

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΜΣΤ'

Πέμπτη 23 Ιουνίου 2022

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 15461, 15471, 15473, 15475, 15476, 15478, 15479, 15480, 15481, 15483, 15486, 15487, 15488, 15492, 15516

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 24 Ιουνίου 2022, σελ. 15461

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών», σελ. 15461 - 15492

2. Κατάθεση σχεδίου νόμου: Οι Υπουργοί Υγείας, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Προστασίας του Πολίτη, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Μετανάστευσης και Ασύλου, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Τουρισμού, Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, οι Υπουργοί Επικρατείας, οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Εξωτερικών, Υγείας και Εσωτερικών, καθώς και οι Υφυπουργοί στον Πρωθυπουργό και Πολιτισμού και Αθλητισμού κατέθεσαν την 22.6.2022 σχέδιο νόμου: «Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας», σελ. 15469

3. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής: Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Εκσυγχρονισμός της αδειοδοτικής διαδικασίας ανανεώσιμων πηγών ενέργειας - ΒΞ φάση, Αδειοδότηση παραγωγής και αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας, πλαίσιο ανάπτυξης Πιλοτικών Θαλάσσιων Πλωτών Φωτοβολταϊκών Σταθμών και ειδικότερες διατάξεις για την ενέργεια και την προστασία του περιβάλλοντος, σελ. 15490

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ. 15461 - 15471
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,
σελ. 15485 - 15516
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 15472 - 15485

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ. 15461, 15471
ΒΡΟΥΤΣΗΣ Ι. , σελ. 15483
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,
σελ. 15486, 15487, 15488,
15492, 15516
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 15473, 15475, 15476,
15478, 15479, 15480,
15481, 15483
ΠΑΠΠΑΣ Ι. , σελ. 15486, 15487
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. , σελ. 15471

B. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

ΑΚΤΥΠΗΣ Δ. , σελ. 15473
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 15467
ΒΡΟΥΤΣΗΣ Ι. , σελ. 15471, 15487
ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Κ. , σελ. 15483
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. , σελ. 15469
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 15479
ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ Δ. , σελ. 15474
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 15465
ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ Μ. , σελ. 15478
ΚΟΝΣΟΛΑΣ Ε. , σελ. 15476
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ,
σελ. 15475
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ. 15468
ΜΑΡΙΝΟΣ Γ. , σελ. 15472
ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ. 15475
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Α. , σελ. 15462, 15487
ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ. , σελ. 15463
ΠΑΝΑΣ Α. , σελ. 15471
ΠΑΠΠΑΣ Ι. , σελ. 15480, 15486
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 15488, 15490
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ Ν. , σελ. 15485, 15486, 15490
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ. 15461
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. , σελ. 15470
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 15481

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΜΣΤ'

Πέμπτη 23 Ιουνίου 2022

Αθήνα, σήμερα στις 23 Ιουνίου 2022, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.11' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 24 Ιουνίου 2022, το οποίο έχει ως εξής:

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 798/20-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χαράλαμπου (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, με θέμα: «Εμπόδια στο έργο της Επιτροπής Ανταγωνισμού στους ελέγχους των τραπεζών».

2. Η με αριθμό 775/14-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, με θέμα: «Αδικαιολόγητη απαξίωση του έργου των λογιστών και συμβούλων στην περίοδο της πανδημίας – άμεση ανάγκη διόρθωσης προφανών σφαλμάτων στους φακέλους των δικαιούχων».

3. Η με αριθμό 797/20-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα-Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Να σταματήσει ο εμπαιγμός των μαθητών του 9^{ου} Δημοτικού στο Αιγάλεω».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 16 Ιουνίου 2022 τη συζήτηση και ψήφιση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση επί της αρχής και του συνόλου με τη διαδικασία που προβλέπουν για τους κώδικες τα άρθρα 76 του Συντάγματος και 111 του Κανονισμού της Βουλής.

Ειδικότερα ως προς την οργάνωση της συζήτησης, προτείνονται εκτός από τους εισηγητές και τους ειδικούς αγορητές, τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους και τους Υπουργούς, ένας κύκλος κατά προτεραιότητα που θα περιλαμβάνει έναν ομιλητή από

κάθε Κοινοβουλευτική Ομάδα, καθώς και ένας δωδεκαμελής κύκλος ομιλητών με αναλογία πέντε από τη Νέα Δημοκρατία, τρεις από τον ΣΥΡΙΖΑ, ένας από το Κίνημα Αλλαγής, ένας από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ένας από την Ελληνική Λύση και ένας από το ΜέΡΑ25. Τα ονόματα των ομιλητών έχουν ήδη οριστεί από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες με σχετικές επιστολές.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Το Σώμα συμφώνησε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μάξιμος Σενετάκης για δεκαπέντε λεπτά, ο οποίος θα μιλήσει μέσω Webex.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πολυνομία είναι μια βασική ελληνική κακοδαιμονία. Όλοι γνωρίζουμε ότι είναι πηγή πολλών κακών. Όλοι γνωρίζουμε ότι η πολυνομία είναι τροχοπέδη στην ανάπτυξη, ότι είναι ο βασικός λόγος που οι επενδυτές είναι επιφυλακτικοί να επενδύσουν στην Ελλάδα, ότι είναι εμπόδιο στον εκσυγχρονισμό του δημοσίου, ότι είναι η μήτρα της γραφειοκρατίας. Όλοι αναγνωρίζουμε ότι πολυνομία σημαίνει κακονομία και εν τέλει παρατυπία ή και παρανομία.

Τι κάναμε γι' αυτό αυτά τα χρόνια; Διαπιστώσεις. Διαπιστώσαμε το πρόβλημα, κάναμε πως δεν το βλέπουμε, το σπρώχνουμε πιο κει με τη λογική κάποιος κάποτε να το λύσει και αυτό -άλυτο φυσικά- μεγάλωνε.

Φτάσαμε στο σημείο να λένε οι ειδικοί πως η αντιμετώπιση της πολυνομίας είναι ένα απαιτητικό έργο που χρειάζεται είκοσι χρόνια για να ολοκληρωθεί. Πράγματι η κωδικοποίηση και η αναμόρφωση δικαίου είναι ένα έργο υψηλής εξειδίκευσης, είναι ένα έργο δύσκολο. Επειδή, όμως, το έργο της κωδικοποίησης είναι προαπαιτούμενο για ένα νομοθετικό πλαίσιο σταθερότητας και επειδή ένα νομοθετικό πλαίσιο σταθερότητας είναι προαπαιτούμενο για τον εκσυγχρονισμό του κράτους και την ανάπτυξη του τόπου η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ήδη από το 2019 ξεκίνησε να αντιμετωπίζει το πρόβλημα. Με τον εμβληματικό ν.4622 για το επιτελικό κράτος που αφορά και στην τακτοποίηση του χάους της ελληνικής νομοθεσίας ξεκίνησε το ηράκλειο έργο της κωδικοποίησης.

Το παρόν νομοσχέδιο είναι μέρος αυτού του μεταρρυθμιστικού έργου. Συνιστά κωδικοποίηση και αναμόρφωση δικαίου. Το νομοσχέδιο ως πρακτική καλής νομοθέτησης συντείνει στην πραγμάτωση της αρχής της ασφάλειας του δικαίου. Συγκεκριμένα συνιστά ενσωμάτωση του ν.2932/2001, ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, σύσταση γενικής

γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής, μετατροπή λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες και άλλες διατάξεις του ν.3709/2008 δικαιώματα, υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές, του ν.6059/1934 –παρακαλώ- περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών καθώς και του πρώτου κεφαλαίου του τέταρτου μέρους του ν.δ.187/1973 περί κώδικος δημοσίου ναυτικού δικαίου.

Όλα αυτά νοικοκυρεύτηκαν σε έναν κώδικα, έργο σημαντικό ίσως ακόμα και από έναν νέο νόμο. Το λέω αυτό με πλήρη γνώση του διαχρονικά διακαή πόθου κάθε Υπουργού να θέλει να συνδέσει τη θητεία με την ψήφιση νόμων, ώστε να θεωρείται ότι πέτυχε τους στόχους του και ανταποκρίθηκε στο πολιτικό στάτους της θέσεως του.

Με το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, κωδικοποιείται το ρυθμιστικό πλαίσιο που αφορά πρώτον, στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, στη σύσταση γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής, στη μετατροπή λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες, δεύτερον, στις διατάξεις του νόμου για τα δικαιώματα-υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις, τρίτον, στις διατάξεις περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών.

Κατ' αυτόν τον τρόπο παρέχεται η δυνατότητα τόσο στους πολίτες όσο και στα διοικητικά όργανα να έχουν άμεση και ασφαλή γνώση της συνολικής νομοθεσίας που αφορά σε ζητήματα θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων και υποχρεώσεων επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Σημειώνεται ότι οι ανωτέρω διατάξεις έχουν υποστεί αλλεπάλληλες τροποποιήσεις, με αποτέλεσμα η πρόσβαση σε αυτές για τον εφαρμοστή του δικαίου, ο οποίος δεν είναι κατ' ανάγκη ο έμπειρος νομικός, να καθίσταται ιδιαίτερα δυσχερής.

Για την απλούστευση, τη συστηματική διάρθρωση των διατάξεων και την ασφάλεια δικαίου έχουν εφαρμοστεί τεχνικές κωδικοποίησης. Παράλληλα, έχουν καταγραφεί διατάξεις που έχουν σιωπηρώς καταργηθεί, ενώ διατάξεις προσαρμόστηκαν ως προς τις αρμοδιότητες των διοικητικών οργάνων, τις ονομασίες των αρμόδιων Υπουργείων και σε αρκετές περιπτώσεις αναδιατυπώθηκαν, προκειμένου να αποτυπώνεται η ισχύουσα ονομασία τους.

Το νομοσχέδιο χωρίζεται σε τρία μέρη και αριθμεί συνολικά σαράντα εννιά άρθρα. Το πρώτο μέρος αφορά στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, άρθρο 1 έως 24. Χωρίζεται σε δύο τμήματα.

Το πρώτο τμήμα του πρώτου μέρους αφορά στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών και χωρίζεται σε οκτώ κεφάλαια: Κεφάλαιο Α', Γενικές Διατάξεις, Κεφάλαιο Β', Τακτική Δρομολόγηση, Κεφάλαιο Γ', Έκτακτη Δρομολόγηση, Κεφάλαιο Δ', Σύμβαση Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας, Κεφάλαιο Ε', Προστασία Εργαζομένων σε Ακτοπλοϊκές Επιχειρήσεις, Κεφάλαιο ΣΤ', Διασφάλιση Ακτοπλοϊκής Συγκοινωνίας, Κεφάλαιο Ζ', Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, Κεφάλαιο Η' Κυρώσεις και Τελικές Διατάξεις.

Το δεύτερο τμήμα του πρώτου μέρους αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών ... (δεν ακούστηκε λόγω κακής σύνδεσης Webex).

Το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομικών αντικειμένων, άρθρα 25 έως 26.

Το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου αφορά στα δικαιώματα-υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές, τακτικές θαλάσσιες μεταφορές, άρθρα 27 έως 49.

Χωρίζεται σε πέντε τμήματα. Το πρώτο τμήμα αφορά σε γενικές διατάξεις. Το δεύτερο τμήμα αφορά σε δικαιώματα επιβατών. Το τρίτο τμήμα αφορά σε υποχρεώσεις επιβατών-μεταφορέα. Το τέταρτο τμήμα αφορά σε γενικές αρχές και διοικητικές κυρώσεις. Το πέμπτο τμήμα αφορά σε καταργούμενες τελικές διατάξεις. Τέλος, το παράρτημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνω λέγοντας ότι η κωδικοποίηση της ελληνικής νομοθεσίας και τακτοποίηση του νομοθετικού χάους είναι μία από τις πιο φιλόδοξες μεταρρυθμίσεις αυτής της Κυβέρνησης. Είναι από τις λίγες κυβερνήσεις που αντιλαμβάνεται τα τεράστια αναπτυξιακά εμπόδια που προκαλεί το φαινόμενο της πολυνομίας. Είναι από τι πλέον λιγοστές κυβερ-

νήσεις που διαθέτει ισχυρή πολιτική βούληση να το περιορίσει. Είναι μια ουσιαστική διαφορά του τρόπου διακυβέρνησης αυτής της Κυβέρνησης με αρκετές προηγούμενες διότι ανεξάρτητα από το αν και που θέλουμε νέους νόμους το σίγουρο είναι ότι δεν θέλουμε νόμους που να μην εφαρμόζονται ή όταν εφαρμόζονται να εφαρμόζονται σωστά. Και η κωδικοποίηση αυτό ακριβώς κάνει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Σενετάκη. Και ειδικά για την τήρηση του χρόνου.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Ανδρέας Μιχαηλίδης.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε μπροστά σε μία ακόμη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης προς την κατεύθυνση της κωδικοποίησης της νομοθεσίας που αφορά ένα συγκεκριμένο αντικείμενο, δηλαδή τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών, όπως ακριβώς επιγράφεται το νομοσχέδιο.

Το πρώτο και δεύτερο μέρος αναφέρεται βασικά στην κωδικοποίηση του ν.2932/2001 που κατ' εξοχήν αυτή τη στιγμή διέπει την ακτοπλοΐα και ορίζει τα όργανα, τις διαδικασίες και τις υποχρεώσεις της πολιτείας, των εταιρειών για τη διαμόρφωση του ακτοπλοϊκού δικτύου και τη διασύνδεση των νησιών ή των θαλάσσιων περιοχών της χώρας.

Παράλληλα έχει γίνει συλλογή για αυτοοσία ένταξη διαφόρων τμημάτων άλλων νομοθετικών πρωτοβουλιών και νόμων κατά καιρούς που ως κοινό στοιχείο όπως προαναφέρα έχουν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, τις μεταφορές κ.λπ..

Για μία ακόμα φορά βρισκόμαστε μπροστά σε μία περίπτωση κωδικοποίησης, στην οποία προφανώς θα είμαστε θετικοί επί της διαδικασίας. Όμως η Νέα Δημοκρατία το παρουσιάζει ως μια άλλη μεγάλη κυβερνητική πλειοψηφία.

Στο τρίτο μέρος εμπερικλείει την κωδικοποίηση διατάξεων του ν.3709/2008 όπως ισχύει, κυρίως με τροποποιήσεις από τον ν.4150/2013 ο οποίος βεβαίως εισήγαγε ρυθμίσεις περί δικαιωμάτων, υποχρεώσεων, επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές θαλάσσιες μεταφορές.

Επί του νομοσχεδίου και για την οικονομία του χρόνου θα αναφερθώ στα ζητήματα αιχμής, ζητήματα στα οποία έχουμε ενστάσεις και τα οποία θα μου επιτρέψετε να επισημάνω.

Στο πρώτο μέρος, στις θαλάσσιες ενδομεταφορές αποτελεί κωδικοποίηση στην ουσία, όπως και προαναφέρα προηγουμένως του ν.2932, ο οποίος είναι γνωστό ότι είναι ένας νόμος με προβλήματα. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε καταθέσει έναν αναδιαμορφωμένο νόμο για την ακτοπλοΐα -τον είχε καταθέσει- που απαντούσε στις σύγχρονες και ουσιαστικές ανάγκες των νησιών, ήταν έτοιμος για συζήτηση στη Βουλή, αλλά δυστυχώς λόγω των εξελίξεων, λόγω της προκήρυξης των εκλογών που έγινε σχετικά πρώιμα, ακύρωσε την πρωτοβουλία αυτή.

Αντίθετα η παρούσα Κυβέρνηση στην αντίστοιχη προσπάθεια τον Μάρτιο του 2020 που έκανε, δεν επέλυσε κανένα βασικό ζήτημα. Αντίθετα έφερε φωτογραφικές -επαναλαμβανόμενες φωτογραφικές- και χαριστικές διατάξεις που ευνοούσαν λίγους και εκλεκτούς, δυναμιτίζοντας ταυτόχρονα τις εργασιακές σχέσεις στα καράβια κατά πάγια τακτική της.

Η τότε κριτική μας αφορούσε στο γεγονός ότι στο μεγαλύτερο μέρος του νόμου εκείνου, ήταν μια άνευρη, άβουλη και χωρίς σαφή προσανατολισμό και συνεκτική τακτική προσπάθεια, που δεν βελτιώνει σε τίποτα τη ναυτιλία, τα θέματα της ναυτεργασίας κυρίως και δεν καλυτέρευε σε καμία περίπτωση τα ζητήματα της ακτοπλοΐας.

Στο άρθρο 20 ανακαταγράφεται το άρθρο που αφορά στην ουσία τη λειτουργία του ΣΑΣ, αλλά δεν γίνεται κανένας λόγος για την εφαρμογή του κανονισμού λειτουργίας. Είναι κάτι το οποίο επισημάναμε και στην επιτροπή κατά την επεξεργασία του νομοσχεδίου, δυστυχώς πρόταση της δικής μας κυβέρνησης για θέσπιση κανονισμού λειτουργίας του ΣΑΣ, το οποίο εξακολουθεί να λαμβάνει αποφάσεις με βάση άγραφους νόμους και εθιμικό δίκαιο, το οποίο είναι προφανές ότι μπορεί να τροποποιείται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάθε φορά κατά το δοκούν.

Την κριτική για τα χρέη του Υπουργείου προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες νομίζω ότι οφείλουμε να την υποστηρίξουμε με ιδιαίτερη θέρμη. Το Υπουργείο χρωστάει αρκετά εκατομμύρια στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, παρά τα νούμερα τα οποία παρέθεσε ο κ. Κατσαφάδος στην επιτροπή χθες, γεγονός που έχει φέρει σε κρίση την ακτοπλοία, όπως οι ίδιοι οι ακτοπλόοι επισημαίνουν. Αυτές οι καθυστερήσεις σε συνδυασμό με τις γενικότερες αυξήσεις των καυσίμων οδηγούν σε εισιτήρια φωτιά, σε αυξήσεις, δηλαδή, της τάξης 25% και 30% σε σχέση με τις περσινές τιμές και προβλέπεται και έχει προαναγγελθεί ήδη όπως ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νέα αύξηση στο άμεσο προσεχές μέλλον.

Θα θέλαμε, κύριε Υπουργέ, να ενημερώσετε σήμερα την Ολομέλεια τι συγκεκριμένες πρωτοβουλίες λαμβάνετε προς την κατεύθυνση αυτή, διότι δυστυχώς επαναλαμβάνω ότι έχουμε την αίσθηση ότι κάνετε απλά τον τροχονόμο, όπως είπαμε με μια άλλη ευκαιρία, όχι όπως είπατε χθες ο συνάδελφος, ο κ. Νεκτάριος Σαντορινιός ότι απλά παρίστατε και χαιρετίζετε, αλλά φοβούμαι ότι είστε παντελώς απόντες και περιορίζετε σε ευχολόγια, παραιτήσεις και νουθεσίες.

Ταυτόχρονα δεν έχει διευθετηθεί ακόμα η αποπληρωμή των ήδη συσσωρευμένων οφειλών του Υπουργείου προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ύψους αρκετών δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ.

Το Υπουργείο επίσης συνεχίζει να μην προκρίνει και να μη διευκολύνει τη σύναψη πολυετών συμβάσεων στις άγονες γραμμές, ένα ζήτημα που σχετίζεται άμεσα με την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου που γερνάει –είναι γνωστό αυτό τοις πάση– και τη μετάβαση των πλοίων της ακτοπλοΐας στη νέα πράσινη εποχή.

Αυτή η έλλειψη προγραμματισμού που θα επέβαλλε η σύναψη πολυετών συμβάσεων οδηγεί, όπως γνωρίζουμε όλοι, και στην αδυναμία μακροχρόνιου προγραμματισμού των ταξιδιών των επιβατών, είτε ως επισκέπτες είτε ως ταξιδιώτες, προς και από τα νησιά μας.

Η μεγάλη πονεμένη ιστορία του μεταφορικού ισοδύναμου, κύριε Υπουργέ, είναι ένα ζήτημα το οποίο έχουμε κουραστεί να το λέμε. Και ως εισηγητής έχω πράγματι καταντήσει ολίγον γραφικός να το θέτω και να το ξαναθέτω. Οι πολύμηνες καθυστερήσεις του μεταφορικού ισοδύναμου, και των επιβατών και κυρίως των μεταφορικών εταιρειών, δημιουργούν ένα ασφυκτικό κλίμα, μαζί με όλες τις άλλες σοβαρές και συνεχώς επιδεινούμενες οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στα νησιά, για τους ταξιδιώτες, για τους ανθρώπους που μένουν στα νησιά, αλλά και για τις μεταφορικές εταιρείες.

Σκανδαλώδης επίσης είναι η εμμονή του Υπουργείου να μην αλλάξει τον τρόπο επιδότησης του σκέλους των καυσίμων, ένα θέμα το οποίο και πάλι θέτουμε, κύριε Υπουργέ. Με επιδότηση, δηλαδή, στην αντλία. Είναι ένα θέμα το οποίο ξέρετε ότι δημιουργεί αλυσιδωτές αντιδράσεις στην αποπληρωμή και την εκτίμηση του μεταφορικού ισοδύναμου προς τα νησιά.

Η τιμή της βενζίνης στα νησιά –σας είναι γνωστό νομίζω– σε πολλές περιπτώσεις έχει περάσει τα 2,70 ευρώ. Υπάρχει αυτή τη στιγμή μία μικρή σταθεροποίηση εξαιτίας των προεκλογικών προφανώς εξαγγελιών του κυρίου Πρωθυπουργού, αλλά αυτές εξαεμίζονται με την «κούρσα», η οποία έρχεται και συνεχίζει να έρχεται, της αύξησης των τιμών των καυσίμων. Είναι ένα ζήτημα, που εάν δεν το αντιμετωπίσετε στην ουσία του και στη βάση του, δηλαδή στη μείωση της έμμεσης φορολογίας, θα το έχουν μπροστά τους συνέχεια οι καταναλωτές και ιδιαίτερος βέβαια οι νησιώτες.

Θα υπενθυμίσω εδώ και το πρόσφατο ψήφισμα του Ευρωκοινοβουλίου, το οποίο μάλιστα ήταν πρόταση της δικής μας πτέρυγας, το οποίο υπερψηφίστηκε με μεγάλη πλειοψηφία και υπογραμμίζει την ανάγκη περιφερειακής πολιτικής για τα νησιά. Ζητάει το ψήφισμα αυτό από την επιτροπή την κατάρτιση ενός συμφώνου για τα νησιά. Αυτό είναι κάτι το οποίο ελπίζουμε ότι θα το λάβετε σε έναν βαθμό υπ' όψιν και ότι επιτέλους θα δούμε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση αυτή.

Τα περιβόητα προγράμματα, όπως το περίφημο «NEAPXOS», αγνοούνται ακόμα ως προς την τύχη τους και αν έχετε κάτι να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, θα χαρούμε να το ακούσουμε.

Επιτρέψτε μου μία αναφορά η οποία εκφεύγει βέβαια του χαρ-

τοφυλακίου σας, αλλά υποχρεούμαι να τη θέσω από τη θέση αυτή ως εισηγητής σε ένα νομοσχέδιο το οποίο αφορά τα νησιά. Πρόκειται για την παραμένουσα και συνεχώς επιδεινούμενη τραγική κατάσταση της ιατρικής φροντίδας, πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας, στα νησιά μας.

Πληροφορήθηκα πριν από λίγο ότι το Νοσοκομείο της Ικαρίας οσονούπω μένει χωρίς αναισθησιολόγο με ό,τι ακριβώς σημαίνει αυτό. Συνεχίζει το Νοσοκομείο της Σάμου να μην έχει οφθαλμίατρο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και το Νοσοκομείο της Χίου να εξυπηρετείται αυτή τη στιγμή από το ΕΚΑΒ, το οποίο στην απογευματινή και βραδινή βάρδια του καλύπτεται με πλήρωμα ενός ασθενοφόρου. Και ο κύριος Υπουργός Υγείας, κ. Πλεύρης στην πρόσφατη επίσκεψή του στο νησί, εξήγγειλε την άμεση επίλυση του προβλήματος την οποία και αναμένω.

Και τέλος κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε μία αναφορά σε μία πρωτοβουλία που έλαβε η Γενική Γραμματεία Νησιωτικής Πολιτικής αυτές τις μέρες. Διοργάνωσε μία επιστημονική μερίδα με θέμα την ανάπτυξη των νησιών στην Σάμο. Προσεκλήθησαν πέραν από τον καθ' υπερβολήν θα έλεγα, μεγάλο αριθμό των πολιτικών σας φίλων, πολιτικών προσωπικοτήτων του χώρου σας και επιστήμονες από διάφορα επιστημονικά ιδρύματα και του ιδιωτικού τομέα στην Κύπρο, παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς, αλλά ούτε ένας από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, κύριε Υπουργέ, να υπενθυμίσω ότι ήταν αυτό που κατήρτισε τη μελέτη πάνω στην οποία θεμελιώθηκε το πρώτο ουσιαστικό βήμα της δικής μας διακυβέρνησης για τη νησιωτική πολιτική –που είχε τη γενναιότητα και χθες ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ-KINΑΛ να υπογραμμίσει και είναι προς τιμή του– δηλαδή, του μεταφορικού ισοδύναμου. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου ήταν χθες πανηγυρικά απών από αυτή την διοργάνωση.

Έχετε μία στάση, κύριε Υπουργέ, θα έλεγα εχθρική και πολλές φορές εκδικητική που μπορείτε να μεταχειρίζεστε ακόμα και την επιστημονική γνώση για να εξυπηρετήσετε τις σκοπιμότητές σας. Είστε μια επικίνδυνη και επιβλαβής Κυβέρνηση. Και αν, όπως κατά τη δήλωση του Πρωθυπουργού, είμαστε εμείς οι επισπεύδοντες έτσι ώστε να γίνουν σύντομα οι εκλογές και επιτέλους να κλείσει αυτή η θλιβερή παρένθεση για τη χώρα και την κοινωνία, σας διαβεβαιώνω ότι είμαστε εξαιρετικά ευτυχείς.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Μιχαηλίδη.

Και τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Δημήτρης Μπιάγκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα περίμενε σήμερα κάποιος στη δεινή οικονομική συγκυρία που βρισκόμαστε να δει από εσάς και την Κυβέρνησή σας άλλες πολιτικές πρωτοβουλίες και άλλα νομοθετήματα που θα διασφάλιζαν τα νησιά μας, τους νησιώτες και τις θαλάσσιες μεταφορές.

Είναι γεγονός πως για εσάς η ναυτιλία και νησιωτική πολιτική εξαντλούνται από όσο φαίνεται σε συρραφές διατάξεων και σε κωδικοποιήσεις νόμων, χωρίς να μας παρουσιάζετε ποτέ ένα συνολικό πλάνο το οποίο θα έχει όραμα και στρατηγική. Θα εμπεριέχει τη ρήτρα νησιωτικότητας και θα βγάζει τη ναυτιλία και τα νησιά μας από τα πολλαπλά χρόνια ανυπέρβλητα αδιέξοδα.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συνδυασμό φυσικά και με τα δικαιώματα των επιβατών νομίζω ότι αναγνωρίζουμε ότι βρίσκονται στο επίκεντρο της γαλάζιας οικονομίας της πατρίδας μας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους βασικούς πυλώνες εδαφικής, κοινωνικής, οικονομικής συνοχής και βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών μας. Και ως τέτοιες χρειάζονται κάτι παραπάνω από μια απλή κωδικοποίηση και νομοθετικό αναμείγμα.

Εκτιμώ ότι είναι κοινή πεποίθηση ότι οι νησιωτικές περιοχές, όπως είναι και η εκλογική μου περιφέρεια και ως εκ τούτου επιτρέψτε μου να επικαλεστώ και τη βιωματική μου εμπειρία, είναι τόποι με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, ενίοτε αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα, αλλά και άλλες φορές δυσκολίες σε σχέση τουλάχιστον με την ηπειρωτική Ελλάδα. Η απομόνωση, η δυσκολία

προσβασιμότητας, η συνεχιζόμενη πληθυσμιακή απομείωση και ο γηρασμός του πληθυσμού είναι ορισμένα από τα πιο ανησυχητικά στοιχεία που καταγράφονται λιγότερο ή περισσότερο στα νησιά της πατρίδας μας.

Η φυσική ομορφιά, η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά των νησιών μας και η αξιολύπη των νησιωτών μας συνιστούν μεταξύ άλλων τα δυνατά σημεία της νησιωτικής περιφέρειας. Εντούτοις τα νησιά και οι νησιώτες δεν έχουν εξ αντικειμένου, λόγω κυρίως της γεωγραφικής ασυνέχειας, τις ίδιες ευκαιρίες για ανάπτυξη και ευημερία με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Τα προβλήματα και οι δυσκολίες αφορούν όχι μόνο τις μεταφορικές διασυνδέσεις των νησιών, αλλά και τις υποδομές υγείας και εν γένει τις υλικοτεχνικές υποδομές και εγκαταστάσεις, όπως οδικό δίκτυο, λιμένες, αερολιμένες κ.λπ..

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι επίσης γνωστή εδώ και χρόνια και θεσμοθετημένη και κατοχυρωμένη τόσο εντός του Κοινοτικού κεκτημένου όσο και συνταγματικά η λεγόμενη ρήτρα νησιωτικότητας για την ενίσχυση της συνοχής της βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών μας. Ωστόσο, νομίζω ότι οφείλουμε όλοι μας να συνυπολογίσουμε ότι στην πράξη πολύ λίγα έως μηδενικά έχουν γίνει για τα νησιά μας αναφορικά με τη ρήτρα συνταγματικής πρόβλεψης λήψης ειδικών μέτρων και δράσεων για αυτά που νομοθετούμε.

Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν υπηρεσία γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος δεδομένου ότι διασφαλίζουν οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική αλλά και γεωγραφική συνοχή του εθνικού χώρου. Σε αυτή τη βάση πρέπει να δομηθεί η σχέση με την πολιτεία, αλλά και με την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την εξασφάλιση καθολικής υπηρεσίας, δηλαδή μιας ελάχιστης εγγυημένης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος που θα παρέχεται σε κάθε χρήστη ανεξάρτητα από τη γεωγραφική του θέση και σε προσιτή τιμή. Η ανασκόπηση και ο επανασχεδιασμός των ελάχιστων απαιτήσεων για τη βιώσιμη σύνδεση των νησιών αποτελεί μια από τις βασικές προκλήσεις για την αναδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού συστήματος στην Ελλάδα με χρήση εργαλείων λήψης απόφασης συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών ευρείας διαδικασίας διαβούλευσης μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς δεν έχουν ληφθεί αντιστοιχίες νομοθετικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της συνδεσιμότητας της νησιωτικής συνοχής μετά την εφαρμογή, θα το επαναλάβω για άλλη μια φορά, του επιτυχημένου και ευρείας αποδοχής από τους νησιώτες μας μέτρου του μεταφορικού ισοδύναμου, το οποίο η παράταξή μας για πρώτη φορά πρότεινε πριν από δεκατρία χρόνια και το υποστήριξε σθεναρά όταν υιοθετήθηκε το 2018 από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με πρωτοβουλία του τότε Υφυπουργού Ναυτιλίας, του κ. Σαντορινιού, κατόπιν μελέτης και ουσιαστικής, βαθιάς τεκμηρίωσης του Πανεπιστημίου Αιγαίου και που δυστυχώς η σημερινή Κυβέρνηση δεν υποστηρίζει, ενισχύει ή να το επεκτείνει σε ευρύτερες κατηγορίες ωφελουμένων, όπως θα έπρεπε, ενώ ενίοτε το υπονομεύει με καθυστερήσεις στις πληρωμές και άλλες γραφειοκρατικές στρεβλώσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εξάρτηση των ελληνικών νησιών από τις θαλάσσιες μεταφορές είναι ισχυρή καθώς οι μόνιμοι κάτοικοί τους, αλλά και οι τουρίστες μετακινούνται από και προς αυτά κυρίως δια θαλάσσης δεδομένου ότι τα υφιστάμενα αεροδρόμια δεν καλύπτουν το σύνολο των νησιών, ενώ δεν έχει ακόμα ξεκινήσει η διασύνδεσή τους με τα υδροπλάνα.

Λόγω της περιφερειακότητας και της απομόνωσης που χαρακτηρίζεται τα περισσότερα από τα νησιά μας ο όγκος των εισαγωγών εμπορευματικών αγαθών είναι πολλαπλάσιος των εξαγωγών. Η τροφοδοσία των νησιών με τρόφιμα, καταναλωτικά προϊόντα, υλικά, μηχανήματα και άλλα αναγκαία αγαθά εξασφαλίζεται κυρίως από φορτηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Ιδιαίτερα οι κάτοικοι των μικρών νησιών είναι εξαρτημένοι είτε από την πρωτεύουσα του νομού ή και τα μεγαλύτερα όμορα νησιά είτε από την ηπειρωτική χώρα, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις είναι απαραίτητη η προμήθεια διά θαλάσσης βασικών αγαθών καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, κύριε Υπουργέ.

Η εξάρτηση των νησιών για την τροφοδοσία τους με βασικά αγαθά, όπως τα καύσιμα, πετρέλαιο και βενζίνη ή ακόμη και το

νερό από την ηπειρωτική χώρα είναι ιδιαίτερα υψηλή και σε συνδυασμό με το αυξημένο μεταφορικό κόστος και την έλλειψη ανταγωνισμού έχει ως συνέπεια το σχετικά υψηλό κόστος διάθεσής τους.

Η ακτοπλοία επίσης έχει δοκιμαστεί από την πανδημία και σε συνδυασμό με τις ιδιαιτερότητές της και τα πάγια προβλήματα που αντιμετωπίζει, σε μεγάλο βαθμό και εξαιτίας του ίδιου του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της, κινδυνεύει να υποστεί ανεπανόρθωτη ζημιά με ανυπολόγιστες συνέπειες στη συνοχή των νησιών μας και στα εθνικά μας συμφέροντα.

Οι τιμές των εισιτηρίων αυξάνονται διαρκώς και ανεξέλεγκτα, ενώ θα έπρεπε να είχατε ήδη λάβει μέτρα για τη μείωση του κόστους των ναύλων.

Κύριε Υπουργέ, για πολλοστή φορά θα ήθελα να αναφερθώ στην ανύπαρκτη λιμενική πολιτική σας, δυστυχώς. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν έχει ακόμη εκπνήσει εθνική στρατηγική και εξακολουθεί να μην αντιλαμβάνεται τη σημαντικότητα της κοινωνικής συμμετοχής και αποδοχής του σχεδιασμού περιφερειακών πολιτικών, όπως και στην περίπτωση ανάπτυξης και διαχείρισης των λιμανιών.

Θα ήθελα, όσο και αν γίνομαι κουραστικός, να αναφερθώ για ακόμη μια φορά στο δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της εκλογικής μου περιφέρειας, στη Λευκίμη. Παρά τις επανειλημμένες αιτιάσεις και προτάσεις της τοπικής κοινωνίας, το σχέδιο που έχει προκρίνει το ΤΑΙΠΕΔ, με τη σύμφωνη μάλιστα γνώμη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εξακολουθεί να διέπεται από μια στείρα αγοροκεντρική προσέγγιση με ενδεχόμενες θεσμικές παρεκκλίσεις, αγνοώντας τις βασικές αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού και υπονομεύοντας τελικά την ίδια τη βιωσιμότητά του, τις προοπτικές ανάπτυξης του ίδιου του λιμένα, ο οποίος μάλιστα, μεταξύ άλλων, αποτελεί δεύτερη μεγάλη εναλλακτική πύλη ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Κέρκυρας με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα και όχι μόνο.

Σήμερα είναι εμφανή τόσο τα προβλήματα στις υποδομές των λιμανιών, καθώς και οι ελλείψεις στις ευρύτερες υποδομές που επηρεάζουν τις μεταφορές. Παράλληλα, παρατηρούνται ανεπαρκείς συνδέσεις χαμηλής αξιοπιστίας δρομολόγια, αναντίστοιχο κόστος σε σχέση με τις παραγόμενες υπηρεσίες μεταφοράς, μεγάλοι χρόνοι διαδρομής κ.ο.κ..

Τα προβλήματα αυτά, κύριε Υπουργέ, επιτείνονται από την έλλειψη ενιαίου κέντρου συντονισμού και από την πολυαρχία και τη γραφειοκρατία. Η αγορά λειτουργεί υπό ολιγοπωλιακές συνθήκες με προβληματική συμπεριφορά στο επίπεδο του ανταγωνισμού, στο επίπεδο της προσφοράς υπηρεσιών ακτοπλοΐας, αλλά και στη δυνατότητα νέων παικτών, νέων επιχειρηματιών. Ενώ εμφανίζονται υψηλά, θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου.

Τα προβλήματα εντείνονται από το γεγονός ότι υπάρχει έντονη εποχική ζήτηση και ανάγκη διαφοροποίησης της προσφοράς σε σχέση με τις εμπορευματικές μεταφορές.

Υπάρχει σαφώς ένα κενό βιωσιμότητας των επιχειρήσεων στις γραμμές χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος, άγονες γραμμές, καθώς και μη ορθολογική τιμολόγηση των υπηρεσιών στις βιώσιμες γραμμές υψηλής ζήτησης. Μετά δε και την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δεν παρατηρήθηκαν, όπως θα αναμενόταν, σημαντικές αλλαγές στο επίπεδο εξυπηρέτησης ούτε αξιοσημείωτη πτώση των τιμών, όπως συνέβη σε άλλες παρεμβάσεις στη βιομηχανία.

Οι νησιώτες δεν βίωσαν ουσιαστική βελτίωση στο επίπεδο της παρεχόμενης υπηρεσίας ούτε ουσιαστική μείωση των ναύλων, αλλά μάλλον το αντίθετο. Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο για την ακτοπλοία δεν εξασφαλίζει αποτελεσματική αντιμετώπιση των προαναφερομένων προβλημάτων.

Κύριε Υπουργέ, η όποια προσπάθεια αποκωδικοποίησης της ισχύουσας νομοθεσίας, όπως αυτή που συζητάμε σήμερα και η οποία σε κάθε περίπτωση είναι θεμιτή και αποδεκτή, εν τούτοις δεν αντιμετωπίζει το ίδιο το πρόβλημα και το πρόβλημα που έχουμε να αντιμετωπίσουμε, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι είναι ότι το ίδιο το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοία, το οποίο φαίνεται ότι είναι απολύτως επαρκές και αποτελεσματικό κατά την άποψη της Κυβέρνησης η οποία σπεύδει να κωδικοποι-

ήσει, αντί πρώτα να προχωρήσει σε ριζική αναθεώρηση και εκσυγχρονισμό του.

Σύμφωνα με το προαναφερθέν νομικό πλαίσιο, οι ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης των ελληνικών νησιών συσχετίζονται αποκλειστικά με τον καθορισμό μιας ελάχιστης συχνότητας δρομολογίων, χωρίς να προσδιορίζονται περαιτέρω ποσοτικά ή ποιοτικά κριτήρια, όπως η μεταφορική επιβατική ικανότητα του πλοίου, το κόστος των ναύλων, ο χρόνος του ταξιδιού, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, ακόμη και αυτές οι σχετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, κύριε Υπουργέ.

Επιπλέον, οι παραπάνω ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης είναι οριζόντιες για όλα τα νησιά, χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψιν το επίπεδο νησιωτικότητας και οι ανάγκες ή δυνατότητες συνδεσιμότητας κάθε νησιού, όπως ο πληθυσμός, οι υποδομές –λιμενικές κ.ο.κ.- το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης, η τουριστική ελκυστικότητα του νησιού ή ακόμα και η γεωγραφική θέση και η γεωστρατηγική του σημασία.

Από την άλλη μεριά, δεν λαμβάνεται υπ' όψιν στον σχεδιασμό του συστήματος ακτοπλοϊκών αναθέσεων συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, η προσφορά άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι αεροπορικές καθώς και το μέρος των μεταφορικών αναγκών των νησιών που καλύπτονται από αυτές.

Οι αντίστοιχες προκηρύξεις μειοδοτικών διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας έναντι μισθώματος για τις περιπτώσεις, όπου δεν επιτυγχάνονται οι ελάχιστες απαιτήσεις συχνότητας δρομολογίων, περιλαμβάνουν επιπλέον ελάχιστα κριτήρια, που καθορίζονται ad hoc, άνευ σχετικής νομοθετικής αναφοράς ή έστω παράθεσης αντίστοιχης τεκμηρίωσης.

Πέραν των ανωτέρω, δεν εφαρμόζονται με συστηματικό τρόπο οι προβλέψεις της σχετικής απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προκειμένου να ελέγχονται περιπτώσεις υπεραντιστάθμισης και να αξιολογούνται στο πλαίσιο ανάθεσης υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος. Η πολιτεία οφείλει να καλύψει με συγκεκριμένους μηχανισμούς αυτά τα κενά, λαμβάνοντας μέτρα για την αντιμετώπισή τους.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας παραθέσω μία φράση του Λαϊμού: «Τα καλά πλοία αξίζουν τόσο όσο τα επ' αυτών πληρώματα». Είναι άδικο, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να μην τους δώσουμε αυτά που τους αξίζουν και να τα περιορίζουμε σε στενές πολιτικές που εξυπηρετούν μικροκομματικά συμφέροντα. Στο χέρι όλων μας είναι να αναβαθμίσουμε τις θαλάσσιες μεταφορές, να αναπτύξουμε περισσότερο τα νησιά μας, να δώσουμε άλλη πνοή και άλλον αέρα στον τουρισμό και όχι μόνο και συνακόλουθα στην οικονομία της χώρας μας.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Μπιγάκη.

Καλείται τώρα στο Βήμα ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Χρήστος Κατσώτης.

Κύριε Κατσώτη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το νομοσχέδιο που φέρνει η Κυβέρνηση έχει τίτλο: «Κύρωση κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών». Αλήθεια, ποιο νομοθετικό πλαίσιο κωδικοποιείτε; Κωδικοποιείτε όλους αυτούς τους νόμους που ψήφισαν οι κυβερνήσεις διαχρονικά, ένα πλαίσιο οδυνηρό για επιβάτες και ναυτεργάτες. Με αυτό επικυρώνετε τις σχετικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην ουσία επιχειρείτε να διαχειριστείτε και να κλιμακώσετε την αντιλαϊκή πολιτική στον χώρο της ακτοπλοΐας, με κριτήριο βέβαια την πολύμορφη στήριξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την αύξηση της κερδοφορίας τους, δυναμώνοντας την επίθεση εναντίον των ναυτεργατών και διαμορφώνοντας οδυνηρούς όρους για τους επιβάτες, τις λαϊκές οικογένειες και τους επαγγελματίες που χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Το νομοσχέδιο θωρακίζει, ενισχύει και επεκτείνει την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, σύμφωνα με τον επικίνδυνο κανονισμό 3577/1992 και την Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποτελεί βάση για την ενίσχυση της εφοπλιστικής

επιθετικότητας και ασυδοσίας απέναντι στους ναυτεργάτες. Μία απελευθέρωση που έχει στηριχθεί από τη Νέα Δημοκρατία, από το ΠΑΣΟΚ, από τον ΣΥΡΙΖΑ και έχει οδηγήσει σε οδυνηρές μειώσεις των οργανικών συνθέσεων και ταυτόχρονα έχει συμβολή στην εκτίναξη στα ύψη των τιμών των εισιτηρίων των επιβατών και των οχημάτων που μεταφέρονται με τα πλοία.

Τα περί προστασίας των ναυτεργατών και των επιβατών που περιλαμβάνονται στον εν λόγω κώδικα είναι ένα δημαγωγικό πυροτέχνημα, για να περάσει η βασική γραμμή προώθησης των εφοπλιστικών συμφερόντων που υπηρετούν όλα τα χρόνια όλες οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ, οι μνημονιακοί και μη νόμοι που έχουν πλήξει τους μισθούς, τις συντάξεις και τα εργασιακά δικαιώματα, έχουν εντατικοποιήσει τη δουλειά με αρνητικές συνέπειες σε βάρος της υγείας και της ασφάλειας των ναυτεργατών, της προστασίας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα.

Επειδή στο νομοσχέδιο γίνεται λόγος για την προστασία των ναυτεργατών, θα θέσουμε σύντομα ορισμένα ζητήματα. Για ποια προστασία μπορεί να γίνει λόγος, όταν έχουν μειωθεί δραματικά οι μισθοί και οι οργανικές συνθέσεις που έχουν επιβληθεί, όπως και οι άθλιες εργασιακές σχέσεις, είναι σε συνθήκες πολύ επικίνδυνες, εντατικοποίησης της δουλειάς, νύχτα - μέρα, ιδιαίτερα την περίοδο του καλοκαιριού; Για ποια προστασία μιλάνε το νομοσχέδιο και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε συνθήκες απανωτών, ασταμάτητων δρομολογίων, με την επίσκεψη πολλών νησιών που καταπονούν τους ναυτεργάτες και τα ίδια τα πλοία, που αντιμετωπίζουν σωρεία βλαβών; Μιλάμε για ταξίδια οδύσσειας με εξάντληση των πληρωμάτων. Αναφέραμε και χθες ένα παράδειγμα: Το δρομολόγιο του Blue Star «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ», που πάει Πειραιά, Σύρο, Μύκονο, Άγιο Κήρυκο, Καρλόβασι, Βαθύ, Χίο, Μυτιλήνη, Λήμνο, Καβάλα και μετά επιστροφή.

Δεκαοκτώ λιμάνια, κύριε Υπουργέ, το δρομολόγιο του Blue Star «PATMOS», Πειραιάς, Πάτμος, Λειψοί, Λέρος, Κάλυμνος, Κως, Σύμη, Ρόδος, Κάρπαθος, Κάσος και επιστροφή.

Η εργασιακή ζούγκλα διευρύνεται, σύμφωνα και με καταγγελίες των ναυτεργατικών σωματείων. Το αναφέραμε και χθες. Ναυτιλιακή εταιρεία, με βάση τα δρομολόγιά της, κάθε Παρασκευή και Κυριακή - Δευτέρα εκτελεί δύο φορές το δρομολόγιο Πειραιά - Σίφνο - Σέριφο - Μήλο - Σέριφο - Σίφνο - Πειραιά με αναχώρηση από Πειραιά στις 8.00', με τέλος δρομολογίων στον Πειραιά στις 22.50'. Το έχετε υπ' όψιν σας, κύριε Υπουργέ. Το ξέρετε, αλλά δεν κάνετε τίποτα. Στο πλοίο ναυτολογείται διπλό πλήρωμα την Παρασκευή, που απολύεται την ίδια μέρα, και αντίστοιχα ναυτολογείται την Κυριακή και απολύεται τη Δευτέρα. Η ναυτιλιακή εταιρεία, σε γνώση και σε συνεργασία με τη Λιμενική Αρχή, στην αιτιολογία της απόλυσης γράφει κάθε φορά «λόγω μετάθεσης», παραβιάζοντας ακόμα και τα ελάχιστα που προβλέπονται στις συλλογικές συμβάσεις της ακτοπλοΐας.

Συνεχώς εφοπλιστές και κυβερνήσεις επιδεινώνουν τις εργασιακές συνθήκες και τους μισθούς των ναυτεργατών. Μειώνουν τις οργανικές συνθέσεις και επιβάλλουν εξαντλητικά ωράρια, αδιαφορώντας για την υγεία των ναυτεργατών, των επιβατών, την ασφάλειά τους, ενώ τους μισθούς τους έχουν χρόνια τώρα καθυλωμένους, με την κατάργηση της δεκάμηνης ναυτολόγησης, τις ελαστικές μορφές απασχόλησης, με δουλειά τα Σαββατοκύριακα για τρεις έως τέσσερις μήνες τον χρόνο και με μείωση βέβαια, όπως είπαμε παραπάνω, των οργανικών συνθέσεων. Για ποια προστασία γίνεται λόγος, όταν οργάνει η εργοδοτική τρομοκρατία και ανά πάσα στιγμή καρποφλακτεί η απόλυση σε συνθήκες υψηλής ανεργίας; Αυτά τα σοβαρά προβλήματα τα έχουν αντιπαλέψει οι ναυτεργάτες με τους αγώνες τους, φουντώνουν όμως με την κυβερνητική αντιναυτεργατική πολιτική και την εφοπλιστική επίθεση.

Γίνεται λόγος επίσης για την προστασία των επιβατών. Θέτουμε επίσης ορισμένα ζητήματα. Τι προστασία μπορεί να υπάρχει, όταν τα εισιτήρια για τους επιβάτες και τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης ή επαγγελματικά έχουν γίνει απαγορευτικά τα τελευταία χρόνια για τις λαϊκές οικογένειες και αυτό το διάστημα έχουν ξεπεράσει κάθε φαντασία; Σε μια περίοδο που η ακρίβεια εξανέμει το λαϊκό εισόδημα, οι εφοπλιστές βάζουν ξανά φωτιά στα

εισιτήρια και τα ναύλα των ακτοπλοϊκών γραμμών. Μεταξύ 2010 και 2019 αυξήθηκαν πάνω από 40%. Μέσα στον χειμώνα που πέρασε αυξήθηκαν και πάλι 5% έως 16,32%.

Τώρα και πριν την έναρξη καλοκαιρινής περιόδου εκτόξευσαν και πάλι τις τιμές, με αυξήσεις που ξεκινούν από 10% και φτάνουν έως 41% για την Κω. Για να ταξιδωθεί σήμερα μια τετραμελής οικογένεια από τη Ρόδο για τον Πειραιά θέλει μόνο για εισιτήρια, χωρίς αυτοκίνητο και χωρίς θέση, δηλαδή κατάστρωμα, 330 ευρώ. Από τη Λήμνο 312 ευρώ. Από τη Σάμο 262 ευρώ. Από Ικαρία 208 ευρώ. Το ίδιο βέβαια απαράδεκτο είναι για μια οικογένεια από την ηπειρωτική χώρα που θέλει να επισκεφτεί τα νησιά να πρέπει να πληρώσει έναν ολόκληρο μέσο μισθό.

Είναι πρόκληση να επικαλούνται οι εφοπλιστές ακτοπλοίοι ως αιτία για τις νέες αυξήσεις την ακρίβεια στα καύσιμα, όταν αυτοί -σε αντίθεση με όλους τους άλλους, τους εργαζόμενους, τους επαγγελματίες και μικρούς επιχειρηματίες, τους αγρότες- έχουν αφορολόγητο πετρέλαιο, πέρα από όλα τα άλλα που έχουμε πει, τα προνόμια και τις φοροαπαλλαγές.

Μόνο για την πανδημία εισέπραξαν 79 εκατομμύρια ευρώ. Η σταθερή χρονιά και η επιδότηση έχει φτάσει στα 138 εκατομμύρια ευρώ και για την ανανέωση του στόλου έχουν προβλεφθεί 370 εκατομμύρια από το ΕΣΠΑ και 300 εκατομμύρια ευρώ από το πρόγραμμα «NEARXOS». Και ο ΣΥΡΙΖΑ λέει ότι αυτοί είναι αναξιοπρεπείς. Στην τοποθέτηση και ο εισιτηγής αλλά και ο Σαντορινιός χθες εγκάλει την Κυβέρνηση γιατί δεν έδωσε ακόμη τα 50 εκατομμύρια ευρώ για τις άγονες γραμμές και δεν έχει ικανοποιήσει τα αιτήματά τους, γι' αυτό και οι ακτοπλοίοι αυξάνουν τα εισιτήρια.

Αλήθεια, τι προστασία μπορεί να υπάρχει, όταν η κατάσταση αυτή τροφοδοτεί την ακρίβεια στα νησιά και επιδρά αρνητικά στη ζωή του νησιωτικού πληθυσμού; Τι προστασία, όταν υπονομεύεται η ασφάλεια των επιβατών και ναυτεργατών, αφού τα υπερήλικα υποσυντήρητα πλοία, το ένα στα τέσσερα που δρομολογούνται, είναι πάνω από τριάντα ετών, αυξάνοντας τους κινδύνους για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα;

Μελέτες υπολογίζουν ότι το 2030 το 74% του ακτοπλοϊκού στόλου θα είναι άνω των τριάντα ετών. Τι προστασία μπορεί να υπάρχει όταν η μείωση του αριθμού των μελών του πληρώματος έχει οδηγήσει σε προβλήματα καθαριότητας σε πολλά πλοία, σε βρώμικες καμπίνες, ενώ οι επιβάτες σκέφτονται ακόμα και τον καφέ ή το σάντουιτς λόγω της ανόδου των τιμών;

Ζούμε στον εικοστό πρώτο αιώνα σε μια νησιωτική χώρα και όχι μόνο δεν έχει λυθεί το πρόβλημα της διαρκούς και απρόσκοπτης εξυπηρέτησης των νησιών, αλλά η κατάσταση επιδεινώνεται κάθε χρόνο, δεκάδες νησιά μένουν χωρίς τακτική συγκοινωνία ιδίως τα μικρότερα και τον χειμώνα που υποφέρουν, βέβαια, από επιλογές της Κυβέρνησης, με μπάλωματα δηλαδή που κάνει και η κατάσταση έχει φτάσει στο απροχώρητο.

Οι εφοπλιστές απολαμβάνουν ένα σωρό προνόμια, φοροαπαλλαγές, αφορολόγητο πετρέλαιο, μειωμένες οργανικές συνθέσεις, καταπατούν ακόμα και την ασφαλιστική νομοθεσία σε βάρος του NAT για πολλά χρόνια.

Η Κυβέρνηση, όπως και οι προηγούμενες, με την πολιτική της στηρίζει την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία, την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, τη χρησιμοποίηση ναυτεργατών χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα στα πλοία με ξένη σημαία, όπως προβλέπεται από τον κανονισμό 3577/1992. Το αστικό κράτος και οι κυβερνήσεις τους υπηρετούν τα εφοπλιστικά συμφέροντα. Οι μηχανισμοί τους χρησιμοποιούνται για την καταστολή των ναυτεργατικών αγώνων, όπως έχουμε ζήσει πολλές φορές στον Πειραιά και σε άλλα λιμάνια.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες εκμεταλλεύονται τους ναυτεργάτες. Συγκρότησαν κέρδη και συσσώρευσαν μεγάλα κεφάλαια στην πορεία του χρόνου. Γεννήθηκαν μεγάλες μονοπωλιακές μονάδες, αλλά το πρόβλημα της εξυπηρέτησης των νησιών παραμένει και οξύνεται. Οι μύθοι για τον ρόλο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου έχουν καταρρεύσει. Κριτήριο της καπιταλιστικής ανάπτυξης που προσκυνάτε όλοι σας είναι το κέρδος και αυτό καταπατά τις λαϊκές ανάγκες.

Αυτή είναι η πραγματικότητα που προσπαθείτε να κρύψετε όλα τα αστικά κόμματα και οι αστικές κυβερνήσεις, ακόμη και οι

άνθρωποι τους βέβαια στο συνδικαλιστικό κίνημα, ο εργοδοτικός ή κυβερνητικός συνδικαλισμός που βάζει πλάτη στην επίθεση των εφοπλιστών.

Θέλουμε να επιμεινουμε στην ανάδειξη και αποκάλυψη του μηχανισμού του αστικού κράτους, που μέσα από αυτόν καθορίζεται η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία και κρέμεται η τύχη των νησιών και του νησιωτικού πληθυσμού.

Οι πλοιοκτήτες καταθέτουν δήλωση, σύμφωνα με το άρθρο 9 του νομοσχεδίου, για δρομολόγηση των πλοίων τους ανάλογα με τα συμφέροντά τους και το κριτήριο του κέρδους επιδιώκοντας να εκμεταλλευτούν τα «φιλέτα». Οι γραμμές που θα μείνουν στα αζήτητα μπαίνουν σε μια μεγάλη περιπέτεια. Το Υπουργείο Ναυτιλίας καλεί τους πλοιοκτήτες να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για τη δρομολόγηση πλοίων σε γραμμή ή γραμμές που δεν εξυπηρετούνται για να συναφθεί σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Αν δεν υποβληθούν προτάσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10 του νομοσχεδίου, ή δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της πρόσκλησης, προκηρύσσεται μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων, δημόσιες υπηρεσίες με μίσθωση κ.τ.λ..

Και, βέβαια, το πρόβλημα της εξυπηρέτησης των νησιών ακόμα δεν έχει λυθεί. Η περιπέτεια συνεχίζεται. Ο Υπουργός Ναυτιλίας μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας του διαγωνισμού μπορεί να χρησιμοποιεί την απ' ευθείας ανάθεση, σύμφωνα με το άρθρο 11 του νομοσχεδίου, για σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας. Σε περίπτωση μη εκτέλεσης δρομολογίων λόγω αθέτησης υποχρέωσης του πλοιοκτήτη και πάλι απ' ευθείας ανάθεση.

Είναι ένας φαύλος κύκλος. Η δρομολόγηση πλοίων και η εξυπηρέτηση των νησιών και των επιβατών είναι, δυστυχώς, μια ζαριά με μόνιμους χαμένους στους νησιώτες που μένουν χωρίς πλοία ή με εντελώς πλημμελή εξυπηρέτηση και το μαρτύριο συνεχίζεται.

Με απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας δύναται να ανακληθεί η ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης πλοίου ή πλοίων εφόσον, όπως αναφέρει το άρθρο 6 του νομοσχεδίου, δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της γραμμής που είναι δρομολογημένο το πλοίο, μόνο που αυτή η επιλογή χωράει πολύ νερό γιατί έχει μέσα της πολλά ελαστικά στοιχεία, «παράθυρα» να το πούμε έτσι, και λειτουργεί σε βάρος των αναγκών των νησιωτών και των επιβατών.

Δεν είναι μόνο αυτά, είναι και η διακοπή των δρομολογίων για δύο και πάνω μήνες, που η πείρα έχει δείξει ότι κάνει τον βίο αβιώτο των κατοίκων των νησιών.

Αυτή είναι η κατάσταση. Σε αυτή την αθλιότητα έχει οδηγήσει η ανάπτυξη που έχει κριτήριο το κέρδος των εφοπλιστών και η διαχείριση των συμφερόντων τους από το αστικό κράτος και τις κυβερνήσεις τους. Αυτή την άθλια κατάσταση την πληρώνει ακριβά ο λαός μας με την αβάσταχτη φορολογία του, με τα φορολογικά χαράτσια που χρησιμοποιούνται για να πληρώνει το αστικό κράτος τους εφοπλιστές, στο όνομα της εξυπηρέτησης των λεγόμενων άγονων γραμμών. Είναι πολλά εκατομμύρια κάθε χρόνο και δεκάδες εκατομμύρια στα ταμεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Συνολικά δόθηκε 1,5 δισεκατομμύριο τα τελευταία χρόνια.

Όσο μας αφορά προσπαθούμε να ανοίξει η συζήτηση άμεσα στους νησιώτες, στους ναυτεργάτες, στους εργαζόμενους, που προσπαθούν να κλέψουν λίγες μέρες και να ξεκουραστούν κάνοντας χίλιες θυσίες για να εξοικονομήσουν τα αναγκαία και τραβάνε τα μαλλιά τους από το κόστος των εισιτηρίων και τα έξοδα ενός ταξιδιού ή την εξασφάλιση καταλύματος.

Πρέπει να ανοίξει η συζήτηση και να οργανωθεί ο συντονισμένος αγώνας των ναυτεργατών και των νησιωτών, των συνδικαλιστικών και άλλων μαζικών οργανώσεών τους, που δεν ανέχονται αυτή την τραγωδία και επιμένουν στα δικαιώματά τους και στην ικανοποίηση των αναγκών τους. Ζητάμε να δυναμώσει η πάλη για τακτικά δρομολόγια, για μείωση των τιμών των εισιτηρίων κατά 50%, για δωρεάν μεταφορά των ατόμων με αναπηρία. Ζητάμε ειδική πραγματική φροντίδα και όχι τις προχειρότητες που προβλέπει το νομοσχέδιο για ειδικές ρυθμίσεις, για να μπορούν να ταξιδεύουν και οι συνταξιούχοι, αλλά και οι πολύτεκνοι. Υπάρχει και κείμενο των αναπήρων.

Το ΚΚΕ επιμένει στην εφαρμογή της συλλογικής σύμβασης των ναυτεργατών που έχει γίνει κουρέλι και είναι παγωμένη εδώ και πολλά χρόνια. Μια συλλογική σύμβαση με πραγματικές αυξήσεις με εργασιακούς όρους που θα επιτρέπουν την ξεκούραση των πληρωμάτων και όχι τη σημερινή κατάσταση, την εντατικοποίηση. Μια συλλογική σύμβαση με στόχο την προστασία της ασφάλειας της υγείας και της ζωής των ναυτεργατών και επιβατών, γιατί έχουμε ζήσει τα τραγικά ναυτικά ατυχήματα. Γνωρίζουμε τις συνέπειες των επαγγελματικών ασθενειών.

Το ΚΚΕ επιμένει στην αναγκαιότητα της απρόσκοπτης εξυπηρέτησης όλων των νησιών χωρίς διακρίσεις, χειμώνα - καλοκαίρι, για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών και αυτό είναι σε κάθε περίπτωση με την καπιταλιστική ιδιοκτησία στα πλοία και το κριτήριο του εφοπλιστικού κέρδους, που αυτό κυριαρχεί. Αυτό έχει αποδειχθεί για δεκαετίες.

Η εργατική τάξη και οι σύμμαχοί της, οι πολλοί, αυτοί που παράγουν τον πλούτο, έχουν συμφέρον να κοιτάζουν μπροστά, να διεκδικήσουν τη δική τους εξουσία και να αναλάβουν την ευθύνη, να κρατήσουν τον τιμόνι διακυβέρνησης αυτής της χώρας. Τα πλοία και γενικότερα οι μεταφορές, τα ναυπηγεία, τα λιμάνια, με κοινωνική ιδιοκτησία, με κεντρικό επιστημονικό σχεδιασμό και εργατικό λαϊκό έλεγχο μπορούν να ικανοποιήσουν ανάγκες.

Με αυτά τα εργαλεία μπορεί να αλλάξει πραγματικά η κατάσταση, να χτιστούν σχεδιασμένα σύγχρονα πλοία, να εξυπηρετηθούν τα νησιά, να κινούνται οι επιβάτες με προσιτό αντίτιμο και με κοινωνικά κριτήρια να γίνει η αναψυχή κοινωνικό δικαίωμα. Με αυτά τα εργαλεία θα καταργηθεί η εκμετάλλευση των ναυτεργατών και όλων των εργαζομένων, θα εξασφαλιστεί η προστασία της υγείας και της ασφάλειας και θα υπάρξουν ανθρωπίνου όρου εργασίας και αμοιβής.

Ο λαός μας έχει μνήμη και κριτήριο και μπορεί να βγάλει συμπεράσματα από τη σημερινή και τις προηγούμενες κυβερνήσεις, να απορρίψει και να αντιπαλέψει τη λογική του μικρότερου κακού ή των ψευτοσωτήρων, πιστεύοντας στις δικές του δυνάμεις, οργανώνοντας την πάλη του, συμπορευόμενος με το ΚΚΕ το οποίο είναι όλα αυτά τα χρόνια στην πρώτη γραμμή των λαϊκών αγώνων.

Το ΚΚΕ αντιτάσσεται στο νομοσχέδιο και ζητά να αποσυρθεί. Καταψηφίζει και συνεχίζει τον αγώνα μαζί με τους ναυτεργάτες, τους εργαζόμενους, τους νησιώτες και τα λαϊκά στρώματα της χώρας μας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστούμε, κύριε Κατώτη.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης κ. Βασίλης Βιλιάρδος.

Ορίστε, κύριε Βιλιάρδο, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, όπως αναφέραμε στην επιτροπή, το σημερινό σχέδιο νόμου αποτελεί μία ακόμη κωδικοποίηση του Υπουργείου Ναυτιλίας, όπως έγινε πριν από μερικούς μήνες για το μεταφορικό ισοδύναμο.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο για το μεταφορικό ισοδύναμο, περιείχε, επιπλέον, μία γενικόλογη νομοθεσία για τη νησιωτική μας πολιτική, όπου διαπιστώνεται σήμερα, με τις απειλές εναντίον των νησιών μας, πόσο σημαντική θα ήταν μία σοβαρή και όχι μία πρόχειρη νησιωτική πολιτική, όπως ήταν στο μεταφορικό ισοδύναμο.

Τονίσαμε δε στην επιτροπή –στην οποία δεν συμμετείχε ο Υπουργός– πως θα ήταν καλύτερα, αντί να ασχολείται η Κυβέρνηση με τέτοιες κωδικοποιήσεις, χωρίς, φυσικά να τις υποβαθμίζουμε, να επεκτείνει τα χωρικά μας ύδατα στα δώδεκα ναυτικά μίλια, όπως δικαιούμαστε και πρέπει. Επίσης, θα έπρεπε να καθορίσει ΑΟΖ και αλιευτικές ζώνες, να προωθήσει τον EastMed και να προβεί σε εξορύξεις, έτσι ώστε να εκμεταλλευθούμε τον ενεργειακό μας πλούτο και να ανακτήσουμε την ενεργειακή μας αυτονομία, σε συνδυασμό, βέβαια, με τη χρήση των λιγνιτικών μας αποθεμάτων. Δεν πετάει κανένας 300 δισεκατομμύρια ευρώ από το παράθυρο.

Ειδικά όσον αφορά στις αλιευτικές μας ζώνες, όπου στην περίπτωση της ΑΟΖ με την Ιταλία χαρίσαμε –χωρίς λόγο– τα έξι

μίλια με τις πολύτιμες –μεταξύ άλλων– κόκκινες γαρίδες, είναι ντροπή να ψαρεύουν οι Τούρκοι στις δικές μας θάλασσες και να μας πουλούν τα δικά μας ψάρια, πόσω μάλλον αφορολόγητα λόγω της συμφωνίας τους με την Ευρωπαϊκή Ένωση, με αποτέλεσμα να καταδικάζονται οι δικοί μας ψαράδες στην ανέχεια.

Από την άλλη πλευρά, καλωσορίσαμε την επαναλειτουργία της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Ελλάδας με την Κύπρο –ήταν μία πολύ καλή είδηση– όπου, βέβαια, θα έπρεπε να είναι η πρώτη χώρα η Κύπρος με την οποία θα συμφωνούσαμε ΑΟΖ.

Η ατομία εδώ της Κυβέρνησης και η πολιτική του κατευνασμού, των συνεχών υπαναχωρήσεων, δηλαδή, απέναντι στην Τουρκία, θα μας κοστίσει πανάκριβα, αφού μόνο έτσι δεν αποφεύγονται οι συγκρούσεις, αλλά αντίθετα πυροδοτούνται.

Συνεχίσαμε λέγοντας πως σε κάθε περίπτωση νησιωτική πολιτική με τη διάθεση μόνο μόλις 470 εκατομμυρίων ευρώ από τα ΕΣΠΑ για την περίοδο 2021-2027, όπως υπολογίσαμε και έχουμε καταθέσει ήδη στα Πρακτικά, δεν γίνεται. Μπορεί μεν ο Υπουργός να μας διαβεβαίωσε πως θα αυξηθούν δέκα έως είκοσι φορές με μόχλευση, όπως λέγεται επίσης για τα ποσά του Ταμείου Ανάκαμψης, αλλά το θεωρούμε ανέφικτο, δεν είναι δυνατό, πόσω μάλλον όταν όλα αυτά τα ποσά μειώνονται ήδη λόγω του πληθωρισμού, ο οποίος δεν θα είναι παροδικός, όσο διαρκεί, τουλάχιστον, ο πόλεμος και υποχωρεί η παγκοσμιοποίηση με τα τεράστια προβλήματα της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Στην ουσία, βέβαια, δεν πρόκειται για πληθωρισμό με την πραγματική του έννοια, αλλά για μία τεράστια άνοδο των τιμών, κυρίως λόγω της προσφοράς για εκείνο το χρονικό διάστημα, φυσικά, που δεν έχει τεθεί σε λειτουργία το σπιράλ τιμών-μισθών τιμών, το οποίο ενδεχομένως θα επηρεαστεί από τη λανθασμένη αύξηση των επιτοκίων εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας. Είναι λανθασμένη αυτή η πολιτική, επειδή η άνοδος των επιτοκίων θα επιδεινώσει την προσφορά, οπότε θα έχει ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα για τις τιμές. Μεταξύ άλλων, θα αυξήσει την ισοτιμία του ευρώ, η οποία είναι ήδη πολύ υψηλή, με αποτέλεσμα να αυξηθούν ακόμη περισσότερο οι τιμές του πετρελαίου με όλα τα επακόλουθα που γνωρίζουμε.

Περαιτέρω, ζητήσαμε για μία ακόμη φορά να μας δοθούν από το Υπουργείο τα ακριβή ποσά που θα διατεθούν για τη νησιωτική πολιτική από το ΕΣΠΑ, όπως, επίσης, για το μεταφορικό ισοδύναμο και τις άγονες γραμμές για το 2022, ειδικά επειδή υπάρχει μεγάλη αύξηση του κόστους καυσίμων, με αποτέλεσμα τις σημαντικές αυξήσεις των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, στις οποίες αναφέρθηκαν ήδη όλοι οι συνάδελφοι. Αναφέρεται, άλλωστε, αυτό στο άρθρο 30, όσον αφορά στις εκπώσεις, καθώς επίσης στα άρθρα 9 έως 12 σε σχέση με τις Υπηρεσίες Δημόσιας Υπηρεσίας «Άγονες Γραμμές», τις ΥΔΥ.

Συνεχίζοντας το νομοσχέδιο, ο σκοπός του είναι, όπως αναφέραμε, η κωδικοποίηση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών σε αυτές, συνδυάζοντας τα εξής: Στο Α' Μέρος τις διατάξεις κυρίως του ν.2932/2001, με τον τίτλο: «Ελεύτερη Παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές», ενώ στο Γ' Μέρος τις διατάξεις του ν.3709/2008, με τον τίτλο: «Δικαιώματα - υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές». Εδώ ενδιάμεσα παρεμβάλλεται το Β' Μέρος, το οποίο αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομικών αντικειμένων.

Τα ανωτέρω συνδέονται, όμως, με άρθρα άλλων νόμων και με τροπολογίες που αντιστοιχίζονται στο παράρτημα. Οπότε δεν ερχόνται αλλαγές με το παρόν νομοσχέδιο και είναι περιορισμένη η χρησιμότητα της συζήτησής του αυτού καθαυτού. Εντούτοις, έχει νόημα, ως μια συλλογική αποτίμηση του σχετικού πλαισίου, ενώ δεν θεωρούμε πως μπαίνει τάξη με το παρόν, έχοντας, επιπλέον, πολύ μεγάλες αμφιβολίες για την εφαρμογή των διατάξεών του στην πράξη. Γιατί; Επειδή είναι δεδομένο στη μνημονιακή διακυβέρνηση, που συνεχίζεται παρά το δήθεν τέλος της εποπτείας, –στην ουσία δεν πρόκειται για εποπτεία, αλλά για κυριαρχία που θα διαρκέσει, τουλάχιστον, έως το 2059, εάν όχι για πάντα– να διαιωνίζεται η νομοθέτηση με συνοπτικές διαδικασίες, με τροπολογίες κατά παρέκκλιση και με κοινές υπουργικές αποφάσεις.

Ενδιάμεσα, βέβαια, έως το 2059, δηλαδή, το λιγότερο, θα έχει ολοκληρωθεί η αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της πατρίδας μας, απ' ενός μεν με το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας μας που είναι υποθηκευμένη για εκατό χρόνια με το γνωστό PSI, ενώ ένα μεγάλο μέρος της έχει μεταφερθεί στο Υπερταμείο των ξένων χωρίς σχεδόν καμμία εκτίμηση της αξίας της -έτσι τα δώσαμε-, απ' ετέρου με τις κατασχέσεις και με τους πλειστηριασμούς της ιδιωτικής περιουσίας, που βρίσκονται σε εξέλιξη. Με δεδομένη δε την τριπλή κρίση που βιώνουμε -ενεργειακή, οικονομική και εθνική- κατά τουλάχιστον 50%, με ευθύνη της Κυβέρνησης, καθώς επίσης με δεδομένες τις υπέρογκες αυξήσεις των τιμών που εξανεμίζουν τους μισθούς, τις συντάξεις, τις καταθέσεις και τα υπόλοιπα εισοδήματα των Ελλήνων, η αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της Ελλάδας θα επιταχυνθεί, πόσο μάλλον όταν η Κυβέρνηση αρνείται, στην ουσία, να εφαρμόσει τα σωστά μέτρα, όπως τη μείωση του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας αναλογικά στις αυξήσεις των τιμών -αναλογικά, χωρίς δημοσιονομικό κόστος-, αιχροκερδώντας, κυριολεκτικά, εις βάρος των Ελλήνων. Γιατί δεν το κάνει; Για να μπορεί να μοιράζει προεκλογικά επιδόματα, με αποτέλεσμα να μετατρέψει τους Έλληνες σε ζητιάνους επιδομάτων.

Περαιτέρω, αναφερθήκαμε στην επιτροπή σε ορισμένα άρθρα των νόμων που κωδικοποιούνται και με τα οποία δεν συμφωνούμε, ενώ δεν υπάρχει λόγος να τα επαναλάβουμε εδώ. Θα επαναλάβουμε μόνον αυτά που είπαμε για το άρθρο 30 όπου προτεínουμε τη γενική παροχή έκπτωσης σε όλα τα άτομα με αναπηρία άνω του 67% και στους συνοδούς τους, φυσικά. Δηλαδή, όχι μόνο σε άτομα με αναπηρία άνω του 80% και συνοδούς όπως συμβαίνει και έχει θεσμοθετηθεί, αν και για ορισμένες βέβαια μόνο περιπτώσεις, υπό προϋποθέσεις. Κατά την άποψη και πρότασή μας εδώ θα πρέπει να χορηγείται πλήρης απαλλαγή σε άτομα με αναπηρία και σε συνοδούς τους, έστω με βάση οικογενειακά εισοδηματικά κριτήρια.

Εντύπωση, δε, μας προκάλεσε το άρθρο 46, στο οποίο αναφέρεται πως για εξωδικαστική διευθέτηση μπορεί ο επιβάτης να απευθύνεται στον Συνήγορο του Καταναλωτή, ενώ το σωστό είναι στον Συνήγορο του Πολίτη, αφού πρόκειται για μία από τις λίγες συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 9 του Συντάγματος μας. Άλλωστε όλες οι άλλες μη συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες αρχές -περί τις τριάντα πέντε είναι σήμερα- θα έπρεπε να καταργηθούν αφού κοστίζουν πανάκριβα, ενώ μόνο τους Έλληνες πολίτες δεν υπηρετούν.

Κλείνοντας θεωρούμε σκόπιμο να αναφερθούμε στις δυνατότητες της Ελλάδας να μετατραπεί σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, σε ένα cluster με μία λειτουργική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, όπου ήδη διαθέτουμε τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις. Είναι, άλλωστε, ντροπή να έχει μεταναστεύσει το εξειδικευμένο εργατικό μας δυναμικό, όσον αφορά στην ναυπηγοεπισκευή, στην Τουρκία στριμίζοντας τα δικά της ναυπηγεία, με αποτέλεσμα να έχει πάρει μεγάλο μέρος της δικής μας παραγωγής. Αναλύουμε το συγκεκριμένο θέμα διεξοδικά στο πρόγραμμά μας των πεντακσίων σελίδων, ενώ δεν είμαστε πια μόνο εμείς που το αναφέρουμε, αν και είμαστε οι πρώτοι που το έφεραν σε δημόσιο διάλογο. Ειδικότερα, κάτι ανάλογο πρότεινε ο κ. Ρακιντζής πρόσφατα, με αφορμή τη φετινή εξαιρετικά επιτυχημένη έκθεση των «Ποσειδωνίων», η οποία έδωσε ξανά την ευκαιρία στην Ελλάδα να αναδειχθεί ως η μεγαλύτερη παγκόσμια δύναμη στην εμπορική ναυτιλία. Μια χώρα των δέκα εκατομμυρίων ανθρώπων είναι πρώτη παγκόσμια δύναμη στην εμπορική ναυτιλία.

Όπως πολύ σωστά γράφει, για να αναπτυχθεί ο Πειραιάς με την ευρύτερη έννοια ως ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο δεν αρκεί μόνο η εγκατάσταση των κεντρικών γραφείων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά απαιτείται η δημιουργία ενός cluster, ενός συμπλέγματος, παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στη ναυτιλία, για παράδειγμα ναυτοασφαλιστικές υπηρεσίες, χρηματοδοτικές, ναυπηγοεπισκευαστικές, εφοδιασμού πλοίων, εκπαίδευσης πληρωμάτων ενώ σε κάποιον βαθμό οι υπηρεσίες αυτές υπάρχουν στον Πειραιά στελεχωμένες κυρίως από ημεδαπούς, από Έλληνες, και λειτουργούν ικανοποιητικά παρέχοντας σημαντικό έργο. Δεν είναι δυνατόν το Ντουμπάι να εισπράττει από ναυτιλιακές

υπηρεσίες περίπου 28 δισεκατομμύρια ενώ η Ελλάδα με την πρώτη ναυτιλία στον πλανήτη ελάχιστα, κάτι που ασφαλώς θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για τη χώρα μας.

Μεταξύ άλλων προτείνεται να διεξάγονται οι ναυτικές διαιτησίες στην Ελλάδα αντί στο Λονδίνο σήμερα, όπου όλες εκείνες που αφορούν τα ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα διεξάγονται εκεί παραδοσιακά. Ανερχόμενη δύναμη, βέβαια, είναι η διαιτησία της Σιγκαπούρης στην οποία είχαμε αναφερθεί στο παρελθόν, τονίζοντας πως είναι ντροπή να έχει ΑΕΠ σήμερα 400 δισεκατομμύρια δολάρια και εμείς κάτω από 200 δισεκατομμύρια δολάρια -400 η Σιγκαπούρη και 200 εμείς, ένα νησιωτικό μέρος- όταν το 2008 η Σιγκαπούρη είχε 193 δισεκατομμύρια δολάρια και εμείς, η Ελλάδα, 354 δισεκατομμύρια. Τότε είχαμε το διπλάσιο ΑΕΠ ενώ σήμερα έχει το διπλάσιο από εμάς η Σιγκαπούρη. Είναι ντροπή.

Με την ίδρυση πάντως το 2005 του Σωματείου «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» έχει αναληφθεί, πραγματικά, μια σοβαρή προσπάθεια στο να γίνει ο Πειραιάς ένα εναλλακτικό κέντρο διεξαγωγής ναυτικών διαιτησιών και διαμεσολαβήσεων, κάτι που εκτός από τα οφέλη για την εθνική μας οικονομία -μεγάλα οφέλη- προσφέρει οικονομία χρόνου και χρήματος σε αυτούς που προσφεύγουν στη διαιτησία του Πειραιά. Εάν στηριχθεί σωστά αυτή η προσπάθεια, θα προκύψει, γενικότερα, όφελος για τη χώρα με την αναβάθμιση του διεθνούς της κύρους, βοηθώντας να καταστεί ο Πειραιάς παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο που δεν νοείται χωρίς τη διεθνή αποδοχή για τη διεξαγωγή διαιτησιών.

Σε κάθε περίπτωση, εάν αναπτυχθεί η ναυτική διαιτησία και η διαμεσολάβηση, βέβαια, στον Πειραιά, εάν προσεχθεί ιδιαίτερα η δημόσια και ιδιωτική εκπαίδευση, εάν λειτουργήσουν ικανοποιητικά και οι ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες- τότε θα εξελιχθεί ο Πειραιάς σε ένα πολύ αξιόλογο και πλήρες ναυτιλιακό κέντρο.

Τέλος, φαίνεται καθαρά από παντού πως αυτό που λείπει από τις κυβερνήσεις μας των τελευταίων τουλάχιστον σαράντα ετών είναι ένα όραμα για την Ελλάδα, ενώ οι κυβερνήσεις των μνημονίων έχουν καταστρέψει, κυριολεκτικά, τα πάντα, καταδικάζοντας τους Έλληνες σε φτηνούς σκλάβους χρέους των νέων ιδιοκτητών της χώρας τους. Μας καταδικάζουν όλους σε φτηνούς σκλάβους χρέους των νέων ιδιοκτητών της Ελλάδας.

Η Ελλάδα, όμως, είναι μια πάμπλουτη χώρα και μπορεί να πετύχει πραγματικά θαύματα αρκεί να ανέλθει στην εξουσία μία υπεύνητη, πατριωτική κυβέρνηση με όραμα και με σχέδιο, μια κυβέρνηση που θα πιστεύει στην πραγματικά ελεύθερη οικονομία με κοινωνικό πρόσωπο. Αυτή η οικονομία που έχουμε σήμερα δεν είναι ελεύθερη, είναι κάτι τελείως διαφορετικό, είναι μονοπωλική σχεδόν- και που θα αγωνιστεί για να ανακτήσει το κράτος μας την εθνική του κυριαρχία. Έχουμε χάσει την εθνική μας κυριαρχία και πρέπει κάποια στιγμή να την ανακτήσουμε, καθώς επίσης να ανακτήσουν οι Έλληνες την υπερηφάνεια και την αξιοπρέπεια τους. Το αξίζουν και το αξίζουμε όλοι μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Βιλιάρδο.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του ΜέΡΑ25 κ. Γεώργιος Λογιάδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, εξετάζουμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που αφορά την κύρωση κώδικα νομοθεσίας θαλασσίων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών. Αφορά λιμάνια και υποδομές, αλλά εσείς οι τρεις μνημονιακές κυβερνήσεις, ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ, Νέας Δημοκρατίας και ΣΥΡΙΖΑ έχετε εκχωρήσει, έχετε δεσμεύσει όλη τη δημόσια περιουσία στους θεσμούς, με τα μνημόνια που υπογράψατε.

Στη μνημονιακή Ελλάδα, κύριε Υπουργέ, είμαστε ξένοι στον τόπο μας. Με τα μνημόνια μάς έχετε δεσμεύσει σε αβάστακτα και καταστροφικά για τον λαό πρωτογενή πλεονάσματα. Αυτά προϋποθέτουν άμεση και έμμεση υπερφορολόγηση του Έλληνα πολίτη. Οι μνημονιακοί νόμοι έχουν πληξει μισθούς, συντάξεις και έχουν αποσαρβώσει τα εργασιακά δικαιώματα.

Έτσι, λόγω των χαμηλών μισθών, της υπερφορολόγησης, της

απαξίωσης των εργασιακών συνθηκών, της καταστροφής του συστήματος της δημόσιας υγείας και της δημόσιας παιδείας, λόγω των πολιτικών σας πεποιθήσεων, το τελικό διαθέσιμο εισόδημα του Έλληνα έχει καταβαραθρωθεί. Και να προσθέσουμε την πρόσφατη ακρίβεια και εκτίναξη των τιμών.

Έχουν πληγεί όλοι οι εργαζόμενοι και αυτοί στη ναυτιλία και οι νησιώτες μας. Ποιος θα πάει να εργαστεί στα νησιά με την τεράστια ακρίβεια των νοίκιων και του κόστους ζωής; Το περιβάλλον και οι συνθήκες σήμερα, βάσει των οποίων καλούμεθα να κυρώσουμε το σχέδιο νόμου, είναι τοξικές και καταστροφικές. Οι ναυτικοί μας και όλοι οι εργαζόμενοι παντού είναι ήρωες, κάτω από τις συνθήκες που καλούνται να εργάζονται για να ζήσουν.

Οι υποδομές των λιμανιών και οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι ανεπαρκείς και απαξιωμένες. Διότι και το πρόγραμμα των δημοσίων επενδύσεων είναι κι αυτό ουσιαστικά ανύπαρκτο στη μνημονιακή Ελλάδα. Ούτε ναυπηγεία διαθέτουμε ούτε διαλυτήρια πλοίων, μια χώρα ναυτική από αρχαιότατων χρόνων, η πλήρης απαξίωση. Ακόμη και τα ξύλινα καΐκια μας τα καταστρέψαμε κατά κύρωση ευρωπαϊκών νόμων και επιταγών, τα οποία αποτελούν και πολιτιστική κληρονομιά.

Το δε θαλάσσιο περιβάλλον, το οποίο οφείλουμε να προστατεύουμε, ένα παραπάνω ως θαλασσινή και νησιωτική χώρα, το έχετε αφήσει στην τύχη του να καταστρέφεται και αυτό. Θα αναφερθώ μόνο σε δύο παραδείγματα ναυαγίων, που έχετε αφήσει να σαπίζουν και να επιβαρύνουν το περιβάλλον. Τα γνωρίζετε πολύ καλά. Το «SEA DIAMOND» και το «ΣΑΜΙΝΑ».

Το σημερινό νομοσχέδιο αποτελεί κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τις θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές, συγκεντρώνοντας το απορρυθμιστικό θεσμικό πλαίσιο που έχουν νομοθετήσει διαχρονικά οι κυβερνητικές πλειοψηφίες κατ' εντολή του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο αποτελείται από δύο μόνο άρθρα: το πρώτο είναι ολόκληρη η κωδικοποίηση αποτελούμενη από σαράντα εννέα άρθρα, τα οποία ψηφίζονται ως ένα, και το δεύτερο η έναρξη ισχύος του.

Υπενθυμίζουμε ότι η νομοθεσία που κωδικοποιεί το παρόν σχέδιο νόμου βασίζεται στον κοινοτικό κανονισμό 3577/1992, ο οποίος προωθούσε την πλήρη απορρύθμιση των θαλάσσιων εσωτερικών μεταφορών, την άρση του καμποτάζ δηλαδή, μια απορρύθμιση που έγινε διαδοχικά πρώτα με την απελευθέρωση της κρουαζιέρας για τα κοινοτικά πλοία το 1999 επί κυβερνήσεως Σημίτη και ακολούθως, το 2010 επί κυβερνήσεως Παπανδρέου, για το κρουαζιερόπλοιο μη κοινοτικών σημαίων, δηλαδή σημαίες ευκαιρίας.

Εμείς ως ΜέΡΑ25 προτείνουμε τη δημιουργία δημόσιου φορέα ακτοπλοΐας -διασύνδεσης νησιωτικής Ελλάδας που θα διασφαλίζει το κοινωνικό αγαθό της απρόσκοπτης, ποιοτικής, έγκαιρης και ασφαλούς μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων σε όλη την επικράτεια, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με προτεραιότητα τη διασύνδεση των νησιών που σήμερα αντιμετωπίζουν συνθήκες απομόνωσης. Θα ενισχύσει τον εσωτερικό τουρισμό και θα μετατρέψει τις ελληνικές θάλασσες σε δημόσιους εθνικούς δρόμους, λειτουργώντας ως θεματοφύλακας, τόσο της επικοινωνίας και της ανάπτυξης, της ευημερίας της νησιωτικής χώρας, όσο και της εμπέδωσης της εθνικής ασφάλειας και της γεωπολιτικής ισχύος της πατρίδας μας. Θα συμβάλλει στην κοινωνική συνοχή της χώρας και στη στήριξη των νησιών για εθνικούς και στρατηγικούς λόγους.

Ταυτόχρονα, μέχρι τη δημιουργία του δημόσιου ακτοπλοϊκού φορέα, προτείνουμε ως ΜέΡΑ25 μεταφορικό ισοδύναμο για την εξίσωση του κόστους μεταφοράς των κατοίκων, των εμπορευμάτων και των καυσίμων από την ηπειρωτική Ελλάδα σε νησί ή από νησί σε νησί με το αντίστοιχο εκείνο κόστος μεταφοράς που ισχύει στην ηπειρωτική Ελλάδα για την ίδια χιλιομετρική απόσταση. Η πολιτεία οφείλει να σεβαστεί και να στηρίζει τους νησιώτες και όχι να τους αφήνει βора στους εφοπλιστές. Για τους λόγους αυτούς καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Λογιάδη.

Πριν εισέλθουμε στον πρώτο κύκλο ομιλητών, έχω την τιμή να

ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Υγείας, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Προστασίας του Πολίτη, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Μεταναστευσης και Ασύλου, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Τουρισμού, Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, οι Υπουργοί Επικρατείας, οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Εξωτερικών, Υγείας και Εσωτερικών, καθώς και οι Υφυπουργοί στον Πρωθυπουργό και Πολιτισμού και Αθλητισμού κατέθεσαν την 22-6-2022 σχέδιο νόμου: «Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας». Παραπέμπεται στην αρμόδια Διарκή Επιτροπή.

Τον λόγο έχει τώρα ο πρώτος ομιλητής του πρώτου κύκλου κ. Βασίλης Γιόγιακας από τη Νέα Δημοκρατία.

Κύριε Γιόγιακα, έχετε το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο έχει ξεχωριστή σημασία γιατί δίνεται η ευκαιρία να αναδειχθεί μια δουλειά που σπάνια βλέπει το φως της δημοσιότητας, αυτή της κωδικοποίησης της νομοθεσίας μιας προσπάθειας που απαιτεί πολύ χρόνο, πολλή γνώση και προσοχή, αλλά και πολλή δουλειά, και που επιχειρεί να βάλει τάξη, έστω και εκ των υστέρων, στο χάος της πολυνομίας, δηλαδή της υπερπληθώρας και του κατακερματισμού των νομικών ρυθμίσεων, όπως είναι οι νόμοι, τα προεδρικά διατάγματα, οι υπουργικές αποφάσεις.

Όλοι μας γνωρίζουμε πως η πολυνομία πληγώνει την οικονομία, τους θεσμούς, το κράτος δικαίου και τελικά την ίδια την ποιότητα της δημοκρατίας μας. Γνωρίζουμε πόσο αυξάνει τη γραφειοκρατία και πώς αυτή η αύξηση δυσχεραίνει τις επενδύσεις, επιβαρύνει την επιχειρηματικότητα και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων στη χώρα μας.

Πόσο η πολυνομία δυσχεραίνει τη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης και πόσο ταλαιπωρεί τους πολίτες, τραυματίζοντας έτσι την εμπιστοσύνη τους στο κράτος; Πόσο φρενάρουν ή καθυστερούν διάφορες μεταρρυθμίσεις ή αλλαγές και πόσο ευθύνεται για τον φόρτο των δικαστηρίων και την καθυστέρηση της απονομής δικαιοσύνης, πέρα από την ανασφάλεια δικαίου που προκαλεί στους πολίτες; Η μείωση των διοικητικών βαρών κατά 25% μεταφράζεται σε περίπου δυόμισι ποσοστιαίες μονάδες αύξησης του ελληνικού ΑΕΠ, σύμφωνα με μια παλαιότερη έρευνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανταγωνιστικότητα.

Η τακτοποίηση, λοιπόν, της νομοθεσίας είναι ένα σημαντικό έργο, το οποίο η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας προχωρά με επιμονή και μεθοδικότητα, με την Ειδική Επιτροπή Κωδικοποίησης που δουλεύει υπό την εποπτεία του γενικού γραμματέα του Υπουργικού Συμβουλίου κ. Κουτνατζή και υπό την προεδρία του επίτιμου Αντιπροέδρου του Συμβουλίου της Επικρατείας κ. Σταυρόπουλου. Είναι ένα titάνιο έργο, με αντικείμενο μερικές χιλιάδες νόμους, που βρίσκεται σε εξέλιξη σε δεκαπέντε Υπουργεία και αναμένεται να διαρκέσει, με τις σημερινές εκτιμήσεις, περίπου είκοσι χρόνια.

Σε αυτή την προσπάθεια το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τον Υπουργό μας Γιάννη Πλακιάκη, πρωτοπορεί, καθώς είναι το πρώτο Υπουργείο που προχωρά σε κωδικοποίηση του σύνθετου θεσμικού πλαισίου, με την επεξεργασία τυπικών νόμων σε επτά αντικείμενα, σχετικά με το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη ναυτική εργασία και εκπαίδευση, τη διαχείριση των λιμανιών, τα πλοία αναψυχής και τις ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής, τη νησιωτική πολιτική και ασφαλώς, τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα επιβατών, που απασχολούν κατά κύριο λόγο το σημερινό νομοσχέδιο.

Ήδη έχει ολοκληρωθεί ο κώδικας νησιωτικής πολιτικής, ο κώδικας για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών, αλλά και η κωδικοποίηση των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών αναψυχής, που ουσιαστικά καλύφθηκε από τον ν.4926, που ψηφίστηκε φέτος τον Απρίλιο.

Επίσης, βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες ειδικής νομοπαρα-

σχευαστικής επιτροπής για την αναμόρφωση του κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου μετά από εξήντα τρία ολόκληρα χρόνια, προκειμένου η ναυτιλία μας να γίνει ακόμα πιο δυνατή, ακόμα πιο ανταγωνιστική.

Πολύ σύντομα θα αναφερθώ με τη σειρά μου στο τι έρχεται να καλύψει το σημερινό νομοσχέδιο, με το οποίο κυρώνεται ο «Κώδικας νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών». Γίνεται κωδικοποίηση και αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές από ή προς νησιωτικά λιμάνια, τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων της χώρας και τη μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομικών αντικειμένων.

Κωδικοποιούνται, επίσης, οι ρυθμίσεις νόμου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων μαζί με τις προβλεπόμενες γενικές αρχές και κυρώσεις στον τομέα των επιβατικών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών.

Χάρη στην απαλοιφή, την απλούστευση, την αναδιאτύπωση και την αναδιοργάνωση των διατάξεων, έχουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα αποτέλεσμα που διευκολύνει και τις υπηρεσίες του Υπουργείου να λειτουργούν με διαφάνεια και αποτελεσματικότητα, να προσφέρονται καλύτερες υπηρεσίες στους πολίτες, αλλά και στις επιχειρήσεις, να είναι πιο ασφαλής η γνώση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων τους, να εμπεδώνονται η ασφάλεια δικαίου, οι αρχές της νομιμότητας και του κράτους δικαίου.

Είναι, επομένως, το νομοσχέδιο αυτό ένα κομμάτι μιας μεγάλης προσπάθειας για την αναδιοργάνωση του ρυθμιστικού πλαισίου του κράτους, που έχει αναγνωριστεί ως επείγουσα ανάγκη από προηγούμενες κυβερνήσεις και θα συνεχιστεί με χρονικό ορίζοντα δεκαετιών.

Περιμένουμε, λοιπόν, από την Αντιπολίτευση να στηρίξει αυτή τη συναινετική μεταρρύθμιση, από την οποία αναμένουμε μόνο οφέλη σε διάφορους τομείς, από τη δημόσια διοίκηση και τη γραφειοκρατία μέχρι την απονομή δικαιοσύνης και την ανάπτυξη. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Γιόγιακα.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Νικόλαος Συρμαλένιος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε την κωδικοποίηση ενός νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Καλή η κωδικοποίηση, κύριε Πλακιωτάκη, αλλά οι νέες αυξήσεις των τιμών στα εισιτήρια -που θα είναι 5%-10% επιπλέον του 20%-30%- που έχει υπάρξει στα εισιτήρια- των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ξεκινάνε και το Υπουργείο κάνει κωδικοποίηση. Καλά κάνει. Για το Υπουργείο ευχολόγια ακούμε μέχρι σήμερα.

Ποια θα είναι η αντιμετώπιση του Υπουργείου απέναντι σε αυτή την ακρίβεια που καλπάζει, όταν έχει ήδη ξεκινήσει η τουριστική περίοδος και οι Έλληνες πολίτες μεσαίου και χαμηλού εισοδήματος δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν, ώστε να φύγουν λίγες ημέρες και να κάνουν διακοπές είτε στα νησιά τους είτε ως επισκέπτες.

Λοιπόν, είναι σωστή η κωδικοποίηση και μου κάνει εντύπωση, προσωπικά, γιατί από όλα τα Υπουργεία μόνο το Υπουργείο Ναυτιλίας κάνει κωδικοποίηση. Αυτό θα έπρεπε να το κάνει το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής, δηλαδή, αυτομάτως όποιος νόμος βγαίνει να αντικαθιστά, να υποκαθιστά ηλεκτρονικά τις διατάξεις των προηγούμενων νόμων που τροποποιούνται, να γίνονται τροποποιημένες διατάξεις. Αυτό θα ήταν ένα μεγάλο έργο, το οποίο θα χτυπούσε -όπως είπε ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας- την πολυνομία, γιατί πράγματι είναι μια πληγή η πολυνομία. Ακόμη και νομικοί, για να βρουν μία διάταξη, ψάχνουν με το φαγάρι τι έχει τροποποιηθεί και τι δεν έχει τροποποιηθεί.

Εν πάση περιπτώσει, για την ακτοπλοΐα, η κωδικοποίηση αφορά τον ν.2932 και τις τροποποιήσεις του ν.2932 μέχρι σήμερα, δηλαδή έχουμε μια εμπειρία είκοσι ενός χρόνων. Αυτά τα είκοσι ένα χρόνια τι διαπιστώνουμε;

Πρώτον, η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα είναι υπόθεση αποκλειστικά των ιδιωτικών ακτοπλοϊκών εταιρειών. Δεύτερον, έχει συγ-

κροτηθεί και συγκροτείται ένα ολιγοπώλιο από κάποιους ακτοπλόους ή ένα-δύο ακτοπλόους που έχουν το 80% της ακτοπλοϊκής πίτας. Αυτό σημαίνει ότι επιβάλλουν τους δικούς τους όρους και το Υπουργείο κάνει τον τροχονόμο. Τρίτον, δεν έχουμε γραμμές δημοσίου συμφέροντος που να εξυπηρετούν την κοινή ωφέλεια. Κανονικά οι γραμμές δημοσίου συμφέροντος θα έπρεπε να είναι γραμμές κοινής ωφέλειας, δηλαδή, να εξυπηρετούν την πολύ μεγάλη πλειοψηφία, όλο το σύνολο των νησιωτικών περιοχών.

Έχουμε νησιά σήμερα στα οποία για να πας θα πρέπει να κάνεις μετεπιβίβαση σε άλλο νησί και, αν οι καιρικές συνθήκες δεν το επιτρέπουν, οικογένειες ή παππούδες ή γιαγιάδες και μικρά παιδιά θα είναι με τις βαλίτσες στα χέρια και θα περιμένουν στο έλεος του ήλιου, της θάλασσας και του αέρα.

Αυτή η κατάσταση είναι και τους χειμερινούς μήνες, το ξέρετε πολύ καλά. Εμένα η δικιά μου περιοχή, οι δυτικές Κυκλάδες, έχουν μία από τις χειρότερες ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις κατά τη χειμερινή περίοδο, δηλαδή από τον Νοέμβριο μέχρι τον Μάρτιο. Έχουν από τις χειρότερες διασυνδέσεις, καθώς δεν έχουν κάθε μέρα δρομολόγιο, τα πλοία είναι μόνο συμβατικά, τα οποία για να φτάσουν στη Μήλο κάνουν οκτώ και εννέα ώρες και πάει λέγοντας.

Και, βεβαίως, δεν είναι μόνο η δική μου περιοχή, οι δυτικές Κυκλάδες, είναι και άλλες περιοχές, όπως τα Δωδεκάνησα, η Κασοκαρπάθια και μια σειρά άλλα μικρά νησιά, τα οποία, πραγματικά, είναι στο έλεος της αυτορρύθμισης της αγοράς. Αυτή είναι η κατάσταση στην ακτοπλοΐα, διέπεται από την αυτορρύθμιση της αγοράς, δηλαδή εάν συμφέρει κάποιες ακτοπλοϊκές εταιρείες, μπαίνουν πλοία και εάν δεν συμφέρει, δεν μπαίνουν πλοία.

Κάποια στιγμή είχα ρωτήσει τον επιφανή Πρόεδρο των ακτοπλοϊκών εταιρειών, κ. Ζακέλλη, γιατί δεν βάζετε ένα αξιοπρεπές πλοίο της Blue Star -που είναι αξιοπρεπής τα πλοία της Blue Star- στις δυτικές Κυκλάδες και απάντησε ότι το έχουμε ψάξει από εδώ και από εκεί και δεν μας συμφέρει, δεν καλύπτουμε αυτά που θέλουμε να καλύψουμε. Και έχουν δίκιο σ' έναν βαθμό, διότι με τις αυξήσεις στα καύσιμα, προφανώς, υπάρχει σοβαρό πρόβλημα, όχι, όμως, να μετακυλιέται όλο αυτό το κόστος στον επιβάτη. Πρέπει να συνεισφέρουν όλοι κατά το μέρος που μπορούν και, βεβαίως, το Υπουργείο να μη χρωστάει αυτά που χρωστάει, να μπορεί έτσι να μην υπάρχει ένα πρόσχημα, αν θέλετε, για να ικανοποιούνται οι κοινωνικές ανάγκες.

Τι έχουμε, λοιπόν, απέναντι σ' αυτή την ακρίβεια; Πρώτον, οι μισθοί των ναυτεργατών παραμένουν στάσιμοι και καρκινοβατεί και η υπόθεση των συλλογικών συμβάσεων. Το είπε και ο συνάδελφος από το ΚΚΕ πριν. Για το κοινωνικό σύνολο τι έχουμε; Μεταφορικό ισοδύναμο το οποίο καρκινοβατεί. Απαξιώνεται, το απαξιώνετε εσείς το μεταφορικό ισοδύναμο επειδή ήταν μια εμβληματική μεταρρύθμιση του ΣΥΡΙΖΑ την προηγούμενη περίοδο, ότι έχει γίνει από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ «απελθέτω απ' εμού το πότηριον τούτο». Ακόμα και ο «ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ» βαφτίστηκε «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣ» για να μη θυμάται κανείς ότι υπήρχε πρόγραμμα «ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ» στο οποίο «έπιναν νερό» όλοι οι δήμαρχοι, ακόμα και οι νεοδημοκράτες δήμαρχοι, διότι εντάχθηκαν δεκάδες σημαντικά έργα και χρηματοδοτήθηκαν απ' αυτό το πρόγραμμα.

Επομένως, το μεταφορικό ισοδύναμο το πληρώνετε τόσο καθεστημένα που φαίνεται ότι με το ζόρι το πληρώνετε. Σας επιβάλλει η κοινή γνώμη, ο λαός σας επιβάλλει, η κοινωνία σας επιβάλλει να το πληρώσετε. Δεν θέλετε να το εφαρμόσετε και βρίσκετε τρόπους να το απαξιώνετε συνεχώς.

Κάνετε αυτή τη μεταρρύθμιση στα καύσιμα. Η βενζίνη έχει φτάσει στα νησιά 2,8 ευρώ με 2,9 ευρώ και εσείς κάνετε μεταρρύθμιση να μην πληρώνεται στο πρατήριο, αλλά να πληρώνεται διαφορετικά και αυτό με πολλή καθυστέρηση. Έτσι δεν είναι ωφελούμενοι όλοι αυτοί που πάνε στα πρατήρια να εξυπηρετηθούν, αλλά μόνο οι μόνιμοι κάτοικοι και αυτοί μετά από έξι, επτά, οκτώ μήνες. Οι γραμμές δημοσίου συμφέροντος προφανώς είναι γραμμές οι οποίες δεν καλύπτονται από τις τακτικές γραμμές, αλλά και πάλι τα κονδύλια που δίνονται γι' αυτές τις γραμμές δεν επαρκούν για να καλύψουν τις κοινωνικές ανάγκες. Σας τα είπα πριν.

Θα επικαλεστώ τον ευρωπαϊκό κανονισμό 3577/1992, ο οποίος τι έλεγε; Ότι θα επιδοτούνται οι γραμμές στις νησιωτικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης με συμβάσεις δωδεκαετείς και, μάλιστα, υποχρεωτικά με νεότευκτα πλοία. Αυτό δεν εφαρμόστηκε ποτέ στη χώρα μας. Υποτίθεται ότι ο 2932 εναρμόνισε τον κανονισμό αυτόν στο πλαίσιο της Ελλάδας, αλλά, ουσιαστικά, ακριβώς επειδή οι ακτοπλοίοι δεν ήθελαν και το Υπουργείο δεν ήθελε να προχωρήσει, δεν προχώρησε.

Κλείνω λέγοντας ότι ένα από τα κρίσιμα ζητήματα της ακτοπλοίας είναι ο προγραμματισμός των δρομολογίων. Δεν ξέρει ο άλλος μετά από τρεις-τέσσερις μήνες τι δρομολόγια θα υπάρχουν και μιλάμε για τουριστική ανάπτυξη, μιλάμε για αύξηση της τουριστικής κίνησης, αλλά τα δρομολόγια δεν ανακοινώνονται. Θα έπρεπε το 2022, στον 21^ο αιώνα να λειτουργούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες όπως και οι αεροπορικές εταιρείες, να μπαίνει ηλεκτρονικά και να βρίσκει τα δρομολόγια από τον Σεπτέμβριο που θέλει ο ξένος επισκέπτης να προγραμματίσει τις διακοπές του, να ξέρει τον επόμενο Ιούνιο τι θα γίνει, αλλά εμείς, έρμαια των ακτοπλοϊκών εταιρειών, δεν φροντίζουμε να πάμε σ' αυτή την κατεύθυνση, διότι τελευταία στιγμή θα βάλουν δρομολόγια που πολλές φορές δεν τα εκτελούν κιόλας. Έχουμε και τέτοια φαινόμενα και εσείς δεν βάζετε, βέβαια, κανένα πρόστιμο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Δεν τοποθετούμαι ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος στην τακτική τοποθέτησή μου. Θέλω να κάνω μια παρέμβαση πριν μιλήσει ο Υπουργός κ. Πλακιώτακης, να προλάβω να θέσω ένα ερώτημα το οποίο θα ήθελα να συμπεριλάβει στην τοποθέτησή του.

Πράγματι, μια μικρή εισαγωγή, το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Γνωρίζουμε όλοι ότι μια από τις σημαντικές παθογένειες του ελληνικού κράτους είναι η πολυνομία, ο κατακερματισμός της νομοθεσίας και η κωδικοποίηση που φέρνει σήμερα το Υπουργείο Ναυτιλίας είναι πολύ σωστή στη βάση της αποτελεσματικότητας της διοίκησης και της εξυπηρέτησης του πολίτη. Δεν βλέπω γιατί να μη συγκλίνουμε σε αυτή την αυτονόητη θετική μεταρρύθμιση του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Το δεύτερο, δρώμενο της ευκαιρίας που μίλησε πριν από λίγο ο συνάδελφός μου και στον νομό Κυκλάδων, ο κ. Συρμαλένιος. Μαζί δίνουμε τη μάχη στον νομό Κυκλάδων, κύριε Συρμαλένιε. Αδικοούμε τον εαυτό μας, όταν μιλάμε σήμερα για απαξιωμένες ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις. Κύριε Πρόεδρε, ως Κυκλαδίτης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζω τα νησιά καλύτερα από τον καθένα, υπό την έννοια ότι από μικρό παιδί βιώνω τις ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις. Σήμερα, πρέπει να πούμε ότι, πράγματι, βρίσκονται στην καλύτερη χρονική στιγμή που υπήρξαν ποτέ.

Η ακτοπλοϊκή διασύνδεση που υπάρχει σήμερα στις Κυκλάδες συγκριτικά είναι η καλύτερη από ποτέ. Αδικοούμε, λοιπόν, τον εαυτό μας όταν λέμε ότι δεν είναι καλές. Πάντα εχθρός του καλού είναι το καλύτερο. Μακάρι να υπήρχε η δυνατότητα αυτή που περιγράφει και ο συνάδελφός μου. Είχατε την ευκαιρία. Είναι εδώ και ο προηγούμενος Υπουργός, ο κ. Σαντορινιός, ο οποίος θα μας πει γιατί δεν φτιάξατε κρατικά πλοία, όπως είχατε υποσχεθεί προεκλογικά πριν το 2015.

Κύριε Υπουργέ, επικαλούμαι τη συνέπειά σας και την ευαισθησία σας. Πρόκειται για ένα ευαίσθητο θέμα, το οποίο αφορά σε μια κοινωνική ομάδα της Πάρου και της Αντιπάρου. Είναι οι νεφροπαθείς της Πάρου και της Αντιπάρου, οι οποίοι ταλαιπωρούνται και βρίσκεται σε κίνδυνο κάποιες φορές και η ζωή τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Αυτά θα μπορούσατε να τα πείτε στην αγόρευσή σας. Νόμιζα ότι η παρέμβαση αφορά στον ομιλητή, αλλά εν πάση περιπτώσει, ολοκληρώστε

παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Το λέω για την ομιλία του κυρίου Υπουργού. Δώστε μου μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όσον αφορά σε αυτή την ευαίσθητη κοινωνική ομάδα, είχατε δεσμευτεί ότι θα υπάρξει ένα τακτικό δρομολόγιο σε μια μόνιμη βάση κατά τη διάρκεια όλου του έτους. Στο επόμενο συμβούλιο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το οποίο όπως γνωρίζω είναι στις 4 Ιουλίου, η δέσμευσή σας αυτή θα υλοποιηθεί και θα προκηρυχθεί αυτή η γραμμή; Όλοι κάτοικοι της Πάρου και της Αντιπάρου περιμένουν τη σύνδεση με τη Νάξο, με το νοσοκομείο της Νάξου, για να μπορούν κανονικά να μπουν στη διαδικασία της νεφρικής αντιμετώπισης του προβλήματος τους.

Θα σας παρακαλέσω πάρα πολύ στην ομιλία σας, επειδή τα πράγματα πλέον είναι στο τέλος, να μας δώσετε μια σαφή, ξεκάθαρη απάντηση στο πλαίσιο της δέσμευσής που είχατε αναλάβει. Είναι και ο κ. Ρήγας, ο διευθυντής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών του Υπουργείου. Είναι μια στιγμή ιδανική να μας πείτε ξεκάθαρα εάν αυτό υλοποιηθεί. Όλοι το περιμένουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Συρμαλένιε, δεν έχει κάτι προσωπικό. Δεν είπε κάτι προσωπικό. Έκανε μια τοποθέτηση τώρα, η οποία μπορούσε να γίνει και πριν. Θα απαντήσει ο κ. Σαντορινιός μετά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Για μια διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Έχετε τον λόγο για ένα λεπτό, κύριε Συρμαλένιε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν είπα ότι δεν υπάρχουν δρομολόγια και πλοία αυτή τη στιγμή στις Κυκλάδες. Μίλησα για συγκεκριμένες εποχές. Μίλησα για τη χειμερινή περίοδο και για συγκεκριμένες γραμμές που δεν έχουν δρομολόγια, άρα δεν εξυπηρετούν τις τοπικές κοινωνίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Καλώς. Θα μας πει και ο κύριος Υπουργός πάνω σε αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Παραποίησε ο κ. Βρούτσης τα λεγόμενά μου και θέλησε να απαντήσει.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Όταν έρθει η ώρα ο κύριος Υπουργός θα απαντήσει.

Ο κ. Πάνας Απόστολος από το Κίνημα Αλλαγής έχει τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα που η χώρα μας βρίσκεται όμηρος σε αυτόν τον κυκεώνα προβλημάτων υπό τη σκιά της πανδημικής, ενεργειακής, επισιτιστικής και πολεμικής κρίσης, έρχεται προς ψήφιση στη Βουλή νομοσχέδιο που αποτελεί στην ουσία μια απλή κωδικοποίηση και ένα νομοθετικό αναμείγμα.

Περιμέναμε, λοιπόν, πολιτικές πρωτοβουλίες από εσάς που θα διασφαλίζουν τα νησιά μας, τους νησιώτες και τις θαλάσσιες μεταφορές. Ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο νησιωτικής πολιτικής που θα ενίσχυε αφ' ενός τη βαριά βιομηχανία της χώρας, τον τουρισμό και αφ' ετέρου τους μόνιμους κατοίκους των ελληνικών νησιών. Πρέπει, λοιπόν, να σταματήσει η εξάντληση της νησιωτικής πολιτικής σε συρραφές διατάξεων και σε κωδικοποιήσεις νόμων χωρίς, στην ουσία, να υπάρχει ένα συνολικό πλάνο με όραμα και στρατηγική που θα εμπεριέχει τη ρήτρα της νησιωτικότητας και θα βγάζει τη ναυτιλία και τα νησιά μας από τα πολυπλάχια χρόνια και ανυπέρβλητα αδιέξοδα.

Ασφαλώς και γνωρίζουμε την προσπάθειά σας να επικαιροποιήσετε και να συστηματοποιήσετε σε ενιαίο κείμενο τη νομοθεσία αναφορικά με τους φορείς και τον τρόπο άσκησης της κρατικής εποπτείας, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και επιπλέον για ζητήματα που λύνονται, όπως τον τρόπο αποπληρωμής των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μέσω του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, την προστασία ναυτικών και εργαζομένων ξηράς, τη διασφάλιση της προστασίας των εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και τα δικαιώματα των επιβατών.

Όμως, όντως τα παραπάνω αποτελούν τόσο φλέγοντα ζητήματα για να απασχολούν, μόνο αυτά, το παρόν νομοσχέδιο; Και δεν θέλω, ασφαλώς, να μειώσω τη σημασία των σχετικών διατάξεων. Θέλω απλά να στρέψω την προσοχή σας σε σημαντικότερα ζητήματα. Θα φέρω ένα παράδειγμα, τη Χαλκιδική, την περιφερειακή ενότητα την οποία εκπροσωπώ εδώ στο Κοινοβούλιο. Τα λιμάνια μας, της Ουρανούπολης, της Τρυπητής, των Νέων Ρόδων, της Αμουλιανής, των Νέων Μουδανίων, του Μαρμαρά, της Ολυμπιάδας, των Πυργαδικών και της Ιερισσού, όλα μα όλα αντιμετωπίζουν σοβαρά ζητήματα σε επίπεδο υποδομών. Η χρηματοδότηση σε σχέση με τις ανάγκες, παρά τις όποιες κυβερνητικές δηλώσεις ή έστω και προσπάθειες, νομίζω ότι δεν είναι αντάξιες. Και δεν είναι λεκτική υπερβολή αυτό που αναφέρω, καθώς ακόμη κι όταν έχουμε μελέτες για εν λόγω έργα αυτές είναι χωρίς συγκεκριμένο προγραμματικό ορίζοντα και χωρίς ορισμένο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης.

Αντιλαμβάνομαι ότι έγιναν κάποιες προσπάθειες, όπως η ένταξη στο Ταμείο Ανάκαμψης -τουλάχιστον ως εισήγηση- της κατασκευής του καταφυγίου τουριστικών σκαφών στην Αμουλιανή και οι συνεχείς δημοπρατήσεις σε σχέση με το λιμάνι του Μαρμαρά. Υπάρχουν, όμως, παραδείγματα πολύ βασικά που πρέπει να δούμε στον νομό Χαλκιδικής, όπως το λιμάνι της Ουρανούπολης για παράδειγμα, που ταλαιπωρείται από εγκαταλελειμμένα και ημιτελή έργα. όμως, παράλληλα δεν έχουμε τις απαντήσεις που πρέπει να υπάρχουν από εσάς. Και στην ουσία έχουμε μια αντίρροπη εισήγηση πάνω σε αυτό το θέμα. Τι εννοώ; Εσείς, ο ίδιος, κύριε Υπουργέ, έχετε αναφέρει χαρακτηριστικά πως στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δεν έχει υποβληθεί σχετικό αίτημα για την αδειοδότηση λιμενικών έργων στον λιμένα της Ουρανούπολης. Όπως, επίσης, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού ενημέρωσε τον φορέα διαχείρισης του έργου ότι απαιτείται η τροποποίηση χωροθέτησης του καταφυγίου τουριστικών σκαφών Ουρανούπολης κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος του Υπουργείου, το οποίο ωστόσο ακόμη δεν έχει υποβληθεί.

Αυτό, λοιπόν, που θέλω να πω, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πως χορτάσαμε από λόγια. Περιμένουμε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα. Τόσο, λοιπόν, η Περιφερειακή Ενότητα Χαλκιδικής όσο και ολόκληρη η χώρα μας έχει άμεση ανάγκη αναβάθμισης των λιμενικών της υποδομών. Τα προβλήματα στις υποδομές των λιμενικών καθώς και οι ελλείψεις στις ευρύτερες υποδομές επηρεάζουν τις μεταφορές κάτι το οποίο είναι εμφανές.

Κύριε Υπουργέ, το ΠΑΣΟΚ, το Κίνημα Αλλαγής μπορεί με τις τεκμηριωμένες προτάσεις του να συμβάλει στον επανασχεδιασμό των ελάχιστων απαιτήσεων για τη βιώσιμη σύνδεση των νησιών φτάνει και εσείς με τη σειρά σας να θέτετε προς συζήτηση νομοσχέδια που κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, νομοσχέδια που θα ανταποκρίνονται, για παράδειγμα, στις σύγχρονες απαιτήσεις αναδιάρθρωσης του ακτοπολικού συστήματος στην Ελλάδα με χρήση εργαλείων λήψης απόφασης συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών ευρείας διαδικασίας διαβούλευσης μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, αντίστοιχες, λοιπόν, νομοθετικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της συνδεσιμότητας και της ιδιωτικής συνοχής, όπως το επιτυχημένο και ευρείας αποδοχής από τους νησιώτες μας μέτρο του μεταφορικού ισοδυναμίου.

Σήμερα, λοιπόν, περισσότερο από ποτέ ο ελληνικός λαός χρειάζεται ουσιαστική ενίσχυση. Μιλώ, λοιπόν, για ουσιαστική αναβάθμιση των θαλάσσιων μεταφορών, ώστε να αναπτύξουμε περαιτέρω τα νησιά μας και να δώσουμε άλλη πνοή και αέρα στον τουρισμό μας και στο βιοτικό επίπεδο των νησιωτών, δίχως καθυστερήσεις στις πληρωμές και άλλες γραφειοκρατικές στρεβλώσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Πάνα.

Ο κ. Γεώργιος Μαρίνος από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στο παράρξ των αντιλαϊκών νομοσχεδίων που υπηρετούν τις

ανάγκες, την κερδοφορία των μεγάλων οικονομικών ομίλων εξέχουσα θέση καταλαμβάνουν τα νομοσχέδια του Υπουργείου Ναυτιλίας για την ενίσχυση του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Αυτό υπηρετεί και το σημερινό νομοσχέδιο, το οποίο ενσωματώνει και κωδικοποιεί τα αντιναυτεργατικά μέτρα της προηγούμενης περιόδου. Προωθεί παραπέρα τις οδυνηρές κατευθύνσεις της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του κανονισμού 3577/1992 για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας που στηρίζουν η Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ. Θωρακίζει το καθεστώς της ασυδοσίας, των φοροαπαλλαγών και στο πετρέλαιο, την απαλλαγή των εφοπλιστών από τη φορολογία στο πετρέλαιο και της χρηματοδότησης του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Πυροδοτεί την αύξηση της τιμής των ειστηρίων και διαιωνίζει τα προβλήματα στην εξυπηρέτηση των νησιών με τη λειψή δρομολόγηση ή και την αποδρομολόγηση πλοίων.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

Παράλληλα, ισχυροποιεί τα μέσα για την κλιμάκωση της επίθεσης κατά των ναυτεργατών με τη μείωση των μισθών, την υπονόμευση της συλλογικής σύμβασης, τη μείωση των οργανικών συνθέσεων ιδιαίτερα με στόχο το ξενοδοχειακό προσωπικό, την καταπάτηση εργασιακών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων, την εντατικοποίηση της δουλειάς και την υποβάθμιση της υγείας και της ασφάλειας των πληρωμάτων.

Για τα κρίσιμα αυτά ζητήματα έχουν ευθύνη όλες οι κυβερνήσεις. Η αντιπαράθεση της Νέας Δημοκρατίας με τον ΣΥΡΙΖΑ είναι άσφαρη. Στην πράξη συμπλέουν στην ίδια στρατηγική γραμμή που στηρίζει την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία του εφοπλιστικού κεφαλαίου και οι εργαζόμενοι πρέπει να βγάλουν συμπεράσματα.

Οι τιμές των ειστηρίων εκτινάχθηκαν, κυρίες και κύριοι, στα ύψη μετά από την επικύρωση και την εφαρμογή του ευρωενωσιακού κανονισμού για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και σταδιακά οι αυξήσεις έχουν πολλαπλασιαστεί. Σήμερα οι τιμές των ειστηρίων καλπάζουν και θέτουμε ενδεικτικά ότι από Πειραιά για Ικαρία στο κατάστρωμα από 39,5 ευρώ, που ήταν τον περσινό Αύγουστο, το ειστήριο εκτοξεύθηκε στα 54 ευρώ, αύξηση 36,7%. Από Πειραιά για Σάμο από 49 ευρώ εκτινάχθηκε στα 69 ευρώ, αύξηση 40,8%. Μία τετραμελής οικογένεια για να πάει και να γυρίσει από τη Σύρο -εδώ δίπλα μας- χρειάζεται 376 ευρώ. Και αν σκεφτεί να πάρει το αυτοκίνητο, θα χρειαστεί 567 ευρώ. Τέλος ο μισθός! Προβλέπεται, όπως γράφεται και σήμερα, νέα αύξηση από 1^η Ιούλη.

Η κατάσταση που επικρατεί στη δρομολόγηση των πλοίων και τα κενά στην εξυπηρέτηση των νησιών είναι απαράδεκτη και είναι διαχρονική. Παρακολουθώ τις εξελίξεις στη ναυτιλία από τη δεκαετία του '70 και συνεχώς καταπατούνται οι λαϊκές ανάγκες.

Οι δηλώσεις των πλοιοκτητών για τη δρομολόγηση πλοίων, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι απευθείας αναθέσεις συνιστούν φαύλο κύκλο, όπως είπε προηγουμένως και ο εισηγητής του ΚΚΕ, που αναπαράγεται με ωφελημένο το εφοπλιστικό κεφάλαιο, το οποίο εισπράττει από το αστικό κράτος πολλά εκατομμύρια κάθε χρόνο στο όνομα της εξυπηρέτησης των άγονων γραμμών.

Μιλάμε για πάνω από 130 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο και σωρευτικά τα τελευταία χρόνια περίπου 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ. Μόνο για την πανδημία οι εφοπλιστές εισέπραξαν 90 με 100 εκατομμύρια ευρώ. Και ο ΣΥΡΙΖΑ ζητάει να δοθούν και άλλα στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ένας στρατηγικής σημασίας τομέας της οικονομίας, που έχει άμεση σχέση με τη ζωή των κατοίκων των νησιών και την άμυνα της χώρας, είναι στην ιδιοκτησία των εφοπλιστών και τη διαχείριση κάνει ένα κράτος που υπηρετεί τα συμφέροντά τους.

Ήδη έχει μειωθεί πολύ ο αριθμός των διαθέσιμων πλοίων. Ναυτιλιακές εταιρείες στρέφονται σε άλλες αγορές. Το 67% του ακτοπλοϊκού στόλου είναι άνω των είκοσι δύο ετών, το ένα τέταρτο είναι άνω των τριάντα ετών.

Οι εξελίξεις έχουν θέσει επιτακτικά την ανάγκη του συντονισμού αγώνα νησιωτών και ναυτεργατών, γενικότερα των ερ-

γαζομένων, για μείωση της τιμής των εισιτηρίων στο 50%, την τακτική σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά και μεταξύ των νησιών όλες τις εποχές.

Να σταματήσει το χάλι των δρομολογίων που περιλαμβάνουν δέκα μέχρι και δεκαοκτώ νησιά, ταλαιπωρώντας τους επιβάτες και το πλήρωμα. Να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των ναυτεργατών για την αύξηση των μισθών και των συντάξεων, για την προσαρμογή των οργανικών συνθέσεων στις αυξημένες ανάγκες των πλοίων, γιατί το προεδρικό διάταγμα του '74 μίλουσε σε άλλες συνθήκες για επτάωρη εργασία, μέτρα προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, γιατρό μέσα στα πλοία, γιατί χάνονται άνθρωποι.

Το ΚΚΕ έχει αποκαλύψει τον ρόλο της λεγόμενης πράσινης μετάβασης. Στην πράξη έχει αποδειχθεί ότι ο καπιταλισμός, τα μονοπώλια και η πολιτική που διαχειρίζεται τα συμφέροντά τους έχουν την ευθύνη για την καταστροφή του περιβάλλοντος. Και το υποκριτικό ενδιαφέρον σήμερα δεν μπορεί να κρύψει την προώθηση μεγάλων επιχειρηματικών σχεδίων στο κυνηγητό του κέρδους, με τη γενναία στήριξη από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το αστικό κράτος, τη χρηματοδότηση των μεγάλων ομίλων με χρήματα από τη φορολογία του λαού μας και των άλλων λαών.

Αυτό ισχύει και για τη λεγόμενη πράσινη ναυτιλία. Ποντοπόροι και ακτοπλοίοι εφοπλιστές έχουν μπει στον χορό της χρηματοδότησης και διεκδικούν πάνω από 3 δισεκατομμύρια ευρώ από το υπερμνημόνιο, το Ταμείο Ανάκαμψης ή άλλες πηγές, την ώρα που ο λαός πληρώνει βαριά το κόστος της λεγόμενης πράσινης μετάβασης με την αβάσταχτη ακρίβεια.

Η κατάσταση αυτή εκφράζει ακριβώς αυτό που θέτει το ΚΚΕ ότι όσο η ιδιοκτησία των πλοίων θα είναι στα χέρια των εφοπλιστών και κριτήριο της ανάπτυξης θα είναι το κέρδος, οι νησιώτες εργαζόμενοι και οι ναυτεργάτες θα συνεχίσουν να υποφέρουν. Θα επικρατεί ο ανταγωνισμός και η καπιταλιστική αναρχία στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Με την προετοιμασία και την υλοποίηση του πλαισίου της αποκαλούμενης πράσινης ναυτιλίας, ο λαός θα πληρώνει περισσότερα φορολογικά βάρη, η ανταθεί η εκμετάλλευση των ναυτεργατών και θα χαθούν και άλλες θέσεις εργασίας, θα πυροδοτούνται νέες αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων και θα οξύνεται το πρόβλημα της εξυπηρέτησης των νησιών.

Σε αυτές τις συνθήκες ο οργανωμένος αγώνας αποκτά μεγαλύτερη σημασία. Η πάλη για την κοινωνική ιδιοκτησία των μέσων παραγωγής, των πλοίων, των ναυπηγείων και των λιμανιών με την εξουσία στα χέρια του λαού εκφράζει αναγκαιότητα. Γιατί; Γιατί είναι ο μόνος δρόμος για να αναπτυχθούν αυτά τα εργαλεία με κεντρικό επιστημονικό σχεδιασμό, ώστε να εξασφαλιστούν τα σύγχρονα δικαιώματα των ναυτεργατών σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων, η απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των νησιών με σύγχρονα και ασφαλή πλοία, με φτηνά εισιτήρια και ανθρώπινες υποδομές.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ολοκληρώθηκε ο πρώτος κύκλος των ομιλητών. Εισερχόμεστε στον δεύτερο κύκλο με πρώτο ομιλητή τον κ. Διονύσιο Ακτύπη από τη Νέα Δημοκρατία. Αφού ετοιμαστεί το Βήμα, κύριε Ακτύπη, θα έχετε τον λόγο. Θα ακολουθήσουν ο κ. Καλαματιανός, ο κ. Μαρκόπουλος, ο κ. Κωνσταντόπουλος.

Ορίστε, κύριε Ακτύπη, έχετε τον λόγο.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΑΚΤΥΠΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο συνιστά ένα άριστο παράδειγμα της πρακτικής καλής νομοθέτησης την οποία από το 2019 εφαρμόζει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Αρχής γενομένης από την ψήφιση του ν.4622/2019 για το επιτελικό κράτος καθώς και του αναπτυξιακού ν.4635 η Κυβέρνηση αυτή επιδιώκει την τακτοποίηση του χάους της ελληνικής νομοθεσίας με στόχο την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση της αρχής της ασφάλειας δικαίου. Πράγματι -και παρά τις δυσκολίες του μεγαλειώδους αυτού έργου- η Κυβέρνηση με τη συγκρότηση ειδικής επιτροπής υπό την εποπτεία του γενικού γραμματέα του Υπουργικού Συμβουλίου σήκωσε τα μανίκια και κατάφερε να μαζέψει και να κωδικοποιήσει σε νόμους διάσπαρτες διατάξεις.

Πρόκειται για μία από τις πιο φιλόδοξες μεταρρυθμίσεις αυτής

της Κυβέρνησης, ακριβώς διότι αποδεικνύει ότι αντιλαμβάνεται πλήρως το γεγονός πως το φαινόμενο της πολυνομίας όχι μόνο αποτελεί την γενεσιουργό αιτία του τέρατος της γραφειοκρατίας, αλλά συνιστά και έναν σοβαρό ανασταλτικό παράγοντα για οποιονδήποτε είναι πρόθυμος να επενδύσει στη χώρα μας.

Ιδίως δε σε ό,τι αφορά στη ναυτιλία μας, μια από τις βαριές βιομηχανίες της πατρίδας μας, καταλαβαίνει κάποιος πως είναι εξαιρετικά κομβικό για τη διευκόλυνση των επενδύσεων και την εξυπηρέτηση των αναπτυξιακών μας προοπτικών να υπάρχει μια συγκεντρωτική κωδικοποίηση όλων των σχετικών διατάξεων. Θεωρώ, λοιπόν, ότι η προσπάθεια που κατέβαλε η ηγεσία και τα αξία στελέχη του Υπουργείου Ναυτιλίας να προχωρήσει στην ενσωμάτωση τριών νόμων και να τους ενσωματώσει σε έναν κώδικα, είναι εξαιρετικά μεγάλη σημασίας και κινείται ξεκάθαρα και αδιαμφισβήτητα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Με το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, κωδικοποιείται το ρυθμιστικό πλαίσιο που αφορά: Πρώτον, στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, στη σύσταση γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής, στη μετατροπή λιμενικών εαμειών σε ανώνυμες εταιρείες. Δεύτερον, στις διατάξεις του νόμου για τα δικαιώματα - υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις. Και τρίτον, στις διατάξεις περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών.

Κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργείται ένα πλαίσιο ούτως ώστε και οι επιβάτες, αλλά και οι δημόσιες αρχές να μπορούν και να έχουν έναν μπουσούλα ώστε ταχύτερα και πιο απλοποιημένα να λαμβάνουν γνώση των δικαιωμάτων τους και να μπορούν να κατανούν τους νόμους οι οποίοι διέπουν την ακτοπλοΐα.

Εκείνο στο οποίο θα ήθελα να σταθώ, διότι πιστεύω σθεναρά πως -ιδίως στο διάστημα που διανύουμε- σφειλούμε όλοι μας μέσα σε αυτή την Αίθουσα να το τονίσουμε με τον πιο emphaticό τρόπο, είναι πως οι γυναίκες και οι άνδρες του Λιμενικού Σώματος αξίζουν πολλά και θερμά συγχαρητήρια για την υπερπροσπάθεια που καταβάλλουν με στόχο την προστασία των συνόρων μας, πάντα, όμως, με απόλυτη προτεραιότητα στην προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Την ίδια ώρα που η Τουρκία βάζει σε κίνδυνο τις ζωές απειλημένων ανθρώπων η Ελλάδα τους σώζει. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε πως τα τελευταία χρόνια το Λιμενικό Σώμα έχει διαχειριστεί χιλιάδες περιστατικά. Συνεπώς, το μήνυμά το οποίο πρέπει να στέλνουμε και να επαναλαμβάνουμε σε όλους τους τόνους είναι ένα και είναι ξεκάθαρο: Προστατεύουμε τα θαλάσσια σύνορα της πατρίδας μας πάντα με προτεραιότητα στην προστασία της ανθρώπινης ζωής, όταν την ίδια στιγμή η Τουρκία θέτει ανθρώπινες ζωές σε κίνδυνο. Είναι άλλωστε γνωστό πως η Τουρκία επιδιώκει την εργαλειοποίηση του μεταναστευτικού με στόχο την ικανοποίηση των γεωπολιτικών και στρατηγικών της επιδιώξεων, με θύματα αθώες ψυχές κατατρεγμένων ανθρώπων.

Οφείλω δε να υπογραμμίσω πως είναι καιρός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να επιδείξουμε εθνική ομοψυχία απέναντι στις αναθεωρητικές πολιτικές που απειλούν και τη χώρα μας. Το λέω αυτό γιατί θεωρώ, τουλάχιστον, απαράδεκτο Βουλευτές και Ευρωβουλευτές της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης ενώπιον του Ευρωπαϊκού βουλίου να παίρνουν ξεκάθαρες θέσεις τις οποίες τη στιγμή αυτή εκφράζει ο Τούρκος Πρόεδρος αναφορικά με τη διαχείριση του μεταναστευτικού από τη χώρα μας.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι μέσα σε αυτό το πάρα πολύ δύσκολο περιβάλλον, κατά το οποίο τα βάρη για την ελληνική κοινωνία και ιδίως για τις νησιωτικές περιοχές της χώρας αυξάνονται καθημερινά και, μάλιστα, με εκθετική τάση, είμαι βέβαιος πως το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θα πράξει ό,τι είναι δυνατόν ώστε να μπορέσουν να υπάρχουν ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες όσο το δυνατόν πιο ποιοτικές, όσο το δυνατόν πιο σύγχρονες και όσο το δυνατόν πιο τακτικές και, σαφώς, όσο το δυνατόν πιο οικονομικές. Είναι χρέος όλων μας, άλλωστε, να προσπαθήσουμε να ικανοποιήσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα δίκαια αιτήματα τα οποία έχουν οι νησιώτες μας.

Στο πλαίσιο αυτό, βέβαια, δεν θα πρέπει κανείς να παραγνωρίζει τις σημαντικές πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως η σημαν-

τική επέκταση του μεταφορικού ισοδύναμου, το οποίο πλέον θα γίνει νησιωτικό ισοδύναμο, οι ειδικές χρηματοδοτήσεις που δεσμεύτηκαν για τα λιμάνια και την ακτοπλοία μέσα από το Ταμείο Ανάκαμψης και το ΕΣΠΑ, για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια, οι χρηματοδοτήσεις μέσα από το καινοτόμο πρόγραμμα «NEARXOS» και άλλα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαι πραγματικά στην ευχάριστη θέση ως νησιώτης να στηρίζω τις πολιτικές μιας κυβέρνησης, η οποία έλαβε και συνεχίζει να λαμβάνει κομβικές πρωτοβουλίες για τη στήριξη της νησιωτικότητας, την αξιοποίηση των αναπτυξιακών προοπτικών των νησιών μας και την ασφάλεια των συνόρων μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Καλαματιανός Διονύσιος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, φέρνεται σήμερα προς ψήφιση μια κωδικοποίηση νόμων και διατάξεων. Καλή είναι, βέβαια, η κωδικοποίηση, αλλά το πιο σημαντικό είναι η νομοθέτηση. Δεν αλλάζετε κάτι, δεν κάνετε κάποια παρέμβαση ουσιαστική. Κωδικοποιείτε μόνο διατάξεις που ήδη υπάρχουν.

Και το ερώτημα είναι τι έχετε κάνει για να βελτιώσετε εν τοις πράγμασι τις συνθήκες για τους επιβάτες, για τους νησιώτες, για τους ναυτεργάτες ακόμα και για τους ακτοπλόους. Μετά από τόσο καιρό εφαρμογής του μέτρου θα θέλαμε να μας πείτε και ποιο είναι το αποτέλεσμα της ραγδαίας μείωσης των προστίμων για την ακτοπλοία που παραβιάζουν την εργατική νομοθεσία. Και το ερώτημα είναι ποιος υπέβαλε αυτή τη τεράστια μείωση που κάνατε στα πρόστιμα κατά της παραβίασης της ναυτιλιακής νομοθεσίας. Ωφέλησε τους επιβάτες, τους ναυτεργάτες, τους ακτοπλόους που τηρούν τη νομοθεσία; Όχι, προφανώς μόνο αυτούς που την παραβιάζουν.

Έχετε ισοπεδώσει, λοιπόν, τα εργασιακά δικαιώματα και στην ξηρά και στη θάλασσα, έχετε δημιουργήσει συνθήκες ζούγκλας. Και τι ακούσαμε χτες τον Πρωθυπουργό να λέει: Με παραινήσεις προς τους εργοδότες να δώσουν καλύτερους μισθούς, να διαμορφώσουν καλύτερες συνθήκες εργασίας, με παραινήσεις, επαναλαμβάνω. Πού είναι η ευθύνη σας; Εσείς νομοθετείτε, εσείς δίνετε τον τόνο σε όλα αυτά. Καμμία πρόβλεψη, δυστυχώς.

Θα θέλαμε να μας πείτε, βεβαίως, και τι έχετε κάνει για να ανανεωθεί ο γερασμένος ακτοπλοϊκός στόλος. Ποια είναι η θεσμική σας παρέμβαση. Όλο «θα λάβετε μέτρα, θα εφαρμόσετε κάποιες ενέργειες» και «θα κάνετε κάποιες παρεμβάσεις». Στην πράξη, τίποτα! Τώρα πρέπει να γίνει αυτό, γιατί τα επόμενα πέντε, δέκα, είκοσι χρόνια, θα έχουμε πρόβλημα στον τομέα αυτό.

Για τους νησιώτες τι κάνετε; Από το Σύνταγμα απορρέει η καθολική και διαρκής υποχρέωση του κράτους να μεριμνά για τους νησιώτες μας, για τα νησιά μας. Εμείς στην πράξη, βλέποντας αυτό, θέλοντας να εφαρμόσουμε τη συνταγματική επιταγή, αλλά και επειδή το πιστεύουμε ότι είναι καθήκον μας αυτό, εφαρμόσαμε σαν μέτρο το μεταφορικό ισοδύναμο. Κάναμε συμβάσεις για τις αφαλατώσεις στα άνυδρα νησιά. Φέραμε ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα για το βόρειο και το νότιο Αιγαίο και άλλα πολλά που βελτίωσαν στην πράξη τη ζωή των νησιωτών και ειδικά των μικρών και απομακρυσμένων. Δεν πρέπει να τα ξεχνάμε ποτέ αυτά.

Δυστυχώς, η μέχρι τώρα διαδρομή της Κυβέρνησης δεν επιδεικνύει σεβασμό στους νησιώτες μας. Το Υπουργείο Ναυτιλίας βρίσκεται σε εμφανή απραξία, η νησιωτικότητα εξαφανίστηκε εντελώς από την ατζέντα της Κυβέρνησης. Σημαντικά έργα και πολιτικές, που είχε δρομολογήσει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, είτε πάγωσαν είτε υπέστησαν τις συνέπειες της κυβερνητικής αδιαφορίας, με αποτέλεσμα να χαθεί ακόμα και χρηματοδότηση.

Στην πραγματικότητα ό,τι έργο έχετε παρουσιάσει, είναι ουσιαστικά υλοποίηση αυτών που είχαν ξεκινήσει επί των ημερών μας: Πλωτά αθρονοφόρα στο Αιγαίο, θερμικές κάμερες και σκάφη στο Λιμενικό Σώμα, pick up φορτηγά κ.λπ.. Εσείς τί κάνετε; Μόνο υποβαθμίζετε. Υποβαθμίσατε το μεταφορικό ισοδύναμο, που ήταν μια σημαντική παρακαταθήκη για τα νησιά μας.

Εμείς αναγνωρίσαμε την ανάγκη για τις μετακινήσεις των νησιωτών αλλά και την ανάγκη στήριξης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων των νησιών μας. Εσείς απαξιώσατε το μέτρο μέσα από δηλώσεις και υποσχέσεις για ανασχεδιασμό. Τί φοβόσασταν; Προφανώς, μην πάρει τα εύσημα η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ που έφερε ένα πολύ σημαντικό μέτρο που στην πράξη στήριξε τους νησιώτες και τη νησιωτικότητα.

Συνεχείς καθυστερήσεις στην απόδοση των χρημάτων και αυτό έφερε αποδυνάμωση του μέτρου και την οργή των νησιωτών. Έλεγαν ότι δεν δουλεύει. Παρά, όμως, το αρνητικό πρόσημο που άφησε η Κυβέρνησή σας στο μέτρο αυτό, σήμερα το μεταφορικό ισοδύναμο είναι ουσιαστικά το μόνο εργαλείο που μπορεί να στηρίξει τους νησιώτες και τις πληρωμένες νησιωτικές επιχειρήσεις. Αυτό συμβαίνει τη στιγμή που σε πολλές νησιωτικές περιοχές οι τιμές των καυσίμων αγγίζουν ακόμα και τα 2,80 ευρώ ανά λίτρο.

Όλοι καταλαβαίνουν τι σημαίνει αυτό για τους νησιώτες μας και τι καταγιστικό αντίκτυπο έχει στην καθημερινότητα των νησιωτών. Οι πολίτες και οι τοπικές επιχειρήσεις δεν μπορούν να ανταποκριθούν σε αυτές τις νέες αυξήσεις. Το μεταφορικό ισοδύναμο επιδοτούσε και το κόστος μεταφοράς των προϊόντων και των επιχειρήσεων και των επιβατών αλλά και τα καύσιμα και βοηθούσε αυτό να αντιμετωπιστούν οι υψηλές τιμές καυσίμων και η αύξηση αυτή λειτουργούσε αποτρεπτική και για την περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη των νησιών μας.

Κυρίως, όμως, αυτό το μέτρο θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τη σημαντική αύξηση του καθημερινού κόστους για τους νησιώτες μας. Δυστυχώς, όταν αναλάβατε τη διακυβέρνηση, καταργήσατε την επιδότηση των καυσίμων στην αντλία, ακυρώσατε, δηλαδή, τους σκοπούς του μέτρου και οδηγήσατε πάλι σε σημαντικές αυξήσεις των καυσίμων στα νησιά.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, άμεσες λύσεις και παρεμβάσεις και πρέπει άμεσα το σκέλος του μεταφορικού ισοδύναμου στα καύσιμα να προσαρμοστεί, ώστε να οδηγήει έμπρακτα σε σημαντική μείωση της τιμής για τους κατοίκους, τους επισκέπτες και τις επιχειρήσεις.

Πρέπει, λοιπόν, να επανέλθει η επιδότηση στην αντλία αλλά και στον τομέα της ακτοπλοίας. Δείξατε και ολιγωρία και αδιαφορία. Μέσα στην πανδημία η διαχείριση της Κυβέρνησής σας προκάλεσε πολυάριθμα και σοβαρά προβλήματα στην ακτοπλοία. Πολλά από τα δρομολόγια που τα προηγούμενα χρόνια ήταν κερδοφόρα, σε αυτά τα δύσμοιρα χρόνια είτε δεν εκτελέστηκαν είτε περιορίστηκαν και τα νησιά είχαν αρκετά προβλήματα. Τα είπε και ο εισηγητής μας, Ικαρία, Λήμνος, Κυκλάδες. Και φέτος η κατάσταση δεν φαίνεται και πολύ αισιόδοξη.

Από την 1^η Ιουλίου, μάλιστα, αναμένονται νέες ανατιμήσεις στα καύσιμα, ενώ δεν έχει προλάβει να στεγνώσει ακόμα το μελάνι από τα μέτρα που πήρε η Κυβέρνηση, δήθεν, για να στηρίξει την ανασχεση της ακρίβειας.

Αυτό κάνετε, όμως. Συνεχώς ανακοινώνετε νέα μέτρα καθυστερημένα και ατελέσφορα. Και ποιο το αποτέλεσμα; Στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια αναμένεται αυτή η νέα αύξηση του 7%, αλλά ήδη έχει επέλθει αύξηση 25% με 33%. Δηλαδή, μιλάμε για συνολική αύξηση περί του 40%.

Και ρωτάμε, κύριε Υπουργέ: Τι έχετε κάνει στην πράξη, για να ανασχεύσετε αυτή την κατάσταση; Πώς βοηθάτε τους νησιώτες, τους τουρίστες, τους επισκέπτες, τις επιχειρήσεις; Τα πλοία είναι δρόμοι. Μεταφέρονται επιβάτες, προϊόντα, επισκέπτες, τουρίστες. Ποια είναι η ενέργειά σας; Βρισκόμαστε στην καρδιά του καλοκαιριού. Τώρα η σεζόν είναι στο μεγαλύτερό της επίπεδο. Ποια είναι η παρέμβασή σας; Τι κάνει το Υπουργείο για να στηρίξει; Φωνάζουν οι νησιώτες, οι επιχειρήσεις, οι τουρίστες! Δεν καταλαβαίνετε ότι όλα αυτά υπονομεύουν τον τουρισμό μας, τη βαριά βιομηχανία -λένε κάποιοι- της χώρας μας; Ποια είναι η ενέργειά σας;

Άρα, λοιπόν, και οι νησιώτες μας διαπιστώνουν με έναν οδυνηρό τρόπο την εγκατάλειψη και την αδιαφορία της Κυβέρνησης. Γι' αυτό λέμε εμείς, λοιπόν, ότι χρειάζεται να επέλθει πολιτική αλλαγή, για να πετύχουμε τη διέξοδο στα αδιέξοδα που έχει προκαλέσει η Κυβέρνηση με την πολιτική της.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στον κ. Μαρκόπουλο Δημήτριο από τη Νέα Δημοκρατία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, θα ήθελα να ξεκινήσω με έναν μικρό απολογισμό. Άκουσα κάτι από την πλευρά, κυρίως, του ΚΚΕ περί κινδύνου απώλειας θέσεων εργασίας στη ναυτιλία. Να πούμε ότι στη ναυτιλία δεν χάθηκαν θέσεις εργασίας και δεν χάθηκαν κάτω από πολύ δύσκολες συγκυρίες. Επίσης, υπήρξε μια αντιμετώπιση στην πανδημία, η οποία ήταν πρωτόγνωρη. Τα καταφέραμε. Με τα προβλήματα; Ναι, με τα προβλήματα, αλλά σε ό,τι αφορά την πανδημία και τα νησιά μας δεν αποκλείστηκαν και οι νησιώτες μας εξυπηρετήθηκαν και οι μετακινήσεις υπήρξαν ασφαλείς. Το εργατικό δυναμικό, όσοι εργάζονται στην ακτοπλοία μπορούν να πούμε ότι τα κατάφεραν και οι επιβάτες προστατεύθηκαν. Άρα, δεν υπάρχει αυτή η εικόνα που κάποιοι επιδιώκουν να παρουσιάσουν. Προφανώς εχθρός του καλού είναι το καλύτερο και μπροστά μας έχουμε μια σειρά προκλήσεων για την ελληνική ακτοπλοία.

Ο αγώνας για τα δικαιώματα των επιβατών είναι ξεκάθαρο ότι πρέπει να συνεχιστεί, να ενταθεί και ακριβώς αυτό έρχεται να κάνει το παρόν νομοσχέδιο, η συγκεκριμένη ρύθμιση. Ζητήματα ως προς τις δρομολογήσεις πλοίων θεσμικά πρέπει να γίνουν πιο διακριτά. Και όλα αυτά ουσιαστικά αφορούν αυτό το νομοσχέδιο, τη θεσμική δηλαδή οχύρωση της ακτοπλοίας και του επιβατικού κοινού.

Είναι αδιανόητο ότι μέχρι σήμερα σε αυτά τα δύο πεδία δεν έχει υπάρξει η δέουσα κωδικοποίηση στη νομοθεσία. Υπήρχαν οι νόμοι 2932/2001 και 3709/2008, που όμως δεν έχουν ενταχθεί σε ένα ενιαίο νομοθετικό πλαίσιο. Πρακτικές από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από τον ΟΟΣΑ, θα πρέπει αυτές πλέον να αποτελούν το μπουσούλα και δεν ακολουθούνταν. Γι' αυτό, λοιπόν, τον λόγο χρειάζεται αυτή η κωδικοποίηση.

Αυτό, λοιπόν, κάνει το παρόν νομοσχέδιο. Έρχεται να οχυρώσει, να οργανώσει, να αποτυπώσει. Συγκεντρώνει διάσπαρτη νομοθεσία και την επικαιροποιεί. Ο επιβάτης -και αυτό είναι το μείζον- κατοχυρώνεται ως προς τα δικαιώματά του.

Θα πρέπει να πούμε ότι αυτή η συστηματοποιημένη προσπάθεια από την πλευρά του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, να φέρει δηλαδή ένα ενιαίο κείμενο, μια ενιαία παρουσία, μια ενιαία νομοθεσία, δίνει μια σειρά από βοήθειες, όπως για παράδειγμα για τους φορείς και τον τρόπο άσκησης της κρατικής εποπτείας στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών, για τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές από ή προς τους λιμένες των νησιών, για την τακτική και την έκτακτη δρομολόγηση πλοίων, για την εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων. Όλα αυτά πρέπει να έχουν ένα μπουσούλα, πρέπει να έχουν μια οργάνωση. Δεν μπορεί να επικρατεί ένας χάος, δεν μπορεί να είναι όλα αφημένα στην τύχη τους. Αυτά ακριβώς έρχεται να οργανώσει το Υπουργείο, το οποίο -και πάλι θα επαναλάβω- αναδείχθηκε σε ένα Υπουργείο κρίσιμο στη διάρκεια της πανδημίας και της διαχείρισής της.

Υπάρχουν οι συνάψεις συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένων γραμμών έναντι μισθωμάτων με απευθείας αναθέσεις, με φορείς του δημοσίου. Όλα αυτά πρέπει να είναι διαφανή και αυτό εξυπηρετεί η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Είναι ένα νομοσχέδιο διαφανές. Έρχεται να δώσει λύσεις. Έρχεται να βοηθήσει τον επιβάτη. Έρχεται να δώσει λύσεις για την προστασία των ναυτικών και των εργαζομένων της ξηράς στο πλαίσιο της εκτέλεσης μιας σειράς συμβάσεων, για τις εγγυητικές επιστολές, για την καλή εκτέλεση και την απόδοση των κρατικών επιχορηγήσεων, για τη διασφάλιση της προστασίας των εργαζομένων στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις καθώς και της προστασίας της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας.

Άκουσα κάποιους συναδέλφους πριν που επιτέθηκαν στους ακτοπλόους. Οι Έλληνες ακτοπλόοι έχουν καταβάλει τεράστια προσπάθεια κάτω από δύσκολες συνθήκες. Προφανώς. Και δεν μιλάω για εσάς, κύριε Καλαματιανέ, κυρίως μιλάω για την κριτική

που υπήρξε από την πλευρά του ΚΚΕ. Ο Έλληνας ακτοπλόος έβαλε πλάτη στα δύσκολα, πρέπει να το αναγνωρίσουμε, και στους εργαζόμενους. Προβλήματα πάντα θα υπάρχουν. Εδώ είναι η ηγεσία του Υπουργείου να συζητήσει. Όμως, μην αδικούμε προσπάθειες. Μην αδικούμε το γεγονός ότι μέσα σε συνθήκες εξαιρετικά δύσκολες και οι ακτοπλόοι προσπαθούν να βάλουν πλάτη για να μεταφέρεται καλύτερα ο Έλληνας πολίτης.

Υπάρχουν ρυθμίσεις για τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία εκτέλεσης θαλασσίων ενδομεταφορών μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, τη μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομικών αντικειμένων, τα δικαιώματα των επιβατών, όπως χρηματικές αποζημιώσεις, εκπτώσεις ή επιστροφές ναύλου. Όλα αυτά πρέπει να οργανωθούν. Πρέπει να είναι σε ένα πλαίσιο. Ακούμε πολύ συχνά για τις αερομεταφορές. Οι αερομεταφορές έχουν μπει σε ένα νέο πλαίσιο και βλέπουμε ότι εκεί όποιος έχει το δικαίωμά του και το διεκδικεί, το διεκδικεί με μια μεγαλύτερη ευκολία και με νομοθετικές παρεμβάσεις. Εδώ θα πρέπει, λοιπόν, και στην ακτοπλοία να συμβεί αυτό.

Τα διοικητικά όργανα με όλες αυτές τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου θα διευκολυνθούν. Αυτό πρέπει να είναι και το κεντρικό μήνυμα της συγκεκριμένης νομοθετικής παρέμβασης: Δεν μπορεί η ακτοπλοία μας, δεν μπορεί οι θαλάσσιες μεταφορές μας να είναι ξέφραγο αμπέλι. Και είναι κάτι στο οποίο νομίζω ότι δεν θα διαφωνήσει καμία πτέρυγα της Βουλής. Εγώ το λέω και με την εμπειρία ενός δημοσιογράφου που για χρόνια είχα ενασχόληση στον χώρο της οικονομίας: Καμία αγορά δεν μπορεί να λειτουργήσει στη λογική του ξέφραγου αμπελιού. Θα πρέπει, λοιπόν, να υπάρχουν ρυθμιστικοί κανόνες. Το τσάτρα-πάτρα δεν είναι, ξέρετε, κάποιοι τύπου ακτοπλοϊκή σύνδεση. Το τσάτρα-πάτρα είναι κάτι το οποίο έχει φέρει τη χώρα πίσω.

Εδώ, λοιπόν, εμείς πρέπει να τελειώνουμε με αυτές τις λογικές και νομίζω ότι σ' αυτά τα πράγματα θα πρέπει να εξασφαλίζουμε ένα μίνιμουμ συναίνεσεων, γιατί είναι θέματα τα οποία ταλαιπωρούν τον Έλληνα πολίτη και κυρίως τους νησιώτες μας. Οι νησιώτες μας είναι οι άνθρωποι οι οποίοι καθημερινά χρησιμοποιούν την ακτοπλοία, τις γραμμές αυτές. Θα πρέπει να είμαστε δίπλα τους, να δείξουμε στοργή.

Τέλος, θέλω κάνω την επισήμανση ότι οι προκλήσεις τις οποίες έχει φέρει η διεθνής κρίση στις πρώτες ύλες αφορούν και την ακτοπλοία. Είναι ξεκάθαρο ότι η Κυβέρνηση έχει δείξει μεγάλη βοήθεια, έχει δώσει μεγάλη παροχή. Πρόσφατα είδαμε τα νέα μέτρα σε ό,τι αφορά τη βενζίνη και τα καύσιμα. Έχουμε δει τις επιδοτήσεις στο ρεύμα. Νομίζω ότι είμαστε μπροστά σε νέες προκλήσεις και σε ό,τι αφορά την ακτοπλοία μας, το κόστος της. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι εταιρείες. Πολλές φορές μάλιστα έχουν και λαϊκή βάση, μην το ξεχνάμε αυτό. Υπάρχουν μέτοχοι οι οποίοι είναι από τα νησιά μας, από περιοχές σύνθετες, ειδικές, που πρέπει να έχουν τη μέριμνα.

Άρα, το βάρος που σηκώνει η ακτοπλοία μας και λόγω της αύξησης των πρώτων υλών και των καυσίμων είναι τεράστιο. Μου έλεγαν ότι ένα επιβατηγό οχηματοαγωγό για την Κρήτη, για παράδειγμα, για τον Νομό Χανίων, χρειάζεται τόνους καυσίμων, πάνω από τριάντα τόνους, αν δεν κάνω λάθος, τριάντα δύο. Αυτά όλα, λοιπόν, είναι κόστος. Θα πρέπει, λοιπόν, να είμαστε δίπλα στην ακτοπλοία. Εδώ, λοιπόν, ερχόμαστε και ρυθμίζουμε.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή. Όμως, η μεγάλη πρόκληση είναι μπροστά μας και έχει να κάνει με την κρίση των πρώτων υλών και σε ό,τι αφορά την ακτοπλοία. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Μαρκόπουλο.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Δημήτριος Κωνσταντόπουλος από το ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ. Θα ακολουθήσει ο κ. Κόνσολας, η κ. Κομνηνάκα, ο κ. Παππάς, ο κ. Μπουτσικάκης και ο κ. Δρίτσας, με τον οποίο θα ολοκληρωθεί και ο κύκλος των ομιλητών.

Κύριε Κωνσταντόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τις τελευταίες εβδομάδες τα νησιά μας βρίσκονται στο επίκεντρο της επικαιρότητας. Η Τουρκία θέτει ζητήματα που, ουσιαστικά, για όλους εμάς του ελληνικού Κοινοβουλίου αλλά και για τους Έλληνες πολίτες είναι, θα έλεγα, εκτός συζήτησης. Και μάλιστα η Τουρκία, με μια επιθετική ρητορική, μιλά για την αποστρατικοποίηση των νήσων μας, την ώρα που η αποστρατικοποίηση δεν προβλέπεται από καμμία συνθήκη και φυσικά μας βρίσκει όλους απέναντι από όλες τις πτέρυγες του ελληνικού Κοινοβουλίου.

Ωστόσο, το μήνυμα από όλους εμάς, στη γείτονα χώρα είναι ένα: Θα πρέπει να σεβαστεί το Διεθνές Δίκαιο και το Δίκαιο της Θάλασσας, καθώς και τις αρχές της καλής γειτονίας.

Τώρα, οι ανιστόρητες -θα έλεγα- αιτιάσεις της δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές από κανέναν, ούτε από την Ελλάδα ούτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς επίσης ούτε από το ΝΑΤΟ.

Αγαπητοί συνάδελφοι, τα νησιά μας έχουν τα δικά τους χαρακτηριστικά. Η νησιωτική Ελλάδα έχει τις δικές της ανάγκες. Μάλιστα, θα έλεγα ότι εκτός από τις μόνιμες δυσκολίες, που συνεπάγονται λόγω της μορφολογίας των, καλούνται σήμερα να αντιμετωπίσουν και τις ραγδαίες αυξήσεις σε βασικά αγαθά. Άλλωστε, σε μεγάλο βαθμό, η τροφοδοσία των νησιών μας στα βασικά αγαθά, όπως είπα, τα καύσιμα και κάθε είδους προϊόντα, εξαρτώνται από την ηπειρωτική Ελλάδα. Μάλιστα, λόγω της ακρίβειας και της ενεργειακής κρίσης, βιώνουν όλοι δύσκολες μα δύσκολες καταστάσεις.

Επίσης, ο πληθωρισμός, σε συνδυασμό με το αυξημένο κόστος των μεταφορών, δημιουργούν ασφυκτικές συνθήκες. Και, μάλιστα, θα έλεγα, αγαπητοί συνάδελφοι, σε ένα τέτοιο περιβάλλον, θα περιμέναμε, κύριε Υπουργέ, από εσάς ένα νομοσχέδιο, που θα παρουσιάζει σταδιακά ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη στήριξη των νησιών μας και για την αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, που θα έλεγα ότι είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα των νησιών μας, με στόχο την ενεργειακή αυτόνομη. Είναι επιβεβλημένη πρόταση, κύριε Υπουργέ, η οποία μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει πράξη ούτε από εσάς ούτε από τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Και τούτο, βέβαια, γιατί βλέπουμε ότι μαζί με τη βελτίωση των υποδομών, δίνεται ταυτόχρονα η ανάπτυξη που πρέπει στα νησιά μας.

Επίσης, θα έλεγα εδώ για τη στήριξη των κατοίκων. Σήμερα που ο πληθωρισμός αυξάνεται ραγδαία, αλλά και ο πληθυσμός μειώνεται ραγδαία, χρειάζονται κάθετες λύσεις ως προς τις υποδομές. Και τούτο φυσικά θα κάνει και με το ότι τα νησιά μας εν τοις πράγμασι γηράσκουν, όπως και η υπόλοιπη Ελλάδα. Χρειάζονται άμεσες λύσεις για το δημογραφικό. Είναι ώρα, λοιπόν, για την προώθηση της ίδρυσης και λειτουργίας νέων δομών.

Νέες δομές μπορούν να χαρακτηριστούν τα υδατοδρόμια που είναι απολύτως συνυφασμένα με τη νησιωτικότητα και τη μορφολογία της χώρας μας. Είναι ώρα, κύριε Υπουργέ, να στηριχθεί η προσπάθεια λειτουργίας και υλοποίησης των υδατοδρομίων.

Άλλωστε, αγαπητοί συνάδελφοι, η λειτουργία των υδατοδρομίων στη χώρα μας είναι μια προοπτική που μπορεί να αλλάξει τα δεδομένα στις μετακινήσεις, στον τουρισμό και στην ανάπτυξη της χώρας μας και ιδιαίτερα των νησιών μας. Και ενώ το θεσμικό πλαίσιο υπάρχει, ακόμα περιμένουμε να δούμε τις πρώτες πτήσεις των υδροπλάνων. Ακόμα περιμένουν από την πολιτεία οι πολίτες να δημιουργηθούν οι απαραίτητες υποδομές και να χορηγηθούν οι άδειες των υδατοδρομίων σε περισσότερα μέρη συγχρόνως, ώστε να αποτελέσουν μια ουσιαστική και επαρκή λειτουργία ως προς τις μετακινήσεις και τις μεταφορές. Ένα δίκτυο ελκυστικό σε άλλες χώρες, θα είναι ένα δίκτυο ελκυστικό σε επενδυτές και χρήστες των υδροπλάνων.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο ωστόσο θα είναι ένα τεχνικό νομοσχέδιο που αρκείται στην επανάληψη και κωδικοποίηση διατάξεων της ισχύουσας νομοθεσίας για τις θαλάσσιες μεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών.

Ωστόσο, κύριε Υπουργέ, δεν αποτυπώνει καμμία νέα πολιτική της Κυβέρνησης για τα νησιά, τη ναυτιλία και την νησιωτική πολιτική. Μέχρι και σήμερα η Κυβέρνηση δεν φρόντισε να φέρει και να εισαγάγει ένα θεσμικό πλαίσιο για την ενίσχυση της συνδεσιμότητας και της νησιωτικής συνοχής μετά την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου, το οποίο πρώτη έφερε η παράταξή μας

πριν από δεκατρία χρόνια και το οποίο τυγχάνει ευρείας αποδοχής από τους νησιώτες. Αντί, λοιπόν, η Κυβέρνηση να στηρίξει και να επεκτείνει περαιτέρω το μέτρο αυτό, επιμένει σε γραφειοκρατικές διαδικασίες και καθυστερήσεις.

Δεν έχουν ληφθεί μέτρα από την Κυβέρνηση για τη στήριξη της ακτοπλοΐας μετά τους περιορισμούς που επέβαλε η πανδημία. Ραγδαία, ωστόσο, είναι η αύξηση στις τιμές των καυσίμων, που εκτίναξε το λειτουργικό κόστος των πλοίων και συνακόλουθα το κόστος των εισιτηρίων.

Τα πλοία είναι το βασικό μέσο μεταφοράς των νησιωτών, αγαπητή Υπουργέ, αλλά και των τουριστών.

Ωστόσο, κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνηση στέκεται παρατηρητής στην αύξηση του κόστους των ναύλων. Όσο δε για τα λιμάνια δεν υπάρχει καμμία στρατηγική για τη βελτίωση των υποδομών τους.

Θα αναφερθώ στην εκλογική μου περιφέρεια, στην Αιτωλοακαρνανία, και στο λιμάνι του Πλατυγιάλιου.

Το Πλατυγιάλι, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι ένα από τα σπουδαιότερα λιμάνια της Μεσογείου με ναυτιλιακή βιομηχανική περιοχή δύο χιλιάδων οχτακοσίων στρεμμάτων. Έχει όλες τις προδιαγραφές για να λειτουργήσει ως ένα μεγάλο λιμάνι της δυτικής Ελλάδας και της Μεσογείου και να πρωταγωνιστήσει στις ελληνικές μεταφορές ως ένας εμπορικός, θα έλεγα, μεταφορικός κόμβος.

Πώς, όμως, περιμένουμε να συμβεί αυτό όταν ακόμη και σήμερα η πολιτεία δεν έχει φροντίσει το λιμάνι αυτό να έχει πρόσβαση στην Ιόνια Οδό; Η σύνδεση του Πλατυγιάλιου με την Ιόνια Οδό αποτελεί ένα τμήμα, θα έλεγα, του αναγνωρισμένου διευρωπαϊκού οδικού άξονα Πλατυγιάλι - Ιόνια Οδός - Αγρίνιο - Καρπενήσι - Λαμία - Ε65. Μπορεί να συμβάλει, δηλαδή, στην τουριστική και στη βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής. Παραμένει, ωστόσο, έως και σήμερα αναξιοποίητο με ευθύνη της πολιτείας αλλά και των προηγούμενων κυβερνήσεων. Ωστόσο, μιλάμε όλοι εδώ μέσα για ανάπτυξη και το Πλατυγιάλι βρίσκεται ανεργό, εκτός στρατηγικού σχεδιασμού ως μοχλός ανάπτυξης.

Βγάλτε, λοιπόν, τα συμπεράσματά σας και εσείς και αυτοί που μας ακούνε και αυτοί που μας βλέπουν.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο συγκεντρώνει και κωδικοποιεί, όπως είπα, την υφιστάμενη νομοθεσία, καταπολεμά την πολυνομία, ενισχύοντας την ασφάλεια δικαίου.

Αυτό που ωστόσο, αγαπητοί συνάδελφοι, σήμερα είναι αναγκαίο είναι η ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών υπό τις αρχές που θέτει η συνταγματικά κατοχυρωμένη αρχή της νησιωτικότητας.

Αναμένουμε, κύριε Υπουργέ, από την Κυβέρνηση μια ολοκληρωμένη θαλάσσια στρατηγική για την ανάπτυξη και την οικονομική ενίσχυση των νησιών μας, με πολιτικές προσαρμοσμένες στις ιδιαίτερες ανάγκες τους, που οφείλουμε να υπηρετήσουμε.

Κάντε το πράξη, γιατί, όπως έλεγε και ο αείμνηστος Χαρίλαος Φλωράκης: «Πρέπει να προκάνουμε πριν μας προκάνει». Κάντε, λοιπόν, πράξη τα όσα ανέφερα και εγώ και άλλοι αγαπητοί συνάδελφοι.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Εμμανουήλ Κόνσολας από τη Νέα Δημοκρατία. Μετά τον κ. Κόνσολα θα πάρει τον λόγο η κ. Κομνηνάκη, ο κ. Παππάς, ο κ. Δρίτσας και ο κ. Μπουτσικάκης και ολοκληρώνεται έτσι και ο δεύτερος κύκλος ομιλητών.

Θα παρακαλούσα τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, όσοι εκ των οποίων επιθυμούν να παρέμβουν στο νομοσχέδιο, να το δηλώσουν στο Προεδρείο. Μέχρι στιγμής έχει δηλώσει ένας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Ο Υπουργός θα μιλήσει στο τέλος, θα κλείσει το νομοσχέδιο με την ομιλία του.

Ορίστε, κύριε Κόνσολα, έχετε τον λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θεωρώ εξαιρετική στιγμή σήμερα που ένα σημαντικό νομοσχέδιο έρχεται στην Εθνική Αντιπροσωπεία για να συζητήσουμε, να καταθέσουμε προτάσεις, ενδεχόμενα να καταθέσουμε τις διαφωνίες μας, αλλά

κάνεις δεν μπορεί να πει ότι είναι ένα νομοσχέδιο που δημιουργεί και έλκει τη γραφειοκρατία.

Αντίθετα, μάλιστα, θέλω να εκφράσω την ικανοποίησή μου, κύριε Υπουργέ, και να σας συγχαρώ και εσάς και τα στελέχη σας, τους συνεργάτες σας, που κάνετε ένα βήμα μπρος. Είναι πολύ σημαντικό την περίοδο που εσείς έχετε τη διακυβέρνηση και το χαρτοφυλάκιο της ναυτιλίας της νησιωτικής πολιτικής να απεμπολείτε τα εμπόδια, κωδικοποιείτε τη νομοθεσία, νοικοκυρεύουμε το θεσμικό πλαίσιο, το κατακερματισμένο. Και είναι πολύ σημαντικό εκεί που συζητάμε όλοι στη χώρα για τον ψηφιακό μετασχηματισμό και στο Υπουργείο Ναυτιλίας δρομολογούνται σε αυτή την κατεύθυνση λύσεις και απαντήσεις σε παθογένειες και αγκυλώσεις.

Και είναι δεδομένο ότι το νομοσχέδιο που κατατέθηκε από εσάς, κύριε Υπουργέ, και τους συνεργάτες σας, την ηγεσία του Υπουργείου συνολικά, υπηρετεί αυτή την ανάγκη, την ανάγκη των πολιτών, την ανάγκη των ανθρώπων της θάλασσας, την ανάγκη των νησιωτών. Και αυτό και μόνο αποτελεί για μένα ξεχωριστά σημαντικό το νομοσχέδιο και για τον κ. Μπιάγκη, αλλά και για άλλους συναδέλφους, όπως τον γιατρό μας από τη Χίο. Σημαντικές προτεραιότητες λύνει αυτή τη χρονική περίοδο που διαμορφώνεται ένας ενιαίος κώδικας για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών.

Άρα και επίκαιρο είναι και σημαντικό και παράλληλα είναι και νοτόμο, αφού προχωράει μπροστά και ατενίζει το μέλλον με αισιοδοξία, αφού έχουμε τη συγκέντρωση της συγκεκριμένης νομοθεσίας σε ένα νέο, ενιαίο, επικαιροποιημένο κείμενο, αντί να ανατρέχουμε σε διάσπαρτες διατάξεις που είχαν κατατεθεί, ψηφιστεί σε διαφορετικά νομοσχέδια από διαφορετικές κυβερνήσεις.

Δεν χρειάζεται –πιστεύω– να επισημάνω για μία ακόμα φορά πόσο σημαντική είναι η κωδικοποίηση της νομοθεσίας και στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αφού κατά πρώτον, κατοχυρώνονται τα δικαιώματα του πολίτη, κατά δεύτερον, διευκολύνει τη λειτουργία της διοίκησης και αποδυναμώνει τη γραφειοκρατία. Αυτό είναι μία απάντηση και στον κ. Κωνσταντόπουλο που προηγουμένως είπε ότι υπάρχει συσσωρευμένη γραφειοκρατία. Ναι, δίνει μία απάντηση σε αυτό και το ξέρουμε και εγώ και ο κ. Μιχαηλίδης και ο κ. Μπιάγκης ότι στα νησιά ιδιαίτερα χρειάζεται ώθηση όχι μόνο στον θαλάσσιο τουρισμό και στον τουρισμό γενικότερα αλλά στη ναυτιλία, αφού είναι για τους νησιώτες ζωτικής σημασίας για τη μετακίνησή τους από το νησί τους στο διοικητικό κέντρο αλλά και στην ενδοχώρα.

Καθορίζεται, λοιπόν, σε ετήσια βάση και μέχρι 31 Οκτωβρίου κάθε έτους το ενδοεθνικό γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τα λιμάνια όλων των νησιών.

Διαμορφώνονται οι προϋποθέσεις με αυτό το θεσμικό πλαίσιο και η διαδικασία ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές ή προς τα λιμάνια των νησιών και καθορίζονται επίσης και οι διατάξεις για την τακτική και έκτακτη δρομολόγηση πλοίων, την εκτέλεση και διακοπή των δρομολογίων. Ο κ. Ρίγγας, που είναι σε αυτή τη διεύθυνση, ξέρει πολύ καλά πόσο σημαντική είναι αυτή η διάταξη. Το βιώνουμε και εμείς.

Επίσης, καθορίζεται ο κώδικας συμπεριφοράς ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων, αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων.

Διαμορφώνεται πρόσθετα ένα ενιαίο κείμενο για τις θεσμικές προβλέψεις που σχετίζονται με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία εκτέλεσης θαλασσιών ενδομεταφορών μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων.

Ενοποιείται επίσης και απλοποιείται το νομοθετικό πλαίσιο σε ό,τι έχει σχέση με τους φορείς και τον τρόπο άσκησης της κρατικής εποπτείας στον τομέα των θαλασσιών ενδομεταφορών.

Πρόσθετα, κωδικοποιούνται οι διατάξεις για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, που είναι καθοριστικής σημασίας για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών.

Δεν μπορώ να προσπεράσω το γεγονός ότι επιτέλους επικαιροποιείται το θεσμικό πλαίσιο για τον τρόπο αποπληρωμής των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Και καταλαβαίνουμε όλοι σε αυτή τη συγκυ-

ρία πόσο ενισχύονται οι άνθρωποι που αναλαμβάνουν αυτό το μεταφορικό έργο και χρειάζεται πολύ να τους στηρίξουμε σε αυτή τη συγκυρία χωρίς καθυστερήσεις.

Παράλληλα, τίθενται σε ενιαίο κείμενο οι διατάξεις για τη διασφάλιση της προστασίας των εργαζόμενων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, καθώς και της προστασίας της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας.

Τέλος, επιτρέψτε μου να αναφερθώ στο νομοσχέδιο για άλλη μια φορά. Κωδικοποιούνται οι διατάξεις που σχετίζονται με τα δικαιώματα των επιβατών που ρυθμίζουν ζητήματα σχετικά με τις χρηματικές αποζημιώσεις, τις εκπώσεις, ή τις επιστροφές ναύλου αλλά και τις υποχρεώσεις επιβατών και ακτοπλοϊκών εταιρειών. Είναι μια πολύ σημαντική παράμετρος που νομίζω ότι συνθέτει τη νέα φιλοσοφία του νομοσχεδίου που δίνει μία απάντηση στην παθογένεια των προηγούμενων διατάξεων και των προηγούμενων ετών, όπου δεν υπήρχε μία ενιαία ολιστική προσέγγιση στα ζητήματα αυτά.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζω ότι η κωδικοποίηση της νομοθεσίας είναι μια εργώδης διαδικασία. Είναι μια διαδικασία επίπονη, δύσκολη, αναμφισβήτητο είναι ένα σημαντικό μεταρρυθμιστικό έργο που καταγράφεται στη δική σας θητεία ως θετικό και πολύ σημαντικό.

Επιτρέψτε μου, ωστόσο, να πω, κύριε Υπουργέ, ότι στις αρμοδιότητές σας είναι και η νησιωτική πολιτική. Και ήθελα από αυτό το Βήμα να πω –παρά το ότι γνωρίζω τις ευαισθησίες σας και γνωρίζω και την πρόθεσή σας– ότι είναι πολύ σημαντική η συνεδρίαση που σχεδιάσαμε τις επόμενες μέρες στην επιτροπή νησιωτικών και ορεινών περιοχών. Εκεί θα είναι νησιώτες Βουλευτές. Τους έχει αποσταλεί πρόσκληση, παρ' ότι δεν είναι μέλη, να συμμετέχουν σε αυτή. Εκεί θα είναι μια ευκαιρία να συζητήσουμε όλα τα ζητήματα της νησιωτικής πολιτικής.

Επιτρέψτε μου, όμως, να αναδείξω τη σπουδαιότητα και τις προοπτικές που ανοίγει το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7^{ης} Ιουνίου και από αυτό το Βήμα. Ζητείται, λοιπόν, από την Κομισιόν να κηρύξει το 2024 με την απόφαση αυτή «Ευρωπαϊκό Έτος Νήσων», να υπάρξει πρόσθετη χρηματοδοτική στήριξη, ενώ προτείνεται η σύσταση ειδικής ομάδας για τα νησιά.

Θεωρώ μια μεγάλη ευκαιρία για όλους εμάς, για τη χώρα μας, εάν συμβεί το 2024 να είναι «Ευρωπαϊκό Έτος Νήσων» και μετά την απόφαση της 7^{ης} Ιουνίου να μπορούμε μπροστά μας και να οδηγήσουμε την Ευρώπη σε αυτό που η ίδια δηλώνει ως αδυναμία, η νησιωτική πολιτική να αποτελέσει ένα εμπροσθοβαρές πλαίσιο θεσμικό γι' αυτή.

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

Επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε, μόνο δύο λεπτά για να ολοκληρώσω αυτή τη σκέψη.

Ζητείται η επαναξιολόγηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, αλλά και μια πιο ευέλικτη προσέγγιση ιδίως όσον αφορά τις αεροπορικές και θαλάσσιες εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε νησιωτικές περιοχές. Και αναφέρεται επιπλέον ότι οι νησιωτικές περιοχές που εξαρτώνται από τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, έχουν δύσκολη μορφολογία και αντιμετωπίζουν σοβαρές κοινωνικές δυσκολίες όπως η μείωση του πληθυσμού, το brain drain και η ανεργία, μια σημαντική παράμετρος που ομολογεί η Ευρώπη ότι πρέπει να δώσουμε ιδιαίτερη μέριμνα.

Είναι πολύ σημαντικό ότι στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υπάρχει η επισήμανση, και μάλιστα με ιδιαίτερη έμφαση, ότι πρέπει να υπάρξει μια πραγματική ευρωπαϊκή ατζέντα και μια ευρωπαϊκή στρατηγική, ενώ γίνεται αναφορά στην κατάρτιση των προηγούμενων ρυθμίσεων και την κατάρτιση ενός συμφώνου για τα νησιά. Πρόκειται για μια μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα. Η χώρα μας μπορεί να βγει μπροστά, να αναλάβει πρωτοβουλίες για τη διεκδίκηση της διαμόρφωσης μιας ευρωπαϊκής νησιωτικής πολιτικής στα πρότυπα της περιφερειακής πολιτικής, που όμως αποδεδειγμένα δεν καλύπτει ιδιαίτερα τα προβλήματα των νησιών. Και έτσι, κύριε Υπουργέ, υπάρχει νομιμοποιητική βάση για αυτό, αλλά και για τη δημιουργία ενός μετώπου με άλλες νησιωτικές χώρες, αφού οι νησιωτικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν πληθυσμό είκοσι εκατομμυρίων κατοί-

κων ή 4,6% του συνολικού πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατανεμημένο σε περίπου δυο χιλιάδες τετρακόσια νησιά που ανήκουν σε δεκατρία κράτη-μέλη.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο μπορούμε να διεκδικήσουμε την υλοποίηση μέτρων στήριξης της διπλής νησιωτικότητας και νομίζω ότι όσον αφορά την ενδονησιωτική επικοινωνία, που είναι βασικό πρόβλημα για τα μικρά νησιά και τους κατοίκους τους οι οποίοι αναγκάζονται να μετακινηθούν στο μεγαλύτερο νησί για να διεκπεραιώσουν υποθέσεις ή για τα θέματα υγείας, θα βρουν απήχηση και μια απάντηση οριστική στο πρόβλημα αυτό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, κύριε Υπουργέ, είναι το Καστελλόριζο. Δεν χρειάζεται να πω άλλα παραδείγματα.

Επομένως, οφείλουμε να εντάξουμε τη διπλή νησιωτικότητα στην πολιτική των κρατικών ενισχύσεων και στο πλαίσιο του νέου ΕΣΠΑ αλλά και την αξιοποίηση άλλων πόρων, να θεσπίσουμε τη δωρεάν ενδονησιωτική μετακίνηση των κατοίκων αυτών των μικρών νησιών με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, για έναν συγκεκριμένο αριθμό μετακινήσεων. Είναι μια πρόταση που είχαμε συζητήσει το 2020 και την περίοδο της υπουργίας μου στο Υπουργείο Τουρισμού. Ξέρω ότι είστε ευαίσθητος και είστε θιασώτης της ιδέας αυτής. Ελπίζω, λοιπόν, να βρεθεί η φόρμουλα προκειμένου να οριστικοποιηθεί αυτή η πρόταση και να δώσουμε ένα πλαίσιο αναφορών για τους νησιώτες που το δικαιούνται και νομίζω είναι ένα δικαίωμα αναφαίρετο γι' αυτούς.

Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Κόνσολα.

Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στην Μαρία Κομνηνάκη από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας. Ακολουθεί ο κ. Παππάς, ο κ. Δρίτσας, ο κ. Μπουτσιακάκης και μετά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης κ. Χήτας.

Κυρία Κομνηνάκη, έχετε τον λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό που σήμερα έρχεται να επικυρώσει ο Κώδικας Νομοθεσίας Θαλάσσιων Ενδομεταφορών και Δικαιωμάτων Επιβατών είναι όλο εκείνο το αντιλαϊκό και αντεργατικό αλλά σίγουρα πολύ φιλικό προς το εφοπλιστικό κεφάλαιο και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις νομικό πλαίσιο που όλα αυτά τα χρόνια, με ή χωρίς κωδικοποίηση, το πλήρωσαν πολύ ακριβά, κυριολεκτικά και μεταφορικά, τόσο οι ναυτεργάτες όσο και οι επιβάτες των πλοίων, ιδίως οι κάτοικοι των νησιών. Διαχρονικά υπηρέτησαν αυτόν τον στόχο όλες οι κυβερνήσεις για τη γιγάντωση της κερδοφορίας των Ελλήνων εφοπλιστών, που βασίζεται στην απελευθέρωση, στην απογείωση -θα έλεγα- του βαθμού εκμετάλλευσης των ναυτεργατών, στα προνόμια που καρπώνεται το εφοπλιστικό κεφάλαιο από τις κυβερνήσεις και το αστικό κράτος, και μάλιστα με συνταγματική κατοχύρωση, όπως και με όλο εκείνο το θεσμικό πλαίσιο που αποτέλεσε και αποτελεί τη βάση του λεγόμενου «θαύματος» της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Βέβαια αυτό το «θαύμα» το ζουν από πρώτο χέρι όχι μόνο οι ναυτεργάτες αλλά και οι εργαζόμενοι, τα λαϊκά στρώματα, οι κάτοικοι των νησιών.

Διότι ενώ η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας σήμερα, όπως και οι προηγούμενες, βέβαια, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ ή και ανάμεικτες, παίζουν διαχρονικά τα «ρέστα» τους προκειμένου να μην ξεφύγουν εκατοστό από τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των εφοπλιστών, δεν δίνουν δεκάρα τσακιστή για το πώς τα βγάλουν πέρα οι νησιώτες αλλά και οι ναυτεργάτες, από το ξεζούμισμα των οποίων, βέβαια, βγαίνουν και οι παχυλές επιδοτήσεις και φοροαπαλλαγές στους ακτοπλοϊκούς, που, βέβαια, δεν μεταφράζονται ούτε και τότε μεταφράστηκαν σε φτηνά εισιτήρια, αλλά αντίθετα στην απόλυτη ελευθερία τους, για να μην πω αсуδοσία, να βάζουν κυριολεκτικά φωτιά στα εισιτήρια κατά το δοκούν.

Ιδίως την περίοδο αυτή που τα λαϊκά νοικοκυριά στενάζουν από την ακρίβεια, ιδιαίτερα στα νησιά που το κόστος ζωής είναι πάντα πολλαπλάσιο έστω και για τα απολύτως απαραίτητα ταξίδια, το κόστος αυτό αποτελεί μια μόνιμη πληγή για το εισόδημα των νησιωτών, πόσω μάλλον αν χρειάζεται η μεταφορά ΙΧ, οπότε ξεπερνάει κατά πολύ τις αντοχές του μέσου εισοδήματος.

Και, δυστυχώς, πολλά από αυτά τα ταξίδια γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι ανελαστικά, διότι χιλιάδες κάτοικοι των νησιών

αναγκάζονται να μετακινούνται για λόγους υγείας ακόμα και για στοιχειώδεις πολλές φορές εξετάσεις, αφού είναι διαχρονικές και πανθομολογούμενες οι τεράστιες ελλείψεις και σε βασικές ακόμα ειδικότητες γιατρών αλλά και απαραίτητου εξοπλισμού, προσωπικού και στις ελάχιστες δημόσιες δομές υγείας των νησιών. Συγκινητική ήταν η αναφορά του κ. Βρούτση στους νεφροπαθείς της Πάρου, δεν λύθηκε όμως αυτό το πρόβλημα όλα τα προηγούμενα χρόνια και σε άλλες τόσες περιοχές στη νησιωτική Ελλάδα.

Χρειάζεται να μετακινούνται ακόμη και για πρόσβαση σε άλλες βασικές υπηρεσίες που συνήθως βρίσκονται μόνο στις έδρες των περιφερειών ή νομών -δικαστήρια, φορείς κ.λπ.- ταξίδι που πολλές φορές εκτός από το υπέρογκο κόστος των εισιτηρίων προϋποθέτει και πολυήμερη διαμονή λόγω της κακής διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους, ακόμη και της ίδιας περιφέρειας.

Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, λοιπόν, από τον Σεπτέμβριο του 2021, εδώ και εννιά μήνες, κύριε Υπουργέ, έχετε γράψει κυριολεκτικά στον πάγο τα χρωστούμενα για το μεταφορικό ισοδύναμο -ούτε αυτά δεν καταβάλλετε- αυτό το υποτιθέμενο αντιστάθμισμα που στην πραγματικότητα λειτουργεί σε βολικά για να επιδοτείται και να επιβραβεύεται η ανεξέλεγκτη αύξηση των τιμών που επέβαλαν ελεύθερες οι ακτοπλοϊκές, όπως και οι αεροπορικές, βέβαια, εταιρείες, αξιοποιώντας πλήρως τη δικαιολογία του μεταφορικού ισοδυναμίου, όπως, βέβαια, και το πλαίσιο της απελευθέρωσης που τους χάρισε η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι κάτι παραπάνω από αποκαλυπτικοί οι αριθμοί, όταν στις ήδη υπέρογκες αυξήσεις της προηγούμενης δεκαετίας, που σχεδόν διπλασίασαν τις τιμές εισιτηρίων και ναύλων, προστέθηκαν μόνο τον τελευταίο χρόνο απανωτές αυξήσεις -από τον χειμώνα ήδη ξεκινήσει η ανηφόρα για να ακολουθήσει νέα αύξηση πριν την έναρξη της καλοκαιρινής περιόδου- από 10% ως και το εξωφρενικό 41% για τη σύνδεση στην Κω -αυτό θα πει θαύμα του τουρισμού- και ήδη ανερυθρίαστα ανακοινώνονται νέες αυξήσεις από την 1^η του μήνα, για να γίνουν, τελικά, και με τη βούλα τα καράβια «σπορ» μόνο για μεγάλα πορτοφόλια.

Πώς, λοιπόν, να μη βλέπουν να μετατρέπεται σε είδος πολυτελείας και μάλιστα απλησίαστο όνειρο η πρόσβαση σε οποιοδήποτε νησί όλοι εκείνοι οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα που έχουν την ανάγκη να απολαύσουν έστω και για λίγες μέρες ξεκούραση και αναψυχή;

Διότι την ώρα, κύριε Υπουργέ, που μας στέλνετε διάφορους κυβερνητικούς παράγοντες στη Λέσβο να μας υπόσχονται καμπάνιες προσέλκυσης τουριστών από τη Λατινική Αμερική, εμείς, ξέρετε, ακούμε όλο και συχνότερα τους ετεροδημιότες συντοπίτες μας να μην τους βγαίνει ο λογαριασμός γι' αυτή την πολυπόθητη καλοκαιρινή επίσκεψη στον τόπο τους, όταν για να ταξιδέψει μια τετραμελής οικογένεια στη Μυτιλήνη χρειάζεται πηγαίνε-έλα 430 ευρώ χωρίς αυτοκίνητο, στο κατάστρωμα και σε ένα ταξίδι από δώδεκα ή δεκατέσσερις ή και παραπάνω ώρες, ανάλογα με τα ενδιάμεσα λιμάνια και τους υπολογισμούς, βέβαια, της εταιρείας για την εξοικονόμηση κόστους.

Αντίστοιχο λογαριασμό γράφει μια τετραμελής οικογένεια για να ταξιδέψει από τον Πειραιά σε όλα τα νησιά του Αιγαίου. Αναφέρθηκαν αναλυτικά παραδείγματα από τον εισηγητή μας Χρήστο Κατσώτη στην αρχή.

Βέβαια με αυτά τα δεδομένα πώς να μη χαρακτηρίζεται πρόκληση η επίκληση από τη μεριά των εφοπλιστών της ανόδου των τιμών των καυσίμων για τις απανωτές αυξήσεις, όταν αυτοί συνεχίζουν να απολαμβάνουν αφορολόγητο πετρέλαιο και με τις ευλογίες όλων σας, την ώρα που όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι κάτοικοι των νησιών, οι αγρότες, οι μικροί επαγγελματίες πασχίζετε να τους γελάσετε με το φραγκοδιφραγκα του Fuel Pass και τα διάφορα;

Και βέβαια, σε αυτή την επιχειρηματολογία τους οι εφοπλιστές έχουν άξιους συνηγόρους να τους ενισχύουν. Είναι, ομολογουμένως, συγκινητική η μαχητική διεκδίκηση από τη μεριά του ΣΥΡΙΖΑ των απαιτήσεων των αναξιοπαθούντων, πράγματι, εφοπλιστών! Κονταροχτυπιέστε και εγκαλείτε το Υπουργείο για τα χρωστούμενα στους εφοπλιστές.

Βρήκε ευκαιρία και ο κύριος Υφυπουργός χθες να σηκώσει το

γάντι και να δηλώσει νέο μποναμά ενισχύσεων προς τις εφοπλιστικές εταιρείες, για να ρίξουν έτσι τις τιμές των εισιτηρίων.

Αλήθεια, ποιον κοροϊδεύετε; Λειτουργήσαν ποτέ αυτές οι ενισχύσεις προς όφελος των επιβατών; Οδήγησαν ποτέ σε μειώσεις τα εκατομμύρια που βάζουν ζεστά στην τσέπη κάθε χρόνο; Μόνο η ετήσια επιδότηση είναι 138 εκατομμύρια, συν τα 370 για την ανανέωση του στόλου που πρόκειται να πάρουν από το ΕΣΠΑ, το πρόγραμμα «NEARXOS» και τόσες άλλες επιδοτήσεις και ελαφρύνσεις. Μήπως όλα αυτά τους εμπόδισαν να δρομολογούν και να αποδρομολογούν πλοία, ακόμη και στις άγονες εκείνες γραμμές, όπως τους βολεύει, με αποτέλεσμα σε μόνιμη βάση τον χειμώνα να μένουν αποκλεισμένα για μέρες ακόμα και μεγάλα νησιά, ενώ για τα μικρότερα νησιά αυτή η μοίρα τους ακολουθεί και το καλοκαίρι; Για παράδειγμα, η Ανάφη ούτε στο πικ της τουριστικής περιόδου δεν έχει καθημερινή σύνδεση.

Βλέπουμε και τα αντίστροφα παράδοξα, όπως συμβαίνει για παράδειγμα, με τη σύνδεση της Λήμνου, της Λέσβου με τη Θεσσαλονίκη, όπου η γραμμή μετά από πολλές και σταθερές διεκδικήσεις, μπήκε για μερικούς μήνες τον χειμώνα και κόπηκε πάλι το καλοκαίρι, για να πάει προφανώς το πλοίο σε άλλα πιο κερδοφόρα δρομολόγια.

Επίσης, δεν τους εμποδίζει και να βάζουν τις γραμμές τους στο υπερτριαντάχρονο υποσυντήρητο σπατάκια, με κίνδυνο τόσο για τους εργαζόμενους, όπως και για τους επιβάτες, ιδίως για κάποιες γνωστές και μόνιμα πολύπαθες γραμμές.

Γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, τη Λήμνο, τον Άϊ Στράτη και άλλες πόσες.

Απέναντι, λοιπόν, σε όλους αυτούς τους αυτόκλητους συνηγόρους των εφοπλιστών, το ΚΚΕ θα συνεχίσει τον αγώνα στο πλευρό των ναυτεργατών και των νησιωτών, για να μειωθούν τώρα όλα τα ακτοπολικά εισιτήρια και τα ναύλα κατά 50% -και δεν είναι αναγκαίο για αυτό να πάρουν νέους μποναμάδες ή και προνόμια οι εφοπλιστές, έχουν ήδη αρκετά- για να μετακινούνται δωρεάν οι άνεργοι, οι φοιτητές, οι στρατευμένοι, τα άτομα με αναπηρία, οι χρονίως πάσχοντες, για να δίνονται πραγματικά μειωμένα εισιτήρια σε συνταξιούχους, στους αναπληρωτές εκπαιδευτικούς, στις πολύτεκνες οικογένειες κ.λπ., κυρίως για εξασφάλιση συχνής, απρόσκοπτης σύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, με πλοία σύγχρονα και ασφαλή, με βελτίωση και διαμόρφωση σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων αποκλειστικά δημόσιων και βέβαια, με εργαζόμενους μέσα σε αυτά με κατοχυρωμένα σύγχρονα δικαιώματα, με αυξήσεις των μισθών και βελτίωση των συνθηκών εργασίας.

Όλα αυτά είναι δυνατόν να συμβούν, είναι σύγχρονα και ρεαλιστικά. Το επιτρέπουν οι σημερινές τεχνολογικές και επιστημονικές δυνατότητες, αλλά συνθλίβονται από τις απαιτήσεις του αδηφάγου εφοπλιστικού κεφαλαίου για ανεξέλεγκτα κέρδη. Είναι το μόνο εμπόδιο που πρέπει να βγει από τη μέση για την ικανοποίησή τους.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε και για την ανοχή στον χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Λοιπόν, θα ακολουθήσει ο κ. Δρίτσας Θεόδωρος από τον ΣΥΡΙΖΑ, που είναι ο προτελευταίος ομιλητής, μετά ο κ. Παππάς και θα συνεχίσουμε με τις παρεμβάσεις των Κοινοβουλευτικών, με πρώτο τον κ. Χήτα από την Ελληνική Λύση.

Ορίστε, κύριε Δρίτσα, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αυτό το σχέδιο νόμου, που έχει τίτλο «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών», είναι μια καλή κίνηση, αλλά δεν είναι κώδικας. Είναι βαρύς όρος για τη νομική, αλλά και την κοινοβουλευτική πρακτική ο όρος «κώδικας».

Είναι συγκέντρωση νομοθεσίας στο ειδικό θέμα των θαλάσσιων ενδομεταφορών και των δικαιωμάτων των επιβατών και αυτό έδωσε την ευκαιρία και στον εισηγητή μας, τον Ανδρέα Μιχαηλίδη και στον Νίκο Συρμαλένιο και στον Διονύση Καλαματιανό μέχρι στιγμής, θα ακολουθήσει και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο Νεκτάριος Σαντορινιός, αλλά και στους Βουλευτές άλλων κομμάτων και Βουλευτριες, να θέσουν ζητήματα ανα-

φορικά με την ακτοπλοία, τα νησιά τη νησιωτική πολιτική και όλα αυτά, τα οποία παραμένουν σε εκκρεμότητα και είναι σημαντικότατα.

Κώδικας, όμως, δεν είναι. Και δεν είναι τυπικό αυτό που λέω. Οι κώδικες αποτελούν προϊόν μακρόχρονης επεξεργασίας νομοπαρασκευαστικών επιτροπών κύρους και γενικευμένης διαβούλευσης από όλους τους ενδιαφερόμενους και από τη νομική και από την κοινωνική και από την οικονομική και από την επιχειρηματική, αλλά και από την ανθρωπινή πλευρά, ώστε να είναι νομοθετήματα που διαρκούν στον χρόνο και συγκροτούν μια πραγματική βάση μελετημένων ρυθμίσεων.

Η Νέα Δημοκρατία αυτά τα αγνοεί. Τον Ποινικό Κώδικα που επί μία δεκαετία προετοιμαζόταν, όταν έφτασε η στιγμή και τον προώθησε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, εν συνεχεία ήρθε η Νέα Δημοκρατία να τον αλλάξει και να τον επικυρώσει ως κώδικα με ένα σωρό αλλαγές της τελευταίας στιγμής. Και ω του θαύματος -και νένα θαύμα βέβαια πολύ συνήθης πρακτική- στις επόμενες εβδομάδες, μήνες και μέχρι και σήμερα, ο κώδικας αυτός έχει γίνει διάτρητος με νέα νομοθετήματα, με νέες παρεμβάσεις, με νέες αλλαγές, με νέες τροποποιήσεις! Δεν είναι κώδικες αυτοί. Και από αυτή την άποψη, μόνο καταχρηστικά μπορούμε να δεχθούμε τον όρο. Και αυτό, όπως καταλαβαίνετε, έχει ουσία και δεν είναι τυπικό.

Η ακτοπλοία και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών και όλα αυτά χρειάζονται πραγματικά συγκροτημένη πολιτική. Εμείς κάναμε προσπάθειες και όχι τυπική αναπαραγωγή δεδομένων της περιφέρειας «απελευθέρωσης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες αερομεταφορές». Έχουν αποδειχθεί τρία πράγματα, η διαρκής ανανέωση του στόλου, μέσα από συμμετοχή και επιχειρηματικούς, αλλά και κοινωνικών συγκροτήσεων, οι ενδομεταφορές, όχι μόνο από το κέντρο προς τα μεγάλα νησιά και κυρίως όχι μόνο το καλοκαίρι, αλλά και τον χειμώνα, αλλά και οι μεταξύ των νησιών συνδέσεις, αποτελούν, όχι μόνο υποχρέωση της πολιτείας για μια σωστή νησιωτική πολιτική, αλλά αποτελούν και μια αναγκαία βάση αναπτυξιακού χαρακτήρα βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών.

Όμως, υπάρχουν και επιλογές που χρειάζονται μάχες για να δοθούν και όχι συμβατικές τυπικότητες. Για παράδειγμα, όταν οι ομοσπονδίες των Ιθακησίων και των Κεφαλληνίων, η τοπική κοινωνία της Ιθάκης και της Κεφαλονιάς, η αυτοδιοίκηση ζητούσαν την επαναλειτουργία της γραμμής Σάμης - Ιθάκης, που είχε διακοπεί εξαιτίας άνομων ή αθέμιτων επιχειρηματικών συμφερόντων, εμείς δεν σταθήκαμε στο γράμμα του νόμου, το υπερβήκαμε, χωρίς να το ακυρώσουμε. Και χάρη στην κοινωνική στήριξη, νομίμως -δεν αμφισβητήθηκε από κανέναν, παρ' όλο που τα συμφέροντα ήταν σκληρά- επαναλειτουργήσαμε τη γραμμή, σε βάρος συμφερόντων και συντεχνιών κάθε είδους.

Όταν έπρεπε να λύσουμε το ζήτημα των απλήρωτων εργαζομένων της υπό πτώχευση εταιρείας «NEL LINES», που είχε περέλθει στις τράπεζες, για να κρύναμε ένα ενιαίο σχέδιο εξασφάλισης των εργαζομένων, ανανέωσης του στόλου και αναβάθμισης της εξυπηρέτησης των νησιών, κυρίως του Βορείου Αιγαίου, δεν σταθήκαμε σε αυτό που ο προκάτοχός μου μού συιστούσε: «Θοδωρή, είναι θέμα αστικής ευθύνης αυτό. Δεν είναι στις αρμοδιότητές μας».

Κι όμως η απάντηση -όχι μόνο η προσωπική, αλλά όλης της πολιτικής ευθύνης που είχαμε τότε- ήταν ότι δεν είναι δυνατόν αυτά να τα αναθέτουμε στα αστικά δικαστήρια -επειδή, όντως, οι εργαζόμενοι από τον πρώην εργοδότη τους διεκδικούσαν όταν γεννιέται ένα τόσο σοβαρό κοινωνικό, οικονομικό, εργασιακό και ανθρώπινο ζήτημα. Και το υπερβήκαμε με νόμιμες τελικά ευρεσιτεχνίες, παρ' όλο ότι ήταν πάρα πολλοί εκείνοι που μας έλεγαν και μας συμβούλευαν ότι δεν θα τα καταφέρετε, διότι αυτά δεν γίνονται.

Θέλω να πω, λοιπόν, ότι εδώ χρειάζεται να ξαναμπούν -όπως έχουν ήδη προτείνει οι συνάδελφοι- τα πράγματα σε μια νέα σειρά, όπως προσπαθήσαμε να ξεκινήσουμε και με τον Νεκτάριο Σαντορινιό ως Αναπληρωτή και με τους άλλους Υπουργούς, για να έχει ουσία όλη αυτή η προσπάθεια.

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

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η ναυτιλία δεν είναι μόνο η ακτοπλοΐα. Δεν έχω χρόνο, αλλά η Κυβέρνηση χάρισε πρόσφατα, πριν από λίγους μήνες, νέο καθεστώς, χειρότερο στις εργασιακές σχέσεις για τους Έλληνες ναυτικούς στο όνομα της ενίσχυσης της ελληνικής σημαίας. Έχει περάσει ικανός χρόνος, γίνονται αιτήσεις εγγραφής πλοίων στην ελληνική σημαία και γίνονται ίδιες και ανάλογες αποχωρήσεις. Σήμερα είμαστε σε λιγότερα πλοία με ελληνική σημαία απ' ό,τι ήμασταν όταν νομοθέτησε αυτές τις εύνοιες. Η ποντοπόρος ναυτιλία θέλει ναυτοσύνη, θέλει να μείνει ελληνική ναυτιλία και όχι απλώς ελληνόκτητη -και από αυτή την άποψη, είναι άλλο τεράστιο θέμα.

Και τελειώνω. Όπως είδατε, δεν απευθύνομαι στον κύριο Υπουργό, γιατί με έχει θίξει βαρύτατα και δεν συγχωρώ στον εαυτό μου να μην υπερασπίζομαι την αξιοπρέπεια μου -το ίδιο και ο κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής. Όταν ζητήσαμε εξηγήσεις για τις καταγγελίες αναφορικά με τη συμπεριφορά της ελληνικής Κυβέρνησης -και όχι του Λιμενικού Σώματος- απέναντι στους πρόσφυγες, ο κ. Πλακωτάκης μάς είπε εδώ, στη Βουλή, ότι αναπαράγουμε τα επιχειρήματα του Ερντογάν. Του ζητήσαμε να ανακαλέσει, του ζητήσαμε να ζητήσει συγγνώμη. Δεν το έκανε.

Εγώ σε όσες προσκλήσεις παίρνω από το Υπουργείο, δεν ανταποκρίνομαι. Δεν απευθύνομαι και από του Βήματος αυτού προς τον Υπουργό, μέχρις ότου αυτό να αποκατασταθεί. Είναι στοιχειώδης υποχρέωση μου για την προστασία του κύρους μου και της αξιοπρέπειάς μου, αλλά και του κύρους και της αξιοπρέπειας των Ελλήνων Βουλευτών και του ελληνικού Κοινοβουλίου.

Και εν πάση περιπτώσει, αν νομίζει ότι οι διεθνείς οργανισμοί που καταγγέλλουν πράγματα που πρέπει η Κυβέρνηση να αναλάβει την ευθύνη και να τα αποσαφηνίσει, ας μας πει τουλάχιστον -και τελειώσω με αυτό- τι σημαίνει για μία βάρκα που έρχεται με πρόσφυγες και μετανάστες από τα τουρκικά παράλια. Τι σημαίνει για τις εντολές που δίνει η ελληνική Κυβέρνηση και το Υπουργείο Ναυτιλίας σε αυτή την περίπτωση για την αντιμετώπιση των εισβολών; Τι σημαίνει προστασία των θαλασσιών συνόρων σε αυτή την περίπτωση; Πώς υλοποιείται ακριβώς η πολυδιαφημισμένη -και από τον Πρωθυπουργό- προστασία των θαλασσιών συνόρων απέναντι σε μία βάρκα κυνηγημένους ανθρώπων;

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς.

Αφού ετοιμαστεί το Βήμα, θα δώσουμε τον λόγο στον τελευταίο ομιλητή, τον κ. Παππά Ιωάννη από τη Νέα Δημοκρατία.

Μετά θα μπούμε στη διαδικασία των παρεμβάσεων των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων, όπως ανακοινώσαμε πριν, με πρώτο τον κ. Χίτα, μετά η κ. Γιαννακοπούλου, ο κ. Σαντορινιός, ο κ. Βρούτσος και θα κλείσει ο Υπουργός.

Έχετε τον λόγο, κύριε Παππά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ από το Βήμα θα ήθελα να ευχαριστήσω την ηγεσία του Υπουργείου Νησιωτικής Πολιτικής και Ναυτιλίας και τον Υπουργό μας, τον κ. Πλακωτάκη. Θα ήθελα να τον ευχαριστήσω ιδιαίτερα και ειλικρινά για το έργο που γίνεται στα νησιά, για τη σύνδεση που υπάρχει στην ακτοπλοΐα, για το τεράστιο έργο μέσα στην κρίση που διανύουμε τα τελευταία δυόμισι χρόνια, όπου με λιγότερα χρήματα έχουμε καταφέρει και έχουμε περισσότερα πλοία στα νησιά μας, καλύτερη σύνδεση, καθημερινή σύνδεση με το Καστελόριζο, το ακριτικό μέρος της πατρίδας μας.

Αυτή η Κυβέρνηση, αυτό το Υπουργείο κατάφερε και το έκανε πράξη και είναι τιμή μας να αναγνωρίζουμε όλοι το έργο που γίνεται αυτό το Υπουργείο. Πρέπει να ευχαριστήσουμε όλους αυτούς τους ανθρώπους που κάνουν τα πάντα για να επαναφέρουν την κανονικότητα στους πολίτες που κατοικούν σ' όλα τα νησιά του Αιγαίου.

Έχει μεγάλη αξία επίσης να αναφέρουμε και να σεβαστούμε το έργο των λιμενικών στα νησιά μας και να τους ευχαριστήσουμε που φυλάνε επιτέλους τα νησιά του Αιγαίου και έχουμε περιορίσει τις ροές, γιατί πραγματικά δείχνουμε ξεκάθαρα ότι υπάρχει πολιτική, ότι υπάρχει βούληση απ' αυτή την Κυβέρνηση και απ' αυτή την ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όλα τα υπόλοιπα θεωρώ ότι δίνουν τροφή και καλό θα είναι να είμαστε πραγματικά προσεκτικοί, γιατί όντως δίνουν τροφή και

ιδιαίτερα με τις τελευταίες εξελίξεις στο Ευρωκοινοβούλιο που δίνουμε το δικαίωμα στους γείτονές μας να λένε τα όσα ακούμε, τα οποία δεν είναι καθόλου ευχάριστα.

Γι' αυτό θα πρέπει να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί όταν αναφερόμαστε στην πολιτική που ασκούμε στο Αιγαίο. Ένα «ευχαριστώ» στους λιμενικούς, σ' αυτά τα παιδιά που είναι δεκάωρα και δωδεκάωρα στα κύματα, στα μποφόρια που έχουμε εμείς στα νησιά, έχει μεγάλη αξία και μεγάλη σημασία για τους ίδιους.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, μια ακόμα συζήτηση διεξάγεται στην Εθνική Αντιπροσωπεία σε μια περίοδο η οποία χαρακτηρίζεται από κρίσεις και από ένα καθεστώς γενικευμένης αβεβαιότητας. Σ' ένα τέτοιο περιβάλλον η Κυβέρνηση με αίσθημα πατριωτισμού και υπευθυνότητας έχει πετύχει να μειώσει δραστικά την ανεργία και να χειρίζεται αποτελεσματικά την τουρκική επιθετικότητα και να εφαρμόζει ένα πρόγραμμα οικονομικής στήριξης για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

Προσέξτε: Μιλάμε για το μεγαλύτερο πρόγραμμα οικονομικής στήριξης που είναι σε εφαρμογή στην Ευρώπη. Μέσα σ' αυτό το περιβάλλον που διανύουμε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη αναλαμβάνει συνέχεια πρωτοβουλίες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το έχω ξαναπεί απ' αυτό το Βήμα και τις προηγούμενες φορές, αλλά δεν είδα να κάνετε πρόοδο. Σας παρακαλώ, λοιπόν. Πάρτε ένα μολύβι και σημειώστε κάποιες από τις πρωτοβουλίες, την επιδότηση ρεύματος και φυσικού αερίου, την αναδρομική επιστροφή του 60% της αύξησης ηλεκτρικού ρεύματος του προηγούμενου εξαμήνου, την επιδότηση καυσίμων για έξι πλέον μήνες, την ενίσχυση κοινωνικά ευάλωτων ομάδων, την ενίσχυση των κτηνοτρόφων και των ψαράδων, τη μόνιμη μείωση του ΦΠΑ στις ζωοτροφές και τα λιπάσματα, την επιδότηση στα ταξί, την επέκταση του ΦΠΑ στις μεταφορές, στον καφέ, στα μη αλκοολούχα ποτά, στα γυμναστήρια και στις σχολές χορού, τη μόνιμη και σημαντική μείωση του ΕΝΦΙΑ, τις δαπάνες φορέων γενικής κυβέρνησης για το αυξημένο ενεργειακό κόστος που αντιμετωπίζουν, το διευρυμένο και αυξημένο επίδομα θέρμανσης. Αυτές είναι κάποιες από τις πρωτοβουλίες που έχουμε πάρει. Σ' αυτές τις πρωτοβουλίες ποιο ήταν το δικό σας σχόλιο; Θα σας πω αμέσως.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με έκπληξη την πρόταση του Αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για τρίμηνη υπηρεσιακή κυβέρνηση, πρόωρες εκλογές τον Σεπτέμβριο και διαρκή συνεδρίαση του Εθνικού Συμβουλίου Εξωτερικής Πολιτικής. Άκουσα, βέβαια, και την πρόταση για την ισότιμη προβολή των κομμάτων στα μέσα ενημέρωσης στην πορεία προς τις εκλογές. Συγγνώμη, αλλά αυτή δεν μπορώ να τη λάβω σοβαρά υπ' όψιν μου, εκτός αν παραδεχθείτε κι εσείς ότι πρόκειται για ένα παράπονο.

Με λίγα λόγια, ξέρετε τι προτείνετε, κυρίες και κύριοι της Αντιπολίτευσης; Διότι πιστεύω ότι από τη στιγμή που το είπε ο Αρχηγός σας, είναι θέση όλων σας. Ή μήπως έχετε πάλι τα ίδια με το 2015 και μ' αυτά που έγιναν πριν από λίγο διάστημα στο συνέδριό σας που είχατε περισσότερες απόψεις από τους Βουλευτές που είστε εδώ μέσα;

Αυτό, λοιπόν, που προτείνετε είναι να βάσουμε την πατρίδα μας σε μια κατάσταση παρατεταμένης αβεβαιότητας, να στείλουμε ένα μήνυμα προς πάσα κατεύθυνση ότι η Ελλάδα δεν έχει κυβέρνηση με λαϊκή εντολή, ότι η υπηρεσιακή κυβέρνηση δεν μπορεί να πάρει αποφάσεις, ότι όσα ακούγονται είναι αποκλειστικά και μόνο προεκλογική κομπέντα.

Ζητάτε να δώσουμε, δηλαδή, με κάθε επισημότητα βήμα στους λαϊκιστές και στους λαοπλάνους. Να σας ρωτήσω, ειλικρινά τώρα, είστε σοβαροί; Πού τα έχετε δει όλα αυτά και πώς τα έχετε φανταστεί;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα είναι χώρα κυρίαρχη και έχει αυτοδύναμη κυβέρνηση. Έχει την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη πιστή στη λαϊκή εντολή που έχει και στην ψήφο εμπιστοσύνης της ελληνικής Βουλής εφαρμόζει το πρόγραμμά της και νομοθετεί. Δεν σεναριολογεί, δεν λαϊκίζει, δεν ψαρεύει ψήφους στα τυφλά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Νησιωτικής Πολιτικής και Ναυτιλίας το οποίο συζητούμε και θα κληθούμε να ψηφίσουμε υπέρ ή κατά αποτελεί πρακτική καλής νομοθέτησης που συντείνει στην πραγμάτωση της αρχής της ασφάλειας του δικαίου. Είναι θεμελιώδεις αρχές τις οποίες οφείλουμε να σεβόμαστε και να ακολουθούμε κατά γράμμα. Το σχέδιο νόμου συνιστά κωδικοποίηση και αναμόρφωση δικαίου. Για όποιον παρακολουθεί τη νομοθετική δραστηριότητα της Κυβέρνησης μας μπορεί να αντιληφθεί ότι η κωδικοποίηση νομοθεσίας αποτελεί έναν από τους άξονές της.

Με το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, κωδικοποιείται το ρυθμιστικό πλαίσιο που αφορά πρώτον στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, στη σύσταση γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής, στη μετατροπή λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες, δεύτερον, στις διατάξεις του νόμου για τα δικαιώματα, υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις, τρίτον, στις διατάξεις περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών.

Όσοι προέρχονται από νησιωτικές περιοχές, όπως τα δικά μου τα Δωδεκάνησα και είναι εξοικειωμένοι με την έννοια της νησιωτικότητας μπορούν να αντιληφθούν πόσο σημαντικά είναι τα τρία παραπάνω. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές και ο κομβικός ρόλος που διαδραματίζουν τα λιμάνια στα νησιά μας συνιστά αναβάθμιση τους η σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, εκσυγχρονίζονται και μπορούν να εξελιχθούν σε έναν μοχλό νησιωτικής ανάπτυξης.

Με την κωδικοποίηση της νομοθεσίας παρέχεται η δυνατότητα τόσο στους πολίτες όσο και στα διοικητικά όργανα να έχουν άμεση και ασφαλή γνώση της συνολικής νομοθεσίας που αφορά σε ζητήματα θαλασσιών ενδομεταφορών, δικαιωμάτων και υποχρεώσεων επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Μέχρι σήμερα αν κάποιος δεν είχε νομικές γνώσεις και εμπειρία δεν μπορούσε να έχει πρόσβαση σε όλες τις διατάξεις. Οι διατάξεις μάλιστα είχαν υποστεί αλλεπάλληλες τροποποιήσεις.

Η κωδικοποίηση, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εφαρμόζεται για την απλούστευση, τη συστηματική διάρθρωση των διατάξεων και την ασφάλεια. Παράλληλα, έχουν καταγραφεί διατάξεις που έχουν σωτηρία καταργηθεί, ενώ διατάξεις προσαρμόστηκαν ως προς τις αρμοδιότητες των διοικητικών οργάνων, τις ονομασίες των αρμόδιων Υπουργείων και σε αρκετές περιπτώσεις αναδιατυπώθηκαν προκειμένου να αποτυπώνεται η ισχύουσα ονομασία τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι δείγμα καλής νομοθέτησης και σας καλώ να το στηρίξετε αν και η νησιωτική πολιτική άλλωστε είναι μια έννοια οριακά άγνωστη σε εσάς, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.

Θα ήταν επίσης πολύ χρήσιμο και σοβαρό να σταματήσετε να αναπαράγετε την τοξική ή ανεδαφική σας ρητορική, τον λαϊκισμό και την ακατάσχετη εκλογολογία. Κάνει κακό στη δημοκρατία μας και την κοινωνία μας. Γι' αυτό θα σας παρακαλούσα σήμερα να ψηφίσετε και εσείς υπέρ αυτού του πολύ σωστού και οργανωμένου νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ολοκληρώθηκε και ο δεύτερος κύκλος ομιλητών και παράλληλα ο κατάλογος ομιλητών. Περνάμε στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

Καλούμε στο Βήμα τον κ. Χήτα, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Ελληνικής Λύσης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μας πείσατε, κύριε συνάδελφε, της Νέας Δημοκρατίας. Τελικά θα πάτε σε εκλογές ή όχι; Δεν κατάλαβα. Μας έχετε υπερδέψει. Σκίζετε τα ρούχα σας εδώ πάνω ότι δεν θα γίνουν εκλογές, ότι έχετε πρόγραμμα, ότι θέλετε να τελειώσετε το θεάρεστο έργο σας. Άρα, δεν θα πάμε σε εκλογές.

Να σας πω κάτι; Γιατί δεν παίρνετε ένα τηλέφωνο τον κ. Γιόγκα; Έδινε ραντεβού στις κάλπες σε ένα πάνελ προχτές. Έδινε και ημερομηνίες στον κόσμο, ότι στις 18 Σεπτεμβρίου έχουμε εκλογές. Συνεννοηθείτε μέσα στη Νέα Δημοκρατία γιατί τα έχετε χαμένα μου φαίνεται. Δεν ξέρετε τι σας γίνεται. Τα μολύβια έχουν

κατέβει κάτω. Δεν δουλεύει κανείς. Η Αίθουσα είναι άδεια. Είναι όλοι στις εκλογικές περιφέρειες. Ανεβαίνετε εδώ να μας πείσατε ότι έχετε να κάνετε έργο και θέλετε να πάρετε τις εκλογές; Είναι αυτή σοβαρή εικόνα πολιτείας, σοβαρή εικόνα κυβέρνησης; Σοβαρή εικόνα Βουλευτών, Υπουργών και Πρωθυπουργού; Είναι αυτή σοβαρή εικόνα; Ποιος τα διαρρέει αυτά; Αυτή η άκρατη εκλογολογία πού οφείλεται; Αυτή η άκρατη εκλογολογία σε ποιον οφείλεται, πείτε μας. Δεν δουλεύει κανείς.

Κύριε Πλακιωτάκη, πάλι καλά που φέρατε ένα νομοσχέδιο. νομίζω ότι τα Υπουργεία δεν δουλεύουν πλέον. Όχι εσείς. Γενικά τα Υπουργεία. Δεν δουλεύει κανείς. Τελειώσαμε. Πάμε σε εκλογές. Τι είναι αυτό; Είναι σοβαρή χώρα; Πότε θα γίνουμε σοβαρή χώρα; Τι λέει το Σύνταγμα; Δεν λέει τέσσερα χρόνια; Δεν έχουμε ένα χρόνο μπροστά μας ακόμα; Τι σας έχει πιάσει; Τι σας έχει πιάσει;

Εμείς είχαμε πει κάτι. Και είμαστε ξεκάθαροι. Είχε πει ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης απευθυνόμενος στον Πρωθυπουργό: «Αν δεν μπορείτε να κυβερνήσετε τη χώρα κι αν δεν μπορείτε να αντιμετωπίσετε τα δεινά που εσείς προκαλέσατε με τις δικές σας πολιτικές επιλογές να σηκωθείτε και να φύγετε τώρα». Να γίνουν εκλογές εδώ και τώρα. Αλλά όχι από τη μια να μας το παίζετε ότι έχετε ένα χρόνο ακόμα μπροστά σας να παράξετε έργο κι από την άλλη από το Μαξίμου να διαρρέετε ότι θα γίνουν εκλογές σε ένα μήνα, δυο μήνες, τρεις μήνες. Οι μισοί Βουλευτές να λένε ότι έχετε έργο ακόμα να επιδείξετε και οι άλλοι μισοί να δίνουν ραντεβού στις κάλπες και να δίνουν ραντεβού στον αέρα με ημερομηνίες συγκεκριμένες: 18 Σεπτεμβρίου, 20 Σεπτεμβρίου, 25 Σεπτεμβρίου, Οκτώβριο, Αύγουστο. Αυτά κάνετε. Μπορείτε να κυβερνήσετε τη χώρα ναι ή όχι; Μπορείτε; Δεν μπορείτε μάλλον. Γι' αυτό σας λέμε «φύγετε». Τι είναι αυτά;

Σας φταίει η Αντιπολίτευση για την τοξικότητα; Να ζητήσουμε στο σημείο αυτό συγνώμη από την Κυβέρνηση που η Αντιπολίτευση αντιπολιτεύεται. Μάλλον πρέπει να μην λέμε τίποτα. «Τι καλά που τα κάνετε να λέμε» για να έχετε ησυχία να κυβερνήσετε. Δηλαδή, λόγος εκλογών είναι ότι η Αντιπολίτευση αντιπολιτεύεται; Από πότε η αντιπολίτευση λέγεται τοξικότητα; Δεν το κατάλαβα αυτό. Τι ψάχνετε; Τρόπο να φύγετε; Να την κοπανάσετε; Και ποιος είναι ο σκοπός των εκλογών; Να πάρετε αυτοδυναμία; Αυτό λέει ο Αρχηγός σας. Μα έχετε αυτοδυναμία. Την έχετε, χρυσοί μου. Τι δεν καταλαβαίνετε; Την έχετε. Αυτοδύναμοι είστε. Θα πάτε στις εκλογές να ξαναπάρετε αυτοδυναμία; Μα είστε αυτοδύναμοι κι έχετε μπροστά σας ένα χρόνο ακόμα. Άρα, δεν μπορείτε να κυβερνήσετε. Άρα, είστε ανίκανοι να κυβερνήσετε. Άρα, μη ζητάτε αυτοδυναμία στις επόμενες εκλογές.

Πριν από λίγο κατέβηκα από την επιτροπή Οικονομικών. Μιλούσαμε πάλι με τον κ. Σταϊκούρα, τον Υπουργό Οικονομικών. Είστε ανίκανοι να κυβερνήσετε γιατί όλα τα μέτρα που παίρνετε είναι ένας σκέτος εφιάλτης για τον Έλληνα πολίτη. Ακούστε τώρα. Ενισχυμένο το Fuel Pass, η επιδότηση βενζίνης τον μήνα, στα 60, 80 ευρώ. Δείτε τι εγκληματικά λάθη κάνετε. Αυτά τα μαθηματικά, αυτή η οικονομία είναι Α' δημοτικού. Είναι απλά τα πράγματα.

Γιατί είναι λάθος αυτό που κάνετε με τα επιδόματα και τα 60 ή 80 ευρώ που δίνετε για το Fuel Pass; Να σας απαντήσουμε γιατί είναι λάθος. Για δυο λόγους. Πρώτον, γιατί είναι ελάχιστα αυτά που παίρνει ο κόσμος. Θα μας πείτε τώρα ότι θα δημιουργήσουμε δημοσιονομικό κενό και θα χρεώσουμε τη χώρα. Όχι, τίποτα τέτοιο δεν θα συμβεί. Τι λέμε εμείς μήνες τώρα;

Εμείς λέμε «μειώστε τον ΦΠΑ στα καύσιμα». Και στα είδη πρώτης ανάγκης. Αλλά τώρα μιλάμε για τα καύσιμα. Η μείωση του ΦΠΑ στα καύσιμα είναι ένα μέτρο με το οποίο θα ανακουφιστεί ο πολίτης. Τι άλλο κερδίζω εκτός από την ανακούφιση; Μα, αν μειώσω το κόστος του καυσίμου δεν καταλαβαίνετε ότι μειώνω και τον πληθωρισμό; Όταν επιδοτείτε με Fuel Pass ξεροκόμματα, 60 ή 80 ευρώ, δεν καταλαβαίνετε ότι η αισχροκέρδεια συνεχίζει να υπάρχει; Άρα επιδοτώ την αισχροκέρδεια.

Άρα, επιδοτώ την αισχροκέρδεια. Άρα, επιδοτώ στο να αυξηθεί ο πληθωρισμός. Όταν παραμένει η τιμή στα 2,40, 2,50, 2,60, 2,70 -στα νησιά θα πάει 3 ευρώ- ο πληθωρισμός εκτοξεύεται. Και εσείς επιδοτείτε την αισχροκέρδεια και αυξάνεται ο πληθωρισμός. Δεν το καταλαβαίνετε; Είναι τόσο απλό. Πάρα πολύ απλό

είναι. Είναι πάρα πολύ απλό! Αυξάνετε έτσι τα προεκλογικά σας επιδόματα και έχετε κάνει τους Έλληνες ζητιάνους επιδομάτων.

Θα πρέπει να ντρέπεστε. Η Κυβέρνηση έχει αφήσει ανεξέλεγκτα τα καρτέλ, τα οποία οικονομάνε, τα οποία αισχροκερδούν. Έχετε αφήσει ανεξέλεγκτους τους κερδοσκόπους να θησαυρίζουν. Επιδοτείτε την κερδοσκοπία. Αυτό κάνετε και μοιράζετε φιλοδωρήματα στον κόσμο, για να τους χαϊδεύετε και καλά, γιατί έρχονται εκλογές, όπως λέτε. Εσείς τα λέτε, οι Βουλευτές σας, οι Υπουργοί σας, οι περίξ του Μαξίμου. Αυτοί οι επίδοξοι που θέλουν να γίνουν Βουλευτές, αυτοί τα διαδίδουν. Αυτοί τα διαδίδουν αυτά.

Ο Έλληνας δεν είναι επαίτης. Δεν είναι επαίτης ο Έλληνας. Όσο και να τον έχετε εξαθλιώσει τον Έλληνα εσείς και οι πολιτικές σας σε όλα τα μέτωπα ο Έλληνας δεν είναι επαίτης.

Απαιτούμε εδώ ως Ελληνική Λύση άμεση μείωση του ΦΠΑ στα καύσιμα. Πάρτε μέτρα να γίνει η χώρα ανταγωνιστική, τουλάχιστον, στις γειτονικές χώρες που πηγαίνουν και βάζουν βενζίνη από εκεί. Εσείς είστε αυτοί και ο Πρωθυπουργός σας, που το 2017 έλεγε ο ίδιος στο δικό του tweet ότι: «Εμείς δεν θα είμαστε η κυβέρνηση των επιδομάτων». Ήρθε η ώρα να πάρει ο Έλληνας τη ζωή του στα χέρια του». Έτσι λέγατε. Και άλλο ψέμα πολιτικό σε μια σωρεία ψεμάτων πολιτικών που είπατε. Από πού να ξεκινησω; Από τις Πρέσπες; Παντού, παντού, παντού!

Και έρχεστε εσείς τώρα, δάσκαλε που δίδασκες και λόγο δεν εκράτιες και είστε οι πρωταθλητές στα επιδόματα. Fuel Pass, Power Pass, pass από εδώ, πάρε από εκεί, πάρε ηλεκτρικές συσκευές, πάρε 20 ευρώ εδώ, 30 ευρώ εδώ, 100 ευρώ εδώ. Επιδόματα, επιδόματα, επιδόματα, επιδόματα, κάνετε τον Έλληνα επαίτη. Έχασαν οι Έλληνες το χαμόγελό τους, τη ζωή τους.

Βλέπουμε τα παιδιά μας, είκοσι πέντε χρονών και να είναι στημένα σε έναν υπολογιστή να κάνουν αιτήσεις να πάρουν επιδόματα αντί να έχουν ευκαιρίες για ζωή, για δουλειά, για ανάπτυξη. Δεν παράγει τίποτα αυτή η χώρα. Μηδέν όλα, μηδέν! Μόνο δανεικά, δανεικά, δανεικά, δανεικά και ξεπούλημα και επιδόματα, να σε έχω δόσμο για να με ψηφίσεις στις άλλες εκλογές. Αυτά έχετε κάνει. Χάσαμε το χαμόγελό μας.

Μειώστε το ΦΠΑ, όπως σας λέμε. Αφού είστε λάτρης της Ευρώπης, αφού αντιγράφετε τι κάνει η Γαλλία, η Ιταλία, η Γερμανία, γιατί δεν κάνετε αυτό που έκανε ο Σολτς στη Γερμανία; Απαντήστε μας σε αυτά. Γιατί η απάντηση που μας δίνετε ότι δεν πάμε σε ένα τέτοιο μέτρο οριζόντιο, γιατί θα ευνοηθούν οι πλούσιοι Έλληνες και οι τουρίστες είναι παραμύθι. Μειώστε το ΦΠΑ να πέσει η τιμή της βενζίνης. Το έκανε από 1^η Ιουνίου η Γερμανία, ο Σολτς. Έπεσε από το 2,38 η βενζίνη στα 2 ευρώ. Κάντε αυτό που έκανε ο Ντράγκι στην Ιταλία. Ο σκληρός τραπεζίτης Ντράγκι - δικός σας είναι, σκληρός, νεοφιλελεύθερος- μείωσε το ΦΠΑ στα καύσιμα, όχι τον ειδικό φόρο καυσίμων, το ΦΠΑ. Κανένα δημοσιονομικό κόστος δεν θα έχετε.

Το πρώτο εξάμηνο 2,1 δισεκατομμύρια αισχροκέρδεια με επίσημα στοιχεία η Κυβέρνηση, δηλαδή πήρατε από τους Έλληνες 2,1 δισεκατομμύρια παραπάνω. Λέτε: «Θα τα δώσουμε πίσω». Το θέμα δεν είναι τι δίνετε. Το θέμα είναι πώς τα δίνετε. Τα δίνετε με λάθος τρόπο. Επιδοτείτε την αισχροκέρδεια. Θα εκτιναχθεί κι άλλο ο πληθωρισμός. Δεν το καταλαβαίνετε.

Ξαναλέω. Η τιμή βενζίνης στην Ιταλία αυτή την εβδομάδα είναι 1,93. Η μέση τιμή στη Γερμανία είναι 1,89. Στη Γερμανία σας λέω, ρε παιδιά! Θα τα καταθέσω μετά όλα μαζί στα Πρακτικά. Δεν μπαίνω σε κουβέντα τι μισθούς έχουν οι Γερμανοί και τι ποιότητα ζωής έχουν και όλα αυτά που θα την συγκρίνετε με την Ελλάδα, αλλά 1,89 ο Γερμανός γιατί μείωσε τον ΦΠΑ ο Σολτς. Στην Κύπρο η τιμή βενζίνης είναι στο 1,80, στην Ιταλία 2,03 ο κ. Ντράγκι. Στην Ελλάδα είναι στο 2,42 μέσο όρο. Δεν πάω σε νησιά, κτλ. Τι περιμένει κανείς από εσάς;

Προφανώς και δεν μπορείτε να κυβερνήσετε. Προφανώς και θέλετε να φύγετε τρέχοντας. Προφανώς και είστε φοβισμένοι. Προφανώς και έχετε χάσει την μπάλα. Τελειώσατε και δεν πείθετε κανέναν όταν ανεβαίνετε εδώ πάνω και λέτε ότι δεν θα γίνουν εκλογές.

Εσείς οι ίδιοι είστε αυτοί που διοχετεύετε τις πληροφορίες ότι πάτε σε εκλογές από το Μαξίμου και τα υπόγεια εκεί μέσα. Οι ίδιοι οι Βουλευτές σας τα λένε αυτά. Επιλέξτε «γραμμή», πού βρί-

σκεστε, σε ποια σωστή «γραμμή» βρίσκεστε. Πάτε σε εκλογές ή δεν πάτε; Βγείτε και πείτε το στον κόσμο.

Τι περιμένει κανείς από εσάς και από μία χώρα η οποία δεν παράγει τίποτα; Μειώθηκε κατά 356 εκατομμύρια ευρώ το έλλειμμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών. Δεν παράγουμε τίποτα, μόνο εισαγωγές! Δεν εξαγωγούμε τίποτα. Δεν σας αφορούν αυτά τα πράγματα; Απλά πράγματα είναι, να παράξουμε κάτι.

Τι να περιμένει, όμως, κανείς από μια Κυβέρνηση η οποία κλείνει τη «ΛΑΡΚΟ» για κοντά 400 εκατομμύρια χρέη, την ξεπουλάει, μία «ΛΑΡΚΟ» που έχει νικέλιο και κοβάλτιο, η μοναδική στην Ευρώπη, σήμερα που είμαστε στην εποχή της ηλεκτροκίνησης. Και αντί να στήσουμε κάθετες μονάδες και επιχειρήσεις για μπαταρίες και ηλεκτρικά αυτοκίνητα στην Ελλάδα, να δημιουργήσουμε θέσεις εργασίας, να παράξουμε πλούτο, εμείς ξεπουλάμε το μοναδικό εργοστάσιο στην Ευρώπη που βγάζει τριάντα χιλιάδες τόνο κοβάλτιο και νικέλιο με τιμή τόνου 27.000 ευρώ. Αυτοί είστε!

Επιδοτείτε τώρα ηλεκτρικές συσκευές. Είναι πάνω στην Αίθουσα ο κ. Σκρέκας. Κανένα ψυγειακό περισσεύει για εμάς; Ψυγεία και κλιματιστικά. Θα μου πείτε: «Να μην τα αλλάξουν; Είναι ενεργοβόρα».

Κάνω μία ερώτηση. Για να παράξουμε πλούτο, για να στηρίξουμε τις επιχειρήσεις εδώ τις δικές μας, γιατί δεν επιδοτούμε - Γιατί τα λεφτά αυτά που θα πάρουμε σαν επιδοτήσεις θα φύγουν στο εξωτερικό αφού εμείς δεν παράγουμε ούτε ψυγεία, δεν παράγουμε ούτε κλιματιστικά. Τους Τούρκους και τους Γερμανούς θα κάνουμε πάλι μάγκες, αυτούς θα πληρώνουμε πάλι, γιατί εκεί είναι η βιομηχανία- τους ηλιακούς θερμοσίφωνες, τους κανονικούς; Πόσες ελληνικές εταιρείες υπάρχουν στην Ελλάδα, μια χώρα με τόσο ήλιο; Υπάρχουν πάνω από είκοσι πέντε εταιρείες που παράγουν ηλιακούς θερμοσίφωνες, που είναι και πιο ενεργοβόροι. Άμα ανάψεις τον θερμοσίφωνα, ξέρεις τι καίει; Γιατί δεν το κάνουμε αυτό αντί για την εύκολη λύση;

Διάβαζα ότι είναι σταθερά κολλημένο στο 6,7% -έχετε κάνει εγκληματικά λάθη- το ποσοστό του λιγνίτη στο ενεργειακό μας μείγμα. Δηλαδή, για ό,τι ενέργεια χρειάζεται η Ελλάδα μόνο το 6,7% μας δίνει ο λιγνίτης. Γιατί έχετε κάνει εγκληματικές πολιτικές. Κλείσατε τους λιγνίτες.

Φωνάζαμε εδώ, «αφήσαμε τα λαρύγγια» μας τρία χρόνια τώρα: «Μην κλείνετε τους λιγνίτες». Και τους κλείσατε γιατί; «Για το περιβάλλον». «Πράσινη» ενέργεια. Η Ελλάδα πρωτοπόρος». Με αποτύπωμα η Ελλάδα 0,3% στη μόλυνση του περιβάλλοντος παγκοσμίως. Φοβερό! Και έρχεται η Γερμανία που σας έβαλε να τους κλείσετε και αυτή τη στιγμή έχει αυξήσει την παραγωγή ενέργειας από λιγνίτες. Στη Γερμανία στο 31% ο λιθάνθρακας. Εμείς, όμως, θα σώσουμε τον πλανήτη! Και έρχονται χειρότερα. Γι' αυτό φεύγετε, γιατί φοβάστε τον «Αρμαγεδδώνα» που έρχεται.

Μας είπατε για το «LNG». Όμως, η τεράστια καταστροφή -δεν τα λέτε αυτά, τα καναλάκια σας δεν τα λένε αυτά- του τερματικού σταθμού «LNG» στο freeport των Ηνωμένων Πολιτειών, που πήρε φωτιά, αναστέλλει για τους επόμενους μήνες το 75% εξαγωγών αερίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αντιλαμβάνεστε τι έρχεται; Θα έχουμε κάρτα ενέργειας, με κάρτα θα είμαστε τον χειμώνα. Με κάρτα! Αυτά θα ζήσουμε και αυτά έχετε κάνει.

Μου έστειλαν σήμερα ότι -για να δείτε πόσο βουλιάζει αυτή η χώρα- η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδος, η Θεσσαλονίκη, συγκριτικά με το έτος 2020 έχει χάσει το 65% του ΑΕΠ της, σύμφωνα με τετρακόσιες εβδομήντα τρεις επιχειρήσεις, ενώ η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας από πρώτη έγινε όγδοη, με το ΑΕΠ της να καταρρέει από το 92% της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο 48%. Ο ορισμός της αποτυχίας των κυβερνητικών κομμάτων. Ντροπή και μόνο ντροπή!

Είναι μια Ελλάδα που βουλιάζει, βουλιάζει οικονομικά, βουλιάζει δημογραφικά. Και αντί να στηρίξουμε την ελληνική οικογένεια, βρήκατε τη λύση.

Βγαίνουν στελέχη σας και του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Δημοκρατίας -δεν χάνετε πάρτι pride και πολύχρωμες σημαίες που να μην πάτε, εκεί είναι ο νους σας και ο λογισμός σας, αλλάξατε και τα σήματα σας τα κάνετε πολύχρωμα εκείνη την ημέρα- και λένε ότι η λύση είναι η ένταξη των παρανόμων πρώην - τώρα τους νομιμοποιείτε- μεταναστών για να λύσουμε το δημογραφικό. Είναι

ντροπή. Με την παραδοσιακή οικογένεια που είναι ο πυλώνας της χώρας μας, θα ασχοληθεί κανείς σοβαρά; Όχι. Πού να σας πιάσουμε και πού να σας αφήσουμε;

Και κλείνω κύριε Πρόεδρε.

Να πάμε στα εθνικά θέματα; Πού να πάμε, στην εξωτερική πολιτική; Να κατηγορεί ο σεσημασμένος εγκληματίας κατά της ανθρωπότητας Ερντογάν ότι η Ελλάδα ληστεύει και δολοφονεί πρόσφυγες; Και αυτός λέει τις μπαρούφες του και ό,τι θέλει, λέει. Και δεν είναι η πρώτη φορά που ο φασίστας Ερντογάν τα λέει αυτά. Αυτό όμως που προκαλεί απορία και μεγάλη ανησυχία σε εμάς είναι η αφωνία της Κυβέρνησης, αφωνία, και η υποκρισία των συμμάχων μας και εταίρων μας. Και συνιστούν αυτά εθνικό κίνδυνο.

Και έρχεται η ανακοίνωση του Στέιτ Ντιπάρτμεντ και τι λέει; Η Ελλάδα λέει και η Τουρκία πρέπει να επιλύσουν τις διαφορές τους με διάλογο. Τι λέτε; Τι λέτε; Να λύσω τι ακριβώς; Δηλαδή κάποιος που προσπαθεί να καταλάβει το σπίτι μου με τη βία, να μπει σπίτι μου με τη βία, που έχω νόμιμους τίτλους του σπιτιού αυτού, είναι δικό μου το σπίτι αυτό, μου λες να πάω να κάνω κουβέντα με τον εισβολέα! Τι λέτε μωρέ; Τι λέτε; Και αυτά τα λέει το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, οι φίλοι μας;

Δεν υπάρχουν φίλοι, τα έχουμε πει. Υπάρχουν μόνο συμφέροντα. Για αυτό όντως, πρέπει να επιλέξουμε να είμαστε με τη σωστή πλευρά της ιστορίας. Και η σωστή πλευρά της ιστορίας είναι μία και μοναδική, να είσαι μόνο με την Ελλάδα. Να είσαι πρώτα για την Ελλάδα και πρώτα για τους πολίτες σου. Τίποτε παραπάνω.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Λοιπόν συνεχίζουμε με την κ. Γιαννακοπούλου, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του ΚΙΝΑΛ. Μετά είναι ο κ. Σαντορινιός και ο κ. Βρούτσος.

Ορίστε, κυρία Γιαννακοπούλου, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ (ΝΑΝΤΙΑ) ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σύνολο σχεδόν του πολιτικού κόσμου αλλά και στην πλειοψηφία της κοινωνίας έχει διαμορφωθεί πλέον η πεποίθηση ότι η χώρα μας βρίσκεται εν μέσω μιας περιρρέουσας προεκλογικής ουσιαστικά ατμόσφαιρας. Έχει επικρατήσει μια διάχυτη αίσθηση αναμονής, στασιμότητας και αβεβαιότητας. Είναι όμως σε όλους επίσης το ίδιο σαφές και αδιαμφισβήτητο ότι αυτήν ακριβώς την περιρρέουσα προεκλογική ατμόσφαιρα την έχει δημιουργήσει η ίδια η Κυβέρνηση, τα κυβερνητικά στελέχη της Νέας Δημοκρατίας.

Ξέρετε, ουσιαστικά αυτό το οποίο ζούμε αυτήν τη στιγμή είναι μια παραδοξολογία με τα κυβερνητικά στελέχη και με τον κομματικό μηχανισμό της Νέας Δημοκρατίας να διακινούν ουσιαστικά τα σενάρια για πρόωρες εκλογές και τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, τον κ. Μητσοτάκη, να διαμνύει ότι θα εξαντλήσει, όπως λέει, την τετραετία. Σε κάθε δε μία από τις τελευταίες συνελεύσεις ανοίγει όλο και πιο διακριτά την πόρτα των εκλογών.

Απλώς πρέπει, κύριε Υπουργέ, να καταλάβετε γιατί δεν γίνεται να πατάτε σε δύο βάρες. Δεν γίνεται από τη μία εσείς να διαρρέετε και να κάνετε εκλογές και από την άλλη να είστε και θεσμικοί, όπως μας λέει ο κ. Μητσοτάκης. Και τα δύο δεν γίνεται.

Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, απλά δεν παρίσταται ο Υπουργός αυτή τη στιγμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ε, άνθρωπος είναι και αυτός, κάπου πετάχτηκε. Υπάρχουν και ανάγκες όπως ξέρετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Είναι από το πρωί εδώ ο Υπουργός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ (ΝΑΝΤΙΑ) ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Πρόκειται για μια κατάσταση, αυτή της περιρρέουσας εκλογολογίας, απολύτως κουραστική για την ελληνική κοινωνία, απολύτως προβληματική για την ελληνική οικονομία και ευνοηχιστική για τη λειτουργία του κράτους σε μια πολύ κρίσιμη και οικονομικά και εθνικά συγκυρία.

Και με την υπάρχουσα κατάσταση και έτσι όπως έχουν δημιουργηθεί ουσιαστικά τα πράγματα οι εκλογές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ουσιαστικά μονόδρομος. Γιατί από τη μία έχουμε μία Κυβέρνηση η οποία κυριολεκτικά έχει κατεβάσει τα

μολύβια και έχει αποτύχει να διαχειριστεί την κρίση και από την άλλη έχουμε μία Αξιωματική Αντιπολίτευση η οποία δεν μπορεί ουσιαστικά να αντεπεξέλθει στον ρόλο της, ενώ ταυτόχρονα η κρίση ακρίβειας καθημερινά θεριεύει χωρίς να μπορέσει να τιθασευτεί από τα ετεροχρονισμένα, μονίμως καθυστερημένα και βεβαίως αποσπασματικά μέτρα της Κυβέρνησης.

Και είναι αλήθεια ότι ούτε η ελληνική οικονομία ούτε η ελληνική κοινωνία μπορούν να αντέξουν μια παρατεταμένη περίοδο αστάθειας.

Το ΠΑΣΟΚ είναι έτοιμο, είναι πανέτοιμο να δώσει αυτήν τη μάχη, όποτε κι αν γίνουν εκλογές, απευθυνόμενοι με προτάσεις για το μέλλον, με προτάσεις για αλλαγές και για ριζοσπαστικές μεταρρυθμίσεις, στοχεύοντας σε έναν βασικό στόχο, να συγκεντρώσει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο ποσοστό δείχνοντας ότι υπάρχουν κι άλλες λύσεις, υπάρχουν εναλλακτικές, ρεαλιστικές, υπεύθυνες, σοσιαλδημοκρατικές λύσεις, υπάρχουν άλλοι δρόμοι, πέρα από τους δρόμους της συντήρησης ενός «εναμισσοκομματισμού» σαν κι αυτού που υπάρχει σήμερα. Επιδιώκουμε μια αλλαγή, μια ανατροπή πολιτικών συσχετισμών και αυτό θα επιτύχουμε.

Μόλις προχθές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανακοινώθηκαν τα νέα μέτρα της Κυβέρνησης για την τιμή των καυσίμων, για άλλη μια φορά καθυστερημένα, για άλλη μια φορά αποσπασματικά και χωρίς ένα συνολικό πλαίσιο το οποίο θα μπορέσει να δώσει μια πραγματική λύση, μια πραγματική απάντηση στο μέγα πρόβλημα της ακρίβειας.

Ξέρετε, εμείς στο ΠΑΣΟΚ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ποτέ δεν μηδενίσαμε κανένα μέτρο, δεν υποτιμήσαμε ποτέ ούτε και την πιο μικρή ελάφρυνση του οικογενειακού προϋπολογισμού και ιδιαίτερα των πιο ευπαθών ομάδων. Όμως ας είμαστε ειλικρινείς κι ας είμαστε σαφείς: Σε καμμία, μα σε καμμία απολύτως περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αυτή η παρέμβαση την οποία κάνετε μπορεί ουσιαστικά να δώσει λύση σε ένα πρόβλημα το οποίο ταλαιπωρεί για μήνες την ελληνική κοινωνία και το οποίο θα συνεχιστεί όπως φαίνεται να την ταλαιπωρεί, καθώς δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία τα οποία να μας δείχνουν ότι θα υπάρξει σύντομα μια αποκλιμάκωση της κρίσης στην ενέργεια και στις τιμές των καυσίμων.

Δεν μπορεί και δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι η χώρα μας έχει την τρίτη υψηλότερη τιμή βενζίνης μετά τη Φινλανδία και μετά τη Δανία στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το δεύτερο χαμηλότερο ΑΕΠ όσον αφορά την αγοραστική δύναμη, καθιστώντας εκ των πραγμάτων τέτοιου είδους λύσεις, όπως αυτές που για μια ακόμη φορά ανακοινώσατε χθες, πρόχειρες και αναποτελεσματικές.

Έτσι, λοιπόν, τα εξαγγελόμενα μέτρα σας αναμένεται να εξανεμιστούν, τάχιστα, παρά πολύ γρήγορα, όσο ανεξέλεγκτα θα ανεβαίνει η τιμή της βενζίνης στα 3 ευρώ, που σχεδόν έχει αγγίξει σε πάρα πολλές περιοχές κι ιδιαίτερα στις νησιωτικές. Με επιδοματική πολιτική δεν μπορούμε ως οικονομία να πάμε μακριά. Αυτό είναι μια πραγματικότητα. Γιατί; Διότι μπορεί να δίνει μια προσωρινή ανακούφιση, αλλά «προσωρινή» είναι η λέξη κλειδί. Δεν μπορεί να λύσει στην καρδιά του το πρόβλημα. Δεν μπορεί να δώσει μια πιο μόνιμου χαρακτήρα λύση.

Και το Fuel Pass 2, το νούμερο δύο, το ανακοινώσατε για τους επόμενους τρεις μήνες. Μετά από αυτούς τους τρεις μήνες τι θα γίνει; Θα ανακοινώσετε ένα νέο Fuel Pass νούμερο 3 και έτσι θα πηγαίνει; Και θεωρείτε ότι αυτό μπορεί να δώσει ουσιαστικές λύσεις;

Γι' αυτό εμείς σας λέμε ότι είναι επιβεβλημένο να πάμε σε μια πολύ πιο δραστηφή λύση, πιο μόνιμου χαρακτήρα, που θα τη βιώσουν άμεσα στην τσέπη τους οι Έλληνες πολίτες και δεν μπορεί να είναι άλλη από την μείωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα. Και συγκεκριμένα εμείς αυτό που σας λέμε είναι η μείωση αυτή να γίνει στο ποσοστό της αύξησης που σημειώθηκε τους τελευταίους μήνες, ώστε να μην τεθεί και σε κίνδυνο η εκτέλεση του προϋπολογισμού.

Γιατί μόνο αυτή η κίνηση θα μπορέσει να συμβάλει καθοριστικά στη συγκράτηση των τιμών, που για την ώρα ανεβαίνουν διαρκώς και γιατί μόνο αυτή η κίνηση θα μπορέσει να ανακουφίσει ουσιαστικά το καταναλωτικό κοινό. Διαφορετικά θα πάμε,

όπως φαίνεται, μετά από τρεις μήνες και σε ένα νέο Fuel Pass 3 με στόχο να γεμίσουμε μία φορά το ντεπόζιτό μας; Μάλλον, όπως δηλαδή, θα γίνει και τώρα με αυτό το οποίο ανακοίνωσε ο κ. Μητσοτάκης και με τον πληθωρισμό να τρέχει, να έχουν ανατιμηθεί τα πάντα στην αγορά της βενζίνης, να αγγίζει σε λίγο τα 3 ευρώ, όπως σας είπα και, βεβαίως, ούτε οι Έλληνες πολίτες ούτε οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις δεν έχουν καμμία πλέον αντοχή να συνεχίσουν να πληρώνουν τις υποχρεώσεις τους.

Επί του συγκεκριμένου νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας με θέμα την κύρωση του Κώδικα Νομοθεσίας Θαλασσιών Μεταφορών και Δικαιωμάτων των Επιβατών.

Το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί μία προσπάθεια κωδικοποίησης της ισχύουσας νομοθεσίας και πρόκειται, συνεπώς, για μία κυρίως νομοτεχνικού χαρακτήρα ρύθμιση, συγκέντρωση και κωδικοποίηση της νομοθεσίας και αφορά τόσο στον επιχειρηματικό κλάδο της ακτοπλοΐας όσο βεβαίως και στο επιβατικό κοινό που μετακινείται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Καθόλου, βέβαια, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η ανάγκη κωδικοποίησης σε ένα ενιαίο πλέον νομοθέτημα του συνόλου του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών σε αυτές. Η συγκέντρωση και η συστηματική ταξινόμηση των συναφών κανόνων, βεβαίως, συμβάλλει στην ευκολότερη κατανόηση, στην εύρεση, στην επίκληση των δικαιωμάτων του ατόμου- πολίτη, έννοιες οι οποίες είναι απολύτως απαραίτητες για την ασφάλεια δικαίου, αλλά βεβαίως και για την αρχή ενός κράτους δικαίου.

Όλοι μας, λοιπόν, νομίζω θα συμφωνήσουμε ότι το προς ψήφιση νομοσχέδιο κινείται κατ' αρχάς προς τη σωστή κατεύθυνση, αντιμετωπίζοντας τα μείζον, το δαιδαλώδες, το τεράστιο πρόβλημα το οποίο υπάρχει συνολικά στην ελληνική πολιτεία και έχει να κάνει με το πρόβλημα της πολυνομίας η οποία άλλωστε δεν βοηθά κανέναν πλην της ίδιας της γραφειοκρατίας.

Εξάλλου, με την πάροδο του χρόνου έχουν επέλθει μια σειρά από τροποποιήσεις των αρχικών διατάξεων με αποτέλεσμα να, να υφίσταται μία πολύ σημαντική δυσχέρεια στον εντοπισμό και στην κατανόηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου.

Τεχνικά, λοιπόν, είναι ορθή η επιλογή, εξυπηρετώντας τη λεγόμενη ασφάλεια δικαίου και βεβαίως την ταχύτητα στην έρευνα.

Το πρώτο και το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου αφορά στην κωδικοποίηση κυρίως του ν.2923/2001 ο οποίος διέπει κατ' αρχάς την ακτοπλοΐα αναφορικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, καθώς και τη μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομικών δεμάτων, ενώ το τρίτο και τελευταίο μέρος περιλαμβάνει την κωδικοποίηση των διατάξεων του ν.3709/2008, όπως ίσχυε με τις τροποποιήσεις του ν.4150/2013 που εισήγαγε ρυθμίσεις για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές.

Άρα, λοιπόν, θετική η όποια κωδικοποίηση αλλά από μόνη της -και αυτό πρέπει να είναι σαφές, κύριε Υπουργέ- δεν μπορεί να επιλύσει τα υπάρχοντα προβλήματα του χώρου και τα οποία είναι μεγάλα.

Βεβαίως βελτιώνει, ίσως και ωραιοποιεί την κατάσταση, αλλά σίγουρα δεν μπορεί να την θεραπεύσει. Ταυτόχρονα, αυτό το οποίο απαιτείται είναι ουσιαστικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση και για τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας, αλλά και εν γένει της νησιωτικής συνοχής της χώρας μας. Πρωτοβουλίες, όμως, τις οποίες δεν λαμβάνετε και περιμένουμε να δούμε.

Το ΠΑΣΟΚ, το Κίνημα Αλλαγής και ο ειδικός αγορητής μας, ο κ. Μπιλάκης, πολλές φορές σας έχουν κάνει προτάσεις. Πολλές φορές έχουμε κατέλθει στον δημόσιο διάλογο και βεβαίως, σε συζήτηση νομοσχεδίων με συγκεκριμένες προτάσεις, όμως δεν ακούτε, κύριε Υπουργέ. Γιατί τα νησιά μας δεν είναι μόνο ο ήλιος και η θάλασσα. Δεν είναι απλά ένα τουριστικό προσοδοφόρο προϊόν. Η ζωή στα νησιά συνεχίζεται για όλο τον χρόνο. Οι νησιώτες παραμένουν εκεί, ακόμη και όταν απομακρύνονται τα φώτα της επικαιρότητας, τα φώτα του καλοκαιριού, με το πέρας του θέρους.

Η ζωή, λοιπόν, στα νησιά -και το ξέρουμε όλοι πολύ καλά- είναι κάτι διαφορετικό, με ιδιαιτερότητες, με δυσκολίες εν συγκρίσει με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Υπάρχει η δυσκολία στην

προσβασιμότητα, υπάρχει το αυξημένο κόστος των μεταφορικών και η διασύνδεση είναι, νομίζω, ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα και από τις μεγαλύτερες ανησυχίες των νησιωτών μας. Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο ότι και το ίδιο το Σύνταγμα στο άρθρο 111 παράγραφος 4 προβλέπει ότι ο κοινός νομοθέτης και η διοίκηση βεβαίως, όταν δρουν κανονιστικά, οφείλουν, υποχρεούνται να λαμβάνουν υπ' όψιν τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών και των ορεινών περιοχών, μεριμνώντας για την ανάπτυξή τους, αναγνωρίζοντας με αυτόν τον τρόπο την εδαφική ιδιαιτερότητα της περιοχής, ώστε να μπορούν να καμφθούν οι γεωγραφικές, οι φυσικές και οι οικονομικές ανισότητες, οι οποίες αναπόφευκτα και δημιουργούνται. Ουσιαστικά μιλάμε για τη ρήτρα νησιωτικότητας.

Άρα, η πολιτεία πρέπει να βάλει σε προτεραιότητα τα μέτρα στήριξης, ουσιαστικής στήριξης των νησιών και ιδίως την τρέχουσα χρονική περίοδο του ανεξέλεγκτου πληθωρισμού, της ενεργειακής κρίσης και του ράλι της τιμής στα καύσιμα. Τώρα που το κόστος εισιτηρίου έχει ανέβει κατά 40% και αναμένεται να αυξηθεί κι άλλο, τώρα είναι που επιβάλλεται να παρθούν ολοκληρωμένα, ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια, όπως το κόστος των ναύλων, ο χρόνος του ταξιδιού, αλλά και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο περί καθορισμού ανώτατης επιτρεπόμενης τιμολόγησης των ναύλων της ακτοπλοΐας πρέπει να αναμορφωθεί και πρέπει να εκσυγχρονιστεί, προκειμένου να περιοριστεί η οποιαδήποτε ανεξέλεγκτη αύξησης τους και η εκμετάλλευση -για να λέμε και τα πράγματα με το όνομά τους- της δεσπόζουσας θέσης των μονοπωλίων και των ολιγοπωλίων παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Και αυτό είναι κάτι σημαντικό, που πρέπει επιτέλους να δείτε.

Επίσης, καθοριστική επίδραση στην ακτοπλοΐα φέρει βεβαίως και η λιμενική πολιτική, την οποία όμως η Κυβέρνησή σας αγνοεί, χωρίς να μπορεί να αντιληφθεί τη σημαντικότητα της ανάπτυξης και της διαχείρισης των λιμανιών. Δυστυχώς -και αυτό νομίζω ιδιαίτερα οι νησιώτες το γνωρίζουν πάρα πολύ καλά- τα προβλήματα στις υποδομές των λιμανιών είναι παραπάνω από εμφανή, ιδίως στα μικρότερα νησιά, κύριε Υπουργέ, όπου παρατηρούνται είτε ανεπαρκείς συνδέσεις είτε ακόμα και χαμηλής αξιοπιστίας δρομολόγια.

Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα δεν εξασφαλίζει αποτελεσματική αντιμετώπιση των προαναφερόμενων προβλημάτων. Άρα, απαιτείται επανασχεδιασμός και επαναπροσδιορισμός του συστήματος ακτοπλοϊκών μεταφορών μετά από διαβούλευση και βεβαίως, με τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας.

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ για την ανοχή σας. Η παράταξή μας, το ΠΑΣΟΚ, στοχεύει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Στοχεύει στη διαρκή εκπαίδευση και οικονομική αναβάθμιση του ναυτεργατικού δυναμικού, στην προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, στην αναγέννηση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, της θαλάσσιας τεχνολογίας, της καινοτομίας της επιχειρηματικότητας και του θαλάσσιου τουρισμού, με σεβασμό στον άνθρωπο και με σεβασμό στο περιβάλλον.

Η άμεση υιοθέτηση πολιτικών που θα εξασφαλίζουν ουσιαστικά στους νησιώτες ισοδύναμα δικαιώματα για τη διαβίωσή τους, για την απασχόλησή τους, με αυτά των κατοίκων της ηπειρωτικής Ελλάδας, της ηπειρωτικής Ευρώπης, αποτελεί άλλωστε και μία από τις πιο βασικές μας δεσμεύσεις. Για τον λόγο, λοιπόν, αυτό, είναι απολύτως επιτακτικό το να προχωρήσουμε σε έναν ριζικό επαναπροσδιορισμό και επανασχεδιασμό του θεσμικού πλαισίου για την ακτοπλοΐα.

Εμείς, από το μέρος μας, προκρίνουμε την εφαρμογή ολοκληρωμένων θαλάσσιων πολιτικών, αξιοποιώντας τόσο την ισχυρή ναυτική και ναυτιλιακή μας παράδοση, με όλες τις μορφές της όσο βεβαίως και τις δυνατότητες της γαλάζιας ανάπτυξης. Γαλάζιας όσον αφορά τη θάλασσα και τη νησιωτικότητα, όχι βεβαίως όσον αφορά το χρώμα της παράταξης.

Να είστε καλά!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Νεκτάριος Σαντορινιός.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, είναι προφανές ότι ο Πρωθυπουργός και η Κυβέρνηση έχουν αποφασίσει να πάνε σε πρόωρες εκλογές. Είναι προφανές από την συνέντευξη που έδωσε ο Πρωθυπουργός στον «CAPITAL». Αλλά είναι φοβερό ότι για πρώτη φορά μία Κυβέρνηση πηγαίνει σε πρόωρες εκλογές επειδή η Αντιπολίτευση κάνει το συνταγματικό της καθήκον. Κάνει το συνταγματικό καθήκον να ασκεί αντιπολίτευση. Μήπως να σας ζητήσουμε και συγγνώμη επειδή ασκούμε αντιπολίτευση;

Θέλετε να αποδράσετε. Θέλετε να αποδράσετε από τα αδιέξοδα στα οποία έχετε οδηγήσει τη χώρα. Θέλετε να αποδράσετε γιατί είσατε μία Κυβέρνηση δικαιολογίας και όχι ευθύνης. Θέλετε να αποδράσετε γιατί γνωρίζετε ότι δεν μπορείτε να τα ρίχνετε όλα στην παγκόσμια κρίση, όταν η χώρα μας είναι πρώτη στην Ε.Ε. στον ενεργειακό πληθωρισμό. Είναι 30% ο ενεργειακός πληθωρισμός κατά μέσο όρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 60% στη χώρα μας, όταν είμαστε τρίτοι σε κόστος βενζίνης στην Ευρώπη, όταν είμαστε δεύτεροι στον πληθωρισμό στην Ευρώπη, όταν είμαστε πρώτοι σε νεκρούς ανά εκατομμύριο από τον COVID, όταν είμαστε κορυφαίοι στα επιτόκια δανεισμού και ταυτόχρονα όταν είμαστε πρώτοι σε υπερβάλλουσα θνητότητα με βάση τα στοιχεία της EUROSTAT.

Την ίδια στιγμή η αισχροκέρδεια λίγων και εκλεκτών, δικών σας φίλων, καταστρέφει και κατατρώει τους προϋπολογισμούς τους οικογενειακούς αλλά καταστρέφει και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Η αισχροκέρδεια, που κάνατε έναν χρόνο να την αναγνωρίσετε και επί της ουσίας δεν έχετε κάνει απολύτως τίποτα παρά μόνο να δίνετε επιδοτήσεις οι οποίες ποτίζουν το κλεφτόδεντρο της αισχροκέρδειας. Γιατί στην ουσία οι επιδοτήσεις δεν πηγαίνουν στα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις, στην ουσία πηγαίνουν σε αυτούς οι οποίοι πλουτίζουν μέσα σε αυτές τις δύσκολες συνθήκες. Ακόμα και η ρύθμιση που θέλετε να φέρετε για την ρήτρα αναπροσαρμογής στην ουσία δεν δίνει δεν δίνει πραγματικά λύση στο πρόβλημα. Απλά με μία υπουργική απόφαση -που μαθήσουμε ότι θα είναι και μία υπουργική απόφαση ιδιαίτερα καλή για τους παραγωγούς- προσπαθείτε να ρίξετε στάχτη στα μάτια της κοινωνίας.

Για να περάσω όμως στην ακτοπλοΐα, έχουμε ήδη δύο αυξήσεις των εισιτηρίων και πάμε τον Ιούλιο για τρίτη συνεχόμενη αύξηση. Αυτό θα οδηγήσει σε 30% με 40% αυξήσεις των εισιτηρίων. Αναφέρθηκαν πριν παραδείγματα που υπερβαίνουν και το 40%. Δεν θα τα ξαναπώ. Αυτό τι σημαίνει; Ότι αυξάνεται το κόστος διαβίωσης των νησιωτών, αυξάνεται το κόστος των πολιτών οι οποίοι θέλουν να μεταβούν στα νησιά για τουρισμό και αυξάνεται και το κόστος μεταφορών των προϊόντων, δηλαδή το κόστος των νησιωτικών επιχειρήσεων. Και τι κάνετε εσείς; Παρίστασθε και χαϊρετίζετε. Το είπα και χθες. Αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα.

Έχουν έρθει οι ακτοπλοίοι και σας έχουν ζητήσει συγκεκριμένα πράγματα. Δεν έχετε κάνει απολύτως τίποτα. Το μόνο που κάνετε είναι παραινήσεις, «μην αυξήσετε τα εισιτήρια». Μα, όταν έχει αυξηθεί από 450 ευρώ ο μετρικός τόνος, που σήμαινε 30% του κόστους λειτουργίας ενός πλοίου, στα 1.200, που σημαίνει το 70% της λειτουργίας ενός πλοίου, δεν μπορείτε να ζητάτε, την ίδια στιγμή που τους χρωστάτε 50 εκατομμύρια από τις άγονες γραμμές. Συνεχίζετε να τους χρωστάτε 50 εκατομμύρια. Και είτε χθες ο κύριος Υφυπουργός ότι φέτος δώσατε 85 εκατομμύρια. Λογικό, αφού τους τα χρωστούσατε και συνεχίζετε να τους τα χρωστάτε. Και μάλιστα σε αυτά είναι και οι επιδοτήσεις λόγω COVID, που εκεί πέρα δώσατε επιδοτήσεις.

Θα το ξαναπώ και θα το πω χιλιάδες φορές, γιατί, αγαπητέ κύριε Κοινοβουλευτικέ Εκπρόσωπε, φαντάζομαι ότι είναι μια πολύ κρίσιμη γραμμή το Ηράκλειο-Θήρα με ταχύπλοο τον Δεκέμβριο μήνα. Αυτά πληρώσαμε σαν κρατικός προϋπολογισμός. Ηράκλειο-Θήρα τον Δεκέμβριο μήνα με ταχύπλοο, μέσα στον COVID.

Επομένως, δεν κάνετε απολύτως τίποτα για να κρατήσετε τις

τιμές των εισιτηρίων οι οποίες έχουν εκτοξευθεί, με αποτέλεσμα να πλήττονται οι νησιωτικές οικονομίες.

Κι επειδή άκουσα την κριτική από το ΚΚΕ, ξέρετε οι ακτοπλοίοι δεν είναι μόνο οι μεγάλοι, υπάρχουν και μικροί ακτοπλοίοι. Είναι μικρά πλοία που κάνουν ενδονησιωτικές μεταφορές. Αυτοί σήμερα δεν έχουν να βάλουν πετρέλαιο. Θέλουμε να χρεοκοπήσουν; Θέλουμε να μην έχουμε αυτά τα πλοία των ενδονησιωτικών μεταφορών; Γι' αυτό πρέπει να ενισχύσουμε την ακτοπλοΐα. Πρέπει να ενισχυθεί η ακτοπλοΐα για να υπάρχουν σοβαρές μεταφορές στα νησιά μας.

Ταυτόχρονα είναι κοινός τόπος ότι δεν υπάρχουν σύγχρονα πλοία αυτή τη στιγμή να εξυπηρετήσουν τα νησιά μας. Θα αναφερθώ και αργότερα. Στις τροποποιήσεις του ν.2932 είχαμε προτείνει να υπάρξει ειδική ρύθμιση για δωδεκαετείς συμβάσεις. Είπατε δεν χρειάζεται. Είπατε ότι θα το προχωρήσετε και δεν έχει προχωρήσει τίποτα.

Αυτή τη στιγμή έχουμε -το είπα και χθες, θα το πω και σήμερα- στο δρομολόγιο της Κάσου-Καρπαθίας δεν μπορούμε να βγάλουμε εισιτήριο. Κύριε Πλακιωτάκη, σας παρακαλώ, το είπα και στον κ. Κατσαφάδο, δεν ξέρω αν κατάφερε να βγάλει εισιτήριο στις 9 Ιουλίου για να πάει στην Κάρπαθο. Θα ζητήσω και από εσάς να δοκιμάσετε να πάτε. Γιατί δεν έχετε υπογράψει ακόμη τη σύμβαση και κατακαλόκαιρο δεν ξέρε κανέναν πως θα πάει στην Κάρπαθο και στην Κάσο; Σήμερα δεν έχετε υπογράψει τις συμβάσεις.

Κι επειδή θα μου πείτε και για το δρομολόγιο με το ταχύπλοο από Σητεία προς Ρόδο μέσω Κάσου, Καρπάθου, Χάλκης, θα σας δώσω και την επιστολή που σας έστειλε ο Δήμαρχος ηρωικής νήσου Κάσου -θα την καταθέσω στα Πρακτικά αν θέλετε- στην οποία σας λέει ότι ενώ έπρεπε να ξεκινήσει από τις 13 Ιουνίου, το πλοίο έχει βγάλει πλάνα στις 8 Ιουλίου και είναι χρηματοδοτούμενο. Έχετε κάνει κάτι γι' αυτό; Δεν έχετε κάνει κάτι ούτε γι' αυτό. Αφήντε τον ακτοπλοίο να κάνει ό,τι θέλει. Όποτε θέλει να ξεκινήσει, όποτε θέλει να σταματήσει.

Τι κάνετε και τι λέγαμε εμείς για το μεταφορικό ισοδύναμο; Ξέρετε, το μεταφορικό ισοδύναμο ήταν και είναι ένας μηχανισμός απόσβεσης αυτών των αυξήσεων. Διότι τι προβλέπει; Ότι, για να πας από το σημείο Α στο σημείο Β, θα πρέπει να πληρώσεις αυτό το κόστος. Οτιδήποτε παραπάνω πληρώσεις, θα σου το αποζημιώσει το μεταφορικό ισοδύναμο.

Αυτός είναι ένας μηχανισμός ο οποίος πραγματικά θα μπορούσε να ελαφρύνει τους νησιώτες. Θα μπορούσε, αλλά δεν το κάνει. Ξέρετε γιατί δεν το κάνει; Όχι γιατί είναι λάθος το μέτρο, αλλά γιατί το Υπουργείο έχει κάνει οκτώ μήνες να πληρώσει. Έχει φτάσει και εννιά μήνες. Θα πληρώσετε ποτέ; Γιατί καθυστερείτε τόσο πολύ να πληρώσετε; Γιατί καθυστερείτε να πληρώσετε τις επιχειρήσεις; Πανηγυρίζετε επειδή πληρώσατε το Πάσχα τις επιχειρήσεις για το πρώτο εξάμηνο του 2021;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ**)

Θα έπρεπε σήμερα να συζητάμε για αναβαθμίσεις του μεταφορικού ισοδυναμίου. Θα έπρεπε να συζητάμε, για παράδειγμα, πώς θα βελτιώσουμε την πληρωμή των τιμολογίων μεταφοράς στις επιχειρήσεις, με τη χρήση του ηλεκτρονικού τιμολογίου το οποίο είναι ένα εργαλείο που δεν υπήρχε πριν και πώς θα εντάξουμε τους Έλληνες επισκέπτες που θέλουν να πάνε στα νησιά στο μεταφορικό ισοδύναμο. Θα έπρεπε να συζητάμε, επίσης, πώς με κάποιο μηχανισμό μέσω πρακτορείων ίσως -θα το δούμε- θα μπορούσαμε να επιδοτήσουμε και για τα μικρά νησιά τους επισκέπτες. Όπως είπα πριν και ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ ο κ. Μπιάγκης, θα έπρεπε να δούμε πώς μπορούμε να επιδοτήσουμε για τα μικρά νησιά τα εισιτήρια.

Νομίζω ότι αυτές είναι προτάσεις που θα πάνε μπροστά, αλλά δυστυχώς, εσείς το μόνο που κάνατε ήταν να καταργήσετε -και σήμερα αποδεικνύεται πόσο σημαντικός είναι- τον πυλώνα των καυσίμων, γιατί εμείς επιδοτούσαμε στην αντλία.

Και ξέρω τι θα μου πείτε: Μα, ξέρετε ήταν μεγάλο θέμα, διότι ο κανόνας de minimis κ.λπ..

Γι' αυτόν τον λόγο, κύριε Υπουργέ, είχαμε ξεκινήσει πιλοτική εφαρμογή στα μικρά νησιά για να μαζέψουμε τα δεδομένα και να διεκδικήσουμε την κατάργηση του κανόνα de minimis. Και

αυτό είχαμε συμφωνήσει με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι αν αποδείξουμε ότι είναι τόσο αναγκαίο και ότι πραγματικά είναι αντιστάθμισμα στη νησιωτικότητα, θα καταργείτο ο κανόνας de minimis.

Και επειδή εσείς δεν κάνατε τη δουλειά σας, τη δουλειά την έκανε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και θα σας καταθέσω και το ψήφισμα, στο οποίο αναφέρθηκε και ο κ. Μάνος Κόνσολας πριν από λίγο, της 7^{ης} Ιουνίου του 2022 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το οποίο στο σημείο 79 λέει ακριβώς αυτό που σας είπα: Ζητάει από την επιτροπή να καταργηθεί ο κανόνας de minimis και να μη θεωρούνται κρατικές επιχορηγήσεις οι επιχορηγήσεις που γίνονται στις νησιωτικές επιχειρήσεις για να αρθεί το μειονέκτημα της νησιωτικότητας. Αυτό το γνωρίζετε; Θα κάνετε κάτι γι' αυτό; Θα το αξιοποιήσετε;

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

Θα χρειαστώ λίγο χρόνο, κύριε Πρόεδρε.

Αντίθετα, σήμερα που έχει φτάσει 2,80 ευρώ το λίτρο η βενζίνη στα νησιά -2,80 ευρώ το λίτρο επαναλαμβάνω- πάτε και τους δίνετε 100 ευρώ. Για να βάλουν τι; 33 λίτρα για τρεις μήνες. Και αυτό το λέτε κοινωνική πολιτική.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ισοδύναμο.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Ειλικρινά, αυτό το λέτε ισοδύναμο. Μην ακούω δηλαδή, τέτοια πράγματα. Είναι αστεία αυτά που ακούμε. Είναι αστεία τελείως.

Και τι ακούμε από τον κ. Σκυλακάκη; Και απορώ πως δεν εγείρεστε ιδίως οι νησιώτες Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Ακούμε από τον κ. Σκυλακάκη ότι δεν μπορούμε να μειώσουμε τον ειδικό φόρο κατανάλωσης στα καύσιμα για να μην επωφεληθούν οι τουρίστες.

Ειλικρινά; Τα «Rent a car» τα ρωτήσατε που δεν θα νοικιάσουν τα αυτοκίνητά τους; Τα απομακρυσμένα χωριά στα νησιά τα ρωτήσατε που δεν θα πάνε επισκέπτες σε αυτά; Είναι δυνατόν να λέτε τέτοια πράγματα;

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

Θα χρειαστώ λίγο χρόνο ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

Καθώς βρισκόμαστε στο θέμα της υγείας, στο θέμα των νησιών, είναι κάτι το οποίο δεν αφορά εσάς, αλλά πριν από λίγες μέρες ψηφίστηκε μια «ντροπολογία», κυριολεκτικά «ντροπολογία», μια τροπολογία που λέει ότι για δύομισι μήνες θα δώσουμε κάποιο μπόνους σε γιατρούς και νοσηλευτικό προσωπικό να πάνε να στελεχώσουν τα ιατρεία των νησιών.

Μετά τους δύομισι μήνες τι θα γίνει σε αυτά τα κενά που υπάρχουν σήμερα στα νοσοκομεία, τα οποία έχετε διαλύσει ιδιαίτερα στα νησιά; Τι θα γίνει με τον παθολόγο στην Κω; Τι θα γίνει με τον καρδιολόγο στην Κάλυμνο; Τι θα γίνει με τη μία αναισθησιολόγο που έχει μείνει στο νοσοκομείο της Ρόδου; Νομίζετε ότι τα νησιά κατοικούνται δύομισι μήνες;

Τα νησιά κατοικούνται δώδεκα μήνες, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, αν δεν το έχετε καταλάβει και είναι ντροπή να περνάτε τέτοιες τροπολογίες στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Και πάω στον ν.2932. Προφανώς η κωδικοποίηση ενός νόμου είναι σημαντική, τριών, όμως, στη δική μας περίπτωση. Είναι πάρα πολύ σημαντική και κανείς δεν μπορεί να διαφωνήσει με αυτό. Όμως, ο ν.2932 είναι ένας νόμος ο οποίος, όπως έχουμε όλοι παραδεχθεί, έχει προβλήματα. Και γι' αυτόν τον λόγο το 2019 κάναμε μια προσπάθεια να κάνουμε τροποποιήσεις σε αυτόν τον νόμο, προκειμένου να εκσυγχρονιστεί στα δεδομένα τα σημερινά.

Το 2020 όντως -ξέρετε ότι είχε αναρτηθεί στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» η τροποποίηση και, άρα, δεν μπορείτε να πείτε ότι ήταν στη σκέψη μας- κάνατε μια τροποποίηση, η οποία, όπως σας είπα και χθες, ήταν σαφής πριμοδότηση των ταχυπλόων, ήταν άτολμη σε άλλες αλλαγές και επιβάρυνε την πειρατεία στην ακτοπλοία.

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

Κύριε Πρόεδρε, έχουν πάρει όλοι πολύ περισσότερο χρόνο από μένα.

Και ενώ υπάρχει μια ρύθμιση για το ΣΣΑΣ, για τον εσωτερικό κανονισμό του ΣΣΑΣ, περιμένουμε εδώ και δύο χρόνια από τότε

που το ψηφίσατε να δούμε πότε θα έρθει ο εσωτερικός κανονισμός. Θα μας δώσετε καμμία απάντηση γι' αυτό;

Θα κάνω και μία μικρή επισήμανση. Στο άρθρο 2 παράγραφος 8, έτσι όπως έχει κωδικοποιηθεί ο νόμος, μιλάτε για τις ολικές ναυλώσεις. Δεν καταλαβαίνω για ποιον λόγο μπαίνουν οι ολικές ναυλώσεις σε έναν νόμο για την ακτοπλοία. Άλλωστε, υπάρχει ο ν.4256, ο οποίος ρυθμίζει τις ολικές ναυλώσεις και υπάρχει ήδη γνωμοδότηση από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, που έχει γίνει αποδεκτή από τον Υπουργό, ότι οι ολικές ναυλώσεις δεν υφίστανται με ναύλους, αλλά με ναυλοσύμφωνο. Φοβάμαι μήπως παρερσφρησε αυτή η διάταξη για να εξυπηρετήσει πάλι συγκεκριμένους.

Μίλησα και χθες για συγκεκριμένες δεσμεύσεις, για συγκεκριμένες τροποποιήσεις τις οποίες κάνατε, οι οποίες εξυπηρετούν συγκεκριμένα συμφέροντα. Και το λέω ξεκάθαρα, συγκεκριμένα συμφέροντα! Συμφέροντα ταχυπλόων με πολλά πλοία, τα οποία κάποια από αυτά δεν έχουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, αλλά καταθέτουν δηλώσεις δρομολόγησης και μετά τις αποσύρουν, πληρώνοντας πιθανόν ένα μικρό πρόστιμο, συγκεκριμένα συμφέροντα τα οποία επιμένουν να πουλάνε εισιτήρια και να ανοίγουν πλάνα, χωρίς να έχουν δηλώσεις δρομολόγησης και έχουν πληρώσει αυτό το πρόστιμο-χάδι που βάλατε 20.000 ευρώ. Ενώ ήταν 300.000 ευρώ το πρόστιμο, εσείς το πήγατε 20.000 ευρώ και δεν κάνατε ουσιαστικές τροποποιήσεις.

Και θα αναφερθώ μόνο σε μία από τις προτάσεις που άκουσα και πριν από την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, είχαμε κάνει και μια σειρά από άλλες προτάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κύριε συνάδελφε, νομίζω ότι έχετε ξεπεράσει τον χρόνο.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Θα κλείσω σε λίγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Παρακαλώ.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Τώρα που πήγα να πω κάτι για τις προτάσεις του ΠΑΣΟΚ πάτε να με κόψετε, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ε, το ΠΑΣΟΚ είναι λίγο δύσκολο να το φτάσετε...

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Η πρότασή μας είναι ότι πρέπει, επιτέλους, το ενδεικτικό δίκτυο να είναι σε κοινή διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς, με τους κοινωνικούς φορείς των νησιών και να περνάει κάθε φορά και από τη βάση της Βουλής, για να μπορούν να εκφράζονται και οι Βουλευτές επ' αυτού, πριν να προχωρήσει η διαδικασία της δρομολόγησης.

Κλείνω, λοιπόν, λέγοντας ότι δεσμευόμαστε ότι θα τροποποιήσουμε τον ν.2932, ώστε να αποκατασταθεί η δικαιοσύνη στην ακτοπλοία, ώστε να υπάρχει δημοκρατική, οργανωμένη συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών στον σχεδιασμό αντίθετα σε σκόρπια αιτήματα και επιθυμίες πολιτευτών, ώστε να διώκεται η πειρατεία και ο αθέμιτος ανταγωνισμός, ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι πραγματικές ανάγκες των νησιών, ώστε να υπηρετείται ο στόχος της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου. Θα φέρουμε έναν νόμο, όπου ο δημόσιος χαρακτήρας των αγαθών της συγκοινωνίας θα είναι προτεραιότητα απέναντι στα συμφέροντα των λίγων και των κολλητών.

Στις εκλογές που έρχονται το δίλημμα είναι ένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με αυτό.

Στις εκλογές που έρχονται το δίλημμα είναι ένα: Πολιτική αλλαγή για να μπει τέλος στον εφιάλτη ή εφιάλτης χωρίς τέλος.

Ευχαριστώ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ευχαριστούμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Θέλετε να κάνετε παρέμβαση ως τι;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θέλω να μιλήσω για κάτι που είπε για τους γιατρούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Για προσωπικό;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι, δεν είναι προσωπικό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Δεν μπορούμε, έχουμε κανόνες εδώ, κύριε συνάδελφε. Θα μιλήσει ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος και θα έχετε τον λόγο μετά για λίγα λεπτά να μιλήσετε, αφού μιλήσει ο Υπουργός. Όμως, δεν μπορούμε να μην δώσουμε στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τη δυνατότητα να πει αυτά που πρέπει. Θα τα πει ο κ. Βρούτσης τώρα, μην ανησυχείτε.

Ορίστε, κύριε Βρούτση, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διαδέχομαι στο Βήμα της Βουλής τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ και προσέξτε το πολιτικό παράδοξο: Μιλάει δεκαεπτά ολόκληρα λεπτά και με την ανοχή του Προέδρου, κανείς δεν διαμαρτυρήθηκε, πέρα από τα δώδεκα λεπτά τα προβλεπόμενα για τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο.

Το αξιοσημείωτο, όμως, είναι το εξής: Δεκαεπτά ολόκληρα λεπτά σκληρής κριτικής για ένα νομοσχέδιο που τελικά θα το ψηφίσει ο ΣΥΡΙΖΑ.

Και εδώ μπαίνουν ερωτήματα, τα οποία εγείρονται, κύριε συνάδελφε και προς τους άλλους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ, τα οποία αφορούν τις εκλογές για τις οποίες αναφέρεστε.

Ακούγοντάς σας αυθόρμητα μου ήρθε μία λαϊκή ρήση, που συνηθίζουμε να την επικαλούμαστε πάρα πολλές φορές. Η ρήση λέει «όσα δεν φτάνει η αλεπού τα κάνει κρεμαστάρια». Και το λέω αυτό, κύριε συνάδελφε, γιατί μέχρι τώρα ακούγαμε τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, τον κ. Τσίπρα, να πιέζει συνεχώς για εκλογές, να γίνουν εκλογές, να φύγει αυτή η άσχημη Κυβέρνηση, η «κακή Κυβέρνηση». Και τώρα σας ακούμε για πρώτη φορά να λέτε ότι «αν πάμε σε εκλογές, φοβάστε και αποδράτε». Τελικά αποφασίστε: Θέλετε ή δεν θέλετε εκλογές;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Τι είπατε; Δεν σας άκουσα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ: Βεβαίως, αυτό είναι το βασικό επιχείρημα του ΣΥΡΙΖΑ: «Πάτε να αποδράσετε και φοβάστε, εάν κάνετε εκλογές».

Άρα, λοιπόν, αυτό είναι ένα οξύμωρο πολιτικό σχήμα, διότι από τη μία λέτε «κάντε εκλογές» και από την άλλη βάζετε διλημματα πολιτικά, ότι «φεύγετε γιατί φοβάστε». Θέλετε ή δεν θέλετε να έχουμε εκλογές; Εκεί πρέπει να απαντήσετε. Γιατί τώρα φαίνεται ότι κάτι αισθάνεστε άβολα μπροστά σας, εάν και εφόσον προκληθούν εκλογές.

Σε κάθε περίπτωση, κύριοι συνάδελφοι, ας βάλουμε τα πράγματα σε μια σειρά για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και κυρίως για τα ζητήματα που αφορούν τη νησιωτική Ελλάδα, μιας και ο πολιτικός προϊστάμενος κ. Πλακιώτακης, ο Υπουργός, είναι εδώ παριστάμενος μαζί με το επιτελείο του.

Άκουσα πολλά πράγματα για τη νησιωτική Ελλάδα, για τις πολιτικές αναγκαιότητες και προτεραιότητες που πρέπει να υπάρξουν και αισθάνθηκα ότι βρίσκομαι σε ένα περιβάλλον που, ακούγοντας συναδέλφους να μιλάνε για τα νησιά και τη νησιωτική Ελλάδα, διαπιστώνω ότι είναι εκτός πραγματικότητας και μιλάνε για τα νησιά χωρίς να τα ξέρουν, χωρίς να βιώνουν, χωρίς να γνωρίζουν τις πραγματικές συνθήκες και το πώς έχουν μεταβληθεί οι συνθήκες διαβίωσης στα νησιά και των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου και συνολικά στη νησιωτική χώρα.

Διότι πράγματι πριν από μερικά χρόνια, όχι πάρα πολλά, το βιοτικό επίπεδο στη νησιωτική Ελλάδα ήταν τελείως διαφορετικό. Χαμηλό το βιοτικό επίπεδο, κοινωνικές αναγκαιότητες για τη διαβίωση των νησιωτών, προτεραιότητες που έπρεπε να έχουμε για θέματα υποδομών, υγείας, όλα αυτά τα οποία συζητάμε συχνά εδώ πέρα. Έχουν εξαλειφθεί αυτές οι προτεραιότητες; Όχι. Οι αναγκαιότητες; Όχι.

Όμως το βιοτικό επίπεδο των νησιωτών, μέσα από αυτή την ανάπτυξη την τουριστική, την οικονομική που έχει επέλθει τα τελευταία χρόνια, έχει αλλάξει. Δηλαδή ο τρόπος με τον οποίο πρέπει πλέον να μιλάμε για τον νησιώτη και τη στήριξη που πρέπει να του παρέχει η πολιτεία πρέπει να είναι τελείως διαφορετικός

από τον τρόπο με τον οποίο μιλούσαμε πριν από δεκαπέντε και είκοσι χρόνια. Και εσείς τοποθετείστε εδώ σαν να μιλάμε για τα νησιά του Αιγαίου όπως ήταν πριν από δεκαπέντε και είκοσι χρόνια. Σήμερα οι προτεραιότητες και οι ανάγκες είναι τελείως διαφορετικές. Και θα μου επιτρέψετε να σας πω εγώ πώς αντιλαμβάνομαι τα πράγματα.

Σήμερα αυτό το οποίο πρέπει να δούμε για τη νησιωτική Ελλάδα είναι αυτό που με δύο λέξεις περιγράφεται ως «φέρουσα ικανότητα». Σε πολλά νησιά των Κυκλάδων -και χαίρομαι γιατί σε αυτό συμφωνούμε και με συναδέλφους από την Αντιπολίτευση, νησιώτες, που έχω συζητήσει- σήμερα αυτό το οποίο παρατηρείται είναι μία αναπτυξιακή δυναμική που ούτε καν την είχαμε προβλέψει και την είχαμε δει. Υπάρχουν πολλά νησιά στις Κυκλάδες και στα Δωδεκάνησα με μηδέν ανεργία. Σήμερα το πρόβλημα το οποίο υπάρχει και το οποίο καλούνται να επιλύσουν οι επιχειρηματίες είναι διπλό: «Βρείτε μας προσωπικό να εργαστεί, δεν υπάρχει προσωπικό για τις επιχειρήσεις τις τουριστικές, των καταλυμάτων, τις εμπορικές επιχειρήσεις των νησιών του Αιγαίου». Αυτό είναι το πρόβλημα.

Και το δεύτερο πρόβλημα, το οποίο είναι συνοδό του πρώτου, είναι ότι δεν υπάρχουν χώροι για να εγκατασταθούν οι εργαζόμενοι και όχι μόνο οι εργαζόμενοι για την τουριστική περίοδο, αλλά και οι εργαζόμενοι γιατροί, οι εργαζόμενοι δημόσιοι υπάλληλοι που θα πάνε να υποστηρίξουν τις δημόσιες δομές, τις κρατικές δομές στα νησιά.

Να τα νέα προβλήματα, αυτά είναι τα προβλήματα που πρέπει να δούμε και να συζητήσουμε.

Και για το θέμα της φέρουσας ικανότητας, που πρέπει να το δούμε σοβαρά, κύριε Υπουργέ, έχετε κάνει ένα πολύ σημαντικό έργο. Θα αναφερθώ σε αυτό. Να σας πω ότι είναι ένα μείζον ζήτημα, για το οποίο όλες μαζί οι πολιτικές δυνάμεις πρέπει να σηκώσουμε ένα πολιτικό φορτίο που έχει και κόστος πάνω, για να περιφρουρήσουμε την αναπτυξιακή δυναμική των νησιών με βιώσιμο τρόπο. Εάν δεν το κάνουμε αυτό, μετά από λίγα χρόνια θα χάσουμε αυτή την όμορφη νησιωτικότητα, για την οποία είμαστε περήφανοι και σήμερα απολαμβάνουμε με την κυκλαδίτικη νησιωτική αρχιτεκτονική, αυτά τα νησιά, με τα ήθη, τα έθιμα, τις παραδόσεις, που δυστυχώς θα φθαρούν μέσα από αυτή τη βίαιη αναπτυξιακή δυναμική που αναπτύσσεται.

Και είμαι σίγουρος ότι υπάρχει ο κοινός παρονομαστής προς όλους μας, να κρατήσουμε το χρώμα, την αισθητική, τα ήθη και τα έθιμα στα νησιά μας, τα οποία για πρώτη φορά μέσα από τη βίαιη αναπτυξιακή δυναμική που παρατηρείται αλλάζουν συνεχώς με μεγάλη ταχύτητα τον χαρακτήρα. Εκεί πρέπει να βρούμε κοινούς πολιτικούς δρόμους, να συμφωνήσουμε στα ζητήματα που έχουν ως παρονομαστή τη φέρουσα ικανότητα των νησιών.

Διότι εγώ ρωτώ μέσα από αυτή την αναπτυξιακή δυναμική πόσες δυνατότητες νέων υποδομών έχουμε, πόσους νέους βιολογικούς θα χρειαστεί, παραδείγματος χάριν, η Πάρος ή η Νάξος, παραπάνω για να σηκώσει ένα φορτίο, η Σαντορίνη, η Μύκονος, πόσες δυνατότητες νέων βιολογικών, αν συνεχιστεί αυτή η δυναμική της ανάπτυξης, με αυτόν τον άναρχο τρόπο;

Πείτε μου για τη δυνατότητα αφαλατώσεων. Πόσες αφαλατώσεις θα βάλουμε; Πόσες αφαλατώσεις θα σηκώσει το δίκτυο και πόσες χρειάζονται με αυτή την αναπτυξιακή δυναμική; Εδώ έρχεται να κολλήσει, λοιπόν, το θέμα της φέρουσας ικανότητας, που πρέπει να το δούμε πλέον πολύ σοβαρά, διότι η αντιμετώπιση των προβλημάτων στα νησιά έχει αλλάξει με αυτά που ήταν πριν από δεκαπέντε και είκοσι χρόνια. Αυτό είναι σταθμισμένη και στοχευμένη πολιτική που παρατηρείται τα πράγματα στην πραγματική τους διάσταση.

Άκουσα για τις ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις. Εδώ δεν είναι σωστά αυτά και πολλές φορές τιμωρούμε και τον εαυτό μας και δείχνουμε και άγνοια. Οι ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις που υπήρχαν πριν από δεκαπέντε και είκοσι χρόνια καμμία σχέση δεν έχουν με τις σημερινές. Σήμερα οι ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις των νησιών είναι στην καλύτερη κατάσταση που υπήρχαν ποτέ. Τα πλοία περνάνε έξω από το λιμάνι με τέτοια ταχύτητα και τέτοια συχνότητα, που δεν προλαβαίνουν πλέον να λιμάνια να υποδεχθούν τον κόσμο που κατεβαίνει. Και εκεί μπαίνουν θέματα υποδομών για τη δυνατότητα υποδοχής στα λιμάνια του κόσμου.

Υπάρχουν νησιά, όπως η Πάρος, η Νάξος, η Σαντορίνη -μιάλω για τη δική μου εκλογική περιφέρεια-, η Τήνος, που κατεβαίνουν τα πλοία τα οποία περιμένουν αρόδο για να δέσουν το καλοκαίρι δεν προλαβαίνουν και καθυστερούν πάρα πολύ για να φύγει ο κόσμος από το λιμάνι στην ενδοχώρα των νησιών. Να τα προβλήματα! Αυτά τα προβλήματα πρέπει να δούμε και να αντιμετωπίσουμε.

Όμως οι ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις, οι οποίες υπάρχουν σήμερα στη νησιωτική Ελλάδα είναι στο καλύτερο επίπεδο που υπήρχαν ποτέ. Έχουμε αξιόπλοα, πολύ καλά πλοία, είτε συμβατικά είτε ταχύπλοα, και οι νησιώτες βιώνουν αυτή την κατάσταση και έχει αλλάξει το βιοτικό τους επίπεδο, όσον αφορά τα ακτοπλοϊκά μέσα τα οποία συνδέουν την Αθήνα με τα νησιά και μεταξύ τους. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας όλο αυτό το διάστημα έχει καταβάλει τεράστιες προσπάθειες. Κύριε Υπουργέ, πρέπει να αποδώσω -επιτρέψτε μου, βρίσκω και εγώ την ευκαιρία- πολλά συγχαρητήρια σε εσάς προσωπικά και στο επιτελείο σας.

Θα ήθελα να μεταφέρω, με την ευκαιρία αυτής της συζήτησης, τα συγχαρητήρια και να νομίζω ότι εκφράζω το σύνολο όλου του κόσμου, όλων των συναδέλφων -προς το Λιμενικό Σώμα, μιας και είστε φυσικός πολιτικός τους προϊστάμενος, το οποίο όλο αυτό το διάστημα έδωσε μάχες ιστορικές, μάχες εθνικές για την περιφρούρηση των συνόρων και της νομιμότητας στη χώρα μας και το οποίο καλείται να συνεχίσει αυτή την προσπάθεια, που είναι εθνική, πατριωτική, μια προσπάθεια για τα εθνικά μας συμφέροντα.

Συγχαρητήρια, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, που προϊστάστε του Λιμενικού Σώματος, και σε όλο το Λιμενικό Σώμα, σε όλη του την ιεραρχία. Αλλά συγχαρητήρια και για το έργο το οποίο έχετε κάνει όλο αυτό το διάστημα. Οι συνεχείς νομοθετικές πρωτοβουλίες που έχετε φέρει ως Υπουργός εδώ στη Βουλή είναι πρωτοβουλίες, οι οποίες έρχονται να ακουμπήσουν σε ζητήματα τα οποία αφορούν στη στήριξη των νησιών, την απλοποίηση των διαδικασιών, όπως είναι και το σημερινό νομοσχέδιο.

Διότι στη βάση του σημερινού νομοσχεδίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχεται να απαντήσει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε ένα κύριο επίσης ζήτημα, μια παθολογία πολλών δεκαετιών στη χώρα μας: της πολυνομίας, του κατακερματισμού του νομοθετικού περιβάλλοντος που διαπερνά τη χώρα μας, ένα κατακερματισμένο περιβάλλον νομοθετημάτων, τα οποία δεν έχουν ούτε αρχή ούτε μέση και τέλος, και χαλνάζουμε μέσα σε έναν «λαβύρινθο» νομοθετικών πρωτοβουλιών και πολλών νόμων.

Και αυτό είναι ένα πρόβλημα το οποίο σήμερα έρχεται με τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία ο Υπουργός Γιάννης Πλακιδάκης και δίνει στη Βουλή τη δυνατότητα να ψηφίσουμε την κωδικοποίηση πολλών σημαντικών νόμων του Υπουργείου Νησιωτικής Πολιτικής, όπως είναι ο κώδικας νομοθεσίας θαλασσίων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων των επιβατών.

Και επειδή πρέπει να είμαστε δίκαιοι, συγχαρητήρια και προς τον ΣΥΡΙΖΑ, που άκουσα τη θέση του, ότι θα ψηφίσει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, γιατί είναι στη σωστή κατεύθυνση και έτσι πρέπει να γίνεται, να συγκλίνουμε στα σωστά και σε αυτά τα οποία είναι πράγματα τα οποία πολιτικά μάς ενοχλούν.

Εγώ, κύριε Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπε του ΣΥΡΙΖΑ, όσον αφορά στο μεταφορικό ισοδύναμο, στο οποίο αναφερθήκατε, θέλω να σας πω το εξής: Ανήκω σε μια πολιτική παράταξη, στη Νέα Δημοκρατία, για την οποία είμαι περήφανος. Είμαι περήφανος για τις αρχές και τις αξίες που προεβύει η Νέα Δημοκρατία. Διότι αυτό ακριβώς είναι που έχει δημιουργήσει βαθιές ρίζες στην κοινωνία από τη Νέα Δημοκρατία και κρατιέται εκεί ψηλά στην εκτίμηση των πολιτών διαχρονικά. Και αυτή η Νέα Δημοκρατία στον αξιακό της κώδικα έχει και τη συνέχιση του κράτους, της διοίκησης.

Πράγματι, λοιπόν, ως νησιώτης, πρέπει να σας πω ότι το μεταφορικό ισοδύναμο ήταν μια θετική παρέμβαση δική σας. Δεν το αναίρεσε ποτέ κανένας ούτε ο ίδιος ο Υπουργός, ο οποίος διαχρονικά εδώ έχει τοποθετηθεί, δεν είπε ποτέ εναντίον του μεταφορικού ισοδυνάμου.

Όμως, δεν είναι μόνο το μεταφορικό ισοδύναμο. Έχουν ανα-

πτυχθεί πρωτοβουλίες διαχρονικά από το παρελθόν για τη νησιωτική πολιτική, οι οποίες αποτελούν συνέχεια του κράτους. Τι κάνει σήμερα το Υπουργείο; Το μεταφορικό ισοδύναμο, όπως και κάθε δομική αλλαγή που συντελείται σε ένα σύστημα, έρχεται και βελτιώνεται. Εγώ τον ακούω συνεχώς που λέει «να με ταφορικό ισοδύναμο, αλλά χρειάζεται, ως μια πρωτογενή νομοθετική πρωτοβουλία που ήρθε από την προηγούμενη κυβέρνηση, εκσυγχρονισμό, βελτίωση και ενδυνάμωση».

Αυτό κάνει η Κυβέρνηση. Αυτό κάνει ο Υπουργός και εκεί ακριβώς βρισκόμαστε συνεχώς.

Και κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με το θέμα το οποίο ανέφερα και στην παρέμβασή μου λίγο πριν.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, περιμένω σήμερα, καθώς θα με διαδεχθείτε στο Βήμα, στην τελική σας ομιλία να ακούσω για αυτό το οποίο σας είπα και πριν, την αγωνία των κατοίκων της Αντιπάρου και της Πάρου, οι οποίοι προσπαθούν εδώ και πάρα πολύ καιρό να βρουν μια σταθερή επαφή με το Νοσοκομείο της Νάξου, έτσι ώστε αυτή η ευαίσθητη κοινωνική ομάδα των νεφροπαθών της Πάρου και της Αντιπάρου να έχει ένα συνεχές δρομολόγιο, σταθερό, το οποίο θα τους βοηθήσει να αντιμετωπίσουν το πρόβλημά τους στο Νοσοκομείο της Νάξου, το οποίο έχει τη δυνατότητα της αιμοκάθαρσης.

Κατά τη διάρκεια της ομιλίας δέχτηκα αρκετά τηλέφωνα και από Πάρο και από Αντίπαρο, οι οποίοι, ακούγοντάς με στην τοποθέτησή μου, περιμένουν από εσάς την τοποθέτησή σας. Και επειδή πιστεύω και στην ευαισθησία σας, αλλά και στη συνέπεια των λόγων σας, όπως είχατε δεσμευθεί όταν είχα έρθει στο Υπουργείο, περιμένω σήμερα να μας πείτε εάν στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, στο ονομαζόμενο ΣΑΣ, το οποίο θα λάβει χώρα στις 4 Ιουλίου, υπάρξει μέσα η προκήρυξη για αυτόν τον διαγωνισμό, έτσι ώστε να υπάρξει η ανακούφιση και η ικανοποίηση αυτής της ευαίσθητης κοινωνικής ομάδας των κατοίκων της Πάρου και της Αντιπάρου που είναι νεφροπαθείς.

Εύχομαι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να βρίσκουμε κοινούς δρόμους, πέρα από την κριτική η οποία ακούγεται και να βρίσκουμε συνεννόηση σε θετικά νομοσχέδια, όπως είναι το συγκεκριμένο, και ας κάνετε και την κριτική σας. Στο τέλος, να ψηφίζετε θετικά, γιατί αυτή η Κυβέρνηση έχει έρθει με έναν και μόνο σκοπό, να κάνει το καλύτερο για την πατρίδα, το καλύτερο για τη χώρα, το καλύτερο για τους Έλληνες πολίτες και μέχρι σήμερα τα πάει καλά.

Και αν και εφόσον οδηγηθούμε σε εκλογές, να ξέρετε ότι τότε η σύγκριση σε αυτό το οποίο έχει κάνει αυτή η Κυβέρνηση και σε αυτά τα οποία θα παρουσιάσουμε σε επίπεδο μεταρρυθμίσεων, θα είναι αυτό το οποίο θα είναι το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα για να αποσπάσουμε και πάλι την εμπιστοσύνη του ελληνικού λαού.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από τη πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ωραία. Όλα τα έχουμε και εκλογές έχουμε, τα πάντα έχουμε.

Να ξεκινήσουμε. Οι ειδικοί αγορητές θέλουν να κάνουν κάποια μικρή παρέμβαση, παρ' ότι νομίζω ότι ειπώθηκαν όλα; Μέχρι και εκλογές έχουμε, άρα δεν νομίζω ότι έχετε να πείτε κάτι!

Κύριε Υπουργέ, ελάτε να μας επιβεβαιώσετε. Όλοι περιμένουμε την ημερομηνία!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Εγώ θα αναφερθώ στην ημερομηνία του επόμενου ΣΑΣ, το οποίο είναι στις 4 Ιουλίου, αλλά θα απαντήσω στον κ. Βρούση, αλλά και συνολικά στα θέματα τα οποία έθεσαν οι αγαπητοί συνάδελφοι.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με ιδιαίτερη χαρά βρίσκομαι σήμερα ενώπιον της Βουλής για την κύρωση του κώδικα της νομοθεσίας που διέπει τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και τα δικαιώματα των επιβατών.

Είναι η δεύτερη κατά σειρά νομοθετική κωδικοποίηση που προτείνει ενώπιον του Κοινοβουλίου το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, από δείγμα της σημασίας και της σπουδαιότητας που αποδίδουμε, πέραν των λοιπών, στην ορθή καταγραφή και τον κωδικοποιητικό εκσυγχρονισμό, όπου απαιτείται, ενός ιδιαίτερα σημαντικού για τη χώρα μας θεσμικού πλαισίου.

Με την παρούσα, λοιπόν, κωδικοποίηση επιτυγχάνεται η συστηματικοποίηση του συνόλου του ρυθμιστικού πλαισίου που αφορά τις διατάξεις του Μέρους Α' του ν.2932/2001 -ο οποίος εισήγαγε ρυθμίσεις για την κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών που εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών από επιβατικά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατικά ή φορτηγά, κατ' εφαρμογή του Κανονισμού 3577/1992- και αφ' ετέρου τις διατάξεις του ν.3709/2008 -«Δικαιώματα και υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις»- όπως ισχύει, ο οποίος εισήγαγε ρυθμίσεις περί δικαιωμάτων και υποχρεώσεων επιβατών και μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές. Και βέβαια συμπεριλαμβάνονται στη συγκεκριμένη κωδικοποίηση και ορισμένες διατάξεις του ν.6059/34, περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών, καθώς και του Κεφαλαίου Α του Μέρους Δ' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Με αυτόν τον τρόπο παρέχεται, λοιπόν, η δυνατότητα τόσο στους πολίτες όσο και στα διοικητικά όργανα να έχουν άμεση και ασφαλή γνώση της συνολικής νομοθεσίας που αφορά σε ζητήματα θαλασσίων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων και υποχρεώσεων επιβατών και βεβαίως μεταφορέων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Είναι βέβαιο, όμως, ότι οι εξελίξεις στον ακτοπλοϊκό χώρο υπήρξαν και τα τελευταία χρόνια ήταν και πολύ έντονες αλλά και δυναμικές. Η ακτοπλοΐα σήμερα δεν θυμίζει τίποτα σε σχέση με αυτά που γνώριζε ο νομοθέτης το 2001 ή με αυτά που θα ακολουθήσουν. Και βέβαια αυτό που μπορώ να πω είναι ότι η ακτοπλοϊκή δραστηριοποίηση έχει υπερβεί κατά πολύ αυτά που βιώναμε μόλις πριν από μερικά χρόνια: ισχυρή και δυναμική εμφάνιση ταχύπλων πλοίων, νέες ανάγκες στην ακτοπλοϊκή κάλυψη των νησιών, αναμόρφωση και ενίσχυση του δικτύου για να καταστεί βιώσιμο απέναντι στην πρόσφατη πανδημία και τη σημαντική ενεργειακή κρίση.

Επιτρέψτε μου, όμως, να πω ότι τα παραπάνω μπορεί σε πολύ λίγα χρόνια από σήμερα να αποτελούν ισχυρή και μόνο ανάπτυξη μπροστά στις νέες προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η παγκόσμια ναυτιλία. Ενδεικτικά αναφέρω: απανθρακοποίηση, κυβερνοασφάλεια, ψηφιοποίηση, έλλειψη σε αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής και κατ' επέκταση βέβαια τα ζητήματα που θα κληθεί και η ελληνική ακτοπλοΐα να αντιμετωπίσει, κατ' εφαρμογή και των νέων περιβαλλοντικών μέτρων που έχει ήδη υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, τη γνωστή δέσμη μέτρων «Fit for 55».

Άρα, αυτό που πρέπει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να συνειδητοποιήσουμε σε αυτή την Αίθουσα τη δεδομένη χρονική στιγμή είναι ότι η ακτοπλοΐα, όπως τη γνωρίζουμε, σε μερικά χρόνια από σήμερα δεν θα έχει καμμία απολύτως σχέση. Γι' αυτό, λοιπόν, πρέπει να προετοιμαζόμαστε. Και είμαστε απόλυτα γνώστες του συγκεκριμένου εγχειρήματος, της δυσκολίας δηλαδή αυτής, που η προοπτική επιφέρει στην ακτοπλοΐα. Γνωρίζουμε πολύ καλά, κατ' αρχάς, τη σημαντικότητα της ακτοπλοΐας για τη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής της χώρας αλλά και την οικονομική πρόοδο των νησιών μας. Εμείς -και θέλω να το τονίσω αυτό- κάναμε ήδη το πρώτο σημαντικό βήμα. Και πολύ πρόσφατα πετύχαμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση την εξαίρεση της ακτοπλοΐας για τα ακτοπλοϊκά πλοία που είναι δρομολογημένα στους λιμένες νησιών με λιγότερους από διακόσιες χιλιάδες κατοίκους, από τον στόχο της μείωσης της έντασης εκπομπών του λεγόμενου «Fuel European Maritime», για μία πενταετία, δηλαδή έως το τέλος του 2029.

Πρόκειται για μία πολύ σημαντική απόφαση, που ελήφθη μετά από συντονισμένες ενέργειες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιτρέψτε μου στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω δημόσια τον Διευθυντή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου μας, τον κ. Χρήστο Κοντορουχά, για την πολύ αποφασιστική συμβολή και συνδρομή του στη συγκεκριμένη απόφαση.

Με τη συγκεκριμένη, λοιπόν, απόφαση πέτυχαμε -και αναφέρω στους πρακτικούς λόγους- το εξής: Η συγκεκριμένη εξαίρεση αποτρέπει την άμεση επιβάρυνση του κόστους μεταφοράς

και δημιουργεί συνθήκες ομαλής μετάβασης στο νέο καθεστώς. Η εξέλιξη αυτή διευκολύνει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσουμε, ώστε όλα να γίνουν όπως πρέπει, με το λιγότερο δυνατό κόστος. Παράλληλα, παρέχεται και ζωτικός χρόνος για την επαρκή διαθεσιμότητα των εναλλακτικών καυσίμων όσο και για την ενεργειακή μετάβαση του ακτοπλοϊκού στόλου.

Το ίδιο επιδιώκουμε -και πιστεύω σύντομα θα είμαι σε θέση να ανακοινώσω καλά νέα- για την εξαίρεση, επίσης, της ακτοπλοΐας από το Σύστημα Εμπορίας Ρύπων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το λεγόμενο ETS, για επτά χρόνια, από το 2024 μέχρι το 2031, ώστε η αναγκαία ενεργειακή μετάβασή της να μην επηρεάσει το επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιών, αλλά κυρίως να μην επηρεάσει το κόστος του εισιτηρίου.

Επιπλέον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η διασφάλιση της σταθερότητας και απρόσκοπτης επικοινωνίας ανάμεσα στα νησιά μας και την ηπειρωτική Ελλάδα αποτελεί προϋπόθεση για τη συνέχεια του εθνικού μας χώρου ως κεντρική προτεραιότητα της πολιτικής μας.

Τι ακριβώς κάναμε: Αυξήσαμε το ύψος των διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων για τις άγονες γραμμές από τα 90 εκατομμύρια το 2019 στα 130 εκατομμύρια το 2020 και σε 138 εκατομμύρια για το 2021, 2022 και 2023 προσθέτοντας με αυτόν τον τρόπο δεκαεπτά νέες άγονες γραμμές και δημιουργώντας ένα ισχυρό πλέγμα ακτοπλοϊκών συνδέσεων, τόσο στο βορειοανατολικό Αιγαίο όσο και στο νοτιοανατολικό Αιγαίο, στην Κρήτη και στο Ιόνιο, προσφέροντας πρόσβαση σε επαρκείς και ποιοτικές μεταφορικές υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση των νησιών μας.

Και επειδή ελέγχθη «τι κάνετε με τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών μας υποδομών;», θέλω να σας ενημερώσω -το έχω πει, εξάλλου, δημοσίως πολλές φορές- ότι διασφαλίσαμε πόρους πάνω από 200 εκατομμύρια ευρώ, τόσο από το ΕΣΠΑ όσο και από το Ταμείο Ανάκαμψης, για τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών κυρίως σε νησιωτικές υποδομές.

Επιπλέον, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, μέσω της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος, έχουμε προχωρήσει σε πλήρη χαρτογράφηση, αξιολόγηση και κατηγοριοποίηση του εθνικού περιφερειακού και τοπικού δικτύου. Με τη συστηματική μελέτη και τη δυναμική αξιολόγηση των χαρακτηριστικών κάθε γραμμής καταφέραμε να αντιμετωπίσουμε τις ανάγκες ανασχεδιασμού, τόσο μέσω της πανδημίας όσο και της αποκατάστασης αυτού.

Παράλληλα, καταφέραμε να αποτυπώσουμε -και αυτό έχει πολύ μεγάλη αξία- στο εγκεκριμένο κείμενο του ΕΣΠΑ διακριτή πρόβλεψη για τη στήριξη με ευρωπαϊκούς πόρους για τη διασυνδεσιμότητα των ενδονησιωτικών και διαπεριφερειακών γραμμών.

Συγκεκριμένα, επεξεργαζόμαστε σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων ένα πλέον ολοπρόσημο πιλοτικών επενδύσεων στις μικρές άγονες γραμμές, ιδίως για τα μικρά νησιά, για δρομολόγηση πλοίων φιλικότερων προς το περιβάλλον, «πράσινα» πλοία, σύμφωνα και με τους νέους περιβαλλοντικούς κανόνες. Οι πόροι για τον σκοπό αυτόν ξεκινούν από 80 εκατομμύρια και δύναται να φτάσουν μέχρι το τέλος της περιόδου έως τα 370 εκατομμύρια ευρώ.

Επιτρέψτε μου στο σημείο αυτό να αναφερθώ σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις σε ερωτήματα των συνάδελφων. Θέλω να ευχαριστήσω και τους εισηγητές για τις τοποθετήσεις τους.

Ξεκινώ από το θέμα που έθεσε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Βρούτσης για ένα πολύ σημαντικό ζήτημα κοινωνικής φύσεως. Για την αντιμετώπιση του τεράστιου κοινωνικού ζητήματος των νεφροπαθών θα εισαχθεί στο επόμενο ΣΑΣ -το οποίο, κύριε Βρούτση, είναι την επόμενη Δευτέρα 27 Ιουνίου- η δρομολόγηση επιβατικού πλοίου με πέντε δρομολόγια την εβδομάδα και για όλο τον χρόνο από το Πίσω Λιβάδι της Πάρου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Αυτό ήταν μια συγκεκριμένη δέσμευση μετά από αίτημα και του αγαπητού συναδέλφου, η οποία γίνεται πράξη.

Ακούσαμε ότι με την πανδημία δεν διασφαλίσαμε την επικοινωνία μεταξύ της ηπειρωτικής και της νησιωτικής Ελλάδας και

ότι δεν υπήρχαν επαρκείς συνδέσεις.

Το αντίθετο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Με την πανδημία όχι μόνο διασφαλίσαμε τη συνέχεια μεταξύ της ηπειρωτικής και της νησιωτικής Ελλάδας, αλλά και μεταξύ των νησιών δεν υπήρξε και δεν αντιμετωπίσαμε κανένα απολύτως πρόβλημα. Στηρίξαμε τόσο τους ναυτικούς μας όσο και τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Κύριε Σαντορινιέ, μέχρι τις 11 Ιουλίου υπάρχει πλάνο εγκεκριμένων δρομολογίων για Κάσο - Κάρπαθο.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ: Στις 12 Ιουλίου;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Αφήστε με να ολοκληρώσω, για να ενημερώσουμε και επισήμως και δημοσίως και την Εθνική Αντιπροσωπεία και βεβαίως τους κατοίκους των περιοχών και της Κάσου και της Κάρπαθου.

Η απόφαση, λοιπόν, του Σ.τ.Ε. για τον διαγωνισμό της συγκεκριμένης γραμμής προς Κάρπαθο και Κάσο περιήλθε στο Υπουργείο στις 20 Μαΐου του 2022. Αμέσως απεστάλη στο Ελεγκτικό Συνέδριο για προσυμβατικό έλεγχο. Η απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου περιήλθε στο Υπουργείο πριν από τρεις μέρες. Έχουμε ήδη ενημερώσει τον ανάδοχο και στις αρχές της επόμενης εβδομάδας θα υπογραφεί η σύμβαση, εφόσον προσκομιστούν και τα απαραίτητα δικαιολογητικά. Ο κανονισμός του ΣΑΣ θα περάσει εντός Ιουλίου.

Επειδή ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ προσπάθησε να δημιουργήσει εντυπώσεις, ότι δήθεν αγνοούμε το Πανεπιστήμιο Αιγαίου από μια συγκεκριμένη ημερίδα, η οποία πραγματοποιήθηκε στη Σάμο, κατ' αρχάς δεν ήταν ανοικτή ημερίδα, αλλά παρ' όλα αυτά εμείς είχαμε καλέσει θεσμικά τους πάντες. Στη Σάμο, λοιπόν, πραγματοποιήθηκε μια τεχνική συνάντηση για θέματα «νησιωτικότητας» και βιώσιμης γαλάζιας οικονομίας και για τον ρόλο των ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, με τη συμμετοχή διαχειριστών και επιτελικών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μάλιστα, στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου είχαν αποσταλεί πάνω από δέκα προσκλήσεις, μεταξύ των οποίων και στην πρυτάνισσα και στον κοσμήτορα της σχολής και στους προέδρους των δύο τμημάτων και φυσικά στους διευθυντές των μεταπτυχιακών.

Για τις αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων, γνωρίζουμε καλά πόσο έχει επηρεάσει κάθε νοικοκυριό στην Ελλάδα η παγκόσμια ενεργειακή κρίση και η αύξηση των τιμών, ιδίως στα καύσιμα και την ενέργεια. Ακούω πολλές τοποθετήσεις, αλλά καμμία πρόταση δεν άκουσα. Μήπως η ενεργειακή κρίση δεν είναι παγκόσμια; Μήπως η αύξηση του πληθωρισμού δεν είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο; Μιλάτε λες και το πρόβλημα περιορίζεται στη χώρα μας.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, τους τελευταίους μήνες έχει προχωρήσει σε μια σειρά μέτρων στήριξης, με στοχευμένες παρεμβάσεις που ξεπερνούν τα έξι δισεκατομμύρια ευρώ. Κάθε ευρώ που μπορεί να διατεθεί να ξέρετε ότι θα πηγαίνει στη στήριξη της ελληνικής κοινωνίας.

Σε ό,τι αφορά στην ακτοπλοΐα, κατ' αρχάς την ακτοπλοΐα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη στηρίξαμε καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας, ενώ έχουμε καλέσει τις εταιρείες να απορροφήσουν στον μέγιστο δυνατό βαθμό το πολύ αυξημένο κόστος των καυσίμων, ώστε να επωφεληθούν τα μέγιστα οι επιβάτες.

Στο πρόσφατο ψήφισμα -επειδή ελέγχθη από αρκετούς συναδέλφους- του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7^{ης} Ιουνίου ζητήθηκε η ανακήρυξη του έτους 2024 ως «έτος νησιωτικότητας». Δεν έχει βεβαίως αποφασιστεί ακόμη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όμως εμείς ως χώρα είμαστε απολύτως έτοιμοι να παρουσιάσουμε το δικό μας πλαίσιο και τη δική μας στόχευση, με όχημα βεβαίως και την υπογραφή μας στη δεύτερη διακήρυξη

της βιώσιμης γαλάζιας οικονομίας.

Τέλος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για πρώτη φορά το Υπουργείο συμμετέχει στην αναπτυξιακή προσπάθεια της πατρίδας μας και με τη θεσμοθέτηση ενός πλαισίου για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο, κυρίως όμως θεσμοθετώντας συγκεκριμένα χρηματοδοτικά εργαλεία, διότι μέσω αυτού του πλαισίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που θεσμοθετήσαμε καταφέραμε και εξασφαλίσαμε ευρωπαϊκούς πόρους και για τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών μας υποδομών αλλά βεβαίως και ευρωπαϊκούς πόρους για το πρασίνισμα της ακτοπλοΐας μας.

Επιπλέον, πολύ πρόσφατα -επειδή πολύς λόγος ελέγχθη για το ότι δεν ενδιαφερόμαστε δήθεν για την ανάπτυξη των νησιών και για τα θέματα νησιωτικότητας- με πρωτοβουλία του Πρωθυπουργού πραγματοποιήθηκε συνάντηση στο Μέγαρο Μαξίμου με τη συμμετοχή δημάρχων από σαράντα δύο μικρούς νησιωτικούς δήμους και με την παρουσία των συναρμόδιων Υπουργών, όπου οι δήμαρχοι αναφέρθηκαν στα έργα που έχουν προχωρήσει με τη συμβολή της Κυβέρνησης, συνολικού ύψους 482,5 εκατομμυρίων ευρώ, αλλά βέβαια και στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Ολοκληρώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα επίσης να σας ενημερώσω ότι μετά από εξήντα τέσσερα -καλά ακούσατε- χρόνια αναμορφώνεται ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου -θα ολοκληρωθεί εντός των επομένων μηνών-, έτσι ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις εξελίξεις που έχουν επέλθει, τόσο στη διεθνή όσο και στην εθνική ναυτιλία. Βέβαια συνεχίζουμε την κωδικοποίηση και των υπολοίπων τομέων του Υπουργείου μας, όπως είναι ο τομέας της ναυτικής εργασίας, της εκπαίδευσης, του yachting και βεβαίως αυτή η προσπάθεια θα συνεχιστεί με τους ίδιους εντατικούς ρυθμούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Εκσυγχρονισμός της αδειοδοτικής διαδικασίας Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας - Β' φάση, Αδειοδότηση παραγωγής και αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας, πλαίσιο ανάπτυξης Πιλοτικών Θαλάσσιων Πλωτών Φωτοβολταϊκών Σταθμών και ειδικότερες διατάξεις για την ενέργεια και την προστασία του περιβάλλοντος».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών» και η ψήφιση θα γίνει χωριστά επί της αρχής και επί του συνόλου.

Σας επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει δύο πεδία, την αρχή καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και
δικαιωμάτων επιβατών

Επί της αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Επί του συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής και στο σύνολό του και έχει ως εξής:

«Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών

ΜΕΡΟΣ Α' ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΤΜΗΜΑ Ι ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ Ή ΠΡΟΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΝΗΣΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών

Άρθρο 2 Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 3 Τακτική δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

Άρθρο 4 Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης

Άρθρο 5 Τακτική δρομολόγηση και διαδικασία τακτικής δρομολόγησης επιβατηγών υδροπτερυγίων και ταχυπλόων πλοίων

Άρθρο 6 Μεταβολή πλοιοκτητή

Άρθρο 7 Εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 8 Έκτακτη δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Άρθρο 9 Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας - Διαδικασίες σύναψης - Αποκλειστική εξυπηρέτηση γραμμών

Άρθρο 10 Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έναντι μισθώματος

Άρθρο 11 Συμβάσεις απευθείας ανάθεσης

Άρθρο 12 Παράταση συμβάσεων

Άρθρο 13 Διαδικασία σύναψης συμβάσεων για κάλυψη έκτακτων αναγκών

Άρθρο 14 Προστασία ναυτικών

Άρθρο 15 Προστασία εργαζομένων ξηράς

Άρθρο 16 Σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με φορείς δημοσίου

Άρθρο 17 Αποπληρωμή συμβάσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Άρθρο 18 Διασφάλιση προστασίας εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ' ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Άρθρο 19 Ρύθμιση για τη διασφάλιση της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ' ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (Σ.Α.Σ)

Άρθρο 20 Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών - Λειτουργία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η' ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 21 Διοικητικές κυρώσεις

Άρθρο 22 Τελικές διατάξεις

ΤΜΗΜΑ ΙΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Άρθρο 23 Μεταφορά επιβατών

Άρθρο 24 Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων

ΜΕΡΟΣ Β' ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΩΝ

Άρθρο 25 Μεταφορά εμπορευμάτων

Άρθρο 26 Μεταφορά ταχυδρομικών αντικειμένων με ακτοπλοϊκά πλοία

ΜΕΡΟΣ Γ' ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΤΜΗΜΑ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 27 Πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 28 Ορισμοί

Άρθρο 29 Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς

ΤΜΗΜΑ ΙΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 30 Επιστροφή ναύλου - αποζημιώσεις - έκπτωση ναύλου ατόμων μειωμένης κινητικότητας

Άρθρο 31 Δικαιώματα απόρων και ναυαγών

Άρθρο 32 Δικαιώματα αναπήρων πολέμου, θυμάτων πολέμου

Άρθρο 33 Δικαιώματα πολυτέκνων και μελών οικογένειάς τους

Άρθρο 34 Αποσκευές

Άρθρο 35 Καθυστέρηση απόπλου

Άρθρο 36 Καθυστέρηση - διακοπή ταξιδιού

Άρθρο 37 Απώλεια ανταπόκρισης

Άρθρο 38 Απαγόρευση απόπλου πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών

Άρθρο 39 Ακύρωση ταξιδιού

Άρθρο 40 Άρνηση επιβίβασης

Άρθρο 41 Καταγγελίες - παράπονα επιβατών

Άρθρο 42 Τρόπος επιστροφής εισιτηρίου - ναύλου και καταβολής χρηματικών αποζημιώσεων

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Άρθρο 43 Υποχρεώσεις επιβατών

Άρθρο 44 Υποχρεώσεις μεταφορέα

ΤΜΗΜΑ ΙV ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Άρθρο 45 Γενικές αρχές

Άρθρο 46 Φιλική διευθέτηση διαφορών μεταφοράς του επιβατή

Άρθρο 47 Διοικητικές κυρώσεις

ΜΕΡΟΣ Δ' ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ - ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Άρθρο 48 Καταργούμενες διατάξεις

Άρθρο 49 Τελική διάταξη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας κωδικοποιητικών διατάξεων

Πίνακας κωδικοποιούμενων διατάξεων

Άρθρο δεύτερο Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο

Κύρωση του Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών

Κυρώνεται, σύμφωνα με τις παρ. 6 και 7 του άρθρου 76 του Συντάγματος, ο παρών Κώδικας νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών.

ΜΕΡΟΣ Α'

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΤΜΗΜΑ Ι

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ Ή ΠΡΟΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΝΗΣΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών

1. Από την 1η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που: α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969», η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1373/1983 (Α' 92), εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα

στην Ελλάδα ή άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., και φέρουν τη σημαία του.

2. Ως πλοιοκτήτης στο παρόν Τμήμα νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στην παρ. 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 3577/1992 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές) - (L 364/7).

3. Κατ' εξαίρεση, αν τα πλοία που προβλέπονται στην παρ. 1 δεν επαρκούν, επιτρέπεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοία, που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο Τμήμα αυτό.

Άρθρο 2

Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι

1. Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του Κράτους, η οποία ασκείται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Όπου αναφέρονται στο παρόν Τμήμα Υπουργός και Υπουργείο, νοείται ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π.).

3. Το Κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας.

4. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών. Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι τις 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. και οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κατηγορίες, ανάλογα με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωσή της, στη διάταξη των λιμένων, τις ειδικές συνθήκες σε αυτούς και την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους.

5. Πλοίο δρομολογούμενο σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες, που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας.

6. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγων δημόσιου συμφέροντος και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, τον ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων. Δεν απαιτείται γνώμη του Σ.Α.Σ. για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

7. Όλα τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας. Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες και τα καθήκοντά τους σχετίζονται με θέματα ασφαλείας, πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

8. α) Οι ολικές ναυλώσεις πλοίων προς μεταφορά επιβατών δεν υπάγονται στις διατάξεις περί καθορισμού ναύλου.

β) Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να επιτρέπεται η ελεύθερη συνομολόγηση ολικών ναυλώσεων επιβατηγών πλοίων προς εκτέλεση εκδρομών ή για τουριστικούς εν γένει σκοπούς που δεν υπόκεινται σε περιορισμούς περί ανώτατου ορίου ναύλων επιβατών, εφόσον ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών με αυτά δεν είναι επαρκής για να καλύψει τις δαπάνες τους και καταλείπει θεμιτό κέρδος υπέρ αυτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 3

Τακτική δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

1. Η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση).

2. Για τη δρομολόγηση πρέπει:

α) Το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένο.

β) Το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, καθώς και στις τυχόν ειδικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης γραμμής που θα εξυπηρετεί.

γ) Το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μη συμπληρώνει ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα (30) ετών. Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά και επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α' 110), υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις της παρ. 3 του άρθρου 2 του π.δ. 66/2005 (Α' 100), καθώς και τις απαιτήσεις των άρθρων 6, 8 και 9 του π.δ. 52/2005 (Α' 79). Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται επίσης στα επιβατηγά και επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μέχρι είκοσι (20) ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή, εφόσον ικανοποιούνται οι πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου και πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται για τον σκοπό αυτόν με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού οφείλουν να εναρμονιστούν εντός μεταβατικής περιόδου που θα προβλέπεται στο διάταγμα και τα επιβατηγά και επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, στα οποία έχει γίνει εφαρμογή των διατάξεων του δεύτερου εδαφίου.

δ) Η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη ο οποίος: δα) δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε κάθειρξη ή σε φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) έτους, για πρόκληση ναυαγίου με πρόθεση, τα αδικήματα του άρθρου 291 ΠΚ, πειρατεία, διακίνηση ναρκωτικών, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, παραχάραξη, χρεοκοπία με δόλο, για τα αδικήματα που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 και στο άρθρο 4 του ν. 4557/2018 (Α' 139), δβ) δεν είναι σε κατάσταση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας, σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) δγ) είναι φορολογικά και ασφαλιστικά ενήμερος ως προς τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και με τη νομοθεσία της χώρας όπου είναι εγκατεστημένος.

3. Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, η προϋπόθεση της υποπερ. δα' της περ. δ' της παρ. 2 ερευνάται στο πρόσωπο του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου, διευθύνοντος ή εντεταλμένου ή συμπράττοντος συμβούλου, διαχειριστή, νόμιμου εκπροσώπου και κάθε προσώπου εντολοδόχου για τη διοίκηση ή διαχείριση αυτού.

4. Πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου ο πλοιοκτήτης υποχρεούται:

α) Να έχει εξασφαλίσει ότι το πλοίο διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν πα-

ρακολουθείται από αυτόν, και αν φέρει σημαία άλλου κράτους μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της παρ. 7 του άρθρου 2 και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας και υγιεινής - ενδιάθετης επιβατών και πληρώματος.

β) Να έχει καλύψει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, την αστική ευθύνη του από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς ή χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Ν.Ε.Ε.) και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζονται τα ελάχιστα απαιτούμενα ασφαλιστικά ποσά για πλοία τα οποία δεν υπάγονται στις ισχύουσες διατάξεις της νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής, ή σωματική βλάβη, ή απώλεια, ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά στα παραπάνω, καθώς και στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή τους αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς ή τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

γ) Να χρησιμοποιεί σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, καθώς και καταγραφής επιβαινόντων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, σε συνεργασία, όπου απαιτείται, με τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, πριν από την έναρξη δρομολογίων του πλοίου επαληθεύουν τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη με τις προαναφερόμενες υποχρεώσεις του.

5. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ορίζεται ο κώδικας συμπεριφοράς ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων, αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων και των μέσων διανομής αυτών, ειδικότερα ζητήματα εποπτείας και λειτουργίας αυτών, κατηγορίες πλοίων που εξαιρούνται, η συχνότητα διαβίβασης στοιχείων στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ανάλογα με την κατηγορία δρομολογιακής γραμμής και δρομολογίων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, μη δρομολογημένο, ίδιου είδους, ανάλογης, μεγαλύτερης ή μικρότερης μεταφορικής ικανότητας, του ιδίου ή εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση ή σε άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις των παρ. 2 και 4 και καλύπτονται οι κοινωνικο-ναυτικές ανάγκες. Δεν επιτρέπεται η αντικατάσταση συμβατικού πλοίου με ταχύπλοο ή υδροπτερυγό πλοίο, καθώς και το αντίστροφο. Για την αντικατάσταση του πλοίου, στην περίπτωση που αυτό ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση, ή σε άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση με το υπό αντικατάσταση πλοίο, απαιτείται επιπροσθέτως, προκειμένου για Έλληνα πλοιοκτήτη, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, βεβαίωση από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, για δε πλοιοκτήτη φυσικό ή νομικό πρόσωπο των λοιπών χωρών μελών της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. βεβαίωση από τον κατά περίπτωση αρμόδιο φορέα, συνοδευόμενη από υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερομένου με την οποία θα βεβαιώνεται η αρμοδιότητα του φορέα αυτού. Οι προϋποθέσεις της παρούσας ισχύουν και στις περιπτώσεις δρομολόγησης πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 4 και της παρ. 7 του άρθρου 5.

Άρθρο 4

Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης

1. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλλει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δήλωση, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα ή την κα-

τοικία του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο και την ιθαγένειά του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα, καθώς και τα στοιχεία διορισμού αυτού. Επίσης αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές του δικτύου, τους λιμένες αφετηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, κατά σειρά προσέγγισης, τις ημέρες και ώρες απόπλου και κατάπλου του πλοίου από και σε αυτούς, τον προγραμματιζόμενο χρόνο ή επίσης επιθεώρησης του πλοίου εντός της δρομολογιακής περιόδου και κάθε άλλο στοιχείο, που καθορίζεται με την απόφαση της παρ. 2.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται ο τύπος και άλλα στοιχεία, που αποτελούν περιεχόμενο της δήλωσης, τα έγγραφα που συνοποβάλλονται για να αποδεικνύεται η συνδρομή των προϋποθέσεων δρομολόγησης του άρθρου 3, οι περιπτώσεις που δικαιολογείται η υποβολή ορισμένων εγγράφων και μετά την προθεσμία που τάσσεται με την παρ. 3, ο χρόνος υποβολής των εγγράφων αυτών, καθώς και οι διαδικασίες που απαιτούνται για τον έλεγχο όλων των εγγράφων που υποβάλλονται.

3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία μέχρι την 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελλήνιας κυκλοφορίας για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί. Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20ή Φεβρουαρίου να συμπληρώσει ή να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Η αρμόδια υπηρεσία ανακοινώνει με την προαναφερόμενη διαδικασία τις τροποποιήσεις αυτές μέχρι την 28η Φεβρουαρίου. Μετά την 31η Μαρτίου ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και στους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων τη δήλωση δρομολόγησης πλοίου μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της παρ. 4. Η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται και στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη. Τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου δρομολογούνται για ένα (1) έτος και σε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή. Εφόσον πρόκειται να εξυπηρετηθεί γραμμή που δεν καλύπτεται από άλλα πλοία, ο πλοιοκτήτης δύναται να δηλώνει και έτερη γραμμή σε προορισμό της ίδιας ή όμορης περιφερειακής ενότητας.

4. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση α) προς τα στοιχεία των δρομολογίων, αν αιτιολογημένα κρίνεται: α) ότι οι συνθήκες σε λιμένα ή λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας του πλοίου και τάξης στον λιμένα την εκτέλεση των δρομολογίων που ζητήθηκαν, β) ότι το πλοίο δεν μπορεί απρόσκοπτα να καταπλεύσει και να εκτελέσει τη μεταφορά σε συγκεκριμένο χώρο του λιμένα και στον χρόνο που δηλώνει και γ) ότι η συχνότητα των δρομολογίων ή ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων δεν ανταποκρίνεται στις πάγιες κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου ανάγκες τακτικής παροχής υπηρεσιών. Στις περιπτώσεις α) και β) καλούνται οι πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολόγια τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών. Αν εντός πέντε (5) ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων, μετά από σχετική γνωμοδότηση του Σ.Α.Σ..

5. Εκπρόθεσμη δρομολόγηση επιτρέπεται, αν υποβληθεί σχετικό αίτημα, και εφόσον κριθεί, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 3, ικανοποιούνται κοινωνικο-ναυτικές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή με συμβάσεις του άρθρου 9, 10 και 11 και δεν προκαλούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών. Για τη διατύπωση της γνώμης προς το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το Σ.Α.Σ. δεσμεύεται από τις αρχές που προβλέπονται στον Κανονισμό Αρχών και Λειτουργίας του Σ.Α.Σ.. Η ως άνω απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουρ-

γείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος. Η εκτέλεση των δρομολογίων της παραγράφου αυτής είναι υποχρεωτική για ένα (1) έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές. Μετά το πέρας του χρόνου αυτού και εφόσον ο πλοιοκτήτης έχει υποβάλει εμπρόθεσμα δήλωση δρομολόγησης, το πλοίο συνεχίζει τα δρομολόγιά του, έως την έναρξη της επόμενης δρομολογιακής περιόδου, στη γραμμή ή γραμμές που είναι δρομολογημένο, ή στη γραμμή ή γραμμές της εμπρόθεσμης δήλωσης δρομολόγησης. Η συνέχιση των δρομολογίων γίνεται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του Σ.Α.Σ. Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 7.

6. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., γίνεται αποδεκτό αίτημα πλοιοκτήτη να δρομολογεί ένα (1) επιπλέον πλοίο, κατά τη χρονική περίοδο από Ιούνιο μέχρι και Σεπτέμβριο, στη δρομολογιακή γραμμή ή μέρος αυτής, για την οποία του έχει ανακοινωθεί δήλωση δρομολόγησης πλοίου, σύμφωνα με την παρ. 3 και για συνεχόμενο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των εξήντα (60) ημερών, με την προϋπόθεση ότι από την έναρξη της τρέχουσας δρομολογιακής περιόδου δεν έχει διακόψει τα δρομολόγια του για διάστημα πέραν των εξήντα (60) ημερών. Το αίτημα για τη δρομολόγηση του επιπλέον πλοίου υποβάλλεται τουλάχιστον τέσσερις (4) μήνες πριν από την έναρξη των δρομολογίων. Η αντικατάσταση του επιπλέον δρομολογούμενου πλοίου, κατά τις διατάξεις της παρούσας, επιτρέπεται υπό τις προϋποθέσεις που τίθενται στην παρ. 6 του άρθρου 3. Αν για οποιονδήποτε λόγο το πλοίο, για το οποίο έχει ανακοινωθεί δήλωση δρομολόγησης, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 4, διακόψει τα δρομολόγια του για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τις εξήντα (60) ημέρες, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ. δύναται να ανακαλείται η δήλωση δρομολόγησης του επιπλέον πλοίου.

7. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια, σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω πράξεων και συνεργαζόμενος με την αρμόδια Λιμενική Αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί έγκαιρα το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους.

Άρθρο 5

Τακτική δρομολόγηση και διαδικασία τακτικής δρομολόγησης επιβατηγών υδροπτερυγών και ταχυπλόων πλοίων

1. Η δρομολόγηση για επιβατηγά υδροπτερυγα και ταχύπλοα πλοία γίνεται, κατά τη διάρκεια της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου, για περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών, από τους οποίους οι τρεις (3) θερινοί μήνες, ήτοι ο Ιούνιος, ο Ιούλιος και ο Αύγουστος, είναι συνεχόμενοι. Οι προϋποθέσεις και η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης είναι ίδιες με αυτές που τίθενται στις παρ. 2 έως 6 του άρθρου 3 και στις παρ. 2, 3, 4 και 7 του άρθρου 4. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να επεκτείνει την περίοδο δρομολόγησης, για την οποία έχει εκδοθεί ανακοίνωση, κατά έναν (1) μήνα συνολικά, πριν την έναρξη ή μετά τη λήξη της περιόδου δρομολόγησης, με απλή δήλωσή του και ανακοίνωση της αρμόδιας υπηρεσίας. Σε κάθε άλλη περίπτωση, η περίοδος δρομολόγησης για την οποία έχει εκδοθεί ανακοίνωση μπορεί να τροποποιηθεί ή να επεκταθεί, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του Σ.Α.Σ., αν κριθεί ότι δεν δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών με δρομολογημένα επιβατηγά υδροπτερυγα και ταχύπλοα πλοία. Το αίτημα αυτό και μέχρι τη σύγκληση του Σ.Α.Σ. μπορεί να γίνεται αποδεκτό από άλλα όργανα, που εξουσιοδοτούνται προς τούτο, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλλει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δήλωση, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα ή την κατοικία του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το

ονοματεπώνυμο και την ιθαγένειά του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα, καθώς και τα στοιχεία διορισμού αυτού. Επίσης αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές, τους λιμένες αφετηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, κατά σειρά προσέγγισης, τις ημέρες και ώρες απόπλου και κατάπλου του πλοίου από και σε αυτούς, και κάθε άλλο στοιχείο, που καθορίζεται με την απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 4.

3. Η εκπρόθεσμη δρομολόγηση ταχύπλοου ή υδροπτερυγού πλοίου επιτρέπεται, αν υποβληθεί σχετικό αίτημα, και εφόσον κριθεί, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των παρ. 2 έως 4 του άρθρου 3, ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή με συμβάσεις των άρθρων 9, 10 και 11 και δεν προκαλούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών. Για τη διατύπωση της γνώμης προς το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το Σ.Α.Σ. δεσμεύεται από τις αρχές που προβλέπονται στον Κανονισμό Αρχών και Λειτουργίας του. Η ως άνω απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος. Η εκτέλεση των δρομολογίων της παραγράφου αυτής είναι υποχρεωτική για συνεχόμενο χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές. Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 7, εξαιρουμένων των περ. α' και γ' της παρ. 3 και της παρ. 5.

4. Οι διατάξεις των περ. α' και γ' της παρ. 3 και της παρ. 5 του άρθρου 7 δεν εφαρμόζονται για τα δρομολογημένα επιβατηγά υδροπτερυγα και ταχύπλοα πλοία.

5. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο στελεχωμένο σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος κατά την περίοδο δρομολόγησής του, σύμφωνα με την παρ. 1. Αν ο πλοιοκτήτης παραβεί την πιο πάνω υποχρέωση, ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων, επιβάλλονται οι κυρώσεις της παρ. 7 του άρθρου 7.

6. Οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί που απολύονται κατά το πέρας των δρομολογίων για λόγους που δεν οφείλονται στη βούληση ή την υπαιτιότητά τους και δεν έχουν συμπληρώσει θαλάσσια υπηρεσία έξι (6) μηνών σε πλοίο κατηγορίας του παρόντος άρθρου ή σε άλλο επιβατηγό πλοίο της ίδιας εταιρείας, εντός της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου, ασφαλιζονται για έναν (1) μήνα που μπορεί να επεκτείνεται με συμφωνία των μερών, για κύρια ασφάλιση στον Ηλεκτρονικό Εθνικό Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (e-ΕΦΚΑ)/Κλάδο Ασφάλισης Ναυτικών, για επικουρική ασφάλιση στον e-ΕΦΚΑ/Κλάδο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών και για εφάπαξ παροχή στον e-ΕΦΚΑ/Ταμεία Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΕΝ), καθώς και στην Εστία Ναυτικών και τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.) σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η ασφάλισή τους πραγματοποιείται με ειδικές καταστάσεις, οι οποίες συντάσσονται από την εταιρεία και υποβάλλονται στο Ν.Α.Τ., η δε εξόφληση των καταστάσεων αυτών, χωρίς πρόσθετα τέλη, γίνεται μέσα σε διάστημα τριάντα (30) ημερών από τη λήξη της δρομολογιακής περιόδου. Η παραπάνω ασφαλιστική κάλυψη παρέχεται μία μόνο φορά κατά την οικεία δρομολογιακή περίοδο. Εφόσον έχουν εξοφληθεί οι εισφορές ναυτικού και εργοδότη, η υπηρεσία των ναυτικών αυτών θεωρείται ότι αποκτήθηκε σε πλοίο εφοδιασμένο με ναυτολόγιο και οι ναυτικοί αποκτούν τα συνταξιοδοτικά δικαιώματα που απορρέουν από την ειδικότητα ναυτολόγησής τους και την κατηγορία του πλοίου που υπηρετήσαν. Ως εισφορές, κατά τα ανωτέρω, νοούνται αυτές που κατά τις κείμενες διατάξεις εισπράττονται μέσω ναυτολογίου και βαρύνουν εξ ολοκλήρου τον πλοιοκτήτη. Τυχόν επιπρόσθετοι όροι και προϋποθέσεις, καθώς και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

7. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω πράξεων και, συνεργαζόμενος με την αρμόδια λιμενική αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί έγκαιρα το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους.

Άρθρο 6 Μεταβολή πλοιοκτητή

1. Σε περίπτωση μεταβολής του προσώπου του πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, ο νέος πλοιοκτήτης συνεχίζει την εκτέλεση των δρομολογίων με τους ίδιους όρους, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εφόσον υποβάλλει σχετική δήλωση και συντρέχουν στο πρόσωπό του οι προϋποθέσεις της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 3. Σε περίπτωση μεταβολής του προσώπου του πλοιοκτήτη κατά το διάστημα από την υποβολή της δήλωσης δρομολόγησης του πλοίου και μέχρι την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου, ο νέος πλοιοκτήτης δύναται να εκτελέσει τα δρομολόγια με τους ίδιους όρους, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εφόσον υποβάλλει σχετική δήλωση και συντρέχουν στο πρόσωπό του οι προϋποθέσεις της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 3.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), δύναται να ανακληθεί η ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης, εφόσον δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της γραμμής που είναι δρομολογημένο το πλοίο. Το αίτημα αυτό και μέχρι τη σύγκληση του Σ.Α.Σ. μπορεί να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Άρθρο 7 Εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων

1. Η εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική.

2. Ο πλοιοκτήτης ή περισσότεροι πλοιοκτήτες, από κοινού, δεν μπορούν να μεταβάλουν μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένης της δρομολογιακής γραμμής και του προγραμματισμένου χρόνου διακοπής τους, επιτρέπεται αν υποβάλλουν σχετικό αίτημα και κριθεί, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., ότι δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών, με την αποδοχή του αιτήματος. Για τη διατύπωση της γνώμης προς τον Υπουργό, το Σ.Α.Σ. δεσμεύεται από τις αρχές που προβλέπονται στον Κανονισμό Αρχών και Λειτουργίας του. Η απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο εντός τριών (3) μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος. Το αίτημα αυτό και μέχρι τη σύγκληση του Σ.Α.Σ. μπορεί να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα με απόφαση του Υπουργού, για αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να μεταβιβάζεται σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής προσωρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, μεταβολής του προγραμματισμένου χρόνου διακοπής τους, μεταβολής δρομολογιακής γραμμής, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε δρομολογημένα πλοία, μετά από σχετικά αιτήματα. Στην απόφαση αυτή, καθορίζονται, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., τα όργανα, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα.

3. Διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων επιτρέπεται:

α) Για χρονικό διάστημα μέχρι εξήντα (60) ημέρες εντός του οποίου διενεργείται υποχρεωτικά, εφόσον απαιτείται, και η ετήσια

επιθεώρηση του πλοίου. Το χρονικό αυτό διάστημα δύναται:

αα) Να αυξηθεί με απόφαση των αρμόδιων αρχών για λόγους ανωτέρας βίας, όπως γενική ή μερική απεργία, εμπορικός αποκλεισμός εισαγωγής ή μεταφοράς αναγκαίων υλικών, φυσικές καταστροφές, που επηρεάζουν άμεσα την πρόοδο και την αποπεράτωση των εργασιών του πλοίου, για ίσο χρονικό διάστημα διάρκειας των λόγων αυτών, ύστερα από αίτημα του πλοιοκτήτη από το οποίο προκύπτουν επαρκώς και τεκμηριωμένα η επέλευση και η διάρκεια των λόγων ανωτέρας βίας.

αβ) Να κατανεμηθεί, ανεξαρτήτως του συνολικού αριθμού ημερών ανά πλοίο, ως ακολούθως:

Σε περίπτωση διακοπής δρομολογίων μικρότερης των εξήντα (60) ημερών ανά πλοίο, ο πλοιοκτήτης δύναται να μεταφέρει τις υπολοίπόμενες ημέρες, σε πλοίο ή πλοία του που είναι δρομολογημένα στην ίδια γραμμή. Με δήλωσή του, που ανακοινώνεται από το αρμόδιο όργανο, ο πλοιοκτήτης μπορεί, μετά από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ., η οποία εκδίδεται εντός μηνός, να κατανείμει τις συνολικές ημέρες διακοπής δρομολογίων που προκύπτουν από τα δρομολογημένα πλοία του, ανεξάρτητα σε ποια γραμμή είναι δρομολογημένα, με την προϋπόθεση κάλυψης των συγκοινωνιακών αναγκών των γραμμών. Το δικαίωμα καταννομής των συνολικών ημερών διακοπής δρομολογίων σύμφωνα με τα ανωτέρω, παρέχεται και σε δρομολογημένα πλοία, που ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση ή σε άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ. 6 του άρθρου 3. Για πλοία που διέκοψαν τα δρομολογία τους, σύμφωνα με το εδάφιο αυτό, ο πλοιοκτήτης διατηρεί το δικαίωμα δρομολόγησης επιπλέον πλοίου, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 4.

β) Για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης και για χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο για αυτήν.

γ) Για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης ή εργασιών ευρείας έκτασης συντήρησης του πλοίου. Οι εργασίες αυτές πρέπει να εκτελούνται μόνο κατά τη διάρκεια της προγραμματισμένης ακινησίας για επίσημη επιθεώρηση και κατά παράταση αυτής για τριάντα (30) ακόμα ημέρες, αν κρίνεται αναγκαία η συνέχισή τους και εφόσον οι συγκοινωνιακές ανάγκες της γραμμής το επιτρέπουν. Το χρονικό αυτό διάστημα μπορεί να αυξηθεί με απόφαση των αρμόδιων αρχών για λόγους ανωτέρας βίας, όπως γενική ή μερική απεργία, εμπορικός αποκλεισμός εισαγωγής ή μεταφοράς αναγκαίων υλικών, φυσικές καταστροφές, που επηρεάζουν άμεσα την πρόοδο και την αποπεράτωση των εργασιών του πλοίου, για ίσο χρονικό διάστημα διάρκειας των λόγων αυτών, ύστερα από αίτημα του πλοιοκτήτη από το οποίο προκύπτουν επαρκώς και τεκμηριωμένα η επέλευση και η διάρκεια των λόγων ανωτέρας βίας.

δ) Λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή ανωτέρας βίας ή άλλης σοβαρής αιτίας, όπως δυσμενών καιρικών συνθηκών ή έκτακτης επιθεώρησης. Αμέσως μετά την άρση του γεγονότος, το πλοίο εκτελεί τα δρομολόγια του κατά τον ενδεδειγμένο, σύμφωνα με τις περιστάσεις, τρόπο.

4. Για την ακινησία του πλοίου στις περιπτώσεις της παρ. 3, απαιτείται εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου και θεώρηση αυτής από τη λιμενική αρχή. Για τις περ. β' και γ' απαιτείται και αίτηση του πλοιοκτήτη, καθώς και έγκριση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία δίνεται ύστερα από γνωμάτευση του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων ότι συντρέχουν λόγοι που δικαιολογούν την ακινησία.

5. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη και γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να ορίζεται ειδικότερα η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων: α) μέχρι σαράντα πέντε (45) συνεχόμενες ημέρες, εφόσον οι συγκοινωνιακές ανάγκες της γραμμής καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία, β) σε γραμμή ή γραμμές μικρών αποστάσεων με εποχιακή μόνο κίνηση. Το αίτημα διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων της περ. α' της παρ. 3 και μέχρι τη σύγκληση του Σ.Α.Σ. μπορεί να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

6. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο στελεχωμένο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής

σύνθεσης πληρώματος, κατά τον χρόνο δραστηριοποίησής του, εκτός από το χρονικό διάστημα διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων της παρ. 5, των περ. α' και γ' της παρ. 3 και της περ. β' της παρ. 3 μετά την πάροδο τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημερών και εφόσον διαρκεί η βλάβη ή η ζημία.

7. Εάν ο πλοιοκτήτης παραβεί τις πιο πάνω υποχρεώσεις, ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων, επιβάλλεται σε αυτόν κάθε μήνα, με απόφαση της Λιμενικής Αρχής του αφετήριου λιμένα δρομολογίων του πλοίου, πρόστιμο ίσο προς τη μισθοδοσία, που θα καταβαλλόταν με βάση την οικεία Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, στους ελλείποντες από την οργανική σύνθεση πληρώματος ναυτικούς, προσαυξημένο κατά είκοσι τοις εκατό (20%). Από το ποσό του προστίμου σαράντα τοις εκατό (40%) αποδίδεται στον Ηλεκτρονικό Εθνικό Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθένειας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.).

8. Οι ναυτικοί που απολύονται λόγω διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων δεν δικαιούνται την προβλεπόμενη από τις κείμενες διατάξεις αποζημίωση, αν ναυτολογηθούν στο πλοίο αμέσως μετά τη λήξη του χρονικού διαστήματος διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων ή αν δεν αποδεχθούν την επαναυτολόγησή τους με τους ίδιους, όπως πριν την απόλυσή τους, όρους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 8 Έκτακτη δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

1. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση της παρ. 1 του άρθρου 3, να δρομολογηθεί επιβατηγό ή οχηματαγωγό, επιβατηγό ή φορτηγό πλοίο, για την εκτέλεση συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων δρομολογίων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 και πρόκειται να καλυφθούν έκτακτες ή επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες, οι οποίες δεν μπορεί να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία. Η έκτακτη δρομολόγηση δεν μπορεί να υπερβαίνει χρονικό διάστημα τριάντα (30) ημερών με δυνατότητα παράτασης, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μόνο μία φορά και μέχρι τριάντα (30) επιπλέον ημέρες, εφόσον δεν έχουν εξαλειφθεί οι λόγοι που τη δικαιολογούν.

2. Ομοίως με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή του αρμόδιου για τη δρομολόγηση οργάνου, το οποίο ορίζεται από τον Υπουργό, μπορεί να επιτρέπεται σε δρομολογημένα πλοία να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες, για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Άρθρο 9 Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας - Διαδικασίες σύναψης - Αποκλειστική εξυπηρέτηση γραμμών

1. Αν δεν υποβληθούν δηλώσεις για δρομολόγηση πλοίου, σύμφωνα με τις παρ. 3 και 5 του άρθρου 4, όπως ισχύει κάθε φορά, ή οι δηλώσεις που έχουν υποβληθεί δεν πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων αυτών ή δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να συνάπτει σύμβαση ή συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας ενός έως πέντε (5) ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής ή γραμμών.

2. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το αργότερο μέχρι την 30ή Απριλίου, κάθε έτους, με πρόσκληση που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αναρτάται στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου στο Διαδί-

κτυο και δημοσιεύεται σε περίληψη που περιλαμβάνει τα ουσιαστά στοιχεία αυτής, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία τουλάχιστον ημερήσια εφημερίδα πανελληνίας κυκλοφορίας, καλεί τους πλοιοκτήτες, που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις, να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους, για τη δρομολόγηση πλοίου τους σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές, με σύναψη σχετικής σύμβασης.

3. Στην πρόσκληση αναφέρονται η προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, η δρομολογιακή γραμμή ή γραμμές, η διαδικασία, το όργανο και τα κριτήρια επιλογής των ενδιαφερομένων, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου ή των πλοίων, τυχόν υποχρεώσεις για παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφοράς, ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης, τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις, οι όροι που εξασφαλίζουν τη διενέργεια τακτικών δρομολογίων και την ασφάλεια μεταφοράς, οι περιπτώσεις μεταβολής των όρων της σύμβασης, η εγγυητική επιστολή, οι λόγοι μερικής ή ολικής κατάπτωσης αυτής, η σταδιακή απόδοσή της στον εγγυητή κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης, οι κυρώσεις για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη και τα αφορώντα τον ναύλο.

4. Οι όροι της πρόσκλησης για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αποτελούν και όρους της σύμβασης, η οποία υπογράφεται μεταξύ του Υπουργού και του πλοιοκτήτη, καθορίζουν τον τρόπο σύναψης αυτής, καθώς και το ειδικό νομικό πλαίσιο υλοποίησης της και ρυθμίζουν κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών αυτών.

5. Το άρθρο 8 έχει εφαρμογή και στις γραμμές που εξυπηρετούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Άρθρο 10 Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έναντι μισθώματος

1. Σε περίπτωση κατά την οποία, παρότι τηρήθηκε η διαδικασία του άρθρου 9, δεν έχουν υποβληθεί προτάσεις ή οι προτάσεις που υποβλήθηκαν δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της πρόσκλησης της παρ. 3 του άρθρου 9 και δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 4, που να ικανοποιούν τις ανάγκες της δρομολογιακής γραμμής ή γραμμών, στις οποίες αφορά η πρόσκληση, προκηρύσσεται, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως δώδεκα (12) έτη, έναντι μισθώματος.

2. Με την προκήρυξη του διαγωνισμού καλούνται να υποβάλουν προσφορά οι πλοιοκτήτες εκείνοι, που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις προϋποθέσεις, οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 3. Η προκήρυξη περιλαμβάνει, εκτός από τα στοιχεία της παρ. 3 του άρθρου 9, όλα τα ουσιαστά στοιχεία που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις για τις προσφορές στους δημόσιους διαγωνισμούς και δημοσιεύεται, όπως ορίζεται στην παρ. 2 του άρθρου 9. Σε περίπτωση σύναψης σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δωδεκαετούς διάρκειας, η ηλικία του πλοίου, κατά τη λήξη της δωδεκαετίας, δεν μπορεί να υπερβαίνει το εικοστό έτος.

3. Οι όροι της προκήρυξης του διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η οποία υπογράφεται μεταξύ του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του πλοιοκτήτη, αποτελούν όρους της σύμβασης, καθορίζουν τον τρόπο σύναψης αυτής, καθώς και το ειδικό νομικό πλαίσιο υλοποίησης της και ρυθμίζουν κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών αυτών.

4. Στον πλοιοκτήτη στον οποίο έγινε η κατακύρωση του διαγωνισμού, αποστέλλεται σχετική ανακοίνωση. Με την επιφύλαξη των άρθρων 137 και 138 του ν. 4782/2021 (Α' 36), η σύμβαση θεωρείται συναφθείσα με την ανακοίνωση της κατακύρωσης, περαιτέρω, όμως, τελεί υπό την αίρεση της θετικής περάτωσης του προβλεπόμενου στο άρθρο 324 του ν. 4700/2020 (Α' 127) προσυμβατικού ελέγχου νομιμότητας, από το Ελεγκτικό Συνέδριο και την άπρακτη πάροδο της προθεσμίας υποβολής αίτησης ανάκλησης ή την έκδοση απόφασης επί της αίτησης ανάκλησης. Ο πλοιοκτήτης στον οποίο κατακυρώθηκε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού είναι υποχρεωμένος να προσέλθει για την υπογραφή της σύμβασης μέσα

στον χρόνο που ορίζεται στην ανακοίνωση της κατακύρωσης, ή σε ξεχωριστό έγγραφο, που αποστέλλεται σε αυτόν, με την υπόθεση της κατάθεσης της σχετικής εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης. Το έγγραφο της σύμβασης έχει αποδεικτικό μόνο χαρακτήρα. Αν τα δικαιολογητικά ή ορισμένα από αυτά, τα οποία είχαν υποβληθεί για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό έχουν λήξει κατά τον χρόνο της κατακύρωσης, ο πλοιοκτήτης, ύστερα από σχετική πρόσκληση της αρμόδιας υπηρεσίας, υποχρεούται να προσκομίσει πριν από την κατακύρωση νέα δικαιολογητικά, τα οποία να είναι σε ισχύ κατά τον χρόνο της κατακύρωσης.

5. Στις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι διατάξεις του ν. 4412/2016 (Α' 147) και του ν. 4413/2016 (Α' 148) εφαρμόζονται συμπληρωματικά και μόνο για τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από τις διατάξεις των άρθρων 9 έως 13, τους όρους της πρόσκλησης ή της προκήρυξης, κατά περίπτωση, και τους όρους της σύμβασης.

Άρθρο 11 **Συμβάσεις απευθείας ανάθεσης**

Για το χρονικό διάστημα μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας του διαγωνισμού (αρχικού ή και επαναληπτικών) και την υπογραφή του εγγράφου της σχετικής σύμβασης, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ή εξουσιοδοτημένο από αυτόν όργανο, μπορεί, για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών, να αναθέτει απευθείας με την υπογραφή σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την τήρηση διαγωνιστικής διαδικασίας και κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη, τη διενέργεια δρομολογίων σε πλοιοκτήτη πλοίου που πληροί τις προβλεπόμενες από τον νόμο προϋποθέσεις, έναντι μισθώματος. Στην περίπτωση αυτή, ο έλεγχος νομιμότητας από το Ελεγκτικό Συνέδριο ενεργείται κατά τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου έκτου του ν. 3755/2009 (Α' 52) και του άρθρου 324 του ν. 4700/2020 (Α' 127). Αν ο έλεγχος αποβεί αρνητικός και η σύμβαση θεωρηθεί μη συναφθείσα, καταβάλλεται στον ανάδοχο το μίσθωμα που αντιστοιχεί στα δρομολόγια που είχε ήδη εκτελέσει κατά το χρονικό διάστημα μέχρι τη γνωστοποίηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της πράξης του Κλιμακίου ή της απόφασης του Τμήματος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, κατά περίπτωση, ως εάν η σύμβαση είχε συναφθεί μέχρι τότε εγκύρως, εφόσον συντρέχουν και οι λοιπές προϋποθέσεις.

Άρθρο 12 **Παράταση συμβάσεων**

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται, μετά από διενέργεια μειοδοτικού διαγωνισμού, μπορεί να παρατείνονται, πριν από τη λήξη τους, με τους ίδιους όρους, είτε εφάπαξ, είτε αλλεπάλληλα, για χρονικό διάστημα μέχρι και τέσσερις (4) μήνες συνολικά.

Άρθρο 13 **Διαδικασία σύναψης συμβάσεων για κάλυψη έκτακτων αναγκών**

1. Σε περίπτωση μη εκτέλεσης των δρομολογίων, λόγω αθέτησης της υποχρέωσης του πλοιοκτήτη ή αδυναμίας εκτέλεσης αυτών για οποιονδήποτε λόγο, στο πλαίσιο, είτε τακτικής (εμπρόθεσμης ή εκπρόθεσμης) δρομολόγησης, είτε με οποιασδήποτε μορφής σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αν κρίνεται απολύτως αναγκαίο, για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης επείγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί, ακόμα και πριν από την κήρυξη του πλοιοκτήτη εκπτώτου, να αναθέτει απευθείας με την υπογραφή σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την τήρηση διαγωνιστικής διαδικασίας και κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη, τη διενέργεια των δρομολογίων σε πλοιοκτήτη άλλοι πλοίου, που πληροί τις προβλεπόμενες από τον νόμο προϋποθέσεις, έναντι μισθώματος. Η διάρκεια

της σύμβασης σε αυτή την περίπτωση ορίζεται το αργότερο μέχρι την έναρξη της εκτέλεσης δρομολογίων με τακτική (εμπρόθεσμη ή εκπρόθεσμη) δρομολόγηση, διαφορετικά μέχρι τη σύναψη σύμβασης αποκλειστικής εξυπηρέτησης της δρομολογιακής γραμμής και σε περίπτωση που δεν συναφθεί τέτοια σύμβαση μέχρι την προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού, οπότε έχει εφαρμογή το άρθρο 11. Το καταβλητέο μίσθωμα είναι αυτό της αρχικής σύμβασης που συνήφθη κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού, ενώ στις άλλες περιπτώσεις ορίζεται, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ.. Οι διατάξεις των δευτέρου και τρίτου εδαφίων του άρθρου 11, έχουν εφαρμογή και στην περίπτωση αυτή.

2. Στην περίπτωση αδυναμίας για οποιονδήποτε λόγο, κάλυψης των αθετούμενων δρομολογίων του παρόντος άρθρου, ο Υπουργός δύναται να αναθέτει απευθείας με την υπογραφή σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την τήρηση διαγωνιστικής διαδικασίας και κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 16, 20 και 21, τη διενέργεια εναλλακτικών δρομολογίων σε πλοιοκτήτη, που έχει δρομολογημένα πλοία και πληροί τις προβλεπόμενες από τον νόμο προϋποθέσεις, έναντι μισθώματος, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ., το οποίο συγκαλείται, προκειμένου να καθορίσει τη δρομολογιακή γραμμή και τα χαρακτηριστικά της, όπως ενδεικτικά λιμένες προσέγγισης, συχνότητα δρομολογίων εξυπηρέτησης, καταβλητέο μίσθωμα. Η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται το αργότερο μέχρι την έναρξη της εκτέλεσης δρομολογίων με τακτική, εμπρόθεσμη ή εκπρόθεσμη, δρομολόγηση, διαφορετικά μέχρι τη σύναψη σύμβασης αποκλειστικής εξυπηρέτησης της δρομολογιακής γραμμής και σε περίπτωση που δεν συναφθεί τέτοια σύμβαση μέχρι την προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού, οπότε έχει εφαρμογή η διάταξη του άρθρου 11. Οι διατάξεις του δευτέρου και τρίτου εδαφίου του άρθρου 11 έχουν εφαρμογή και στην περίπτωση αυτή. Η διάρκεια της κατά τα ανωτέρω σύμβασης δεν μπορεί να υπερβεί το χρονικό διάστημα των τριών (3) μηνών.

Άρθρο 14 **Προστασία ναυτικών**

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έσοδα από την κατάπτωση εγγυητικών επιστολών για την καλή εκτέλεση συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αποδίδονται σε ναυτικούς της εταιρείας, που κηρύχθηκε έκπτωτη, ή εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών ή στην ίδια μητρική επιχείρηση ή σε άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση, εφόσον δεν τηρούνται οι σχετικές με τη μισθοδοσία τους διατάξεις. Η ικανοποίηση των απαιτήσεων των ναυτικών του πρώτου εδαφίου είναι σύμμετρη. Για την απόδοση των εσόδων του πρώτου εδαφίου εφαρμόζεται αναλογικά η διαδικασία του άρθρου τρίτου της υπ' αριθμ. 3529.2/12/2010 υπουργικής απόφασης (Β' 314). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται ο Κωδικός Αριθμός Εσόδων για την απόδοση των ποσών και οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος. Οι διατάξεις του πρώτου, δεύτερου και τρίτου εδαφίου του παρόντος άρθρου, καθώς και η παρ. 5 του άρθρου 10 του παρόντος, εφαρμόζονται και σε εγγυητικές επιστολές που έχουν καταπέσει πριν από τη θέση σε ισχύ του ν. 4331/2015 (Α' 69).

Άρθρο 15 **Προστασία εργαζομένων ξηράς**

1. Επιχορηγήσεις από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την εκτέλεση δρομολογίων άγονων γραμμών της παρ. 4 του άρθρου δεύτερου του ν. 4079/2012 (Α' 180), ναυτιλιακής εταιρείας, η οποία βρίσκεται σε διαδικασία εξυγίανσης, ή έχει κηρυχθεί έκπτωτη, με κατάπτωση των εγγυητικών επιστολών ή εταιρείας που ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών, ή στην ίδια μητρική επιχείρηση, ή σε άλλη ναυτική εταιρεία υπό κοινή διαχείριση, αποδίδονται στους εργαζομένους ξηράς της εταιρείας αυτής, σε περίπτωση ύπαρξης ανεξόφλητων οφειλών της εταιρείας προς αυτούς, ιδίως μισθοδοσίας, επιδομάτων,

αποζημίωσης λόγω απόλυσης, εργοδοτικών εισφορών, από συμβάσεις εργασίας, εμμίσθου εντολής και παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών. Από την παρούσα ρύθμιση εξαιρούνται απαιτήσεις μελών των Διοικητικών Συμβουλίων των ανωτέρω εταιρειών.

2. Η απόδοση των ανεξόφλητων οφειλών στους εργαζομένους ξηράς καλύπτεται από το όριο του ποσοστού εβδομήντα τοις εκατό (70%) των επιχορηγήσεων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 4 του άρθρου δεύτερου του ν. 4079/2012 (Α' 180), λαμβανομένων υπόψη των βεβαιώσεων αποδοχών ανά εργαζόμενο ξηράς μέσω του πληροφοριακού συστήματος TAXISnet της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων Δημόσιας Διοίκησης του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης καταγγελιών των συμβάσεων εργασίας και εμμίσθου εντολής μεταξύ εργαζομένων και εταιρείας και εν ισχύ απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας περί αναγνώρισης οφειλών προς τους εργαζομένους ξηράς, νομίμως υπογεγραμμένης, μετά της προσυπογραφής του Οικονομικού Διευθυντή της εταιρείας, στην οποία θα αναφέρονται αναλυτικά τα ανεξόφλητα ποσά ανά εργαζόμενο, καθώς και οι οφειλόμενες κρατήσεις στον ασφαλιστικό φορέα. Σε περίπτωση που το ποσοστό εβδομήντα τοις εκατό (70%) δεν επαρκεί για την κάλυψη των ανεξόφλητων οφειλών των εργαζομένων ξηράς, η εξόφλησή τους είναι σύμμετρη.

3. Οι ανεξόφλητες οφειλές αποδίδονται στους τραπεζικούς λογαριασμούς των εργαζομένων ξηράς με παράλληλη καταβολή των αντίστοιχων κρατήσεων στον οικείο ασφαλιστικό φορέα, με την έκδοση χρηματικών ενταλμάτων από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στο όνομα εκάστου εργαζομένου ξηράς. Σε περίπτωση καταβολής της εργοδοτικής εισφοράς από τον εργαζόμενο, απαιτείται προσκόμιση βεβαίωσης από τον οικείο ασφαλιστικό φορέα.

4. Σε περίπτωση που η απόδοση των οφειλών στους εργαζομένους ξηράς υπολείπεται του ορίου του ποσοστού εβδομήντα τοις εκατό (70%), το εναπομείναν ποσοστό μέχρι του ορίου του εβδομήντα τοις εκατό (70%) αποδίδεται στην εταιρεία για την εκτέλεση δρομολογίων άγονων γραμμών, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου δεύτερου του ν. 4079/2012.

Άρθρο 16

Σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με φορείς δημοσίου

1. Υπό το πλαίσιο του άρθρου 12 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και του άρθρου 100 του ν. 3852/2010 (Α' 87), αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παρ. 1 του άρθρου 10 του παρόντος, και εφόσον κρίνεται απολύτως αναγκαίο, για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ., με την οποία, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προσδιορίζονται το ύψος του μισθώματος και τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου, να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με δήμους ή δημοτικές ενότητες, που αποτελούν νησιά με πληθυσμό λιγότερο από πέντε χιλιάδες (5.000) κατοίκους, μεμονωμένα ή από κοινού, διάρκειας ενός (1) έως πέντε (5) έτη, για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής ή γραμμών. Στις προγραμματικές συμβάσεις του προηγούμενου εδαφίου επιτρέπεται και η συμμετοχή κοινωφελών δημοτικών επιχειρήσεων, αναπτυξιακών ανωνύμων εταιρειών, επιχειρήσεων Ο.Τ.Α. ειδικού σκοπού, με οποιαδήποτε νομική μορφή και αν λειτουργούν, επιχειρήσεων των Περιφερειών, ναυτικών εταιρειών του ν. 959/1979 (Α' 192), στις οποίες, είτε τα νομικά πρόσωπα των δήμων, είτε δημοτικές ενότητες που αποτελούν νησιά, με πληθυσμό λιγότερο από πέντε χιλιάδες (5.000) κατοίκους, έχουν το σύνολο ή την πλειοψηφία των μετοχών του εταιρικού κεφαλαίου, είτε έχουν κρατικό προνόμιο ή λαμβάνουν κρατική επιχορήγηση, καθώς και ενώσεων ή κοινοπραξιών των ναυτικών εταιρειών της προηγούμενης περίπτωσης και πλοιοκτητών του άρθρου 3.

2. Οι ανωτέρω συμβάσεις υπόκεινται στον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας του Ελεγκτικού Συνεδρίου, σύμφωνα με τη

σχετική νομοθεσία. Στις προγραμματικές συμβάσεις της παρ. 1 ορίζονται το αντικείμενο της σύμβασης, ο σκοπός και το περιεχόμενό τους, ο προϋπολογισμός τους, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων, το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης της σύμβασης, οι πόροι από τους οποίους θα καλυφθούν οι αναλαμβανόμενες οικονομικές υποχρεώσεις και η διάρκεια της σύμβασης. Επίσης, ορίζεται το όργανο παρακολούθησης της εφαρμογής της και οι αρμοδιότητές του, καθώς και ρήτρες σε βάρος του συμβαλλόμενου που παραβαίνει τους όρους της προγραμματικής σύμβασης.

3. Σε περίπτωση κατά την οποία συμβαλλόμενος, σε προγραμματική σύμβαση του παρόντος άρθρου, αναθέσει σε τρίτον τη διαχείριση, εκμετάλλευση και εκτέλεσή της, η ανάθεση διενεργείται για λογαριασμό του από τη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2.

4. Οι φορείς της παρ. 1 για την εκτέλεση των προγραμματικών συμβάσεων μπορεί να χρηματοδοτούνται και μέσω προγραμματικών συγχρηματοδοτούμενων από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρθρο 17

Αποπληρωμή συμβάσεων

Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που εκτελούνται δυνάμει του παρόντος Κεφαλαίου, καθώς και παρατάσεις αυτών κατ' εφαρμογή του άρθρου 12 βαρύνουν το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Άρθρο 18

Διασφάλιση προστασίας εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις

1. Πριν από την έναρξη δρομολογίων εκάστης δρομολογιακής περιόδου επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου, επιβατηγού υδροπτερυγού και ταχύπλοου πλοίου, οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται να έχουν εξοφλήσει τους βασικούς μισθούς και τα επιδόματα του πληρώματος του πλοίου, καθώς και τις αναλογούσες εισφορές. Οι αρμόδιες κατά τόπον Λιμενικές Αρχές, σε συνεργασία, όπου απαιτείται, με τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, πριν από την έναρξη δρομολογίων του πλοίου, επαληθεύουν τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη με τις προαναφερόμενες υποχρεώσεις του.

2. Αν Λιμενική Αρχή γίνει αποδέκτης καταγγελίας προδήλως βάσιμης ή πληροφορηθεί, με οποιονδήποτε τρόπον, ότι πλοιοκτήτης δεν συμμορφώνεται με τη νομοθεσία για την καταβολή των βασικών μισθών και επιδομάτων στο πλήρωμα, καθώς και την προσήκουσα απόδοση των ανάλογων ασφαλιστικών εισφορών, διερευνά το θέμα, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας, τη Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων και τη Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, και χορηγεί προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών για τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη, ανεξάρτητα από τη διαδικασία επιβολής των νομίμων κυρώσεων. Σε περιπτώσεις παρόδου απράκτου της προθεσμίας του προηγούμενου εδαφίου, επιβάλλεται απαγόρευση απόπλου, σύμφωνα με το άρθρο 42 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ., ν.δ. 187/1973, Α' 261), η οποία αίρεται, μόνον, εφόσον εξοφληθούν οι οφειλόμενοι βασικοί μισθοί και επιδόματα.

3. Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να απορρίψει αίτηση δρομολόγησης, που υποβάλλεται σύμφωνα με τα άρθρα 1 έως 16, 20 και 21 ή να μην προβεί στη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ., στην περίπτωση επιβολής σε βάρος του πλοίου απαγόρευσης απόπλου, σύμφωνα με την παρ. 2, του-

λάχιστον δύο (2) φορές μέσα σε χρονικό διάστημα τριών (3) ετών πριν από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής της αίτησης ή την ημερομηνία σύναψης σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ' ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Άρθρο 19 Ρύθμιση για τη διασφάλιση της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας

1. Για τη διασφάλιση της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας, όταν διακόπτεται η τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών, για λόγους οι οποίοι δεν οφείλονται σε ανωτέρα βία ή απαγόρευση απόπλου, εφαρμόζεται πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας.

2. Το πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας εκτελείται από πλοία τα οποία είναι ήδη δρομολογημένα και περιλαμβάνει συνδέσεις, οι οποίες εξυπηρετούνται από δρομολογημένα, κατά την τρέχουσα δρομολογιακή περίοδο, πλοία.

3. Τα πλοία και τα πληρώματά τους υποχρεούνται στην εκτέλεση του προγράμματος δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας.

4. α. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από εισήγηση του Σ.Α.Σ., το οποίο συγκαλείται εκτάκτως, μετά από την παρέλευση τριών (3) ημερών από τη διακοπή της τακτικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης, όταν προκύπτει επείγουσα κοινωνική ανάγκη ή ανάγκη η οποία μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία, καθορίζονται τα εξής:

αα. το πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας,

αβ. τα πλοία τα οποία θα εξυπηρετούν τα δρομολόγια, με την επιφύλαξη του δικαιώματος του πλοιοκτήτη για αντικατάσταση πλοίου,

αγ. ο αριθμός και η συχνότητα των δρομολογίων ανά κατεύθυνση, που δεν υπερβαίνει το 1/3 των τακτικών δρομολογίων, καθώς και το χρονικό σημείο από το οποίο τίθεται σε εφαρμογή το πρόγραμμα, το οποίο προσδιορίζεται ανάλογα με τις ανάγκες της χειμερινής και της θερινής περιόδου.

β. Το πρόγραμμα δρομολογίων έκτακτης ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υποκαθιστά τις συνθήκες τακτικής και ομαλής ακτοπλοϊκής σύνδεσης ούτε να υπερβαίνει τον έναν (1) μήνα.

5. α. Στους παραβάτες επιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 21.

β. Η άρνηση συμμόρφωσης του πλοιάρχου ή του πληρώματος με τις διατάξεις του παρόντος συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα, το οποίο τιμωρείται σύμφωνα με τα άρθρα 245 και επόμενα του Κ.Δ.Ν.Δ..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ' ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (Σ.Α.Σ.)

Άρθρο 20 Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών - Λειτουργία

1. Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής λειτουργεί Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.). Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, Πρόεδρος του Συμβουλίου, ορίζεται ένας (1) εκ των Γενικών Γραμματέων του Υπουργείου, ενώ οι λοιποί Γενικοί Γραμματείς καταλαμβάνουν θέσεις μελών. Ως μέλη του Συμβουλίου ορίζονται επίσης, τρεις (3) εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ένας (1) εκπρόσωπος της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, δύο (2) εκπρόσωποι του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), ένας (1) εκπρόσωπος με την ιδιότητα του συγκοινωνιολόγου, που ορίζεται από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.) και από ένας (1) εκπρόσωπος που υποδεικνύεται από την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος

(ΕΝ.Π.Ε.), την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Ε.), την Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος (Κ.Ε.Ε.Ε.), το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ξ.Ε.Ε.), την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ), την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.), την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού, την Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού (Ε.Π.Ε.), το Σύνδεσμο των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (Η.Α.Τ.Τ.Α.), τον Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (Π.Σ.Χ.Ε.Μ.) και την αντιπροσωπευτικότερη ένωση ναυτικών πρακτόρων στον τομέα της ακτοπλοΐας. Στο Σ.Α.Σ. συμμετέχει εκπρόσωπος της Ιεράς Κοινότητας Αγίου Όρους, αν συζητούνται θέματα ενδιαφέροντος της περιοχής του Αγίου Όρους.

2. Τα μέλη του Σ.Α.Σ. διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με διετή θητεία. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζονται τα θέματα αναπλήρωσης του Προέδρου και των μελών, καθώς και γραμματειακής υποστήριξης του Σ.Α.Σ. Η απόφαση δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Το Σ.Α.Σ. συγκαλείται από τον Πρόεδρό του και γνωμοδοτεί για τα θέματα αρμοδιότητάς του σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 1 έως 16, 20 και 21. Το Σ.Α.Σ. συνεδριάζει τουλάχιστον έξι (6) φορές στη διάρκεια του έτους. Η απόφαση του Υπουργού για την αποδοχή ή μη της γνώμης του Σ.Α.Σ. εκδίδεται εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία συνεδρίασης αυτού. Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να ζητήσει τη γνώμη του Σ.Α.Σ. για οποιοδήποτε ζήτημα εμπίπτει στις αρμοδιότητες του οργάνου αυτού, ή εν γένει συνδέεται με την εφαρμογή των άρθρων 1 έως 16, 20 και 21.

4. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να συμμετέχουν και άλλα μέλη ή να προβλέπεται διαφορετικός χρόνος θητείας.

5. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ., εκδίδεται ο Κανονισμός Αρχών και Λειτουργίας του Σ.Α.Σ., στον οποίο ορίζονται οι κανόνες και αρχές που διέπουν τη λειτουργία του Σ.Α.Σ. και τη λήψη των σχετικών αποφάσεων. Τροποποιήσεις του εν λόγω Κανονισμού πραγματοποιούνται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η' ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 21 Διοικητικές κυρώσεις

1. Σε όποιον εκτελεί δρομολόγια ή εκδίδει εισιτήρια για δρομολόγια, για τα οποία δεν έχει εκδοθεί ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης πλοίου ή απόφαση έγκρισης δρομολογίων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 16, 20 και 21, επιβάλλεται, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, πρόστιμο είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ, υπό την προϋπόθεση ότι έχει προηγουμένως λάβει χώρα έγγραφη σύσταση από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ο παραβάτης δεν έχει συμμορφωθεί εντός σαράντα οκτώ (48) ωρών. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται πρόστιμο διπλάσιου ύψους για κάθε επόμενη παράβαση.

2. Εφόσον, κατά τη διάρκεια της δρομολόγησης πλοίου, διαπιστώνεται, με οποιονδήποτε τρόπο, ότι δεν πληρούται τουλάχιστον μία από τις προϋποθέσεις ή τους όρους των άρθρων 2 έως 5 και διαταράσσεται για τον λόγο αυτόν η εξυπηρέτηση της γραμμής, το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται, με απόφασή του, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ., να ανακαλέσει την ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης πλοίου ή την απόφαση έγκρισης δρομολογίων.

3. Στις περιπτώσεις που, μετά την ανακοίνωση δήλωσης δρομολόγησης ή την απόφαση έγκρισης δρομολογίου, το πλοίο δεν εκκινήσει την εκτέλεση δρομολογίων ή αφού εκκινήσει, διακόψει τα δρομολογία του, χωρίς να συντρέχουν οι όροι της παρ. 3 του άρθρου 7, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ., ανακαλείται η ανακοίνωση

της δρομολόγησης ή η απόφαση έγκρισης δρομολογίων, αντίστοιχα, και επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ.

4. Στις παραπάνω περιπτώσεις, η αρμόδια λιμενική αρχή συντάσσει έκθεση βεβαίωσης που κοινοποιείται στον παραβάτη και ο ενδιαφερόμενος καλείται να εκθέσει τις απόψεις του εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών από την κοινοποίησή της.

5. Με την επιφύλαξη της παρ. 7 του άρθρου 7 και των παρ. 1 έως 3 του παρόντος, στους παραβάτες των άρθρων 1 έως 16, 20 και 21 και των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων πράξεων, που δεν αφορούν στον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, επιβάλλονται από την αρμόδια λιμενική αρχή οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κ.Δ.Ν.Δ..

Άρθρο 22 **Τελικές διατάξεις**

Οι ισχύουσες διατάξεις για τις αρμοδιότητες αστυνομικής εξουσίας και δικαστικής αστυνομίας, των λιμενικών αρχών εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία, που δρομολογούνται με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος.

ΤΜΗΜΑ II **ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ** **ΜΕΤΑΞΥ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Άρθρο 23 **Μεταφορά επιβατών**

1. Το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα επιβατηγά πλοία υπό σημαία των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 24.

2. Η παράβαση του παρόντος άρθρου επιφέρει τις κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 180 του Κ.Δ.Ν.Δ..

Άρθρο 24 **Θαλάσσιες ενδομεταφορές** **μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων**

1. Για τη δρομολόγηση πλοίων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις και διαδικασίες δρομολόγησης:

α) Προϋποθέσεις δρομολόγησης:

αα) Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ελληνικών ηπειρωτικών λιμένων εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά πλοία, εφόσον είναι νηολογημένα στην Ελλάδα, ή άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και φέρουν τη σημαία του.

αβ) Το προσωπικό των παραπάνω πλοίων, που δεν έχει την ελληνική ιθαγένεια, πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

αγ) Το πλοίο και ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις των περ. α', β' και δ' της παρ. 2 και των παρ. 3, 4, 5 και 6 του άρθρου 3.

αδ) Όλα τα θέματα που αφορούν στη στελέχωση των παραπάνω πλοίων χωρητικότητας κάτω των 650 μονάδων υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1969 «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων», την οποία κύρωσε ο ν. 1373/1983 (Α' 92), ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

β) Διαδικασία δρομολόγησης:

βα) Ο πλοιοκτήτης υποβάλλει δήλωση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έναν (1) μήνα πριν από την έναρξη των δρομολογίων του πλοίου, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα της εταιρείας του και προκειμένου περί φυσικού

προσώπου το ονοματεπώνυμο, την κατοικία του και την ιθαγένειά του. Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος, αναγράφει επίσης ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητό του στην Ελλάδα και εγκαταστήσει γραφείο σε αυτήν και αναγράφει τα στοιχεία του διορισμού. Επίσης, θα πρέπει να αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου και τα δρομολόγια που θα εκτελεί.

ββ) Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να τροποποιεί τα δρομολόγια της δήλωσης, αν κρίνεται αιτιολογημένα, ότι παρεμποδίζεται η εξυπηρέτηση των γραμμών του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Τμήμα Ι.

βγ) Για τη διακοπή των δρομολογίων του πλοίου, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και οι κατά τόπους λιμενικές Αρχές ενημερώνονται εγγράφως δεκαπέντε (15) τουλάχιστον ημέρες νωρίτερα.

2. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα δρομολόγησης και ιδίως η κάλυψη έκτακτων και επείγουσών αναγκών.

3. Η παράβαση των διατάξεων του παρόντος άρθρου επιφέρει τις κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 180 του Κ.Δ.Ν.Δ..

ΜΕΡΟΣ Β' **ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ** **ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΩΝ**

Άρθρο 25 **Μεταφορά εμπορευμάτων**

1. (α) Το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων ανήκει στα φορτηγά πλοία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας που φέρουν την ελληνική σημαία.

(β) Το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα φορτηγά πλοία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φέρουν την σημαία τους, εφόσον αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία.

2. (α) Η μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων τρίτων κρατών απευθείας μεταφορά εμπορευμάτων και το αντίθετο μπορεί να πραγματοποιείται και με φορτηγά πλοία, υπό σημαία τρίτου κράτους ανεξαρτήτως χωρητικότητας, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

(β) Ο όρος της αμοιβαιότητας δεν εφαρμόζεται για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το αυτό ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους εκτός Ε.Ε. και για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους-μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σε αυτό το κράτος μέλος, σύμφωνα με την νομοθεσία του.

3. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ρυθμίζονται οι μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορές εμπορευμάτων που διαμορφώνονται από τις τεχνολογικές εξελίξεις της ναυτιλίας.

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ρυθμίζονται τα ζητήματα σχετικά με τη διενέργεια μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων σε περιπτώσεις:

(α) ανεπάρκειας των πλοίων που έχουν, σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις, δικαίωμα διενέργειας μεταφοράς, (β) έκτακτων ή μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως συγκοινωνιακών αναγκών, (γ) εμπορευμάτων ειδικών κατηγοριών.

5. Οι διατάξεις των περ. β' της παρ. 1 και β' της παρ. 2 του παρόντος ισχύουν ομοίως και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσω-

τερικό της χώρας τους.

6. Η παράβαση των διατάξεων του παρόντος άρθρου επιφέρει τις κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 180 του Κ.Δ.Ν.Δ..

Άρθρο 26

Μεταφορά ταχυδρομικών αντικειμένων με ακτοπλοϊκά πλοία

1. Τα ταχυδρομικά αντικείμενα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 του ν. 4053/2012 (Α' 44), που διακινούνται από τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις και των οποίων το βάρος δεν υπερβαίνει τα είκοσι χιλιόγραμμα ανά τεμάχιο, μεταφέρονται μεταξύ των λιμένων από πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές, σύμφωνα με τα άρθρα 1 έως 16, 20 και 21 του παρόντος, έναντι ναύλου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ορίζεται το ανώτατο όριο του ως άνω ναύλου.

2. Η μεταφορά ταχυδρομικών αντικειμένων βάρους μεγαλύτερου των είκοσι (20) χιλιογράμμων, καθώς και χρηματικών ποσών επιβαρύνεται με ναύλο θαλάσσιας μεταφοράς που συμφωνείται μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών κατά τις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ. - ν. 3816/1958, Α' 32).

3. Η παράδοση και η παραλαβή των ταχυδρομικών αντικειμένων γίνονται με φροντίδα των ταχυδρομικών επιχειρήσεων επί του πλοίου. Με συμφωνία των μερών μπορεί να οριστεί διαφορετικός τόπος παράδοσης και παραλαβής, καθώς και το πρόσωπο, το οποίο εξουσιοδοτείται ειδικά για τον σκοπό αυτόν.

4. Ο πλοίαρχος ή τα άλλα μέλη του πληρώματος του πλοίου που είναι επιφορτισμένα με την παραλαβή, παράδοση και γενικά τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων λαμβάνουν μέτρα για την προφύλαξη τους από κινδύνους διαβροχής, διάβρωσης και γενικά κάθε βλάβης, καταστροφής ή απώλειας.

5. Σε περίπτωση υπαίτιας καταστροφής, βλάβης, απώλειας ή υπερήμερης παράδοσης των ταχυδρομικών αντικειμένων, στον πλοίαρχο ή στα άλλα μέλη του πληρώματος του πλοίου, που είναι επιφορτισμένα με την παραλαβή, παράδοση και γενικά τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων, επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 157 του Κ.Δ.Ν.Δ., χωρίς να αποκλείονται άλλες ποινικές, αστικές ή πειθαρχικές ευθύνες.

Οι κυρώσεις αυτές επιβάλλονται κυρίως, αν τα πρόσωπα που είναι επιφορτισμένα με τη μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων, αρνούνται την παραλαβή τους ή τα παρακρατούν ή τα παραδίδουν σε διαφορετικούς κατά τον προορισμό λιμένες ή σε πρόσωπα που δεν είναι ειδικά εξουσιοδοτημένα για την παραλαβή τους ή παραβαίνουν τις καθορισμένες από το άρθρο αυτό υποχρεώσεις.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να αυξομειώνεται το όριο βάρους των είκοσι (20) χιλιογράμμων, ανά τεμάχιο, των ταχυδρομικών αντικειμένων και να ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των παρ. 1 έως 5.

ΜΕΡΟΣ Γ' ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΤΜΗΜΑ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 27 Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν Μέρος εφαρμόζεται στα δρομολογημένα πλοία που διενεργούν επιβατικές θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο 28 Ορισμοί

1. «Μεταφορέας» είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, το οποίο παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς.

2. «Επιβάτης» είναι ο χρήστης των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.

3. «Εκδότης» είναι το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που εκδίδει εισιτήρια επιβατών και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, δυνάμενος να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε αποδεκτό, σύμφωνα με τη νομοθεσία, τεχνικό μέσο έκδοσής τους.

4. «Άτομο με αναπηρία» ή «άτομο με μειωμένη κινητικότητα», είναι οποιοδήποτε άτομο η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής ή αναπηρίας, ιδίως αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής, διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας ή λόγω ανικανότητας από οποιαδήποτε άλλη αιτία ή λόγω ηλικίας και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών, στις ιδιαίτερες ανάγκες του ατόμου αυτού.

5. «Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς» είναι η σύμβαση η οποία συνάπτεται μεταξύ του μεταφορέα ή/και του εκδότη, αφενός και του επιβάτη αφετέρου και με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει, κατά περίπτωση, την υποχρέωση μεταφοράς του επιβάτη, των αποσκευών του και του οχήματός του στον τόπο προορισμού, σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και τις προϋποθέσεις των κειμένων διατάξεων και του αποδεικτικού της μεταφοράς εγγράφου, ιδίως εισιτηρίου, απόδειξης μεταφοράς οχήματος.

6. «Εισιτήριο» είναι το έγκυρο έγγραφο που χρησιμεύει ως αποδεικτικό της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς ή ισοδύναμό του, υπό άλλη μορφή, αποδεκτό, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής.

7. «Ακύρωση» είναι το χρηματικό ποσό που αναγράφεται στο εισιτήριο και το οποίο αποτελεί το αντίτιμο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, που απορρέουν από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, χωρίς τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και τον φόρο προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.).

8. «Ακύρωση» νοείται η μη πραγματοποίηση προγραμματισμένου ή έκτακτου δρομολογίου για το οποίο έχει εκδοθεί τουλάχιστον ένα εισιτήριο.

9. «Λιμενικός τερματικός σταθμός», είναι τερματικός σταθμός, στελεχωμένος από μεταφορέα ή φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού, σε λιμένα με εγκαταστάσεις, όπως χώρους ελέγχου εισιτηρίων, εκδοτήρια εισιτηρίων ή αίθουσες αναμονής, και προσωπικό για την επιβίβαση ή την αποβίβαση επιβατών που χρησιμοποιούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών ή συμμετέχουν σε κρουαζιέρα.

10. «Φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού», είναι ο ιδιωτικός ή ο δημόσιος φορέας στο έδαφος ενός κράτους μέλους που είναι υπεύθυνος για τη διοίκηση και τη διαχείριση λιμενικού τερματικού σταθμού.

11. «Συνθήκες πρόσβασης», είναι κατάλληλοι κανόνες, οδηγίες και πληροφόρηση σχετικά με την προσβασιμότητα των λιμενικών τερματικών σταθμών και των πλοίων, καθώς και των εγκαταστάσεών τους, για τα άτομα με αναπηρία ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

Άρθρο 29 Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς

1. Η σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς καταρτίζεται με απλή συμφωνία των συμβαλλομένων και αποδεικνύεται με την έκδοση εισιτηρίου στον επιβάτη ή την απόδειξη μεταφοράς οχήματος, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Από και με την κατάρτιση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς δημιουργούνται μεταξύ των συμβαλλομένων τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που καθορίζονται στα Τμήματα II και III του παρόντος Μέρους.

ΤΜΗΜΑ II ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 30

Επιστροφή ναύλου - αποζημιώσεις - έκπτωση ναύλου από- μων μειωμένης κινητικότητας

1. Ο επιβάτης δικαιούται:

α) Την παροχή της κατηγορίας της θέσης και σε περίπτωση καμπίνας, τον τύπο καμπίνας που συμφωνήθηκε για το συγκεκριμένο πλοίο και ταξίδι. Σε περίπτωση μη παροχής τους, ο επιβάτης δικαιούται, είτε να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση λαμβάνοντας την αξία του ναύλου επιβάτη και οχήματος που κατέβαλε και χρηματική αποζημίωση, προσαυξημένη κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) επί της τιμής του ναύλου εισιτηρίου επιβάτη, είτε να ταξιδέψει σε θέση κατώτερη από εκείνη για την οποία κατέβαλε το αντίτιμο του εισιτηρίου, λαμβάνοντας τη διαφορά της τιμής του ναύλου εισιτηρίου επιβάτη, προσαυξημένη κατά εκατό τοις εκατό (100%). Σε περίπτωση μη ασκήσεως του δικαιώματος της υπαναχώρησης, εάν ο μεταφορέας διαθέσει στον επιβάτη θέση ανώτερη από εκείνη για την οποία αγοράσθηκε το εισιτήριο, δεν δικαιούται να απαιτήσει τη διαφορά της επιπλέον πληρωμής, εκτός εάν η διάθεση της ανώτερης θέσης έγινε κατόπιν σχετικού αιτήματος του επιβάτη, οπότε ο τελευταίος οφείλει να καταβάλει τη διαφορά της τιμής του ναύλου μειωμένη κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

β) Την επιστροφή ποσοστού επί της τιμής του ναύλου ή ολόκληρη την αξία του εισιτηρίου που κατέβαλε, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

βα. Επιστροφή ποσοστού τουλάχιστον πενήντα τοις εκατό (50%) του ναύλου, συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και τον Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.), εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου, έως και δώδεκα (12) ώρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου.

ββ. Επιστροφή ποσοστού τουλάχιστον εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) του ναύλου, συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και τον Φ.Π.Α., εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου, έως και επτά (7) ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία απόπλου του πλοίου.

βγ. Επιστροφή ολόκληρου του ναύλου, συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και τον Φ.Π.Α., εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου, έως και δεκατέσσερις (14) ημέρες πριν την προγραμματισμένη ημερομηνία απόπλου του πλοίου.

βδ. Επιστροφή ολόκληρου του ναύλου, συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και τον Φ.Π.Α., ανεξαρτήτως του χρόνου ειδοποίησης του μεταφορέα, όταν ο επιβάτης για λόγους ανωτέρας βίας, ιδίως για λόγους υγείας που αποδεικνύονται εγγράφως, αδυνατεί να ταξιδέψει στην προγραμματισμένη ημέρα και ώρα για την οποία εκδόθηκε το εισιτήριο μεταφοράς.

Τα δικαιώματα αυτά δεν ισχύουν προκειμένου για εισιτήριο που έχει ήδη τροποποιηθεί κατά τους όρους της περ. γ' στο χρονικό διάστημα των δεκατεσσάρων (14) ημερών που προηγείται της αρχικής ημερομηνίας του ταξιδιού.

γ) Την τροποποίηση του εισιτηρίου του, εφόσον διατίθενται θέσεις για το ίδιο ή άλλο ταξίδι μέχρι και σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από τον προγραμματισμένο απόπλου του πλοίου.

Εφόσον η αξία του νέου εισιτηρίου είναι χαμηλότερη, ο επιβάτης δεν δικαιούται επιστροφή της διαφοράς.

2. Τα δικαιώματα της παρ. 1 ισχύουν και στην περίπτωση αγοράς εισιτηρίου από απόσταση με οποιονδήποτε τρόπο ή μέσο και με την προϋπόθεση της ενημέρωσης του εκδότη του εισιτηρίου εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή με άλλο μέσο αποδεκτό από τον εκδότη. Οι εκδότες οφείλουν προς τούτο να ανακοινώνουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τα λοιπά μέσα που θεωρούν αποδεκτά και να ενημερώνουν σχετικά τον επιβάτη σε κάθε αγορά εισιτηρίου από απόσταση.

3. Επιβάλλεται ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος και κοινωνικής πολιτικής, η χορήγηση έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται το παρόν Μέρος στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητι-

κότητα με ποσοστό αναπηρίας ογδόντα τοις εκατό (80%) και άνω, με την επίδειξη σχετικής απόφασης των αρμόδιων υγειονομικών επιτροπών Κέντρου Πιστοποίησης Αναπηρίας (ΚΕ.Π.Α.) ή των υγειονομικών επιτροπών της αρμόδιας διοικητικής αρχής ή ασφαλιστικού φορέα μέχρι την ημερομηνία λήξης της ισχύος τους. Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στα ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινείται ο δικαιούχος του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον αυτά φέρουν ειδικές πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων των Ατόμων με Αναπηρίες (ΔΕΛΤΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ «ΑΜΑ»). Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στον συνοδό του δικαιούχου του πρώτου εδαφίου, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία-τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down. Αν ο μεταφορέας απαιτήσει συνοδεία για το άτομο με μειωμένη κινητικότητα, τότε ο συνοδός μεταφέρεται δωρεάν.

4. Οι επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων συνθηκών πρόσβασης, δικαιούνται την παροχή δωρεάν συνδρομής, όπως ορίζεται στα παραρτήματα II και III του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (L 334), σε λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασης, και επί πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 10 του Κανονισμού και υπό τους όρους παροχής συνδρομής που ορίζουν τα άρθρα 11 και 12 του Κανονισμού.

Άρθρο 31

Δικαιώματα απόρων και ναυαγών

Ο εφοπλιστής κάθε επιβατηγού πλοίου υπό σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) υποχρεούται να αποδέχεται τη δωρεάν μεταφορά των απόρων και ναυαγών, μέχρι δέκα (10), κατ' ανώτατο όριο, ανά πλοίο και ανά δρομολογιακή γραμμή, σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ..

Άρθρο 32

Δικαιώματα αναπήρων πολέμου, θυμάτων πολέμου

1. Ανάπηροι πολέμου που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία καταβάλλουν το ήμισυ του εκάστοτε ισχύοντος εισιτηρίου της θέσης που επιλέγουν, εφόσον δε η θέση διαθέτει κλίνη, χορηγείται υποχρεωτικά σε αυτούς.

2. Με κοινή απόφαση των αρμόδιων Υπουργών και του Υπουργού Εθνικής Άμυνας δύναται να καθοριστεί ότι, προκειμένου περί θυμάτων πολέμου, αυτά δύναται να ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία με έκπτωση μέχρι το ήμισυ του εκάστοτε ισχύοντος εισιτηρίου, μη δικαιούμενων όμως να πραγματοποιήσουν περισσότερα από δύο (2) ταξίδια κάθε έτος.

3. Οι παρ. 1 και 2 εφαρμόζονται και στους ανάπηρους πολέμου Αξιωματικούς και Ανθυπασιούς, καθώς και στους συνοδούς τους, όπως και στους ανάπηρους πολέμου οπλίτες και στους βοηθούς τους.

Άρθρο 33

Δικαιώματα πολυτέκνων και μελών οικογένειάς τους

1. Πολύτεκνοι ή μέλη της οικογένειάς αυτών που ταξιδεύουν για οποιονδήποτε λόγο εντός της Ελληνικής Επικράτειας έχουν δικαίωμα σε έκπτωση ναύλου επί των εκάστοτε ισχυόντων τιμολογίων ποσοστού τουλάχιστον πενήντα τοις εκατό (50%) σε όλες τις συγκοινωνιακές επιχειρήσεις, που τελούν σε άμεση ή έμμεση εξάρτηση από το Κράτος. Της ίδιας έκπτωσης δικαιούνται και στις υπόλοιπες επιχειρήσεις μεταφορών, εφόσον αυτές συνδέονται με ειδικές επιχορηγήσεις με το Κράτος.

2. Ως συγκοινωνιακές επιχειρήσεις που τελούν σε έμμεση εξάρτηση από το Κράτος νοούνται όλες ανεξαιρέτως, οι, ανά την Ελληνική Επικράτεια, σιδηροδρομικές, ακτοπλοϊκές, όπως και κάθε

άλλη συγκοινωνιακή επιχείρηση, που εκμισθώνονται από το Κράτος, ή διευκολύνονται με οποιονδήποτε τρόπο από αυτό, είτε με την παροχή προνομίων εκμετάλλευσης, είτε με την παραχώρηση γραμμών ή με επιχορήγηση, είτε ρυθμίζονται από αυτό.

Άρθρο 34 Αποσκευές

1. Ο επιβάτης δικαιούται να μεταφέρει χειραποσκευές βάρους μέχρι πενήντα (50) κιλών, χωρίς να καταβάλλει ιδιαίτερο ναύλο. Τα άτομα μειωμένης κινητικότητας δικαιούνται χωρίς καταβολή ιδιαίτερου ναύλου να μεταφέρουν, πλέον των χειραποσκευών, κάθε εξοπλισμό ή βοήθημα που απαιτείται για την αυτόνομη μετακίνησή τους, ανεξαρτήτως βάρους.

2. Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη βλάβη ή απώλεια των αποσκευών, εντός του πλοίου, εφόσον αυτές παραδίδονται για φύλαξη και εκδίδεται σχετική απόδειξη. Στις περιπτώσεις που ο μεταφορέας απαιτεί από τον επιβάτη να τοποθετεί τις αποσκευές του σε συγκεκριμένο χώρο εναπόθεσης αποσκευών, υποχρεούται στην έκδοση σχετικής απόδειξης και στη φύλαξη αυτών.

3. Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη φθορά ή απώλεια του εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητά του και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να παρασχεθεί προσωρινός εξοπλισμός αντικατάστασης που να συνιστά κατάλληλη εναλλακτική λύση. Η αποζημίωση που καταβάλλεται από τον μεταφορέα αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης του σχετικού εξοπλισμού ή, κατά περίπτωση, στις δαπάνες επισκευής.

Άρθρο 35 Καθυστέρηση απόπλου

1. Όταν ο μεταφορέας αναμένει ευλόγως ότι ο απόπλους θα καθυστερήσει πέραν των ενενήντα (90) λεπτών από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να του καταβληθεί ως αποζημίωση το αντίτιμο του εισιτηρίου επιβάτη και οχήματος.

2. Εάν ο επιβάτης δεν ασκήσει τα δικαιώματά του, σύμφωνα με την παρ. 1, δικαιούται τα κατωτέρω:

α. Με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα να λάβει δωρεάν ελαφρά γεύματα, γεύματα ή αναψυκτικά, ανάλογα με τον χρόνο αναμονής, εφόσον είναι διαθέσιμα ή μπορούν ευλόγως να εξασφαλισθούν, να διαμείνει επί του πλοίου, καθ' όλο τον χρόνο της καθυστέρησης και να προωθηθεί με το ίδιο πλοίο ή με άλλο δρομολόγιο προς τον τελικό προορισμό, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, όπως ορίζονται στη σύμβαση μεταφοράς, το ταχύτερο δυνατόν και χωρίς επιπλέον κόστος. Τα ίδια δικαιώματα έχουν οι επιβάτες, αν ο απόπλους απαγορευθεί λόγω καιρικών συνθηκών οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

β. Με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα να λάβει τροφή, όταν η καθυστέρηση εκτείνεται πέραν των τεσσάρων (4) ωρών από την προγραμματισμένη αρχικώς ώρα απόπλου και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό και καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία (1) ή περισσότερες νύχτες, ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης. Η μεταφορά του επιβάτη από και προς τον λιμένα αναχώρησης γίνεται με έξοδα του μεταφορέα. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις (3), κατ' ανώτατο όριο.

γ. Να λάβει χρηματική αποζημίωση ποσοστού είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλης αντισταθμιστικής παροχής, μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του με το ίδιο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα και η καθυστέρηση από τον προγραμματισμένο χρόνο άφιξης του στον προορισμό του ήταν: α) μια (1) ώρα σε περίπτωση προγραμμα-

τισμένης διαδρομής μέχρι και τεσσάρων (4) ωρών, γβ) δύο (2) ώρες σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής, άνω των τεσσάρων (4), αλλά όχι άνω των οκτώ (8) ωρών, γγ) τρεις (3) ώρες, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των οκτώ (8), αλλά όχι άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών ή γδ) έξι (6) ώρες, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών. Αν η καθυστέρηση υπερβαίνει το διπλάσιο του χρόνου που αναφέρεται στις ανωτέρω υποπεριπτώσεις, η αποζημίωση ανέρχεται στο πενήντα τοις εκατό (50%) της τιμής του εισιτηρίου. Το δικαίωμα αυτό ασκείται στον λιμένα αναχώρησης ή άφιξης του πλοίου.

δ. Να λάβει χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη, καθώς και τον καταβληθέντα ναύλο μεταφοράς οχήματος ή άλλης αντισταθμιστικής παροχής, μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον δεν προωθηθεί στον προορισμό του σε εύλογο χρόνο με το ίδιο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο με υπαιτιότητα του μεταφορέα. Ο εύλογος χρόνος δεν μπορεί να υπερβαίνει τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου.

Άρθρο 36 Καθυστέρηση - διακοπή ταξιδιού

1. Στην περίπτωση καθυστέρησης του ταξιδιού λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης δικαιούται:

α. να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, οπότε του οφείλεται και η τιμή του εισιτηρίου επιβάτη που αναλογεί για το υπολειπόμενο τμήμα της διαδρομής με το ίδιο πλοίο στην ίδια θέση και η τιμή του εισιτηρίου οχήματος που αντιστοιχεί στο τμήμα μεταξύ του τελικού προορισμού και του λιμένα αποβίβασής του ή

β. να συνεχίσει το ταξίδι και σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης του στον προορισμό του να λάβει χρηματική αποζημίωση ποσοστού είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλης αντισταθμιστικής παροχής, μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, για καθυστέρηση τουλάχιστον: α) μιας (1) ώρας σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής μέχρι και τεσσάρων (4) ωρών, β) δύο (2) ωρών σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των τεσσάρων (4), αλλά όχι άνω των οκτώ (8) ωρών, γ) τριών (3) ωρών, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των οκτώ (8), αλλά όχι άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών ή βδ) έξι (6) ωρών, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών. Εάν η καθυστέρηση υπερβαίνει το διπλάσιο του χρόνου που αναφέρεται στις ανωτέρω υποπεριπτώσεις, η αποζημίωση ανέρχεται στο πενήντα τοις εκατό (50 %) της τιμής του εισιτηρίου.

2. Ομοίως ο επιβάτης δικαιούται χρηματική αποζημίωση ποσοστού είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) ή πενήντα τοις εκατό (50%), επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλης αντισταθμιστικής παροχής, μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, στην περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σε ενδιάμεσο λιμένα, λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου και εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του με άλλο πλοίο με καθυστέρηση, σύμφωνα με τις υποπερ. (βα) έως (βδ) της περ. β' της παρ. 1.

3. Σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σε ενδιάμεσο λιμένα, λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου και εφόσον δεν προωθήθηκε στον προορισμό του με άλλο πλοίο με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, ο επιβάτης, εφόσον δεν ασκήσει δικαίωμα υπαναχώρησης από τη σύμβαση, δικαιούται:

α. Να λάβει τροφή, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, καθ' όλο τον χρόνο αναμονής μέχρι τη συνέχιση του ταξιδιού του και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό και καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία (1) ή περισσότερες νύχτες ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης. Η μεταφορά του επιβάτη από και προς τον λιμένα αναχώρησης γίνεται με έξοδα του μεταφορέα. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις (3), κατ' ανώτατο όριο και

β. χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή άλλη αντισταθμιστική παροχή, μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων.

4. Η άσκηση ενός εκ των δικαιωμάτων που προβλέπονται στις παρ. 1 και 3 αποδεικνύεται με ενυπόγραφη συμπλήρωση από τον επιβάτη σχετικού εντύπου, που χορηγείται από τον μεταφορέα κατά την ενημέρωση του επιβάτη για το γεγονός της καθυστέρησης ή διακοπής του ταξιδιού.

Άρθρο 37

Απώλεια ανταπόκρισης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης του ταξιδιού, λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ή υπαιτιότητας του μεταφορέα και εξ αυτών απώλειας της ανταπόκρισης για συνέχιση του θαλάσσιου ταξιδιού, ο επιβάτης που διαθέτει εισιτήριο ανταπόκρισης, ενημερώνει σχετικά τον μεταφορέα και δικαιούται να προωθηθεί στον τελικό προορισμό του με τον προσφορότερο τρόπο, με μέρμινα και δαπάνες του τελευταίου.

2. Ο επιβάτης δικαιούται επίσης, με μέρμινα και δαπάνες του μεταφορέα, να λάβει τροφή και κατάλυμα στον λιμένα ανταπόκρισης, όταν εξαιτίας της απώλειας ανταπόκρισης, αναγκάστηκε να αναχωρήσει για τον τελικό προορισμό του την επομένη ημέρα από την άφιξή του ή καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία (1) ή περισσότερες νύχτες ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις (3), κατ' ανώτατο όριο.

3. Σε κάθε άλλη περίπτωση απώλειας ανταπόκρισης, εκτός των περιπτώσεων της παρ. 1, ο μεταφορέας και, κατά περίπτωση, ο φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού, καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες να ενημερώσουν τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σχετικά με εναλλακτικές ανταποκρίσεις και μεριμνούν ώστε τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να λάβουν τις πληροφορίες που απαιτούνται σε προσβάσιμη μορφή.

Άρθρο 38

Απαγόρευση απόπλου πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών

1. Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου του πλοίου, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, ο επιβάτης δικαιούται:

α. Να τροποποιήσει το εισιτήριό του, όσον αφορά την ημερομηνία του ταξιδιού.

β. Να διαμείνει επί του πλοίου, εφόσον κατά την κρίση του πλοιάρχου οι συνθήκες το επιτρέπουν, καθ' όλο τον χρόνο ισχύος της απαγόρευσης απόπλου, για να συνεχίσει το ταξίδι του. Στην περίπτωση αυτή, ο επιβάτης έχει τα δικαιώματα της περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 35.

γ. Να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, με την καταβολή σε αυτόν του αναλογούντος ναύλου.

2. Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στον λιμένα, ο μεταφορέας υποχρεούται στην τήρηση συστήματος ελέγχου επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών.

Άρθρο 39

Ακύρωση ταξιδιού

1. Όταν το ταξίδι ακυρωθεί με υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης έχει δικαίωμα αποζημίωσης ή άλλων αντισταθμιστικών παροχών, κατ' επιλογή του.

Η αποζημίωση πρέπει να είναι πλήρης και να καλύπτει κάθε ζημία, την οποία ο επιβάτης αποδεδειγμένα υπέστη εκ του λόγου αυτού. Τα ανωτέρω δεν ισχύουν εάν ο επιβάτης: α. ενημερωθεί μία εβδομάδα πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης και του επιστραφεί το αντίτιμο του εισιτηρίου που καταβλήθηκε ή β. ενημερωθεί τουλάχιστον δώδεκα (12) ώρες πριν τον προγραμματισμένο απόπλου του ακυρωθέντος δρομολογίου και προωθηθεί με άλλο μέσο στον προορισμό του σε χρονικό διά-

στημα εντός δώδεκα (12) ωρών από τον προγραμματισμένο απόπλου του ακυρωθέντος δρομολογίου.

2. Αρμόδιο κατά τόπον δικαστήριο για την εκδίκαση των διαφορών της παρ. 1 είναι το δικαστήριο της έδρας του μεταφορέα. Οι σχετικές διαφορές εκδικάζονται κατά τη διαδικασία των άρθρων 682 επ. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

3. Όταν λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ακυρωθεί προγραμματισμένο δρομολόγιο, ο επιβάτης δικαιούται:

α. Να ενημερωθεί εγκαίρως και, εφόσον συμφωνήσει, να προωθηθεί στον προορισμό του με μέρμινα και δαπάνη του μεταφορέα, σε χρονικό διάστημα εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών, λαμβάνοντας δωρεάν ελαφρά γεύματα, γεύματα ή αναψυκτικά ανάλογα με τον χρόνο αναμονής και εφόσον είναι διαθέσιμα ή μπορούν να εξασφαλισθούν ή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να του επιστραφεί το αντίτιμο του εισιτηρίου. Τα εν λόγω δικαιώματα του επιβάτη ισχύουν και στην περίπτωση καιρικών συνθηκών, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

β. Να λάβει τροφή και κατάλυμα, με μέρμινα και δαπάνη του μεταφορέα, υπό τους όρους της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 35, εφόσον δεν προωθηθεί στον προορισμό του ή δεν υπαναχωρήσει σύμφωνα με την περ. α'.

γ. Χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον δεν προωθηθεί στον προορισμό του εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών με υπαιτιότητα του μεταφορέα.

4. Στην περίπτωση που δεν κατέστη δυνατή η προώθηση επιβάτη ακυρωθέντος δρομολογίου στον προορισμό του και αυτός έχει στην κατοχή του εισιτήριο επιστροφής, ο επιβάτης δικαιούται επιπρόσθετα να επιστρέψει το εισιτήριο επιστροφής και να λάβει ως αποζημίωση, από τον μεταφορέα, το αντίτιμο του εισιτηρίου που κατέβαλε.

Άρθρο 40

Άρνηση επιβίβασης

1. Σε περίπτωση που ο μεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα υποχρεωθεί να αρνηθεί την επιβίβαση ορισμένου αριθμού επιβατών, οι οποίοι διαθέτουν έγκυρο εισιτήριο, υποχρεούται να αναζητήσει αρχικά τους επιβάτες εκείνους που εθελοντικά διατίθενται να μην επιβιβαστούν, με αντάλλαγμα συγκεκριμένη παροχή που συμφωνείται μεταξύ αυτών και του μεταφορέα και επιπλέον μερίμνα για τη συντομότερη μεταφορά αυτών στον προορισμό τους, με δαπάνη του.

2. Όταν ο αριθμός των επιβατών που διατίθενται να μην επιβιβαστούν εθελοντικά δεν επαρκεί, προκειμένου το πλοίο να ταξιδεύσει με ασφάλεια, ο μεταφορέας δύναται να αρνηθεί σε επιβάτες την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους. Ο επιβάτης, που για τον λόγο αυτόν δεν κατέστη δυνατόν να επιβιβαστεί και έχει στην κατοχή του έγκυρο εισιτήριο δικαιούται:

α. να λάβει χρηματική αποζημίωση τριπλάσια της αξίας του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή

β. τη συντομότερη μεταφορά του μέχρι τον τελικό προορισμό με μέρμινα και δαπάνη του μεταφορέα, καθώς και την παροχή τροφής και καταλύματος σε ξενοδοχείο υπό τους όρους της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 35 ή μεταφορά σε χρόνο της επιλογής του. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται επιπρόσθετα ως αποζημίωση, η αξία του ναύλου μεταφοράς επιβάτη.

Άρθρο 41

Καταγγελίες - παράπονα επιβατών

Για κάθε παράπονο ή καταγγελία κατά τη διάρκεια του πλου, οι επιβάτες δύναται να απευθύνονται στον ορισμένο για τον σκοπό αυτόν αξιωματικό του πλοίου και μετά το πέρας του ταξιδιού στον εκδότη του εισιτηρίου ή στον μεταφορέα ή στις Λιμενικές Αρχές. Για παράπονα ή καταγγελίες που αφορούν σε συνθήκες πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα σε λιμένες και πλοία ή καταγγελίες που αφορούν στις διατάξεις του Κανονισμού (Ε.Ε.) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα των επιβατών

στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 2006/2004 (LL 334) και δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του παρόντος Μέρους, οι επιβάτες δύνανται να απευθύνονται στον φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού του λιμένα ή στον μεταφορέα ή στις Λιμενικές Αρχές. Με μέριμνα του μεταφορέα και του φορέα διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα, τοποθετούνται σε εμφανή σημεία του πλοίου και του λιμένα, αντίστοιχα, έντυπα υποβολής παραπόνων στην ελληνική και αγγλική γλώσσα αναφορικά με τις προσφερθείσες στον λιμένα και επί του πλοίου υπηρεσίες. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται ο τύπος και το περιεχόμενο του εντύπου, η αρμόδια υπηρεσία ή υπηρεσίες εποπτείας, διαχείρισης των παραπόνων και στατιστικής καταγραφής αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.

Άρθρο 42

Τρόπος επιστροφής εισιτηρίου - ναύλου και καταβολής χρηματικών αποζημιώσεων

1. Η επιστροφή ή η τροποποίηση του εισιτηρίου από τον επιβάτη γίνεται στον εκδότη αυτού ή στον ναυτικό πράκτορα που ορίζεται από τον μεταφορέα σε κάθε λιμένα και νομιμοποιείται, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, να εκδίδει εισιτήρια επιβατών και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων για το συγκεκριμένο πλοίο.

2. Η επιστροφή ποσοστού ή ολόκληρου του ναύλου ή του αντιτίμου του εισιτηρίου και η καταβολή των τυχόν αποζημιώσεων προς τον επιβάτη, βαρύνει τον μεταφορέα και γίνεται, κατ' επιλογή του επιβάτη, από τον ίδιο, τον εκδότη του εισιτηρίου ή τον ναυτικό πράκτορα που ορίζεται από τον μεταφορέα σε κάθε λιμένα, σε μετρητά, με τραπεζική εντολή ή επιταγή, εφόσον υπάρχει συγκατάθεση του επιβάτη και σε χρόνο έως και επτά (7) ημέρες μετά την προγραμματισμένη αναχώρηση του πλοίου.

3. Η επιστροφή ναύλου ή η καταβολή αποζημίωσης συνοδεύεται από αντίγραφο σχετικής έγγραφης απόδειξης που χορηγείται προς τον επιβάτη.

4. Η επιστροφή ναύλου, η καταβολή τυχόν αποζημίωσης και η τροποποίηση του εισιτηρίου γίνεται με παράδοση από τον επιβάτη του σώματος του εισιτηρίου ή του αποκόμματος.

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Άρθρο 43

Υποχρεώσεις επιβατών

Ο επιβάτης υποχρεούται:

1. Να προσέρχεται στο πλοίο μισή ώρα πριν από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου.

2. Να φέρει το όχημα στον χώρο αναμονής φόρτωσης μία (1) ώρα πριν από τον απόπλου.

3. Να επιδεικνύει το εισιτήριό του κατά την επιβίβαση και τον έλεγχο και να καταλαμβάνει την αντίστοιχη θέση ή κλίνη που αναγράφεται σε αυτό.

4. Να τοποθετεί ογκώδεις αποσκευές ή αντικείμενα στους ειδικούς χώρους, ώστε να μην παρεμποδίζεται η διέλευση των επιβατών στους διαδρόμους του πλοίου.

5. Να συμμορφώνεται με τις οδηγίες των αρμόδιων προσώπων του πλοίου, που σχετίζονται με την ησυχία, ευταξία, καθαριότητα και ασφάλεια του πλοίου.

6. Να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του πλοίου, καθώς και με τις οδηγίες του πλοίαρχου ή του προσωπικού του πλοίου.

7. Να μην τοποθετεί αποσκευές ή αντικείμενα στα καθίσματα ή τις θέσεις επιβατών.

8. Να μην παραμένει στους χώρους οχημάτων. Εξαιρούνται οι οδηγοί τους κατά την είσοδο και έξοδο των οχημάτων από τα πλοία.

9. Να μη μεταφέρει εκρηκτικές, εύφλεκτες, εμπρηστικές και

γενικά επικίνδυνες ύλες.

10. Να δίνει, κατά την ηλεκτρονική κράτηση ή την έκδοση του εισιτηρίου, ακριβή στοιχεία ταυτότητάς του, αριθμό τηλεφώνου επικοινωνίας και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, με αποκλειστικό σκοπό την ενημέρωσή του από τον μεταφορέα σε περίπτωση καθυστέρησης, ακύρωσης ή ματαίωσης του δρομολογίου του πλοίου. Σε περίπτωση μη επιθυμίας του επιβάτη να γνωστοποιήσει στοιχεία επικοινωνίας, αυτή καταχωρείται από τον εκδότη στο Ηλεκτρονικό Σύστημα Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων Επιβατών και Αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων (Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α.). Σε περίπτωση ηλεκτρονικής κράτησης, ο επιβάτης συμπληρώνει τα στοιχεία επικοινωνίας του στη σχετική ηλεκτρονική φόρμα ή συμπληρώνει την επιλογή «Δεν επιθυμώ να ενημερωθώ σε περίπτωση καθυστέρησης, ακύρωσης ή ματαίωσης του δρομολογίου».

11. Να ελέγχει κατά την έκδοση του εισιτηρίου την ορθότητα των αναγραφόμενων στο εισιτήριο στοιχείων, ιδίως ημερομηνία, ώρα, δρομολόγιο, πλοίο, στοιχεία ταυτότητας και να μην το παραλαμβάνει σε περίπτωση λανθασμένης αναγραφής.

12. Το άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα οφείλει να ενημερώνει τον εκδότη του εισιτηρίου ή τον μεταφορέα, ότι έχει ανάγκη συνδρομής, το αργότερο σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από την παροχή της συνδρομής και να βρίσκεται σε προκαθορισμένο σημείο σε συγκεκριμένη ώρα, η οποία δεν υπερβαίνει τα εξήντα (60) λεπτά πριν από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου. Επιπλέον, κατά την κράτηση ή προέκδοση του εισιτηρίου, οφείλει να κοινοποιεί στον μεταφορέα τις ειδικές του ανάγκες για καλύψιμο, κάθισμα ή τις απαιτούμενες υπηρεσίες ή την ανάγκη να φέρει μαζί του ιατρικό εξοπλισμό.

Άρθρο 44

Υποχρεώσεις μεταφορέα

Ο μεταφορέας υποχρεούται:

1. Να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, χωρίς διακρίσεις στους επιβάτες.

2. Να παρέχει στον επιβάτη τη θέση, καθώς και τον τύπο καμπίνας που συμφωνήθηκε, όπως προσδιορίζονται στο εισιτήριο.

3. Να προσδιορίζει στο εισιτήριο το πλοίο, το ταξίδι, την ημερομηνία, την ώρα αναχώρησης, καθώς επίσης και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Πριν από την παράδοση του εισιτηρίου να ενημερώνει και προφορικά τον επιβάτη για το όνομα του πλοίου, το ταξίδι, την ημερομηνία και την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και άφιξης.

4. Να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο τήρησης των όρων ασφαλείας και υγιεινής των επιβατών του πλοίου.

5. Να ανακοινώνει δημόσια τα δρομολόγια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί εγκαίρως το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους.

6. Να ενημερώνει τηλεφωνικά ή μέσω σύντομου μηνύματος (SMS) ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τους επιβάτες, οι οποίοι κατά την έκδοση του εισιτηρίου είχαν γνωστοποιήσει στοιχεία επικοινωνίας, σε περίπτωση ματαίωσης - ακύρωσης, αλλαγής ή καθυστέρησης των προγραμματισμένων δρομολογίων. Ειδικά, σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης άφιξης ή αναχώρησης του πλοίου, να ενημερώνει τους επιβάτες που αναχωρούν από τους λιμενικούς τερματικούς σταθμούς για την κατάσταση, το συντομότερο δυνατόν και σε κάθε περίπτωση το αργότερο τριάντα (30) λεπτά μετά από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, για την εκτιμώμενη νέα ώρα αναχώρησης και άφιξης, αμέσως μόλις έχει στη διάθεσή του σχετική πληροφορία.

7. Να ανακοινώνει, με προσβάσιμες στους επιβάτες μορφές αναγγελίας, ιδίως οπτική και ηχητική αναγγελία στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, εντός του πλοίου την οποιαδήποτε καθυστέρηση στον απόπλου, πλοο και κατάπλου του πλοίου, αναφέροντας τόσο τον εκτιμώμενο χρόνο, όσο και την αιτία της καθυστέρησης.

8. Να παρέχει δωρεάν συνδρομή, σε συνεργασία με τους φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών, στο πλαίσιο των αντίστοιχων τομέων αρμοδιότητάς τους, στα άτομα με αναπηρία

ή μειωμένη κινητικότητα, όπως ορίζεται στα Παραρτήματα II και III του Κανονισμού (Ε.Ε.) 1177/2010, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων συνθηκών πρόσβασης στον λιμένα. Επί αιτημάτων παροχής συνδρομής της παρ. 12 του άρθρου 43, με ευθύνη του μεταφορέα, ενημερώνεται χωρίς καθυστέρηση ο φορέας εκμετάλλευσης του λιμενικού τερματικού σταθμού, για την παροχή συνδρομής στον τομέα αρμοδιότητάς του. Τα άτομα που έχουν αιτηθεί την παροχή συνδρομής λαμβάνουν γραπτή επιβεβαίωση για την παροχή της συνδρομής, με κάθε διαθέσιμο μέσο, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών μέσων ή της υπηρεσίας σύντομων μηνυμάτων (SMS). Σε περίπτωση που άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα δεν έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της παρ. 12 του άρθρου 43, ο μεταφορέας και ο φορέας εκμετάλλευσης του λιμενικού τερματικού σταθμού καταβάλλουν προσπάθεια για την παροχή κάθε δυνατής βοήθειας.

9. Να μεριμνά για την ενημέρωση του ενδιαφερόμενου επιβάτη από τον εκδότη, πριν από την έκδοση του εισιτηρίου, για τις τιμές και εκπτώσεις, τις συνθήκες πρόσβασης στους λιμένες επιβίβασης και αποβίβασης, καθώς και τη δυνατότητα παροχής συνδρομής σε περιπτώσεις επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.

10. Να τηρεί οργανωμένες διαδικασίες υποδοχής, καταγραφής και επίλυσης ή απάντησης σε παράπονα - διαμαρτυρίες των επιβατών και να παρέχει στους επιβάτες με οπτική και ηχητική αναγγελία, πριν από τον κατάπλου του πλοίου στον πρώτο λιμένα του δρομολογίου του, σαφή πληροφόρηση για τις διαδικασίες αυτές.

11. Να τοποθετεί σε εμφανή σημεία επί του πλοίου και στα πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων πίνακα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, στον οποίο αναγράφονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του επιβάτη και του μεταφορέα. Ο πίνακας αυτός διατίθεται επιπρόσθετα σε γραφή Braille και σε κείμενο γραμματοσειράς μεγάλου μεγέθους στην υποδοχή του πλοίου, κατόπιν αιτήματος επιβάτη.

12. Να μην εκδίδει εισιτήρια για δρομολόγια που δεν έχουν την αποδοχή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

13. Να ενημερώνει εγγράφως την αρμόδια αρχή για τις τιμές που εφαρμόζει, εντός τριών ημερών από την έναρξη ισχύος τους (κατά προέλευση - προορισμό - οικονομική θέση - κατηγορία οχημάτων), καθώς και για οποιαδήποτε μεταβολή τους (μείωση, αύξηση) και διαφοροποίησή τους (εκπτώσεις, προσφορές).

14. Να ενημερώνει, κατά την έκδοση του εισιτηρίου, τον επιβάτη για τον ακριβή τρόπο υπολογισμού του ποσού με το οποίο θα χρεώνεται η μεταφορά αποσκευών, το βάρος των οποίων υπερβαίνει το καθοριζόμενο στην παρ. 1 του άρθρου 34.

15. Να μην αυξάνει την τιμή του εισιτηρίου για το οποίο έγινε κράτηση μέσω του συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης θέσης, μέχρι τη συμφωνημένη ημερομηνία και ώρα παραλαβής ή πληρωμής του εισιτηρίου.

ΤΜΗΜΑ IV

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Άρθρο 45

Γενικές αρχές

1. Οι διατάξεις του παρόντος Μέρους δεν θίγουν τα δικαιώματα των επιβατών που προβλέπονται στον Κανονισμό (Ε.Ε.) 1177/2010 ή άλλες διατάξεις, χωρίς να αποκλείεται το δικαίωμά τους για αποκατάσταση κάθε περαιτέρω ζημίας.

2. Όπου στο παρόν Μέρος προβλέπεται καταβολή χρηματικής αποζημίωσης, λόγω υπαιτιότητας του μεταφορέα, αυτός οφείλει να αποδείξει ότι δεν ενήργησε ή δεν παρέλειψε να ενεργήσει υπαιτίως.

3. Απαγορεύεται η μεταβίβαση του εισιτηρίου, χωρίς την έγγραφη του μεταφορέα ή του εκδότη του εισιτηρίου.

4. Ο μεταφορέας και ο υπόχρεος έκδοσης και διάθεσης εισιτηρίων που έχουν πρόσβαση στο Ηλεκτρονικό Σύστημα Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων Επιβατών και Αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων (Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α.) απαγορεύεται να αρνούνται κράτηση θέσης και έκδοση εισιτηρίου, όταν από το Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α. προκύπτει η διαθεσιμότητα θέσεων. Άρνηση κράτησης θέσης και έκδοσης εισιτηρίου δικαιολογείται μόνο όταν αποδεδειγμένα πρό-

κειται για πρόσωπο που είναι επικίνδυνο είτε για την ασφάλεια του πλοίου, είτε για τη ζωή, την υγεία, την ασφάλεια και την ησυχία των επιβαινόντων. Άρνηση κράτησης ή έκδοσης εισιτηρίου σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα δικαιολογείται μόνον όταν πρόκειται για συμμόρφωση προς τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει το διεθνές, το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο ή τις απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζουν οι αρμόδιες αρχές ή όταν ο σχεδιασμός, η υποδομή και ο εξοπλισμός του πλοίου καθιστούν αδύνατη την πραγματοποίηση της μεταφοράς με ασφαλή και λειτουργικό τρόπο. Σε αυτή την περίπτωση ο μεταφορέας ή ο εκδότης του εισιτηρίου καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια να προσφερθεί εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς.

5. Δεν δύναται να θεμελιωθεί απαίτηση για καθυστέρηση, διακοπή, ακύρωση ή τροποποίηση δρομολογίου που οφείλεται σε λόγους δημόσιας τάξης ή ασφαλείας, ιδίως λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, στην εφαρμογή διατάξεων της νομοθεσίας ή σε εντολές της Αρμόδιας Αρχής γενικά, ιδίως δε για την παροχή βοήθειας σε πλοία ή πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο ή για τυχόν εγκεκριμένη τροποποίηση των προγραμματισμένων δρομολογίων, η οποία σχετίζεται με την εξυπηρέτηση έκτακτων μεταφορικών αναγκών ή την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, εκτός αυτών που περιγράφονται ρητά στο παρόν Μέρος.

6. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. δύναται να τροποποιούνται τα ποσοστά επιστροφής του ναύλου στους επιβάτες, οι χρηματικές αποζημιώσεις και τα οριζόμενα στο παρόν Μέρος χρονικά διαστήματα.

7. Ρήτρες οι οποίες προβλέπουν παραίτηση του επιβάτη από την άσκηση των δικαιωμάτων του παρόντος Μέρους ή απαλλάσσουν τον μεταφορέα από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το παρόν Μέρος είναι άκυρες.

8. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συγκροτείται συμβουλευτικό όργανο, αποτελούμενο από εκπροσώπους του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία και των φορέων των πλοιοκτητών των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται το παρόν Μέρος, το οποίο σε τακτά χρονικά διαστήματα εξετάζει όλα τα πρακτικά θέματα που αφορούν στην προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και εισηγάται στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μέτρα για τη βελτίωσή της.

9. Στις συνεδριάσεις του Σ.Α.Σ. στις οποίες συζητούνται θέματα που αφορούν επιβάτες με αναπηρία, συμμετέχει, χωρίς δικαίωμα ψήφου, εκπρόσωπος της πλέον αντιπροσωπευτικής οργάνωσης ατόμων με αναπηρία.

10. Οι μεταφορείς και, κατά περίπτωση, οι φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών θεσπίζουν διαδικασίες εκπαίδευσης σε θέματα αναπηρίας, συμπεριλαμβανομένων οδηγίων, και διασφαλίζουν ότι τα μέλη του προσωπικού τους, ιδιαίτερα αυτά που παρέχουν άμεση συνδρομή σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, λαμβάνουν εκπαίδευση ή οδηγίες, σύμφωνα με το Παράρτημα IV του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010.

11. Αν η εκτέλεση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 έχει ανατεθεί σε εκτελεστική μεταφορών, πωλητή εισιτηρίων ή άλλο πρόσωπο, ο μεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας, ο διοργανωτής ταξιδιών ή ο φορέας εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού που έχει αναθέσει αυτές τις υποχρεώσεις παραμένει υπόλογος για τις πράξεις και παραλείψεις του εν λόγω τρίτου προσώπου, στο πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων του.

12. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι διαδικασίες και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των παρ. 1 και 2 του άρθρου 9 και των άρθρων 10, 11 και 12 του Κανονισμού (Ε.Ε.) 1177/2010, που αφορούν σε θέματα προσβασιμότητας, πληροφόρησης και παροχής συνδρομής σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα στους λιμένες, τα οποία εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των φορέων εκμετάλλευσης λιμενικών τερματικών σταθμών.

13. Οι μεταφορείς μπορούν να ορίσουν το ελάχιστο χρηματικό όριο κάτω του οποίου δεν καταβάλλεται αποζημίωση, το όριο δε

αυτό δεν δύναται να υπερβαίνει το ποσό των έξι (6) ευρώ.

Άρθρο 46

Φιλική διευθέτηση διαφορών μεταφοράς του επιβάτη

Για την εξώδικη επίλυση των διαφορών μεταξύ του μεταφορέα ή του εκδότη και του επιβάτη, ο επιβάτης δύναται να απευθύνεται στον Συνήγορο του Καταναλωτή.

Άρθρο 47

Διοικητικές κυρώσεις

Στους παραβάτες των υποχρεώσεων των άρθρων 27 έως 30 και 34 έως 46 και του Κανονισμού (Ε.Ε.) 1177/2010 και ανεξάρτητα εάν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική ευθύνη, επιβάλλονται με απόφαση του Προϊσταμένου της κατά τόπον αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κ.Δ.Ν.Δ.. Στους παραβάτες των υποχρεώσεων των παρ. 3 έως 8 του άρθρου 43 επιβάλλονται, με απόφαση του Προϊσταμένου της κατά τόπον αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κ.Δ.Ν.Δ..

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Άρθρο 48

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη της ισχύος του Κώδικα καταργούνται οι ακόλουθες διατάξεις:

- α) άρθρα 5 παρ. 1 εδάφιο έβδομο και 9 παρ. 3 ν. 6059/1934 (Α' 71),
- β) άρθρα 166, 168 Α παρ. 1 περ. (α) και περ. (β) υποπερ. (i), (ii) και (iv) και παρ. 2 και 178 παρ. 4 ν.δ. 187/1973 (Α' 261),
- γ) άρθρα πρώτο έως ένατο, ενδέκατο και εικοστό όγδοο παρ.

1 ν. 2932/2001 (Α' 145),

δ) άρθρα 24, 27, 29 παρ. 1 έως 6 ν. 3153/2003 (Α' 153),

ε) άρθρο 25 παρ. 1 ν. 3450/2006 (Α' 64),

στ) άρθρα 1 έως 18 ν. 3709/2008 (Α' 213),

ζ) άρθρο 17 ν. 3887/2010 (Α' 174),

η) άρθρο 20 παρ. 3 ν. 3922/2011 (Α' 35),

θ) άρθρα 220 και 221 ν. 4072/2012 (Α' 86),

ι) άρθρα 11 παρ. 7, 35, 37 ν. 4150/2013 (Α' 102),

ια) άρθρο πρώτο παρ. ΙΣΤ. υποπάρ. ΙΣΤ.2. παρ. 1, 2, 3, 4 ν. 4254/2014 (Α' 85),

ιβ) άρθρα 25, 28, 40 παρ. 1 περ. Α, Β και Γ ν. 4256/2014 (Α' 92),

ιγ) άρθρο 39 ν. 4262/2014 (Α' 114),

ιδ) άρθρο 55 παρ. 1 ν. 4276/2014 (Α' 155),

ιε) άρθρο 50 παρ. 1 και 3 εδάφιο πρώτο ν. 4331/2015 (Α' 69),

ιστ) άρθρα 55 παρ. 1 και 2 και 66 παρ. 2 ν. 4342/2015 (Α' 143),

ιζ) άρθρα 41 και 42 ν. 4487/2017 (Α' 116),

ιη) άρθρα 76 έως 78 ν. 4504/2017 (Α' 184),

ιθ) άρθρο 35 ν. 4532/2018 (Α' 68),

κ) άρθρο 115 ν. 4623/2019 (Α' 134),

κα) άρθρο 20 ν. 4625/2019 (Α' 139),

κβ) άρθρα 1 έως 8 και 79 ν. 4676/2020 (Α' 67),

κγ) άρθρο εξηκοστό έβδομο της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 84), η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 1 ν. 4690/2020 (Α' 104).

κδ) άρθρα δεύτερο και τρίτο π.δ. 344/2003 (Α' 314),

καθώς και κάθε άλλη διάταξη που αντιβαίνει στις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

Άρθρο 49

Τελική διάταξη

Ο παρών Κώδικας δεν θίγει την αρμοδιότητα τελικής υπογραφής των Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων κατ' εφαρμογή του άρθρου 109 του ν. 4622/2019 (Α' 133).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Κωδικοποιητική διάταξη	Κωδικοποιούμενη διάταξη
Άρθρο 1	Άρθρο πρώτο ν. 2932/2001
Άρθρο 2	Άρθρο δεύτερο ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 25 παρ. 1 ν. 3450/2006 και 20 παρ. 3 ν. 3922/2011.
Άρθρο 2 παρ. 8 περ. (α)	Άρθρο 178 παρ. 4 ν.δ. 187/1973
Άρθρο 2 παρ. 8 περ. (β)	Άρθρο 9 παρ. 3 ν. 6059/1934
Άρθρο 3	Άρθρο τρίτο ν. 2932/2001, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 37 παρ. 1 ν. 4150/2013, και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 40 παρ. 1 περ. α' ν. 4256/2014, 66 παρ. 2 ν. 4342/2015 και 1 ν. 4676/2020.
Άρθρο 4	Άρθρο τέταρτο ν. 2932/2001, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 37

	παρ. 2 ν. 4150/2013 και τροποποιήθηκε με τα άρθρα πρώτο παρ. ΙΣΤ. υποπαρ. ΙΣΤ.2. παρ. 1 ν. 4254/2014 και 2 ν. 4676/2020.
Άρθρο 5	Άρθρο τέταρτο α ν. 2932/2001, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 37 παρ. 3 ν. 4150/2013 και τροποποιήθηκε με τα άρθρα πρώτο παρ. ΙΣΤ. υποπαρ. ΙΣΤ.2. παρ. 2 ν. 4254/2014, 41 ν. 4487/2017 και 3 ν. 4676/2020.
Άρθρο 6	Άρθρο πέμπτο ν. 2932/2001, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 37 παρ. 4 ν. 4150/2013 και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 40 παρ. 1 περ. Β ν. 4256/2014 και 4 ν. 4676/2020.
Άρθρο 7	Άρθρο έκτο ν. 2932/2001, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 37 παρ. 5 ν. 4150/2013 και τροποποιήθηκε με τα άρθρα πρώτο παρ. ΙΣΤ. υποπαρ. ΙΣΤ.2. παρ. 4 ν. 4254/2014, 40 παρ. 1 περ. Γ' ν. 4256/2014, 39 ν. 4262/2014 και 5 ν. 4676/2020.
Άρθρο 8	Άρθρο έβδομο ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 27 ν. 3153/2003, 37 παρ. 6 ν. 4150/2013 και 6 ν. 4676/2020.
Άρθρο 9	Άρθρο όγδοο παρ. 1, 2, 3, 4 και 12 ν. 2932/2001, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 220 του ν. 4072/2012 και η παρ. 1 αντικαταστάθηκε με το άρθρο πρώτο παρ. ΙΣΤ. υποπαρ. ΙΣΤ.2. παρ. 3 του ν. 4254/2014.
Άρθρο 10	Άρθρο όγδοο παρ. 5, 6, 7, 8 και 13 εδάφιο πρώτο ν. 2932/2001, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 220 του ν. 4072/2012, και η παρ. 13 με το άρθρο 50 παρ. 1 του ν. 4331/2015.
Άρθρο 11	Άρθρο όγδοο παρ. 9 ν. 2932/2001, όπως το άρθρο όγδοο αντικαταστάθηκε με το άρθρο 220 του ν. 4072/2012.
Άρθρο 12	Άρθρο όγδοο παρ. 10 ν. 2932/2001, όπως το άρθρο όγδοο αντικαταστάθηκε με το άρθρο 220 του ν. 4072/2012.
Άρθρο 13	Άρθρο όγδοο παρ. 11 ν. 2932/2001, όπως το άρθρο όγδοο αντικαταστάθηκε με το άρθρο 220 του ν. 4072/2012 και η παρ. 11 τροποποιήθηκε με το άρθρο 55 παρ. 1 του ν. 4276/2014.
Άρθρο 14	Άρθρο όγδοο παρ. 13 εδάφια δεύτερο, τρίτο, τέταρτο και πέμπτο του ν. 2932/2001, όπως η παρ. 13 αντικαταστάθηκε με το άρθρο 50 παρ. 1 ν. 4331/2015 και τροποποιήθηκε με το άρθρο 55 παρ. 2 ν. 4342/2015. Άρθρο 50 παρ. 3 εδάφιο πρώτο ν. 4331/2015.
Άρθρο 15	Άρθρο όγδοο παρ. 13 α ν. 2932/2001, η οποία προστέθηκε στο άρθρο όγδοο με το άρθρο 35 του ν. 4532/2018.
Άρθρο 16	Άρθρο όγδοο παρ. 15 ν. 2932/2001, η οποία προστέθηκε στο άρθρο όγδοο με το άρθρο 76 ν. 4504/2017.

Άρθρο 17	Άρθρο 20 παρ. 2 ν. 4625/2019.
Άρθρο 18	Άρθρο 78 ν. 4504/2017.
Άρθρο 19	Άρθρο 25 ν. 4256/2014.
Άρθρο 20	Άρθρο ένατο ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 37 παρ. 7 ν. 4150/2013, 77 ν. 4504/2017, 115 ν. 4623/2019 και 7 ν. 4676/2020.
Άρθρο 21	Άρθρο ενδέκατο ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 37 παρ. 8 ν. 4150/2013 και 8 ν. 4676/2020.
Άρθρο 22	Άρθρο εικοστό όγδοο παρ. 1 ν. 2932/2001.
Άρθρο 23	Άρθρο 165 παρ. 1 περ. (β) ν.δ. 187/1973.
Άρθρο 24	Άρθρο 168 Α παρ. 1 περ. (α) και περ. (β) υποπερ. (i), (ii) και (iv) και παρ. 2 ν.δ. 187/1973, όπως αυτό το άρθρο προστέθηκε στο ν.δ. 187/1973 με το άρθρο τρίτο του π.δ. 344/2003 και τροποποιήθηκε με το άρθρο 11 παρ. 7 ν. 4150/2013.
Άρθρο 25	Άρθρο 166 ν.δ. 187/1973, όπως είχε συμπληρωθεί με το άρθρο 2 του ν. 603/1977 και αντικαταστάθηκε με το άρθρο δεύτερο π.δ. 344/2003
Άρθρο 26	Άρθρο 29 παρ. 1 έως 6 ν. 3153/2003.
Άρθρο 27	Άρθρο 1 ν. 3709/2008.
Άρθρο 28	Άρθρο 2 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 παρ. 1 και 2 ν. 4150/2013.
Άρθρο 29	Άρθρο 3 ν. 3709/2008.
Άρθρο 30	Άρθρο 4 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 35 παρ. 3, 4 και 5 ν. 4150/2013 και 85 ν. 4926/2022.
Άρθρο 31	Άρθρο 5 παρ. 1 εδάφιο έβδομο ν. 6059/1934.
Άρθρο 32 παρ. 1	Άρθρο 35 παρ. 2 α. ν. 1324/1949.
Άρθρο 32 παρ. 2	Άρθρο 35 παρ. 5 περ. (β), όπως προστέθηκε στο άρθρο 35 α. ν. 1324/1949 με το άρθρο 8 του ν.δ. 3748/1957.
Άρθρο 32 παρ. 3	Άρθρο 3 παρ. 1 εδάφιο πρώτο (α) ν. 4471/1965.
Άρθρο 33	Άρθρο δέκατο παρ. 4 και 5 ν. 1910/1944.
Άρθρο 34	Άρθρο 5 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 παρ. 6 και 7 ν. 4150/2013.
Άρθρο 35	Άρθρο 6 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 35 παρ. 8 ν. 4150/2013 και 42 παρ. 1 και 2 ν. 4487/2017.

Άρθρο 36	Άρθρο 7 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 παρ. 9 ν. 4150/2013.
Άρθρο 37	Άρθρο 8 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 35 παρ. 10 και 11 ν. 4150/2013.
Άρθρο 38	Άρθρο 9 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 42 παρ. 3 ν. 4487/2017.
Άρθρο 39	Άρθρο 10 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 35 παρ. 12 ν. 4150/2013, 28 παρ. 1 ν. 4256/2014 και 42 παρ. 4 ν. 4487/2017.
Άρθρο 40	Άρθρο 11 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 28 παρ. 2 ν. 4256/2014.
Άρθρο 41	Άρθρο 12 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 παρ. 13 ν. 4150/2013.
Άρθρο 42	Άρθρο 13 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 παρ. 14 ν. 4150/2013.
Άρθρο 43	Άρθρο 14 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 παρ. 15 και 16 ν. 4150/2013.
Άρθρο 44	Άρθρο 15 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 παρ. 17 ν. 4150/2013.
Άρθρο 45	Άρθρο 16 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 35 παρ. 18 και 19 ν. 4150/2013 και 42 παρ. 5 ν. 4487/2017.
Άρθρο 46	Άρθρο 17 ν. 3709/2008.
Άρθρο 47	Άρθρο 18 ν. 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 παρ. 20 ν. 4150/2013.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

1. Άρθρα 5 παρ. 1 περ. ζ' και 9 παρ. 3 ν. 6059/1934 (Α' 71).
2. Άρθρο δέκατο παρ. 4 και 5 ν. 1910/1944 (Α' 229).
3. Άρθρο 35 παρ. 2 α.ν. 1324/1949 (Α' 326) και άρθρο 35 παρ. 5 περ. (β), όπως προστέθηκε στο άρθρο 35 α.ν. 1324/1949 με το άρθρο 8 του ν.δ. 3748/1957 (Α' 178).
4. Άρθρο 3 παρ. 1 εδάφιο πρώτο ν. 4471/1965 (Α' 87).
5. Άρθρα 165 παρ. 1 περ. (β), 166, 168 Α παρ. 1 περ. (α) και περ. (β) υποπερ. (i), (ii) και (iv) και παρ. 2 και 178 παρ. 4 ν.δ. 187/1973 (Α' 261), όπως τροποποιήθηκαν με τα άρθρα δεύτερο και τρίτο π.δ. 344/2003 και 11 παρ. 7 ν. 4150/2013.
6. Άρθρα πρώτο έως ένατο, ενδέκατο και εικοστό όγδοο παρ. 1 ν. 2932/2001 (Α' 145), όπως οι διατάξεις του τροποποιήθηκαν, συμπληρώθηκαν ή αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 27 ν. 3153/2003 (Α' 153), 25 παρ. 1 ν. 3450/2006 (Α' 64), 20 παρ. 3 ν. 3922/2011 (Α' 35), 220 ν. 4072/2012 (Α' 86), 37 ν. 4150/2013 (Α' 102), 40 παρ. 1 περ. Α, Β και Γ ν. 4256/2014 (Α' 92), άρθρο πρώτο παρ. ΙΣΤ. υποπαρ. ΙΣΤ.2. παρ. 1, 2, 3, 4 ν. 4254/2014 (Α' 85), 39 ν. 4262/2014 (Α' 114), 55 παρ. 1 ν. 4276/2014 (Α' 155), 50 παρ. 1 ν. 4331/2015 (Α' 69), 55 παρ. 2, 66 παρ. 2 ν. 4342/2015 (Α'

27

143), 2 παρ. Δ υποπαρ. Δ.12 περ. 12 ν. 4336/2015 (Α' 94), 41 ν. 4487/2017 (Α' 116), 76 και 77 ν. 4504/2017 (Α' 184), 35 ν. 4532/2018 (Α' 68), 115 ν. 4623/2019 (Α' 134), 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 και 8 ν. 4676/2020 (Α' 67).

7. Άρθρο 29 παρ. 1 έως 6 ν. 3153/2003.

8. Άρθρα 1 έως 18 ν. 3709/2008 (Α' 213), όπως οι διατάξεις του τροποποιήθηκαν, συμπληρώθηκαν ή αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 35 ν. 4150/2013 (Α' 102), 28 ν. 4256/2014 (Α' 92), 42 ν. 4487/2017 (Α' 116) και 85 ν. 4926/2022 (Α' 83).

9. Άρθρο 25 ν. 4256/2014 (Α' 92).

10. Άρθρο 50 παρ. 3 εδάφιο πρώτο ν. 4331/2015 (Α' 69).

11. Άρθρο 78 ν. 4504/2017 (Α' 184).

12. Άρθρο 20 παρ. 2 ν. 4625/2019 (Α' 139).

Κωδικοποιούμενη διάταξη	Κωδικοποιητική διάταξη
Άρθρο πρώτο ν. 2932/2001	Άρθρο 1
Άρθρο δεύτερο ν. 2932/2001	Άρθρο 2
Άρθρο 178 παρ. 4 ν.δ. 187/1973	Άρθρο 2 παρ. 8 περ. (α)
Άρθρο 9 παρ. 3 ν. 6059/1934	Άρθρο 2 παρ. 8 περ. (β)
Άρθρο τρίτο ν. 2932/2001	Άρθρο 3
Άρθρο τέταρτο ν. 2932/2001	Άρθρο 4
Άρθρο τέταρτο α' ν. 2932/2001	Άρθρο 5
Άρθρο πέμπτο ν. 2932/2001	Άρθρο 6
Άρθρο έκτο ν. 2932/2001	Άρθρο 7
Άρθρο έβδομο ν. 2932/2001	Άρθρο 8
Άρθρο όγδοο παρ. 1 έως 4 και 12 ν. 2932/2001	Άρθρο 9
Άρθρο όγδοο παρ. 5 έως 8 και 13 εδάφιο πρώτο ν. 2932/2001	Άρθρο 10
Άρθρο όγδοο παρ. 9 ν. 2932/2001	Άρθρο 11
Άρθρο όγδοο παρ. 10 ν. 2932/2001	Άρθρο 12
Άρθρο όγδοο παρ. 11 ν. 2932/2001	Άρθρο 13
Άρθρο όγδοο παρ. 13 εδάφια δεύτερο, τρίτο, τέταρτο και πέμπτο ν. 2932/2001 και 50 παρ. 3 εδάφιο πρώτο ν. 4331/2015	Άρθρο 14
Άρθρο όγδοο παρ. 13 α ν. 2932/2001	Άρθρο 15
Άρθρο όγδοο παρ. 15 ν. 2932/2001	Άρθρο 16

Άρθρο 20 παρ. 2 ν. 4625/2019	Άρθρο 17
Άρθρο 78 ν. 4504/2017	Άρθρο 18
Άρθρο 25 ν. 4256/2014	Άρθρο 19
Άρθρο ένατο ν. 2932/2001	Άρθρο 20
Άρθρο ενδέκατο ν. 2932/2001	Άρθρο 21
Άρθρο εικοστό όγδοο παρ. 1 και 2 ν. 2932/2001	Άρθρο 22
Άρθρο 165 παρ. 1 περ. (β) ν.δ. 187/1973	Άρθρο 23
Άρθρο 168 Α ν.δ. 187/1973	Άρθρο 24
Άρθρο 166 ν.δ. 187/1973	Άρθρο 25
Άρθρο 29 παρ. 1 έως 6 ν. 3153/2003	Άρθρο 26
Άρθρο 1 ν. 3709/2008	Άρθρο 27
Άρθρο 2 ν. 3709/2008	Άρθρο 28
Άρθρο 3 ν. 3709/2008	Άρθρο 29
Άρθρο 4 ν. 3709/2008	Άρθρο 30
Άρθρο 5 παρ. 1 περ. (ζ) ν. 6059/1934	Άρθρο 31
Άρθρο 35 παρ. 2 α.ν. 1324/1949	Άρθρο 32 παρ. 1
Άρθρο 35 παρ. 5 περ. (β) α.ν. 1324/1949	Άρθρο 32 παρ. 2
Άρθρο 3 παρ. 1 εδάφιο πρώτο ν. 4471/1965	Άρθρο 32 παρ. 3
Άρθρο δέκατο παρ. 4 και 5 ν. 1910/1944	Άρθρο 33
Άρθρο 5 ν. 3709/2008	Άρθρο 34
Άρθρο 6 ν. 3709/2008	Άρθρο 35
Άρθρο 7 ν. 3709/2008	Άρθρο 36
Άρθρο 8 ν. 3709/2008	Άρθρο 37
Άρθρο 9 ν. 3709/2008	Άρθρο 38
Άρθρο 10 ν. 3709/2008	Άρθρο 39
Άρθρο 11 ν. 3709/2008	Άρθρο 40
Άρθρο 12 ν. 3709/2008	Άρθρο 41
Άρθρο 13 ν. 3709/2008	Άρθρο 42

Άρθρο 14 ν. 3709/2008	Άρθρο 43
Άρθρο 15 ν. 3709/2008	Άρθρο 44
Άρθρο 16 ν. 3709/2008	Άρθρο 45
Άρθρο 17 ν. 3709/2008	Άρθρο 46
Άρθρο 18 ν. 3709/2008	Άρθρο 47

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα,.....2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

2. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

3. ΕΘΝΙΚΗΣ
ΑΜΥΝΑΣ

4. ΠΑΙΔΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

5. ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

6. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

7. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

8. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

9. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

10. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

11. ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

12. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

13. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

14. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

15. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.58' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 24 Ιουνίου 2022 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ