κ. Σ. Αλεξανδράτος έχει τον λόγο.

Σ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Θα ήθελα στον κ. Τζουγανάτο να κάνω την εξής ερώτηση. Δεν έχω καταλάβει τη δεύτερη παράγραφο, αν θέλατε λίγο πιο πρακτικά να μας πείτε πως βλέπετε να λειτουργεί, γιατί είναι και η ουσία της εισηγήσεως νομίζω. Ευχαριστώ.

Δ. ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Εγώ όπως το είχα αντιληφθεί είναι ακριβώς το ότι εάν έχουμε μια απελευθέρωση με την κυριολεκτική του όρου έννοια σημαίνει ότι ο οποιοσδήποτε βάζει ένα πλοίο οποτεδήποτε και οπουδήποτε.

Αυτό εκ των πραγμάτων δεν μπορεί να γίνει, διότι οι λιμένες έχουν ορισμένη χωρητικότητα, υπάρχουν και θέματα ασφάλειας κλπ.

Επομένως για να μην δημιουργείται η τάση επί περισσότερων ενδιαφερομένων να εξυπηρετείται αυτός ο οποίος έχει την ελληνική σημαία ή ο εγχώριος έναντι άλλου κοινοτικού κλπ, θα πρέπει να υπόκειται αυτή η διαδικασία σε μια εποπτεία.

Στο μέτρο του δυνατού θα εξυπηρετούνται όλοι, αν όμως δεν υπάρχει δυνατότητα να εξυπηρετούνται όλοι, πρέπει κάποιος να

διασφαλίζει το ότι δεν εξυπηρετούνται κατά προτίμηση κάποιοι έναντι άλλων.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Θα ήθελα το εξής να ρωτήσω. Αν έχουν δυο εταιρείες δυο όμοια αδελφά βαπόρια, μήκους, πλάτους, ταχύτητας, accommodation. Ποιός θα προτιμηθεί;

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Όχι κατάλαβα. Είπατε ότι δεν μπορεί να είναι ανεξέλεγκτα. Εγώ κάνω την ερώτηση το σέβομαι αυτή την ανησυχία σας, η οποία είναι και σωστή και λογική.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Αλλά ποιός θα αποκλειστεί και ποιός θα προτιμηθεί δεν μου είπατε; Έχουμε δυο αδελφά βαπόρια.

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Αυτό δεν είναι θέμα Επιτροπής, είναι θέμα του πως θα ρυθμίσει κανείς και το κανονιστικό πλαίσιο για να έρθει η Επιτροπή να εφαρμόσει αυτό το κανονιστικό πλαίσιο.

Δεν είναι θέμα δηλαδή φορέα, εδώ πέρα αυτό που συζητάμε, εάν θα υπάρξει και κάποιος φορέας ο οποίος θα εποπτεύει την τήρηση του νόμου.

Στο πλαίσιο της απελευθέρωσης θα ρυθμιστούν αυτά τα πράγματα νομίζω ότι είναι θέμα νομοθετικού και όχι θέμα αποφασιστικό.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Είναι σωστό αυτό που λέτε, αλλά γράφετε το εξής, δεδομένου όμως ότι η υπάρχουσα υποδομή, αναφέρεστε στην λιμενική υποδομή προφανώς έτσι; Δεν παρέχει αυτή την ευχέρεια, η απελευθέρωση συνδέεται άμεσα με την ανάγκη διασφάλισης, της εύρυθμης λειτουργίας των θαλασσίων συγκοινωνιών.

Και εγώ σας ερωτώ πάλι. Οτι επί ίσοις όροις για ένα ίδιο πλοίο, ποιός θα προτιμηθεί και ποιός όχι;

Δ.ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ: Θα έλεγα, ότι εάν έχουμε μία θέση και δύο ενδιαφερόμενους, θα ίσχυε π.χ. η αρχή της χρονικής προτεραιότητας, αυτό που πρώτος εξέφρασε το ενδιαφέρον του γι' αυτή θέση του. Δεν μπορώ αυτή τη στιγμή να σας πω.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Κοιτάξτε, αυτό το υπαινίχθη ο κ.Τζουγανάτος, θα υπάρξει ένα κανονιστικό πλαίσιο ακριβώς επειδή υπάρχουν αυτοί οι

παράμετροι, το είπε και ο κ.Ψαραύτης, δημιουργούν αυτά τα προβλήματα αντικειμενικής στενότητας αν θέλετε.

Αυτό το Κανονιστικό Πλαίσιο δεν είναι καινούργιο. Ας πούμε, υπάρχει διάταξη στον Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, δεν ξέρω αν κάνω λάθος κ.Αρχηγέ, η οποία προβλέπει τον αριθμό των ρυμουλκών που θα υπηρετούν στο Λιμένα.

Γιατί οδηγήθηκε ο νομοθέτης να καθιερώσει ένα αριθμό λιμένιων ρυμουλκών; Για πολλούς λόγους. Πρώτα - πρώτα γιατί δεν μπορεί να έχει θέση για ανεξέλεγκτο αριθμό ρυμουλκών ή και για λόγους βιωσιμότητας των επιχειρήσεων αυτών.

Μπορεί να έρθει ο Νομοθέτης και να πει, ότι στις τάδε γραμμές θα έχω πέντε θέσεις. Το ποιός θα τις πάρει, είναι ένα άλλο θέμα.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Οχι, εγώ, αυτό μ' απασχολεί εμένα σαν Επιτροπή. Δηλαδή είναι όποιος προλάβει να έρθει πρώτος, αν έχει μία καθυστέρηση συγκοινωνιακή ...

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Δεν ανέφερα τέτοιο πράγμα εγώ.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Οχι, μα έτσι είναι. Πώς θα γίνει η επιλογή, αυτό ρωτώ. Υπάρχουν τακτές ημερομηνίες που θα πρέπει οι ενδιαφερόμενοι προφανώς να υποβάλλουν τις αιτήσεις και το πρόγραμμά τους και θα θέλουν δύο όμοια βαπόρια, δυναμικότητας, αδελφά βαπόρια το επαναλαμβάνω, ποιός θα προτιμηθεί;

Θα φεύγει από το λιμάνι το ένα βαπόρι να μπαίνει το άλλο; Διότι ο κ.Ψαραύτης δεν μπορεί να κάνει σαν Γενικός Διευθυντής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς λέει, ότι υπάρχει προβλήματα που μπορεί να κάνει accommodation δύο βαπόρια των 230 μέτρων και ένας άλλος θέλει να βάλει και ένα τρίτο βαπόρι, τι θα πρέπει τα βαπόρια αυτά να μετακινούνται, να βγαίνουν έξω;

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Ο κανόνας είναι και από εκεί ξεκινάμε, ότι καταργούμε, αυτό που λέμε, το σύστημα σκοπιμότητας και το αντικαθιστούμε με ένα σύστημα νομιμότητας. Αυτοί οι οποίοι θα ανταποκρίνονται στους όρους που θα θέσουμε κι εκεί είναι το θέμα, ποιός θα είναι αυτοί οι όροι, και εκεί είναι για μας η πιο μεγάλη δυσκολία, αυτοί που θα ανταποκρίνονται σ'

αυτούς τους όρους κατά κανόνα θα έχουν θέση, θα συμμετέχουν στην οικία αγορά.

Μπορεί να υπάρξουν ορισμένες περιπτώσεις που άλλες αντικειμενικές δυσκολίες, αλλά αντικειμενικές να δημιουργήσουν εξαιρέσεις. Ομιλούμε για εξαιρέσεις στις δευτερεύουσες γραμμές που μπορεί να είναι και επιδοτούμενες. Αυτό όμως το θέμα δεν το έχουμε κ.Πρόεδρε ακόμη έτσι κάπως συγκεκριμενοποιήσει.

Επί της αρχής συμφωνούμε όλοι, ότι φεύγουμε από το σύστημα σκοπιμότητας και πάμε σε ένα σύστημα νομιμότητας, όποιοι εκπληρώνουν αυτούς τους όρους, όπως ένας πρόκειται να συστήσει μια εταιρεία ανώνυμη, εκπληρώνεις αυτούς τους όρους, τη συνιστάς. Απ' αυτό δεν αποκλείεται να υπάρχουν εξαιρέσεις τις οποίες πρέπει να δούμε κι αυτές υπαινίχθη ο κ.Τζουγανάτος νομίζω. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Γκουλούσης παρακαλώ.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Θα μου επιτρέψετε να παρατηρήσω, ότι αυτό το θέμα που τέθηκε, είναι καθαρά τεχνικό, δηλαδή τι θα κάνουμε εάν σε ένα λιμάνι όπως λέτε, έχουμε μία προβλήτα η οποία χωράει πλοίο 230, ξέρω εγώ κλπ.

Δεν νομίζω, ότι είναι τώρα ρόλος της Επιτροπής εδώ να μπει σε τέτοιες τεχνικές λεπτομέρειες. Θα υπάρχει ένα κανών, ο κανών είναι ότι δεν θα γίνεται διάκριση. Λέτε, λοιπόν, ότι μια εταιρεία έχει δύο αδελφά πλοία όμοια. Μπορεί μια λύση ξέρω εγώ να είναι, ότι δεν θα κάνει δρομολόγιο κάθε μέρα, θα κάνει μέρα παρά μέρα ξέρω εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το θέμα δεν είναι άμα είναι μια εταιρεία, άμα είναι δύο εταιρείες είναι το πρόβλημα.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Ναι, θα βρεθεί μία λύση, είναι τεχνικό. Δεν νομίζω, ότι δεν μπορούμε να μπούμε τώρα εμείς σε τέτοιες λεπτομέρειες, για το θεσμικό πλαίσιο μιλάμε τώρα.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Δεν είναι τεχνικό, είναι καθαρά ουσιαστικό κ.Γκουλούση, λυπάμαι που διαφωνώ, αλλά είναι καθαρά ουσιαστικό, είναι η ουσία του προβλήματος που θα την αντιμετωπίσουμε άμεσα.

Δ.ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ: Ναι, αλλά είναι τεχνικό όμως, δεν είναι νομικό ασ πούμε. Θα μπουν και οι δύο, θα βρούμε έναν τρόπο. Σας λέω θα μπαίνει η μία την μια μέρα ή άλλη την άλλη, λέω, ξέρω εγώ, δεν είμαι κι εγώ λιμενικός.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κα Ξενογιαννακοπούλου.

Μ.ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ναι, κ.Πρόεδρε ευχαριστώ. Όπως από την κουβέντα αντιλαμβάνομαι και από την εισήγηση τη λειτουργία ενός τέτοιου φορέα, που προσωπικά κλείνω στο να πω, ότι το θεωρώ χρήσιμο.

Πιστεύω, ότι για να μην έχουμε παρανοήσεις ή ανησυχίες, γιατί συμμερίζομαι και τα θέματα που έθεσε ο κ.Αρχηγός που μέσα από την εμπειρία του εκδηλώνει αυτές τις παρατηρήσεις, πιστεύω ότι ο κύριος ρόλος αυτής της Επιτροπής θα είναι, θα υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο θα καθορίζει πως θα κινούνται, πώς θα λειτουργούν οι εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες. Θα υπάρχει ένα σύνολο κανόνων.

Βλέπω ότι αυτή η Επιτροπή, αυτός ο φορέας ο ρυθμιστικός, αυτή η Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή θα έχει ως ευθύνη να ελέγχει κατά πόσο αυτοί οι κανόνες τηρούνται και εφαρμόζονται σωστά, ούτως ώστε να λειτουργεί ομαλά η αγορά και ταυτόχρονα να κατοχυρώνεται και το δημόσιο συμφέρον.

Και πολύ σωστά, όπως τέθηκε και από τον κ.Τζουγανάτο σε περιπτώσεις που είναι θέματα καθαρά ανταγωνισμού, μπορεί να παραπέμπονται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Δηλαδή πιστεύω ότι θα λυθεί η παρανόηση γύρω από το τραπέζι αν πούμε, ότι αυτή η Επιτροπή δεν θα έχει την ευθύνη της καθημερινής εφαρμογής αυτού του πλαισίου. Θα έχει την ευθύνη του ελέγχου, ότι οι κρατικές υπηρεσίες ή οι όποιες άλλες υπηρεσίες θα έχουν την ευθύνη να λειτουργούν και να εφαρμόζουν αυτό το πλαίσιο, ότι θα λειτουργεί, θα εφαρμόζει ένα σύστημα κανόνων.

Από εκεί και πέρα δηλαδή εάν η ώρα του απόπλου είναι στην ώρα του, η ασφάλεια του πλοίου, όλα αυτά φαντάζομαι η Επιτροπή αυτή θα έχει να τα χειριστεί στην περίπτωση που κάποιος θεωρεί, ότι υπάρχει κάποια παραβίαση του ανταγωνισμού ή της αγοράς.

Τώρα για το θέμα που είπε ο κ.Αλεξανδράτος ήταν ένα θέμα που μας απασχόλησε και την προηγούμενη φορά ιδιαίτερα πολύ και κάθε φορά στη συζήτηση καταλήγουμε εκεί. Και φαίνεται, ότι οι λιμενικές υποδομές και οι δυνατότητες που θα έχουν αναδεικνύονται σε κύριο θέμα της ομαλής λειτουργίας της αγοράς.

Συνεπώς αυτό που πιστεύω είναι, ότι θα πρέπει να υπάρχει κάποιος κανόνας και εκεί που να εξασφαλίζει ενιαία και διαφανή κριτήρια λειτουργίας των λιμένων και πώς θα υπάρχει η προτίμηση του ενός επιχειρηματία από τον άλλον και η Επιτροπή εδώ έρχεται όχι ότι αυτή θα καθορίζει ποια θέση στο λιμάνι θα έχει, αυτό είναι θέμα του κάθε Οργανισμού του Λιμανιού, αλλά ότι δεν θα γίνεται παραβίαση από κάποιο λιμάνι ή από κάποια αρχή του λιμανιού. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Σφηνιάς έχει το λόγο.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε. Από το διάλογο που γίνεται αντιλαμβάνομαι ότι ίσως προχωράμε στη λειτουργία θεσμικών οργάνων προτού καταγράψουμε τις βασικές γραμμές λειτουργίας της ακτοπλοΐας μας που είναι τεχνικό θέμα και ουσιαστικό βέβαια, δηλαδή πώς ο επενδυτής, με ποιές προϋποθέσεις θα επενδύει και θα δρομολογεί πλοία στην Ακτοπλοΐα, εάν θα υπάρχουν κίνητρα για να τον προσελκύουμε, γιατί υπάρχει και μια διάχυτος εντύπωση ότι είναι δεδομένο ότι θα έχουμε πλοία.

Επειδή η Επιτροπή έχει τεράστια ευθύνη έναντι του κοινωνικού συνόλου να σκεφτούμε μήπως δεν υπάρχει και τόση τάση να έρχονται πλοία ή να έρχονται πλοία τα οποία να είναι και κατάλληλα για να συνδέσουν Νησιά μας, τα οποία εν πάση περιπτώσει μπορεί μερικοί εξ ημών να μην τα ξέρουμε.

Νομίζω, ότι πιο ανώτατο όργανο θα είναι που θα ελέγχει όπως πολύ σωστά είπε η κα Ξενογιαννακοπούλου τις θεσμοθετηθείσες αποφάσεις, είναι δεδομένο ότι θα υπάρχει κάποιο, αλλά να υπάρχει ένα. Να μην χαθούμε σε δαιδαλώδεις επιτροπές, υποεπιτροπές, αρμοδιότητες συναρμοδίων Υπουργείων, αρμοδίων Υπουργείων, ιδιωτικών φορέων, δικαστικών φορέων και δεν ξέρω τι.

Κατ' αρχήν έχω αλλεργία να παραπέμπουν τα θέματα στο δικαστή, γιατί συνήθως έχουν την κρίση την υγιή μεν, αλλά δεν είναι σχετικοί με το αντικείμενο. Θα πρέπει η Επιτροπή, ο υπουργός να αποφασίζει, να έχει τέτοια σύνθεση που να έχει ειδικευση.

Και ιδιαίτερα για την ακτοπλοΐα μας και συμφωνώ απόλυτα με τον κ.Ρήγα, θα πρέπει να γνωρίζουμε σε βάθος και να είναι παρόντες οι χρήστες. Οι χρήστες καλύτερο εκπρόσωπο από το χώρο τους δεν μπορούν να διαλέξουν. Και να είναι και η πολιτεία η οποία εν πάση περιπτώσει ρυθμίζει την υγεία αυτών των σχέσεων.

Φεύγω απ' αυτό, γιατί νομίζω ότι είναι ένα θέμα που δεν είναι τόσο μείζον αυτή τη στιγμή, θα το αντιμετωπίσουμε στην πρόοδο, το μείζον αυτή τη στιγμή είναι, που οδηγείται η Επιτροπή, αν τα συμπεράσματα φτάνουν σε κάποιο φιλτράρισμα πάνω στο οποίο η Επιτροπή μας θα κρίνει και θα αποφασίσει.

Και εν πάση περιπτώσει να δούμε εάν, ήδη έχει διαμορφωθεί κάποια τάση. Εγώ θα μπορούσα να πω και ζητώ συγνώμη, διότι ανειλημμένες υποχρεώσεις, αλλά νομίζω ότι επάξια ο κ.Λεφάκης εκπροσώπησε την Ένωσή μας στην απουσία μου, η τάση είναι ότι αυτή η απελευθέρωση έτσι όπως έχει τιτλοφορηθεί δεν μπορεί να είναι ανεξέλεγκτος, θα πρέπει να έχει ένα πλαίσιο λειτουργίας, χρονικής δράσης, κανόνων, υποχρεώσεων, διάρκειας και εξυπηρέτησης του συνόλου του ελλαδικού χώρου.

Ολες αυτές οι ανάγκες θα βγάλουν υποχρεώσεις αυτών που θα βάζουν μέσα πλοία για να εξυπηρετούν αυτές τις ανάγκες. Ταυτόχρονα θέτω, επειδή είμαι απ' αυτή την πλευρά, ότι αυτές οι υποχρεώσεις θα πρέπει να έχουν κάποια ανταπόδοση. Δεν μπορεί να είναι υποχρεώσεις για να μπεις, διότι ουδείς θα με δένει.

Αν δεν μ' αρέσει, θα βγαίνω; Αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο νομίζω, ότι όλοι το γνωρίζουν και φαντάζομαι να είναι και σεβαστό. Αρα αφού θα πρέπει να τον κρατάμε για να μην τον χάσουμε και εκεί θα έχουν καίρια θέση οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αυτό οδηγεί -δεν ξέρω άλλη λέξη να πω- σε κάποια μορφή συμβάσεων, δεν ξέρω, συμφωνιών, κάτι θα πρέπει να υπάρχει.

Όταν θα φτάσουμε, εκεί μπαίνουμε στο ερώτημα που απασχολεί τον κ.Αλεξανδράτο και που το σέβομαι απόλυτα, αλλά δεν ήταν νομίζω με την άδειά του του διαλόγου που δημιουργήθηκε, ότι θα πρέπει να δούμε όλα αυτά που θα δημιουργηθούν με ποιες υποδομές γίνονται.

Γιατί μην παραπλανηθούμε στο πώς θα ελευθερώσουμε την ακτοπλοία λες και υπάρχει κάτι το άσχημο, που μπορεί να υπάρχει, αλλά εν πάση περιπτώσει δεν είναι φαντάζομαι στην έκταση που ίσως αντιλαμβάνονται οι μη έχοντες γνώση του χώρου. Αλλά να δούμε κι αυτή η απελευθέρωση πώς θα λειτουργήσει και πώς προετοιμάζεται η πολιτεία, η οποία δεν είναι μόνο εδώ για να κρίνει, είναι και γιατί έχει και υποχρεώσεις και πρώτιστον, μέγιστον είναι το θέμα της λιμενικής υποδομής.

Διότι όταν αυτή τη στιγμή έχουμε ένα δείγμα τάσεως των ακτοπλόων, των κάποιων ακτοπλόων, του κλάδου να επενδύει σε νέα τεχνολογία και μην σας κουράζω τώρα τις συνθήκες μέσα από τις οποίες η νέα τεχνολογία κινείται και που η τάση αυτή ενισχύεται, θα δείτε και άλλες εξελίξεις, χωρίς να χρειαστεί η απελευθέρωση, υπάρχει η δημιουργικότητα του Έλληνα εφοπλιστή να τολμά.

Σ' αυτές τις πρωτοβουλίες δεν θα πρέπει να θέσουμε προ των ευθυνών της με την καλή έννοια το λέω την πολιτεία; Γιατί όταν αυτή τη στιγμή, εγώ θυμάμαι αρχηγέ αν μου επιτρέπεις να κάνω χρήση αυτού, σε μια παρουσία σου στη Μύκονο μερικές μέρες τώρα το καλοκαίρι και άλλαξε το σύστημα να μπαίνουν τα πλοία στη Μύκονο, που έμπαιναν όλα μαζί και ένας Άγιος Νικόλας μας βοηθούσε όλα αυτά να μην γίνουν μια κονσέρβα και έμπαινε ένα - ένα, το οποίο είχε μια ασφάλεια για τον επιβαίνοντα.

Ταυτόχρονα όμως είχε ένα τεράστιο τίμημα για τα πλοία τα οποία έφταναν. Και φαντάζεστε πόσο οξύμωρο είναι να λέμε, φέραμε πλοία των 40 μιλίων, κάνουμε δύο ή τρεις ώρες από τον Πειραιά ή τη Ραφήνα Μύκονο ή Σύρο ή ένα άλλο Κυκλαδίτικο Νησί και να θέλουμε μισή ώρα απέξω να περιμένουμε για να βρούμε ντόκο να πέσουμε.

Όλα αυτά νομίζω, ότι είναι τα μέγιστα. Τις Επιτροπές που θα μας ελέγχουν ή θα καθορίζουν ή θα αξιολογούν, σεβαστές, οπωσδήποτε

χρειάζεται, δεν μπορεί ο επιχειρηματίας να έχει την κοινωνική ευαισθησία που έχει ο εκπρόσωπος της πολιτείας ο θεσμοθετημένος, αλλά δεν παύει όμως για να έχουμε καλό αποτέλεσμα να δούμε το θέμα στη βάση του.

Και βέβαια θα μου πείτε, η Επιτροπή θα χτίσει λιμάνια και θα ανοίξει δρόμους κλπ.; Όχι, αλλά νομίζω ότι η Επιτροπή είναι για να εισηγηθεί στον υπουργό συμπεράσματα τα οποία τείνουν προς την βελτίωση των θαλασσίων συγκοινωνιών.

Δεν θα θέλαμε φαντάζομαι κανείς από εμάς να βλέπουμε ένα πλοίο άριστο, νέον, τεχνολογίας όπως η έφεση σε παγκόσμιας τεχνικής δημιουργεί και να πηγαίνει σε ένα λιμάνι και να μην μπορεί να λειτουργήσει, διότι δεν έχουμε ένα πολύ υποδεέστερο σε δαπάνη έργο, όπως αυτή τη στιγμή το καλοκαίρι γίναμε διάσημοι με τη Σαντορίνη, ε δεν πάει καράβι στη Σαντορίνη τι να κάνουμε.

Πρέπει να βρει η πολιτεία μια λύση, είναι δυνατόν τη Σαντορίνη να την έχουμε αποκλεισμένη, φτάνουν τα ταχύπλοα μέχρι την Ιω και δεν μπορούν να φτάσουν στη Σαντορίνη. Λέω ένα παράδειγμα για το οποίο δεν υπάρχει ευθύνη της πολιτικής ηγεσίας, αλλά υπάρχει ευθύνη της πολιτικής ηγεσίας να ευαισθητοποιήσει όποιους νομίζει, όποιος μπορεί, να πάρουν πρωτοβουλίες.

Δηλαδή εγώ ως άνθρωπος της θάλασσας θα πω, ότι ακούω τεράστια έργα, Εγνατία οδό, αεροπλάνα, δρόμους, γίνεται ω χαμός στην πατρίδα μας σε επενδύσεις. Ε, δεν είδα κάτι τέτοιο στα Νησιά μας. Με συγχωρείτε για την θέρμη του λόγου μου, αλλά εγώ δεν είδα ούτε Εγνατία Οδό στα λιμάνια μας, ούτε δρόμους εθνικούς, ούτε ΠΑΘΕ, δεν ξέρω και πως τους λένε, ούτε αεροπλάνο, ούτε τίποτα.

Εγώ ξέρω ότι για να κατεβώ στον Πειραιά θέλω δυο ώρες και εκεί που ήθελα πέντε ώρες να πάω στη Σύρο, πάω τώρα σε δυο ώρες. Αλλά το άθροισμα παραμένει το ίδιο, γιατί όταν πήγαινα σε τέσσερις ώρες στη Σύρο, κατέβαινα σε ένα τέταρτο στον Πειραιά.

Ή τώρα που λέμε για το λιμάνι του Λαυρίου, εγώ κάνω πάνω - κάτω τρεις φορές τη διαδρομή, μέχρι να βρω τους δρόμους θέλω ένα χρόνο. Θα γίνουν οι δρόμοι, βεβαίως, τότε; Γιατί ο επενδυτής πρώτα

βλέπει το δρόμο και μετά βάζει το καράβι. Είναι μια κατεύθυνση όμως προς την υγεία και εγώ είμαι αισιόδοξος για το Λαύριο. Δεν είμαι όμως αισιόδοξος για τα λιμάνια των Νησιών.

Εχετε δει φόρτωση σε λιμάνι Κυκλαδίτικο την εποχή της δουλειάς, 1 000 άτομα να έχουν διαφορετικά εισιτήρια για διαφορετικά πλοία με αυτοκίνητα, όλοι συναθροισμένοι στην ίδια ουρά. Το ξέρετε ότι πάρα πολλοί επιβάτες μπαίνουν σε διαφορετικά πλοία και σε διαφορετικό προορισμό. Τι να κάνει το Λιμενικό Σώμα, πού να προλάβει, αφού είναι όλα αλάνα;

Παρασύρθηκα ίσως κι εγώ, γιατί με καίει το θέμα. Ως προς δε την Επιτροπή, μια θαυμάσια Επιτροπή είναι η παρούσα, τους έχει όλους τους εκπροσώπους, δηλαδή τρομάζω στις Επιτροπές, δεν έχει καμία σχέση με την εισήγηση την οποία, ιδιαίτερα εκτιμώ τους εισηγητές, αλλά πρέπει και όπως ήδη το διατυπώσατε εσείς, αλλά με την έννοια ότι θα είστε οι κριτές που με υγεία θα κρίνετε που θα πάει το θέμα πιο πέρα.

Εγώ ως εφοπλιστής θα ήθελα να μην πηγαίνει πιο πέρα, να το λύνουμε στο τηλέφωνο. Γιατί είναι τέτοια η ταχύτητα πλέον που πρέπει να κινούμεθα στον εμπορικό τομέα και επειδή αύριο το πρωί μπορεί να έχουμε και ξένους ανταγωνιστάς, θα πρέπει εμείς οι Έλληνες να έχουμε ένα σχήμα δράσης, που όταν θα έρθει αυτή η ώρα που πρεσβεύω και το δηλώνω και απ' ότι άκουσα και από τους συναδέλφους μου, μόνο ενωμένοι δεν ήρθαν, είχαμε μια ποικιλία τοποθετήσεων, ευτυχώς ο Πρόεδρος σταμάτησε το διάλογο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευτυχώς κ.Σφηνιά που δεν το είχατε σχολιάσει μέχρι τώρα.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Αυτά, μην μονοπωλώ, απλώς καταθέτω την αγωνία μου, διότι αυτό που είπε ο κ.Ψαραύτης είναι γεγονός, το λιμάνι του Πειραιά είναι το πρώτο, ωραία. Φέρνουμε ένα καράβι, μια εταιρεία φέρνει ένα καράβι μεθαύριο, θα φέρει δύο, σας το λέω για να τρομάξετε περισσότερο, αλλά ευτυχώς για σας θα είναι ένα.

Γιατί το άλλο, θεωρώ ότι ο κ.Γκουλούσης απλώς με την καλή του πρόθεση το είπε, αλίμονο, αυτό το ότι τη μια μέρα θα πέφτει ο ένας, την άλλη θα πέφτει ο άλλος, πήγε στο διάολο η επιχείρηση αν μια μέρα κάθεται να περιμένει. Ζητώ συγνώμη, περιορίζομαι εδώ. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το καλοκαίρι θα πηγαίνει ο κ.Σφηνιάς και το χειμώνα ο άλλος. Να ξαναπάμε πίσω στα θέματα. Νομίζω, ότι πρέπει να συζητήσουμε κατ' αρχή αν δεχόμεθα αυτή την Αρχή σαν φορέα ή θα παραμείνουμε σ' αυτά που υπάρχουν ή θα αποδεχτούμε τις παλιότερες καταστάσεις.

ΑΝ.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: και στο σύστημα που υπάρχει, δεν αποφασίζει, έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα η Εκτελεστική Εξουσία, η Διοίκηση, αλλά έχει και μία Επιτροπή Γνωμοδοτική κοντά της, η οποία είναι αντιπροσωπευτική συμφερόντων του κλάδου και ειδικών. Ο νόμος λέει, θα υπάρχει και ένας ειδικός περί την Εμπορική Ναυτιλία και αναφέρομαι και στο Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού που κάνει μια γενικότερη πολιτική, που αφορά την νομοθετική υποδομή και γενικότερα την υποδομή της ναυτιλίας και στη Γνωμοδοτική Επιτροπή που αφορά τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας.

Δηλαδή βλέπουμε ότι και στο σύστημα αυτό που έχουμε, δεν είναι εντελώς μόνη της η Διοίκηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συμφωνώ και η απουσία των οργάνων ενδεχομένως δημιουργεί λόγους ακυρότητας κλπ. Όμως εδώ όπως τουλάχιστον το αντιλαμβανόμαστε μετά την εισήγησή σας η Επιτροπή αυτή, η Αρχή αυτή θα παρεμβαίνει κατ' εξαίρεση ή να ευχόμαστε να παρεμβαίνει όσο το δυνατόν λιγότερο για να μπορεί να αφιεται η πολιτεία να προσδιορίζει τις πολιτικές.

Κάτι άλλο που θα ήθελα να πω, είναι ότι η Επιτροπή δεν έχει υποχρέωση, αυτή η δική μας Επιτροπή να πάει σε λεπτομέρειες και να προσδιορίσει πράγματα τα οποία πρέπει να προσδιορίσει ο νόμος. Η δική μας Επιτροπή θα καθορίσει το πλαίσιο, θα υποδείξει το πλαίσιο, στη συνέχεια η εκτελεστική εξουσία ή ο υπουργός θα φτιάξει το νόμο, θα τον προετοιμάσει, θα τον περάσει από εκεί που πρέπει να τον περάσει και ενδεχομένως εκεί στο νόμο να χρειαστούν να πάνε σε λεπτομέρειες για να λύσουν ενδεχομένως και το πρόβλημα που ανέφερε και παρουσίασε προηγουμένως ο κ.Αλεξανδράτος

ΑΝ.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, και για να μην νομιστεί ότι έχουμε τίποτα με το Λιμενικό Σώμα, εγώ τουλάχιστον προσωπικώς αισθάνθηκα κ.Αρχηγέ κάποια αιχμή. Θα μπορούσε να γίνει, υπάρχουν πάρα πολλές

λύσεις, υπάρχουν λύσεις π.χ. όπου ορισμένοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος όταν θα είναι μέλη αυτής της Επιτροπής, θα αναστέλλονται οι υπηρεσίες τους οι αντίστοιχες στο Λιμενικό Σώμα, θα έχουν ασυμβίβαστο να ασκούν.

Ο κ.Τσουγανάτος που είναι συνάδελφος στη Νομική Σχολή δεν ασκεί πλέον τώρα που είναι Πρόεδρος της Επιτροπής καθήκοντα στη Νομική Σχολή, έχει πλήρες ασυμβίβαστο, ούτε δικηγορία, έχει πλήρες ασυμβίβαστο.

Κάτι τέτοιο μπορεί, ούτως ώστε εμείς είμαστε ανοιχτοί στο θέμα της σύνθεσης, δεν το καθορίσαμε, ούτε θέλαμε κάποιον να ρίξουμε ή να εξυπηρετήσουμε οποιονδήποτε καθηγητή. Εντάξει, προσωπικά εμένα αν μου έλεγαν να είμαι, θα έλεγα όχι, σας το δηλώνω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καλά κι αυτό που έγινε για τη συμμετοχή σας στην επιτροπή εγώ για να σας ευχαριστήσω προσπάθησα να σας πείσω για να δεχτείτε. Αλλά δεν είναι εκεί το θέμα, το θέμα είναι ότι η Επιτροπή, μην πάμε τώρα στις διαφορές μεταξύ Λιμενικών, τελείωσε. Ξέρουμε όλοι μας το ρόλο του Λιμενικού και την προσφορά του, φάνηκε στον κόσμο.

(Διαλογικές Συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγνώμη, έχει λήξει το θέμα αυτό, δεν συζητείται άλλο. Εδώ δεν παραξηγήθηκε ο κ.Πλοίαρχος όταν του είπαν, ότι δεν βρίσκουν ναυτικούς, σήμερα ήταν μια χαρά.

Εμείς θα πάρουμε τα πρακτικά, θα δούμε τις εισηγήσεις των κυρίων συναδέλφων, του κ.Σφηνιά που θα τις δούμε τις επόμενες 2-3 ημέρες, θα συζητήσουμε την Τρίτη, θα γίνει η προετοιμασία και θα μας δώσετε, θα διανείμετε την εισήγηση που έχει κάνει ο κ.Αρχηγός και τα λέμε την Τρίτη.

Ο κ.Σφηνιάς θέλει να προσθέσει κάτι.

Π.ΣΦΗΝΙΑΣ: Απλώς μια παράκληση που είναι παράκληση πράγματι, γιατί άκουσα ότι η πρώτη επόμενη συνεδρίαση θα είναι μετά μία εβδομάδα και μεθεπομένη μετά πάλι μια εβδομάδα. Μήπως θα μπορούσε η τελευταία λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων που θα είμαι στο εξωτερικό να έχει

μερικές μέρες παράταση, δηλαδή να ήταν αρχές Οκτωβρίου, πρώτες μέρες Οκτωβρίου, 3-4 μέρες ζητάω. Θα το πούμε στις 19.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγνώμη με την πολύ συζήτηση εγώ ξέχασα να παρακαλέσω τους κ.κ.: Κουλούση, Τζουγανάτο και Αντάπαση, αν σκεφτούν κάτι να μας το κάνουν λίγο πιο απλουστευμένο, πιο αναλυτικό για μας που δεν είμαστε μέσα στο θέμα του Διοικητικού Δικαίου, της Αρχής κλπ. και αν έχουν κάτι, ας το δώσουν στον κ.Γραμματέα για να μας το μοιράσει να είμαστε πιο ώριμοι για την επόμενη φορά. Να περιμένουμε κάτι;

Ευχαριστούμε πάρα πολύ.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΓΙΑ ΤΟ
ΘΕΣΜΙΚΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΚΩΣΤΑΣ
ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
ΠΡΑΚΤΙΚΑ
& ΟΡΓΑΝΩΣΗ
ΣΥΝΕΔΡΙΩΝ
ΣΟΛΩΝΟΥ 42, 11527 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 7674480 - ΦΑΞ 7647417

19 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2000

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΤΡΙΤΗ 19 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2000

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΠΑΡΟΝΤΕΣ:

- ΧΟΝΔΡΟΝΑΣΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
- ΒΟΛΤΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
- ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
- ΨΑΡΑΥΤΗΣ ΧΑΡ.
- ΚΟΥΤΡΟΥΛΟΣ Κ.
- ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΑΠ.
- ΜΠΑΣΔΑΝΗ ΕΛ.
- ΣΥΡΙΓΟΣ ΑΝΔ.
- ΡΗΓΑΣ ΠΑΝ.
- ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΛΙΖΑ
- ΓΚΟΥΛΟΥΣΗΣ ΔΗΜ.
- ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
- ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΑΠΟΝΤΕΣ:

- ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΡΗΣ
- ΤΖΟΥΓΑΝΑΤΟΣ ΔΗΜ.
- ΜΠΑΝΤΙΑΣ ΔΗΜ.
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΘΑΝ.
- ΣΦΗΝΙΑΣ ΠΑΝΤ.
- ΧΑΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κυρίες και κύριοι, καλημέρα σας. Νομίζω ότι μπορούμε να ξεκινήσουμε με την εισήγηση του κ.αρχηγού του Λιμενικού Σώματος. Εφόσον μείνει χρόνος, θα δούμε τι άλλο θα συζητήσουμε. Ευχαριστώ.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε. Ζητώ συγγνώμη για το μπαίνε - βγαίνε, αλλά είναι το θέμα αυτό της απεργίας.

Το θέμα που είχα αναλάβει να κάνω τις δικές μου γενικές επισημάνσεις ήταν η υλική αναγνώριση και όριο απομάκρυνσης των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων.

Θα αναφερθώ πρώτα στην ισχύουσα νομοθεσία, τις γενικές επισημάνσεις και μετά ειδικότερα θα κάνω αναφορά στο θέμα.

Στα πλαίσια της πολιτικής για ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου και κατ' επέκταση της αναβάθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών, καθιερώθηκαν όρια ηλικίας, τόσο όσον αφορά την αναγνώριση, όσο και την απομάκρυνση των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων.

Αυτά τα όρια ιστορικά -για να είστε ενήμεροι- καθιερώθηκαν όσον αφορά την απομάκρυνση, αλλά και την ανανέωση, μετά τη βύθιση του "ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ" αν ενθυμίστε. Και τέθηκε σαν ανώτατο όριο αναγνώρισης, για να δρομολογηθεί σε ακτοπλοϊκή γραμμή πλοίο, κατ' αρχήν τα 20 έτη.

Ηρθε, όμως, το προεδρικό διάταγμα στη συνέχεια 101/91, όπου έμμεσα και άμεσα ερμηνεύοντάς το αφήνει να εννοηθεί, ότι όσον αφορά την αναγνώριση παύει πλέον να υπάρχει συγκεκριμένο όριο, αλλά θέτει σαν προϋπόθεση το πλοίο το συγκεκριμένο που θα εκτελεί ακτοπλοϊκούς πλους ή διεθνείς πλους, να πληροί τους ισχύοντες εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας.

Από τη διερεύνηση του θέματος, όσον αφορά την αναγνώριση, αλλά και την έξοδο των πλοίων, διαπιστώνεται σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι δεν έχουν οριοθετήσει ηλικίες, τόσο εισόδου, όσο και εξόδου, στα πλοία που εκτελούν εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Από ότι διαπίστωσα από επαφές που είχα και με προξενικά λιμεναρχεία, ίσως ο λόγος -εκφράζω άποψη- είναι ότι δεν δραστηριοποιούνται στις συγκεκριμένες γραμμές τους πλοία μεγάλης ηλικίας.

Επίσης, στα ελληνικής σημαίας επιβατηγά πλοία, υπό την έννοια των κρουαζιεροπλοίων, πλοίων αναψυχής, διαπιστώνουμε ότι δεν υπάρχει όριο όσον αφορά την απομάκρυνσή τους. Δηλαδή ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να είναι και 35 και 40 ετών, αρκεί να πληροί τις προϋποθέσεις ασφαλείας ναυσιπλοΐας, με βάση τους εθνικούς και διεθνείς κανόνες.

Να κάνω τη δική μου εισήγηση όσον αφορά τώρα το θέμα του ορίου της αναγνώρισης. Με βάση τα ανωτέρω εκτεθέντα, είναι σαφές ότι το όριο ηλικίας εισόδου των επιβατηγών πλοίων δεν έχει πλέον περιορισμούς, τουλάχιστον μέχρι την ηλικία των 35 ετών, που είναι και το όριο εξόδου. Δηλαδή ένα πλοίο και 33 έτη να είναι, εφόσον πληροί τους ισχύοντες εσωτερικούς και διεθνείς κανονισμούς ναυσιπλοΐας και τα άλλα δεδομένα, μπορεί να γράφεται στα ελληνικά νηολόγια και να κάνει εσωτερικές γραμμές.

Βέβαια, εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι οι δαπάνες προσαρμογής στις απαιτήσεις των κανονισμών, γενικά το κόστος εκμετάλλευσης και απόσβεσης, θα είναι πολύ πιο σημαντικά υψηλό. Για το λόγο αυτό έχουμε διαπιστώσει ότι τα πλοία που έρχονται να νηολογηθούν στα ελληνικά νηολόγια, είναι και πάλι, παρ' ότι υπάρχει αυτή η απελευθεροποίηση όσον αφορά το όριο αναγνώρισης, πολύ μικρής ηλικίας πλοία, με εξαίρεση κάποια πλοία δευτερευουσών γραμμών, όπως υπήρξε η περίπτωση Αστακού - Λευκάδος, που εκεί το πλοίο ήταν 22

ετών. Τα υπόλοιπα, τα περισσότερα, είναι δεδομένο από τη διερεύνηση των νηολογίων, είναι πλοία νέας τεχνολογίας και κάποια από αυτά έστω μεταχειρισμένα μέχρι 10 - 15 ετών.

Τούτο φρονούμε ότι είναι ένα θέμα ίσως και οικονομικό της εταιρείας, διότι αντιλαμβάνεστε ότι εάν το όριο ήταν μεγαλύτερο, αυτή η περίπτωση θα του δημιουργούσε πρόσθετες δαπάνες. Αλλά και, παράλληλα, εάν αποδεσμεύαμε το όριο αναγνώρισης των πλοίων, τότε θα υπήρχαν στρεβλώσεις ανταγωνισμού στην κατηγορία των πλοίων αυτών, με προβλήματα σοβαρά όσον αφορά τον ανταγωνισμό των πλοίων αυτών με νεότερα και οικονομικότερα πλοία, νέας τεχνολογίας, τα οποία εκ των πραγμάτων, λόγω των ταχυτήτων τους, λόγω του ότι δεν θα έχουν συντήρηση, θα τα έβγαζαν εκτός ανταγωνισμού.

Τώρα για την απομάκρυνση, εκεί έχουμε, όπως γνωρίζετε, τα 35 έτη. Ίσως αυτό είναι ένα διοικητικό μέτρο, το οποίο έχει λειτουργήσει - όπως είπα- τα τελευταία 30 χρόνια, έχει ένα αίσθημα ασφάλειας - εδραίωσης στο επιβατηγό κοινό. Θα δείτε, όταν γίνεται ένα ατύχημα, λένε "πόση ήταν η ηλικία του πλοίου;" αυτομάτως.

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί ότι τα πλοία αυτά εξαναγκάστηκαν εκ των πραγμάτων και απομακρύνθηκαν, εξαιρέσει δευτερευουσών γραμμών, από τις βασικές κεντρικές γραμμές, όταν πέρασε τα πλοία τα σύγχρονα και τα ανταγωνιστικά. Δεν μπορούσε να λειτουργήσει το "ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΠΡΕΣ", το οποίο ήταν θυμάμαι, όταν ήμουν εγώ πιο νέος και πήγαινε Σαντορίνη, η ναυαρχίδα της εποχής. Τώρα το "ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" έχει καταλήξει σε αγόνους γραμμές και επομένως έχει δώσει τη θέση του σε άλλα πλοία.

Εάν καταργήσουμε τώρα την ηλικία αυτή, τότε δημιουργούνται πολλά θέματα. Τα θέματα αυτά είναι σε συνάρτηση με την ταχύτητα, με την άνεση, τις βλάβες, τις ζημιές, την αστοχία του υλικού, τη μη κανονική μπορούμε να πούμε εξυπηρέτηση όσο και καλά να γίνεται η συντήρησή τους, η αξιοπιστία θα μεταβληθεί όσον αφορά τα θέματα αξιοπιστίας και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Αλλά ένα βασικό στοιχείο, το οποίο θα ήθελα να επισημάνω, είναι ότι τα ακτοπλοϊκά πλοία δέχονται σημαντικές καταπονήσεις από τη μεταφορά των βαρέων οχημάτων, τα λιμάνια μας δεν είναι τα καλύτερα που θα επιθυμούσαμε και το έχει θίξει και ο κ.Ψαραύτης, με αποτέλεσμα όλα αυτά να δημιουργούν προβλήματα και καταστάσεις που θα δημιουργήσουν κατάσταση στην όλη υλοποίηση του θέματος.

Για αυτό πιστεύουμε ότι δεν θα πρέπει να τροποποιηθεί η ηλικία των 35 ετών. Πιστεύουμε ότι η ηλικία των 35 ετών είναι μία ασφαλιστική δικλίδα, είναι ένα όριο που μέχρι τότε μπορεί και ο πλοιοκτήτης να έχει πλήρως αξιοποιήσει το πλοίο του και να έχει αποσβέσει τις όποιες εν πάση περιπτώσει δαπάνες του που έχει καταβάλει για αυτό.

Νομίζουμε ότι η ηλικία των 35 ετών είναι ένα όριο ανεκτό, το οποίο μπορεί να γίνει αποδεκτό από την ελληνική κοινωνία. Νομίζουμε ότι η ηλικία των 35 ετών στην πράξη έχει διδάξει, ότι παρά τα προβλήματα που πολλές φορές δημιουργούνται είναι μια ανεκτή κατάσταση.

Και ένα άλλο δεδομένο: Εκτιμώ ότι η ιδιομορφία των ελληνικών θαλασσών και των λιμανιών, είναι ένα άλλο στοιχείο επιπλέον, που θα πρέπει να μας προβληματίσει, εφόσον ήθελε συζητηθεί το θέμα και ληφθούν οι ανάλογες αποφάσεις.

Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κάποιος κύριος που θέλει να λάβει το λόγο, παρακαλώ. Ο κ.νομάρχης έχει το λόγο.

Π.ΡΗΓΑΣ: Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Πιστεύω ότι ο αρχηγός μας έδωσε και το ιστορικό του ισχύοντος σήμερα θεσμικού πλαισίου και, βεβαίως, μας τεκμηρίωσε γιατί κατά την άποψή του πιστεύει ότι δεν χρειάζεται να αλλάξει τίποτα, όσον αφορά το όριο παροπλισμού ενός πλοίου από τις γραμμές της ακτοπλοΐας.

Δεν έχω να προσθέσω τίποτα το ουσιαστικό, γιατί η όποια άρνησή μου ή κατάφασή μου σε αυτό το θέμα προϋποθέτει κάποια επιχειρήματα, τα οποία δεν είναι εύκολο να βρεθούν. Δηλαδή πρέπει κάποιος να τεκμηριώσει τεχνικά γιατί πρέπει να είναι περισσότερο ή λιγότερο από 35 χρόνια. Το 35 χρόνια, βέβαια, σε κάποιους ίσως φαντάζει αυθαίρετο, θα μπορούσε να πει "γιατί 35 και όχι 40;" ή "γιατί 40 και όχι 30;".

Αν αυτό το 35 τεκμηριώνεται μάλιστα και με κάποιες αξιόπιστες τεχνικές προτάσεις, τότε δεν έχω και εγώ να προσθέσω τίποτα. Συμφωνώ με το να παραμείνει αυτό το όριο, έστω και για την παγίωση ενός αισθήματος ασφάλειας, ότι υπάρχει εν πάση περιπτώσει κάποιο όριο γήρανσης του πλοίου, έστω και αν αυτό δεν ισχύει για τα κρουαζιερόπλοια ή για τις άλλες γραμμές, όπως ακούσαμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Ψαραύτης έχει το λόγο.

Χ.ΨΑΡΑΥΤΗΣ: Ευχαριστώ. Αν θέλετε μερικά επιχειρήματα, κάνοντας λιγάκι το συνήγορο του διαβόλου, όχι ότι διαφωνώ ουσιαστικά σε αυτό που είπε. Αν το κοιτάξουμε από νομικής πλευράς, το ερώτημα είναι: Κατά πόσο αυτό το όριο, έτσι όπως είναι στην ελληνική νομοθεσία, είναι συμβατό με την κοινοτική νομοθεσία; Δεν ξέρω κατά πόσο είναι. Υποψιάζομαι ότι δεν είναι και εκεί νομίζω υπάρχει κάποιο πρόβλημα.

Από τεχνικής πλευράς, όπως είπατε, είναι ένα αυθαίρετο νούμερο. Γιατί να είναι 35 και όχι 30 ή 20. Ένα πλοίο το οποίο είναι 20 ετών, δεν σημαίνει ότι είναι αναγκαστικά καλύτερο από ένα πλοίο που είναι 25. Εξαρτάται από το πώς γίνεται η συντήρηση, πώς τηρούνται οι προδιαγραφές ασφαλείας.

Τώρα το ερώτημα είναι: Αν καταργηθεί το όριο ή αλλάξει, τι θα γίνει; Εγώ νομίζω δύο πράγματα. Κατ' αρχήν τα παλιά πλοία θα βγουν έξω από την αγορά έτσι και αλλιώς, γιατί κανένας δεν θα θέλει να πάει με

αυτά. Είπατε για το "ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΠΡΕΣ". Το "ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" είναι ένα παλιό πλοίο και εγώ θα προτιμούσα να πάω με κάποιο πιο καινούριο.

Δεύτερον: Σιγά - σιγά δεν θα τηρούν τις προδιαγραφές συντήρησης και ασφαλείας. Αλλά καταλαβαίνω ότι πιθανόν από πολιτικής πλευράς δεν θα φαίνεται καλό να πει π.χ. το Υπουργείο ότι "αλλάζω αυτό το όριο και αφήνω πλοία παλιά να λειτουργούν". Καλό είναι να υπάρχει ένα μήνυμα προς την αγορά, ότι δεν θέλουμε στο δικό μας το ακτοπλοϊκό σύστημα να έχουμε πολύ παλιά πλοία.

Από αυτή την άποψη θα μπορούσα να το δικαιολογήσω, αλλά από νομικής και τεχνικής πλευράς δεν ξέρω κατά πόσο δικαιολογείται το όριο αυτό. Ίσως θα πρέπει να ερωτηθεί και το Ναυτικό Επιμελητήριο πάνω σε αυτό το θέμα, ξέρει πολύ περισσότερα από ότι εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Αντάπασης έχει το λόγο.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι δεν πρέπει να υπάρχει πρόβλημα από τη θέσπιση ορίων, όταν αυτά τα όρια είναι αντικειμενικά, όπως αυτά. Είναι αντικειμενικά όρια, δεν δημιουργούν διακρίσεις, ισχύουν για όλους, είτε είναι όρια εισόδου, είτε είναι όρια εξόδου. Επομένως από πλευράς κοινοτικού δικαίου δεν νομίζω ότι πρέπει να αντιμετωπίσουμε θέμα. Δεν ξέρω και ο κ.Γκουλούσης που είναι ειδικότερος σε αυτά τα θέματα.

Εκείνο μόνο που ήθελα να πω, βέβαια, απλώς το λέω κάπως ενημερωτικά, δεν έχει σχέση άμεσα με το θέμα, είναι ότι σε αυτό το καθεστώς υπάρχει ένα μικρό παράθυρο, το οποίο, όμως, οφείλω να υπογραμμίσω ότι η διοίκηση δεν το άνοιξε. Δηλαδή από το 1963 - 1964, αν οι έρευνές μου είναι ακριβείς, δεν το έθιξε.

Τι θέλω να πω με αυτό; Οτι μέχρι τότε μπορούσαν να εισέρχονται στην ακτοπλοΐα πλοία με το νομοθετικό διάταγμα 2687/53 και εκεί μπορεί να είναι και πάνω από 35 ετών, διότι η διοίκηση δεν δεσμεύεται από τη διάταξη του κοινού νομοθέτη. Συνεπώς μπορεί να δώσει άδεια για ένα πλοίο 40 ετών, ας υποθέσουμε. Εκεί μπορεί να είναι και θέμα διάκρισης, αλλά οφείλω να ομολογήσω ότι είναι ένα θέμα που απλώς έτσι το θέτω, χωρίς να επιμένω, διότι η διοίκηση στο σημείο αυτό τηρεί μία γραμμή, να μην χορηγεί άδεια νηολόγησης πλοίων ως κεφαλαίου εξωτερικού, τα οποία θα ασκούν ακτοπλοΐα.

Αυτές τις δύο παρατηρήσεις είχα προς το παρόν να κάνω. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κα Ξενογιαννακοπούλου έχει το λόγο.

Μ.ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε. Θα ήθελα να συμφωνήσω με τον κ.Αντάπαση, λέγοντας δύο σημεία από την εμπειρία που έχω από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συνήθως η Ευρωπαϊκή Ένωση έρχεται να θέσει τα μίνιμα, δηλαδή το ελάχιστο, που πρέπει κατά κάποιο τρόπο όλες οι χώρες να συμμορφώνονται.

Εχουμε μεγάλη εμπειρία σε αυτό στα θέματα περιβάλλοντος και στα κοινωνικά. Δηλαδή στο μεν περιβάλλον η Ευρωπαϊκή Ένωση βάζει ένα μίνιμουμ, αλλά οι σκανδιναβικές χώρες είναι πολύ πιο προωθημένες. Κανείς δεν απαιτεί από τη Σουηδία να έχει πιο χαμηλούς όρους και προδιαγραφές για το περιβάλλον.

Το ίδιο στα κοινωνικά. Έβαλε ένα μίνιμουμ με την Κοινωνική Χάρτα, κυρίως για την Βρετανία, αλλά το δικό μας εργατικό δίκαιο είναι πολύ πιο προστατευτικό προς την εργασία. Δεν σημαίνει ότι εμείς πρέπει να υποβαθμίσουμε το δικό μας δίκαιο. Αρα δεν νομίζω ότι θα υπάρχει τέτοιο πρόβλημα κ.Ψαραύτη σε αυτό.

Από την άλλη, υπάρχει και ένα πολιτικό θέμα, που ενισχύει αυτή την άποψη, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να μας δημιουργήσει πρόβλημα, ότι είναι σε εξέλιξη μια πολύ μεγάλη συζήτηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τα δεξαμενόπλοια αυτή την στιγμή, όπου προσπαθούν να μειώσουν πάρα πολύ τον χρόνο εξόδου των δεξαμενοπλοίων στα 25 χρόνια και το θεωρούν και πολύ. Αρα είναι πολύ δύσκολο να ευσταθεί ένα επιχείρημα, ότι για μεταφορά πετρελαίου μειώνουμε τα χρόνια εξόδου και εκεί που μεταφέρονται πολίτες, τουρίστες, επιβάτες, θα έχουν πρόβλημα.

Συνεπώς νομίζω ότι η ασφαλιστική δικλίδα είναι ότι αυτό θα ισχύει, όμως, για όλους, δηλαδή ότι δεν θα υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός, είτε είναι ελληνικά πλοία, είτε όχι.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα ήθελα να παρακαλέσω τον κ.Αλεξανδράτο να μας πει μερικά λόγια γύρω από το θέμα που συζητάμε σήμερα και για το οποίο την εισήγηση έχει κάνει ο κ.αρχηγός.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Απλώς κ.Πρόεδρε ξέρετε ότι ήμουν εκτός αιθούσης. Εχω διαβάσει την εισήγηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να σας ενημερώσω λίγο; Θέλετε;

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Αν έχετε την καλοσύνη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Την εισήγηση -όπως είπατε- την έχετε διαβάσει του κ.αρχηγού.

Ο κ.Ψαραύτης είπε ότι νομικά θέματα δεν υπάρχουν, τεχνικά θέματα μπορεί να μην υπάρχουν, αλλά υπάρχουν άλλα θέματα, τα οποία μάλλον δεν είναι υπέρ του να προταθούν αλλαγές στο ισχύον καθεστώς.

Η κα Ξενογιαννακοπούλου είπε αυτά που ακούσατε, ότι αφού τα μειώνουμε των πετρελαίων, φόβος ρύπανσης, κλπ, γιατί να τα αφήσουμε και να τα καταργήσουμε στα μεταφορικά των πλοίων.

Ο κ.Αντάπασης νομίζει ότι δεν υπάρχει νομικό θέμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αναφέρθηκε στον 2687/53, που είχε την ευχέρεια η διοίκηση να κάνει, αλλά δεν το κάνει, δεν τα βάζει δηλαδή μέσα. Αυτά είναι.

Και κάποιοι είπαν εδώ ότι καλό θα ήταν και ο κ.νομάρχης. Δηλαδή όλοι είπαμε "αφού έγινε τώρα, τι να γίνει; Μην τα σκαλίζουμε". Είναι έτσι; Παρ' όλο που στις ναυτικές χώρες οι περιορισμοί στον πλοίαρχο, στις ηλικίες, στα καράβια, είναι ανεπίτρεπτοι.

Σ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ: Θα ήθελα και εγώ να συμφωνήσω. Πρώτα από όλα αυτή την στιγμή όλοι έχουμε αισθανθεί ένα αέρα ανανέωσης στόλου. Γιατί να ανακοπεί αυτό το πράγμα; Βλέπουμε με μεγάλη χαρά, που δεν το είχαμε ξαναδεί ποτέ και μέσα στην ακτοπλοία μεταξύ ελληνικών λιμένων να έχουμε νεότευκτα πλοία. Από ότι ξέρουμε, υπάρχουν και προς παραγγελία και προς παράδοση και άλλα νεότευκτα πλοία.

Θα ήθελα τεχνικά να απαντήσω στην κα Ξενογιαννακοπούλου, ότι για τα τάνκερς που έχουν αυτή την ευαισθησία και μετά το πρόσφατο του "ΕΡΙΚΑ", ένα πλοίο επιβατηγό δεν υπόκειται στις φθορές που υπόκειται ένα πλοίο φορτηγό και ένα πετρελαιοφόρο, διότι άλλο να μεταφέρει επιβάτες και άλλο να μεταφέρει προϊόντα μεθανίου και να έχει κάρβουνο μέσα και είναι και άλλη η συντήρηση.

Αλλά εδώ πέρα πάμε για μια εξέλιξη, για μια καλύτερη ακτοπλοία. Θα πρέπει και εμείς να έχουμε τα μίνιμα -όπως είπατε και συμφωνώ στο κομμάτι αυτό- της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ας παραμείνει αυτό. Κανένας από τους κυρίους που ασχολούνται με την ακτοπλοία δεν έχουν στόχο να μείνουμε με βαπόρια πάνω της 35ετίας. Όλοι θέλουν μια ανανέωση του στόλου, για να είναι attractive στον πιθανό ανταγωνισμό.

Ευχαριστώ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.Αντάπασης έχει το λόγο.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Μία ερώτηση μου έχει έρθει στο μυαλό και δεν είμαι αυτή την στιγμή πρόχειρος, απλώς τη θέτω υπόψη σας. Υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις από τον κανόνα των 35 ετών. Δηλαδή η πρώτη εξαίρεση που μου έρχεται στο νου είναι, ότι είναι δυνατόν να βάλουμε ένα πλοίο υπό κυπριακή σημαία και το οποίο θα κάνει κρουαζιέρες επεκτείνοντας και τους πλόες του εκτός Ελλάδος και να είναι πάνω από 35 ετών. Το ακολουθεί αυτό η διοίκηση; Γιατί μου έχουν τύχει περιπτώσεις παλαιότερα, όχι τώρα. Δηλαδή υπάρχουν κάποιες εξαιρέσεις σε αυτό τον κανόνα, τις οποίες είχε εκμεταλλευθεί η πράξη. Αλλά πρέπει να τις καλύψουμε, να μην έχουμε εξαιρέσεις, αν τον διατηρήσουμε τον κανόνα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ.αρχηγός έχει το λόγο.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Ευχαριστώ κ.Πρόεδρε. Κατ' αρχήν εξαιρέσεις υπήρξαν ειδικές με σήματα, π.χ. έφευγε ένα πλοίο από την Πάτρα, πήγαινε Κέρκυρα - Ιταλία και υπήρχαν περιπτώσεις που δεν είχαμε τότε σύνδεση με εσωτερικό πλοίο της Κέρκυρας με Πάτρα. Ζήτηγε, λοιπόν, αυτός κατ' εξαίρεση να του δώσουν το δικαίωμα, είτε επιβάτες να βάλει επάνω μέχρι Κέρκυρα, είτε να βάλει κάποιο όχημα, διότι από Πάτρα μέχρι Κέρκυρα εθεωρείτο εσωτερικός πλους.

Συνήθως είναι πλοία, κ.Αντάπαση, που εξυπηρετούν με κυπριακή σημαία ή Μάλτας σημαία, αλλά ελληνικών συμφερόντων, τα οποία είχαν δρομολογηθεί σε αυτές τις γραμμές. Αυτό, όμως, ήταν ειδικές περιπτώσεις, ειδικοί κανόνες. Θυμάμαι μια περίπτωση μεταφοράς αυτοκινήτου της ΔΕΗ, που του δόθηκε εξαίρεση να το πάρει, για να μην πάει από ξηρά, θα καθυστερούσαν. Δεν είναι, όμως, κανόνας.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Το αντιλαμβάνομαι και αυτό, αλλά δεν είναι τόσο αυτό το θέμα. Παραδείγματος χάριν τα κρουαζιερόπλοια, που έκαναν κυκλικά ταξίδια, τα οποία δεν έχουν θεωρηθεί ακτοπλοΐα. Αυτά δεν υπόκεινται στον 35.

Αναρωτιέμαι: Μήπως και αυτά πρέπει να υπαχθούν; Διότι θα πρέπει στο σημείο αυτό να δούμε κάποιες διμερείς συμβάσεις που έχει υπογράψει η χώρα μας, οι οποίες διμερείς συμβάσεις εξομοιώνουν, δηλαδή εξαιρούν και υπάγουν στο δικαίωμα ακτοπλοΐας και τα κυκλικά ταξίδια ή άλλες τις εξαιρούν αν κινείται με εισιτήριο από το εξωτερικό κυκλικού ταξιδιού.

Το λέω αυτό γιατί ή τον κανόνα θα τον καλύψουμε πλήρως, γιατί πράγματι δημιουργούσε κάποια προβλήματα που έθιγαν το αίσθημα του δικαίου. Δηλαδή πώς ένα κρουαζιερόπλοιο να είναι 40 - 45 ετών και να κινείται στις θάλασσές μας, διότι δεν είναι μεταξύ ελληνικών λιμένων, ενώ στην ουσία είναι, επειδή κάνει ένα κυκλικό ταξίδι.

Ξέρετε την απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας. Δικαίως, σωστή απόφαση, γιατί η αντίστοιχη διάταξη του κώδικα δημοσίου ναυτικού δικαίου παρείχε αυτό το δικαίωμα. Η απόφαση δεν είναι λαθεμένη, ούτε αυτή την στιγμή επικρίνω το Συμβούλιο Επικρατείας. Για όνομα του Θεού. Απλώς ήθελα να υπογραμμίσω ότι υπάρχουν αυτές οι εξαιρέσεις.

Εγώ είμαι υπέρ του να υπάρχει αυτό το αντικειμενικό όριο, αλλά να προσπαθήσουμε να καλύψουμε τις δυνατότητες της παράκαμψής του, της μη εφαρμογής του. Με αυτή την παρατήρηση.

Ευχαριστώ.

Α.ΣΥΡΙΓΟΣ: Δεν έχουμε διαφορά. Απλώς ήθελα να σας επισημάνω, διότι και εγώ το έψαξα το θέμα, λέω "γιατί στα επιβατηγά;". Δύο είναι τα στοιχεία που μπόρεσα εγώ, θεωρητικά σας λέω, ουσιαστικά δεν πήρα απάντηση. Το ένα είναι ότι μεταφέρει μόνο επιβάτες, που σημαίνει ότι μη μεταφέροντας οχήματα, όπως τα οχηματαγωγά - επιβατηγά δεν υπόκεινται τις επιβαρύνσεις αυτές που υπόκεινται τα οχηματαγωγά - επιβατηγά πλοία. Δηλαδή εκείνα με το να μπαίνει μέσα η νταλικά η τεράστια, δημιουργεί θέματα καταπόνησης.

Και το δεύτερο είναι, ίσως, ενδεχόμενα, άποψη εκφράζω, ότι οι λιμένες που συνήθως προσεγγίζουν είναι οι συνήθεις λιμένες καλύτεροι σχετικά με τα άλλα που προσεγγίζουν τα επιβατηγά πλοία, βέβαια εξαιρώ τα πλοία της γραμμής Κρήτης, που πάνε συνήθως στο Ηράκλειο. Εδώ,

όμως, των Κυκλάδων, ένα επιβατηγό πλοίο θα πάει και στη Νάξο και στην Πάρο και στην Αμοργό. Ένα κρουαζιερόπλοιο θα επιλέξει Μύκονο, Σαντορίνη, Ηράκλειο, Ρόδο, Πειραιά.

Αρα οι εγκαταστάσεις του είναι καλύτερες, βελτιωμένες, γιατί έχει να βγάλει εκεί τουρίστες. Και, δεύτερον, είναι συνήθειες οι λιμένες αυτοί, άρα είναι πιο γνωστοί στον πλοίαρχο, κλπ. Αυτές τις θεωρητικές δικαιολογίες μπορώ να βρω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ νομίζω πως τελειώσαμε.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Το όριο θα είναι ανεξαιρέτο ή όχι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για ακτοπλοΐα μιλάει το θεσμικό πλαίσιο.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για την ακτοπλοΐα. Άλλο το ένα και άλλο το άλλο νομίζω. Στο Συμβούλιο της Επικρατείας εγώ ήμουν, αλλά δεν έχει να κάνει. Τώρα μιλάμε για το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας. Είναι πολύ ενδιαφέρον και πολύ σοβαρό το θέμα. Θέλει, όμως, πολλή συζήτηση και να ήταν και οι άλλοι παρόντες, που απουσιάζουν τώρα. Μπορούμε να το ξανασυζητήσουμε άλλη φορά.

Εγώ νομίζω, όμως, για σήμερα να τελειώσουμε, επειδή και οι κ.κ. Σφηνιάς, Χαλάς και Μελέτης απουσιάζουν και χρειάζονται τώρα. Τώρα έχουν άλλη ιστορία. Λοιπόν, να τελειώσουμε αυτή την ώρα εδώ πέρα.

Κύριε Αλεξανδρή, αν έχετε κάτι να πείτε πολύ επιγραμματικά.

Π.ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ: Δεν διαφωνώ ως προς την 35ετία, αλλά πρέπει να λάβουμε υπόψη μας και τους όρους της αγοράς. Μόνα τους τα πλοία θα φύγουν. Σε λίγα χρόνια, όλα αυτά που βλέπουμε στο λιμάνι του Πειραιά, τα παλιά πλοία, σε 3 - 4 χρόνια θα έχουν εξαφανιστεί. Δεν ξέρω πού θα έχουν πάει. Σε μικρότερα λιμάνια; Δεν ξέρω. Θα έχουν φύγει, όμως, από τον Πειραιά. Αυτό είναι γεγονός. Μόνα τους θα φύγουν τα πλοία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μα και της απελευθέρωσης το νόημα αυτό είναι, να φύγουν καταστάσεις που συντηρούνται με τις αρχές, με τις νομοθεσίες, με τους νόμους - φωτογραφίες και με τη διοίκηση. Αυτά έχουν τελειώσει. Και μετά σε ναυτικές χώρες δεν προσιδιάζουν αυτού του είδους οι περιορισμοί, να δένεις τα χέρια του πλοίαρχου, να του λες ότι "άμα έχει τόσα μποφόρ δεν θα φεύγεις" και να πηγαίνει παρακάτω και να είναι μπουνάτσα, λάδι.

Αλλά να τελειώσουμε εδώ για σήμερα. Εγώ νομίζω ότι η άλλη συνεδρίαση πιθανόν να είναι και η τελευταία. Θα είναι στις 28 ημέρα Πέμπτη και πιο μπροστά θα σας δώσουμε εμείς το κείμενο να το μελετήσετε και αν έχετε παρατηρήσεις καλύτερα να τις δώσετε στην Γραμματεία, γραπτά ή προφορικά, μία ημέρα, 24 ώρες πιο μπροστά από την Πέμπτη.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: Δυστυχώς, δεν θα μπορέσω να είμαι παρών, γιατί είναι ένα συνέδριο και θα φύγω Πέμπτη και θα έρθω Κυριακή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Την Πέμπτη τι ώρα φεύγεις;

Α.ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ: 12.15 με την Ολυμπιακή. Δεν προλαβαίνω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να το κάνουμε Τετάρτη 27; Θέλω να είσαι παρών την τελευταία μέρα. Τετάρτη 27, συμφωνούμε όλοι οι παρόντες; Τετάρτη δεν μπορεί ο κ.νομάρχης.

(Διαλογικές συζητήσεις)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Την Πέμπτη, στη μία η ώρα.

Ευχαριστώ πολύ.