**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 11 Ιανουαρίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 13.40΄, στην Αίθουσα Συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής**,** συνήλθε η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: Α. «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων για τη θεσμική συνεργασία στις θαλάσσιες μεταφορές».

Β. «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τυνησίας για τις θαλάσσιες μεταφορές».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Μπακαδήμα Φωτεινή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή χρονιά με υγεία σε όλους, εφόσον είναι η πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, όπου σήμερα θα έχουμε την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: Α. «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων για τη θεσμική συνεργασία στις θαλάσσιες μεταφορές» και Β. «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τυνησίας για τις θαλάσσιες μεταφορές».

Η συζήτηση για τις Κυρώσεις γίνεται σε μια συνεδρίαση και μην έχοντας διαδικαστικά θέματα και, εφόσον ο κ. Υπουργός δεν θα ήθελε να διευκρινίσει κάτι, προχωράμε κατευθείαν στους Εισηγητές μας.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπουτσικάκης.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, καταρχάς θα ήθελα να ευχηθώ καλή χρονιά σε όλους τους συναδέλφους, σε όλους τους Έλληνες και ιδιαίτερα παραγωγική περίοδο και χρονιά για την Επιτροπή μας, με υγεία επάνω από όλα και καταλαβαίνετε ότι ζούμε σε δύσκολες συνθήκες και προσπαθούμε όλοι για το καλύτερο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Την υγεία στις μέρες μας την εννοούμε και δεν τη λέμε από συνήθεια. Είναι αλήθεια, πράγματι, και νομίζω ότι μας εκφράζει όλους. Να είμαστε όλοι καλά.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, με τα προτεινόμενα σχέδια νόμου, που καλείται να συζητήσει και να επεξεργαστεί η Επιτροπή μας και που τίθενται προς Κύρωση είναι, πρώτον, η Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τυνησίας για τις θαλάσσιες μεταφορές, η οποία υπογράφθηκε στην Τύνιδα στις 29 Ιουνίου 2020 και, δεύτερον, το Μνημόνιο Κατανόησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων για τη θεσμική συνεργασία στις θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο υπογράφθηκε στην Αθήνα στις 4 Μαΐου του 2017.

Αναντίρρητα με τη νομοθετική ολοκλήρωση των Συμφωνιών αυτών η χώρα μας ενδυναμώνει ακόμα περισσότερο το διεθνές προφίλ της στον χώρο της ναυτιλίας. Τα προτεινόμενα νομοσχέδια αποτυπώνουν τη διαπίστωση της σημερινής οικονομικής και γεωπολιτικής συγκυρίας. Η χώρα μας ως όριο και σύνορο της Ευρώπης έχει πρωτεύοντα ρόλο και αποτελεί πυλώνα σταθερότητας στην περιοχή. Η κρίσιμη γεωστρατηγική της θέση πρέπει και αξιοποιείται.

Για τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές η Ελλάδα λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής και γεωπολιτικής της θέσης, αλλά και λόγω του πρώτου σε αριθμό εμπορικού στόλου παγκοσμίως έχει κομβική σημασία όσον αφορά την ασφάλεια και την ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων. Με το ψηφιζόμενο νομοσχέδιο αποδίδεται η προτεραιότητα που απαιτείται για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και την εμβάθυνση της ναυτιλιακής συνεργασίας με τις παράκτιες μεσογειακές χώρες της Βορείου Αφρικής. Ταυτόχρονα, ενδυναμώνονται περαιτέρω οι πολιτικές και διπλωματικές μας σχέσεις με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, αναπτύσσεται περαιτέρω το διμερές εμπόριο με αποτέλεσμα οι δύο χώρες να καθίστανται στρατηγικοί εταίροι. Με το προς ψήφιση προς Κύρωση νομοσχέδιο εγκαθιδρύεται ένα ασφαλές και ένα αναξιόπιστο θεσμικό πλαίσιο εδραίωσης και περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλιακής συνεργασίας.

Σκοπός της Συμφωνίας και του Μνημονίου αποτελούν η συνεργασία των συμβαλλόμενων μερών στον ναυτιλιακό τομέα, η διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου, η παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων σε πλοία και ναυτικούς, καθώς και η συνεργασία για την εξάλειψη των πιθανών προσκομμάτων που παρουσιάζουν ναυτιλιακό ενδιαφέρον. Συγκεκριμένα, ρυθμίζεται η ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων των συμβαλλομένων μερών στα διεθνώς διακινούμενα φορτία υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Προβλέπεται, επίσης, η παροχή από τα συμβαλλόμενα μέρη εθνικής μεταχείρισης στην πρόσβαση και παραμονή των πλοίων στους λιμένες, τη χρησιμοποίηση του λιμενικού εξοπλισμού και την πληρωμή οποιονδήποτε τελών και φόρων. Τα μέρη παρέχουν μεταξύ τους μεταχείριση ίδια προς αυτή του ευνοούμενου κράτους σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Ταυτόχρονα δεσμεύονται να απέχουν από τη λήψη περιοριστικών μέτρων, που εμποδίζουν τη συμμετοχή των πλοίων στο θαλάσσιο εμπόριο.

Συμφωνείται περαιτέρω η λήψη κάθε αναγκαίου μέτρου για τη διευκόλυνση και επίσπευση της ναυτιλιακής κίνησης για την αποφυγή των καθυστερήσεων των πλοίων και για την επίσπευση και απλούστευση της διεξαγωγής των εν γένει λιμενικών διατυπώσεων. Παρέχονται αμοιβαίες διευκολύνσεις τόσο στα πλοία όσο και στους ναυτικούς των δύο χωρών και τούτο διότι ρυθμίζεται η αμοιβαία αναγνώριση των αποδεικτικών ταυτότητας των ναυτικών, το δικαίωμα των ναυτικών να απολαμβάνουν δικαίωμα προσωρινής εξόδου στην ξηρά κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμένα, καθώς και ιατροφαρμακευτική φροντίδα εάν και όπου χρειασθεί.

Επιπλέον, προωθείται η ανταλλαγή πληροφοριών, δεδομένων και τεχνογνωσίας, μεταξύ των μερών προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ναυτικής ασφάλειας. Προβλέπεται η συνεργασία σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης του προσωπικού και η δυνατότητα άσκησης από κάθε μέρος δραστηριοτήτων ναυτιλιακού ενδιαφέροντος στην επικράτεια του άλλου, ώστε να τονωθεί η ασφάλεια και η εμπορική δραστηριότητα.

 Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη εφαρμογή της Συμφωνίας με την Τυνησία και προκειμένου να προαχθεί η συνεργασία μεταξύ των μερών, συστήνεται Κοινή Τεχνική Ναυτιλιακή Επιτροπή, η οποία θα αποτελείται από εκπροσώπους των δύο ναυτιλιακών διοικήσεων των δύο χωρών.

Ο ρόλος και το έργο της Επιτροπής αυτής, είναι να συζητά θέματα αμοιβαίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, να προβαίνει σε συστάσεις προς τα συμβαλλόμενα μέρη σχετικά με την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμένων και να μελετά τρόπους διευκόλυνσης της έρευνας και της ανταλλαγής πληροφοριών.

Τέλος, τα συμβαλλόμενα μέρη ενθαρρύνονται να επιλύουν όλα τα αμφισβητούμενα ζητήματα που μπορεί να προκύψουν από την εφαρμογή της Συμφωνίας και του Μνημονίου, μέσω αμοιβαίων διαβουλεύσεων και διαπραγματεύσεων.

Αμφότερες, η Συμφωνία και το Μνημόνιο Κατανόησης, προβλέπεται να τεθούν σε ισχύ την ημερομηνία, κατά την οποία οι συμμετέχοντες θα ενημερώσουν εκατέρωθεν, ότι οι απαιτούμενες εσωτερικές διαδικασίες έχουν ολοκληρωθεί.

Το Μνημόνιο Κατανόησης με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα έχει απεριόριστη χρονική ισχύ, ενώ εκείνο με την Τυνησία, θα παραμείνει σε ισχύ για πέντε έτη και θα ανανεώνεται αυτομάτως για επιπλέον περιόδους 5 ετών, εκτός εάν υπάρχει ρητή διαφορετική προγενέστερη βούληση από το ένα από τα δύο μέρη.

Ασφαλώς, θα πρέπει να τονίσουμε, ότι οι Συμφωνίες δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών που πηγάζουν από διεθνείς συμβάσεις και από την ιδιότητα της χώρας μας ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συνοψίζοντας, τόσο με τη Συμφωνία, όσο και με το Μνημόνιο Κατανόησης, ιδρύεται μια στενότερη σχέση συνεργασίας ανάμεσα στην χώρα μας και την Τυνησία, αλλά και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, αντίστοιχα, ευνοώντας την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλιακής συνεργασίας των χωρών και την ασφάλεια του ναυτιλιακού επιχειρείν, αλλά και τη διασφάλιση της ελευθερίας του εμπορίου.

Η κύρωση τους μόνο επωφελής μπορεί να είναι για τη χώρα μας, αφού εξυπηρετούνται πλήρως τα ναυτιλιακά μας συμφέροντα και δημιουργούνται δυναμικές προοπτικές για τη δημιουργία ενός ευρύτερου και πολυδιάστατου πλαισίου συνεργασίας.

Κύριε Πρόεδρε, για τους λόγους αυτούς, καλώ τους συναδέλφους όλων των παρατάξεων, να κυρώσουν τη Συμφωνία αυτή.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Ευχαριστούμε τον κ. Μπουτσικάκη.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας) :** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να ευχηθώ και εγώ με τη σειρά μου να έχουμε μια καλή, δημιουργική και παραγωγική χρονιά, με υγεία πάνω απ’ όλα, γιατί το χρειαζόμαστε και ιδιαίτερα σε αυτές τις δύσκολες συνθήκες που περνάει η χώρα μας.

Σήμερα ερχόμαστε να κυρώσουμε δύο Συμβάσεις, οι οποίες είναι πολύ σημαντικές για την χώρα μας. Η πρώτη από αυτές, υπεγράφη από τον τότε Υπουργό Ναυτιλίας, κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή, στις 4/5/2017, στο πλαίσιο μιας σειράς διμερών συμφωνιών μεταξύ της Ελλάδας και των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Αποτελεί μία σημαντική Συμφωνία με ένα κράτος με σημαντική γεωπολιτική θέση, όπως είναι τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, τα οποία έχουν ιδιαίτερο βάρος στην παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου, σε μία περιοχή, όπου πολλά πλοία ελληνικής σημαίας δραστηριοποιούνται για τη μεταφορά αγαθών και ιδίως πετρελαίου.

Η χώρα μας ως μία παγκόσμια ναυτική δύναμη, έχει ιδιαίτερο συμφέρον να υπογράφονται διμερείς συμβάσεις που διευκολύνουν την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, που διασφαλίζουν ευνοϊκούς όρους για τα πλοία κατά την προσέγγιση, φόρτωση και εκφόρτωση σε λιμάνια τρίτων χωρών και διασφαλίζουν τις συνθήκες ελεύθερης μετακίνησης των ναυτικών μας στις χώρες αυτές, αλλά και την προστασία των ναυτικών σε περιπτώσεις ασθένειας, ανάγκης μετακίνησης και νομικών ζητημάτων που τυχόν αντιμετωπίζουν.

Αντίστοιχα, η Συμφωνία που υπεγράφη με την κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Τυνησίας στις 29/6/2020 - να αναφέρω τον Υπουργό για λόγους ισοτιμίας - από τον κ. Δένδια, είναι μια Συμφωνία που εντάσσεται στη λογική που αναπτύχθηκε παραπάνω, αν και βέβαια η Τυνησία έχει σαφώς μικρότερο εμπορικό και ναυτιλιακό ενδιαφέρον σε σχέση με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Θα έλεγα ότι και οι δύο Συμφωνίες περιέχουν παρόμοιες προβλέψεις. Αναλυτικά, λοιπόν, προβλέπουν την ενίσχυση της συνεργασίας και των σχέσεων των συμβαλλόμενων χωρών στον ναυτιλιακό τομέα, τη διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου, καθώς και των υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και των δύο συμβαλλόμενων χωρών.

Προβλέπεται, επίσης, η συνεργασία για την εξάλειψη των πιθανών εκάστοτε γραφειοκρατικών εμποδίων που παρουσιάζονται στον τομέα της ναυτιλίας, καθώς και η παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων τόσο στα πλοία όσο και στους ναυτικούς των δύο χωρών.

Οι Συμφωνίες αφορούν ιδιαίτερα τις πλοιοκτήτριες διαχειρίστριες εταιρείες, αλλά, φυσικά, όπως είπαμε και πριν, και τους ναυτικούς, ενώ εξαιρούνται τα αλιευτικά, πολεμικά, ερευνητικά σκάφη και τα πλοία που εκτελούν δημόσιες υπηρεσίες.

Εδώ θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση. Δεδομένης της σημαντικής δραστηριότητας του ελληνικού αλιευτικού στόλου ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου που βρίσκεται στα όρια της Βόρειας Αφρικής, ίσως θα ήταν χρήσιμο να προβλεφθεί στη Συμφωνία με τη Δημοκρατία της Τυνησίας ένα πλαίσιο διευκολύνσεων και προστατευτικών διατάξεων για τα αλιευτικά σκάφη. Δεν ξέρω εάν κάτι τέτοιο έχει συμβεί. Καλό θα ήταν να ενημερωθούμε εάν έχει συμβεί. Είναι προφανές ότι κάτι αντίστοιχο δεν κρίνεται απαραίτητο στην άλλη Συμφωνία με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, γιατί ο αλιευτικός μας στόλος δεν φτάνει μέχρι εκεί.

Ειδικότερα, προβλέπονται η ελεύθερη ναυσιπλοΐα για τα πλοία των μερών σε οποιοδήποτε λιμένα στο έδαφός τους και η μεταφορά επιβατών και φορτίων μεταξύ της επικράτειάς τους, καθώς και μεταξύ ενός από αυτά και τρίτων, η παροχή στα πλοία του άλλου μέρους των ίδιων δικαιωμάτων με αυτά που παρέχουν στα εθνικά τους πλοία, η διευκόλυνση και επίσπευση της ναυτιλιακής κίνησης, για παράδειγμα διατυπώσεις που εφαρμόζονται στα λιμάνια, η διευκόλυνση χρήσης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων που είναι ιδιαίτερα σημαντικό, για παράδειγμα για τη διάθεση των αποβλήτων, εγκαταστάσεις, υπηρεσίες, και μία σειρά από άλλες υπηρεσίες οι οποίες είναι χρήσιμες για τα πλοία και δίνεται τη δυνατότητα σύστασης υποκαταστημάτων για την παροχή και τη χρήση υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και υπηρεσιών αντιπροσώπευσης και μεταφοράς εμπορευμάτων, καθώς και η δυνατότητα πρόσληψης διοικητικού αλλά και τεχνικού προσωπικού και προσωπικού γραφείου.

Προβλέπονται διευκολύνσεις σχετικά με την αναγνώριση και διακίνηση των εσόδων και εξόδων των εταιρειών τα οποία είναι αποτέλεσμα της παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών στην επικράτεια του ενός και του άλλου μέρους.

Προβλέπεται, επίσης, τα πλοία που φέρουν τη σημαία του άλλου συμβαλλόμενου μέρους να μπορούν να χρησιμοποιούν τα λιμάνια του άλλου μέρους για τη φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφόρτωση του συνόλου ή μέρους του φορτίου που έχει προορισμό τρίτα λιμάνια. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό γιατί ουσιαστικά δημιουργεί μια ανεμπόδιστη εμπορική δραστηριότητα των πλοίων, κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό και κυρίως για τον ελληνικό στόλο ο οποίος προφανώς είναι πολύ μεγαλύτερος από αυτόν των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων ή της Τυνησίας.

Προβλέπεται, επίσης, η αμοιβαία αναγνώριση εγγράφων των πλοίων που έχουν εκδοθεί ή αναγνωριστεί - αυτό είναι για τα πιστοποιητικά ;;;;;;;;;; - από κάθε μέρος και συμφωνείται ότι τα πιστοποιητικά καταμέτρησης χωρητικότητας αναγνωρίζονται και επομένως δεν θα χρειάζεται επανακαταμέτρηση εάν αυτά έχουν εκδοθεί με βάση τις διεθνείς συμβάσεις. Η ρύθμιση αυτή συμβάλλει στην αποφυγή χρονοβόρων διαδικασιών που τυχόν μπορούν να υπάρξουν από την ανάγκη επαναπιστοποίησης των εγγράφων των πλοίων.

Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην παροχή προστασίας και αρωγής σε περίπτωση ναυαγίου, προσάραξης ή κινδύνου πλοίου ενός μέρους ενώ βρίσκεται στα χωρικά ύδατα του μέρους.

Προβλέπεται, επίσης, η συνεργασία σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης μέσω ανταλλαγής προγραμμάτων, σεμιναρίων και συνεδρίων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και σε ελέγχους των πλοίων. Θα έλεγα ότι αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό και νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο έχουμε χάσει τα τελευταία χρόνια, την ανταλλαγή σε επίπεδο εκπαιδευτικό, το οποίο αποτελεί και ένα χαμηλό επίπεδο πολιτικής και διεθνών σχέσεων, δημιουργεί, όμως, σημαντικές σχέσεις και συνδέσεις μεταξύ των χωρών που υπογράφουν τέτοιες Συμφωνίες.

Όπως αναγράφεται ρητά και στις 2 Συμβάσεις- και δεν θα μπορούσε να συμβαίνει και διαφορετικά- τα συμφωνηθέντα μεταξύ των δύο μερών, προφανώς δεν μπορούν να υπερβούν τα προβλεπόμενα στα αντίστοιχα εθνικά δίκτυα, αλλά και στις διεθνείς συμβάσεις.

Θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση. Κατά κύριο λόγο, οι 2 συμφωνίες έχουν κοινά χαρακτηριστικά. Μία παρατήρηση, η οποία καταλαβαίνω για ποιο λόγο έχει προβλεφθεί στο άρθρο 15 στη Σύμβαση με τη Δημοκρατία της Τυνησίας, όμως ούτως ή άλλως προκαλεί ερωτηματικά το γεγονός, ότι προβλέπεται η από κοινού αναγνώριση των πιστοποιητικών της διεθνούς Σύμβασης STCW- για όσους δεν ξέρουν είναι για τα πιστοποιητικά κατάρτισης των ναυτικών και ιδίως των ανωτέρων πληρωμάτων- δεδομένου ότι, παρά το γεγονός ότι η εκπαίδευση στη Δημοκρατία της Τυνησίας αναγνωρίζεται ως επαρκής σε επίπεδο Ευρώπης- αναφέρεται άλλωστε και στη Σύμβαση- δεν μπορεί να πιστέψει κανείς, ότι η παρεχόμενη ναυτική εκπαίδευση στην Τυνησία μπορεί να φτάσει το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης που παρέχεται στην Ελλάδα, άρα εδώ πέρα θα έλεγα, ότι είναι σε ένα βαθμό ετεροβαρής η Σύμβαση.

Κλείνοντας, λοιπόν, οι δύο υπό κύρωση Συμβάσεις συμβάλλουν στην εδραίωση της πρωταγωνιστικής θέσης της χώρας μας σε διεθνές επίπεδο στο επίπεδο της ναυτιλίας και συμβάλλουν στην ενίσχυση της ελληνικής Σημαίας με τις σημαντικές διμερείς διευκολύνσεις που παρέχονται στους ναυτικούς μας και στα ελληνικά πλοία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον συνάδελφο, τον κ. Σαντορινιό και συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον κ. Δημήτρη Μπιάγκη.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από δυόμιση και πλέον χρόνια διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, με τις ελάχιστα- επιτρέψτε μου να πω- μέχρι σήμερα καταγεγραμμένες πολιτικές πρωτοβουλίες και προσπάθειες, σε ότι αφορά τη διεθνή ναυτική παρουσία της χώρας μας, αποτελεί ένα θετικό γεγονός για το ελληνικό Κοινοβούλιο, η κατάθεση προς ψήφιση και κύρωση δύο διεθνών διακρατικών Συμφωνιών για τις θαλάσσιες μεταφορές και στη συνέχεια που έχουμε για άλλη μια, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έστω και αν, μία μόνο εξ αυτών, μπορεί να πιστωθεί ως έργο της παρούσας Κυβέρνησης.

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική έχει αφεθεί στον αυτόματο πιλότο και οι όποιες αισιόδοξες προσδοκίες επαφίονται αποκλειστικά στην τεχνογνωσία, στο επιχειρηματικό δαιμόνιο και στις πρωτοβουλίες των Ελλήνων εφοπλιστών, των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων και του στελεχιακού τους Δυναμικού και φυσικά της ναυτοσύνης, στην αξιοπρέπεια και στο φιλότιμο των Ελλήνων ναυτικών. Είναι κοινά αποδεκτό ότι η ναυτιλία, εκτός από την ταύτισή της με την Ελλάδα, αποτελεί έναν από τους δυναμικότερους συντελεστές του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, με ισχυρή πολλαπλασιαστική επίδραση στην ευρύτερη οικονομία.

Ακόμη και στο προνομιακό πεδίο της διεθνούς προβολής και πρωτοπορίας της χώρας μας, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει αποδειχθεί ελλιποβαρής. Η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας, όσο ασκείται σήμερα κύριε Υπουργέ, χαρακτηρίζεται από έλλειμμα οράματος, έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού, έλλειμμα διαβούλευσης, διαφάνειας, αλλά και τεκμηρίωσης και αποτελεσματικότητας. Στην περίπτωση δε των Ελλήνων ναυτικών, η εργασία τους πλήγηκε, ιδιαίτερα από τα μέτρα απέναντι στην πανδημία. Η Κυβέρνηση, λοιπόν, αντί να ενισχύσει την απασχόλησή τους και τις αποδοχές τους, προτίμησε, αφενός να προβεί σε μείωση του ελάχιστου απαιτούμενου αριθμού Ελλήνων στις συνθέσεις πληρωμάτων των πλοίων υπό την ελληνική Σημαία και αφετέρου να εφαρμόζει τις χαμηλές- τριτοκοσμικές, θα έλεγα- συλλογικές συμβάσεις εργασίας, με το επιχείρημα ότι θα προσελκύσει νέους στο ναυτικό επάγγελμα, κυρίως στα κατώτερα πληρώματα. Αποτέλεσμα, όχι μόνο δεν αυξήθηκε ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών, αλλά αντιθέτως, σύμφωνα με τις πιο μετριοπαθείς εκτιμήσεις, η ανεργία στο χώρο των ναυτικών άγγιξε το 2021 το 50%, ενώ σύμφωνα με τα στοιχεία του Γραφείου ευρέσεως ναυτικής εργασίας, οι απογεγραμμένοι άνεργοι ήταν μόλις 4.000 περίπου, αριθμός πρωτοφανής για το ναυτεργατικό χώρο, τουλάχιστον κατά την τελευταία δεκαπενταετία.

Οι επαναλαμβανόμενες απεργιακές κινητοποιήσεις του ναυτεργατικού κινήματος για διεκδίκηση των δίκαιων αιτημάτων τους, τη διασφάλιση ασφαλών και αξιοπρεπών συνθηκών διαβίωσης, την εξάλειψη κάθε διάκρισης λόγω φύλου, εθνότητας και λοιπά και τη διαρκή προσαρμογή των αμοιβών τους ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στο έργο που προσφέρουν, δυστυχώς αντιμετωπίζονται από την Κυβέρνηση με χαρακτηριστική αδιαφορία και αναλγησία.

Από την άλλη πλευρά, δεν υπάρχει από την κυβέρνηση κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο για αντιστοίχιση πόρων για την ενίσχυση της εσωτερικής θαλάσσιας οικονομίας. Η ακτοπλοΐα έχει ήδη δοκιμαστεί από την πανδημία και σε συνδυασμό με τις ιδιαιτερότητες 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, στην εργασία και στα εθνικά μας συμφέροντα. Οι τιμές των εισιτηρίων αυξάνονται διαρκώς και ανεξέλεγκτα, ενώ το πρόβλημα αναμένεται να επιδεινωθεί στο άμεσο μέλλον όχι μόνο από την αύξηση του κόστους των καυσίμων, αλλά και από το πρόσθετο κόστος που αναπόφευκτα θα επιφέρει η εφαρμογή των αγοροκεντρικών μέτρων φορολόγησης των καυσίμων και επιβολής αγοράς δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κανένα μέτρο για την ανανέωση του στόλου, για βιώσιμες επενδύσεις στην ακτοπλοΐα.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η κυβέρνηση επέλεξε να μην προβλέψει τη διάθεση κονδυλίων από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας για την ενίσχυση δράσεων για την ναυτιλία. Ειδικότερα, για την ακτοπλοΐα, η μόνη αναφορά περιορίστηκε στη διάσωση ενός και μόνο εκατομμυρίου ευρώ για την εκπόνηση μιας ακόμη μελέτης. Καμία αναφορά σε άλλες δράσεις ενίσχυσης της ναυτιλίας και εν γένει της συνοχής των νησιών μας. Ουσιαστικά δεν υπάρχει από τη Νέα Δημοκρατία και το αρμόδιο υπουργείο καμία στρατηγική για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης ακτοπλοϊκής διασύνδεσης των νησιών μας. Καμία δράση ή πρωτοβουλία σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο για τη διασφάλιση της εδαφικής και οικονομικής συνοχής των νησιών μας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, θεωρούμε, ότι κάθε διακρατική συμφωνία που προάγει ουσιαστικά τα εθνικά μας συμφέροντα, την εθνική οικονομία και την απασχόληση σε σημαντικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, υπό όρους σεβασμού θεμελιωδών αξιών, όπως η διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ο σεβασμός των εργασιακών δικαιωμάτων, θα πρέπει να τυγχάνει της ευρύτερης δυνατής υποστήριξης πέραν από κομματικές ή άλλες σκοπιμότητες. Άλλωστε η παράταξή μας διαχρονικά, είτε ως κυβέρνηση, είτε ως αντιπολίτευση, υποστηρίζει τη σύναψη τέτοιων συμφωνιών και συμμετέχει θετικά στη διαδικασία κύρωσης τους.

Και οι δύο υπό συζήτηση διακρατικές συμφωνίες για τις θαλάσσιες μεταφορές που καλούμαστε να επικυρώσουμε στο Ελληνικό κοινοβούλιο σήμερα, τόσο αυτή με την κυβέρνηση των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων που διαμορφώθηκε επί διακυβέρνησης Σύριζα το 2017, όσο και η συμφωνία με την κυβέρνηση της Τυνησίας που εκπονήθηκε και υπογράφτηκε από το σημερινό Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το 2020, παρέχουν σε γενικές γραμμές ένα θετικό πλαίσιο ενίσχυσης της συνεργασίας και των αμοιβαίων διευκολύνσεων μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών στον τομέα της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών και ως εκ τούτου δεν έχουμε αντίρρηση για την κύρωση τους. Εντούτοις οφείλουμε να σημειώσουμε, ότι αρκετές από τις διατάξεις τους δεν παρέχουν κάποια ουσιαστική προστιθέμενη αξία, καθώς αναπαράγουν υφιστάμενες αντίστοιχες προβλέψεις διεθνών συμβάσεων που έχουν καταρτιστεί στο πλαίσιο λειτουργίας διεθνών οργανισμών, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ή ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας και έχουν ήδη κυρωθεί και από τα δύο συμβαλλόμενα κράτη. Παρά ταύτα παρέχονται αρκετές προβλέψεις που εξειδικεύουν κυρίως διαδικαστικά και διοικητικά ζητήματα εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων και εν πάση περιπτώσει, δημιουργούν ένα πλαίσιο αμοιβαίας εμπιστοσύνης και συνεργασίας μεταξύ της χώρας μας και των αντισυμβαλλόμενων κρατών το οποίο μπορεί να θεωρηθεί χρήσιμο όχι μόνο από εμπορική ή οικονομική πλευρά, αλλά και εντός των ευρύτερων γεωστρατηγικών επιδιώξεων και εθνικών συμφερόντων της χώρας μας.

Πέραν των ανωτέρω, επιτρέψτε μου και ειδικότερα αναφερθώ στην παράγραφο 2 του άρθρου 16 κύριε Υπουργέ, της διακρατικής συμφωνίας με την Τυνησία. Εκεί αναφέρεται ότι οι όροι ναυτολόγησης συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ των ναυτικών και των πλοιοκτητών, ενώ η χρήση των συλλογικών συμφωνιών μεταξύ της πλοιοκτησίας και των συνδικαλιστικών φορέων των ναυτεργατών όπως είναι οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας, φαίνεται ότι αναφέρονται απλά ως εναλλακτική δυνατότητα. Εδώ, όμως φαίνεται κύριε Υπουργέ, ότι πηγαίνετε ένα βήμα παραπέρα απ’ ότι κάνατε με το άρθρο 130 του νόμου 4714/2020 όπου όπως προ είπα επιτρέψατε την εφαρμογή συλλογικών συμβάσεων τριτοκοσμικών αμοιβών για τα κατώτερα πληρώματα και ορισμένες κατηγορίες αξιωματικών, χωρίς μάλιστα το όψιμο αναμενόμενο αποτέλεσμα προσέλκυσης εργαζομένων στο ναυτικό επάγγελμα. Μπορείτε να μας διαβεβαιώσετε κύριε Υπουργέ, ότι η συγκεκριμένη διάταξη δεν συνιστά για ακόμη μια φορά απαξίωση του επιπέδου διαβίωσης και αξιοπρέπειας των ναυτικών προς το μονοσήμαντο όφελος της ιδιοκτησίας;

Η κυβέρνηση πρέπει να απολογηθεί για τις συσσωρευμένες αστοχίες και αδυναμίες της στον τομέα της ναυτιλιακής και νησιωτικής πολιτικής. Όχι σε εμάς, όχι στο κοινοβούλιο, αλλά κυρίως τους πολίτες αυτής της χώρας, τους νησιώτες μας. Για το έργο που οφείλει να κάνει και δεν υλοποίησε, για τις χαμηλές προσδοκίες της, για τα λάθη της στη διαχείριση και έλεγχο του covid στα πλοία με σημαντικές επιπτώσεις στη δημόσια υγεία. Για την αδυναμία ελέγχου των αδικαιολόγητων αυξήσεων στα εισιτήρια των πλοίων και τη διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού και της βιωσιμότητας στην ακτοπλοΐα.

Για τη μη επέκταση του μειωμένου ΦΠΑ σε όλα τα νησιά της πατρίδας μας.

Για τη μη λήψη ουσιαστικών μέτρων ενίσχυσης των υποδομών των νησιών και της νησιωτικής οικονομίας και εργασίας.

Για την υψηλή ανεργία και διαρκή υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των Ελλήνων ναυτικών και για την απαξιωμένη και αναχρονιστική δημόσια ναυτική εκπαίδευση.

Η Κυβέρνηση ο αρμόδιος Υπουργός πρέπει επιτέλους να αντιληφθούν τη σπουδαιότητα του χαρτοφυλακίου αυτού του Υπουργείου και να προχωρήσουν άμεσα, τεκμηριωμένα και αποτελεσματικά, εξαντλώντας κάθε δυνατότητα δημόσιας διαβούλευσης και πολιτικού διαλόγου, τον οποίο διαχρονικά υποστηρίζουμε ως Παράταξη, με συγκεκριμένες προτάσεις σε λήψη ουσιαστικών μέτρων για τη ναυτιλία μας, για τα νησιά μας, για τους νησιώτες μας, για τους Έλληνες ναυτικούς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Καλή και αγωνιστική χρονιά με υγεία και δύναμη σε όλους και ήρεμες θάλασσες, κύριε Υπουργέ της Ναυτιλίας.

Εμείς θα τοποθετηθούμε και στις δύο Συμφωνίες, κρίνοντας με βάση τις συνολικές πολιτικοοικονομικές και στρατιωτικές σχέσεις.

Όσον αφορά στην πρώτη για τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Μέσα από αυτήν τη Συμφωνία, όχι μόνο κατοχυρώνεται, αλλά ενισχύεται στη δράση του το εφοπλιστικό κεφάλαιο της χώρας μας, για να παίξει ακόμα πιο σημαντικό ρόλο στις εξαγωγές φυσικού αερίου και πετρελαίου από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Βεβαίως δεν είναι μόνο οι εμπορικές συμφωνίες, αφού η σημερινή Κυβέρνηση, όσο και οι προηγούμενες κυβερνήσεις, εμπλέκουν τη χώρα μας στη νέα Ευρωατλαντική στρατηγική ασφαλείας, που διαμορφώνεται στην περιοχή του κόλπου και η οποία έχει κάνει άλματα, με την εμβάθυνση των στρατιωτικών σχέσεων και με αραβικά κράτη συμμάχους, όπως είναι τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Τα σχέδια και οι λυκοφιλίες του κεφαλαίου πηγαίνουν αγκαλιά με την εμπλοκή στα νέα πολεμοκάπηλα σχέδια ΗΠΑ – ΝΑΤΟ - Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον έλεγχο των πλουτοπαραγωγικών πηγών και δρόμων, στον ανταγωνισμό τους με άλλα ιμπεριαλιστικά κέντρα. Μάλιστα, υπήρξε αίτημα των ΗΠΑ να συμμετέχει η Ελλάδα με πολεμικό πλοίο σε αποστολές επιτήρησης των στενών του κόλπου, γι’ αυτό και η ελληνική φρεγάτα ΥΔΡΑ βρέθηκε στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα τον περασμένο Φλεβάρη, ενώ οι αεροπορικές δυνάμεις των δύο κρατών συνεκπαιδεύονται τακτικά.

Στόχος να θωρακιστούν τα αμερικανονατοϊκά συμφέροντα απέναντι στους ανταγωνιστές, κυρίως Ρωσία και Κίνα που συγκροτούν το δικό τους οικονομικό και στρατιωτικό προγεφύρωμα στην περιοχή, αναπτύσσοντας βαθύτερες σχέσεις συνεργασίας, κυρίως με το Ιράν.

Συνεπώς, έχουμε ένταση των ανταγωνισμών για τον έλεγχο σφαιρών επιρροής, δρόμων του εμπορίου και της ενέργειας, σε συνθήκες που η πρωτοκαθεδρία των ΗΠΑ αμφισβητείται στον παγκόσμιο ιμπεριαλιστικό σύστημα, αναδεικνύοντας το στρατηγικό ρόλο των στενών του Ορμούζ και συνολικά του περσικού κόλπου.

Είναι γνωστό ότι από το σημείο αυτό διακινείται σήμερα το 1/5 των εξαγωγών αργού πετρελαίου σε όλο τον κόσμο, ενώ αποτελεί τμήμα και του σημαντικότερου μέχρι σήμερα διαύλου στο παγκόσμιο εμπόριο. Αποτελεί, επίσης, σταυροδρόμι για το θαλάσσιο νέο δρόμο του μεταξιού για την Κίνα.

Συνεπώς, στόχος είναι η πιο στενή νατοϊκή επιτήρηση της περιοχής και η δημιουργία ισχυρών συμμαχικών αναχωμάτων στα ανταγωνιστικά συμφέροντα, που καμία σχέση δεν έχουν με την άμυνα και την υπεράσπιση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας μας.

Τα αναφέρουμε αυτά, γιατί ιδιαίτερα στενοί δεσμοί μεταξύ των δύο κρατών δεν αφορούν τους λαούς και τα κοινά συμφέροντά τους, αλλά σκιαγραφούν άλλον έναν αμερικανονατοϊκής κοπής άξονα που στήνει η Κυβέρνηση. Εξάλλου, τον περασμένο Αύγουστο υπήρξε έντονη αντιπαράθεση γεωπολιτικών συμφερόντων, ιδιαίτερα ανάμεσα σε ΗΠΑ από τη μια και από την άλλη Κίνα, Ρωσία και Ιράν, σε συζήτηση που έγινε στο Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας. Διότι, πέρα από τον έλεγχο της πλούσιας σε ενεργειακά κοιτάσματα περιοχής και χωρίς να αναιρούνται τα ιδιαίτερα συμφέροντα που διακυβεύονται ανάμεσα στα εκεί κράτη, η ευρωατλαντική συμμαχία και κυρίως οι ΗΠΑ βλέπουν τον Περσικό Κόλπο και τη Μέση Ανατολή ως ανάχωμα στη διείσδυση των κινεζικών μονοπωλίων προς δυσμάς, από στεριά και θάλασσα.

Σε αυτόν τον επικίνδυνο σχεδιασμό, αναλαμβάνει αναβαθμισμένο ρόλο και η Ελλάδα για λογαριασμό της αστικής τάξης. Αυτόν το σκοπό υπηρετεί και η ανάπτυξη των οικονομικών και στρατιωτικών σχέσεων όλων των ελληνικών κυβερνήσεων -και του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Δημοκρατίας- με κράτη του Κόλπου και των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Γι’ αυτό η κύρωση του Μνημονίου για συνεργασία στις θαλάσσιες μεταφορές, που υπογράφτηκε από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και επικυρώνεται από τη σημερινή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, δεν αφορά μεν πολεμικά και αλιευτικά πλοία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1, αλλά νομική βάση στις διμερείς εμπορικές σχέσεις μέσω ναυτιλίας και στις υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Τα 21 άρθρα που αφορούν στα συμφέροντα των ιδιοκτητών των ναυτιλιακών εταιρειών, δηλαδή του εφοπλιστικού κεφαλαίου, πουθενά δεν αναφέρονται, δεν κατοχυρώνονται, δικαιώματα ναυτεργατών, δηλαδή αυτών που παράγουν με τη δουλειά τους τα αμύθητα κέρδη των εφοπλιστών. Πουθενά για εφαρμογή συλλογικών συμβάσεων και οργανικές θέσεις που να ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες προστασίας της ασφάλειας της θάλασσας. Από αυτήν τη συνεργασία δεν θα ωφεληθούν οι λαοί των χωρών, αλλά οι επιχειρηματικοί όμιλοι στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Την ίδια στιγμή, θα εμπλέξει ακόμα περισσότερο την Ελλάδα στους ευρωατλαντικούς σχεδιασμούς και τους ενεργειακούς ανταγωνισμούς στην περιοχή που μυρίζει μπαρούτι. Και με αυτήν την έννοια δεν μας κάνει εντύπωση που τα κόμματα της αντιπολίτευσης – και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ- υπερψηφίζουν. Εμείς καταψηφίζουμε.

Σε ότι αφορά στην Τυνησία, η κύρωση αυτής της Συμφωνίας για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι παρόμοια στο περιεχόμενο με αυτήν των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Ωστόσο, οι διαφορές είναι μεγάλες αυτών των χωρών. Κυρίως, όμως, ενδιαφέρεται η αστική τάξη και κυρίως το εφοπλιστικό κεφάλαιο της χώρας μας για να παίξει μεγαλύτερο ρόλο, την επόμενη μέρα, όχι μόνο σε διμερές οικονομικό επίπεδο των δύο κρατών, αλλά συνολικότερα στην πορεία της καπιταλιστικής οικονομικής ανοικοδόμησης της Τυνησίας. Δηλαδή, στόχος είναι η παραπέρα θωράκιση του εφοπλιστικού κεφαλαίου και όχι ευημερία των λαών.

Πιο ειδικά, η Κυβέρνηση επιχειρεί μέσα από αυτήν τη Συμφωνία να διευρύνει τα compremities της ντόπιας αστικής τάξης στη Μεσόγειο, όπου που εντείνεται το παζάρι για τις θαλάσσιες ζώνες και τις μπίζνες του κεφαλαίου. Εξάλλου, ο Υπουργός Εξωτερικών κ. Δένδιας, πριν από 4 μήνες, επισκέφτηκε την Τυνησία και παρέδωσε 100.000 εμβόλια από την Ελλάδα σαν μήνυμα αλληλεγγύης στον τυνησιακό λαό -όπως είπε- και για την ενίσχυση των διμερών σχέσεων. Ουσιαστικά, ο στόχος είναι ότι θέλουν μέσα από αυτήν τη φιλανθρωπία του κεφαλαίου να διεισδύσουν και παραπέρα επιχειρηματικά.

Όλα αυτά εντάσσονται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Εξωστρέφειας που παρουσιάστηκε σε μια φιέστα της Κυβέρνησης γεμάτη διαβεβαιώσεις προς τους ντόπιους επιχειρηματικούς ομίλους ότι το αστικό κράτος θα τους στηρίξει ολόπλευρα για να βρουν πεδία κερδοφορίας στο εξωτερικό και, ταυτόχρονα, προς ξένα λιμνάζοντα κεφάλαια. Και, φυσικά, ότι θα έχουν στη χώρα όλες εκείνες τις συνθήκες που θα διασφαλίζουν τη κερδοφορία τους. Δηλαδή, τα τσακισμένα εργατικά δικαιώματα και μισθούς και όλες τις φοροαπαλλαγές.

Μάλιστα, τονίστηκε ότι η δουλειά των διπλωματών είναι να «πουλήσουν» την Ελλάδα στο εξωτερικό και με στόχους όχι μόνο τους παραδοσιακούς συμμάχους μας, αλλά και χώρες απ’ όπου μπορούν να προσελκύσουν επενδύσεις ή να διεισδύσουν στην αχανή αγορά σε περιοχές όπως η Αφρική.

Οι εξελίξεις στην Τυνησία, με τη διάλυση του Κοινοβουλίου, έγιναν φαινομενικά για πολιτικούς λόγους, όμως η όξυνση στις ενδοαστικές αντιθέσεις έχει υπόβαθρο την οικονομική κρίση. Βεβαίως, η εξέλιξη δεν ήταν κεραυνός εν αιθρία. Μεγάλο μέρος του τυνησιακού λαού έβγαινε στους δρόμους, προκειμένου να διαμαρτυρηθεί για τη δραματική επιδείνωση της ζωής τους -ανάμεσα ακόμα και υποστηρικτές των ισλαμιστών του ΕΝΑΧΝΤΑ που διατηρούν στενές σχέσεις με τους αδελφούς μουσουλμάνους και το τουρκικό κυβερνών κόμμα του Ερντογάν.

Έτσι η αποπομπή της Κυβέρνησης μας ήρθε σαν επιστέγασμα της γενικότερης επιδείνωσης της οικονομικής κοινωνικής κατάστασης και της ενδοαστικής διαπάλης που κλιμακώθηκε με την «αραβική άνοιξη» πριν από μια δεκαετία. Μια διαδικασία, που κάθε άλλο παρά άνοιξη έφερε σχέσεις στους λαούς, αντίθετα συνέβαλε στην όξυνση του σφοδρού ανταγωνισμού στην ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής, για το ποιο γεωστρατηγικά συμφέροντα θα προωθηθούν.

Έτσι ενισχύονται τους τελευταίους μήνες διάφορες κινήσεις αναθέρμανσης σχέσεων μεταξύ ανταγωνιστικών κρατών της περιοχής που συγκρούονται σε διάφορα μέτωπα. Μπαίνει στο τραπέζι το ξαναμοίρασμα της πίτας και ευκαιρίες για νέα κέρδη από τις ανοικοδομήσεις της επόμενης μέρας, σφοδρών συγκρούσεων που επέφεραν οι ιμπεριαλιστικές επεμβάσεις και οι καπιταλιστικοί ανταγωνισμοί σε Συρία, Λιβύη, Αίγυπτο, Τυνησία, Αλγερία έως και την Αραβική Χερσόνησο και τον Περσικό Κόλπο.

Είναι, βέβαια, σαφές και τελειώνω ότι όλη αυτή η κινητικότητα, οι εναλλαγές ρόλων και τα νέα πιθανά σχήματα ιμπεριαλιστικών συνεργασιών δεν φέρνουν καμία νέα μέρα για τους λαούς της περιοχής. Δεν θα εξαλείψουν τους σφοδρούς ανταγωνισμούς για τον έλεγχο αγορών πηγών και δρόμων ενέργειας και εμπορίου.

 Μια νέα μέρα δεν πρόκειται να φέρει και η παρούσα Συμφωνία Ελλάδας και Τυνησίας, γιατί δεν αφορά τα συμφέροντα των λαών, αλλά των καπιταλιστών και ειδικά του εφοπλιστικού κεφαλαίου και γι΄ αυτό καταψηφίζουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, την κ. Μανωλάκου.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Μπακαδήμα Φωτεινή.

Τον λόγο έχει, ο κ. Βιλιάρδος.

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, καταρχήν χρόνια πολλά σε όλους, καλή χρονιά με υγεία.

Η παρούσα Σύμβαση συνεργασίας στις θαλάσσιες μεταφορές με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα υπεγράφη στις 4 Μαΐου, του 2017, μαζί με τη Σύμβαση συνεργασίας σε διεθνείς οδικές μεταφορές που έχει κυρωθεί με το νόμο 4658, του 2020, από τις 20/3 σημειώνοντας πως στις οδικές αυτές μεταφορές συμπεριλαμβανόταν η μεταφορά φορτίων σε οχήματα με πλοία.

Λίγο πιο πριν κυρώθηκε μία ακόμη Σύμβαση με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση αδειών οδήγησης με το νόμο 4656, του 2020. Οπότε, η πρώτη μας ερώτηση είναι γιατί καθυστέρησε η Κύρωση της παρούσας.

Γενικότερα πάντως, έχουμε καλές σχέσεις με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα αν και φαίνεται πως δεν είναι αποκλειστικές, αφού τον τελευταίο καιρό προσεγγίζουν ξανά την Τουρκία όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά αργότερα.

 Επειδή τώρα έχουμε αναφερθεί ξανά στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, δεν θα περιγράψουμε τη χώρα και την οικονομία της. Υπενθυμίζοντας μόνο πως το Α.Ε.Π. τους ανέρχεται στα 401 δισεκατομμύρια δολάρια με στοιχεία του 2020, υπερδιπλάσιο δηλαδή της Ελλάδας, ο πληθυσμός της είναι 9,9 εκατομμύρια και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ 35.171 έναντι 19.673, πάντοτε δολάρια, της χώρας μας.

Η οικονομία των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων βασίζεται στο πετρέλαιο και στα παράγωγα του που αντιπροσωπεύουν το 40% των εξαγωγών τους, το σύνολο των οποίων ανήλθε στα 248 δισεκατομμύρια δολάρια το 2019 έναντι εισαγωγών 235 δισεκατομμύρια. Το 2019 οι εξαγωγές της χώρας μας προς τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα ήταν μόλις 273 εκατομμύρια δολάρια ενώ οι εισαγωγές 220 εκατομμύρια. Σημειώνοντας πως με στοιχεία του 2017 δραστηριοποιούνται εκεί 300 ελληνικές επιχειρήσεις, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά.

Τα τελευταία χρόνια δε γίνονται προσπάθειες διαφοροποίησης της οικονομίας τους με επίκεντρο το Ντουμπάι σε κλάδους όπως η ακίνητη περιουσία,, ο τουρισμός, τα logistics υποστήριξης της ναυτιλίας, τα χρηματοοικονομικά, τις κατασκευές και τη βιομηχανία, όπου έχει δημιουργηθεί μια ελεύθερη οικονομική ζώνη και έχει εκπονηθεί σχέδιο με στόχο την προσέλκυση διεθνών βιομηχανιών με την ονομασία Dubai Industrial Strategy 2030. Αλήθεια εμείς στην Ελλάδα δεν θα έπρεπε να έχουμε κάτι ανάλογο, έστω με προοπτική το 2030; Δεν οφείλει να είναι το βασικό εργαλείο του Υπουργείου Ανάπτυξης και όχι μόνο το ξεπούλημα της χώρας στους ξένους; Σύμφωνα πάντως με το Υπουργείο Οικονομικών των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων οι άμεσες ελληνικές επενδύσεις εκεί ανέρχονται στα 93,8 εκατομμύρια ευρώ, ενώ κατά την Τράπεζα της Ελλάδος τα συνολικά αποθέματα άμεσων ξένων επενδύσεων από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα στην Ελλάδα έως το 2016 ανέρχονταν σε 2,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Το 2018 ανακοινώθηκε πρόγραμμα συνεπένδυσης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων σε ελληνικές επιχειρήσεις μέσω του TANEO με τη συνεργασία του κρατικού επενδυτικού κεφαλαίου του Mubadala Investment Company.

Η ερώτησή μας εδώ είναι τι έχει συμβεί εν προκειμένω έως σήμερα. Σημειώνοντας πως πρόσφατα τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα υποσχέθηκαν επενδύσεις άνω των 10 δισεκατομμυρίων ευρώ για τη στήριξη της τουρκικής οικονομίας. Σημαντικό για τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα που έχουν επενδύσει 65 δισεκατομμύρια δολάρια σε λιμάνια - εμείς απλά τα ξεπουλάμε - είναι το ναυτιλιακό κέντρο του Ντουμπάι που υπέγραψε πρόσφατα συμφωνία συνεργασίας με το αντίστοιχο του Αμβούργου, το οποίο φιλοξενεί περισσότερες από 5.500 ναυτιλιακές εταιρείες. Μένουν των 76 χιλιάδων θέσεων εργασίας συνεισφέροντας 7,3 δισεκατομμύρια δολάρια στην οικονομία του Εμιράτου ή σχεδόν το 7% του ΑΕΠ. Αυτά τα πράγματα δεν κάνουμε εμείς εδώ. Ο εμπορικός στόλος με σημαία των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων απαριθμεί περίπου 631 πλοία χωρητικότητας 737.000 dwt και 7.987 ναυτικούς. Ενώ ο συνολικός στόλος ιδιοκτησίας τους είναι χωρητικότητας 20,8 εκατομμυρίων dwt. Συγκριτικά ο εμπορικός στόλος με ελληνική σημαία απαριθμεί 1283 πλοία χωρητικότητας 69 εκατομμυρίων dwt και 30.507 ναυτικούς. Ενώ συνολικά βέβαια έχει χωρητικότητα 363,8 dwt, υπερβαίνει τα τεσσεράμισι χιλιάδες πλοία και έχει αξία περί τα 100 δισεκατομμύρια δολάρια.

Συνεχίζοντας επί των άρθρων, δεν έχουμε σημαντικές παρατηρήσεις, ενώ η Συμφωνία ακολουθεί την ίδια περίπου λογική με αυτήν για τις θαλάσσιες μεταφορές της Τυνησίας αλλά και του Μαρόκου που εξετάσαμε τον Ιούνιο του 2020.

Σε γενικές γραμμές καθορίζει το είδος των θαλασσίων μεταφορών που καλύπτονται, τη συνεργασία, την ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας, την ελεύθερη κίνηση των πλοίων, τις διαδικασίες παροχής βοήθειας, το εύρος της νομικής δικαιοδοσίας επί του προσωπικού, τη μετακίνηση του προσωπικού, τη διάρκεια, την τροποποίηση και τη λήξη.

Οι παρατηρήσεις μας εδώ είναι οι εξής: Πρώτον, το άρθρο 1 είναι το ίδιο με τις άλλες Συμβάσεις εκτός του ότι δεν εξαιρούνται ρητά τα πλοία κάτω των 24 μέτρων, όπως για παράδειγμα στη Σύμβαση με το Ισραήλ. Θα θέλαμε να γνωρίζουμε ποιος είναι ο λόγος.

 Δεύτερον, με το άρθρο 6 επιτρέπεται η σύσταση υποκαταστημάτων ναυτιλιακών εταιρειών στην επικράτεια και των δύο μερών για την παροχή διεθνών θαλασσίων μεταφορών κάτι που όμως δεν προβλέπεται διακριτά στη Σύμβαση με την Τυνησία. Και εδώ θα θέλαμε να γνωρίζουμε το λόγο.

Τρίτον, στο άρθρο 9 με το οποίο παρέχεται η ελεύθερη μετακίνηση κεφαλαίων από ναυτιλιακές υπηρεσίες στην επικράτεια του άλλου κράτους, δεν διευκρινίζεται εάν τα κέρδη θα υπόκεινται σε φορολογία και αν θα υπάρχει πρόβλεψη αποφυγής διπλής φορολογίας.

Τέταρτον, στο άρθρο 12 σημειώνουμε την εξαίρεση της παραγράφου 3 για τα πλοία κάτω των 24 μέτρων, τα οποία δεν υπόκεινται στη Διεθνή Σύμβαση καταμέτρησης χωρητικότητας και τα τέλη τους υπολογίζονται με βάση τα εθνικά πιστοποιητικά καταμέτρησης κάτι στο οποίο αναφερθήκαμε προηγουμένως.

 Πέμπτον, στο άρθρο 14, μας έκανε εντύπωση η ειδική αναφορά στην παράγραφο 5, για τη δυνατότητα συνάντησης διπλωματών με ναυτικούς. Επίσης, η παράγραφος, 6 που κατά παρέκκλιση αναιρεί τις πέντε προηγούμενες. Εδώ, θα θέλαμε κάποιες διευκρινίσεις, κύριε Υπουργέ.

Έκτον, στο άρθρο 15 δεν αναφέρεται τίποτα για τη δυνατότητα αποζημίωσης και τον τρόπο χειρισμού των ναυαγίων, όπως και άλλες συμβάσεις, ενώ το 16, στην παράγραφο 2, αναφέρεται σε απαλλαγή μόνο από ποινική δικαιοδοσία. όταν στην παράγραφο 5 από την άσκηση ποινικής, αστικής, ή πειθαρχικής δικαιοδοσίας. Εδώ πρόκειται για λάθος;

Έβδομον, στο άρθρο 17 δεν προβλέπεται κόστος για τη συνεργασία σε εκπαίδευση, ούτε στο 18 για τις επιτροπές συνεργασίας, όπου δεν αναφέρεται καν ποιοι θα συμμετέχουν στις διεργασίες.

Όγδοον, στο άρθρο 19 δίνεται πολύ σωστά η δυνατότητα προσφυγής και σε διαιτητικό δικαστήριο, όπως απαιτούσαμε εμείς σε όλες τις άλλες συμβάσεις, κλείνοντας με το ότι, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν εμφανίζει κάποιο κόστος, αν και σημειώνει πως μπορεί να υπάρξει από τη συνεργασία, ειδικά στην εκπαίδευση. Η σύμβαση δεν είναι αρνητική, αφού αφενός μεν είναι σημαντική γεωπολιτικά η συνεργασία μας με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, αφετέρου, μπορεί να υπάρξουν οφέλη για την ελληνική ναυτιλία και για τις επιχειρήσεις μας, αφού τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα είναι πύλη προς τον Κόλπο και διαμετακομιστικό κέντρο προς την Ασία, σε ένα στρατηγικό γεωγραφικό σημείο. Εντούτοις, θα ψηφίσουμε παρών, κυρίως λόγω της πρόσφατης προσέγγισής τους με την Τουρκία. Στη συμφωνία τώρα με την Τυνησία: υπεγράφη στις 29 Ιουνίου του 2020 αντικαθιστώντας μια παλαιότερη του 1966. Η Τυνησία είναι μια αραβική δημοκρατική χώρα, η σχέση της οποίας με την Ελλάδα βρίσκεται σε καλό επίπεδο. Έχει υπογραφεί δε, μια συμφωνία οικονομικής, πολιτιστικής και τεχνολογικής συνεργασίας, στις 29 Απριλίου 1976. Η Προεδρία της Τυνησίας προσπαθεί να περιορίσει την επιρροή των ισλαμιστών του κόμματος των Ενάχντα που θεωρείται εκπρόσωπος της μουσουλμανικής αδελφότητας.

 Έχοντας διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην Αραβική Άνοιξη στη χώρα το 2011, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά, ενώ η Τουρκία προσπαθεί να καταστεί σημαντικός εταίρος της. Οφείλουμε να σημειώσουμε εδώ, πως ο Ερντογάν επισκέφθηκε την Τυνησία στα τέλη του 2019, επιδιώκοντας να εξασφαλίσει τη δημιουργία ναυτικής βάσης κοντά στη Λιβύη, για να ενδυναμώσει τη θέση του, κάτι που όμως απέρριψε ευτυχώς η χώρα που τηρεί ουδέτερη στάση, όσον αφορά την κρίση στη Λιβύη.

Η οικονομία της Τυνησίας τώρα είναι διαφοροποιημένη και σε μεγάλο βαθμό ανοιχτή, με προβλήματα τα τελευταία χρόνια μεταξύ άλλων, λόγω της πανδημίας. Υπηρεσίες αποτελούν το 63 6% του ΑΕΠ της, η γεωργία το 10,4% και η ιστορικά σημαντική βιομηχανία της το 22,7%, ενώ προσπαθεί να αναπτυχθεί, κυρίως μέσω του τουρισμού. Έχει 11,9 εκατομμύρια κατοίκους, μόλις 44,2 δισεκατομμύρια δολάρια ΑΕΠ και κατά κεφαλήν, μόλις 3683, με πολύ μικρότερη παρουσία στη ναυτιλία, αφού ο εμπορικός της στόλος αριθμεί περίπου 75 πλοία με 1.069 ναυτικούς. Οι ελληνικές εξαγωγές προς την Τυνησία ανήλθαν στα 200 εκατομμύρια ευρώ, ενώ οι εισαγωγές μόλις στα 26 εκατομμύρια. Οπότε έχουμε σημαντικό πλεόνασμα με τη χώρα.

Επί των άρθρων τώρα, το ένα είναι παρόμοιο με τις συμβάσεις του Μαρόκου και των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, ενώ δεν εξαιρούνται ρητά τα πλοία κάτω των είκοσι τεσσάρων μέτρων, χωρίς να γνωρίζουμε τον λόγο.

Το άρθρο 5, η παροχή τεχνικής βοήθειας θα ευνοήσει κυρίως την Τυνησία, αφού έχει πολύ μικρότερη ναυτιλία, ενώ το άρθρο 7, σχετικά με την ατέλεια φόρτωσης την ελληνική ναυτιλία λόγω του μεγέθους της. Αυτό που μας δημιούργησε αμφιβολίες είναι το άρθρο 12, όπου αναφέρεται ως αποδεικτικό ταυτότητας μελών του πληρώματος, μόνο το ναυτικό φυλλάδιο της Τυνησίας, χωρίς το διαβατήριο. Γιατί συμβαίνει αυτό; Δεν υπάρχει κίνδυνος διακίνησης μεταναστών, ειδικά εάν το φυλλάδιο είναι πλαστό, κάτι που συμβαίνει πολύ συχνά;

Στο άρθρο 16, δίνεται η δυνατότητα ναυτολόγησης υπηκόων του ενός μέρους, στα πλοία άλλου μέρους, με όρους που διαπραγματεύονται ελεύθερα ή μετά από συλλογικές συμβάσεις, εάν υπάρχουν και υπόκεινται στο δίκαιο της χώρας της σημαίας. Επομένως, υπάρχει κίνδυνος να χαθούν ελληνικές θέσεις εργασίας από τον πολύ πιο φθηνό εργατικό δυναμικό της Τυνησίας. Στο άρθρο 23, προβλέπεται η δυνατότητα άσκησης, από φορείς του κάθε αντισυμβαλλόμενου μέρους, δραστηριοτήτων, που σχετίζονται με τον ναυτιλιακό τομέα στην επικράτεια του άλλου μέρους, με σκοπό την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και εμπορίου. Τι σημαίνει αυτό ακριβώς; Θα μπορούσε, δηλαδή, κάποιος φορέας της ναυτιλίας να διασφαλίσει την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στην Ελλάδα; Τι μπορεί να περιλαμβάνει; Μήπως θα αφορά, κυρίως, τη δραστηριοποίηση στη Τυνησία ελληνικών φορέων; Είναι ερωτήσεις που θα θέλαμε να απαντηθούν.

Στο άρθρο 24, δεν διευκρινίζεται εάν τα κέρδη θα υπόκεινται σε φορολογία, ούτε εάν υπάρχει πρόβλεψη αποφυγής διπλής φορολογίας.

Στο άρθρο 27, διαφωνούμε σε σχέση με την επίλυση διαφορών μόνο δια της διπλωματικής οδού, προτιμώντας ανέκαθεν την προσφυγή στα δικαστήρια, όπως προβλέπεται, εν μέρει, στη συμφωνία με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Τέλος, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν παρουσιάζει κάποιο κόστος, αν και σημειώνει, πως μπορεί να υπάρξει από τη συνεργασία, ειδικά όσον αφορά την εκπαίδευση.

Στη συγκεκριμένη συμφωνία, επιφυλασσόμαστε επί της Ολομέλειας, κυρίως, λόγω των άρθρων 12 και 16. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο και συνεχίζουμε με την Ειδική Αγορήτρια του ΜέΡΑ25 κυρία Φωτεινή Μπακαδήμα, η οποία θα μιλήσει με webex απ ότι μου είπαν. Έχετε το λόγο για 10 λεπτά.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ(Ειδική Αγορήτρια του ΜέΡΑ25):** Να ευχηθώ και εγώ να έχουμε μια καλή χρονιά, πάνω απ΄όλα με υγεία, γιατί πραγματικά για ένα ακόμη χρόνο, εφέτος, είναι μία ευχή που έχει ουσία και δεν είναι μια ευχή τυπική, όπως συνηθίζαμε να λέμε όλα τα χρόνια.

Ξεκινώντας, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αρχίσω την τοποθέτησή μου με το μνημόνιο κατανόησης, μεταξύ της χώρας μας και των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, που αφορά τη θεσμική συνεργασία στο κομμάτι των θαλασσίων μεταφορών. Μία συμφωνία που περιλαμβάνεται στα πεπραγμένα του ΣΥΡΙΖΑ, σε μια προσπάθεια «αναβάθμισης» της γεωπολιτικής θέσης της χώρας μας. Προσπάθεια, που επιχειρήθηκε μέσω της προσέγγισης των χωρών του Κόλπου και υπεγράφη στην Αθήνα τον Μάϊο του 2017.

Με την κύρωση του μνημονίου, υποτίθεται πως επιτυγχάνεται η ενίσχυση της συνεργασίας των μερών στη ναυτιλία, με τη διευκόλυνση της συμμετοχής των πλοίων των δύο χωρών στο μεταξύ τους θαλάσσιο εμπόριο, την παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων, τόσο στα πλοία όσο και στους ναυτικούς τους, καθώς, επίσης, και τη συνεργασία για την εξάλειψη των εκάστοτε εμποδίων που παρουσιάζονται στον τομέα της ναυτιλίας. Αποτελεί δε, μέρος πλήθους αντίστοιχων συμφωνιών, που έχουν συναφθεί μεταξύ της χώρας μας και άλλων χωρών και έχουν ως στόχο τη διευκόλυνση της ναυτιλίας και γενικότερα του εμπορίου.

Το γεγονός αυτό, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στην αιτιολογική έκθεση, αφορά, κυρίως, τις ναυτιλιακές εταιρείες. Δηλαδή, ας είμαστε σαφείς, το εφοπλιστικό κεφάλαιο, που απολαμβάνει, διαχρονικά, όχι μόνο τώρα, σκανδαλωδώς, ιδιαίτερη μεταχείριση αλλά και προνόμια, από το σύνολο των ελληνικών κυβερνήσεων, χωρίς βέβαια, να ανταποδίδει το παραμικρό.

Το περιεχόμενο της συμφωνίας προβλέπει τη διασφάλιση της πρόσβασης των πλοίων της κάθε πλευράς στα λιμάνια της άλλης. Την ίση μεταχείριση των πλοίων από κάθε μέρος με αυτήν που επιφυλάσσει στα πλοία που έχουν νηολογηθεί υπό τη σημαία τους και την αναγνώριση των εγγράφων των πλοίων, των αποδεικτικών ταυτότητας και πολλών άλλων.

Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση, η συμφωνία γίνεται με το βλέμμα στη μεταφορά πετρελαιοειδών, καθώς αποτελεί το μοναδικό, ουσιαστικά, εξαγωγικό προϊόν των Εμιράτων. Το εμπόριο, εξάλλου, των πετρελαιοειδών πάντα αποτελούσε ένα από τα αγαπημένα «σπορ» των Ελλήνων εφοπλιστών διαχρονικά. Με τη συγκεκριμένη συμφωνία να έρχεται να διευκολύνει ακόμη περισσότερο τις μεταφορές αυτές, με όλα τα επακόλουθα που θα φέρει για τους Έλληνες εφοπλιστές, τα οποία, όμως, δυστυχώς, θα μείνουν σε αυτούς, χωρίς να περάσουν ούτε στους Έλληνες ναυτικούς ούτε στην ελληνική κοινωνία και την ελληνική οικονομία.

Η δεύτερη συμφωνία, είναι μια συμφωνία της χώρας μας με την Τυνησία για τις θαλάσσιες μεταφορές. Μια συμφωνία που έρχεται προς κύρωση μετά την υπογραφή της, κατά την επίσκεψη του Υπουργού κ. Νίκου Δένδια στην Τύνιδα το 2020. Με δεδομένο το μέγεθος, του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου και την οικονομική και πολιτική ισχύ των Ελλήνων εφοπλιστών, η χώρα μας έχει προχωρήσει, διαχρονικά, σε αντίστοιχες τέτοιες συμφωνίες με τρίτες χώρες, εντός και εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΟΟΣΑ.

Από την άλλη, η συγκεκριμένη συμφωνία ενδιαφέρει και την Τυνησία, καθώς η γεωγραφική θέση της «επιβάλλει» να πραγματοποιεί το σύνολο του εξωτερικού της εμπορίου, μέσω θαλάσσιων μεταφορών. Η Ναυτιλιακή Συμφωνία Ελλάδας – Τυνησίας χρονολογείται, ήδη, από το 1996. Τώρα θα έρθει η παρούσα να αναβαθμίσει ουσιαστικά την παλαιότερη Συμφωνία θεσπίζοντας ένα καθεστώς ναυτικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών αυξημένης ισχύος μιας και οι προβλέψεις της Συμφωνίας δεν επηρεάζονται από τις μεταβολές της εσωτερικής νομοθεσίας των δύο χωρών.

Μία Συμφωνία που προβλέπει μεταξύ άλλων μόνιμη συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών από τις αρμόδιες αρχές των χωρών, ορίζεται δε ότι και τα δύο μέρη παρέχουν μεταξύ τους μεταχείριση ίδια προς αυτήν του μάλλον ευνομούμενου κράτους σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία εξασφαλίζοντας ίση μεταχείριση στα πλοία υπό σημαία από άλλο μέρος με αυτό που επιφυλάσσει για τα υπό δική του σημαία πλοία.

Επίσης προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση εγγράφων εθνικότητας των πλοίων, των κωδικών ταυτότητας των ναυτικών και σχετικών άλλων εγγράφων.

Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση βραχυπρόθεσμος στόχος της Συμφωνίας είναι η θέσπιση ενός σταθερού καθεστώτος ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών μιας και η εν λόγω σταθερότητα αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για τις εταιρείες του κάθε συμβαλλόμενου κράτους που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία, με άλλα λόγια μία συμφωνία με κύριους ωφελούμενους τους Έλληνες εφοπλιστές, αφού η Τυνησία εξάλλου δεν διαθέτει αντίστοιχο εφοπλιστικό κεφάλαιο ή για να ανατρέξουμε πάλι στην Αιτιολογική Έκθεση βελτίωση της ασφάλειας του επιχειρείν μεταξύ των δύο χωρών για τους εμπλεκόμενους στον ναυτιλιακό τομέα με μακροπρόθεσμα οφέλη για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

 Ως ΜέΡΑ 25 και στις δύο Συμφωνίες θα ψηφίσουμε «παρών» καταδεικνύοντας για ακόμη μία φορά ότι συζητάμε δύο Συμφωνίες που έρχονται να φέρουν οφέλη για το εφοπλιστικό κεφάλαιο, για την ολιγαρχία της χώρας μας τα οποία δυστυχώς δεν θα δούμε να περνάνε και να αποτυπώνονται στην κοινωνία ούτε καν στους ναυτικούς που πραγματικά έχουν δεινοπαθήσει και δεινοπαθούν όλο το διάστημα της πανδημίας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Και εμείς ευχαριστούμε την συνάδελφο κυρία Μπακαδήμα με την ομιλία της οποίας ολοκληρώθηκαν οι εισηγήσεις και θα συνεχίσουμε τώρα δίνοντας το λόγο στον συνάδελφο Παναγιώτη Κουρουμπλή και ο Υπουργός ο κ. Πλακιωτάκης θα κλείσει τη συνεδρίασή μας.

Κύριε Κουρουμπλή, παρακαλώ έχετε το λόγο.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ**: Χαίρετε, κύριε Πρόεδρε.

Καλό μεσημέρι, εύχομαι όλα καλά, υγεία και ό,τι καλύτερο.

«Μέγα το της θαλάσσης κράτος» μια ρήση που έρχεται διά του Θουκυδίδη και αποτυπώνει την πεμπτουσία της ναυτοσύνης με την οποίαν συνδέεται διαχρονικά αυτός ο λαός και αυτός ο τόπος.

Κύριε Πρόεδρε, η ναυτιλία τελικά έχει αποδειχθεί ιστορικά ότι έχει παίξει έναν πολύ σημαντικό ρόλο πολλαπλό και πολυεπίπεδο στην πορεία, τη διατήρηση και την ανάπτυξη αυτού του τόπου. Δυστυχώς, οφείλω να πω ότι και το πολιτικό μας σύστημα, αν δει κανείς και την κατάταξη του Υπουργείου, ενώ έχει μια πολύ μεγάλη συμβολή στην ανάπτυξη της χώρας νομίζω ότι δεν είναι στην καλύτερη θέση που θα έπρεπε να είναι και αυτό συμβαίνει διαχρονικά.

Το δεύτερο που θα ήθελα να πω είναι ότι, όταν είχα την τιμή να είμαι στο Υπουργείο μαζί με τον κ. Σαντορινιό και με τους άλλους συνεργάτες μας είχαμε επεξεργαστεί ένα εθνικό σχέδιο και καταθέσαμε με στικάκι αυτήν την πρόταση στην Επιτροπή και ήρθαν μετά οι πολιτικές εξελίξεις. Θα έλεγα, κύριε Πρόεδρε, ότι θα ήταν μια πολύ καλή ευκαιρία από τη μεριά σας να το αναζητήσετε, εγώ μπορώ και να σας το ξαναστείλω και να γίνει ένας διάλογος στην Επιτροπή - θα άξιζε τον κόπο - με όλες τις πολιτικές δυνάμεις πώς θα μπορούσαμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο να αξιοποιήσουμε αυτό το συντριπτικό πλεονέκτημα της χώρας για την πορεία αυτού του τόπου.

 Τώρα σε ό,τι αφορά στις Συμφωνίες, κύριε Πρόεδρε, γενικά διαχρονικά όλες οι κυβερνήσεις οι ελληνικές εμπνεόμενες ακριβώς από την αντίληψη και την αναγνώριση της συμβολής της ναυτιλίας στην ανάπτυξη της χώρας, έχουν προχωρήσει και έχουν συνάψει Συμφωνίες με πάρα πολλές χώρες, γιατί ακριβώς αυτό διευκόλυνε και την ελληνική ναυτιλία και, βεβαίως, το διεθνές μεταφορικό θαλάσσιο εμπόριο. Στα πλαίσια αυτά, προχωρήσαμε και εμείς τη συμφωνία αυτή και άλλες συμφωνίες του 17 και βεβαίως, η δεύτερη συμφωνία την οποία έχει προωθήσει ο σημερινός Υπουργός σε συνεργασία με τον κύριο Δένδια. Ωστόσο, θέλω να καταθέσω ένα παράπονο ως Έλληνας πολίτης, απέναντι στον εφοπλιστικό κόσμο. Ενώ όλες οι κυβερνήσεις άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο έχουν στηρίξει την ελληνική ναυτιλία, ενώ σήμερα η ελληνική ναυτιλία από πλευράς πλοιοκτησίας είναι μια παγκόσμια, όχι μόνο ευρωπαϊκή αλλά και παγκόσμια δύναμη, ενώ θα μπορούσε με τη συμβολή τους ο Πειραιάς να γίνει ένα μεγάλο παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο, σε αυτό τον τομέα υπάρχει εθνικό έλλειμμα, που πραγματικά πρέπει να μας απασχολήσει όλους.

Το δεύτερο, που επίσης θέλω να πω, είναι το εξής. Μειώθηκε τελικά στο 5% η φορολόγηση των μερισμάτων και πίστεψε η σημερινή κυβέρνηση - θα το πω καλοπροαίρετα - με όλα αυτά τα μέτρα που έλαβε, ότι θα είχανε πειστεί να έρθουν κάποια πλοία στην ελληνική σημαία. Τα ποντοπόρα πλοία της ελληνικής σημαίας είναι περίπου 583 ενώ η πλοιοκτησία υπερβαίνει τα 4.500 πλοία και οι ελληνικές κυβερνήσεις εξακολουθούν και η σημερινή κυβέρνηση τους έδωσε τη δυνατότητα μείωσης και των αξιωματικών και τους έδωσε αυτό που ζητούσαν και πίεζαν τα τελευταία 10 χρόνια όλες τις κυβερνήσεις και που καμία δεν είχε συμφωνήσει - ούτε εμείς είχαμε συμφωνήσει - να πληρώνονται οι Έλληνες ναυτικοί στον τομέα των κατωτέρων πληρωμάτων, όπως πληρώνονται οι ναυτικοί - χωρίς να υποτιμώ καμία χώρα - των τρίτων χωρών και το δέχτηκε η ελληνική κυβέρνηση σημερινή. Το αποτέλεσμα ποιο ήταν; Είχα γίνει δέκτης και εγώ, τέτοιων πιέσεων.

Το επιχείρημα ήταν ότι θα έβρισκαν δουλειά 50.000 – 70.000 Έλληνες ναυτικοί σαν κατώτερο πλήρωμα. Αυτό δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα. Διαψεύδεται από την ίδια την πραγματικότητα, γιατί πραγματικά δεν ήθελαν στην αντιπρόταση που τους είχαμε κάνει εμείς, να εφαρμοστεί ένα γερμανικό μοντέλο που θα έδινε ένα μεγαλύτερο ποσοστό από αυτό που ορίζει η διεθνής σύμβαση. Δυστυχώς ούτε αυτό έγινε, με αποτέλεσμα να χαριστεί η κυβέρνηση σε μια σειρά μέτρων στο εφοπλιστικό κεφάλαιο, όπως και εμείς στηρίξαμε τα προβλήματα που είχαν με την ευρωπαϊκή επιτροπή ανταγωνισμού και παρά ταύτα, δεν είδα καμία προσπάθεια ούτε να γίνει ο Πειραιάς ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο όπου θα μπορούσαν να επενδυθούν κάποια χρήματα - διότι έχει τέτοια δυνατότητα το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο - αλλά ούτε και με την πανδημία δεν υπήρξε μία πραγματική στήριξη της ελληνικής πολιτείας από τη μεριά των Ελλήνων εφοπλιστών. Ξέρουν πάρα πολύ καλά ποια ήταν η συνεργασία μας, αλλά οφείλω σε αυτό το σημείο να το επισημάνω, γιατί περίμενα μία μεγαλύτερη στήριξη από τη μεριά του εφοπλιστικού κεφαλαίου της ελληνικής πολιτείας και του ελληνικού λαού, στη δοκιμασία που υφιστάμεθα από την πανδημία.

Θα κλείσω λέγοντας, ότι υπάρχει ένα πάρα πολύ μεγάλο πρόβλημα, κύριε Υπουργέ, με το θέμα των ρυμουλκών. Υπάρχει μια κατάσταση πραγματικά περίεργη, για να μην πω καμία πιο βαριά λέξη. Υπάρχει ένα διάταγμα, το οποίο ενώ είχε σχεδόν ολοκληρωθεί, δεν ξέρουμε τι περιέχει, αν περιέχει οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον κανονισμό που πρέπει να επικρατήσει και την ασφάλεια που πρέπει να επικρατεί στα ρυμουλκά.

Εάν υπάρχουν διατάξεις που προβλέπει η διεθνής ένωση νηογνωμόνων, εάν υπάρχουν διατάξεις που προβλέπει η μελέτη του πολυτεχνείου, ώστε πραγματικά να υπάρξει ένα διάταγμα που να εξασφαλίζει ένα σταθερό σύγχρονο, ασφαλές λειτουργικό πλαίσιο στον τρόπο λειτουργίας των ρυμουλκών στα λιμάνια και στις ελληνικές θάλασσες και βεβαίως κατ’ επέκταση στην ασφάλεια των εργαζομένων στα ρυμουλκά, γιατί εκφράζονται πάρα πολλές επιφυλάξεις από τις ενώσεις τους, για το πώς λειτουργεί το σύστημα αυτό, εκφράζονται ή περιρρέουν πληροφορίες για τις πιέσεις που ασκούν ορισμένοι κύκλοι, ώστε να μην υπάρξει ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο, που να εξασφαλίζει ασφάλεια στις εργασιακές σχέσεις στο χώρο του λιμανιού και ιδιαίτερα στη λειτουργία των ρυμουλκών.

Είναι ζητήματα, λοιπόν, στα οποία πρέπει να δοθούν απαντήσεις, για να μπορέσουμε πραγματικά να χτίσουμε ένα πλαίσιο ασφαλές για όλους τους εργαζόμενους.

Κύριε Πρόεδρε, σε ό,τι αφορά την ανανέωση του στόλου στην ακτοπλοΐα είναι ένα θέμα που και αυτό πρέπει να το συζητήσουμε. Πρέπει να βρούμε τον τρόπο όλοι μαζί, ώστε να απευθύνουμε συμβάσεις γραμμών, θα βρούμε κάποια λύση. Πρέπει απαραιτήτως ένας στόλος που παίζει ρόλο και στην ανάπτυξη της μεγάλης βιομηχανίας μας, που είναι ο τουρισμός, πρέπει να είναι σύγχρονος, πρέπει να είναι ανανεωμένος να εξασφαλίζει σύγχρονες και καλές υπηρεσίες.

Αυτά κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ για τη δυνατότητα που μου δώσατε να τοποθετηθώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Κουρουμπλή. Στο σημείο αυτό τη συνεδρίασή μας θα κλείσει με την ομιλία του, ο Υπουργός Ναυτιλίας, ο κύριος Πλακιωτάκης.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε Πρόεδρε, θα έχουμε την ευκαιρία, να απευθυνθούμε και αύριο στην Ολομέλεια. Επιτρέψτε μου καταρχήν, να απευθυνθώ στους συνάδελφους και να ευχηθώ χρόνια πολλά καλή και δημιουργική χρονιά με υγεία προπάντων.

Θα περιοριστώ στο πολιτικό περιεχόμενο κυρίως των δύο συμφωνιών την πολύ μεγάλη γεωστρατηγική και γεωπολιτική σημασία που έχουν και οι δύο συμφωνίες, οι οποίες υπεγράφησαν από την προηγούμενη κυβέρνηση αλλά και τη σημερινή.

Θέλω να επισημάνω, ότι παγίως και διαχρονικά από την πρώτη ναυτιλιακή συμφωνία που υπογράψαμε με την Ιαπωνία το 1899 μέχρι και σήμερα έχουν υπογραφεί περίπου 42 ναυτιλιακές συμφωνίες και παγίως επιδιώκεται πρώτον, η νομική ασφάλεια των εμπλεκόμενων ναυτιλιακών φορέων της χώρας μας, η διευκόλυνση της εργασίας των ναυτικών και βεβαίως η διασφάλιση -όσο το δυνατόν- καλύτερων βέλτιστων όρων δραστηριοποίησης των ελληνικών πλοίων στο εξωτερικό.

 Και με τις δύο αυτές συμφωνίες επιτυγχάνονται οι πάγιοι στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής, που στον πυρήνα τους έχουν την προστασία τόσο του ελληνικού πλοίου, όσο και του Έλληνα ναυτικού που δραστηριοποιούνται διεθνώς. Περιττό βέβαια να αναφέρω την πολύ μεγάλη γεωπολιτική αξία των δύο συμφωνιών, διότι αναβαθμίζουν τον ρόλο της χώρας μας στην ευρύτερη περιοχή όχι μόνο της μεσογείου, αλλά και της μέσης ανατολής, ως χώρα και ως πυλώνας σταθερότητας και ασφάλειας με απόλυτο σεβασμό στους κανόνες του διεθνούς δικαίου σε μια περίοδο έντονων γεωπολιτικών εξελίξεων, έντονων οικονομικών αλλαγών, όπου οι χώρες της κεντρικής και ανατολικής μεσογείου, αλλά και της μέσης ανατολής είναι στο επίκεντρο του διεθνούς ενδιαφέροντος.

Επομένως κρίνεται ως επιτακτική ανάγκη η περαιτέρω διεύρυνση και εμβάθυνση των σχέσεων της Ελλάδος με τον Αραβικό κόσμο, που γνωρίζουμε όλοι, ότι υπάρχουν μακραίωνες σχέσεις, ισχυρές σχέσεις πολιτισμικές, που στο παρελθόν είχαν οδηγήσει σε ενίσχυση των οικονομικών σχέσεων. Αυτό προσπαθούμε να αναβιώσουμε. Αυτό προσπαθούμε να αναβιώσουμε και ιδιαιτέρως με τη Συμφωνία με τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, αλλά και με τις συμφωνίες που είναι σε εξέλιξη, όπως η Συμφωνία με το Κατάρ, αλλά και το Κουβέιτ, όπου βρίσκονται στο τελευταίο στάδιο των διαπραγματεύσεων. Επίσης, εξίσου σημαντική είναι η Ναυτιλιακή Συμφωνία που υπογράψαμε τον περασμένο μήνα με την Σαουδική Αραβία, αλλά και η Συμφωνία που υπογράψαμε με τη Νότιο Κορέα στο επίπεδο της ναυτικής εκπαιδεύσεως.

Επομένως, αντιλαμβάνεστε ότι η στρατηγική στόχευση της χώρας μας, τόσο σε επίπεδο Βορείου Αφρικής όσο και σε επίπεδο Μέσης Ανατολής, θα πρέπει να ενταθεί και να ενισχυθεί το αμέσως προσεχές χρονικό διάστημα.

Επίσης, θα ήθελα να τονίσω ότι στις 15 Δεκεμβρίου υπογράψαμε ένα σημαντικό Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Ακτοφυλακής και της Αμερικανικής Ακτοφυλακής. Ένα μνημόνιο που θα ενισχύσει και θα εμβαθύνει ακόμα περισσότερο τη στρατηγική σχέση μεταξύ των δύο χωρών, ιδιαίτερα στους τομείς ενίσχυσης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, στους τομείς της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και βεβαίως, της προστασίας του περιβάλλοντος.

Με βάση αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας προτρέπω να υπερψηφίσετε τις συγκεκριμένες Συμφωνίες που υπηρετούν πάγιους στόχους της Ελληνικής Ναυτιλιακής Διοίκησης. Και μην ξεχνάμε ότι η Ναυτιλία, παρά την κρίση, παρά την πανδημία, παραμένει, για μένα προσωπικά, το μεγαλύτερο στρατηγικό πλεονέκτημα της χώρας μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ολοκληρώσουμε τη συνεδρίασή μας με την ψήφιση των δύο Συμφωνιών.

Όσον αφορά την πρώτη Συμφωνία «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων για τη θεσμική συνεργασία στις θαλάσσιες μεταφορές»

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Χριστόφορος – Εμμανουήλ Μπουτσικάκης, ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Δημήτριος Μπιάγκης, ψηφίζει υπέρ.

Η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, καταψηφίζει.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασίλειος Βιλιάρδος, δηλώνει «παρών» και η Ειδική Αγορήτρια του ΜέΡΑ25, κυρία Φωτεινή Μπακαδήμα, δηλώνει «παρών».Όσον αφορά τη δεύτερη Συμφωνία «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τυνησίας για τις θαλάσσιες μεταφορές»

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Χριστόφορος – Εμμανουήλ Μπουτσικάκης, ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Δημήτριος Μπιάγκης, ψηφίζει υπέρ.

Η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, καταψηφίζει.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασίλειος Βιλιάρδος, επιφυλάσσεται και

Η Ειδική Αγορήτρια του ΜέΡΑ25, κυρία Φωτεινή Μπακαδήμα, δηλώνει «παρών».

Ως εκ τούτου, τα σχέδια νόμων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής γίνονται δεκτά επί της αρχής και στο σύνολό τους, κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Μπιάγκης Δημήτριος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Μπακαδήμα Φωτεινή.

Τέλος και περί ώρα 15.00’ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**