

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ**  
**ΘΕΡΟΣ 2014**  
**ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΑ΄**  
**Παρασκευή 4 Ιουλίου 2014**

<b>ΘΕΜΑΤΑ</b>	<b>ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ</b>
<b>A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ</b>	
1. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Μ. Σαλμά, σελ. 784	ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι. , σελ. 773-786
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 770, 771, 774, 775, 779, 780, 783, 785	ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 763-773
3. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 778	
<b>B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ</b>	<b>ΟΜΙΛΗΤΕΣ</b>
Συζήτηση επερώτησης δώδεκα Βουλευτών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, σχετικά με την ανεργία των ναυτικών, σελ. 763-786	<b>A. Επί διαδικαστικού θέματος:</b>
	ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ Μ. , σελ. 770, 771, 779, 783
	ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι. , σελ. 774, 775, 779, 780, 783, 785
	ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 770, 771
	ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 783
	ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. , σελ. 779, 780, 783
	ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ Α. , σελ. 775
	ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 780
	ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. , σελ. 779, 780
	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Κ. , σελ. 774
	ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ Δ. , σελ. 771
	<b>B. Επί προσωπικού θέματος:</b>
	ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ Μ. , σελ. 778
	ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 778
	ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. , σελ. 778
	<b>Γ. Επί τη επίκαιρης επερώτησης:</b>
	ΒΑΜΒΑΚΑ Ε. , σελ. 768, 782
	ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ Μ. , σελ. 769, 770, 771, 772, 778, 781, 782, 783, 784, 785
	ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ Μ. , σελ. 777
	ΓΡΕΓΟΣ Α. , σελ. 775
	ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 771, 772, 784, 785
	ΚΑΛΟΓΕΡΗ Α. , σελ. 767, 781, 782
	ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 777, 778, 784
	ΚΟΥΡΑΚΟΣ Ι. , σελ. 778
	ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. , σελ. 766, 770, 773, 781, 783, 784
	ΜΠΟΛΑΡΗ Μ. , σελ. 768, 782
	ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ Α. , σελ. 775
	ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 765, 780
	ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. , σελ. 763, 765, 770, 780, 782, 785
	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Κ. , σελ. 770, 773, 774
	ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ Δ. , σελ. 767, 781

# Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2014

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΑ'

Παρασκευή 4 Ιουλίου 2014

Αθήνα, σήμερα στις 4 Ιουλίου 2014, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.20' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Α' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΛΑΝΤΖΗ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

## ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 1/1/12-6-2014 επίκαιρη επερώτηση των Βουλευτών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ κυρίων Θεόδωρου Δρίτσα, Ευγενίας Βαμβακά, Δημητρίου Γάκη, Αγνής Καλογερή, Χρήστου Καραγιαννίδη, Παναγιώτη Λαφαζάνη, Κωνσταντίνου Μπάρκα, Μαρίας Μπόλαρη, Ιωάννη Σταθά, Δημητρίου Στρατούλη, Νικόλαου Συρμαλένιου και Δέσποινας Χαραλαμπίδου προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, σχετικά με την ανεργία των ναυτικών.

Τον λόγο έχει ο πρώτος επερωτών Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Νικόλαος Συρμαλένιος.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για δέκα λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Κατ' αρχάς, καλημέρα σας.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, μετά από πολλούς μήνες και ενώ η ανεργία των Ελλήνων ναυτικών παίρνει ολοένα και πιο εκρηκτικές διαστάσεις, η Βουλή αποδέχθηκε επιτέλους τη σημερινή συζήτηση. Ζητούμενο από το ΣΥΡΙΖΑ, αλλά κυρίως από τους χιλιάδες ναυτεργάτες που μας παρακολουθούν είναι η σημερινή συζήτηση να μη μείνει σε απλές διαπιστώσεις και απλές διεκπεραιωτικές απαντήσεις του Υπουργού, αλλά να υπάρξει δέσμευση της Κυβέρνησης για συγκεκριμένα μέτρα που θα ανοίγουν προοπτικές και θα δίνουν λύσεις αντιστροφής της σημερινής πραγματικότητας.

Φυσικά δεν έχουμε αυταπάτες για τις κυβερνητικές απαντήσεις και «λύσεις», αφού η πορεία όλων των τελευταίων δεκαετιών με αποκορύφωμα τα τελευταία μνημονιακά χρόνια έχει αποδείξει ότι οι κυβερνήσεις μας υπηρέτησαν με συνέπεια όλα τα βασικά συμφέροντα και τους τόκους των εφοπλιστών.

Τα στοιχεία της ανεργίας για τα οποία μιλάμε σήμερα είναι συντριπτικά. Τα τελευταία τριάντα χρόνια έχουμε δραματική μείωση των θέσεων εργασίας από ογδόντα χιλιάδες περίπου τη δεκαετία του 1980 σε δεκατέσσερις χιλιάδες σήμερα, ενώ με βάση τα επίσημα στοιχεία μιλάμε για έναν αριθμό πέντε χιλιάδων ανέργων, ποσοστό πάνω από 30%, που στην πραγματικότητα είναι πολύ μεγαλύτερος.

Και για να μην αμφισβητούνται τα στοιχεία, σας παραθέτουμε

τα στοιχεία της επίσημης καταγραφής στο ΓΕΝΕ του τέλους του 2012, όπου οι καταγεγραμμένοι άνεργοι ήταν τότε τέσσερις χιλιάδες τριακόσιοι πενήντα πέντε σε σύνολο εν ενεργεία ναυτικών δεκαέξι χιλιάδων, ποσοστό 27%. Σήμερα, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΠΝΟ και των ναυτεργατικών σωματείων η πραγματική ανεργία είναι πολύ μεγαλύτερη και ανέρχεται τουλάχιστον σε δέκα χιλιάδες άτομα. Η εκτίμηση είναι ότι στο ΓΕΝΕ εγγράφεται μόνο ένας στους τέσσερις ανέργους.

Η διαφορά μεταξύ της εμφανιζόμενης και της πραγματικής ανεργίας οφείλεται σε δύο λόγους. Πρώτον, στο γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός ανέργων δεν καταγράφεται στους καταλόγους του πρώην ΓΕΝΕ, γιατί ποτέ αυτό δεν του εξασφάλισε εργασία και δεύτερον, τι η συντριπτική πλειοψηφία δεν συμπληρώνει τις προϋποθέσεις για τη λήψη της επιδότησης.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να πούμε ότι μόνο τετρακόσιοι σαράντα ναυτικοί από το σύνολο των επίσημα εγγεγραμμένων είχαν το δικαίωμα επιδότησης, ενώ το επίδομα ανεργίας των ναυτικών υπολείπεται κατά πολύ ακόμα και από το μειωμένο επίδομα που τα τελευταία μνημονιακά χρόνια παίρνουν οι άνεργοι των άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας. Μιλάμε για ένα επίδομα που ανέρχεται στο φοβερό ποσό των 293 ευρώ για τους έγγαμους και 235 ευρώ για τους άγαμους.

Επίσης, επανερχόμενοι στην ανάλυση των στοιχείων, πάντα με στοιχεία του τέλους του 2012 που ήτανε καλύτερα από την τωρινή κατάσταση, τονίζουμε ότι η ανεργία δεν αφορά μόνο τα κατώτερα πληρώματα, αλλά το σύνολο των ναυτικών και βέβαια, με ραγδαία τάση χειροτέρευσης ακόμα και από μήνα σε μήνα.

Πιο συγκεκριμένα στο δείγμα των τεσσάρων χιλιάδων τριακόσιων πενήντα πέντε ανέργων έχουμε κατά ειδικότητα οκτακόσιους ογδόντα πλοιάρχους, με πιο αυξημένη την ανεργία στους πλοιάρχους τρίτου βαθμού. Τον Μάρτιο του 2013 έφθασαν τους εννιακόσιους εβδομήντα. Επίσης, άνεργοι είναι τριακόσιοι εξήντα πέντε μηχανικοί, τετρακόσιοι δέκα ναύτες, τριακόσιοι σαράντα ένας ναύκληροι, οκτακόσιοι ενενήντα δύο θαλαμηπόλοι, κάτι που επιβεβαιώνει και την προηγούμενη διαπίστωσή μας.

Συνεχίζοντας τα στοιχεία μας, σας παραθέτουμε, επίσης, την εξέλιξη των θέσεων εργασίας ή καλύτερα της ανεργίας, με βάση τον αριθμό των πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ή και ελληνόκτητης ναυτιλίας σε σχέση με τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και συγκρίνοντας τη δεκαετία 2004-2014, για τα εμπορικά πλοία άνω των εκατό κόρων με ελληνική σημαία και για τα ελληνόκτητα με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, το 2004 έχουμε δύο χιλιάδες εκατόν τέσσερα πλοία και μείωση των θέσεων εργασίας. Από τριάντα χιλιάδες εννιακόσιους είκοσι ναυτεργάτες, εκ των οποίων δεκαεπτά χιλιάδες οκτακόσιοι ενενήντα επτά Έλληνες και δεκατρείς

χιλιάδες είκοσι τρεις αλλοδαποί, το 2004 ο αριθμός αυτός μειώνεται σε είκοσι δύο χιλιάδες διακοσίου ογδόντα, εκ των οποίων δεκατρείς χιλιάδες περίπου οι Έλληνες και εννέα χιλιάδες οκτακόσιοι οι αλλοδαποί. Τον Απρίλιο του 2014 η δύναμη του ελληνικού στόλου ήταν χίλια οκτακόσια ενενήντα τέσσερα πλοία και οι καταγεγραμμένοι άνεργοι είναι τέσσερις χιλιάδες τετρακόσιοι ενενήντα τέσσερις, ενώ το πενιχρό επίδομα ανεργίας λάμβαναν μόνο χίλιοι τριάντα ένας, δηλαδή ποσοστό 22,92%.

Σε ό,τι δε αφορά τα ποντοπόρα πλοία, σύμφωνα με τα στοιχεία του Greek Shipping Control Committee, έχουμε μία συνολική αύξηση του ελληνόκτητου στόλου, διαφόρων κατηγοριών και χωρητικότητας, από τρεις χιλιάδες τριακόσια εβδομήντα το 2004 σε δύο χιλιάδες εννιακόσια ένα τον Μάρτιο του 2014, ενώ τα πλοία με ελληνική σημαία μειώθηκαν μόνο τον τελευταίο χρόνο από οκτακόσια είκοσι εννέα το 2013 σε οκτακόσια δεκαεννιά το 2014.

Την ίδια στιγμή τα πλοία με ελληνική σημαία απασχολούν κατά μέσο όρο τρεις έως τέσσερις Έλληνες ναυτικούς, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός των χαμηλόμισθων αλλοδαπών είναι δεκαοκτώ άτομα. Αυτό σημαίνει ότι και μόνο τα πλοία με ελληνική σημαία να χρησιμοποιούσαν ελληνικά πληρώματα, τότε θα είχαν δημιουργηθεί περίπου μόνο δεκατέσσερις χιλιάδες επτακόσιες πενήντα θέσεις ακόμη για Έλληνες ναυτικούς.

Η κατάσταση αυτή και η προδιαγεγραμμένη διόγκωση της ανεργίας ξεκινάει από πολύ παλιά, από το νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 και τις εγκριτικές πράξεις που επιτρέπουν τη μείωση των οργανικών συνθέσεων από Έλληνες ναυτικούς, ενώ ταυτόχρονα το συνολικό θεσμικό πλαίσιο, στο οποίο βασίστηκε η ναυτιλία και θεσπίστηκε με στόχο τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας είναι ένα πλαίσιο παροχών και προνομίων του κράτους προς τον εφοπλιστικό κόσμο.

Σε αυτό το πλαίσιο σημειώνουμε τις δεκάδες φοροαπαλλαγές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μερικές από τις οποίες ερευνά και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και γι' αυτό ζητήσαμε επανειλημμένα με ερωτήσεις Βουλευτών μας να κατατεθούν τα έγγραφα και η σχετική αλληλογραφία μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κάτι που και η Κυβέρνηση, κατά παράβαση της κοινοβουλευτικής διαδικασίας, αρνείται να παραδώσει και το κρατά ως επτασφράγιστο μυστικό.

Επίσης, ζητήσαμε τη θέσπιση διμερών ατομικών συμβάσεων για την πρόσληψη και απασχόληση αλλοδαπών πληρωμάτων - αυτά όλα είναι μέσα στο θεσμικό πλαίσιο που έχει οικοδομηθεί όλες αυτές τις δεκαετίες - τις μειώσεις των οργανικών συνθέσεων, οι οποίες έγιναν στο όνομα της ανταγωνιστικότητας, τις μειωμένες ασφαλιστικές εισφορές προς το NAT, σε σύγκριση με τις εργοδοτικές εισφορές στον χερσαίο χώρο και μηδενικές, όταν προσλαμβάνουν κατώτερα πληρώματα, τη στήριξη του ελληνικού κράτους στις θέσεις των Ελλήνων εφοπλιστών στα διεθνή φόρα, όπως ο IMO, η Ευρωπαϊκή Ένωση, το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, τον πολυδάπανο μηχανισμό σε διεθνές επίπεδο μέσω δεκάδων προξενικών λιμεναρχείων.

Το παραπάνω θεσμικό πλαίσιο εξελίχθηκε δυσμενέστερα με τους δύο τελευταίους μνημονιακούς νόμους 4150/2013 και 4652/2014 για τα τουριστικά πλοία.

Ο ν. 4150 προσπάθησε ανεπιτυχώς να θεσμοθετήσει τις ατομικές συμβάσεις εργασίας στα κατώτερα πληρώματα άνω των τριών χιλιάδων κόρων και στα σκάφη αναψυχής, αλλά δεν τα κατάφερε διότι η διάταξη με πρωτοβουλία του ΣΥΡΙΖΑ πήγε σε ονομαστική ψηφοφορία και καταψηφίστηκε. Το αποτέλεσμα αυτό ήταν μία νίκη της δημοκρατίας, των εργατικών δικαιωμάτων του ναυτεργατικού κινήματος. Επίσης, αποτέλεσε μία δεινή ήττα της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και της Κυβέρνησης και βεβαίως και των εφοπλιστών που πρωτοστάτησαν για την υπερψήφισή της.

Παρ' όλα αυτά, η σημερινή πολιτική ηγεσία του Υπουργείου επαναφέρει σε κάθε περίπτωση, υπακούοντας πιστά στα κελεύσματα του κ. Βενιάνη και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, οι οποίοι ερμηνεύουν σκόπιμα τις ατομικές συμβάσεις ως κίνητρο καταπολέμησης της ανεργίας διότι με το κόστος της εργασίας των αλλοδαπών θα ανοίξει τάχα ο δρόμος σε χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Η ρύθμιση αυτή, αν τελικά περάσει, θα ανοίξει το

δρόμο για ανάλογες ρυθμίσεις και για τους αξιωματικούς. Άλλωστε, η μείωση του μισθολογικού κόστους των ναυτικών έχει μπει στο στόχαστρο της Κυβέρνησης και των εφοπλιστών που κατάφεραν με το τελευταίο μεσοπρόθεσμο να θεσμοθετήσουν τις επιχειρησιακές συμβάσεις στην ακτοπλοία, ανοίγοντας το δρόμο στην κατάργηση κλαδικής σύμβασης που ισχύει μέχρι τέλος του έτους. Γίνεται κατανοητό ότι εάν τελικά εφαρμοσθεί αυτό, θα εφαρμοσθεί με σωματεία τα οποία θα έχουν την απόλυτη έγκριση των πλοιοκτητών και έτσι θα μειωθεί το μισθολογικό κόστος.

Επίσης, με το ν. 4150 μειώνεται δραστικά η οργανική σύνθεση των πληρωμάτων της ακτοπλοίας από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου έως τις 31 Μαρτίου, αφήνοντας ουσιαστικά για πέντε μήνες τα πλοία με προσωπικό ασφαλείας. Μειώνεται δραστικά και συντελείται μείωση στη δρομολόγηση των ταχύπλων από επτά μήνες σε τέσσερις μήνες το χρόνο, όπως και η δυνατότητα δρομολόγησης δεύτερου πλοίου της ίδιας εταιρείας σε συγκεκριμένες γραμμές για δύο μόνο μήνες τον χρόνο. Καταργεί ουσιαστικά τη δεκάμηνη υποχρεωτική δρομολόγηση στις ακτοπλοϊκές συνθέσεις.

Επίσης, καίριο πλήγμα αποτελεί η διάταξη που θεσμοθετεί το Μητρώο Ενεργών Ναυτικών.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα την ανοχή σας, παρακαλώ.

Στο Μητρώο Ναυτικών ενεργός ναυτικός θεωρείται όποιος έχει τουλάχιστον οκτώ μήνες υπηρεσία επί πλοίου κατά την τελευταία τετραετία, με αποτέλεσμα οι μακροχρόνια άνεργοι και οι χιλιάδες ναυτικοί που τα τελευταία χρόνια πλήττονται από την κρίση να οδηγηθούν εκτός επαγγέλματος.

Τέλος, με το ν. 4256 για τα τουριστικά πλοία, με την κατάργηση του καμποτάζ, που χαρίζει κυριολεκτικά τις ελληνικές θάλασσες σε κράτη τρίτων χωρών, θα οδηγηθούν σε λουκέτο εκατοντάδες επιχειρήσεις και σε ανεργία πολλοί περισσότεροι εργαζόμενοι και το NAT θα στερηθεί σημαντικούς πόρους. Το πρόσφατο παράδειγμα της άρσης του καμποτάζ στο χώρο της κρουαζιέρας όχι μόνο δεν επιβεβαίωσε τις εξαγγελίες των τότε κυβερνητικών στελεχών για τη δήθεν εισροή εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ στην ελληνική οικονομία, αλλά αντιθέτως οδήγησε μεγάλο αριθμό Ελλήνων ναυτικών στην ανεργία. Θεσμοθετήθηκε, επίσης, τα σκάφη μέχρι είκοσι τέσσερα μέτρα να ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα και καπετάνιο.

Σε αυτό το σημείο θέλουμε να πούμε και μία κουβέντα για το πλοίο ασφαλείας, το οποίο θεσμοθετήθηκε προσχηματικά για να λύσει το πρόβλημα της απομόνωσης και των επειγουσών αναγκών των νησιών και των νησιωτών. Ουσιαστικά, όμως, στρέφεται κατά του δικαιώματος της απεργίας, όπου μέσα σε μία λαίλαπα αντεργατικών μέτρων τους αφαιρεί και κάθε δικαίωμα συλλογικής αντίδρασης, αφού παρέχει τη δυνατότητα δρομολόγησης όχι απλώς ενός μόνο πλοίου ασφαλείας, αλλά ολόκληρου προγράμματος εκτάκτων δρομολογίων.

Επαναλαμβάνουμε, λοιπόν, την ερώτησή μας: Πόσα πλοία επίτελους έμειναν ανεκτέλεστα και πόσα νησιά έμειναν ξεκομμένα τα τρία τελευταία χρόνια λόγω απεργιακών κινητοποιήσεων; Και πόσα δρομολόγια δεν πραγματοποιήθηκαν εξαιτίας βλάβης ή άλλων εκούσιων και ακούσιων λόγων, που χρησιμοποιήθηκαν προσχηματικά ή κατ' ανάγκη;

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι της Κυβέρνησης, σταματήστε πλέον να μιλάτε για την πρωτιά της ελληνικής ναυτιλίας. Το θαύμα αυτό δεν μπορεί να αφορά αποκλειστικά τους Έλληνες εφοπλιστές, χωρίς Έλληνες εργαζόμενους, χωρίς αυτό το πολύτιμο ανθρωπινό δυναμικό, χάρη στο οποίο καθιερώθηκε η χώρα μας ως η μεγάλη δύναμη της ναυτοσύνης.

Όπως καταλαβαίνετε, δεν μπορούμε να υπερηφανευόμαστε για τις δεκάδες παραγγελίες νέων πλοίων που χτίζονται στην Κίνα ή στα ασιατικά ναυπηγεία, όταν αυτή η τεράστια δύναμη δεν αποφέρει στη χώρα παρά ελάχιστα κέρδη. Πώς αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, την ελληνική ναυτιλία με ελάχιστη προστιθέμενη αξία στα ελληνικά ναυπηγεία που φυτοζωούν, με συνεχή μείωση των πλοίων με ελληνική σημαία, με συνεχώς μειούμενες τις θέσεις

απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών και με ελάχιστα φορολογικά έσοδα στα ταμεία της χώρας;

Επίσης, κύριε Υπουργέ, αν νομίζετε ότι λύνεται το πρόβλημα με το σχέδιο προεδρικού διατάγματος, που μόλις χθες ήλθε στη δημοσιότητα, για τη δυνατότητα εξέλιξης σε πλοιάρχους ή και σε κυβερνήτες θαλαμηγών αποφοίτων των σχολών με χαμηλότερα προσόντα, μάλλον αυταπατάσθε αφού το πρόβλημα δεν είναι με ποια προσόντα γίνονται κυβερνήτες, αλλά αν υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις εργασίας να καλυφθούν από Έλληνες ναυτικούς.

Περαίτερω, δεν αρκεί η αύξηση των εισακτέων στις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού, αλλά απαιτείται η λήψη μέτρων αύξησης της απασχόλησης. Γι' αυτό και η επερώτησή μας ζητά συγκεκριμένες απαντήσεις σε ζητήματα που αποδεδειγμένα μειώνουν και δεν αυξάνουν τις θέσεις εργασίας.

Ρωτάμε, λοιπόν –και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε- αν προτίθεσθε να ανοίξετε έναν διάλογο για την τροποποίηση του όρου 8 του ν.δ. 2687/53 και για τις εγκριτικές πράξεις που δίνουν τη δυνατότητα να μειώνεται η σύνθεση των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά πλοία; Ή εν πάση περιπτώσει –επειδή είναι και συνταγματικό πρόβλημα- θα δεχθείτε να ανοίξει ένας διάλογος γύρω από αυτό το ζήτημα;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Σκοπεύετε να επανεξετάσετε και να καταργήσετε τις ρυθμίσεις που μειώνουν δραστικά θέσεις εργασίας στην ακτοπλοία; Επιμένετε στην αντίληψη θεσμοθέτησης των ατομικών συμβάσεων εργασίας και στην κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων, για να ανοίξει ο δρόμος για αποδοχές, όπως των ναυτεργατών του τρίτου κόσμου; Θα προχωρήσετε στην αναδιοργάνωση του πρώην GENE -σήμερα ΟΝΝΕ- έτσι ώστε να αποκτήσουν ουσιαστικές αρμοδιότητες σε όλο το φάσμα των προσλήψεων και των ναυτολογήσεων; Θα τροποποιήσετε το π.δ. 64/2003, σύμφωνα με το οποίο θα επιδοτούνται όλοι οι άνεργοι μετά το πέρας της άδειας και θα επιμηκύνεται ο χρόνος επιδότησης των ανέργων;

Αυτά είναι τα αμείλικτα ερωτήματα, στα οποία η Κυβέρνηση κι εσείς προσωπικά καλείστε να απαντήσετε. Θα είμαστε εδώ για την συνέχεια της συζήτησης.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος, Βουλευτής Β' Αθήνας, κ. Δημήτριος Στρατούλης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, όπως είπε και ο εισηγητής της επερώτησής μας, η ανεργία στο χώρο της ναυτεργασίας έχει πάρει εκρηκτικές διαστάσεις το τελευταίο διάστημα. Η απασχόληση παρουσιάζει πάρα πολύ μεγάλη συρρίκνωση. Από εκατόν είκοσι χιλιάδες εργαζόμενους ναυτικούς το 1990, έχουμε φθάσει σε δεκαπέντε χιλιάδες, το σύνολο της απασχόλησης, από τους οποίους εργάζονται πολλοί λιγότεροι, γιατί πάρα πολλοί είναι άνεργοι.

Μάλιστα αυτό δεν ήλθε από τον ουρανό. Αυτή η μεγάλη συρρίκνωση της απασχόλησης στη ναυτεργασία και η αύξηση της ανεργίας, είναι αποτέλεσμα συγκεκριμένων κυβερνητικών πολιτικών. Πολιτικών μίας ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία κριτήριο της έχει την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κερδοφορία των εφοπλιστών και των πλοιοκτητών, τη χορήγηση σε αυτούς προνομίων και επίδειξη κοινωνικής αναληψίας και αντεργατικής συμπεριφοράς σε όσους, από όλους αυτούς τους εργαζόμενους στη ναυτιλία, καταφέρνουν τελικά να βρουν δουλειά.

Η Κυβέρνηση τα τελευταία χρόνια χρησιμοποίησε τέσσερα εργαλεία που οδήγησαν στη μείωση της απασχόλησης και στην αύξηση της ανεργίας των ναυτικών. Το πρώτο εργαλείο ήταν οι απανωτές μειώσεις των οργανικών συνθέσεων των πλοίων. Τα τελευταία τριάντα χρόνια έχουν γίνει περίπου δέκα. Το δεύτερο εργαλείο, το οποίο μείωσε την απασχόληση και αύξησε την ανεργία, ήταν ο αφανισμός των κρουαζιερόπλοιων με ελληνική σημαία που απασχολούσαν Έλληνες ναυτικούς με συλλογικές

συμβάσεις εργασίας, με ασφάλιση στο NAT, με συνδικαλιστικά δικαιώματα κ.λπ.. Το τρίτο εργαλείο ήταν το νέο θεσμικό πλαίσιο στην ακτοπλοία, με το οποίο οδηγήθηκαν σε μαζικό διωγμό πάρα πολλοί εργαζόμενοι ναυτικοί.

Βεβαίως, μετά ήλθαν το 2013 και το 2014, τα έτη των μνημονίων, με τον πρόσφατο νόμο για τα τουριστικά πλοία που ανέφερε πριν ο συνάδελφος κ. Συρμαλένιος. Με τις ρυθμίσεις αυτού του νόμου μειώθηκαν κατά χιλιάδες οι θέσεις εργασίας των ναυτικών.

Τα στοιχεία του GENE, του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, δείχνουν πέντε χιλιάδες εκατόν δώδεκα εγγεγραμμένους ανέργους. Η εκτίμηση των συνδικάτων αλλά και η δική μας είναι ότι οι άνεργοι είναι πολύ περισσότεροι απ' αυτούς, διπλάσιοι και τριπλάσιοι. Απ' αυτούς τους εγγεγραμμένους ανέργους, επίδομα ανεργίας παίρνει μόνο το 17% περίπου. Μόνο οκτακόσιοι οδόντα επτά απ' αυτούς τους πέντε χιλιάδες εκατόν δώδεκα εγγεγραμμένους ανέργους παίρνουν επίδομα ανεργίας. Εδώ το εξωφρενικό και το εξευτελιστικό είναι ότι αυτά τα ισχνά επιδόματα ανεργίας, τα μειωμένα κατά εκατό ευρώ, είναι πολύ χαμηλότερα απ' αυτά που δίνει ο ΟΑΕΔ. Ήταν 461 ευρώ, έγιναν 361 στους ανέργους «της στεριάς», όπως λέμε.

Επίσης, η αυξημένη ανεργία των ναυτικών δεν είναι μόνο ότι δημιουργεί δυστυχία και προβλήματα επιβίωσης στους ανέργους, στις οικογένειες και στα σπίτια τους. Δημιουργεί και προβλήματα στην ίδια τη χώρα και στην οικονομία, διότι με αυτόν τον τρόπο μειώθηκε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που έμπαινε στη χώρα κυρίως από ναυτικούς. Οι εφοπλιστές και οι πλοιοκτήτες δεν το εισάγουν. Το βάζουν αλλού, σε ασφάλεια άλλων τραπεζών και άλλων offshore εταιρειών. Υπάρχει επίσης πολύ μεγάλη μείωση των εσόδων του NAT που έχει τρομακτικό πρόβλημα και λόγω του τρομακτικού προβλήματος που το επικαλούνται ως πρόσχημα, έχουν μειώσει τις συντάξεις των συνταξιούχων ναυτικών μέχρι και 58%.

Σαν να μην έφτανε αυτό, ακόμα και αυτό το αδύναμο Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, το μη στελεχωμένο, που δεν είχε ουσιαστικές αρμοδιότητες για τη ναυτολόγηση, για την εύρεση εργασίας των ναυτικών, ακόμα και αυτό το κατάργησαν, το συγχώνευσαν με τον Οίκο Ναύτου και αφαίρεσαν ακόμα και τη συμμετοχή των ναυτεργατικών σωματείων στη διοίκησή του.

Σαν να μην έφτανε αυτό, ο Βενιάμης, ο πρόεδρος των εφοπλιστών, απάντησε στην πίεση που τού ασκούν οι ναυτικοί, η κοινωνία και τα συνδικάτα γιατί οι εφοπλιστές δεν απορροφούν Έλληνες ναυτικούς στα καράβια τους και ιδίως στην ποντοπόρο ναυτιλία. Ήλθε, λοιπόν, να πει πριν από λίγες μέρες στη ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδωνία» ότι «οι εφοπλιστές και οι πλοιοκτήτες μπορούμε να αυξήσουμε την απασχόληση τα επόμενα τρία χρόνια, αλλά με την προϋπόθεση ότι όσοι θα έλθουν να εργαστούν, θα εργαστούν με συνθήκες γαλέρας». Είπε ότι στην ποντοπόρο ναυτιλία δεν ισχύουν συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Δεν θα υπάρχουν, δηλαδή δεν θα υπογράψουν ποτέ για να μην υπάρχουν και είτε να ισχύουν ατομικές συμβάσεις εργασίας με μισθό 435 δολάρια το μήνα, 317,11 ευρώ το μήνα για σαράντα οκτώ ώρες εργασίας την εβδομάδα, δηλαδή συνθήκες γαλέρας, συνθήκες εργασιακής ζούγκλας, συνθήκες τρίτων χωρών και αυτά όταν οι ίδιοι απολαμβάνουν πενήντα έξι φοροαπαλλαγές. Ενώ οι εφοπλιστές απολαμβάνουν αυτές τις φοροαπαλλαγές, από το 2012 μέχρι σήμερα αυξήθηκε η φορολογία των εργαζόμενων ναυτικών κατά 300%, τα όρια ηλικίας συνταξιοδότησής τους ανέβηκαν κατά δύο χρόνια και οι συντάξεις τους μειώθηκαν κατά 58%.

Σαν να μην έφτανε αυτό, κύριε Πρόεδρε, έχουν καταργήσει ουσιαστικά το δικαίωμα συλλογικής διαπραγμάτευσης στην ακτοπλοία διότι λένε ότι οι συλλογικές συμβάσεις στην ακτοπλοία θα δεσμεύουν μόνο τους συμβαλλόμενους, όσους είναι μέλη των συμβαλλόμενων, των συνδικάτων ή των εφοπλιστικών ενώσεων. Αυτό δίνει σήμα στους εφοπλιστές να φύγουν από τις εφοπλιστικές ενώσεις για να μην εφαρμόσουν συλλογικές συμβάσεις εργασίας, αλλά ατομικές.

Το δεύτερο χτύπημα ήλθε πριν από λίγο καιρό και λέει ότι υπάρχει δικαίωμα της Ένωσης Εφοπλιστών να υπογράφει επιχειρησιακές συλλογικές συμβάσεις εργασίας με εργοδοτικά σω-



ματεία που θα συστήνονται στις επιμέρους ναυτιλιακές εταιρείες και όταν θα έχουν να αντιμετωπίσουν μία συρροή συλλογικής σύμβασης, π.χ. αν θα εφαρμοστεί σε ένα ναυτικό ή κλαδική συλλογική σύμβαση με ευνοϊκότερους όρους ή η επιχειρησιακή σύμβαση, τότε πάντα θα ισχύει η επιχειρησιακή σύμβαση. Αυτό λέει η νέα ρύθμιση που πέρασε, άσχετα αν έχει χειρότερους όρους. Μιλάμε για καταστροφή του συνδικαλιστικού δικαιώματος, την ίδια στιγμή που θεσπίστηκε το πλοίο ασφαλείας για να υπονομεύσει το δικαίωμα της απεργίας, την ίδια στιγμή που η Κυβέρνηση και ο Υπουργός Ναυτιλίας δεν κάνουν τίποτα μα τίποτα για να πληρωθούν εκατοντάδες ναυτικοί που είναι απλήρωτοι από πλοιοκτήτες και εφοπλιστές δέκα, έντεκα, δεκαπέντε, δεκαεπτά μήνες και δεν κουνάνε το δαχτυλάκι τους και την ίδια στιγμή που δεν κάνουν τίποτα για να πληρώσουν οι εφοπλιστές και οι πλοιοκτήτες τα 101 εκατομμύρια ευρώ τα οποία χρωστάνε στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Δεν κάνουν τίποτα μα τίποτα για τα λεγόμενα 400 εκατομμύρια ευρώ που θα έδιναν ως εθελοντική προσφορά –δήθεν- στην ελληνική οικονομία.

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

Τέλειωσα, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς λέμε ότι αυτή η Κυβέρνηση, με αυτήν τη ναυτιλιακή πολιτική, θα οδηγήσει σε μεγαλύτερη αύξηση της ανεργίας των ναυτικών και δεύτερον θα οδηγήσει σε δυστυχία και τους ανέργους ναυτικούς αφού αντί να ανασυγκροτεί και να αναβαθμίζει το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, το υποβαθμίζει πλήρως.

Χρειάζεται μία άλλη κυβέρνηση, μία κυβέρνηση της Αριστεράς, μία άλλη ναυτιλιακή πολιτική που δεν θα υπηρετεί αποκλειστικά το κέρδος των εφοπλιστών και των πλοιοκτητών, αλλά το συνολικό όφελος των κοινωνιών, της οικονομίας, της απασχόλησης των ναυτικών, και η οποία θα συνδέεται άρρηκτα με μια πολιτική παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας.

Δεν μπορείτε να εφαρμόσετε τέτοια πολιτική. Εφαρμόζετε πολιτική μόνο για τα κέρδη των εφοπλιστών. Να φύγετε το ταχύτερο δυνατό, γιατί κάνετε ζημιά στους ναυτικούς, αλλά μακροπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα και στην ίδια τη ναυτιλία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Τον λόγο έχει ο συνάδελφος Βουλευτής Β' Πειραιά Παναγιώτης Λαφαζάνης.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Η Ελλάδα της τρούικας και των παραδομένων κυβερνήσεων έχουν διαλύσει τη χώρα μας και έχουν μετατρέψει το κοινωνικό και εργασιακό πεδίο σε εφιάλτη και την οικονομία την έχουν ρίξει στα τάρταρα.

Η παραδομένη Κυβέρνησή σας στο πλαίσιο αυτό των τρούικων και μνημονιακών πολιτικών έχει οδηγήσει σε κατάρρευση τη ναυτική Ελλάδα. Έχει οδηγήσει σε κατάρρευση την ελληνική ναυτοσύνη, μια κατάκτηση αιώνων σε αυτήν την χώρα. Μια μεγάλη παράδοση την καταστρέψατε, την εκμηδενίσατε –θα έλεγα- και την ίδια ώρα έχει καταστρέψει και διαλύσει την ναυπηγική, επισκευαστική βάση της χώρας. Είσαστε μια Κυβέρνηση που την ελληνική ναυτική παράδοση την διαλύετε και με την πολιτική σας δεν έχει πλέον κανένα μέλλον.

Το λέμε αυτό διότι εάν δεν στηριχθούμε στην ναυτική Ελλάδα, εάν δεν στηριχθούμε στην αναβάθμιση της ναυτιλιακής και ναυπηγικής πολιτικής της χώρας, δεν υπάρχει διέξοδος, κύριε Υπουργέ, από την κρίση. Δεν υπάρχει διέξοδος και για την απασχόληση, θα έλεγα. Δεν υπάρχει προοπτική για αυτήν τη χώρα. Δεν μπορούμε να χτίσουμε την Ελλάδα του αύριο, να την ανασυγκροτήσουμε και να της δώσουμε διέξοδο, χωρίς την ελληνική θάλασσα, χωρίς το ελληνικό πλοίο, χωρίς τον Έλληνα ναυτικό, χωρίς επίσης τους Έλληνες με μεγάλες δεξιότητες στον χώρο της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Αυτήν την ώρα εσείς έχετε ως πολιτική μόνο ένα πράγμα, δηλαδή πώς θα εξυπηρετήσετε αποκλειστικά και μόνο τα συμφέροντα των εφοπλιστών, πώς θα διαλύσετε στην ουσία το ναυτικό επάγγελμα, πώς θα καταστρέψετε την παράδοσή του, πώς θα υποβαθμίσετε μέχρι εκμηδενίσετε τις εργασιακές σχέσεις. Και αυτό το λέτε πολιτική. Αυτό το λέτε πολιτική για τη χώρα, πολιτική για τη διέξοδο από την κρίση.

Ταυτίζετε αυτήν τη χώρα με τα συμφέροντα μιας δράκας εφοπλιστών, οι οποίοι ταυτόχρονα κάνουν επιχείρηση άλωσης στην πατρίδα μας –και μιλώ για ευρύτερη επιχειρηματική άλωση- και το ξέρετε πολύ καλά. Όμως, αυτά τα συμφέροντα δυστυχώς εκπροσωπείτε.

Δεν έχετε κανένα σχέδιο, καμμία προοπτική για το πώς μέσα από την ελληνική θάλασσα, μέσα από τον Έλληνα ναυπηγό, μέσα από τα ναυπηγεία μας θα δώσετε διέξοδο. Δεν έχετε κανένα σχέδιο πώς θα στηρίξετε όλους αυτούς τους τομείς.

Έχουμε φτάσει στο κατάντημα να μιλάμε για ελληνική σημαία χωρίς ελληνικό πλήρωμα, γιατί γι' αυτό πρόκειται. ελληνική σημαία χωρίς ελληνικά πληρώματα!

Πού ακούστηκε αυτή η πολιτική; Πείτε μου μια χώρα που εφαρμόζει αυτήν την πολιτική. Πείτε μου μια χώρα που να έχει σημαία και πλοία δικά της, αλλά χωρίς να απασχολεί εργατικό δυναμικό; Γιατί μη μου πείτε ότι αν έχουμε τρεις Έλληνες ναύτες στο πλήρωμα ενός ποντοπόρου πλοίου, το οποίο έχει πλήρωμα είκοσι-είκοσι δύο άτομα, μπορούμε να λέμε ότι έχουμε ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό.

Με τη συνεχή πορεία που ακολουθείτε, εγκριτικές πράξεις έχετε εφαρμόσει και φυσικά τη μείωση των οργανικών συνθέσεων η προοπτική σας είναι αύριο να μιλάμε για ελληνική σημαία στην ποντοπόρο ναυτιλία ιδιαίτερα χωρίς ελληνικό πλήρωμα.

Πάτε να εξαφανίσετε κυριολεκτικά τον Έλληνα ναυτικό, να μην υπάρχουν πλέον Έλληνες ναυτικοί. Θέλετε να υπάρχουν εφοπλιστές που θα κάνουν επιδρομή σε αυτήν τη χώρα. Οι εφοπλιστές δεν πληρώνουν φόρους, δεν συνεισφέρουν τίποτα στην ελληνική οικονομία παρά μόνο τη διαπλοκή με τις κορυφές της πολιτικής ελίτ. Αυτή είναι η κατάσταση σε αυτήν τη χώρα.

Έχουν ειδικές δεκάδες φοροαπαλλαγές οι εφοπλιστές. Δεκάδες. Σας ρωτώ, τι πληρώνει ο Έλληνας ο εφοπλιστής, ο εφοπλιστής του οποίου το πλοίο έχει ελληνική σημαία; Τι πληρώνει σε αυτήν τη χώρα; Τίποτα απολύτως. Οι φόροι που πληρώσαν οι εφοπλιστές για το 2012, που έχω τα στοιχεία, είναι 12 εκατομμύρια ευρώ. Οι Έλληνες ναυτικοί πληρώνουν τέσσερις και πέντε φορές περισσότερα. Πλησιάζουν τα 60 εκατομμύρια ευρώ. Σας ρωτώ δώδεκα εκατομμύρια ευρώ η ποντοπόρος ναυτιλία με τα υπερκέρδη, με αυτό το απεριόριστο τόνάζ;

Επίσης, τι συνεισφέρει η ελληνόκτητη ναυτιλία που δεν έχει σημαία, αλλά εξυπηρετείται από τη χώρα μας με ναυτιλιακά γραφεία; Απολύτως τίποτα. Μιλάτε για το εφοπλιστικό συνάλλαγμα. Είναι ένα εικονικό συνάλλαγμα. Το μόνο πράγμα που έρχεται στη χώρα είναι ό,τι πληρώνουν για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τις περιορισμένες ασφαλιστικές εισφορές. Τα υπόλοιπα είναι εικονικά και λογιστικά στοιχεία και τα εμφανίζετε εδώ ως μεγάλο επίτευγμα, όταν δεν αποφέρουν τίποτα στην ελληνική οικονομία και κυρίως όταν δεν αντιπροσωπεύουν επενδύσεις στην ελληνική οικονομία. Τι να κάνουμε αυτό το περίφημο συνάλλαγμα; Θα το κουνάτε προκειμένου να προπαγανδίζετε τα συμφέροντα των εφοπλιστών;

Αυτήν την ώρα χρειάζεται μια ριζικά διαφορετική πολιτική στο χώρο της ναυτικής Ελλάδας, μια πολιτική που θα στηρίξει με δημόσια παρέμβαση την ελληνική ακτοπλοία, έτσι ώστε και οικονομική ανάπτυξη να υπάρξει ιδιαίτερα με τη νησιώτικη Ελλάδα αλλά και περισσότερη απασχόληση.

Θέλουμε ενίσχυση των μεταφορών μέσα από το πλοίο, που είναι φτηνότερες και οικολογικότερες. Και αυτό θα μπορούσε να συνεισφέρει θετικά στην απασχόληση. Θέλουμε μια άλλη πολιτική απέναντι στο εφοπλιστικό κεφάλαιο. Μια ριζικά διαφορετική πολιτική.

Θα τελειώσουμε με τις φορολογικές ασυλίες που είναι και συνταγματικά κατοχυρωμένες. Δεν προσφέρουν και δεν μπορούν να δώσουν τίποτα στην οικονομία, στον τόπο, στον ελληνικό λαό και τον Έλληνα ναυτικό.

Χρειάζεται μια πολιτική, η οποία θα έχει γνώμονα πρώτα και κύρια το συμφέρον της ελληνικής οικονομίας, το συμφέρον της απασχόλησης, το συμφέρον τελικά της νησιώτικης Ελλάδας, της ελληνικής ναυτοσύνης. Αυτή η πολιτική είναι ρεαλιστική, μπορεί να εφαρμοστεί και να αναβαθμίσει τη ναυτική Ελλάδα, τη ναυτοσύνη, να αναβαθμίσει τα ναυπηγεία μας να δώσει νέα προοπτική στη χώρα. Και είναι απαραίτητη πολιτική για να μπορέσουμε να

φύγουμε από τη σημερινή κρίση, για να ανοίξουμε δρόμους θετικής διεξόδου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Τον λόγο έχει η συνάδελφος Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης, κ. Δέσποινα Χαραλαμπίδου.

**ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, με τη σημερινή επερώτηση του ΣΥΡΙΖΑ φέρνουμε το ζήτημα της ανεργίας των ναυτικών στην ημερήσια διάταξη, γιατί έχουμε διαπιστώσει, όπως και όλη η Ελλάδα και πρώτα απ' όλα οι ίδιοι οι ναυτικοί της χώρας μας, ότι η κατάσταση στο συγκεκριμένο θέμα έχει φτάσει στο απροχώρητο.

Είμαστε μια χώρα που υπερηφανεύεται για τη ναυτιλία της, που υποτίθεται ότι έχει ψηλά στις προτεραιότητες της οικονομίας τον κλάδο της ναυτιλίας και όμως έχει καταφέρει αυτή η χώρα ή μάλλον καλύτερα έχετε καταφέρει τα κόμματα που κυβερνήσατε τόσες δεκαετίες τον τόπο χέρι, χέρι με τους εφοπλιστές να φτάσετε τους εν ενεργεία ελληνες ναυτικούς από εκατόν είκοσι χιλιάδες, που ήταν τη δεκαετία του 1970, σε μόλις δεκατέσσερις χιλιάδες σήμερα.

Τα νούμερα είναι ξεκάθαρα, κύριε Υπουργέ. Είναι τραγικό, όμως, το γεγονός ότι όχι μόνο δεν έχετε πάρει καμμία πρωτοβουλία για την κατάσταση των ναυτεργατών την τελευταία διετία, αλλά δεν έχει υπάρξει ούτε ένα μέτρο των μνημονιακών κυβερνήσεων που να μην χειροτερεύει αυτήν την κατάσταση.

Οι πολιτικές των κυβερνήσεων μέχρι τώρα περιελάμβαναν μόνο συνεχείς μειώσεις των οργανικών θέσεων στην πρωτοπόρο ναυτιλία, μειώσεις θέσεων εργασίας στα ακτοπλοϊκά, επιχειρησιακές συμβάσεις με κρατοβουλίες των εργοδοτών στην ακτοπλοΐα, την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα, την ουσιαστική έλλειψη πολιτικής για την απασχόληση και για τη στήριξη των ναυτικών και την καταδική σε φτώχεια κι εξαθλίωση των συνταξιούχων ναυτικών. Όλα αυτά συνεχίζοντας μια πολιτική δεκαετιών, μια ταξική πολιτική, την πολιτική της εύνοιας του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Για να έρθω πιο συγκεκριμένα στα θέματα των ανέργων, όπως είπαν και οι άλλοι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, πρέπει να τονίσω ξανά ότι η καταγεγραμμένη ανεργία από το Γραφείο Ερεύσεως Ναυτικής Εργασίας είναι πολύ μικρότερη από την πραγματική ανεργία, όπως επισημαίνουν τα ναυτεργατικά σωματεία. Τα σωματεία υπολογίζουν ότι μόνο ένας στους τέσσερις ανέργους εγγράφεται στο Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας.

Αυτό γίνεται, κατ' αρχάς, γιατί η εγγραφή τους δεν τους δίνει και καμμία εγγύηση εύρεσης εργασίας και ανοίγει ο δρόμος, ανοίγει το πεδίο και δρουν ανεξέλεγκτα τα γνωστά δουλεμπορικά γραφεία, που ζητούν χρήματα για την εξεύρεση εργασίας σε ναυτικούς. Είναι γνωστό ότι στον Πειραιά οργιάζει το σύγχρονο δουλεμπόριο και η παράνομη μεσιτεία στον τομέα της ναυτικής εργασίας.

Ο δεύτερος λόγος που δεν εγγράφονται στα μητρώα του ΓΕΝΕ οι άνεργοι ναυτικοί είναι γιατί η συντριπτική πλειοψηφία δεν συμπληρώνει ποτέ τις προϋποθέσεις για την τακτική επιδότηση ανεργίας. Μόνο τετρακόσιοι σαράντα από τους επίσημα εγγεγραμμένους είχαν, με τα πιο πρόσφατα στοιχεία, δικαίωμα στην επιδότηση.

Το κυριότερο, όμως, είναι ότι βιώνουν ακόμη χειρότερες συνθήκες από τους υπόλοιπους ανέργους τους ιδιωτικού τομέα, γιατί το επίδομα που παίρνουν είναι κατά 67 ευρώ χαμηλότερο και από το πενήνχρο επίδομα τους ΟΑΕΔ που είναι σήμερα 360 ευρώ. Οι ναυτικοί δικαιούνται μόλις 293 ευρώ οι έγγαμοι και 235 ευρώ οι άγαμοι. Είναι απαράδεκτο αυτό το καθεστώς. Είναι απαράδεκτο να υπάρχει και στο θέμα της ανεργίας διαφορετική πολιτική και πρέπει οπωσδήποτε τα επιδόματα ανεργίας να εξισωθούν – εννοείται προς τα πάνω.

Υπενθυμίζω, επίσης, ότι πρόσφατα στον νόμο για τα τουριστικά πλοία που ψηφίστηκε τον Απρίλιο καταργήθηκαν και συγχωνεύθηκαν ο Οίκος Ναύτου και το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας.

Με την κατάργηση και με τη συγχώνευσή τους, όμως, υποβαθμίστηκαν ακόμα περισσότερο οι οργανισμοί και οι υπηρεσίες και

στο καινούργιο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που συστήσατε, το NONE, είναι ανύπαρκτη η συμμετοχή των ναυτεργατικών σωματείων.

Τέλος, νομίζω ότι η κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει το NAT, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, είναι ένα σοβαρό ζήτημα. Η δραματική αύξηση της ανεργίας μαζί με τις μειώσεις μισθών των ναυτεργατών αποτελεί ένα μεγάλο πλήγμα για τα έσοδα του NAT. Το συνταξιοδοτικό των ναυτικών είναι σε άθλια κατάσταση, κύριε Υπουργέ. Το ξέρετε. Οι Έλληνες ναυτεργάτες έχουν υποστεί τις μεγαλύτερες μειώσεις σε όλον τον ιδιωτικό τομέα και μιλάμε για «τσεκούρι» στις συντάξεις που για τους ναυτεργάτες φτάνει μέχρι και το 58%.

Παρ' όλα αυτά η Κυβέρνησή σας τι έχει κάνει απέναντι σε αυτήν την κατάσταση; Πρώτα από όλα κατήγγησε, όπως είχε συμφωνήσει με την τρόικα, τους ελάχιστους κοινοτικούς πόρους που χρηματοδοτούσαν τον προϋπολογισμό του NAT και, δεύτερον –και το πιο σημαντικό– σφυρίζει αδιάφορα μπροστά στην ασυδοσία των εφοπλιστών, που οι οφειλές τους στα ταμεία έχουν ξεπεράσει τα 101 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό και μόνο δικαιώνει και τους ναυτεργάτες αλλά δικαιώνει και τον ΣΥΡΙΖΑ, όταν μιλάει για φιλοεφοπλιστική πολιτική της Κυβέρνησης.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Τον λόγο έχει η συνάδελφος, Βουλευτής Σάμου, η κ. Αγνή Καλογερά.

**ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ.

Μιλάμε όλοι και είμαστε περήφανοι για την παγκόσμια πρωτιά του ελληνικού στόλου και της ελληνικής σημαίας σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, αλλά ξεχνάμε ότι όλο αυτό πριν από όλα είναι καμάρι και οφείλεται στη δουλειά των Ελλήνων ναυτικών και των ελληνικών πληρωμάτων.

Σήμερα, λοιπόν, ζούμε την πλήρη απαξίωση του ναυτικού με την ανεργία που έχει δημιουργήσει η δική σας πολιτική, αλλά και η πολιτική των προηγούμενων κυβερνήσεων, με την άρση του καμποτάζ, με τους νόμους που μέχρι τώρα έχετε ψηφίσει, με τη συνεχόμενη μείωση των οργανικών συνθέσεων των πληρωμάτων όχι μόνο στην ποντοπόρο αλλά τώρα και στην ακτοπλοΐα και στα τουριστικά σκάφη, με την προσπάθειά σας για την κατάργηση του συλλογικών συμβάσεων, με την υποταγή σας στα εφοπλιστικά συμφέροντα.

Αναφέρθηκαν αναλυτικά όλοι οι προηγούμενοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ γι' αυτό το θέμα με πολύ συγκεκριμένα στοιχεία και περιμένουμε πάρα πολύ σαφείς και συγκεκριμένες απαντήσεις από εσάς.

Εγώ θα ήθελα, όμως, να μιλήσω κυρίως για την ακτοπλοΐα, για τις επιπτώσεις, λοιπόν, αυτής της πολιτικής όχι μόνο στην ναυτεργασία αλλά και την υποβάθμιση και την απομόνωση που ζούμε στα νησιά.

Όταν το 2013, πέρσι, ψηφιζόταν ο ν. 4150, ο νόμος Μουσουρούλη, καταλάβαμε ότι νησιώτες και ναυτεργάτες ήμασταν στην ίδια πλευρά και θα είχαμε όλοι τις ίδιες τραγικές συνέπειες.

Αυτές οι συνέπειες είναι η αύξηση της ανεργίας των ναυτικών, λόγω της μείωσης των οργανικών συνθέσεων των πληρωμάτων αλλά και λόγω της κατάργησης της δεκάμηνης δρομολόγησης στα πλοία της ακτοπλοΐας. Είναι η αύξηση του κινδύνου και της ανασφάλειας που βιώνουν όχι μόνο τα πληρώματα αλλά και οι επιβάτες από την απελευθέρωση του ορίου ηλικίας των πλοίων. Είναι, επίσης, η ανασφάλεια και η αύξηση του κινδύνου που βιώνουμε, επειδή βλέπουμε ότι το τελευταίο διάστημα οι έλεγχοι στα πλοία της ακτοπλοΐας γίνονται πολύ πιο αραιά και συνήθως γίνονται μόνο μετά από καταγγελίες των επιβατών. Είναι η κοινή μοίρα της ανεργίας των ναυτεργατών αλλά και της απομόνωσης, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες.

Είναι ακόμη η υποβάθμιση ενός δημόσιου αγαθού, όπως είναι αυτό της συγκοινωνίας. Είναι η υποβάθμιση τελικά κοινή τόσο για τους ναυτικούς όσο και για τους νησιώτες για τη ζωή, για τα όνειρα και για τις ελπίδες μας. Είναι η Ελλάδα των μνημονίων, της νεοφιλελεύθερης προσαρμογής που τρώει τα παιδιά της.

Τότε, λοιπόν, πέρσι, που ψηφίσατε αυτόν τον νόμο και έπρεπε να επιστρατεύσετε με πολιτική επιστράτευση τους ναυ-

τεργάτες, για να σταματήσετε αυτόν τον δίκαιο αγώνα τους, αλλά και αργότερα, όταν με τροπολογία καταργούσατε τις συλλογικές συμβάσεις – μια κατάκτηση εδώ και έναν αιώνα στα εργασιακά δικαιώματα και στον πολιτισμό που φέρνει αυτή η κατάσταση όλο τον προηγούμενο καιρό-, προσπαθήσατε να μας πείσετε, χρησιμοποιώντας τον φόβο και την ανασφάλεια ότι τα συμφέροντά μας, τα συμφέροντα των νησιωτών και των ναυτεργατών, είναι ξεχωριστά, είναι διαφορετικά, είναι αντίθετα, ότι θα δουλέψει πάλι το παλιό σύστημα, σενάριο του κοινωνικού αυτοματισμού.

Νομίζω ότι τότε δεν τα καταφέρατε, όπως και τώρα. Φαίνεται τώρα πια πολύ πιο καθαρά. Τότε και τώρα καταλάβαμε ότι δεν είμασταν σε διαφορετικές πλευρές, ότι ο αγώνας των ναυτεργατών για να πληρώνονται σωστά, να μη μένουν απλήρωτα τα πληρωμάτα για πέντε και δέκα μήνες, όπως συμβαίνει τώρα στην ακτοπλοία, για να πληρώνονται με το κανονικό μεροκάματο και όχι με αυτούς τους μισθούς που σήμερα δίνετε με όλα τα προηγούμενα μέτρα που έχετε πάρει, ο αγώνας για να υπάρχουν σύγχρονα πλοία, ασφαλή πλοία, γρήγορα πλοία στις γραμμές του Αιγαίου είναι ο ίδιος αγώνας που γίνεται από τους ναυτεργάτες και τους νησιώτες από κοινού. Είναι ο ίδιος αγώνας των κατοίκων για την καλή συγκοινωνία. Είναι ο ίδιος αγώνας για την ανάπτυξη και την ευημερία, για το εμπόριο, για τον τουρισμό μας, για όλα τα υπόλοιπα κομμάτια της ζωής μας. Είναι ο ίδιος αγώνας, γιατί είναι ίδιος ο εχθρός.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Κι εμείς ευχαριστούμε, γιατί χρησιμοποιήσατε άσπογα τον χρόνο σας.

Τον λόγο έχει η συνάδελφος Βουλευτής Α' Αθηνών κ. Μαρία Μπόλαρη για τρία λεπτά.

**ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΛΑΡΗ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όταν το 2013 ο προκάτοχός σας κ. Μουσουρούλης ζητούσε να υψωθεί η γαλανόλευκη ελληνική σημαία στα πλοία, ο κ. Βενιάμης τού απάντησε ότι για να γίνει χρειάζεται να προηγηθεί ένας ανοιχτός διάλογος με την ΠΝΟ. Προφανώς, ο κ. Βενιάμης δεν είχε κανέναν πόνο για τη γαλανόλευκη, όπως δεν έχει κανέναν πόνο κανένας από τους πάμπλουτους Έλληνες εφοπλιστές. Ο πόνος του ήταν και παραμένει η κατάρρευση των συλλογικών δικαιωμάτων των ναυτεργατών.

Εσείς ο ίδιος, κύριε Υπουργέ, στον προϋπολογισμό που κατατέθηκε το 2013 για το 2014 μιλήσατε για παλιές προστατευτικές διατάξεις, οι οποίες είναι υπεύθυνες για το γεγονός ότι οι Έλληνες ναυτεργάτες είναι σήμερα περίπου δεκαεπτά χιλιάδες, όπως υπολογίσατε εσείς –εμείς υπολογίζουμε λιγότερους- σε σχέση με τις εκατό σαράντα χιλιάδες της δεκαετίας του 1980.

Κύριε Υπουργέ, κι εσείς θελήσατε να μετακυλίσετε τις δικές σας ευθύνες και τις ευθύνες του εφοπλιστικού κεφαλαίου στους ίδιους τους ναυτεργάτες, στα δικαιώματα και στους αγώνες τους.

Πώς γίνεται, όμως, να είστε τόσο απροκάλυπτα μεροληπτικοί, να έχουν οι εφοπλιστές τις πενήντα οκτώ φοροαπαλλαγές, να δαπανούν 18,1 δισεκατομμύρια δολάρια για την αγορά από δεύτερο χέρι πλοίων είτε για τη ναυτολόγηση καινούργιων και ταυτόχρονα εσείς να προσπαθείτε και να περνάτε νόμους, οι οποίοι στην ουσία διευκολύνουν τη συντριβή αυτού που ονομάζεται «μισθολογικό κόστος»; Αυτό, λοιπόν, κάνετε με το ν. 4150/2013, αυτό κάνετε και με το ν. 4254/2014.

Εδώ θέλω να κάνω μια διευκρίνιση. Επειδή διασύρεται η έννοια της οργανικής σύνθεσης, πρέπει να πούμε ότι η οργανική σύνθεση σημαίνει συγκεκριμένη ειδικότητα και συγκροτημένο δικαίωμα. Η ειδικότητα σημαίνει ασφάλεια για τους επιβάτες και για τους ίδιους τους εργαζόμενους στα πλοία.

Παραμπιπτόντως, παίρνετε πίσω το πιστοποιητικό ελληνομάθειας για τα αλλοδαπά πληρώματα, αλλά όταν πρόκειται να δώσετε στους μετανάστες ιθαγένεια, απαιτείτε την ελληνομάθεια δεν ξέρω και εγώ σαν τι.

Τελειώνοντας, θέλω να πω ότι η πρωτιά των ναυτεργατών είναι και σε κάτι άλλο: τρεις πολιτικές επιστратεύσεις τα τελευταία δέκα χρόνια! Έτσι επιχειρείτε να αντιμετωπίσετε την αντίσταση των σωματείων.

Επειδή πάλι αναφέρατε σε ομιλία σας ότι είναι δύσκολη η οργάνωση σωματείων και η εκπροσώπηση των ναυτεργατών, να σας θυμίσω το εξής:

Ο νόμος που καταργήσατε με τον ν.4254 ήταν νόμος του 1944, που κατακτήθηκε από τα ηρωικά σωματεία των ναυτεργατών με επικεφαλής τότε τον κομμουνιστή Αντώνη Αμπατιέλο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Τον λόγο έχει η Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. Ευγενία Βαμβακά.

**ΕΥΓΕΝΙΑ (ΤΖΕΝΗ) ΒΑΜΒΑΚΑ:** Η σημερινή συζήτηση αναφέρεται στο πλέον βασικό κεφάλαιο της ελληνικής ναυτιλίας, τους Έλληνες ναυτικούς, σε ένα επάγγελμα που τείνει να εξαφανιστεί, ειδικά στην ποντοπόρο ναυτιλία, στερώντας από τη χώρα μας όχι μόνο τις θέσεις εργασίας που αντιστοιχούν σε αυτό αλλά και ένα σημαντικό απόθεμα τεχνολογίας, που δεν αφορά μόνο στη διαχείριση του πλοίου, αλλά μεταφέρεται και στα γραφεία μέσω των αρχικαπετάνιων και αρχιμηχανικών και άλλων στελεχών.

Με το θέμα της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών συνδέεται στενά το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης. Ο ρόλος της ναυτικής εκπαίδευσης είναι σημαντικός και γι' αυτό μας προκαλεί ανησυχία το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια και παρά τις σημαντικές προσπάθειες που καταβάλλει το εκπαιδευτικό και διοικητικό προσωπικό στις ΑΕΝ και στο ΚΕΣΕΝ, η ναυτική εκπαίδευση έχει μπει σε τροχιά συνεχούς υποβάθμισης και απαξίωσης.

Εξαιρετικά σοβαρά είναι τα προβλήματα που αφορούν στη λειτουργία των σχολών. Τα προβλήματα εστιάζονται στις κτηριακές εγκαταστάσεις, στις ελλείψεις στις υλικοτεχνικές υποδομές, στον μηχανολογικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό, στα τεράστια κενά στην κάλυψη στοιχειωδών αναγκών σε εκπαιδευτικό προσωπικό αλλά και σε διοικητικό, ακόμη και στην προσαρμογή της βιβλιογραφίας στις σημερινές τεχνολογικές και επιστημονικές εξελίξεις στον χώρο της ναυτιλίας.

Όλα τα παραπάνω προβλήματα σε συνδυασμό με τις δυσκολίες εξεύρεσης εργασίας, τον μαραθώνιο και τον γολγοθά των σπουδαστών και κυρίως των γυναικών να εξασφαλίσουν έναν χρόνο πρακτικής εκπαίδευσης, ιδιαίτερα το δεύτερο εξάμηνο, που δεν είναι επιδοτούμενο για τις ναυτιλιακές εταιρείες, την αντιμετώπιση και τη μεταχείριση των δοκίμων στα πλοία ως εργαζομένων για κάθε εργασία, είναι παράγοντες που δημιουργούν τη φυγή των νέων από το ναυτικό επάγγελμα.

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

Θα ήθελα την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Είναι πιο απλά τα πράγματα, κύριε Υπουργέ. Ο αριθμός των ελληνικών πλοίων, για να απασχοληθούν οι σπουδαστές, υπάρχει. Και η νομοθεσία υπάρχει. Αυτό που μένει είναι να εφαρμόσετε τον νόμο.

Σε όλους αυτούς τους παράγοντες, βεβαίως, θα πρέπει να συνυπολογίσει κανείς την ανεργία στον χώρο, την κρίση των ασφαλιστικών ταμείων, την υποβάθμιση των συνθηκών ζωής στα πλοία. Για όλους αυτούς τους λόγους σήμερα, από τους εισακτέους της ΑΕΝ μόνο το 50% συνεχίζει τη σταδιοδρομία του στα πλοία.

Χρειάζεται, λοιπόν, ένας αποτελεσματικός σχεδιασμός για τη ναυτική εκπαίδευση, που θα ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες της ναυτιλίας. Ο μόνος σχεδιασμός που γίνεται από πλευράς Υπουργείου αφορά στην αύξηση του αριθμού των εισακτέων στις ακαδημίες. Αυτό ασφαλώς γίνεται για την εξυπηρέτηση των απαιτήσεων των εφοπλιστών, που θέλουν αύξηση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών, ώστε να πέσει το ύψος των αποδοχών στην ποντοπόρο κυρίως ναυτιλία λόγω υψηλής προσφοράς εργατικού δυναμικού. Ο αριθμός των εισακτέων δεν πρέπει να αγνοεί τις ανάγκες της αγοράς εργασίας.

Στη δευτερολογία θα συνεχίσω με τις προτάσεις μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.



**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι συζητάμε ένα από τα θέματα που και κρίσιμα και ουσιαστικά είναι. Και τι συζητάμε; Ουσιαστικά συζητάμε για τον Έλληνα ναυτικό.

Ουσιαστικά συζητάμε για την καρδιά, την κινητήριο δύναμη και, βέβαια, την προοπτική της ελληνικής ναυτιλίας. Γιατί αυτό το οποίο κανένας, ούτε από τους προκατόχους μου ούτε εγώ, βεβαίως, δεν παραγνωρίζουμε και δεν σταματάμε να επισημαίνουμε σε κάθε ευκαιρία είναι ότι αν θέλουμε η ελληνική ναυτιλία να παραμείνει ισχυρή, δυνατή και να ανανεώνεται και να προχωρά, θα πρέπει να συνεχίσει να δίνει ευκαιρίες απασχόλησης σε Έλληνες οι οποίοι, όπως πολύ σωστά αναφέρθηκε, μπορεί να ξεκινήσουν από απλοί ναυτοπαιδες και να καταλήξουν στο τέλος της καριέρας τους μεγαλοπλοιοκτῆτες. Και δεν είναι λίγα τέτοια παραδείγματα, τα οποία δείχνουν ακριβώς αυτόν τον δυναμισμό της ελληνικής ναυτιλίας.

Θέλουμε να συνεχίσουμε να έχει η ελληνική ναυτιλία ανθρώπους οι οποίοι με την επαγγελματική τους κατάρτιση και αριότητα θα δαμάσουν τα κύματα, θα μπορέσουν να φέρουν ασφαλώς τα πλοία τους σε λιμάνια και, βέβαια, θα αδράξουν και επιχειρηματικές ευκαιρίες, ώστε και οι ίδιοι να συνεχίσουν αυτή την πολύ πετυχημένη πορεία της ελληνικής ναυτιλίας.

Τι συμβαίνει, όμως, τα τελευταία χρόνια στη ναυτιλία; Έχουν αλλάξει πάρα πολλά πράγματα. Η ναυτιλία έγινε και μετατράπηκε σε σιγά-σιγά από ένας χώρος στον οποίο η ικανότητα ήταν κυρίαρχη, σε μια αγορά εντάσεως κεφαλαίου. Τα πλοία μεγαλώνουν, είναι πιο ασφαλή, πολύ ακριβότερα, γι' αυτό και βλέπουμε ότι ενώ μειώνεται ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία, διατηρείται σχεδόν ανέπαφο το τονάζ. Αυτό τι μας δείχνει; Μας δείχνει ότι με τα μεγαλύτερα πλοία δημιουργούνται - αναγκαστικά και ουσιαστικά - λιγότερες θέσεις προσφερόμενης απασχόλησης. Και δεν νομίζω ότι κανένας εδώ πέρα θέλει να γυρίσουμε στην προτέρα κατάσταση ή να πούμε ότι η Ελλάδα δεν θα βάζει πλοία τα οποία είναι τεχνολογικά εξελιγμένα, μεγαλύτερα, που χρειάζονται λιγότερο προσωπικό για να κινηθούν ασφαλώς. Δεν το άκουσα και είμαι βέβαιος ότι δεν το εννοείτε.

Εμείς θέλουμε να προχωρήσουν οι Έλληνες ναυτικοί με περισσότερα προσόντα, να κατακτήσουν περισσότερες θέσεις, τις οποίες σήμερα, δυστυχώς, δεν καταλαμβάνουν μέσα στα πληρώματα των πλοίων, ακριβώς λόγω προβλημάτων - και πολύ σωστά επισημάνθηκαν - στη ναυτική εκπαίδευση, στον τρόπο λειτουργίας, στις προσφερόμενες υπηρεσίες, στη δυνατότητα κατάρτισης, αλλά και στο άνοιγμα της ναυτικής εργασίας σε αποφοίτους άλλων σχολών και όχι μόνο ναυτικών σχολών.

Σε καμμία περίπτωση ούτε εγώ ούτε κανένας μέσα στο Υπουργείο δεν αισθάνεται ότι πρέπει να υπάρχει ούτε ταξική ούτε οποιασδήποτε άλλης μορφής πάλη με τους Έλληνες ναυτικούς. Αντιθέτως, αυτό που προσπαθούμε είναι να υπάρχει σύμπλευση, ομόνοια και να υπάρχει και συνεννόηση για τα μέτρα τα οποία λαμβάνονται. Γι' αυτό και προχωρήσαμε, σε συνεργασία με τις ναυτεργατικές ενώσεις, στο άνοιγμα των πηγών μέσα από τις οποίες μπορεί να γίνει κάποιος ναυτικός και σε αποφοίτους του πολυτεχνείου, των ΤΕΙ, για να καταλάβουν θέσεις που σήμερα δεν καταλαμβάνουν, όπως θέσεις ηλεκτρολόγων και ηλεκτρονικών, οι οποίες συνήθως καταλαμβάνονται από αλλοδαπά πληρώματα στα υπό ελληνική σημαία πλοία.

Προχωρήσαμε, επίσης, στην αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας στους Έλληνες ναυτικούς, όχι μόνο στα πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και στα ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία, αναγνωρίζοντας ακριβώς αυτό το μεγάλο πρόβλημα, ότι δηλαδή περίπου το 1/3 του ελληνόκτητου στόλου φέρει την ελληνική σημαία και τα άλλα 2/3 είναι εκτός ελληνικής σημαίας.

Δώσαμε τη δυνατότητα να εξομοιώνονται οι εισφορές των νέων που πρέπει να κάνουν το εκπαιδευτικό τους μπάρο, ανεξαρτήτως του τι σημαία φέρει το πλοίο στο οποίο το κάνουν, δίνοντας δηλαδή τη δυνατότητα ο Έλληνας ναυτικός να μπορεί να εργάζεται με τις ίδιες συνθήκες στο πλοίο υπό ελληνική σημαία ή υπό ξένη σημαία και ελληνική ιδιοκτησία.

Κυρίαρχος στόχος της πολιτικής μας πάντοτε θα είναι να φέρουμε περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία. Και θα πρέπει

να φέρουμε περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία για πολλούς και διαφορετικούς λόγους. Δεν θα αναφερθώ στην προσωπική επίθεση που έγινε από διάφορους ομιλητές προς τον Πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, αλλά θα σας πω την προσωπική μου εμπειρία ως προεδρεύον του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου όπου αισθάνθηκα εξαιρετικά υπερήφανος και εξαιρετικά ισχυρός, σε αντίθεση με πολλούς συναδέλφους μου την ίδια περίοδο, όταν διαπίστωσα ότι ο λόγος της Ελλάδας στα θέματα ναυτιλίας μετρά πολύ περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διότι καταφέραμε να διαμορφώσουμε μια θαλάσσια ευρωπαϊκή πολιτική, για πρώτη φορά, για την Ένωση, μέσα από τη Διακήρυξη των Αθηνών, η οποία βάζει βασικούς στόχους για την ανάπτυξη της ίδιας της πολιτικής της Ένωσης.

Διότι αυτά τα οποία ειπώθηκαν σήμερα εδώ για υπερφορολόγηση και ανάγκη φορολόγησης του εφοπλιστικού κεφαλαίου, για ανάγκη φορολόγησης της ναυτιλίας, για μία επιδρομή, έτσι όπως παρουσιάστηκε αν όχι σαφέστατα σήμερα, πάντως και με άλλες ανακοινώσεις των δυνάμεων της Αντιπολίτευσης για τη φορολόγηση του εφοπλιστικού κεφαλαίου, είναι και απόψεις οι οποίες υπάρχουν και μέσα στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και μέσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Μόνο που απέναντι σε αυτές τις απόψεις υπάρχει ένας μεγάλος αντίλογος. Ο αντίλογος λέει το εξής: Κάθε φορά που θα βάλουμε πρόσκομμα στην ανταγωνιστικότητα της μεγαλύτερης παγκόσμιας ναυτιλιακής δύναμης, που είναι η ευρωπαϊκή, σε αυτήν τη ναυτιλιακή αγορά η οποία φέρνει περίπου μισό τρισεκατομμύριο στην ευρωπαϊκή ήπειρο, άμεσα ή έμμεσα, και δημιουργεί περίπου πεντέμισι εκατομμύρια θέσεις απασχόλησης και εργασίας σε όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο, δεν θα κερδίσει ένα κράτος έναντι κάποιου άλλου. Διότι δεν θα φύγει ο Έλληνας εφοπλιστής από την Ελλάδα να πάει στο Λονδίνο και από το Λονδίνο να πάει στο Αμβούργο, αλλά θα το χάσει συνολικά η ευρωπαϊκή ήπειρος διότι θα πάει στις αγορές όπου υπάρχουν τα φορτία, δηλαδή στη Σιγκαπούρη, στη Σαγκάη.

(Θόρυβος-διαμαρτυρίες από τα θεωρεία)

Για να μην υπάρχει καμμία παρεξήγηση δεν αναγνώρισα κανένα πρόσωπο εκλεγμένου συνδικαλιστή στο συμβούλιο της ΠΝΟ ανάμεσα σε αυτούς που διαμαρτυρήθηκαν από τα θεωρεία, διότι το συμβούλιο της ΠΝΟ βρισκόμαστε και δεν υπάρχουν σε καμμία περίπτωση τέτοιου είδους εντάσεις.

Αυτή είναι η λογική. Και αυτή τη λογική προσπαθήσαμε να φέρουμε και στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής, να κάνουμε δηλαδή την ευρωπαϊκή ναυτιλία πιο ανταγωνιστική και θεωρώ ότι ήταν μεγάλη επιτυχία.

Πάμε στα θέματα ναυτικής εργασίας.

Γίναμε στόχος κριτικής γιατί μειώθηκαν, για την ακρίβεια εξορθολογίστηκαν, βάσει των διεθνών δεσμεύσεων, οι συνθέσεις των πλοίων που κάνουν τις διεθνείς γραμμές, το Ελλάδα-Ιταλία. Σε μία αγορά η οποία είχε περίπου είκοσι πλοία φτάσαμε πέρυσι να είναι πέντε υπό ελληνική σημαία και υπήρχε ο άμεσος κίνδυνος και αυτά τα πέντε να αλλάξουν σημαία. Και αυτό διότι δεν υπάρχει χώρα στον πλανήτη - και μιλώ για όλους τους άλλους Ευρωπαίους αλλά και όλες τις άλλες χώρες - και καμμία άλλη σημαία στον κόσμο - το λέω επειδή με ρώτησε κάποιος από τους συναδέλφους - η οποία να βάζει τους περιορισμούς που βάζουμε εμείς για την επάνδρωση των πλοίων με Έλληνες ναυτικούς. Οι τελευταίες σημαίες που έβαζαν τον περιορισμό για να υπάρχει τουλάχιστον ένας πλοίαρχος της εθνικότητάς τους ήταν η Μεγάλη Βρετανία και η Ολλανδία, παραδοσιακές θαλασσοκράτειρες και θαλασσοπόρες δυνάμεις, οι οποίες και αυτές σταμάτησαν να ζητάνε κάτι τέτοιο.

Εσείς ζητάτε να βάλουμε περισσότερους περιορισμούς.

Τι έγινε, λοιπόν, στο Πάτρα-Ιταλία; Τα στοιχεία είναι καταλυτικά. Η παλαιά οργανική σύνθεση προέβλεπε για το «SUPERFAST I» εξήντα δύο μέλη του πληρώματος. Σήμερα υπηρετούν πενήντα εννέα, παρ' ότι η καινούργια οργανική σύνθεση λέει για τριάντα πέντε άτομα. Στο «SUPERFAST II» ακριβώς το ίδιο. Το «SUPERFAST VI» προέβλεπε ογδόντα έξι θέσεις με την παλαιά οργανική σύνθεση, ενώ η καινούργια οργανική σύνθεση προβλέπει σαράντα εννέα και υπηρετούν εβδομήντα εννέα.

**ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ:** Στην Ιεράπετρα;



**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** Στο «SUPERFAST VII» η παλαιά οργανική σύνθεση προέβλεπε ογδόντα πέντε θέσεις, η καινούργια πενήντα και υπηρετούν ογδόντα δύο.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Γιατί αυτό; Γιατί σπεύσατε να κάνατε οργανικές συνθέσεις;

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** Γιατί, λοιπόν, πρέπει σώνει και καλά να υπάρχει η εφαρμογή ενός προεδρικού διατάγματος του Φαίδωνα Γκιζίκη, του 1973, με άλλες καταστάσεις ασφάλειας, με άλλα βαπόρια, με άλλες ανάγκες, που προέβλεπε μέχρι και σφαγεία και εκδορές μέσα στα βαπόρια για τα ζωντανά; Πρόκειται για πράγματα τα οποία έχουν από την τεχνολογία και τη φύση της ζωής εγκαταλειφθεί.

Γιατί να μην εφαρμόζουμε τις συνθήκες, την STCW που εφαρμόζεται παγκοσμίως; Είναι μία συνθήκη με την οποία εκατοντάδες εκατομμύρια επιβάτες διακινούνται με ασφάλεια σε όλον τον πλανήτη, που προβλέπει συγκεκριμένες ώρες εργασίας, συγκεκριμένες καθήκοντα, συγκεκριμένες συνθήκες ασφάλειας κατά την προσέγγιση και τον απόπλοο από κάθε λιμάνι και βέβαια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Δεν καταλαβαίνω, γιατί θα πρέπει να είμαστε η μοναδική χώρα που θα έχουμε μείνει στο χουντικό προεδρικό διάταγμα με τη λογική προσαρτάτων ετών. Το 1973 βγήκε, προσαρτάτων ετών.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Το ίδιο ισχύει και το '53 όμως.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** Δεν έχει αλλάξει, δε, ποτέ.

Άκουσα για μισθούς γαλέρας. Έχω μπροστά μου σύμβαση που υπέγραψε η ΠΝΟ με τον ΙΤΦ και καθορίζει –όχι εμείς, κανένα Υπουργείο, αλλά η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία- τη συλλογική σύμβαση 2012-2014. Ξέρετε ποιες είναι οι διαφορές; Το λέω, γιατί άκουσα νούμερα εξωφρενικά. Άκουσα ότι μπορεί σε ένα καράβι, παραδείγματος χάριν, να απασχολείται ένα σαρανταοκτάωρο και να πληρώνεται 300 ευρώ. Σε καμμία σύμβαση δεν το έχω δει. Θα βοηθήσετε, αν μπορούσατε να την καταθέσετε.

Θα σας πω, λοιπόν, τι προβλέπει. Προβλέπει ότι ο πλοίαρχος παίρνει 6.631 δολάρια, όταν σύμφωνα με τη χρέωση του NAT αυτό υπερβαίνει τις 7.000 ευρώ για τον Έλληνα. Η ίδια σύμβαση που έχει υπογράψει και δέχεται η ΠΝΟ στο εσωτερικό είναι διαφορετική απ' αυτήν που δέχεται στο εξωτερικό. Δέχεται, λοιπόν, τις 4.859 ευρώ –τόσο κάνουν τα 6.631 δολάρια- βάσει της ΙΤΦ, αλλά για τη χρέωση του NAT θέλει να πηγαίνουμε στα 7.000 ευρώ.

Ο ναυτοπάις με προσόντα, ο μισθός του που είναι η βάση υπολογισμού όλου του ναυτικού πληρώματος, στη σύμβαση της ΙΤΦ είναι 1.625 δολάρια, δηλαδή 1.190 ευρώ, ενώ βάσει των χρεώσεων του NAT πάμε στα 2.300. Βέβαια, ο καμαρότος, ο θαλαμηπόλος, από τα 1.293 δολάρια που έχει δεχθεί η ΠΝΟ, δηλαδή 947 ευρώ, στο NAT ξεπερνάει η χρέωσή του τα 3.000 ευρώ.

Αυτός είναι ένας βασικός λόγος που σήμερα δεν υπάρχουν κρουαζιερόπλοια που να έχουν ελληνικά κατώτερα πληρώματα, γιατί υπάρχουν περίπου επτακόσιοι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε κρουαζιερόπλοια τρίτης σημαίας. Μόνο μία συγκεκριμένη εταιρεία έχει πάνω από τριακόσιους πενήντα Έλληνες ναυτικούς και υπάρχει και αδυναμία ασφαλισώς τους στο NAT, ακριβώς γιατί δεν μπορούν να ασφαλιστούν, μιας και θα πρέπει να πάρουν όλοι τη σύνθεση NAT, με αποτέλεσμα βεβαίως να ξεφύγουν τα κόστη. Αυτός είναι ένας τεράστιος λόγος.

Αυτός είναι επίσης ο λόγος για τον οποίο η διαφορά στο κόστος, ιδιαίτερα του χαμηλότερου προσωπικού και όχι τόσο των αξιωματικών, οδήγησε σε κατάρρευση την ελληνική κρουαζιέρα και ακόμα είναι ο λόγος για τον οποίο, όπως αναφέρθηκε πριν, υπάρχουν οφειλές προς το NAT, υπό την κατηγορία «ποντοπόρος ναυτιλία», και αφορούν περίπου 18 εκατομμύρια ευρώ που χρωστούμε συγκεκριμένη εταιρεία κρουαζιέρας προς το NAT, οφειλή η οποία βρίσκεται σε δικαστική διεκδίκηση.

Εγώ το λέω ξεκάθαρα και σε όλους τους τόνους: Αν δεν καθίσουμε, αν οι ίδιοι οι ναυτικοί δεν καθίσουν να δουν θέματα εξορθολογισμού των συλλογικών συμβάσεών τους, νομίζω ότι σε ορισμένες κατηγορίες θα αντιμετωπίσουμε πολύ μεγάλο πρόβλημα ανεργίας.

Λέω «σε ορισμένες όμως κατηγορίες», γιατί θα σας πω ότι σήμερα που «τρέχει» διαγωνισμός για την πρόσληψη υπαξιωματικών στο Λιμενικό Σώμα -και ξέρετε πολύ καλά την αγωνία της κάθε οικογένειας και του κάθε νέου ανθρώπου να μπει σε μία θέση εργασίας στον δημόσιο τομέα- οι προσφερόμενες θέσεις για τους μηχανικούς αποφοίτους των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού δεν έχουν καλυφθεί. Είκοσι δύο ζητάμε, δεκαεπτά έχουν υποβάλει στη λήξη του διαγωνισμού τα χαρτιά τους.

Άρα υπάρχει ανεργία στους μηχανικούς; Κατ' εμέ, δεν υπάρχει, όταν δεν έρχεται κανένας, όταν δεν φτάνουμε να καλύψουμε τις είκοσι δύο θέσεις που προκηρύξαμε, από ενδιαφέρον, χωρίς να κοιτάξουμε μόρια, χωρίς να κοιτάξουμε τα σωματικά, τα υψομετρικά και τα άλλα προσόντα και φθάνουμε στο σημείο πριν φτάσουμε στη διαγωνιστική διαδικασία να ζητάμε για είκοσι δύο θέσεις και μόνο δεκαεπτά να εκδηλώνουν ενδιαφέρον.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Κάτι στραβό έχετε κάνει, ψάξτε το!

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** Δεν έχουμε κάνει τίποτα στραβό και είναι και στον προηγούμενο διαγωνισμό και θα είναι και στον επόμενο διαγωνισμό. Είναι σταθερό αυτό το έλλειμμα.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Κάτι έχουν κάνει, κάποια κομπινα!

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Ο μισθός είναι, 1.000 ευρώ στο καράβι και 800 έξω.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Ναι, αλλά αυτό δεν το λέει!

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** Ναι, ναι, πάντοτε ψάχνετε να βρείτε κάτι φανταστικό! Τα στοιχεία που μόλις σας παρέθεσα νομίζω ότι είναι καταλυτικά.

Έρχομαι σε ορισμένα άλλα θέματα για να κλείνουμε ορισμένα από αυτά που ειπώθηκαν.

Σε ό,τι αφορά τις ατομικές συμβάσεις, αυτές δεν είναι κάτι καινούργιο. Οι ατομικές συμβάσεις υπάρχουν από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, στα άρθρα 54 και 55, από το 1958, θεσμοθετημένες, χωρίς καμμία αλλαγή, ο οποίος μάλιστα ξεκάθαρα λέει ότι μεταξύ του πλοίαρχου και του ναυτικού καταρτίζεται σύμβαση που υποβάλλεται είτε στο αρμόδιο γραφείο του Υπουργείου είτε στον προξενικό λιμενάρχη, αν γίνει στο εξωτερικό. Η σύμβαση αυτή ορίζει τον μισθό.

Τι έχει γίνει δίπλα σε αυτές τις ατομικές συμβάσεις; Σήμερα υπάρχει μία σύγχρονη σύμβαση, η MLC, που αφορά την υγεία, την προστασία και την ασφάλεια του ναυτικού, τους χώρους ενδιαίτησης, τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου, τις ώρες εργασίας, ανάπαυσης, προσφερόμενων υπηρεσιών, ιατρικής φροντίδας κ.λπ..

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

Κύριε Πρόεδρε, με την ανοχή σας...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Ένα λεπτό ακόμη, κύριε Υπουργέ.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** Όχι ένα λεπτό, όλοι οι συνάδελφοι έχουν ξεπεράσει κατά πολύ το χρόνο τους.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Ε, δεν θα κάνουμε πλειοδοσία τώρα, κύριε Υπουργέ!

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** Χρειάζομαι λίγο χρόνο ακόμη.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Θα μιλήσετε βεβαίως, κύριε Υπουργέ, αλλά δεν θα σας δώσουμε χρόνο γιατί μίλησαν κάποιοι παραπάνω.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** Θα δώσω με νηφαλιότητα απαντήσεις σε όλα τα ερωτήματα, γιατί δεν θα γίνει εδώ η Βουλή ρινγκ όπως ήθελαν κάποιοι να παλεύσουμε...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Οι εμπειρότεροι βλέπω ότι κάνουν κατάχρηση.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαιού):** ...ούτε πεδίο αντεγκλήσεων σε ένα τόσο σοβαρό θέμα. Πρέπει να βρούμε κοινές συνισταμένες.

Υπάρχει η STCW που ορίζει τα προσόντα, τη λειτουργία του πλοίου, τα καθήκοντα στην ασφάλεια αλλά και τις άλλες λειτουργ-

γίες του πλοίου. Άρα, αυτές ενσωματώνονται και υπάρχει και το θέμα της αμοιβής, η οποία σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να βρίσκεται κάτω από αυτό το οποίο σήμερα λέει η ΠΝΟ, συνυπογράφοντας την ΙΤΦ, διότι πλέον δεν υπάρχει καμία χώρα και κανένα Port State Control που θα δεχθεί ότι μπορεί να υπάρχουν ναυτικοί σε τέτοια κατάσταση.

Πάμε τώρα στη ναυτική εκπαίδευση. Σας είπα και δέχομαι πραγματικά ότι όντως εκεί η ελληνική πολιτεία έχει καθυστερήσει πάρα πολύ στο να αντιμετωπίσει τα εγγενή προβλήματά της. Θα σας πω ότι θεωρώ ότι ένας μεγάλος λόγος για την καθυστέρηση και την επιδείνωση της καταστάσεως των σχολών των ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού οφείλεται και στη διοικητική διάλυση του Υπουργείου την τετραετία 2009-2013. Και το λέω αυτό, γιατί χάθηκε σημαντικός χρόνος και ευκαιρίες να αξιοποιηθούν κονδύλια από το ΕΣΠΑ. Σήμερα τρέχουμε εναγωνίως. Ακυρώθηκε διαγωνισμός ύψους περίπου 11 εκατομμυρίων ευρώ για την ανανέωση του εξοπλισμού. Έχουμε προχωρήσει ήδη στην κτηριακή αναβάθμιση σχολών με την προσφορά της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και προχθές μόλις ανακοινώθηκε η ανακατασκευή της σχολής της Κεφαλλονιάς από το Ίδρυμα Ευγενίδη, μία προσφορά περίπου μισού εκατομμυρίου ευρώ.

Ο Οίκος Ναύτου, ναυτική εργασία. Η ενσωμάτωσή του σε ένα ήταν αναγκαίο μετά το γεγονός του ότι ο Οίκος του Ναύτου έχασε τα ιατρεία του και μεταφέρθηκαν αυτές οι υπηρεσίες στον ΕΟΠΥΥ.

Σήμερα, λοιπόν, πάμε το GENE -στο οποίο άμα πάτε θα ντραπέιτε- σε ένα πολύ πιο σύγχρονο κτήριο, με ένα σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό, με καινούργιες βάσεις δεδομένων και καινούργιες προσφερόμενες υπηρεσίες. Προσπαθούμε δε ακριβώς από αυτήν την συγχώνευση και ενσωμάτωση των δυνάμεων να κάνουμε δύο πράγματα.

Το πρώτο, είναι να εξασφαλίσουμε τους Έλληνες ναυτικούς, δηλαδή να τους πληρώσουμε. Είναι μία ρύθμιση την οποία περάσαμε στον προηγούμενο νόμο και αυτές τις μέρες θα ολοκληρωθεί και η επεξεργασία της κοινής υπουργικής απόφασης για το πώς θα πληρώνουμε τους ναυτικούς όταν εφοπλιστής συμβεβλημένος με το Υπουργείο αθετεί τις υποχρεώσεις του, ενώ υπάρχει επιδότηση. Όταν του χρωστάνε, αυτή η δίνεται στον Έλληνα ναυτικό.

Το δεύτερο, είναι ότι καταφέραμε μέσα από αυτήν την εξοικονόμηση να μπορέσουμε να δώσουμε στα μικρά -δεν λέω μεγάλα- επιδόματα του Οίκου του Ναύτου αύξηση -γενναία θα έλεγα- πέρσι το Πάσχα, περίπου 30%.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ, αν έχετε την καλοσύνη.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Κύριε Πρόεδρε, δεν είδα την ίδια θέρμη με τα κουδούνια και στους υπόλοιπους συναδέλφους.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Δεν πειράζει, κύριε Πρόεδρε, να συνεχίσει ο κύριος Υπουργός, γιατί είναι ενδιαφέροντα αυτά που λέει.

**ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ:** Ένα τέταρτο μιλάει.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Όχι, δεν μιλάει ένα τέταρτο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Τέσσερα λεπτά και σαράντα δευτερόλεπτα παραπάνω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Δεν είναι λόγος αυτός, κύριε Υπουργέ, για να...

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Μη συζητάμε για το χρόνο, θα ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε προβεί στη στήριξη εγκαταλελειμμένων ναυτικών, ιδιαίτερα πλοίων της ακτοπλοΐας αλλά και δεξαμενόπλοιων που βρίσκονται στη χώρα. Δυστυχώς, αδυνατούμε να κάνουμε το ίδιο με τον τρόπο με τον οποίο ζητούν ναυτεργατικά σωματεία και με πολλή προσοχή έχουμε δει- για εγκαταλελειμμένους ναυτικούς στο εξωτερικό.

Δεν έχουμε τη δυνατότητα να προσφέρουμε τα ίδια που προσφέρουμε στη χώρα. Και έχω, με πολύ σεβασμό, παρακολουθή-

σει τις ανάλογες ανακοινώσεις και εξετάζουμε και θέλουμε να βρούμε έναν τρόπο ακριβώς σε Έλληνες ναυτικούς να δώσουμε την ίδια προστασία.

Περιμένω τις προτάσεις σας, γιατί πάνω στις προτάσεις θα συζητήσουμε ακόμα πιο ουσιαστικά. Δεν βρισκόμαστε σε διαφορετική πλευρά σε αυτήν την υπόθεση. Πρέπει να είμαστε στην ίδια πλευρά του καραβιού -και αυτή είναι η πλώρη- για να πηγαίνει το καράβι μπροστά. Ας μην πάμε ούτε στα δεξιά ούτε στα αριστερά, γιατί όταν μετακινείται το βάρος στα πλάγια σε ένα καράβι αυτό μπατάει. Εμείς πρέπει να ενώσουμε τις δυνάμεις μας και να πάμε και την ελληνική ναυτιλία και τον Έλληνα ναυτικό εκεί που θέλουμε αλλά μέσα σε σύγχρονους όρους, όχι κοιτώντας το χθες. Διότι από το χθες έχουμε πάρα πολλά πράγματα που πρέπει να αφήσουμε πίσω μας, γιατί μας έφεραν ακριβώς εδώ, στη μείωση των Ελλήνων ναυτικών, στη μείωση των θέσεων απασχόλησης -ιδιαίτερα στην επιβατηγό ναυτιλία- και βέβαια στη μείωση του υπό ελληνική σημαία ελληνόκτητου στόλου.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής: «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας -Αττικής, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Επίσης, η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την Έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης: «Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007) - Επιλογή προϊσταμένων οργανικών μονάδων και άλλες διατάξεις».

Επίσης, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Τμήμα τα εξής:

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον συνάδελφο κ. Θεόδωρο Δρίτσα. Ο Πρόεδρος της Δημοκρατικής Αριστερας κ. Φώτης Κουβέλης ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τη Βουλευτή κ. Μαρία Γιαννακάκη.

Επίσης, ο Γραμματέας των Ανεξάρτητων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Ιωάννης Κουράκος ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον Βουλευτή Β' Πειραιά Ιωάννη Κουράκο.

Τέλος, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αθανάσιος Παφίλης ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον Βουλευτή κ. Χρήστο Κατσώτη.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, ο συνάδελφος κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Κύριε Υπουργέ, εμείς θα σας κάνουμε προτάσεις. Τις δικές σας προτάσεις, όμως, δεν ακούσαμε ούτε καν στοιχειωδώς κάποιο σχέδιο για μείωση της ανεργίας των ναυτικών, γιατί αυτό είναι το θέμα για το οποίο προκαλέσαμε αυτήν τη συζήτηση μέσω της επίκαιρης επερώτησης των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ.

Ας μην εκλάβω ως πρόταση το ότι θα γίνουν πλοιοκτήτες οι ναυτικοί, όπως γινόντουσαν παλιά -οι караβοκύρηδες- αφού λέτε και εσείς, μάλιστα, ότι τώρα πια η ναυτιλία είναι χώρος εντάσεως κεφαλαίου. Άραγε, οι άνεργοι ναυτικοί να ψάξουν να βρουν δουλειά και με τους μεγάλους μισθούς -που ήδη αναφέρατε και εκθειάσατε- που παίρνουν, να βάζουν κάτι στην μπάντα σιγά-σιγά, να κάνουν οικονομία να αγοράσουν ένα πλοιαράκι. Αυτό προτείνετε; Δεν θέλω να το πιστέψω. Όμως, νομίζω ότι έχετε μια τέτοια λογική ή, τουλάχιστον, έχετε μια τέτοια ιδεολογία και μια μυθοποίηση του επιχειρείν -υποτίθεται-, γιατί όλη αυτή η διαδρομή ξέρουμε πολύ καλά ότι στηρίχθηκε στην ένταση εργασίας, κύριε Υπουργέ, πέρα από την ένταση κεφαλαίου.

Θα το πάρουμε ένα-ένα.

Το κρίσιμο ζήτημα, για το οποίο δεν μπορεί να υπεκφύγει κανείς, είναι ότι ζούμε στην Ελλάδα του 2014, στην Ελλάδα των μνημονίων, στην Ελλάδα της τεράστιας ανεργίας.

Το βασικό επιχείρημα για την ανεργία και την αντιμετώπισή της είναι το χρέος και η οικονομική κρίση και ότι, εν πάση περιπτώσει, από τη στιγμή που καταστρέφονται βιομηχανίες, βιοτεχνίες, επιχειρήσεις, κλείνουν καταστήματα -διότι το «κακό δημόσιο» είναι

αυτό που καρπούται την επιχειρηματική δραστηριότητα των ιδιωτών, άρα επιβαρύνει τους ιδιώτες και πρέπει να ιδιωτικοποιηθεί πλήρως- και αυξάνεται η ανεργία, εάν τα ιδιωτικοποιήσουμε όλα, εάν ριζώσουμε τους μισθούς, θα δημιουργήσουμε όρους ανταγωνισμού και θα καταφέρουμε να μειώσουμε την ανεργία σταδιακά σε είκοσι χρόνια.

Κι ερχόμαστε εδώ, στον τομέα της ναυτιλίας, όπου δεν ισχύει τίποτα από όλα αυτά. Πραγματικά, η ποντοπόρος ναυτιλία είναι ανθούσα και δυναμικό κεφάλαιο διεθνές, με τεράστια κερδοφορία και τεράστια ανταγωνιστικότητα κι όμως, δεν απασχολεί Έλληνες ναυτικούς. Συντείνει στην αύξηση της ανεργίας. Η κρουαζιέρα είναι δυναμικό κεφάλαιο κι όμως, δεν απασχολεί Έλληνες ναυτικούς. Τα τουριστικά σκάφη είναι διαρκώς αυξανόμενη επιχειρηματική δραστηριότητα και όλα τα μέτρα -και τα κυβερνητικά- συντείνουν στο να μην απασχολούνται Έλληνες ναυτικοί και να αυξάνεται η ανεργία.

Τέλος, είναι η ακτοπλοΐα, όπου εκεί έχουμε όντως στοιχεία κρίσης λόγω της μείωσης των επιβατών και της κίνησης των εμπορευμάτων από την συνολικότερη οικονομική κρίση, όμως με κύρια στοιχεία την τιμή των καυσίμων, τα καρτέλ των εταιριών και το ρόλο των τραπεζών, όπου εκεί δεν θίγουμε τίποτα επίσης. Και μέσα από αυτό πάλι αυξάνεται η ανεργία και πάλι αναζητούμε στους εργαζόμενους στην ακτοπλοΐα, τους ναυτικούς, την αιτία. Να μειωθούν οι οργανικές συνθέσεις, να μειωθούν οι απαιτήσεις των εργασιακών και μισθολογικών διεκδικήσεων, να μειωθούν όλα.

Κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει επιχείρημα και δεν υπάρχει και πολιτική. Η ομιλία σας ήταν από την αρχή μέχρι το τέλος ομιλία απολογητική με την πλευρά των εφοπλιστών. Και δεν πρόκειται για το αν είναι καλοί ή κακοί οι εφοπλιστές ή ο κ. Βενιάμης ή οποιοσδήποτε άλλος εκπρόσωπος του εφοπλιστικού κόσμου. Πρόκειται ακριβώς για το ποια είναι η πολιτική των κυβερνήσεων, του Υπουργείου, σε σχέση με τον κοινωνικό ανταγωνισμό.

Προφανώς και έχουν τα δικά τους συμφέροντα οι εφοπλιστές. Προφανώς και έχουν τους δικούς τους σχεδιασμούς. Προφανώς και μέσα στο διεθνή ανταγωνισμό επιδιώκουν τη μεγαλύτερη δυνατή κερδοφορία. Αυτό τι σχέση έχει, ως επιχείρημα, να το επικαλείται μία Κυβέρνηση και ένα Υπουργείο και να λέει, «Βολευτείτε όπως μπορείτε παιδιά!». Αυτό είναι καθαρή μεροληψία, ταξική και σας ανήκει. Ανήκει σε αυτήν την κατηγορία και προσωπικά. Όμως, δεν είναι προσωπικό το ζήτημα, είναι κυβερνητική η πολιτική. Τι να κάνουμε;

Από αυτήν την άποψη, σήμερα δεν ανταποκρίνεστε σε μία κορυφαία πρωτοβουλία του ΣΥΡΙΖΑ που φέρνει στη Βουλή το επείγον θέμα της ανεργίας των ναυτικών. Το συνολικό θέμα της ανεργίας, βέβαια, βοά αλλά εδώ έχουμε πολλαπλούς λόγους να παρέμβουμε.

Πρώτον, διότι δεν ισχύουν -όπως είπα και περιέγραφα πριν- όλα τα προηγούμενα επιχειρήματα και δεύτερον, διότι πραγματικά συνδέεται η ανεργία, η «εξαφάνιση» των Ελλήνων ναυτικών, με μία συνολική πορεία της σύγχρονης ελληνικής κοινωνίας, του σύγχρονου ελληνικού πολιτισμού. Επομένως, δημιουργούνται πολύ σοβαρά ζητήματα.

Κύριε Υπουργέ, είστε κι εσείς θιασώτης -αν και από το στόμα σας δεν το έχω ακούσει, από άλλους, όμως, συναδέλφους σας, της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και του ΠΑΣΟΚ το έχω ακούσει παλαιότερα- του περιφρονημένου δόγματος «Τα πλοία έχουν προπέλα και φεύγουν», αυτού του κυνικού δόγματος.

Το πιστεύετε αυτό; Νομίζετε, δηλαδή, ότι η ελληνική σημαία είναι μια σημαία ευκαιρίας; Κάθε άλλο. Και αυτό το ξέρετε. Και αφήσατε με την περιγραφή σας πολλά επιχειρήματα, για να δει κανείς αυτό το μοντέλο που ακολουθεί το ελληνικό κράτος.

Και αν θέλετε να καταργήσετε πεπαλαιωμένες γνώμες και απόψεις, σας ενημερώνω -το ξέρετε- ότι οι φορολογικές ρυθμίσεις, οι φοροαπαλλαγές, είναι συνταγματικά κατοχυρωμένες από το 1953, πολύ περισσότερο από τα σαράντα χρόνια που επικαλεστήκατε πεπαλαιωμένους νόμους. Δεν μιλάμε με χρονικούς όρους. Μιλάμε με πραγματικούς όρους. Διότι οι φοροαπαλλαγές υποτίθεται ότι έπρεπε να έχουν ένα κοινωνικό αντιστάθμισμα.

Το ζητούμενο, τουλάχιστον σε μια λογική συζήτηση, είναι το εξής: Ποιο είναι σήμερα το κοινωνικό αντιστάθμισμα αυτών των

φοροαπαλλαγών, όταν η ανεργία αυξάνεται; Αυτό είναι ένα κρίσιμο και τεράστιας σημασίας ερώτημα. Και δεν μπορεί να φύγει κανείς από αυτό.

Λέω, λοιπόν, ότι όλο αυτό το μοντέλο της κυβερνητικής πολιτικής σε μήκος δεκαετιών όλων των κυβερνήσεων της Δεξιάς και του ΠΑΣΟΚ, στηριζόταν σε αυτήν την αποδοχή ότι, «ναι, τα πλοία έχουν προπέλα και φεύγουν», ενώ δεν είναι καθόλου έτσι.

Η ελληνική σημαία έχει δύναμη, έχει διαπραγματευσιμότητα, δίνει μεγάλο κύρος και δυνατότητα στους εφοπλιστές και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο διεθνή ανταγωνισμό είτε μέσα από την εκπροσώπηση -ελάχιστες άλλες ανταγωνίστριες ναυτιλιακές επιχειρηματικές συγκροτήσεις εθνικού χαρακτήρα έχουν εθνική εκπροσώπηση από τους Ολλανδούς ή από τους Εγγλέζους ή από οποιοσδήποτε- είτε στον ΙΜΟ είτε σε άλλους διεθνείς οργανισμούς. Έχουν τα προξενικά λιμεναρχεία. Έχουν τις φοροαπαλλαγές. Έχουν όλους τους ευεργετικούς νόμους. Έχουν δικό τους Υπουργείο. Αν είναι δυνατόν -λέει- ξέρουμε πολύ καλά τι έκανε το ΠΑΣΟΚ και τι παλινωδίες και τι αθλιότητες στη διάρκεια της διακυβέρνησής του, όταν θέλησε, με το χειρότερο τρόπο, να κάνει πολιτικό το Υπουργείο Ναυτιλίας κι όχι στρατιωτικοποιημένο όπως το θέλετε εσείς κι όπως είναι. Τι σχέση έχει αυτό; Το Υπουργείο Ανάπτυξης τότε δεν μπορούσε να διεκδικήσει ΕΣΠΑ, στο οποίο εντάχθηκε τότε το Υπουργείο Ναυτιλίας; Είναι δικαιολογίες αυτές για τη ναυτική εκπαίδευση;

Απλώς, ο αυτόματος πιλότος είναι ο κανόνας οποιουδήποτε Υπουργείου Ναυτιλίας έχουμε ζηήσει μέχρι τώρα, το τι θέλουν οι εκπρόσωποι του εφοπλιστικού κόσμου και ποια είναι τα βασικά τους στάνταρ. Και δεν μιλάω για συναλλαγή. Μιλάω για άποψη δομημένη χρόνια τώρα, η οποία είναι καταστροφική. Και στους καιρούς της ελλιπούς προσφοράς εργασίας από άλλες χώρες υπήρχε μια αμοιβαιότητα. Τώρα, έχει εξαφανιστεί αυτή η αμοιβαιότητα.

Από αυτήν την άποψη, δεν είναι δυνατόν να υπάρξει προσέγγιση στο ζήτημα της ανεργίας των ναυτικών χωρίς μια τέτοια ευρύτερη προσέγγιση.

Θα θυμηθώ στη συζήτηση αυτή -παρ' όλο που μοιάζει να μην είναι συνδεδεμένο- το εξής: Πώς είναι δυνατόν να θέλετε να οργανώσετε τη ναυτιλιακή βιομηχανία και όχι τόσο αναφορικά με την ποντοπόρο που έχει άλλα ζητήματα -γιατί πράγματι είναι διεθνοποιημένο κεφάλαιο και διεθνοποιημένη οικονομική δραστηριότητα- αλλά τη μεσογειακή ναυτιλία και την ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα και την τουριστική, χωρίς ναυπηγική βιομηχανία; Πώς είναι δυνατόν χωρίς σχέδιο δημόσιου φορέα να οργανωθούν όλα αυτά μέσα στον παγκόσμιο ανταγωνισμό; Ποια άλλη χώρα τα έχει επιχειρήσει αυτά μέσα στην ελεύθερη αγορά; Κι εσείς πουλάτε το λιμάνι του Πειραιά!

Υπάρχουν μεγαλύτερα εγκλήματα από αυτά; Η πώληση του λιμανιού του Πειραιά, συνδέεται άμεσα με τις προοπτικές της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών. Συνδέεται αμεσότητα!

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Γιατί συνδέεται;

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Ναι, δεν το καταλαβαίνετε. Σας διαφεύγουν βασικά εργαλεία οικονομίας και πολιτικής.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Εξηγήστε το. Επειδή δεν το καταλαβαίνω, θέλω να το εξηγήσετε. Γιατί συνδέεται ο ΟΛΠ;

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Σας το εξήγησα, διότι το λιμάνι του Πειραιά εκτός από τις άλλες υπηρεσίες, σημαίνει και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Αυτό δεν απασχολεί τη ναυτιλία.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Αυτό, είναι παράμετρος ενός δημόσιου σχεδιασμού που μπορεί να στηρίξει ακόμη περισσότερο τη ναυτιλία και να ενισχύσει τη θέση των Ελλήνων ναυτικών στην εργασία. Δεν μπορείτε να καταλάβετε το αλληλένδετο των πραγμάτων;

Γι' αυτό, λοιπόν, δεν είναι δυνατόν να δώσετε λύσεις με αυτά τα εργαλεία με τα οποία θέλετε να δουλέψετε και εκθειάζοντας τις χορηγίες ως εργαλείο για τη ναυτική εκπαίδευση και για διάφορα άλλα.

Εμείς, λοιπόν, λέμε, γιατί εξαντλήθηκε ο χρόνος, ότι τα στοι-



χεία είναι πάρα πολλά, τα ζητήματα είναι πάρα πολλά αλλά τώρα πια η συζήτηση για τη δραστηκή μείωση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών δεν μπορεί να καθυστερήσει ούτε μία μέρα ακόμα.

Στοιχειωδώς, κύριε Υπουργέ, υπάρχει η υποχρέωση των πλοιοκτητών να καλύπτουν θέσεις εργασίας και επιδοτούμενες κιόλας, για τους σπουδαστές του πρώτου εξαμήνου που είναι επιδοτούμενο και του δεύτερου, όμως, που δεν είναι επιδοτούμενο. Τι Υπουργείο είστε εσείς που ούτε αυτό δεν μπορείτε να εξασφαλίσετε για τα νέα παιδιά, που είναι σπουδαστές και πρέπει να κάνουν το υποχρεωτικό εξάμηνο της πρακτικής εκπαίδευσης τους και δεν μπορείτε να το εξασφαλίσετε; Δεν μπορείτε να συναλλαγαίτε καν με τους εφοπλιστές, ώστε να βρείτε ένα *modus vivendi*, τέλος πάντων. Εγώ να πω «Να τους υποχρεώσετε γιατί το λέει ο νόμος»; Είναι πάρα πολύ; Ούτε αυτό το στοιχειώδες δεν μπορείτε. Και θα μου πείτε τώρα ότι όλα τ' άλλα δεν είναι στο χέρι σας; Δεν θέλετε. Δεν υπάρχει πολιτική βούληση, δεν υπάρχει πολιτικό σχέδιο.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Πράγματι, υπάρχει ένα πλέγμα νόμων. Όλοι οι συνάδελφοι προηγουμένως κι ένας-ένας και με την κατανομή της προσέγγισης που είχε ο καθένας στην αρμοδιότητά του να παρουσιάσει, τα παρουσίασαν και τους νόμους. Δεν θα μακρηγορήσω. Χρειάζεται ένα πλέγμα προσαρτίας για τους Έλληνες ναυτικούς από το κράτος. Θέλουν δεν θέλουν οι εφοπλιστές με οποιοδήποτε τρόπο, είναι νόμοι και πρέπει αλλού να αλλάξουν και αλλού να εφαρμοστούν. Αυτό είναι το ένα.

Το άλλο είναι η στρατηγική αλλαγή στην κατεύθυνση της ανάπτυξης και υποδομών και στοχεύσεων που θα κάνουν πραγματικά τον Πειραιά και τη χώρα μας διεθνές ναυτιλιακό κέντρο κι εκεί απαιτούνται σχέδια. Εκεί απαιτείται σχέδιο για να γίνει ο Πειραιάς χώρος ανάπτυξης της διατησίας, απαιτείται σχέδιο για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, απαιτείται σχέδιο για εκσυγχρονισμό των υποδομών, απαιτούνται πάρα πολλά πράγματα και απαιτείται σχέδιο και για την αναβάθμιση της δημόσιας δωρεάν ναυτικής εκπαίδευσης, η οποία, επίσης, θα κάνει ακόμα πιο ανταγωνιστικούς τους Έλληνες ναυτικούς στις σημερινές συνθήκες.

Αυτά είναι πολύ σοβαρά ζητήματα. Δεν απευθύνουμε σε εσάς τις προτάσεις αυτές, διότι εσείς φεύγετε, τελειώνετε και δεν έχετε καμιά αξιοπιστία για να σηκώσετε τόσο ψηλά βάρη απέναντι στον ελληνικό λαό. Όμως, στους Έλληνες ναυτικούς και στον ελληνικό λαό τα απευθύνουμε, ακόμη και στους επιχειρηματίες της ναυτιλίας τα απευθύνουμε, γιατί αυτά είναι πραγματικά μια άλλη πολιτική που αν δεν μπορέσει να δώσει λύση αύριο κιόλας, ανοίγει το δρόμο για πολύ διαφορετικούς ορίζοντες και πολύ διαφορετικές ρότες για τη ναυτιλία, που πρέπει να μείνει πραγματικά μία από πιο σημαντικές παραγωγικές δραστηριότητες στον τόπο μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής):** Ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Χρυσής Αυγής κ. Πολύβιος Ζησιμόπουλος ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο το Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης κ. Αντώνη Γρέγο.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος Βουλευτής Χίου κ. Κωνσταντίνος Τριαντάφυλλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ.

Κύριε συνάδελφε, μπορείτε να έρθετε στο Βήμα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές. Σήμερα συζητάμε μια πολύ ουσιαστική επίκαιρη επερώτηση, που αφορά τον πυρήνα της ναυτικής υπόθεσης, δηλαδή, τον πυρήνα της ναυτικής εργασίας της ελληνικής ναυτιλίας.

Θα ξεκινήσω με δύο παρατηρήσεις επί της επίκαιρης επερώτησης των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ. Πρώτο ζήτημα είναι η κρουαζιέρα: Εμμέσως πλην σαφώς, τίθεται ο ΣΥΡΙΖΑ κατά της απελευθέρωσης της κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια. Διορθώστε με εάν κάνω λάθος αλλά στη διατύπωση όπως την έχετε λέτε ότι δεν θα έπρεπε να έχει επέλθει η απελευθέρωση, γιατί αυτό

κόστισε κάποιες δεκάδες θέσεις εργασίας.

Κατ' αρχάς το ζήτημα του κόστους στη μίσθωση της εργασίας νομίζω ότι απαντήθηκε επαρκώς από τα στοιχεία τα οποία εδόθησαν. Όμως, κυρίως οι Βουλευτές που προέρχεστε από τα νησιά, έχετε ρωτήσει κάποιον από την τοπική σας κοινωνία, από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις -όχι μόνο τις καφετέριες ή από τα εστιατόρια αλλά από την αγορά που υποφέρει από την έλλειψη ρευστότητας- εάν θέλει ή δεν θέλει να υπάρξει απελευθέρωση στην κρουαζιέρα; Εάν θέλει ή δεν θέλει αυτό που συμβαίνει τα τελευταία τρία χρόνια, που λέει ουσιαστικά ότι σχεδόν κάθε μέρα στα νησιά του Αιγαίου έχουμε αφίξεις χιλιάδων τουριστών από τα κρουαζιερόπλοια. Αυτοί οι άνθρωποι ψωνίζουν, τρώνε, πίνουν στα συγκεκριμένα μέρη. Και ρωτώ. Στη Σύρο δεν τους έχουν ανάγκη; Στη Σάμο δεν τους έχουν ανάγκη; Στα Χανιά δεν τους έχουν ανάγκη;

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Καλά κάνουνε. Δεν έχουν ελληνικά πληρώματα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Επομένως, όταν γίνεται μια επιλογή η οποία είναι ορθή, πρέπει κάποιος να αναλαμβάνουν το κόστος -εμείς το αναλαμβάνουμε- σε αυτούς τους οποίους απευθύνονται, λέγοντάς τους «δεν μας ενδιαφέρουν αυτά τα χρήματα τα οποία έρχονται από την κρουαζιέρα. Εμείς θεωρούμε ότι δεν θα έπρεπε να πηγαίνει κανένας στη Σάμο, κανένας στη Σύρο, κανένας στη Μύκονο, κανένας στη Σαντορίνη». Αυτό είναι το πρώτο ζήτημα.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Μη χρησιμοποιείτε ευτελή επιχειρήματα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Εγώ χρησιμοποίησα το επιχειρήμα, το οποίο φέρνετε εδώ.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Συμφωνείτε να μην έχουν ελληνικά πληρώματα; Τι σχέση έχει αυτό;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Η απελευθέρωση της κρουαζιέρας για τη χώρα σημαίνει εκατομμύρια ευρώ για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Εσείς λέτε, δεν τα θέλουμε, γιατί θέλουμε να προστατέψουμε δεκάδες θέσεις εργαζομένων. Είναι ορθή η επιλογή σας. Πρέπει να δεχθείτε όμως και τον αντίλογο και κυρίως την κριτική από την τοπική σας κοινωνία.

Δεύτερο ζήτημα, το οποίο είναι πολύ σημαντικό, γιατί ξέρετε ότι η χώρα αυτή και με ευθύνη των προηγούμενων κυβερνήσεων, ήταν η μόνη χώρα παγκοσμίως -ενδεχομένως στο Γαλαξία, όχι μόνο στον πλανήτη- που έκανε Ολυμπιακούς Αγώνες και δεν επέτρεπε να προσεγγίζουν τα κρουαζιερόπλοια στην Αθήνα. Δεν έχει ξανασμβεί αυτό παγκοσμίως.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Όποιο ήθελε προσέγγιζε. Τι λέτε τώρα;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Επομένως, πρέπει να διορθώνουμε τα παλιά λάθη, κυρίως γιατί σήμερα έχουμε περισσότερη ανάγκη από ποτέ να ενισχύσουμε τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Αυτός πρέπει να είναι ο στόχος.

Ένα άλλο στοιχείο που έχω να παρατηρήσω σε σχέση με την επίκαιρη επερώτηση και τη συζήτηση που προηγήθηκε, είναι η φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιριών. Υιοθετεί η Αξιοματική Αντιπολίτευση ένα επιχείρημα, το οποίο ο μόνος που το εκφράζει διεθνώς, είναι τα λαϊκιστικά έντυπα της Γερμανίας. Υιοθετεί δηλαδή, τις εκφράσεις της «BILD» ότι στην Ελλάδα δεν πληρώνουν φόρο οι μεγάλοι και πληρώνουν φόρο μόνο οι μικροί.

Πρέπει να το δούμε αυτό το επιχείρημα. Γιατί ακόμα και αν προέρχεται από την ακροδεξιά λαϊκιστική γερμανική εφημερίδα, πρέπει να το συζητήσουμε. Γνωρίζει κανείς πώς θα εφαρμοστεί ο νόμος για τις χρηματοπιστωτικές συναλλαγές που ισχύουν και στη χώρα μας; Γνωρίζει κανείς, πώς θα αντιμετωπίσουν αυτόν τον διεθνή τομέα οικονομικής δραστηριοποίησης τα κράτη, οι εθνικές οντότητες; Επειδή ενδεχομένως κάποιος από σας να το γνωρίζουν, θα το αναφέρω για να το ακούσουν και οι υπόλοιποι. Οι χρηματοπιστωτικές συναλλαγές, θα αντιμετωπιστούν φορολογικά με ένα νόμο ο οποίος πέρασε τα τελευταία χρόνια και με τη δική μας συμβολή με ένα διεθνή φόρο χρηματοπιστωτικών συναλλαγών.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ**).

Και αυτό γίνεται γιατί; Γιατί κάθε χώρα μόνη της, δεν μπορεί

να επιβάλλει σε μια διεθνή οικονομική δραστηριότητα ένα συγκεκριμένο φορολογικό καθεστώς, αφού είναι πολύ εύκολο να σταματήσουν οι χρηματοπιστωτικές συναλλαγές στην Ελλάδα και να εφαρμόζονται δίπλα στην Ιταλία, στην Τουρκία, στη Βουλγαρία, στην Αλβανία. Είναι πάρα πολύ εύκολο αυτό να συμβεί.

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

Θα χρειαστώ λίγο παραπάνω χρόνο, κύριε Πρόεδρε. Είχα την αίσθηση –και ξαφνιάζομαι– ότι είχα περισσότερο χρόνο από έξι λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Είδατε χθες πως βγήκαν ορισμένα πράγματα στη δημοσιότητα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Ελικρινά ξαφνιάζομαι. Νόμιζα ότι είχα δώδεκα λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Σήμερα θα συνεννοούμαστε με νοήματα. Μόλις βλέπετε το χρόνο να περνάει, θα σταματάτε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Δυστυχώς, είχα την αίσθηση ότι μιλάμε δώδεκα λεπτά. Ήταν μόνο για τον επερωτώντα Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο, οπότε θα χρειαστώ τουλάχιστον τέσσερα λεπτά για να σταχυολογήσω τη σκέψη μου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Εντάξει, κύριε συνάδελφε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Λέω, λοιπόν, το εξής. Ορθό το επιχείρημα της φορολόγησης του εφοπλιστικού κεφαλαίου, πρέπει, όμως, αυτό να γίνει σε διεθνές επίπεδο. Όταν η Ελλάδα φορολογεί μόνη της σε εθνικό επίπεδο το εφοπλιστικό κεφάλαιο, που αφορά μια διεθνή δραστηριότητα, δεν καταφέρνει τίποτα παρά μόνο να περιορίσει θέσεις εργασίας. Και δεν αναφέρομαι σε θέσεις εργασίας της ποντοπόρου ναυτιλίας, αναφέρομαι σε θέσεις εργασίας στον Πειραιά, στις θέσεις εργασίας δηλαδή των γραφείων που βρίσκονται στη χώρα μας.

Επομένως, τι λέω εγώ; Είναι και κοινή πρωτοβουλία –εγώ το έχω θέσει όπου μπορώ να μιλήσω διεθνώς– το πώς θα υπάρξει αντίστοιχος φόρος στο διεθνές κεφάλαιο, το οποίο είναι μία εταιρεία που βρίσκεται σε κάποια νησιά στο μακρινό ωκεανό, έχει ένα πλοίο το οποίο βρίσκεται κάτω από σημαία τρίτης χώρας –άλλης χώρας– και έχει ένα γραφείο στον Πειραιά. Αυτό πώς θα το φορολογήσεις; Δεν μπορείς να το φορολογήσεις μόνο στην Ελλάδα, πρέπει να το φορολογήσεις παντού.

Πρέπει να έρθουν, λοιπόν, οι Γερμανοί –γιατί εμένα αυτό είναι το επιχείρημά μου απέναντι σε όποιον μου θέτει αυτό το ζήτημα σε ευρωπαϊκό επίπεδο– να έρθουμε όλοι μαζί εδώ, να βάλουμε ένα διεθνή φόρο, ενδεχομένως ούτε καν σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ούτως ώστε να μην υπάρξει κανένα κόστος σε καμία χώρα.

Σταχυολογώ μέσα σε δύο λεπτά τις τελευταίες σκέψεις μου.

Κύριε Υπουργέ, χρειάζεται εθνικό σχέδιο, ένα εθνικό σχέδιο –κατά την άποψή μας– με εννιά σημεία.

Σημαντικό κομμάτι είναι η εκπαίδευση. Αναλύθηκε πάρα πολύ. Πρέπει να υπάρξουν περισσότερες θέσεις στις σχολές, γιατί, πραγματικά, χρειάζονται αυτές οι θέσεις εργασίας και υπάρχει ζήτηση από υποψηφίους αλλά υπάρχει και χώρος.

Δύο παρατηρήσεις έχω να κάνω στο κομμάτι της εκπαίδευσης. Πρέπει να υπάρξει εκπαίδευση στα πλοία, ενδεχομένως και σε σημαία τρίτης χώρας, ενδεχομένως όχι δύο εξάμηνα και ένα ταξίδι, για να είμαστε πιο πρακτικοί και να μπορούμε να κάνουμε πιο ευέλικτα τα προγράμματα σπουδών και βεβαίως, να μην έχουμε αυτά τα προβλήματα που παρατηρούνται με ελλείψεις στα εκπαιδευτικά ταξίδια.

Ένα κομμάτι που σας το έχω θέσει ξανά εδώ, είναι η αναγνώριση μαθημάτων. Δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή μια διαδικασία αναγνώρισης μαθημάτων πτυχιούχων από ΑΕΙ ή ΤΕΙ στις συγκεκριμένες σχολές. Είναι συγκεκριμένα πράγματα, προκειμένου να διευκολύνουμε την εκπαίδευση στις δημόσιες σχολές.

Δεύτερο ζήτημα, είναι η ναυτική εργασία. Για εμένα είναι κομβικό αυτό. Ο ναυτικός είναι ο πυρήνας της ναυτιλίας. Είναι ο άνθρωπος, δεν είναι η λαμαρίνα, είναι η ψυχή του καραβιού που κινεί την ελληνική σημαία, κινεί την ελληνική οικονομία. Εκεί πρέπει να επενδύσουμε. Πώς μπορείς να επενδύσεις σε αυτόν τον άνθρωπο; Με δύο τρόπους.

Ο ένας τρόπος, είναι η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Έχει αποδειχθεί –τουλάχιστον στα μέρη που υπάρχει μεγάλος αριθμός ναυτικών– ότι δεν αρκεί το γενικό σύστημα που υπάρχει του ΕΟΠΥΥ. Πρέπει να υπάρχουν συγκεκριμένες δραστηριοποιήσεις, να λαμβάνονται υπ' όψιν ιδιαίτερες καταστάσεις στους τόπους όπου υπάρχουν αρκετοί ναυτικοί.

Δεύτερον, είναι η ασφάλεια που πρέπει να αισθάνεται ο εργαζόμενος ναυτικός, δηλαδή το επίδομα ανεργίας. Δεν θα το έλεγα «ανεργίας» αλλά όταν είναι εκτός καραβιού και ιδιαίτερως στην ακτοπλοία τους χειμερινούς μήνες, όπως σας έχω ξαναπεί, πρέπει να δούμε ένα ενισχυμένο επίδομα ανεργίας. Επίσης –και αυτό αφορά και εσάς– πρέπει να οριστικοποιηθεί πότε τελειώνει η έκτακτη εισφορά αλληλεγγύης για τους ναυτικούς.

Τρίτο ζήτημα, είναι το ζήτημα της ακτοπλοίας. Τρία πράγματα θα πω στην ακτοπλοία. Το πρώτο, είναι η μέριμνα για τους απλήρωτους εργαζομένους. Γνωρίζω ότι έχετε πάρει μία πρωτοβουλία την οποία πρέπει να ολοκληρώσουμε. Το δεύτερο, έχει να κάνει με τον επανασχεδιασμό των επιδοτούμενων γραμμών. Έχετε εξαγγείλει κάποια πράγματα, πρέπει να τα φέρετε εδώ για να τα συζητήσουμε. Το τρίτο, είναι ο εκσυγχρονισμός των πλοίων. Πρέπει να αξιοποιηθεί το ΕΣΠΑ, προκειμένου να έχουμε σύγχρονα πλοία, ούτως ώστε και να μην καίνε το καύσιμο που καίνε –και έτσι να μην έχουμε αυξημένα εισπτήρια– αλλά και επιτέλους να χρησιμοποιήσουμε ως καύσιμο το φυσικό αέριο.

Τέταρτο ζήτημα είναι το Λιμενικό Σώμα, η Ελληνική Ακτοφυλακή. Όπως είχα πει και σε προηγούμενη συζήτηση στη Βουλή, το Λιμενικό Σώμα πρέπει να αποκτήσει την αρμοδιότητα επιθεώρησης ναυτικής εργασίας, δηλαδή ελέγχου της ναυτικής εργασίας όχι μόνο πάνω στα πλοία –ποντοπόρα ή ακτοπλοίας– αλλά κυρίως πάνω στα τουριστικά σκάφη στο θαλάσσιο τουρισμό, που είναι ένα νέο πλαίσιο πάνω στο οποίο έχουμε επενδύσει.

Εκεί πρέπει να υπάρξει συγκεκριμένο πλαίσιο, να έχει ο λιμενικός τη δυνατότητα να επιβαίνει στο καράβι και να ελέγχει κατά πόσον υπάρχει ανασφάλιστη εργασία ή εργασία που δεν πληροί τους όρους των συλλογικών συμβάσεων.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ κάντε τώρα μία προσπάθεια να ολοκληρώσετε. Το καταλαβαίνετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Βλέπετε ότι πάω και πάρα πολύ γρήγορα.

Πέμπτο ζήτημα, η κρουαζιέρα. Δεν χρειάζεται να αναφερθώ. Αναφέρθηκα προηγουμένως στην παρατήρηση που έκανα επί της επίκαιρης επερώτησης.

Έκτο ζήτημα, ο θαλάσσιος τουρισμός. Το νέο πλαίσιο πρέπει επιτέλους να μπει σε πλήρη λειτουργία. Όποιες εκκρεμότητες υπάρχουν, πρέπει να προχωρήσουν. Είναι αναγκαίο για την ανάπτυξη κυρίως της νησιωτικής Ελλάδας.

Έβδομο μεγάλο ζήτημα, τα κοινωνικά δικαιώματα. Οι συλλογικές συμβάσεις στα τραγικά διλήμματα της κρίσης που έθεσαν διάφοροι διεθνείς οργανισμοί και κυρίως ο διεθνής οργανισμός που συμμετέχει στην τρόικα με την απουσία δράσεων του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας και των υπόλοιπων διεθνών οργανώσεων των εργαζομένων –γιατί στην αρχή ολιγόρησαν οι συγκεκριμένες διεθνείς οργανώσεις των εργαζομένων– πιστεύω ότι είναι αναγκαιότητα πλέον να προστατευθούν. Έχουμε τα όπλα. Τα χρησιμοποιήσαμε πριν από λίγους μήνες για να προστατεύσουμε τις συλλογικές συμβάσεις των ναυτικών. Πρέπει να τα χρησιμοποιούμε από εδώ και πέρα συστηματικά.

Όγδοο ζήτημα...

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Κύριε συνάδελφε, δεν υπάρχει δικαιολογητική βάση. Κατανώ την αγωνία σας, αλλά δεν υπάρχει.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Απλώς κατανοήστε ότι νόμιζα ότι είχα δώδεκα λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Εντάξει, δεν πειράζει.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ:** Κλείνω με δύο λέξεις και

ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Στις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, στις επιχειρήσεις χρειαζόμαστε όχι μόνο επενδύσεις –που ακούμε πολλές φορές-, αλλά και τεχνονγνωσία από το εξωτερικό. Εκεί είναι ο κρίσιμος ρόλος.

Στους λιμένες –και κλείνω με αυτό- είμαστε υπέρ της παραχώρησης δραστηριοτήτων. Λέμε «ναι» στην εξωστρέφεια, αλλά «όχι» στην παραχώρηση ολόκληρων των λιμένων, κάτι το οποίο θα οδηγούσε σε νέα αδιέξοδα, σε ιδιωτικά μονοπώλια, τα οποία δεν έχει ανάγκη αυτήν τη στιγμή η χώρα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ευχαριστούμε και εμείς.

Κύριε Νεράντζη, απ' ό,τι βλέπω δεν έχετε μιλήσει. Θέλετε τώρα ή αργότερα.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ:** Να μιλήσω τώρα, κύριε Πρόεδρε, γιατί έχω μετά κάποιες υποχρεώσεις.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ωραία. Έχετε το λόγο για έξι λεπτά.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ:** Εδώ βέβαια δεν πρόκειται να αντιμετωπίσουμε το θέμα της ναυτιλίας εν συνόλω, οπότε ούτε τα έξι λεπτά θα μπορούσαν να φτάσουν ούτε τα δέκα. Εδώ έχουμε ένα συγκεκριμένο θέμα. Είναι αυτό που σκιαγραφεί η επερώτηση των συναδέλφων του ΣΥΡΙΖΑ: η ανεργία των ναυτικών.

Βεβαίως, το θέμα της φορολόγησης, το οποίο περιλαμβάνεται ακροθιγώς στην επερώτηση προσκρούει σε μία βασική δυσκολία: Από τη μια ζητάμε να καταπολεμήσουμε την ανεργία, άρα να υπάρχουν περισσότερες δουλειές, και από την άλλη αυτούς που θα παρέχουν τη δουλειά κοιτάμε να τους φορολογήσουμε, που σημαίνει ότι τους συνιστούμε να ακολουθήσουν την τάση φυγής και αποφυγής της ελληνικής σημαίας, αυτή που θα τους οδηγήσει στο να μην μπορούν να προσλάβουν ελληνικό προσωπικό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Με συγχωρείτε που μπαίνω στην ουσία του θέματος, αλλά θα ήθελα να επισημάνω ότι κάτι έχουν καταφέρει άλλες χώρες, όπως η Νορβηγία.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ:** Αυτό να το δεχτούμε. Όμως εδώ έχουμε να κάνουμε και με ένα άλλο θέμα. Γνωρίζετε την προσφορά αρκετών Ελλήνων πλοιοκτητών. Αυτές οι προσφορές, οι οποίες είναι δυσανάλογες με τα μεγέθη που υπάρχουν στον ελληνικό χώρο, θα εξέλπιαν εάν άκρως –δεν διαφωνώ με την προσωπική επισήμανσή σας- φεύγαμε κατευθείαν από το ένα καθεστώς στο άλλο.

Είναι γεγονός ότι υπάρχει κρίση ανεργίας στην Ελλάδα γενικότερα αφού μιλάμε για 27% περίπου και αυτό αποτελεί ίσως το δεινότερο πρόβλημα της όλης οικονομίας της χώρας μας.

Είναι γεγονός επίσης –και είναι αναπόφευκτο γεγονός- ότι αυτή ακριβώς η γενική ανεργία δεν μπορούσε παρά να πλήξει, και μάλιστα σκληρά θα έλεγα, και τη ναυτική εργασία. Εκεί πράγματι υπάρχει ανεργία. Συμφωνώ με το επισημαινόμενο στην επερώτηση, ότι δηλαδή αυτή η ανεργία ίσως είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτήν που είναι η επίσημα καταγεγραμμένη, γιατί πολλοί άνεργοι δεν πληρούν τις προϋποθέσεις και δεν καταφεύγουν πράγματι να το δηλώσουν αρμοδίως.

Ως αίτια για τη δημιουργία αυτής της ανεργίας στη θάλασσα μνημονεύονται –θα έλεγα και σωστά- η μείωση των διακινούμενων φορτίων, πρώτο-πρώτο, δεύτερο η αύξηση της προσφοράς της χωρητικότητας –έχουν παραγγελθεί και έχουν πέσει στη θάλασσα πλοία με μεγάλη χωρητικότητα τα οποία όμως δεν μπορούν, λόγω ακριβώς των συνθηκών, να φορτωθούν, δεν βρίσκουν ναύλα ικανοποιητικά- και, τρίτον, η κρίση του χρηματοπιστωτικού συστήματος που πλέον δεν είναι τόσο ανοιχτόχερο απέναντι στους εφοπλιστές που παραγγέλνουν τα πλοία.

Δεν είναι εύκολο να μιλήσει κανείς για συγκεκριμένες προτάσεις, λύσεις και συνταγές, οι οποίες να μπορούν να αποτελέσουν πανάκεια. Πάντως, είναι καταγεγραμμένες μερικές από τις προτάσεις που εγώ θεωρώ αξιόπιστες.

Η μία πρόταση είναι να πεισθούν ή καλύτερα να προσελκυστούν οι πλοιοκτήτες να μεταφέρουν όλες τις δραστηριότητες τους στην Ελλάδα, όχι δηλαδή απλώς τα κομμάτια που λέγονται πλοία, αλλά όλες τις δραστηριότητές τους. Και ξέρουμε ότι περισσότεροι από αυτούς έχουν πολλές δραστηριότητες. Αυτή η

πρόταση έχει εκτιμηθεί ότι αν την εφαρμόσουμε, θα μπορέσει να φέρει μείωση της ανεργίας κατά 35%.

Μία άλλη λύση, η οποία προτείνεται επίσης, είναι να αντικατασταθούν όλοι οι αλλοδαποί αξιωματικοί των πλοίων –κάπου οκτώ και αν βάλουμε και τους μαγείρους, ο αριθμός πάει στους δέκα- και οι εξειδικευμένοι, με κατοικία Ελλάδα, δηλαδή ναυτικούς αντιστοίχων ειδικοτήτων που να μένουν στην Ελλάδα. Κι εδώ εκτιμάται ότι θα αυξηθούν οι θέσεις κατά τριάντα δύο χιλιάδες και θα μειωθεί η ανεργία των ναυτικών.

Μία άλλη λύση προτείνει τη στελέχωση των ελληνόκτητων πλοίων ξένης σημαίας από Έλληνες ναυτικούς, η οποία εκτιμάται ότι δημιουργεί υπερδιπλάσιες, πάνω από εβδομήντα χιλιάδες, θέσεις εργασίας.

Και μία τελευταία λύση είναι η αντικατάσταση των ξένων ναυτικών στα πλοία υπό ελληνική σημαία, που αναμένεται να δημιουργήσει γύρω στις έξι χιλιάδες νέες θέσεις.

Θεωρώ ότι το Υπουργείο, το οποίο το απασχολεί ιδιαίτερα το θέμα της ανεργίας, ακολουθεί μία μέση προσγειωμένη οδό, μία οδό η οποία έχει πολλές πιθανότητες επιτυχίας, αλλά θέλει πολλή υπομονή, να προσελκύσει δηλαδή όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία υπό την ελληνική σημαία, έτσι ώστε να μπορούν να εξασφαλιστούν θέσεις εργασίας. Αυτό όμως είναι ένα σύνθετο πρόβλημα, ένα πλέγμα που δεν μπορεί κανείς εύκολα να το αντιμετωπίσει και δεν μπορεί επίσης με την άκριτη προσχώρηση της απόψεως «φορολογήστε τους πλοιοκτήτες».

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι η ανεργία εν τέλει δεν είναι τίποτα άλλο παρά ο αγώνας κατά της ανεργίας. Όποιος δεν καταπολεμά την ανεργία, δεν είναι απλώς αδιάφορος έναντι αυτής, είναι εχθρός της, είναι δημιουργός, είναι συντελεστής της εξαθλίωσης που επέρχεται εξ αυτής στο κομμάτι του πληθυσμού που αφορά.

Από αυτήν την πλευρά, δεν μπορώ να παραλείψω ότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, αλλά και όλο το έμπυχο δυναμικό εργάζονται σκληρότατα για να μπορέσουν να την αντιμετωπίσουν. Μαγικές λύσεις δεν υπάρχουν, πανάκειες δεν υπάρχουν, αλλά και δεν καταλείπεται για χώρας για ιδεοληψίες και προσεγγίσεις τόσες και τέτοιες για τις οποίες έχουμε υποφέρει. (Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Δεν θέλω να αναφερθώ, διότι έφτασα ήδη στα έξι λεπτά, στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Θα μπορούσαμε πολλά να πούμε εκεί για το πόσο άσχημα και δυσμενώς έχουν επιδράσει οι ιδεοληψίες, πάνω στην αντιμετώπιση του προβλήματος.

Εκείνο που έχει σημασία είναι να μονιάσουμε, με την έννοια να βρούμε κοινά αποδεκτές ή ανεκτές λύσεις, ούτως ώστε να μπορέσει να αντιμετωπιστεί δραστηριότερα, γιατί το ναυτεργατικό δυναμικό της χώρας, ενώ είναι ικανό, χειμάζεται στην πραγματικότητα.

Κύριε Πρόεδρε, δεν καθυστέρησα. Είμαι στην ώρα μου. Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ευχαριστούμε ιδιαίτερα, κύριε Νεράντζη.

Τον λόγο έχει ο κ. Γρέγος από τη Χρυσή Αυγή για έξι λεπτά.

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΡΕΓΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μιλήσω από τα έδρανα της Χρυσής Αυγής, γιατί στο Βήμα αυτήν τη στιγμή έπρεπε να βρίσκεται ο Βουλευτής της Χρυσής Αυγής ο Νίκος Κούζηλος, αλλά δυστυχώς βρίσκεται στη φυλακή. Ήταν ο αρμόδιος για τα θέματα της ναυτιλίας. Φαίνονται άδεια βέβαια τα έδρανα της Χρυσής Αυγής, αλλά πολύ σύντομα θα γεμίσουν.

Ήθελα να πω στον κύριο Υπουργό ότι ένα πλοίο κυβερνάται από τη γέφυρα και όχι από την πλώρη, γιατί στη γέφυρα ενός πλοίου βρίσκονται τα χειριστήρια, το πηδάλιο, εκεί που βρίσκονται και ο συναγωνιστής μου που είναι στη φυλακή. Εκεί βρίσκονται κάθε φορά άνθρωποι υπεύθυνοι, επιστήμονες άνθρωποι, γιατί επιστήμονες είναι οι Έλληνες ναυτικοί και μάλιστα έχουν την τεράστια ευθύνη να φροντίζουν για την ασφάλεια και του πλοίου και όσων επιβαίνουν σε αυτό. Είναι τεράστια πραγματικά αυτή η ευθύνη, κάποιος να βρίσκεται στο πηδάλιο ενός πλοίου και κάποιος άλλοι να κοιμούνται στις καμπίνες τους.

Με το μοναδικό δικαίωμα που έχω να εκφράζομαι μόνο μέσα στη Βουλή, σαν εκπρόσωπος του ελληνικού έθνους και σαν εκ-



πρόσωπος του τρίτου κόμματος στην Ελλάδα, θέλω να κάνω κάποιες επισημάνσεις που είναι πάρα πολύ σημαντικές.

Οι Έλληνες ναυτικοί, όπως και οι Έλληνες που στηρίζουν το κόμμα μας, πρέπει να αισθάνονται υπερήφανοι για το έργο που έχουμε πράξει μέχρι τώρα εμείς οι Βουλευτές της Χρυσής Αυγής, όπως και ο συναγωνιστής που ανέφερα πριν, αλλά και όλοι οι δικόμοιοι συναγωνιστές μας.

Δεν ξέρω αν ο κύριος Υπουργός είναι έμπειρος ναυτικός, θα πρέπει όμως να ξέρει τι σημαίνει να εργάζεσαι σε 45 και 50 βαθμούς Κελσίου στον Περσικό Κόλπο μέσα στο καλοκαίρι, σε -15 και -20 βαθμούς Κελσίου στη Ρωσία το χειμώνα και μάλιστα, να χτυπάς ματσακόνι ή να καθαρίζεις σεντίνες, να αποχωρίζεις την οικογένειά σου για έξι και οκτώ μήνες, να στερείς και να στερείσαι οικογενειακές στιγμές που δεν θα ξαναέρθουν ποτέ, να προσφέρεις τα μέγιστα στην εθνική οικονομία και στο τέλος, να παίρνεις μια σύνταξη των 1.000 ευρώ -και εδώ να πούμε ότι ο Έλληνας ναυτικός εργάζεται έξι μήνες και έξι μήνες κάθεται, τρώει, όπως λέμε, τα έτοιμα- να συναναστρέφεται με Πακιστανούς και Φιλιππινέζους, έξι και οκτώ μήνες να βρίσκεσαι με αυτούς τους ανθρώπους σε πολλά βαπόρια-κάτεργα και πολλές φορές, μάλιστα, αυτοί οι άνθρωποι να σου παίρνουν και το μεροκάματο.

Να πούμε εδώ ότι έχει κατατεθεί μια προσφυγή των ναυτικών στο Διοικητικό Πρωτοδικείο Πειραιά και παρέμβαση στην ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας. Οι περικοπές έχουν φτάσει αυτήν τη στιγμή στο 59% και αυτό εσείς το αποκαλείτε success story ανάπτυξης. Στη νεοφιλελεύθερη πολιτική της σημερινής συγκυβέρνησης δεν χωρά καμιά συμπάθεια και καμιά πράξη υπέρ των δικαιωμάτων των εργαζομένων και των ναυτικών, στην προκειμένη περίπτωση. Ότι δεν εξυπηρετεί τους ξένους τοκογύφους και τους ντόπιους εντολοδόχους είναι περιττό και επικίνδυνο.

Αυτή η Κυβέρνηση έχει αποδείξει ότι όχι μόνο δεν ενδιαφέρεται για τους Έλληνες ναυτικούς, τουναντίον, εργάζεται για την οικονομική και κοινωνική τους εξόντωση. Η συνεχιζόμενη αντιλαϊκή και νεοφιλελεύθερη πολιτική της Κυβέρνησης Σαμαρά-Βενιζέλου το μόνο που επιφυλάσσει για τους Έλληνες ναυτικούς είναι ανεργία, φτώχεια, επαγγελματική και κοινωνική απαξίωση.

Η Χρυσή Αυγή, από τότε που οι Έλληνες πολίτες αποφάσισαν να μπει στη Βουλή και να τους αντιπροσωπεύσει, στάθηκε δίπλα στον Έλληνα ναυτικό. Κάποια αριστερά «παπαγαλάκια», βέβαια προσπάθησαν ανεπιτυχώς να παρουσιάσουν τη Χρυσή Αυγή ως δήθεν συστημική δύναμη, που «τα έχει βρει» και στηρίζει τους εφοπλιστές. Δυστυχώς γι' αυτά τα αριστερά «παπαγαλάκια», η ίδια η πραγματικότητα τα διαψεύδει. Να πούμε εδώ ότι ο ΣΥΡΙΖΑ σχεδιάζει συγκυβέρνηση με τη Νέα Δημοκρατία και όχι εμείς. Εμείς ποτέ, φυσικά, με τη Νέα Δημοκρατία! Όσο για το ΚΚΕ, αυτό στηρίζει πάντα τους αλλοδαπούς εργάτες.

Η Χρυσή Αυγή, είτε εντός είτε εκτός του ελληνικού Κοινοβουλίου, έχει σταθεί δίπλα στον Έλληνα ναυτικό και έχει στηρίξει τα συμφέροντά του και μιλάμε πάντα με στοιχεία.

Όσον αφορά το ελληνικό Κοινοβούλιο, η Χρυσή Αυγή έθεσε πολλές φορές μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου τα ζητήματα που αφορούν στους ναυτικούς και ειδικά το ζήτημα της ανεργίας, που έχει χτυπήσει «κόκκινο». Το ίδιο έπραξε και κατά τη συζήτηση των νομοσχεδίων του Υπουργείου Ναυτιλίας τα τελευταία δύο χρόνια, τα οποία και καταψηφίσαμε, καθώς κρίναμε ότι δεν εξυπηρετούν τα συμφέροντά τους. Το Νοέμβριο του 2013, ο συναγωνιστής Κούζηλος καταθέτει επίκαιρη ερώτηση στον τότε Υπουργό Ναυτιλίας, σχετικά με τη μεγάλη και συνεχώς αυξανόμενη ανεργία των Ελλήνων ναυτικών. Το Μάιο του 2013 έχει ήδη καταθέσει απλή ερώτηση με θέμα την αύξηση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών. Θίξαμε το πολύ σημαντικό πρόβλημα της καθυστέρησης της καταβολής των δεδουλευμένων στους ναυτικούς με ερώτηση το Μάιο του 2013. Ο συναγωνιστής Κούζηλος σε κάθε ευκαιρία -όπως με ερώτηση που είχε κάνει σχετικά με το θέμα τον Οκτώβριο του 2012- έθετε το θέμα της δρομολογούμενης κατάργησης των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των ναυτικών και την εξίσωση των μισθών τους με αυτούς των ναυτικών που προέρχονται από τις λεγόμενες αναπτυσσόμενες χώρες. Αναφερθήκαμε στην ανάγκη αναβάθμισης και αξιοποιή-

σης του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, του ΓΕΝΕ και καταγγείλαμε τις προσπάθειες καταστρατήγησής του. Καταγγείλαμε τις επώδυνες φορολογικές ρυθμίσεις που θεοπίστηκαν για τους ναυτικούς, καθώς και την προσπάθεια κατάργησης όλων των μη ανταποδοτικών δικαιωμάτων των ναυτικών. Στηρίξαμε και ζητήσαμε διαφάνεια και αποτελεσματικότητα σε σχέση με το πρόγραμμα «NEAPXOS», που είχε ως στόχο τη μείωση της ανεργίας των ναυτικών και φέραμε στη Βουλή τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες ναυτικοί με την ανανέωση του βιβλιαρίου ασφάλισής τους.

Δεν μείναμε μόνο εκεί. Ζητήσαμε την προστασία της ακίνητης περιουσίας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και θίξαμε το θέμα της καθυστέρησης καταβολής του εφάπαξ των ναυτικών, ζητώντας λύση. Η Χρυσή Αυγή, το ελληνικό εθνικιστικό κίνημα, δεν θα μπορούσε παρά να είναι δίπλα στον Έλληνα ναυτικό και την οικογένειά του.

Ως γνήσιο λαϊκό κίνημα θεωρεί ως ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα την προστασία των δικαιωμάτων των ανθρώπων της εργασίας, πολλώ δε μάλλον των ναυτικών, των ανθρώπων που πραγματικά εξασκούν ένα από τα πιο δύσκολα επαγγέλματα και που με τον ιδρώτα τους στηρίζουν την ελληνική οικονομία.

Χωρίς να ισοπεδώνουμε τίποτα, χωρίς να παραγνωρίζουμε την προσφορά και τη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα μας, καταγγέλλουμε με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο την προσπάθεια αντικατάστασης των ελληνικών πληρωμάτων με τριτοκοσμικούς ναυτικούς, Φιλιππινέζους, Πακιστανούς και άλλους.

Καταγγέλλουμε οποιαδήποτε μεθόδευση για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών, καθώς και την οποιαδήποτε μείωση στις αποδοχές τους ή την οποιαδήποτε αποχώρηση στις συνθήκες εργασίας τους. Ζητάμε την τροποποίηση του ν.δ. 2687/1953, προκειμένου να στελεχωθούν τα πλοία με Έλληνες ναυτικούς.

Ζητάμε να καταργηθεί ή να τροποποιηθεί ο ν. 4150/2013 που μειώνει δραστηκά τις θέσεις εργασίας των ναυτικών.

Ζητάμε την αναβάθμιση και στήριξη του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, καθώς και τη στήριξη των ανέργων ναυτικών μέχρι να επιστρέψουν στην εργασία τους.

Δεν θα καταθέσω στα Πρακτικά τις δεκάδες ερωτήσεις που έχουμε κάνει. Απλώς θα τις στείλω στις ομοσπονδίες των ναυτικών. Είναι ερωτήσεις που έχει κάνει ένας λαμπρός επαγγελματίας και εξαιρετος οικογενειάρχης που, όπως σας είπα και προηγουμένως, βρίσκεται στη φυλακή. Μιλάμε για έναν άνθρωπο που είχε στα χέρια του τις τύχες των ανθρώπων, όταν κρατούσε το πηδάλιο ενός πλοίου.

Θέλω να ευχαριστήσω τους Έλληνες ναυτικούς για την προσφορά τους στην πατρίδα και να δεσμευτώ ότι θα είμαστε για πάντα στο πλευρό τους.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα κάνω μία απλή ανάγνωση και τελειώνω.

Ο ερωτών Βουλευτής Νίκος Κούζηλος κατέθεσε επίκαιρη ερώτηση προς τον Υπουργό Ναυτιλίας που αφορά καθυστερήσεις στην καταβολή δεδουλευμένων προς τους ναυτικούς.

Επίσης, κατέθεσε ερώτηση που αφορά την αύξηση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών.

Επίσης, κατέθεσε άλλη ερώτηση για τη μεγάλη και συνεχώς αυξανόμενη ανεργία των Ελλήνων ναυτικών.

Παράλληλα, έχει υποβάλει ερώτηση για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας για τους ναυτικούς, όπως επίσης και για την αναβάθμιση και αξιοποίηση του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ). Επίσης, έχει υποβάλει και άλλη ερώτηση σχετικά με την κατάργηση του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ).

Ο ίδιος Βουλευτής κατέθεσε ερώτηση για τις επώδυνες φορολογικές ρυθμίσεις για τους Έλληνες ναυτικούς.

Υπάρχει ερώτηση του ίδιου Βουλευτή για δημοσιεύματα που αφορούν την κατάργηση όλων των μη ανταποδοτικών επιδομάτων των ναυτικών.

Επίσης, έχει υποβάλει ερώτηση για την υλοποίηση και τα αποτελέσματα του πιλοτικού προγράμματος «NEAPXOS», όπως και για τα προβλήματα στην ανανέωση του βιβλιαρίου ασφάλισης

των ναυτικών.

Έχει, επίσης, καταθέσει ερώτηση σχετικά με την ακίνητη περιουσία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, του NAT, όπως και για την καθυστέρηση της καταβολής του εφάπαξ των ναυτικών.

Τέλος, έχει υποβάλει ερώτηση σχετικά με τα εφάπαξ των ναυτικών.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Τον λόγο έχει η κ. Γιαννακάκη.

**ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι σε πολλά πράγματα θα μπορούσαμε να διαφωνήσουμε, αλλά πιστεύω ότι όλοι συμφωνούμε –ακόμα και ο Υπουργός– ότι η ανεργία των ναυτικών είναι σε πάρα πολύ υψηλά επίπεδα.

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία προσδιορίζει ότι αυτήν τη στιγμή υπερβαίνει το 50% του δυναμικού. Αν και θεωρώ ότι είναι εντελώς αδόκιμο το να συγκρίνουμε την κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας το 2014 με ό,τι συνέβαινε τη δεκαετία του 1970 ή και του 1980 με τις τέσσερις χιλιάδες πλοία και τις εκατόν είκοσι χιλιάδες ναυτικών, οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι είναι μία πραγματικότητα και καθόλου εντυπωσιασμός το ότι τα 2/3 της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι υπό ξένη σημαία, ενώ ο αριθμός των ναυτικών σήμερα έχει συρρικνωθεί στις δεκαπέντε χιλιάδες.

Εκτός απ' αυτήν την τρομακτική συρρίκνωση, πρέπει να συνυπολογίσουμε τις πολύ μεγάλες μειώσεις που έχουν υποστεί οι μισθοί, γιατί, κύριε Υπουργέ, πέρα από κάποιους μεγάλους μισθούς κάποιων καπεταναίων, έχουμε και τα κατώτερα πληρώματα και αυτοί είναι ο μεγάλος όγκος των Ελλήνων ναυτικών. Επίσης, πρέπει να συνομολογήσουμε την κατάρρευση των κοινωνικών παροχών και τα τεράστια προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτός ο κλάδος.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, θα συμφωνήσετε μαζί μου –γιατί το έχω πάρει από ομιλία σας από το Συμβούλιο Υπουργών της πολύ πρόσφατης Ελληνικής Προεδρίας– ότι το 80% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται δια θαλάσσης, πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει πεδίο δόξης λαμπρό για την ανάπτυξη του ναυτικού επαγγέλματος.

Ας περάσουμε τώρα στα προβλήματα της εκπαίδευσης. Κατ' αρχάς, το πρόβλημα της ναυτικής εκπαίδευσης έχει μια πολύ μεγάλη διάσταση φύλου γιατί βλέπουμε ότι οι γυναίκες που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν ή δραστηριοποιούνται στον κλάδο ήδη από τη φάση της εκπαίδευσής τους αντιμετωπίζουν ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα, καθώς αδυνατούν να ναυτολογηθούν ακόμα και στο διάστημα της εκπαίδευσης, ιδιαίτερα στο δεύτερο εξάμηνο που δεν είναι επιδοτούμενο.

Διαβάζω από ομιλία σας ότι στην προσπάθειά σας να δώσετε περισσότερες δυνατότητες στους σπουδαστές που βρίσκονται στις σχολές για να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους, κατορθώσατε μία συμφωνία μεταξύ της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ώστε να ναυτολογούνται και να παίρνουν τα απαιτούμενα προσόντα όχι μόνο σε ελληνικά πλοία αλλά και σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία και ότι εκκρεμούσε μια υπουργική απόφαση. Αναρωτιέμαι αν αυτή η υπουργική απόφαση έχει βγει. Επίσης, θα έπρεπε να εξετάσουμε και το ενδεχόμενο με όλες τις θετικές και τις αρνητικές παραμέτρους να υπάρχει αυτή η δυνατότητα για τους σπουδαστές να κάνουν ένα μέρος της εκπαίδευσής τους και σε πλοία με ξένη σημαία.

Η επίσημη ανεργία, λοιπόν, έχει ξεπεράσει τις πέντε χιλιάδες άνεργους ναυτεργάτες. Ωστόσο, τα στοιχεία των σωματείων δείχνουν ότι η πραγματική ανεργία είναι πολύ μεγαλύτερη. Η διαφορά αυτή εξηγείται πάρα πολύ εύκολα γιατί ένας μεγάλος αριθμός αυτών των ανθρώπων δεν εγγράφεται στους καταλόγους του Γραφείου Επρέσεως Ναυτικής Εργασίας ή δεν δικαιούται το επίδομα. Εξάλλου, μόλις τετρακόσια σαράντα άτομα είχαν το δικαίωμα επιδότησης το 2013.

Επίσης, ένα άλλο σημείο το οποίο δεν έχει θιγεί είναι ότι ενώ παλαιότερα και από την αρχή της κρίσης η ανεργία έπληττε κυρίως τα κατώτερα πληρώματα, αυτήν τη στιγμή βλέπουμε ότι θίγει και τα ανώτερα πληρώματα. Θα ήταν πολύ ενδιαφέρουσα

μία μελέτη του τι ακριβώς συμβαίνει και ποιοι είναι οι πραγματικοί αριθμοί.

Σε μία πρόσφατη μελέτη του IOBE βλέπουμε ότι αν υπήρχε στρατηγικό εθνικό σχέδιο –και εδώ, κύριε Υπουργέ, μπαίνει και το ζήτημα της πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών των λιμένων που προηγουμένως αναρωτιόσασταν τι σχέση έχει και αν υπήρχε ένα σταθερό φορολογικό σύστημα και όχι μια φορολογική ασυλία όλης της φορολογικής ύλης, η ποντοπόρος ναυτιλία θα μπορούσε να συνεισφέρει και να συμβάλει στη μείωση της ανεργίας, προσφέροντας σε ένα βάθος τριών ετών τριακόσιες χιλιάδες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας με παράλληλη συνεισφορά στην εθνική οικονομία.

Όμως, με την κατάσταση η οποία διαμορφώνεται αυτήν τη στιγμή αναμένεται να αντιμετωπίσουν προβλήματα ακόμη και τα ναυτιλιακά γραφεία, τα οποία μέχρι τώρα μπορούσαν να επιβιώσουν, διότι δεν θα μπορούσαν λόγω της ελλειπούς εκπαίδευσης να βρίσκουν αξιόλογα στελέχη γραφείων στον κλάδο της διαχείρισης, της ναύλωσης των τεχνητών και έτσι θα μεταφέρουν μοιραία, χρησιμοποιώντας το ως πρόφαση, τις εργασίες τους σε άλλες περιοχές, σε άλλες χώρες όπου η προσφορά εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού θα είναι αυξημένη.

Βέβαια, όλη αυτή η ζοφερή κατάσταση δημιουργεί ένα πικρό χαμόγελο όταν διαβάζουμε τα στοιχεία από την «GOLDEN DESTINY», όπου βλέπουμε ότι υπάρχει ένα ρεκόρ παραγγελιών πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές.

Βέβαια, δεν μπορούμε να δούμε ξεκομμένη την ανεργία των ναυτικών από το ποια θα είναι η κατάσταση στα ελληνικά λιμάνια ή από το ναυπηγικό τομέα ή από τη νησιωτική πολιτική –εδώ σας θυμίζω και την επερώτηση την οποία είχε κάνει η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Δημοκρατικής Αριστεράς πριν λίγους μήνες– και κυρίως από τον επανασχεδιασμό των επιδοτούμενων γραμμών.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι πέρα από την ανεργία υπάρχει και μια πλήρης αποσάθρωση των εργασιακών σχέσεων. Δεν λαμβάνονται υπ' όψιν και τα ιδιαίτερα προβλήματα και οι πολύ δύσκολες συνθήκες εργασίας που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες ναυτικοί.

Σε μία πρώτη φάση, λοιπόν, θα έπρεπε να ληφθούν και μέτρα για την αντιμετώπιση των μακροχρόνιων ανέργων και θα έπρεπε, τουλάχιστον σε αυτούς τους ανθρώπους, να παρέχεται ιατροφαρμακευτική περιθαλψη και κατ' επέκταση ασφαλιστική κάλυψη.

Επίσης, θα πρέπει να εξετάσουμε τη δυνατότητα εξίσωσης των προνοιακών επιδομάτων με αυτά που παρέχονται στους υπολοίπους ανέργους.

Επίσης, θα πρέπει να υπάρξει η δυνατότητα και –και αυτό πραγματικά είναι πάρα πολύ άμεσο, γιατί αρκετοί από αυτούς τους ανθρώπους βρίσκονται στα όρια της επιβίωσης– απόδοσης επιδομάτων σε μεγαλύτερο αριθμό ανέργων. Ας καταλάβουμε επιτέλους ότι η δημοσιονομική στενότητα δεν μπορεί να αποτελέσει δικαιολογία για την παύση των υποχρεώσεων του κράτους και της λειτουργίας του ως εξισορροπητή σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης. Διαφορετικά, όλα αυτά θα εξελιχθούν σε μια βραδυφλεγή βόμβα.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Χρήστος Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς η ομιλία του κυρίου Υπουργού δικαιολογημένα προκάλεσε την αντίδραση ναυτεργάτη –και τέλος πάντων, δεν ξέρω ποιος ήταν– για αυτά που είπε, ότι δεν μπορεί να υπάρχει κανείς περιορισμός στους εφοπλιστές και ότι δεν μπορούμε να τους φορολογήσουμε, γιατί πουθενά στον κόσμο δεν περιορίζονται και οι ελευθερίες τους είναι πολλές και μεγάλες.

Βέβαια, αυτές οι ελευθερίες αφορούν τους εφοπλιστές και όχι τους ναυτεργάτες. Αφορούν τους βιομήχανους, τους ξενοδόχους και συνολικά τους καπιταλιστές, όπου και αν αυτοί δραστηριοποιούνται. Πρόκειται για ελευθερίες που οδηγούν σε μεγαλύτερη εκμετάλλευση των εργαζομένων και του λαού, όπως η ελευθερία που δίνεται στους εφοπλιστές να έχουν το πλοίο με όποια σημαία θέλουν. Επίσης, αφορούν τα κέρδη τους και την αύξησή τους, αφορούν το φθηνό ναυτεργατικό δυναμικό. Η

άρση του καμποτάζ επίσης ήρθε να ενισχύσει την κερδοφορία τους με όλες τις συνέπειες που έχει αυτή για τους ναυτεργάτες. Η κατάργηση των οργανικών συνθέσεων είναι και αυτή απαίτηση των εφοπλιστών και βρίσκεται στην ίδια γραμμή, δηλαδή της αύξησης της κερδοφορίας τους.

Η ναυτιλία μας, λοιπόν, είναι η πρώτη στον κόσμο με τέσσερις χιλιάδες εννιακόσια πλοία, πρώτα σε χωρητικότητα σε όλο τον κόσμο. Κι όμως, πάνω από δεκαπέντε χιλιάδες ναυτεργάτες είναι στην ανεργία και πάνω από εξήντα χιλιάδες ζουν στη μαύρη και ανασφάλιστη εργασία. Από τις τέσσερις χιλιάδες εννιακόσια πλοία, μόνο τα οκτακόσια είναι με ελληνική σημαία, παρά το γεγονός ότι έχετε δώσει τα πάντα, γη και ύδωρ, στους εφοπλιστές. Από τις τέσσερις χιλιάδες εννιακόσια πλοία, τα οκτακόσια είναι με ελληνική σημαία!

Οι Έλληνες εφοπλιστές μόνο για το 2013 επένδυσαν 18,1 δισεκατομμύρια δολάρια σε εξακόσια ενενήντα πλοία. Έγιναν τριακόσια δεκαεννιά νέες ναυπηγήσεις και τριακόσια εβδομήντα ένα δεύτερο χέρι, παραμένοντας στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλιακής πυραμίδας. Αμύθητος πλούτος, συγκεντρωμένος σε λίγα χέρια από τη μία και από την άλλη ασύλληπτη φτώχεια, ανεργία και εξαθλίωση.

Αυτές οι ναυπηγήσεις έγιναν στην Κίνα, από τους σωτήρες της οικονομίας, τους εφοπλιστές που νοιάζονται για τη χώρα, για την πατρίδα, για την Ελλάδα, για το ναυτεργάτη. Από αυτούς, λοιπόν, οι ναυπηγήσεις γίνονται στην Κίνα και εδώ η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, ο Σκαρμαγκάς, η Ελευσίνα και η Σύρος κλείνουν, ναυπηγεία με εκατονταετηρίδες χρόνων πείρας, δουλειάς και ναυπήγησης πλοίων.

Στην ανεργία με βάση τα πλασματικά στοιχεία του GENE για το Μάιο ήταν τέσσερις χιλιάδες πενήντα εννέα ναυτεργάτες, από τους οποίους μόνο εξακόσιοι πενήντα επτά πήραν το επίδομα ανεργίας. Και ποιο επίδομα; Το επίδομα της ντροπής, που αναφέρθηκε εδώ, δηλαδή 235 ευρώ για τον άγαμο και 293 ευρώ για τον έγγαμο. Τι λέτε, βρε παιδί μου; Ένα πρωινό για τον κ. Βαρβιτσιώτη στον Αστέρα της Βουλαγιμένης!

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Αφήστε τα αυτά!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Λέω ότι αυτό είναι το επίδομα ανεργίας του ναυτεργάτη, κύριε Βαρβιτσιώτη! Αυτό είναι το επίδομα ανεργίας! Και δεν αναφέρεστε καθόλου πάνω σ' αυτό.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Παραβιάζετε τους κανόνες του ΚΚΕ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ακούστε, κύριε Βαρβιτσιώτη! Είναι τόσο το επίδομα ανεργίας;

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Αφήστε τις προσωπικές αναφορές!

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Γιατί τι έχουν οι προσωπικές αναφορές;

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Γιατί;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Δεν είναι προσωπική αναφορά, κύριε Βαρβιτσιώτη, λέω πόσο κάνει το πρωινό σε ένα μεγάλο ξενοδοχείο. Μπορεί να μην πήγατε εσείς, μπορεί να πήγε κάποιος άλλος. Οι εφοπλιστές εκεί πάνε, πάντως.

Και πάλι η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Κυβέρνηση και βέβαια οι εφοπλιστές πάνω απ' όλα με την πολιτική της ανταγωνιστικότητας αυξάνουν τις στρατιές των ανέργων, στερούν το δικαίωμα στη δουλειά, στερούν το δικαίωμα στο επίδομα, στην κοινωνική ασφάλιση, στην προστασία. Οι άνεργοι ζουν καθημερινά τον εφιάλτη της επιβίωσης.

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

Κύριε Βαρβιτσιώτη, με δική σας επιστολή προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στις 29-5-2014 αναφέρετε ότι μπορούν να εφαρμόσουν τις ατομικές συμβάσεις εργασίας.

Σας θυμίζουμε ότι σε ερώτησή μας για το θέμα των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας των ναυτεργατών μάς είχατε απαντήσει, κύριε Βαρβιτσιώτη, ότι «όσον αφορά τις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας, σημειώνεται ότι το ισχύον νομικό καθεστώς που συμπεριλαμβάνει το ν.3276/1994 τελεί σε ισχύ και δεν θίγεται εκ των λοιπών υφισταμένων διατάξεων». Αυτή ήταν

η απάντησή σας που έγινε στις 12-9-2013.

Όμως, με επιστολή σας στην Ένωση Εφοπλιστών στις 29-5-2014 λέτε ότι: αφού δεν υπάρχει Συλλογική Σύμβαση Εργασίας και έχει τελειώσει η μετενέργειά της, κατόπιν, λέτε, των ανωτέρω και «σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του Κανονισμού για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006, που εγκρίθηκε με την υπ. αριθμόν 3522/2-8-2013 ΚΥΑ, οι όροι ναυτολόγησης των Ελλήνων ναυτικών συμφωνούνται ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη με ατομική σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτικού».

Ενώ, λοιπόν, η απάντησή σας ήταν διαφορετική στην ερώτησή μας, έρχεστε μετά προς τους εφοπλιστές –θα τα καταθέτω και στα Πρακτικά για να βρίσκονται, να δούμε πότε λέτε αλήθεια και πότε ψέματα- και τους λέτε ότι μπορείτε να προχωρήσετε στην ατομική σύμβαση εργασίας.

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

Έρχεται, λοιπόν, η Πανελλήνια Ομοσπονδία των Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού και κάνει προς το NAT μια επιστολή και λέει: Αναφέρετέ μας, αφού υπάρχει αυτή η εξέλιξη με τις συμβάσεις εργασίας, με βάση ποιο μισθό το NAT θα αναζητεί τις ασφαλιστικές εισφορές από τους εφοπλιστές; Και τι απαντά το NAT; Σας στέλνει επιστολή και λέει ότι εδώ έχουμε μια επιστολή της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, που μας ρωτάει με ποιον μισθό θα γίνονται οι κρατήσεις. Μέχρι τώρα, βέβαια, δεν έχετε απαντήσει, αλλά προφανώς, η απάντησή σας θα είναι σύμφωνη με αυτό που απαντήσετε στην Ένωση Εφοπλιστών, που λέει ότι θα γίνει με τους όρους ατομικής σύμβασης εργασίας.

Εμείς λέμε το εξής, ότι όλα αυτά συνθέτουν το πρόβλημα και της ανεργίας και της μείωσης των μισθών και βέβαια, της ασύδοτης δράσης των εφοπλιστών, που θέλουν όλο και περισσότερα κέρδη από τη βαθιά εκμετάλλευση των ναυτεργατών.

Τα αιτήματα που έχουν οι ναυτεργάτες είναι: Έκτακτο επίδομα στους ανέργους, κάτι βέβαια που δεν είναι στη σκέψη σας, επίδομα ανεργίας για όλη την περίοδο που αυτή κρατά, κατάργηση της αντεργατικής νομοθεσίας, όπως είναι η 2687/53, ο όρος 8 των Εγκριτικών Πράξεων Νηολόγησης, του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 και του ν.4078/12, που προωθούν τη μαύρη και ανασφάλιστη εργασία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ολοκληρώνετε παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Επίσης, να γίνει πράξη τώρα η δέσμευση του ΔΣ του GENE να συγκεντρώνονται οι λίστες πληρωμάτων και να ναυτολογούνται άμεσα ναυτεργάτες, όπου διαπιστώνονται παραβιάσεις των οργανικών συνθέσεων των πλοίων. Επίσης, υπάρχουν και άλλα αιτήματα που σας έχουν καταθεθεί.

Εμείς πιστεύουμε ότι το ναυτεργατικό κίνημα, όπως και όλη η εργατική τάξη, ένα δρόμο έχουν να ακολουθήσουν, την ανειρήνευτη ταξική πάλη με τους εφοπλιστές, τους εκμεταλλευτές, την ανειρήνευτη πάλη με στόχο τη δική τους εξουσία, που θα κάνει λαϊκή περιουσία τα καράβια, όπως και όλα τα άλλα συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής.

Τότε θα έχουν και μεταφορές τα νησιά. Δεν θα τα αποκλείουν, όπως τα θέλουν οι εφοπλιστές. Δεν θα τους παρακαλάτε εσείς. Τότε θα λυθούν τα προβλήματα των ναυτεργατών. Τότε θα περυσσεύουν και θα ζητούν ναυτεργάτες να καλύψουν συνολικά τις ανάγκες της ναυτιλίας μας.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Τον λόγο έχει ο κ. Κουράκος για έξι λεπτά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, πριν από ένα μήνα ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ Μπαν Γκι Μουν για την ημέρα του ναυτικού δήλωσε ότι η ναυτική βιομηχανία είναι κεντρικής σημασίας για δισεκατομμύρια ανθρώπους και εξαρτάται από τους ναυτικούς. Χωρίς αυτούς, το διεθνές εμπόριο θα σταματούσε.



Στην ημέρα του ναυτικού ζητώ από όλους να αναγνωρίσουν το έργο των ναυτικών μας, που με σιωπηλή αφοσίωση κρατούν σε εμπορική κίνηση τα γρανάζια του κόσμου.

Εσείς και οι προκάτοχοί σας τι κάνετε, για να στηρίξετε τον κύριο πυλώνα της οικονομίας μας, τη ναυτιλία μας, τους Έλληνες ναυτικούς, τους Έλληνες ναυτεργάτες; Δεν έχετε κάνει απολύτως τίποτα.

Δυστυχώς, η άλλοτε μεγάλη εμπορική ναυτιλία των τεσσάρων και πλέον χιλιάδων πλοίων με ελληνική σημαία τη δεκαετία του '70 και με πάνω από εκατόν είκοσι χιλιάδες ναυτικούς σήμερα αποτελεί ιστορική ανάμνηση και όχι μόνο, μια και σήμερα τα δύο τρίτα της ελληνόκτητης ναυτιλίας μας βρίσκονται με σημαίες ευκαιρίας, ενώ ο αριθμός των Ελλήνων ναυτεργατών έχει συρρικνωθεί δραματικά, στην τάξη των δεκαπέντε χιλιάδων περίπου εργαζομένων.

Η ανεργία στις τάξεις των ναυτικών υπερβαίνει το 50% του ενεργού δυναμικού, αλλά και όσοι εργάζονται έχουν υποστεί και εξακολουθούν να υφίστανται τα τελευταία πέντε χρόνια μεγάλες μειώσεις στα εισοδήματά τους.

Δραματικές είναι οι περιπτώσεις των συντάξεων και η κατεδάφιση στη μνημονιακή Ελλάδα των κοινωνικοασφαλιστικών παροχών και γενικότερα του κοινωνικού κράτους των ναυτικών μας.

Και εσείς και οι προκάτοχοί σας τι κάνατε για όλα αυτά; Τίποτα. Το 80% και πλέον του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης, πράγμα που σημαίνει ότι χωρίς τη ναυτιλία η μεταφορά προϊόντων θα ήταν αδύνατη. Ατμομηχανή και κινητήρια δύναμη της ναυτιλίας μας είναι οι ναυτεργάτες, οι οποίοι, κάτω από ιδιαίτερα δυσχερείς και επικίνδυνες συνθήκες, μακριά από την οικογένειά τους και βιώνοντας την καθημερινή αποξένωση, επιτελούν ένα έργο, που τους έχει καταξιώσει στη συνείδηση όλων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Μοναδικό τους όπλο είναι το ελληνικό φιλότιμο, αρετή που είναι συνυφασμένη με την ιδιοσυγκρασία του Έλληνα γενικά, η σκληρή δουλειά, που είναι αποτέλεσμα του ότι θέλει να είναι πρώτος στην εργασία του, ο μεγάλος βαθμός υπευθυνότητας απέναντι στον εργοδότη του, στην κοινωνία γενικότερα, καθώς και η εκπαίδευσή του, που βεβαίως πρέπει να αναβαθμίζεται συνεχώς και να προσαρμόζεται στις εκάστοτε απαιτήσεις.

Αυτό, κύριε Υπουργέ, που χρειάζεται η ναυτιλία μας είναι η υιοθέτηση μιας ναυτιλιακής πολιτικής, στο επίκεντρο της οποίας θα βρίσκεται ο Έλληνας ναυτεργάτης, υπενθυμίζοντας μια φράση που ακούγεται συχνά στην παραλία του Πειραιά, ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία χωρίς ναυτεργάτες, αξιωματικούς και καλύτερα πληρώματα δεν μπορεί να υπάρξει.

Ίσως από το Υπουργείο σας να υπάρχει καταδικαστική συμπεριφορά απέναντι στους ναυτεργάτες. Δεν γνωρίζετε ότι τα δικαιώματα των ναυτικών περιλαμβάνονται στη Διεθνή Ναυτική Σύμβαση Εργασίας, που Υπουργός της δικής σας Κυβέρνησης έφερε προς ψήφιση στη Βουλή το 2012; Πάτε να κάνετε τον κλάδο της ελληνικής ναυτεργασίας πειραματόζωο, όπως κάνατε όλους τους Έλληνες εδώ και τέσσερα χρόνια;

Απαντήσεις λοιπόν: Υπογραφή συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας σε όλες τις κατηγορίες πλοίων και πλήρη εφαρμογή των μέχρι σήμερα συμβατικών υποχρεώσεων. Άμεση και πλήρη εξόφληση των οφειλόμενων δεδουλευμένων αποδοχών πολλών μηνών των πληρωμάτων των πλοίων. Επιτέλους, το Υπουργείο και ο Υπουργός ας αναλάβει τις υποχρεώσεις του.

Όσον αφορά τη σύμβαση της ΙΤΦ, κύριε Υπουργέ, που αναφέρατε προηγουμένως, θα ήθελα να σας πω ότι παραπλανήσατε το Τμήμα. Αυτή η σύμβαση της ΙΤΦ αφορά μη Ευρωπαίους ναυτικούς. Αφορά όλους τους υπόλοιπους ναυτικούς του κόσμου που έρχονται και εργάζονται σε ευρωπαϊκά κράτη και ναυτιλιακές εταιρείες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε έγγραφο του κυρίου Υπουργού προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αναφέρεται ότι συνεπεία της λήξεως της συμβατικής διάρκειας των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των πληρωμάτων φορτηγών πλοίων πάνω από τέσσερις χιλιάδες πεντακόσιους κόρους από το 2010, είναι πλέον δυνατόν οι όροι αυτολόγησης των Ελλήνων ναυτικών να συμφωνούνται ελεύθερα με ατομική σύμβαση.

Και ερωτώ: Βάσει ποίου μισθού θα υπολογίζονται οι εισφορές

αυτών των ναυτικών που θα δουλεύουν με ατομικές συμβάσεις; Όπως κατήγγειλε η διοίκηση της ΠΙΝΟ με ανοιχτή επιστολή της προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, το συγκεκριμένο έγγραφο περιήλθε τυχαία σε γνώση των συνδικαλιστικών εκπροσώπων των ναυτικών από πλοιοκτήτρια εταιρεία, που τους ζητούσε διευκρινήσεις για το θέμα των ατομικών συμβάσεων εργασίας. Αυτή είναι η συνεργασία σας με τα συνδικαλιστικά σωματεία των ναυτικών;

Και ευθέως, κύριε Υπουργέ, σας καταγγέλλει η ΠΙΝΟ για το ως άνω έγγραφο σας προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με το οποίο προβαίνετε σε μια καθ' όλα αυθαίρετη, άκρως υποκειμενική και μεροληπτική ερμηνεία των αποφάσεων της διεθνούς συμβάσεως εργασίας υπέρ των εφοπλιστών.

Κύριε Υπουργέ, ξέρετε ποια είναι η διαφορά μας; Για σας αποτελεί τιμή να εκφράζετε τους οικονομικούς κύκλους της ναυτιλίας –και όχι μόνο- για εμάς όμως, που προερχόμαστε από ναυτικές οικογένειες, αποτελεί τιμή να εξασφαλίσουμε τα απαραίτητα για τις οικογένειες τις δικές μας οικογένειες και όλων των ναυτικών.

Ο Υπουργός, αντί να υποδείξει στην εργοδοτική πλευρά να καθίσει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων, προκειμένου να επιτευχθεί η ανανέωση της υφιστάμενης και εφαρμοζόμενης συλλογικής σύμβασης εργασίας του 2010, όπως έχει γίνει και με τις λοιπές εφοπλιστικές ενώσεις, ήρθε αρωγός με το έγγραφο του να ενισχύσει την επιδεικνυόμενη πεισματική και αρνητική συμπεριφορά της εργοδοσίας και να την προτρέψει μάλιστα στην ουσία να παραβεί όλες τις θεσμοθετημένες από τις διεθνείς συμβάσεις εργασίας και την ίδια την ΜLC ρυθμίσεις για τις συλλογικές διαπραγματεύσεις και συλλογικές συμβάσεις εργασίας, υποτιμώντας προφανώς τις ουσιαστικές επιπτώσεις και συνέπειες ενός τέτοιου εγχειρήματος και λησμονώντας ότι είναι Υπουργός όλων των Ελλήνων.

Κύριε Υπουργέ, μπορεί η συμβατική ισχύς της σύμβασης του 2010 να έχει λήξει στα ποντοπόρα πλοία άνω των τεσσάρων χιλιάδων πεντακοσίων κόρων, πλην όμως εξακολουθεί να εφαρμόζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη ανελλιπώς από τις 31-12-2010, που έληξε, κάτι που αναφέρεται, όπως υπογράμμισα, και στη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας ΜLC.

Κύριε Υπουργέ, είναι γνωστό στη διεθνή οργάνωση εργασίας ότι για όλες τις εκκρεμότητες και ευρισκόμενες στο στάδιο των διαπραγματεύσεων συλλογικές συμβάσεις εργασίας και για τα πληρώματα των φορτηγών πλοίων ειδικότερα, αναγνωρίζονται και εφαρμόζονται πλήρως οι όροι της συλλογικής σύμβασης που έχει λήξει.

Όσον αφορά τα υπόλοιπα θέματα, για τα οποία δεν έχουμε χρόνο, αλλά και για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος θα ήθελα να κάνω μια συζήτηση. Εδώ ακριβώς, όμως, είναι η απάντηση της ΠΙΝΟ, κύριε Υπουργέ, την οποία σας έχει στείλει, σε αντίθεση με την πονηρία, αν θέλετε, του Υπουργείου σας, που επικοιωνήσε με τους Έλληνες εφοπλιστές χωρίς να γνωρίζουν τα συνδικαλιστικά σωματεία το έγγραφο που στείλατε στους Έλληνες εφοπλιστές.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων. Περνάμε στη διαδικασία των δευτερολογιών, αν υπάρχει ενδιαφέρον.

Δικαίωμα δευτερολογίας έχει ο κ. Συρμαλένιος για τρία λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Τρία λεπτά, κύριε Πρόεδρε ή πέντε;

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Ναι, βεβαίως, εφόσον μιλήσατε δεκαέξι λεπτά στην αρχή.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Βλέπετε, κύριε Συρμαλένιε, ακόμα και ο Υπουργός κρατάει ακριβή χρόνο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Δεκαέξι λεπτά μιλήσατε στην αρχή.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Καλά, αυτό είναι θέμα του Προεδρείου, κύριε Υπουργέ. Θα το λύσουμε αυτό.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Εδώ θα κάνει και τον Πρόεδρο!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Δικαίωμα, λοιπόν, τρία λεπτά δευτερολογίας ο κ. Συρμαλένιος, η κ. Χαρολαμπίδου δύο λεπτά, η κ. Καλογερά, η κ. Μπόλαρη και η κ. Βαμβακά από

δύο έως τρία λεπτά.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Εγώ δεν έχω χρόνο; Γιατί; Έστω δύο λεπτά να μιλήσω κι εγώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Όταν κάποιος εισηγητής παραβεί το χρόνο του, δηλαδή μιλήσει πολύ περισσότερο, το Προεδρείο θεωρεί ότι έκανε χρήση και της δευτερολογίας του.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Πρέπει να υπάρχει όμως μία προειδοποίηση.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ:** Δεν το ξέραμε.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Δύο λεπτά θέλω μόνο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ:** Δεν γίνεται να κάνουμε μία ελαστική ερμηνεία;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Να κάνουμε; Τώρα που είμαστε μόνοι; Μας βλέπουν από παντού!

Αν ο κ. Λαφάζανης θέλει οπωσδήποτε να πει κάτι, βεβαίως θα υπάρξει ανοχή, υπό την αυστηρή συμφωνία ότι θα τηρηθούν οι χρόνοι.

Τον λόγο έχει ο κ. Συρμαλένιος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Εγώ έχω ανοχή με όσους ομιλητές θέλουν να μιλήσουν, καθώς και με τον Υπουργό.

Κύριε Υπουργέ, δυστυχώς με όσα μας είπατε δεν κάνατε τίποτε άλλο παρά να επιβεβαιώσετε ότι ακολουθείτε αυτό που κάνατε τόσα χρόνια. Δηλαδή, ακολουθείτε μία πολιτική άκριτης εξυπηρέτησης των εφοπλιστικών συμφερόντων. Δεν μας είπατε καμμία πρόταση. Η ναυτιλία είναι εντάσεως κεφαλαίου, άρα δεν μπορούμε να αντιμετωπίσουμε με τίποτα τη μείωση των θέσεων εργασίας, εφόσον η ένταση εργασίας μειώνεται νομοτελειακά. Δεν υπάρχει πολιτική παρά «αυτόματος πιλότος».

Καμμία ευρωπαϊκή χώρα δεν βάζει περιορισμούς στη σύνθεση των πληρωμάτων. Αντίθετα, εσείς βάζετε περιορισμούς, διότι μειώνετε τις συνθέσεις των πληρωμάτων στην ακτοπλοία, αίρετε το καμποτάζ στα τουριστικά πλοία και εκ των πραγμάτων μειώνετε τις θέσεις των Ελλήνων ναυτικών και στα τουριστικά πλοία -το ίδιο κάνατε και στην κρουαζιέρα και μειώθηκαν οι θέσεις των Ελλήνων ναυτικών- και επίσης μειώνετε τις θέσεις των Ελλήνων ναυτικών στα ποντοπόρα με ελληνική σημαία. Επομένως, κάνετε ακριβώς το αντίστροφο.

Επιπλέον, επιδιώκετε, με νύχια και με δόντια, να καταργήσετε τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Θεσμοθετήσατε τις επιχειρησιακές συμβάσεις, ενώ ξέρετε ότι δεν υπάρχουν καν σωματεία στις επιχειρήσεις. Ακόμα και αν φτιαχτούν αυτά τα σωματεία, θα φτιαχτούν με την απόλυτη συναίνεση και προτροπή των εργοδοτών, διότι αυτές οι επιχειρησιακές συμβάσεις θα μειώσουν το μισθολογικό κόστος, το οποίο υπάρχει σήμερα στην κλαδική ναυτική σύμβαση εργασίας. Επιδιώκετε τις ατομικές συμβάσεις εργασίας που δεν μπορέσατε να περάσετε πέρυσι με το νόμο 4150, καθώς υπήρξε αντίδραση ακόμα και από την πλευρά του κόμματος του ΠΑΣΟΚ και της ΔΗΜΑΡ, που ήταν τότε στην κυβέρνηση. Καταψήφιστηκε, λοιπόν, η διάταξη αυτή και τώρα λέτε ότι θα μπορούσε να είχε εφαρμοστεί, διότι ισχύει στο Ναυτικό Κώδικα του 1958. Αν, όμως, ισχύει, γιατί το φέρατε πέρυσι ως διάταξη να το ψηφίσετε και δεν το αφήνατε κι αυτό να εφαρμοστεί από κεκτημένη ταχύτητα; Άρα, για να το φέρνεται, σημαίνει ότι δεν ισχύει.

Εμείς λέμε ότι κατ' αρχήν ως ΣΥΡΙΖΑ -ευελπιστώντας με τη θέληση του ελληνικού λαού να γίνουμε κυβέρνηση, μία κυβέρνηση της Αριστεράς, μία κυβέρνηση κοινωνικής σωτηρίας με κορμό τον ΣΥΡΙΖΑ- αυτό που θα κάνουμε ως πρώτη πράξη -και το έχουμε πει- είναι να καταργήσουμε όλο το πλέγμα των αντεργατικών διατάξεων που έχουν φέρει σε μεσαιωνικές καταστάσεις τους εργαζόμενους, όχι μόνο στη στεριά, αλλά και τους εργαζόμενους στη θάλασσα.

Επίσης, θα καταργήσουμε όλες τις διατάξεις των νόμων όπως ο ν. 4150 και ο ν. 4256 του 2013 και του 2014 αντίστοιχα, που μειώνουν τις θέσεις εργασίας στο ναυτικό επάγγελμα. Θα δούμε την ελληνική ναυτιλία ως καθοριστικό παράγοντα και «μοχλό» για την παραγωγική, οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση της χώρας.

Τι σημαίνει αυτό; Αυτό έχει αρκετούς άξονες. Θα τους αναφέρω επιγραμματικά:

Πρώτον, μία άλλη πολιτική για την ακτοπλοία με δημιουργία ενός δημόσιου κοινωνικού φορέα ακτοπλοίας που θα επιδιώξει ως κοινοπραξία με συμμετοχή του δημοσίου να επιχορηγηθεί από ευρωπαϊκά κονδύλια και να κατασκευάσει και να επισκευάσει πλοία σε ελληνικά ναυπηγεία, που σήμερα «φυτοζωούν» με την πολιτική σας.

Δεύτερον, να γίνει σύσταση ενός δημόσιου φορέα ναυπηγοεπισκευής, ενός φορέα επεξεργασίας και χάραξης κλαδικής πολιτικής για τα ναυπηγεία, που δεν υπάρχει εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Πρέπει να υπάρχει ένας τέτοιος φορέας και μία κυβέρνηση η οποία θα διεκδικήσει από την Ευρωπαϊκή Ένωση τα ναυπηγεία να μην είναι μόνο ναυπηγεία κατασκευών πολεμικών πλοίων, αλλά και εμπορικών πλοίων, κάτι που έχει απαγορευθεί σήμερα, ενώ σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν κερδίσει παρεκκλίσεις και μπορούν να το κάνουν.

Τρίτον, τα λιμάνια να μείνουν δημόσια λιμάνια ως κόμβοι στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας.

Τέταρτον, να ανοίξει επιπέδους η συζήτηση για την κατάργηση του πλέγματος των διατάξεων του νομοθετικού διατάγματος 2687/1953. Εν πάση περιπτώσει, μην κατηγορείτε εμάς ότι εκπροσωπούμε το παλιό. Εσείς εκπροσωπείτε το πολύ παλιότερο με το προ εξήντα χρόνων διάταγμα, το οποίο θεσμοθέτησε εκείνο το πλέγμα των απόλυτων συμφερόντων του εφοπλιστικού κόσμου σε μία εποχή μετά τον πόλεμο. Έχουν περάσει εξήντα χρόνια και τα πράγματα έχουν αλλάξει ραγδαία.

Μη λέτε, λοιπόν, ότι εμείς εκπροσωπούμε το παλιό. Εσείς εκπροσωπείτε το παλιό, υπερασπιζόμενοι εκεί που θέλετε τα συμφέροντα των ισχυρών.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ο κ. Στρατούλης έχει τον λόγο για δύο λεπτά.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, άκουσα τον κύριο Υπουργό να λέει ότι οι μισθοί των κατώτερων πληρωμάτων οδηγούν στον αφελληνισμό της ποντοπόρου ναυτιλίας. Πέρα από το αναληθές του ισχυρισμού και το έωλο του επιχειρήματος, το βασικό είναι -και το ξέχασε ο κύριος Υπουργός στην απάντησή του- ότι στην ποντοπόρο ναυτιλία έγιναν δέκα φορές μειώσεις οργανικών συνθέσεων τα τελευταία τριάντα χρόνια. Αυτή είναι η βασική αιτία την οποία δεν θέλει να αναφέρει.

Πέρα απ' αυτό, όμως, μου έκανε πολύ μεγάλη εντύπωση το ότι ο Υπουργός μίλησε και ήταν σαν να άκουσα τον κ. Βενιάμη, τον πρόεδρο των Ελλήνων εφοπλιστών πριν δέκα μέρες στη ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια» που είπε ακριβώς το ίδιο. Είπε ότι για να προσλάβουμε, για να απασχολήσουμε περισσότερους ναυτικούς στα ποντοπόρα πλοία, πρέπει να μην ισχύει η συλλογική σύμβαση εργασίας, αλλά μία διεθνής σύμβαση εργασίας η οποία ισχύει μέχρι τώρα για ναυτικούς από χώρες του Τρίτου Κόσμου για μισθό 317 ευρώ το μήνα με σαρανταοκτώωρη εργασία.

Είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ, να λέτε τα ίδια που ζητά ο πρόεδρος των Ελλήνων εφοπλιστών για να εξυπηρετήσει τα ιδιότελη οικονομικά συμφέροντα των επιχειρηθέντων των πλοιοκτητών και των εφοπλιστών-μελών της ένωσής του; Ποιο είναι το δίλημμα δηλαδή; Ή θα δεχτείτε οι άνεργοι ναυτικοί να δουλέψετε σαν σύγχρονοι σκλάβοι ή θα μείνετε άνεργοι; Είναι δυνατόν;

Δεύτερον, σας άκουσα να λέτε: «Εντάξει, τι έγινε για τις ατομικές συμβάσεις εργασίας στα ποντοπόρα πλοία; Η ατομική σύμβαση εργασίας ισχύει με βάση το Ναυτικό Κώδικα από το 1958». Φυσικά ισχύουν ατομικές συμβάσεις εργασίας και από το Εργατικό Δίκαιο σ' όλη την οικονομία και για όλους τους εργαζόμενους. Το ζήτημα είναι αν μία ατομική σύμβαση εργασίας στηρίζεται -και την αντιγράφει- σε μία συλλογική σύμβαση εργασίας. Δεν υπάρχει πλέον συλλογική σύμβαση εργασίας των ναυτικών που να ισχύει αυτή τη στιγμή.

Και αυτό σημαίνει ότι με ατομικές συμβάσεις εργασίας θα είναι μόνος του απέναντι στον πλοιοκτήτη και τον εφοπλιστή ο κάθε ναυτικός εργαζόμενος, με το πιστόλι στον κρόταφο ή υπογράφει ατομική σύμβαση για δραστική μείωση των μισθών ή όχι. Μην κάνουμε ότι δεν το καταλαβαίνουμε.

Και τέλος, κύριε Πρόεδρε, δεν άκουσα τον κύριο Υπουργό να μας απαντάει στα ερωτήματα που βάλαμε για το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας. Θα αποκτήσει ουσιαστικές αρμοδιότη-

τες σε όλο το φάσμα των προσλήψεων, των ναυτολογήσεων, των απολύσεων, ώστε να μπορεί να συμβάλει στη στήριξη των ανέργων και την μείωση της ανεργίας; Θα εξομοιωθούν -ούτε αυτό το στοιχειώδες δεν μας απάντησε ο Υπουργός- τα εξευτελιστικά επιδόματα ανεργίας που ισχύουν για τους άνεργους ναυτικούς τουλάχιστον με αυτά των ναυτικών της στεριάς; Θα εξομοιωθούν οι δυνατότητες για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη τουλάχιστον με αυτές τις ελάχιστες δυνατότητες που έχουν οι άνεργοι της στεριάς;

Θα αλλάξει το π.δ. 64 του 2003 για να βελτιωθούν οι προϋποθέσεις χορήγησης επιδομάτων ανεργίας για να μην τα παίρνει μόνο το 10%, 15% από τους άνεργους ναυτικούς; Τι θα κάνετε με την καταβολή των δεδουλευμένων σε εργαζόμενους ναυτικούς που καθυστερούν οι εφοπλιστές να τους πληρώσουν δέκα, έντεκα, δεκαοχτώ και είκοσι τέσσερις μήνες;

Και τι θα κάνετε με τα 101 εκατομμύρια ευρώ τα οποία χρωστάνε οι εφοπλιστές στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο;

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Λαφαζάνης έχει τον λόγο για δύο λεπτά.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο κύριος Υπουργός μας έκανε ένα κήρυγμα το οποίο θα το ζηλεύει και ο πιο επιθετικός και αντεργατικός εφοπλιστής. Η πολιτική σας είναι μία: Ό,τι εξυπηρετεί το εφοπλιστικό κεφάλαιο είναι καλό για τη χώρα, καλό για την οικονομία, καλό για τον ελληνικό λαό και βεβαίως ευεργέτημα -υποτίθεται- για τους εναπομείναντες Έλληνες ναυτικούς. Είναι μια πολιτική πλήρους παράδοσης της χώρας στο εφοπλιστικό κεφάλαιο, όπως έχει παραδοθεί βεβαίως και στο τραπεζικό κεφάλαιο.

Και βλέπω ότι αυτή η ασυδοσία του εφοπλιστικού κεφαλαίου επεκτείνεται όλο και περισσότερο, γίνεται όλο και πιο επιθετική και διεκδικεί πλέον άμεσα την πολιτική εξουσία. Σε λίγο οι ίδιοι οι εφοπλιστές θα σαρματίζουν και κυβέρνηση σε αυτήν τη χώρα!

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΠΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Να το πείτε στους συνδαιτυμόνες της κ. Δούρου.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Βλέπω ότι έχετε μια παγερή αδιαφορία για το μέλλον της ναυτικής Ελλάδας. Δεν μας είπατε ούτε ένα σχέδιο -ουδέποτε έχει εμφανιστεί εδώ Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ο οποίος να μην έχει κάποιο σχέδιο, έστω και αν αυτό δεν είναι σοβαρό ή δεν στέκεται καλά- για το τι μπορεί να γίνει και τι πρέπει να γίνει στον τομέα της ναυτικής Ελλάδας ως στοιχείο διεξόδου κιάλας από τη σημερινή κρίση που διανύουμε.

Εδώ, το 1953 όταν έγινε αυτή η συνταγματική ρύθμιση σε όφελος των εφοπλιστών και βεβαίως δόθηκαν φορολογικά προνόμια, υπήρχε -όχι ότι αυτό τη δικαιολογεί- και ένα πλεονέκτημα. Ποιο ήταν το πλεονέκτημα; Ήταν το ότι η μισή Ελλάδα ζούσε από τη ναυτοσύνη. Ήταν ναυτική Ελλάδα. Όλη η νησιώτικη Ελλάδα ζούσε από τα εμβάσματα των ναυτικών.

Σήμερα, είναι «γυμνός ο βασιλιάς». Σήμερα, έχετε δώσει προνόμια στο εφοπλιστικό κεφάλαιο, τα οποία συνεχώς μεγεθύνονται και κλιμακώνονται και αυτοί δεν απασχολούν καθόλου προσωπικό ή με όσους απασχολούν θέλουν να έχουν εργασιακές σχέσεις γαλέρας ή και να μην πληρώνονται καθόλου αυτοί. Γιατί έχουμε και τέτοια συμπτώματα.

Χτίζουν και επισκευάζουν τα πλοία τους έξω από την Ελλάδα και βεβαίως χρησιμοποιούν πλήρως τις υποδομές και το ελληνικό κράτος στις διεθνείς παρεμβάσεις τους.

Με συγχωρείτε, δηλαδή τι είναι αυτή η χώρα; Υπηρετικό προσωπικό για τους εφοπλιστές; Και αυτό το λέτε πολιτική;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Παρακαλώ, ολοκληρώνετε κύριε Λαφαζάνη.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Υπάρχει εναλλακτική πολιτική. Την εξέθεσε ο συνάδελφος κύριος Συρμαλένιος και άλλοι συνάδελφοι. Δεν έχω χρόνο να πω ορισμένα στοιχεία της.

Υπάρχει εναλλακτική πολιτική στην Ελλάδα; Γιατί η Ελλάδα πρέπει να στηριχθεί σε μια νέα εθνική ναυτική πολιτική, τόσο στον τομέα της ναυτιλίας αυτής καθ' αυτής όσο και στον τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, προκειμένου να στηρίξουμε την απασχόληση και ένα πρόγραμμα διεξόδου από

την κρίση.

Σχέδιο εσείς δεν έχετε. Το σχέδιό σας είναι η παράδοση της χώρας στους εφοπλιστές.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Τον λόγο έχει η κ. Χαραλαμπίδου.

**ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω κατ' αρχάς να κάνω ένα σχόλιο.

Η Κυβέρνηση έχει κάνει απόπειρα να παρέμβει στην ανεργία των ναυτικών. Οφείλουμε να το ομολογήσουμε αυτό. Προσπάθησε πέρυσι να εισάγει για τους ναυτικούς τα προγράμματα voucher με το αποτυχημένο πρόγραμμα «Νέαρχος». Μιλάμε για προγράμματα χωρίς ασφάλιση, χωρίς ασφάλιση σύνταξης, πεντάμηνα με σημαντικές αποκλίσεις στις αμοιβές σε σχέση με τις ισχύουσες κλαδικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Το voucher είναι ένα πρόγραμμα που θέλει να εισάγει από τα πλάγια το θεσμό της ατομικής σύμβασης εργασίας, με μειωμένα ή με εξαφανισμένα μισθολογικά εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Αυτή είναι και η μόνη πολιτική που εφάρμοσε η μνημονιακή Κυβέρνηση για τους άνεργους ναυτικούς.

Είπε ο κύριος Υπουργός τι προτάσεις έχουμε ως ΣΥΡΙΖΑ. Για μας ως ΣΥΡΙΖΑ η πολιτική απασχόληση για τη ναυτική εργασία έχει βαρύνουσα σημασία. Είναι απαραίτητο να συνδεθεί με τις ανάγκες της παραγωγικής ανασυγκρότησης της οικονομίας, άρα με μια αναπτυξιακή πολιτική στον τομέα της ακτοπλοΐας, κυρίως για την ποntonόρο ναυτιλία και φυσικά με μια πολιτική σε βάθος για την απασχόληση των ναυτεργατών. Αυτή η πολιτική περνάει μέσα από τη κατάργηση των μνημονιακών νόμων, αλλά και συνολικά όλων των ρυθμίσεων που μειώνουν την αναλογία των οργανικών συνθέσεων των πληρωμάτων.

Οι σχετικές πολιτικές επομένως απαιτούν ένα νέο ολικό σχεδιασμό με την επανασύσταση τόσο του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας με αυτοτελή λειτουργία όσο και του Οίκου Ναύτου με ριζική αναδιοργάνωση, με ισχυρό Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, με αποτελεσματικές υπηρεσίες με αποκλειστικά δημόσιο χαρακτήρα.

Βασική προϋπόθεση είναι η ισχυρή συμμετοχή στο διοικητικό συμβούλιο των εκπροσώπων από τα ναυτεργατικά σωματεία. Ο νέος οργανισμός πρέπει να έχει αρμοδιότητες σε όλο το φάσμα των προσλήψεων, των ναυτολογήσεων και των απολύσεων. Όλες οι προσλήψεις πρέπει να γίνονται μέσα από το ΓΕΝΕ. Πρέπει να υπάρχει πλήρης έλεγχος, με μηχανοργάνωση, της στελέχωσης και της σύνθεσης των πληρωμάτων.

Αυτή η πρόταση είναι η πιο αποτελεσματική πρόταση για να διασφαλιστεί η πάταξη της μεσιτείας και των δουλεμπορικών γραφείων. Απολύτως αναγκαία είναι η εξίσωση του ποσού του επιδόματος ανεργίας με αυτό που ισχύει για όλους τους εργαζόμενους στη στεριά.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ευχαριστώ κι εγώ.

Η κ. Καλογεράκη έχει τον λόγο.

**ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα, κύριε Υπουργέ, επιβεβαιώσατε με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο τις καταγγελίες που έχουμε κάνει κατά καιρούς ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας είναι το Υπουργείο των εφοπλιστών. Αυτό φάνηκε σήμερα με τον πιο γλαφυρό, με τον καθαρό και με τον πιο κυνικό τρόπο, μπορώ να πω. Νομίζω ότι οι συνάδελφοί σας ανέλυσαν ακριβώς τι σημαίνει για την ανεργία των ναυτικών, τι σημαίνει για το μέλλον της εργασίας, της ναυτεργασίας, το μέλλον της ακτοπλοΐας, το μέλλον της ποntonόρου ναυτιλίας, το μέλλον της ναυπηγοεπισκευής, όλη η πολιτική που σήμερα εφαρμόζετε.

Εγώ ήθελα να σας πω όμως για το μέλλον στην ακτοπλοΐα. Σας είπα και στην πρωτολογία μου ότι η ακτοπλοΐα, το συμφέρον των ναυτικών, η δουλειά της ναυτεργασίας και το συμφέρον των νησιωτών είναι πράγματα που ταυτίζονται. Εκεί δεν μιλήσατε καθόλου. Εκεί δεν είπατε τίποτα.

Βέβαια, είστε πολύ εύγλωττος όταν απαντάτε σε αναφορές δικές μου, αλλά και άλλων συναδέλφων για καθημερινά προβλήματα δυσλειτουργίας που δημιουργούν ανασφάλεια στα πλοία της ακτοπλοΐας και ανασφάλεια στον επιβάτη, στον ναυτεργάτη, στο πλήρωμα και σε όλον τον κόσμο.



Και μου απαντάτε σε ερωτήσεις μου, λέγοντας: «Ευχαριστούμε πολύ για την ενημέρωση και για το ενδιαφέρον που δείχνετε», σαν να ειρωνεύεστε, δηλαδή, πια όλη αυτήν την κατάσταση, σαν να ειρωνεύεστε τους ανθρώπους που δεν ξέρουν αν θα έρθει καράβι στο νησί, σαν να ειρωνεύεστε τους ανθρώπους που δεν ξέρουν αν θα φύγει ή αν θα φτάσει το καράβι.

Προχτές, καράβι που έφυγε από τον Πειραιά, έπαθε ζημιά και ξαναγύρισε πίσω, έκανε όλο το ταξίδι του έχοντας αναμμένη μια μεγάλη φωτεινή επιγραφή που έλεγε, «ταξίδι δοκιμή» ενώ είχε μέσα επιβάτες. Πάρτε τα μέτρα σας.

Στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών για άλλη μια φορά μπήκαν τα ζητήματα που αφορούν τη διάλυση που έχετε φέρει με την πολιτική που εφαρμόζετε -την πολιτική των εφοπλιστών- στο Υπουργείο Ναυτιλίας στην ακτοπλοΐα. Κι, όμως, αυτά τα πλοία που αφήνουν τα πληρώματά τους απλήρωτα, αυτά τα πλοία που δεν εξυπηρετούν τα νησιά μας, αυτά τα πλοία που δεν διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον της συγκοινωνίας, αυτά τα πλοία θα εξακολουθούν για άλλο ενάμισι χρόνο, σύμφωνα με την απόφασή σας, να εξυπηρετούν -στο βαθμό που εξυπηρετούν- αυτές τις γραμμές.

Αυτά τα πράγματα είναι εγκλήματα. Και είναι εγκλήματα, όχι μόνο για τη ναυτεργασία, αλλά για όλο το νησιωτικό πλέγμα αυτής της πατρίδας. Όμως, δεν σας ενδιαφέρει αυτό. Δεν είναι αυτό στις προτεραιότητές σας. Και σήμερα φάνηκε με τον πιο καθαρό, με τον πιο εύγλωττο τρόπο.

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

Έχουμε την πεποίθηση και πιστεύουμε ότι και με τη βοήθεια του λαού μπορούμε να κάνουμε τα πράγματα πολύ καλύτερα, με σχέδιο, με πρόγραμμα, με τον κόσμο μαζί μας, με ένα δημόσιο κοινωνικό φορέα ακτοπλοΐας...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

**ΑΓΝΗ ΚΑΛΟΓΕΡΗ:** Ναι, κύριε Πρόεδρε.

...που μπορεί να σχεδιάσει τα πράγματα από την αρχή, με έναν άλλον τρόπο, μαζί με την κοινωνία, μαζί με τους ναυτεργάτες, μαζί με τους ναυτικούς, μαζί με τους νησιώτες, μαζί με όλον τον ελληνικό λαό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Η κ. Μπόλαρη έχει τον λόγο.

**ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΛΑΡΗ:** Ευχαριστώ.

Η ταξική σας μονομέρεια ήταν αναμενόμενη -δεν είναι προσωπικό, είναι χαρακτηριστικό συνολικά της Κυβέρνησης- και είναι διαχρονική και αυτής και των προηγούμενων κυβερνήσεων στο πώς θέλουν να εξυπηρετούν το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Υπάρχει, όμως, κι ένα όριο, το οποίο μπήκε από τους προηγούμενους συντηρούς ομιλητές.

Με την ευκαιρία εγώ θέλω να σας ρωτήσω και να σας κάνω μια πρόταση: Με αυτήν την έκτακτη εισφορά που είχε μπει στους εφοπλιστές για να ενισχύσουν και να βοηθήσουν στη σωτηρία της χώρας, έχει γίνει κάτι; Διότι θα ήταν κι ένας τρόπος να εξευρεθεί άμεσα εκείνο το αναγκαίο ποσό για να ανέβει το επίδομα ανεργίας, για να πληρωθούν κάτι δεδουλευμένα που οφείλονται και για να υπάρξει η αύξηση αυτού του επιδόματος. Η παρομοίωση του Χρήστου Κατσώτη ήταν πολύ εύστοχη.

Σημείο δεύτερο: Κρουαζιέρα. Πρέπει να σταματήσει αυτό το ανέκδοτο με την κρουαζιέρα. Εγώ είχα την τύχη ή την ατυχία να δουλέψω πολλά χρόνια σε ναυτιλιακή εταιρεία με κρουαζιερόπλοια. Πρώτον, οι εφοπλιστές όταν ήθελαν το καμποτάζ στην κρουαζιέρα το εξυπηρετούσαν πλήρως. Αργότερα, επειδή τους εξυπηρετούσαν άλλα πράγματα, συμφώνησαν στην άρση του καμποτάζ. Αυτό που υποτίθεται ότι κερδίζουν οι τοπικές κοινωνίες είναι απειρολάχιστα, διότι σε αυτά τα μεγαθήρια είναι all inclusive και αυτά που χάνουν οι εργαζόμενοι, είτε ναυτεργάτες είτε κάτοικοι των νησιών, είναι τριπλάσια και τετραπλάσια.

Τελειώνοντας: Φοροαπαλλαγές. Παραμένει σε τεράστια ύψη η ανεργία. Μειώσιτε όλων των συλλογικών δικαιωμάτων. Υψηλά η ανεργία. Θα κάνετε αυτό που είπε ο κ. Αγγέλης του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, «είμαστε κατά των οργανι-

κών συνθέσεων για να λειτουργούμε τα πλοία μας όπως πρέπει», δηλαδή για να λειτουργούμε τα πλοία μας ασύδοτα, ή θα εμποδίζετε όλη αυτήν την κατηφόρα και θα εξασφαλίσετε όχι μόνο θέσεις, αλλά και ασφάλεια στα πλοία; Αυτό είναι το ερώτημα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Η κ. Βαμβακά, έχει τον λόγο.

**ΕΥΓΕΝΙΑ (ΤΖΕΝΗ) ΒΑΜΒΑΚΑ:** Εγώ θα παραμείνω στη ναυτική εκπαίδευση. Για να γίνει κάποιος κατάλληλος σχεδιασμός, απαιτούνται και πόροι που θα πρέπει να διατεθούν στη ναυτική εκπαίδευση. Οι πόροι αυτοί συνεχώς μειώνονται, καθώς μειώνονται και τα έσοδα κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης που προϋποθέτει αποτελεσματική και διαφανή διαχείριση των πόρων.

Οι προϋπολογισμοί των μηνονίων τα τελευταία χρόνια διαθέτουν μηδαμινά ποσά για τη στήριξη της ναυτικής εκπαίδευσης, αδιαφορώντας για το γεγονός ότι η μη στήριξή της και η μείωση των θέσεων απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών, εν τέλει αποστερεί περισσότερα έσοδα από το ελληνικό δημόσιο, αν αναλογιστεί κανείς ότι σήμερα περίπου στα 57 εκατομμύρια ευρώ είναι τα ετήσια έσοδα του κράτους από τη φορολογία όσων Ελλήνων ναυτικών απέμειναν.

Η λύση για εμάς δεν είναι η ανάθεση της λειτουργίας της ναυτικής εκπαίδευσης από το δημόσιο στους ιδιώτες. Σε μια εποχή που τα ασθενέστερα στρώματα πλήττονται από τις κυβερνητικές σας πολιτικές, δεν μπορεί να κληθούν οι σπουδαστές να πληρώσουν αδρά τις παροχές των ιδιωτών.

Είχαμε επισημάνει ότι οι υπουργικές εξαγγελίες που έγιναν πριν από ενάμισι χρόνο περίπου είναι μη εφαρμόσιμες.

Αντίθετα, σημαντικά προβλήματα παρατηρούνται ακόμη και στην αξιοποίηση διαθέσιμων πόρων από το ΕΣΠΑ. Το είπατε και εσείς προηγουμένως.

Τώρα τι προτείνουμε; Προτείνουμε τη θεσμοθέτηση ενός νέου, σύγχρονου θεσμικού πλαισίου για τη ναυτική εκπαίδευση -και θα με κάνετε ευτυχή αν με προσέχατε λιγάκι, κύριε Υπουργέ-, που θα ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες και στις απαιτήσεις ενός ενιαίου σχεδίου πολιτικής για την ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης.

Προτείνουμε τα εξής: Η ναυτική εκπαίδευση να είναι αποκλειστικά δημόσια και δωρεάν. Το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης να επεκταθεί και να διευρυνθεί σε όλες τις ειδικότητες του ναυτικού επαγγέλματος και όχι μόνο στους αξιωματικούς. Η διδασκτέα ύλη, οι υλικοτεχνικές υποδομές, ο μηχανολογικός εξοπλισμός σε ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ πρέπει να ανταποκρίνονται στις σημερινές απαιτήσεις που έχουν διαμορφωθεί με την είσοδο νέων πλοίων, σύγχρονης τεχνολογίας, σε όλους τους τομείς. Οι ΑΕΝ να ενταχθούν στην ενιαία δημόσια και δωρεάν ανώτατη πανεπιστημιακή εκπαίδευση, να είναι αποκλειστικά δημόσιοι ισότιμοι φορείς της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης για την παραγωγή αξιωματικών Εμπορικής Ναυτιλίας.

Επίσης, απαιτείται σχεδιασμός και ενέργειες για την κάλυψη των σημαντικών κενών που υπάρχουν σήμερα σε εκπαιδευτικό και διοικητικό προσωπικό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ευχαριστούμε και εμείς.

Ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των επερωτώντων Βουλευτών.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Βαρβιτσιώτης για τη δευτερολογία του.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν σταχυολογήσει κανείς τα στοιχεία των ομιλιών των συναδέλφων του ΣΥΡΙΖΑ, θα διαπιστώσει ποιο είναι το πρόγραμμα του ΣΥΡΙΖΑ για τη ναυτιλία. Είναι πρωτότυπο. Τόση ώρα σκέφτομαι σε ποια χώρα του πλανήτη ισχύει. Δεν την έχω σκεφτεί ακόμα, διότι περιλαμβάνει τους εξής άξονες βάσει των προτάσεων και βάσει όλων αυτών που αναφέρθηκαν μέχρι σήμερα:

Πρώτον, δημόσιος φορέας εκτέλεσης ακτοπλοϊκού έργου. Κρατικός ακτοπλοϊκός φορέας -εδώ συμφωνείτε και συμπλέετε απόλυτα με το ΚΚΕ- μέσα από τον οποίο θα γίνεται το ακτοπλοϊκό έργο στη χώρα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Δεν λέμε ακριβώς αυτό.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αι-**

**γαίου):** Αυτή, λοιπόν, είναι μια πρόταση συγκεκριμένη. Σε αυτόν τον φορέα θα αυξηθεί και η απασχόληση, διότι θα μπουν βεβαίως κατ' απαίτηση σωματείων διάφορες ειδικότητες οι οποίες δεν υπάρχουν ...

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Είναι δυνατόν να τα λέτε αυτά; **ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Σας παρακαλώ! Σας άκουσα. Έχετε χρησιμοποιήσει διπλάσιο χρόνο από ό,τι δικαιούσαταν συνολικά.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Μα, δεν είναι θέμα χρόνου, είναι θέμα του τι λέτε.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Κάποια στιγμή θα μάθετε να ακούτε και απαντήσεις, κύριε Λαφαζάνη, και να μη διακόπτετε, διότι με πάρα πολύ στωϊκότητα σας παρακολουθώ τόσην ώρα.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Μη φωνάζετε. Βεβαίως θα μας παρακολουθείτε. Επερώτηση είναι.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Απαιτώ από το Προεδρείο να με προστατεύσει.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Εφόσον ο Υπουργός δεν επιθυμεί διακοπές, δεν μπορούν να γίνονται διακοπές.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Δεν μπορεί να λέει πράγματα...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Μπορεί να λέει ό,τι θέλει, κύριε Λαφαζάνη.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Θα μας κάνετε λογοκρισία;

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Ποια λογοκρισία; Δεν μπορεί να λέει αναλήθειες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Θα έχει μετά τη δυνατότητα ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος να απαντήσει.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ:** Δεν χρειάζεται να χτυπάει το χέρι του πάντως.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Ακτοπλοία: Ένας κρατικός φορέας που θα ασκεί το ακτοπλοϊκό έργο, θα αυξήσει την απασχόληση, άρα θα αυξηθεί και το κόστος βεβαίως για τον καταναλωτή και θα έχει όλες αυτές τις ωραίες δυσλειτουργίες τις οποίες έχει.

Δεύτερον: Κρατικά ναυπηγεία: Ήταν κρατικά τα ναυπηγεία και είδαμε πού καταλήξαμε.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Στα ιδιωτικά καταλήξαμε.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ να παρέμβετε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Κύριε Υπουργέ, έχω κάνει ήδη παρατήρηση. Από εκεί και πέρα είναι ευθύνη όλων μας...

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Σας παρακαλώ να την επαναλάβετε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Δεν πρέπει να γίνονται διακοπές, εκτός κι αν ο ομιλητής...

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Αυτό δεν είναι διακοπή, είναι μουρμούρα.

Κρατικά ναυπηγεία, λοιπόν: Είδαμε πού κατέληξαν τα κρατικά ναυπηγεία, χώρια ότι δεν αναφέρετε ούτε μια λέξη για τα ναυπηγεία στο κείμενο της επίκαιρης επερώτησής σας. Γνωρίζετε, άλλωστε, ότι τα ναυπηγεία δεν ανήκουν στην εποπτεία των Υπουργείων Ναυτιλίας και Αιγαίου. Παρ' όλα αυτά, αναφερθήκατε εκτενέστατα στο ναυπηγικό έργο, υιοθετώντας διάφορες κορόνες, χωρίς όμως να αναφερθείτε ούτε μια φορά στην τιτάνια προσπάθεια που έχουμε κάνει το τελευταίο διάστημα να αυξήσουμε τις εξαγωγές μας για τους κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, τόσο στα ναυπηγεία της Κορέας όσο και στα ναυπηγεία της Κίνας. Πρόκειται για συμφωνίες οι οποίες υπεγράφησαν. Για πρώτη φορά, λοιπόν, ανοίγουμε έναν δρόμο εξαγωγών.

Τρίτον, κρατικά λιμάνια: Απόλυτα κρατικά λιμάνια, χωρίς παραχωρήσεις, χωρίς ιδιωτικοποιήσεις, τα οποία θα εξυπηρετούν -όπως ειπώθηκε- τις ανάγκες της χώρας. Δηλαδή, θα σταματήσουμε να έχουμε τα λιμάνια μας στην οπτική στην οποία τα έχουμε εντάξει, που είναι η εξυπηρέτηση των διαμετακομιστικών ροών και οι οποίες έφεραν την αύξηση και στον τομέα της κρουαζιέρας, αλλά ιδιαίτερα στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων. Πρόκειται για μια δραματική αύξηση, αφού πήγαμε από το

ένα εκατομμύριο κοντέινερ στα τριάντισι εκατομμύρια κοντέινερ τα οποία σήμερα διακινούνται από τον Πειραιά και που φιλοδοξούμε να φτάσουν τα έξι εκατομμύρια κοντέινερ, καθιστώντας τον Πειραιά πρώτο λιμάνι της Μεσογείου.

Τέταρτον: Άκουσα το θέμα της ναυτικής εργασίας. Η ναυτική εργασία θα πρέπει να ορίζεται από το κράτος μέσα από την αποκλειστική υποχρέωση του Γραφείου Ναυτικής Εργασίας, το οποίο θα επιβάλλει στον εργοδότη ποιον θα προσλάβει και με ποιους όρους, ποιος είναι ο προσφερόμενος. Αυτό περιγράψατε πριν από λίγο.

Τέλος, ναυτική εκπαίδευση: Είπατε να σταματήσει, βεβαίως, να ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας, να πάει στο Υπουργείο Παιδείας, να ανήκει ως κλάδος αποκλειστικής και μόννης παροχής εκπαιδευτικού έργου στις ΑΕΝ, κανένας άλλος δεν θα μπορεί να ναυτολογηθεί, δεν θα αναγνωρίζεται κανένα δίπλωμα άλλης σημαίας και βεβαίως αυτά τα διπλώματα θα παρέχονται από το Υπουργείο Παιδείας, διότι θα ανήκει, έτσι όπως περιεγράφηκε πριν από λίγο, αποκλειστικά στη δημόσια τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Με όλη αυτήν τη φιλοσοφία, προσωπικά, πολιτικά, αλλά πιστεύω και η πλειοψηφία των φορέων που ασχολούνται με τη ναυτιλία, διαφωνώ. Είναι μια απόλυτη κρατικίστικη παρέμβαση προστατευτισμού, η οποία το μόνο που θα κάνει είναι να οδηγήσει τις εναπομείνουσες θέσεις εργασίας να περιοριστούν -σε ό,τι αφορά την ποσότητα ναυτιλίας, τουλάχιστον, αυτό είναι βέβαιο και τα πλοία της ελληνικής σημαίας να περιοριστούν δραματικά.

Εγώ αδυνατώ να καταλάβω πώς θα ξεπεράσετε τα όποια προβλήματα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να λειτουργήσετε τα ναυπηγεία με τον τρόπο με τον οποίο φαντάζεστε -αυτό, όμως, ως αποτελέσει αντικείμενο άλλης επερώτησής σας-, εφόσον θέλετε σαν κόμμα να παραμείνετε μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Διότι τουλάχιστον το ΚΚΕ έχει την ειλικρίνεια να λέει: «Εμείς δεν θέλουμε Ευρωπαϊκή Ένωση, θέλουμε να φύγουμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, να σπάσουμε τα δεσμά, να μην έχουμε τον έλεγχο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να μην ισχύουν οι κανόνες του ανταγωνισμού, να ασχολούμαστε με την εσωτερική μας αγορά και να τελειώνουμε.». Πώς, όμως, θα το ξεπεράσετε αυτό το πρόβλημα, δεν μας έχετε πει.

Βέβαια, η απόλυτα κατευθυνόμενη, με κρατικό έλεγχο εργασία θα είναι μία παγκόσμια πρωτοτυπία. Τουλάχιστον θα είναι πρωτοτυπία και για την ελληνική αγορά, αφού σε κανέναν άλλο κλάδο της οικονομίας δεν προβλέπονται τέτοιες ρυθμίσεις. Δεν έχετε την αντίστοιχη πρόταση στην αγορά σε ό,τι αφορά τους ανέργους εγγεγραμμένους του ΟΑΕΔ, όπου να λέτε ότι σώνει και καλά είναι υποχρεωμένοι οι εγγεγραμμένοι του ΟΑΕΔ να προτιμώνται έναντι άλλων εργαζομένων στην εσωτερική αγορά εργασίας. Όμως, το λέτε στους ναυτικούς.

Τέλος, ήταν και αποκαλυπτική -το έθεσε και ο συνάδελφος κ. Τριαντάφυλλος, αλλά συνεχίσατε κιόλας- η διάθεσή σας απέναντι στην κρουαζιέρα. Σας προσκαλώ και σας προκαλώ να συζητήσετε με τους τοπικούς φορείς σε όλη την Ελλάδα, στην Ηλεία, στη Μεσσηνία, στη Λακωνία, στην Αργολίδα, που φιλοδοξούν να έρχονται περισσότερα κρουαζιερόπλοια στις πόλεις τους. Να μιλήσετε με τους φορείς του βορείου Αιγαίου, στη Μυτιλήνη, που ζητάνε να ανοίξουν περισσότερα σημεία εισόδου για κρουαζιερόπλοια. Υπάρχει και το αίτημα των αρχών του Μούδρου να γίνει και εκεί πύλη εισόδου, για να κατεβαίνουν τουρίστες απ' τα κρουαζιερόπλοια.

Να μιλήσετε, λοιπόν, σε όλους αυτούς τη στιγμή που από τη μία προσπαθούν να ανοίξουν πύλες εισόδου, από την άλλη προσπαθούν να πάρουνε κονδύλια όλες οι τοπικές κοινωνίες από το ΕΣΠΑ, για να αναβαθμίσουν τις λιμενικές τους υποδομές. Προσπαθούν και κάνουν φιλότιμες προσπάθειες οι τοπικές κοινωνίες, οι τοπικές ενώσεις ξενοδόχων, οι περιφέρειες, τα λιμάνια, οι διοικήσεις των λιμανιών, να προσελκύσουν τα κρουαζιερόπλοια. Να πείτε σε όλους αυτούς: «Όχι, εμείς το καμποτάζ θα το επαναφέρουμε. Θα σταματήσουμε τη ροή των ξένων κρουαζιεροπλοίων στη χώρα, διότι έχουν χαθεί κάποιες θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών.». Να το πείτε. Να είστε ειλικρινείς. Εγώ δεν διαφωνώ να είστε ειλικρινείς, Διαφωνώ κάθετα με την πρόταση. Πιστεύω ότι είναι αντιαναπτυξιακή και ότι είναι πολλαπλά τα

οφέλη, τα οποία φέρνει η αύξηση του τουριστικού ρεύματος διά μέσου της κρουαζιέρας.

Άλλωστε, έχουμε κάνει μία γενναία προσπάθεια, για να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για home porting στην Ελλάδα. Έχουμε αύξηση του home porting την τελευταία χρονιά, η οποία μπορεί να φτάσει και σε στοιχεία διπλασιασμού, δηλαδή οριστική άφιξη και αναχώρηση από την Ελλάδα, πράγμα το οποίο φέρνει πολλαπλά τουριστικά έσοδα ενισχύοντας όλη την απασχόληση και όλες τις αγορές. Είναι σίγουρο ότι με τις αγκυλώσεις που είχαμε μέχρι προχθές διώχνοντας τα κρουαζιερόπλοια, παρουσιάζοντας την εικόνα των κλειστών λιμανιών, τον διωγμό των τουριστών, το κυνηγητό και τις εικόνες που είχαμε στο παρελθόν, δεν έχουμε καταφέρει να φέρουμε τα οφέλη στην εθνική οικονομία από την κρουαζιέρα έτσι όπως πρέπει. Δεν θα σταματήσουμε να προσπαθούμε προς αυτήν την κατεύθυνση.

Τέλος, θέλω να πω δύο πράγματα για την ακτοπλοΐα, γιατί είναι κρίσιμα τα πράγματα σε ό,τι αφορά το βόρειο Αιγαίο, γιατί το θεωρώ ένα κρίσιμο κομμάτι, ίσως το μοναδικό κομμάτι της αλυσίδας της ακτοπλοΐας που πραγματικά στενάζει και υποφέρει από την ασυνέπεια και το κακό επίπεδο εξυπηρέτησης, από τις μακροχρόνιες συμβάσεις τις οποίες εξυπηρετούν συγκεκριμένες εταιρίες. Είναι η πρώτη φορά που το Υπουργείο έχει κινήσει τόσο έντονα τη διαδικασία που μπορεί να οδηγήσει στην έκπτωση των συγκεκριμένων εταιρειών, οι οποίες αθετούν συστηματικά τις υποχρεώσεις τους. Είμαστε σε διαρκή επικοινωνία και με την Περιφερειάρχη Βορείου Αιγαίου και με τους τοπικούς φορείς και τους νυν δημοτικούς άρχοντες και αυτούς που θα αναλάβουν καθήκοντα από την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου, γιατί θεωρούμε ότι πρέπει μέσα στο περιορισμένο δημοσιονομικό πλαίσιο –γιατί δεν υπάρχουν πολύ περισσότερα χρήματα για επιδοτήσεις- να δούμε από πού θα αξιοποιησουμε χρήματα, τι θα εξορθολογήσουμε για να δώσουμε ανάσα σε ορισμένα νησιά, όπως είναι το νησί της Σάμου και της Ικαρίας και η σύνδεσή τους με τη βόρεια Ελλάδα και όπως είναι το πολύπαθο ακτοπλοϊκό νησί της Λήμνου.

Να ξέρετε ότι εγώ θεωρώ πως είναι τεράστια επιτυχία, όταν ο συνολικός τζίρος της ακτοπλοΐας το 2013 ήταν ο μισός του 2009 και το συνολικό ύψος των επιδοτήσεων του 2013 ήταν το μισό σε σχέση με το 2009, ότι διατηρήθηκε ο βασικός κορμός και οι βασικές ανάγκες του ακτοπλοϊκού δικτύου.

Αυτό που πρέπει να δοούμε είναι πώς αυτά τα χρήματα που ξοδεύει ο ελληνικός λαός, τα περίπου 70 εκατομμύρια, θα πιάσουν πραγματικά τόπο σε συγκοινωνιακές ανάγκες, που θα λύσουν μακροπρόθεσμα τα προβλήματα των νησιών.

Είναι γεγονός ότι πολλές από τις δικαστικές αποφάσεις που σήμερα προσατεύουν τις εταιρείες που δεν εξυπηρετούν καλά τα νησιά έχουν εκδοθεί και με τη στήριξη των ναυτεργατικών σωματείων, τα οποία ζητούσαν πάντοτε διατήρηση των θέσεων εργασίας ως κυρίαρχο και όχι την εξυπηρέτηση ή όχι των νησιωτών.

Δεν βάζω καμμία λογική κοινωνικού αυτοματισμού. Σέβομαι σαφέστατα και απόλυτα το δικαίωμα των εργαζομένων να παρίστανται –και πρέπει να παρίστανται- στα δικαστήρια για να εκφράζουν την άποψή τους, αλλά σας λέω πώς βάρυνε η γνώμη των δικαστών.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τους απλήρωτους ναυτικούς, υπάρχουν συγκεκριμένες διατάξεις, τις οποίες σε κάθε καταγγελία το κάθε λιμεναρχείο είναι υποχρεωμένο να εφαρμόζει και τις εφαρμόζει. Στην ακτοπλοΐα έχουν γίνει στη διάρκεια του χειμώνα ορισμένες επισιτιστικές εργασίες, οι οποίες λύθηκαν μετά την καταβολή οφειλομένων από τους πλοϊκότες προς τους ναυτικούς.

Πάντως, επειδή κατηγορήθηκε το Υπουργείο μας ως Υπουργείο εξυπηρέτησης εφοπλιστών και έτσι όπως το εννοούσαν κάποιοι συνάδελφοι ήταν εφοπλιστών της ακτοπλοΐας, σε καμμία περίπτωση καταγγελία ναυτικού δεν έχει μείνει αδιερεύνητη, είτε αφορά την ασφάλεια του πλοίου και τις συνθήκες ενδιαίτησης είτε ακόμα και τη μη καταβολή των δεδουλευμένων. Αντιθέτως, πάγια –και από εμένα τουλάχιστον σαφέστατα- εντολή είναι ότι στο πλαίσιο της ισχύουσας νομοθεσίας θα εξαντλείται η αυστηρότητα όλων των λιμενικών αρχών σε περιπτώσεις απλήρωτων ναυτικών.

Ευχαριστώ πάρα πολύ για την προσοχή σας.

Ευχαριστώ το Προεδρείο για την ανοχή και ευχαριστώ για την ευκαιρία που μας δώσατε να συζητήσουμε για αυτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Είπατε ότι η υπερτάση των θέσεων εργασίας φταίει για το ότι δεν έχουμε καλή ακτοπλοΐα και ότι βάρυνε στο δικαστήριο τις αποφάσεις;

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Όχι! Σας είπα συγκεκριμένο παράδειγμα και είπα ότι σε καμμία περίπτωση –και μακριά από μένα- δεν μπαίνω σε οποιαδήποτε λογική κοινωνικού αυτοματισμού μεταξύ νησιωτών και ναυτικών.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Οι απλήρωτοι ναυτεργάτες φταίει!

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Παρέθεσα στοιχεία σε σχέση με συγκεκριμένη εταιρεία, σε πλοία της οποίας είχε γίνει δύο φορές επίσκεψη εργασίας φέτος τον χειμώνα για απλήρωτους ναυτικούς και η οποία είναι συστηματικά αυτή που δεν εξυπηρετεί με επάρκεια και πληρότητα τα νησιά του βορείου Αιγαίου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Ο Βουλευτής κ. Σαλμάς ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό. Το Τμήμα εγκρίνει;

**ΠΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Το Τμήμα ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Δρίτσας για τη δευτερολογία του για έξι λεπτά.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεκατέσσερα επιπλέον λεπτά ομιλίας του κυρίου Υπουργού, ούτε μία λέξη για το αν θα φροντίσει και με ποιον τρόπο ένας από τους άνεργους Έλληνες ναυτικούς να βρει δουλειά. Καμμία σχέση με το αντικείμενο. Ανέπαφος ο κύριος Υπουργός. Η μπάλα στην εξέδρα. Έκανε καρικατούρα το πρόγραμμα του ΣΥΡΙΖΑ για τον δημόσιο φορέα, για το ένα, για το άλλο.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ:** Διαστρέβλωση.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Αυτό λέω. Καρικατούρα έκανε το πρόγραμμα του ΣΥΡΙΖΑ, διαστρεβλώνοντας ό,τι πραγματικά λέμε – αν θέλετε ένα φροντιστήριο ευχαρίστως, κύριε Υπουργέ.

Εμείς απευθυνόμαστε στον ελληνικό λαό και εκθέτουμε και το πρόγραμμά μας για τον δημόσιο φορέα ακτοπλοΐας. Δεν υπάρχει χώρα στην Ευρώπη και στον κόσμο που να μην έχει δημόσιο φορέα ακτοπλοΐας. Είναι ελληνική πρωτοτυπία αυτή η ασυδοσία.

Το δεύτερο είναι, πραγματικά, για τον δημόσιο φορέα ανασυγκρότησης της ναυπηγικής βιομηχανίας. Αν θέλετε σας αναλύουμε ότι μέσα στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον μόνο ένα τέτοιο σχέδιο μπορεί να είναι βιώσιμο, αλλά αυτά είναι για εσάς ξένα πράγματα.

Δεν θα μείνω σε αυτήν την προσπάθεια αποπροσανατολισμού. Έθλω να σας πω, όμως, ότι στην πρωτομιλία σας επικαλεστήκατε ότι η ΠΝΟ έχει συλλογική σύμβαση με τους πλοιοκτήτες και ισχύει για τα έτη 2011-2014. Ισχύει αυτό, μόνο που οι καταγγελίες για τις συνεχείς παραβιάσεις της εφαρμογής αυτής της συλλογικής σύμβασης είναι διαρκείς, διότι πλέον τίποτα δεν αναγνωρίζεται, ούτε στην προθεσμία καταβολής των αποδοχών ούτε στα επιδόματα ούτε στις υπερωρίες ούτε στα έξτρα ούτε σε τίποτα. Κοντός ψαλμός αλληλουσία. Τελειώνει ο χρόνος και κανείς από τον εφοπλιστικό κόσμο, αλλά και από την Κυβέρνηση, δεν φαίνεται διατεθειμένος να ενισχύσει την επανυπογραφή μιας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας.

Αναφερθήκατε και στη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας και αυτό είναι πολύ χαρακτηριστικό. Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας υπογράφηκε μετά από πολύ καιρό και πολλή συζήτηση σε όλον τον κόσμο για έναν λόγο: για να γλιτώσει τους ναυτικούς χωρών εξαθλιωμένων από τη δουλεμπορία. Και είναι μία κατάκτηση. Γι' αυτό και έβαλε ελάχιστα όρια αμοιβής και ορίων εργασίας. Αυτό θα επικαλεστείτε τώρα για τους Έλληνες ναυτικούς, δηλαδή όσα προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας; Είναι δυνατόν; Ήταν άκρως αποκαλυπτικό των προθέσεων σας και της λογικής σας αυτό που είπατε.

Είπατε, επίσης, ότι τα πλοία με ελληνική σημαία και μεν μειώθηκαν, αλλά το τόνάζ αυξήθηκε. Για πείτε μου, κύριε Υπουργέ,



τα ελληνόκτητα πλοία που δεν έχουν ελληνική σημαία μειώθηκαν; Εκεί και το τονάζ αυξήθηκε και ο αριθμός των πλοίων αυξήθηκε. Πώς το συγκρίνετε, λοιπόν; Τι επιλεκτική σχέση; Πώς μπορείτε να προσέλθετε σ' αυτά τα κρίσιμα ζητήματα με τόσο μεροληπτική και επιλεκτική μνήμη, σχέση, γνώση των ζητημάτων; Εσείς είστε Υπουργός, εμείς είμαστε Αντιπολίτευση και δεν κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας. Φροντίζουμε να μαθαίνουμε όσο μπορούμε περισσότερο και με πληρότητα και τη μία πλευρά και την άλλη. Και δεν κάνουμε επιλεκτικές προσεγγίσεις. Γιατί τις κάνετε εσείς; Τι λόγους υπηρετείτε για να τις κάνετε; Δεν καταλαβαίνω.

Έρχομαι στην κρουαζιέρα και το καμποτάζ. Τι σχέση έχουν αυτά που είπατε; Βεβαίως και είμαστε υπέρ της κρουαζιέρας. Υπάρχουν πολλά προβλήματα, το all inclusive κ.λπ.. Αλλά αποδεικνύεται ότι η κρουαζιέρα θέλει δημόσιες επενδύσεις. Ο ΟΛΠ απευθύνθηκε στις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας για να φτιάξουν την εξωτερική προβλήτα. Καμμία δεν ήταν διατεθειμένη να το κάνει, να επενδύσει σε αυτό.

Δημόσιες επενδύσεις, κύριε Υπουργέ. Ποιος θα κάνει τις δημόσιες επενδύσεις και με τι όρους, ώστε να μην είναι τόσο μεροληπτική η κερδοφορία όλων αυτών των επιχειρήσεων και τόσο λίγα τα οφέλη για την προστιθέμενη αξία για την ελληνική αγορά και την ελληνική οικονομία; Αυτά είναι τα κρίσιμα ζητήματα. Ευχαριστώ πολύ!

Ο δε Πειραιάς, όπως σας το είχαμε πει, εκατό φορές να καταργήσετε το καμποτάζ, αν δεν υπάρξουν άλλου είδους παρεμβάσεις, δεν μπορεί να γίνει λιμάνι home porting. Κάπως λίγο έγινε το Κατάκολο, λίγο το Ηράκλειο, αλλά δεν είναι home porting ούτε το ένα ούτε το άλλο. Περαιστικές είναι. Άρα το καμποτάζ δεν επηρέαζε. Η αύξηση της κρουαζιέρας στο Ηράκλειο ή στο Κατάκολο δεν εξαρτήθηκε από την κατάργηση του καμποτάζ. Μην καμώνεστε για ψεύτικα πράγματα.

Τελειώνω, αφού κάνω ένα σχόλιο για τη Χρυσή Αυγή. Είπε, είπε, ο εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής, αλλά για τους εφοπλιστές κουβέντα για μια ακόμα φορά.

Τελειώνω.

Ο Νίκος Συρμαλένιος ο εισηγητής και όλοι οι σύντροφοι Βουλευτές εξέθεσαν, ο καθένας σε αντικείμενο που είχε να παρουσιάσει, προγραμματικές κατευθύνσεις του ΣΥΡΙΖΑ. Δεν θα τις επαναλάβω.

Όμως, είναι επείγοντα θέματα: Τα επιδόματα, η εξίσωση και η γενίκευσή τους, η γνήσια καταγραφή των ανέργων με το Μητρώο Ανέργων και η αναδιοργάνωση του ΓΕΝΕ σύμφωνα με τις προτάσεις της ΠΝΟ, οι συλλογικές συμβάσεις και η υπεράσπισή τους, η επανεξέταση και επαναδιατύπωση ή και κατάργηση του όρου 8 του άρθρου 13 του νομοθετικού διατάγματος του '53, του 2687, διότι πλέον εκεί γίνεται η μεγάλη καταστρατήγηση. Με πρόσχημα ότι εισάγουν συνάλλαγμα, ακόμα και τους νόμους που ορίζουν οργανικές συνθέσεις τούς καταστρατηγούν οι πλοιοκτήτες και είναι μεγάλης σημασίας ζήτημα.

Επίσης, χρειάζεται κατάργηση του νόμου Μουσουρούλη ή πλήρης επανεξέτασή του. Έφερε 40% αύξηση της ανεργίας η εφαρμογή του νόμου Μουσουρούλη, του ν. 4150/2013.

Τέλος, είναι όλα αυτά μαζί και το θέμα της φορολογίας. Για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία πράγματι δεν το βάλουμε, αλλά προέκυψε από τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίσατε τα πράγματα ως επίκαιρο, συμβατό με την όλη συζήτηση θέμα. Γι' αυτό και αναφερθήκαμε σε αυτό. Αλλιώς, πράγματι έχει την αυτοτέλειά του.

Παρ' όλα αυτά, για τη φορολογία ήταν πολύ εύστοχη η παρέμβαση της Μαρίας Μπόλαρη σε σχέση με τα επιδόματα και όλα αυτά. Τι γίνεται με την έκτακτη εισφορά; Αυτά δεν είναι αρμοδιότητές σας και γι' αυτό δεν θέλουμε να επιμεινουμε σε αυτά, αλλά ξέρον για τις φοροαπαλλαγές; Γιατί ξέρουμε ότι με πρόσχημα τις συνταγματικά κατοχυρωμένες νομοθετικές ρυθμίσεις, τις πάρα πολλές, τις φοροαπαλλαγές των εφοπλιστών, η εφαρμογή τους φθάνει στην πλήρη υπέρβαση, στην πλήρη παρανομία, που φοροαπαλλάσσουνται ακόμη και οι οικοσκευές, ακόμα και οι προσωπικές δραστηριότητες. Είναι πράγματα τα οποία το λιμάνι τα ξέρει πολύ καλά και βοά. Δεν είναι η δική σας αρμοδιότητα τι

έκανε ο κ. Στουρνάρας, τι θα κάνει τώρα ο νέος Υπουργός, αλλά τι κάνει η Κυβέρνηση για όλα αυτά; Γιατί όλα αυτά είναι ένα ενιαίο πλέγμα.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τριτομιλία. Περιμένουμε μια πρόταση για το τι θα κάνει το Υπουργείο Ναυτιλίας για τη μείωση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Σας ευχαριστούμε. **ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Κύριε Πρόεδρε, έχω δικαίωμα τριτολογίας;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Βεβαίως, έχετε και εσείς δικαίωμα και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος για να σας απαντήσει. Εγώ, όμως, προτείνω να κλείσουμε εδώ τη συζήτηση. Επερώτηση είναι, μπορείτε να επανέλθετε.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Σε τέσσερα ερωτήματα θέλω να απαντήσω και ζητώ τον λόγο για δυο λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου):** Θέλω να απαντήσω σε τέσσερα πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα από αυτά που έθεσε ο συνάδελφος κ. Δρίτσας.

Πρώτον, συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Και με τη δική μας προτροπή, ιδιαίτερα στον κλάδο της ακτοπλοΐας, εγώ έχω επικυρώσει δυο συλλογικές συμβάσεις εργασίας, μια στα ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά και μια ακόμη, την οποία συζητούσαμε μάλιστα εν μέσω απεργίας εδώ στη Βουλή και ασκήθηκε πίεση στους ακτοπλόους, για να ολοκληρώσουν τις διαπραγματεύσεις, να κατάρτισουν και να υπογράψουν αυτήν τη σύμβαση η οποία ισχύει. Άρα δεν αφιστάμεθα.

Δεύτερον, μην μπερδεύουμε δυο βασικά πράγματα, τη MLC με την ITF. Η MLC αφορά τις συνθήκες διαβίωσης, λειτουργίας, ασφάλειας και υγιεινής πάνω στο πλοίο και η ITF είναι οι μισθοί που αναγνωρίζονται παγκοσμίως ως η βάση -ανεξαρτήτως προελεύσεως- κατώτατων αμοιβών και την οποία έχει κυρώσει η ΠΝΟ. Την MLC την κατοχυρώσαμε πέτυρο σχεδόν ομόφωνα μέσα στο Κοινοβούλιο, την έχουμε κάνει νόμο του κράτους και ισχύει.

Επενδύσεις στα λιμάνια: Πολύ σωστά το θέσατε και θα κριθεί και εδώ ο ΣΥΡΙΖΑ. Θα σας είμαι πολύ ειλικρινής. Το λιμάνι του Πειραιά όντως επεκτείνεται με την εξωτερική προβλήτα με ένα έργο 110 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο σήμερα έχει εγκριθεί να υπαχθεί στη χρηματοδότηση του ΕΣΠΑ και να έχει 95% επιχορήγηση, ευρωπαϊκή επιδότηση, η οποία θα το συνοδεύει στο διηκεές. Ελπίζω η καινούργια περιφερειάρχης να συνεχίσει τη στήριξη σε αυτήν την επένδυση και να μην τη σταματήσει.

Με αντίστοιχο όμως τρόπο γίνονται οι επενδύσεις στο Κατάκολο, στο Γύθειο, στο Ναύπλιο, στην Κέρκυρα και θα συνεχίσουμε να εντάσσουμε λιμάνια.

Τέλος, σε ό,τι αφορά την έκτακτη εισφορά των εφοπλιστών, αυτή έχει κατοχυρωθεί με νόμο από πέρυσι τον Δεκέμβριο και είναι νόμος του κράτους πλέον. Έχει ψηφιστεί, δεν είναι εθελοντική, είναι πλέον νομοθετημένη.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Τα αποτελέσματα δεν τα ξέρουμε όμως!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Κύριε Δρίτσα, θέλετε τον λόγο;

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι χτυπούμε στου κουφού την πόρτα και γι' αυτό ταλαντεύομαι για το αν πρέπει να τριτολογήσω. Κάνω επίκαιρη επερώτηση, δεν παίζουμε. Όπως προβλέπει ο Κανονισμός, όπως προβλέπει η κοινοβουλευτική πρακτική, αναδεικνύουμε ένα θέμα, καλούμε και τα άλλα κόμματα -αυτό προβλέπει ο Κανονισμός- όχι για να κονταροχτυπηθούμε με την Κυβέρνηση - είναι κοινοβουλευτικός έλεγχος στο κορυφαίο επίπεδο-, αλλά για να απαντήσει η Κυβέρνηση στο θέμα το οποίο θέτει η επερώτηση.

Δεν το θέτει απλώς ένα κόμμα, το θέτει ένα κόμμα εκπροσωπώντας την κοινωνία, όχι αποκλειστικά, αλλά κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι η πρωτοβουλία του ΣΥΡΙΖΑ έρχεται να ανταποκριθεί σε απαίτηση των Ελλήνων ναυτικών, σε απαίτηση των

Ελλήνων νησιωτών, σε απαίτηση σημαντικού τμήματος της ελληνικής κοινωνίας. Σε αυτούς πρέπει να απαντήσει η Κυβέρνηση! Ας μην απαντήσει στον ΣΥΡΙΖΑ. Και φάγαμε όλη την ημέρα λέγοντας, λέγοντας, λέγοντας και φεύγουμε χωρίς μία κυβερνητική δέσμευση για το μέγα θέμα της ανεργίας. Αν είναι δυνατόν!

Δεν έχω να σχολιάσω τίποτα άλλο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης):** Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση της υπ' αριθμόν 1/1/12-6-2014 επίκαιρης επερώτησης των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, σχετικά με την ανεργία των ναυτικών.

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

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 13.52' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Δευτέρα 7 Ιουλίου 2014 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων: «Ρυθμίσεις Ποινικού και Σωφρονιστικού Δικαίου και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

**ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**

