

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2010

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΓ΄

Τρίτη 24 Αυγούστου 2010

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 581

2. Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Αντώνης Σαμαράς γνωστοποιεί με επιστολή του ότι ο Βουλευτής Χανίων κ. Χ. Μαρκογιαννάκης τίθεται εκτός Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας, σελ. 581

3. Ανακοινώνεται ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων διεβίβασε στη Βουλή περι «Ποινικής Ευθύνης των Υπουργών»:

α) Μήνυση κατά της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και της Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης,

β) Έγκληση κατά του τέως Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη, σελ. 582

B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Κατάθεση σχεδίου νόμου.

Οι Υπουργοί Πολιτισμού και Τουρισμού, Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Ρυθμίσεις θεμάτων Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού», σελ. 582

2. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας: «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα», σελ. 583

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας:

ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΟΣ Γ.,	σελ. 617, 618
ΑΡΝΑΟΥΤΑΚΗΣ Σ.,	σελ. 583
ΒΟΡΙΔΗΣ Μ.,	σελ. 594, 595
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α.,	σελ. 614, 615, 616
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ.,	σελ. 590, 616, 617
ΕΜΙΝΙΔΗΣ Σ.,	σελ. 624
ΖΩΪΔΗΣ Ν.,	σελ. 583
ΚΑΝΤΕΡΕΣ Ν.,	σελ. 622
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν.,	σελ. 587
ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ.,	σελ. 596, 597
ΚΑΤΣΕΛΗ Α.,	σελ. 596, 598, 599, 601, 602, 603
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ Σ. (ΠΑΣΟΚ),	σελ. 621
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ Α.,	σελ. 589
ΚΟΡΑΝΤΗΣ Ι.,	σελ. 620
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α.,	σελ. 595
ΜΑΡΙΝΟΣ Γ.,	σελ. 593
ΜΙΧΟΥ Μ.,	σελ. 624
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ.,	σελ. 592
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.,	σελ. 618
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ.,	σελ. 602
ΠΑΦΙΛΗΣ Α.,	σελ. 613
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι.,	σελ. 585
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ.,	σελ. 597, 598
ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ.,	σελ. 617
ΤΖΑΒΑΡΑΣ Κ.,	σελ. 598, 600, 601, 602
ΤΣΙΑΟΥΣΗ Ε.,	σελ. 591
ΦΑΡΜΑΚΗ-ΓΚΕΚΗ Α.,	σελ. 623
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ Γ.,	σελ. 619

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2010

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΓ'

Τρίτη 24 Αυγούστου 2010

Αθήνα, σήμερα στις 24 Αυγούστου 2010, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.25' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Β' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 30.7.2010 εξουσιοδότηση του Τμήματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΙΒ' συνεδρίασής του, της 30ης Ιουλίου 2010, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Εκλογικές δαπάνες συνδυασμών και υποψηφίων και έλεγχος αυτών, κατά τις περιφερειακές και δημοτικές εκλογές»).

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από τις σύντομες διακοπές -και εύχομαι να ξεκουραστήκατε λίγο και εσείς όπως και οι συνεργάτες μας υπάλληλοι της Βουλής- θα ξεκινήσουμε με τις διαδικασίες του Β' Θερινού Τμήματος.

Εύχομαι μια παραγωγική διαδικασία με ουσιαστικό διάλογο.

Άλλωστε, όπως γνωρίζετε και εσείς, στο Τμήμα αυτό θα συζητηθούν νομοσχέδια για ιδιαίτερα σημαντικά θέματα πάνω από όλα, που αφορούν την ανάπτυξη της χώρας, τον πρωτογενή τομέα. Θα έχουμε ελπίζω την ευκαιρία να συζητήσουμε και το νέο αναπτυξιακό νόμο, όπως και θέματα δικαιοσύνης.

Και εύχομαι για όλους αυτούς τους λόγους μια ιδιαίτερα παραγωγική συζήτηση και διαδικασία και παραγωγικές αποφάσεις.

Θα ήθελα, πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη, να ξεκινήσω με μια γνωστοποίηση προς το Τμήμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Αντώνης Σαμαράς γνωστοποιεί με επιστολή του στις 19 Αυγούστου προς εμένα ότι ο Βουλευτής Χανίων κ. Χρήστος Μαρκογιαννάκης τίθεται εκτός Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας. Μας παρακαλεί για τα κατά τον Κανονισμό της Βουλής από μέρους μας σχετικά.

Η επιστολή κατατίθεται στα Πρακτικά.

(Η προαναφερθείσα επιστολή έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Επίσης, θέλω να ανακοινώσω προς το Τμήμα ότι οι Υπουργοί Πολιτισμού και Τουρισμού, Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Ρυθμίσεις θεμάτων Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού». Είναι, επίσης ένα ιδιαίτερα σημαντικό τμήμα. Είναι ένα νομοσχέδιο, που εξεπονείται επί καιρό και ρυθμίζει διάφορα σημαντικά θέματα.

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Τέλος, ανακοινώνω προς το Τμήμα ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων διεβίβασε στη Βουλή, σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος και το ν. 3126/2003 «Ποινική ευθύνη των Υπουργών»:

1. Μήνυση κατά της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και της Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

2. Έγκληση κατά του τέως Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.
Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Εκτέλεση περιηγητικών πλόνων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα».

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.
Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.
Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Και για το πρώτο και για το δεύτερο νομοσχέδιο η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίαση της 28ης Ιουλίου του 2010 τη συζήτηση των νομοσχεδίων σε δύο συνεδριάσεις για το καθένα.

Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση και εφαρμογή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών κατά του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος και των τριών πρωτοκόλλων αυτής και συναφείς διατάξεις».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε, επίσης, στη συνεδρίαση της 28ης Ιουλίου 2010 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μια συνεδρίαση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας: «Εκτέλεση περιηγητικών πλόνων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε, όπως είπα, στη συνεδρίαση της 28ης Ιουλίου 2010 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις.

Στη σημερινή μας συνεδρίαση το νομοσχέδιο θα συζητηθεί επί της αρχής.

Ο αρμόδιος Υφυπουργός, πριν ξεκινήσει η συζήτηση, θέλει να κάνει μια νομοτεχνική βελτίωση.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο και αμέσως μετά θα διανείμετε τη νομοτεχνική αυτή βελτίωση στους συναδέλφους Βουλευτές και γραπτά.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΝΑΟΥΤΑΚΗΣ (Υφυπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μία νομοτεχνική βελτίωση θα ήθελα να κάνω. Στο άρθρο 1 παράγραφος 1β' στην όγδοη γραμμή, η φράση «τουλάχιστον δώδεκα ώρες» αντικαθίσταται από τη φράση «τουλάχιστον οκτώ ώρες».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ωραία. Κόβετε τέσσερις ώρες. Θα τις μοιράσετε τώρα γραπτά για να γίνει κατανοητό περί τίνος πρόκειται στους συναδέλφους Βουλευτές.

Κατά τη συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χαλβατζής Σπύρος ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας τον κ. Καραθανασόπουλο Νίκο.

Επίσης, ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΛΑΟΣ, ο κ. Μαυρουδής Βορίδης, ορίζει κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή κ. Κολοκοτρώνη Άγγελο και ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Γεωρ-

γιάδη Σπυρίδωνα-Άδωνι.

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, ο κ. Αλέξης Τσίπρας, ορίζει κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο το Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Θεόδωρο Δρίτσα.

Θα ξεκινήσουμε τη συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου με τον εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Νικόλαο Ζωΐδη.

Ορίστε, κύριε Ζωΐδη, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΪΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να ευχηθώ με τη σειρά μου ευόδωση των εργασιών του δευτέρου Τμήματος της Βουλής μας, δεδομένου ότι εγώ είμαι στο πρώτο και στο τρίτο Τμήμα και σήμερα είμαι κατ' εξαίρεση στο Βήμα από κεκτημένη ταχύτητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος κλάδος στον τουριστικό τομέα σήμερα. Ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας αγγίζει το 12% με έντονη αυξητική τάση. Μόνο το 2009, χρονιά διεθνούς κρίσης, ταξίδεψαν με κρουαζιερόπλοια δεκατρία εκατομμύρια τουρίστες, τετρακόσιες σαράντα χιλιάδες περισσότεροι από ό,τι το 2008, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Συνδέσμου Εταιρειών Κρουαζιεροπλοίων των Ηνωμένων Πολιτειών και Νήσων Καραϊβικής.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι παραγγελίες για νέες κατασκευές κρουαζιεροπλοίων να ανέρχονται στα 17,5 δισεκατομμύρια δολάρια και αφορούν την παράδοση εννέα νεότευκτων πλοίων το 2010 και αυτά μέχρι στιγμής.

Στην Ευρώπη, η μεγαλύτερη σε παραγωγή αγορά είναι η αγγλική που έχει ξεπεράσει το ένα εκατομμύριο ετησίως και ακολουθούν η γερμανική με εξακόσιες σαράντα χιλιάδες, η ιταλική με πεντακόσιες δώδεκα χιλιάδες, η ισπανική με τριακόσιες ογδόντα χιλιάδες και η γαλλική με διακόσιες τριάντα πέντε χιλιάδες τουρίστες.

Στην Ελλάδα, οι ισχύουσες μέχρι τώρα απαγορεύσεις με το άρθρο 165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, με σκοπό την προστασία του ελληνόκτητου και από ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιο, δυστυχώς, οδήγησαν στη συρρίκνωση του κλάδου. Έχουμε πια στην Ελλάδα τη μοναδική εταιρεία με ελληνική σημαία κυπριακών συμφερόντων, τη γνωστή εταιρεία «LOUIS». Δηλαδή, η αυστηρά ελληνόκτητη κρουαζιέρα δεν υφίσταται πλέον. Άρα, σήμερα δεν υπάρχει πια το αντικείμενο που προστάτευαν οι περιορισμοί, οι οποίοι ίσχυαν μέχρι σήμερα και στους οποίους αναφέρθηκα προηγουμένως.

Η άρση της απαγόρευσης εκτέλεσης των κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών με αφετηρία ελληνικό λιμένα από πλοία που φέρουν σημαίες τρίτων χωρών και δεν καλύπτονται από τις ρυθμίσεις του Κανονισμού 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών, το γνωστό καμποτάζ, θα ωφελήσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας, αλλά και τις συνδέμενες με τη θαλάσσια κρουαζιέρα ελληνικές επιχειρήσεις.

Το καμποτάζ, η πλήρης απαγόρευση στο χώρο της κρουαζιέρας για πλοία με σημαία άλλων χωρών, κατά διεθνή πρωτοτυπία, αποτελεί το βασικό ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στη χώρα μας, καθώς το 80% των κρουαζιεροπλοίων δεν έχουν σημαίες Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου. Σ' αυτό το 80% σήμερα, το καμποτάζ απαγορεύει να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα, δηλαδή κυκλική διαδρομή από και προς ελληνικό λιμάνι.

Οι τουρίστες της κρουαζιέρας, κατά κοινή παραδοχή, είναι τουρίστες πρώτης ποιότητας: αυτούς, δηλαδή, που χρειάζεται να κερδίσει ξανά η χώρα μας. Μεταξύ των μεσογειακών χωρών, η Ελλάδα κατέχει τη δεύτερη θέση σε επισκεψιμότητα. Παρά ταύτα, η πλήρης απαγόρευση που ισχύει σήμερα οδήγησε στη συρρίκνωση του κλάδου της κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα τη γιγάντωση της σχετικής δραστηριότητας στις γειτονικές χώρες, οι οποίες έχοντας μετατρέψει τα λιμάνια τους σε αφετήριους λιμένες κρουαζιεροπλοίων, τα λεγόμενα home ports, απολαμβάνουν πολλαπλασιαστικά οφέλη από την τροφοδοσία, την πρακτόρευση, τις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, τα αεροδρόμια, τα ξενοδοχεία και δεκάδες άλλους τομείς που ωφελούνται άμεσα ή έμμεσα.

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του 2008, αποβιβάστηκε στην Ιταλία το 40% των επιβατών κρουαζιέρας -και αναφέρομαι στη Μεσόγειο- ενώ στην Ελλάδα μόνο το 6,5%. Δηλαδή, από το σύνολο των άμεσων δαπανών κρουαζιέρας η Ιταλία εισέπραξε το 30,4%, ενώ η Ελλάδα του καμποτάζ μόνο το 3,3%.

Αυτήν ακριβώς την κατάσταση σκοπούμε να ανατρέψουμε με το αποψινό νομοσχέδιο και δεν θα αναφερθώ στις κυβερνητικές διεργασίες που οδήγησαν στο να φέρει η Κυβέρνηση το σημαντικό σχέδιο νόμου στη Βουλή.

Οι αρμόδιοι φορείς και συγκεκριμένα το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας και η Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδας, δηλαδή οι θεσμοθετημένοι σύμβουλοι της πολιτείας σε θέματα παραγωγής, ανάπτυξης και υπηρεσιών, εκτιμούν ότι το ελάχιστο ετήσιο όφελος που θα προέκυπε για τη χώρα με την άρση του καμποτάζ υπερβαίνει το ποσό του 1,16 δισεκατομμυρίων ευρώ και δημιουργεί τουλάχιστον δεκαπέντε χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Βεβαίως, αναφέρομαι στο σύνολο των απασχολούμενων στο χώρο της κρουαζιέρας: των συναφών, δηλαδή, δραστηριοτήτων προς την κρουαζιέρα, όπως αυτές που ανέφερα προηγουμένως. Επιστημονική δε μελέτη αποδεικνύει ότι κάθε δαπάνη 1 εκατομμυρίου ευρώ από τον κλάδο της κρουαζιέρας δημιουργεί πολλαπλάσια επιχειρηματική παραγωγή 2,7 εκατομμυρίων ευρώ και είκοσι δύο νέες θέσεις εργασίας.

Αυτά δεν είναι συμπεράσματα που προέκυψαν από μία κυβερνητική προσπάθεια να ισχυροποιήσει την πολιτική της θέση περί της άρσης του καμποτάζ. Αυτά είναι συμπεράσματα μελέτης των Επιμελητηρίων -όπως ανέφερα προηγουμένως- που μέχρι στιγμής τουλάχιστον, ενώ έχουν ανακοινωθεί σε κοινή ανακοίνωση των τριών επιμελητηρίων, δεν έχουν διαψευστεί.

Άρα, προκύπτει αναμφισβήτητη η αναγκαιότητα να αλλάξει ένα καθεστώς που μέχρι στιγμής μόνο ζημιά κάνει στην προσπάθεια που η χώρα μας πρέπει να καταβάλει για να μεγιστοποιήσει τα οικονομικά οφέλη στους δύο μεγάλους τομείς της οικονομίας μας που είναι η ναυτιλία και ο τουρισμός, οι οποίοι «παντρεύονται» στο επίπεδο της κρουαζιέρας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την οικονομία, όχι πλέον μόνο της χώρας μας, αλλά αν επικεντρώσουμε τα οικονομικά οφέλη σε συγκεκριμένες γεωγραφικά περιοχές, με την επιβίωση αυτών των περιοχών. Αναφέρομαι στα νησιά, σε παράκτιες περιοχές, σε χώρους όπου είναι έκδηλο το ενδιαφέρον διεθνώς για την προσέλκυση επισκεπτών με τη διαδικασία της κρουαζιέρας.

Για το λόγο, λοιπόν, αυτό, για την επεξεργασία του θεσμικού πλαισίου, το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας συνέστησε ειδική επιτροπή, η οποία εξέδωσε πόρισμα για την άρση των απαγορεύσεων και τη θεσμοθέτηση νέου πλαισίου, το οποίο έτυχε ευρύτατης αποδοχής από τους εκπροσώπους όλων σχεδόν των φορέων.

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

Το πόρισμα αυτό έτυχε περαιτέρω επεξεργασίας από την Επιτροπή για το θαλάσσιο τουρισμό με τη συμμετοχή όλων των εκπροσώπων των παραγωγικών τάξεων. Αναλυτικά θα μιλήσουμε αύριο το πρωί για τις επιμέρους διατάξεις.

Μόνο επί της αρχής μπορούμε να επισημάνουμε ότι τα πλοία που θα εκτελούν κρουαζιέρες θα πρέπει να μεταφέρουν περισσότερους από σαράντα εννέα επιβάτες, η διάρκεια ταξιδιού θα είναι κατ' ελάχιστον σαράντα οκτώ ώρες καθώς και η παραμονή τους στο αφετήριο λιμάνι -όπως μόλις προ ολίγου ο κύριος Υφυπουργός ανακοίνωσε- τροποποιήθηκε και αντί δώδεκα ωρών θα είναι οκτώ ώρες. Ήταν μια παρατήρηση που έγινε κατά τη συζήτηση στην αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή και βέβαια, εφόσον είχε το στοιχείο της λογικής, έτυχε ανταπόκρισης από το Υπουργείο και γίνεται πράξη με την τροποποίηση που ανέφερε σήμερα ο κύριος Υφυπουργός.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υπογράφουν με το ελληνικό δημόσιο σύμβαση διάρκειας μέχρι τριών ετών, η οποία δύναται να παραταθεί. Επαναλαμβάνω, για να μην υπάρξει παρεξήγηση -διότι παρά την εκτεταμένη συζήτηση που έγινε στην επιτροπή, οι συνάδελφοι από το χώρο της Νέας Δημοκρατίας επέμεναν ότι τίθεται περιοριστικός, υποχρεωτικός όρος για το χρόνο διάρκειας

αυτής της σύμβασης- ότι η σύμβαση διαρκεί μέχρι τρία έτη, δηλαδή από μηδέν έως τρία έτη και δύναται να παραταθεί. Αυτό θα προκύψει -το ενδεχόμενο δηλαδή της παράτασης- εάν συντρέξουν ειδικοί λόγοι που έχουν να κάνουν με τις πτωχεύσεις των εταιρειών που θα θελήσουν να δραστηριοποιηθούν στο χώρο της κρουαζιέρας.

Με τη σύμβαση αυτή ρυθμίζονται ιδίως τα εξής θέματα: Η προστασία και η ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών που προσλαμβάνονται από τα πλοία αυτά, η παροχή οικονομικών κινήτρων για την πρόσληψή τους και η βεβαίωση εισπραξίας της ειδικής εισφοράς για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται στο λιμένα αφετηρίας του ταξιδιού -το home port- η οποία θα εισπράττεται επί τόπου. Τα έσοδα δε από τις εισφορές θα διατίθενται υπέρ του κεφαλαίου ανεργίας και ασθενοείας ναυτικών, το γνωστό ΚΑΑΝ. Το δε ύψος της εισφοράς θα ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

Θέλω στο σημείο αυτό να επισημάνω, επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι τα έσοδα από αυτήν την εισφορά υπέρ του ΚΑΑΝ, με βάση τον οργανισμό του ΚΑΑΝ, μπορούν να διατίθενται και σε σκοπούς άλλους πέραν της στήριξης της ανεργίας και της ασθενοείας των ναυτικών, όπως είναι οι εκπαιδευτικοί σκοποί. Θα πρέπει, επιτέλους, να καταλάβουμε ότι σήμερα κάνουμε το πρώτο βήμα σε μια προσπάθεια που πρέπει να γενικευτεί για να μεγιστοποιήσουμε τα οφέλη που προσδοκούμε από το θαλάσσιο τουρισμό. Μέσα στην προσπάθεια αυτή προφανώς πρέπει να ενταχθεί και η περαιτέρω δυνατότητα εκπαίδευσης ειδικών ναυτικών, διότι στην κρουαζιέρα απασχολούνται ναυτικοί που έχουν ειδικά προσόντα και ειδικές αρμοδιότητες. Είναι, δηλαδή, ένας συνδυασμός ναυτικών και ξενοδοχοϋπαλλήλων. Θα πρέπει, λοιπόν, να φροντίσουμε από τώρα για την εκπαίδευση αυτών των ανθρώπων -όσων θελήσουν να δραστηριοποιηθούν στο χώρο της κρουαζιέρας- για να αποτελέσουν αυτοί την ελκυστική ομάδα που θα στελεχώσει τα πλοία που και στη χώρα μας θα θελήσουν να δραστηριοποιηθούν στο χώρο της κρουαζιέρας.

Επίσης, στη σύμβαση αυτή θα προβλέπεται η τυχόν διενέργεια επενδύσεων στη χώρα από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, διότι υπάρχει έκδηλο ενδιαφέρον από εταιρείες που θέλουν να δραστηριοποιηθούν στη χώρα μας οι οποίες θέλουν τις δικές τους υποδομές, τις δικές τους εγκαταστάσεις. Αυτός είναι και ο λόγος που το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας προβλέπει τη δυνατότητα ένταξης αυτών των υποδομών και στον αναπτυξιακό νόμο και την υλοποίησής τους ακόμα και με σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Μπορώ δε να σας διαβεβαιώσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι και μόνο η προοπτική για την άρση του καμποτάζ και τη δραστηριοποίηση πολύ μεγάλων εταιρειών -είναι πέντε, έξι, επτά διεθνώς- στην ελληνική επικράτεια έχει ήδη κεντρίσει το ενδιαφέρον στους τοπικούς παράγοντες και της πολιτικής και της οικονομικής και επιχειρηματικής ζωής -αναφέρομαι επί παραδείγματι στη Ρόδο- που ενδιαφέρονται να συμβάλουν ακόμα και με τη συμμετοχή τη δική τους, την οικονομική, πέραν των άλλων διευκολύνσεων που διατίθενται να προσφέρουν, για να υπάρξουν αυτές οι εγκαταστάσεις σε περιοχές όπου υπάρχουν οι αντικειμενικές δυνατότητες να γίνουν τα λεγόμενα home ports. Η Ρόδος, η Κως, τηρουμένης της κλίμακας και άλλα νησιά και όχι μόνο της Δωδεκανήσου, αλλά και παράκτιες περιοχές της Ελλάδας που έχουν διεθνή αεροδρόμια, που έχουν ξενοδοχειακή υποδομή και που ξέρουν τι σημαίνει κρουαζιέρα, είναι έτοιμες να συμβάλουν με όλες τους τις δυνάμεις και οικονομικές ακόμα, για να μπορέσουν να εξασφαλίσουν την επιλογή τους από τις μεγάλες αυτές διεθνείς εταιρείες, για να γίνονται οι κυκλικό και οι τουριστικό πλοές από και προς τα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής μας.

Επίσης, προβλέπονται οι όροι παράτασης και πρόωρης λύσης της σύμβασης και κάθε άλλη αναγκαία ρύθμιση για την εφαρμογή του νόμου. Η ενιαία εφαρμογή των συμβάσεων για όλα τα πλοία θα εξασφαλίζεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού. Η δε πάλι κοινή υπουργική απόφαση θα ορίζει, επίσης, τα κριτήρια για κάθε πλοίο, όπως τη μεταφορική ικανότητα, τη στελέχωση του πλοίου, τον αριθμό των δρομολογίων, τη συχνότητα και την περιοδικότητα των προσεγγίσεων σε

ελληνικούς λιμένες και την τήρηση των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στις θάλασσες.

Όπως αντιλαμβάνεστε, αυτά δεν είναι δυνατόν να είναι τυποποιημένα, διότι ποικίλλουν ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου, με τους λιμένες που προσεγγίζει και με το χρόνο διάρκειας της οποίας κρουαζιέρας.

Για να διασκεδάσουμε τις εντυπώσεις –επειδή είναι γνωστές οι αντιδράσεις κυρίως από την πλευρά της Αριστεράς– με το σχέδιο νόμου που σήμερα συζητούμε θα πρέπει να αναφερθούμε στο ότι οι συμβάσεις όλων των Ελλήνων εργαζομένων στα εν λόγω πλοία θα διέπονται από τις ισχύουσες εθνικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας της ειδικότητάς τους.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Οι εργαζόμενοι θα παραμείνουν ασφαλισμένοι στο φορέα ασφάλισής τους με τους ίδιους όρους ασφάλισης, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία. Το δε ΕΚΕΑΝ θα εκπονήσει άμεσα πρότυπο σχέδιο σύμβασης, όπως είπα, το οποίο θα άρει τις περιττές γραφειοκρατικές εμπλοκές.

Καθορίζεται ως μέγιστος χρόνος υπογραφής της σύμβασης οι τριάντα ημέρες από την υποβολή της σχετικής αίτησης του πλοίου, συνοδευομένης από τα αναγκαία δικαιολογητικά, τα οποία ορίζονται με την κοινή υπουργική απόφαση. Η λύση της σύμβασης από πλευράς του ελληνικού δημοσίου θα γίνεται με καταγγελία για παραβίαση οποιασδήποτε διάταξης του νόμου, ενώ από πλευράς της πλοιοκτήτριας εταιρείας θα ρυθμίζεται από τους όρους της σύμβασης. Για την τρέχουσα δε τουριστική περίοδο υπάρχει ένα καθεστώς άμεσης εφαρμογής της άρσης του καμποτάζ με τη χορήγηση προσωρινής άδειας μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του 2010.

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

Εν ολίγοις, με το παρόν σχέδιο νόμου τα πλοία με σημαία τρίτης χώρας εξομοιώνονται με όσα ισχύουν για τα πλοία με σημαία των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, στο οποίο συμμετέχουν η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα είκοσι επτά κράτη-μέλη της, εξασφαλίζεται η σχέση αμοιβαιότητας μεταξύ των τρίτων χωρών, τη σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία που θα εκτελούν τους πλόδες που ρυθμίζονται με το σχέδιο νόμου με τις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου για τη διενέργεια αντίστοιχων πλόων. Επίσης, εξομοιώνονται χωρίς εξαιρέσεις τα πλοία με σημαίες τρίτων χωρών με τα ελληνικά και κοινοτικά πλοία ως προς τις πειθαρχικές και ποινικές ευθύνες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατέθηκαν, η άρση του καμποτάζ θα οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια στην εκτόξευση του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας, μετατρέποντας την Ελλάδα σε κόμβο της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, επιφέροντας άμεσα πολύ μεγάλα οφέλη τόσο για τις συνδεδεμένες με τη θάλασσα και την κρουαζιέρα ελληνικές επιχειρήσεις όσο και για τις νησιωτικές και για τις παραλιμένες τοπικές κοινωνίες με τη δημιουργία χιλιάδων νέων θέσεων εργασίας.

Ας μην καθυστερούμε. Καλούμε όλους τους συναδέλφους να στηρίξουν αυτήν τη νομοθετική πρωτοβουλία. Βεβαίως, η Κυβέρνηση αυτή έχει αποδείξει ότι μπορεί και κάνει τομές, μπορεί και παίρνει μέτρα, μπορεί και υλοποιεί αποφάσεις. Από τη μια μεριά ακούμε την πλήρη απαξίωση των προσπαθειών, από την άλλη μεμψιμοιρία και γκρίνια. Θέλω να ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι εμείς τολμούμε, ο λαός παρακολουθεί τις πρωτοβουλίες μας και όταν έλθει η ώρα θα αποδώσει τα εύσημα εκεί που ανήκουν.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Ιωάννης Πλακωτάκης, έχει το λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΩΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε σήμερα εδώ προ-

κειμένου να συζητήσουμε ένα σημαντικό νομοσχέδιο με αναπτυξιακή διάσταση, την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα. Είναι ένα σχέδιο νόμου, για το οποίο έχουν ακουστεί πολλά και συνεχίζουν να ακούγονται αναφορικά με τη σκοπιμότητά του, αλλά κυρίως για το χαρακτήρα του, για το αν, δηλαδή, αποτελεί άρση του καμποτάζ ή απλά μία μορφή αδειοδότησης, για το αν δίνει λύσεις ή ουσιαστικά αποτελεί ένα ακόμα τέχνασμα, ένα ακόμα παιχνίδι εντυπώσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναμφισβήτητο ο θαλάσσιος τουρισμός και η κρουαζιέρα είναι στην προμετωπίδα της ανάπτυξης της χώρας μας, τη στιγμή μάλιστα που η πατρίδα μας βρίσκεται σε μία δύσκολη δημοσιονομική συγκυρία και οφείλει να επενδύσει στα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, αν μάλιστα αναλογιστούμε ότι η ναυτιλία και ο τουρισμός απαρτίζουν το 30% του ΑΕΠ. Και μια και μιλάμε για άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα που ουσιαστικά αποτελεί μία άλλη μορφή τουρισμού και σε μία περίοδο όπου η ναυτιλία μας είναι ο μοναδικός τομέας στον οποίο έχουμε αύξηση των εσόδων, καταλαβαίνουμε πόσο σημαντικό είναι το προτεινόμενο νομοσχέδιο.

Η Νέα Δημοκρατία, με συνέπεια τόσο προεκλογικά, όσο και μετεκλογικά, συμπεριέλαβε την άρση του καμποτάζ στο πρόγραμμα των αναπτυξιακών προτάσεών της προς την Κυβέρνηση, διότι με σωστές επιλογές πιστεύουμε ότι μπορούμε να αντιμετωπίσουμε καλύτερα την οικονομική μας δυσπραγία και να εξέλθουμε μία ώρα αρχύτερα από το εθνικά απαράδεκτο μνημόνιο και να προβούμε σε δημοσιονομικές προσαρμογές, οι οποίες πρόκειται να προσδώσουν νέα πνοή και νέα νοοτροπία.

Άλλωστε, η πίτα της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο αγγίζει τα 14,3 δισεκατομμύρια ευρώ, από τα οποία η πατρίδα μας, δυστυχώς, αποκομίζει ένα ελάχιστο μερίδιο. Αυτό σίγουρα πρέπει να αλλάξει, αλλά όχι με σπασμωδικές, πρόχειρες και νεφελώδεις κινήσεις, όπως το σημερινό νομοσχέδιο. Είναι ένα σχέδιο νόμου χωρίς ουσιαστικές βελτιώσεις και παρατηρήσεις, παρά τα όσα έχουν ειπωθεί στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Οι προτάσεις μας αταλάντευτα κινούνταν και κινούνται στην κατεύθυνση του ανοίγματος των αγορών και με αδιευκρίνιστα σημεία, τα οποία ουσιαστικά μπορούν να προκαλέσουν τριβές, αλλά και προβλήματα, αντί να λύσουν παθογένειες. Για παράδειγμα, πρέπει να γίνει σαφές, επιτέλους, ότι ουδέποτε υπήρξε πλήρης απαγόρευση σε κρουαζιερόπλοια, αυτήν τη σημαία άλλων χωρών να δραστηριοποιούνται στην πατρίδα μας. Μόνο τυχαίο δεν είναι το γεγονός ότι την ίδια μέρα που ο Πρωθυπουργός ανακοίνωνε την πρόθεσή του για την άρση του καμποτάζ, η «AIDA Cruises» ανακοίνωνε την εγκατάλειψη του Ηρακλείου ως αφητηρία των ταξιδιών της, κυρίως λόγω έλλειψης υποδομών.

Επίσης, στο Ηράκλειο, παρ' όλο που από την προηγούμενη διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου προγραμματίστηκαν αυτοχρηματοδοτούμενα έργα 80 εκατομμυρίων ευρώ για την ανάπτυξη του λιμένα του Ηρακλείου, η οποία θα συμπεριελάμβανε και σταθμό για κρουαζιερόπλοια, αυτήν τη στιγμή το συγκεκριμένο πρόγραμμα βρίσκεται στον αέρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κακά τα ψέματα, το νομοσχέδιο έρχεται, αλλά το καμποτάζ δεν φεύγει, διότι δεν επιδιώκει μία καθαρή αλλαγή στάσης, με έμφαση στην καθιέρωση των ικανών και αναγκαίων συνθηκών που απαιτεί η ανάπτυξη του κλάδου ούτε πείθει, φυσικά, για την αποτελεσματικότητά του. Άλλωστε, αγνοεί την πλειονότητα των φορέων της τουριστικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας, παρά τη σύσταση της σχετικής επιτροπής.

Αντί, λοιπόν, να απελευθερώνει την αγορά, ουσιαστικά ακολουθεί το ίδιο ακριβώς σκεπτικό, με το οποίο ως τώρα εφαρμόζεται το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τις κοινοτικές σημαίες. Πρόκειται για ένα σκεπτικό, το οποίο ήδη έχει αποβεί άκαρπο και είναι υπεύθυνο για την έως τώρα αβέβαιη αναπτυξιακή πορεία του ευρωπαϊκού «Home Boarding» στη χώρα μας.

Στην προσπάθειά σας, λοιπόν, να εξισορροπήσετε το ζητούμενο με την ικανοποίηση κάποιων εγχώριων ιδιαιτεροτήτων, το εν λόγω νομοσχέδιο καταλήγει σε μία μορφή αδειοδότησης, η οποία δεν αποτελεί άρση του καμποτάζ- τουλάχιστον όπως αυτό ερμηνεύεται εκτός Ελλάδος- γιατί αυτήν τη δύσκολη ώρα για την πατρίδα μας πρέπει να εκπέμψει στο εξωτερικό ένα ξεκάθαρο και σαφές μήνυμα: Τελικά, θέλουμε ή δεν θέλουμε να απελευθε-

ρώσουμε την κρουαζιέρα;

Για τον υπόλοιπο κόσμο, η δέσμευση της Ελλάδας να άρει το καμποτάζ συνεπάγεται πως ό,τι ακριβώς ισχύει στις ανταγωνιστικές χώρες, το ίδιο ακριβώς θα πρέπει να ισχύει και για την πατρίδα μας, όπως για παράδειγμα στην Ιταλία, την Τουρκία ή την Ισπανία.

Όμως, στην προκειμένη περίπτωση, αυτό δεν γίνεται, αλλά απουσιάζει και ο ρεαλισμός που θα πρόσδιδε ουσιαστική ελκυστικότητα στη χώρα μας, διότι πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι η κρουαζιέρα δεν είναι στατική, όπως εσείς την εκλαμβάνετε. Το σημερινό νομοσχέδιο βασίζεται αποκλειστικά και μόνο στην υποθετική περίπτωση που έρθει κάποιο πλοίο για μόνιμη εγκατάσταση και που θα εκτελεί σταθερά προγράμματα περιηγήσεων από ελληνικό λιμάνι.

Η κρουαζιέρα, όμως, δεν θα πρέπει να συγχέεται με την ακτοπλοία, κάτι το οποίο δυστυχώς κάνετε, αν σκεφτούμε τα στοιχεία τα οποία έχετε θέσει υπ' όψιν μας και έχει θέσει υπ' όψιν μας και η Υπουργός κατά τη συζήτηση στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Αυτά τα στοιχεία δεν αφορούσαν την κρουαζιέρα και όμως τέθηκαν ως πειστήρια για την ορθότητα των προτάσεών σας. Είναι στοιχεία τα οποία περίτρανα δείχνουν το μέγεθος της πλάνης σας. Πότε, επιτέλους, θα κατανοήσετε ότι οι εταιρείες ανάλογα με τις κλιματολογικές ή οικονομικές συνθήκες, αλλά και το γενικόταρο επενδυτικό περιβάλλον, επιλέγουν ένα εποχικό «Home Boarding» που κατά περίπτωση αλλάζουν; Πότε θα κατανοήσετε ότι η κρουαζιέρα είναι μορφή εισαγόμενου τουρισμού; Πότε θα κατανοήσετε ότι αν δεν διαμορφώσουμε το θελκτικό περιβάλλον δεν πρόκειται να έρθουν εταιρείες;

Αυτό είναι κάτι που σαφώς συνεπάγεται ότι ούτε Έλληνες ναυτικοί θα απασχοληθούν – κάτι που είναι ασφαλώς και το ζητούμενο – ούτε πρόκειται να διεκδικήσουμε και να κερδίσουμε το μερίδιο της πίτας που μας αναλογεί. Είναι, ωστόσο, βέβαιο ότι θα μπορούσαμε – και μπορούμε, το πιστεύω πραγματικά ακράδαντα – να αποτελέσουμε το επίκεντρο της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, εάν είχαμε ανάλογη πολιτική με τους γείτονές μας.

Φυσικά, όσον αφορά τους όρους που προτάσσονται, είναι καθαρά ελληνικής κοπής και δεν συναντώνται σε καμία άλλη χώρα της Μεσογείου ή της Ευρώπης, ενώ οι πιο επίμαχοι εξ αυτών είναι πολύ ασαφείς. Ενδεικτικά σας αναφέρω ότι προβλέπεται η προηγούμενη υπογραφή σύμβασης μεταξύ των πλοιοκτητριών εταιρειών και του ελληνικού δημοσίου για τη ρύθμιση των ειδικότερων θεμάτων με τριετή διάρκεια και με δυνατότητα παράτασης.

Όμως, ποια εταιρεία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα υπογράψει σύμβαση η οποία λόγω της χρονικής διάρκειας είναι τόσο δεσμευτική και παράλληλα δεν είναι σαφής; Δεν ξέρει καν τι την περιμένει, εφ' όσον παραμένουν σκιδώδεις οι διατάξεις μίας ενδεχόμενης σύμβασης λόγω του σκεπτικού να ορίζονται με την έκδοση υπουργικών αποφάσεων που παραπέμπουν στο μέλλον.

Με λίγα λόγια, λοιπόν, όλα εξαρτώνται από τη διακριτική ευχέρεια ή πολιτική σκοπιμότητα του εκάστοτε Υπουργού. Αυτό, εσείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θεωρείτε θελκτικό; Ακόμα και αν υπάρξει πρότυπο σύμβασης, το οποίο η Υπουργός δεσμεύτηκε ότι θα μας φέρει εδώ στο Τμήμα, δεν πρέπει να το μάθουμε; Προσπαθείτε να μας πείσετε να συμφωνήσουμε σε κάτι που δεν γνωρίζουμε; Περιμένετε να υπογράψουμε λευκή επιταγή σε μία Κυβέρνηση, η οποία από την πρώτη στιγμή με τις επιλογές της οδηγεί την ελληνική ναυτιλία και τον τουρισμό πολλά χρόνια πίσω, σε μία Κυβέρνηση που αδικαιολόγητα κατήργησε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής;

Και οι «γκρίζες ζώνες», κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν περιορίζονται εδώ. Για παράδειγμα, ποια πρόκειται να είναι η εισφορά ανά επιβάτη; Διότι δεν είναι προκαθορισμένη, αλλά όπως ορίζεται στην παράγραφο 2, αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης με τους πλοιοκτήτες και ουσιαστικά επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του εκάστοτε Υπουργού. Και πάλι, σ' αυτήν την περίπτωση, αν οριστεί κοινή εισφορά, γιατί δεν έχει ακόμα γνωστοποιηθεί;

Και δεν μένετε εδώ, αλλά οι ασάφειες αγγίζουν όλους τους τομείς. Κατά πόσο, λοιπόν, το νέο νομοσχέδιο θα ωφελήσει τις ελ-

ληνικές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας; Είναι μέγα το ερώτημα. Δεν είναι αμφίβολη η αποτελεσματικότητα των κινήτρων που δίνονται για την επιλογή ελληνικών κατωτέρων πληρωμάτων;

Για παράδειγμα, αναφέρεται στο σχέδιο νόμου ότι το ζήτημα της στελέχωσης με Έλληνες ναυτικούς θα καθορίζεται επίσης με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας αλλά και των Υπουργών Τουρισμού και Πολιτισμού.

Ωστόσο, τυχόν επιβολή ποσόστωσης στην πρόσληψη Ελλήνων ναυτικών, δεν θα αύξανε το κόστος και θα λειτουργούσε ως αποτρεπτικός παράγοντας για τις αλλοδαπές εταιρείες; Τι σκοπεύετε, λοιπόν, να κάνετε πάνω σ' αυτό το ζήτημα; Ποια είναι επιτέλους η πολιτική σας επιλογή; Προτίθεστε επιτέλους να μας γνωστοποιήσετε τις προθέσεις σας ή απλά μεταθέτετε γενικά και αόριστα το ζήτημα στο μέλλον, φοβούμενοι να πάρετε σαφή θέση;

Για το ζήτημα των υποδομών, που είναι πολύ βασικό – δεν μπορούμε να μιλάμε για ανάπτυξη της κρουαζιέρας χωρίς ανάπτυξη των υποδομών – πρόκειται να δούμε κάποια κίνηση ουσίας από εσάς; Σύμφωνα με πληροφορίες, οι εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας ενδιαφέρονται για άμεσες επενδύσεις στη χώρα μας. Μα σύμβαση παραχώρησης, όπως πολύ καλά γνωρίζετε, έγινε και στο λιμάνι του Πειραιά, παρ'όλο που προεκλογικά είχε επικριθεί από την πρώτη αντιπλοίαρχη και νυν Κυβέρνηση, που αποφέρει δισεκατομμύρια ευρώ στα ελληνικά ταμεία.

Ποια είναι, λοιπόν, η βαρύτητα επίσης που δίνετε στη βελτίωση της ναυτικής αλλά και της τουριστικής εκπαίδευσης; Θα πρέπει να γνωρίζετε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το 70% του προσωπικού των κρουαζιερόπλοιων είναι κυρίως ξενοδοχειακό προσωπικό. Επομένως σε μία χώρα όπως είναι η Ελλάδα, όπου κατά βάση στηρίζεται στον τουρισμό αλλά και στη ναυτιλία, θα πρέπει με κάθε μέσο και τρόπο να αναβαθμίσουμε και τη τουριστική και τη ναυτική μας εκπαίδευση.

Αντιλαμβάνεστε λοιπόν, ότι η Ελλάδα στα μάτια των ξένων επενδυτών, αντί να προχωρήσει σε μία πραγματική απελευθέρωση και να γίνει πιο ελκυστική, παρουσιάζει ένα αλλοπρόσβαλο πλαίσιο, το οποίο κανείς δεν μπορεί να καταλάβει και δύσκολα μπορεί να εμπιστευθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε δει πολλές φορές ότι η ναυτιλία και ο τουρισμός αποτελούν τους πυλώνες της εθνικής μας οικονομίας. Χρειάζεται, λοιπόν, όραμα, χρειάζονται συγκεκριμένες τομές και όχι γεμάτα στρεβλώσεις σχέδια νόμου ή άστοχες επιλογές με αμφισβητήσιμα αποτελέσματα. Δυστυχώς, αν θέλουμε να χαρακτηρίσουμε το παρόν νομοσχέδιο με δύο λέξεις, μπορούμε να το χαρακτηρίσουμε με τους όρους πρόχειρο και ασαφές. Αλλά με τακτικές Ποντίου Πιλάτου δεν γίνεται δουλειά. Λύσεις στην κρουαζιέρα με ακτοπλοϊκούς όρους δεν μπορούν να δοθούν.

Και η ειρωνεία ξέρετε που έγκειται; Στο ότι ανέκαθεν κρουαζιερόπλοια με ξένες σημαίες από-επιβίβαζαν ελεύθερα στον Πειραιά στο πλαίσιο σπαστών δρομολογίων με αφετηρία ή κατάληξη, για παράδειγμα την Κωνσταντινούπολη. Σε αυτήν την περίπτωση όλα είναι εντάξει. Οι συνθέσεις τους, οι εθνικότητες των πληρωμάτων, όλα είναι τέλεια. Όταν όμως, τα ίδια ακριβώς πλοία θέλουν να κάνουν κυκλικά δρομολόγια σε ελληνικό λιμάνι, όπου τα οφέλη για την Ελλάδα αποδεδειγμένα είναι ακόμα μεγαλύτερα και η πιθανότητα ανάπτυξης του εποχικού home boarding αυξάνεται, τότε μας φταίνε όλα και βάζουμε τρικλοποδιές.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι επιτέλους πρέπει να προωθηθεί ένα σαφές, σωστά στοχευόμενο σχέδιο νόμου για την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα, συνδυαζόμενο με τη λήψη μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, καθώς και τη βελτίωση των υποδομών μας. Οποιοδήποτε ημίμετρο δεν πρόκειται να αποφέρει οφέλη, αλλά να επιβαρύνει την ήδη δυσχερή κατάσταση της κρουαζιέρας στην πατρίδα μας.

Πρέπει επιτέλους, λοιπόν, η Κυβέρνηση για μία ακόμα φορά να πάρει ξεκάθαρη θέση και να καταλάβει ότι με πειραματισμούς σε τόσο ζωτικής σημασίας πεδία, δεν πρόκειται να βγούμε από

την κρίση.

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

Τελειώνω κύριε Πρόεδρε, σε μισό λεπτό.

Χαρακτηριστικό, λοιπόν, παράδειγμα των επιπτώσεων που συνεπάγονται τέτοιες επιλογές, αποτέλεσε και αποτελεί -και θέλω να το τονίσω για μία ακόμα φορά και πρέπει να το δείτε, πολύ άμεσα- η επανασύσταση, η επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι χρειάζονται έργα και όχι λόγια. Δεν χρειάζονται ούτε τεχνάσματα, ούτε φαναρισμοί. Στον τομέα των υποδομών, καλά κάνετε και συνεχίζετε το έργο της προηγούμενης διοίκησης του ΟΛΠ και φυσικά συμφωνούμε με τις προτεραιότητες οι οποίες έχουν τεθεί. Από την άλλη πλευρά, είναι γνωστή η προτεραιότητα που δίνει η Νέα Δημοκρατία και ο Αντώνης Σαμαράς στο ζήτημα της πραγματικής άρσης του καμποτάζ, αλλά όχι με παιχνίδια εντυπώσεων, αλλά με ουσία, με γνώμονα την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και επακόλουθα την τόνωση της ελληνικής οικονομίας.

Δεν μπορούμε, λοιπόν, επί της αρχής να ψηφίσουμε το παρόν νομοσχέδιο, το οποίο ουσιαστικά είναι μη άρση, είναι μία μορφή αδειοδότησης και παραπέμπει σε υπουργικές αποφάσεις που θα ληφθούν στο μέλλον.

Επομένως εγώ σας προτρέπω, κύριε Υπουργέ, για μία ακόμα φορά να μας ξεκαθαρίσετε τις θέσεις της Κυβέρνησης, επιτέλους να μας προσκομίσετε το κείμενο της σύμβασης -άλλωστε η Υπουργός η ίδια δεσμεύτηκε γι' αυτό- και επιφυλασσόμαστε να λάβουμε τις τελικές μας αποφάσεις κατά τη συζήτηση των άρθρων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Νίκος Καραθανασόπουλος έχει το λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το παρόν σχέδιο νόμου αποτελεί ένα ακόμα δώρο της Κυβέρνησης στους κεφαλαιοκράτες και ειδικότερα στους εφοπλιστές, τη στιγμή μάλιστα που κλιμακώνει την αντεργατική, αντιλαϊκή επίθεση στους εργαζόμενους, στους αυτοαπασχολούμενους, στη φτωχομεσαία αγροτιά, συνολικότερα στη λαϊκή οικογένεια.

Το νομοθετικό πλαίσιο για την άρση του καμποτάζ διαμορφώθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση με τον κανονισμό 3577 του 1992, για την εφαρμογή, όπως το ονόμασε, της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών -μελών.

Ο κανονισμός αυτός δεν αποτελεί τίποτα άλλο παρά την υλοποίηση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των τεσσάρων ελευθεριών κίνησης και κυκλοφορίας του κεφαλαίου που θέσπισε η συνθήκη του Μάαστριχτ για τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας του, Συνθήκη που σημειωτέον υπερψήφισαν τα κόμματα του κεφαλαίου, το ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία, αλλά και του ευρωμονόδρομου, συν ΣΥΡΙΖΑ και τη στηρίζει ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός.

Το καμποτάζ στα πλοία κρουαζιέρας έχει αρθεί για τα πλοία των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το συγκεκριμένο κανονισμό. Αυτό που απαιτούν σήμερα οι εφοπλιστές και οι μονοπωλιακοί επιχειρηματικοί όμιλοι του κλάδου είναι η άρση του καμποτάζ για τα πλοία κρουαζιέρας τρίτων χωρών.

Εδώ, έχει μία σημασία να εξετάσουμε την πορεία απελευθέρωσης της αγοράς όχι συνολικά, αλλά στον τομέα της ναυτιλίας. Άλλωστε η ακτοπλοία σταδιακά έχει απελευθερωθεί, τουλάχιστον για τα πλοία με κοινοτική σημαία, όπως και οι κρουαζιέρες. Τι είχαμε ως αποτέλεσμα, τουλάχιστον στον κλάδο της ακτοπλοΐας; Ισχυροποίηση των εφοπλιστικών ομίλων που ελέγχουν τον τομέα της ακτοπλοΐας. Τρεις μεγάλοι όμιλοι είναι αυτοί οι οποίοι ελέγχουν την ακτοπλοΐα.

Δεύτερον, έχουμε την όξυνση των προβλημάτων, όσον αφορά την εξυπηρέτηση των νησιών και των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών. Λιγότερα δρομολόγια, πολύ πιο αραιά και μάλιστα και

το προκλητικό γεγονός και χαρακτηριστικό των λεγόμενων άγονων γραμμών, που ουσιαστικά είναι άγονες γραμμές για την κερδοφορία του κεφαλαίου και αποτελεί πρόκληση μόνο και μόνο ο χαρακτηρισμός τους ως άγονες γραμμές, γιατί εκεί κατοικεί η φτωχή λαϊκή οικογένεια. Αλλά αυτό το κόλπο περί άγονων γραμμών δεν αποτέλεσε τίποτα άλλο, παρά μία ακόμα προσπάθεια για να ενισχυθεί σκανδαλωδώς με εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ το εφοπλιστικό κεφάλαιο για να εκτελεί τα δρομολόγια.

Τρίτη επίπτωση ήταν η αύξηση των εισιτηρίων των ακτοπλοϊκών γραμμών τα τελευταία χρόνια για πάνω από 300%.

Τέταρτο χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι ο μεγάλος αριθμός των υπέργηρων και γι' αυτόν το λόγο και επικίνδυνων πλοίων.

Ήδη, με βάση τα δικά σας στατιστικά στοιχεία, τα έξι στα δέκα πλοία που εκτελούν τις ακτοπλοϊκές γραμμές είναι υπερήλικα και επικίνδυνα.

Πέμπτον, θα προκύψει η εντατικοποίηση των ναυτεργατών, η κατάργηση των δικαιωμάτων, η ανεργία, αλλά και η ανασφάλεια.

Αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο έρχεται συμπληρωματικά να τονίσει την προκλητική στήριξη διαχρονικά από τις κυβερνήσεις του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Παράδειγμα αποτελεί η φορολογία. Η σημερινή Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ κόπτεται για τη δίκαιη φορολογική μεταχείριση των Ελλήνων πολιτών. Από πού και ως πού είναι δίκαιο οι εφοπλιστές να παίρνουν το πετρέλαιο transit, αφορολόγητο, χωρίς ειδικό φόρο κατανάλωσης και χωρίς ΦΠΑ και ο φτωχός αγρότης που καλλιεργεί πέντε, δέκα, δεκαπέντε και είκοσι στρέμματα να πληρώνει και ΦΠΑ και ειδικό φόρο κατανάλωσης στα καύσιμα και στο πετρέλαιο;

Από πού και ως πού είναι δίκαιο όλες οι προμήθειες των εφοπλιστών να είναι αφορολόγητες, χωρίς ΦΠΑ και ο φτωχός αγρότης -και δεν λέμε για άλλες κατηγορίες- να πληρώνει ΦΠΑ στα αγροτικά εφόδια και στα αγροτικά μηχανήματα; Ποιος κανόνας ισονομίας διέπει αυτήν τη διαφορετική μεταχείριση; Αυτός ο κανόνας, βεβαίως, είναι ο κανόνας της εξυπηρέτησης των συμφερόντων του κεφαλαίου.

Επίσης, υπάρχουν τα προκλητικά κίνητρα που διαχρονικά έχουν λάβει οι εφοπλιστές, όπως για παράδειγμα τις σκανδαλώδεις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών και το ν. 3409/2005, ο οποίος με τη διάταξη Κεφαλογιάννη ουσιαστικά επιτάχυνε τη διαδικασία χρεοκοπίας του NAT, γιατί ακριβώς οι εφοπλιστές που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα και έχουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται από τις ασφαλιστικές εισφορές.

Και βεβαίως, συνολικότερα αυτή η διαδικασία οδήγησε στη λεηλασία του NAT, του οποίου το έλλειμμα ανέρχεται στο 1,2 δισεκατομμύριο ευρώ. Απ' αυτό το έλλειμμα κάποιιο βγήκαν κερδισμένοι. Και βγήκαν κερδισμένοι πρώτα και κύρια οι εφοπλιστές και δεύτερον, το αστικό κράτος που δεν έδινε τις εισφορές του στο NAT.

Το αποτέλεσμα όλων αυτών είναι οι Έλληνες εφοπλιστές να ελέγχουν το 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ αντίθετα οι ναυτεργάτες από ογδόντα πέντε χιλιάδες που ήταν το 1981, σήμερα να φθάνουν με βία τους δεκαεννέα χιλιάδες πεντακόσιους. Εν μέσω της κρίσης, οι Έλληνες εφοπλιστές προχωρούν στη νηολόγηση επτακοσίων σαράντα οκτώ νέων πλοίων, από τα οποία βεβαίως κανένα δεν ναυπηγείται στη χώρα μας.

Βεβαίως, έχουμε και τα φαινόμενα της προκλητικής παρασιτικής δραστηριότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Τη στιγμή που κόβονται οι συντάξεις των 500 ευρώ, σπαταλώνται εκατομμύρια ευρώ από εφοπλιστές για αγορές ομάδων και ποδοσφαιριστών, οι οποίοι δεν δίνουν λογαριασμό σε κανέναν για το πού βρήκαν αυτά τα χρήματα και από προέρχονται αυτά.

Έτσι, λοιπόν, με την απελευθέρωση της κρουαζιέρας, θα έχουμε την επέκταση και τη γενίκευση των συνθηκών «γαλέρας» συνολικά στη ναυτιλία, δηλαδή τη μη εφαρμογή της αρχής της ίσης αμοιβής για ίση εργασία, ενώ θα υπάρχουν πληρώματα χωρίς συλλογικές συμβάσεις και χωρίς κανόνες τα πλοία θα κυκλοφορούν χωρίς κανόνες για την αναγκαία πληρότητα των πληρωμάτων, για τον αναγκαίο αριθμό του πληρώματος. Οι ναυτεργάτες θα είναι χωρίς κοινωνικά και ασφαλιστικά δικαιώματα, ενώ στην ουσία θα είναι στο απόσπασμα η συνδικαλιστική δράση των ναυτεργατών και τα δημοκρατικά τους δικαιώματα.

Εμείς λέμε καθαρά ότι η Κυβέρνηση όχι μόνο δεν μπορεί, αλλά και δεν θέλει να διασφαλίσει τα ναυτεργατικά δικαιώματα. Και το γεγονός ότι δεν θέλει, το επιβεβαιώνει η υπόθεση «ZENITH». Και βέβαια, το «ZENITH» δεν είναι πλοίο με σημαία τρίτης χώρας, αλλά είναι πλοίο με σημαία ευρωπαϊκής συνένωσης, με σημαία Μάλτας, δηλαδή χώρας-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σ' αυτό το πλοίο, λοιπόν, με σημαία χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επικρατούν συνθήκες «γαλέρας». Δηλαδή, υπάρχουν εξακόσια δεκατρία μέλη πλήρωμα από είκοσι επτά εθνικότητες. Ο μισθός τους είναι 50 δολάρια, δηλαδή ούτε καν το ελάχιστο το οποίο προβλέπει ο I.L.O., το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, που είναι τα 530 δολάρια! Ο μισθός τους είναι 50 δολάρια! Τι κάνετε γι' αυτό τόσα χρόνια, που κυκλοφορεί το «ZENITH» στα ελληνικά λιμάνια; Επιβάλατε κάποιες κυρώσεις; Δεν έχει επιβληθεί καμμία απολύτως κύρωση. Πώς, λοιπόν, θα διασφαλίσετε τις συνθήκες των ναυτεργατών και τα δικαιώματα των ναυτεργατών στα πλοία τα οποία θα κυκλοφορούν ελεύθερα στα ελληνικά λιμάνια και ανεξαρτήτως σημαίας, όπως προτίθεστε και λέτε ότι θα κάνετε;

Έτσι, λοιπόν, είναι καθαρό το ποιοι θα ωφεληθούν. Πρώτα και κύρια αυτοί οι οποίοι θα ωφεληθούν θα είναι οι πέντε μεγάλοι πολυεθνικοί μονοπωλιακοί όμιλοι, οι οποίοι ελέγχουν το 83% της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο. Από αυτήν τη διαδικασία αυτοί θα είναι οι βασικοί ωφελημένοι, των οποίων όλα τα πλοία είναι σε σημαίες ευκαιρίας, που αυτές τις σημαίες ευκαιρίας επιδοτείτε εσείς με τη συγκεκριμένη πολιτική.

Και επειδή ακριβώς είναι τόσο προκλητική η κατάσταση, καταφεύγετε σε χονδροειδή ψέματα για τις επιπτώσεις που θα έχει η απελευθέρωση της κρουαζιέρας. Βεβαίως, την παρουσιάζετε ως «την κότα με τα χρυσά αυγά» που ξαφνικά θα φέρει την ανάπτυξη των νησιών και των τουριστικών περιοχών της Ελλάδας, την παρουσιάζετε ως το μάνα εξ ουρανού.

Μα, αν ήταν έτσι τα πράγματα, τότε οι κάτοικοι της Καραϊβικής θα έπρεπε να τρώνε με χρυσά κουτάλια και να έχουν το υψηλότερο κατά κεφαλή εισόδημα σε όλο τον κόσμο. Και όμως, ζουν σε τρώγλες! Η φτώχεια και η εξαθλίωση των κατοίκων της Καραϊβικής είναι γεγονός. Πώς, λοιπόν, εδώ θα γίνει το μάνα εξ ουρανού;

Το δεύτερο ζήτημα είναι ότι παρουσιάζετε διάφορες μελέτες, τις οποίες σας προκαλέσαμε να μας τις δώσετε. Προκαλέσαμε την Κυβέρνηση, προκαλούμε τον εισηγητή, όπως προκαλέσαμε και τα επιμελητήρια τα οποία υποτίθεται ότι υπογράφουν τη μελέτη. Όμως, μας είπαν ότι δεν είναι δική τους η μελέτη και την απαρνήθηκαν. Είπαν ότι είναι του Πανεπιστημίου του Πειραιά κ.λπ..

Δώστε, λοιπόν, αυτήν τη μελέτη στη δημοσιότητα. Γιατί δεν τη δίνετε; Δεν τη δίνετε, γιατί είναι ψέματα αυτά που λέει. Είναι δυνατόν το όφελος της απελευθέρωσης της κρουαζιέρας στην ελληνική αγορά να φθάσει το 1,2 δισεκατομμύριο ευρώ; Μόνο αυτό; Όχι πολλαπλασιαστικά, πάμε σε όφελος, τη στιγμή που τα ίδια τα επίσημα στοιχεία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας το διαψεύδουν παταγωδώς.

Χωρίς να κάνει κανείς ιδιαίτερες πράξεις, ας δούμε τι λέει για το 2008. Λέει ότι συνολικά οι άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας στην Ευρώπη –της «βιομηχανίας κρουαζιέρας», όπως την ονομάζει– ήταν 14,2 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι επιβατικές αγορές, δηλαδή αυτά που δαπανούν οι επιβάτες των κρουαζιέρων στα λιμάνια και στους τόπους τους οποίους επισκέπτονται, είναι 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή, τα τεσσεράμισι εκατομμύρια τουριστών που έκαναν κρουαζιέρα στην Ευρώπη δαπάνησαν 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 2 δισεκατομμύρια, δηλαδή το 75%, είναι για την αγορά αεροπορικών εισιτηρίων. Δηλαδή δαπάνησαν στα λιμάνια που επισκέφτηκαν 700 εκατομμύρια, 155 ευρώ κατά κεφαλήν. Αυτό σημαίνει ότι για να φτάσουμε το 1,2 δισεκατομμύριο, θα πρέπει να επισκεφθούν τα ελληνικά λιμάνια –με βάση αυτά τα απλά μαθηματικά– εννιάμισι εκατομμύρια επισκέπτες, δηλαδή το διπλάσιο απ' αυτούς που επισκέπτονται συνολικά την Ευρώπη! Δεν είναι παράλογο αυτό το πράγμα; Δεν είναι προκλητικό το καραμπινάτο αυτό ψέμα; Και εφόσον, λοιπόν, υπάρχει αυτή η μελέτη, δώστε την και σε εμάς, για να δούμε τα τεράστια αυτά οφέλη.

Και βέβαια, σας διαψεύδει και η σημερινή πραγματικότητα.

Σας προκαλέσαμε να πάτε στο Κατάκολο, για να δείτε τι ωραία περνάει ο κόσμος εκεί. Το μόνο το οποίο απολαμβάνουν είναι η υπερσυγκέντρωση τουριστικών λεωφορείων, η σκόνη, το καυσάεριο και τα σκουπίδια. Δεν μένει τίποτε άλλο. Ούτε δεκάρα τσακιστή δεν μένει στο Κατάκολο!

Και όσον αφορά την Αρχαία Ολυμπία την οποία επισκέπτονται πολλοί τουρίστες, το πολύ-πολύ να πάρουν ένα μπουκαλάκι νερό.

Γιατί δεν βλέπετε τα προβλήματα που υπάρχουν στη Σαντορίνη με το «SEA DIAMOND», το οποίο δεν έχει ακόμη ανελκυστεί, αλλά και με την τεράστια συμφόρηση που υπάρχει εκεί; Δεν θα υπάρχουν κίνδυνοι για τους κανόνες ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, όταν όλα αυτά θα απελευθερωθούν;

Και απ' αυτήν, λοιπόν, την άποψη ο επόμενος ωφελημένος θα είναι οι μεγάλοι ξενοδοχειακοί όμιλοι, που θα έχουν «all inclusive» τους επιβάτες της κρουαζιέρας και οι tour operators. Αυτοί θα είναι, λοιπόν, ο δεύτερος ωφελημένος.

Ο τρίτος ωφελημένος θα είναι οι εφοπλιστές, γιατί μέσα απ' αυτήν τη διαδικασία θα βρουν την ευκαιρία να απαιτήσουν –και το απαιτούν ήδη– την πλήρη απελευθέρωση των συμπεριόντων τους και στην ακτοπλοΐα, δηλαδή να μην υπάρχουν όρια σε τιμές, σε κόμιστρα και στις συνθέσεις των πληρωμάτων. Αυτό θα είναι το επόμενο βήμα το οποίο θα κάνετε και θα είναι ντάλα μεσημέρι που θα επιδιώξετε να το φέρετε εδώ, εάν και εφόσον το ναυτεργατικό κίνημα δεν στραπατσάρει το συγκεκριμένο τερατούργημα το οποίο φέρνετε.

Ο τρίτος ωφελημένος, λοιπόν, θα είναι οι εφοπλιστές και οι «χαμένοι» θα είναι οι ναυτεργάτες οι οποίοι θα εργάζονται με συνθήκες «γαλέρας», γιατί αυτές θα επικρατήσουν, με εντατικοποίηση, με ανασφάλιστη εργασία, με ανεργία και με προβλήματα στα ασφαλιστικά τους ταμεία. Οι άλλοι «χαμένοι» θα είναι οι κάτοικοι των νησιών, όπως βέβαια «χαμένη» θα είναι και η υπερεκμετάλλευση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων μέσα απ' αυτήν την ασύδοτη δράση.

Τέλος, αλλά όχι ήσσονος σημασίας –και πρέπει να το προσέξουμε αυτό το πράγμα– είναι η άμεση σύνδεση που υπάρχει στην υπόθεση της ναυτιλίας με τη διασφάλιση της άμυνας και της εδαφικής ακεραιότητας της χώρας.

Σε συνθήκες εμπλοκής, η επιβατική ναυτιλία συμμετέχει άμεσα στον αμυντικό σχεδιασμό της χώρας και της μεταφοράς στρατευμάτων. Όταν θα έχουν εξαφανιστεί όλα, αυτά, πώς θα μεταφερθούν στα νησιώτικα συμπλέγματα; Πολύ περισσότερο, όταν την ίδια στιγμή δρομολογεί η Κυβέρνηση τα σχέδια διχοτόμησης και συνδιαχείρισης του Αιγαίου κάτω από την αμερικανονατοϊκή ομπρέλα.

Έτσι, λοιπόν, για εμάς τα παραπάνω περίτρανα επιβεβαιώνουν το δίκαιο, αλλά και ηθικό συνάμα αγώνα των ναυτεργατών, την περιφρούρηση της απεργίας και αποδεικνύουν το μεγαλείο του ναυτεργατικού κινήματος, το οποίο συνέτριψε την εφοπλιστική νομιμότητα που υπηρετείτε, έδωσε μαθήματα ήθους και αξιοπρέπειας.

Εμείς, ως ΚΚΕ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν στεκόμαστε απέναντι στον τουρισμό και στην κρουαζιέρα, αλλά πρώτα από όλα επιδιώκουμε, διεκδικούμε και απαιτούμε το δικαίωμα του Έλληνα εργαζόμενου, της ελληνικής λαϊκής οικογένειας και της νεολαίας στον τουρισμό που αυτό το δικαίωμα εσείς το έχετε ξεγράψει.

Πόσοι φέτος έκαναν διακοπές; Πόσοι εργαζόμενοι μπόρεσαν να πάνε διακοπές; Ελάχιστοι. Πολύ λιγότεροι από πέρυσι. Του χρόνου θα είναι ακόμη λιγότεροι, με την αντεργατική και αντιλαϊκή σας πολιτική. Το μετατρέπετε σε είδος πολυτελείας. Εμείς βλέπουμε την πίσω πλευρά του φεγγαριού. Βλέπουμε τους ξενοδοχοϋπάλληλους, τις καμαριέρες, οι οποίοι δουλεύουν ανασφάλιστοι, οι οποίοι δουλεύουν χωρίς ωράριο εργασίας. Βλέπουμε τη μαθητεία, τη νέα μορφή σκλαβιάς και εκμετάλλευσης από τα δουλεμπορικά γραφεία. Σε δουλεμπορικά γραφεία μετατρέπετε και τα ίδια τα ΤΕΙ, όπως το ΤΕΙ Δράμας, που νοικιάζει μαθητές από τη Μολδαβία σε ξενοδοχειακές επιχειρήσεις με 100 ευρώ το μήνα.

Αυτή είναι η πολιτική, την οποία εσείς υπηρετείτε όσον αφορά τον τουρισμό, τα υπερκέρδη και τα συμφέροντα των μεγάλων

επιχειρησιακών ομίλων που δραστηριοποιούνται στον τομέα του τουρισμού.

Εμείς θέλουμε οι εργαζόμενοι στον τουρισμό, στη ναυτιλία, στα κρουαζιερόπλοια να έχουν δικαιώματα, να έχουν ανθρώπινες συνθήκες εργασίας, να έχουν υψηλό επίπεδο αμοιβών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων και όχι συνθήκες γαλέρας. Το ίδιο για τους εργαζόμενους στον τουρισμό και στα ξενοδοχεία.

Γι' αυτό ακριβώς το λόγο, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και καταδικάζει και καταψηφίζει το νομοσχέδιο που φέρνεται στη Βουλή για την απελευθέρωση της κίνησης των κρουαζιερόπλοιων και καλεί, όχι μόνο τους ναυτεργάτες, αλλά συνολικά τους εργαζόμενους, το λαϊκό κίνημα, να το αντιπαλέψουν. Να αντιπαλέψουν συνολικά την πολιτική που γενικεύει την αύξηση των ορίων συνταξιοδότησης, που μειώνει τους μισθούς και τις συντάξεις και τους στερεί το δικαίωμα στη δουλειά.

Γιατί η ίδια η ζωή, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αποδεικνύει καθημερινά ότι όσο η εξουσία είναι στα χέρια του κεφαλαίου και των κομμάτων, όσο τα μέσα παραγωγής, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία είναι στα χέρια των εφοπλιστών και των άλλων τμημάτων της πλουτοκρατίας, η κατάσταση του λαού θα χαρακτηρίζεται από την όξυνση των προβλημάτων.

Γι' αυτό επιμένουμε ότι ο λαός έχει τη δύναμη, όχι μόνο να αλλάξει τους συσχετισμούς δύναμης, αλλά να δημιουργήσει τη δική του αντιμονοπωλιακή και αντι-ιμπεριαλιστική συμμαχία για να διεκδικήσει την εξουσία, για να οργανωθεί η οικονομία και η ναυτιλία στη βάση του κριτηρίου της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών.

Από αυτήν την άποψη, εμείς απαιτούμε, διεκδικούμε και παλεύουμε για διακοπές και αναψυχή για όλους τους εργαζόμενους, δμρεάν διακοπές για όλα τα παιδιά των εργαζόμενων, για τους συνταξιούχους, για τους φτωχούς αγρότες, για ασφαλή και σύγχρονα πλοία -η χώρα μας έχει όλες τις δυνατότητες να κατασκευάσει πλοία που να εξυπηρετούν τις συγκοινωνιακές ανάγκες με ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης- κατασκευή ασφαλών λιμενικών εγκαταστάσεων σε όλα τα νησιά, δραστική μείωση των τιμών των εισιτηρίων των επιβατών και των ναύλων των οχημάτων, καθημερινή και απρόσκοπτη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, αλλά και μεταξύ τους, για όλη τη διάρκεια του χρόνου, για ναυτεργάτες και εργαζόμενους με μισθούς και συντάξεις, εργασιακά, ασφαλιστικά, κοινωνικά δικαιώματα, που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες τους.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, ο κ. Άγγελος Κολοκοτρώνης, έχει το λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να πω εισαγωγικά ότι υπάρχει μία παρεξήγηση. Η σημερινή Κυβέρνηση πιστεύει ότι φέρνουν με τη «σέσουλα» σχέδια νόμου στο ελληνικό Κοινοβούλιο, λύνει τα προβλήματα της χώρας. Το μεν Κοινοβούλιο κατά τρόπο ενδελεχή και εξονυχιστικό ασχολείται με τα ζητήματα που τίθενται εδώ, όταν όμως έρχεται η ώρα η εκτελεστική εξουσία να εφαρμόσει τους νόμους, οι νόμοι αυτοί δεν εφαρμόζονται. Δεν αναφέρομαι μόνο σε πρόσφατα παραδείγματα.

Το ζήτημα δεν είναι να ψηφίζει κανείς νόμους, αλλά να τηρούνται. Καλός νόμος, λένε οι νομικοί, είναι αυτός που καλώς εκτελείται, που καλώς εφαρμόζεται.

Μέχρι τώρα είδαμε ότι η σημερινή Κυβέρνηση δεν μπορεί να εφαρμόσει το νόμο, όταν υπάρχουν κρίσιμα ζητήματα μπροστά της. Όταν λέμε «να εφαρμόσει το νόμο» -να επιβάλει, δηλαδή, το κράτος του νόμου, προς άρση παρεξηγήσεων- εννοούμε ότι θα πρέπει να περιφρουρήσει αυτήν την ίδια τη δημοκρατία. Να καταστήσει, δηλαδή, σαφές σε όλους ότι το δικαίωμα του ενός σταματάει εκεί που αρχίζει το δικαίωμα του άλλου. Αυτό είναι μία γενικώς παραδεκτή αρχή, ανεξάρτητα από τις όποιες διαφορές μπορεί να έχουν μεταξύ τους οι κομματικοί σχηματισμοί.

Άκουσα, κυρία Υπουργέ -και αναφέρομαι σε εσάς με σεβασμό- στην επιτροπή να λέτε ότι δεν αργήσατε. Το δηλώσατε και στον Τύπο, αν δεν κάνω λάθος. Νομίζω ότι η Κυβέρνηση άργησε, κατά

τρόπο δραματικό, στο τέλος της καλοκαιρινής περιόδου να φέρει ένα νόμο, ο οποίος είναι προφανές ότι δεν μπορεί να εφαρμοστεί παρά για λίγες ημέρες, εντός του λήγοντος έτους.

Άκουσα επιτρέψτε μου να αναφερθώ λίγο σ' αυτό- σήμερα, τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο να λέει ότι η Κυβέρνηση προτίθεται να προχωρήσει στη συγκρότηση ενός πιο σύγχρονου και αποτελεσματικού κυβερνητικού σχήματος. Παραδέχεται, δηλαδή, ότι ούτε αποτελεσματικό είναι το παρόν κυβερνητικό σχήμα, ούτε και συμβαδίζει με τις απαιτήσεις των καιρών. Συμφωνούμε μαζί του.

Συνεχίζοντας, θα πρέπει να πω ότι εμείς ελπίζαμε πως με το νομοσχέδιο αυτό θα δίνετε μία λύση σ' ένα καίριο ζήτημα που απασχολεί τη χώρα. Μάλιστα, με πολύ καλές προθέσεις ξεκινώντας, πιστεύαμε ότι ανοίγουν οι αγορές, μόνο που αν κανείς δει με ιδιαίτερη προσοχή τα διαλαμβανόμενα στο νομοσχέδιο, παρατηρεί ότι υπάρχουν ζητήματα, τα οποία οδηγούν σε αδιέξοδα.

Επανερχόμενος στο ζήτημα που έθιξα νωρίτερα, θα ήθελα να πω ότι από την άνοδο του ΠΑΣΟΚ στην εξουσία από το 1981 μέχρι σήμερα, έχουν παραχθεί εκατόν σαράντα τρεις χιλιάδες νόμοι, υπουργικές αποφάσεις, πράξεις νομοθετικού περιεχομένου, προεδρικά διατάγματα.

Χαρακτηριστικό είναι ότι μέσα στις πρώτες ενενήντα ημέρες διακυβέρνησης της χώρας από τον Ανδρέα Παπανδρέου είχαν ψηφιστεί εκατόν δεκατέσσερις νόμοι και εκδόθηκαν χίλια τετρακόσια προεδρικά διατάγματα.

Γιατί τα λέω αυτά; Γιατί, όπως νωρίτερα ανέφερα, δεν είναι το ζήτημα να ψηφίζονται οι νόμοι, διότι τα αποτελέσματα όλων αυτών, τα βλέπουμε μπροστά μας.

Πολύ γρήγορα σας λέω ότι τα κρατικά έσοδα είναι στο μείον 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ, η βιομηχανική παραγωγή είναι στο μείον 5,8%, η οικοδομή στο μείον 22,4%, τα ρούχα είναι στο μείον 26,1%, τα παπούτσια στο μείον 38,7%, ο τουρισμός στο μείον 20%, οι εξαγωγές στο μείον 8,8%, ενώ έχουν βάλει λουκέτα, μέχρι πρόσφατα, σαράντα πέντε χιλιάδες καταστήματα.

Επί του νομοσχεδίου τώρα, θα ήθελα να προλάβω να πω ότι στο άρθρο 1 -θα τα πούμε και αύριο στη συζήτηση επί των άρθρων- περιλαμβάνεται ρύθμιση που λέει ότι θα πρέπει να καταρτιστεί σύμβαση με την οποία θα υποχρεώνεται το αντισυμβαλλόμενο με το κράτος-μέλος στη διενέργεια επενδύσεων στη χώρα. Μάλιστα, η σύμβαση θα πρέπει να είναι μέχρι τρία χρόνια, τουλάχιστον.

Είναι αλήθεια ότι στην επιτροπή θεωρήσαμε πως υπάρχουν και θετικά σημεία. Ουσιαστικά, όμως στο τέλος, το νομοσχέδιο αυτό δεν είναι αυτό που περιμέναμε.

Θα ήθελα ειδικότερα να πω ότι αυτή η θεσμική μεταρρύθμιση πιστεύαμε πως θα φέρει θετικά αποτελέσματα, νομίζουμε, όμως, ότι δεν μπορεί να το κάνει. Θα πρέπει να υπάρξει μια συνολικότερη στρατηγική επί του ζητήματος αυτού. Με άλλα λόγια, να υπάρχει μια σφαιρικότερη αντιμετώπιση του όλου θέματος.

Θα πρέπει το όλο εγχείρημα να στηριχθεί με λιμενικές υποδομές που τώρα δεν υπάρχουν. Για να το πω απλά: «Πού πάμε ξυπόλητοι στ' αγκάθια;». Είναι αυτονόητο ότι οι λιμενικές υποδομές είναι το προαπαιτούμενο, προκειμένου να έχουμε ορθό προγραμματισμό των αφίξεων. Δηλαδή φανταστείτε τώρα, τέσσερα έως πέντε κρουαζιερόπλοια να πάνε σ' ένα εκ των νησιών μας. Θα μπορέσει άραγε να γίνει κανονικά η αποβίβαση; Θα επικρατήσει κομφούζιο, είναι η απάντηση.

Άρα, λοιπόν, προαπαιτούμενο είναι: Πρώτον, η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών. Δεύτερον, θεωρούμε -και το έχουμε καταθέσει και στην επιτροπή- ότι πολύ σημαντική δραστηριότητα, συνυφασμένη με τις κρουαζιέρες, είναι η λεγόμενη τροφοδοσία των πλοίων αυτών. Θα πρέπει να δημιουργήσουμε στην Ελλάδα ανταγωνιστικά δίκτυα τροφοδοσίας αυτών των πλοίων.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κυρία **ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ**)

Τα πλοία αυτά δεν είναι απλά. Είναι μικρές πολιτείες, όπως καλώς γνωρίζετε. Φροντίστε, λοιπόν, να έχουμε ανταγωνιστικά δίκτυα τροφοδοσίας, τα οποία θα ενισχύουν και το εισόδημα του Έλληνα αγρότη. Τί εννοώ; Ένα μεγάλο κρουαζιερόπλοιο καταναλώνει ημερησίως δεκαπέντε έως είκοσι χιλιάδες αυγά. Φανταστείτε να μπορέσουμε να διασυνδέσουμε το κρουαζιερόπλοιο,

με το αγροτικό εισόδημα, με αυτήν την αλυσίδα τροφοδοσίας και να μην έρχονται απ' έξω οι νταλίκες με τα τρόφιμα. Αυτό θα είναι ένα τεράστιο βήμα για την ελληνική οικονομία.

Το τρίτο προαπαιτούμενο είναι ότι πρέπει να δημιουργηθεί ένα δίκτυο προβολής της χώρας ως κέντρο κρουαζιέρας. Πρέπει να αναδείξουμε νέους προορισμούς και μάλιστα να τους κάνουμε και δίκτυο, διότι έτσι θα διατηρηθεί μακροπρόθεσμα αμείωτο το ενδιαφέρον των τουριστών, που θα έρχονται στην Ελλάδα.

Αυτό πώς μπορεί να γίνει; Το έχουν κάνει άλλα κράτη: Έχουν εξειδικευμένους φορείς θαλάσσιου τουρισμού. Συμμετέχει το κράτος. Συμμετέχει η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Συμμετέχουν οι ιδιώτες. Όλοι μαζί δημιουργούν αυτά τα προγράμματα προορισμών, προκειμένου να κινηθεί η κρουαζιέρα.

Άρα, λοιπόν, αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι προαπαιτούμενα για εμάς, αλλά δεν υπάρχουν. Μπορεί η πρόθεση να είναι αγαθή, αλλά η υποδομή που θα στηρίζει τη θεσμική μεταρρύθμιση δεν υπάρχει.

Εμείς είμαστε υπέρμαχοι, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν όσα προαναφέρθηκαν. Θα μπορούσαμε να είμαστε υπέρμαχοι. Πάντως, δεν θα πρέπει να αγνοήσουμε ότι θα υπάρξουν και παράπλευρες απώλειες. Τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία θα γίνουν λιγότερο ανταγωνιστικά, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο σχέδιο νόμου κατ' ανάγκη.

Σε αυτό το κεφάλαιο που θα δημιουργηθεί, όμως, μέσω της εισφοράς, οι πόροι βασικά πρέπει να στραφούν σε αυτούς τους ανθρώπους που θα φύγουν ή θα μείνουν χωρίς δουλειά. Διότι, ο Έλληνας πλοιοκτήτης -με την ελληνική σημαία μέχρι τώρα- θα αποφασίσει να γίνει ανταγωνιστικότερος, έχοντας δίπλα του πλοία με σημαία ευκαιρίας.

Είναι γεγονός ότι θα υπάρξει ένας κλυδωνισμός. Εκεί θα πρέπει να απλώσουμε ένα δίχτυ προστασίας πάνω από τους ανθρώπους αυτούς. Θεωρήσαμε καλή την ιδέα να υπάρχει ένας Οργανισμός Απασχόλησης Εμπορικού Ναυτικού. Νομίζουμε ότι ήταν και πρόταση που υπήρχε στο πόρισμα. Δεν το είδαμε μέσα στο νομοσχέδιο, το βρισκόμαστε, όμως θετικό. Ένα θετικό, όμως, μέσα σε τόσα αρνητικά δεν μπορεί να συγκροτήσει ένα σχέδιο νόμου που δίνει λύσεις.

Τέλος, θα ήθελα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να πω ότι θα πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος να αντιμετωπιστούν οι εικόνες που κάνουν τον γύρο του κόσμου από τα διεθνή μέσα μαζικής ενημέρωσης και πλήττουν ανεπανόρθωτα τον κλάδο αυτό της εθνικής οικονομίας.

Όσον αφορά τα άρθρα, θα εκφράσουμε επιφυλάξεις, γιατί δεν θέλουμε να αδικήσουμε το νομοθέτημα. Για το λόγο αυτό θα περιμένουμε να ακούσουμε και την τελική κυβερνητική θέση.

Θα ήθελα, όμως, να προλάβω να πω, πως επικρατεί τέτοια σύγχυση στους κόλπους της σημερινής Κυβέρνησης, ώστε το ακροτελεύτιο άρθρο -θα το πούμε και αύριο- αναφέρει ότι η ισχύς αυτού του σχεδίου νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κυρία Υπουργέ, λησμονήσατε το νόμο που υπάρχει, του κ. Ραγκούση, που αναφέρει ότι η ισχύς των νόμων άρχεται από της δημοσίευσής τους στο διαδίκτυο; Έχετε όλο το χρόνο να το διορθώσετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Κοκοτρώνη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το σχέδιο νόμου, κατά τη γνώμη μας, αποτελεί ακριβώς ένα χαρακτηριστικό δείγμα του τι σημαίνει -και στη συγκεκριμένη περίπτωση και σε πολλούς άλλους τομείς- αυτή η διαχρονική επιλογή των τελευταίων είκοσι ετών που υλοποιούν οι κυβερνήσεις και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ σε σχέση με κρίσιμα ζητήματα που αφορούν την ανάπτυξη της χώρας.

Είναι αυτό που ο Πρωθυπουργός τότε του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Σημίτης, είχε προσδιορίσει ως προσαρμογή στο διεθνές, ανταγωνιστικό, επιχειρηματικό περιβάλλον. Περί αυτού πρόκειται. Αυτό

το νομοσχέδιο έρχεται να προσαρμόσει και την τελευταία φιλεργατική άμυνα της ελληνικής νομοθεσίας, στο συγκεκριμένο ζήτημα, -στα ζητήματα της κρουαζιέρας και της ναυτεργασίας, στο διεθνές, ανταγωνιστικό, επιχειρηματικό περιβάλλον.

Βέβαια, εάν θέλει να κάνει μια σοβαρή συζήτηση μια Κυβέρνηση που επαγγέλλεται ότι προωθεί αναπτυξιακούς στόχους - και στο συγκεκριμένο ζήτημα της κρουαζιέρας έχουν ακουστεί πάρα πολλά και φιλόδοξα πράγματα, ότι «θα φάμε με χρυσά κουτάλια», κυριολεκτικά- μπορεί άνετα και πραγματικά να προσεγγίσει διαδοχικά μια σειρά ζητήματα που αφορούν τις υποδομές, την εκπαίδευση, την προώθηση και τη διασύνδεση της δραστηριότητας της κρουαζιέρας με άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, έχει να μελετήσει τη συμμετοχή των κοινωνιών σε αυτά, έχει να μελετήσει την υπεράσπιση και την προβολή των πολιτιστικών αγαθών, έχει να μελετήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας και πάρα πολλά πράγματα.

Αντί για όλα αυτά, τι μένει; Η μείωση και η συντριβή του εργατικού κόστους. Διότι, αν ξεκινάει κανείς από το θέμα ανάπτυξη κρουαζιέρας και το μόνο -ίσως και το τελευταίο- που έχει να πει είναι «άρση του καμποτάζ»- που είναι ένα προστατευτικό μέτρο, κατακτημένο σε προηγούμενες εποχές για την κατοχύρωση της ελληνικής ναυτεργασίας των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών- και αν αυτό είναι το μόνο που έχει να καταργήσει για να αναπτύξει την κρουαζιέρα, ε τι άλλο χρειάζεται περισσότερο να πούμε από το ότι όσον αφορά αυτή την περιφέρεια Σημιακή φράση -που αποτελεί ευαγγέλιο για όλες τις νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις- «προσαρμογή στο διεθνές, ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον», δεν πρόκειται καν περί προσαρμογής; Πρόκειται περί υποταγής στα κελεύσματα και τις απαιτήσεις ενός ισχυρού, ισχυρότατου, πράγματι, κοινωνικού συσχετισμού σε βάρος των εργαζομένων, αλλά για το οποίο, εν πάση περιπτώσει, εάν περί αυτού πρόκειται, ένα πολιτικό κόμμα πρέπει να πει ότι «εγώ καθαρά διαλέγω την ταξική υπεράσπιση των ισχυρών και προσδοκώ μέσα από την ενίσχυση των ισχυρών οικονομικών συμφερόντων την ανάπτυξη της χώρας». Όχι να λέει: «είμαι σοσιαλιστικό κόμμα και σοσιαλιστική Κυβέρνηση».

Με αυτά τα ψευδώνυμα δεν μπορούμε να κάνουμε σοβαρές συζητήσεις και γι' αυτό το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, πραγματικά μπορεί να κριθεί βήμα προς βήμα, λέξη προς λέξη, ισχυρισμό προς ισχυρισμό. Να δούμε, στερεί το ακριβές συμβαίνει και επιτέλους να έρθουν όλες εκείνες οι μελέτες και τα επιχειρήματα που αποδεικνύουν με συγκεκριμένους τρόπους ότι η επιλογή αυτή ωφελεί την εθνική οικονομία. Και όχι ότι την ωφελεί δυνητικά, υπό προϋποθέσεις, «εάν και εφόσον αναπτυχθεί η αγορά και όλα αυτά και άρα...», γιατί αυτό το «άρα» όχι μόνο δεν έχει επαληθευτεί -ότι δηλαδή δια της ανάπτυξης της οικονομίας θα επέλθει και η κοινωνική δικαιοσύνη και η αναδιανομή του πλούτου- αλλά αντιθέτως και στην Ελλάδα και στην Ευρώπη και παγκοσμίως έχει διαψευστεί απολύτως.

Από αυτήν την άποψη, δεν μπορούμε να στεκόμαστε σε επιχειρήματα τα οποία υποτίθεται ότι προσδιορίζουν μία νέα τομή στην πολιτική, που μέχρι τώρα εφαρμόστηκε στη ναυτιλία, στην ακτοπλοία και επί του προκειμένου ειδικότερα στον τομέα της κρουαζιέρας. Έχουμε μία υποταγή στις πιέσεις και στις απαιτήσεις των ισχυρών εφοπλιστικών συμφερόντων και άλλων επιχειρηματικών τομέων που συνδέονται με την κρουαζιέρα για τη μείωση του εργατικού κόστους. Περί αυτού πρόκειται.

Η άρση του καμποτάζ στερεί επιπλέον και ανατρέπει ό,τι στοιχειώδεις διατηρείται στον τομέα της κρουαζιέρας ως προς τους Έλληνες εργαζομένους. Δηλαδή, στερεί το πλεονέκτημα του κυκλικού ταξιδιού από τα πλοία που ήδη υπάρχουν, τα τέσσερα -πέντε πλοία με ελληνική σημαία, και καθιστά ασύμφορη τη σημαία την ελληνική. Επομένως, πολύ σύντομα, εφόσον γίνει νόμος αυτό το σχέδιο νόμου -με την υπάρχουσα πλειοψηφία θα γίνει- θα έχουμε άμεση προσαρμογή των εταιρειών που έχουν ελληνική σημαία με την αλλαγή της σημαίας για να επωφεληθούν από την περαιτέρω αξιοποίηση των μειωμένων στάνταρ εργασίας των ναυτικών που απασχολούνται σε αυτά τα πλοία. Και αυτά τα τέσσερα πλοία θα πάψουν να έχουν ελληνική σημαία, με αποτέλεσμα να απολεσθούν άλλες τετρακόσιες τριάντα θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών, που αυτή τη στιγμή εργάζονται σε αυτά τα

πλοία, να μειωθεί το ελληνικό νηολόγιο και ο αριθμός των πλοίων και να έχουμε και περαιτέρω απώλεια εσόδων από το ήδη ελλειμματικό ΝΑΤ. Η άμεση συνεπαγωγή θα είναι αυτή πρακτικά, χονδρικά.

Από εκεί και πέρα, είναι βέβαιο -ήδη ακούγονται οι φωνές- ότι θα επηρεάσει η άρση του καμποτάζ το χώρο της κρουαζιέρας εξ αντανακλάσεως, αλλά και λόγω των συμφερόντων που σχετίζονται και έχουν ξεχωριστή ισχύ, αρνητικά τη ναυτεργασία και σε άλλους χώρους ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως είναι οι γραμμές σύνδεσης Ελλάδας - Ιταλίας. Ήδη το αίτημα έχει τεθεί κατ' αναλογία υλοποίησης και εφαρμογής ανάλογων προβλέψεων και για τις συνθήκες εργασίας στον τομέα αυτόν. Θα θέσει σε κίνδυνο τις υπάρχουσες δύο, δυόμιση χιλιάδες θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών στη διεθνή ακτοπλοΐα και στη σύνδεση Ελλάδας - Ιταλίας.

Από εκεί και πέρα, τα επιχειρήματα είναι ατεκμηρίωτα. Το λέω για μια ακόμη φορά. Η ανάλυση κόστους-οφέλους που να τεκμηριώνει αυτή την πρόταση δεν υπάρχει. Δεν είναι δική μου άποψη. Το λέει η ίδια η έκθεση της Επιτροπής που συγκροτήθηκε και επικαλείται την έλλειψη χρόνου για να αξιολογήσει αυτά τα στοιχεία. Λέει: «Δεν μπόρεσα να καταλήξω σε συμπέρασμα, γιατί δεν είχα το χρόνο». Εμείς πιστεύουμε ότι ούτως ή άλλως δεν μπορεί να προκύψει θετική σχέση κόστους-οφέλους για την ελληνική οικονομία και για το δημόσιο συμφέρον. Αλλά έστω να είχαμε έναν υπολογισμό, έστω να είχαμε ένα επιχείρημα, έστω να είχαμε μία τεκμηρίωση. Ούτε καν αυτή δεν έχουμε.

Από εκεί και πέρα, οι διαρροές -θα πω λίγο παρακάτω γι' αυτό, για τις υποτιθέμενες μελέτες που υπάρχουν και θα ενισχύσουν την εθνική οικονομία, έκανε επίκληση σε αυτές τις μελέτες και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας- άλλα λένε. Θα πω πιο κάτω γι' αυτό. Δεν λένε αυτό. Λένε εντελώς άλλα πράγματα.

Από εκεί και πέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι σημαντικές δυσκολίες για την αύξηση της επισκεψιμότητας των πλοίων και των επιβατών στα ελληνικά λιμάνια μέσω της κρουαζιέρας, κατ' ουσίαν αποτελούν την αιτία γιατί δεν έχουμε το υψηλό μερίδιο της κρουαζιέρας όπως έχουν άλλες χώρες στην Ευρώπη και αλλού. Γιατί η αύξηση των εσόδων από την κρουαζιέρα προϋποθέτει αλματώδη αύξηση επισκεψιμότητας πλοίων και τουριστών σε μια χώρα που δεν έχει τόσα πλεονεκτήματα ως προς αυτό. Θα τα πω πολύ σύντομα. Και αυτό, πέραν της ανεπάρκειας των λιμένων και όλα αυτά, τα οποία και αυτά θέλουν μία πολύ μεγάλη συζήτηση, γιατί πρέπει να γίνουν τα λιμάνια επί τη βάση σχεδιασμών, επί τη βάση επίσης μελέτης κόστους-οφέλους. Πρέπει να πάψουμε να κάνουμε φαραωνικά λιμάνια στην Πάρο, τη Νάξο, την Ικαρία ή οπουδήποτε αλλού και να δούμε σε κάθε χώρο, ποια είναι η φέρουσα ικανότητα σε κάθε νησί και σε κάθε περιοχή. Πρέπει να το συνδέσουμε με τις τοπικές ανάγκες και τις άλλες λειτουργίες.

Αλλά, εν πάση περιπτώσει, τα λιμάνια είναι επίσης ένα ζήτημα πολύ σημαντικό και δεν μπορούμε να λέμε ότι θα τα επωμιστούν οι επιχειρηματίες και θα κάνουν επενδύσεις. Πουθενά δεν το έκαναν και πουθενά δεν θα αναλάβουν το ρίσκο ενός κόστους μίας τέτοιας επένδυσης. Από τη στιγμή, λοιπόν, που θα τα αναλάβει ούτως ή άλλως το δημόσιο, εάν δε το κάνει με ΣΔΙΤ, θα το υπερπολλαπλασιάσει το κόστος αυτό. Πρέπει να δούμε απέναντι σε αυτό τι αντιστοιχεί στο όφελος της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής κοινωνίας. Δεν μπορούμε να λέμε ότι θέλουμε γενικώς λιμάνια. Θέλουμε λιμάνια σχεδιασμένα με το ποιος θα τα πληρώσει, ποιος θα ωφεληθεί από αυτά, σε ποια οικονομία θα ενταχθούν και προς ποια κατεύθυνση.

Από αυτή την άποψη, έχουμε να δούμε ότι αυτή η εταιρεία που έφυγε από το Ηράκλειο, δεν έφυγε τόσο για το λιμάνι. Για το αεροδρόμιο έφυγε. Και εκεί θα φτιάξουμε υπερ-αεροδρόμια; Θα τα φτιάξουμε οπουδήποτε, καταργώντας κάθε περιβαλλοντική και κάθε κοινωνική παράμετρο; Δεν θα τα σχεδιάσουμε; Μα, όλα αυτά δεν έχουν μπει σε κανένα σχεδιασμό. Έχουν μπει μόνο σε κερδοσκοπικές βλέψεις μέσω των ΣΔΙΤ και μέσω άλλων παραγόντων. Έρχεται το καμποτάζ να καταργηθεί για να αναπτυχθεί, λέει, η κρουαζιέρα. Μα, δεν είναι τρόπος ανάπτυξης αυτός. Είναι υποταγή στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον και τίποτα παραπέρα.

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

Δεν έχω το χρόνο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω, όμως, ότι η εμπειρία ανάλογων ρυθμίσεων και από το 2007, οι περιφημες ρυθμίσεις του τότε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, του κ. Κεφαλογιάννη, έτσι διαφημίστηκαν. Χίλια νέα πλοία θα ερχόντουσαν και μεγάλη αύξηση της παραγωγικής δραστηριότητας και των θέσεων εργασίας θα υπήρχε. Μετά από τρία χρόνια μπορούμε να τα μετρήσουμε όλα αυτά και οφείλει η Ελληνική Βουλή, όταν αντιμετωπίζει τέτοιου είδους ζητήματα, να μην κρύβεται πίσω από τα ωραία λόγια μίας εισήγησης ή μίας ωραιοποιημένης πρότασης. Πρέπει να δούμε, ήρθαν αυτά τα χίλια πλοία; Δεν ήρθε κανένα, μειώθηκαν. Ήρθε αυτή η ανάπτυξη των θέσεων εργασίας στους Έλληνες ναυτικούς; Μειώθηκαν.

Πώς, λοιπόν, θα επαναλάβουμε τα ίδια επιχειρήματα, την ίδια ωραιοποιημένη εικόνα, την ίδια ψευδή πραγματικότητα και πάνω σε αυτήν θα κτίσουμε την ανάπτυξη από εδώ και πέρα, σε συνθήκες μάλιστα τόσο συντριπτικές για το λαϊκό εισόδημα και για τις θέσεις εργασίας, ειδικά των ναυτικών;

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ για την ανοχή σας. Θα προσπαθήσω αύριο να δώσω περισσότερα στοιχεία. Η μελέτη αυτή -αναφέρθηκε και ο συνάδελφος από το Κομμουνιστικό Κόμμα- που επικαλούνται διάφοροι επιχειρηματίες επιλεκτικά και μας λένε ότι θα έχουμε 1,2 δισεκατομμύριο οφέλη και έσοδα από την απελευθέρωση του καμποτάζ, λέει το εντελώς αντίθετο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Είναι αυτή εδώ η μελέτη, που είναι στα αγγλικά και λέει το εντελώς αντίθετο. Λέει, δηλαδή, ότι από όλο αυτό το μερίδιο το ευρωπαϊκό- το λέω πολύ συνοπτικά- το μεγαλύτερο μέρος του οφείλεται σε παραγωγικές δραστηριότητες, όπως ναυπηγικές δράσεις που δεν τις έχουμε, σε άλλες δράσεις που δεν τις έχουμε και μένει όλο και όλο 1 δισεκατομμύριο για όλη την Ευρώπη από την επισκεψιμότητα, που σε αυτή συμπεριλαμβάνονται και τα αεροπορικά εισιτήρια, τα charter και όλα αυτά, τα οποία προφανώς δεν τα επωφελοούνται οι εθνικές επιχειρήσεις, αλλά οι υπερεθνικές και οι διεθνείς κατά κανόνα. Με αυτά τα στοιχεία, λοιπόν -που ψευδώς γέμισαν οι πιο έγκριτες εφημερίδες της Ελλάδος όλο αυτό το προηγούμενο διάστημα και οι ραδιοσταθμοί που ελέγχονται από εφοπλιστικά συμφέροντα και οι τηλεοπτικοί σταθμοί που επίσης ελέγχονται από αυτά και δημιούργησαν αυτή την ψευδή εικόνα- θα στηρίξουμε στο χώρο της ναυτιλίας, στο χώρο της κρουαζιέρας τη νέα εθνική στρατηγική για την ανάπτυξη; Πρόκειται για μία απόλυτα στρεβλή επιχειρηματολογία της οποίας το μόνο στην πραγματικότητα που έχει με κρατήσει κανείς είναι η εξυπηρέτηση ενός ισχυρότατου ολιγοπώλιου το οποίο επιβάλλει τις λύσεις.

Θα μιλήσω αύριο και για τις τροπολογίες, όπως και για την τροπολογία που έχουμε καταθέσει, η οποία είναι υπερώριμη.

Κυρία Υπουργέ, νομίζω ότι είναι πια καιρός να γίνει δεκτή η τροπολογία για το πολιτικό προσωπικό των Υπουργείων που χωρίστηκαν: το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και το Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Νομίζω ότι μέχρι αύριο θα έχουμε τον τρόπο να τα συζητήσουμε όλα αυτά και να δεχθείτε, τουλάχιστον, αυτή την τροπολογία, που την περιμένει πολύς κόσμος. Και δικαίως την περιμένει.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Δρίτσα.

Παρακαλώ τη Βουλευτή του Νομού Έβρου του ΠΑΣΟΚ, κ. Ελένη Τσιαούση, να πάρει το λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΤΣΙΑΟΥΣΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου με τίτλο: «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με αφετηρία ελληνικό λιμένα», αποτελεί ένα νομοσχέδιο που μαζί με άλλα τα οποία ψηφίστηκαν ή βρίσκονται στη διαδικασία ολοκλήρωσής τους, στοχεύει στην εξάλειψη στρεβλώσεων που υπήρχαν στην ελληνική οικονομία και δεν επέτρεπαν την εξυγίανσή της και την εξωστρεφή ανάπτυξή της. Συγχρόνως, συγκροτεί μία πρόταση νομοθετικού περιεχομένου, που εναρμονίζει στη χώρα μας το πλαίσιο λειτουργίας του τομέα της διεθνούς κρουαζιέρας με ό,τι ισχύει σε όλες τις άλλες χώρες που διαθέτουν ελκυστικό και ανταγωνιστικό προς τη χώρα μας λει-

τουργικό περιβάλλον ανάπτυξης αυτής.

Η Ελλάδα, αγαπητοί συνάδελφοι, διανύει μια πρωτοφανή οικονομική κρίση, γεγονός που μας υποχρεώνει να κάνουμε γρήγορα βήματα στην απελευθέρωση όλων των τομέων που μπορούν να συμβάλουν αποφασιστικά στην υπέρβασή της. Ο τομέας του τουρισμού έχει καταλυτικό ρόλο και δυνατότητα. Μέσα σε αυτόν, ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι κομβικός. Σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας το 2008, 32 δισεκατομμύρια ετησίως αντιπροσωπεύει η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη και μόνο 480 χιλιάδες ευρώ στη χώρα μας. Τριακόσιες είκοσι χιλιάδες άτομα εργάζονται σε άμεσες και έμμεσες θέσεις γύρω από τη βιομηχανία κρουαζιέρας πανευρωπαϊκά και 10 δισεκατομμύρια ευρώ είναι οι απολαβές τους. Δύο χιλιάδες επτακόσιες εξήντα επτά κρουαζιέρες πραγματοποιήθηκαν στη Μεσόγειο το 2008. Οι επιβάτες κρουαζιέρας ξόδεψαν 1,3 δισεκατομμύρια ευρώ για το πακέτο των διακοπών και άλλα 1,4 δισεκατομμύρια στα λιμάνια όπου έριξαν άγκυρα τα κρουαζιερόπλοια. Τέσσερα εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες τουρίστες κρουαζιέρας είχαν προορισμό την Ελλάδα. Ήμασταν ο δεύτερος προορισμός στη Μεσόγειο, μετά την Ιταλία με πέντε εκατομμύρια, με σταθμούς τη Ρόδο, τη Μύκονο, τη Σαντορίνη κ.λπ.. Ενενήντα ευρώ ήταν το μέσο ποσό που δαπανάει ημερησίως ένας τουρίστας κρουαζιερόπλοιο, όταν αποβιβάζεται στη στεριά, ποσό διπλάσιο σε σχέση με τους υπόλοιπους τουρίστες.

Αναλύοντας, λοιπόν, όλα αυτά τα στοιχεία θα διαπιστώσουμε ότι ανάμεσα στις πρώτες δέκα χώρες που μοιράστηκαν τα 12,9 δισεκατομμύρια ευρώ άμεσων δαπανών εταιρειών και επιβατών κρουαζιέρας το 2007, στην πρώτη θέση ήταν η Ιταλία με 31%, στην τέταρτη θέση η Ισπανία με 7,4% και στην όγδοη θέση η Ελλάδα με περίπου 2,5%. Το πρόβλημα, λοιπόν, εστιάζεται στην ανάγκη να υπάρξει άμεσα ένα σύγχρονο και λειτουργικό νομοθετικό πλαίσιο, που θα άρει τους περιορισμούς στον κλάδο των διεθνών κρουαζιερών, με κύριο στόχο τη μετατροπή των ελληνικών λιμένων σε λιμάνια αφητηρίας ή κατάληξης των, σε λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης τουριστών. Μόνο έτσι θα αντιληθούμε σοβαρά οφέλη για την οικονομία μας.

Η άρση του καμποτάζ όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι από μόνη της επαρκής για την ανάδειξη της Ελλάδας σε κυρίαρχη χώρα της Μεσογείου στον τομέα της κρουαζιέρας. Απαιτούνται μεταρρυθμίσεις και σε άλλα θέματα, σε συνδυασμό με τη δημιουργία σύγχρονων λιμενικών υποδομών για να αναπτυχθεί, επιτέλους, το home boarding, για να γίνει η ελληνική σημαία ελκυστική, ακόμα και για πλοία ξένων συμφερόντων, όπως συμβαίνει σήμερα με την ιταλική σημαία. Απαιτείται εκσυγχρονισμός σε δυσλειτουργίες, που υπάρχουν εδώ και πολλά χρόνια και αφορούν πολλαπλά σημεία του θαλάσσιου τουρισμού.

Η άρση του καμποτάζ, που θεσμοθετεί το υπό ψήφιση νομοσχέδιο αποτελεί ένα ουσιαστικό βήμα εκσυγχρονισμού της νομοθεσίας, αλλά δεν αποτελεί τη λυδία λίθο για την αποφασιστική ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και της ελληνικής σημαίας. Απαιτούνται τομές σε πολλά σημεία και δομές, που είναι αναχρονιστικές. Σας επενθυμίζω ότι ήδη παρουσιάζονται αποχωρήσεις από την Ελλάδα εταιρειών, που λόγω των δομικών προβλημάτων μας στον κλάδο της κρουαζιέρας φεύγουν. Η «THOMSON» φεύγει από την Κέρκυρα και πηγαίνει στο λιμάνι της Αλικαρνασσού. Το Ηράκλειο έχασε δύο πλοία που πάνε στην Αττάλεια και άλλο ένα δήλωσε από το 2011 ότι θα πάει στην Κωνσταντινούπολη.

Όπως επισημάνθηκε στην διημερίδα που έγινε στην Κω με θέμα το θαλάσσιο τουρισμό και την άρση του καμποτάζ, η άρση του είναι μια μεγάλη ευκαιρία που δεν πρέπει να χάσουμε ως χώρα, τη στιγμή μάλιστα που στην περιοχή μας υπάρχει μεγάλη αύξηση, με αποτέλεσμα η Μεσόγειος να πλησιάζει σε ρυθμούς την Καραϊβική. Τονίστηκε δε, η θετική προοπτική που υπάρχει για την ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη και τη διάχυση των θετικών επιπτώσεων σε λοιπούς κλάδους της οικονομίας. Να σημειώσουμε ότι το πόρισμα της Επιτροπής που συστάθηκε για το συγκεκριμένο θέμα υποστηρίζεται από όλους τους φορείς της τουριστικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας. Επίσης, να επισημάνουμε ότι στο πλαίσιο της διαβούλευσης του νομοσχεδίου οι μεγάλοι και ισχυροί οργανισμοί, όπως το Ναυτικό Επιμελητήριο

Ελλάδας, το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο, ο Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων κ.λπ. τάχθηκαν υπέρ του νομοσχεδίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είδαμε ότι μέχρι τώρα οι απαγορεύσεις που ίσχυαν δεν εμπόδισαν τη συρρίκνωση του κλάδου. Αντίθετα, συντελούν στη συρρίκνωση και άλλων κλάδων της οικονομίας μας. Το παρόν νομοσχέδιο δίνει την ώθηση που χρειάζεται σ' ένα δυναμικό τομέα της οικονομίας μας, που έχει όλες τις προϋποθέσεις να αναπτυχθεί ταχύτατα, γι' αυτό και το στηρίζω.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε θερμά την κ. Τσιαούση.

Ο κ. Κωνσταντίνος Μουσουρούλης, Βουλευτής Χίου της Νέας Δημοκρατίας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύρια Υπουργέ, η ναυτιλία και ο τουρισμός καλύπτουν περίπου το 1/3 του ΑΕΠ της χώρας. Συνεπώς λόγω μεγέθους τους, χρειάζονται και στήριξη, αλλά και ανάπτυξη. Αν σας ρωτούσα να μου πείτε, αν θεωρείτε ότι η Κυβέρνησή σας έχει πετύχει σε αυτούς τους δύο τομείς, θα μου λέγατε ναι ή όχι;

Και στις δύο περιπτώσεις, θα πρέπει να μας το εξηγήσετε. Για να αντιληφθούμε πόσο μακριά βρισκόμαστε από την πραγματικότητα και στους τομείς αυτούς.

Κύριοι συνάδελφοι, στη Ναυτιλία και στον Τουρισμό εμπλέκονται άμεσα όλα τα Υπουργεία, από το Εθνικής Αμύνης μέχρι το Οικονομίας, από το Υποδομών μέχρι το Εργασίας και βεβαίως εμπλέκονται και οι περιφέρειες.

Αυτό σημαίνει ότι για να πάμε μπροστά χρειαζόμαστε ένα μίγμα πολιτικής. Θα αναφέρω την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας, τη διαφοροποίηση τουριστικού προϊόντος, την προώθηση νέων μορφών ανάπτυξης υποδομών, όπως οι συμβάσεις παραχώρησης, οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, τη μείωση της γραφειοκρατίας και την απλούστευση γενικά της επιχειρηματικής δραστηριότητας, με στόχο την έλξη των επενδύσεων, την εκπαίδευση και την απασχόληση και βέβαια την οργανωμένη προβολή της χώρας και των λιμανιών της στο εξωτερικό. Χωρίς αυτά και η ναυτιλία και ο τουρισμός θα αποτελέσουν άλλη μια χαμένη ευκαιρία για τη χώρα.

Νομίζω ότι η Κυβέρνηση πολιτεύεται χωρίς πρόγραμμα. Γι' αυτό και ανέφερα όλες αυτές τις πτυχές, για να αντιληφθούμε όλοι, ο καθένας με την εξειδίκευση που έχει, ότι οι φορείς παραγωγής πολιτικής που εμπλέκονται στο νομοσχέδιο αυτό, δεν έχουν κάνει τη δουλειά τους όπως θα έπρεπε.

Ας δούμε κατ' αρχάς ποιο είναι το κίνητρο για να στηρίξουμε και να αναπτύξουμε την κρουαζιέρα στη χώρα μας. Θα αναφέρω στοιχεία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας του 2008. 4,5 εκατομμύρια επιβάτες έκαναν κρουαζιέρα το 2007. 4.700.000 χιλιάδες ευρωπαϊοί επιβάτες επιβιβάστηκαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

Ο τζίρος από την κίνηση αυτή είναι πάνω από 32 δισεκατομμύρια ευρώ. Από αυτά τα 5 και πλέον δισεκατομμύρια ευρώ απορροφήθηκαν σε υπηρεσίες υποστήριξης της κρουαζιέρας, όπως τροφοδοσία πλοίων ή τεχνική υποστήριξη, ανταλλακτικά και ούτω κάθε εξής. Ενώ σχεδόν 3 δισεκατομμύρια ευρώ αναλώθηκαν σε λειτουργίες πριν ή μετά το μπάρκο, όπως ταξίδια, παραμονή στη στεριά για τουρισμό κλπ. Και βέβαια συντηρήθηκαν τριακόσιες χιλιάδες θέσεις εργασίας. Αυτή είναι η ύλη. Αυτός είναι ο όγκος της αγοράς αυτής.

Τι θέλουμε, λοιπόν, σαν χώρα; Ποιος είναι ο στόχος μας; Είναι να μεταφέρουμε ή να μετατοπίσουμε, αν θέλετε, ένα κομμάτι αυτού του όγκου προς την Ελλάδα. Αυτό πρέπει να είναι και το ορατό αποτέλεσμα της οποίας κυβερνητικής προσπάθειας.

Επιτυγχάνεται αυτός ο στόχος με αυτό το νομοσχέδιο ή με τα υπόλοιπα συνωδά μέτρα πολιτικής της Κυβέρνησης; Δεν επιτυγχάνεται και θα εξηγήσω το γιατί.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, πρώτα να σταθώ σε αυτά που είπε ο Πρωθυπουργός πριν από τέσσερις μήνες. Ο Πρωθυπουργός αναγνώρισε τις θετικές επιπτώσεις του νομοσχεδίου στην αγοράς εργασίας, στην απασχόληση, στην εκπαίδευση, στην κα-

τάρτιση κ.ο.κ. και δεσμεύτηκε για την ψήφιση του μέχρι το τέλος Μαΐου. Μάλιστα προχώρησε σε κάποιες εξαγγελίες. Είπε για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, έτσι ώστε τα ελληνικά πληρώματα να γίνουν πιο ανταγωνιστικά. Εξήγγειλε την ένταξη των εργαζομένων στην κρουαζιέρα σε προγράμματα του ΟΑΕΔ, ανάλογα ή αντίστοιχα με αυτά για τους ξενοδοχοϋπαλλήλους.

Τι απ' όλα αυτά έγινε; Το νομοσχέδιο συζητείται σήμερα, δηλαδή, τέσσερις μήνες μετά. Ως προς το θέμα της αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης, εκείνο που ξέρω είναι ότι μειώσατε τις θέσεις των εισακτέων στις ναυτικές ακαδημίες. Όσο για προγράμματα του ΟΑΕΔ δεν έχω ακούσει. Αν κάνω λάθος, να μας το πείτε. Και βέβαια, προχωρήσατε σε εξαγγελίες μελετών επί μελετών, όπως για παράδειγμα στο θέμα της αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης. Σε σχετική ερώτηση που είχα κάνει πριν δύο -τρεις μήνες, και εισείς κυρία Υπουργέ, αλλά και η κ. Διαμαντοπούλου, μου απαντήσατε ότι έχετε την τελική αρμοδιότητα στο θέμα αυτό.

Στις επιπτώσεις της κατάργησης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του πλέον κομβικού σημείου στην Κυβέρνηση, αναφέρθηκε και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας και δεν θέλω να επεκταθώ.

Πιστεύω ότι με αυτό το νομοσχέδιο προχωράτε σε μια απλή ρύθμιση της διαδικασίας αδειοδότησης για τις επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να αναπτύξουν δραστηριότητα κρουαζιέρας στη χώρα μας. Ο στόχος, όμως, έπρεπε να είναι άλλος. Όχι μόνο η μετατόπιση της σχετικής αγοράς προς την Ελλάδα, αλλά και η παραμονή των εταιρειών στη χώρα μας.

Πώς θα γίνει αυτό; Πρώτον, μέσα από την ανάπτυξη υποδομών για την κρουαζιέρα σε υφιστάμενα λιμάνια της χώρας, με το σύγχρονο τρόπο που σας είπα προηγουμένως, συμβάσεις παραχώρησης και συμπράξεις δημόσιου ιδιωτικού τομέα και όχι μέσα από τις πάσης φύσεως δημόσιες υποδομές. Άλλο κρουαζιέρα και άλλο ακτοπλοΐα την τριετή διάρκεια των συμβάσεων, με δυνατότητα παράτασης, θα υπάρξουν τράπεζες να χρηματοδοτήσουν επιχειρηματικές προτάσεις μεγάλων εταιρειών για την ανάπτυξη των υποδομών αυτών; Είμαι σχεδόν βέβαιος πως αυτό δεν θα συμβεί.

Δεύτερον. Με την αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος της χώρας. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι υπάρχει στην κρουαζιέρα συγκριτικό πλεονέκτημα. Ποιο είναι αυτό; Το φθινό κόστος καυσίμου. Όχι από την πολιτική σας, στην αγορά καυσίμων αλλά λόγω της απόστασης. Η κρουαζιέρα με αφετηρία την Ελλάδα είναι ανταγωνιστική λόγω της μικρής απόστασης προς την Τουρκία, το Ισραήλ, την Κύπρο κ.ο.κ.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Το χαμηλό κόστος ελλειμνισμού είναι το δεύτερο συγκριτικό πλεονέκτημα που πρέπει να αναδείξουμε προς τα έξω. Δεν το βλέπω όμως στο νομοσχέδιο. Όπως δεν βλέπω στο νομοσχέδιο να αναφέρεστε ή να λέτε το οτιδήποτε για το κρίσιμο θέμα της εκπαίδευσης.

Τέλος, η ανάγκη προώθησης και προβολής των ελληνικών λιμανιών. Έχετε κάποια συγκροτημένη πολιτική σ' αυτό; Προβλέψατε μήπως συμφωνίες συνεργασίας λιμενικών αρχών, αεροδρομίων, νοσοκομείων, τοπικών αγορών για την προσέλκυση της κρουαζιέρας; Δεν υπάρχει η παραμικρή αναφορά, σε αυτά που, κατά τη γνώμη μου, αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία θα πρέπει να αναπτύξουμε την πολιτική μας.

Κλείνω με μια αναφορά στους ναυτικούς μας. Δεν καταλαβαίνω πώς θα λειτουργήσει το Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας των Ναυτικών (ΚΑΑΝ), δηλαδή το πώς θα γίνονται οι πληρωμές. Από την εμπειρία που είχαμε μέχρι σήμερα, από το ΝΑΤ, λόγω υποχρηματοδότησης από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ αναγκάστηκε να παρακρατεί ένα ποσοστό του ΚΑΑΝ, οδηγώντας τον Οίκο Ναύτου σε διάθεση των αποθεματικών του. Υπάρχει ο κίνδυνος να συμβεί και εδώ το ίδιο ακριβώς που ζήσαμε όλους αυτούς τους μήνες;

Είναι ερωτήματα στα οποία θα θέλαμε κάποια συγκεκριμένη απάντηση και βέβαια, μια δεσμευση από πλευρά σας ότι μέχρι αύριο θα έχετε συγκεκριμένες τροποποιήσεις, έτσι ώστε να δια-

σφαλιστεί αυτός ο κλάδος, που επί των ημερών σας έχει υποφέρει τα πάνδεινα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Μουσουρούλη.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Ευβοίας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Γεώργιος Μαρίνος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, όπως και στα άλλα νομοσχέδια, χρησιμοποιούνται και σ' αυτό μεγάλα λόγια, καλλιεργούνται ψεύτικες προσδοκίες. Η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι πρόκειται για ιστορική τομή. Λέει ότι η απελευθέρωση θα φέρει νέες επενδύσεις, νέες θέσεις εργασίας, η Ελλάδα θα γίνει ισχυρό κέντρο κρουαζιέρας.

Η αλήθεια είναι ότι πρόκειται για χαρακτηριστική περίπτωση ρύθμισης που επεκτείνει το χώρο για την ελεύθερη κίνηση του εφοπλιστικού και τουριστικού κεφαλαίου, για να αυξήσει τα κέρδη του, χρησιμοποιώντας ελληνικά λιμάνια ως λιμάνια αφετηρίας για επιβίβαση επιβατών με πληρώματα κατά κανόνα ανασφάλιστα, χωρίς συλλογικές συμβάσεις, με άθλιους όρους εργασίας και αμοιβής.

Θα σταθώ σε ορισμένα ζητήματα που τέθηκαν ήδη στη συζήτηση. Πρώτον, η Κυβέρνηση, η Νέα Δημοκρατία, αλλά και ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός υπερασπίζονται την απελευθέρωση ως προϋπόθεση της ελεύθερης κίνησης του κεφαλαίου και την αποσπούν από τα ταξικά, εφοπλιστικά συμφέροντα που υπηρετεί.

Η πραγματικότητα, όμως, αποδεικνύει ότι όσο τα πλοία είναι στα χέρια των εφοπλιστών, αυτοί καρπώνονται τα κέρδη και ισχυροποιούν τη δύναμή τους, ενώ οξύνονται τα προβλήματα των ναυτεργατών και χειροτερεύει η κατάστασή τους. Στις συνθήκες της απελευθέρωσης διευρύνεται το πεδίο για την κερδοφορία ξένων και εγχώριων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Καλό θα είναι, οι υπερασπιστές του νομοσχεδίου και της απελευθέρωσης να τοποθετούνται συγκεκριμένα σ' αυτή την κατάσταση κι όχι να καταφεύγουν σε αφορισμούς.

Δεύτερον, είναι εκτός πραγματικότητας η ανάλυση που γίνεται για την πορεία των ελληνικών κρουαζιεροπλοίων. Η μείωση του αριθμού τους δεν οφείλεται στη διατήρηση του καμποτάζ και του προστατευτισμού, που άλλωστε έχει καταργηθεί για πλοία με κοινοτική σημαία. Τα στοιχεία δείχνουν ότι πριν την απελευθέρωση υπήρχαν αρκετά κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία, οι εταιρείες των οποίων, κυνηγώντας το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος, έκαναν άλλες επιχειρηματικές επιλογές, ενώ είναι βέβαιο ότι και σήμερα τα ελληνικά και ξένα εφοπλιστικά συμφέροντα συνυπάρχουν και αλληλοδιαπλέκονται.

Τρίτον, λέτε ότι με την προσέλκυση πολλών κρουαζιεροπλοίων θα ωφεληθούν οι λαϊκές οικογένειες, οι επαγγελματίες, οι νησιώτες. Κάνετε μία υπόθεση, η οποία δεν μπορεί να τεκμηριωθεί. Αντίθετα, η πείρα λέει ότι σε περιοχές με μεγάλη κίνηση κρουαζιεροπλοίων, στην Καραϊβική, γενικότερα στη Λατινική Αμερική, στην Ασία, αλλά και στην Ευρώπη, τα λαϊκά προβλήματα παραμένουν οξυμένα. Η φτώχεια διατηρείται και κερδισμένο είναι το τουριστικό και το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Θα μπορούσα να φέρω πάρα πολλά παραδείγματα, ιδιαίτερα για το χώρο της Καραϊβικής, για την περιοχή της Αρούμπα του Κουρασάο, άλλων νησιών που έχουν αποτελέσει και αποτελούν κέντρο της κρουαζιέρας, στοιχεία που διαψεύδουν αυτή την επιχειρηματολογία που ακούγεται σήμερα και εδώ μέσα στη Βουλή.

Ο Πειραιάς, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι το έκτο λιμάνι στον κατάλογο των είκοσι μεγαλύτερων λιμανιών του κόσμου, για την εκκίνηση κρουαζιέρας με διακίνηση περίπου 1,8 εκατομμύρια επιβάτες. Είναι περίπου στο ίδιο επίπεδο με την Τζίτα Βέκια στην Ιταλία και με τη Βαρκελώνη.

Θα έπρεπε να είχαν ήδη διαφανεί τα οφέλη για τους ναυτεργάτες, για την αύξηση των θέσεων εργασίας, για τα μικρομάγαζα του Πειραιά, αλλά και των νησιών. Αυτό δεν έχει γίνει και το ευχολόγιο της Κυβέρνησης τεκμηριωμένα αυτοαποδεικνύεται ότι δεν «πατάει» πουθενά.

Σγκώθηκε θόρυβος για το κρουαζιερόπλοιο «ZENITH» και επι-

χειρήθηκε να ενοχοποιηθεί ο αγώνας και ιδιαίτερα, το απεργιακό δικαίωμα των ναυτεργατών. Τι αποδείχθηκε; Αποδείχθηκε ότι οι ισχυρισμοί που χρησιμοποιήθηκαν, η ενοχοποίηση του αγώνα για την πορεία του τουρισμού και της οικονομίας είναι αβάσιμοι και επικίνδυνοι. Τα προβλήματα είναι βαθύτερα. Αφορούν την κρίση του καπιταλισμού που εκδηλώνεται και με τη βαθειά ύφεση της οικονομίας. Αφορούν τη σκληρή αντιλαϊκή πολιτική, που στερεί το δικαίωμα των λαϊκών οικογενειών στις διακοπές, στην ξεκούραση.

Οι δυνάμεις που συκοφάντησαν τους ναυτεργατικούς αγώνες έχουν ευθύνη. Έχουν μεγάλη ευθύνη, γιατί με τη στάση τους διατηρούν την άθλια κατάσταση που επικρατεί σε πολλά πλοία, στα οποία δουλεύουν ανασφάλιστοι ναυτεργάτες σε βάρβαρες εργασιακές συνθήκες και απαράδεκτα χαμηλούς μισθούς.

Θα επαναλάβω ότι το πλήρωμα του «ZENITH» προέρχεται από είκοσι επτά χώρες και οι συνθήκες μέσα στις οποίες δουλεύει εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Οι εργαζόμενοι πρέπει να κατανοήσουν ακόμα πιο καλά ότι αυτή η αντεργατική, αντιλαϊκή πολιτική που διαλύει εργατικά, ασφαλιστικά δικαιώματα και υπηρετεί πολύμορφα το μεγάλο κεφάλαιο δεν μπορεί να λύσει προβλήματα προς όφελος των ναυτεργατών και του λαού ούτε στη ναυτιλία ούτε σε κανέναν άλλο κλάδο. Πρέπει να κατανοήσουν ότι η καπιταλιστική ανάπτυξη δεν μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες των εργαζομένων. Αυτό αποδεικνύεται άλλωστε με τον πιο χαρακτηριστικό τρόπο, με το παράδειγμα της ναυτιλίας.

Στην ακτοπλοία συγκεντρώθηκαν μεγάλα κέρδη όλα αυτά τα χρόνια. Έγινε υψηλή συσσώρευση κεφαλαίων, αλλά τα προβλήματα των ναυτεργατών και της εξυπηρέτησης των νησιών οξύνονται. Τα εισιτήρια είναι πανάκριβα. Πολλά πλοία είναι παρήλικα. Η ποντοπόρος ναυτιλία με τη στήριξη του αστικού κράτους, χωρίς φορολογία, αναπτύσσεται με πρωτοφανείς ρυθμούς. Τα ελληνόκτητα πλοία άνω των χιλίων κόρων ολικής χωρητικότητας έφτασαν περίπου τα τέσσερις χιλιάδες με τονάζ εκατομμυρίων τόνων.

Στις συνθήκες της καπιταλιστικής κρίσης πραγματοποιήθηκαν και πραγματοποιούνται μεγάλες παραγγελίες, παραγγελίες δισεκατομμυρίων δολαρίων. Γίνονται μεγάλες αγορές από δεύτερο χέρι, αλλά οι θέσεις εργασίας των ναυτεργατών μειώθηκαν δραματικά και η ζωή τους χειροτερεύει. Η κατάσταση δεν πάει άλλο. Αυτό πρέπει να σκεφθούν οι εργατικές λαϊκές οικογένειες.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Τα ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία έχουν δοκιμαστεί και ξαναδοκιμαστεί. Η καπιταλιστική ανάπτυξη και η αντιλαϊκή πολιτική δεν γιαιτρεύονται. Γι' αυτό λέμε ότι ο λαός έχει τη δύναμη να αλλάξει τους συσχετισμούς και να διαμορφώσει προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν να περάσει η εξουσία στα χέρια του, να οργανωθεί η οικονομία και η ναυτιλία στη βάση του κριτηρίου της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών με ένα βασικό εργαλείο: τα μέσα παραγωγής, τα πλοία, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία να γίνουν λαϊκή περιουσία και να αναπτυχθούν με κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό, κοινωνικό έλεγχο.

Αυτός ο δρόμος μπορεί να εξασφαλίσει σύγχρονα, ασφαλή πλοία, φτηνά εισιτήρια, να εξασφαλίσει το δικαίωμα στην πλήρη σταθερή εργασία, υψηλού επιπέδου εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα, να ικανοποιήσει τις ανάγκες στην ξεκούραση, στην αναψυχή.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Μαρίνο.

Καλείται να λάβει το λόγο ο Βουλευτής Αττικής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Μαυρουδής Βορίδης.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι σε σχέση με αυτό το σχέδιο νόμου έχουν αναπτυχθεί θα έλεγα κεντρικά δύο –ας το πω– σχολές, δύο τάξεις επιχειρηματολογίας: Η μία είναι αυτή, η οποία αναπτύσσεται από την Αριστερά και η οποία –αν την καταλαβαίνω καλά– προτάσσει ως βασικό ζήτημα για το οποίο θα έπρεπε να καταψηφιστεί το

σχέδιο νόμου, ότι αυτό είναι ένα σχέδιο νόμου, το οποίο θίγει κυρίως τα συμφέροντα των εργαζομένων στα πλοία της κρουαζιέρας. Επαναλαμβάνω, αν καταλαβαίνω χονδρικά το επιχείρημα. Η δεύτερη σχολή σκέψης προτάσσει γενικότερης τάξης επιχειρήματα οικονομικής ωφέλειας, τα οποία θα προκύψουν από την απελευθέρωση.

Δεν θα εμπλακώ σε μία ιδεολογική συζήτηση και γιατί δεν υπάρχει ο χρόνος και γιατί, εν πάση περιπτώσει, η ιδεολογική αντιπαράθεση είναι λίγο ως πολύ γνωστή.

Απλώς, θα ήθελα να επιστημάνω το εξής: Ας υποθέσουμε ότι γίνεται δεκτή η επιμέρους άποψη που κυρίως έχει αναπτύξει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και δεν υπάρχει η οποιαδήποτε απελευθέρωση. Τα προβλήματα, τα οποία αντιμετωπίζουν οι ναυτεργάτες, έχουν λυθεί; Εγώ, εκείνο το οποίο καταλαβαίνω ως ένα βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κόσμος της ναυτικής εργασίας, είναι η έλλειψη αυτής της εργασίας. Και η έλλειψη αυτής της εργασίας έχει να κάνει από το ότι ακριβώς σήμερα το επιχειρηματικό περιβάλλον στην Ελλάδα για το συγκεκριμένο κλάδο δεν είναι ελκυστικό.

Μπορώ να αποδεχθώ μία τελείως διαφορετική φιλοσοφία και να πει κάποιος: Ξέρετε, εμείς θα ζήσουμε σ' ένα σοσιαλιστικό καθεστώς και άρα, τότε δεν θα υπάρχουν ιδιότητα πλοία, άρα, τότε δεν θα υπάρχουν λιμάνια. Θα υπάρχει μία συνολική διαχείριση τελείως διαφορετική κι επομένως, λύνουμε το θέμα αυτό.» Αλλά, είναι σαφές ότι με τη μη απελευθέρωση πάντως στις παρούσες κρατούσες συνθήκες του οικονομικο-κοινωνικού συστήματός μας, όφελος οι ναυτεργάτες δεν βλέπουν.

Επομένως, εγώ γυρνώ ξανά στο ζήτημα αυτό και λέω: Σέβομαι, υπό την έννοια της διατυπώσεώς του –όχι ότι συμφωνώ αυτό το οποίο ακούω γι' ένα άλλο καθεστώς, αλλά είναι σαφές ότι στις παρούσες συνθήκες, ακόμα και για αυτούς, οι οποίοι θέλουν να δουλέψουν στο χώρο της ναυτικής εργασίας, είναι προφανές ότι η απελευθέρωση μόνο επωφελής θα είναι.

Μπαίνει ένα ζήτημα, επίσης, που λέει ότι είναι η μη τήρηση της εργατικής νομοθεσίας. Η μη τήρηση της εργατικής νομοθεσίας είναι ένα ζήτημα γενικότερο. Θα πρέπει να τηρείται η εργατική νομοθεσία. Εγώ, όμως, απλώς εδώ θα θέσω ένα πρόσθετο προβληματισμό που λέει το εξής: Σε κάτι τόσο ευμετάβλητο και τόσο εύκολο μετακινούμενο, όπως είναι ένα πλοίο, το οποίο αλλάζει τη σημαία του και πηγαίνει κάπου αλλού, τότε είναι προφανές ότι η αγορά είναι ομογενοποιημένη, είναι ανταγωνιστική, είναι διεθνής είτε το θέλουμε είτε δεν το θέλουμε, πολύ περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη μορφή επιχειρηματικής δράσης.

Όταν μιλάμε, λοιπόν, για την επιχειρηματική δραστηριότητα μέσα στη θάλασσα, αυτό κανείς δεν μπορεί να μην το αναγνωρίζει. Επιτρέψτε μου τώρα, όμως, να έρθω σε αυτό που συζητάμε σήμερα, γι' αυτό που κατά τη γνώμη μου είναι μια δήθεν απελευθέρωση. Γιατί λέω «δήθεν απελευθέρωση»; Διότι, να με φαίνεται να φεύγουμε από ένα καθεστώς απόλυτου απαγορεύσεως, αλλά εν συνεχεία τίθενται μια σειρά από προϋποθέσεις που διερρωτώμαι αν πρόκειται να επιτύχουν το στόχο που υποτίθεται ότι διεκδικούν να επιτύχουν.

Άκουσα από την ωραιότατη εισήγηση του εισηγητού της Πλειοψηφίας μία εκτενέστατη επιχειρηματολογία για τα οικονομικά οφέλη, τα οποία πρόκειται να υπάρξουν από την απελευθέρωση αυτή. Προϋπόθεση υποθέτω είναι ότι ακριβώς εκείνα τα επιχειρηματικά συμφέροντα τα οποία δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας θα βρουν ελκυστικό το συγκεκριμένο σχήμα, προκειμένου να έρθουν να δραστηριοποιηθούν εδώ.

Και ρωτώ, παραδείγματος χάριν, αυτή η περίφημη σύμβαση διαρκείας μέχρι τρία έτη, που είναι προϋπόθεση να υπογραφεί και στην οποία μάλιστα, θα πρέπει να προβλέπεται η διενέργεια επενδύσεων στη χώρα μας από τις συμβαλλόμενες εταιρείες, υπάρχει και αλλού;

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Δεν υπάρχει τέτοιο πράγμα. Λάθος κάνατε.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Αν διαβάζω καλά, το άρθρο 1, κυρία Υπουργέ –να το διαβάσουμε, μπορεί να μην το έχω καταλάβει και μετά χαράς θα δεχθώ τη διευκρίνισή σας– λέει το εξής: Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες της παραγράφου 1, προκειμένου να εκτελέ-

σουν τους παραπάνω πλόες, υπογράφουν προηγουμένως με το ελληνικό δημόσιο σύμβαση διάρκειας μέχρι τρία έτη, που σημαίνει ότι υπάρχει μία προϋπόθεση, άλλως δεν μπορώ να τους εκτελέσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Συνοδευτικά...

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Με τη σύμβαση αυτή λέει ρυθμίζονται ιδίως τα εξής θέματα. Όσον αφορά το «ιδίως» στα νομικά, ξέρουμε ότι πρόκειται περί ενδεικτικής απαριθμώσεως και όχι περί αποκλειστικής, ήτοι κατ' ελάχιστον αυτά και ενδεχομένως και άλλα. Αυτό είναι το «ιδίως».

Και λέω, λοιπόν, τώρα εδώ. Ποια είναι τα θέματα που ρυθμίζουν, η απασχόληση και η ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών που προσλαμβάνονται στα πλοία αυτά, η βεβαίωση και η εισπραξη της εισφοράς του άρθρου 2, που ρυθμίζεται στο άρθρο 2 κατωτέρω, η διενέργεια επενδύσεων στη χώρα μας από τις συμβαλλόμενες εταιρείες, οι όροι παράτασης και πρόωρης λύσης συμβάσεων και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα.

Εγώ, λοιπόν, έχω να κάνω μία απλή ερώτηση. Στους χώρους που είναι ανταγωνιστικοί -γιατί αυτό είναι το στοίχημα που μας έθεσε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας- το στοίχημα σύμβασης μάς λέει ότι θα τα πετύχουμε όλα αυτά τα καλά, τα χρήματα, το κεφάλαιο, τις εργασίες, τις δουλειές, οι οποίες πρόκειται να γίνουν, τα οφέλη, τα οποία πρόκειται να υπάρξουν από την απελευθέρωση, με ποιον τρόπο; Επειδή στην πραγματικότητα δημιουργούμε και μείρις ανταγωνιστικές προϋποθέσεις για να έρθουν αυτοί οι πλόες εδώ.

Ρωτώ, λοιπόν: Υπάρχει αλλού τέτοιου είδους προϋπόθεση; Αυτό είναι το ερώτημα. Διότι, αν δεν υπάρχει, τότε η απάντηση είναι πάρα πολύ απλή. Πολύ σωστή η επιχειρηματολογία του εισηγητή της Πλειοψηφίας, δεν θα εφαρμοστεί, όμως, για έναν πολύ απλό λόγο, διότι κανείς δεν έχει λόγο να έρθει εδώ, γιατί εξακολουθούν με το παρόν πλαίσιο να μην είναι ανταγωνιστικές οι συνθήκες μέσα στη συγκεκριμένη αγορά. Άρα, λοιπόν...

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Κάνετε λάθος. Θα σας απαντήσω.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Εγώ ειλικρινώς ελπίζω να κάνω λάθος και θα σας ακούσω με πολλή προσοχή, γιατί είναι σαφές ότι θα καταφέρουμε να βρούμε μία άκρη και να πείσουμε και κανέναν. Διότι εγώ, σας ξαναλέω, διαβάζοντας το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου -εάν δεν είναι έτσι όπως το καταλαβαίνω, να μας το διευκρινίσετε, γιατί εγώ έτσι το καταλαβαίνω- στην πραγματικότητα δημιουργείται ένα πρόσκομμα, ώστε να μην είναι ελκυστικό, ανταγωνιστικό, θελκτικό οικονομικά, το συγκεκριμένο νομοθέτημα. Ξαναλέω, ότι η επιχειρηματολογία της Κυβερνήσεως είναι αυτή. Αν έλεγε η Κυβέρνηση «ξέρετε, εγώ κάνω μία στάθμιση συμφερόντων, και ποια είναι η στάθμιση συμφερόντων που κάνω»;...

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

Σε τριάντα δευτερόλεπτα τελειώνω. «Κάνω μία στάθμιση συμφερόντων. Επειδή μου φωνάζουν, παραδείγματος χάριν οι ναυτεργάτες, πρέπει να κάνω οπωσδήποτε μία σύμβαση, μέσα από την οποία να εξασφαλίζω ορισμένα πράγματα για τους ναυτεργάτες. Και το βάζω αυτό ως προϋπόθεση. Όποιος δεν την κάνει, δεν έρχεται».

Αυτό θα ήταν ένα επιχείρημα υπέρ της συγκεκριμένης ρυθμίσεως. Ακόμα και τότε το επενδυτικό πλαίσιο, το οποίο - αν θέλετε - βάζετε ως προϋπόθεση, η διενέργεια επενδύσεων, παρ' ότι όλοι τις ευχόμεθα, δεν μπορεί να αποτελεί προϋπόθεση για τη δραστηριοποίηση.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Είναι λάθος ανάγνωση. Μη συνεχίζετε.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Είναι λάθος ανάγνωση. Θα ακούσω, λοιπόν, την ορθή ανάγνωση, κυρία Υπουργέ, και ελπίζω ότι θα μας διαφωτίσετε, διότι εγώ, έτσι όπως το αντιλαμβάνομαι αυτή τη στιγμή το διατυπωμένο κείμενο, είναι προφανές ότι δεν μιλάμε πάντως για απελευθέρωση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Βορίδη.

Καλείται ο ανεξάρτητος Βουλευτής της Περιφέρειας Αττικής,

κ. Αθανάσιος Λεβέντης, να λάβει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο θεσμός της κρουαζιέρας, που σημειώνει ραγδαία ανάπτυξη παγκοσμίως και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο τα τελευταία χρόνια, είναι εξαιρετικά παραμελημένος στην Ελλάδα. Αυτό δεν οφείλεται φυσικά μόνο στην ύπαρξη του καμποτάζ. Η Ελλάδα, παρ' όλο που είναι ο πιο ελκυστικός προορισμός και η πιο νησιωτική χώρα σε όλη την Ευρώπη, έχει χάσει αυτό το γεωγραφικό της πλεονέκτημα.

Για τη συρρίκνωση του πλάτους της κρουαζιέρας στην Ελλάδα δεν ευθύνεται αποκλειστικά το καμποτάζ, αλλά η ατομία, η διαχρονική αδιαφορία της πολιτείας κατά πρώτο λόγο για την αντιμετώπιση των σοβαρότατων προβλημάτων ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και του εκσυγχρονισμού της απαρχαιωμένης νομοθεσίας, καθώς και οι σοβαρές ελλείψεις υποδομών, η ποιότητα προσφερόμενων υπηρεσιών στα λιμάνια μας και όχι μόνο.

Κυρίως, το θέμα των υποδομών είναι ιδιαίτερα σημαντικό, αφού σε πολλά νησιά τα λιμάνια δεν έχουν καν τη σχετική ασφάλεια για τις τοπικές μετακινήσεις. Υπάρχουν μέρες που κανένα πλοίο δεν έχει πρόσβαση και στην ουσία οι κάτοικοι είναι αποκομμένοι και εξαρτώνται από τις διαθέσεις του Αιόλου.

Εξίσου σοβαρό είναι και το ζήτημα του καρτέλ της ελληνικής ακτοπλοΐας και πώς διαμορφώνονται οι τιμές, όπως για παράδειγμα ότι τα εισιτήρια για την Κρήτη είναι φτηνότερα από εκείνα για τον Αργοσαρωνικό, κάτι δηλαδή πρωτάκουστο. Υπάρχει απόλυτη ανακολουθία του μεταφορικού ισοδύναμου σε όλες τις συνδέσεις, όχι μόνο τις θαλάσσιες, στην Ελλάδα. Αυτό είναι καθοριστικό και είναι καταστροφικό για την ανάπτυξη του τουρισμού.

Επίσης, αν συγκρίνουμε τις τιμές της κρουαζιέρας στην Ελλάδα με την κρουαζιέρα στην Καραϊβική ή τη Μαύρη Θάλασσα, τη Σαρδηνία, Κορσική, Σικελία ή Μάλτα, είμαστε η ακριβότερη χώρα του κόσμου όσον αφορά τις κρουαζιέρες και όχι επειδή από αυτό κερδίζουν οι εργαζόμενοι στην Ελλάδα. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία πως πρέπει να προσεγκύσουμε και να διευκολύνουμε τη θαλάσσια περιήγηση, χωρίς όμως να αγνοούμε πως πρώτο μας μέλημα πρέπει να είναι η εξασφάλιση και η προάσπιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων στη θάλασσα και βέβαια των ναυτεργατών, αλλά όχι μόνο των ναυτεργατών.

Επίσης, θα πρέπει να δούμε εδώ ότι υπάρχουν και άλλα προβλήματα που έχουν σχέση με τις θαλάσσιες διακοπές και τις απολαύσεις της θάλασσας και δεν πρέπει να ξεχνάμε και το yachting, το οποίο έχει πάρα πολλές δυνατότητες και στην Ελλάδα ως ένα βαθμό τέλος πάντων λειτουργεί, αλλά οι προϋποθέσεις που υπάρχουν είναι φτωχές για να μπορέσει να λειτουργήσει, όπως θα έπρεπε.

Θα μπορούσε να πει κανείς ότι πρόκειται με αυτό το νομοσχέδιο για μία προσπάθεια με την οποία θα μπορούσαμε, εφόσον καλύπτονταν ορισμένες ουσιαστικές προϋποθέσεις, να ήμασταν σύμφωνοι. Πρωταρχικά υπογραμμίζουμε ότι είναι φανερό το βιαστικό και το αβασάνιστο του εγχειρήματος. Έχετε αφήσει, κυρία Υπουργέ, πολλά και αδιευκρίνιστα σημεία, εν πολλοίς και επικίνδυνα για ένα τόσο σοβαρό θέμα, που έχει πρωταρχική σχέση με τον κρίσιμο τομέα για την ελληνική οικονομία, τον τουρισμό, και φυσικά και τη ναυτιλία μας.

Προϋποθέσεις για εμάς είναι - και θα θέλαμε να ληφθεί σοβαρά υπόψη - ότι δεν μπορεί μία τέτοια προσπάθεια να αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια, στη διάθεση, θα έλεγα καλύτερα, των εκάστοτε Υπουργών, τόσο ως προς το αν θα εφαρμοστούν, όσο και ως ποιο βαθμό θα εφαρμοστούν κρίσιμα ζητήματα, όπως η στελέχωση, ο αριθμός δρομολογίων, η συχνότητα και η περιοδικότητα προσεγγίσεων στους ελληνικούς λιμένες, η τήρηση των συμβάσεων για την ασφάλεια, χωρίς να προσδιορίζεται ούτε κατά προσέγγιση κανένα από τα κριτήρια των πλοίων, τα οποία θα εκτελούν τους περιηγητικούς πλόες.

Προϋπόθεση, επίσης, είναι η διασφάλιση, σε επαρκή βαθμό, της ναυτεργασίας σε ελληνικά πληρώματα. Υπάρχουν, όπως πληροφορούμαστε εδώ από την ENEN, οι προτάσεις για να είναι τουλάχιστον το 15% των πληρωμάτων ελληνικά. Γιατί δεν μπορούμε να τις εξετάσουμε; Πρέπει να το δούμε -και πιστεύω ότι

είναι εφικτό αυτό να πραγματοποιηθεί- να υπάρχει και διαπραγμάτευση της ελληνικής πολιτείας με τις πλοιοκτησίες, που ασχολούνται με την κρουαζιέρα και οπωσδήποτε τουλάχιστον ένα μίνιμουμ διασφάλισης των ναυτικών.

Ως Δημοκρατική Αριστερά, κυρία Υπουργέ, είχαμε δηλώσει στην επιτροπή ότι θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε την άρση του καμποτάζ. Διότι ενώ το καμποτάζ λειτουργούσε προστατευτικά για τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια και τα δικαιώματα των εργαζομένων, είχε τελικά ως αποτέλεσμα την εξαφάνιση σχεδόν της ελληνικής δραστηριότητας, με αποτέλεσμα εν τέλει να επωφελούνται η Ισπανία, η Ιταλία, η Τουρκία, οι σημαίες ευκαιρίας.

Όμως, είχαμε θέσει και συγκεκριμένες προϋποθέσεις, κυρία Υπουργέ, αλλά η Κυβέρνηση δεν έκανε προσπάθεια να τις συμπεριλάβει στο νομοσχέδιο, όπως βλέπουμε τη διατύπωση που σήμερα συζητάμε. Ζητήσαμε την υποχρεωτική ποσόστωση του αριθμού των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών στα εν λόγω πλοία, όπως σας ανέφερα και προηγουμένως, τουλάχιστον στο 15%. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία πως πρέπει να προσελκυσουμε και να διευκολύνουμε τη θαλάσσια περιήγηση, χωρίς όμως να αγνοούμε πως πρώτο μας μέλημα πρέπει να είναι η εξασφάλιση και η προάσπιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων στη θάλασσα.

Επιπλέον, θα έπρεπε να εκπονηθεί και να συμπεριλαμβάνεται στο νομοσχέδιο πρότυπο σχέδιο σύμβασης. Είναι τουλάχιστον αντιδημοκρατικό, κυρία Υπουργέ, να μην αποτελεί αντικείμενο κοινοβουλευτικού διαλόγου η συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου, αλλά να επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του εκάστοτε Υπουργού.

Τέλος, εκτός από την άρση του καμποτάζ, θα έπρεπε να δεσμευτεί η Κυβέρνηση ότι θα προβεί στην άμεση βελτίωση των υποδομών των λιμανιών, γεγονός που σημαίνει όμως δημόσιες επενδύσεις. Μόνο μέσω των δημόσιων επενδύσεων θα έχουμε ανάπτυξη του τουρισμού και μείωση της ανεργίας και συνακόλουθα αύξηση της κίνησης με τα κρουαζιερόπλοια.

Γι' αυτό, στο βαθμό που δεν υλοποιούνται όλες αυτές οι αναγκαίες βελτιώσεις, εμείς θα ψηφίσουμε «παρών» στο νομοσχέδιο. Θα θέλαμε να το ψηφίσουμε, αλλά δεν βλέπω τις προϋποθέσεις. Από την άλλη πλευρά, πιστεύουμε ότι ορισμένα πράγματα πρέπει να λυθούν και θα μπορούσαν να λυθούν μ' αυτό το νομοσχέδιο.

Θα επιμεινουμε, λοιπόν, μέχρι το τέλος ώστε να προβείτε σε αυτές τις βελτιώσεις.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Λεβέντη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Καρατζαφέρης έχει ζητήσει το λόγο.

Ορίστε, κύριε Πρόεδρε, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Φαινομενικά, αυτό το οποίο έχουμε ως προσλαμβανούσα παράσταση είναι το εξής: Είτε είμαστε υπέρ της πατρίδας, υπέρ της Ελλάδας είτε είμαστε υπέρ των εργαζομένων στα καράβια. Όμως, δεν είναι έτσι. Σαφέστατα πρέπει να έχουμε μία τοποθέτηση γύρω από το τι είναι αυτό που θα βοηθήσει την Ελλάδα να σηκωθεί στα πόδια της, για να υπάρξουν θέσεις εργασίας σε όλους τους τομείς, ιδιαίτερα δε στο ναυτικό τομέα της θάλασσας.

Πρώτα-πρώτα πρέπει να δούμε γιατί οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι βάσισαν την άνοδό τους και το μέγεθός τους, με αποτέλεσμα να είναι σήμερα το 15% της παγκόσμιας ναυτιλίας, έβγαλαν από τα καράβια τους Έλληνες ναυτικούς. Έχουμε τους καλύτερους Έλληνες ναυτικούς από την εποχή του Κολόμβου! Ο Υπαρχος του Κολόμβου ήταν Χιώτης και ο ίδιος ο Κολόμβος, αν πάτε να δείτε τα αγάλματα στη Μαδρίτη, υπογράφει «Christo» ελληνικά, «Fereñs» λατινικά! Εμείς οι Έλληνες έχουμε μια μεγάλη παράδοση στη θάλασσα από τη μυθική εποχή της Αργοναυτικής Εκστρατείας!

Μήπως άραγε, δεν ξέρουν το συμφέρον τους οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι διαθέτουν το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως;

Δεν ξέρουν το συμφέρον τους αυτοί οι οποίοι προβλέπουν τι θα γίνει στη θάλασσα και κάνουν εγκαίρως τις παραγγελίες και διαβάζουμε και θαμπωνόμαστε; Δεν ξέρουν το συμφέρον τους αυτοί που με μεγάλη ευκολία αγοράζουν τον Ολυμπιακό;

Λοιπόν, ξέρουν. Το θέμα είναι γιατί δεν βάζουν τους Έλληνες ναυτικούς στα καράβια. Διότι, δυστυχώς, οι Έλληνες ναυτικοί πιάστηκαν και καταπιάστηκαν μέσα σε κομματικές μέγγενες. Έτσι, λοιπόν, αποκλείστηκαν από τα καράβια.

Θα σας διηγηθώ μια πραγματική ιστορία: Ένας Έλληνας εφοπλιστής, κυρία Υπουργέ, παίρνει τη γραμμή από την Ουαλία στην Ιρλανδία. Γίνεται μεγάλη εκδήλωση. Φορτωμένο το καράβι με αυτοκίνητα. Ο κόσμος είναι μέσα. Και ένα λεπτό πριν ξεκινήσει, του λένε: «Ο κανονισμός του NAT λέει ότι είκοσι δύο κρεβάτια μπορεί να στρώσει ο λοστρόμος. Είμαστε πλήρωμα είκοσι τρία άτομα, δεν φεύγει το καράβι». Δεν φεύγει το καράβι! Ήταν ένα κρεβάτι παραπάνω! Και ο κανονισμός του NAT έλεγε «όχι είκοσι τρία κρεβάτια». Τι κάνει; Διώχνει όλο το πλήρωμα, βάζει Πολωνούς και τελείωσε η υπόθεση!

Ένα καράβι έμεινε κάτω, στο τελευταίο λιμάνι της Νοτιοαφρικανικής Ένωσης –γελάτε, γιατρέ, κι έχετε δικιο- γιατί υπήρξε κανονισμός του NAT που έλεγε ότι σε κάθε λιμάνι πρέπει να υπάρχουν καινούργιες βιντεοκασέτες με έργα που δεν έχει δει το πλήρωμα. Και επειδή δεν είχαν φτάσει αεροπορικά οι κασέτες στο λιμάνι, δεν έφευγε το καράβι. Έξω όλο το πλήρωμα! Πάρτε αεροπλάνα, πηγαίνετε σπίτι σας! Τώρα το καράβι είναι γεμάτο Φιλιππινέζους! Αυτό έγινε!

Έχουμε τους καλύτερους ναυτικούς, αλλά ο τρόπος με τον οποίο ο συντεχνιακός κομματικός συνδικαλισμός λειτουργήσε, τους έβγαλε έξω από τα καράβια!

Τώρα, λοιπόν, τι λέμε; Λέμε να ανοίξει η δουλειά, δηλαδή να είναι η αφετηρία τα ελληνικά λιμάνια! Καινούργια δουλειά, λέμε! «Όχι» θα πουν οι ναυτικοί. Γιατί λένε «όχι»; Διότι ξέρουν ότι δεν θα είναι πρώτη προτίμηση, όχι γιατί οι ίδιοι δεν ενδιαφέρονται για δουλειά, αλλά γιατί έτσι όπως έχει δημιουργηθεί η συντεχνία τους, δεν θα προσληφθούν ποτέ!

Αυτό το οποίο φέρνετε, κυρία Υπουργέ, είναι για να ανοίξει η δουλειά. Αυτό είναι το θέμα. Όμως, όπως το κάνετε, έχετε βάλει πολλούς περιορισμούς. Δηλαδή, ενώ βλέπετε την ανάγκη που υπάρχει να δημιουργήσουμε έσοδα, να δημιουργήσουμε κίνηση, να δώσουμε ζωή -γιατί περισσότερα καράβια στα λιμάνια μας σημαίνει περισσότερη ζωή στα λιμάνια μας, πέρα από τους ναυτικούς που θα επανδρώσουν και θα στελεχώσουν τα καράβια, αυτό σημαίνει- παρ' όλα αυτά βάζετε περιορισμούς.

Γιατί αυτή η αγκύλωση; Γιατί αυτή η «σοσιαλομανία» του παρελθόντος; Απαλλαγείτε, επιτέλους, από αυτήν! Είστε ένα σύγχρονο κόμμα, μία σύγχρονη Κυβέρνηση, και οι ανάγκες που έχει ο τόπος είναι συγκεκριμένες! Φύγετε από αυτές τις αγκυλώσεις του παρελθόντος! Θέλουμε περισσότερη δουλειά! Θέλουμε καράβια στο Αιγαίο! Θέλουμε καράβια στο Ιόνιο! Θέλουμε καράβια στο Κρητικό! Καράβια θέλουμε! Από εκεί και πέρα έχουμε τη δύναμη ως Έλληνες εφοπλιστές να πάρουμε και τις ιδιοκτησίες, εάν χρειάζεται.

Όμως, βάζετε αγκυλώσεις! Εμείς είμαστε έτοιμοι να έρθουμε προς αυτήν την κατεύθυνση και θαρρώ πως το ίδιο ισχύει και για το άλλο κόμμα της αστικής τάξης. Όμως, όλες αυτές οι δυσκολίες μας αναγκάζουν να πούμε ότι είναι ένα «ήξεις, αφήξεις», είναι ένα «ναι μεν, αλλά» και δεν μπορούμε να προσδοκούμε σε τέτοια πολιτική, όταν έχουμε ανάγκη την ανάπτυξη της χώρας.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Κύριε Καρατζαφέρη, θα μου επιτρέψετε να κάνω μία παρέμβαση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Βεβαίως, για εσάς πάντα.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Επειδή το άκουσα αυτό και από τον κ. Βορίδη, θα ήθελα να σας πω ότι υπάρχει μία παρανόηση. Δεν υπάρχει κανένας περιορισμός. Οι περιορισμοί που υπάρχουν είναι μόνο δύο. Δηλαδή, σαράντα οκτώ ώρες κρουαζιέρα και οκτώ ώρες παραμονή στο αφετήριο λιμάνι. Κανένας άλλος περιορισμός δεν υπάρχει. Στην εισήγησή μου, ευχαρίστως, να το αναπτύξω.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Εν πάση περιπτώσει, εγώ δέχομαι ότι είναι έτσι και εμείς θα το παρακολουθήσουμε στενά μέχρι το τέλος της ψηφοφορίας. Όμως, γιατί και αυτός ο περιορισμός; Και αν είναι έξι ώρες στο λιμάνι;

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Θα σας το εξηγήσω μετά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Πιστεύω ότι ζούμε πλέον σε μία ελεύθερη αγορά. Η ελεύθερη αγορά πρέπει να έχει τη δυνατότητα της ανάπτυξης και του σχεδιασμού. Αν, λοιπόν, το επόμενο λιμάνι κλείνει νωρίς και δεν προλαβαίνει, ας φύγει δύο ώρες νωρίτερα.

Εγώ το καλοκαίρι ήμουν στη Μύκονο για ένα θλιβερό γεγονός –σκοτώθηκε το παιδί ενός φίλου- και έβλεπα τι γινόταν με τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Με το που έπανε το κρουαζιερόπλοιο, «πνιγόντα» η Μύκονος! Πνιγόντα! Κατέβαιναν πέντε, έξι χιλιάδες άνθρωποι! Αυτό το θέλουμε κάθε μέρα! Μπορούμε να το έχουμε κάθε μέρα; Κάθε μέρα και κάθε ώρα μπορούμε να έχουμε τέτοια καράβια στα λιμάνια, να ζησουν τα λιμάνια; Χρειάζεται να προστατεύσουμε τα λιμάνια! Είμαστε η μόνη χώρα στην Ευρώπη που έχουμε τόσα πολλά νησιά. Και αντί να λέμε «Δόξα τω Θεώ, περισσότερα καράβια στα νησιά μας», εμείς αποκλείουμε.

Να βρείτε έναν τρόπο να πηγαίνουν και σε άλλα νησιά τα καράβια, όχι τόσο δημοφιλή και εμείς να το χειροκροτήσουμε, να το κάνουμε. Όμως, μη βάζετε περιορισμούς. Αυτό που ζητάει η Ελλάδα σήμερα σε όλους τους τομείς είναι να ανοίξουμε τις δουλειές.

Κι εδώ, αν θέλετε, είναι ένα σημείο αναφοράς, κυρία Υπουργέ, εξαιρετικά ενδιαφέρον για την Ελλάδα και νομίζω πως είναι από αυτά τα οποία είναι μέσα στη συνήθειά μας και στον τρόπο ζωής μας. Να δώσουμε πλήρη ελευθερία να κινηθούν. Ο ανταγωνισμός, αν θέλετε, θα ρίξει και τις τιμές. Άκουσα ότι είναι ακριβές οι τιμές. Αν έχω να διαλέξω ανάμεσα σε δέκα περιηγήσεις, τότε εγώ θα πάω να διαλέξω την έβδομη ή την όγδοη. Αν έχω μία περιήγηση, τι θα κάνω;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

Διδαχτείτε, σας παρακαλώ πάρα πολύ, από το τι ισχύει στην Κύπρο. Εκεί θα δείτε τι άνεση υπάρχει! Όποιος θέλει κάνει μία κρουαζιέρα μιας ημέρας, δύο, τριών ή τεσσάρων ημερών.

Επομένως, λοιπόν, φύγετε από αυτά τα συμπλέγματα του παρελθόντος. Δεν θα σας πει κανείς ότι φύγατε από τις σοσιαλιστικές σας αρχές, όταν δώσετε δουλειά. Δώστε δουλειά στους Έλληνες και να καταλάβουν, επιτέλους, εκείνοι οι οποίοι καθυποτάσσουν τον εργαζόμενο μέσω των συντεχνιακών αυτών ομάδων ότι βλάπτουν τον εργαζόμενο. Ο εργαζόμενος εάν απελευθερωθεί από τα δεσμά της συντεχνίας, τότε θα προχωρήσει. Κακοήθης όγκος σήμερα της οικονομίας μας πρωτίστως είναι ο λαθεμένος συνδικαλισμός που έφερε αυτά τα αποτελέσματα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Καρατζαφέρη.

Παρακαλείται ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Β' Αθήνας, κ. Χρήστος Πρωτόπαπας να λάβει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Πραγματικά δεν καταλαβαίνω γιατί αυτό το νομοσχέδιο δεν συναντά την ευρύτατη πλειοψηφία της Βουλής, τουλάχιστον κατά τη δήλωση του εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας. Περιμέναμε ότι θα υπάρχουν κάποιες αγκυλώσεις από κάποια κόμματα της Αριστεράς –δεν το καταλαβαίνω και αυτό- εν πάση περιπτώσει σύνηθες φαινόμενο είναι στο Σώμα, εκείνο, όμως, που πραγματικά δεν καταλαβαίνω είναι η στάση της Νέας Δημοκρατίας.

Για να δούμε τελικά, τι θέλουμε και τι πετυχαίνουμε με αυτό το νομοσχέδιο. Είναι σαφές ότι αίρεται το καμποτάζ σε έναν ιδιαίτερα κρίσιμο τομέα. Θα επιτρέπεται σε πλοία με σημαία τρίτης χώρας –και γνωρίζετε ότι αυτά είναι τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια στον κόσμο και οι μεγαλύτερες κρουαζιέρες στον κόσμο- να ξεκινήσουν από τον Πειραιά να κάνουν την κρουαζιέρα τους στην ευρύτερη περιοχή και να καταλήξουν ξανά στον Πειραιά.

Οι περιορισμοί οι οποίοι τίθενται, τουλάχιστον έναντι του αρ-

χικού σχεδίου και μέσα από το διάλογο τον οποίο έκανε η Κυβέρνηση δια της αρμοδίας Υπουργού με όλους τους φορείς, είναι πρακτικά ελάχιστοι έως και μηδενικοί και έτσι έπρεπε να είναι.

Ωφελεί ή δεν ωφελεί αυτό την ελληνική οικονομία; Να το δούμε απλά. Ωφελεί και ωφελεί ταμάλα. Γιατί; Γιατί υπάρχουν κρουαζιερόπλοια που έχουν τρεισήμισι χιλιάδες ανθρώπους. Τρεισήμισι χιλιάδες άνθρωποι θα έρθουν στον Πειραιά και προφανώς θα μείνουν μια μέρα και στην Αθήνα. Τρεισήμισι χιλιάδες άνθρωποι θα αποβιβάζονται σε ελληνικά νησιά. Τρεισήμισι χιλιάδες άνθρωποι θα γυρίσουν ξανά στον Πειραιά. Και αυτό θα σημαίνει εισόδημα σε ποιους; Σε εφοπλιστές, που λένε μερικοί; Όχι μόνο. Σημαίνει εισόδημα σε καταστήματα, σημαίνει εισόδημα σε εστιατόρια και ταβέρνες, σημαίνει εισόδημα σε μικρομάγαζα, σημαίνει εισόδημα σε περιοχές και νησιά, σημαίνει διεύρυνση του τουρισμού, σημαίνει περισσότερο εισόδημα για τη χώρα. Και το αρνούμαστε; Γιατί; Δεν είναι, -λέει- πραγματική η απελευθέρωση. Γιατί δεν είναι πραγματική απελευθέρωση; Γιατί μπαίνουν τα ελάχιστα, οι ελάχιστες προϋποθέσεις τις οποίες η οποιαδήποτε πολιτισμένη χώρα θα έβαζε; Τι λέμε; Να υπάρξει μια σύμβαση.

Εγώ θα παρακαλούσα την κυρία Υπουργό, στο μέτρο ότι είναι έτοιμη, να δώσει και το σχέδιο της σύμβασης και να το κουβεντιάσουμε και εδώ με την ευκαιρία της ομιλίας της. Και τι θα λείπει αυτή η σύμβαση; Προφανώς θα περιλαμβάνει κάποιο φόρο, ένα τέλος το οποίο υπάρχει σε όλο τον κόσμο -δεν υπάρχει μέρος του κόσμου που να μην υπάρχει- και το οποίο θα εισπράττει το δημόσιο. Πού μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο φόρος αυτός; Δεν είναι μόνο για τα έσοδα του δημοσίου. Θα χρησιμοποιηθεί για τους Έλληνες ναυτικούς, ένα μεγάλο μέρος του. Θα χρησιμοποιηθεί για την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών, για την προμώθηση της απασχόλησής τους, θα χρησιμοποιηθεί για την καλύτερη κατάρτισή τους, θα χρησιμοποιηθεί για την καλύτερη ασφάλισή τους. Στους Έλληνες ναυτικούς, στον ελληνικό λαό γυρίζει ξανά και αυτό το κομμάτι.

Τι άλλες προϋποθέσεις λέει; Να τηρηθούν οι στοιχειώδεις κανόνες ασφαλείας, να τηρηθούν οι κανόνες υγιεινής και ασφάλειας. Δεν το θέλουμε; Είναι δυνατόν να μην γίνεται; Και βεβαίως θα γίνει προσπάθεια να περιλάβει και Έλληνες ναυτικούς. Γνωρίζουμε όλοι ότι δεν είναι δυνατόν να βάλουμε συγκεκριμένα ποσοστά.

Μια διεθνής εταιρεία η οποία κάνει κρουαζιέρα όλο το χρόνο σε όλα τα μέρη του κόσμου δεν μπορεί να αλλάξει το προσωπικό της κάθε βδομάδα και αυτό το καταλαβαίνουμε. Τουλάχιστον στις βασικές του θέσεις. Σαφώς όμως, άμα μονιμοποιηθεί αυτή η ιστορία στα ελληνικά λιμάνια θα πάρει και Έλληνες ναυτικούς.

Και μπορούμε να προβλέψουμε -και το προβλέπει το σχέδιο νόμου- ότι θα έχουμε και την ειδική επιδότηση που προβλέπεται με τις εργοδοτικές εισφορές στην κοινωνική ασφάλιση, την επιδότηση η οποία προβλέπεται για τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια. Η ίδια η Νέα Δημοκρατία την έχει ψηφίσει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και είχαμε συμφωνήσει και εμείς -ο κ. Κεφαλογιάννης ήταν Υπουργός Ναυτιλίας τότε- ότι η ίδια επιδότηση θα μπορεί να επεκτείνεται για την πρόσληψη Ελλήνων ναυτικών και σε αυτά τα πλοία, αν δεν κάνω λάθος. Έτσι είναι.

Λοιπόν, πού διαφωνείτε; Πού είναι η διαφωνία μας κι απευθύνομαι προς όλες τις πτέρυγες της Βουλής. Πού είναι τα σημεία στα οποία έχουμε αντιρρήσεις, πού είναι τα σημεία στα οποία εγείρουμε ενστάσεις; Εκτός και αν είναι ένα πράγμα μόνο, αν δεν θέλουμε να ψηφίζουμε νομοσχέδια, τα οποία ωφελούν τη χώρα, επιπλέον τα έφερε το ΠΑΣΟΚ. Με συγχωρείτε, λυπάμαι πάρα πολύ. Το ΠΑΣΟΚ έχει εντολή από τον ελληνικό λαό να κυβερνήσει και το ΠΑΣΟΚ θα φέρνει τα νομοσχέδια. Από εκεί και πέρα, η επάρκεια και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και των υπολοίπων κομμάτων σε σχέση με την άσκηση του πολιτικού τους ρόλου, δεν κρίνεται μόνο με το να κάνουμε συνετυξεις Τύπου, κρίνεται και με βάση τη στάση που ακολουθούμε στα συγκεκριμένα ζητήματα της εφαρμοσμένης πολιτικής. Και δυστυχώς, η στάση που ορισμένοι ακολουθούν σε συγκεκριμένα ζητήματα εφαρμοσμένης πολιτικής που αφορούν τη χώρα και τους πολίτες της, είναι στάση ανευθυνότητας και αυτό πρέπει να το προσέξουμε.

Δεν μπορούμε να λέμε «όχι» παντού. Και αυτό από ένα σημείο

και μετά καθίσταται προβληματικό, δεν ωφελεί κανέναν. Δεν ωφελεί ούτε εμάς, διότι λογικό είναι να θέλουμε όλοι μας και ο κόσμος να το θέλει, να υπάρχει μια ευρύτατη πλειοψηφία στα αυτονόητα. Στον ελληνικό πολιτικό κόσμο κάποια στιγμή πρέπει να είμαστε στη λογική του αυτονόητου και φοβάμαι ότι δεν είμαστε πάντα.

Δεύτερον, δεν ωφελεί σε τελική ανάλυση και την εικόνα που δίνουμε ως πολιτικός κόσμος στους πολίτες. Επιχειρούμε μια τομή, ας τη στηρίξουμε όλοι. Η τομή αυτή είναι ωφέλιμη. Η τομή αυτή είναι αναγκαία, είναι ένα μήνυμα των καιρών. Θα ωφελήσει τους Έλληνες, την ελληνική οικονομία, θα ωφελήσει τον ελληνικό τουρισμό. Πού διαφωνούμε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Μα, δεν είναι τομή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Με συγχωρείτε, γιατί δεν είναι; Γιατί δεν την κάνετε άμα δεν ήταν; Γιατί δεν την κάνετε; Μέχρι πριν ένα χρόνο κυβερνούσατε.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΟΣ: Δεν προλάβαμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Δεν προλάβατε; Φοβάμαι τελικά ότι τίποτα δεν προλάβατε. Πείτε τουλάχιστον «μπράβο που την φέρετε, κάνουμε και εμείς τις προτάσεις μας». Δικαίωμά σας είναι να κάνετε βελτιωτικές προτάσεις. Δεν λέω ότι μπορούμε να συμφωνούμε και στο παραμικρό. Πείτε ότι, «έχουμε πέντε παρατηρήσεις, αλλά επί της αρχής μπορούμε να συμφωνήσουμε και ας διαφωνήσουμε στις παρατηρήσεις».

Τελικά νομίζω ότι η χώρα το έχει ανάγκη αυτό. Νομίζω ότι ο ελληνικός λαός το έχει ανάγκη και κάποια στιγμή πρέπει να συνομολογούμε ότι η πολιτική του αυτονόητου δεν μπορεί να μην εφαρμόζεται. Είναι ώρα να αλλάξουμε τα πράγματα, είναι ώρα να κοιτάξουμε μπροστά, είναι ώρα να λειτουργήσουμε με βάση την ωφέλεια του πολίτη και την ωφέλεια της οικονομίας για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε, να αλλάξουμε τα πράγματα και να απελευθερώσουμε την Ελλάδα από τα δεσμά της. Εμείς θα το κάνουμε έστω και μόνοι μας. Και νομίζω ότι δεν θα το κάνουμε μόνοι μας γιατί παρά τις δυσκολίες και παρά τα προβλήματα θα έχουμε κοντά τους Έλληνες πολίτες.

Κλείνω λέγοντας, κυρία Υπουργέ, να εξετάσετε μέχρι αύριο το

εξής: Νομίζω ότι υπάρχει μια τροπολογία του Συνασπισμού για το πολιτικό προσωπικό, που πρέπει να μοιραστεί με την ανακατανομή των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου σε σχέση με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και το Λιμενικό. Δεν ξέρω αν πρέπει να γίνει με τροπολογία ή με κάποιο άλλο τρόπο. Πιθανόν να υπάρχουν και άλλες λύσεις, αλλά νομίζω ότι είναι ένα θέμα το οποίο έχετε και τη θέληση και τη δυνατότητα να το αντιμετωπίσετε και αυτό νομίζω ότι μέχρι αύριο, μπορεί ίσως να πάρει κάποια απάντηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Μια λύση υπάρχει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Αν μας τη λέγατε τη μια λύση μόνο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Η επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Είναι σαν την επανίδρυση του κράτους, φαντάζομαι...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Αυτό έχετε ξεκινήσει να το αφινίσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: ...η οποία δυστυχώς ναυάγησε και ο σκοπός είναι να μην ναυαγούμε, αλλά να φέρνουμε πλοία και καλά πλοία και να τονώνουμε τον ελληνικό τουρισμό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Πρωτόπαπα.

Παρακαλείται η Υπουργός Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κ. Λούκα Κατσέλη να λάβει το λόγο.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Αγαπητοί συνάδελφοι, θέλω πρώτα απ' όλα να καταθέσω και εγγράφως την αντικατάσταση της φράσης -την οποία ήδη έκανε ο Υφυπουργός κ. Αρναουτάκης- «τουλάχιστον δώδεκα ώρες» από τη φράση «τουλάχιστον οκτώ ώρες».

(Στο σημείο αυτό η Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κ. Λούκα Κατσέλη καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Αγαπητοί συνάδελφοι με τη σημερινή συζήτηση και την ψήφιση αύριο ολοκληρώνεται μια σημαντική πρωτοβουλία στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού, μια σημαντική τομή από την οποία ωφελημένη θα είναι η εθνική μας οικονομία, καθώς αίρει περιορισμούς και εμπόδια και ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο για έναν τομέα στον οποίο η χώρα μας διαθέτει ένα σημαντικό ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα.

Με την άρση του καμποτάζ στη θαλάσσια κρουαζιέρα δημιουργούμε τις προϋποθέσεις για προσέλκυση νέων επενδύσεων, δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης ώστε η χώρα να μπορεί να γίνει ένα ισχυρό και ανταγωνιστικό κέντρο θαλάσσιας κρουαζιέρας για όλη τη Μεσόγειο.

Ουσιαστικά δημιουργούμε μια νέα αγορά με ένα πλέγμα υπηρεσιών γύρω από την κρουαζιέρα. Ανοίγουμε καινούργιες προοπτικές σε έναν καινούργιο κλάδο, που δυστυχώς έπρεπε να είχε ανοίξει αυτή η αγορά πολλά χρόνια πριν- για να γίνει η χώρα μας κέντρο υποδοχής και εξυπηρέτησης επιβατών, αλλά ακόμα και ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών.

Η άρση του καμποτάζ είναι ένα μόνο κομμάτι σε μια ολοκληρωμένη πολιτική που έχουμε ξεκινήσει, ώστε να αναπτυχθεί ο κλάδος. Και νομίζω ότι αυτό είναι κάτι στο οποίο συμφωνούμε όλοι. Δεν είναι πανάκεια, δεν είναι τα πάντα. Είναι ένα σημαντικό κομμάτι σε μια συνολική συνεκτική ολοκληρωμένη πολιτική. Χρειάζονται σύγχρονες λιμενικές υποδομές, νέες αναβαθμισμένες υπηρεσίες γύρω από κάθε λιμάνι και συμπληρωματικά έργα αστικής ανάπτυξης και ανάδειξης των πόλεων. Και το Ειδικό Αναπτυξιακό που κάνουμε στον Πειραιά είναι ένα τέτοιο πρόγραμμα. Και με το Πρόγραμμα «JESSICA» των ειδικών αναπλάσεων έχουμε ένα εργαλείο στα χέρια μας για να κάνουμε ακριβώς γύρω από κάθε λιμάνι μια συνολική αναπτυξιακή παρέμβαση.

Και σήμερα στο άτυπο Υπουργικό Συμβούλιο είχαμε, για παράδειγμα, τη δυνατότητα να συζητήσουμε για τις προοπτικές ανάπτυξης και αναβάθμισης του εμπορικού και ιστορικού κέντρου της Αθήνας.

Στο Κατάκολο, κύριε Καραθανασόπουλε, είναι απαραίτητο να γίνουν αυτές οι υποδομές και να συνδεθεί η θαλασσοκρουαζιέρα με υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στην περιοχή, με περιηγήσεις υψηλής ποιότητας στην Ολυμπία και στις άλλες εκεί περιοχές, ενώ κάθε λιμάνι στο οποίο αποβιβάζεται ένας τουρίστας, θα πρέπει να γίνει ένας τουριστικός, πολιτιστικός αναπτυξιακός πόλος. Αυτό είναι το στοίχημα.

Αγαπητοί συνάδελφοι, άκουσα από τις εισηγήσεις των συναδέλφων, αλλά και από ορισμένους φορείς που προσήλθαν στη συζήτηση στην Επιτροπή διάφορα επιχειρήματα –πολλά ακούστηκαν και σήμερα εδώ- τα οποία προσπαθούν να υποβαθμίσουν ή και να μειώσουν τη σημασία αυτής της νομοθετικής πρωτοβουλίας. Επιτρέψτε μου να απαντήσω σ' αυτά τα ερωτήματα ένα προς ένα.

Πρώτον, άκουσα ότι το σχέδιο νόμου δεν προωθεί την ουσιαστική άρση του καμποτάζ και ότι θα έπρεπε να επιδιώξουμε την πλήρη απελευθέρωση που δόθηκε ισχύει στις άλλες χώρες, να ακολουθήσουμε δηλαδή αυτό που κάνουν ήδη οι άλλες χώρες.

Κατά τη συζήτηση στην Επιτροπή, κατέθεσα στα Πρακτικά έναν κατάλογο με το τι ισχύει σε όλες τις άλλες χώρες για τα πλοία με ξένη σημαία. Σε καμία χώρα δεν ισχύει άνευ όρων η απελευθέρωση των περιηγητικών πλοίων. Αντίθετα, σε άλλες χώρες ισχύει πληθώρα διατάξεων που τις περισσότερες, αν όχι όλες τις φορές, καθιερώνουν πολύ αυστηρότερο ρυθμιστικό πλαίσιο για την εκτέλεση των αντίστοιχων πλοίων από αυτό που σήμερα εισηγόμαστε. Για παράδειγμα, στην Ιταλία υπάρχουν κίνητρα για τους ναυτεργάτες με πλήρη κάλυψη ασφαλιστικών εισφορών.

Επομένως, η πραγματικότητα είναι ότι το σχέδιο νόμου που καταθέσαμε θέτει ένα καλά σχεδιασμένο πλαίσιο αρχών, το οποίο ενώ λαμβάνει υπ' όψιν του το τι ισχύει στο διεθνές περιβάλλον, προασπίζει τόσο την ασφάλεια των επιβατών όσο και τη ναυτεργασία.

Αγαπητέ, κύριε Δρίτσα, η οικονομία μας λειτουργεί σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Μια Κυβέρνηση δεν υποτάσσεται στο

διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, όταν λαμβάνει υπ' όψιν τις υπηρεσίες και τα κίνητρα που προσφέρουν γειτονικές χώρες, καθώς και το θεσμικό πλαίσιο που έχουν αναπτύξει. Αν δεν λάβεις υπ' όψιν σου αυτά τα ζητήματα στη διαμόρφωση της πολιτικής, δυστυχώς η αγορά είναι αμελίκτη και σε ξεπερνάει. Αυτό έγινε και στην Ελλάδα στο χώρο της θαλάσσιας κρουαζιέρας. Ουσιαστικά δεν αναπτύχθηκε ποτέ.

Δεύτερον, άκουσα ότι αφήνουμε παραθυράκι –αυτή η κριτική είναι από την άλλη μεριά- ώστε κάθε Υπουργός να κάνει ό,τι θέλει και να αλλάζει τους όρους κατά το δοκούν. Αυτή ήταν η επιχειρηματολογία που ανέπτυξε ο συνάδελφος κ. Λεβέντης. Όμως, γίνεται ακριβώς το αντίθετο.

Με τη σύμβαση, η οποία είναι πολύ σημαντική και η οποία θα περιληφθεί σε κοινή υπουργική απόφαση και θα την καταθέσω αύριο το πρωί –θα την κατέθετα σήμερα, αλλά έλειπε ο Υπουργός Τουρισμού και όπως είπα, πρόκειται για κοινή υπουργική απόφαση- δημιουργείται μια ασφάλεια δικαίου η οποία επιτρέπει στις εταιρείες να κάνουν ένα μεσοπρόθεσμο προγραμματισμό. Όπως είχαμε την ευκαιρία να συζητήσουμε στην Επιτροπή, οι ίδιες οι σοβαρές εταιρείες ήθελαν πενταετή σύμβαση. Είπαμε σύμβαση έως τρία έτη. Δεν δίνεται, λοιπόν, η διακριτική ευχέρεια στον εκάστοτε Υπουργό να κάνει ό,τι θέλει. Αντίθετα, προβλέπεται ενιαία εφαρμογή της σύμβασης για όλα τα πλοία, ενώ προσδιορίζονται κριτήρια για κάθε πλοίο, όπως η μεταφορική ικανότητα, η στελέχωσή του, ο αριθμός των δρομολογίων, η συχνότητα και η περιοδικότητα των προσεγγίσεων σε ελληνικούς λιμένες, η τήρηση των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Τρίτον, άκουσα -και παρενέβην- ότι το σχέδιο νόμου θέτει περιοριστικές δεσμεύσεις για τις εταιρείες. Για παράδειγμα, για την απασχόληση των ναυτικών, για τις επενδύσεις κ.λπ.. Η απάντηση είναι ξεκάθαρη και είναι η απάντηση τόσο προς τον Πρόεδρο του ΛΑΟΣ όσο και προς τον κ. Βορίδη. Δεν υπάρχουν τέτοιες δεσμεύσεις. Ούτε το σχέδιο νόμου ούτε η σύμβαση επιβάλλουν ποσόστωση ούτε συνθέσεις πληρωμάτων με Έλληνες ναυτικούς. Όμως, δίνει τη δυνατότητα παροχής κινήτρων για πρόσληψη Ελλήνων ναυτικών, βάσει του άρθρου 25 του ν. 3409/2005, ενώ για όποιους Έλληνες προσλαμβάνονται, οι συμβάσεις τους θα διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες στην Ελλάδα συλλογικές συμβάσεις εργασίας της ειδικότητάς τους. Οι εργαζόμενοι παραμένουν ασφαλισμένοι στο φορέα ασφάλισής τους, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και με τους ίδιους όρους ασφάλισης. Και αυτά περιλαμβάνονται στη σύμβαση.

Δεν υπάρχουν περιορισμοί σε ό,τι αφορά στη διάρκεια του ταξιδιού και την παραμονή στα λιμάνια. Αυτό που προβλέπουμε, μετά και από τη διαβούλευση που έγινε στην Επιτροπή, είναι ότι η διάρκεια του ταξιδιού θα είναι κατ' ελάχιστο σαράντα οκτώ ώρες –και αυτό γίνεται για να υπάρχει διάκριση με το yachting- ενώ μειώνουμε τις ώρες παραμονής στο αφετήριο λιμάνι –ακολουθώντας ακριβώς τους φορείς και ανταποκρινόμενοι στις προτάσεις τους- στις οκτώ από τις δώδεκα ώρες που είχαμε προβλέψει αρχικά.

Δεν υπάρχουν προϋποθέσεις. Υπάρχουν, επομένως, προαιρετικοί όροι για τη διενέργεια επενδύσεων και ελεύθερη επιλογή για την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών. Εφόσον, λοιπόν, μία εταιρεία απασχολεί Έλληνες ναυτικούς, αυτό που ρυθμίζουμε είναι το πλαίσιο στο οποίο θα τους απασχολεί, δηλαδή θέματα ασφάλισης, θέματα συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Τέταρον, σε ό,τι αφορά στην ειδική εισφορά, αυτό που είπαμε είναι ότι θα επιβάλλεται για κάθε επιβάτη ο οποίος επιβιβάζεται στο λιμένα αφετηρίας του ταξιδιού και ότι τα έσοδα θα κατατεθούν υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας των Ναυτικών, δημιουργώντας ένα σημαντικό απόθεμα πόρων για εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών.

Άκουσα τον κ. Μουσουρούλη και θα ήθελα να του πω ότι από το ΚΑΑΝ, από το Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας, δεν δώσαμε, αλλά ούτε και έφυγε ούτε ένα ευρώ για το ΝΑΤ. Νομίζω ότι έγινε μία σύγχυση με το Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών Οχημάτων το οποίο έχει ένα 6,5% σε κάθε εισιτήριο. Από αυτό το Κεφάλαιο, που είναι ένα τελείως ξεχωριστό Κεφάλαιο, το ΝΑΤ δανείστηκε με τόκο, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία εκείνου του κεφα-

λαίου. Από το ΚΑΑΝ δεν έχει φύγει ούτε ένα ευρώ και οι πόροι του ΚΑΑΝ προσανατολίζονται κατ' αποκλειστικότητα στην εκπαίδευση.

Το ύψος της εισφοράς αναπροσαρμόζεται με αποφάσεις του ΥΠΟΙΑΝ, του Υπουργείου, ενώ είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι δίνουμε ένα οικονομικό κίνητρο για όσα περισσότερα λιμάνια προσεγγίζει το πλοίο. Και αυτό είναι ένα κίνητρο που δίνουμε, γιατί θέλουμε ένα πλοίο να προσεγγίζει όσο το δυνατόν περισσότερα λιμάνια. Προβλέπεται, λοιπόν, ότι η εισφορά θα μειώνεται κατά ποσοστό 7% για κάθε επιπλέον ελληνικό λιμένα, εκτός από τον αφετηρίο, τον οποίο προσεγγίζει το πλοίο κατά τη διάρκεια του ίδιου περιηγητικού πλου. Ουσιαστικά δίνουμε ένα κίνητρο για επισκέψεις σε περισσότερα λιμάνια.

Πέμπτον, ακούστηκε από πολλούς ότι η άρση του καμποτάζ από μόνη της δεν επαρκεί για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Συμφωνώ απολύτως. Η άρση του καμποτάζ είναι αναγκαία, αλλά δεν είναι και ικανή συνθήκη, ώστε να τονωθεί ουσιαστικά ένας κλάδος στον οποίο έχουμε ένα ισχυρό εν δυνάμει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Θα έλεγα στον κ. Μουσουρούλη ότι είναι μάλλον άδικο σε εννέα μήνες να πρέπει να δεις εάν έχει αναπτυχθεί και αν έχεις αποτέλεσμα σε μία συνολική πολιτική τουρισμού και πολιτισμού. Θα έλεγα ότι αυτό θα κριθεί στο τέλος της τετραετίας.

Για το λόγο αυτό στη σύμβαση θα προβλέπεται ότι η εταιρεία που εκτελεί κρουαζιέρα μπορεί να υποβάλλει προς το ΥΠΟΙΑΝ προτάσεις για περαιτέρω βελτίωση των λιμενικών υποδομών τις οποίες χρησιμοποιεί -κυρίως Λεβέντη, το έχουν κάνει οι εταιρείες αυτές σε πολλά άλλα μέρη, έχουν συμμετάσχει και έχουμε ήδη συζητήσει για αυτό το θέμα, διότι τις ενδιαφέρει να αναπτύξουν οι ίδιες τις υποδομές των λιμανιών τις οποίες προσεγγίζουν -καθώς και να προτείνει επενδυτικά σχέδια και παροχή υπηρεσιών που συμβάλλουν τόσο άμεσα, όσο και έμμεσα στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα.

Προβλέπουμε, όπως θα δείτε αύριο στο σχέδιο της σύμβασης, ότι όλες αυτές οι προτάσεις θα εξετάζονται κατά προτεραιότητα από τις αρμόδιες αρχές στο πλαίσιο είτε παραχωρήσεων σε ιδιώτες συγκεκριμένων λειτουργιών στους εμπορικούς λιμένες, είτε συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, είτε τέλος σε παροχές ενισχύσεων και κινήτρων με βάση τον ισχύοντα αναπτυξιακό νόμο και την κείμενη εθνική νομοθεσία.

Ακούστηκαν και κάποια άλλα. Ακούστηκε παραδείγματος χάριν ότι έπρεπε ο νόμος να είχε κατατεθεί τέλος Μαΐου. Αυτό δεν ισχύει. Αυτό που είχε πει ο Πρωθυπουργός, όταν είχε γίνει η συνέλευση του ΣΕΤΕ, ήταν ότι θα ήθελε να έχει μια συνολική πρόταση τέλος Μαΐου. Τέλος Μαΐου ακριβώς υπήρχε το συνολικό πόρισμα της Επιτροπής που είχαμε συστήσει. Νομίζω ότι είναι κάτι πολύ θετικό, ότι μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα έχουμε ολοκληρώσει και ερχόμαστε σήμερα να ψηφίσουμε το νόμο.

Ακούστηκε, επίσης, ότι τα δύο Υπουργεία όσον αφορά στη ναυτική εκπαίδευση, το Υπουργείο Παιδείας και το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, έχουν και τα δύο εποπτεία στη ναυτική εκπαίδευση. Σωστά απάντησαν και τα δύο Υπουργεία, αλλά για διαφορετικά πράγματα.

Πρώτον, το Υπουργείο Παιδείας, όπως γνωρίζετε, έχει την εποπτεία όλων των τμημάτων ΑΕΙ και ΤΕΙ για τις ναυτιλιακές σπουδές, όπως παραδείγματος χάριν στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, κ.λπ., ενώ το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας είχε την εποπτεία των ναυτικών ακαδημιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη διαρθρωτική αλλαγή που προωθούμε, αλλά και συνολικά με την πολιτική για την ανάπτυξη λιμένων και μαρίνων δημιουργούμε σταδιακά τις προϋποθέσεις ώστε η χώρα μας να αναδειχθεί σε μία σημαντική δύναμη στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.

Αυτό είναι ένα εθνικό στόιχημα, ένα στοίχημα το οποίο πρέπει να το πετύχουμε. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια αναπτυξιακή δραστηριότητα που έχει πολλά να δώσει στον τόπο μας.

Ακριβώς για αυτό, σας καλώ να υπερψηφίσετε το σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε την Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κ. Λούκα Κατσέλη.

Δίνω το λόγο τώρα στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνο Τζαβάρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, φοβούμαι ότι σε λίγο ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού θα αντιμετωπίσει τα ίδια έντονα και ελεύθρια αποτελέσματα που έχει αντιμετωπίσει η πραγματική ελληνική οικονομία μετά από τις αλλεπάλληλες δέσμες μέτρων με τα οποία η Κυβέρνηση έχει βαλθεί να την αφανίσει.

Το λέω αυτό γιατί πράγματι μετ' εκπλήξεως διαπίστωσα ότι από την ανάλυση του άρθρου 1 και από τα επιχειρήματα που παραθέσατε απέναντι στον κ. Βορίδη, που δικαιολογημένα σας εγκάλεσε, ότι αντί με τη συγκεκριμένη διάταξη του υπό συζήτηση νομοσχεδίου να προσελκύετε επενδυτές, τους αποτρέπετε.

Εάν προσφυώς πριν από μερικές μέρες διαβάσαμε στην έγκριτη εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» να λέγεται ότι τα μέτρα που παίρνονται στην οικονομία την έχουν καταστήσει «μεθυσμένο καράβι» που πηγαίνει κατ' ευθείαν σε ξέρα, τώρα και εγώ συνυπογράφω και λέω ότι μάλλον, εάν αυτή είναι η επιχειρηματολογία, την οποία έχετε επιστρατεύσει για να μας πείσετε να ψηφίσουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αναφορικά με τα κίνητρα που δίνετε στους υποψήφιους αλλοδαπούς επενδυτές να έλθουν στην Ελλάδα και να επενδύσουν, θα μου επιτρέψετε να πω με πολύ σεβασμό ότι μάλλον απευθύνεστε σε «μεθυσμένους επενδυτές».

Γιατί πώς αλλιώς να εξηγήσω ότι εσείς δεν μπορείτε να αντιληφθείτε το πραγματικό, το αληθινό γλωσσικό νόημα που έχει η διάταξη του άρθρου 1, όταν ακριβώς ορίζει ότι παρέχεται το δικαίωμα της εκτέλεσης περιηγητικών πλόων σε πλοία που έχουν σημαία τρίτης χώρας, εφόσον συντρέχουν αθροιστικά τρεις προϋποθέσεις.

Οι προϋποθέσεις, κυρία Υπουργέ, είναι περιορισμοί. Ακριβώς για το λόγο αυτό και εμείς σήμερα εδώ από το Βήμα αυτό της Βουλής σας λέμε ότι και μόνο από την προηγούμενη σωρευτική συνδρομή των τριών αυτών προϋποθέσεων προκύπτει αβίαστα η διαπίστωση ότι δεν πρόκειται περί απελευθέρωσης της αγοράς της κρουαζιέρας, δεν πρόκειται περί άρσεως του καμποτάζ, αλλά προπαθείτε, κλείνοντας πονηρά το μάτι στην Αυστρία, να έχετε μία ελεγχόμενη, μία αστυνομευόμενη αγορά της θαλάσσιας κρουαζιέρας, που θα εξαρτάται βεβαίως από την αυθαίρετη κρίση κάθε φορά του αρμόδιου ή των αρμόδιων Υπουργών.

Αυτό προκύπτει επίσης αβίαστος, γιατί μεταξύ των τριών προϋποθέσεων-περιορισμών, οι οποίες πρέπει να έχουν συντρέξει προτού δοθεί αυτό το δικαίωμα στους συγκεκριμένους πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές, θα πρέπει μεταξύ των άλλων να έχει καταρτιστεί σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου που εκπροσωπείται από τον αρμόδιο Υπουργό και του πλοιοκτήτη ή του εκμεταλλευτή του πλοίου.

Για να καταρτιστεί, όμως, η σύμβαση, τουλάχιστον αυτό είναι αυτονόητο, όπως άκουσα προηγούμενως κάποιον εκ των συναδέλφων να πλέκει το εγκώμιο των αυτονόητων στην πολιτική σας, πρέπει να συμπέσουν επί τω αυτώ οι βουλήσεις όλων των συμβαλλομένων.

Για να γίνει αυτό θα πρέπει προηγουμένως να προηγηθούν διαπραγματεύσεις, έστω και αν, όπως εσείς ισχυρίζεστε, είναι δεδομένο και ακριβές καθορισμένο το περιεχόμενο των συγκεκριμένων συμβάσεων. Η διατύπωση, όμως, της παραγράφου 1 περίπτωση 3, λέει ότι δεν μπορεί να είναι εκ των προτέρων καθορισμένο, ούτε μπορεί να είναι και τυποποιημένο, γιατί ακριβώς χρησιμοποιεί τη λέξη «ιδίως».

Αυτή η ενδεικτική απαρίθμηση, μεταξύ των άλλων, οδηγεί στο ασφαλές συμπέρασμα ότι ο εκάστοτε Υπουργός θα μπορεί, εκτός από τα στοιχεία που αναφέρατε, να περιλαμβάνει κατά τη βούληση και κατά την κυριαρχική θέλησή του και άλλα θέματα, για τα οποία βεβαίως μπορεί να μη γίνεται σαφής και συγκεκριμένη αναφορά στη διάταξη που φέρνετε να ψηφίσουμε, αλλά αυτή η λέξη «ιδίως» την καθιστά δυνατή. Αυτά λέει η λογική της ανάγνωσης που είναι δόκιμη τουλάχιστον σε αυτούς οι οποίοι καλούνται κάθε φορά να εφαρμόζουν νόμους.

Γι' αυτό, κυρία Υπουργέ, εάν επιμένετε μετά από όσα ακούσατε στην επιχειρηματολογία σας ή πρέπει τουλάχιστον να αλλάξετε νομογράφους ή θα πρέπει να δεχθείτε ότι αυτά που σας λέμε είναι αδιάσειστα και απράνταχτα λογικά επιχειρήματα.

Δεν μπορείτε να έρχοσθε σήμερα στη Βουλή και να προσπαθείτε να υφαρπάξετε ή τουλάχιστον να μας παραπείσετε ότι με αυτού του είδους τις ρυθμίσεις προσελκύετε επενδυτές. Τους αποτρέπετε τους επενδυτές, γιατί ακριβώς κάνετε τα εξής ολέθρια σφάλματα.

Πρώτον, επιβεβαιώνεται ότι οποιαδήποτε επένδυση στην Ελλάδα τελεί υπό την προηγούμενη διαπραγματεύση και έγκριση μιας γραφειοκρατίας που έχει κριθεί και επικριθεί επανειλημμένως ότι εφόσον προέρχεται από τη Δημόσια Διοίκηση και αναποτελεσματική είναι και διαφθοραμένη είναι και κυρίως δεν ενδιαφέρεται για την ανάπτυξη.

Ο Πρωθυπουργός προ μηνών μας έλεγε ότι αποτελεί υποχρέωση εθνική να ασχοληθούμε με την τόνωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας. Ενίσχυση, όμως, της ανταγωνιστικότητας δεν σημαίνει να φέρνουμε καινούργια εμπόδια γραφειοκρατικά. Δεν σημαίνει να καλούμε τους επενδυτές σε συναλλαγή-σύμβαση προκειμένου να μας πούνε τί θα επενδύσουν και πώς. Και βεβαίως, δεν σημαίνει ότι η απελευθέρωση της αγοράς στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού θα πρέπει οπωσδήποτε να έχει την κατά περίπτωση έγκριση του οποιαδήποτε Υπουργού. Αυτό σημαίνει συνέχιση της διαφάνειας. Αυτό σημαίνει συνέχιση του καθεστώτος το οποίο οδήγησε σ' αυτό το οικονομικό χάλι, για το οποίο εσείς τουλάχιστον ως Κυβέρνηση διατείνεστε ότι έχετε το ιστορικό χρέος να αντιμετωπίσετε για λογαριασμό όλων των Ελλήνων.

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

Θεωρώ, λοιπόν, ότι στο σημείο αυτό θα πρέπει απέναντι στην Εθνική Αντιπροσωπεία να δεσμευτείτε τουλάχιστον ότι αυτή η συγκεκριμένη διάταξη, έτσι όπως ακριβώς έχει διατυπωθεί, αντί να βοηθάει την ανταγωνιστικότητα, αντί να βοηθάει στο να υπάρξει πράγματι ανταγωνιστικό περιβάλλον για την προσέλκυση υποψηφίων επενδυτών, αντιθέτως βυθίζει πιο πολύ τη χώρα στο τέλμα το οικονομικό.

Ελέχθη και από άλλους ομιλητές. Το προσυπογράψω και το επαναλαμβάνω: Δεν μπορείτε να ισχυρίζεστε ότι προσελκύετε επενδυτές, εάν δεν τους έχετε εμπεδώσει κλίμα οικονομικής ασφάλειας και ασφάλειας δικαίου.

Αυτή, λοιπόν, η λεξούλα «ιδίως», κυρία Υπουργέ, τινάζει στον αέρα, όχι μόνο οποιαδήποτε και καθ' υπόθεση θεωρούμενη περίπτωση ασφάλειας του δικαίου, αλλά ταυτόχρονα οδηγεί σε κατάρρευση τη σοβαρότητα των προθέσεών σας.

Διότι, επαναλαμβάνω, δεν είναι δυνατόν να έρθει κάποιος στην Ελλάδα -όπου κανείς πραγματικά δεν έχει το δικαίωμα να της στερήσει σε αυτές τις κρίσιμες ώρες το δικαίωμα στην ανάπτυξη, το δικαίωμα στην έξοδο από την κρίση και τα δεσμά του μνημονίου και τουλάχιστον μια δημοκρατικά εκλεγμένη Κυβέρνηση- αυτή την ώρα και να νομοθετεί με αυτόν τον τρόπο που έχει νομοθετηθεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Είναι πράγματι σοβαρό το επιχείρημα, το οποίο και στην Επιτροπή σας έχει προταθεί, αλλά και από πολλούς συναδέλφους σήμερα σας προβλήθηκε: Σε ποια άλλη χώρα συμβαίνει αυτό; Θέλω να μου το πείτε. Δεν ήμουν μέλος της Επιτροπής. Σήμερα, όμως, που έχω έρθει προετοιμασμένος να μιλήσω για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, βλέπω, δυστυχώς, ότι δεν μπορεί -τουλάχιστον στον ενιαίο οικονομικό χώρο της Ενωμένης Ευρώπης- να υπάρξει περίπτωση όπου η απελευθέρωση στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού έχει τεθεί υπό τον περιορισμό και την προϋπόθεση της προηγούμενης κατά πρόσωπο, κατά περίπτωση σύμβασης του ελληνικού δημοσίου δια του Υπουργού των Οικονομικών και της Ανάπτυξης με τον οποιοδήποτε υποψήφιο επενδυτή. Εάν αυτό δεν αποτελεί περίπτωση κραυγαλέας -θα έλεγα- και πρωτοφανούς περιπτώσεως, η οποία κυριολεκτικά γαλουχεί φαινόμενα αδιαφάνειας και διαφθοράς, πέστε μου ποια άλλη είναι αυτή η περίπτωση;

Θα μπορούσατε, λοιπόν, εάν πράγματι οι προθέσεις σας είναι αυτές οι οποίες μας διατυπώσατε, να υποχρεώσετε τον υποψή-

φιο επενδυτή, τον πρόεδρο της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή τον εφοπλιστή, που θέλει να ευνοηθεί απ' αυτήν την παραχώρηση του δικαιώματος που απονέμεται πλέον και στα πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας, να σας κάνει μία δήλωση δεσμευτική, η οποία να έχει ένα συγκεκριμένο περιεχόμενο να έχει πράγματι καταθέσει αυτά που εκείνος πιστεύει ότι χρειάζεται να επενδύσει, προκειμένου να επωφεληθεί αυτού του προνομίου που του παρέχεται και αυτή η δήλωση να είναι δεσμευτική για τον Υπουργό. Τότε, θα υπάρξει διαφάνεια, τότε, πραγματικά, θα έχετε μία αξιόπιστη Δημόσια Διοίκηση και τότε, θα μας έχετε πείσει και εμάς ότι πράγματι σκοπός σας είναι η απελευθέρωση του οικονομικού περιβάλλοντος στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Διαφορετικά, θα έχετε αποτύχει ακόμη μία φορά και δυστυχώς, όχι μόνο προς λύπη των Βουλευτών αυτής της Εθνικής Αντιπροσωπείας, αλλά και προς όλεθρο του ελληνικού λαού.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία μικρή παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Μάλιστα, κυρία Υπουργέ. Έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Τζαβάρα, ξέρετε την εκτίμησή μου για εσάς, αλλά όχι μόνο δεν ήταν αδιάσειστα τα επιχειρήματα τα δικά σας, αλλά φοβάμαι ότι υπήρξε και σύγχυση και μάλλον παρερμηνεία.

Πρώτον, δεν κατανόησα καθόλου τη θέση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ούτε στην Επιτροπή ούτε τώρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Θα τη συζητήσουμε.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Μα, έγινε η συζήτηση.

Υπογράψατε ή δεν υπογράψατε σύμβαση με την COSCO για το λιμάνι του Πειραιά;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Απόλυτα. Και εσείς είπατε ότι θα την καταργήσετε.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Με συγχωρείτε! Η σύμβαση, επομένως, του ελληνικού δημοσίου με μία εταιρεία, είναι μία σύμβαση προς αμοιβαίο συμφέρον. Σωστά;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Βεβαίως.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Άρα, αυτό ακριβώς γίνεται. Έχεις μία σύμβαση, έχεις δύο, παραχωρείς ως δημόσιο λιμενικές εγκαταστάσεις στους οποίους...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Δεν είναι το ίδιο.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Μα, με συγχωρείτε. Η δήλωση που είπατε νομικά είναι σύμβαση. Η δήλωση αυτή όμως, δεν είναι μονομερής, γιατί δεν κάνει η εταιρεία και δεν πρέπει να κάνει η εταιρεία μόνο ό,τι θέλει. Διότι υπάρχουν βασικά δικαιώματα - ασφαλιστικά δικαιώματα, δικαιώματα προστασίας των επιβατών- τα οποία τουλάχιστον σε όλο το χώρο της ναυτιλίας προστατεύονται. Αυτά αποτυπώνονται στη σύμβαση.

Επομένως, οι τρεις δεσμευτικοί όροι, οι οποίοι τίθενται και είναι οι μόνοι δεσμευτικοί όροι για τους οποίους σας μίλησα στο α', β', γ' ποιοι είναι; Πρώτον, αμοιβαιότητα, στο οποίο είμαι σύγγοιρο ότι δεν διαφωνείτε. Αυτός είναι ο πρώτος όρος.

Το δεύτερο που σας είπα -και το αλλάξαμε- είναι για τους σαράντα εννιά επιβάτες -για να υπάρξει διαφορά με το yachting- και από τις δώδεκα ώρες, οι σαράντα οκτώ ώρες παραμονή και από δώδεκα ώρες, να γίνουν οκτώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Ούτε και σ' αυτό διαφωνούμε.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Και το τρίτο είναι να υπάρξει σύμβαση. Και η σύμβαση είναι απαραίτητη για την ασφάλεια δικαίου, διότι, εάν δεν υπήρχε σύμβαση, θα μπορούσε ο οποιοσδήποτε Υπουργός, να ρυθμίζει όπως θέλει ορισμένα θέματα. Ακριβώς, επειδή είναι απαραίτητη, την θέλουν οι εταιρείες.

Για το λόγο αυτό είπαμε ότι θα σας την καταθέσω αύριο, να δείτε ότι δεν μπαίνουν δεσμευτικοί όροι και ότι είναι ένα πλαίσιο

το οποίο και οι ίδιες οι εταιρείες –γιατί έχουμε μιλήσει σε όλες τις εταιρείες– το θέλουν και το επιθυμούν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Όχι, κύριε Τζαβάρ, δεν γίνεται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Θα συμβάλω στο διάλογο. Μία κουβέντα θα ήθελα να πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Όχι, κύριε Τζαβάρ, δεν έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Μα, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος δεν μπορώ να ζητήσω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Μπορείτε. Πριν, όμως, σταμάτησε η ροή των Κοινοβουλευτικών Εκπρόσωπων για να κάνει μία παρέμβαση η Υπουργός. Δεν μπορείτε να ξεκινήσετε το διάλογο ξανά. Και επειδή είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος δεν μπορείτε να πάρετε το λόγο όποτε θέλετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Το μόνο που θέλω να πω στην κυρία Υπουργό είναι: Βγάλτε τη λέξη «ιδίως». Είναι και αυτό μία συμβολή στο να μας πείσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Χρήστος Παπουτσης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Τζαβάρ, είναι προφανές πάντως ότι ακόμα και αν η κυρία Υπουργός αποδεχτεί την πρότασή σας και διαγράψει τη λέξη «ιδίως» δεν θα ψηφίσετε το νομοσχέδιο. Και να σας εξηγήσω αμέσως γιατί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Αυτό είναι δικό μας θέμα. Εδώ γίνεται διάλογος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γιατί στο διάλογο αυτό, κύριε Τζαβάρ, στον οποίο επιτρέψτε μου να συμμετάσχω κι εγώ δια του δικαιώματος που μου δίνει ο Κανονισμός της Βουλής, θέλω να σας πω ότι, όπως είπατε προηγουμένως, ήρθατε καλά προετοιμασμένος. Πολύ καλά προετοιμασμένος ήρθατε για να μας εξηγήσετε και να υπενθυμίσετε στους συναδέλφους αυτά που προφανώς έχουν ξεχάσει ακόμα και οι φανατικοί οπαδοί της παράταξής σας, αυτά που οι ιεροκήρυκες του νέο-φιλελευθερισμού υποστήριζαν εδώ και πολλά χρόνια: ότι, δηλαδή, τα πάντα στην αγορά λειτουργούν μόνο με την ελευθερία της αγοράς. Και επειδή ήρθατε πάρα πολύ προετοιμασμένος θέλω να σας θυμίσω...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μα, είναι προφανές με τη διαφορά ότι ακόμα και η πιο φανατική οπαδός αυτών των ιδεών του νεοφιλελευθερισμού, η κυρία Μάργκαρετ Θάτσερ, στη δύση του πολιτικού της βίου, πριν αποχωρήσει από την Κυβέρνηση, επισήμως παραδέχτηκε ότι η απορρύθμιση των αγορών την οποία φανατικά υποστήριξε τη Μεγάλη Βρετανία και η ίδια και η πολιτική της παράταξη, χρειάζεται κάποια ρύθμιση.

Και επειδή, λοιπόν, ήρθατε πολύ καλά διαβασμένος, θέλω να σας πω ότι η απελευθέρωση της κρουαζιέρας, όπως και της ακτοπολής, βασίζεται στον κανονισμό 3577/1992, ο οποίος έχει μία ιδιομορφία. Είναι από τους ελάχιστους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης –όπως ξέρετε οι κανονισμοί έχουν ανελαστική εφαρμογή στην εθνική νομοθεσία– που παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να παρουσιάζουν μέσα στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού νομοθετικές πρωτοβουλίες τέτοιες στο όνομα του δημοσίου συμφέροντος.

Η ανάγνωση του κανονισμού αυτού, αν θυμάμαι καλά –γιατί έχουν περάσει και χρόνια– στο άρθρο 3 ή στο άρθρο 4 αναφέρεται ακριβώς σε αυτό το οποίο σας αναφέρω τώρα. Δηλαδή, στη δυνατότητα της εθνικής αρχής, της εθνικής διοίκησης, της Κυβέρνησης να νομοθετεί –όχι απλώς να πράττει, να εφαρμόζει, αλλά να νομοθετεί και σε αυτή ακριβώς τη φιλοσοφία βασίστηκε και ο νόμος για την απελευθέρωση της ακτοπολής– με όρους δημοσίου συμφέροντος. Μάλιστα στον κανονισμό αναφέρονται και συγκεκριμένα οι επιμέρους προϋποθέσεις με τις οποίες μπορεί να χαρακτηριστεί το δημόσιο συμφέρον.

Σε αυτά ακριβώς αναφέρθηκε η κυρία Υπουργός με τις προϋποθέσεις οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 1 του σχεδίου νόμου, ακριβώς για τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος. Γιατί ο θαλάσσιος χώρος, οι θαλάσσιες συγκοινωνίες είναι χώρος

δημοσίου συμφέροντος. Γιατί παρέχονται υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος, γιατί μέσα από την κρουαζιέρα υπάρχει η δυνατότητα, κατά παρέκκλιση φυσικά των διατάξεων να λειτουργούν και ως ακτοπολικές γραμμές.

Για αυτόν το λόγο χρειάζεται οπωσδήποτε η διασφάλιση ακριβώς αυτού του δημοσίου συμφέροντος.

Τώρα, όσον αφορά το γενικότερο πολιτικό σχόλιο το οποίο άκουσα τόσο από σας, όσο και από ορισμένους άλλους συναδέλφους, επικαλούμενοι τη γενικότερη οικονομική συγκυρία στην οποία βρίσκεται η χώρα μας, ιδιαίτερα για τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας θα περίμενα μετά το καλοκαίρι, μετά τις διακοπές, να είχαν αξιοποιήσει αυτήν την περίοδο ως περίοδο περισυλλογής και αυτοκριτικής για την κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα η χώρα μας. Όμως, βλέπω ότι παρά το γεγονός ότι οι διακοπές ήταν αρκετές, ήταν τρεις εβδομάδες, παρ' όλα αυτά επιστρέψατε αμετανόητοι, στρουθοκαμηλίζοντας για να μην αντιμετωπίσετε τις μεγάλες ευθύνες που έχει η παράταξή σας από τη σημερινή κατάσταση της χώρας.

Τώρα, όσον αφορά τα θέματα του μνημονίου στα οποία μετ' επιτάσεως και με πολύ μεγάλη επιμονή βλέπω ότι επανέρχεστε και εσείς και άλλοι συνάδελφοι επιχειρώντας να εγκλωβίσετε την πολιτική συζήτηση σε μία ακατάσχετη μνημονιολογία, θέλω να πω τα εξής: Κοιτάξτε, παρά την προσπάθεια την οποία καταβάλλετε και την καταβάλλετε με πολύ μεγάλη υπομονή και εσείς και ορισμένα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης –να εμφανίσετε ότι στην χώρα υπάρχει τρόικα, υπάρχει μνημόνιο και υπάρχουν εντολοδόχοι εκτελεστές, παρά το γεγονός αυτό η αλήθεια είναι μία, ότι εδώ, στην Βουλή των Ελλήνων όταν υπονοείτε τέτοιου είδους προσεγγίσεις, προσβάλλετε το Κοινοβούλιο, προσβάλλετε τη δημοκρατία μας. Η χώρα έχει εκλεγμένη Κυβέρνηση, έχει ικανή και μεγάλη πλειοψηφία στη Βουλή των Ελλήνων, με απόλυτη ευθύνη προς τον ελληνικό λαό, με απόλυτη ευθύνη προς τους ψηφοφόρους μας, αλλά και προς τον κάθε Έλληνα πολίτη υλοποιούμε το πολιτικό πρόγραμμα του ΠΑΣΟΚ μέσα στο πλαίσιο στο οποίο εσείς μας οδηγήσατε.

Επιπλέον, υπενθυμίζω ότι εδώ δεν βρισκόμαστε σε μία κανονική περίοδο, ούτε πολιτική, ούτε οικονομική, ούτε κοινωνική κανονική για τη χώρα μας. Βρισκόμαστε σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης. Και είναι προφανές ότι αρκετά από τα μέτρα, τα οποία αναγκαστήκαμε να πάρουμε για να διορθώσουμε τα δικά σας λάθη και τα δικά σας αδιέξοδα, πολλά από αυτά ενδεχομένως να μην τα είχαμε πάρει. Αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι μια σειρά από επιλογές, οι οποίες ούτως ή άλλως ήταν προδιαγεγραμμένες μέσα στο πρόγραμμα μας, που ήταν συγκεκριμένες και δεσμεύσεις ουσιαστικά του Πρωθυπουργού και της παράταξής μας πριν από τις εθνικές εκλογές, αυτές αποτελούν τώρα εντολές της όποιος τρόικας και του μνημονίου.

Όχι, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι. Επιμένουμε σε μία προσπάθεια που είναι η προσπάθεια για τη σωτηρία της χώρας και επιμένουμε με απόλυτη σαφήνεια και απόλυτη γνώση ότι η έξοδος από το μνημόνιο, η έξοδος από το πλαίσιο το οποίο ορίσαμε με το μνημόνιο, δεν γίνεται με ξόρκια. Θα γίνει μέσα από μία σκληρή προσπάθεια όλων μας και του ελληνικού λαού πάνω από όλα, ο οποίος αναγκάζεται αυτήν τη στιγμή να συμμετάσχει για να πληρώσει το «μάρμαρο» το οποίο σπάσατε εσείς, για να μην ξεχνιόμαστε.

Τώρα, όσον αφορά την άρση του προστατευτισμού για την ελληνική κρουαζιέρα ακούσαμε σήμερα πάρα πολλά. Ακούσαμε ότι θα χαθούν θέσεις εργασίας, ότι οι συμβάσεις που θα υπογραφούν με τις ενδιαφερόμενες εταιρείες καθιστούν ένα θολό τοπίο μέσα στο οποίο στην πραγματικότητα δημιουργείται και ένα πεδίο για μελλοντικές πράξεις διαφθοράς. Ακούσαμε, επίσης, από κάποιους άλλους βέβαια ότι αυτές οι συμβάσεις –γιατί οι συμβάσεις είναι το θέμα μας– είναι πολύ δεσμευτικές και τόσο δεσμευτικές που θα λειτουργήσουν αποτρεπτικά για την προώθηση της κρουαζιέρας.

Εγώ δεν θέλω να σταθώ στις αναλυτικές παρατηρήσεις, στα σχόλια, τα οποία παρουσίασε ο εισηγητής μας κ. Νίκος Ζωίδης, ούτε βεβαίως και στις εξαιρετικές απαντήσεις τις οποίες έδωσε μόλις προηγουμένως η κυρία Υπουργός, η κ. Κατσέλη. Εγώ θέλω να σταθώ συγκεκριμένα στο πολιτικό και το πραγματικό πλαίσιο.

Η πραγματικότητα στην οποία είμαστε υποχρεωμένοι να ανταποκριθούμε, είναι ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου ισχύει η πλήρης απαγόρευση σε πλοία με σημαία τρίτων χωρών για να εκτελούν κυκλικά, περιηγητικά ταξίδια, την ώρα που ο κανονισμός για τον οποίο αναφέρατε, όπως γνωρίζετε, εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών το 1992.

Βεβαίως η Ελλάδα πήρε μία παράταση για την εφαρμογή του έντεκα χρόνια. Αυτή όμως έληξε το 2004 και δεν ξέρω ποιο θα ήταν το καθεστώς σήμερα στη χώρα. Ενδεχομένως τα οφέλη από την απελευθέρωση νωρίτερα και της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας να ήταν πολύ πιο σημαντικά. Όμως η πραγματικότητα είναι ότι πρέπει κάποτε να προχωρήσουμε γιατί σε κάθε περίπτωση δεν είναι ότι απλώς παραβιάζουμε ή παρατείνουμε την εφαρμογή ενός κανονισμού, ο οποίος είναι υποχρεωτικός για τη χώρα. Δεν είναι αυτό το θέμα μας.

Το θέμα είναι αν θα απαντήσουμε στο πολιτικό ερώτημα εάν η Ελλάδα θέλει να εκμεταλλευτεί την γεωπολιτική της θέση, τη θέση της στη Μεσόγειο, τη θέση και τον πολιτισμό της, αυτό το οποίο συνδυάζει η Ελλάδα. Γιατί πραγματικά επιτυγχάνει έναν άριστο συνδυασμό: καθαρή θάλασσα, καλό περιβάλλον, ασφαλείς λιμένες και πάνω απ' όλα, ιστορία και πολιτισμό. Τι καλύτερο θα μπορούσε να προσφέρει μία χώρα για την κρουαζιέρα, για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού; Το ερώτημα λοιπόν, είναι: Θέλουμε να αναπτύξουμε τον τομέα της κρουαζιέρας; Θέλουμε να αναπτύξουμε τον θαλάσσιο τουρισμό; Θέλουμε να καταστήσουμε τα λιμάνια της χώρας μας αφηγήριους λιμένες της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο και στη Μεσόγειο γενικότερα; Θέλουμε να ανταποκριθούμε στις οικονομικές προκλήσεις της εποχής εκμεταλλευόμενοι τους τομείς που η Ελλάδα είναι υπερδύναμη;

Και η Ελλάδα είναι υπερδύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο στον τομέα της ναυτιλίας και μία πολύ ισχυρή σοβαρή περιφερειακή δύναμη στον τομέα του τουρισμού. Εδώ, δηλαδή, όπου συμβίπτει ο συνδυασμός, όπου ακριβώς λειτουργεί η ανάπτυξη της κρουαζιέρας.

Πέντε χρόνια τώρα έχουμε την εφαρμογή του νόμου του κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη, όπου στην πραγματικότητα τί ήταν; Ήταν μία προσπάθεια, προκειμένου να ανοίξει τη δυνατότητα των κρουαζιερόπλοιων να συμμετάσχουν στον θαλάσσιο τουρισμό. Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Μόνο μία εταιρεία, η κυπριακή εταιρεία «Λούη». Πόσα κρουαζιερόπλοια; Πέντε κρουαζιερόπλοια, που είχαν το μοναδικό δικαίωμα πλέον των περιηγητικών πλόων στη χώρα, με δικαίωμα αποπειβίβασης σε ελληνικό λιμάνι. Πόσοι απασχολούνται σε αυτήν την εταιρεία, δηλαδή στα πέντε κρουαζιερόπλοια, τα οποία δραστηριοποιούνται στις ελληνικές θάλασσες; Διότι δεν υπάρχουν άλλα. Πόσοι είναι οι εργαζόμενοι; Τετρακόσιοι τριάντα οκτώ Έλληνες ναυτικοί, που όμως είναι στον αέρα, για να μην ξεχνιόμαστε. Και είναι στον αέρα αυτοί οι τετρακόσιοι τριάντα οκτώ Έλληνες ναυτικοί, γιατί ο νόμος του κ. Κεφαλογιάννη, ο νόμος δηλαδή της Νέας Δημοκρατίας, ουδέποτε εφαρμόστηκε για την διασφάλισή τους. Ούτε ένα ευρώ δεν έχει δοθεί στο NAT για εισφορές πέντε ετών, με αποτέλεσμα, σήμερα, τόσο οι εργαζόμενοι, όσο και οι εταιρείες, να είναι οφειλέτες του NAT.

Αλλά, βεβαίως, σήμερα εσείς εδώ, η Αξιωματική Αντιπολίτευση, η Νέα Δημοκρατία, εμφανίζεστε ότι προσπίζετε τα συμφέροντά τους. Ποίων; Και των δύο; Και των εργαζομένων και των ναυτικών ή μόνο του κ. «Λούη» και των πέντε κρουαζιεροπλοίων, τα οποία δραστηριοποιούνται με βάση τη δική σας ρύθμιση;

Τα λέω αυτά γιατί η υποκρισία περισσεύει. Και περισσεύει πολλές φορές και μάλιστα με λόγο πολιτικό, με νομικές προεκτάσεις, με νομικές επεκτάσεις. Εκείνο, όμως, που έχει σημασία είναι ότι επί της ουσίας δεν υπάρχει απάντηση. Και το ερώτημα είναι, θα συνεχίσουμε για πολύ ακόμα να δουλεύουμε για λογαριασμό των ανταγωνιστών μας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου; Θα συνειδητοποιήσουμε κάποτε το γεγονός ότι εμείς επιτρέψαμε -με τις αγκυλώσεις μας, με τις ιδεοληψίες μας, με τις καθυστερήσεις μας- να γίνει η Κωνσταντινούπολη αφηγήριος λιμένας για την κρουαζιέρα στην Νοτιοανατολική Ευρώπη, ενώ θα μπορούσε να είναι ο Πειραιάς, να ήταν η Θεσσαλονίκη, θα μπορούσαν τόσα άλλα λιμάνια στη χώρα; Πολύ περισσότερο μάλιστα όταν, επαναλαμβάνω, η Ελλάδα είναι μία χώρα ανταγωνιστικότερη στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, από όλες τις απόψεις. Και σε μία περίοδο που στον τομέα της κρουαζιέρας όλες οι τουριστικές τάσεις επιβεβαιώνουν τις αποφάσεις αναχώρησης των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού από την Καραϊβική και η Μεσόγειος προβάλλει ως ένας ισχυρός ανταγωνιστικός τομέας για το μέλλον.

Γι' αυτό χρειάζεται πρωτοβουλία, γι' αυτό χρειάζεται ανοιχτό πνεύμα, γι' αυτό χρειάζονται και οι επιμέρους συζητήσεις και η σύναψη συμφωνιών με τις εταιρείες, γιατί η κρουαζιέρα σε αυτή ακριβώς την περίοδο, είναι ένας κλάδος εξαιρετικά δυναμικός, εξαιρετικά ευέλικτος, ο οποίος αλλάζει συνεχώς, αλλά ταυτόχρονα διαμορφώνει νέα δεδομένα, λόγω ακριβώς του ότι υπάρχουν παγκόσμιες τάσεις οι οποίες λειτουργούν στην περιοχή μας. Γι' αυτό το λόγο χρειάζεται η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος σε μία περίοδο εξαιρετικά κρίσιμη, με πολλές αλλαγές, αλλά σε κάθε περίπτωση και σε μία περιοχή όπου αντιμετωπίζουμε και εσωτερικό ανταγωνισμό. Και δεν είναι μόνο η Ιταλία, η οποία αναπτύσσει έναν ισχυρό τομέα στο θαλάσσιο τουρισμό της κρουαζιέρας, αλλά σιγά-σιγά θα αρχίσουν να αναπτύσσονται και οι άλλες χώρες. Και η Κύπρος, και η Ισπανία και σιγά-σιγά και οι άλλες χώρες της Αφρικής και η Τουρκία. Γι' αυτό το λόγο χρειάζομαστε λοιπόν ανοιχτό πνεύμα και αποφάσεις καθαρές, με ένα πλαίσιο ευέλικτο, ούτως ώστε να μπορέσει να προσελκύσει επενδύσεις. Δεν είναι μόνο το σταθερό πλαίσιο που μπορεί να δημιουργεί προσέλκυση και ελκυστικό πεδίο για νέες επενδύσεις. Χρειάζεται και ευελιξία.

Ε, αυτή την ευελιξία προσπαθεί η Κυβέρνηση να εμπεδώσει και να κατοχυρώσει μέσα από το νομοσχέδιο, το οποίο σας καλούμε να ψηφίσετε.

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

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο, σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ορίστε, έχετε το λόγο, κυρία Υπουργέ.

ΛΟΥΚΑ ΚΑΤΣΕΛΗ (Υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να καταθέσω το σχέδιο της σύμβασης στη Βουλή, έτσι ώστε να μας δοθεί η ευκαιρία αύριο να έχουμε και τις παρατηρήσεις των συναδέλφων, προκειμένου το τελικό σχέδιο, όταν θα βγει, να έχει ενσωματώσει και τις παρατηρήσεις, που είμαι σίγουρη ότι θα είναι χρήσιμες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό η Υπουργός κ. Λούκα Κατσελή καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν σχέδιο της σύμβασης το οποίο έχει ως εξής.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Σας ευχαριστούμε.

Να διανεμηθεί στους συναδέλφους.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Αθανάσιος Παφίλης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η υποτιθέμενη σκληρή αντιπαράθεση ανάμεσα στην Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, τη Νέα Δημοκρατία και το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό ήταν μία κούρσα ανταγωνισμού και διαγκωνισμού για το ποιος εκπροσωπεί καλύτερα τα συμφέροντα των εφοπλιστών. Και θα το αποδείξουμε.

Πριν όμως από αυτό θα ήθελα να κάνω ορισμένα σχόλια. Πρώτον, για το θέμα του τουρισμού και όλη αυτή τη φιλολογία και τη φιλοσοφία που αναπτύσσετε, που έχει και μία παράμετρο πάρα πολύ άσχημη, ίσως τη χειρότερη, τη νοοτροπία που προσπαθείτε να καλλιεργήσετε στο λαό. Ποια είναι η δική μας άποψη; Τι σημαίνει τουρισμός πρώτα από όλα; Να μπορεί ο Έλληνας, ο εργαζόμενος, σε μία χώρα που έχει απίστευτες φυσικές ομορφιές να ξεκουράζεται και να απολαμβάνει φθηνά αυτό που λέγεται φύση της Ελλάδας.

Αυτό είναι το βασικό κριτήριο για τον τουρισμό. Και είναι τραγικό, σε αυτήν τη χώρα να συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο. Και θέλω να απευθυνθώ, αν υπάρχουν εργαζόμενοι που μας βλέπουν, σε εκείνους που με δύο και τρία παιδιά πάνε σε ένα δωμάτιο δέκα ημέρες για να ξεκουραστούν στην Ελλάδα, σε αυτή τη χώρα, την ίδια στιγμή που παραλεύουν τα κόττερα, η χλιδή, ο αμύθητος πλούτος, που ξοδεύονται σε φαγητά μίας βραδιάς όσα ο εργαζόμενος παίρνει σε έξι μήνες το χρόνο. Σε αυτούς θέλω να απευθυνθώ εκ μέρους του ΚΚΕ και να απευθυνθώ και σε εκείνους τους κατοίκους των νησιών που δεν μπαίνουν στη θάλασσα το καλοκαίρι, δεν την απολαμβάνουν καν, γιατί προσπαθούν να βγάλουν τα σπασμένα όλης της χρονιάς, που το χειμώνα προσπαθούν με το ψάρεμα ή με στιδήποτε άλλο να εξασφαλίσουν τα προς το ζην και να τους πούμε σαν Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος ότι το 2010 πρέπει να συγκρίνουν αυτόν τον αμύθητο πλούτο που περνάει από την αυλή τους κάθε μέρα και κάθε καλοκαίρι, με τη ζωή τη δικιά τους, τη μίζερη και να αποφασίσουν κάποτε να πάρουν στα χέρια τους αυτό που αυτοί παράγουν και που οι άλλοι τους ληστεύουν απίστευτα, με γεύματα των 5.000 και των 10.000 ευρώ το βράδυ, αυτοί που κατέχουν τον κοινωνικό πλούτο. Αυτό να συγκρίνουν. Και έτσι να κρίνουν και τις πολιτικές των κυβερνήσεων.

Δεύτερον, αυτή η φιλοσοφία της βαριάς βιομηχανίας της Ελλάδας, που είναι ο τουρισμός. Είμαστε ριζικά αντίθετοι. Είμαστε, βεβαίως, υπέρ του να αναπτύσσεται ο τουρισμός, αλλά όλη αυτή η φιλοσοφία της βαριάς βιομηχανίας είναι σαν ένα γίγαντα με πήλινα πόδια, μία οδηγία συγκεκριμένων χωρών μπορεί να την καταστρέψει μέσα σε ένα καλοκαίρι. Για εμάς το βασικό είναι ανάπτυξη της Ελλάδας συνολικά, να αναπτυχθούν οι πλουτοπαραγωγικές πηγές, τα ασύγκριτα πλεονεκτήματα που έχει στον αγροτικό τομέα, στο βιομηχανικό τομέα, να αναπτύξει μία σοβαρή υποδομή. Και φυσικά ο τουρισμός πριν από όλα πρέπει να ικανοποιεί τις ανάγκες των εργαζομένων και βέβαια να είναι βοηθητικός στον τομέα της οικονομίας.

Και είπα λοιπόν για τη νοοτροπία, γιατί λίγο ως πολύ προσπαθείτε να παρουσιάσετε τον ελληνικό λαό με απλωμένο το χέρι στους ξένους, στους τουρίστες. Λες και δεν δουλεύει ο ελληνικός λαός. Λες και η Ελλάδα δεν έχει δυνατότητες να παράγει. Μα τι είναι αυτό το μοντέλο της υποτέλειας; Τι θέλετε να τους παρουσιάσετε; Ότι είναι οι μαύροι, που θα φέρνουν οι ξένοι τα καθρεφτάκια και που θα πληρώνουν παντού; Δεν ξέρουν οι εργαζόμενοι και ο κόσμος το τι γίνεται στα νησιά, το τι τουρισμός υπάρχει και από πού κερδίζουν; Μύθος είναι ότι κερδίζει η εθνική οικονομία. Μύθος! Απίστευτος μύθος. Κοροϊδεύετε τον κόσμο. Ο μικρομεσαίος κερδίζει κυρίως -δεν λέω αποκλειστικά- από τον Έλληνα εργαζόμενο, που θα πάει στην ταβέρνα, όταν έχει δυνατότητα θα πάει να μείνει εκεί. Αυτοί που κερδίζουν από τον τουρισμό είναι τα μεγάλα μονοπώλια στον τουριστικό τομέα και είναι και οι εφοπλιστές και τα μεγάλα συμφέροντα. Δεν τα ξέρετε; Δεν τα ζουν οι εργαζόμενοι; Ο υψηλής ποιότητας τουρισμός πού είναι; Σε ποιον δίνει λεφτά; Στην ταβερνίτσα; Στο μικρό το μαγαζάκι ή στα μεγαθήρια και στα συγκροτήματα; Άρα είναι μύθος

αυτό που λέτε «το κέρδος της Ελλάδας». Δεν είναι της Ελλάδας, είναι του κεφαλαίου και μάλιστα του μεγάλου κεφαλαίου. Αν παρ' ελπίδα πέφτει και κανένα ψίχουλο, είναι δευτερεύον.

Το τρίτο θέμα που θέλουμε να πούμε είναι ότι η ψυχή και της ναυτιλίας και του τουρισμού δεν είναι ούτε οι μεγαλοξενοδόχοι, ούτε οι tour operators, ούτε οι εφοπλιστές. Είναι εκείνοι που θαλασσοπνίγονται τόσα χρόνια στα καράβια, εκείνοι που ξεχνάνε γυναίκα και παιδιά, που ταξιδεύουν εννιά και δώδεκα μήνες, είναι οι εργαζόμενοι στον τουρισμό, που όλο το καλοκαίρι δεν μπαίνουν στη θάλασσα και που μένουν άνεργοι το χειμώνα. Αυτοί είναι η ψυχή του τουρισμού και όχι εκείνοι που απομυζούν τον κόπο και τον μόχθο των εργαζομένων.

Για το νομοσχέδιο, εκτός των άλλων θέλουμε να σημειώσουμε ότι είναι ο «δούρειος ίππος» για την πλήρη απελευθέρωση και της ακτοπλοΐας, που θα είναι το επόμενο βήμα ή αυτής ή άλλης κυβέρνησης, αν δεν ανατραπούν τα πράγματα.

Για να δούμε, όμως, εδώ, γιατί καμιά φορά αναρωτιέται κανένας, σε ποιους μιλάτε; Στο κενό; Απελευθερώσατε την ακτοπλοΐα, τουλάχιστον για τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία, να ή όχι; Ποια ήταν τα αποτελέσματα; Αυξήθηκαν οι ναυτεργάτες; Φθίνανε το εισιτήριο; Λύθηκε το πρόβλημα των άγονων γραμμών; Τι έγινε αυτά τα χρόνια; Δώσατε μας έναν απολογισμό. Γιατί δεν τολμάτε να βγείτε εδώ στη Βουλή και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ και οι άλλοι που υπερασπίζονται την απελευθέρωση, να πείτε ποια ήταν τα αποτελέσματα της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας με βάση την ευρωπαϊκή οδηγία;

Πρώτο θέμα. Δημιουργήθηκαν μεγάλοι εφοπλιστικοί όμιλοι, μεγάλος ακτοπλοϊκός στόλος, ισχυροί μονοπώλιακοί όμιλοι; Δημιουργήθηκαν. Αυξήθηκαν τα κέρδη των εφοπλιστών; Στα ύψη. Και τους δίνουμε και εκατομμύρια. Άνεργοι δίνουμε, αν δεν κάνω λάθος, εκατό εκατομμύρια το χρόνο ως επιδότηση για τις άγονες γραμμές. Ποιες άγονες γραμμές; Και υπάρχουν ορισμένοι που επικαλούνται την πατρίδα! Δηλαδή υπάρχουν άγονοι άνθρωποι; Αυτοί που ζουν στα διάφορα νησιά; Και δίνετε στους εφοπλιστές εκατομμύρια για να πάνε εκεί; Γιατί; Είναι φτωχοί; Δεν κερδίζουν;

Δεύτερον. Λύθηκαν τα προβλήματα των άγονων γραμμών; Να πούμε παραδείγματα; Γαύδος, Αϊ Στράτης -διάφορα νησιά και με στρατηγική σημασία, εθνική θα το πούμε- μένουν μέρες και μήνα χωρίς πλοίο. Δεν λύθηκαν, λοιπόν.

Τρίτον. Εκσυγχρονίστηκαν τα πλοία; Όχι. Υπάρχει μεγάλος αριθμός υπερηλικών πλοίων. Τέταρτον. Τα εισιτήρια -ο μύθος της απελευθέρωσης της αγοράς- φθίνυναν; Αυξήθηκαν 300% σύμφωνα με δικά σας στοιχεία. Σκέπτεται κάποιος να φύγει από την πατρίδα να έρθει στην Αθήνα, να ξαναπάει πίσω. Γνωρίζετε τι έγινε με όλα αυτά.

Πέμπτον. Έγινε καλύτερη η δουλειά των ναυτεργατών ή εντατικοποιήθηκαν οι ρυθμοί; Ρωτήστε τα πληρώματα, αν σας μιλήσουν και δεν σας δώξουν, να σας πουν την εμπειρία τους από τα τελευταία χρόνια με την απελευθέρωση. Είναι κυριολεκτικά συνθήκες γαλέρας. Θα πω μετά το τι γίνεται με την ποντοπόρο ναυτιλία.

Άρα, λοιπόν, τίποτα από όλα αυτά δεν λύθηκε. Ένα λύθηκε, ότι οι εφοπλιστές έγιναν ακόμα πιο πλούσιοι. Δεν ξέρω πόσα άλλα θέλουν να πάρουν.

Επανερχομαι στην ποντοπόρο ναυτιλία. Εδώ θα απαντήσω και στον Αρχηγό του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού και στον κ. Βορίδη, που έβαλε ορισμένα ζητήματα. Αυξήθηκε ο ελληνικός στόλος, τα πλοία δηλαδή που έχουν οι Έλληνες; Είναι τρεις χιλιάδες εννιακόσια ενενήντα έξι. Απίστευτος αριθμός! Οι ναυτεργάτες; Από ογδόντα πέντε χιλιάδες, δεκαεννέα χιλιάδες. Γιατί;

Και λέει ο κ. Καρατζαφέρης «φταίνε οι απεργίες». Μα, καλά σοβαρολογούμε; Κοροϊδεύετε τον κόσμο; Όταν πληρώνει τον έναν 300 ευρώ και τον άλλον πρέπει να τον πληρώσει 1200 ευρώ, οι απεργίες φταίνε; Αυτό είναι η ελεύθερη οικονομία και ο ανταγωνισμός. Οι εφοπλιστές σου λένε ότι για να έχω σαράντα πέντε Έλληνες θα πληρώσω τόσα και με τα μισά και με το 1/3 και με λιγότερα ακόμα μπορώ να πληρώσω Πολωνούς, Φιλιππινέζους και όποιους άλλους. Αυτή είναι όλη η ιστορία.

Είναι έκρηξη αυτό. Είναι απίστευτο. Πέρυσι παρήγγειλαν εκατόσια εβδομήντα πλοία. Τα κέρδη είναι αμύθητα. Βγάζουν μάτια. Δεν βλέπετε; Νύχτες, πάρτι, ιστορίες, απίστευτο χρήμα. Μα,

καλά σε αυτά δεν μιλάει κανένας; Κουβέντα; Σε αυτούς δεν τολμάτε να βάλετε ούτε ένα φόρο; Βάζετε συνέχεια φοροαπαλλαγές;

Να, λοιπόν, ποιο ήταν το πρόβλημα. Όλα αυτά τα χρόνια οι εφοπλιστές, όπως και πάντα, δεν έχουν πατρίδα. Και επειδή ορισμένοι «ξύνονται στην γκλίτσα του τσοπάνη» -παρ' ότι εμείς διαφωνούμε- όταν ο Δουκάκης ήταν υποψήφιος με τον Ρήγκαν, αν δεν κάνω λάθος, το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο στήριξε τον Ρήγκαν. Γιατί; Γιατί πήρε τον ανεφοδιασμό του βου στόλου. Και δεν θέλω να πω όνομα.

Να, λοιπόν, ποιο είναι το κριτήριο. Είναι το κέρδος. Το κριτήριο του κεφαλαίου και των εφοπλιστών είναι το κέρδος.

Το ίδιο συνέβη και στην κρουαζιέρα. Έχω τα στοιχεία –τα είπε πριν και ο Γιώργος ο Μαρίνος- ότι υπήρχαν στο τέλος της δεκαετίας του '70 τριάντα επτά ελληνικά τουριστικά πλοία με οκτώμισι χιλιάδες θέσεις εργασίας. Σήμερα είναι τρεις με εκατόν πενήντα ναυτεργάτες. Γιατί έγινε αυτό; Γιατί είχαν μεγαλύτερα κέρδη σε άλλους τομείς. Και επένδυσαν εκεί, έφτιαξαν άλλα καράβια, γι' αυτό και παράτησαν την κρουαζιέρα. Αυτό ακριβώς έγινε.

Επαναλαμβάνω και πάλι για αυτή τη δημαγωγία ότι φταίει οι απεργίες, μην πάτε να κοροϊδέσετε τον κόσμο. Ξαναλέω, όταν πληρώνεις 200 και 300 ευρώ τον Φιλιππινέζο ή κάποιον άλλον και τον Έλληνα πρέπει να τον πληρώσεις 1200 ευρώ, ίσως και παραπάνω –που είναι τα ελάχιστα και είναι ντροπή για αυτά που τραβεί- τότε επιλέγουν τους ξένους. Και δεν έχουν κανένα πρόβλημα και ούτε καμμία ευαισθησία να πάρουν Έλληνες ναυτεργάτες. Για να μην είμαι άδικος ίσως να πάρουν και ορισμένους, καπετάνιο δηλαδή και πρώτο μηχανικό.

Δεύτερο θέμα, που λέτε, είναι ότι με την απελευθέρωση θα εξασφαλίσετε έσοδα 1,1 δισεκατομμυρίου. Αυτό είναι αυθαίρετο. Το απέδειξε ο Νίκος Καραθανασόπουλος με στοιχεία. Δεν θέλω να τα επαναλάβω. Είναι εντελώς αυθαίρετο ότι θα πάρετε τόσα χρήματα και θα τα συγκεντρώσετε στην Ελλάδα.

«Θα ενισχυθεί η κρουαζιέρα στην Ελλάδα». Και αυτό είναι μύθος. Αν θα ενισχυθεί η κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, μπορεί να γίνει μόνο με μία προϋπόθεση. Να δημιουργηθούν στην Ελλάδα συνθήκες Λατινικής Αμερικής και Ινδίας. Και ξέρουν όσοι έχουν ταξιδέψει. Αν θέλετε να κάνετε την Ελλάδα όπως είναι στην Ινδία, όπως είναι σε άλλες χώρες, όπου οι εργαζόμενοι δουλεύουν για ένα ευρώ την ημέρα, τότε μπορείτε να το εξασφαλίσετε.

Γιατί το λέω αυτό; Γιατί το 83% της κρουαζιέρας ελέγχεται από πέντε διεθνείς μονοπωλιακούς ομίλους. Το κριτήριο αυτών δεν είναι ούτε η όμορφη ούτε η άσχημη Μεσόγειος. Είναι πού θα βγάλουν περισσότερα κέρδη. Και αυτοί θα προσανατολίσουν τις κρουαζιέρες και αυτοί το καθορίζουν.

Γι' αυτό λέω, αν θέλετε να δημιουργήσετε τέτοιες συνθήκες, όπως και στον εργασιακό τομέα, μπορεί θεωρητικά να γίνει. Και δεν είναι σίγουρο για το λόγο ότι η περιοχή είναι ευαίσθητη για άλλους λόγους αντιπαραθέσεων. Μόνον έτσι, λοιπόν. Αν το σκοπεύετε, πείτε το καθαρά, ότι θέλετε να φτιάξετε τέτοιες συνθήκες.

Ήδη στον τομέα των ναυτεργατών και των εργαζόμενων στην ποντοπόρο ναυτιλία -επειδή ο κόσμος από παλιά έχει και ένα μύθο στο μυαλό του ότι ο ναυτικός παίρνει πολλά λεφτά, βγαίνει σε όλα τα λιμάνια και όλα τα υπόλοιπα- όλα αυτά έχουν αλλάξει. Οι συνθήκες σήμερα είναι συνθήκες «γαλέρας» και για τους Έλληνες. Έξι και εννέα μήνες στο καράβι και δεν βγαίνουν στο λιμάνι. Δεν τολμάνε να βγουν στο λιμάνι, δεν προλαβαίνουν. Δουλεύουν δεκαοκτώ ώρες το εικοσιτετράωρο, τρεις δουλειές δηλαδή, παίρνουν δύο, τρεις ή και τέσσερις χιλιάδες ευρώ, τα οποία δεν είναι τίποτα. Είσα ουσιαστικά φυλακή.

Την ίδια στιγμή τα κέρδη είναι αμύθητα. Εκατόν πενήντα χιλιάδες δολάρια κέρδος την ημέρα έχουν ορισμένα καράβια. Και αυτά είναι επίσημα στοιχεία.

Για την Ελλάδα και την Ιταλία επίσης ειπώθηκε. Εδώ γίνεται μια λαθροχειρία. Και να μας επιτρέψετε, πέρα από τις ιδεολογικές αντιπαραθέσεις να είμαστε και σοβαροί. Η Ιταλία έχει το 30,4% γιατί έχει επισκευές και ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων, ενώ στην Ελλάδα τα ναυπηγεία τα κλείσατε.

Δεχτήκατε την επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα μπορούσε η Ελλάδα να έχει ισχυρή, σοβαρή ναυπηγοεπισκευαστική

βιομηχανία. Και αυτή την κλείσατε.

Το ερώτημα είναι το εξής: Ποιον ωφελεί αυτό το νομοσχέδιο; Και μάλιστα εδώ είχαμε από τη Νέα Δημοκρατία ένα «μπάσιμο» νεοφιλελεύθερο, μία από τα δεξιά, μία από τα αριστερά, κάπου να ισορροπήσει. Η ουσία είναι η ίδια βέβαια. Ποιον ωφελεί; Ποιος θα κερδίσει από την απελευθέρωση; Θα κερδίσουν οι ναυτεργάτες; Όσο κέρδισαν μέχρι τώρα.

Πώς διαμορφώνονται οι συνθήκες; Δεν ρωτάτε τον κόσμο; Ρωτήστε τους ίδιους τους ναυτεργάτες –όχι τους κομμουνιστές, όλους- να σας πουν. Χειροτερεύουν οι συνθήκες με την απελευθέρωση ή γίνονται καλύτερες; Χειροτερεύουν παντού.

Υπάρχουν χίλια παραδείγματα. Σας είπα για το «ZENITH», ότι είναι είκοσι επτά εθνικότητες μέσα.

Τα άλλα δυο που ήταν στην Κόρινθο, το «ROPAX 1» και το «ROPAX 2», με 200 και 300 ευρώ το μήνα και με πλήρωμα κάτω από τις διεθνείς προδιαγραφές. Σαράντα οκτώ έλεγε και ήταν τριάντα δυο. Και αντί να τους σταματήσετε εσείς, τους σταμάτησε το ΠΑΜΕ και μπράβο του. Έπρεπε να του δώσετε συγχαρητήρια που τους σταμάτησε. Όλοι σας που επικαλείστε το Διεθνές Δίκαιο. Λέει «τουλάχιστον σαράντα οκτώ» και έχει τριάντα δυο μέσα. Δηλαδή, την ασφάλεια των Ελλήνων επιβατών που φεύγουν από την Κόρινθο στην Ιταλία, την βάζετε παρακάτω και τη «γράφετε στα παλιά σας τα παπούτσια» –και το λέω έτσι, δεν εννοώ προσωπικά- μπροστά στα κέρδη που θα έχουν οι εφοπλιστικές εταιρείες. Αυτή είναι η κατάσταση.

Ευνοείτε, λοιπόν, το διεθνές και ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο και τα μεγάλα τουριστικά συγκροτήματα και αφήστε το μύθο ότι βγαίνουν τριεσημιά χιλιάδες. Γιατί αν έβγαιναν τριεσημιά χιλιάδες μέρα παρα μέρα στη Ρόδο και αλλού θα ήταν ζάμπλουτοι οι άνθρωποι.

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

Θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε.

Μα, είναι φοβερό, δηλαδή. Αυτό είναι απίστευτο και να το σκεφθεί ο ελληνικός λαός; Χαρίζετε στους εφοπλιστές, Έλληνες και ξένους, τις ασφαλιστικές εισφορές και βάζετε να τις πληρώσει ο ελληνικός λαός στην πραγματικότητα. Καλά, δεν ντρέπεστε καθόλου; Πώς ζουν οι εφοπλιστές; Έχουν αμύθητα κέρδη. Τους απαλλάσσετε και από τις ασφαλιστικές εισφορές, τη στιγμή που το ΝΑΤ είναι 1,2 –δεν ξέρω πόσα- δισεκατομμύρια μέσα; Τόσο, δηλαδή, προκλητικά; Γιατί;

Άρα η πολιτική είναι καθαρά ταξική. Είναι πρόκληση και αυτό που γίνεται. Είναι πρόκληση η κατάσταση που δημιουργείται σήμερα. Είναι πρόκληση η χλιδή και τα αμύθητα κέρδη. Τους τα δίνετε όλα. Δεν πάει άλλο.

Εμείς ένα μήνυμα δίνουμε στους εργαζόμενους: Να τα πάρουν στα χέρια τους. Δικά τους είναι. Αυτοί είναι η κινητήρια δύναμη. Οι άλλοι τους τα κλέβουν. Και ήρθε η ώρα, λοιπόν, να πουν ότι μπορούμε και χωρίς τους εφοπλιστές, χωρίς τους βιομήχανους, χωρίς όλους, γιατί εμείς παράγουμε τον πλούτο και πρέπει κάποτε να τον πάρουμε στα χέρια μας και όχι να ζούμε σε αυτές τις άθλιες πραγματικά συνθήκες και στο ζοφερό μέλλον που ετοιμάζετε και για τους ναυτεργάτες και για τους εργαζόμενους συνολικά.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεωργιάδης.

Έξι λεπτά, κύριε Γεωργιάδη;

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Είναι προφανές ότι με το ΚΚΕ έχουμε χαώδεις αποστάσεις, οπότε δεν νομίζω ότι υπάρχει κανένας λόγος να σχολιάσουμε το κλείσιμο της ομιλίας του κ. Παφίλη για το κήρυγμα να καταργήσουμε τους εφοπλιστές, τους επιχειρηματίες και πάσης άλλης μορφής επιχειρηματική δράση για να λάβουν οι εργάτες και οι εργαζόμενοι μόνοι τους τη διαχείριση πλούτου.

Οφείλω, όμως, να επισημάνω δυο πράγματα σε αυτά που είπαν οι συνάδελφοι του ΚΚΕ για να πάω μετά αυτομάτως στην Κυβέρνηση που με ενδιαφέρει.

Όσον αφορά το πρώτο, κύριε Παφίλη, είπατε –και εκεί λίγο το «μαζέψατε»- ότι βεβαίως μπορεί να πάρουν πολύ φθηνότερα Πο-

λωνούς και Φιλιππινέζους και κάνατε τη σύγκριση μεταξύ του τι συνέβαινε το '80 που ήταν ογδόντα πέντε χιλιάδες οι Έλληνες ναυτικοί και τώρα που είναι δεκαεννέα. Στο ενδιάμεσο υπήρχε ένα '90, όταν κατέρρευσε ο πρώην δήθεν υπαρκτός σοσιαλισμός. Και μάλλον το καταλάβατε ότι δεν είναι πια οι Φιλιππινέζοι το μεγάλο πρόβλημα στα πληρώματα. Είναι οι Ρώσοι, οι Ουκρανοί, οι Πολωνοί, όπως είπατε. Είναι όλοι αυτοί που από την πείνα που είχαν υποστεί όταν διαχειριζόνταν οι εργάτες μόνοι τους τον πλούτο τους με 300 δολάρια το μήνα, επειδή «λίγδωνε το εντεράκι» τους με τα 300 δολάρια, πήγαν και έσπασαν τις τιμές στην αγορά. Αυτό έγινε.

Θα έπρεπε, λοιπόν, να πείτε: οι Πολωνοί, οι Ρώσοι, οι Ουκρανοί και οι υπόλοιποι από όλα τα θύματα του πρώην υπαρκτού σοσιαλισμού έσπασαν τις τιμές στα πλοία, στην αγορά και έδωσαν την ευκαιρία στους εφοπλιστές να βγάλουν περισσότερα χρήματα. Η δική σας αποτυχία είναι που έφερε τα δεινά και σε αυτόν τον τομέα.

Οφείλω, όμως, να θέσω ένα ερώτημα ευθέως στον κ. Καραθανασόπουλο γιατί ομολογώ ότι δεν το κατάλαβα. Είπε ο κ. Καραθανασόπουλος στην αρχή της ομιλίας του –και πέρασε πολύ εύκολα– ότι θα έπρεπε να έχει αντιδράσει η ελληνική πολιτεία όλα αυτά τα χρόνια στα πλοία που έρχονται με ξένη σημαία, που έχουν ξένα πληρώματα και που έχουν πολύ κακές συνθήκες εργασίας, ασφάλειας κ.λπ. στα πληρώματα. Μάλιστα, εγκάλυψε την Κυβέρνηση γιατί δεν έχει πάρει μέτρα όλα αυτά τα χρόνια και τις προηγούμενες κυβερνήσεις και τις παραπροηγούμενες κ.ο.κ.

Θα ήθελα να καταλάβω –ειλικρινά το λέω– τι ακριβώς προτείνει ο κ. Καραθανασόπουλος; Να στέλναμε, παραδείγματος χάριν, το Πολεμικό Ναυτικό να βομβάρδιζε αυτά τα πλοία; Να στέλναμε τις ταξιαρχίες του ΠΑΜΕ να καταλάβει τους λιμένες για να μη δένουν τα καράβια, αλλά πιο οργανωμένα; Τι ακριβώς εννοείτε; Γιατί εγώ, με τη φτωχή μου λογική, ξέρω ότι ένα πλοίο που έχει ξένο ιδιοκτήτη, ξένη σημαία και ξένα πληρώματα, κάνει στο πλοίο του ό,τι γουστάρει και δεν ρωτάει την ελληνική Κυβέρνηση. Τι να κάνουμε τώρα; Αν η πρότασή σας είναι να τα βυθίζουμε, καλό είναι να μας το πείτε για να καταλάβουμε γιατί συζητάμε. Γιατί αν δεν μας πείτε τι ακριβώς εννοείτε, κάνουμε μια εντελώς παράλογη συζήτηση.

Και οφείλω άλλη μια παρατήρηση. Στην ομιλία του ο κ. Καραθανασόπουλος ανέφερε το Κατάκολο ως παράδειγμα, όπου εκεί –λέει– οι χιλιάδες που περνάνε δεν αφήνουν τίποτα παρά μόνο σκουπίδια και καυσάερια. Μου κάνει μεγάλη εντύπωση το παράδειγμά σας. Εγώ θυμάμαι ότι οι εμπορικοί σύλλογοι στο Κατάκολο, όπως και στη Ρόδο, κατέβηκαν να προστατέψουν το λιμένα τους από το ΠΑΜΕ –μη γελάτε, είχαν έρθει στο γραφείο μου –και μάλιστα με διαμαρτυρίες για να εμποδίσουν το ΠΑΜΕ να πάει να κάνει στη Ρόδο και στο Κατάκολο αυτά που έκανε στον Πειραιά. Μου κάνει μεγάλη εντύπωση, γιατί οι εμπορικοί σύλλογοι, εφόσον δεν κερδίζουν τίποτα, παρά μόνο καυσάερια και σκουπίδια, είχαν τη σκορδοκαίλα να κατέβουν στο λιμάνι και να εμποδίσουν το ΠΑΜΕ να κάνει αυτά τα αίσχη που έκανε στον Πειραιά. Και πώς γίνεται ο κ. Καραθανασόπουλος να ξέρει από εδώ και μάλιστα το ΚΚΕ –δηλαδή, ένα κόμμα που διατείνεται το ίδιο, το τονίζω, ότι δεν έχει καμμία σχέση με επιχειρήσεις και κέρδος, αν και στην πραγματικότητα πρόκειται για το πλουσιότερο κόμμα της Ευρώπης– καλύτερα από αυτούς;

Λοιπόν, για να το βάλουμε στη σωστή του διάσταση, προφανώς οι άνθρωποι κερδίζουν. Στη Ρόδο, μάλιστα, θυμάμαι ότι είχαν βγει οι εμπορικοί σύλλογοι για να υποδεχθούν το «ZENITH» με τριαντάφυλλα στα χέρια, για να πουν ότι εμείς δεν είμαστε κάφροι σαν τους άλλους που είδατε εκεί στον Πειραιά. Ξέρετε ποιους κάφρους αναφέρω. Άρα οι έμποροι προφανώς κερδίζουν και επειδή κερδίζουν κατέβηκαν με τα λουλουδία. Και στο Κατάκολο που είπατε και στη Ρόδο και αλλού. Είναι βέβαιο –το καταλάβατε– ότι αν συνεχίζατε στον Πειραιά την ίδια τακτική, θα κατέβαιναν και οι εν Πειραιεί. Ευτυχώς το καταλάβατε και υποχωρήσατε.

Για τη Νέα Δημοκρατία μόνο μια παρατήρηση έχω να κάνω. Πολύ ωραία τα είπε ο κ. Τζαβάρας και ο κ. Πλακιωτάκης με μια ένσταση. Γιατί δεν τα κάνατε πέντε χρόνια; Αν τα κάνατε πέντε χρόνια αυτά και πέντε-έξι άλλα, θα μένατε στην εξουσία άλλα είκοσι χρόνια και θα έβλεπαν αυτοί από τα έδρανα της Αντιπολι-

τεύσεως την Κυβέρνηση. Εσείς μπορείτε να μας απαντήσετε όχι ότι είναι σωστό. Ωραία τα ωραία λόγια ότι είναι σωστό. Πολύ ωραία. Σε όσα είπε ο κ. Τζαβάρας, εγώ σε όλα συμφωνώ. Αν μου εξηγήσει γιατί πέντε χρόνια η κυβέρνησή του δεν τα έκανε και έπρεπε να περιμένουμε να έρθει αυτή η Κυβέρνηση για να φέρει αυτό το «κουτσουρεμένο», εν πάση περιπτώσει, νομοσχέδιο που έφερε, εγώ θα του πω «μπράβο», αν μου έχει μια λογική εξήγηση. Εγώ λογική εξήγηση, πλην της ανικανότητας της Νέας Δημοκρατίας να κυβερνήσει, δεν έχω.

Πάμε τώρα, για να κλείσουμε στην Κυβέρνηση.

Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς ως προς τη σύμβαση που πολύ γρήγορα την είδα, υπήρχε μια διαφωνία μεταξύ του κ. Βοριδή και του Προέδρου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, του κ. Καρατζαφέρη με την κ. Κατσέλη για το αν αυτή η έως τριετής σύμβαση που προβλέπει το άρθρο 1 ως δεσμευτικό παράγοντα για να γίνει αυτός ο πλους θα είναι αποτρεπτικός στην επένδυση ή αν όχι. Η κ. Κατσέλη ανέβηκε και προσπάθησε να μας εξηγήσει ότι όχι μόνο δεν θα είναι αποτρεπτική αυτή η σύμβαση, αλλά είναι κάτι το οποίο το ζήτησαν οι ίδιες οι εταιρείες.

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

Κλείνω αμέσως, κύριε Πρόεδρε.

Για να πειστούμε ότι το ζήτησαν οι ίδιες οι εταιρείες, λοιπόν, εκκρεμούν από την Κυβέρνησή σας δυο πράγματα:

Πρώτον, να μας καταθέσετε –εάν έχετε– επίσημα έγγραφα εταιρειών –γιατί αυτά προφανώς έγιναν γραπτά– που ζητάνε να υπάρχει σύμβαση με τους συγκεκριμένους όρους. Εφόσον η πρόθεσή σας είναι να βοηθήσετε τις εταιρείες να έρθουν ευκολότερα στην ελληνική αγορά περιμένω να μας καταθέσετε στη Βουλή των Ελλήνων τις επιστολές των εταιρειών που σας ζητάνε αυτή τη σύμβαση, για να μπορούμε και εμείς να εκτιμήσουμε ότι πράγματι υπήρξε τέτοιο αίτημα.

Δεύτερον, αν δεν έχετε τέτοιες επιστολές, κύριε εισηγητά του ΠΑΣΟΚ, και ήταν το αίτημα προφορικό, για να πειστούμε –επειδή είμεθα δυσκολόπιστοι– περιμένω να μας πείτε σε ποια άλλη χώρα που εκτελούν πλόες αυτές οι εταιρείες υπογράφουν παρόμοιες συμβάσεις. Προφανώς για να ζητούν από εμάς μια τέτοια σύμβαση, αυτή είναι μια πρακτική που την κάνουν και σε άλλες χώρες. Άρα περιμένω να μας πείτε σε ποιες από τις άλλες χώρες –κατά προτίμηση τις γειτονικές με εμάς που είναι ανταγωνιστές μας– υπογράφονται παρόμοιες συμβάσεις για να τις συγκρίνουμε με αυτές που μας φέρατε εδώ.

Εάν δεν έχετε ούτε το πρώτο ούτε το δεύτερο, θα μου επιτρέψετε να πω και να απαντήσω και στην κυρία Υπουργό –η οποία δεν μας έκανε την τιμή να μείνει και έφυγε– ότι δεν μας πείθει και δεν θα την ψηφίσουμε, διαβάζοντας και μόνο εκ του προχείρου τη σύμβαση.

Θα σας πω ένα παράδειγμα και μ' αυτό θα κλείσω. Εγώ είμαι ένας ταπεινός βιβλιοπώλης. Όμως, σας λέω ότι αν εμένα μου έλεγαν να υπογράψω αυτή τη σύμβαση, αν μου αρέσει, θα έλεγα ότι μόνος τρελός την υπογράφει. Γιατί; Στο άρθρο 4, για την καταβολή εισφοράς, ακούστε, κύριε Τζαβάρα, που είχατε αγωνία για τη σύμβαση. Στην παράγραφο 2, στη σύμβαση, λέει ότι το ύψος της εισφοράς αναπροσαρμόζεται με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Δηλαδή, μας είπε η κυρία Υπουργός ότι οι εταιρείες ζήτησαν τη γραπτή σύμβαση –κύριε εισηγητά, νομίζω ότι και εσείς αυτό λέγατε– για να έχουν τουλάχιστον μίνιμουμ εξασφάλιση τριών ετών ότι δεν θα του το αλλάξει ο επόμενος Υπουργός, ώστε να μπορούν να επενδύσουν στην Ελλάδα.

Κατ' αρχάς μου φαίνεται περιέργο να το έχουν ζητήσει, αλλά εγώ να δεχθώ το επιχείρημα. Μα, αυτή η σύμβαση που μας φέρνει η κυρία Υπουργός διασφαλίζει το ακριβώς αντίθετο, γιατί λέει ότι με μία απλή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας αλλάζει το ποσοστό της εισφοράς! Δηλαδή, λέμε στον επενδυτή «δεν σου εξασφαλίζω ούτε είκοσι τέσσερις ώρες σταθερό επιχειρηματικό περιβάλλον». Αυτό λέει αυτό που μας φέρατε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Θα αναγράφεται στη σύμβαση το ποσό...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Λέω ξανά ότι εφόσον μέσα στη σύμβαση υπάρχει άρθρο που λέει ότι το ύψος αυτής

της εισφοράς –αυτό είναι το παράδειγμα της συμβάσεως που κρατάω στο χέρι μου...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΙΔΗΣ: Αυτό είναι σχέδιο.

ΣΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Αυτό σας λέω. Για το σχέδιο που μας έφερε λέω, αγαπητέ! Εσείς θέλετε να πεισθούμε στις καλές σας προθέσεις! Για να το κλείσουμε το θέμα, εγώ προσωπικά στις καλές προθέσεις του ΠΑΣΟΚ δεν θα πεισθώ ποτέ! Το έχω ζήσει ως Έλληνας πολίτης για είκοσι χρόνια! Ξέρω πόσοι έχουν καεί από τις καλές σας προθέσεις! Εάν, λοιπόν, το επιχειρήμά σας για να σας ψηφίσουμε είναι «πιστέψτε τις καλές μας προθέσεις», η απάντηση είναι «ευχαριστούμε, δεν θα πάρουμε, γιατί και μόνο που ακούμε για προθέσεις του ΠΑΣΟΚ, ανατριχιάζουμε».

Επί της ουσίας, για να ξέρετε –και θα το δούμε σε μερικούς μήνες- αυτό το νομοσχέδιο δεν θα φέρει στην Ελλάδα ούτε έναν επενδυτή, ούτε 1 ευρώ! Και θα έχει το ακριβώς αντίθετο αποτέλεσμα απ' αυτό που ψευδεπίγραφα λέτε.

Τα υπόλοιπα θα τα πούμε και αύριο στη συζήτηση των άρθρων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

Ορίστε, κύριε Δρίτσα, έχετε το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να διαμαρτυρηθώ για την τροπολογία που έχει κατατεθεί σχετικά με την αύξηση της εγγυοδοσίας προς τις τράπεζες κατά 25 δισεκατομμύρια ευρώ, θέμα για το οποίο ο κ. Παπακωνσταντίνου θα έπρεπε να καταθέσει ειδικό σχέδιο νόμου και να συζητηθεί στη Βουλή σ' αυτήν την κρίσιμη περίοδο. Και τώρα έρχεται αυτή η τροπολογία να συζητηθεί αύριο υπό πίεση χρόνου, να μην πάρει τη διάσταση την οποία έχει, να μην τεθεί υπό τη βάση της κριτικής όλων των πτερύγων της Βουλής σε πλήρη ανάπτυξη για τις εξελίξεις στην οικονομία και για όλα αυτά τα οποία συμβαίνουν αυτήν την περίοδο και τα μελλούμενα και να περάσει μέσα σε μία συνοπτική διαδικασία. Ήδη, δεν ξέραμε καν την ύπαρξη αυτής της τροπολογίας!

Κύριε Πρόεδρε, κάνω έκκληση να αποσυρθεί αυτή η τροπολογία, να μη συζητηθεί και να μην τεθεί σε ψήφιση στην αυριανή συνεδρίαση.

Όσον αφορά το προκείμενο νομοσχέδιο, είναι πολύ φυσιολογική και δεν μου προκαλεί καμμία εντύπωση η στάση της Νέας Δημοκρατίας και του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, διά στόματος και του Προέδρου του κόλας, που ζητά την πλήρη απελευθέρωση και την κατάργηση κάθε περιορισμού για να αναπτυχθεί η οικονομία. Πάνε περίπατο η εθνική οικονομία, η ελληνική οικονομία! Πάνε περίπατο όλα αυτά, διότι καταλαβαίνω ότι αυτοί οι πολιτικοί οργανισμοί είναι επίγονοι, συνέχεια, εκείνης της ιστορικής περιόδου που αναφέρεται και στα εκατό «LIBERTY'S» που τα πλήρωσε ο ελληνικός λαός μεταπολεμικά και στις συνθήκες του εμφυλιοπολεμικού κράτους και τα πήραν αυτοί που έφτιαξαν τις νέες αυτοκρατορίες, οι Ωνάσηδες και οι υπόλοιποι Έλληνες μεγαλοεφοπλιστές που δημιούργησαν την τεράστια ναυτική αυτοκρατορία εις βάρος του ελληνικού λαού, εις βάρος της ελληνικής οικονομίας, εις βάρος των εργαζομένων, εις βάρος των ναυτικών. Είναι πολύ φυσιολογικό λοιπόν.

Το σοσιαλιστικό ΠΑΣΟΚ, όμως, το οποίο έρχεται να παρουσιάσει, εν πάση περιπτώσει, πέραν του μνημονίου και επιμένει ότι οργανώνει μία αναπτυξιακή διαδικασία επί τη βάσει του ρεαλισμού μεν, αλλά υπέρ των κοινωνικών συμφερόντων, πρέπει να απολογηθεί και να δώσει σαφέστερες εξηγήσεις απ' αυτές τις οποίες έδωσε η κυρία Υπουργός μόλις πριν.

Ένα μόνο κομμάτι είπα ότι είναι το σχέδιο νόμου για την άρση του καμποτάζ σε μία συνολική συνεκτική ολοκληρωμένη πολιτική. Έλεος, κυρία Υπουργέ! Απεσύρθη τώρα, όπως διαπιστώνω –αντιλαμβάνομαι το βαρύτατο πρόγραμμά της- αλλά, εν πάση περιπτώσει, αυτό πρέπει να το συζητήσουμε. Ποια είναι η συνολική συνεκτική ολοκληρωμένη πολιτική που ένα της τμήμα είναι το καμποτάζ, το οποίο είναι ένα και μοναδικό και όπως είπα και στην πρώτη μου τοποθέτηση έχει έναν στόχο, αυτόν που διαχρονικά υπηρετεί αυτή η Κυβέρνηση, δηλαδή να συντριβεί, να

συνθλιβεί το κόστος εργασίας, να μειωθεί όσο γίνεται περισσότερο; Και αυτή δεν είναι απλή προσαρμογή στον ανταγωνισμό, αλλά είναι υποταγή στον ανταγωνισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, εάν θέλει μία κυβέρνηση, έστω μέσα στο πλαίσιο του ρεαλισμού, των αντιφάσεων μίας καπιταλιστικής κυριαρχίας, να κάνει εθνική πολιτική, θα αντιμετωπίσει και σε σχέση με την κρουαζιέρα υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα! Το μείζον ανταγωνιστικό ζήτημα είναι ότι οι περισσότεροι απ' αυτούς που συμμετέχουν σε κρουαζιέρες έρχονται από πολύ μακριά. Είναι Γάλλοι, Ιταλοί, Σκανδιναβοί, Γερμανοί, Αμερικάνοι. Και, επομένως, είναι πολύ πιο μικρό το κόστος μεταφοράς με τα αεροπλάνα στα λιμάνια εκκίνησης της Ιταλίας, της Ισπανίας και άλλων περιοχών, απ' ό,τι είναι στην Ελλάδα.

Αυτό είναι το υπ' αριθμόν ένα μειονέκτημα. Αν θέλει κανείς να κάνει εθνική και κοινωνική πολιτική, φτιάχνει αεροδρόμια κατάλληλα και όχι υπερμεγέθη, για να μπορεί να έχει προσελεύσεις τσάρτερ. Φτιάχνει λιμάνια όχι υπερμεγέθη εις βάρος των τοπικών κοινωνιών, για να μπορεί να έχει υποδομές γι' αυτά.

Αυτά τα εντάσσει, όμως, σε μία λαϊκή πολιτική. Δεν τα εντάσσει σε μία πολιτική ελεύθερης οικονομίας. Και τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι αποκτά συγκριτικά πλεονεκτήματα που ενισχύουν τα ήδη υπάρχοντα, δηλαδή τον πολιτισμό, το κλίμα, τη γεωγραφική θέση, τη θάλασσα, όλα αυτά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία όντως διαθέτει η Ελλάδα και η ελληνική περιφέρεια και η ελληνική κοινωνία. Ενισχύοντάς τα, στέκεται απέναντι σ' αυτόν τον περίφημο ανταγωνισμό των αρπακτικών, των πιράνχας, απέναντι στους λαούς αυτών των ολιγοπωλιών και των μονοπωλιών, στέκεται με δυνατότητα να διαπραγματευτεί με ισχυρούς όρους. Και λέει το εχός: «Εγώ έχω υψηλά μεροκάματα, τα θες; Μπορείς να κερδίζεις και με υψηλά μεροκάματα. Δεν τα θες; Δεν σε θέλω ούτε εγώ. Βρίσκω άλλους τρόπους».

Αυτό είναι απαραίτητο. Οι δημόσιες επενδύσεις, η δημόσια οικονομία, ο δημόσιος τομέας και κάθε ανάπτυξη προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της κοινωνικής χειραφέτησης και συμμετοχής είναι ο όρος για να φύγουμε από την κρίση, για να αντιμετωπίσουμε τους πολέμους, για να αντιμετωπίσουμε όλη αυτή τη λαίλαπα που οργανώνει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα και όλοι οι παγκόσμιοι διεθνείς οργανισμοί. Και εμείς λέμε «η Ελλάς είναι μικρή και φτωχή. Είναι έντιμος και γι' αυτό υποτάσσεται». Παρθενία, δηλαδή!

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

Με αυτήν την πολιτική δεν είναι ότι δεν κάνεις σοσιαλισμό. Καταστρέφεις κάθε πλουτοπαραγωγική πηγή, το περιβάλλον, την κοινωνική συνοχή, κάθε δυνατότητα στοιχειώδους ανάπτυξης της χώρας. Και αυτά, βέβαια, δεν γίνονται έτσι απλά. Απαιτούν συγκρούσεις. Και η πολιτική είναι η συμπύκνωση των αντιθέσεων. Και εδώ αναμετράται η πολιτική της Αριστεράς με την πολιτική του ΠΑΣΟΚ και με την πολιτική της Δεξιάς και της ακροδεξιάς και «θα δούμε πόσα απίδια βάνει ο σάκος». Να δούμε τι κέρδισε η Ελλάδα, τι κέρδισε η ελληνική οικονομία από την περίφημη ανάπτυξη των αγορών! Και όχι μόνο να δούμε τι κέρδισε η Ελλάδα, αλλά να δούμε και τι κέρδισε η Ευρώπη και οι κοινωνίες της, τι κέρδισε ο κόσμος όλος!

Προχθές, ο γκουρού του νεοφιλελευθερισμού τα προηγούμενα χρόνια, ο Κρούγκμαν, στη «NEW YORK TIMES» γράφει «Τρέλα έχει πιάσει την Αμερική!». Είναι πρωτοσέλιδο στη «NEW YORK TIMES»!

Κλείνουν σχολεία. Είναι δυνατόν; Κλείνουν νοσοκομεία στην Αμερική –είναι δυνατόν;- για να μη κόψουν ούτε 1% από τα κέρδη των κεφαλαιοκρατών. Ο Κρούγκμαν το λέει. Δεν το λέει ο ΣΥΡΙΖΑ, δεν το λέει η Αριστερά. Και επιμένει η Νέα Δημοκρατία, το ΛΑΟΣ και το ΠΑΣΟΚ να μας λέει ότι αυτή είναι η μονοδρομημένη ανάπτυξη και να τσακώνονται αν θα είναι λιγότερο ή περισσότερο απελευθερωμένες οι ρυθμίσεις του νομοσχεδίου για την αύξηση του καμποτάζ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ολοκληρώστε παρακαλώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Προς αυτή την κατεύθυνση απαιτείται πραγματικά μια ανατροπή αυτής της πολιτικής που εφαρμόζει η Κυβέρνηση σήμερα, της πολιτικής της υποταγής.

Και φυσικά η ενεργός παρουσία του λαϊκού παράγοντα της οργής, της διαμαρτυρίας, αποτελεί πολιτικό μέγεθος το οποίο, εφόσον ενισχυθεί και εφόσον στηριχθεί, μπορεί να ανατρέψει αυτά τα πράγματα και να ανοίξει μια αναπτυξιακή πορεία για τη χώρα που πραγματικά θα έχει μέλλον. Αλλιώς η πραγματικότητα αυτών των πολιτικών είναι ότι λίγοι κερδίζουν και δεν χάνουν απλώς οι πολλοί. Συνθλιβονται, συντρίβονται, καταργούνται, απαξιώνονται σε όλες τους τις εκδηλώσεις.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ: Επειδή ο συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ αναφέρθηκε σε νομπελίστες, θα μου επιτρέψετε και εμένα να ξεκινήσω από ένα νομπελίστα σύμβουλο του Πρωθυπουργού τον κ. Στίγκλιτς, ο οποίος εχθές είπε ότι οι κυβερνήσεις οι οποίες μονοδιάστατα κοιτάνε τη λογιστική μείωση του ελλείμματος εις βάρος της ανάπτυξης πράττουν πολύ εσφαλμένα.

Πιστεύω αυτό το δημοσίευμα να το έχετε δει. Η ανάπτυξη και η ανάταξη της οικονομίας προϋποθέτει και την προώθηση βασικών πολιτικών μεταρρυθμίσεων και δομικών αλλαγών, αλλαγών όπως είναι η ουσιαστική άρση του καμποτάζ την οποία από τις αρχές του έτους έχουμε προτείνει ως Νέα Δημοκρατία στο ΠΑΣΟΚ στο πλαίσιο των είκοσι τριών μέτρων για την τόνωση της αγοράς. Άρση που δύναται να λειτουργήσει αντισταθμιστικά και να εξουδετερώσει μέρος μόνο από το υφεσιακό αποτέλεσμα της δημοσιονομικής προσαρμογής.

Όστόσο σήμερα, έξι μήνες αργότερα, έρχεται στη Βουλή το εν λόγω νομοσχέδιο. Έρχεται στο τέλος του καλοκαιριού, όταν ο ίδιος ο κύριος Πρωθυπουργός σε ομιλία του την 21η Απριλίου στη Γενική Συνέλευση του ΣΕΤΕ είχε πει ότι μέχρι το τέλος Μαΐου θα κάνουμε διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και τότε άμεσα θα προχωρήσουμε στην άρση του καμποτάζ για την κρουαζιέρα, για να μη χάσουμε αυτή την κρίσιμη για την Ελλάδα σεζόν. Και όμως η σεζόν χάθηκε.

Μετά, λοιπόν, από χαρακτηριστική καθυστέρηση σε βάρος της τουριστικής δραστηριότητας, σε μια κρίσιμη περίοδο για την Ελλάδα, συζητάμε σήμερα αυτό το νομοσχέδιο. Είναι ένα νομοσχέδιο όμως που δεν προωθεί την άρση του καμποτάζ, αλλά μια απλή μορφή αδειοδότησης κρουαζιέρας. Δεν περιλαμβάνει ρεαλιστικές ξεκάθαρες διατάξεις οι οποίες θα ευνοήσουν το θαλάσσιο τουρισμό και θα στείλουν στο εξωτερικό το κατάλληλο μήνυμα, προσδίδοντας επενδυτική ελκυστικότητα στην Ελλάδα. Δεν εναρμονίζεται με την πλήρη και ουσιαστική απελευθέρωση, όπως ισχύει σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν άρει, παρά τις παρατηρήσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων, βασικές αρχές και ρυθμίσεις που δεν συνάδουν με την έννοια της πλήρους απελευθέρωσης και αποτελούν τα βασικά εγγενή μειονεκτήματά του. Δεν αντιμετωπίζει σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα τη διατήρηση της απασχόλησης, την εξέλιξη, την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού του ναυτεργατικού κλάδου μέσω εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.

Επειδή ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ μίλησε για κατάσταση εκτάκτου ανάγκης της χώρας και για το μνημόνιο, θα ήθελα να επικαλεστώ μια σειρά από εκθέσεις και στοιχεία που είδαν το φως της δημοσιότητας αυτή την εβδομάδα για την ελληνική οικονομία. Τα βασικά συμπεράσματα επιβεβαιώνουν τις συνεχείς διαπιστώσεις της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για τις αρνητικές επιδράσεις στην πορεία της ελληνικής οικονομίας από την υλοποίηση του μνημονίου. Εντοπίζονται αστοχίες στις προβλέψεις, αποκλίσεις από τους ποσοτικούς στόχους που έχουν τεθεί στο ΑΕΠ, στον πληθωρισμό, στην ανεργία, στην πορεία των εσόδων, στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Η Κυβέρνηση προσφεύγει σε λογιστικές ακροβασίες, σε συνεχείς μεταβολές κάθε μήνα των εκτιμήσεων και σε πολιτικές πρακτικές επιζήμιες για την οικονομία. Η εικόνα στην πραγματική οικονομία είναι απογοητευτική. Η ύφεση βαθαίνει, η αγορά

στραγγίζει, οι επιχειρήσεις ασφυκτούν, τα προβλήματα ρευστότητας μέρα με την ημέρα διογκώνονται, τα λουκέτα πολλαπλασιάζονται, οι θυσίες των πολιτών δεν πιάνουν τόπο. Η εφαρμογή νέων μέτρων είναι προ των πυλών. Μέτρα που πλήττουν τα νοικοκυριά και σκοτώνουν τις επιχειρήσεις.

Οι προκλήσεις και οι κίνδυνοι από τη μη πιστή υλοποίηση του προγράμματος διευρύνονται και αυξάνονται και καταγράφονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αυτά ως προς την πορεία της ελληνικής οικονομίας, σύμφωνα με αυτά που ανέφερε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ Ένας όμως από τους αρκετούς κινδύνους της υλοποίησης που καταγράφονται στην τελευταία έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αφορά και τη διασφάλιση της σταθερότητας και της ρευστότητας του τραπεζικού συστήματος, επί του οποίου έχει κατατεθεί σχετική τροπολογία από την Κυβέρνηση και στην οποία μίλησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ.

Η Νέα Δημοκρατία ως κυβέρνηση το 2008 έγκαιρα κινήθηκε προς την κατεύθυνση αυτή με το περίφημο πακέτο των 28 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η πολιτική τότε αυτή επιλογή αντιμετώπισε τη σφοδρή αντιπαράθεση και την τακτική απαξίωση του ΠΑΣΟΚ. Τότε ο κ. Παπανδρέου ως Αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης στις 31 Οκτωβρίου του 2008 απ' αυτό εδώ το Βήμα έλεγε: «Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας διαθέτει 28 δισεκατομμύρια ευρώ χωρίς διαφάνεια, χωρίς κανόνες, χωρίς να ξέρει κανείς το πραγματικό μέγεθος του προβλήματος. Αποτελεί τεράστια κοινωνική πρόκληση, έγκλημα σε βάρος του κοινωνικού συνόλου». Καταθέτω στα Πρακτικά τις σχετικές αναφορές του νυν Πρωθυπουργού.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Σταϊκούρας καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες αναφορές, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και επειδή ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ μίλησε για υποκρισία, αυτό δεν είναι υποκρισία; Σήμερα το ΠΑΣΟΚ ως Κυβέρνηση αποφάσισε με τους ίδιους όρους, με τις ίδιες προϋποθέσεις αρχικά την ενίσχυση της ρευστότητας του τραπεζικού συστήματος κατά 15 δισεκατομμύρια ευρώ και σήμερα με την υπό συζήτηση τροπολογία με άλλα 25 δισεκατομμύρια ευρώ. Αλήθεια τώρα για το ΠΑΣΟΚ δεν προκύπτουν ζητήματα λευκής επιταγής, εγκλήματος σε βάρος του κοινωνικού συνόλου, άνευ ελέγχου και όρων παροχής του δημοσίου χρήματος, κατάχρησης της κρατικής ενίσχυσης; Ευτυχώς έστω και αργά η Κυβέρνηση, το ΠΑΣΟΚ, αναγνωρίζει την αστοχία της περσινής του δημαγωγίας.

Σήμερα το ΠΑΣΟΚ υιοθετεί πλήρως την πολιτική της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Άλλωστε δεν είναι η πρώτη φορά και σίγουρα δεν θα είναι και η τελευταία που θα το πράξει αυτό. Όμως, επειδή ο κ. Πρωτόπαπας μίλησε για στάση αναθεωρητικότητας από τη Νέα Δημοκρατία, θα του πω ότι εμείς στη Νέα Δημοκρατία δεν είμαστε ΠΑΣΟΚ, δεν λέμε σε όλα «όχι». Η Νέα Δημοκρατία πιστεύει διαχρονικά και σταθερά στην αναγκαιότητα ευρωστίας του τραπεζικού συστήματος, τόσο σε όρους κεφαλαιακής επάρκειας όσο και σε όρους ρευστότητας. Το ζητούμενο συνεπώς είναι πλέον μέρος της ρευστότητας αυτής να διοχετευτεί στην πραγματική οικονομία, στην ενίσχυση νοικοκυριών και επιχειρήσεων. Να τονωθεί η επιχειρηματική και παραγωγική δραστηριότητα, συμβάλλοντας στην ανάταξη της οικονομίας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο κ. Γρηγόριος Αποστολάκος Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, δεν ξέρω αν έχετε την αρμοδιότητα από τη λειτουργία του κυβερνητικού σχήματος για να μπορέσετε να μας δώσετε κάποιες απαντήσεις στα όποια ερωτήματα και στα όποια επιχειρήματα σας θέσω. Βέβαια ομολογώ ότι η κ. Κατσέλη έκανε μια φιλότιμη προσπάθεια να απαντήσει σε όλους τους συναδέλφους. Δεν ξέρω αν εσείς έχετε τη δυνατότητα αυτή από τις κυβερνητικές σας αρμοδιότητες, να μας δώσετε κάποιες συγκεκριμένες απαντήσεις.

κριμένες απαντήσεις. Αυτή είναι μία πρώτη παρατήρηση.

Η δεύτερη είναι, κύριε Πρόεδρε, ότι το οποιοδήποτε νομοθέτημα έρχεται για συζήτηση στη Βουλή των Ελλήνων θα πρέπει να το προσεγγίζουμε και μέσα από τον πολιτικό περίγυρο ο οποίος έρχεται. Και υπάρχουν δύο δεδομένα αυτή τη στιγμή, που χρήζουν απαντήσεως από την πλευρά σας. Ισχυρίστηκε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, κ. Παπουτσής ότι είναι συμβατή η νομοθετική σας πρωτοβουλία με το πρόγραμμά σας το προεκλογικό. Έκανα μια φιλότιμη προσπάθεια όλη την ημέρα σήμερα, γιατί όπως προετοιμάστηκε καλά ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Τζαβάρας, το ίδιο φρόντισα να προετοιμαστώ και εγώ, να δω σε ποιο σημείο του κυβερνητικού σας προγράμματος προεβλέπετο η άρση του καμποτάζ. Δεν το βρήκα πουθενά. Και δύο τινά συμβαίνουν: ή ότι εγώ είμαι αμελής ή εσείς δεν μας λέτε την αλήθεια στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Υπάρχουν, λοιπόν, δύο εξηγήσεις. Είτε υποχρεωθήκατε, όπως είπα νωρίτερα ο κ. Σταϊκούρας, να προσαρμοστείτε στις πολιτικές εξαγγελίες της Νέας Δημοκρατίας, που όντως στα είκοσι τρία της μέτρα ανήγγειλε μία από τις λύσεις του προβλήματος και αυτή ήταν η άρση του προστατευτισμού ή –δύο ενδεχόμενα υπάρχουν, αφού δεν υπάρχει στο κυβερνητικό πρόγραμμα– σας υποχρέωσε η τρόικα να το κάνετε και γι' αυτό κάνετε πράγματα που δεν πιστεύετε. Διότι έχετε ένα νομοθέτημα το οποίο σε καμμία περίπτωση δεν είναι εναρμονισμένο μ' αυτά τα οποία πιστεύετε εσείς. Αυτό μας είπατε νωρίτερα. Εμμέσως πλην σαφώς το ομολόγησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, ο οποίος είπε ότι αναγκαστήκατε να κάνετε πράγματα που δεν πιστεύετε.

Άρα για μένα δύο πράγματα υπάρχουν ως ενδεχόμενο. Ή ισχύει αυτό που ανέφερε ο κ. Σταϊκούρας, πράγμα που δεν θα το κάνατε ποτέ, γιατί δεν έχετε συνηθίσει να λειτουργείτε έτσι, εν αντιθέσει με τη Νέα Δημοκρατία, η οποία στο πρόσφατο κυβερνητικό σας παρελθόν έχει ψηφίσει δεκάδες νομοσχέδια που εκτιμά ότι είναι εναρμονισμένα με την υπεράσπιση του ελληνικού λαού –εσείς αυτό δεν το πράξατε ποτέ– ή υποχρεωθήκατε από την τρόικα.

Και έρχεστε σήμερα να ισχυρισθείτε ότι μ' αυτό το νομοθέτημα λύνετε το πρόβλημα της ελληνικής κρουαζιέρας. Αντιλαμβάνεστε ότι αυτό δεν πρόκειται να συμβεί.

Πιστεύω και εγώ τελικά ότι το μόνο που θα καταφέρετε είναι ο ενταφιασμός της ελληνικής κρουαζιέρας μέσα από τις πολιτικές αγκυλώσεις τις οποίες έχετε και μέσα από τις οποίες λειτουργείτε.

Και ειλικρινά δεν πιστεύω, κύριοι συνάδελφοι της Αριστεράς, ότι η ανάπτυξη της ελληνικής κρουαζιέρας λειτουργεί εις βάρος της εργατικής τάξης, όπως εσείς την προσδιορίζετε. Σε καμμία περίπτωση. Αλήθεια, πώς μπορεί να πιστέψει κάποιος ότι αν αναπτυχθεί η ελληνική κρουαζιέρα, αυτό αυτόματα δεν θα έχει και μια βελτίωση στη λειτουργία και όχι στη συντριβή –όπως ανέφερε νωρίτερα ο εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ– της εργατικής τάξης, των εργατικών δικαιωμάτων;

Ειλικρινά, πιστεύετε ότι μ' αυτήν την αποσπασματική και μίζερη λύση θα βοηθήσετε, όταν αυτό δεν είναι ένα οργανικό τμήμα μιας γενικότερης πολιτικής για την αναβάθμιση της ελληνικής οικονομίας; Και αν είναι έτσι αυτό το οποίο λέτε, τόσους μήνες –σε σαράντα μέρες κλείνετε ένα χρόνο κυβέρνησης– γιατί δεν το κάνατε, παρά έχετε περιοριστεί στα εισπρακτικά μέτρα και στη φορομνηχτική πολιτική;

Και μη μου πείτε τι έκανε η Νέα Δημοκρατία, γιατί το έχουμε ακούσει πολλές φορές. Η Νέα Δημοκρατία κρίθηκε για την πολιτική της στις εκλογές του περασμένου Οκτωβρίου, όπως κρίνεται και για τη σημερινή της πολιτική συμπεριφορά και θα κριθεί στο μέλλον από το αποτέλεσμα των βουλευτικών εκλογών οφείποτε κι αν γίνουν αυτές. Άρα αυτό δεν μπορείτε να μας το πείτε. Πείτε μας γιατί επί ένα χρόνο τώρα δεν κάνετε κάτι.

Ισχυρίζεστε ότι κάνετε τομή. Ποια τομή κάνετε, όταν το μείζον, που είναι ο αναπτυξιακός νόμος, δεν το έχετε φέρει ακόμα; Και παίρνετε το έλασσον που είναι αυτή η ρύθμιση και θεωρείτε ότι μπορείτε μ' αυτό να ξεγελάσετε τους Έλληνες πολίτες. Ειλικρινά, λυπάμαι γι' αυτό που κάνετε. Ειλικρινά λυπάμαι και δεν θέλω να πιστέψω ότι όλο αυτό συνδέεται, αν θέλετε, με τη φιλολογία η

οποία αναπτύσσεται στις εφημερίδες του συμπολιτευόμενου Τύπου για το ότι εσείς φεύγετε για να γίνεται περιφερειάρχης στην Κρήτη και η κ. Κατσέλη αναδομείται για να πάει στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κ.ο.κ. Άρα, λίγο πριν φύγουμε, θα πρέπει να εμφανίσουμε και κάτι. Ειλικρινά δεν το πιστεύω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ: ... (δεν ακούστηκε).

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΟΣ: Δεν λέω τίποτα για τον κύριο Πρόεδρο.

Ειλικρινά, λοιπόν, δεν πιστεύω κάτι τέτοιο. Επίσης, αν συμβαίνει κάτι, ειλικρινά θα με λυπήσει.

Και αναρωτιέται τώρα κανείς γι' αυτήν τη ρύθμιση. Ειλικρινά πιστεύετε ότι χωρίς ένα οργανωμένο σχέδιο αναβάθμισης της ελληνικής οικονομίας θα μπορέσετε μ' αυτό το νομοθέτημα να βοηθήσετε; Και παρά τη φιλότιμη προσπάθεια που έκανε ο εισηγητής, ο οποίος είπε ότι πρόκειται για ρήξη και τομή, θα ήθελα να πω ότι τίποτα από όλα αυτά δεν είναι.

Μάλιστα, φέρνετε αυτό το νομοθέτημα στο τέλος Αυγούστου, στο τέλος της τουριστικής περιόδου! Αν είναι δυνατόν κάποιος εξέφρων άνθρωπος να πιστέψει ότι οι πολιτικές σας προθέσεις είναι αγαθές.

Και συμμερίζομαι απόλυτα τα νομικά επιχειρήματα τα οποία ελέγχθησαν νωρίτερα από τον Κοινοβουλευτικό μας Εκπρόσωπο και από άλλους συναδέλφους από άλλες πτέρυγες της Βουλής. Θέλετε να μας πείσετε ότι δεν δημιουργείτε προσκόμματα;

Ξέρετε ποιο θα είναι το αποτέλεσμα; Θα χαντακώσετε την κρουαζιέρα, γιατί δεν υπάρχουν οι υποδομές οι οποίες θα όφειλαν να υπάρχουν. Επίσης, θα την χαντακώσετε, γιατί δίνετε τη διακριτική ευχέρεια να υποβάλουν προτάσεις δήθεν οι επενδυτές. Τι προτάσεις να υποβάλουν; Να υποβάλουν προτάσεις για να υπαχθούν σε αναπτυξιακές διαδικασίες; Αφού δεν έχει ψηφιστεί ακόμα ο αναπτυξιακός νόμος! Για τι πράγματα μας μιλάτε;

Γιατί δεν τα φέρνετε όλα μαζί σε ένα συγκροτημένο σχέδιο; Ακόμα και η Αριστερά θα συμφωνούσε αν έβλεπε μια συντονισμένη προσπάθεια αναβάθμισης της ελληνικής οικονομίας. Δεν πιστεύω ότι οι άνθρωποι θέλουν να καταστραφεί η ελληνική οικονομία, προκειμένου να φέρουν ένα άλλο πολιτικό καθεστώς. Το θέλουν, αλλά δεν θέλουν και την καταστροφή του ελληνικού λαού!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΖΑΒΑΡΑΣ: Το θέλουν, αλλά δεν το επιθυμούν!

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΟΣ: Κοντολογίς, θαρρώ ότι κάνετε μεγάλο λάθος και θα σας πρότεινα να το αποσύρετε –και όχι γιατί το λέμε εμείς– και να φέρετε μία ολοκληρωμένη πρόταση όσον αφορά τι θα κάνετε με την ελληνική οικονομία, με τον αναπτυξιακό νόμο, με τη ναυτιλία, με τον τουρισμό.

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

Τελικά –και κλείνω μ' αυτό, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε– θα ήθελα να σας πω κάτι. Τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα σχετικά με το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν είναι η ναυτιλία και ο τουρισμός στο 30%, η γεωργία, η ενέργεια, η οικοδομή και κάποια άλλα πράγματα. Πείτε μας, εν πάση περιπτώσει, τι έχετε κάνει μέχρι σήμερα; Δεν έχετε κάνει απολύτως τίποτα, ένα απόλυτο μηδέν σε ό,τι αφορά την αναπτυξιακή ανασυγκρότηση της χώρας. Και γι' αυτό θα είστε για πολλά χρόνια υπόλογοι απέναντι στον ελληνικό λαό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργυραγώρης): Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, κ. Αθανάσιος Παπαγεωργίου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη χώρα μας πλανάται το εξής μεγάλο ερώτημα: Πώς η χώρα μας θα βρει θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, προκειμένου να αποφύγουμε αυτήν την καθήλωση, αυτό το μεγάλο πλήγμα που δέχθηκε η οικονομία μας εξαιτίας της ύφεσης.

Προκειμένου, λοιπόν, η οικονομία μας να αποκτήσει θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, να παράξει πλούτο και να αρχίσει να αυξάνεται πάλι το ΑΕΠ, αναζητούμε χώρους, τομείς οι οποίοι μπορούν να δώσουν νέο δυναμισμό στην οικονομία.

Και αν δεν είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο τουρισμός και η ναυτιλία που είναι οι δύο πιο ανταγωνιστικοί κλάδοι στην Ελλάδα και τα δύο μοναδικά εξαγωγικά προϊόντα, τα οποία συμ-

βάλουν στη βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου, αν δεν είναι η ναυτιλία και ο τουρισμός που με βάση αυτά παράγεται ένα υπο-προϊόν που λέγεται κρουαζιέρα, πού θα βρούμε άλλους τομείς; Πού θα βρούμε άλλους τομείς, αν δεν είναι οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας; Πού θα βρούμε άλλους τομείς στους οποίους να μπορεί να επενδύσει η χώρα και η οικονομία μας για να ανατάξει το οικονομικό κλίμα και να βελτιώσει τις συνθήκες οικονομίας και παραγωγής, προκειμένου να μπορούμε σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, να αυξήσουμε το ΑΕΠ και να παραχθεί πλούτος, έσοδα από φόρους, εισοδήματα κ.ο.κ.;

Μάλιστα, τυχαίνει η χώρα μας να είναι μια χώρα που προσφέρεται για την ανάπτυξη του προϊόντος της κρουαζιέρας, διότι έχει περίπου τριακόσια νησιά, πολλά από τα οποία είναι προσεγγίσιμα ή κατοικήσιμα, ενώ έχει και απέραντα λιμάνια, αλλά και όλα αυτά που είπατε, όπως πολιτιστικά μνημεία και φύση απaráμιλλη. Είναι, λοιπόν, ένας τόπος, μια χώρα ευλογημένη, υπό την έννοια ότι αυτό το προϊόν μπορεί να ευδοκιμήσει και να αναπτυχθεί ραγδαία στη χώρα μας.

Αντ' αυτού, λοιπόν, έχουμε την καθήλωση της κρουαζιέρας, γιατί δεν άρουμε το καμποτάζ. Είμαστε η χώρα που παρακολουθούμε την Ιταλία να αυξάνει με φοβερούς ρυθμούς την κρουαζιέρα. Στην Ιταλία αυξάνεται αυτός ο κλάδος. Δεκατρία με δεκατέσσερα εκατομμύρια τουρίστες μπαίνουν στην κρουαζιέρα, όσες δηλαδή είναι οι αφίξεις στη χώρα μας. Τόση είναι περίπου η τουριστική άφιξη στη χώρα μας.

Έχουμε, λοιπόν, έναν κλάδο ο οποίος αναπτύσσεται με ποσοστό 12% ετησίως. Και ενώ έχουμε αυτά τα ανταγωνιστικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, παρακολουθούμε άνευρα, αδιάφοροι ή καθηλωμένοι, τις άλλες όμορες χώρες, όπως την Ιταλία και την Τουρκία, να αναπτύσσονται. Ε, αυτό δεν είναι κάτι που θα πρέπει να μας αφυπνίσει; Δεν είναι τραγικό αυτό που ζούμε στη χώρα μας; Δεν είναι τραγικό το γεγονός ότι εμείς δεν κάνουμε και δεν κάναμε τίποτα όλα αυτά τα χρόνια σε κλάδους που –επαναλαμβάνω– μπορεί να είναι οι κλάδοι που θα δημιουργήσουν την πυρίτιδα για να ξεκινήσει πάλι η οικονομία;

Και φυσικά, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι πραγματικά φοβερό αυτό που γίνεται με τη Νέα Δημοκρατία. Εγώ ακόμα θυμάμαι, από την προηγούμενη περίοδο, τον κ. Κεφαλογιάννη, ο οποίος επείρετο για το νομοθέτημα, το οποίο είχε καταθέσει και έλεγε ότι μέσα σε δύο χρόνια θα έχουμε δεκαπέντε, είκοσι, τριάντα σκάφη. Έλεγε διάφορα νούμερα. Δεν λέω, φιλότιμη προσπάθεια και δεν θέλω να μηδενίσω την προσπάθεια κανενός.

Είπατε όμως έχουμε πέντε σκάφη μιας κυπριακής εταιρείας και τίποτα περισσότερο. Δεν είχαμε δυνατότητες; Έχουμε δυνατότητες. Έχουμε μια πρακτική που το εμποδίζουμε. Εμποδίζουμε, λοιπόν. Πρέπει τώρα να αρθεί το καμποτάζ. Πρέπει τώρα να μην καθλώνουμε αυτόν τον τομέα, αυτόν τον κλάδο της κρουαζιέρας. Πρέπει να δώσουμε στη χώρα φτερά. Θα δώσουμε φτερά μέσα από περιοχές και κλάδους, όπου διαθέτουμε τα συγκριτικά, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

Υπάρχει μια συμφωνία λίγο-πολύ από τους φορείς. Υπήρχαν αντιρρήσεις στην αρχή. Νομίζω ότι με τις τροποποιήσεις που έκανε η Κυβέρνηση –και είναι προς έπαινο– και στην επιτροπή, όπου συζητήθηκε, οι φορείς στην ουσία έχουν συμφωνήσει με το νομοσχέδιο.

Υπάρχει ένα άλλο ερώτημα. Η ανεργία έχει εκτιναχθεί. Μπορεί να πάει και 15%. Άμα κλείσει η τουριστική περίοδος, θα δούμε απίθανα νούμερα φέτος, εξαιτίας αυτής της ύφεσης, της καθήλωσης. Υπάρχει μια απάντηση ότι αυτός ο κλάδος μπορεί να φέρει δεκαπέντε χιλιάδες θέσεις εργασίας. Δεν θα είναι τόσο; Θα είναι κάποιοι χιλιάδες εργαζόμενοι. Υπάρχει και η διασφάλιση κατά κάποιο τρόπο και από τη σύμβαση και από το νόμο.

Δεν πρέπει να σταθούμε σ' αυτή τη θετική εξέλιξη; Δεν διασφαλίζονται τα συμφέροντα των εργαζόμενων, όπως τουλάχιστον και η σύμβαση, αλλά και ο νόμος προβλέπει; Τι θα πρέπει, δηλαδή, να κάνουμε σε αυτή τη χώρα;

Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας επηρεάζουν το περιβάλλον, η κρουαζιέρα επηρεάζει τον ξέρω τι. Μα, δεν μπορούμε να ανακαλύψουμε, αίφνης, τομείς, οι οποίοι μπορούν να δώσουν πυροδότηση και ανάπτυξη σ' αυτήν τη χώρα.

Θα ήθελα, επίσης, να πω ότι μερικές από τις πτυχές, κύριες

Υπουργέ –και νομίζω ο κ. Γεωργιάδης το ανέφερε και θα συμφωνήσω με αυτό– σε ένα σημείο το οποίο μας έδειξε τουλάχιστον, εκεί που λέει ότι μπορεί με απόφαση του Υπουργού να αλλάξει το τίμημα– πρέπει να τις δείτε καλύτερα, υπό την έννοια ότι θα θεωρηθεί από αυτούς που θέλουν να επενδύσουν στη χώρα ότι είναι καταχρηστική αυτή η σύμβαση.

Πότε; Όταν θα λήξει θα αναπροσαρμοστεί; Κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης; Ας υπάρχουν, λοιπόν, μερικές αλλαγές, γιατί νομίζω ότι πρέπει να κάνουμε και το νομοθέτημα και τη σύμβαση πολύ πιο προκλητικά για τους μελλοντικούς επενδυτές. Γιατί αν και τώρα συνεχίζουμε να βάζουμε εμπόδια στην προσπάθεια των επενδυτών να επενδύσουν στη χώρα, σ' αυτούς τους δύο κλάδους, σε αυτό το νέο προϊόν –νέο υπό την έννοια ότι αναπτύσσεται τώρα στη χώρα μας ή θα αναπτυχθεί τώρα– αν δεν δώσουμε την αίσθηση, την πρόκληση στους επενδυτές ότι μπορούν και αυτοί να εισπράξουν οφέλη δεν θα κάνουμε τίποτα. Όμως και η χώρα μέσα από τη σύμβαση θα πρέπει να προστατεύσει και τους εργαζόμενους, όπως το κάνει, και τα συμφέροντά της και τις περιοχές, γιατί και αυτό σαν ενδεχόμενο υπάρχει.

Εάν, λοιπόν, ολοκληρώσουμε, όπως φαίνεται, αυτές τις βελτιώσεις θα είναι ένα πολύ καλό νομοθέτημα και μένει στη συνέχεια η βούληση της Κυβέρνησης και το κάλεσμα των επενδυτών για να βρει και η χώρα τις δυνατότητες της σ' αυτόν τον τομέα της κρουαζιέρας, γιατί πραγματικά αναλογιζόμαστε όλοι σ' αυτή τη χώρα πώς δεν έχουμε κρουαζιέρα.

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

Είναι φανταστικό. Περιμένουμε για παράδειγμα από τις βάρκες κάποιων νησιών να δώσουν ώθηση στην κρουαζιέρα. Γιατί περί αυτού πρόκειται. Το καμποτάζ στην ουσία απαγορεύει τα μεγάλα σκάφη, απαγορεύει τους επενδυτές του εξωτερικού για να προστατεύσει, υποτίθεται, στη Θήρα κάποιους βαρκάρηδες. Και αυτοί χρειάζονται. Όλοι χρειάζονται. Αυτοί στηρίζουν την οικονομία. Πρέπει και αυτοί να έχουν τα εισοδήματά τους, αλλά θα πρέπει να δούμε πώς θα αναπτυχθεί και το νέο προϊόν στη μεγάλη του εκδοχή για να δώσει τις δυνατότητες της ανάπτυξης που προείπα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Παπαγεωργίου.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής ΠΑΣΟΚ Β' Αθήνας, κ. Γεώργιος Χαρολαμποπούλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΕΡΝΕΣΤΟΣ ΧΑΡΟΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω σχεδόν όλοι μας, εάν όχι όλοι, ακούμε τον κόσμο έξω αυτόν τον καιρό, αυτούς τους μήνες, τις τελευταίες εβδομάδες να συζητάει προβληματισμένος για τις συνθήκες, στις οποίες βρίσκεται. Οι περισσότεροι σε μια ύφεση, πολλοί σε ανεργία, αλλά όλοι οι καλόπιστοι Έλληνες πιστεύω ότι συζητάνε: «Εντάξει αυτά τα μέτρα, τι θα γίνει όμως με την ανάπτυξη; Πρέπει να κάνουμε κάτι, να πάμε μπροστά».

Η ανάπτυξη είναι το κλειδί. Η ανάπτυξη σε όλα τα θέματα της οικονομίας, αλλά και η ανάπτυξη σε όλα τα θέματα της κοινωνίας. Είναι θέμα ανάπτυξης μιας κοινωνίας μέσα σε μια οικονομική, αναπτυξιακή πορεία. Τι θέλω να πω με αυτό; Όταν συζητάμε, ιδιαίτερα για τον τουρισμό, εγώ θα συμφωνήσω ότι δεν είναι μια βαριά βιομηχανία. Είναι όμως ένας τομέας, ο οποίος έχει καθιερωθεί σαν τομέας παροχής υπηρεσιών στην Ελλάδα, σαν πρωτεύουσα σε ό,τι αφορά την εισροή πολύτιμου συναλλαγματός σε αυτή τη χώρα, σε ό,τι αφορά τη συμβολή στην ανάπτυξη επαγγελματιών και θέσεων εργασίας και ιδιαίτερα σε απομακρυσμένα μέρη.

Τι σημαίνει, λοιπόν, ο τουρισμός σήμερα για την Ελλάδα; Είναι η άμεση ατμομηχανή που μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη. Είναι το πρώτο που πρέπει να δούμε, διότι είναι αυτό που είναι σε φάση τέτοια που μπορεί να προχωρήσει γρήγορα.

Γιατί γενικότερα, κυρίες και κύριοι, το να κάνεις έναν αναπτυξιακό σχεδιασμό και μάλιστα σχεδόν από το μηδέν, μέσα σε αυτό το «μπάχαλο» που βρέθηκε η χώρα, μετά από τις εκλογές του Οκτώβρη, μετά από πεντέμισι χρόνια διακυβέρνησης μιας, δυστυχώς, απύσας κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, είναι δύ-

σκολο να γίνει. Είναι δύσκολο από τη μια μέρα στην άλλη να επανενταχθεί η οικονομία αυτής της χώρας. Χρειάζονται πολλά μέτρα να παρθούν. Χρειάζονται πολλοί παράγοντες να μπου στο παιχνίδι.

Γι' αυτό, λοιπόν, ο τουρισμός είναι ένα πρωτεύων εργαλείο για αυτήν την ανάταση της οικονομίας. Ο Πρωθυπουργός της χώρας, ο Γιώργος Παπανδρέου, μίλησε εκτενέστατα στο πώς βλέπει το όραμα της τουριστικής ανάπτυξης ειδικά στην ομιλία του στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης τον περασμένο Οκτώβρη. Μίλησε και για τις ειδικές μορφές τουρισμού, όπως είναι ο τουρισμός κρουαζιέρας.

Δεν χρειάζεται να επαναλάβω ότι εδώ μιλάμε για ένα καθηλωμένο προϊόν όλα αυτά τα χρόνια, στο οποίο για λόγους ενός κακώς εννοούμενου προστατευτισμού δεν του εδόθη η κατάλληλη προσοχή. Τι μπορεί να γίνει από εδώ και πέρα και στον τουρισμό γενικά και στον τουρισμό κρουαζιέρας ειδικότερα;

Πρώτον, η κατάργηση πάσης φύσεως αντικινήτρων. Η κατάργηση της γραφειοκρατίας.

Δεύτερον, η δημιουργία κινήτρων για ιδιωτικές επενδύσεις. Η ανάπτυξη των υποδομών και των υποδομών των στερεών, όπως γνωρίζουμε, λιμένες, δρόμοι, αεροδρόμια, αλλά και των υποδομών στο ανθρώπινο κεφάλαιο, την εκπαίδευση δηλαδή του κόσμου.

Τέλος, η ενθάρρυνση της κοινωνικής συμμετοχής. Η κοινωνική συμμετοχή στα πεπραγμένα μιας εξέλιξης και μιας ανάπτυξης και στον τομέα της κρουαζιέρας είναι ένα θέμα που πρέπει να το δούμε ιδιαίτερα άμεσα. Θα αναπτύξω τις σκέψεις μου σ' αυτό αργότερα.

Πρώτα θέλω, όμως, να τοποθετηθώ και εγώ επί της αρχής σε αυτό το νομοσχέδιο, που κυρίως καταργεί αυτό το αντικίνητρο, αυτήν την κακώς εννοούμενη προστασία, να μην μπορεί, δηλαδή, να αναπτυχτεί μια κρουαζιέρα με εκκίνηση ελληνικό λιμάνι.

Γίνεται αυτό και θα σας αναφέρω ένα παράδειγμα γιατί τα πράγματα θα είναι πιο καλά με κέντρο κρουαζιέρας ένα ελληνικό λιμάνι, αντί για ένα ξένο λιμάνι. Πολύ απλά, αυτήν τη στιγμή πωλούνται επταήμερες κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά με εκκίνηση τη Βενετία και για τον πολύ κόσμο, γιατί οι κρουαζιέρες δεν αφορούν μόνο τους πολύ πλούσιους, αφορούν τους εργαζόμενους, τους ευρωπαϊκούς εργαζόμενους κυρίως, με κατώτερο αντίτιμο 370 ευρώ.

Σε αυτό το επταήμερο, όμως, αυτή η κρουαζιέρα πιάνει μόνο δύο ελληνικά νησιά, τη Μύκονο και την Κέρκυρα και ίσως περάσει και από τον Πειραιά ή κάνει Πειραιά και Μύκονο ή μόνο Πειραιά και Κέρκυρα, διότι η Βενετία απλούστατα είναι μακριά.

Με τη θέσπιση της δυνατότητας να μπορεί, μετά από μια σύμβαση, μια εταιρεία κρουαζιέρων να αναπτύξει ένα πακέτο στην Ελλάδα, αμέσως καταλαβαίνετε ότι αναπτύσσονται περισσότερα σημεία επίσκεψης μέσα στην Ελλάδα. Μέσα σε ένα επταήμερο, λοιπόν, μπορεί να κάνει έξι σημεία.

Γι' αυτό δίδεται και αυτή η πρόνοια όσον αφορά το κίνητρο, δηλαδή στην ειδική εισφορά που θα καταβάλει στο λιμάνι εκκίνησης 100% η εταιρεία αυτή να δίδεται μια έκπτωση 7% σε κάθε επόμενο ελληνικό λιμάνι. Καταλαβαίνετε, δηλαδή, ότι εάν υπάρχουν πέντε τέτοια λιμάνια, έχουμε αμέσως-αμέσως 35% έκπτωση σε αυτήν την ειδική εισφορά. Ούτως ή άλλως, όμως, η ειδική εισφορά αυτοτελώς πάει στο Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθένειας των Ναυτικών. Έχουμε, δηλαδή, μια κοινωνική ανταποδοτικότητα.

Το δεύτερο σαν κίνητρο είναι η απαλλαγή από τις εισφορές, ναυτασφαλίσεις για τους Έλληνες εργαζόμενους.

Και βεβαίως, έχουμε και το θέμα της προστασίας την Ελλήνων εργαζομένων με την υποχρέωση της τήρησης των εργατικών ελληνικών νόμων.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ μισό λεπτό, σας παρακαλώ.

Εάν έχουμε αυτό το νομοσχέδιο σαν ένα σημείο εκκίνησης και όχι σαν μια πανάκεια για να μας λύσει το πρόβλημα, θα δούμε ότι αυτό θα μας οδηγήσει πολύ γρήγορα στο να πάρουμε και τα κατάλληλα αναπτυξιακά μέτρα σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη της περιφέρειας εκεί όπου διενεργούνται οι κρουαζιέρες. Θα δούμε μια

υποχρεωτικότητα στην ανάπτυξη των λιμανιών, στην ανάπτυξη των δρόμων που οδηγούν σε πολιτιστικά κέντρα -όχι μόνο στην Αθήνα αλλά και στην επαρχία- θα δούμε μεγαλύτερη παραμονή αυτών των τουριστών στη χώρα μας.

Τέλος, για την ανάπτυξη της κοινωνικής προσφοράς και παρουσίας σε αυτήν την προσπάθεια, θα ήθελα απλώς να αναφέρω, κύριε Πρόεδρε, ότι υπάρχει ο Σύνδεσμος Λιμένων Υποδοχής Κρουαζιέρες Μεσογείου με πενήντα πέντε λιμάνια. Από την Ελλάδα σε αυτόν το Σύνδεσμο είναι μόνο ο Βόλος, ο οποίος τώρα κατάφερε να έχει μια κρουαζιέρα που θα τον επισκεφθεί και στην οποία, κύριε Υπουργέ, πρέπει να δώσετε την απαραίτητη προσοχή για τη συμμετοχή των ελληνικών λιμένων σε αυτόν το σύνδεσμο, ο οποίος δημιουργεί και προϋποθέσεις τεχνονωσίας και προϋποθέσεις προβολής των Ελληνικών λιμανιών.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Χαλαμπούλο.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Επικρατείας του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ιωάννης Κοραντής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΡΑΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, εγώ ασφαλώς δεν θα διαφωνήσω με την άποψη ότι η άρση του καμπούζ θα ωφελήσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας. Άλλωστε, ποιος δεν θέλει να αναπτυχθεί ο θαλάσσιος τουρισμός, να έρχονται περισσότεροι ξένοι, να ξεδεύουν περισσότερα, να κινείται χρήμα, να βρίσκουν δουλειές οι Έλληνες εργαζόμενοι;

Συνεπώς επί της αρχής δεν υπάρχει κανένα απολύτως πρόβλημα. Αυτό σαν μια καλή πρόθεση.

Όσον αφορά τώρα την υλοποίηση, βλέπω ότι, στο άρθρο 1 παράγραφος 1, η πρώτη προϋπόθεση είναι να υπάρχει η αμοιβαιότητα. Λογική προϋπόθεση.

Στην παράγραφο 1β αναφέρεται ότι τα πλοία πρέπει να έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των σαράντα εννέα επιβατών. Αυτό είναι λογικό, για να μην μπούμε στα χωράφια του yachting. Λογικό επίσης, είναι η διάρκεια του ταξιδιού να είναι κατ' ελάχιστο σαράντα οχτώ ώρες. Περιορίζεται η παραμονή στον αφετήριό ελληνικό λιμένα τουλάχιστον σε οχτώ ώρες. Και αυτό είναι λογικό. Μέχρι εκεί όλα είναι ωραία και καλά.

Και φτάνουμε στην ουσία. Εκεί το οικοδόμημα, κύριε Υπουργέ, που χτίσατε κατακρημνίζεται. Δημιουργείται μια νομική αβεβαιότητα με την περίφημη σύμβαση, η οποία μοιραία οδηγεί σε επιχειρηματική αβουλία. Νομική αβεβαιότητα από τη διατύπωση αυτή καθ' αυτή. «Με τη σύμβαση ρυθμίζονται ιδίως τα εξής θέματα»: -και τα παραθέτει: αα, ββ, γγ, δδ- «και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα». Δηλαδή, τί θα περιέχει αυτή η σύμβαση;

Ήρθε η Υπουργός, η κ. Κατσέλη με πολύ ευγένεια και με τρόπο εύλωτο θέλησε να μας εξηγήσει τί ακριβώς ήταν. Ότι δηλαδή, οι εταιρείες το ζητούσαν κ.ο.κ... Ομολογώ ότι δεν πείστηκα, αλλά ήθελα περιμένω να δω το κείμενο της σύμβασίας. Μας το μοιράσατε, το είδα και ομολογώ ότι βεβαιώθηκα πως οι αμφιβολίες μου ήταν βάσιμες, κύριε Υπουργέ. Θα σταχυολογήσω τρία σημεία.

Άρθρο 4: Βεβαίωση και καταβολή εισφοράς. Στην πρώτη παράγραφο αναφέρεται ότι θα καταβάλλεται εισφορά. Δεν ξέρω πόσο θα είναι. Θα συμπληρωθεί. Εκατό ευρώ, ως πούμε. Στη δεύτερη παράγραφο το ύψος της εισφοράς αναπροσαρμόζεται με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Δηλαδή, ή είναι καθορισμένο το ποσό ή ο εκάστοτε Υπουργός της εκάστοτε κυβερνήσεως -για να μην πω και ο εκάστοτε Υπουργός της ίδιας κυβερνήσεως, διότι γνωρίζουμε πώς λειτουργεί το σύστημα- το αλλάζει. Αυτό δημιουργεί νομική βεβαιότητα και άρα επιχειρηματική διαθεσιμότητα; Θα μου επιτρέψετε να το αμφισβητήσω.

Δεύτερο παράδειγμα: Άρθρο 5, πλήρωμα: «Η εταιρεία δηλώνει ότι επιθυμεί καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της παρούσας και κατά το χρόνο κ.τ.λ., να απασχολήσει κατ' ελάχιστοN». Δηλώνει ότι επιθυμεί; Μα, εδώ είναι σύμβαση, κύριε Υπουργέ. Μία σύμβαση είναι ένα νομικά δεσμευτικό κείμενο, δεν είναι μια δήλωση

προθέσεων.

Ξέρετε, αυτό μου θυμίζει τις περιφημες είκοσι μία συμφωνίες, όπως πομπωδώς τις είχε αποκαλέσει η Κυβέρνηση που είχαν υπογραφεί –θυμάστε τότε- με την επίσκεψη Ερντογάν, που ήταν διάφορα μνημόνια κατανόησης, κοινές δηλώσεις προθέσεων και διάφορα τέτοια ηχηρά και πομπωδή που ήταν παντελώς υστερημένα νομικού περιεχομένου, όπως πολύ καλά γνωρίζετε. Εδώ είναι ακριβώς το ίδιο πράγμα. Η εταιρεία δηλώνει ότι επιθυμεί;

Εάν θέλατε να δεσμεύσετε την εταιρεία να χρησιμοποιήσει Έλληνες ναυτικούς είναι πολύ λογικό και το καταλαβαίνω. Να πείτε ότι η εταιρεία δηλώνει ότι θα απασχολεί τους τάδε, τάδε, τάδε και αυτοί να καταγράφονται. Αυτό είναι λογικό, βάλτε το. Πλην όμως, αντιλαμβάνομαι ότι φοβόσαστε ότι με μια τέτοια διάταξη η ξένη εταιρεία –διότι περί ξένης εταιρείας πρόκειται- θα κάνει πίσω. Νομίζετε ότι είναι σωστό αυτό το σχήμα. Δηλαδή, ποιον θα πείσει; Την εταιρεία, το κοινό, τους τουρίστες, ποιον;

Τρίτο παράδειγμα: Άρθρο 6, επενδυτικές προτάσεις εταιρείας. «Η εταιρεία δύναται να υποβάλει προς το Υπουργείο και να προτείνει επενδυτικά σχέδια». Χρειάζεται μέσα στη σύμβαση να πείτε ότι η εταιρεία δύναται να υποβάλει επενδυτικά σχέδια; Ομολογώ, κύριε Υπουργέ, ότι πρώτη φορά το ακούω αυτό το πράγμα. Δηλαδή, έχουμε τόση μεγαθυμία που τους λέμε «Εντάξει, σου επιτρέπουμε να δηλώσεις ότι μπορείς να μας κάνεις επενδυτικά σχέδια»; Εδώ παρακαλάμε να γίνει μία επένδυση που χρησιμοποιούμε τέτοια ορολογία; Να σας πω ότι είναι από γλωσσικής τουλάχιστον πλευράς – για να μην πάω στο πολιτικό- άστοχη και αναποτελεσματική η διατύπωση.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, εφόσον μιλάμε για θαλάσσιο τουρισμό, κύριε Υπουργέ, με την ευκαιρία αυτή να αναφερθώ και σε άλλο ένα θέμα, διότι είναι συναφές νομίζω, επειδή και η κ. Κατσέλη έχει αναφερθεί στο yachting και αφορά τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.

Διάβαζα με πολύ ενδιαφέρον μια συνέντευξη την οποία έδωσε στην εφημερίδα «ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ» προχθές ο Πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού ο κ. Αντώνης Στελιάτος, όπου με πολλή παρησία, αλλά και εκ βάθους καρδιάς βγάζει μια κραυγή αγωνίας για την κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει αυτός ο επαγγελματικός κλάδος, ο οποίος υπενθυμίζω ότι είναι αμιγώς ελληνικός και όπου τρεις χιλιάδες εκατό ναυτικοί του κλάδου αυτού κινδυνεύουν να μείνουν στη ψάθα, όπου δεκαπέντε χιλιάδες εργαζόμενοι, οι οποίοι εμμέσως απασχολούνται για τον κλάδο αυτό –τροφοδοσίες κ.ο.κ- κινδυνεύουν να χάσουν τις δουλειές τους. Ξέρω ότι τα ίδια αιτήματα, τις ίδιες παρακλήσεις είχε υποβάλει η εν λόγω ένωση και προς την προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Αντιλαμβάνομαι ότι δεν έγινε τίποτε.

Δεν νομίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι ήρθε η στιγμή να κοιτάξουμε αυτήν την αμιγώς ελληνική, τουριστική βιομηχανία, η οποία μόνο όφελος έχει να φέρει για το κράτος και να σταματήσει επιτέλους αυτή η εικόνα που τους κολλάμε την ταμπέλα «οι σκαφτοί» «οι κοτεράτοι»; Δεν είναι ιδιωτικά σκάφη, κύριε Υπουργέ. Αυτά είναι επαγγελματικά σκάφη, Ανήκουν σε εταιρείες, έχουν δανειοδοτηθεί για να τα αγοράσουν από τράπεζες και κάνουν τη δουλειά τους. Ο τζίρος αυτή τη στιγμή έχει πέσει κατά 80%, το ξέρετε; Το αποτέλεσμα είναι του χρόνου, όλα αυτά τα σκάφη να τους τα πάρουν οι τράπεζες. Ποιος θα ωφεληθεί; Ο ελληνικός τουρισμός; Οι εργαζόμενοι;

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι με την ευκαιρία αυτή –μεταβιβάστε το αν θέλετε στην κ. Κατσέλη- καλό θα είναι η Κυβέρνηση να σκύψει πάνω σε αυτό το πρόβλημα, εάν, πράγματι, θέλουμε να ισχυριστούμε όλοι μας μέσα σε αυτήν την Αίθουσα, ότι κηδόμεθα των συμφερόντων των εργαζομένων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κοραντή.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Ευβοίας του ΠΑΣΟΚ κ. Συμεών Κεδικόγλου.

ΣΥΜΕΩΝ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούσαμε αρκετές φορές και σήμερα την κλισέ φράση, ότι ο τουρισμός μας αποτελεί τη βαριά

μας βιομηχανία, ότι είναι το συγκριτικό μας πλεονέκτημα, ότι, εν πάση περιπτώσει, είναι ο βασικός αναπτυξιακός μας πυλώνας. Και αναρωτιέμαι, αν έτσι έχουν τα πράγματα, αν κάνουμε ό, τι πρέπει, προκειμένου να ενισχύσουμε τον τουρισμό, προκειμένου να κινηθούμε σε αυτήν την κατεύθυνση.

Φοβάμαι δηλαδή, ότι πολλές φορές μένουμε σε επιμέρους αντιπαραθέσεις, σε πλαστά διλήμματα και χάνουμε την ουσία και τη συνολική εικόνα. Και η συνολική εικόνα είναι ότι σε αυτήν την περίοδο κρίσης, που όλοι μιλάμε για ανάπτυξη, που όλοι την επιζητούμε, η άρση του καμποτάζ θα δημιουργήσει ένα αναπτυξιακό πλεονέκτημα στη χώρα από το οποίο θα ωφεληθούν όλοι.

Και βεβαίως δεν γίνεται ανάπτυξη χωρίς βασικές διορθωτικές αλλαγές. Υπενθυμίζω αυτό που ακούστηκε ότι ο τουρισμός συμβάλλει, με συντηρητικούς υπολογισμούς, σε τουλάχιστον 18% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας και βεβαίως σε μια δραστηριότητα στην οποία δραστηριοποιούνται χιλιάδες οικογένειες.

Και όσο εμείς συζητάμε για τα διλήμματα της άρσης ή μη άρσης του καμποτάζ ή βρίσκουμε προσκόμματα, αν θέλετε, για να μην το ψηφίσουμε ή οχυρωνόμαστε πίσω από κλαδικές και τομεακές πολιτικές και συγκρούσεις, αφήνουμε άλλους να κερδίζουν έδαφος. Αφήνουμε, δηλαδή, όπως ειπώθηκε, η Κωνσταντινούπολη να είναι το αφετήριο λιμάνι της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο, αφήνουμε το συγκριτικό μας πλεονέκτημα, τις θάλασσές μας, τη στρατηγική μας θέση, το αρχιπέλαγος με τα νησιά να απαξιώνονται. Αφήνουμε, τέλος, πόρους, έσοδα και θέσεις εργασίας, να περνούν από την Ελλάδα και να καταλήγουν αλλού, στην Τουρκία, στην Ιταλία, στην Αίγυπτο.

Γιατί τι σημαίνει, αγαπητοί συνάδελφοι, το καμποτάζ; Σημαίνει προστατευτισμός. Και αναρωτιέμαι, προστατευτισμός έναντι ποίου; Υπενθυμίζω αυτό που ακούστηκε ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ισχύει. Και βεβαίως εμείς δεν είμαστε λιγότερο ευαίσθητοι ή περισσότερο ευαίσθητοι από τους άλλους. Οι ναυτικοί φοβούνται ότι μια πιθανή άρση θα οδηγήσει σε απώλεια εκατοντάδων θέσεων εργασίας, στις οποίες απασχολούνται σήμερα υποχρεωτικά Έλληνες.

Όμως, με την άρση του καμποτάζ θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και σε ξηρά και σε θάλασσα. Στην Ιταλία η κρουαζιέρα απασχολεί πλέον των τεσσάρων χιλιάδων Ιταλών ναυτικών και στην Ισπανία δέκα χιλιάδες. Αλλά και βεβαίως, έχουμε νέες θέσεις σε πολλούς άλλους τομείς. Αναμένεται όπως είναι φυσικό να αυξηθούν οι δραστηριότητες τόσο στο transit και το home porting, όσο και στους κλάδους που ασχολούνται με την τεχνική υποστήριξη πλοίων, στην παροχή τουριστικών υπηρεσιών, προμήθεια υλικών τροφοδοσίας, ναυπηγεία κ.ο.κ..

Ήδη, όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια με κοινοτική σημαία, μπορούν ούτως ή άλλως να δένουν στα ελληνικά λιμάνια. Οκτώ στα δέκα, όπως μας είπαν, κρουαζιερόπλοια έχουν σημαία τρίτων χωρών. Άρα, το αποτέλεσμα είναι ο ιδιότυπος αυτός προστατευτισμός να στερεί από την εθνική μας οικονομία το 80% των εσόδων που θα μπορούσε να έχει. Και σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε η ΣΕΤΕ, η διατήρηση του καμποτάζ στερεί ετησίως έσοδα πάνω από 500 εκατομμύρια ευρώ από την εθνική μας οικονομία, τη στιγμή μάλιστα που η χώρα έχει ανακηρυχθεί ως ο δεύτερος, μετά την Ιταλία, δημοφιλέστερος προορισμός στη Μεσόγειο, με περίπου πέντε εκατομμύρια επισκέπτες στα ελληνικά νησιά κάθε χρόνο.

Με την παρούσα, δηλαδή, κατάσταση, οι δύομισι χιλιάδες κατά μέσον όρο επιβάτες ενός κρουαζιερόπλοιου με σημαία τρίτης χώρας, δεν μπορούν να γυρίσουν στην Ελλάδα για να επιστρέψουν στο σπίτι τους. Αυτό σημαίνει την μείωση κατά 50% των αφίξεων και αναχωρήσεων που ήδη υφίσταται. Χάνεται με αυτό τον τρόπο η προοπτική να καταστεί το Λιμάνι του Πειραιά, βάση πολλών κρουαζιερόπλοιων, τα οποία ούτως ή άλλως ταξιδεύουν στο Αιγαίο. Με αυτά και με αυτά, υπολογίζεται ότι οι απώλειες φτάνουν με έναν υπολογισμό το 1 δισεκατομμύριο ευρώ, χρήματα τα οποία περνούν από την Ελλάδα και καταλήγουν, όπως είπαμε, στις άλλες χώρες.

Όσον αφορά τις διάφορες επιφυλάξεις, όπως ειπώθηκε, το νομοσχέδιο παρέχει αρκετές ασφαλιστικές δικλίδες. Και δεν στερείται κοινωνικής ευαισθησίας, αφού επιδοτούνται οι ασφαλιστικές εισφορές των Ελλήνων ναυτικών που θα προσληφθούν σε

κρουαζιερόπλοια με μη κοινοτική σημαία, οι Έλληνες ναυτικοί θα αμείβονται βάσει των ελληνικών συμβάσεων εργασίας και θα παραμένουν ασφαλισμένοι στο NAT, διαχωρίζονται και δεν εντάσσονται τα μικρά πλοία, όπως είπαμε, σε δρομολόγια που δεν είναι κρουαζιέρες, προβλέπονται ενιαίοι κανόνες για όλες τις εταιρείες, πλήρης ισότητα και ομοιόμορφη εφαρμογή του νόμου έναντι όλων των εταιρειών.

Ακόμα και για την κριτική που ασκήθηκε για το χρόνο των συμβάσεων στην αρχή που είναι πενταετής και άρα είναι πολύ μεγάλος, δεν ξέρω γιατί δεν έγινε κατανοητό από μερικούς, ενώ ήδη ειπώθηκε ξεκάθαρα ότι η σύμβαση είναι από μηδέν έως τρία έτη. Βεβαίως, όπως ειπώθηκε και από την Υπουργό, ξεχνάμε ότι οι μεγάλες αυτές εταιρείες έχουν στην πρακτική τους να κάνουν τέτοιους και ακόμα πιο μακροχρόνιους προγραμματισμούς.

Ας βγούμε, λοιπόν, από τις μικροαντιπαραθέσεις και ας δούμε τη μεγάλη εικόνα. Με αυτό το νομοσχέδιο θα έρθει τουρισμός στις πόλεις μας, θα κινηθούν επίγειες υπηρεσίες, όπως μεταφορές, ξενοδοχειακές κρατήσεις, ξεναγήσεις, τοπικές αγορές, θα προσελκυστεί ο τουρίστας σε μια δεύτερη επίσκεψη στη χώρα, θα βοηθήσει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας, θα βοηθήσει στην ανάπτυξη νέων ελληνικών προορισμών και με ενδεχόμενη -γιατί όχι;- διάχυση και στην περιφέρεια, θα επιφέρει σημαντική αύξηση εισόδων για τον ξενοδοχειακό κλάδο.

Ήδη θεωρώ ότι χάσαμε μία ακόμα καλοκαιρινή περίοδο και δεν έχουμε τα περιθώρια να αφήσουμε άλλο χρόνο να πάει χαμένος. Για τον ελληνικό τουρισμό, ο στόχος μπορεί και πρέπει να είναι μόνο η κορυφή και γι' αυτό υπερψηφίζω το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κεδίκογλου.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Αττικής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Νικόλαος Καντερές.

Ορίστε, κύριε Καντερέ, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΝΤΕΡΕΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα βιώνει μία πρωτόγνωρη οικονομική κρίση. Η Νέα Δημοκρατία έχει επανειλημμένως τονίσει ότι εκτός από τις αναγκαίες δημοσιονομικές προσαρμογές, η χώρα έχει μεγάλη ανάγκη από αναπτυξιακά μέτρα και παρεμβάσεις που θα δώσουν νέα ώθηση στη αγορά και θα τονώσουν την ανταγωνιστικότητα.

Δυστυχώς, στην Ελλάδα, εδώ και πολλές δεκαετίες, ακολουθήθηκε μία πολιτική κρατικού παρεμβατισμού, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ολιγοπωλίων σε πάρα πολλούς κλάδους. Χάσαμε πολλές ευκαιρίες να απελευθερώσουμε την ελληνική αγορά, ώστε να εκλείψουν οι στρεβλώσεις που οδηγούν στην αισχροκέρδεια και τους αποκλεισμούς. Όλοι γνωρίζουμε ότι σε μια απελευθερωμένη αγορά αυξάνεται ο αριθμός των επιχειρηματιών που παρέχουν όμοιες υπηρεσίες. Για να επιβιώσουν αυτές οι επιχειρήσεις είναι αναγκασμένες αφ' ενός να βελτιώνουν συνεχώς τις υπηρεσίες τους και αφ' ετέρου να μειώνουν το κόστος προς όφελος του πολίτη. Με απλά λόγια, ο ελεύθερος ανταγωνισμός πάντα φέρνει καλύτερες υπηρεσίες και μείωση των τιμών.

Σήμερα συζητούμε το νομοσχέδιο της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ για την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα. Θέλω να ξεκινήσω τονίζοντας ότι τα περασμένα χρόνια υπήρξε ραγδαία ανάπτυξη της διεθνούς κρουαζιέρας. Αναφερόμαστε σε έναν κλάδο που ετησίως αποφέρει περισσότερα από 14 δισεκατομμύρια ευρώ. Γι' αυτό το λόγο το νομοσχέδιο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη χώρα, ειδικά σε αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία που βρισκόμαστε σήμερα.

Και ενώ η Ελλάδα που βρίσκεται σε στρατηγική θέση στην Ανατολική Μεσόγειο, θα μπορούσε να κερδίσει τη μερίδα του λέοντος από αυτά τα 14 δισεκατομμύρια, το μερίδιό μας τελικά δεν ξεπερνά τα 500 εκατομμύρια ευρώ, σε αντίθεση με τη γειτονική μας Ιταλία για παράδειγμα, της οποίας το μερίδιο ξεπερνά τα 4 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, οκτώ φορές πάνω, χωρίς να έχουν σχεδόν τίποτα από όσα διαθέτει η όμορφη Ελλάδα με τα πολλά, υπέροχα νησιά της που αποτελούν τη ναυαρχίδα του τουρισμού μας.

Εκατοντάδες κλάδοι ωφελούνται από τον τουρισμό και δημι-

ουργούνται χιλιάδες θέσεις εργασίας. Ο τουρισμός είναι η «βαριά μας βιομηχανία», καθώς αποτελεί το βασικό πυλώνα του ΑΕΠ. Η μέχρι σήμερα πλήρης απαγόρευση σε πλοία με σημαία άλλων χωρών να δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, πρώτον, οδήγησε σε συρρίκνωση του κλάδου της κρουαζιέρας και δεύτερον, είχε σαν αποτέλεσμα τη μεταφορά αυτής της δραστηριότητας σε άλλες χώρες.

Η Νέα Δημοκρατία από τον περασμένο Φεβρουάριο παρουσίασε είκοσι τρία μέτρα ανάπτυξης. Προτείναμε ένα νέο μείγμα οικονομικής πολιτικής που θα μας βγάλει από το μνημόνιο ένα χρόνο αρχύτερα. Η άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα αποτελεί μία πολιτική την οποία στηρίζουμε χωρίς καμμία επιφύλαξη.

Όμως, το ερώτημα παραμένει. Δίνετε λύση στο πρόβλημα με το προτεινόμενο νομοσχέδιο; Όχι, κυρίες και κύριοι. Δυστυχώς, πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου χωρίς ουσιαστικές βελτιώσεις, που τελικά θα προκαλέσει περισσότερα προβλήματα χωρίς να λύσει τις παθογένειες του παρελθόντος.

Το καμποτάζ, έτσι όπως συντάχθηκε το νομοσχέδιο, παραμένει δυστυχώς ενεργό. Δεν απελευθερώνεται η αγορά, αντιθέτως δημιουργείται μία μορφή αδειοδότησης, η οποία σε καμμία περίπτωση δεν αποτελεί άρση του καμποτάζ. Αυτή είναι η αλήθεια. Σας ρωτώ λοιπόν: Θέλουμε ή δεν θέλουμε τελικά να απελευθερώσουμε την κρουαζιέρα;

Για τον υπόλοιπο κόσμο η δέσμευση της Ελλάδας να άρει το καμποτάζ σημαίνει ότι θα ισχύσει ακριβώς ό,τι ισχύει στις άλλες χώρες, που θεωρούνται ανοικτές προς τη διεθνή κρουαζιέρα, όπως η Ιταλία, η Τουρκία, η Ισπανία. Όμως, αυτό δεν πραγματοποιείται στη δική μας περίπτωση, καθώς στο νομοσχέδιο προβλέπονται όροι που για μια ακόμα φορά θυμίζουν ελληνική πατέντα.

Κυρίες και κύριοι του ΠΑΣΟΚ, στο νομοσχέδιο που μας φέρατε προβλέπονται πράγματα που αντί να προωθήσουν την κρουαζιέρα στην Ελλάδα, μάλλον θα καθλώσουν ακόμα περισσότερο τον τουρισμό. Ενδεικτικά σας αναφέρω: Προβλέπεται ότι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες θα συνάπτουν τριετούς διάρκειας συμβάσεις με το ελληνικό δημόσιο ή και ακόμα περισσότερο με τις οποίες θα είναι υποχρεωμένες να διαπραγματεύονται με τον εκάστοτε Υπουργό κρίσιμα ζητήματα, όπως η στελέχωση του πλοίου, η μεταφορική του ικανότητα, η συχνότητα και η περιοδικότητα των προσεγγίσεων σε ελληνικά λιμάνια και ο αριθμός δρομολογίων. Πώς περιμένετε να πετύχετε πραγματική ανάπτυξη τουρισμού κρουαζιέρας υπό τέτοιους όρους; Θεωρείτε ότι με αυτόν τον τρόπο δίνετε ώθηση στην ελεύθερη αγορά, στην επιχειρηματικότητα και στις ξένες επενδύσεις;

Επίσης, ένα δεύτερο σημείο, κύριε Υπουργέ. Καταρρακώνετε πλήρως την ανταγωνιστικότητα των κρουαζιερόπλοιων με ελληνική σημαία και αυτό διότι από την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών για τους Έλληνες ναυτικούς σε κρουαζιερόπλοια με μη κοινοτική σημαία δημιουργείται σαφές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, όταν αντίθετα το κόστος για πλοία ελληνικής σημαίας, τα οποία απασχολούν κατά κόρον Έλληνες ναυτικούς παραμένει εξαιρετικά υψηλό.

Πώς, λοιπόν, σκοπεύετε να βοηθήσετε τις ελληνικές επιχειρήσεις ώστε να γίνει πιο ανταγωνιστική η ελληνική σημαία; Επίσης, υπάρχουν και κάποια άλλα σημεία του σχεδίου νόμου, που δημιουργούν συνθήκες αρνητικές για τις ξένες εταιρείες, οι οποίες επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα. Αναφέρω το παράδειγμα, όπου ως όρος για την εκτέλεση κρουαζιέρας προβλέπεται η υποχρεωτική παραμονή του πλοίου στο αφιτήριο λιμάνι για τουλάχιστον, με τη διόρθωση που έγινε, οκτώ ώρες. Με αυτό τον τρόπο περιορίζονται τα πλοία που εκτελούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες. Υπάρχει λόγος που πρέπει να περιοριστεί η ελευθεριότητα της Ελλάδας, ως προορισμός ολιγοήμερης κρουαζιέρας;

Κυρίες και κύριοι, η ναυτιλία και ο τουρισμός είναι οι βασικοί πυλώνες της εθνικής μας οικονομίας. Χρειάζονται, όμως, σωστά μέτρα ανάπτυξης. Δυστυχώς, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου είναι πρόχειρο, ασαφές και δεν επιφέρει την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα. Αντιθέτως, υποβαθμίζει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, χωρίς να δημιουργεί προϋποθέσεις ανάπτυξης.

Η Νέα Δημοκρατία έχει πάρει σαφή θέση. Απελευθερώστε την αγορά πλήρως, χωρίς περιορισμούς. Έχουμε τονίσει ότι σε διαφορετική περίπτωση τα προβλήματα θα παραμείνουν και η οικονομία θα συνεχίσει να χάνει έσοδα. Το καμποτάζ δεν πρέπει να συνεχίσει να υφίσταται. Η Ελλάδα έχει ανάγκη από ουσιαστικά μέτρα αναπτυξιακού χαρακτήρα. Σας λέμε ότι δεν πρόκειται να δώσετε την απαραίτητη διέξοδο στην κρουαζιέρα, προωθώντας ένα ιδιότυπο καθεστώς αδειοδότησης υπό όρους. Προχωρήστε στις απαραίτητες διορθώσεις, καθώς με τις προϋποθέσεις που προβλέπει το νομοσχέδιο, οδηγείτε την κρουαζιέρα σε αδιέξοδο.

Εμείς, πάντως, δεν μπορούμε να στηρίξουμε επί της αρχής, ένα τέτοιο νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Καντερέ.

Το λόγο έχει η Βουλευτής Κορινθίας του ΠΑΣΟΚ, κ. Αικατερίνη Φαρμάκη-Γκέκη.

Ορίστε, κ. Γκέκη, έχετε το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΦΑΡΜΑΚΗ-ΓΚΕΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόσφατα ο Πρωθυπουργός είπε ότι η Κυβέρνηση κάνει την επανάσταση του αυτονόητου. Προσωπικά πιστεύω ότι αυτή η φράση αντιπροσωπεύει απόλυτα τη μεγάλη πρόκληση που έχει η χώρα μας μπροστά της, μια πρόκληση που μας καλεί να χρησιμοποιήσουμε όλα τα αναπτυξιακά μας εργαλεία, να φέρουμε χρήμα και επενδύσεις στην Ελλάδα και να ξεκολλήσουμε, επιτέλους, από την ύφεση.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα για την άρση του καμποτάζ εντάσσεται ακριβώς σε αυτή την προσπάθεια. Η άρση των περιορισμών στην κρουαζιέρα, δίνοντας τη δυνατότητα στα πλοία που έχουν σημαία ξένων χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης να κάνουν κυκλικά ταξίδια με τους ίδιους επιβάτες στα ελληνικά λιμάνια, ήταν ένα αίτημα πολλών χρόνων από τους ανθρόπους της ελληνικής ναυτιλίας και όχι μόνον.

Σίγουρο, είναι ότι αυτή η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί χρόνια τώρα αποκλείοντας την Ελλάδα από το μεγάλο οικονομικό όφελος της κρουαζιέρας, μας αναγκάζει να αλλάξουμε το καθεστώς αυτό. Η κρουαζιέρα τρέχει με ρυθμούς ετησίως πάνω από 12%. Είναι, λοιπόν, σίγουρα αμαρτία για την ελληνική οικονομία, για τους Έλληνες εργαζόμενους να μην έχει η Ελλάδα αυτό το μεγάλο αναπτυξιακό όφελος, αυτό το μεγάλο οικονομικό έσοδο από την κρουαζιέρα, αφήνοντας ξένες χώρες, και μάλιστα γειτονικές μας χώρες, που υπολείπονται σε επισκεψιμότητα από την Ελλάδα, να έχουν αυτό το μεγάλο οικονομικό όφελος.

Από την άλλη μεριά, η ανεργία σε όλους τους τομείς στην Ελλάδα έχει χτυπήσει κόκκινο. Δεν μπορεί αυτό να μας αφήνει ασυγκίνητους. Είναι σίγουρο ότι η άρση του καμποτάζ δημιουργεί μεγάλες αναπτυξιακές προϋποθέσεις για πάρα πολλούς τομείς και πάρα πολλά επαγγέλματα, γύρω από την κρουαζιέρα. Οι ναυτικοί μας ήδη, πάρα πολλοί ναυτικοί, δουλεύουν με ελεύθερη επιλογή των εταιρειών και με βάση τα τιμολόγια της Διεθνούς Ομοσπονδίας των Ναυτεργατών, σε κρουαζιερόπλοια με ξένες σημαίες.

Ουσιαστικά, σήμερα δεν υπάρχει ελληνική κρουαζιέρα. Μόνο πέντε από τα εκατόν είκοσι πέντε κρουαζιερόπλοια, που δραστηριοποιούνται στην ελληνική κρουαζιέρα, είναι με σημαία ελληνική. Άρα, λοιπόν, σίγουρα η άρση του καμποτάζ πρέπει να γίνει. Το εξήγγειλε ο Πρωθυπουργός σαν ένα μέτρο που σήμερα χρησιμοποιεί το μεγάλο μας αναπτυξιακό πλεονέκτημα που είναι η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό, για να μπορέσουμε να ανατάξουμε και να δώσουμε έσοδα στην ελληνική οικονομία και στον ελληνικό πληθυσμό. Τα οφέλη, τα οποία θα προκύψουν από την άρση των περιορισμών αυτών στην κρουαζιέρα, είναι πολλαπλά. Νομίζω, ότι ο καθένας μας μπορεί να τα υπονοήσει, μπορεί να τα φανταστεί, αλλά και σίγουρα να τα δει στην πραγματικότητα. Είναι σίγουρο ότι το επόμενο διάστημα, με την άρση των περιορισμών αυτών, οφέλη θα προκύψουν και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με πραγματικό οικονομικό όφελος που από τους ειδικούς υπολογίζεται σε πάνω από 1,20 δις ευρώ. Θα ωφεληθεί πάρα πολύ η περιφέρεια, με την ανάπτυξη νέων προ-

ορισμών κρουαζιέρας και τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών.

Εδώ, απόψε ακούστηκε ότι πάρα πολλά σημεία της χώρας μας είναι τουριστικοί προορισμοί, είναι πολιτιστικοί προορισμοί. Γιατί, να μην μπορούμε να διευκολύνουμε την επισκεψιμότητα σε αυτά, να μην μπορούμε να τα επεκτείνουμε, αναπτύσσοντας έτσι την ελληνική περιφέρεια; Θα ωφεληθούν έτσι οι τοπικές κοινωνίες, με τη μετατροπή των ελληνικών λιμένων σε λιμάνια home porting. Θα διαφημιστεί η Ελλάδα διεθνώς και μάλιστα με έσοδα των εταιρειών εκμετάλλευσης της κρουαζιέρας. Θα δημιουργηθούν, τουλάχιστον, δεκαπέντε χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας σε πολλές επιχειρήσεις και επαγγέλματα και καταλαβαίνουμε όλοι, πόσο σημαντικό είναι σήμερα αυτό για τους Έλληνες πολίτες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σίγουρο ότι μόνο ένα νομοσχέδιο, και συγκεκριμένα η άρση του καμποτάζ, δεν αρκεί από μόνο του να δώσει φιλί ζωής στη ναυτιλία και στον τουρισμό. Χρειάζεται μια ολοκληρωμένη στρατηγική που θα περιλαμβάνει και θα απλώνεται από τα λιμάνια μας και την αναβάθμιση των υποδομών, μέχρι και τη στήριξη του εισοδήματος των Ελλήνων ναυτικών. Ως προς τις λιμενικές μας υποδομές είναι σαφές ότι χρειάζεται μια στοχευμένη λιμενική πολιτική, ώστε όχι μόνο να αξιοποιήσουμε τα λιμάνια μας, αλλά να καταλάβουμε και τι ακριβώς και να οριοθετήσουμε ποια είναι η χρήση του καθενός λιμανιού και τι αυτό μπορεί να προσφέρει και στην τοπική κοινωνία και στην ευρύτερη περιφέρεια, αλλά και σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Και το λέω αυτό, αναφερόμενη στο λιμάνι της Κορίνθου, γιατί το προηγούμενο διάστημα, βεβαίως, ήρθε στην επικαιρότητα από την κατάληψη των δύο πλοίων από την ΠΝΟ. Ήρθαμε στην επικαιρότητα και γιατί δεν υπάρχει άλλος δρόμος για το λιμάνι της Κορίνθου για να φεύγουν οι νταλίκες, που μας επέβαλε όλο το προηγούμενο διάστημα η προηγούμενη κυβέρνηση. Το λιμάνι αυτό, το οποίο είναι στον οικιστικό ιστό της πόλης πρέπει να αλλάξει θέση. Η εμπορική του χρήση σήμερα δημιουργεί τεράστια προβλήματα και στους Κορινθίους πολίτες, αλλά και στους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται γύρω από τις εργασίες του λιμανιού.

Και θέλω να ευχαριστήσω από εδώ το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, την πολιτική ηγεσία, γιατί άμεσως ευαισθητοποιήθηκε σε αυτά τα οποία καταθέσαμε οι Βουλευτές του Νομού Κορινθίας, όσον αφορά την αλλαγή της χρήσης του λιμανιού της Κορίνθου που από λιμάνι εθνικής σημασίας, πρέπει να γίνει ένα λιμάνι το οποίο, επιτέλους, να προσφέρει στην τοπική κοινωνία, δίνοντας τη δυνατότητα να δέσσουν κρουαζιερόπλοια με προορισμούς τους γειτονικούς μας πολιτιστικούς πόλους.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Το έχετε.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΦΑΡΜΑΚΗ-ΓΚΕΚΗ: Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι σίγουρο, λοιπόν, ότι ως προς το δεύτερο πυλώνα που είπα, τους ναυτικούς μας, το σχέδιο νόμου προβλέπει ότι στη σύμβαση, η οποία θα υπογράφεται μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας, θα υπάρχουν κίνητρα για την πρόσληψη των ναυτικών.

Είναι σίγουρο, λοιπόν, ότι δεν μπορούμε να κατηγορηθούμε πως έχουμε σκοπό να παραδοθούμε άνευ όρων στους διεθνείς κολοσσούς της κρουαζιέρας που θέλουν να έρθουν στη χώρα μας. Δεν έχουμε σκοπό να το κάνουμε, όπως δεν έχουμε σκοπό να αφήσουμε και απροστάτευτους τους ναυτικούς μας, ούτε όμως και τα λιμάνια μας έρμαιο σε καταλήψεις και έκτροπα.

Και σίγουρα δεν μπορούμε να στερούμε την ελληνική οικονομία από αυτή τη σημαντική πηγή εισόδων, που βασίζεται στο στρατηγικό πλεονέκτημα της χώρας μας, στη στρατηγική της θέση, που είναι η θέση της στην Ανατολική Μεσόγειο με το ελληνικό αρχιπέλαγος και τα εκατοντάδες νησιά μας. Το αναπτυξιακό πλεονέκτημα, που θα προέλθει από την άρση του καμποτάζ, σίγουρα δημιουργεί πολλά αναπτυξιακά πολλαπλασιαστικά οφέλη.

Είναι σίγουρο ότι η Ελλάδα μας περνά μια δύσκολη καμπή.

Αγωνίζεται σε αυτή τη φάση να ξεπεράσει παθογένειες και αδυναμίες και να στήσει ένα καινούργιο μοντέλο ανάπτυξης. Όλοι εδώ μέσα έχουμε παραδεχθεί ότι αυτό το νέο μοντέλο ανάπτυξης πρέπει να στηρίζεται κυρίως στα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα με δυναμισμό, με εξωστρέφεια, με αποφασιστικότητα. Ο τουρισμός και η ναυτιλία έχουν παραδοσιακά συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία σε δύσκολες εποχές. Θεωρώ ότι είναι πλεονεκτήματα, τα οποία και στη σημερινή πολύ δύσκολη εποχή μπορούν να συνεισφέρουν.

Θέλουν όμως την αποφασιστικότητα όλων μας. Η Κυβέρνηση την έχει. Και πιστεύω ότι θα ήταν ένδειξη υπευθυνότητας απέναντι στους Έλληνες πολίτες και στην παραδοσιακή ισχύ της χώρας μας στη ναυτιλία και στον τουρισμό να ψηφίσουν όλες οι πτέρυγες της Βουλής επί της αρχής το νομοσχέδιο για την άρση του καμποτάζ.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε και εμείς την κ. Φαρμάκη-Γκέκη.

Το λόγο έχει η Βουλευτής Πιερίας του ΠΑΣΟΚ, κ. Μαρία Μίχου.

Ορίστε, κυρία Μίχου, έχετε το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ήταν αναμενόμενο, οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, που βιώνουμε, έγιναν εντονότερα αισθητές στη χώρα μας με την έλευση του καλοκαιριού.

Η Κυβέρνηση, όμως, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να αντιστρέψει τα δεδομένα και να οδηγήσει εκ νέου την ελληνική βαριά βιομηχανία, τον τουρισμό, σε τροχιά ανάπτυξης. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, λοιπόν, κατατίθεται αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας με την οποία παύει ακόμη μια ελληνική πρωτοτυπία.

Είναι γεγονός ότι η άρση του καμποτάζ, δηλαδή η απαγόρευση σε κρουαζιερόπλοια με σημαίες κρατών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν άτομα σε ελληνικά λιμάνια, θα αποφέρει τεράστια κέρδη για την ελληνική οικονομία.

Ο κάθε καλόπιστος αναγνώστης με την πρώτη ανάγνωση αυτού του σχεδίου νόμου αντιλαμβάνεται τις θετικές οικονομικές επιπτώσεις που θα έχει η εφαρμογή αυτού του νόμου ευρύτερα στην ελληνική οικονομία και όχι μόνο στον τουρισμό. Γιατί οι διακοπές με κρουαζιέρα αποτελούν ένα εξαιρετικά διαδεδομένο προϊόν, δημοφιλές ανά τον κόσμο, που αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς.

Η αύξηση αυτή έχει διψήφιο αριθμό. Αγγίζει το 12%. Προσωπικά πιστεύω, όπως το έχουν αναφέρει και άλλοι συνάδελφοι και όπως δείχνουν τα αριθμητικά δεδομένα, ότι θα είναι ακόμα μεγαλύτερη. Αυξάνεται ακόμη περισσότερο και λόγω των επιπτώσεων της περιβαλλοντικής καταστροφής στον κόλπο του Μεξικού.

Επιπλέον, η κρουαζιέρα έχει αποδειχθεί ότι είναι αρκετά ανθεκτική και σε περιόδους κρίσης, όπως ήταν και η πετρελαϊκή κρίση του 1981, γιατί προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες με χαμηλό κόστος.

Γιατί, όμως, καθίσταται τώρα αναγκαία η κατάθεση αυτού του σχεδίου νόμου; Να δούμε, λοιπόν, ποια ήταν η ελληνική πολιτική για την κρουαζιέρα. Η Ελλάδα στην προσπάθειά της να εξασφαλίσει όσο το δυνατόν μεγαλύτερα οφέλη για τους ναυτικούς και τους επιχειρηματίες του κλάδου, επέβαλε καθεστώς απόλυτου προστατευτισμού.

Τα αποτελέσματα, όμως, όπως όλοι πολύ καλά γνωρίζουμε, δεν ήταν τα αναμενόμενα. Η σχετική δραστηριότητα μεταφέρθηκε σε άλλες χώρες και η ελληνική κρουαζιέρα τέθηκε στο περιθώριο. Οι επιπτώσεις στην οικονομία από τη συνεχιζόμενη απαγόρευση ήταν ανυπολόγιστες. Αυτό το διαπιστώνουμε, γιατί εκατομμύρια επιβάτες στην Ευρώπη –και αναμένεται αυτός ο αριθμός να αυξηθεί κατά 30%- δεν έφθαναν στην Ελλάδα. Πήγαιναν σε γειτονικούς προορισμούς.

Από αυτόν τον τεράστιο αριθμό εμείς είχαμε ένα πολύ μικρό ποσοστό, μόλις της τάξης του 3,3%. Για να γίνει ακόμα περισ-

σότερο αντιληπτό, για να το καταλάβουμε ακόμα καλύτερα, οι εκροές αυτού του κλάδου για το 2007 έφθαναν τα 29,7 δισεκατομμύρια. Αντιλαμβάνομαστε όλοι πάρα πολύ καλά τα μεγέθη και τις επιπτώσεις, που είχαμε ως εθνική οικονομία.

Τι δείχνουν, όμως, όλα αυτά τα μεγέθη; Δείχνουν, στην παρούσα φάση που συζητάμε και εν μέσω μιας οικονομικής κρίσης που βιώνουμε, ότι δεν χωρά καμμία περαιτέρω καθυστέρηση για την αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου για την κρουαζιέρα.

Τα οφέλη, όπως ανέφερα, που θα προκύψουν δεν αφορούν μόνο τον τουρισμό. Αφορούν συνολικότερα την οικονομία. Και αφορούν όλους τους εμπλεκόμενους, όλες τις επιχειρήσεις που συνδέονται με την κρουαζιέρα, όπως είναι τα εμπορικά καταστήματα, οι χώροι εστίασης και οι χώροι του πολιτισμού. Δηλαδή, προκύπτουν οικονομικά οφέλη και για το δημόσιο, αλλά και για τον ιδιωτικό τομέα.

Εδώ επιτρέψτε μου να πω ότι ένα σημαντικό όφελος που θα προκύψει –και προσωπικά το θεωρώ κυρίαρχο– είναι η δημιουργία πολλών νέων θέσεων εργασίας.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να αναφερθώ όχι στις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, στις οποίες έχουν αναφερθεί πολλοί συνάδελφοι, αλλά στο γεγονός ότι το νομοσχέδιο προβλέπει και ασφαλιστικές δικλίδες για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, αλλά έχει και κοινωνικά χαρακτηριστικά, γιατί θέτει δικλίδες ασφάλειας για την προστασία των Ελλήνων ναυτικών.

Όσοι, λοιπόν, εργάζονται σε πλοία στα οποία είναι οικονομικά κίνητρα η Ελλάδα –δηλαδή σε αυτά τα πλοία με άλλη σημαία– και προσλαμβάνουν Έλληνες ναυτικούς των οποίων η σύμβαση εργασίας διέπεται από την ελληνική εργατική νομοθεσία, τους δίνει αυτό το ασφαλιστικό πλαίσιο να έχουν εισόδημα, το οποίο δεν διαθέτουν τώρα.

Σημαντική διάταξη είναι, κατά την άποψή μου, και η εισφορά ανά επιβάτη υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθένειας των Ναυτικών, όπως επίσης, το ποσό που θα διατίθεται για την εκπαίδευση και την επιμόρφωσή τους, για να μπορούν να υπάρχουν σε αυτή την αγορά εργασίας, που γίνεται όλο και πιο ανταγωνιστική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας την ομιλία μου, θα ήθελα να επισημάνω και κάτι ακόμα. Η Ελλάδα είναι μία πραγματικά ευνοημένη γεωγραφικά χώρα, γιατί διαθέτει ένα πρωτογενές τουριστικό προϊόν ασύγκριτης ομορφιάς. Για να ικανοποιηθούν, όμως, οι επισκέπτες, οι οποίοι έρχονται στην Ελλάδα, θα πρέπει οι παρεχόμενες υπηρεσίες να είναι και υψηλής ποιότητας, αλλά να συνδυάζονται και με ανταγωνιστικές τιμές.

Δυστυχώς, όμως, κύριε Υπουργέ, μέχρι σήμερα δεν έχουν γίνει και οι αναγκαίες υποστηρικτικές δημόσιες επενδύσεις για την κρουαζιέρα θα πρέπει, δηλαδή, να υπάρχει αυτό που λέμε οριζόντια συνεργασία στα Υπουργεία –δηλαδή, σε συνεργασία με το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών να κατασκευαστούν σύγχρονα λιμάνια, χώροι υποδοχής και μεταφορές. Θεωρώ ότι είναι στους στόχους αυτής της Κυβέρνησης.

Εάν, λοιπόν, θέλουμε να αξιοποιήσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο αυτό το πλεονέκτημα που μας δίνει το παρόν νομοσχέδιο, θα πρέπει άμεσα να ενταχθούν τα απαραίτητα έργα και στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα Κυβέρνηση δείχνει με τον πιο ξεκάθαρο τρόπο ότι όταν υπάρχει πολιτική βούληση, δεν υπάρχουν αδιέξοδα. Κάνει ό,τι είναι δυνατόν για να επαναφέρει την ελληνική οικονομία σε ρυθμούς ανάπτυξης. Και θα το πετύχει.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε την κ. Μίχου.

Το λόγο έχει ο τελευταίος ομιλητής για σήμερα, ο Βουλευτής Καβάλας του ΠΑΣΟΚ, κ. Σάββας Εμινίδης.

Ορίστε, κύριε Εμινίδη, έχετε το λόγο.

ΣΑΒΒΑΣ ΕΜΙΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι νομοθετικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά τις μεταρρυθμίσεις για το νοικοκύρεμα της χώρας, τις τομές στη λειτουργία του κράτους και τις θεσμικές αλλαγές που έπρεπε να

έχουν γίνει εδώ και πολλά χρόνια. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι αλλαγές που θεσμοθετούν το αυτονόητο.

Εδώ μιλάμε για την κατάργηση των στρεβλώσεων της ελληνικής νομοθεσίας που προτάσσουν το ατομικό έναντι του συλλογικού συμφέροντος και την κατάργηση των προνομίων που απολαμβάνουν κάποιες κοινωνικές ομάδες εις βάρος του κοινωνικού συνόλου. Λογικά θα περίμενε κανείς, όταν θεσμοθετείται κάτι που είναι αυτονόητο και το αποδέχεται η συντριπτική πλειοψηφία της ελληνικής κοινωνίας, να υπάρχουν οι λιγότερες και μικρότερες σε ένταση αντιδράσεις. Σε μία χώρα, όμως, όπου κυριαρχεί το παράλογο, βλέπουμε το φαινόμενο να ψηφίζονται πιο εύκολα νόμοι που πλήττουν ευρύτερα λαϊκά στρώματα και να δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα στα νομοσχέδια που πλήττουν τους λίγους και όχι τους πολλούς και ιδιαίτερα, όμως, τους ισχυρούς.

Η ισχύς που έχουν αυτές οι συντεχνίες είναι και ένας από τους λόγους που οι προηγούμενες κυβερνήσεις δεν προχώρησαν στην κατάργηση αυτών των προνομίων και μάλιστα, έρχονται εδώ σήμερα να πουν ότι «εμείς θέλαμε, αλλά θέλουμε και κάτι άλλο και γι' αυτό δεν το ψηφίζουμε». Γιατί πενήντα χρόνια δεν έκαναν απολύτως τίποτα.

Η ατομία, λοιπόν, η αναποφασιστικότητα και η εξυπηρέτηση των συμφερόντων των λίγων είναι χαρακτηριστικά που δεν αντιπροσωπεύουν την παρούσα Κυβέρνηση που δεσμεύτηκε να καταργήσει προνόμια και να διασφαλίσει δικαιώματα σε όλους τους Έλληνες πολίτες.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η άρση του καμποτάζ είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα θεσμοθέτησης του αυτονόητου, όπως η απαγόρευση να προσεγγίζει ελληνικά λιμάνια το 80% των κρουαζιερόπλοιων, επειδή έχει σημαία τρίτων πλην κοινοτικών χωρών και στερεί από την εθνική μας οικονομία τα αντίστοιχα έσοδα που θα μπορούσε να έχει.

Λόγω του καμποτάζ, το 2008 αποβιβάστηκε στην Ιταλία το 40% των επιβατών της κρουαζιέρας των μεσογειακών χωρών, ενώ στην Ελλάδα, κύριε Υπουργέ, μόλις το 6,5%. Αυτό σημαίνει ότι η Ιταλία σ' εκείνη τη χρονιά, εισέπραξε το 30,4 % των άμεσων δαπανών κρουαζιέρας, ενώ η Ελλάδα μόνο το 3,3%.

Η κατάργηση, λοιπόν, αυτού του περιορισμού θα μας αποφέρει, μεταξύ άλλων, πολλά έσοδα εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ και νέες θέσεις εργασίας από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και τα οφέλη των συνδεόμενων, με αυτόν, ελληνικών επιχειρήσεων.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αναπτύσσεται σήμερα γοργά και με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Έχει ως επίκεντρο τη Μεσόγειο, μετά τον κορεσμό της Καραϊβικής. Ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης αυτού του ταχύτερα αναπτυσσόμενου κλάδου στον τουριστικό τομέα φθάνει στην Ευρώπη το 12%.

Είναι ενδεικτικό ότι σε συνέδριο που έγινε το 2008 στην Αθήνα, οι εκπρόσωποι των τριών μεγαλύτερων εταιρειών του κόσμου, που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα, εξέφρασαν την επιθυμία να καταστήσουν την Ελλάδα κόμβο για τα προγράμματά τους, γιατί είναι πραγματικά ένας κόμβος κρουαζιέρας για την Ανατολική Μεσόγειο και να προσλάβουν, επίσης, στα πλοία τους ένα μεγάλο αριθμό Ελλήνων ναυτικών. Μία από αυτές τις εταιρείες είχε προσπαθήσει να έρθει στην Ελλάδα και το 1995, αλλά ύστερα από απεργίες και διαδηλώσεις πήγε στην Ιταλία, όπου σήμερα απασχολεί πάνω από τέσσερις χιλιάδες ναυτικούς.

Οι μεσογειακές χώρες, στις οποίες δεν ισχύει το καμποτάζ, μετέφεραν τα λιμάνια τους σε home ports κρουαζιερόπλοιων, απολαμβάνοντας πολλαπλασιαστικά οφέλη από την τροφοδοσία, τις τουριστικές υπηρεσίες, τα ναυπηγεία, τα αεροδρόμια, τα ξενοδοχεία και δεκάδες άλλους τομείς που ωφελούνται άμεσα ή έμμεσα. Η Ελλάδα, η οποία είναι η μοναδική ευρωπαϊκή χώρα, που μέχρι σήμερα, δυστυχώς, ίσχυε η πλήρης απαγόρευση του καμποτάζ, αν και είναι η χώρα που γεννήθηκε η κρουαζιέρα στη δε-

κατία του 1960, έχει ουσιαστικά απεμπολήσει το στρατηγικό της πλεονέκτημα που της δίνει η κομβική γεωγραφική θέση, τα εκατοντάδες νησιά και οι ομορφιές που έχουμε σε όλη τη χώρα.

Με το σχέδιο νόμου που συζητάμε, εξομοιώνονται τα ισχύοντα για τα πλοία με σημαία χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα πλοία που φέρουν σημαία τρίτων χωρών. Τα πλοία αυτά θα πρέπει να μεταφέρουν περισσότερους από σαράντα εννέα επιβάτες στο ταξίδι, να διαρκεί τουλάχιστον σαράντα οκτώ ώρες και η παραμονή στο πρώτο ελληνικό λιμάνι να είναι τουλάχιστον οκτώ ώρες, όπως είπατε, κύριε Υπουργέ, προηγουμένως.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υπογράφουν με το ελληνικό δημόσιο σύμβαση, με την οποία ρυθμίζονται θέματα απασχόλησης και ασφάλισης των Ελλήνων ναυτικών που προσλαμβάνονται, καθώς και η παροχή οικονομικών κινήτρων για την πρόσληψη αυτών. Στο λιμένα αφετηρίας του ταξιδιού θα εισπράττεται από κάθε επιβάτη ειδική εισφορά υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθένειας των Ναυτικών, η οποία θα μειώνεται για κάθε επιπλέον ελληνικό λιμάνι που θα περιλαμβάνεται στο ταξίδι κατά 7%.

Αγαπητοί συνάδελφοι, οι σκηνές ντροπής που είδαμε φέτος, εν μέσω τουριστικής περιόδου, από λίγους ναυτικούς και συνδικαλιστές του χώρου του ΚΚΕ, κράτησαν σε ομηρία εκατοντάδες ανυποψίαστους ξένους και Έλληνες τουρίστες στα λιμάνια, δυσφήμισαν τη χώρα διεθνώς και απέτρεψαν πολλές χιλιάδες τουρίστες να έρθουν στην πατρίδα μας την πιο κρίσιμη χρονιά της ελληνικής οικονομίας και του τουρισμού.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ο τουρισμός φέτος στη χώρα μας δέχθηκε απαντωτά χτυπήματα, τα οποία, δυστυχώς, δεν προέρχονταν από ανταγωνίστριες χώρες, αλλά εκ των έσω. Και πιστεύω, όμως, να έχει γίνει πλέον σαφές σε όλους ανεξαιρέτως και σε όσους επιλέγουν το δρόμο του εκβιασμού αυτής της Κυβέρνησης και της κοινωνίας ότι αυτές οι πρακτικές δεν περνούν σ' αυτήν την Κυβέρνηση.

Κλείνοντας, λοιπόν, υπερψηφίζω φυσικά το νομοσχέδιο γιατί πραγματικά θεσμοθετεί το αυτονόητο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Εμινίδη.

Είμαστε και εντός του χρόνου που έχουμε συμφωνήσει.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας: «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα».

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας: «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 23.30' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 25 Αυγούστου 2010 και ώρα 10.00' με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος, νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας: «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα».

